

An architectural rendering of the Tampere Central Station area at night. The scene is illuminated by warm lights from the station's arched walkway and streetlights. People are shown ice skating on a large outdoor rink. In the background, a tall, modern building with a glass facade is visible. The sky is dark with a full moon and snow-covered tree branches in the foreground.

TAMPEREEN ASEMAKESKUS

KEHITYSSKENAARIOT

Huhtikuu 2017

COBE

Lundén
Architecture
Company

RAMBOLL

realprojekti

YHTEISTYÖKUMPPANIT:
TAMPEREEN KAUPUNKI
LIIKENNEVIRASTO
VR-YHTYMÄ
SENAATTI-KIIINTEISTÖT

YHTEYSTIEDOT:
COBE ARCHITECTS
VASTUHENKILÖ:
SIMON SJOKVIST
TRANGRAVSVEJ 6
1436 COPENHAGEN
DENMARK

SUOMENNOS: TRANSLATINKI OY

SISÄLTÖ

I. JOHDANTO

Kilpailun visio ja tavoitteet
Skenaarioiden kehitysprosessi

II. ARVIOINTIKEHYS

Taloudellinen kehys
Laatukriteerit
Vaiheistus

III. NELJÄ SKENAARIOTA

Strategiat
Yleiskatsaus

IV. SUOSITELTU SKENAARIO

V. ASEMAKESKUS

VI. YHTEYDET, LIIKKUMINEN, TURVALLISUUS JA RAKENTAMINEN

Yhteydet ja liikkuminen alueella
Liikenneverkko
Kansirakenne
Rata- ja matkustajaturvallisuus

VII. PÄÄTELMÄT

LIITTEET



I. JOHDANTO



Yhteenveto

Yhtenäinen kaupunkikeskusta

Tässä asiakirjassa esitellään ReConnecting Tampere -hankkeen edistymistä. Kehitystyöstä on esisuunnitteluvaiheesta vastannut konsulttiryhmä, jossa ovat olleet mukana Ramboll, Realprojekti, Lundén Architecture ja Cobe Architects, yhdessä Tampereen kaupungin, Liikenneviraston, VR-Yhtymän ja Senaattikiinteistöjen muodostaman asiakasryhmän kanssa.

Työ ajoittui toukokuun 2016 ja huhtikuun 2017 väliselle ajalle. Tänä ajanjaksona pidettiin useita hankkeen projektiryhmän kokouksia, joissa konsultti- ja asiakasryhmä keskustelivat hankkeen kehitystyöhön liittyvistä asioista. Kokoukset pidettiin Tampereen Keskusvirastotalolla. Lisäksi määräajan pidentämisen takia järjestettiin Helsingissä kevään aikana kaksi työpajaa, joihin osallistui sekä asiakas- että konsulttiryhmän edustajia.

Hankkeen pohjana toimi konsulttiryhmän jättämä ReConnecting Tampere -kilpailuehdotus, joka julistettiin kilpailun voittajaksi heinäkuussa 2014. Asiakasryhmä on nimenomaisesti toivonut, että kilpailuehdotuksen keskeisimmät visiot ja periaatteet säilytetään jatkosuunnittelussa. Lisäksi asiakasryhmä on toivonut, että erilaisia lähestymistapoja ja suunnitelmia tarkastellaan avarakatseisesti myös laajemmin.

Jotta suunnitelmia on mahdollista arvioida laskennallisesti, laadittiin prosessin alussa arviointikehys. Arviointikehys koostui kahdesta osasta, jotka ovat taloudellinen arviointi (1) ja kaupunkirakenteen laadun arviointi (2). Projektiryhmä hyväksyi arviointikehymen ja sitä on käytetty eri ehdotusten väliseen vertailuun.

Prosessin alussa tarkasteltiin laajasti erilaisia suunnitteluvaihtoehtoja. Tarkastelun edetessä vaihtoehdot karsittiin neljään skenaarioon: Keskuspuisto, Kampa, Promenadi ja Minimi, joiden hyötyjä ja haittoja kartoitettiin. Ohjausryhmä valitsi näistä neljästä skenaariosta mielestään parhaimman jatkokehitystä varten.

Ehdotusten taloudellinen toteutettavuus on ollut tärkeä parametri työn aikana. Tästä syystä osapuolet panostivat taloudellisen kehityksen luomiseen ja skenaarioiden taloudelliseen toteutettavuuteen myös osissa toteutettuna. Taloudellisen toteutettavuustarkastelun seurauksena rakentamisen tiiviys on kasvanut radikaalisti verrattuna alkuperäiseen kilpailuehdotukseen.

Suunnitteluratkaisujen tekninen toteutettavuus on niin ikään ollut tärkeä osa kehitystyötä. Palo-, rakennus- ja raideturvallisuus sekä infrastruktuurin turvallisuus ovat myös olleet tärkeitä näkökohtia, ja niitä on tarkasteltu hyvin yksityiskohtaisesti.

Viimeisessä luvussa esitetään konsulttiryhmän suosituksia. Luku sisältää ajatuksiamme suunnitelman kehittämistä ja edessä olevasta prosessista.



Tampereen Asemakeskus

Tampereen Asemakeskuksesta tulee kaupungin keskeinen solmukohta sekä paikallis- että seututasolla. Asemakeskus sijaitsee Tampereen kaupungin uudessa sydämessä ja se liittyy keskustan itä- ja länsipuolet toisiinsa sekä Tampereen muuhun maailmaan. Asemakeskuksella on myös tärkeä rooli keskustan kehityksen luojana kaupunkia yhdistävän vahvan visionsa ansiosta.

Uusi portti Tampereelle

Hankeemme esittelee Asemakeskuksen uutena upeana porttina Tampereelle ja koko keskiseen Suomeen. Mahtava kattorakenne tarjoaa matkustajille poikkeuksellisen tilaan liittyvän kokemuksen. Kansirakenteen suurten ympyränmuotoisten aukkojen ansiosta matkustajat saavat selkeän yleiskuvan asemasta ja asema-alue on helppo hahmottaa.



Arkadi ja keskuspuisto – kaupungin ainutlaatuinen reunavyöhyke.



Uusi asema-aukio

Ehdotamme uuden elinvoimaisen yleisen aukion perustamista osaksi uutta Asemakeskusta. Uudesta asema-aukiosta tulee kaupunkilaisten uusi olohuone, jota sekä työmatkalaiset että paikalliset käyttävät moniin eri tarkoituksiin. Asema-aukion läheisyyteen tulee monenlaisia toimintoja kuten uusi elokuvateatteri, kauppoja ja myymälöitä, kaupunkiasutusta ja uusia laadukkaita toimistotiloja. Aukiosta tulee paikka, jota ihmiset käyttävät arkisiin toimintoihinsa, ja toisaalta itsessään vetovoimakohte.

Keskuspuisto ja arkadi

Ehdotuksessamme keskuspuisto sijoittuu vanhan ja uuden keskustan yhtymäkohtaan. Puisto tulee toimimaan kaupunkirakenteen vihreinä keuhkoina ja vapaa-ajan tapaamispaikkana keskustan sydämessä. Puiston kupeeseen rakennetaan arkadi, josta tulee laadukas ja aktiivinen puiston suuntaan avautuva reunavyöhyke. Puistosta ja arkadista muodostuu ainutlaatuinen kaupunkiympäristö.



VISIO

Tampereen Asemakeskus - ReConnecting Tampere

Tampere on yksi Suomen nopeimmin kasvavista kaupungeista, minkä johdosta on odotettavissa, että siitä kehittyy suurempi kansallinen keskus. Tampereen Asemakeskuksella on mahdollisuus kehittyä portiksi Tampereelle ja muualle Suomeen sekä kehittää Tampereen keskustaa tulevaisuudessa.

Olemme valinneet ReConnecting Tampere -visioomme urbaanin näkökulman, jossa Asemakeskus toimii merkittävänä yhdyslinkkinä sekä Tampereella että valtakunnallisella tasolla. ReConnecting Tampere -vision mukaan Asemakeskuksesta tulee intermodaalinen liikenteen solmukohta kaupungin sydämessä sekä dynamo yhtenäisen keskustan kehittämistyöhön. Visionamme tarjoaa kestävän perustan kaupungin kahden puolen ja koko kaupungin lopulliselle yhdistämiselle.

ReConnecting Tampere ehdottaa sellaisen yhtenäisen keskustan kehittämistä, jossa Asemakeskus on kaupungin uusi sydän. Junaradan aiheuttama arpi kaupunkirakenteesta parantuu keskustan

laajetessa ratapihan yli idästä länteen. Tulevaisuudessa tällä uudella kansialueella on vaivatonta vaihtaa kulkumuodosta toiseen, sillä on erinomaiset itä-länsi-suuntaiset yhteydet ja se on luonteeltaan ainutlaatuinen kaupunkialue. Kannesta tulee monitoiminen ja sen päälle rakennetaan monipuolinen kaupunkirakenne, jossa kaupalliset, liike-, asuin- ja kulttuuritoiminnot ovat symbioottisissa suhteissa toisiinsa.

Uusi kansi yhtyy nykyiseen keskustaan kohdassa, johon rakennetaan Rautatienkadulle avautuva elinvoimainen liiketila-arkadi ja uusi keskuspuisto.

Tampereen uusina vihreinä keuhkoina toimiva keskuspuisto sijoitetaan vanhan ja uuden keskustan yhtymäkohtaan, jossa kaupunkilaiset voivat tavata toisiaan ympäri vuoden. Puistosta tulee myös virkistysalue. ReConnecting Tampere esittelee aivan uuden lähtökohdan Tampereen uudelleen yhdistämiselle niin paikallisella, valtakunnallisella kuin kansainväliselläkin tasolla.



Ryhmiä sisäiset tapaamiset ja työpajat

Projekti- ja konsulttiryhmien sisäiset tapaamiset ja työpajat ovat olleet olennainen osa suunnitteluprosessia. Näiden moniammatillisten tapaamisten tavoitteena on ollut varmistaa, että suunnitteluratkaisuja kehitetään ja arvioidaan kriittisesti paitsi arkkitehtoniselta kantilta niin myös kaupunkiympäristön laadun sekä teknisen ja taloudellisen toteutettavuuden näkökulmista.

Projekti- ja ohjausryhmien kokoukset

Prosessin aikana on pidetty yhteensä seitsemän projektiryhmän kokousta. Kokousten tarkoituksena on ollut varmistaa, että kaikilla osapuolilla on ollut mahdollisuus ilmaista näkemyksensä ja että osapuolet työskentelevät kohti yhteistä päämäärää. Kokouksissa on päätetty ohjausryhmälle esitettävistä asioista, jotka projektiryhmä on sitten valmistellut kokouksessa tehtyjen päätösten mukaisesti.

Ohjausryhmän kokous pidettiin joulukuussa 2016. Kokouksen lopputuloksena yksi neljästä vaihtoehtoisesta kehitysskenaariosta valittiin jatkosuunnittelua varten.



Asukkaiden osallistaminen

Prosessiin on kuulunut lukuisia kaikille avoimia yleisötilaisuuksia, joiden tavoitteena on ollut kertoa hankkeesta Tampereen asukkaille ja tarjota heille mahdollisuus esittää hanketta koskevia mielipiteitä. Tämän suunnitteluvaiheen ensimmäinen yleisötilaisuus järjestettiin lokakuussa 2016. Tilaisuudessa esiteltiin yleisölle skenaarioluonnoksia sekä skenaarioiden kehitysprosessia.

Skenaarioiden kehitysprosessi

Palautemekanismin luominen

Jotta löydetäisiin kaikkien osapuolten kannalta paras mahdollinen suunnitteluvaihtoehto, kehitysprosessille hahmoteltiin ensin suuntaviivat. Lähtökohdaksi oli säilyttää voittaneen kilpailuehdotuksen keskeinen visio ja pääperiaatteet.

Prosessin keskeiset elementit olivat:

Neljä kehitysskenaariota

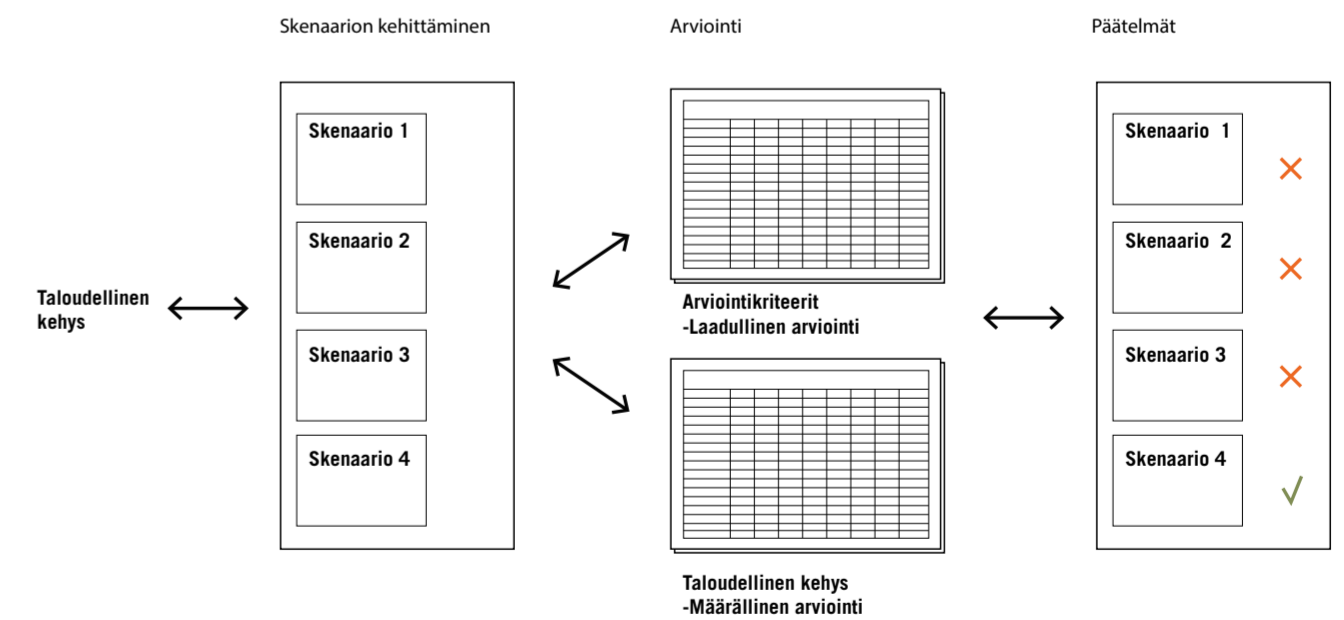
Ensin kehitettiin joukko keskenään hyvin erilaisia skenaarioita, joiden pohjalta kehitettiin neljä ensisijaista skenaariota. Kaikkien skenaarioiden lähtökohdaksi olivat kilpailuehdotuksen keskeisimmät ominaispiirteet. Skenaarioiden oli kuitenkin tarkoitus erota merkittävästi toisistaan esimerkiksi yleisten tilojen, tiivyyden ja kannen laajuuden osalta, jotta suunnitteluratkaisujen laatua ja taloudellista toteutettavuutta pystyttiin arvioimaan.

Skenaarioiden arviointi

Jotta skenaarioita oli mahdollista arvioida kriittisesti, tarvittiin arviointikehys, jonka kehittämiseen osallistui koko konsulttiryhmä yhdessä projektiryhmän kanssa. Arviointikehys käsitti sekä määrällisiä (taloudellinen arviointi) että laadullisia (esim. yleisten tilojen laatu ja yhdistäminen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen) kriteereitä.

Suosittelun skenaarion kehittäminen

Skenaarioista valittiin arviointikehysten ja asiakasryhmältä saatujen ohjeiden perusteella paras vaihtoehto jatkokehittämistä varten.

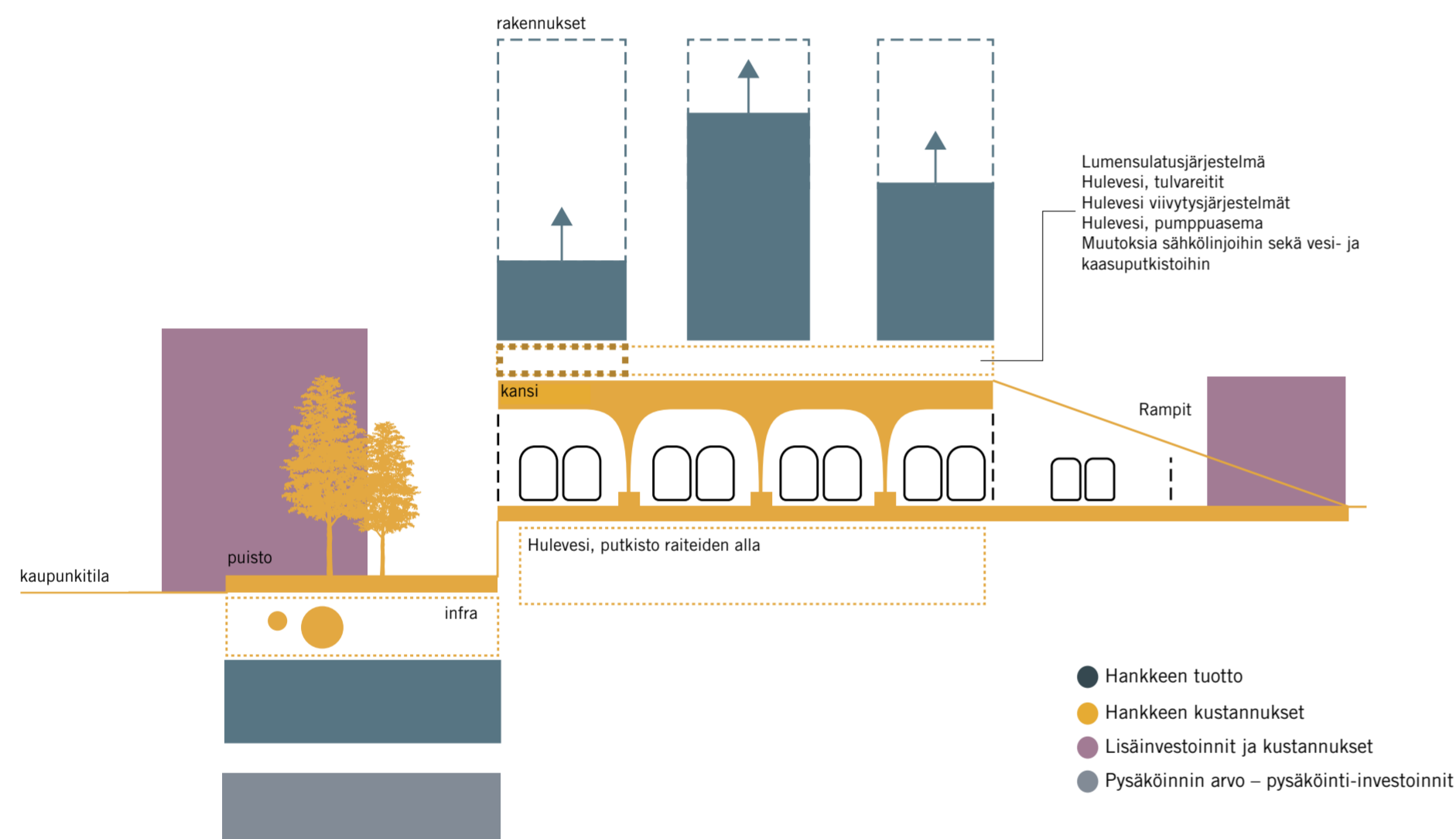




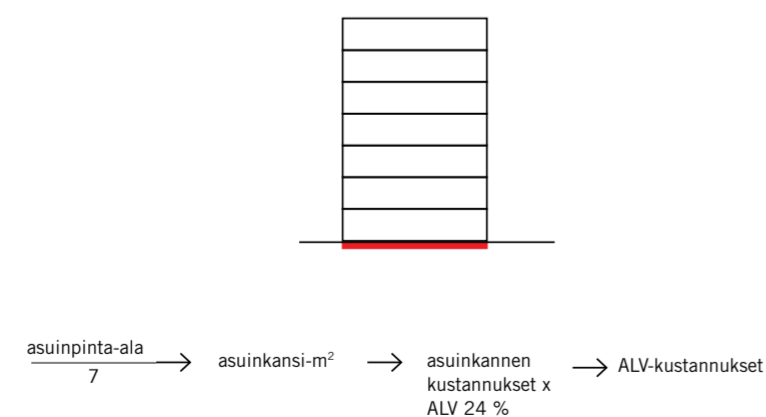
II. ARVIOINTIKEHYS

Taloudellinen kehys

Toteuttamiskelpoisille skenaarioille asetetut määrälliset arviointikriteerit



Taloudellisen kehyksen laskentaperiaate



Asuntorakentamiseen varatun kannen ALV-kustannukset

MARKKINAENNUSTE

Jotta hankkeen koko voitiin suhteuttaa seuraavien 20 vuoden markkinatarpeeseen, tulevan rakentamisen määrää arvioitiin viimeksi kuluneiden 20 vuoden aikana koko Tampereen alueella toteutuneen rakentamisen pohjalta alla olevan taulukon mukaisesti. Asemakeskuksen osuutta rakentamisen kokonaismarkkinoista arvioitiin vertaamalla Asemakeskuksen ehdotettuja rakentamismääriä rakentamisen kokonaismäärään Tampereella karkeasti arvioitujen valmistumisvuosien pohjalta. Korkea markkinaosuus luo riskiä toteutusajan ollessa pitkä, jos markkinoiden kysyntä jää alhaiseksi tai samaan aikaan toteutetaan kiinnostavampia kilpailevia hankkeita.

Asuinrakentamisen osalta 162 500 m² kattaa noin 8 % uudesta kerrostalorakentamisesta Tampereella. Liiketararantaminen puolestaan kattaa 5 % kokonaismarkkinoista, kun sen määrä on 21 400 m². Määrät vaikuttavat varsin toteuttamiskelpoisilta, koska vain pieni osa uudisrakentamisen kokonaismäärästä Tampereella voidaan toteuttaa yhden hankealueen sisällä. Tulee kuitenkin huomioida, että erityisesti liiketilojen kohdalla yksittäisten tilojen vuokrattavuus riippuu merkittävästi muista tekijöistä, kuten kasautumishyödyistä, asiakasvirroista ja toimivuudesta.

Toimistotilojen osalta 95 100 m² tarkoittaisi noin 27 % rakentamisen kokonaismarkkinoista Tampereella. Toimistotilat vaikuttavat olevan ehdotetun ratkaisun kriittisin osa rakentamisen markkinaosuuksien kannalta ja niihin tulee kiinnittää erityishuomiota hankkeen seuraavissa vaiheissa. Sijainti kaupungin ytimessä liikenteellisen solmukohdan yhteydessä sekä mahdollisuus luoda erittäin moderneja toimistotiloja tekevät kuitenkin Asemakeskuksen toimistotiloista erityisen houkuttelevia. Tästä syystä rakennusmäärät voivat olla realistisesti ajatellen varsin korkeita.

TALOUELLINEN KEHYS

Taloudellisen toteutettavuuden analyysi tehtiin tarkastelemalla rakennusoikeuksien ja pysäköinnin arvoa sekä vertaamalla niitä infrastruktuuriin, pysäköinnin ja olemassa olevien rakennusten vaatimiin investointikuluihin.

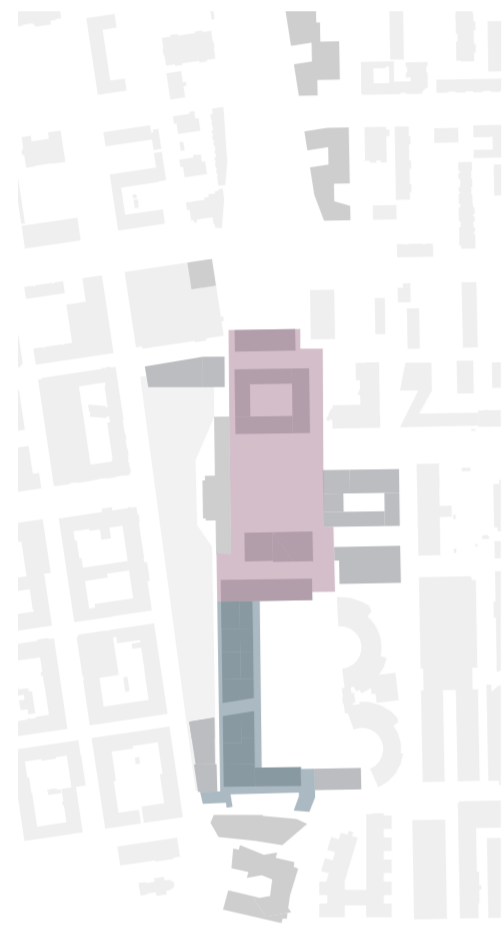
Arvioidut rakennusoikeuksien arvot perustuvat Realprojektin vuonna 2016 suorittamaan markkina-arvotutkimukseen ja siihen sisältyneisiin asiantuntijahaastatteluihin:

- Asuminen: 850 €/k-m²
- Toimistot ja kaupan tilat: 600 €/k-m²

Rambollin vuonna 2016 arvioimat investointikustannukset sisältävät infrastruktuuriin (esim. kansi ja rampit, sähkön- ja vedenjakelujärjestelmät, lumen sulatus, hulevedet, keskuspuisto ja muut yleiset tilat) sekä pysäköinti-investoinnit. Arviossa on huomioitu myös olemassa oleviin rakennuksiin liittyvät lisäinvestoinnit. Asuinrakennusten alle tulevan kannen rakennuskustannuksiin liittyvän arvonlisäveron määrä on arvioitu suhteuttamalla rakennusten alle jäävän kansiosan pinta-ala koko kansialueeseen ja soveltamalla näin saatuihin asuinkannen kustannuksiin voimassa olevaa arvonlisäveroprosenttia (24 %). Arvonlisäveron laskentamenetelmää tullaan kehittämään hankkeen seuraavissa vaiheissa.

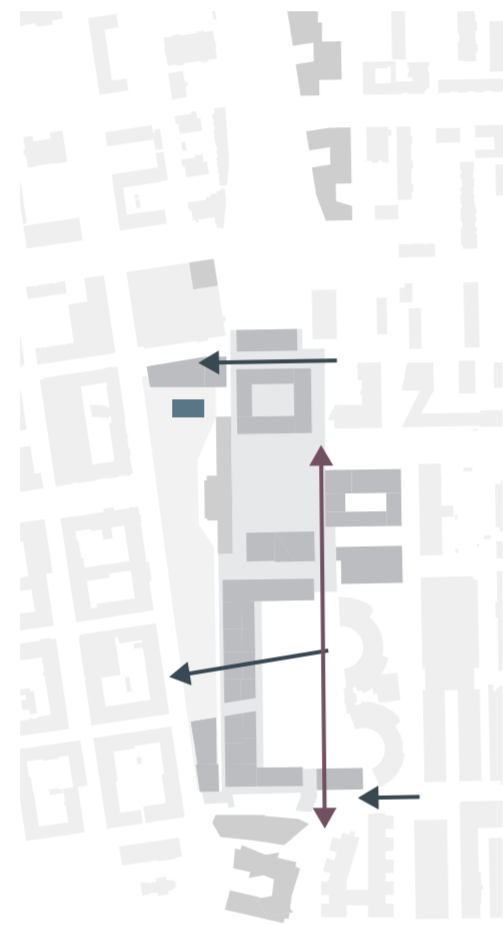
Taloudellinen kehys

Toteuttamiskelpoisille skenaarioille asetetut laadulliset arviointikriteerit



KANSI JA RAMPIT

1200 €/m² - 2000 €/m²



HULEVESI -, SÄHKÖNJAKELU- JA VESIJÄRJESTELMÄT

~ 10–12 milj. euroa



KESKUSPUISTO

~ 5 milj. euroa

Raiteiden päälle rakentaminen vaatii valtavan määrän infrastruktuuria, josta osa on näkyvää (esim. kansi, pilarit, rampit, kadut, puistot ja tunnelit). Iso osa infrastruktuurista on kuitenkin integroitu rakennuksiin, kanteen ja rampeihin ja/tai ne on lisätty olemassa oleviin rakenteisiin asemakeskusalueen sisä- ja ulkopuolella. Näkyvin osa infrastruktuuria, kansirakenne, on tärkein yksittäinen kustannus taloudellisen kehityksen yhtälössä.

Hulevesijärjestelmän kustannukset koostuvat veden viivytysjärjestelmästä, tulvareiteistä, putkistoista ja uusista pumppausasemista. On todennäköistä, että tämän kokoinen hanke vaatii myös kaupungin nykyisen tulvareittikapasiteetin lisäämistä. Tämä muodostaisi ison osan hankkeen hulevesikustannuksista.

Osa infrastruktuuriin liittyvistä töistä, kuten ratapihan muutos ja itä-länsi-suuntaisen

putkistoverkon uusiminen, tullaan suorittamaan itsenäisesti, mutta ne ovat silti yhteydessä Asemakeskuksen rakentamiseen. Tällaisten töiden kustannuksia ei ole sisällytetty Asemakeskushankkeeseen.

Suurin osasähkön-javedenjakeluverkostoistasekä mahdollisista kaasuputkista tullaan integroimaan rakennuksiin ja liittämään nykyisiin verkostoihin. Laskelmissa ei ole huomioitu mahdollisten automaattisten palonsammutusjärjestelmien kustannuksia.

Huomautus: Kansi ja rampit ovat suurimmaksi osaksi uudisrakenteita ja siten niille on pystytty antamaan muita rakenteita tarkempi hinta-arvio tässä suunnitteluvaiheessa. Esimerkiksi hulevesijärjestelmien suunnitelmat ja tarvittava laajuus ovat sen sijaan vielä varsin epätarkkoja suunnitteluprosessin tässä vaiheessa ja siten niiden hinta-arvioihin liittyy suurempia riskejä ja epävarmuustekijöitä.

KUSTANNUKSET

INFRASTRUKTUURI	
Kansi ja rampit (esim. pelastusajoneuvot)	2000€/m ²
Kansi, keskiraskas kuormitus (esim. jalankulku)	1600€/m ²
Kansi, kevyt kuormitus (sisätilat)	1200€/m ²
Itsenäisydenkadun tunnelin muutostyöt	~5,65 milj. €
Hulevesi-, sähkönjakelu- ja vesijärjestelmät	~10-12 milj. €
Keskuspuisto	~4 milj. €

Kannen ALV	
Asuinkäyttöön kehitettävä osa	24 % vaihtelee

TUOTTO

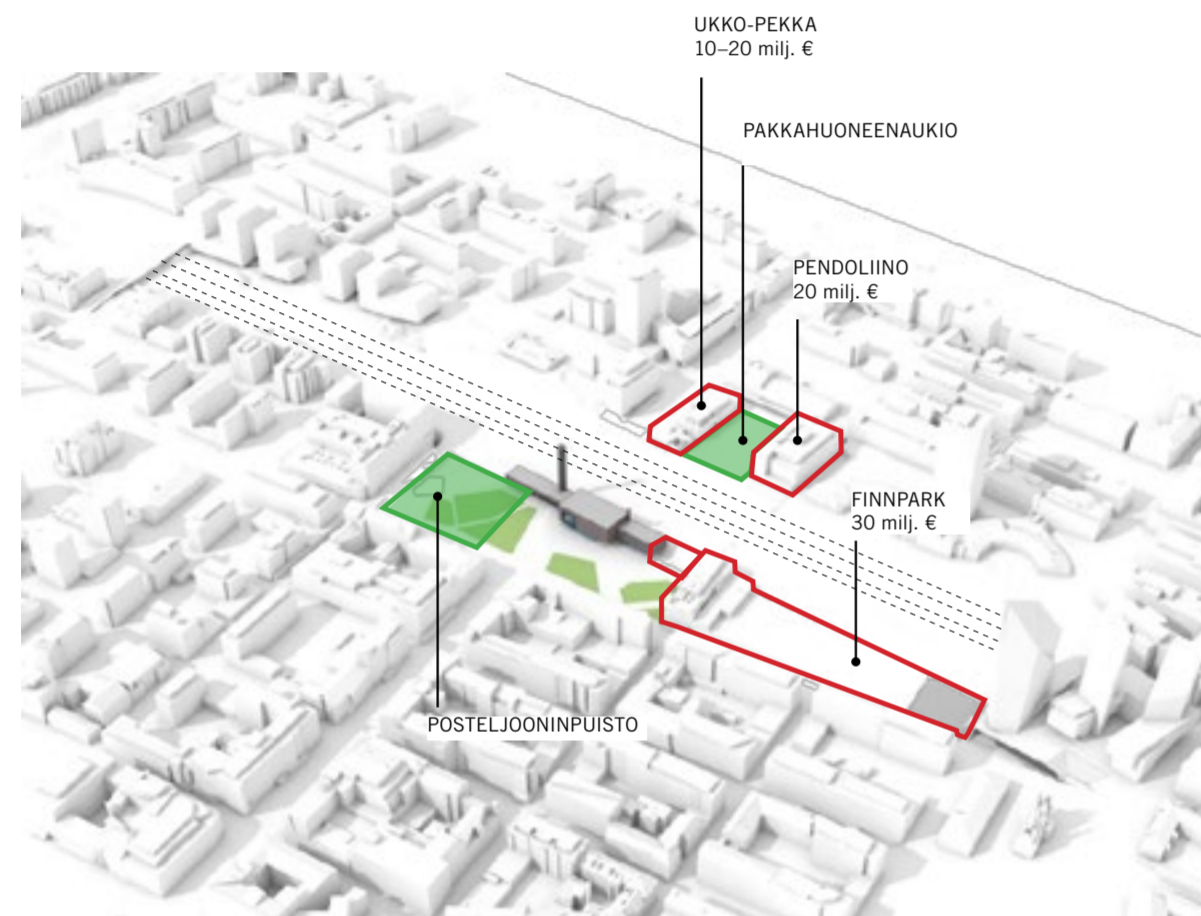
RAKENNUSOIKEUDET	
Asuminen	850 €/m ²
Toimistotilat	600 €/m ²
Liiketilat	600 €/m ²

Pysäköinnin arvo	

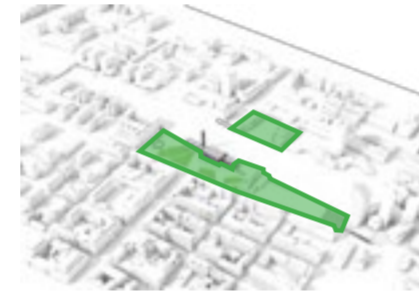
OLEMASSA OLEVIEN RAKENNUSTEN ARVO	
Olemassa olevien rakennusten arvo	
Ukko Pekka	10-20 milj. €
Pendolino	20 milj. €
Finnpark	30 milj. €

Taloudellinen kehys

Toteuttamiskelpoisille skenaarioille asetetut määrälliset arviointikriteerit



ALUEEN VÄHIMMÄISKOKO
18 430 m²
Aluetehokkuus=3,0:
55 290 m²



ALUEEN KESKIKOKO
36 240 m²
Aluetehokkuus=3,0:
108 700 m²



ALUEEN ENIMMÄISKOKO
107 130 m²
Aluetehokkuus=3,0:
321 400 m²

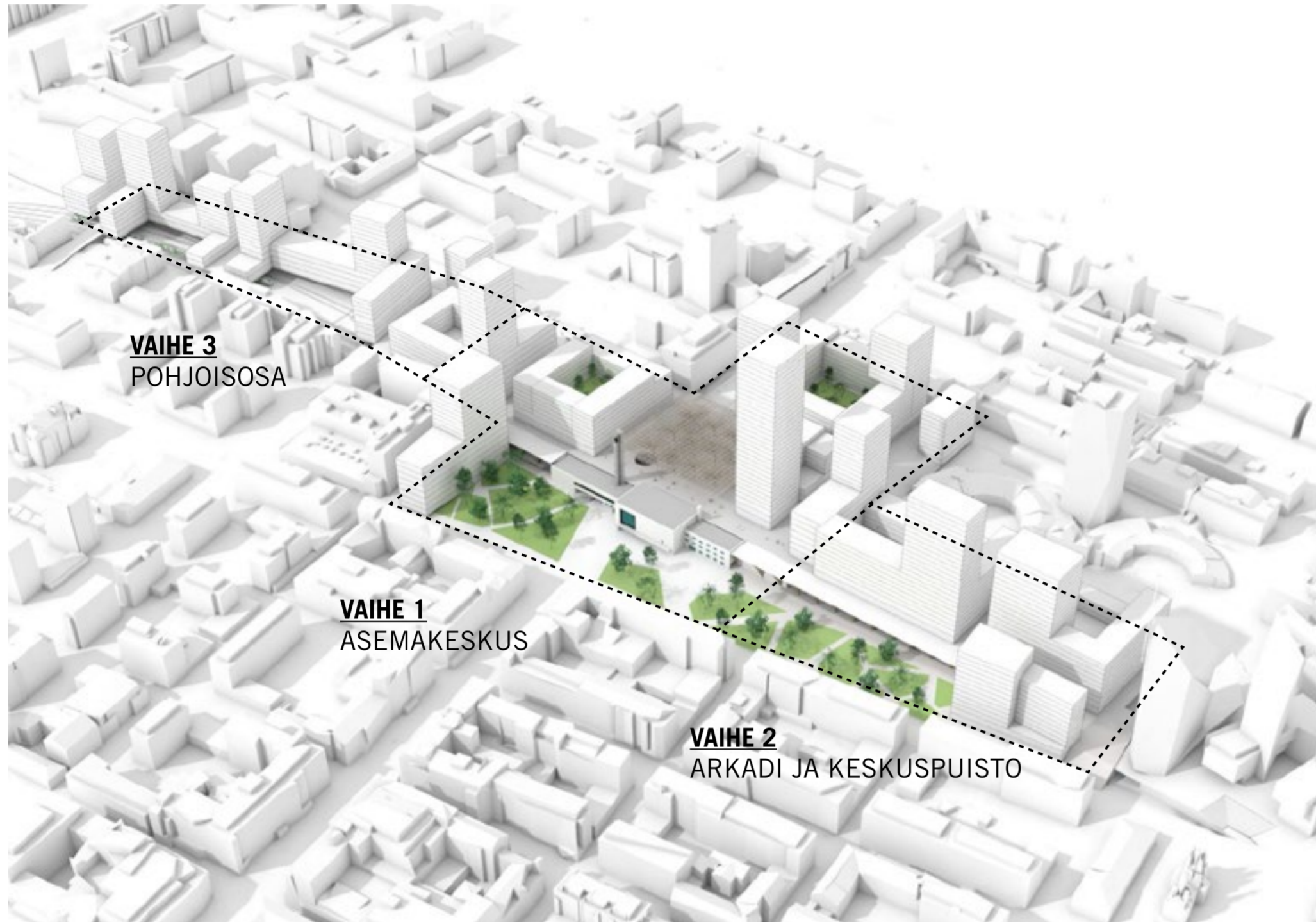
VR-Yhtymä, Senaatti-kiinteistöt, Liikennevirasto, Tampereen kaupunki ja muutama ulkopuolinen taho omistavat hankealueen olemassa olevat kiinteistöt. Nykyiset kiinteistöt ja olemassa olevat maa-alueet muodostavat pohjan maankäytön suunnittelulle.

Ainoat rakentamattomat maa-alueet ovat Posteljooninaukio, rautatieaseman edessä oleva aukio sekä Pakkahuoneenaukio. Näiden maa-alueiden yhteenlaskettu pinta-ala on n. 18 400 m² ja teoreettinen rakennusoikeuksien määrä n. 55 000 m², kun aluetehokkuus on 3,0. Kun mukaan lasketaan Finnparkin nykyiset kiinteistöt (VR:n omistuksessa) sekä Ukko-Pekka- ja Pendoliino-kiinteistöt (kolmansien tahojen omistuksessa), maa-alueiden yhteenlaskettu pinta-ala on n. 36 200 m² ja rakennusoikeuksien suurin mahdollinen määrä 108 700 m², kun aluetehokkuus on 3,0. Yhdessä rata-alueen ja kansirakentamisen kanssa rakentamiseen soveltuva yhteenlaskettu pinta-ala voi olla yli 100 000 m², jolloin rakennusoikeuksien suurin mahdollinen määrä on yli 320 000 m², kun aluetehokkuus on 3,0.

Jotta aluetta olisi mahdollista kehittää ja uusia rakentamismahdollisuuksia luoda, tarvitaan kansi, joka yhdistää kaupunkikeskustan kaksi eri puolta toisiinsa. ReConnecting Tampere

-yleissuunnitelman elementtien, kuten keskuspuiston ja uuden linja-auto-aseman, toteuttaminen sekä kaupunkirakenteen laadun varmistaminen vaativat myös olemassa olevien rakennusten ainakin osittaista purkamista.

Kansirakentamisen infrastruktuurikustannusten kattaminen sekä olemassa olevien kiinteistöjen arvo nostavat tarvittavien rakennusoikeuksien määrää. Suunnitteluprosessin aikana tarkasteltiin erilaisia rakentamisen määriä ja suunnitteluratkaisuja, jotta saavutettaisiin tasapaino taloudellisen toteutettavuuden ja kaupunkirakenteen välillä.



VAIHE 3
POHJOISOSA

VAIHE 1
ASEMAKESKUS

VAIHE 2
ARKADI JA KESKUSPUISTO

*KONSULTTIRYHMÄ SUOSITTELEE TÄTÄ KOLMIVAIHEISTA JAKOJA. VAIHEIDEN NIMEÄMINEN EROAA OHJAUSRYHMÄN KUVAUksesta.

Vaiheistus

Joustava vaiheistusstrategia

Projektin toteutus jaettiin suunnitteluprosessin aikana kolmeen päävaiheeseen. Tavoitteena oli, että jokainen vaihe olisi yksinään toteuttamiskelpoinen. Vaiheistuksessa huomioitiin rakentamisen tulevaa kysyntää koskeva markkinaennuste.

Jokaisen vaiheen arvo ja investointikulut on arvioitu edellä kuvattua taloudellista kehystä käyttäen. Hankkeen seuraavissa vaiheissa kolme päävaihetta jaetaan pienempiin osavaiheisiin, jotka ovat kooltaan toteuttamiskelpoisia.

Ensimmäinen vaihe kattaa aseman alueen. Muiden vaiheiden toteuttamisjärjestys voi vaihdella riippuen markkinatilanteesta ja muista tekijöistä, kuten Kansin ja Areena -hankkeen etenemisestä.

Ensimmäinen vaihe, asemakeskus, on toiminnallisesti merkittävä, sillä se muodostaa matkustajaliikenteellisen solmukohdan (rautatie sekä uusi raitiovaunu- ja linja-autoasema) ja yhdistää rautatien kahtia jakaman kaupungin.

Asemakeskus voidaan jakaa kolmeen itsenäiseen osavaiheeseen:

Asema, kansi ja asema-aukio sekä linja-autoasemakortteli, joiden tilalla on tällä hetkellä Ukko-Pekka- ja Pendoliino-kiinteistöt.

Toinen vaihe, arkadi ja keskuspuisto, on tärkeä, koska se yhdistää Matkakeskuksen Kansin ja Areena -hankkeeseen. Tämä vaihe auttaa myös yhdistämään eteläisen Tullin alueen ja Tampere-talon asemaan ja keskustan länsiosaan.

Kolmas vaihe, pohjoisosa, toteutetaan viimeisenä ja vaatii vielä lisäsuunnittelua ja taustatutkimusta. Suunnittelualueen pohjoisosassa on vastaamattomia kysymyksiä liittyen lähinnä vanhaan tavara-asemarakennukseen ja Ratapihankadun tarkkaan sijaintiin.

1. Omaileimaisen, eloisan ja elinvoimaisen kaupunkialueen luominen (Identiteetti, kaupunkielämä ja toiminnot)

Asemakeskuksesta tulee uusi korkealaatuinen kaupunkialue ja maakunnallisesti merkittävä kohde Tampereen keskustassa. Suunnitelma täydentää ja vahvistaa olemassa olevaa keskustaa, tuoden sinne toimintaa läpi vuorokauden. Vaihtoehto vahvistaa keskustan palvelu- ja kaupallisia verkostoja sekä luo kaupungille uuden imagon.



A. IDENTITEETTI, JOKA VAIKUTTAA JA VAHVISTAA KAUPUNGIN IMAGOA
 I. Kaupunkialue, jolla on vahva identiteetti
 II. Kaupunkialue vahvistaa Tampereen imagoa
 III. Uusi maamerkki Tampereella
 IV. Kaupunkirakenteen, kulttuuriympäristön ja kaupunkikuvan harmonisointi



B. HOUKUTTELEVA KAUPUNKIKESKUS, JOKA TUKEE ELÄVÄÄ KAUPUNKIELÄMÄÄ
 I. Yleisten tilojen, liikenteen ja kaupallisten toimintojen välinen synergia
 II. Ratkaisu täydentää ja vahvistaa olemassa olevaa kaupallista ympäristöä
 III. Luo kulttuurisia keskitymiä
 IV. Paljon erilaisia palveluita ja muuta
 Tarjontaa eri ryhmille



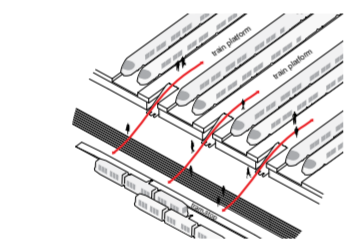
C. HOUKUTTELEVA TYÖ- JA ASUINYMPÄRISTÖ
 I. Asumisen eri muotojen sekoittuminen
 II. Toimintojen sekoittuminen alueella ja ympärivuorokautinen käyttö
 III. Terveellinen ja turvallinen asuinympäristö
 IV. Houkutteleva työympäristö, joka tarjoaa paljon erilaisia työskentelytiloja

2. Laadukkaan intermodaalisen solmukohdan luominen ja liikenneverkon vahvistaminen (Liikenne ja asema)

Uusi aseman muodostama liikenteen solmukohta on alueen sydän. Se toimii porttina Tampereelle ja muualle Suomeen. Suunnitelma yhdistää saumattomasti eri liikennemuodot mukaan lukien raitiovaunut, paikallisliikenteen linja-autot, junat ja pitkän matkan linja-autot sekä tarjoaa yhteyden lentokentälle. Asemalle luodaan suunnitelmassa uusi yleinen tila, joka toimii aktiivisen solmukohdan sydämenä. Ratkaisu tukee kaupungin liikennestrategian toteutumista.



A. RATKAISU VAHVISTAA LIIKENNEVERKON KAUPUNKISTRATEGIAN MUKAISESTI
 I. Luodaan hitaan liikenteen alue ja korkealaatuinen jalankuluympäristö
 II. Tehokas pysäköinti, joka palvelee kaikkia käyttäjiä
 III. Julkinen liikenne
 IV. Tehokkaat ja luotettavat huolto-, kunnossapito- ja pelastustiet



B. HOUKUTTELEVAT JA HELPPOKÄYTTÖSET YHTEYDET KAUPUNGIN PUOLELTA TOISELLE
 II. Toimiva yhteys raitiovaunupysäkkien ja junalaitureiden välillä
 III. Linja-autoasema on kiinteä osa solmukohtaa
 IV. Intermodaalisen solmukohdan helppokäyttöisyys jalankulkijoiden kannalta
 V. Vaivaton ja keskitetty polkupyöräpysäköinti
 VI. Vaivaton ja tehokas pysäköinti
 VII. Liikkuvuus palveluna -konseptin toteuttamismahdollisuudet



C. MAHDOLLISUUS TEHDÄ ASEMAKESKUKSEN ARKKITEHTUURISTA EROTUVAA (IKONISTA)
 I. Korkealaatuinen asema-arkkitehtuuri
 II. Kansallisesti merkittävän rakennetun asemaympäristön laadun korostaminen
 III. Laadukas yhteys kansirakenteen ja asemarakennuksen välillä
 IV. Solmukohdan houkuttelevat ja toimivat palvelut

3. 3. Kaupungin kahden eri puolen yhdistäminen toisiinsa ja ympäröivään kaupunkirakenteeseen (Yhteydet, kaupunkimainen rakenne ja yleiset tilat)

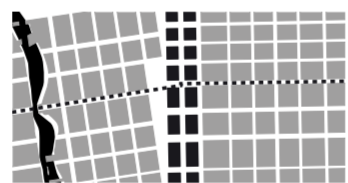
Luodaan uusia laadukkaita yhteyksiä radan kahtia jakaman kaupungin puolelta toiselle. Suunnitelma sulauttaa kaikki läheiset hankkeet toisiinsa johdonmukaisella tavalla. Ratapiha ei enää muodosta estettä kaupunkirakenteessa.



A. RADAN ESTEVAIKUTUS POISTETAAN JA TILALLE RAKENNETAAN KORKEALAATUISIA KAUPUNKIYHTYKSIÄ
 I. Ei takapihoja
 II. Ei umpikujia
 III. Helppokäyttöinen ympäröivään alueeseen yhdistävä jalankuluverkosto
 IV. Helppokäyttöinen ympäröivään alueeseen yhdistävä pyöräparkki- ja pyöräilyverkosto



B. HOUKUTTELEVAT JA HELPPOKÄYTTÖSET YHTEYDET KAUPUNGIN PUOLELTA TOISELLE
 I. Useita houkuttelevia yhteyksiä Hämeenkadulta Asemakeskukseen läpi
 II. Yleiset tilat täydentävät kaupungin olemassa olevia yleisiä tiloja
 III. Erilaisia korkealaatuisia yleisiä tiloja
 IV. Helposti saavutettavat yleiset tilat



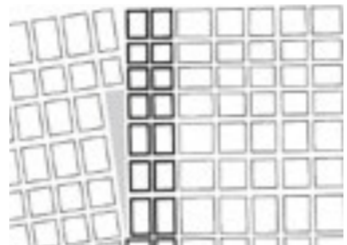
C. KAUPUNKIRAKENNE JATKUU RATA-ALUEEN YLI
 I. Sulauttaminen Kansi ja Arena -hankkeeseen
 II. Sulauttaminen Ratapihankadun kortteleihin
 III. Sulauttaminen olemassa oleviin kaupunkikortteleihin
 IV. Sulauttaminen historiallisiin



D. LAAJA JULKINEN VIHERALUE MÄÄRITTÄÄ MAAN KÄYTTÖÄ JA AUTTAA YHDISTÄMÄÄN ERI TASOT JA RUUTUKAAVAT
 I. Puiston viheralueiden määrä ja laatu
 II. Puiston saavutettavuus
 III. Olemassa olevan viherveston täydentäminen

4. Flexible development over time (Flexibility)

Eri vaiheet toteutetaan teknisesti ja toiminnallisesti joustavalla tavalla. Ratkaisu sallii muutosten tekemisen toimintoihin markkinoilla kehittämisen aikana tapahtuvien kysynnän muutosten mukaisesti. Jokainen vaihe kohentaa kaupunkikuvaa.



A. VAIHEIDEN HELPPÖ TOTEUTETTAVUUS
 I. Kannen rakentamisaikavaiheet ovat laajuudeltaan toteuttamiskelpoisia (tekniset syyt)
 II. Yhteensovittaminen rata-alueen yleissuunnitelman kanssa (kuljetukselliset syyt)
 III. Integrointi muihin projekteihin



B. RATKAISU MAHDOLLISTAA MUUTOKSET TOIMINNOISSA MARKKINOILLA KEHITYKSEN AIKANA TAPAHTUVIEN KYSYNNÄN MUUTOSTEN PÖHJALTA
 I. Kaupallisen konseptin joustavuus
 II. Asumisen ja toimistotilojen typpologoiden joustavuus
 III. Mahdollisuus joustavuuteen asemakaavoituksessa
 IV. Joustava pysäköintikonsepti



C. JOKAINEN VAIHE KOHENTAA KAUPUNKIKUVAA
 I. Ei keskeneräisiä kaupunkitiloja
 II. Luodaan vaiheistus, joka koostuu selkeistä kaupunkirakenteeseen sulautettavista kokonaisuuksista

Laatukriteerit

Laatukriteerien tarkoituksena on varmistaa, että skenaariot tukevat visiota

Jotta ehdotuksia olisi mahdollista arvioida paitsi taloudelliselta myös kaupunkiympäristön laadun kannalta, kehitettiin laadullista tarkastelua varten työkalu.

Jokainen skenaario on arvioitu tämän työkalun avulla. Arviointi perustui lukuisiin erilaisiin laadullisiin näkökohtiin, joita olivat muun muassa ratkaisun kyky yhdistää kaupungin eri puolet toisiinsa, ratkaisun vaikutus kaupunkikuvaan ja pitkän tähtäimen joustavuus.

Asetetut kriteerit perustuvat kilpailuvision tavoitteista johdettuihin neljään visiokriteeriin. Visiokriteerit on tämän jälkeen jaettu edelleen merkittävimpiin osatekijöihinsä, jotka on arvioitu tarkastelussa.

Jokainen osatekijä sisältää myös siihen liittyvien keskeisten näkökohtien kuvaukset, millä varmistetaan arvioinnin perusteellisuus.

Laadullisen arvioinnin työkalu kehitettiin yhdessä projektiryhmän kanssa ja se myös hyväksyttiin projektiryhmällä ennen skenaarioiden kehitystyön aloittamista.

Jokaiselle skenaariolle annettiin jokaisen kriteerin osalta arvosana 1–5. Keskiarvo laskettiin kaikkien annettujen arvosanojen pohjalta, mikä mahdollisti skenaarioiden laskennallisen vertaamisen toisiinsa.

Huono	1	2	3	4	5	Erinomainen
-------	---	---	---	---	---	-------------

Arviointikriteerit - Laatu

		Yhteensä	Keskiarvo
1. Omaileimaisen, eloisan ja elinvoimaisen kaupunkialueen luominen			
a. Kaupungin imagoa kohentava ja vahvistava identiteetti	3		
b. Vetovoimainen urbaani keskus, joka tukee eloisaa kaupunkielämää	3		
c. Vetovoimainen työpaikka- ja asuinalue	3		
d. Ratkaisussa otetaan huomioon olemassa oleva valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö	4		
Yhteensä 1.	13	3,25	
2. Laadukkaan intermodaalisen solmukohdan luominen ja kaupungin liikenneverkon vahvistaminen			
a. Ratkaisu vahvistaa liikenneverkkoa kaupunkistrategian mukaisesti	3		
b. Ratkaisu mahdollistaa vaivattomat vaihdot paikallisliikenteen, valtakunnallisen liikenteen, ja maailmanlaajuisen liikenteen matkustajille	4		
c. Ratkaisu mahdollistaa edustavan (ikonisen) arkkitehtuurin luomisen Tampereen Asemakeskukseen	4		
Yhteensä 2.	11	3,667	
3. Kaupungin kahden eri puolen yhdistäminen toisiinsa ja ympäröivään kaupunkirakenteeseen			
a. Houkuttelevat, turvalliset ja saavutettavat yhteydet kaupungin toiselta puolelta toiselle	2		
b. Kaupunkirakenne ulottuu rautatien ylitse	2		
c. Julkinen viheralue määrittää maankäytön suunnitelman ja yhdistää eri korkeustasoja ja ruutukaavoja toisiinsa	2		
Yhteensä 3.	8	2	
4. Joustava kehitys ajan mittaan			
a. Eri vaiheiden joustava toteutus	5		
b. Ratkaisu, joka mahdollistaa toimintojen sekoittumisen markkinoiden kysynnän mukaan	3		
c. Jokainen vaihe kohentaa kaupunkikuvaa	3		
Yhteensä 4.	11	3,667	
Laatupisteitä yhteensä	43	3,1	



III. NELJÄ SKENAARIOTA

Johdanto

Skenaarioprosessi



Asiakkaan alkuperäinen toive oli kehittää neljä hyvin erilaista skenaariota ja arvioida niitä sekä laadullisten että määrällisten kriteerien pohjalta niin, että on mahdollista löytää toiminnallisesti paras ratkaisu, jonka kaikki osapuolet hyväksyvät.

Näitä neljää skenaariota varten tarkasteltiin lähes kahtakymmentä eri skenaariota. Jokaisen vaihtoehdon hyviä ja huonoja puolia tutkittiin ja niistä keskusteltiin sekä konsulttiryhmän sisällä että asiakkaiden kanssa projektiryhmän kokouksissa.

Tärkeitä näkökohtia olivat esimerkiksi yleisten tilojen laatu, kannen laajuus, rakentamisen tiiviys ja vaikutus kaupunkikuvaan sekä toteuttamisen helppous.

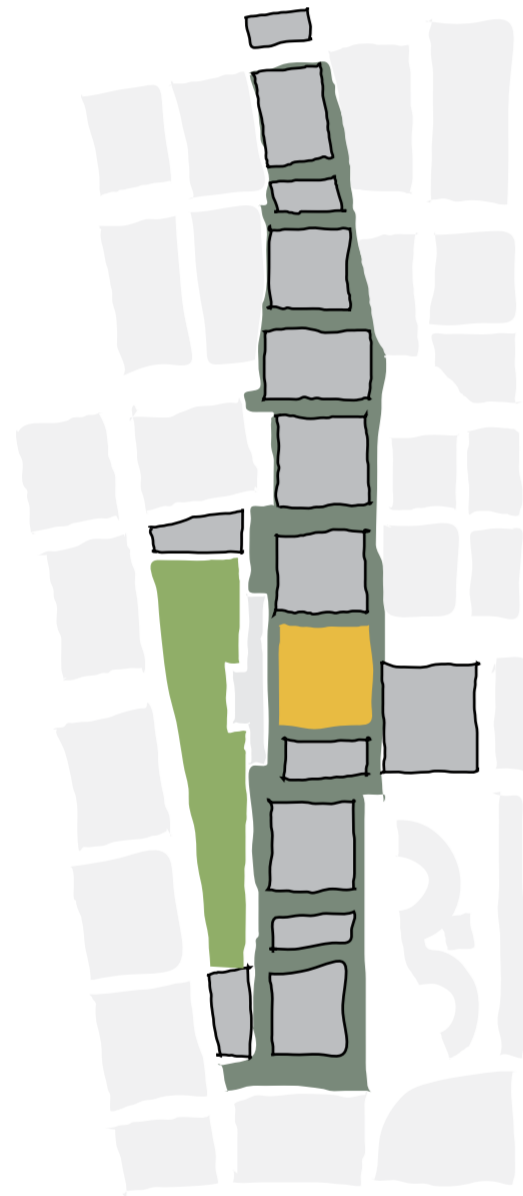
Seuraavilla sivuilla esitetyt lopulliset skenaariot valittiin, koska ne eroavat olennaisesti toisistaan, minkä lisäksi niillä jokaisella on omat, kaupunkirakenteen ja yleisten tilojen kannalta omaleimaiset piirteensä.

Suunnitteluskenaarioiden tarkastelua Lundénin toimistossa Helsingissä.

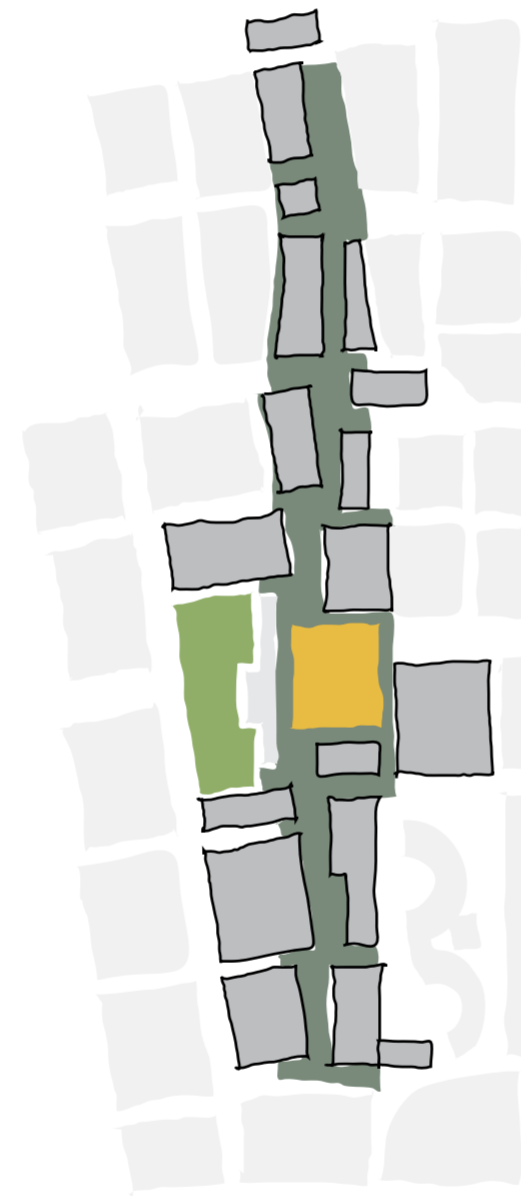
Neljä kaupunkirakennestrategiaa

Kaupunkirakenteen kehittämisen peruseräkkeet

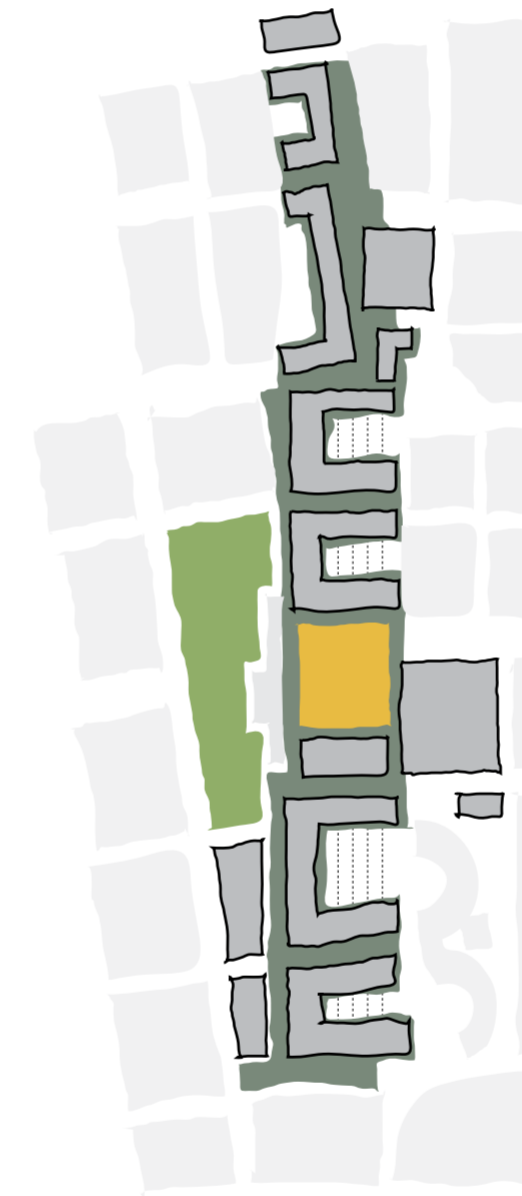
Skenaario 1
Keskuspuisto



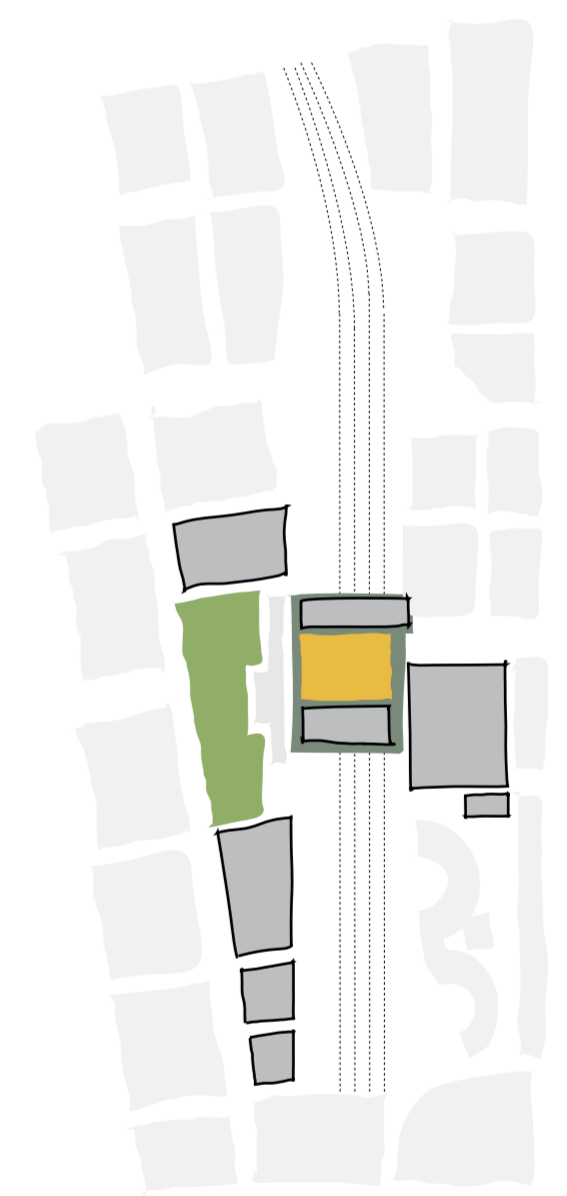
Skenaario 2
Promenadi



Skenaario 3
Kampa



Skenaario 4
Minimi



Skenaario 1 muistuttaa eniten kilpailuehdotusta. Siinä yhdistyvät kaikki kilpailussa tärkeimpinä pidetyt piirteet: puisto, arkadi ja keskusaukio. Massoitteeluun on tehty pieniä muutoksia, joissa on otettu huomioon tiivyyden ja ohjelman asettamat vaatimukset.

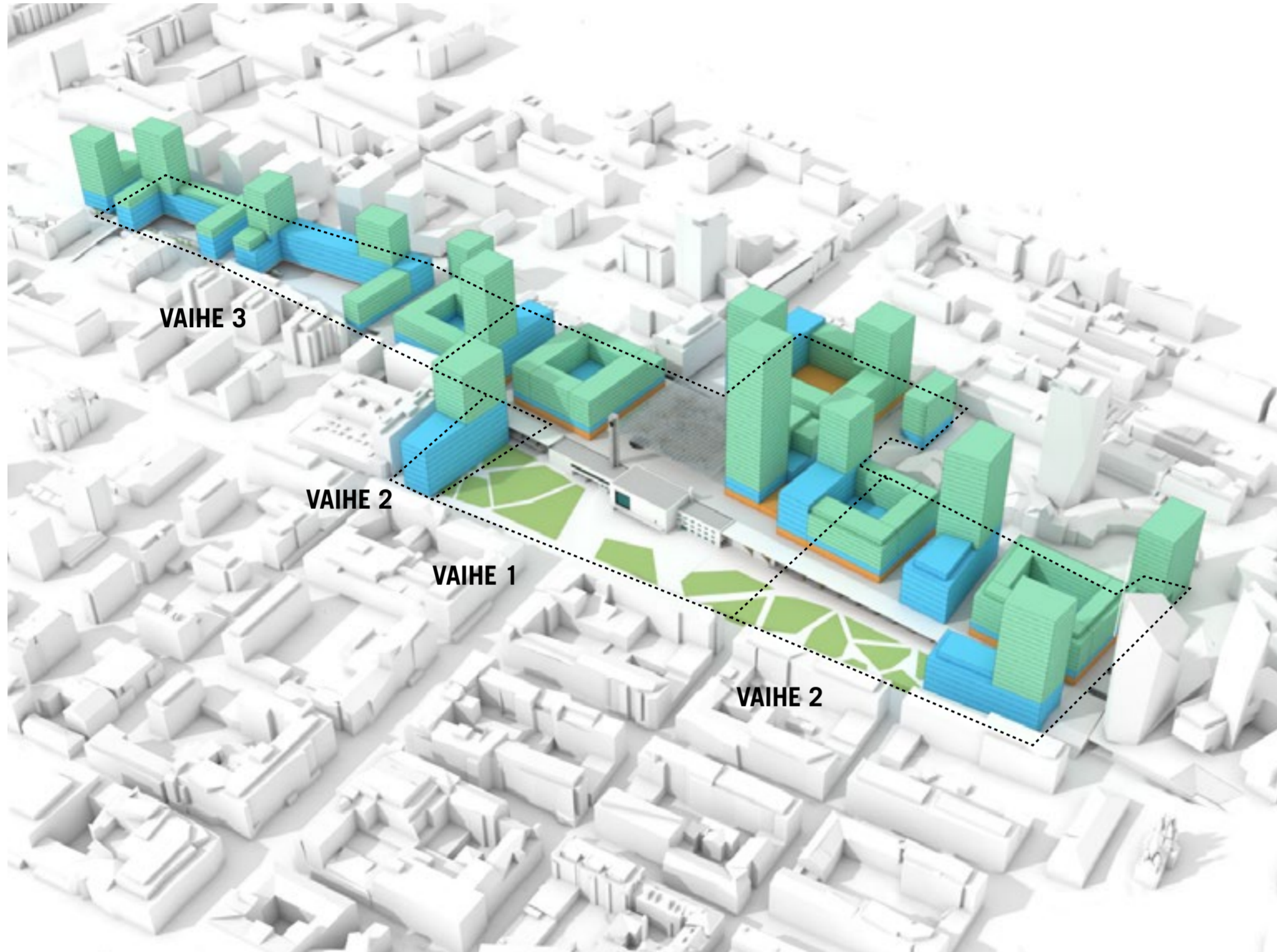
Promenadi eroaa olennaisesti kilpailuehdotuksesta. Keskuspuiston sijaan ratkaisussa esitetään kannen päälle promenadia, joka tekee yleisistä tiloista kaupunkimaisempia ja intiimimpiä ja yhdistää samalla aseman Kansin ja Areena -hankkeeseen etelässä.

Skenaario 3 ja Skenaario 1 muistuttavat toisiaan. Erona on, että suljettujen korttelipihojen tilalla suunnitelmassa on rataa kohti avautuvia hevosenkengän muotoisia korttelipihoja. Kansin on pienempi, mutta korkealaatuisen asuinympäristön luomiseen liittyy enemmän haasteita.

Skenaario 4 eroaa eniten kilpailuehdotuksesta. Radan päälle rakentamisen ja radan länsipuolelle sijoittuvan keskuspuiston sijaan ratkaisu sijoittaa suurimman osan rakennuksista radan varteen. Radan katettu osa rajoittuu aseman läheisyyteen.

Skenaario 1: Keskusuisto

Laaja puisto ja laaja kansi radan päällä yhdistävät kaupungin kaksi eri puolta toisiinsa



Skenaario 1 pohjautuu pitkälti ReConnecting Tampere -kilpailuehdotukseen.

Kilpailuehdotusta on päivitetty ohjelmaan ja ympäröivään alueeseen tehtyjen muutosten huomioimiseksi. Näitä muutoksia ovat tavara-aseman siirtäminen kannelta maantasoon sekä kaikkien suunniteltujen rakennusten sovittaminen Ratapihankadun varteen.

Ehdotuksessa ovat mukana kaikki kilpailuehdotuksen tärkeimmät elementit (arkadi, keskuspuisto ja asema-aukio) ja se antaa alueelle uuden vahvan identiteetin.

Skenaariossa ympäröivän kaupungin ruutukaava ulottuu rautatien yli, yhdistäen kaupungin kaksi eri puolta selkeästi toisiinsa.

Umpikortteleiden rajaamien korttelipihojen typologia jatkaa ympäröivien alueiden korttelirakennetta. Tämä tekee ratkaisusta yhtenäisen olemassa olevan kaupunkirakenteen kanssa. Samalla skenaario luo laadukkaat olosuhteet asunnoille, jotka avautuvat vihreille korttelipihoille.

TALOUDELLINEN KEHYKS

KERROSALA YHTEENSÄ: 335.905 m²
TUOTTO VÄH. JÄLKEEN YHT.: 21.823.075 €
ALUETEHOKKUUS 4,0

VAIHE 1

ASUMINEN 87.814 m²
TOIMISTOTILAT 31.750 m²
LIIKETILAT 17.000 m²
KERROSALA YHTEENSÄ: 136.564 m²
RAKENNUSOIKEUKSISTA SAATAVA TUOTTO: 103.891.900 €

INFRAN KUSTANNUKSET YHTEENSÄ: 53.660.984 €
PYSÄKÖINTI, KUSTANNUS YHT: 7.273.552 €
UKKO-PEKKA 10.000.000 €
PENDOLIINO 20.000.000 €
ASUMISEN KANNENOSAN ALV. 4.757.010 €
TUOTTO: 8.200.354 €

VAIHE 2

ASUMINEN 74.566 m²
TOIMISTOTILAT 41.074 m²
LIIKETILAT 8.000 m²
KERROSALA YHTEENSÄ: 123.640 m²
RAKENNUSOIKEUKSISTA SAATAVA TUOTTO: 92.825.500 €

INFRAN KUSTANNUKSET YHTEENSÄ: 40.988.220 €
PYSÄKÖINTI, KUSTANNUS YHT: 6.645.563 €
FINNPARK 30.000.000 €
ASUMISEN KANNENOSAN ALV. 4.039.347 €
TUOTTO: 11.152.370 €

VAIHE 3

ASUMINEN 42.071 m²
TOIMISTOTILAT 33.630 m²
LIIKETILAT 0 m²
KERROSALA YHTEENSÄ: 75.701 m²
RAKENNUSOIKEUKSISTA SAATAVA TUOTTO: 55.938.350 €

INFRAN KUSTANNUKSET YHTEENSÄ: 46.470.450 €
PYSÄKÖINTI, KUSTANNUS YHT: 4.112.681 €
ASUMISEN KANNENOSAN ALV. 2.884.869 €
TUOTTO: 2.470.350 €

LAATUTARKASTELU

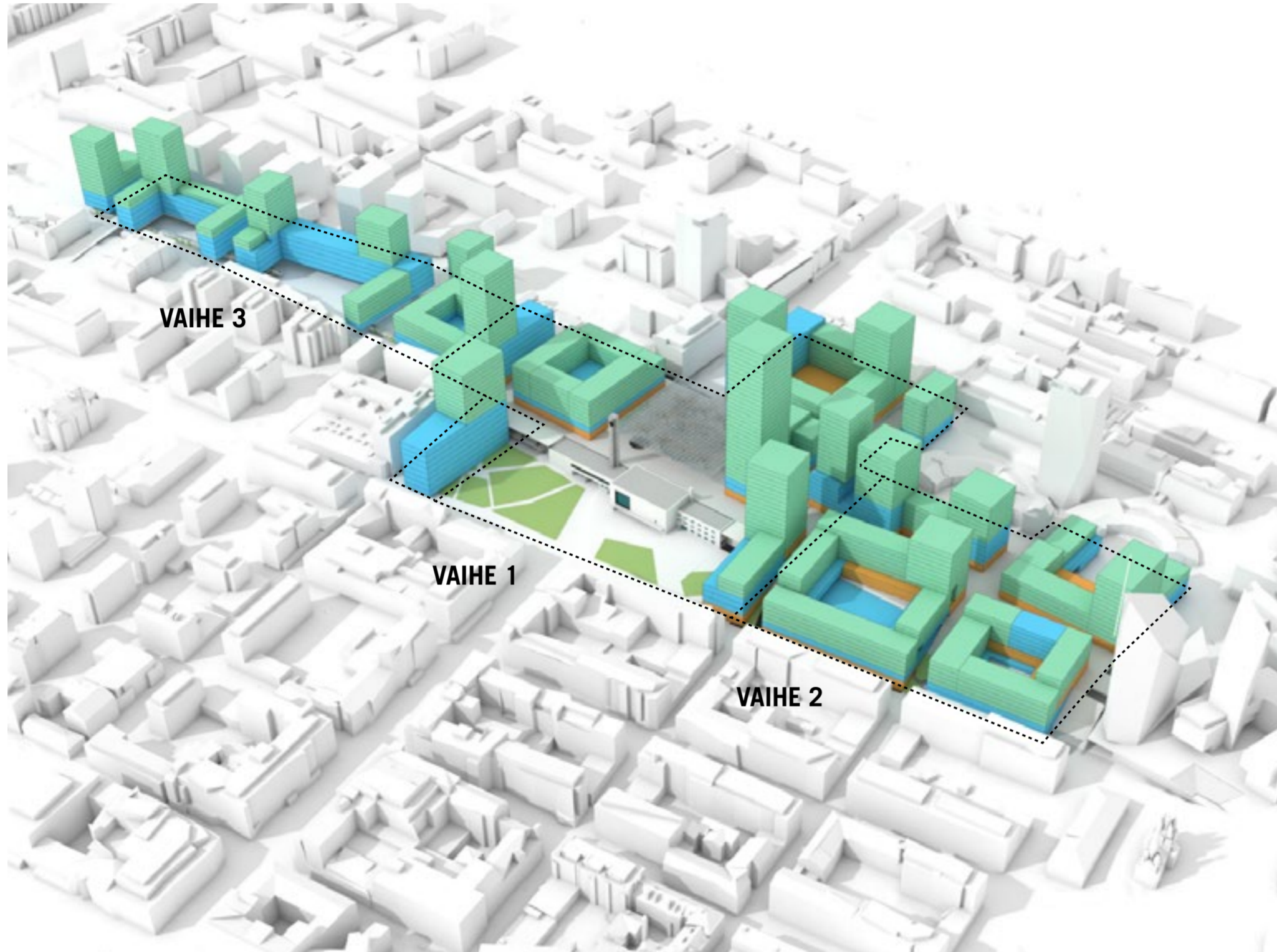
Alustavat laatupisteet
53 / 3,8 keskiarvo
e

- + vahva yhteys ympäristöön
- + ratapiha jää piiloon
- + länteen avautuva reunavyöhyke
- + keskuspuisto
- melko tiivis rakenne
- ei paljon päivänvaloa korttelipihoihin
- kannen ja ympäröivän alueen yhtymäkohta alueen pohjoisosassa asettaa haasteen



Skenaario 2: Promenadi

Aseman Areenaan yhdistävä julkinen akseli Tampereen keskustassa



Skenaario 2 luo kannen päälle uuden keskeisen julkisen tilan. Se yhdistää Kannen ja Areenan kehittyvän alueen aseman alueeseen. Muita ehdotuksia suurempi osa rakentamisesta on tässä ratkaisussa sijoitettu maan tasolle. Kaksi asema-aukiota korostuvat Hämeenkadun akselin päätteinä.

Myös korkeuserojen käsittely eroaa muista skenaarioista. Ratkaisussa on pyritty sovittamaan kaksi eri tasoa toisiinsa sen sijaan, että olisi luotu uusi reunavyöhyke, arkadi.

Kaksi ruutukaavaa kohtaavat ratapihan yläpuolella luoden kaupunkirakenteeseen eräänlaisen halkeaman, joka toimii tärkeimpänä pohjois-eteläsuuntaisena urbaanina linkkinä.

TALOUDELLINEN KEHYS

KERROSALA YHTEENSÄ: 348.538 m²
TUOTTO VÄH. JÄLKEEN YHT.: 28.847.567 €
ALUETEHOKKUUS 4,1

VAIHE 1

ASUMINEN 88.771 m²
TOIMISTOTILAT 24.675 m²
LIIKETILAT 14.853 m²
KERROSALA YHTEENSÄ: 128.299 m²
RAKENNUSOIKEUKSISTA SAATAVA TUOTTO: 99.172.150 €

INFRAN KUSTANNUKSET YHTEENSÄ: 51.195.027 €
PYSÄKÖINTI, KUSTANNUS YHT: 6.756.682 €
UKKO-PEKKA 10.000.000 €
PENDOLIINO 20.000.000 €
ASUMISEN KANNENOSAN ALV. 5.158.863 €
TUOTTO: 6.061.577 €

VAIHE 2

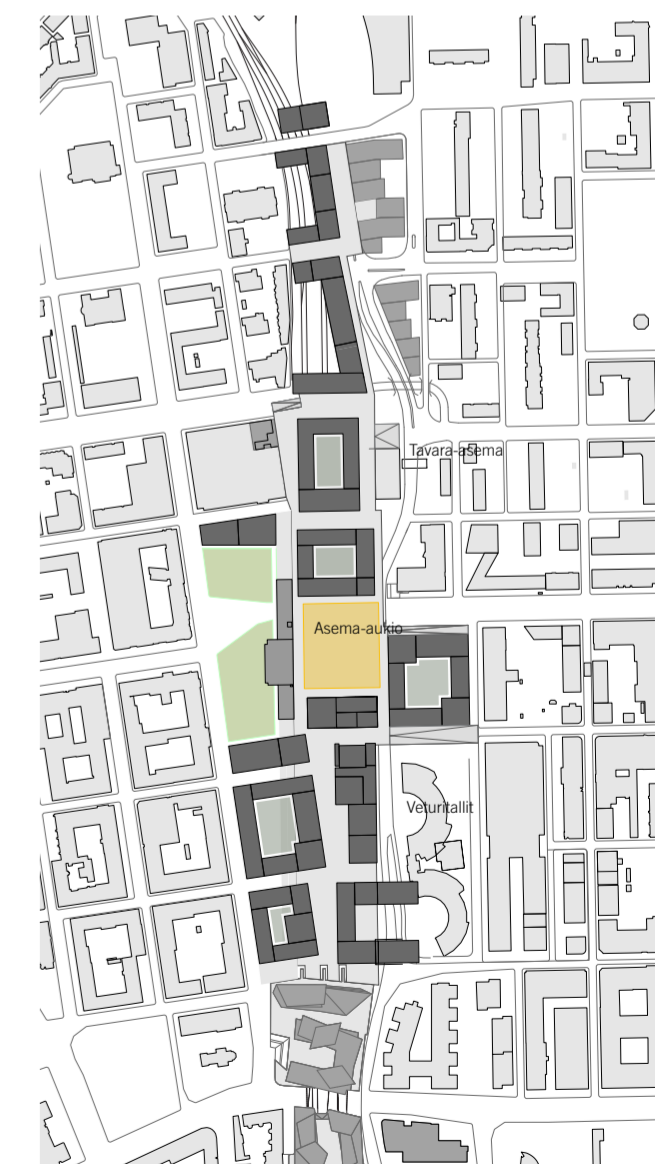
ASUMINEN 87.102 m²
TOIMISTOTILAT 42.377 m²
LIIKETILAT 15.059 m²
KERROSALA YHTEENSÄ: 144.538 m²
RAKENNUSOIKEUKSISTA SAATAVA TUOTTO: 108.498.300 €

INFRAN KUSTANNUKSET YHTEENSÄ: 45.351.150 €
PYSÄKÖINTI, KUSTANNUS YHT: 7.769.640 €
FINNPARK 30.000.000 €
ASUMISEN KANNENOSAN ALV. 5.061.871 €
TUOTTO: 20.315.640 €

VAIHE 3

ASUMINEN 42.071 m²
TOIMISTOTILAT 33.630 m²
LIIKETILAT 0 m²
KERROSALA YHTEENSÄ: 75.701 m²
RAKENNUSOIKEUKSISTA SAATAVA TUOTTO: 55.938.350 €

INFRAN KUSTANNUKSET YHTEENSÄ: 46.470.450 €
PYSÄKÖINTI, KUSTANNUS YHT: 4.112.681 €
ASUMISEN KANNENOSAN ALV. 2.884.869 €
TUOTTO: 2.470.350 €



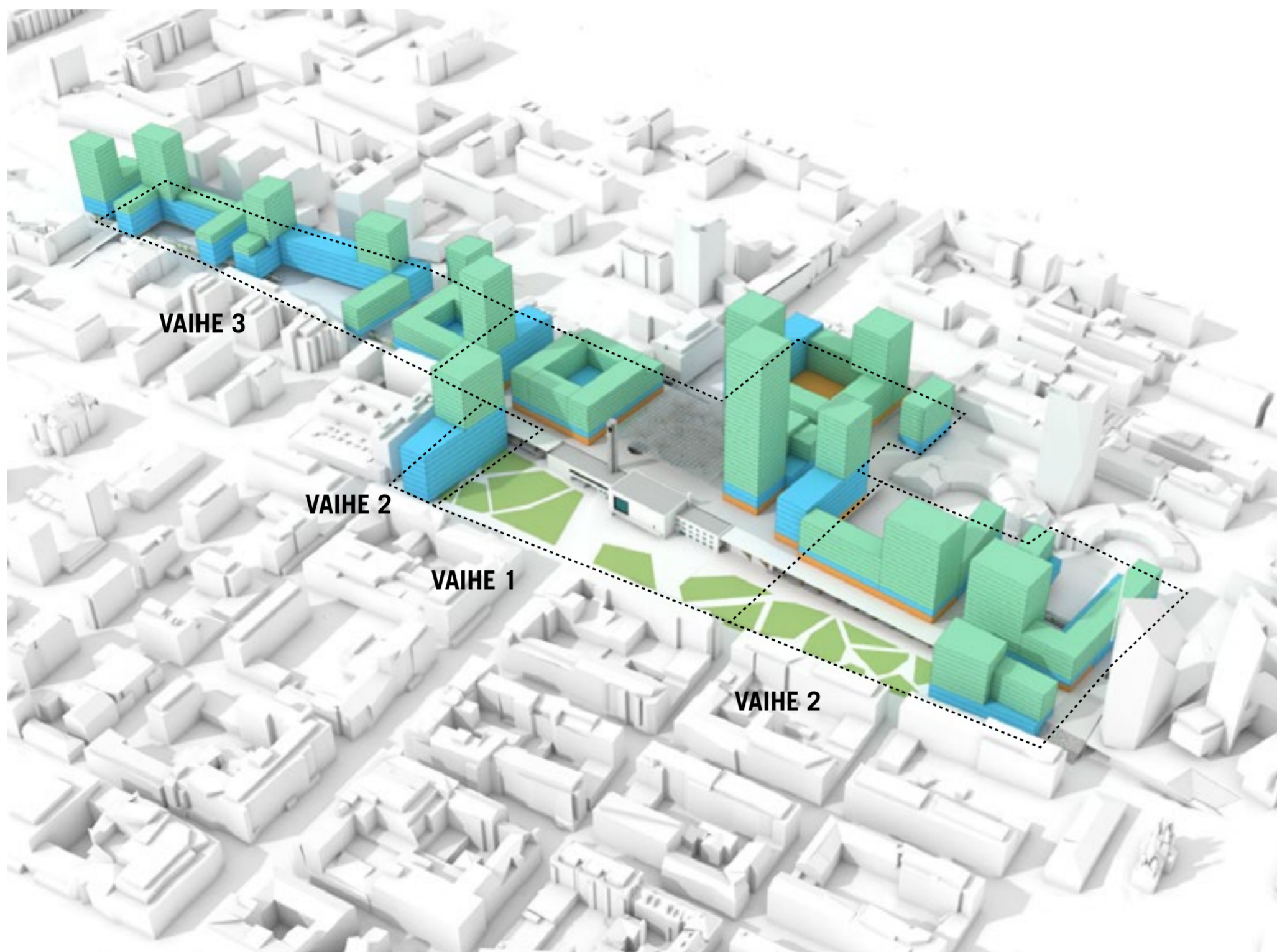
LAATUTARKASTELU

Alustavat laatupisteet:
49 / 3,5 keskiarvo

- + vahva yhteys ympäristöön
- + ratapiha jää piiloon
- + laadukas kaupunkipromenadi
- + selkeä yhteys Kannelle & Areenalle
- + ruutukaavat yhdistyvät kannella
- pieni keskuksiisto
- tiivis rakenne
- kannen ja ympäröivän alueen yhtymäkohta alueen pohjoisosassa asettaa haasteen

Skenaario 3: Kampa

Keskustaa kohti avautuva kaupunkimainen reunavyöhyke



Skenaario 3 ja Skenaario 1 muistuttavat toisiaan. Erona on, että suljettujen korttelipihojen tilalla suunnitelmassa on rataa kohti avautuvia hevosenkengän muotoisia korttelipihoja.

Rakennusten rakenteet ulottuvat radan yli ainoastaan strategisissa paikoissa niin, että luodaan fyysinen yhteys kaupungin kahden eri puolen välille.

Skenaario 3 sisältää kaikki kilpailuehdotuksen tärkeimmät piirteet, eli keskuspuiston, arkadin, asema-aukion sekä promenadin, joka yhdistää alueen Kansi ja Areena -hankkeeseen etelässä.

Kansi on pienempi kuin muissa skenaarioissa, mutta korkealaatuisten asumisympäristöjen luomiseen liittyy enemmän haasteita, koska iso osa asuinrakentamisesta avautuu vihreiden korttelipihojen sijaan kohti rata-alueita.

TALOUDELLINEN KEHYK

KERROSALA YHTEENSÄ: 303.841 m²
TUOTTO VÄH. JÄLKEEN YHT.: 20.574.738 €
ALUETEHOKKUUS: 3,7

VAIHE 1

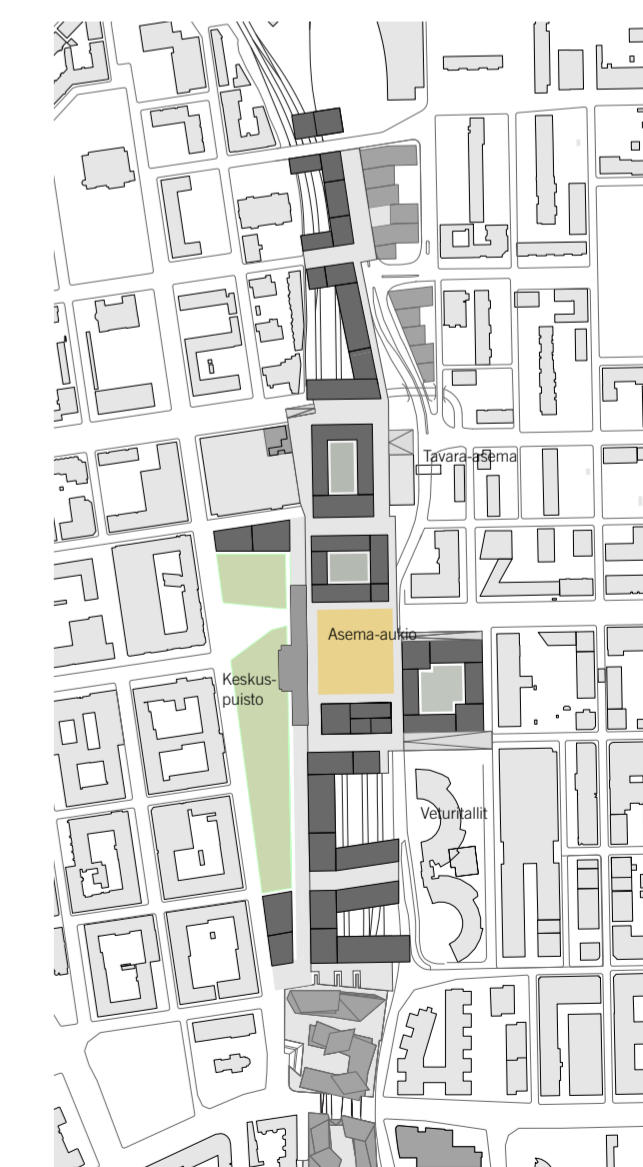
ASUMINEN 87.814 m²
TOIMISTOTILAT 31.732 m²
LIKETILAT 4.043 m²
KERROSALA YHTEENSÄ: 123.589 m²
RAKENNUSOIKEUKSISTA SAATAVA TUOTTO: 96.106.900 €
INFRAN KUSTANNUKSET YHTEENSÄ: 48.483.812 €
PYSÄKÖINTI, KUSTANNUS YHT: 6.480.498 €
UKKO-PEKKA 10.000.000 €
PENDOLIINO 20.000.000 €
ASUMISEN KANNENOSAN ALV. 4.937.656 €
TUOTTO: 6.204.934 €

VAIHE 2

ASUMINEN 69.373 m²
TOIMISTOTILAT 26.807 m²
LIKETILAT 5.571 m²
KERROSALA YHTEENSÄ: 101.751 m²
RAKENNUSOIKEUKSISTA SAATAVA TUOTTO: 78.393.850 €
INFRAN KUSTANNUKSET YHTEENSÄ: 30.963.790 €
PYSÄKÖINTI, KUSTANNUS YHT: 5.371.152 €
FINNPARK 30.000.000 €
ASUMISEN KANNENOSAN ALV. 3.900.745 €
TUOTTO: 8.158.163 €

VAIHE 3

ASUMINEN 53.599 m²
TOIMISTOTILAT 24.902 m²
LIKETILAT 0 m²
KERROSALA YHTEENSÄ: 78.501 m²
RAKENNUSOIKEUKSISTA SAATAVA TUOTTO: 60.500.350 €
INFRAN KUSTANNUKSET YHTEENSÄ: 46.470.450 €
PYSÄKÖINTI, KUSTANNUS YHT: 4.142.900 €
ASUMISEN KANNENOSAN ALV. 3.675.360 €
TUOTTO: 6.211.640 €



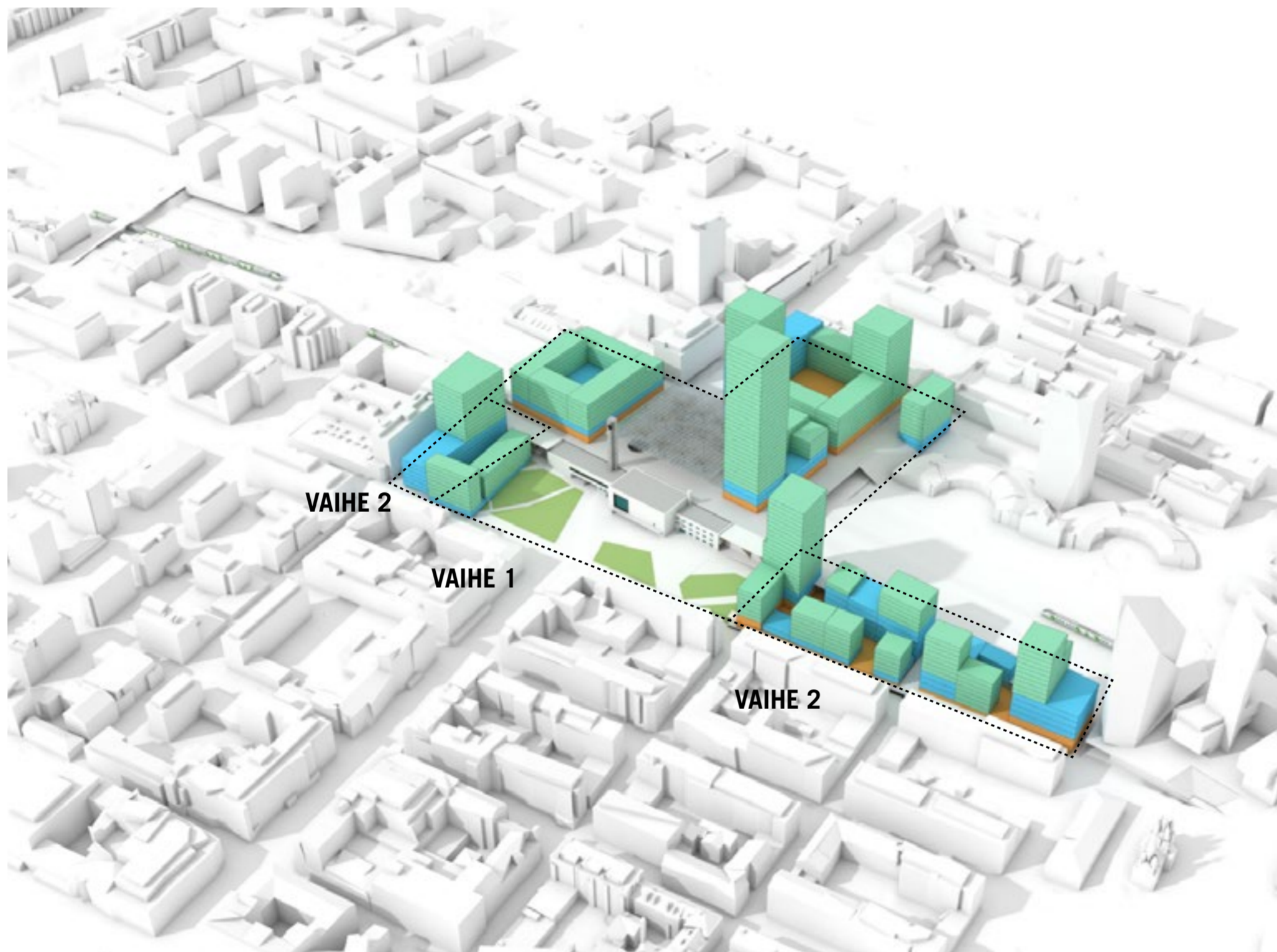
LAATUTARKASTELU

Alustavat laatuasteet:
45 / 3,2 keskiarvo

- + kannen laajuus minimoitu
- + vahva yhteys ympäristöön
- + vahva reunavyöhyke & promenadi
- + sovitettavissa ympäristöön
- ratapihalta mahdollisesti kantautuva melu
- asuntoja ei voi rakentaa kansitasolle kannen aukkojen takia

Skenaario 4: Minimi

Tiivistä rakentamista ratapihan vieressä



Skenaario 4 eroaa eniten kilpailuehdotuksesta.

Radan päälle rakentamisen ja radan länsipuolelle sijoittuvan keskuspuiston sijaan ratkaisu sijoittaa suurimman osan rakennuksista radan varteen. Rata on katettu ainoastaan aseman läheisyydessä.

Kilpailuehdotuksen mukaisen keskuspuiston sijaan skenaariossa on pienempi vihreä yleinen tila aseman edessä.

Radan päälle rakennettava kansi on pienempi kuin muissa skenaarioissa ja rajoittuu aseman kohdalle.

Ratkaisu ei myöskään sisällä suurinta osaa alkuperäisen kilpailuehdotuksen piirteistä: skenaarioon kuuluu asema-aukio, mutta ei arkadia eikä keskuspuistoa alkuperäisessä laajuudessaan.

TALOUDELLINEN KEHYK

KERROSALA YHTEENSÄ: 203.886 m²
TUOTTO VÄH. JÄLKEEN YHT.: 23.921.560 €
ALUETEHOKKUUS 4,0

VAIHE 1

ASUMINEN 89.700 m²
TOIMISTOTILAT 25.034 m²
LIIKETILAT 12.900 m²
KERROSALA YHTEENSÄ: 127.634 m²
RAKENNUSOIKEUKSISTA SAATAVA TUOTTO: 99.005.400 €

INFRAN KUSTANNUKSET YHTEENSÄ: 54.817.100 €
PYSÄKÖINTI, KUSTANNUS YHT: 6.704.680 €
ASUMISEN KANNENOSAN ALV. 4.859.177 €
TUOTTO: 2.624.443 €

UKKO-PEKKA 10.000.000 €
PENDOLINO SITE 20.000.000 €

VAIHE 2

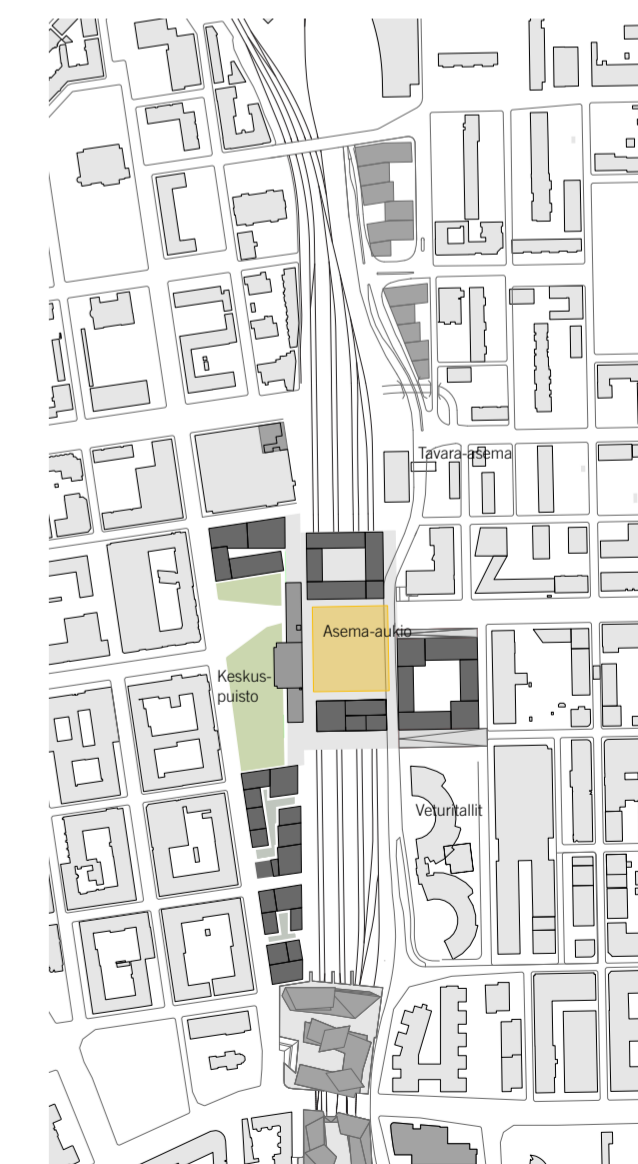
ASUMINEN 51.317 m²
TOIMISTOTILAT 15.508 m²
LIIKETILAT 9.427 m²
KERROSALA YHTEENSÄ: 76.252 m²
RAKENNUSOIKEUKSISTA SAATAVA TUOTTO: 58.580.450 €

INFRAN KUSTANNUKSET YHTEENSÄ: 3.250.000 €
PYSÄKÖINTI, KUSTANNUS YHT: 4.033.333 €
FINNIPARK 30.000.000 €
ASUMISEN KANNENOSAN ALV. 0 €
TUOTTO: 21.297.117 €

VAIHE 3

ASUMINEN 0 m²
TOIMISTOTILAT 0 m²
LIIKETILAT 0 m²
KERROSALA YHTEENSÄ: 0 m²
RAKENNUSOIKEUKSISTA SAATAVA TUOTTO: 0 €

INFRAN KUSTANNUKSET YHTEENSÄ: 0 €
PYSÄKÖINTI, KUSTANNUS YHT: 0 €
ASUMISEN KANNENOSAN ALV. 0 €
TUOTTO: 0 €



LAATUTARKASTELU

Alustavat laatupisteet:
43 / 3,1 keskiarvo

- + kannen laajuus minimoitu
- + helppo toteutus
- + vähäinen riski
- pieni keskuspuisto
- tiiviyys
- minimoitu asema-aukio



Skenaario 1
Keskuspusto



Skenaario 2
Promenadi



Skenaario 3
Kampa



Skenaario 4
Minimi

Päätelmät

Skenaarioiden kehitysprosessin tulokset

Esisuunnitteluvaiheen aikana on tullut selväksi, että rakentamisen tiiviys tulee väistämättä olemaan huomattavasti kilpailussa esitettyä suurempi.

Tällä tulee olemaan merkittäviä vaikutuksia kaupunkisiluettiin ja katukuvaan sekä hankealueen sisällä että sitä ympäröivillä alueilla.

Asiaa selventävät viereisellä sivulla olevat havainnekuvat, joissa alue on esitetty Tampereen keskustassa sijaitsevan Ilves-hotellin katolta nähtynä.

Konsulttiryhmän näkemys on, että hankkeen kokonaisuudistusta tulee tarkastella huolellisesti seuraavassa yleissuunnitteluvaiheessa, koska oikean tornien sijoitteluratkaisun löytäminen on tärkeää.



EI PUISTOA - MINIMI/PROMENADI

Kunnostettu asema-aukio, jota uudet rakennukset määrittävät. Rajallisesti tilaa istutuksille ja aktiviteeteille.



PUISTO - KESKUSPUISTO/KAMPA

Uusi keskuspuisto ja Rautatienkadun suuntaan avautuva arkadi. Vihreää tilaa aktiviteeteille.



MINIMI/KAMPA

Ratapihaa kohti avautuvat korttelit rajoittavat asumisen sijoittamista hankealueelle. Toimistotilojen määrä kasvaa, mikä on vastoin markkinaennustetta.



KESKUSPUISTO/PROMENADI

Erilaiset korttelipiharatkaisut varmistavat laadukkaan kaupunkiasumisympäristön ja tehokkaat hybridiasuinkorttelit.



PROMENADI

Keskustapromenadi luo uuden katetun yleisen tilan, mutta ei yhdisty olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Yhdistää aseman Areenaan.



KESKUSPUISTO/KAMPA

Iita-aurinkoa kohti avautuva uusi promenadi arkadin reunalla yhdistyy olemassa olevaan kaupunkikeskustaan ja mahdollisesti rakennettavaan kaupan suuryksikköön. Yhdistää aseman Areena-hankkeeseen.

Päätelmät

Konsulttiryhmän suositukset

1. Tavoitteen määrittäminen

Esitetyt skenaariot ovat yleisen toteutettavuuden kannalta samantasoisia. Täten tulee määrittellä keskustan kehittämisen yleinen tavoite ja laatu-taso.

2. Ensimmäinen vaihe

Suosittellemme, että ensimmäisen vaiheen tarkempi suunnittelu aloitetaan Asemakeskuksen ja siihen liittyvien palveluiden tarkempaa määrittelyä varten. Tarkemmat suunnitelmat tuottavat prosessiin lisätietoja toteutettavuuden näkökulmasta.

3. Keskustahankkeiden yhdistäminen

Kun Kansi ja Areena -hanketta kehitetään, Asemakeskuksen toisen vaiheen tulee tarjota

yhteys aseman, Areenan sekä Tullin ja Hämeenkadun kaupallisten alueiden välille. Paras tapa toteuttaa tämä on sijoittaa toinen vaihe näiden alueiden väliin.

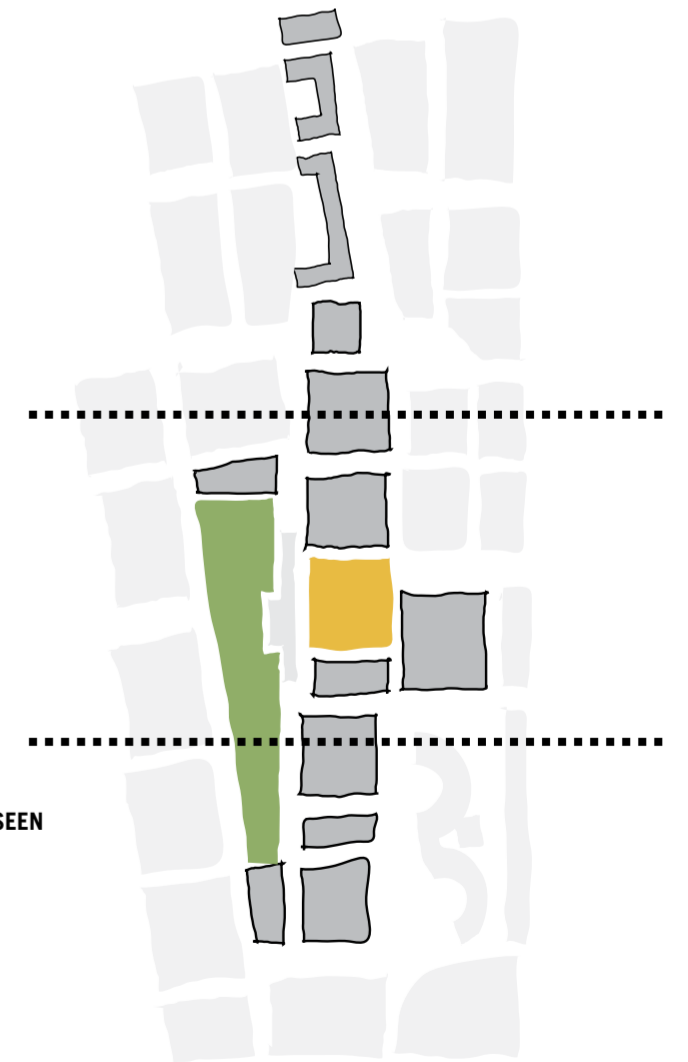
4. Laadukkaita kaupunkikortteleita

Suljettujen korttelien typologia mahdollistaa korkealaatuiset asumisen ja toimistotilat sekä luo korttelien väliin houkuttelevia kaupunkimaisia katutiloja. Suuremmat suljetut korttelit mahdollistavat myös kaupan suuryksiköiden sijoittamisen hankealueelle. Tästä syystä suosittelemme, että kehitettäväksi valitaan ratkaisuja, jotka mahdollistavat suljetut korttelit, kuten skenaario 1.

VAIHE 3: MUUTTUVA POHJOISOSA

VAIHE 1: ASEMAKESKUS

VAIHE 2: LIITTYMINEN KAUPUNKIRAKENTEeseen



IV. SUOSITELTU SKENAARIO

Suositteltu skenaario

Yleissuunnittelun perusteiden määrittäminen



Kehitetty skenaario

Olemme kehittäneet suositellun skenaarion projekti- ja ohjausryhmiltä saadun palautteen ja ohjeistuksen pohjalta.

Skenaario sisältää kaikki kilpailuehdotuksen tärkeimmät piirteet.

Siinä yhdistyy ohjausryhmän ohjeistus, eli:

- Toista vaihetta varten luodun ratkaisun tulee olla joustava (osa III).

- Kannen tulee jatkaa yhtenäisenä ainakin ensimmäiselle välilaiturille saakka, mutta se ei saa ulottua koko ratapihan yli.

- Eteläisen osan tavoitepinta-ala on 55 000 - 75 000 m² ensimmäiselle välilaiturille mitattuna ja Posteljoonipuisto pois lukien.

- Keskuspuiston tulee olla mahdollisimman iso.

- Suurempi osa rakentamisesta tulee sijoittaa maantasolle: arkadin rakentamista tulee tarkastella.

- Rakentamisen määrä Posteljoonipuistossa riippuu puiston ja arkadin laajuudesta.

- Ensimmäinen vaihe voidaan toteuttaa itsenäisinä osavaiheina.



Tampere tänään – rata jakaa kaupungin kahteen osaan.



Tampere tulevaisuudessa – uusi puisto yhdistää kaupungin kaksi eri puolta toisiinsa.



PERUSRATKAISU



VAIHTOEHTOINEN RATKAISU – KANNEN LAAJENTAMINEN RADAN YLI

Suosittelu skenaario

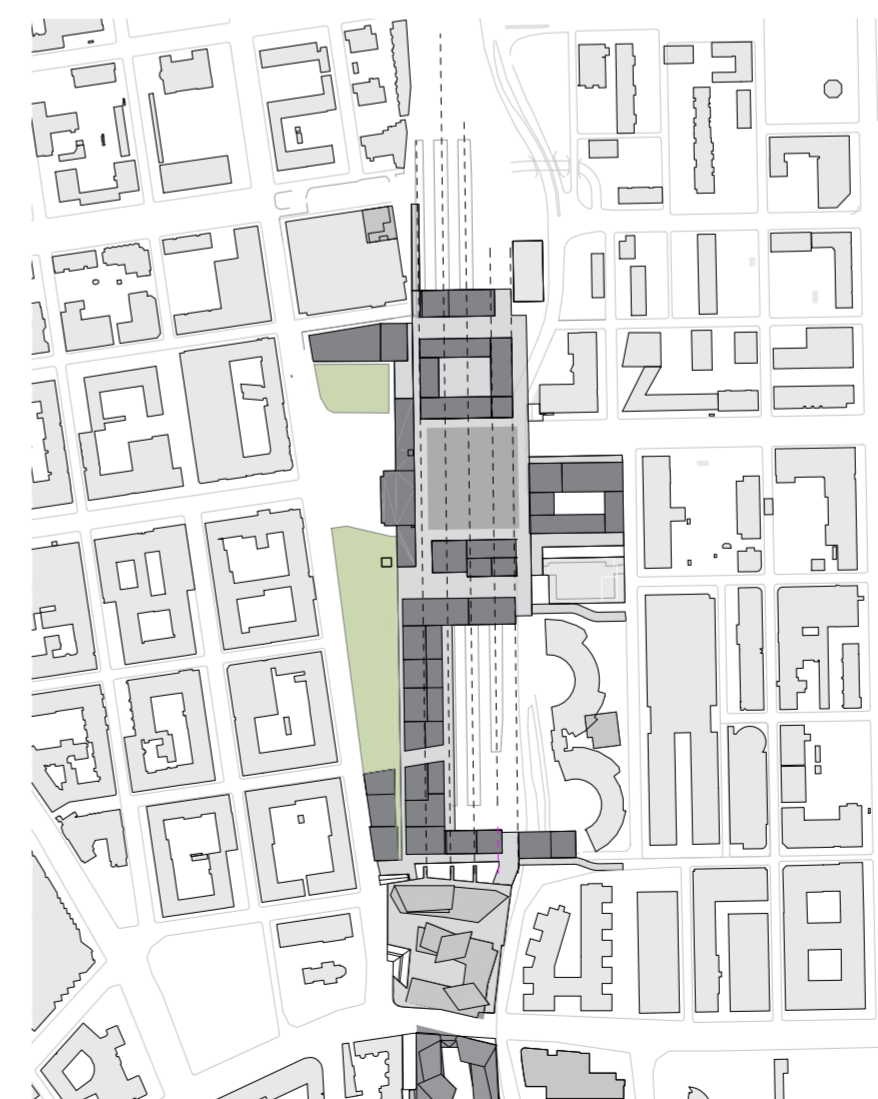
Yleissuunnittelun perustan määrittäminen

Vaikka kansi suositellussa skenaariossa ulottuukin vain ensimmäisen välilaiturin kohdalle (ohjausryhmän ohjeiden mukaisesti), skenaario mahdollistaa kannen ulottamisen koko ratapihan yli.

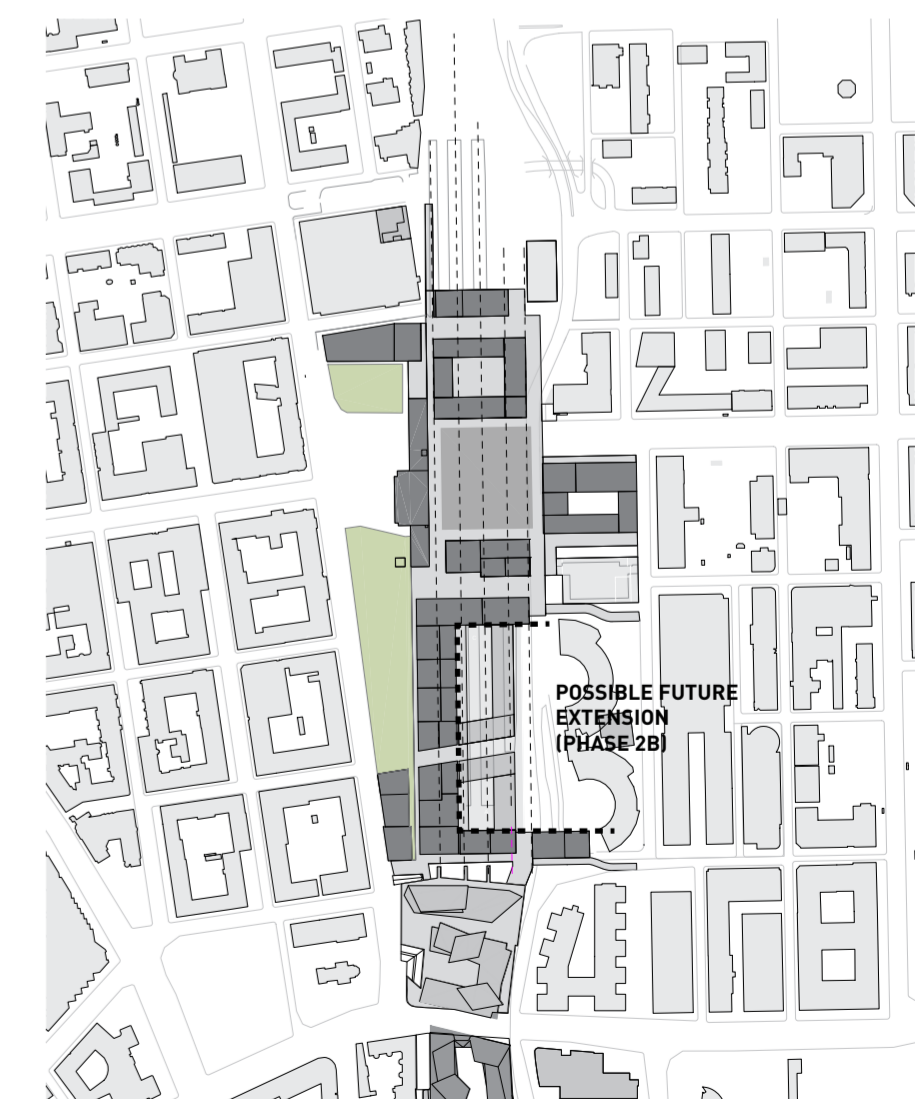
Perusratkaisussa suurin osa asumisesta on sijoitettu keskuspuistoa kohti avautuviin tornitaloihin, kun taas toimistotilat on sijoitettu matalampiin rakennuksiin, jotka avautuvat lännessä puistoa ja idässä ratapihaa kohti.

Vaihtoehtoisessa ratkaisussa, jossa kansi ulotetaan radan yli, on mahdollista luoda asumisen laatua parantavia suljettuja korttelipihoja.

Konsulttiryhmän näkemyksen mukaan kannen ulottaminen radan yli tarjoaa hyviä mahdollisuuksia yhdistää kaupungin kaksi eri puolta fyysisesti toisiinsa. Ratkaisu myös parantaa rakennuksissa asuvien kaupunkilaisten asumis- ja työympäristöä luomalla kannelle laadukkaita vihreitä tiloja.



PERUSRATKAISU



VAIHTOEHTOINEN RATKAISU – KANNEN LAAJENTAMINEN RADAN YLI

Suositteltu skenaario

Yleissuunnittelun perustan määrittely

Vasemmalla olevissa kuvissa on esitetty molemmat suunnitteluratkaisut veturitallien suunnasta katsottuna.

Ylemmässä kuvassa kansi ulottuu vain ensimmäiselle välilaiturille saakka. Tässä ratkaisussa uuden rakentamisen ja veturitallien väliin jää runsaasti tilaa. Seuraavassa suunnitteluvaiheessa tulee harkita avointen laitureiden kattamista sekä suunnitella sopiva katosratkaisu.

Alemmassa kuvassa kansi ulottuu koko rata-alueen yli ja luo maisemallisen yhteyden veturitallien ja kannen välille. Tämä mahdollistaa kaupungin kahden eri puolen yhdistämisen toisiinsa sekä korkealaatuisen yhteyden luomisen aseman ja Tullin alueen, Tampere-talon, veturitallien sekä Kansi ja Areena -hankkeen välille. Lisäksi ratkaisussa rakennetaan suljettuja korttelipihoja kannen päälle.



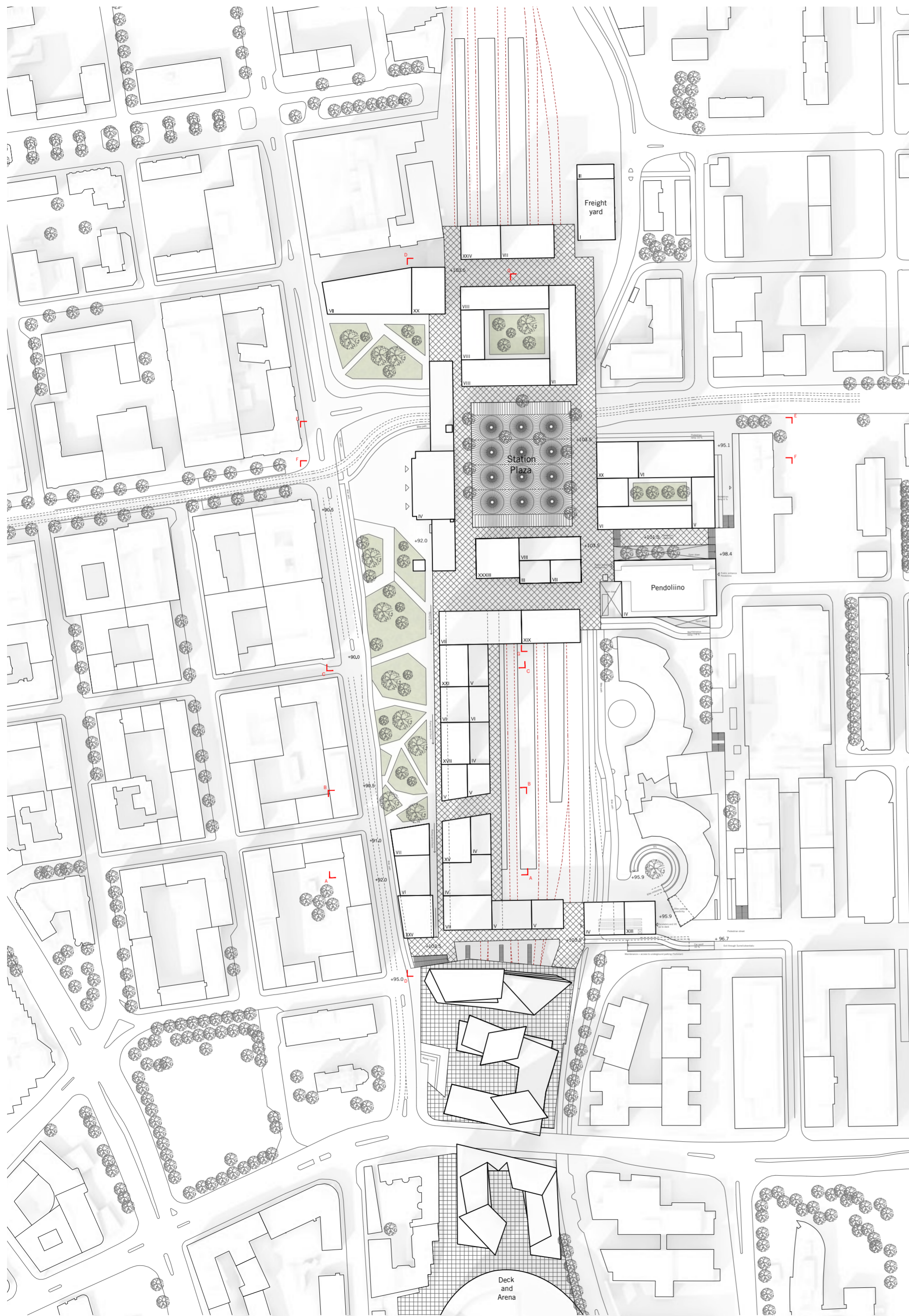
PERUSRATKAISU



VAIHTOEHTOINEN RATKAISU - KANNEN LAAJENTAMINEN RADAN YLI



KORKEALAATUISET MAISEMALLISET YHTEYDET

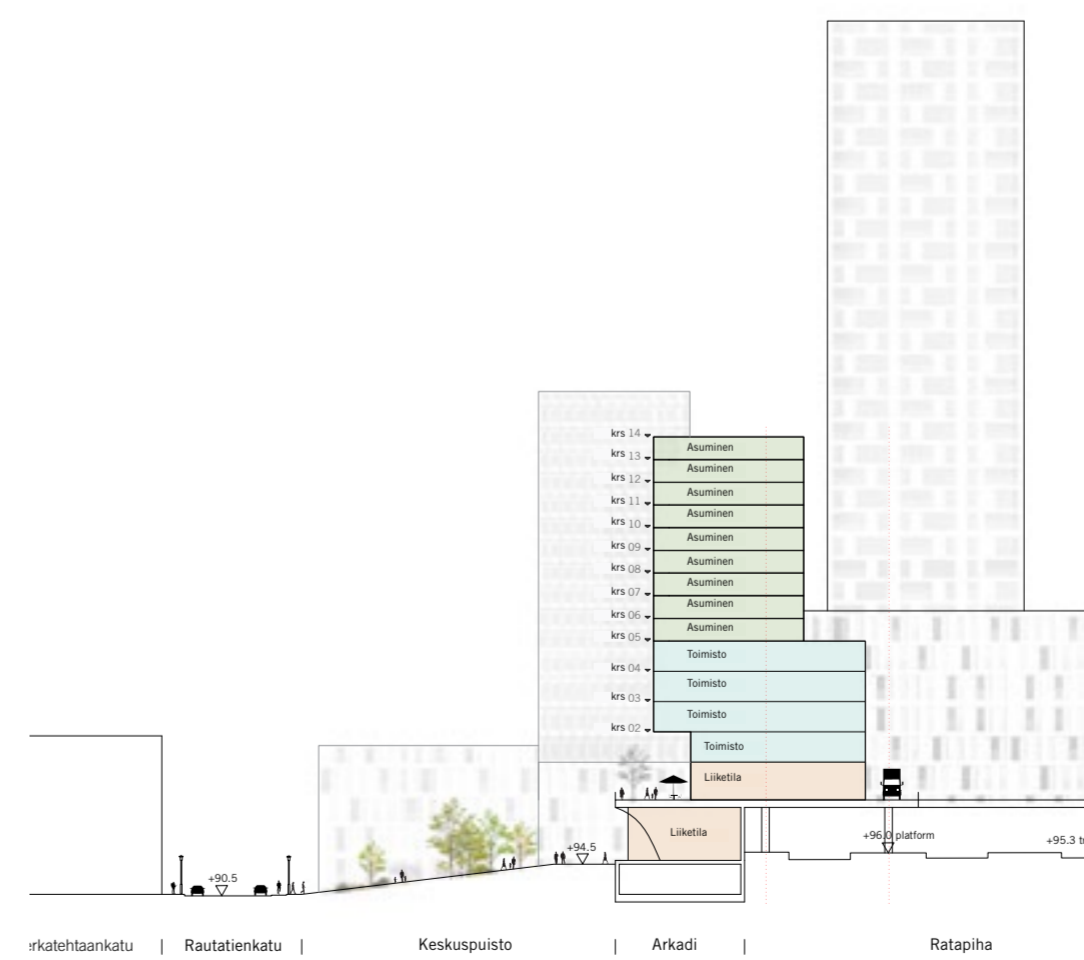


Suosittelun skenaario

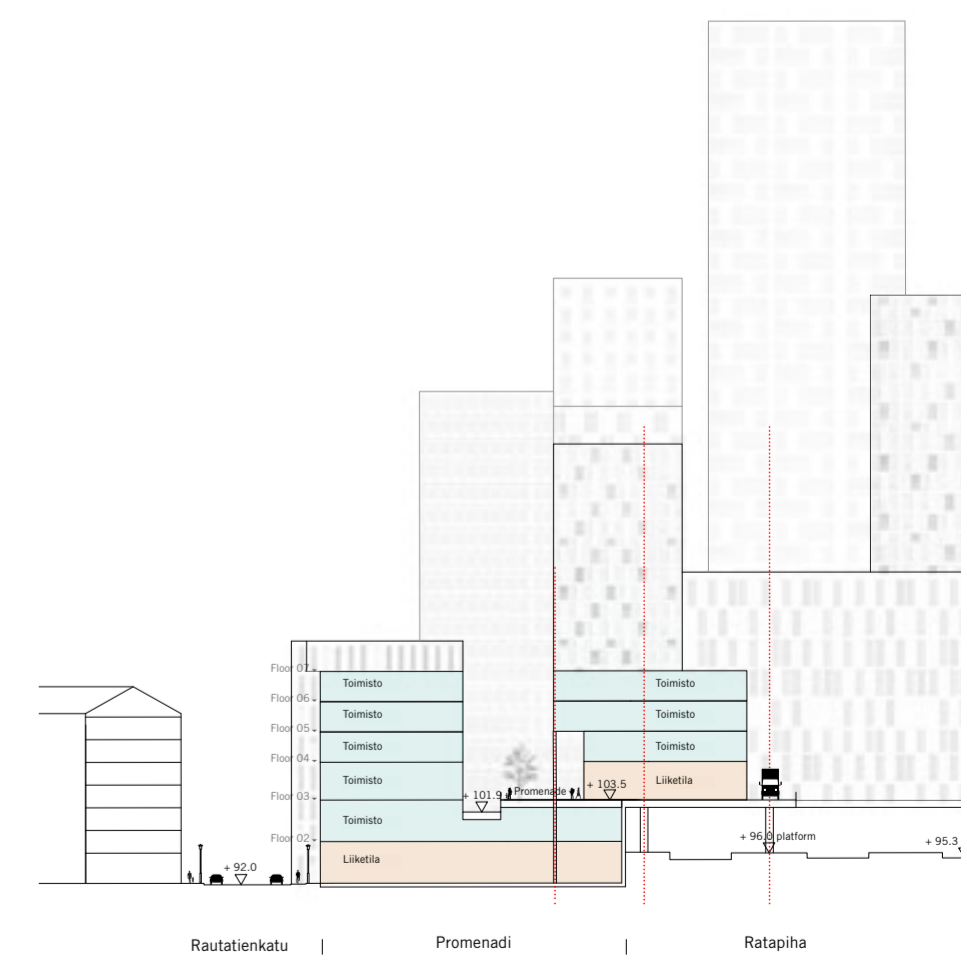
Yleissuunnittelun perustan määrittely

Suosittelussa skenaariossa ovat mukana kaikki kilpailuehdotuksen ominaispiirteet ja tavoitteet. Tiivis kaupunkirakenne pyrkii yhdistämään keskusta-alueen kaksi eri puolta toisiinsa. Uusi keskuspuisto tarjoaa Tampereen asukkaille hienon julkisen tilan ja uusi arkadi muodostaa uuden, kaupunkia kohti avautuvan maamerkin.

Kaikki rakentaminen on keskitetty Asemakeskuksen ympärille, jossa yhdistyvät intermodaalisen liikenteen solmukohtan toiminnot ja korkealaatuisen tilan kokemus. Kannen päällä on uusi asema-aukio ja sen huomiota herättävä katosratkaisu. Arkadin päällä kulkeva promenadi yhdistää asema-aukion Kansi ja Arena -hankkeeseen.



Poikkileikkaus C-C 1:1000



Poikkileikkaus A-A 1:1000



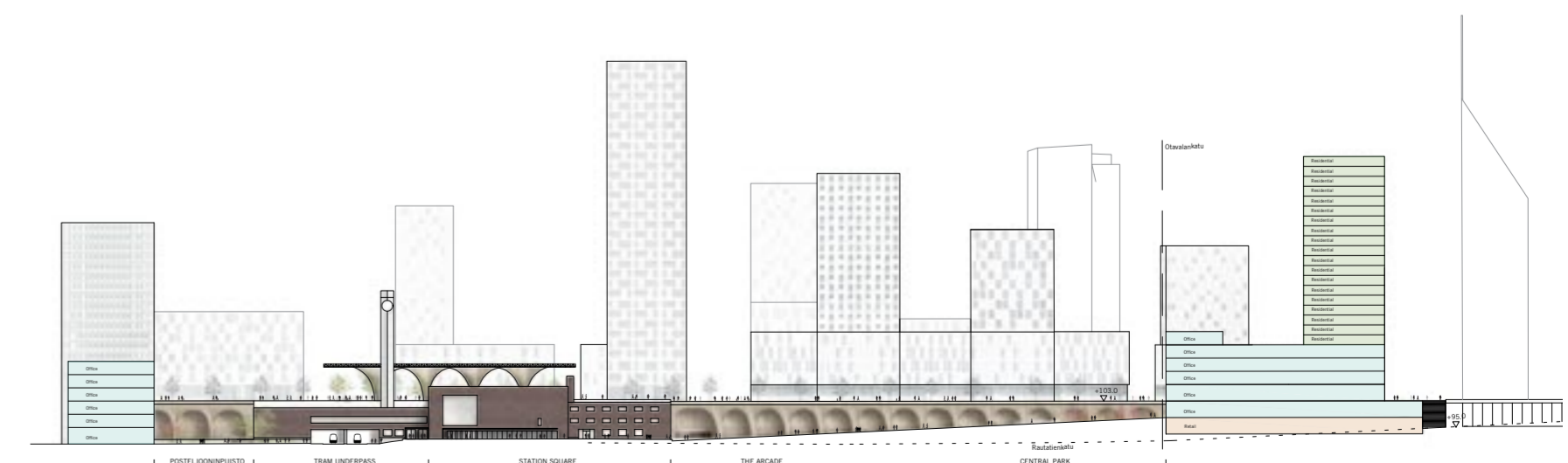
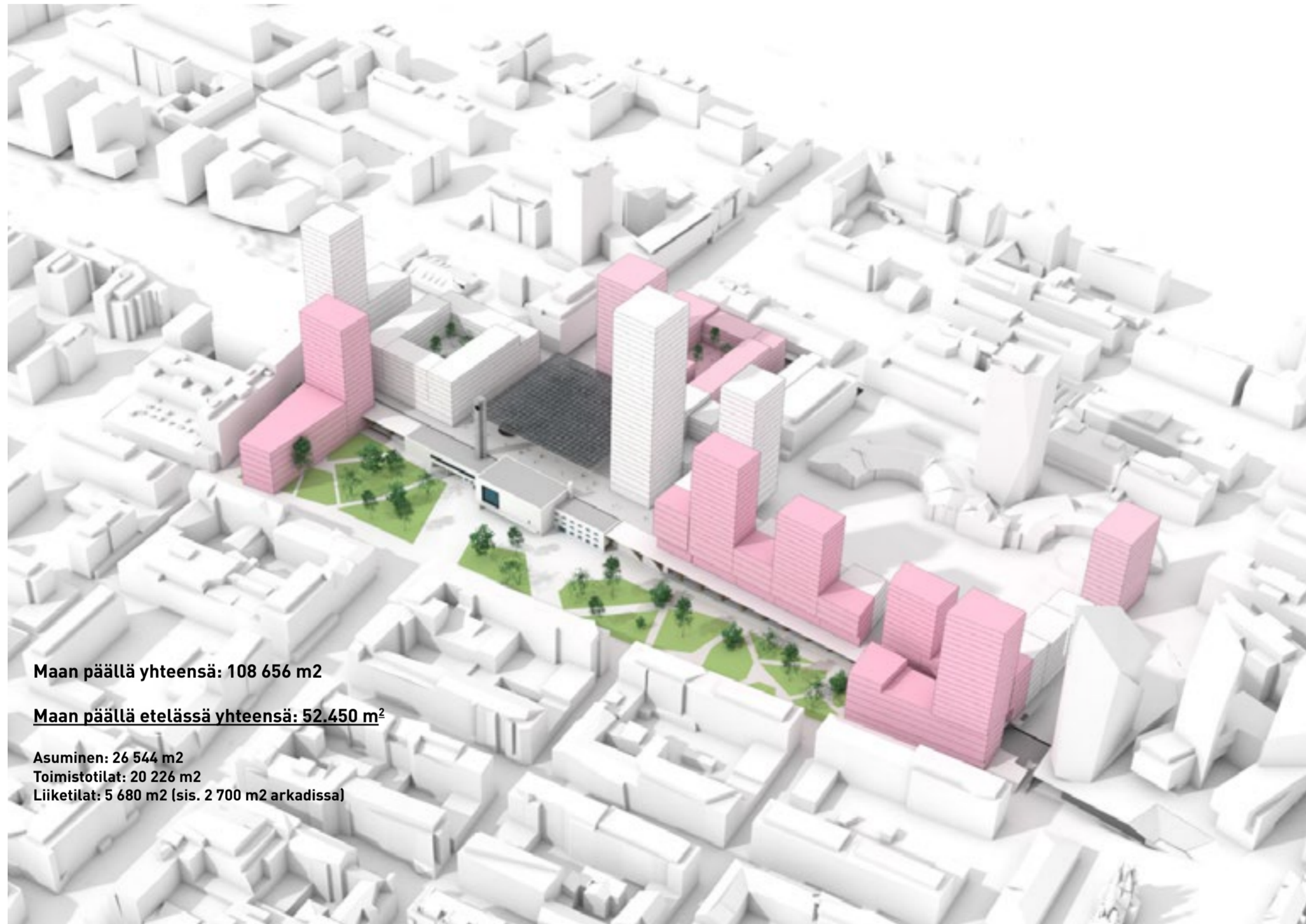
Suositteltu skenaario

Yleissuunnittelun perustan määrittely

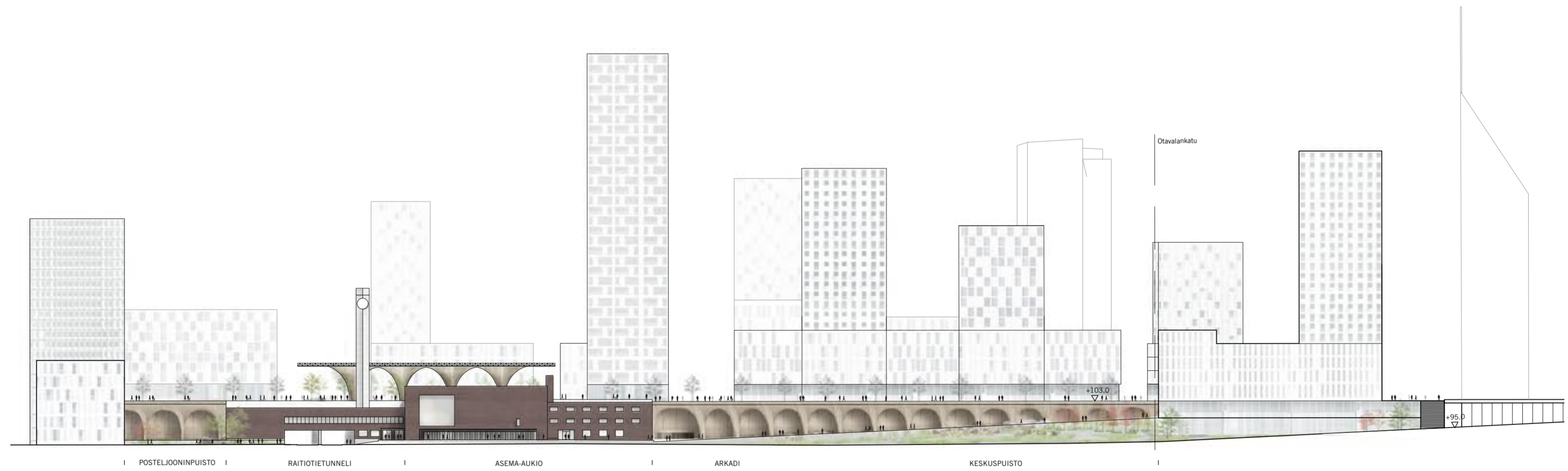
Yksi projekti- ja ohjausryhmien tärkeimmistä ohjeista oli sijoittaa suurempi osa rakentamisen volyymistä maan päälle kuin kannelle. Vasemmalla olevissa havainnekuivissa vaaleanpunaisella merkityt rakennukset on sijoitettu maalle. Tämä on toteutettu ulottamalla osa rakentamisen volyymistä arkadin päällä kulkevan promenadin päälle niin, että syntyy suojainen julkinen tila.

Puistoa kohti avautuvat asuintornit ulottuvat idässä noin neljä metriä ratapihan päälle. Tornien välipohjalaatat kannatetaan massiivibetoniytimeistä ulokkeena. Näin tornien kriittinen kantava rakenne ja perustukset sijoittuvat maan päälle.

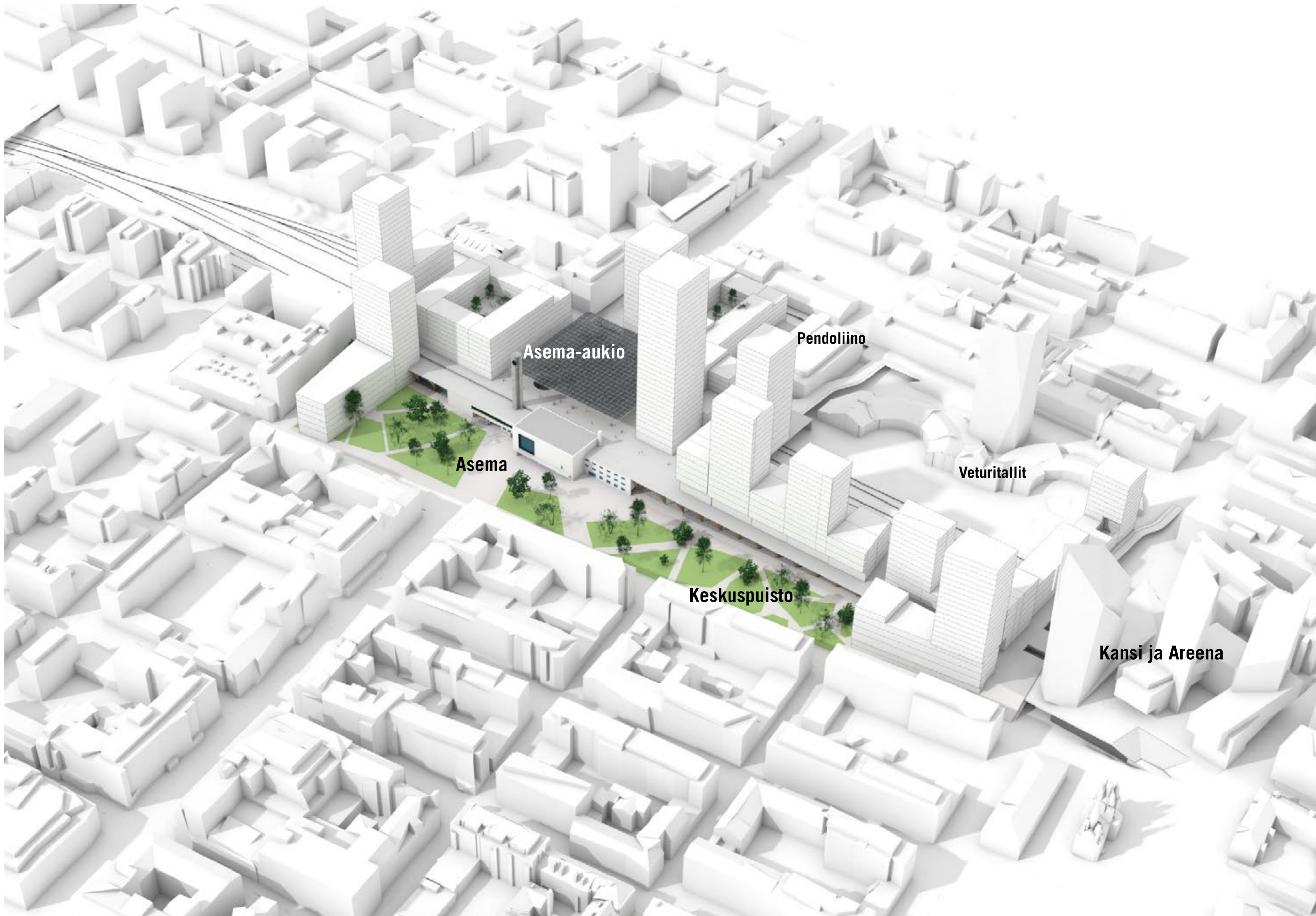
Kilpailuehdotukseen verrattuna suurempi osa rakentamisesta on sijoitettu maan päälle uuden puiston molemmissa päissä, mikä kehystää tilaa.



Poikkileikkaus D-D 1:2000



Julkisivu Rautatiekadulle 1:1000



Asema-aukio

Pendoliino

Asema

Veturitalit

Keskuspuisto

Kansi ja Areena

Avainnäkömät



Näkymä aukiolta keskuspuiston suuntaan



Näkymä arkadia pitkin puistossa

Kulkuyhteydet

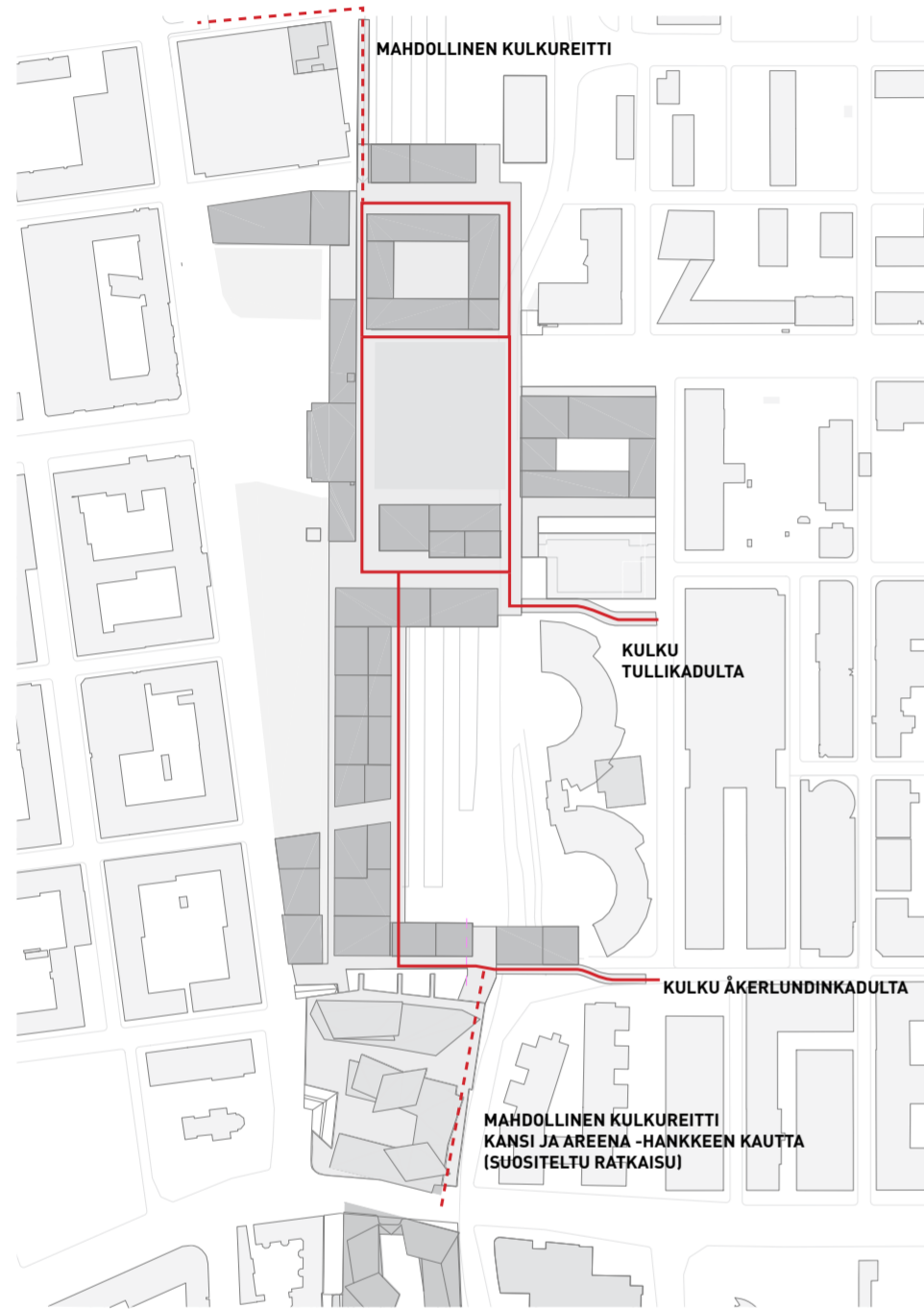
Kulun ja liikkumisen yleinen suunnitelma

Kantta kehitetään jalankulkuympäristönä. Kannelle pääsee jalan lukuisista eri kohdista: Hämeenkadulta asemarakennuksen läpi, Itsenäisyydenkadulta rampia pitkin, Pendoliinorakennuksen viereistä rampia pitkin sekä monien rakennusten - kuten arkadin, Pendoliinorakennuksen ja veturitalin uudisosan - kautta.

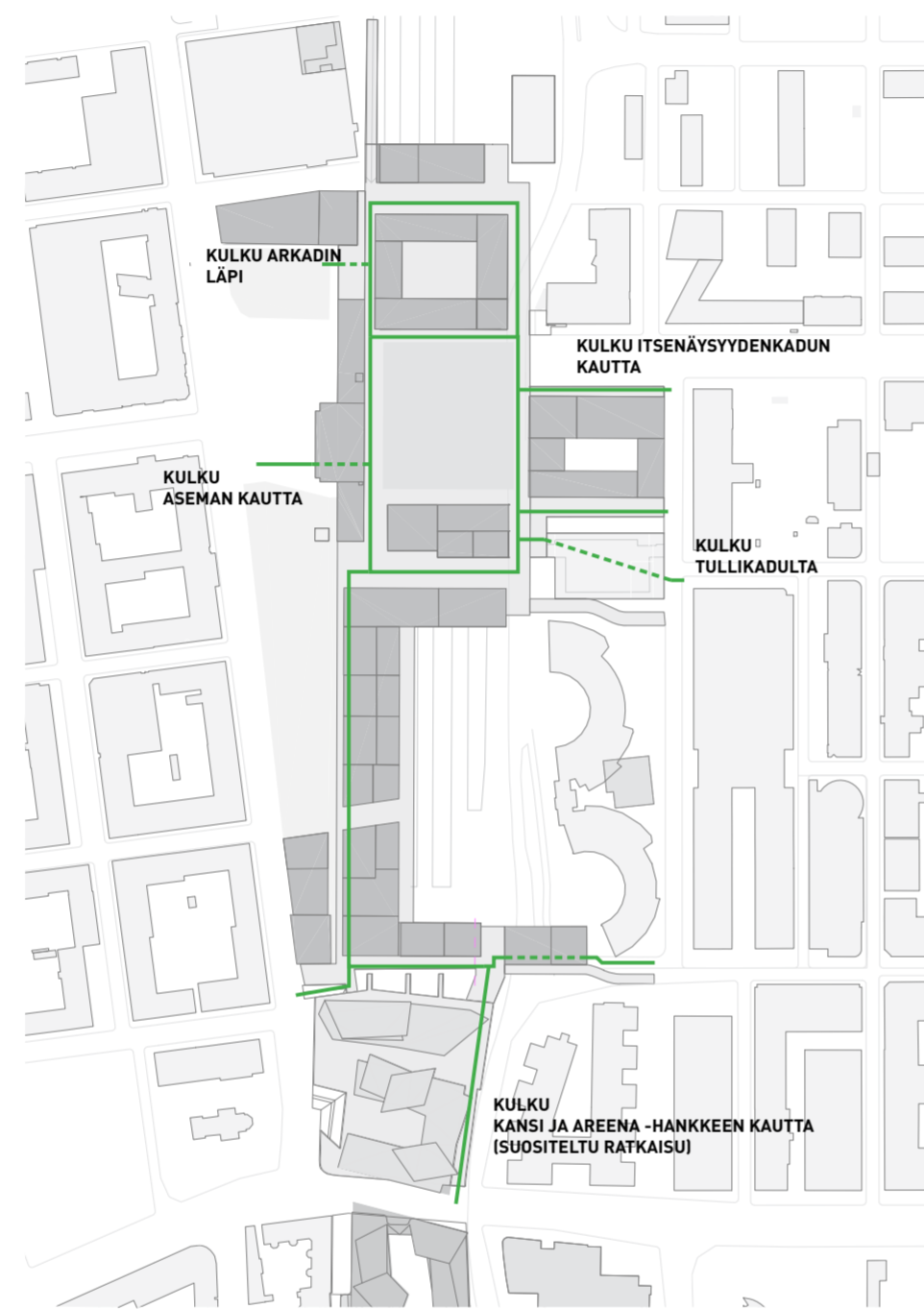
Pelastus- ja huoltoliikenteen tärkein kulkureitti kannelle ensimmäisessä ja toisessa vaiheessa on Tullikadun idänpuoleinen yhteys.

Hankealueen eteläpuolella luonnollisin yhteys kulkee Kansi ja Areena -hankkeen kautta kohdassa, jossa kansi risteää Kalevantien sillan kanssa. Vaihtoehtoisesti voidaan luoda yhteys Åkerlundinkadulta.

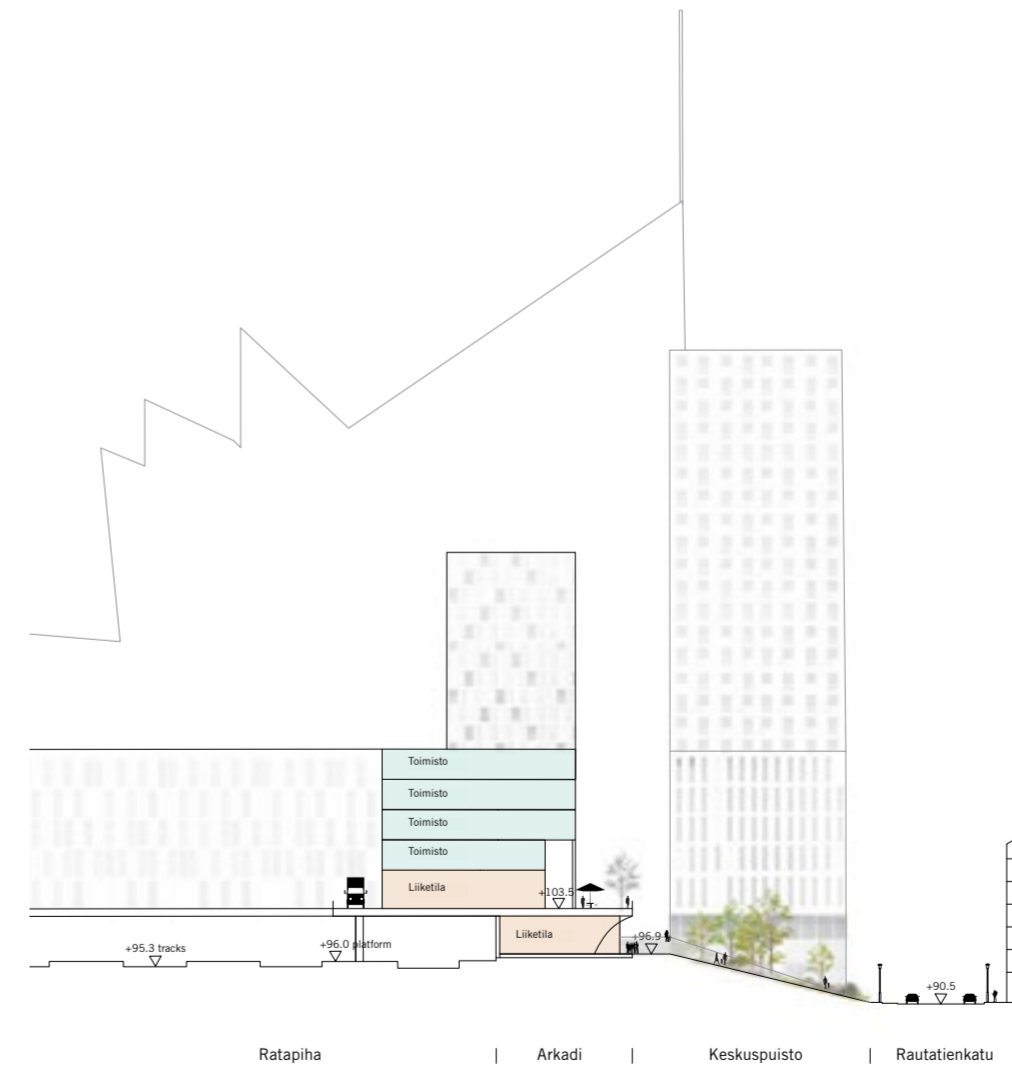
Tärkeimmät huolto- ja palopelastusreitit kiertävät aseman alueen ja sijaitsevat toisen vaiheen itäpuolella rata-alueita vastapäätä. Toinen pelastusreitti on keskuspuistossa.



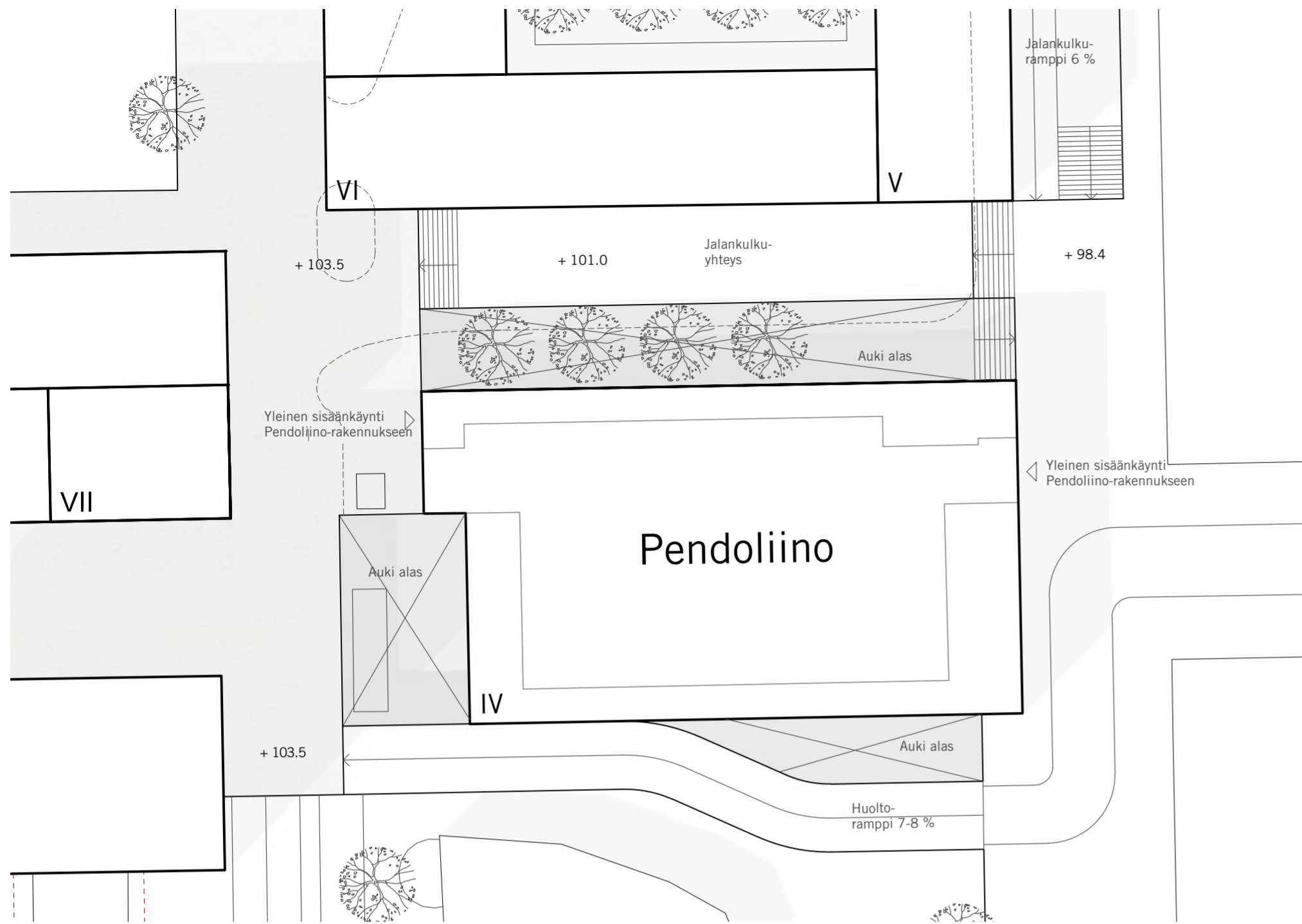
AUTOILLE



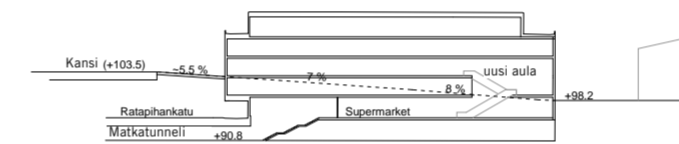
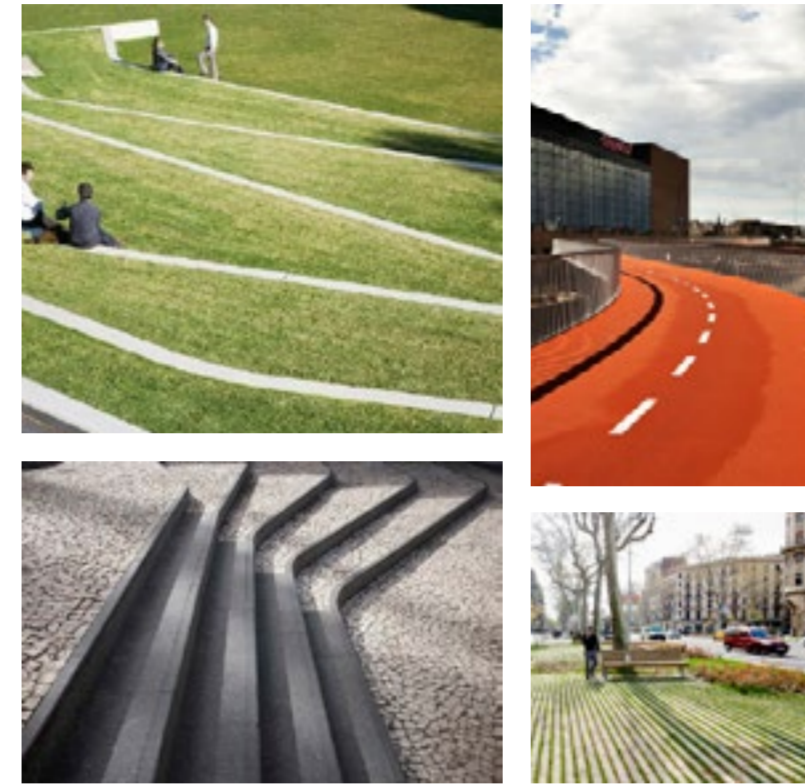
JALANKULKUJOILLE



Poikkileikkaus B-B



PENDOLIINO-RAKENNUSTA YMPÄRÖIVÄN ALUEEN JÄRJESTELYT



PENDOLIINO-RAKENNUKSEN POIKKILEIKKAUS

Kulkuyhteydet

Yhteydet Tullikadulta ja Pendoliino-rakennuksen kautta

Pendoliino-rakennusta ympäröivästä alueesta tulee tärkein yhteys kannen ja sitä ympäröivän kaupunkialueen välillä kannen itäpuolella.

Esitetyt kolme yhteysvaihtoehtoa ovat: jalankulkyhteys rakennuksen pohjoispuolella, Pendoliino-rakennuksen sisältä kannelle kulkeva yhteys sekä autoille ja polkupyörille tarkoitettu yhteys rakennuksen eteläpuolella.

Pelkän infrastruktuurin sijaan näistä yhteyksistä on tarkoitus tehdä korkealaatuisia yleisiä tiloja, joissa yhdistyvät esimerkiksi istutukset, kaupunkikalusteet ja terassit.

Pendoliino-rakennuksen toiminnallisuuden säilyttämiseksi sen läheisyyteen rakennettavat rampit ja portaat on suunniteltu riittävän kauas rakennuksesta niin, että valo pääsee kulkemaan sisään rakennuksen ikkunoista.

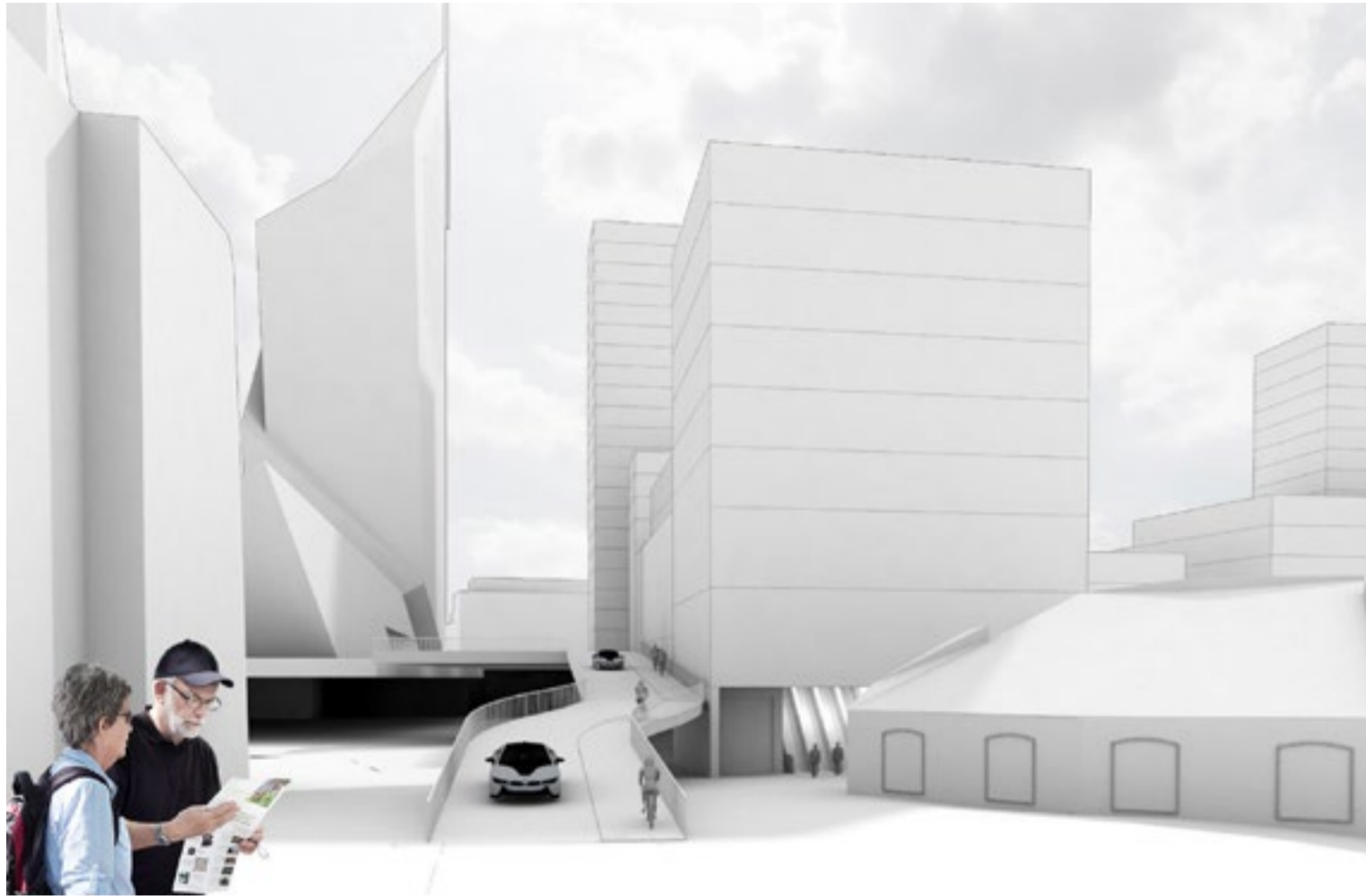
Jatkosuunnittelussa tulee tarkemmin tutkia, miten jalankulkyhteys integroidaan linja-autoaseman päälle.



PENDOLIINO-RAKENNUKSEN VIEREINEN KULKUYHTEYS



PENDOLIINO-RAKENNUKSEN VIEREEN RAKENNETTAVA KULKUYHTEYS



ÅKERLUNDINKADUN KULKUREITTI VETURITALLIEN SUUNNASTA KATSOTTUNA

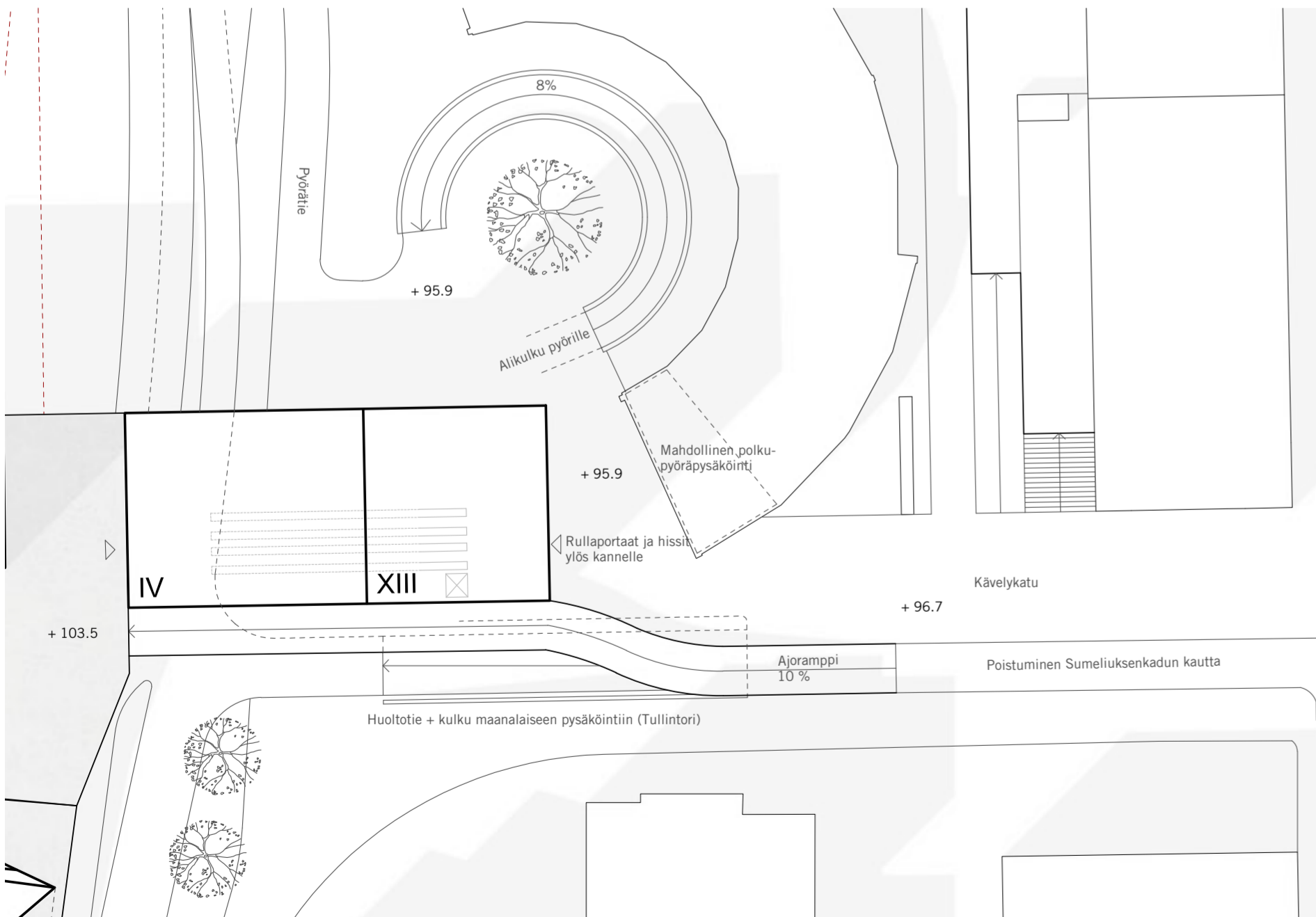
Kulkuyhteydet

Åkerlundinkadun kulkuyhteys

Åkerlundinkadun ympäristö historiallisten veturitalliin vieressä on toinen tärkeä yhteys kannelle.

Åkerlundinkadun jatkeen varteen rakennettavan uudisrakennuksen kylkeen sijoittuva ramppi tarjoaa sujuvan yhteyden sekä palveluliikenteelle että polkupyörille.

Jalankulkuyhteys toteutetaan rakennuksen sisälle ja se koostuu kannelle vievistä rullaportaista ja hisseistä.



ÅKERLUNDINKADUN KULKUYHTEYDEN SUUNNITELMA



KORKEATASOISET RAMPIT

M² / TUOTTOLASKELMA 1. VAIHE



1. VAIHE

ASUMINEN	67.278 m ²
TOIMISTOTILAT	30.255 m ²
LIIKETILAT	15.000 m ²
KERROSALA YHTEENSÄ:	112.533 m ²
RAKENNUSOIKEUKSISTA SAATAVA TUOTTO:	84.339.300 €

INFRAN KUSTANNUKSET YHTEENSÄ:	53.660.984 €
PYSÄKÖINTI, KUSTANNUS YHT:	6.055.776 €
UKKO-PEKKA	10.000.000 €
PENDOLINO SITE	0 €
ASUMISEN KANNENOSAN ALV.	3.644.545 €
TUOTTO:	10.977.995 €

Ensimmäinen vaihe sijoittuu kehitettävän alueen keskelle kohtaan, jossa Hämeenkatu ja Itsenäsydenkatu risteävät radan kanssa.

1. vaihe kattaa:

- Tiiviin monikäyttöisistä rakennuksista koostuvan alueen aseman ympäristössä
- Tärkeimmät kulkureitit kannelle sekä idän että lännen suunnasta
- Aseman edessä olevan puiston parantamisen
- Uuden asema-aukion rakentamisen kannelle

M² / TUOTTOLASKELMA 2B VAIHE



2. VAIHE - VAIHTOEHTOINEN RATKAISU

ASUMINEN	16.015 m ²
TOIMISTOTILAT	7.424 m ²
LIIKETILAT	0 m ²
KERROSALA YHTEENSÄ:	23.439 m ²
RAKENNUSOIKEUKSISTA SAATAVA TUOTTO:	18.067.150 €

INFRAN KUSTANNUKSET YHTEENSÄ:	11.971.960 €
PYSÄKÖINTI, KUSTANNUS YHT:	1.236.858 €
ASUMISEN KANNENOSAN ALV.	768.720 €
TUOTTO:	4.089.612 €

* TÄMÄ LASKELMA KOSKEE AINOASTAAN 2B VAIHEESSA RAKENNETTAVAA ALUETTA JA KANTTA.

Tässä toisen vaiheen vaihtoehtoisessa ratkaisussa kansi ulotetaan radan yli veturitalleille.

M² / TUOTTOLASKELMA 2. VAIHE



2. VAIHE - PERUSRATKAISU

ASUMINEN	47.795 m ²
TOIMISTOTILAT	26.245 m ²
LIIKETILAT	12.308 m ²
KERROSALA YHTEENSÄ:	86.348 m ²
RAKENNUSOIKEUKSISTA SAATAVA TUOTTO:	63.757.550 €

INFRAN KUSTANNUKSET YHTEENSÄ:	17.298.450 €
PYSÄKÖINTI, KUSTANNUS YHT:	4.693.472 €
FINNPARK	30.000.000 €
ASUMISEN KANNENOSAN ALV.	2.589.123 €
TUOTTO:	9.176.505 €

Toinen vaihe sijaitsee veturitallien länsipuolella 1. vaiheen sekä Kansin ja Areena -hankkeen välissä.

2. vaihe kattaa:

- Noin 60 000 m² kokoinen, ensimmäiselle välilaiturille ulottuvan kokonaisuuden, joka koostuu monikäyttöisistä rakennuksista
- Koko puiston ja arkadin länessä
- Arkadin päällä kulkeva promenadi yhdistää aseman ja Kansin ja Areena -hankkeen toisiinsa.



NÄKYMÄ ARKADIN PÄÄLLÄ KULKEVAA PROMENADIA PITKIN ETELÄÄN



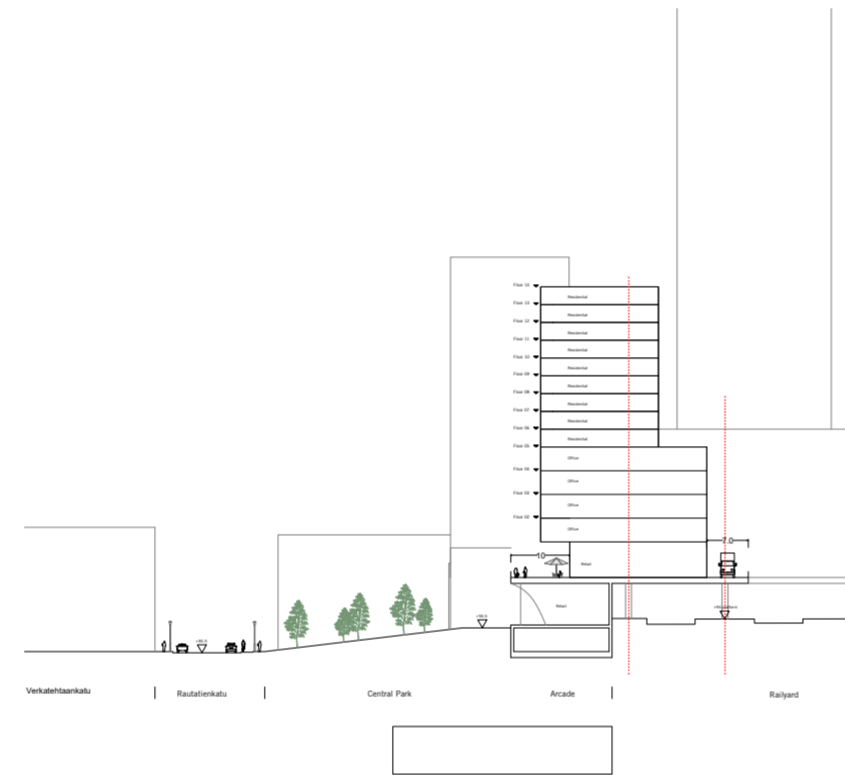
NÄKYMÄ ARKADIN PÄÄLLÄ KULKEVAA PROMENADIA PITKIN POHJOISEEN

Kulkuyhteysvaihtoehdot

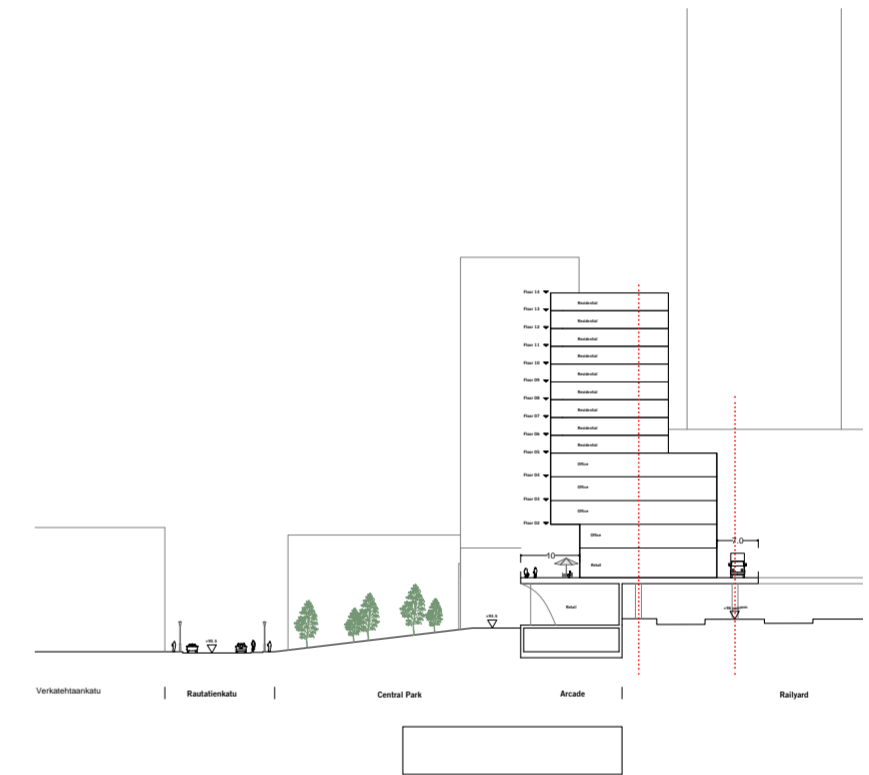
Promenadin poikkileikkausvaihtoehtojen tarkastelu



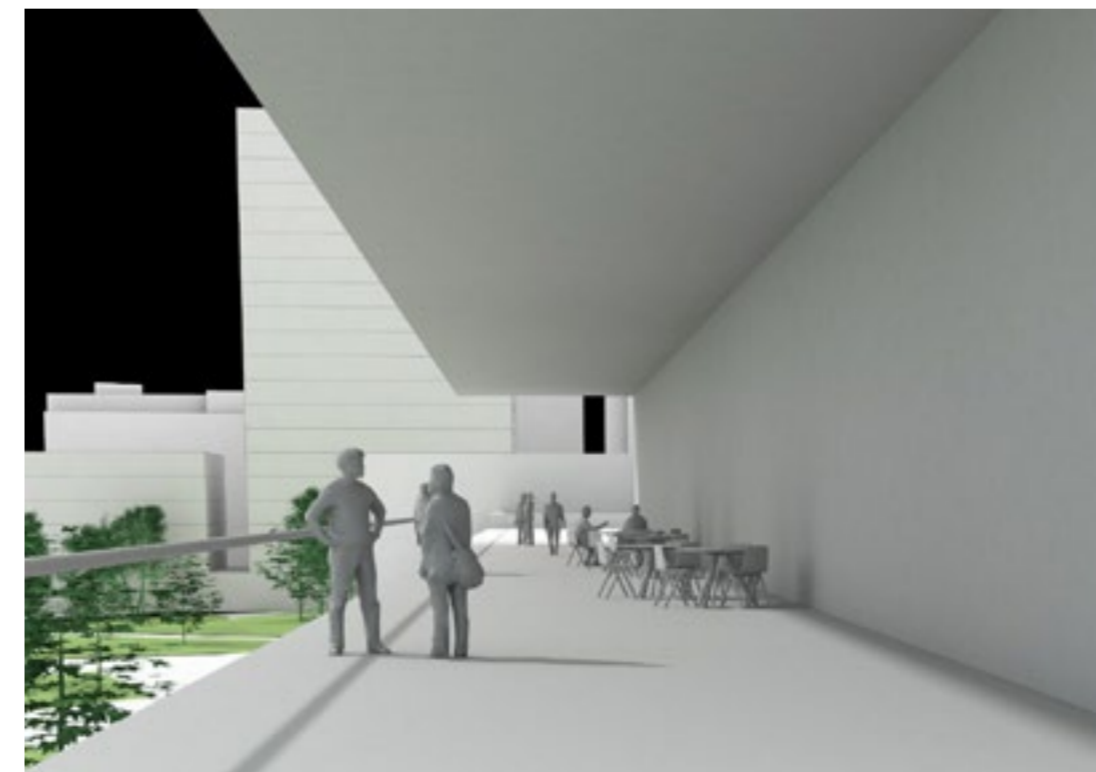
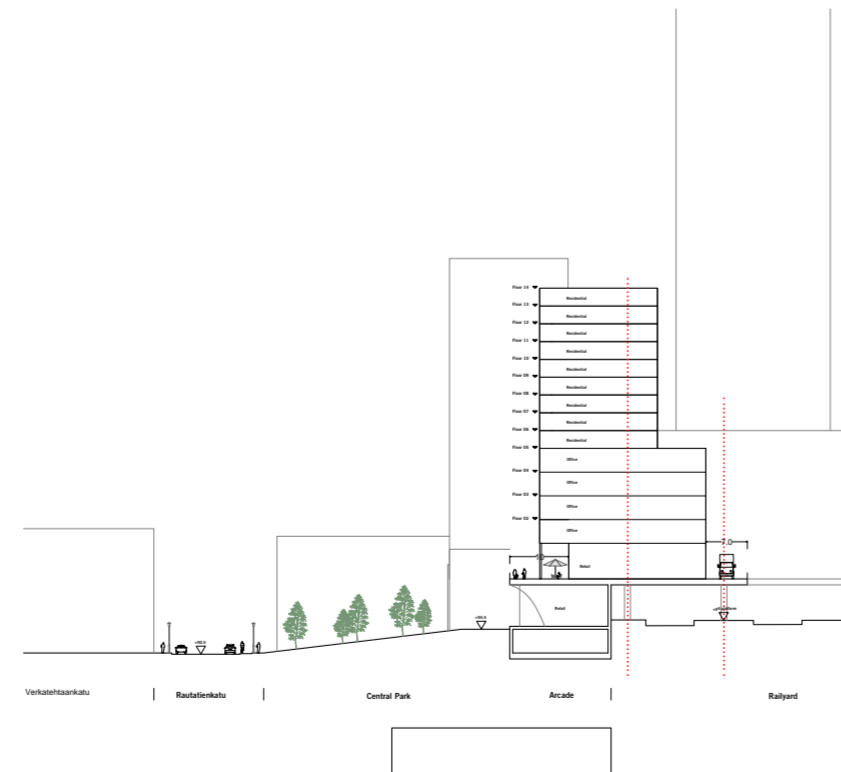
Näkymä arkadin päällä kulkevaa promenadia pitkin etelään
10 m promenadia / 1 kantava ulokepalkki



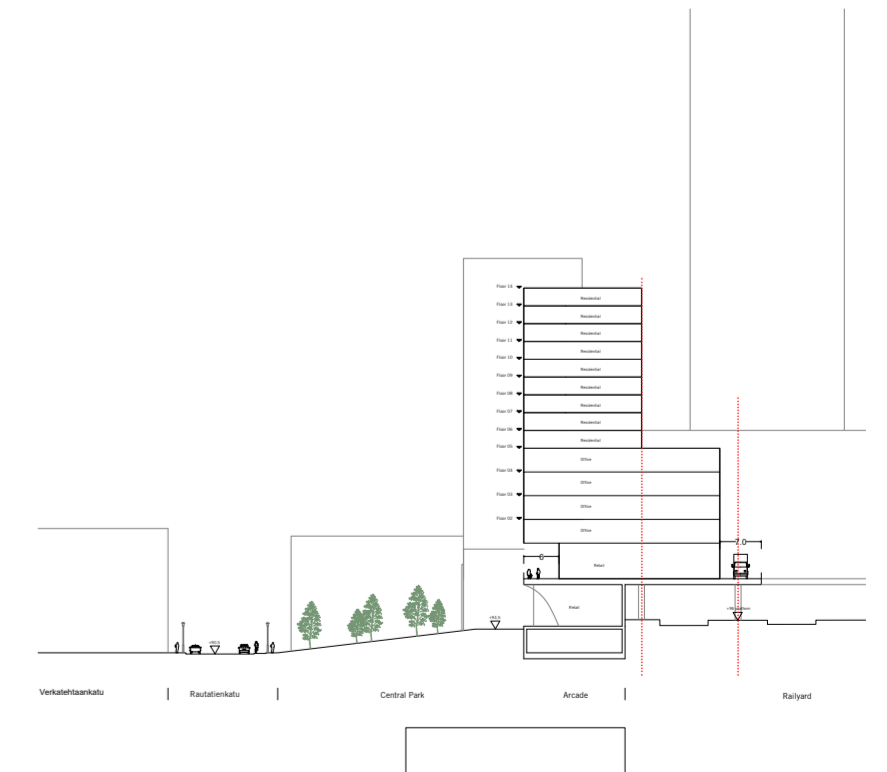
Näkymä arkadin päällä kulkevaa promenadia pitkin etelään
10 m promenadia / 2 kantavaa ulokepalkkia



Näkymä arkadin päällä kulkevaa promenadia pitkin etelään
10 m promenadia / 1 kantava ulokepalkki ja arkadi



Näkymä arkadin päällä kulkevaa promenadia pitkin etelään
6 m promenadia / 1 kantava ulokepalkki ja arkadi





Tiivysvaihtoehdot

Projekti- ja ohjausryhmiltä saamamme ohjeistuksen mukaisesti olemme tutkineet eteläisen hankealueen toteuttamista eri tiivyyksillä (toinen vaihe). Pienin tarkasteltu tiiviyks oli 60 000 m² ja suurin 75 000 m², kun kansi ulottuu ensimmäiselle välilaiturille saakka. Vaihtoehdot on esitetty vasemmalla olevissa havainnekuivissa.

Konsulttiryhmän näkemys on, että suurin mahdollinen rakentamisen määrä on kaupunkikuvan kannalta liian korkea.





V. ASEMAKESKUS



Johdanto

Asemakeskus – hankkeen ensimmäinen vaihe

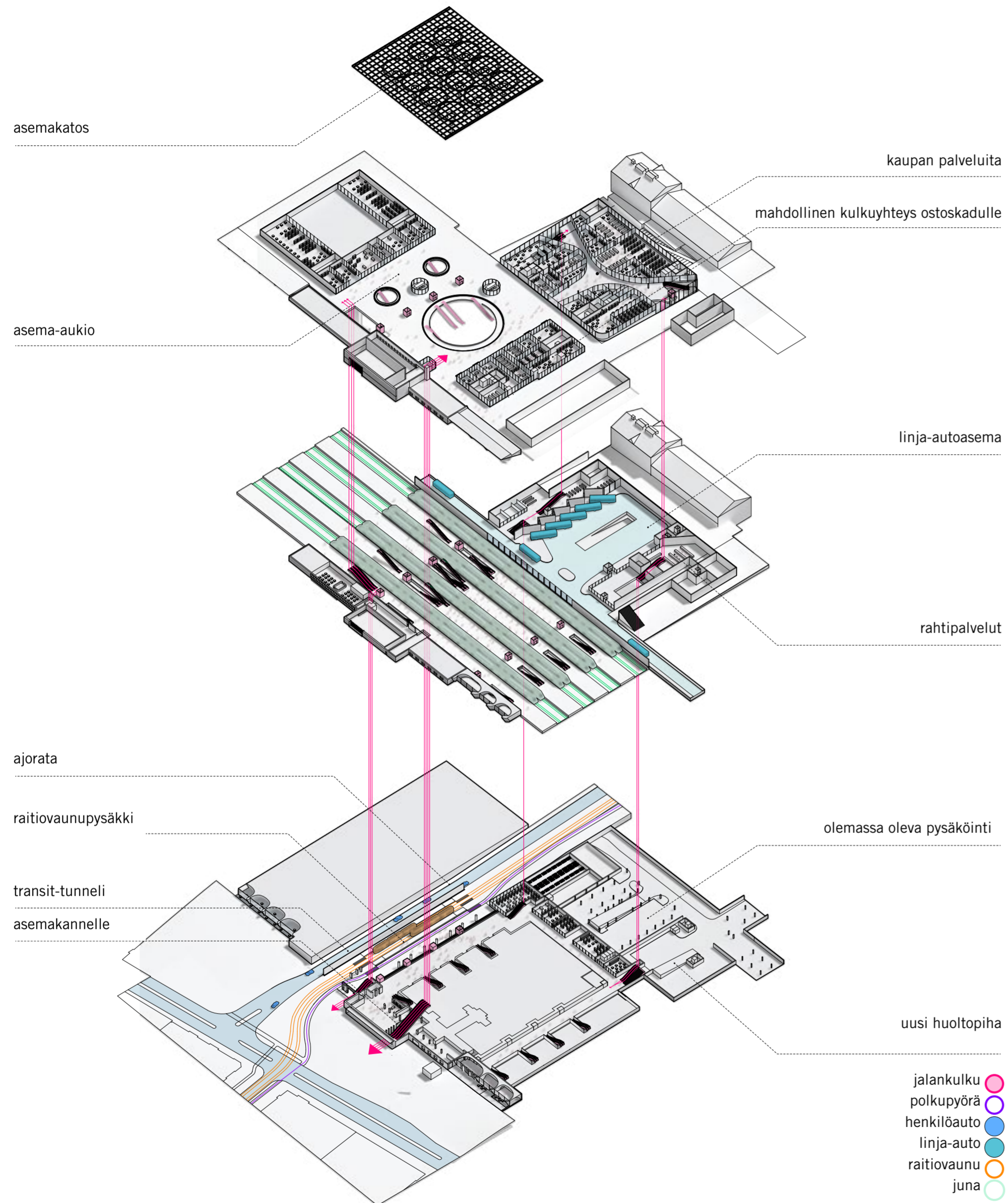
Tampereen Asemakeskuksesta tulee Suomen ensimmäinen kaikki liikennemuodot saman katon alle saumattomasti yhdistävä asema. Tulevaisuudessa Tampereen aseman kautta kulkee yli 20 miljoonaa matkailijaa ja työmatkalaista vuodessa, mikä tekee siitä yhden Suomen vilkkaimmista liikenteen solmukohdista.

Asemakeskus sijoitetaan kolmeen tasoon, minkä ansiosta kaikki liikennemuodot voidaan sijoittaa hyvin lähelle toisiaan. Tulevaisuudessa Tampereen Asemakeskus ei ole vain valtakunnallisen junaliikenteen risteusasema vaan siitä tulee myös tärkeä yhdyslinkki Tampere–Pirkkalan nopeasti kasvavalle kansainväliselle lentoasemalle ja sitä kautta ulkomaisiin kohteisiin.

Asemakeskuksen päälle rakennettava aukio on Tampereen uusi sydän: katettu yleinen tila, joka on vetovoimainen kaikkina vuodenaikoina.

Lukuisat ravintolat ja kahvilat sekä elokuvateatteri ja liikuntakeskus tarjoavat matkailisille runsaasti mahdollisuuksia tauon pitämiseen matkanteon lomassa.

Aukion ympärille sijoitetut uudet joustavat toimistotilat ja laadukkaat asunnot tarjoavat mahdollisuuden asua ja työskennellä Tampereen uudessa sykkivässä sydämessä. Asemakeskuksesta tulee paikka, jossa vieraat pystyvät heti aistimaan kaupungin ominaispiirteitä ja jossa paikalliset voivat nauttia keskustasta, joka on elävä ja energinen ympäri vuorokauden vuoden jokaisena päivänä.



*PIIRROKSET ESITTÄVÄT SUUNNITTELUVAIHTOEHTOA, JOSSA PENDOLIINO-RAKENNUS PURETAAN JA PAIKALLE SIJOITETAAN UUDISRAKENTAMISTA. SUOSITELLUSSA SKENAARIOSSA ON ESITETTY VAIHTOEHTO, JOSSA PENDOLIINO-RAKENNUS SÄILYTETÄÄN.

Liikenteen solmukohta

Asemakeskus – hankkeen ensimmäinen vaihe

Tampereen raitiotie ja Asemakeskus ovat merkittäviä investointeja, jotka vievät Tamperetta lähemmäs muita Euroopan kaupunkeja. Visiomme kytkee raitiotien ja Asemakeskuksen toisiinsa saumattomien yhteyksien tarjoamiseksi. Ehdotamme, että raitiovaunupysäkki sijoitetaan aseman ali kulkevaan nykyiseen autotunneliin.

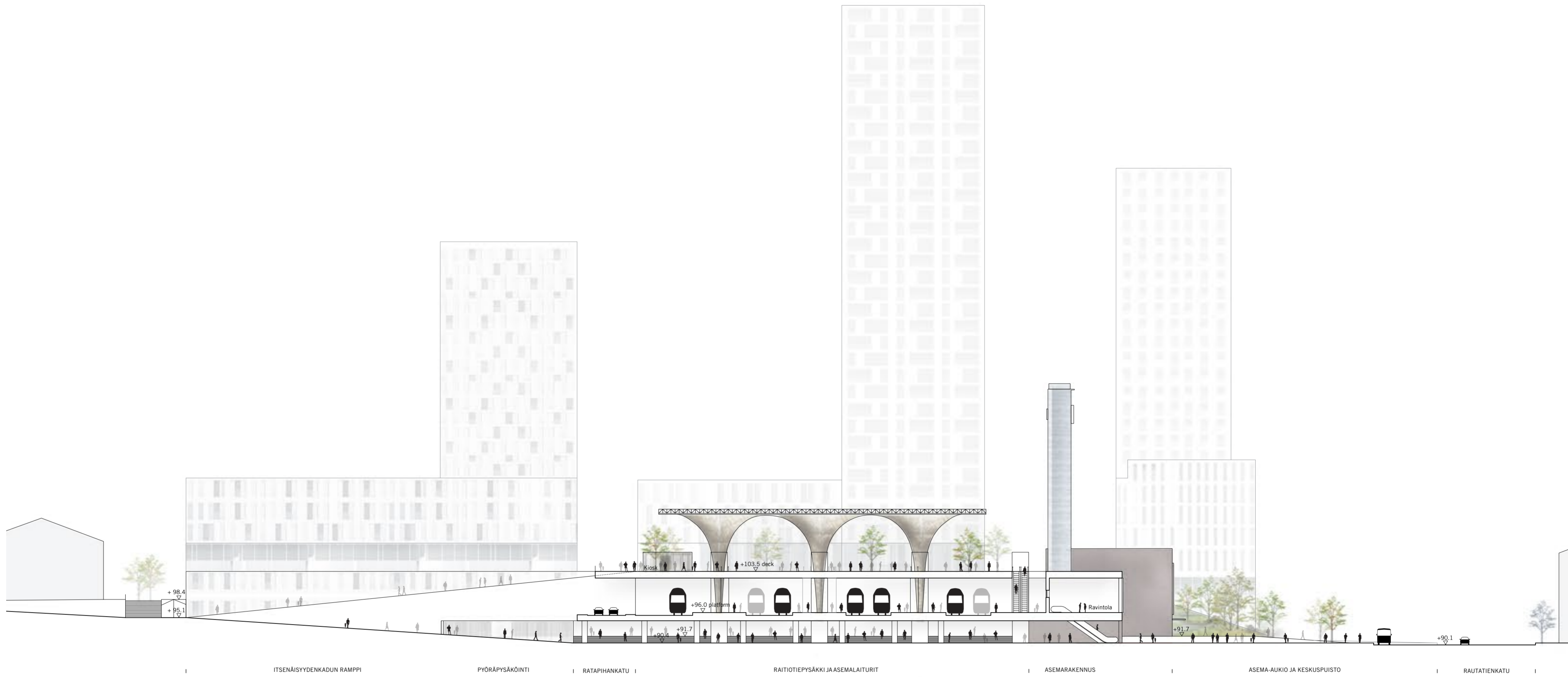
Asematunnelin kaksi samansuuntaista jalankulkureittiä tullaan yhdistämään uudeksi transit-tunneliksi, josta on suora yhteys asemille, polkupyörien ja henkilöautojen pysäköintitiloihin ja ylemmällä tasolla sijaitsevalle aukiolle. Transit-tunnelista tehdään uusi lähtö- ja saapumishalli kaikille liikennemuodoille – siitä tulee tila, joka mahdollistaa yhtenäiset matkaketjut.

Uuden transit-tunnelin ja vanhan autotunnelin välinen seinä puretaan ja sen paikalle rakennetaan transit-tunneliin johtavat portaat ja uudet hissit, jotka kytkevät Asemakeskuksen kaikki tasot toisiinsa. Itsenäisyydenkadun tunnelin eteläinen osa varataan raitiovaunuille, polkupyöräilijöille ja jalankulkijoille, kun taas autoliikenne ohjataan tunnelin pohjoisosaan.

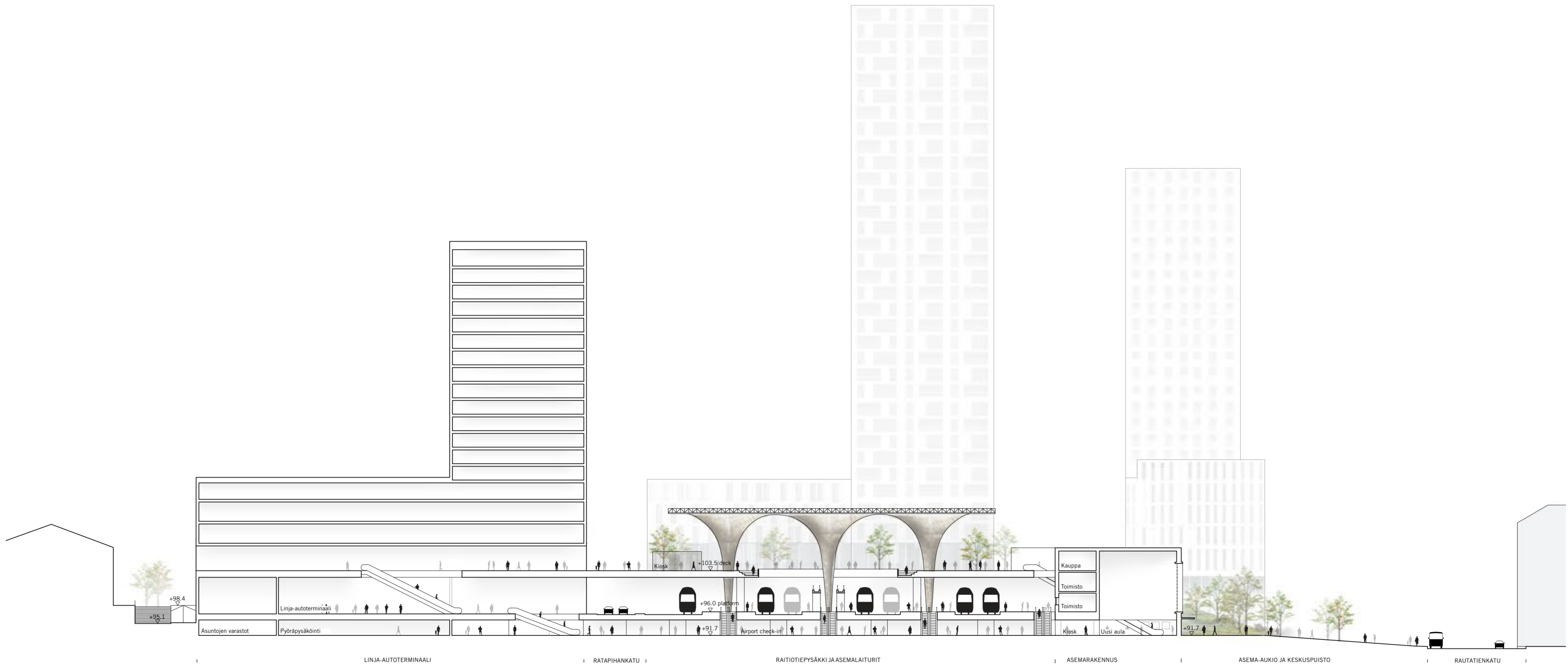
Tunnelin pohjoispuolelle rakennetaan uusia liukuportaita helpottamaan idän suunnasta saapuvien matkustajien kulkua junalaitureille. Yhteydet ovat aina vaivattomia, tehokkaita ja miellyttäviä.



Näkymä tunnelista



Poikkileikkaus E-E 1:500



LINJA-AUTOTERMINAALI

RATAPIHANKATU

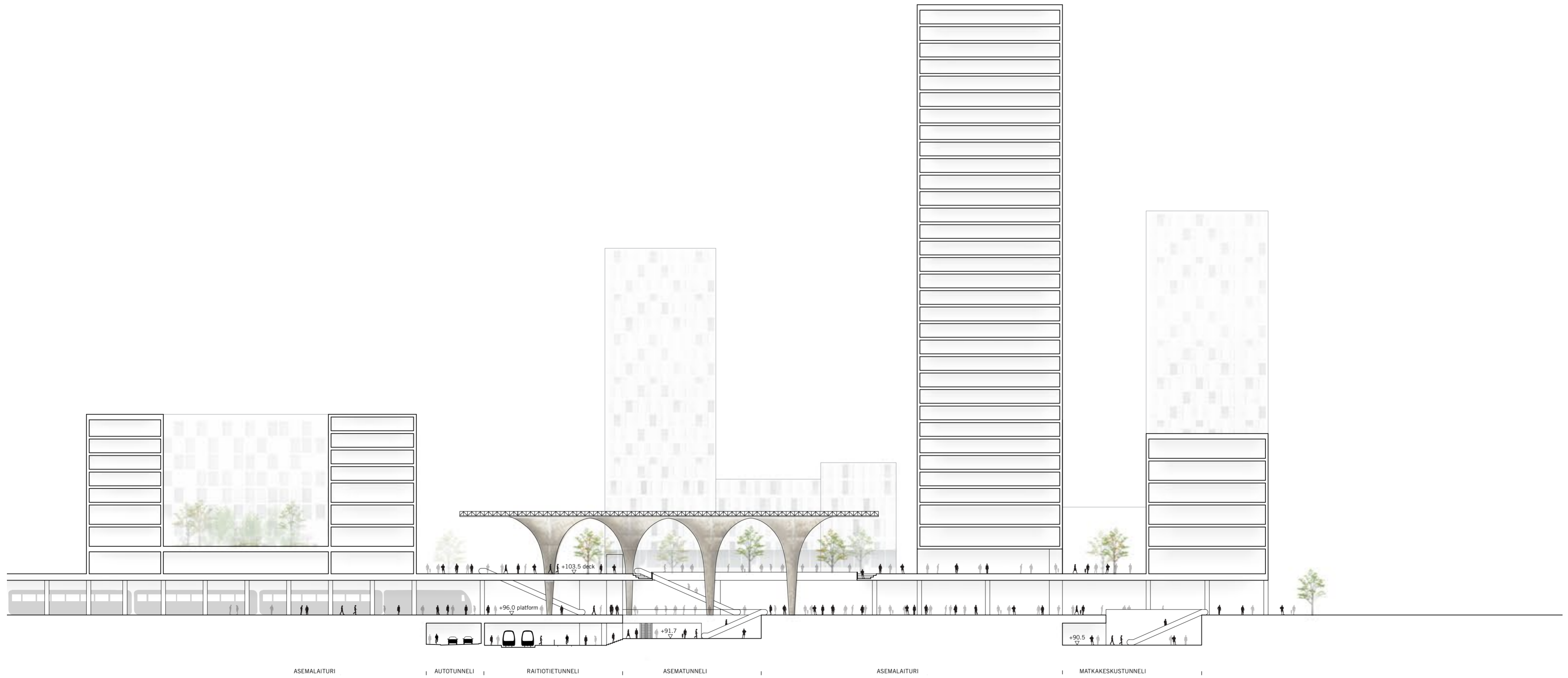
RAITOTIEPYSÄKKI JA ASEMALAITURIT

ASEMARAKENNUS

ASEMA-AUKIO JA KESKUSPUISTO

RAUTATIENKATU

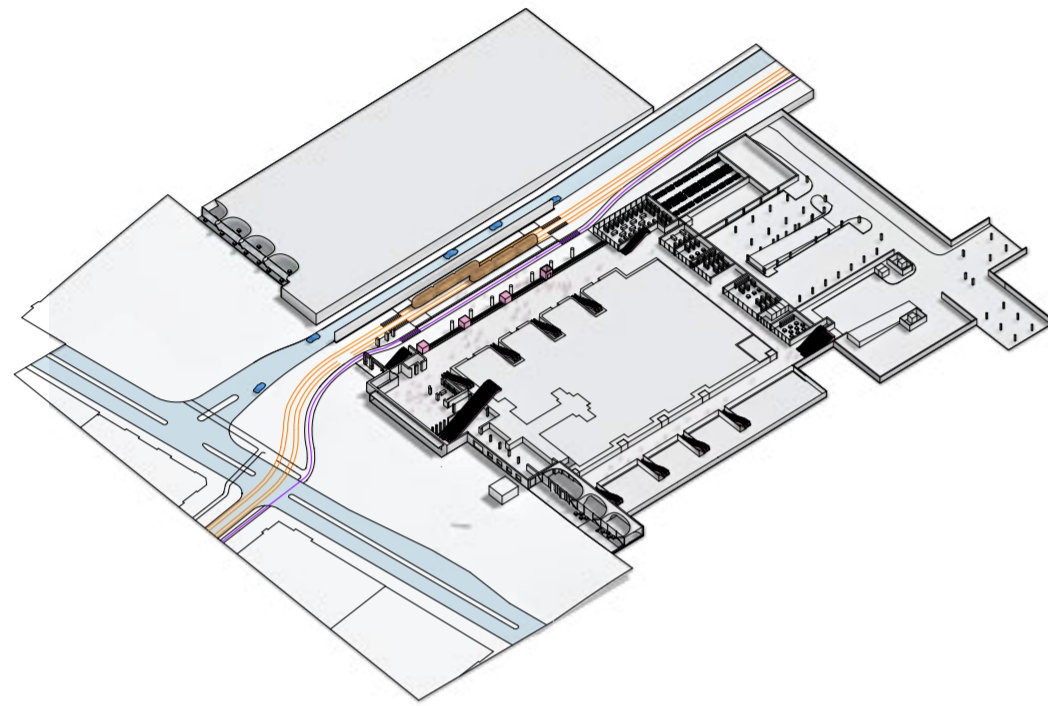
Poikkileikkaus F-F 1:500



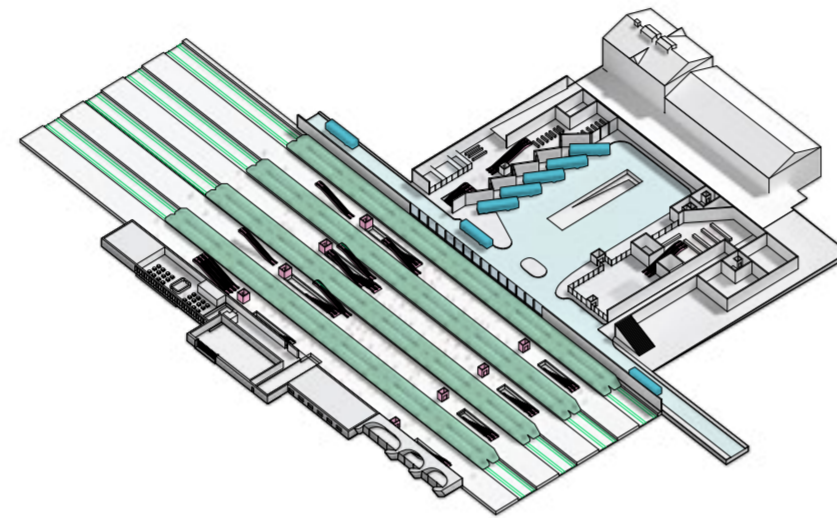
Poikkileikkaus G-G 1:500

Liikenteen solmukohta

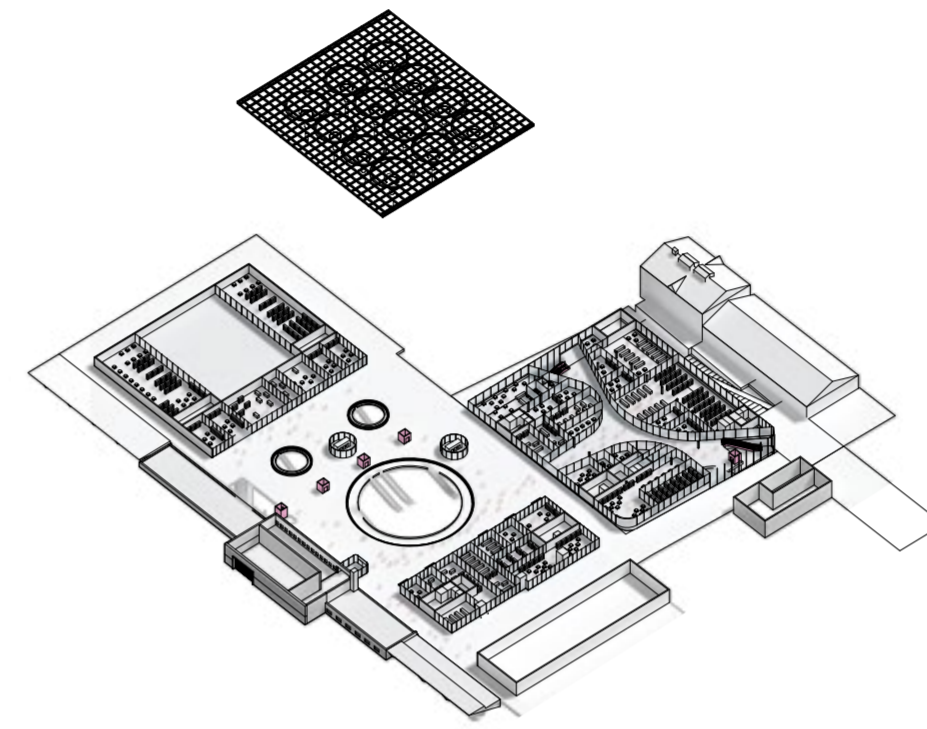
Hankkeen ensimmäinen vaihe



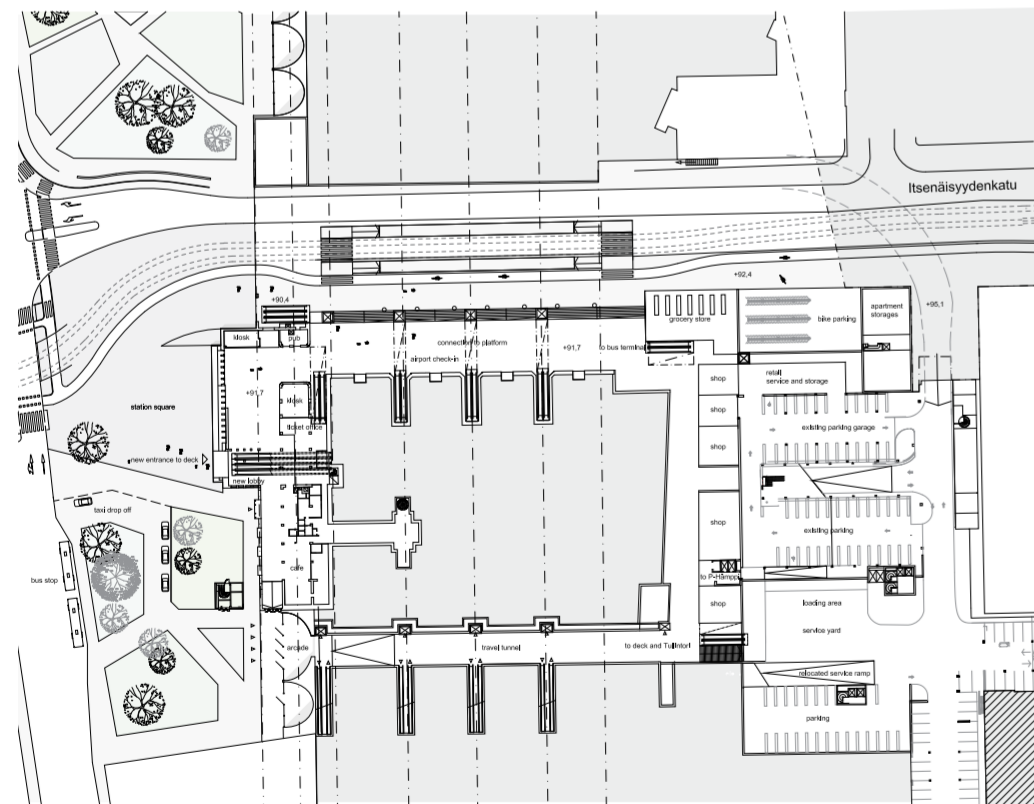
Aksonometrinen näkymä



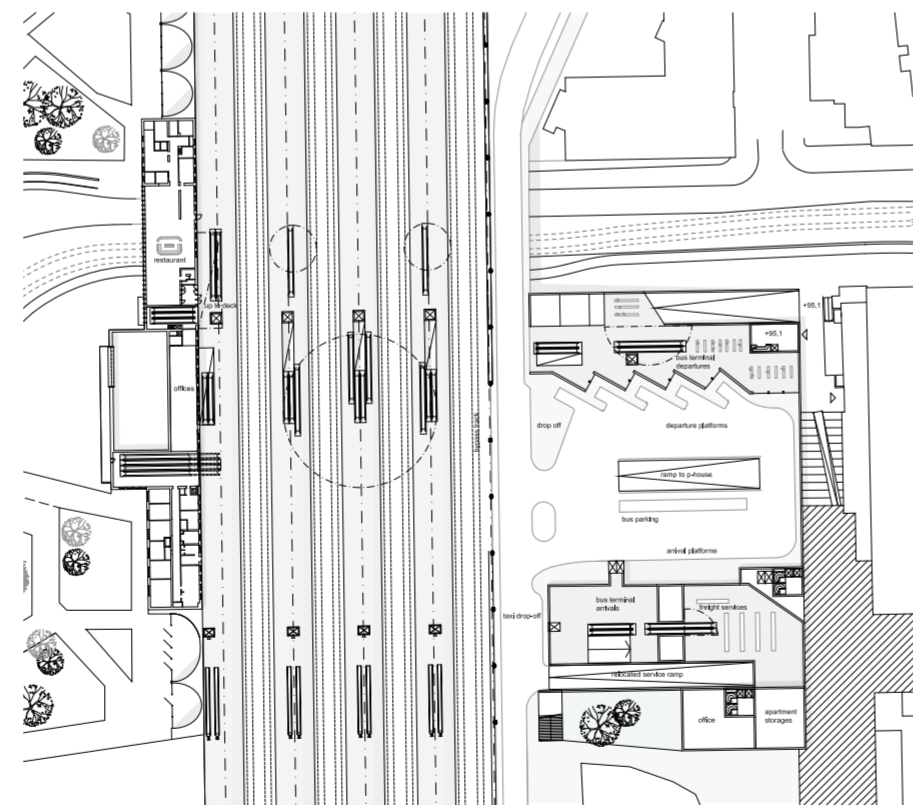
Aksonometrinen näkymä



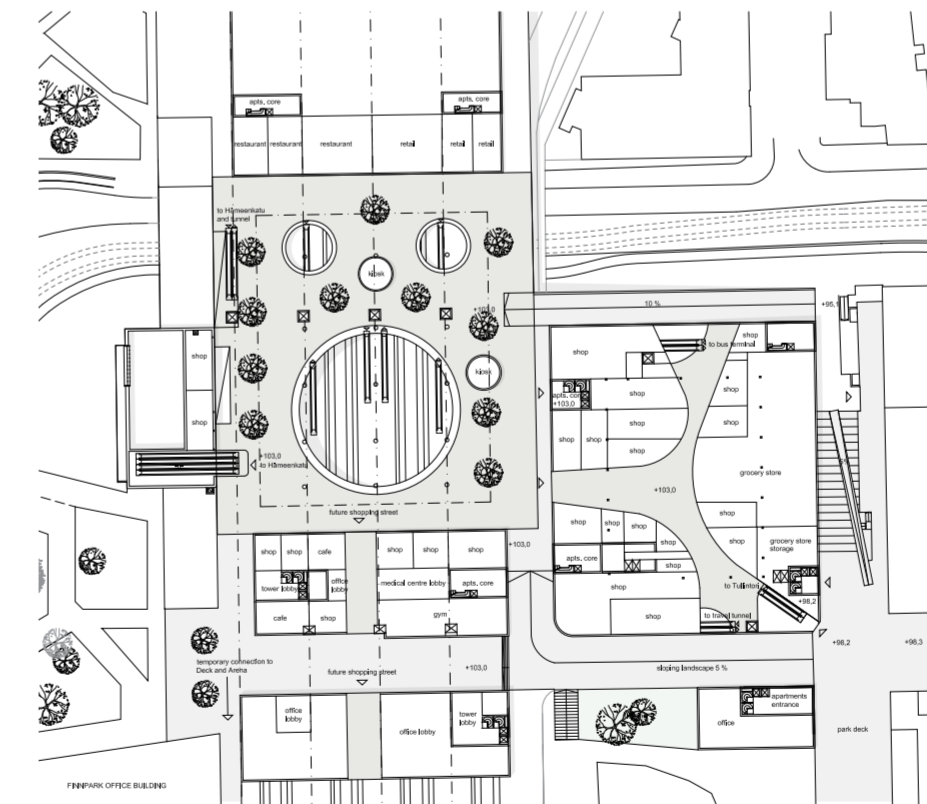
Aksonometrinen näkymä



Tunnelin tasopiirustus - Asema, uusi asematunneli ja matkatunneli



Laiturien tasopiirustus - Laiturit ja linja-autoasema



Aukiotason suunnitelma - Asema-aukio ja uudet kaupan yksiköt.

IHMISVIRRAT
Sujuva rullaporrassyhteys vie jalankulkijat Hämeenkadulta aseman läpi kannella sijaitsevalle uudelle asema-aukiolle, jota koristaa huomiota herättävä katos, ja edelleen kohti linja-autoasemaa sekä Tullintorin kauppakeskusta. Uudesta asematunnelista ja olemassa olevasta matkatunnelista lähtevät rullaportaat on integroitu rakennusten rakenteisiin. Ne yhdistävät aseman kerrokset toisiinsa. Linja-autoasema yhdistyy sujuvasti asematunneliin, ylempänä olevalle kansitasolle sekä Tullinkadun tasolle.

ASEMA-AUKIO – KAUPUNGIN UUSI YHDISTÄVÄ JA SYKKIVÄ SYDÄN
Eteerinen katos, puut ja pienet kioskipaviljongit tekevät tästä uuden ja vanhan keskustan rajalla sijaitsevasta uudesta yleisestä tilasta ainutlaatuisen. Aukiosta tulee paitsi uusi mielenkiintoinen paikka tamperelaisille niin myös Asemakeskuksen tärkein odotusalue. Aseman lähes ympärivuorokautiset toiminnot yhdessä aukiota ympäröivien rakennusten pohjakerrosten laajan palvelutarjonnan kanssa tuovat uudenlaista suurkaupungin tuntua Tampereelle.

TAMPEREEN ASEMA-AUKIO – UPEA YLEINEN TILA
Ympäristöään korkeammalla sijaitseva asema-aukio ja kävelyreitti, joka kulkee uuden keskuspuiston vierailemista länteen kohti ilta-aurinkoa luovat yleisen alueen, joka kilpailee upeudessaan Tammerkosken historiallisen ympäristön kanssa. Ravintoloiden ja kulttuuritoimintojen ansiosta urbaani ilmapiiri pysyy voimissaan vielä senkin jälkeen, kun työntekijät ovat lähteneet toimistoista Tampereella tai sen ympäristössä sijaitseviin koteihinsa. Aukiota ympäröiviltä istuimilta käsin paikalliset asukkaat ja matkailijat voivat nähdä keskustan täysin uudesta perspektiivistä. Kannen ympyrämuotoiset aukot, jotka yhdistävät tilan laituritasoon, on porrastettu, minkä ansiosta ihmiset voivat istua näissä suojaisissa paikoissa ja nauttia sekä tilasta että auringonvalosta, joka läpäisee puisen katoksen. Pienet paviljongikahvilat levittäytyvät aukion ympärille kesäisin, ja neuvonta- ja palvelukioskit jakavat kiireisille matkailijoille tietoa kaupungin nähtävyyksistä sekä juna- ja lentoyhteyksistä.

An aerial night-time architectural rendering of a city. A central area is highlighted with a bright, glowing yellow light, indicating a focus on urban development. This highlighted area includes a tall, modern building with a grid-like facade, a lower building with a prominent chimney, and a street with a glowing yellow path. The surrounding city is dark, with some lights visible in the windows of buildings. The overall scene is a detailed urban planning visualization.

**VI. KULKUYHTEYDET, LIIKKUMINEN,
TURVALLISUUS JA RAKENTAMINEN**

Liikenneverkko

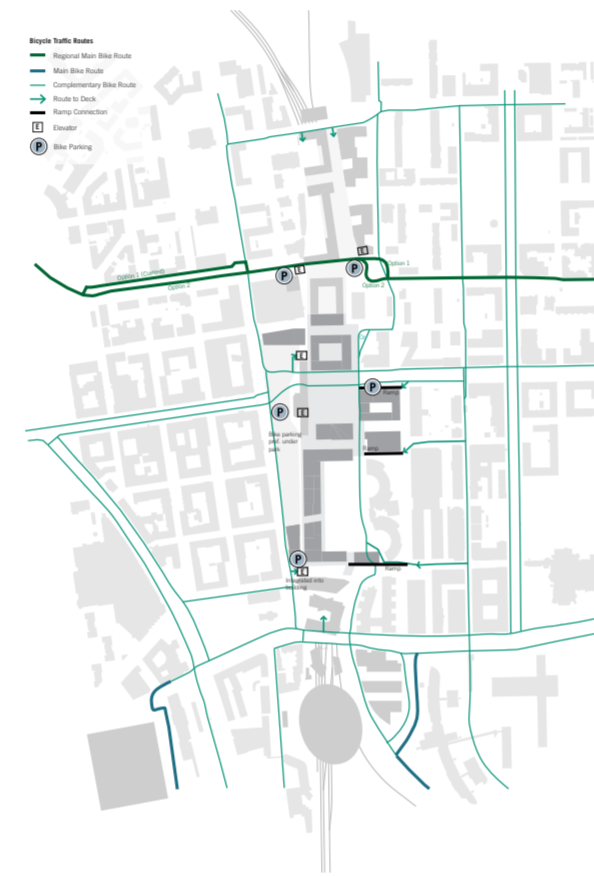
Kaupungin yhdistäminen Asemakeskukseen



Autoliikennereitit



Joukkoliikennereitit



Pyöräliikennereitit

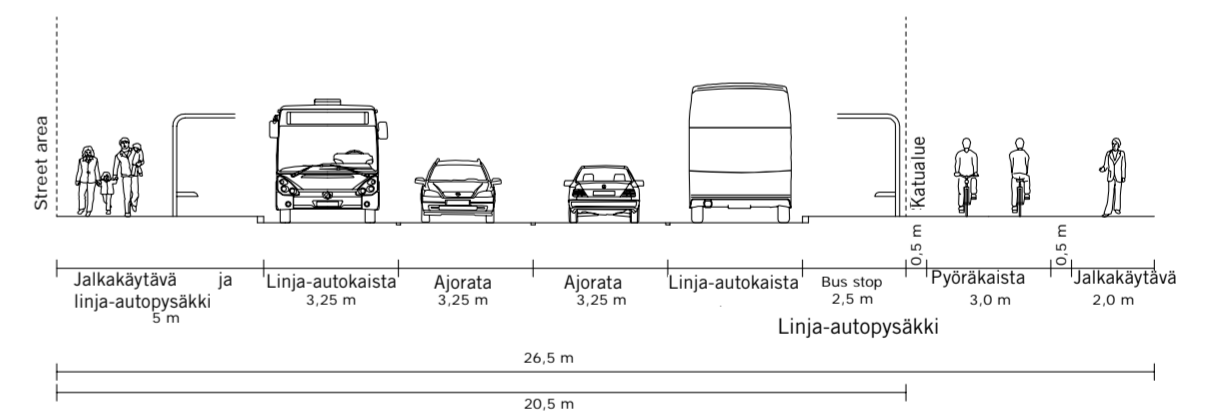
Asemakeskuksen liikenneverkko on kaupungin asettamien liikennevisioiden mukainen. Autoliikenne on ohjattu kehäteille ja Hämeenkatu on varattu ainoastaan julkiselle liikenteelle. Alkuperäisestä kilpailuehdotuksesta poiketen autoliikenne on siirretty Itsenäisyydenkadun tunnelin pohjoisosaan.

Kaupunkiraitiotie kulkee Asemakeskuksen läpi, missä se yhdistyy paikallis- ja seutuliikenteen linja-autoyhteyksiin sekä Intercity-junayhteyksiin. Seutuliikenteen linja-autot ja osa paikallisliikenteen linja-autoista käyttää Rautatienkadun pysäkkejä. Osa paikallisliikenteen linja-autovuoroista kulkee kuitenkin nykyiselle linja-autoasemalle saakka, tarjoten suoran yhteyden raitiovaunulinjaan. Uusi pitkän matkan linja-autoasema sijaitsee

Ratapihankadulla. Linja-autojen rahdinkäsittely voidaan joko jättää nykyiseen paikkaan tai siirtää uudelle linja-autoasemalle.

Asemakeskuksen huoltoliikenteen kulkuyhteydet kannelle sijaitsevat Tullikadun ja Åkerlundinkatujen länsipäässä. Vaihtoehtoisesti huoltoliikenteen kulku voidaan järjestää Areenakannen pohjoisosan kautta.

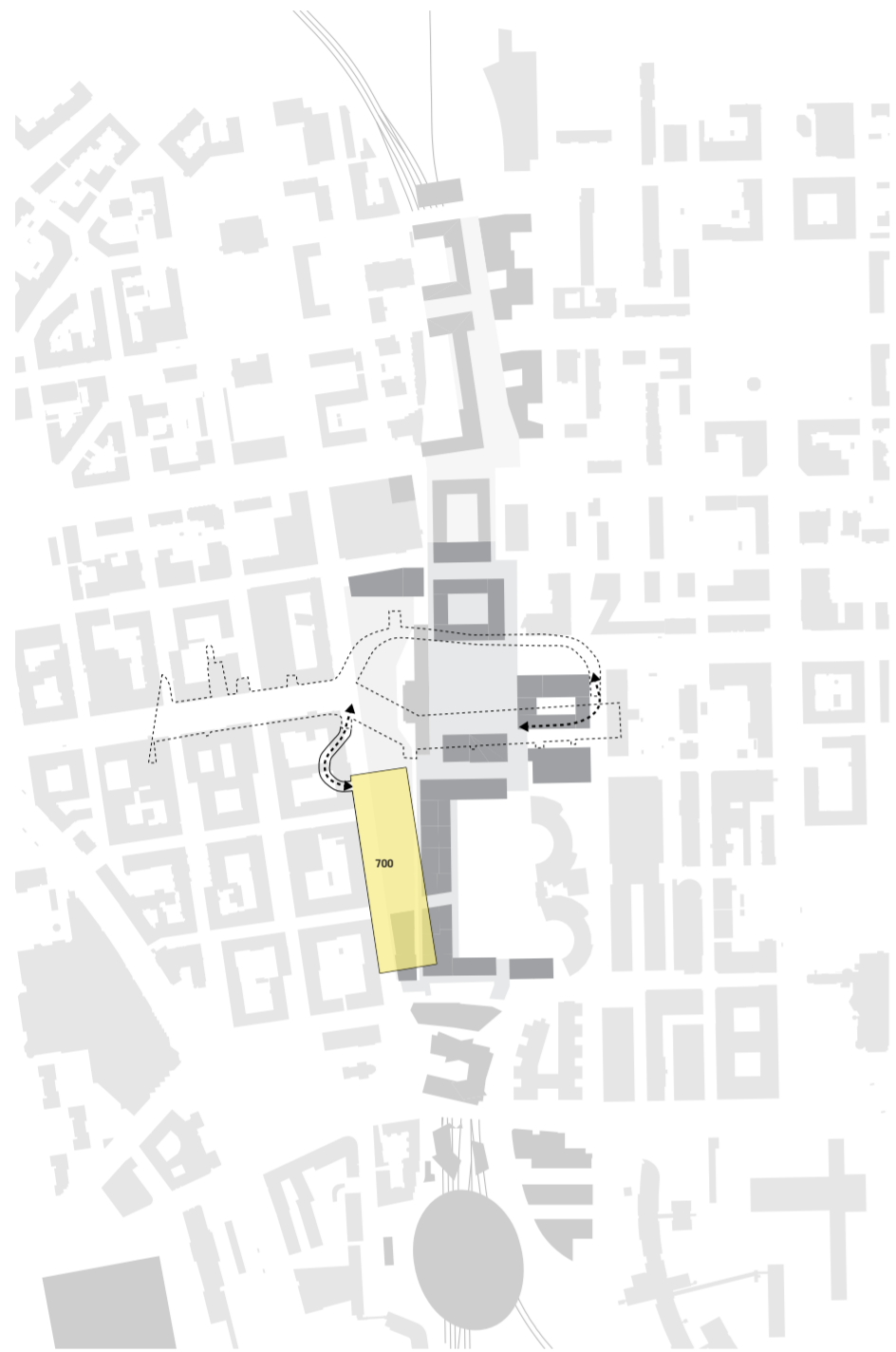
Pyöräilyreitit noudattavat kaupungin liikenneverkkosuunnitelmaa sekä Tullin ja Tammelan alueiden yleissuunnitelmia. Pyöräily kannella on sallittu. Kannen molempiin päihin, tärkeimpien pyöräilyreittien varteen sekä kannelle vievien yhteyksien läheisyyteen sijoitetaan kuitenkin korkealaatuiset pyöräparkit, joiden tarkoituksena on rohkaista pyöräilijöitä vaihtamaan pyöräilyä kävelyyn.



Rautatienkadun muutokset – arvioidut kustannukset ~2,5 milj. €

Pysäköinti

Joustava pysäköintistrategia

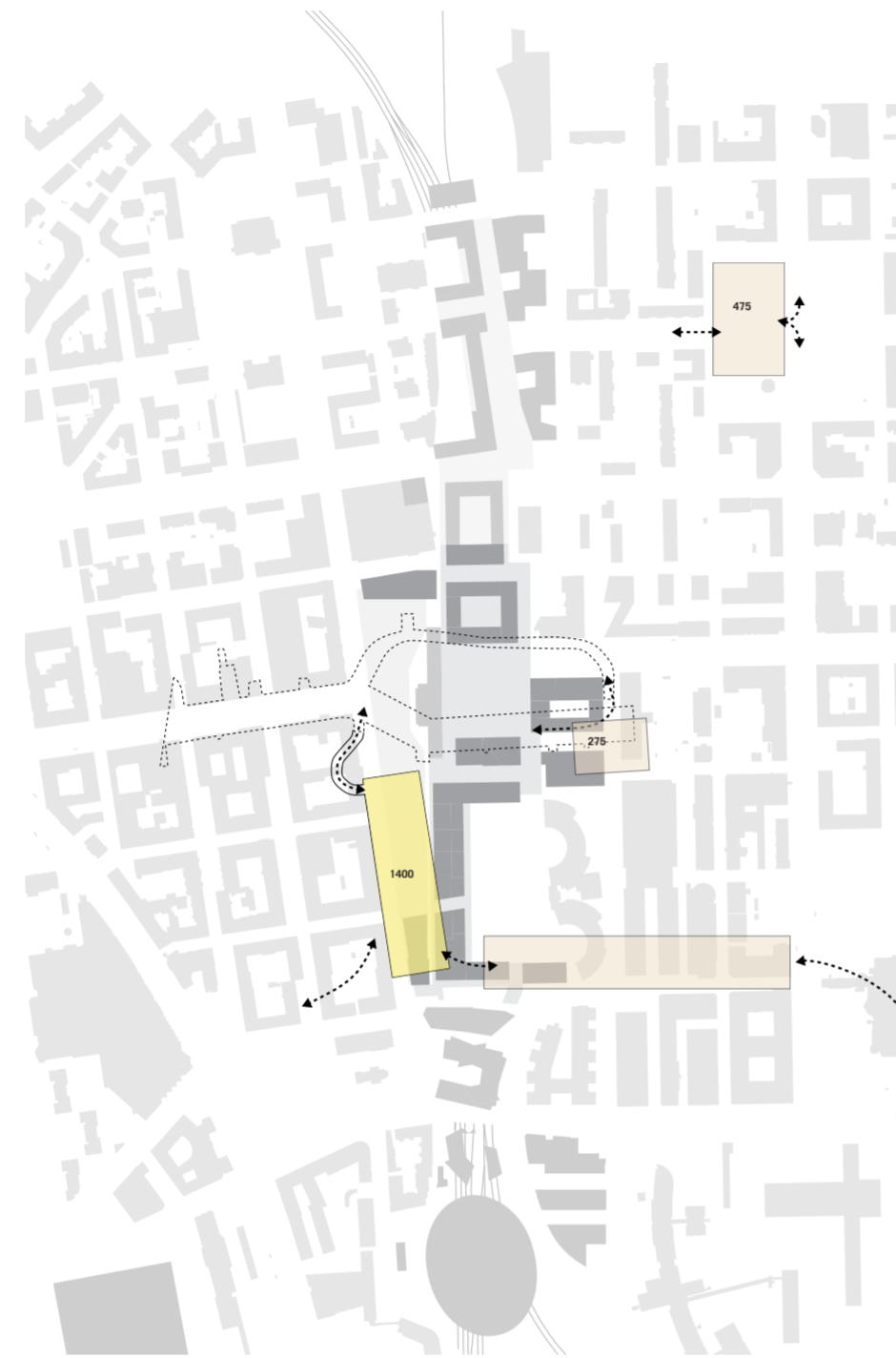


Pysäköinti, 1. vaihe

Tarve: 580 pysäköintipaikkaa. Rakennetaan: noin 700 pysäköintipaikkaa.

-Parkin laajennus: 700 pysäköintipaikkaa.

-Tulevaisuudessa laajennusosa on mahdollista muuttaa automatisoiduksi pysäköintihalliksi, jossa on 1400 pysäköintipaikkaa.



Pysäköinti, lopullinen

Tarve vaiheissa 1, 2 ja 2B: 1100 pysäköintipaikkaa. Tarve mahdollisen kolmannen vaiheen jälkeen: 1 500 pysäköintipaikkaa.

-P-Hämpin automatisoidulla pysäköintiratkaisulla toteutetaan jopa 1 400 pysäköintipaikkaa. Vaihtoehtoisesti P-Hämppiä voidaan laajentaa Tullin alueen alle.

Hankkeen ulkopuoliset alueet tarjoavat lisäkapasiteettia:

-P-Hämpin itäpää muutetaan automatisoiduksi pysäköintihalliksi.
-Tammelan alueen pysäköintiä tiivistetään.

Pysäköintipaikkojen tarve vaiheissa 1, 2 ja 2B laskettiin kaupungin linjausten pohjalta (Tampereen pysäköintipoliittiset linjaukset, 2016). Linjausten mukaan pysäköintipaikkojen määrää voidaan vähentää 20 %, jos pysäköinti keskitetään suurempiin laitoksiin. Pysäköintipaikkojen tarvetta voidaan vähentää vielä 10 %, jos asukkaita kannustetaan autojen yhteiskäyttöön.

P-Hämpin laajennus kattaa Asemakeskuksen ensimmäisen vaiheen pysäköintitarpeet. Eteläiseen laajennusosaan tarvitaan noin 700 pysäköintipaikkaa.

Tulevaisuudessa olemassa olevien pysäköintitilojen käyttöastetta on mahdollista kasvattaa automatisoitujen pysäköintiratkaisujen avulla. Kun autosta poistutaan pysäköintihallin ulkopuolella, ei pysäköintitiloihin tarvitse rakentaa lainkaan portaita, henkilöhisijä,

jalankulkuväyliä eikä sisäänmeno- ja poistumisteitä.

Lisäksi pysäköintipaikkoja ja ajoväyliä on mahdollista kaventaa, kun autojen liikuttamisesta huolehtii pysäköintirobotti tai kuljettajaton auto. Automatisoitu pysäköinti mahdollistaa pysäköintipaikkojen määrän tuplaamisen tilan kokoa kasvattamatta. Tämä tarkoittaa sitä, että P-Hämppiin olisi mahdollista pysäköidä jopa 1 400 autoa, mikä riittäisi kattamaan Asemakeskuksen kahden ensimmäisen vaiheen pysäköintitarpeen.

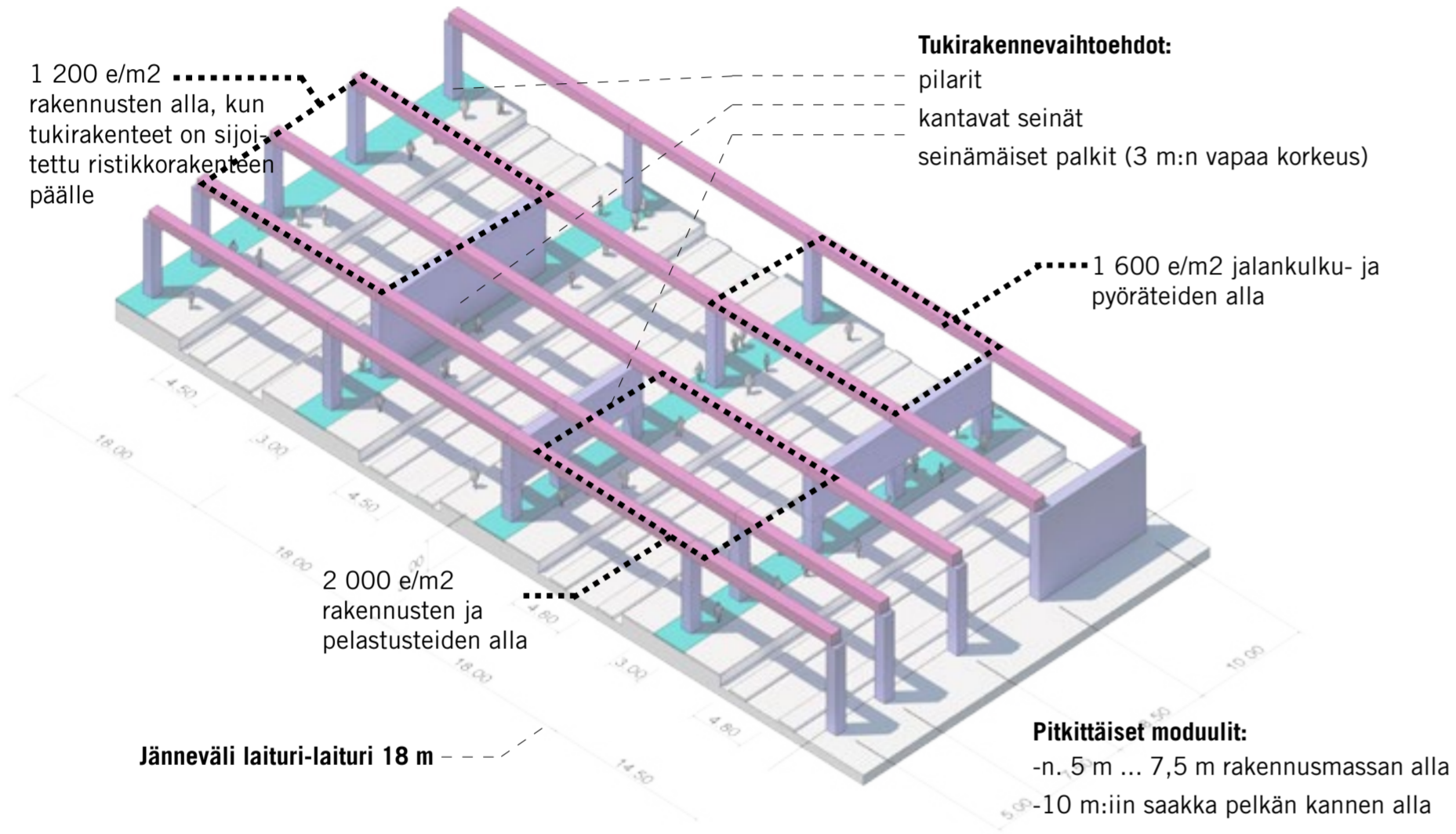
Automatisoitua pysäköintiä voitaisiin käyttää myös P-Hämpin olemassa olevassa itäisessä päässä. Jos automatisoituja järjestelmiä ei voida käyttää, P-Hämpin laajennusta voidaan laajentaa edelleen Tullin alueen maanalaisen pysäköinnin rakentamisen yhteydessä niin, että nämä kaksi pysäköintitilaa voidaan yhdistää toisiinsa.

Automatisoidun pysäköintiratkaisun edut

Automatisoidun pysäköintiratkaisun avulla pysäköintipaikkojen määrä on mahdollista vähintäänkin tuplata perinteiseen pysäköintiratkaisuun verrattuna ilman, että tilan kokoa tarvitsee kasvattaa.



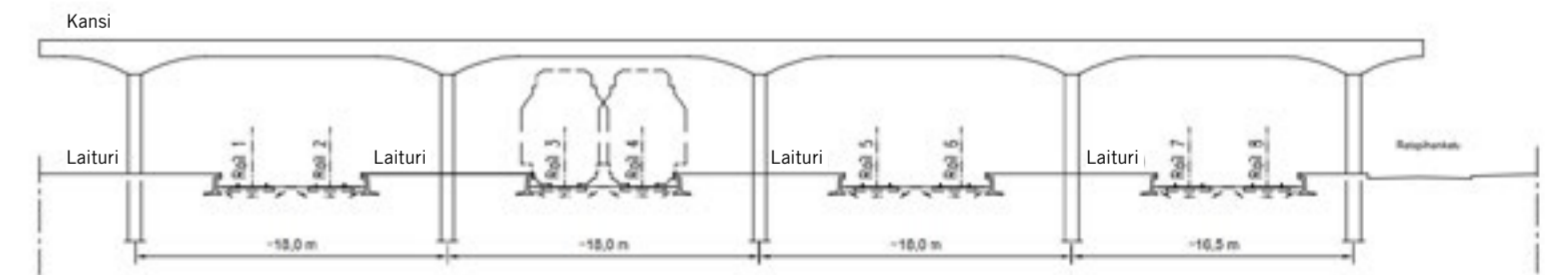
Kannen rakenne



Kansi on rakenteeltaan teräsbetoninen, paikalla valettu laattasilta. Kannen tukilinjat sijaitsevat laiturien keskellä ja jännepituuudet ovat noin 18 metriä.

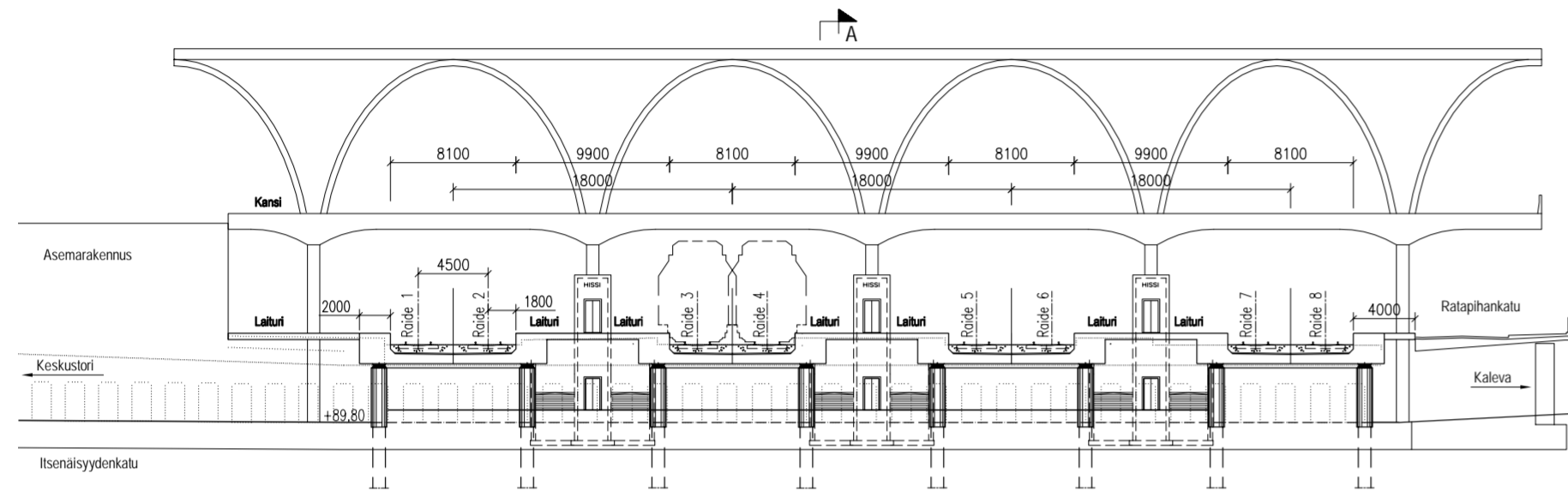
Kansi on suunniteltu tuettavaksi kallion varaisesti liittorakenteisilla teräksisillä porapaaluilla. Yleissuunnitelman mukaan asuinrakennusten tukilinjojen tulee olla melko lähellä kannen tukilinjoja. Kannen rakentaminen tehdään tukiväli kerrallaan. Työn ajaksi ko. raiteet suojataan suojakatoksella. Rakentamisen aikana liikenne voi pääosin käyttää kaikkia raiteita.

Kannen rakenne ja hankkeen kustannukset

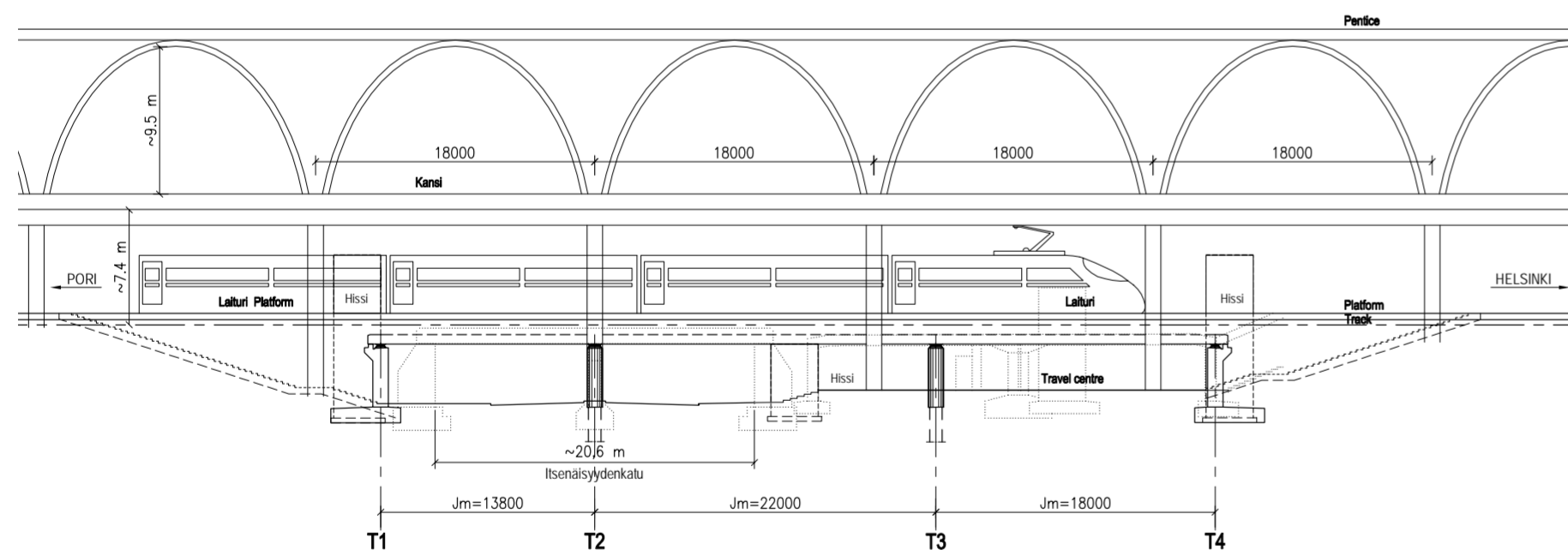


Poikkileikkaus kannen rakenteesta

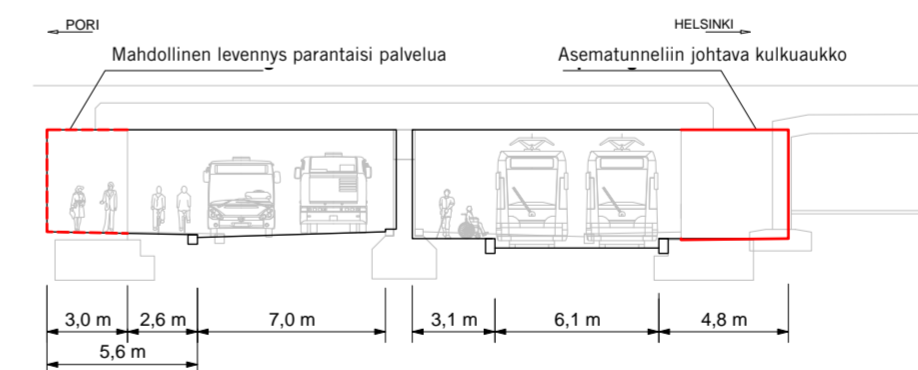
Itsenäisyydenkadun tunneli



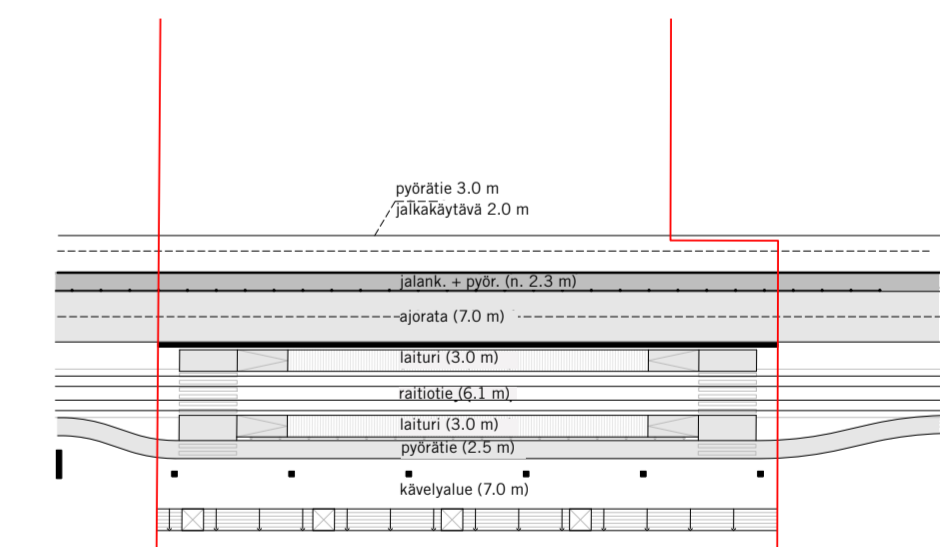
Itsenäisyydenkadun tunnelin rakenne, poikkileikkaus



Itsenäisyydenkadun tunnelin rakenne, pitkittäisleikkaus



Poikkileikkaus Itsenäisyydenkadun tunnelin liikennejärjestelystä.



Itsenäisyydenkadun tunnelin liikennejärjestelysuunnitelma

Itsenäisyydenkadun tunneli eli alikulkusilta on rakennettu vuonna 1929 ja on huonokuntoinen. Siitä uusitaan asemakeskuksen rakentamisen yhteydessä. Uuden sillan rakenne muodostuu kahden raiteen kaukalopalkeista. Alusrakenteina toimivat maatuet, jotka integroidaan asemakeskuksen rakenteisiin ja tasonvaihtorakenteisiin. Silta uusitaan raidepari kerrallaan.

Raidepari sijoitetaan kaukalopalkille, joka rakennetaan raiteiden sivussa ja työnnetään liikennekatkon aikana lopulliselle paikalleen. Kaukalopalkkien varaan rakennetaan laiturit. Laitureille voidaan sijoittaa hissit ja portaat, joilla varmistetaan esteetön kulku itsenäisyydenkadulta laiturin- ja kansitasolle.

Rataturvallisuus



Kannen rakenne ei ole tunneli, kun molemmat sivut ovat auki.



Kannen rakenne ei ole tunneli, kun kansi liittyy rakennukseen toiselta ja on auki toiselta sivulta.



Kun kansi liittyy rakennuksiin molemmilta sivuilta, kannen rakenne on tunneli vain, jos yhtenäisen seinän pituus ylittää kummallakin sivulla 100 metriä.



Kun kansi liittyy rakennuksiin molemmilta sivuilta, kannen rakenne ei ole tunneli, jos yhtenäisessä seinässä on jommallakummalla sivulla vähintään yksi aukko alle 100 metrin välein.



Kun kansi liittyy rakennuksiin toiselta sivulta, kannen rakenne ei ole tunneli, jos yhtenäisessä seinässä on jommallakummalla sivulla vähintään yksi aukko alle 100 metrin välein.

Tunnelin periaatekaavioita

Kannen rakenteeseen tulee soveltaa korkeita turvallisuusvaatimuksia. Lisäksi kannen alapuolisessa rakentamisessa tulee noudattaa rataturvallisuutta ja yläpuolisessa rakentamisessa rakentamisturvallisuutta.

Kannen yläpuoliset turvallisuusstandardit ja pelastustiet

Vuonna 2008 voimaan astuvien rakennusten paloturvallisuusmääräysten (E1) mukaan asuinrakennuksissa, joissa on vähintään 12 kerrosta, tulee olla yksi poistumistie. Rakennuksessa tulee lisäksi olla automaattinen sammutusjärjestelmä. Toimistotiloissa tulee nykyään mukaan olla vähintään kaksi poistumistietä. Asemakeskuksen alueen korkeimmissa rakennuksissa sammutus perustuu suunnitelmien mukaan sprinklerijärjestelmään ja asukkaita ohjeistetaan poistumaan joko kansi- tai katutasolle (tai pysymään asunnoissaan).

Pohjoisella kannella (1. vaihe) pelastustiet sijaitsevat suurimmaksi osaksi kansitasolla ja mahdollisuuksien mukaan myös maan tasolla. Eteläisellä kannella (2. vaihe) pelastautuminen tapahtuu keskuspuistoon tai suoraan Rautatienkadulle. Idässä kansi ulottuu seitsemän metrin päähän rakennusten ulkoseinistä, mikä tarjoaa kulkureitin pelastusajoneuvoille ja huoltoliikenteelle.

Tullikadun ja Åkerlundinkadun rampit toimivat kannelle vievinä pelastusteinä. Yleissuunnitteluvaiheessa tarkastellaan mahdollista kolmatta pelastustieyhteyttä, joka palvelisi kannen ja radan tasoja alueen pohjoispuolella. Yhteyksiä Areena-kannelle tullaan myös tarkastelemaan myöhemmässä suunnittelussa.

Rakenteelliset turvallisuusstandardit

Radan päälle rakentamiseen sovelletaan korkeita turvallisuusvaatimuksia, koska rakenteiden tulee kestää ja osaltaan myös estää mahdolliset törmäykset ja tulipalot.

Asemakeskuksen ensimmäisessä suunnitteluvaiheessa sovellettiin Kansainvälisen rautatieliiton ohjesääntöä UIC 777-2, joka käsittelee raidealueeseen liittyvien riskien hallintaa ja rakentamisvaatimuksia.

Rautatien päälle sijoitettavan rakenteen pohjapiirros ratkaisee, millaisiin riskeihin tulee varautua. Korkeimmat turvallisuusvaatimukset koskevat tunneleita. Joitakin toiminnallisia riskejä ja vaatimuksia voidaan välttää, jos rakenteet suunnitellaan tunneleiden sijaan raiteiden päälle sijoitettaviksi silloiksi. Tästä syystä kannen suunnittelussa kiinnitettiin erityistä huomiota tunnelirakenteiden ja niihin liittyvien riskien välttämiseen.

Myöhemmissä suunnitteluvaiheissa tulee tehdä tarkempi riskianalyysi. Lopulliset suunnitelmat tulee hyväksyttävä paikallisella paloturvallisuusviranomaisella.

Liikenteen turvallisuusviraston määritelmän mukaan tunneli on vähintään 100 metriä pitkä katettu rakenne, jonka kummallakin sivulla on kiinteät seinät. Tätä lyhempi rakenne luokitellaan radan yläpuolella kulkevaksi sillaksi. Suuaukon leveys ei vaikuta siihen, määritelläänkö rakenne sillaksi vai tunneliksi. Kaksi siltaa on mahdollista liittää toisiinsa rinnakkain yläosastaan muuttamatta rakennetta tunneliksi, mutta pituussuunnassa yhteen liitettäessä syntyy tunneli. Yhteen liitettyjen siltojen seinien väliin jäävälle avoimelle tilalle ei ole määritelty vähimmäisleveyttä, kun sillat liitetään toisiinsa rinnakkain yläosastaan. Paikallinen paloturvallisuusviranomaisella saattaa kuitenkin asettaa tilalle omia määräyksiään poistumistievaatimusten pohjalta.

VII. SUOSITUKSET



1. KAUPUNKIKUVA - MALTILLINEN TIIVIYS

Kuten edellä on jo mainittu, alueen kokonaistiiviyys on kasvanut merkittävästi kilpailuehdotuksen ja esisuunnitteluvaiheen välillä. Tämä johtuu taloudellisesta kehiksestä, jonka perusteella kustannukset tulevat olemaan alkuperäistä arviota korkeammat. Tästä syystä rakennusoikeuksien määrää tulee kasvattaa, jotta hanke saadaan rahoitettua ja tuottamaan voittoa.

Hankkeella tulee kuitenkin olemaan suuri vaikutus ympäröivään kaupunkikuvaan ja siksi rakentamisen tiivyyteen tulee kiinnittää erityistä huomiota tulevassa suunnittelussa.

Konsulttiryhmä suosittelee, että rakentamisen tiiviyys pidetään mahdollisimman alhaisena. Mielestämme 75 000 m² on aivan liian paljon hankkeen toisessa vaiheessa ja 50 000 m² on parempi kuin 60 000 m².



Puisto Otavalankadulle saakka



Avara promenadi terasseineen

2. 2. RUNSAAT JA KORKEALAATUISET JULKISET TILAT

Julkiset tilat olivat tärkeä osa kilpailuehdotusta. Niitä ovat muun muassa puisto, asema-aukio ja promenadi, joka yhdistää asema-aukion Kansi ja Areena -hankkeeseen etelässä.

Konsulttiryhmä suosittelee, että julkisiin tiloihin kiinnitetään erityistä huomiota hankkeen tulevassa kehitystyössä ja että niiden laajuus säilytetään. Julkiset tilat ovat hankkeen selkäranka. Hankkeen kasvanut tiiviyys korostaa entisestään niiden laajuuden säilyttämisen tärkeyttä.



Arkadi



Asema-aukio ja katos

3. AVAINELEMENTTIEN KUNNIANHI-MOINEN SUUNNITTELU

Asema-aukion yläpuolinen katos sekä keskuspuistoon avautuva arkadi ovat kumpikin kilpailuehdotuksen tärkeitä elementtejä. Konsulttiryhmän mielestä on erittäin tärkeää, että nämä elementit suunnitellaan mahdollisimman kunnianhimoisesti.

Elementtien ja niihin liittyvien julkisten tilojen välillä on synergiaa. Juuri nämä elementit antavat julkisille tiloille ja koko hankkeelle sekä ainutlaatuisen että ikonisen luonteen.



Tullikadun alue



Veturitallien alue

4. KORKEALAATUISET ULKO- JA SISÄYHTEYDET KANNELLE

Hankkeen onnistuminen riippuu suuresti siitä, miten hyvin se yhdistää ympäröivät alueet toisiinsa ja sulautuu olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Tähän pääseminen vaatii kannen onnistunutta yhdistämistä ympäröivän kaupungin tasoon niin, että tasojen välinen siirtyminen on sekä helppoa että miellyttävää.

Tasojen välisiä yhteyksiä ei tule suunnitella pelkkinä infrastruktuurin palasina vaan eri tasoihin jakautuvina julkisina tiloina, jotka koostuvat niin tasaisista kuin kaltevistakin pinnoista.



5. TOISEN VAIHEEN ULOTTAMIN- EN RATA-ALUEEN YLI AUTTAA YH- DISTÄMÄÄN KAUPUNGIN KAKSI ERI PUOLTA TOISIINSA

Kuten edellä on jo mainittu, konsulttiryhmä näkee suuria hyötyjä siinä, että kansi ulotetaan rata-alueen yli. Näistä tärkein on fyysinen yhteys kaupungin kahden eri puolen välillä sekä mahdollisuus luoda suljettuja korttelipihoja, jotka tarjoavat rakennusten tuleville asukkaille paremmat edellytykset asumiselle ja työnteolle.

