



RAKENNETUN KULTTUURIYMPÄRISTÖN SELVITYS

HERVANNAN KESKEISTEN ASUINALUEIDEN KAUPUNKIRAKENNE JA PYSÄKÖINTIALUEET 22.11.2017

Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys

Hervannan keskeisten asuinalueiden kaupunkirakenne ja pysäköintialueet

Tampereen kaupunki
2017

ID-nro: 1872631

Arkkitehdit MY

Taitto: Tiia Kuisma

Selvitystyö: Anna Hakula, Tiia Kuisma, Kimmo Ylä-Anttila

Ohjausryhmä

Tampereen kaupunki:

projektiarkkitehti Aulikki Graf

Pirkanmaan maakuntamuseo:

rakennustutkija Miinu Mäkelä

Kannen mustavalkokuvat:

Ilmakuva Hervannasta 1975, Tampereen museot

Näkymäkuva Orivedenkadun pysäköintikentälle 1980-luvun vaihteesta,
kirjassa Hervanta Vuorenpellojen maa (Mikko Närhi 1993)



TAMPERE

ARKKITEHDIT MY

SISÄLTÖ

1. JOHDANTO.....	4
2. HISTORIA JA RAKENTUMINEN	5
Hervannan aatekilpailu.....	8
Suunnitteluvaiheet aatekilpailun jälkeen: yleissuunnittelu.....	12
Ensimmäiset asemakaavat.....	14
Alueen rakentuminen.....	16
Keskusakselin suunnittelu ja rakentaminen.....	18
Asuinrakentamisen painopiste siirtyy reunoille 1980-luvulla.....	19
Asuin-Hervannan rakentuminen ”valmiiksi” 1990-luvun taitteessa.....	20
Täydennysrakentamisen suunnittelu.....	21
Täydennysrakentamisen vaiheet 2000-luvulla.....	22
Yhteenvetomatriisi.....	24
3. NYKYTILAN TULKINTA JA ARVOTTAMINEN.....	26
Kaupunkirakenne ja kaupunkikuva- tavoitteet ja onnistuminen.....	26
Pysäköintialueiden herkkyystarkastelu täydennysrakentamiskohteena...	27
LÄHDELUETTELO.....	33

LIITE: Kaupunkikuvallinen dokumentointi

1. JOHDANTO

Kaupunkisuunnittelu on pitkäjänteistä ja jatkuvaa työtä. Hervannan aatekilpailun käynnistymisestä on kulunut 50 vuotta, mutta suunnittelu ja rakentaminen jatkuvat edelleen.

Alkuperäisten suunnitelmien toteuttamisesta on siirrytty olemassa olevan, rakennetun alueen täydentämiseen. Täydennysrakentamisen suunnittelu ja alkuperäisen rakenteen muuttaminen alkoivat Hervannan keskustakortteleiden ja valtaväylän ympäristössä 1990-luvun lopulla. 2000-luvulla painopiste on siirtynyt etelästä valtaväylän pohjoisosiin ja jatkuu siellä myös tulevana vuosina pohjoisakselin suunnittelun myötä.

Täydentämisstrategioita on mietitty myös tiiviimmän olemassa olevan korttelirakenteen sisällä. Mutta täydentämiselle ei ole löytynyt vastaavaa selvää ratkaisumallia kuten valtaväylän liikennealueiden uudelleenjärjestelyissä.

Tämän selvitystyön tarkoituksena on tuottaa taustatietoa tämän rakenteen sisälle mahdollisesti tulevan täydennysrakentamisen arviointiin. Tarkastelualueena ovat Hervannan keskeiset asuinkerrostalokorttelit, jotka sijaitsevat valtaväylän länsipuolella. Kyseinen alue on rakentunut pääsääntöisesti 1970-luvulla alkuperäisten 70-luvun alussa laadittujen asemakaavojen perusteella.

Kyseiset korttelit muodostavat Hervannan asuinalueen perusrakenteen sekä myös merkittävän osan sen kaupunkikuvallisesta identiteetistä. Tämä identiteetin osa on usein kuvattu monotoniseksi, massiiviseksi ja tyyliksi. Toisaalta Hervannan kompaktikaupungin kokonaisrakenne on varsin erityislaatuinen; viheralueita on runsaasti, samoin autovapaita pihvoja ja kävelyalueita. Lisäksi alueen ytimessä oleva Hervannan keskusakseli on arkkitehtoninen helmi ja vastapaino ”suurasuntokortteleiden” anonyymille massiivisuudelle.

Selvityksessä on tavoitteena kuvata miten Hervannan keskeisten asuinalueiden kaupunkirakenne on kehittynyt ja mitkä ovat sen rakennetun ympäristön kaupunkikuvalliset arvot ja mikä on sen muutoskestävyys. Selvityksen tarkoituksena on antaa tästä yleispiirteinen vastaus koskien koko tarkastelualueutta. Erityiskysymyksenä on laajojen pysäköintikenttien arvioiminen osana kaupunkirakennetta ja kaupunkikuvaa sekä niiden muutoskestävyys täydennysrakentamiskohteena.



Tarkastelualue ja tarkasteltavat pysäköintialueet



2. HISTORIA JA RAKENTUMINEN

Hervannan kaupunginosan keskeisiä ominaisuuksia ovat, että se on rakennettu satelliittimaisena tytärkaupunginosana, noin 6-7 kilometriä irrallaan kantakaupungista, ja että se on rakennettu lähes täysin luonnontilaiseen metsään, jossa ei ole aiempaa kaupunkimaista asutushistoriaa.

Hervanta on suomalaisten kaupunkien kasvamiseen liittyvän lähiösuunnittelun ja -rakentamisen tyypillinen tuotos. Kaupunkien hajakeskittetty kasvumalli vakiintui kaupunkisuunnittelun perusmalliksi toisen maailmasodan jälkeisinä vuosikymmeninä. Ensin 1950- ja 60-luvuilla vapaamuotoisesti maastoon sovitettuina metsälähiöinä ja 1960-luvun lopulta alkaen isompina ja tehokkaampina kompaktikaupunginosina.

Juuri Hervanta onkin yksi kompaktikaupunki-ajattelun esimerkitapauksista ja varhaisista manifestaatioista. Vuonna 1967 järjestetyn arkkitehtuurikilpailun voitti prof. Aarno Ruusuvooren työryhmän kilpailuehdotus. Siinä Ruusuvoori sijoitti uuden kaupunginosan keskuksen kaupungin omista yleissuunnitelmista poiketen paljon aiottua etelämmäs Hervannan kallioiselle metsäylängölle. Ehdotukseen sisältyi samanaikaisesti sekä idealistinen kompaktikaupungin ajatus yliopistokaupunginosan elävästä ja monitoimintaisesta keskustasta että pragmaattinen ratkaisu laajennettavissa olevasta asuin- ja yliopistokorttelien kokonaisrakenteesta. Kokonaisuus oli sijoitettu selkeästi rajattuun neliömäi-

seen rakenteeseen, joka oli kytketty nopeilla yhteyksillä liikenneverkon pääsuuntiin, keskustaan ja kehäteille.

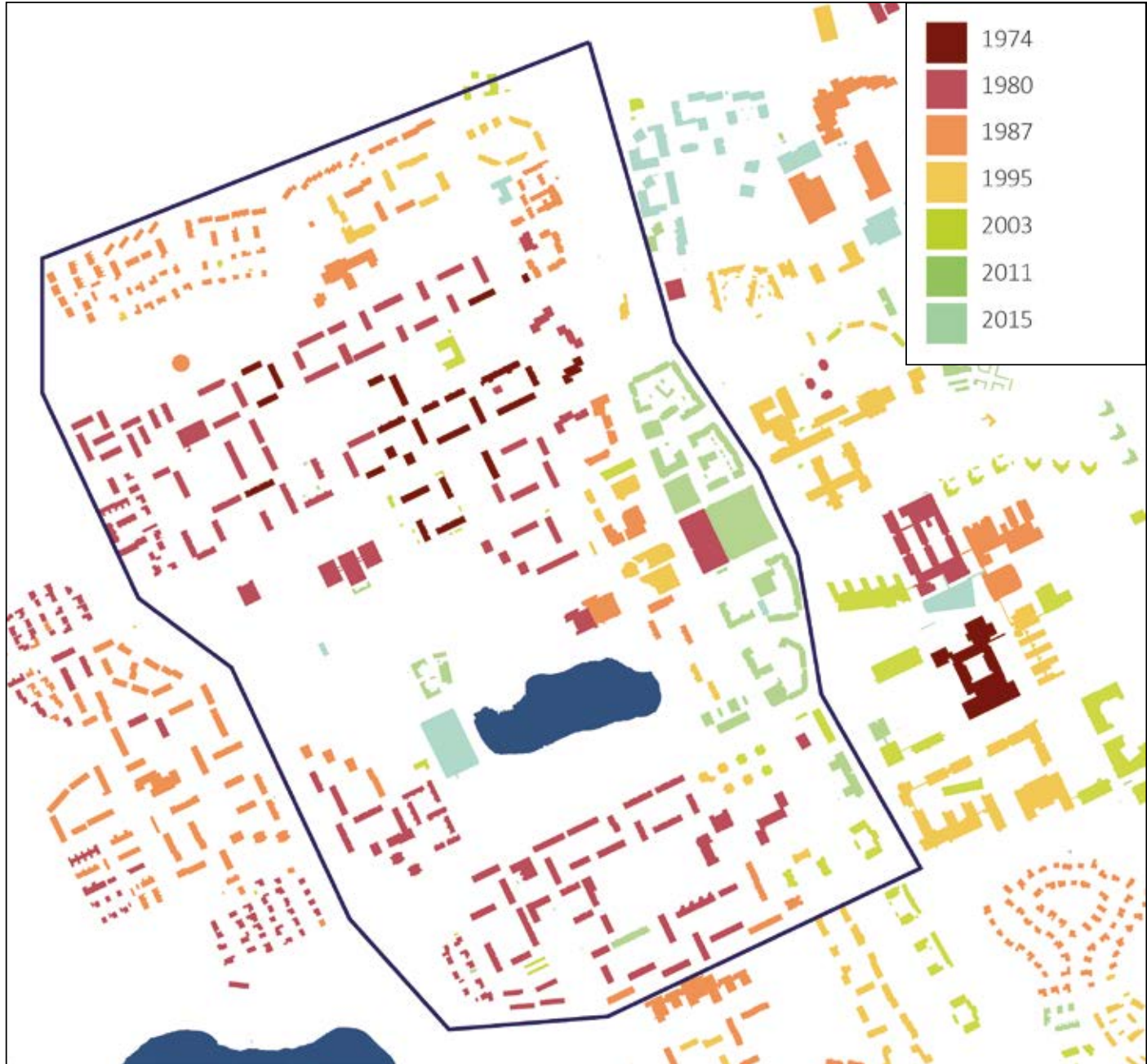
Vaikka Ruusuvooren ja Tampereen kaupungin yhteistyö ei jatkunutkaan kilpailutyön jälkeen, kilpailutyö toimi Hervannan jatkosuunnittelun pohjana ja alkuperäisen kompaktikaupunkisuunnitelman perusrakenne on selvästi luettavissa kaupunginosan nykyisestä toteutuneesta kaupunkirakenteesta: valtavyylä sijaitsee kaupunginosan ytimessä, itä- ja länsipuoli ovat toiminnallisesti erilaiset, alueen ytimessä on keskusakseli, asuinkorttelit ovat jakautuneet idästä länteen mittakaavallisesti, liikenneverkko on eroteltu ja kävely- ja viheralueiden verkosto on merkittävässä roolissa alueen perusrakenteessa.

Kaupungin omana työnä toteutetuissa jatkosuunnitteluvaiheissa tämän perusrakenteen sisällä on tapahtunut eri vaiheissa asteittaisia muutoksia, joita kuvataan yksityiskohtaisemmin seuraavilla, kaupunginosan kehitystä tarkastelevilla sivuilla. Tiivistetysti kuvattuna päävaiheet ovat edenneet siten, että suurten asuinkorttelien rakentaminen alkoi 1970-luvun alussa Pohjois- ja Etelä-Hervannan kerrostalokortteleissa ja jatkui 80-luvulla kohti länttä ja pienimittakaavaisempaa rivi- ja omakotirakentamista. Itäpuolella yliopisto päätti jo vuonna 1971 irtautua Hervannasta ja sijoittua keskustaan. Päätös oli yliopiston kannalta oikea, mutta

merkittävä tappio Hervannan itäpuolen ja valtavyylän ylittävän keskusakselin kehittämiseksi. Korkeakoulun rakentuminen puolestaan alkoi jo 70-luvun alussa, mutta kytkentä kaupunginosan keskustaan oli pitkään heikko. Vasta myöhempien rakennusvaiheiden ja keskustan täydennysrakentamisen myötä TTKK, nykyinen Teknillinen yliopisto, on saavuttanut eheän ja jatkuvan kaupunkirakenteellisen yhteyden muun kaupunginosan kanssa.

Voittajatyön visio vilkkaasta ”Strögetistä”, kävelykaduista ja niiden varsien liiketiloista, ei ole toteutunut. Väestöpohja ei riitä, eikä Hervanta sijaintipaikkana pysty kilpailemaan kaupunkikeskustan tai kauppakeskusten kanssa. Samat ideat ja toiveet elävät kuitenkin tässä ajassa. Täydennysrakentaminen valtavyylän ylimitoitetuilla liikennealueilla alkoi 1990-luvun lopulla keskustakortteleiden osalta ja on jatkunut 2000-luvulla valtavyylän pohjoisosan molemmin puolin. Täydennysrakentamisen tavoitteena on edelleen lisätä väestöpohjaa ja vahvistaa aktiivisen kävelykaupunginosan kehittymistä. Tuleva raitiotie kytkeytyy luonnollisesti näihin tavoitteisiin.

Seuraavaksi esitellään kaupunginosan tärkeimmät kehitysvaiheet, koskien ensisijaisesti keskeisistä asuinkortteleista muodostuvaa tarkastelualueetta. Myös muiden osien kehitystä kuvataan niiltä osin, kuin niillä on merkittävää vaikutusta kaupunginosan kokonaisuuden kehityksen hahmottamisen kannalta.



Hervannan rakentuminen

Oheisissa ilmakekuvissa ja rakentumisen teemakartassa on kuvattu Hervannan rakentuminen 1970-luvun vaihteesta nykypäivään. Tarkasteluvuodet on valittu saatavilla olevan ilmakekuvatuotannon mukaisesti ja täydennetty siten, että rakentumisen kehityksestä on saatu melko tasaisin välein etenevä poikkileikkaussarja.

Ilmakekuvista on nähtävissä kaupunginosan nopea kehitys: miten vielä 1960-luvun lopulla lähes luonnontilassa olevaan metsään rakentuu nopeassa tahdissa katuverkosto ja ensimmäiset korttelit (1974) sekä ripeässä tahdissa kokonainen kaupunginosa (1987).

Läntisen asuinalue-Hervannan ”valmiiksi rakentumisen” voi katsoa tapahtuneen 1990-luvun vaihteessa, jolloin Pietilöiden suunnitteleman keskusakselin viimeinen osa, toimintakeskus oli juuri valmistunut (1989) ja Valtaraitin varren korttelit täydentyivät.

Itäpuolen kasvun hitaus ja sen vaikutus keskusta-alueidenkin kehittämiseen on nähtävissä vielä vuonna 1987. Alue täydentyy kuitenkin 1990-luvulta alkaen kiihtyvässä tahdissa. Teknillisen yliopiston, Hermian ja Poliisikoulun alueella tapahtui merkittävästi rakentamista ja laajenemista vuosittuhannen vaihteen molemmin puolin.

Myös valtavyhlän ja keskustakortteleiden ympäristössä tapahtuva täydennysrakentaminen alkoi vuosittuhannen vaihteessa ja muutti merkittävästi alkuperäisen kaupunkirakenteen keskeisiä osia. 2010-luvulla keskustan asumispainotteisen täydennysrakentamisen painopiste on siirtynyt valtavyhlän varrella pohjoiseen ja koilliseen - ja tulee edelleen jatkumaan valtavyhlän pohjoisosan molemmin puolin.



1966



1995



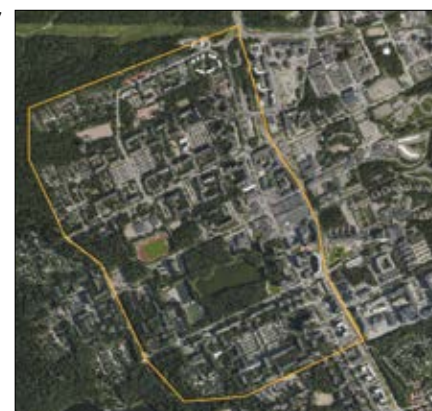
1974



2011



1987



2015

HERVANNAN AATEKILPAILU

Hervannan suunnittelun käynnistyessä 1960-luvun loppupuolella alueella oli enimmäkseen kivikkoista metsää ja pieniä peltoaukeita. Alueen halki kulki etelä-pohjoissuunnassa pieni paikallistie, jonka varrella oli yksi maatalon pihapiiri. Hervannan alue oli liitetty Tampereeseen osana Messukylän alueliitosta vuonna 1947. Hervantaan sijoitettiin vuonna 1961 Hepolammin kaatopaikka, joka toimi Itä-Hervannassa vuoteen 1976 asti.

Hervannan kaupunginosan suunnittelukilpailu julistettiin vuonna 1967. Taustalla oli 1960-luvun rakennemuutoksen ja kaupungistumisaallon seurauksena syntynyt asuntopula. Kaupungissa varauduttiin entistä suuremman kaupunginosayksikön rakentamiseen aiempien pienten metsälähiöiden sijaan. Hervannassa vapaata kaupungin omistamaa maata oli runsaasti. Ja vaikka etäisyys keskustasta oli suuri, se oli kuitenkin vaihtoehtoisin kasvusuuntiin, kuten Aitolahti, verrattuna huomattavasti lähempänä.

Hervannan suunnittelun erityispiirteenä oli myös yliopistojen sijoittamiskysymys. Kaupunki neuvotteli valtion kanssa teknillisen korkeakoulun kampuksen sijoittamisesta Hervantaan sekä myös 60-luvun alussa Tampereelle siirtyneen yhteiskunnallisen yliopiston siirtymisestä Hervantaan.

1966 laaditussa Hervannan yleissuunnitelmassa hahmoteltiin Korkinmäen, Turtolan, Viialan ja Kaukajärven kaupunginosien kaakkoispuolelle useamman kaupunginosan rypästä, niiden aluekeskusta sekä yliopistojen kampusalueen sijoituspaikka. Suunnitelmassa hahmoteltu



Ilmakuva Hervannasta vuodelta 1966.
Keltaisella rajattu tämän selvityksen tarkastelualue.

aluekeskus sijoittui siinä huomattavasti nykyistä Hervannan keskustaa pohjoisemmaksi Lukonmäen tienoille.



1967 julkistetussa kilpailuohjelmassa keskeisenä tavoitteena oli juuri uuden aluekeskuksen sijainnin ratkaiseminen sekä miten korkeakoulut ja asuntoalueet sijoittuvat suhteessa siihen. Mitoitustavoitteena oli sijoittaa aluekeskuksen ja korkeakoulujen alueelle n. 24 000 asukasta ja koko aluekeskuksen vaikutusalueelle 35 000 asukasta ja lisäksi opiskelija-asunnot. (Kilpailuohjelma 1967 ss.16,20)

Seuraavana vuonna 1968 ratkaistun arkkitehtikilpailun voitti Aarno Ruusuvuoren ehdotus. Sitä pidettiin yllättävänä ja ylivoimaisena. Yllättävyys johtui siitä, että kaupungin yleissuunnitelmassa hahmoteltu aluekeskus sijoittui muista kilpailuehdotuksista ja kaupungin yleissuunnitelmaluonnoksesta poiketen huomattavasti etelämmäs. Koko kaupunginosa sijoittui erillisenä satelliittina muusta rakenteesta irrallseen ja Hervannan kanjonin alue jätettiin laajaksi rakentamattomaksi vyöhykkeeksi. (Arvostelupöytäkirja 1968, s.6 ja Närhi 1993, s.40)



Yllä: Hervannan arkkitehtikilpailun voittaneessa ehdotuksessa uusi kaupunginosan keskus sijoitettiin olevasta rakenteesta erilleen, kompaktiksi "yliopistokaupungiksi".

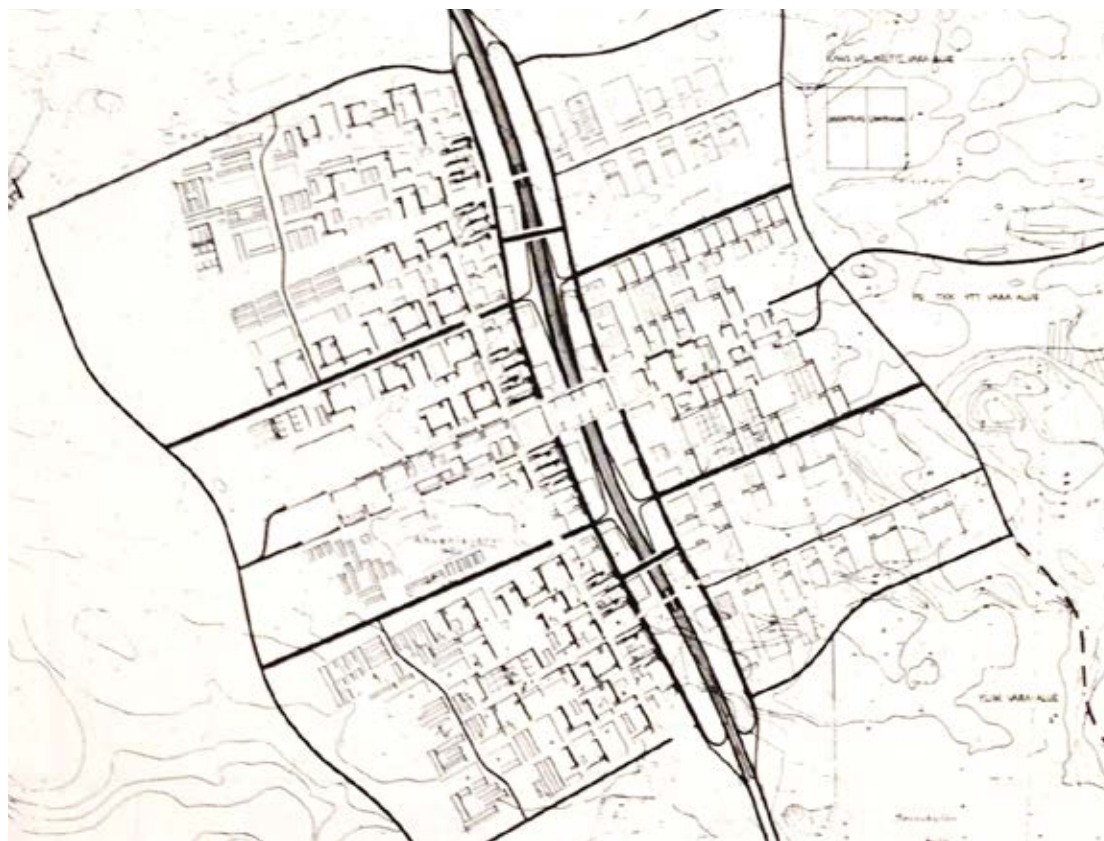
Vasemmalla: Kaupungin yleiskaavoitus oli ennen kilpailua laatinut luonnoksen Hervannan keskuksesta ja sitä ympäröivistä asuinalueista vuonna 1966. Tällöin tuleva kaupunginosan keskus hahmoteltiin välittömästi olemassa olevien kaupunginosien läheisyyteen, kaupungin reunan kaakkoispuolelle.

Ehdotuksessa manifestoitui 60-luvun jälkipuolella vahvasti vaikuttanut kompaktikaupunkiajattelu ja kokonaisuudessa oli nähtävissä vanhempien funktionalistisen nauhakaupunkiajattelun piirteitä. Hervanta esitettiin kompaktina erillisyyksikkönä, jossa toiminnot oli eritelty omille alueilleen (asuminen, kampukset ja tuotanto sekä liikenne) ja kokonaisrakenteelle oli hahmoteltu mahdollinen nauhamainen jatkuminen etelän suuntaan.

Vaikka suunnitelman laajassa mittakaavassa toiminnot olivat vahvasti eroteltu omille alueilleen, ehdotuksen ytimessä oli vahvasti toimintoja yhteen sitova kaupunkimainen keskus. Kompaktikaupunkiajattelu kohdisti kritiikin 1950- ja 60-lukujen asumalähiöperiaatteella rakennettuihin pienimittakaavaisiin metsälähiöihin. Ne olivat aikalaiskritiikin mukaan epäurbaaneja, asukasmäärä ja palvelut olivat vähäiset ja siten myös kaupunkimainen sosiokulttuurinen miljöö.

Kompaktikaupunkiajattelussa, niin myös Hervannan suunnitelmaehdotuksessa, pyrittiin moninkertaistamaan asukasluku tiiviillä perinteistä kaupunkimuotoa seuraavalla ruutu-kaava- ja umpikorttelirakenteella. Siten pyrittiin takaamaan asuinalueelle monipuoliset palvelut ja elävä kaupunkimainen ympäristö. Sen viihtyisyyttä tehostettiin myös erottamalla ajan liikennesuunnitteluihanteiden mukaisesti kävely- ja moottoriajoneuvoliikenne eri tasolle. Ruusuvuoren työryhmän ehdotuksessa tämä aktiivinen kävelymiljöö muodostui sekä itä-länsi-suuntaiselle keskusakselille että etelä-pohjoisuuntaiselle kävelykadulle, jota kilpailuehdotuksen selostuksessakin nimitettiin Kööpenhaminalaisen esimerkin mukaisesti ”Strögetiksi” (nykyinen Valtaraitti).

Ehdotuksen perusrakenteena oli ”toiminta-alueiden” ryhmittäminen alas painetun moottorikadun molemmiin puolin. Länsipuolelle sijoittuivat asuinalueet ja itäpuolelle yliopisto-, korkeakoulu-, instituutti- ja teollisuusalueet. Yhdistävänä tekijänä oli keskusakseli, joka jatkui moottorikadun yli kansimaisena rakenteena. Akselille sijoittuivat lännestä alkaen mm.



urheilutalo, uimahalli, lukio, kansalaisopisto, sosiaalihuolto, kirkko, järjestötilat sekä kannen päällä tavaratalo. Idän puolella kampusalueiden yhteistilat, mm. juhlasali, ravintola ja kahvila, kirjasto, tietokonekeskus ja ylioppilaskunnat. Idän puolella kampusalue jakautui pohjoisesta etelään yliopiston, yhteistilojen, korkeakoulun ja VTT:n vyöhykkeisiin. Teollisuusalue, kuten myös kilpailussa ratkaistavana ollut sairaala-alue oli ehdotuksessa sijoitettu erillisinä alueina lähemäs kaupunkikeskustaa.

Länsipuolinen asuntoalue jakaantui länteen suuntautuviin karkeisiin sormimaisiin vyöhykkeisiin, joissa viheralueet työntyivät eri tavoin laajempien korttelialueiden väleihin. Sormien päissä korttelialueet päättyivät matalatehoisempiin rivitaloalueisiin. Laajan keskiosan muodostivat umpinaiset tai puoliavoimet, neliömäiset ”suurasuntokorttelit”, joiden rakennuskorkeus oli 4-5 kerrosta. Ströget-tyylisen kävelyakselin ja kokoojakadun väliin sijoittuivat selkeästi korkeammat opiskelija-asuntojen kerrostalot ja niiden katu-

tasossa liiketilat. Moottorikadun varteen sijoituivat monikerroksiset pysäköintitalot. Suurkortteleiden sisällä kävelyreittien varrelle sijoittui lisäksi lähipalvelut, kuten perus- ja alakoulut, lastentarhat sekä huolto- ja paikallismyymälärakennukset.

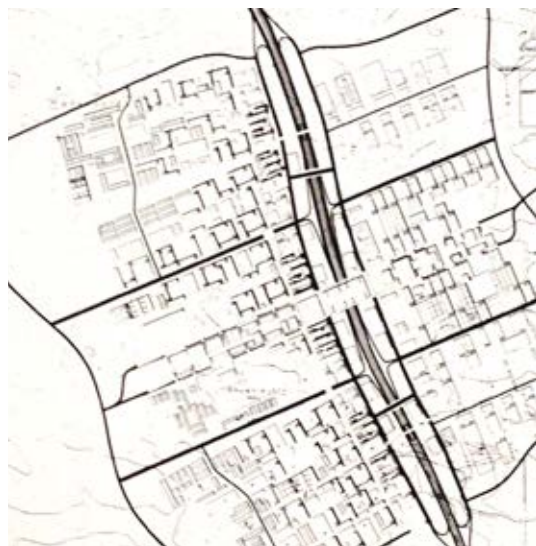
Liikenteellisesti merkittävin piirre ehdotuksessa oli juuri kävelyn ja moottoriliikenteen erottaminen. Tätä korostivat sekä moottoriliikenteen ja kävelyn sijoittaminen eri korkeustasoille että lisäksi korttelirakenteissa mahdollisimman pitkälle viety ulkosyöttöisyys. Normaalin linja-autoliikenteen lisäksi ehdotukseen sisältyi ajatus nopeasta joukkoliikenteestä keskusakselin asemalle, bussijunalla tai vastaavalla suurikapasiteettisella välineellä.



SUUNNITTELUVAIHEET AATEKILPAILUN JÄLKEEN: YLEISSUUNNITTELU

Hervannan suunnittelua jatkettiin Tampereen kaupungin omana työnä heti kilpailun jälkeen ja kaupunki käynnisti rakentamista varten erityisen Hervanta-projektin. Katuja ja pääviemäreitä ryhdyttiin kaivamaan jo seuraavana vuonna 1969. Vuoden 1970 aikana, valmistuivat myös jo ensimmäiset asemakaavaluonnokset, erikseen itäpuolen korkeakouluun ja länsipuolen asuntoalueelle. (Närhi 1993, s. 42)

Yksityiskohtaisemman asemakaavoituksen kanssa samaan aikaan työstettiin eräänlaista jatkuvasti tarkentuvaa yleissuunnitelmaa alueen kokonaisrakenteesta (1972, 1973, 1975). Tässä kilpailun jälkeen jatkokehityksessä alueen yleissuunnitelmassa on nähtävissä sekä selkeitä yhtymäkohtia että myös eroavaisuuksia edellä käytyyn arkkitehtikilpailun voittajatyöhön nähden.



Arkkitehtikilpailun päätavoitteena oli ollut aluekeskuksen ja korkeakoulualueen ratkaiseminen. Tämä aatekilpailun luonne ja kilpailua edeltänyt yleissuunnittelu huomioiden, voidaan sanoa että jatkosuunnittelu noudatteli hyvinkin paljon kilpailun ajatuksia. Lukonmäen sijaan aluekeskus sijoittui Hervannan ylämaille kilpailussa ehdotettuun paikkaan ja pääkatuverkko noudatteli kilpailuehdotuksen rakennetta. Myös maankäytön päävyöhykkeet ja rakenteen peruselementit sijoittuivat alueella kilpailuehdotuksen mukaisesti (kampusalue idässä, asumisen vyöhykkeet lännessä, poikittainen keskusakseli ja pitkittäinen kävelyakseli). Näiden pääelementtien sisällä ja niiden rajauksissa sen sijaan oli löydettävissä monenlaista poikkeavuutta.

Merkittävin poikkeama kilpailun ja yleissuunnitelman välillä on asumisen peruskortteleiden eli "suurasuntokortteleiden" järjestymisessä. Vaikka kilpailuehdotus tähtäsiikin tehokkaaseen



kompaktikaupunkiin, sen rakenne tiiviin keskustan ulkopuolella pieneni mittakaavalta hyvin nopeasti. Suurasuntokorttelit vaihtuivat länteen mennessä melko pian rivitalokortteleiksi. Yleissuunnitelmassa sen sijaan kerrostalokortteleita oli jatkettu Ahvenisjärven länsipuolelle asti. Kortteleiden kasvattamisen myötä kilpailuehdotuksessa selväpiirteisesti hahmottunut malli viheralueiden sormimaisesta lomittumisesta rakennettujen alueiden kanssa heikkeni myös samalla.

Huomattavaa kuitenkin on, että näistä muutoksista huolimatta, yleissuunnitelmassa ja myös myöhemässä alueen toteutuksessa tiiviin korttelirakenteen vastapainona edelleen säilyi huomattavan laajat yhtenäiset viheralueet. Myös kortteleiden lomaan suunniteltujen lähipalvelukeskusten suunnittelussa ja toteutuksessa oli vahva ote, ajalle tyypillisen vahvan palveluverkko suunnittelun mukaisesti. Kaupunki myös otti



Vasemmalta oikealle: Hervannan voittanut kilpailuehdotus, Hervannan yleissuunnitelmapakartta 1975 ja sen väritetty tulkinta 2017.

vahvan roolin palvelutilojen, myös kaupallisten tilojen toteutuksessa.

Myös keskusakseli on yleissuunnitelmassa edelleen esitettyä Hervannan valtavyhlän ylittävänä rakenteena. Myöhemmissä vaiheissa tästä kuitenkin luovuttiin.

Hervannan yksityiskohtaisemmissa, alueen rakentamista ohjaavissa asemakaavoissa, jotka valmistuivat 1970-luvun alkuvuosina, konkretisoitui myös merkittäviä alueen tulevaan ilmeeseen vaikuttavia päätöksiä. Kilpailuehdotuksessa oli osoitettu korkea rakentamista valtavyhlän varteen ja suurasuntokortteleihin melko maltillista 4-5 kerroksen korkuista kerrostalorakentamista. Rakennusliikkeiden painostuksesta suurasuntokortteleiden kerroslukuja kasvatettiin.

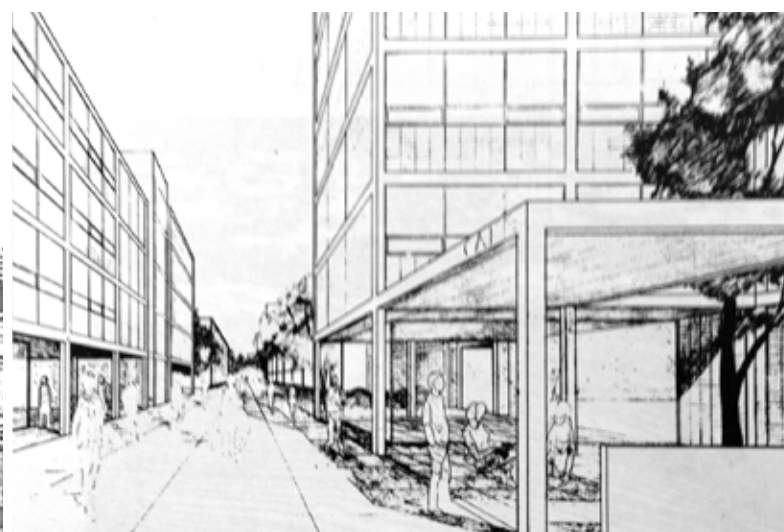


Näiden suurasuntokortteleiden tehokkuus, lukumäärä ja toteutustapa ovat Hervannan yleisille kannalta olennainen tekijä, ne muodostavat Hervannan asuinalueesta leijonanosan ja ovat kaupunkikuvallisesti merkittävä tekijä. Tämä monotoninen kaupunkikuva on myös yksi keskeisimmistä kritiikin kohteista, joka Hervantaa heti alkuvuosina kohtasi.

Osin kaupunkikuvan monotonisuus heijastelee aikakauden yleisiä, myös kritiikkiin osallistuneen arkkitehtikunnan omia ihanteita, osin taas rakentamiseen liittyviä tehokkuusvaatimuksia. Esimerkiksi Ruusuvuoren kilpailuehdotuksessa asuinrakennusten arkkitehtuurille ei asetettu vaatimuksia, vaan esitettiin, että ”talot rakennetaan toteuttamisensa ajankohdan edellyttämää edullisinta talonrakennustekniikkaa käyttäen” (Kilpailuehdotuksen selostus s.2). Kompakti-kaupunkiajattelun keskiössä oli aktiivinen so-

siokulttuurinen kaupunkitila ja miellyttävä kävely-ympäristö. Kaupunkikuvallisesti yksittäisiä rakennuksia tärkeämpää olivat mittakaavat ja niiden dynamiikka. Tämä mittakaavallinen dynamiikka korkeista tornitaloista mataliin liike-tiloihin ja rivitaloihin puolestaan muuttui monotonisemmaksi, kun suurasuntokortteleiden lukumäärää ja kerroslukua yleissuunnitelmassa ja asemakaavoissa lisättiin.

Kaupunkikuvan ohella runsaasti keskustelua ja kritiikkiä jo alueen suunnittelun alusta asti oli herättänyt yliopiston ja korkeakoulun sijoittuminen kauas keskustasta. Lopulta yliopisto irrottautui 1971 Hervantaan sijoittumisesta ja päätti pysyä kaupunkikeskustassa. Päätös muutti yliopistokaupunginosan itä- ja länsipuolien balanssia merkittävästi.



ENSIMMÄISET ASEMAKAAVAT

Ensimmäiset asemakaavaluonnokset Hervantaan valmistuivat 1970-luvun alkuvuosina, erikseen itäpuolelle korkeakoulun alueelle ja lännen asuntoalueelle. Itäpuolen asemakaava (n:o 3306) vuodelta 1970 käsitti keskusakselin valtavyhlästä itään sekä sen eteläpuolelle sijoituvan korkeakoulualueen. Tässä vaiheessa yliopiston lopullista sijaintipäätöstä keskustaan ei vielä ollut ja kaavassa ei reagoitu siihen, miten valtavyhlän itäpuolen pohjoisosa tulisi jäämään vaille yliopistotoimintoja. Varsin yleispiirteisesti määriteltyyn ja joustavaan kaavaan varattiin yli 200 000 m² rakennusoikeutta tuleviin rakennushankkeisiin seuraavan 20 vuoden ajalle. Tampereen teknillisen korkeakoulun rakentaminen käynnistyi välittömästi ja ensimmäinen rakennus, Konetalo, valmistui vuonna 1973.

Läntisellä asuinalueen puolella ensimmäisenä kaavoitettiin laaja kerrostaloalue keskusakselistä pohjoiseen vuonna 1971 (kaava n:o 3839). Kaava-alue sisälsi myös alueen 2 ensimmäistä lähipalvelukeskukset, 4 alakoulu- ja päiväkotiyksikköä sekä Pohjois-Hervannan koulun tontit. Pohjoisosan asuinkerrostalojen rakentaminen alkoi myös välittömästi seuraavana vuonna.

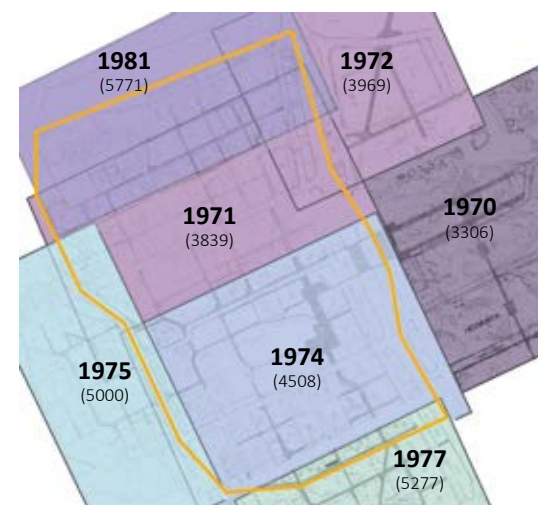
Kun yliopiston päätös olla tulematta Hervantaan oli tullut vuonna 1971, itäisen alueen pohjoisosa suunniteltiin uusista lähtökohdista. Vuonna 1972 alueen pohjoisreunaan laadittiin asemakaava (n:o 3969), joka sisälsi sekä Postin jakelukeskuksen että ammattioppilaitosten sijoittamisen. Vuonna 1974 valmistui tästä alueesta itään jatkuvan teollisuusalueen asemakaava (n:o 4525).

Etelä-Hervannan kerrostalokorttelien asemakaava (n:o 4508) laadittiin myös vuonna 1974. Se seurasi rakenteeltaan ja ominaisuuksiltaan pohjoisosan kerrostalokortteleissa esiteltyjä suunnittelu- ja mitoitusperiaatteita. Taustalla vaikutti alueen yleissuunnitelma, jota tarkistettiin lähes vuosittain asemakaavoituksen ja rakentumisen edetessä. Kaavaan sisältyi myös keskusakselin ja Ahvenisjärven alueet. Keskusakseli esitettiin kaavassa edelleen valtavyhlän ylittävänä kansirakenteena, tosin nyt täsmentyneenä, sisältäen kaksi nelikerroksista liikerakennusta.

Hervannan länsiosan asemakaava (n:o 5000) valmistui vuonna 1975, koskien Ahvenisjärventien länsipuolelle sijoittuvaa korttelialuetta. Pohjois- ja eteläosan asuinalueiden asemakaavat olivat käsittäneet lähes pelkästään kerrostaloaltaisia kortteleita. Länsiosan asemakaavassa noin puolet alueesta oli varattu rivi- ja omakotitalokortteleille. Myös kerrostalojen kerrosluvut tällä alueella olivat matalampia, 5-6 kerrosta.

Näiden 1970-luvun alkupuolen asemakaavojen myötä Hervannan keskeisten osien kaupunkirakenne tuli vahvistettua likimain sellaiseksi kuin se on tälläkin hetkellä, etenkin asuinkorttelien osalta. Asemakaava vahvisti myös alueen yksityiskohtaisemman korttelirakenteen sekä tulevien lähivuosien rakentamistavan.

Kuten edellä mainittiin jo yleissuunnitelman yhteydessä, arkkitehtikilpailun jälkeen perusrakenne valtavyhlästä länteen oli jatkosuunnittelussa säilynyt perustaltaan entisenlaisena; ensin oli korkeimpien rakennusten korttelivyöhyke Insinöörikadun länsipuolella (asemakaavoissa 12-18-kerroksisia tornitaloja), sitten suurasuntokorttelien alue, joka oli kasvanut 4-5-kerrok-



Hervannan ensimmäiset asemakaavat 1970-luvun alussa ja sekä asuinalueiden ensimmäisten asemakaavojen laatimisjärjestys tarkastelualueella.

sisista 6-8 kerroksisiksi sekä lännessä rivi- ja omakotitalojen korttelialueet. Suurin muutos oli alueen perustaksi muodostuvan suurasuntokorttelistovyöhykkeen ja siten koko asuinalueen koon kasvattaminen länteen, ja sen kerroslukujen lisääminen.

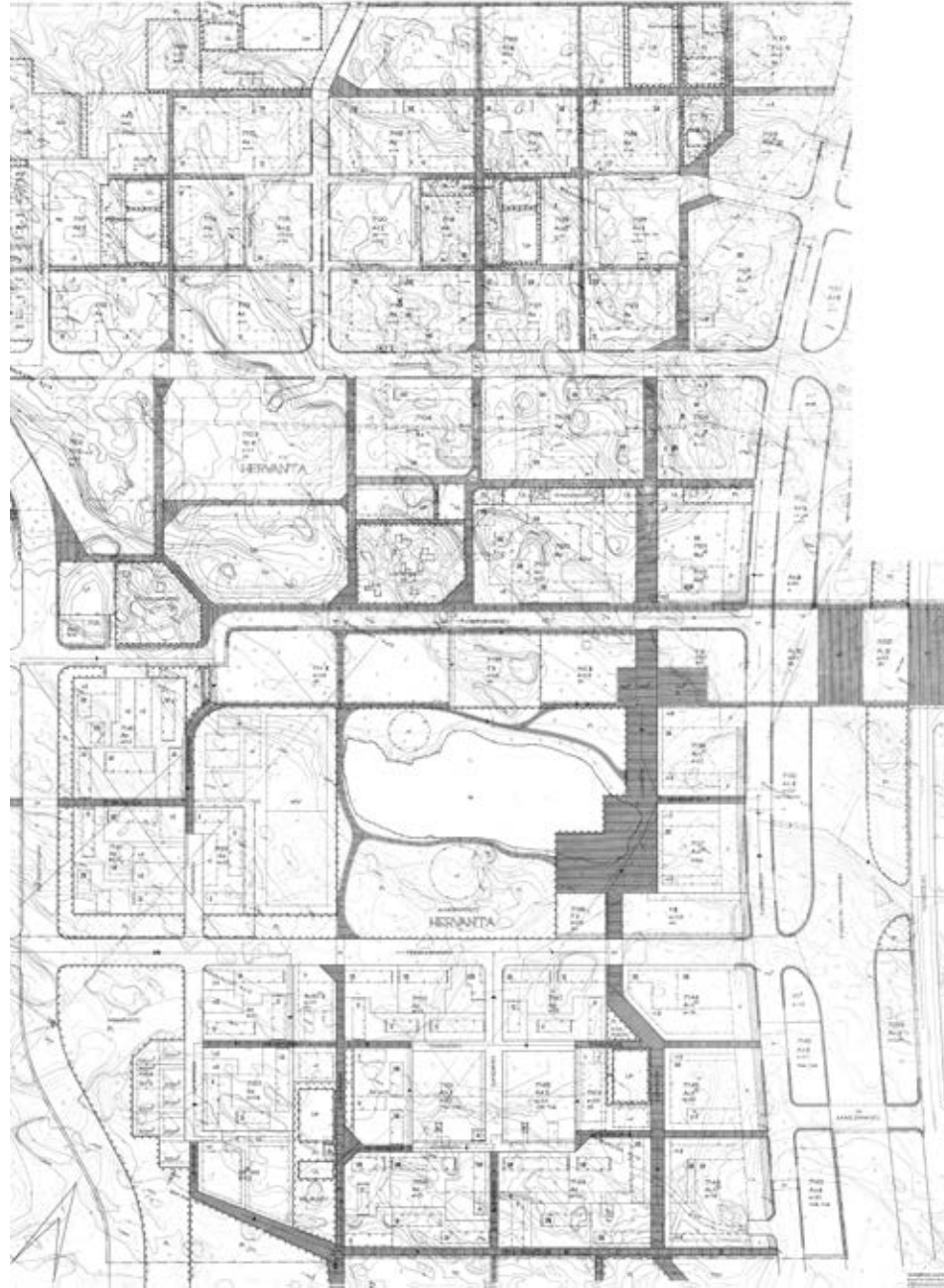
Kaikissa kolmessa asuntoalueen kaavassa esitettiin samat, samanaikaisesti laaditun yleissuunnitelman periaatteet ja mitoitusratkaisut. Niissä huomattavaa on ajalle tyypillinen kehittynyt palveluverkkosuunnittelu, viheralueitoituksen ja -periaatteiden huolellinen suunnittelu sekä turvallisen ja viihtyisän (moottoriliikenteestä erotetun) jalankulkuympäristön suunnittelu. Kaikkien näiden osa-alueiden verkostojen ja sijaintien suunnittelut kytkeytyivät luonnollisesti myös vahvasti toisiinsa. Vaikka rakentaminen tehostui ja oli arkkitehtuuriltaan monotonista, huolellisesti suunniteltu jalankulku- ja palve-

luverkko sekä laajat viheralueet ja autottomat korttelipihat toivat alueelle myös onnistuneita ympäristöllisiä laatutekijöitä, joita ei vastaavassa yhtälössä ollut suomalaisissa kaupungeissa ennen kompaktikaupunkiajattelua suunniteltu ja toteutettu.

Kaikki näissä varhaisissa asemakaavoissa esityt ajatukset ja lähtökohdat eivät kuitenkaan edenneet toteutukseen asti. Keskusakselin kansiajattelu muuttui pian kaavan valmistumisen jälkeisinä vuosina. Valtaväylän varteen ja suurkortteleiden keskelle suunnitellut pysäköintilaitokset eivät toteutuneet. Insinöörinkadun ja Valtaraitin väliin sijoittuvan tornitalojen ja liiketilojen korttelisto, jonka tarkoituksena oli muodostaa perusta Valtaraitin Ströget-henkiselle kävelykatu-elämälle, jäi toteutukseltaan torsioksi. Osa tornitaloista toki toteutui, kuten alueen maamerkeiksi muodostuneet Mikontalo (1978-80) ja Wäinölä-rakennukset (1974, 1976, 1977), mutta erikoisliikkeille mitoitettua yli 20 000 kerrosneliötä ovat osoittautuneet ylimitoitetuksi tavoitteeksi.



Korkeakoulun alueen yleispiirteinen ja joustavan kasvun mahdollistava asemakaava (n:o 3306) vuodelta 1970 sekä vuosina 1971 ja 1974 laadittujen keskeisten asuinkortteleiden ja keskusakselin asemakaavojen (n:o 3839 ja 4508) yhdistelmä.



ALUEEN RAKENTUMINEN

Ensimmäisten asuinkortteleiden tontit Pohjois-Hervannassa jaettiin ja myytiin rakennusliikkeille loppuvuodesta 1971. Rakennustyö käynnistyi pienten alkukangerteluiden jälkeen melko ripeällä tahdilla Opiskelijankadun varrella sijaitsevilla kortteleilla.

Vuonna 1974 otetussa ilmakuvassa on nähtävissä jo n. 20 valmista tai valmistumassa olevaa rakennusta. Tämän jälkeen tahti vain kiihtyi: vuoteen 1980 mennessä, eli alle kymmenessä vuodessa ensimmäisten tontinluovutusten jälkeen lähes kaikki Pohjois- ja Etelä-Hervannan suurasuntokortteleista oli rakennettu valmiiksi, samoin niiden lähipalvelukeskukset ja ensimmäisiin kaava-alueisiin kuuluneet rivi- ja omakotialueet. Näistä ensimmäisistä laajoista asemakaava-alueista vain Ahvenisjärvenkadulta länteen suunniteltuja suurasuntokortteleita ei vielä oltu rakennettu. Merkittävimmät rakentamattomat tai keskeneräiset kohteet olivat kuitenkin alueen keskeisimmät osat eli keskusakseli sekä Valtaraitin ja Insinöörinkadun välissä sijaitseva tornitalojen ja liikerakennusten korttelialue.

Keskusakselin toteutussuunnittelu oli alkanut jo vuonna 1974 ja oli 1980-luvun vaihteessa vielä kesken. Lopulta keskusakseli myös muodostui varsin erilaiseksi kuin mitä se alunperin oli suunniteltu. Tornitaloista puolestaan oli rakentunut 70-luvulla edellä mainitut Mikontalo ja Wäinölät 1-3, mutta muuten alueen rakentuminen tällä yhtälöllä ei ottanut tulta alleen. Keskusakselin ja Valtaraitin varren toteutumisen ongelmassa on nähtävissä yhteneviä syitä: Yliopiston päätös sijoittua kaupunkikeskustaan



Kuva: Matti Selänne, Tampereen museot, 1969-1971.

Ilmakuva Hervannasta 1975.

Kuva: Tampereen museot

Hervannan sijaan heikensi keskusakselin itäpuolen painoarvoa. Yliopiston puuttuminen söi myös alkuperäistä ideaa valtavyylän ylittävästä kannesta sekä kannelle sijoittuvien toimintojen määrästä. Myöskään opiskelija-asuntoja ei tarvittu alkuperäisen mitoituksen mukaan, joten Valtaraitin varteen ei rakennettu niin paljon, eikä niin korkeita opiskelijataloja. Valtaraitin kävelyakselin varteen sijoittuvien erikoistavara-kaupan liiketilojen osalta voidaan sen sijaan todeta, että kompaktikaupunkiajatteluun sisältyi reilusti optimistista ylimitoitusta.



Uudet rakennukset
1974 ja 1980.



Uudet rakennukset
1974 ja 1980.
Taustalla nykyinen
kaupunkirakenne.



Ortoilmakuva Hervannasta 1974 ja siihen mennessä rakentuneet rakennukset.
Kuva: Tampereen kaupunki

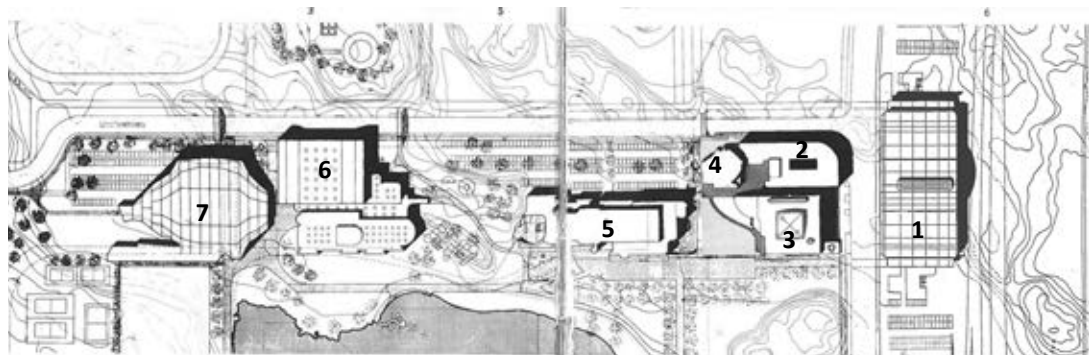
KESKUSAKSELIN SUUNNITTELU JA RAKENTAMINEN

Hervannan rakentaminen kohtasi alusta alkaen voimakasta kritiikkiä, etenkin arkkitehtien keskuudessa. Aluetta moitittiin mm. monotonisuudesta ja harmaudesta, arkkitehtuurin ja ympäristön vaatimattomasta toteutuksesta.

Keskusakselin suunnittelussa ja toteutuksessa haluttiin tehdä korjausliike ja tavoitteet asetettiin korkealle. Keskusakselin suunnitteluun kutsuttiin maineikkaat Raili ja Reima Pietilä, jotka suunnittelivat keskusakselia ja sen rakennuksia vuosina 1974-79 sekä yksittäisten rakennusten toteutuksia 1980-luvun aikana.

Raili ja Reima Pietilä kritisoivat funktionalismin globaalia samanlaisuutta (monotonisuus) sekä samanaikaisesti arkkitehtuurissa virinnyttä postmodernia rakennusten arkkitehtimuotojen soraäänisyyttä ja "irralista erillisyyttä". Vastauksiksi he tarjosivat tasapainoa näiden äärimmäisyyksien väliltä sekä uuden kaupunginosan kiinnittymistä osaksi "Tampereen henkeä". Pietilät halusivat keskusta-akselin arkkitehtuurin olevan täynnä muistumia Tammerkosken tienoista ja valitsivat yhdistäväksi tekijäksi rakennusaineen, punatiilen. Punatiiltä tuli voida käyttää eri muodoissa, rakennusten tuli olla persoonallisia ja heijastella oman aikansa arkkitehtuuria, kun tulisivat aikanaan toteutetuksi. (Arkkitehti 5-6/1979, s. 54)

Pietiläiden kokonaisuunnitelma keskusakselistä sisälsi rakennukset Valtaväylästä länteen, sisältäen samassa järjestyksessä kolme eri rakennuskokonaisuutta: liikekeskuksen, vapaa-aika- ja seurakuntakeskuksen sekä urheilukeskuksen. Kaavallisesti kokonaisuunnitelma vastasi 1974



Reima ja Raili Pietilän kokonaisuunnitelma keskusakselille, päivitettyä 1980-luvun loppupuolella. Suunnitelma noudattelee alkuperäistä Pietilöiden suunnitelmaa vuodelta 1979, mutta on päivitetty toteutuneiden rakennusten yksityiskohtaisilla suunnitelmilla. Suunnitelman toteutuneet rakennukset: 1 liikekeskus, 2 terveysasema, 3 kirjasto, nuorisokeskus, poliisi- ja paloasema (paloasema sijaitsee nykyään etelämpänä), 4 elokuvateatteri, 5 vapaa-aika- ja seurakuntakeskus, ei toteutuneet: 6 urheilutalo- ja uimahalli, 7 jäähalli. Kuva: Arkkitehti 8/1989 ss. 32-33.

päivitettyä keskusakselin asemakaavaa muuten, mutta merkittävänä poikkeamana oli, että keskusakselia ei enää suunniteltu eritasoisena liikennejärjestelmänä eikä myöskään kansiratkaisuna Valtaväylän yli. Kansiratkaisulle ei ollut enää alkuperäisen suunnitelman vahvaa vastinparia itäpuoleella (yliopistot) eikä eritasoinen liikennematkaisu ollut enää ajanmukainen kaupunkisuunnitteluratkaisu.

Pietilöiden paikkaan kiinnittymistä hakeva arkkitehtuuri oli onnistunut vastaveto anonyymille betonielementtiarkkitehtuurille, vaikka kokonaisuunnitelma ei kaikkien rakennusten osalta toteutunutkaan (urheilurakennukset). Keskeiset rakennukset liikekeskus ja vapaa-aika- ja seurakuntakeskus toteutuivat nopealla aikataululla jo vuoden 1979 lopulla. Näiden väliin rakentui vuonna 1985-89 kahdesta rakennuksesta muodostuva toimintakeskus, joka sisälsi kirjaston, poliisi- ja paloaseman, diskoteekin, terveyskeskuksen, apteekin ja elokuvateatterin.



Yllä: Pietilöiden piirros, näkymä toimintakeskuksesta. Arkkitehti 3/1985 s.50. Alla: Seurakuntakeskus rakenteilla 1978-79, Kuvakulma Kulmala & Peltonen Oy, Tampereen museot.



ASUINRAKENTAMISEN PAINOPISTE SIIRTYY REUNOILLE 1980-LUVULLA

Pohjois- ja Etelä-Hervannan keskeisten kerrostalokortteleiden rakennuttua rakentamisen painopiste siirtyi kerrostalojen osalta viimeiselle keskeiselle 70-luvun alussa kaavoitetulle kerrostaloalueelle Ahvenisjärvenkadun länsipuolelle. Samoin asuinrakentamista tapahtui keskeisten suurasuntokortteleiden pohjois- ja eteläpuolilla, joissa rakentamisen mittakaava oli pienempää, sisältäen paljon rivi- ja omakotitaloja.

Valtaraitin ja Insinöörinkadun välinen tornitalojen ja liikerakennusten vyöhyke ei edennyt alkuperäisten ajatusten mukaisesti; liikerrakennuksia rakennettiin hyvin vähän ja lähinnä keskusakselin läheisyyteen. Tornitalojen sijaan rakennustyyppinä toteutui matalampi maksimissaan 8-kerroksinen lamellitalo.

Keskusakselin rakennusten lisäksi yleisistä rakennuksista valmistuivat Kanjonin koulu sekä vesitorni.



Ortoilmakuva Hervannasta 1987 ja vuosina 1980-87 rakennetut rakennukset. Kuva: Tampereen kaupunki

ASUINHERVANNAN RAKENTUMINEN "VALMIIKSI" 1990-LUVUN TAITTEESSA

Hervannan valtaväylän länsipuolella sijaitsevien keskeisten asuinalueiden voi tietyllä tapaa nähdä rakentuneen "valmiiksi" 1990-luvun vaihteessa tai viimeistään sen alkuvuosina. Näin voidaan sanoa ainakin siinä mielessä, että lähes kaikki asemakaavoitetut asuinrakentamisen tontit olivat siinä vaiheessa rakennettu. Seuraavaksi rakennettavat keskusta-alueen tontit tulisivat muodostumaan uuden keskustan täydennysrakentamissuunnitelman myötä, joka laadittiin vuonna 1997, ja jossa alkuperäinen valtaväylän liikennealue muokattiin perusteellisesti uuteen järjestykseen.

Hervannan rakentumisen hidastuminen näkyy myös tilastoissa. 1970-luvulla rakentui vuosittain 30-53000 neliötä huoneistoalaa ja asukasluku nousi nopeasti vuoteen 1980 mennessä 15 000:een asukkaaseen. Seuraavan 12 vuoden aikana väkiluvun kasvu oli vain 5000 asukasta lisää ja vuosittainen huoneistoalan lisäys laski 90-luvulla alle 10 000 huoneistoneliömetrin.

Viimeisten kerrostalojen rakentumisessa jatkuivat jo 80-luvulla näkyvissä olleet piirteet. Tornitalojen vyöhyke rakentui aiottua mittakaavaa pienemmässä muodossa ja liikerakennuksia ei alueelle toteutunut. Asuntoarkkitehtuurissa haettiin lisäksi vielä suurempaa irtiottoa 70-luvun massiivisille betonikolosseille. 80-luvun postmoderni ja regionalistinen, enemmän paikkaan sitoutunut arkkitehtuuri, jota Pietilätkin olivat keskusakselin suunnittelussa korostaneet, näkyi myös asuinrakentamisen uusissa toteutuksissa.



Ortoilmakuva Hervannasta 1995 ja vuosina 1987-95 rakennetut rakennukset. Kuva: Tampereen kaupunki

Valtaväylän itäpuolella rakentuminen vauhdittui sen sijaan huomattavasti. Uusi teknologiakeskittymä Hermia lähti rakentumaan useamman rakennuksen vauhdilla, myös Polisiikoulu rakennettiin.



TÄYDENNYSRAKENTAMISEN SUUNNITTELU

Alkuperäinen Hervannan valtavyöly osoittautui vuosien kuluessa ylivoimaiseksi ratkaisuksi. Myöskään kaupunginosan keskuskakselin kansi ei toteutunut aiotussa muodossaan. Monitasoratkaisuksi aiottu keskustasuunnitelma ja sen jalankulkuympäristö laskeutuivat kirjaimellisesti - ja ehkä myös kuvainnollisesti - maan pinnalle, viimeistään Pietilöiden keskusrakennuksien juurevan arkkitehtuurisommitelman myötä.

1990-luvun puolivälissä Tampereen kaupunki käynnisti keskeistä valtavyölyn ympäristön kehittämistä selvittävän suunnittelutyön. Samanaikaisesti valtion taholta oli tilattu korkeakoulun, Poliisikoulun ja VTT:n alueiden maankäytön suunnittelua koskeva tarkistustyö. Molemmissa lähtökohtana oli samanlainen liikenteellinen päätös, jossa valtavyölyn linjaus kavennettiin ja siirrettiin keskustan kohdalla kulkemaan vanhaa Tieteenkadun linjausta. Käytännössä aiemmin kolmen liikennealueen väliin jäänyt pirstaleinen alue yhdistettiin yhdeksi pitkulaiseksi laajennetuksi kesustakorttelien alueeksi.

Kaupunki tilasi lopullisen maankäyttösuunnitelman Arkkitehtitoimisto Erkki Helamaa ja Keijo Heiskaselta, ja se valmistui vuonna 1997. Suunnitelma koostui liikekekuksen laajennuksesta sekä kolmesta asuinkorttelista keskuksen etelä- ja pohjoispuolella. Rakentamistapa noudatteli melulta suojaavaa umpikorttelirakennetta ja kerrosluvultaan pääsääntäisesti maltillista viisikerroksista lamellitoratkaisua. Suunnittelussa kiinnitettiin huomiota myös katutasoisen jalankulkuympäristön ratkaisuihin, mm. sijoittamalla kivijalkakerroksiin liiketiloja, etenkin Insinöörinkadun varrella.



Hervannan keskustan maankäyttösuunnitelmassa 1997 Hervannan Valtavyöly linjattiin uudelleen keskustan laajentamiseksi. Insinöörinkatu ehdotettiin rauhoitettavaksi Keskuskakselin kohdalla kevyelle liikenteelle. (Maankäyttösuunnitelman havainnekuva Arkkitehtitoimisto Erkki Helamaa ja Keijo Heiskanen)



Viistoilmakuva valtavyölyltä pohjoisesta etelään ennen keskustan alueen täydennysrakentamista.

TÄYDENNYSRAKENTAMISEN VAIHEET 2000-LUVULLA

Keskusta-alueen ja TTY:n täydennysrakentaminen lähtivät liikkeelle korkeakoulun ja Hermian suunnalta. Keskustan täydennysrakentamisen kannalta merkittävintä oli Tietotalon valmistuminen vuonna 2001. Tietotalon ja piha-alueiden rakentuminen suuntasivat kampusalueen uudella tapaa kohti kaupunginosan keskustaa.

Vuoden 2003 poikkileikkauksessa (oik.) näkyy miten vuosituhatien vaihteessa asuinrakentamisen painopiste oli vielä Etelä-Hervannassa. Vuoden 2011 ilmakuvasa on puolestaan näkyvissä miten keskustan täydennysrakentamisen korttelit, mukaan lukien Duo-kauppakeskus (2007), valmistuivat melko lyhyessä ajassa.

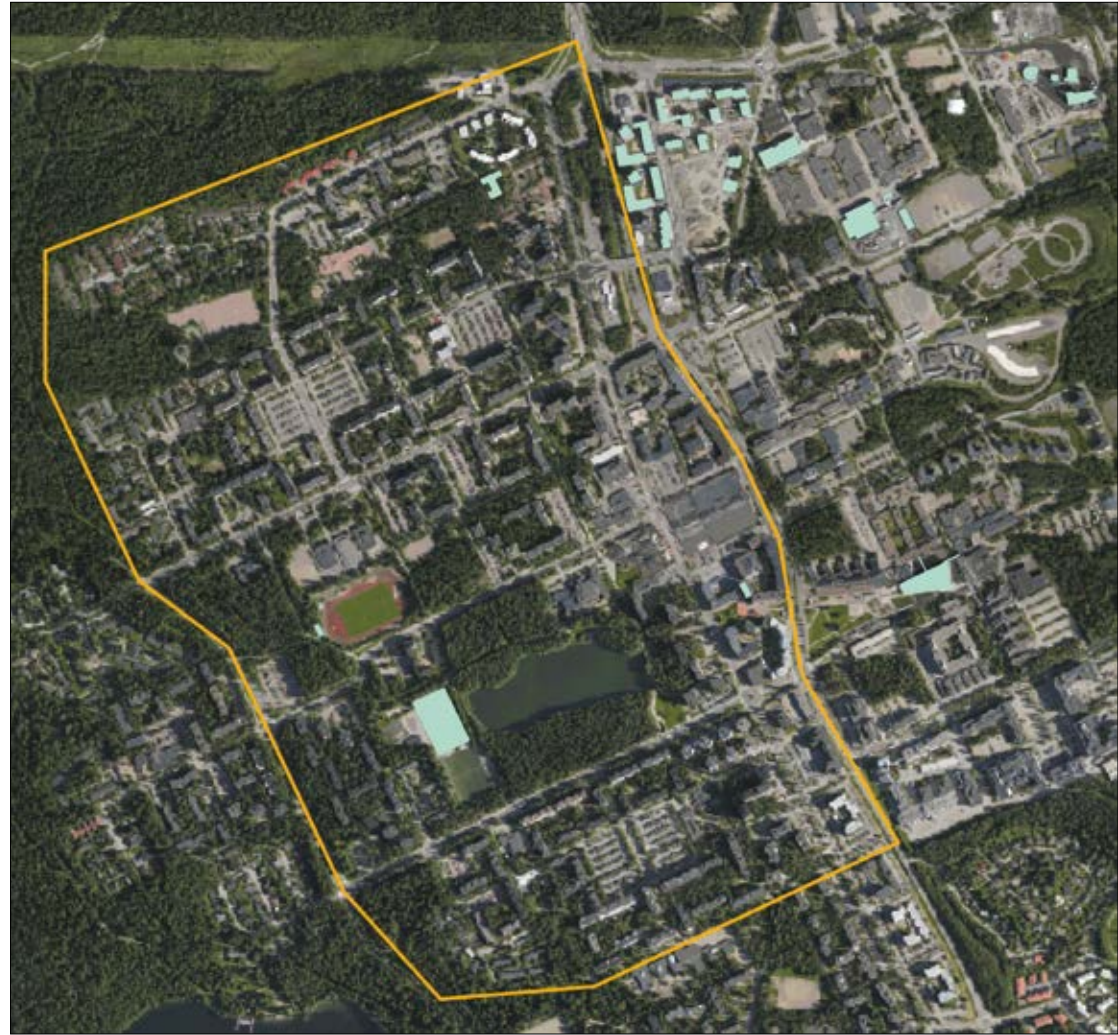


Kuvat: vasemmalla Tietotalo. Ylhäällä ortoilmakuva vuodelta 2011 ja korostettuna 2004-2011 välillä rakennetut rakennukset.

Keskustakortteleiden jälkeen rakentamisen painopiste on siirtynyt Pohjois-Hervantaan, lähinnä valtavyölyän itäpuolelle, missä vapautui rakennusmaata kun paikalta purettiin vuonna 1975 rakennettu massiivinen Postipankin maksupalvelukeskus. Tieteenkadun molemmin puolin laadittiin uusi asuinkortteleiden asemakaava. Valtavyölyän viereisistä kortteleista järjestettiin kutsukilpailukumppanuuskaavoitusprojekti, jonka valintavaiheen kilpailun voitti vuonna 2008 Skanskan ja Arkkitehdit LSV:n ehdotus Matrix, jonka mukaan paikalle nousseita kolmea tornia (Pirkka 6, Matrix, ja Solaris) kutsutaan myös yhteisnimellä Matrix-torneiksi.



Rakentamisen painopiste tulee myös tulevina vuosina jatkumaan pohjoisessa valtavyölyän varressa. Pohjoisakselin tontinluovutuskilpailu ratkaistiin juuri syksyllä 2017, sisältäen yli 100 000 k-m2 uutta asuinrakentamista ja yli 10 000 k-m2 liiketilaa. Rakentamisen volyymin kasvatta-



minen tällä alueella kytkeytyy 2017 aloitettuun raitiotien rakentamiseen. Tarkastelualueelle sijoittuvista raitiotiepysäkeistä kaksi sijoittuu pohjoisakselin varteen ja yksi Hervantakeskuksen kohdalle.

Kuvat: yllä ortoilmakuva 2017 sekä korostettuna vuosien 2012 ja 2017 välillä rakennetut rakennukset. Oikealla kaupunkirakenteen nykytila vuonna 2017, jossa näkyvissä Itä-Hervannan rakenteen täydentyminen.

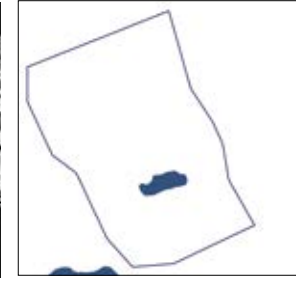


1968



Hervanta-aatekilpailu

Tampereen kaupunki järjesti Hervannan suunnittelusta pohjoismaisen aatekilpailun vuonna 1967. Kilpailun tarkoituksena oli löytää kaavallinen perusidea tytärkaupungille keskustan kaakkoispuolelle. Suunnittelualue oli enimmäkseen kaupungin omistuksessa ja valtaosin luonnontilaista metsää. Kilpailun voitti professori Aarno Ruusuvooren ehdotus.



1. asemakaava Hervannan alueen jatkosuunnittelu aloitettiin välittömästi kilpailun ratkettua. Ensimmäinen asemakaava valmistuiv vuonna 1970 (3306), joka käsittää Hervannan itäisen yliopisto- ja korkeakoulualueen sekä osan keskusakselia. Pohjois-Hervannan suurkorttelit kaavoitettiin 1971 ja alueen ensimmäiset rakennukset valmistuivat vuonna 1973.



Hervannan yleissuunnitelma

Ensimmäisten asemakaavojen kanssa samanaikaisesti laadittiin Hervannan kokonaisrakenteen yleissuunnitelmaa, jota myös tarkistettiin jatkuvasti suunnittelun edetessä. Yleissuunnitelma valmistui lopulliseen muotoonsa vuonna 1975.

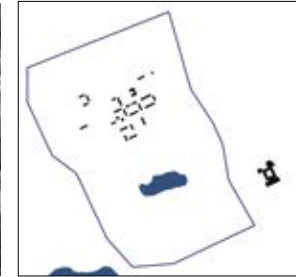


1974



Pohjois-Hervanta rakentuu

Hervannan rakentaminen alkoi Pohjois-Hervannasta, jonne valmistui pääasiassa asuinkerrostaloja sekä Hervannan alueen ensimmäinen lähipalvelukeskus. Korkeakoulualueen ensimmäinen rakennus Konetalo valmistui 1973. Hervannan eteläosan suurkortteleiden asemakaava valmistui ja keskusakselin suunnittelu alkoi vuonna 1974.



1980



Keskusakselin yleissuunnitelma

Keskusakselin suunnitelmaa laadittiin vuosina 1974-79 ja ensimmäiset rakennukset valmistuivat 1979-luvulla Pietilöiden suunnittelemastä kokonaisuudesta valmistuivat ensimmäiseksi seurakuntakeskus, vapaa-aikakeskus ja liikekeskus. Hervannan yläaste ja lukio valmistuivat. Etelä-Hervanta rakentui nopeaa tahtia. Korkeakoulun Sähkötalo valmistuu.



Kuvat oikealta vasemmalta:
 1968
 Hervannan alueen pienoismalli. (Kuva Reino Brantthin, Museokeskus Vapriikki.)
 1970
 Asemakaava, Ilmakuva Hervannasta
 1973
 Yleissuunnitelma, Hervantaa rakennetaan
 1974
 Ilmakuva 1974
 Ilmakuva
 1980
 Keskusakselin yleissuunnitelma
 Vapaa-aikakeskus 1978-1979, Museokeskus Vapriikki

1987



Pohjois- ja Länsi-Hervanta

Keskustassa Insinöörikadun varrelle toteutui asuin-, liike- ja palvelukortteleita. Muuten rakentaminen painottui enimmäkseen Pohjois- ja länsi-Hervantaan, missä rakentamisen mitta-kaava vaihtui myös enemmän rivij- ja omakotitalovaltaisemmaksi. Myös Kanjonin koulu sekä vesitorni valmistuivat.



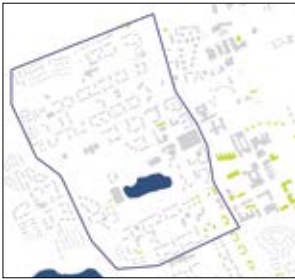
1995



Pietilöiden suunnitelman keskusakselin viimeiset toteutuneet rakennukset valmistuivat eli toimintakeskus. Korkeakoulualue ja etenkin Hermia täydentyivät vahvasti, myös Polisikoulu rakentui. Hervannan keskusalueen täydennysrakentamisen suunnitelma valmistui vuonna 1997. Keskustan kohdalla valtavyäly linjattiin uudelleen Tieteenkadun paikalle.



2003



Täydennysrakentaminen, etelä

2000-luvun alussa täydennysrakentamisen painopiste oli etelässä ja TTY:n alueella. Tärkeimpänä rakentui Tietotalo, joka yhdessä kampusalueen pihan rakentumisen kanssa suuntaasi kehitystä kaupunginosakeskusta kohti. Insinöörikadun eteläpäähän valmistui asuinkerrostaloja.



2011



Keskustan täydennysrakentaminen

Täydennysrakentamissuunnitelma toteutui pienellä viiveellä. Keskustan liikekeskus laajentui kaupakeskus DUO:ksi ja keskustan uudet asuinkorttelit rakennettiin.



2017



Täydennysrakentaminen, pohjoinen

Pohjois-Hervantaan, Hervannan valtavyälyn itäpuolelle valmistui uusia asuinkortteleita vanhan Postipankin maksukeskuksen paikalle. Hervannan pohjoisakselin täydennysrakentamisesta järjestettiin kumppanuuskilpailu, jonka perusteella rakennettiin Matrix-tornit 2011-2014. Raitiotien rakentaminen alkoi 2017.



1987 Ilmakuva 1987
Liikerakennus Lindforsinkadun varrella (Kuva: Tampereen museot, ajoitusarvio 1970-1992)
1995 Ilmakuva
Katujen linjaus ennen muutostöitä. Hervannan valtavyäly keskellä, oikealla Insinöörikatu ja vasemmalla Tieteenkatu. Kuva: Veli-Matti Parkkinen, Tampereen museot, 1996
2003 Hervannan maankäyttösuunnitelma 1997
Tampereen teknillisen yliopiston Tietotalo. (Kuva: Kari Nieminen, Reklaamikari 2002, Tampereen museot)
2011 Ilmakuva
Hervannan keskustan 2010-luvulla valmistunut kerrostalo. (Kuva: Mika Korpela 2015, Tampereen museot)
2017 Ilmakuva
Hervannan Matrix-talot. (Kuva: Maria Pitkänen 2016, Tampereen museot)

3. NYKYTILAN TULKINTA JA ARVOTTAMINEN

Hervannan kehittäminen kaupunginosana elää eräänlaista toista kehitysvaihetta. Alkuperäinen suunnitelma rakentui länsiosalta lähes valmiiksi 1990-luvun alkupuolelle tultaessa. Itäpuoli puolestaan on rakentunut 2000-luvulla käsi kädessä keskustan täydennysrakentamissuunnitelmien kanssa. Toinen kehitysvaihe, eli alkuperäisen rakenteen muuttaminen ja täydentäminen, alkoi siis jo 1990-luvun loppupuolen keskustan täydennysrakentamissuunnitelmista ja jatkuu edelleen tulevina vuosina pohjoisakselin täydentämissuunnitelmilla ja raitiotien rakentamisella.

Nykytila ei siis ole mitenkään stabiili olotila, vaan kohta 50 vuotta täyttävän kaupunginosan kehittäminen ja rakentaminen tulee jatkumaan pitkälle tulevaisuuteen.

Tällaisen edelleen kehittyvän ja lyhyessä ajassa projektiluontoisena syntyneen kaupunginosan (yli 20000 asukasta alle 20 vuodessa) arviointi on lähtökohtaisesti erilaista kuin kerroksellisen ja eri vaiheissa rakentuneen historiallisen keskustamaisen kaupungin ympäristön arviointi. Tällä hetkellä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä ja sen muutoskestävyyttä arvioidessa, tuntuu merkitykselliseltä peilata rakennetun ympäristön ominaisuuksia ja arvoja myös suhteessa siihen, mitkä ovat olleet alueen suunnitteleminen intentiot sekä toteutuksen onnistuminen suhteessa niihin.

Tämä suunnittelun ja toteutuksen kertomus on mahdollista hahmottaa näinkin laajalta alueelta melko kattavasti, kun kyseessä ei ole yksittäisten rakennuskohteiden arviointi, vaan aluetta voi tarkastella laajempina korttelivyöhykkeinä ja suurelementteinä (suurasuntokorttelit, keskusakseli, liikekatu).

Mitä siis tapahtui, miten kehitys eteni, ja mikä onnistui tai jäi onnistumatta suunnittelun ja toteutuksen eri vaiheissa? Mitä ominaisuuksia syntyi ja mikä on arvokasta? Miten näille arvoille käy, jos täydennysrakennetaan?

Kaupunkirakenne ja kaupunkikuva - tavoitteet ja onnistuminen

Kun tarkastellaan aikalaiskirjoituksia 1970-luvulta, niissä korostuu aatekilpailussa ja sen voittajatyössä esitettyjen tavoitteiden ja visioiden sekä jatkosuunnittelun myötä syntyneen rakentamisen välinen ristiriita. Hervanta ei ollut jotain mitä kaupunkilaisille oli luvattu.

Laajassa mittakaavassa ja pidemmällä perspektiivillä tarkasteltuna väitteen voi myös kyseenalaistaa; Hervanta toteutui erityisesti kokonaisratkaisuna melko pitkällekin aatekilpailun voittajaehdotuksen mukaan. Keskeiset elementit sijoittuivat voittajatyön mukaisesti. Myös rakentaminen oli ehdotettu tapahtuvan mahdollisimman edullisesti. Kompaktikaupunki-ajattelussa arkkitehtuurilla ei ollut merkittävää roolia, vaan rakennusten toiminnallisella yhtälöllä ja niiden väliin muodostuvalla aktiivisella kaupunkitilalla. Sloganin 'kompaktikaupunki on kontaktikaupunki' mukaisesti keskiössä olivat ihmiset ja sosiaalinen kaupunkielämä.

Yliopiston jättäytyminen pois Hervannasta oli luonnollisesti takaisku tälle aktiivisen kaupunkielämän kehittämiseksi. Itäpuolen toiminnallinen painoarvo pieneni huomattavasti ja sen vaikutus oli suuri myös keskusakselin kehittämiseksi sekä siihen, miten iso osa opiskelija-asunnoiksi kaavailusta Insinöörinkadun tornitaloista ei toteutunut. Välillisesti myös osa liiketilojen asiakaspohjasta jäi puuttumaan. Mutta vaikka yliopisto jäi yhtälöstä pois, voidaan silti kysyä oliko kompaktikaupungin aktiivinen kaupunkitila suunnitellussa mittakaavassa mitenkään mahdollinen Hervannan kaltaisessa tytärkaupungissa. Vaikka väestöpohjaa jatkosuunnittelussa pyrittiin lisäämään, alkuperäiset ajatukset aktiivisesta keskusakselistä ja erityisesti pohjois-eteläsuuntaisesta liikekadusta, jota kilpailutyössä verrattiin "Strögetiin", jäivät auttamattomasti torsoiksi.

Vaikka tämä kompaktikaupungin perusajatusten toteutumisen jääminen puolitiehen oli eittämättä suuri epäonnistuminen, yleisessä keskustelussa suurimman huomion sai kuitenkin Hervannan kaupunkikuvan massiivisuus ja monotonisuus. Aatekilpailun voittajatyössä oli tehokasta rakentamista ja melko korkeidenkin tornitalojen vyöhyke Insinöörinkadun ja liikekadun (Valtaraitti) välisellä vyöhykkeellä. Mutta tämän tehokkaan korttelin levyisen vyöhykkeen jälkeen peruskorttelisto ("suurasuntokorttelit") oli pääsääntöisesti viisikerroksista ruutukaava- ja umpikorttelistoa, joka melko pian pieneni rivitaloasutukseksi.



Aatekilpailun 1968 suunnitelmakartta
(Ehdotus Aarno Ruusuvoori)

Jatkokehitetyssä asemakaavatyössä monotoninen kaupunkikuva syntyi kun peruskorttelisto määriteltiin pääsääntöisesti 8-kerroksiseksi ja näiden suurtalialueiden kokonaisuus laajennettiin lännen suuntaan. Kilpailuehdotuksessa esitetty hienoviritteisempi ja dynaamisempi aluerakenne muuttui tasapaksuksi ja massiiviseksi. Suuri osa kaupunkikuvasta muo-



Nykytilan 2017 rakenne

AATEKILPAILUN VOITTANEEN EHDOTUKSEN JA HERVANNAN NYKYISEN RAKENTEEN VERTAILU

 keskusakseli	 kortteli
 matala rakenne	 viheralue
 korkea rakenne	 pysäköinti

Kilpailuehdotuksen esittämä rakenne ja nykytilan rakenteen pohjalta on koostettu esitystavaltaan yhtenäiset kartat rakenteiden vertailun helpottamiseksi. Molemmissa kartoissa on korostettu samat pääelementit: korttelirakenne, suurimmat pysäköintialueet, julkisten rakennusten akselit, liike- ja palvelukorttelit sekä viheralueet. Lisäksi on merkitty korkean ja matalan rakenteen vuorottelu nykyisen Insinöörinkadun varrella.

Hervannan perusrakenteesta voidaan tunnistaa samat pääperiaatteet kuin mitä arkkitehtikilpailussa alunperin esitettiin; keskusakseli, korttelirakenne, viherrakenne ja liikenneperiaate ovat yhteneviä. Erot näkyvät rakenteen yksityiskohdissa ja nykyisen Hervannan laajuudessa.

dostui näistä samankokoisista ja näköisistä anonyymeistä kerrostalokortteleista.

Hervannassa oli myös paljon onnistumisia. Selkeä onnistuminen oli luonnollisesti Raili ja Reima Pietilän tilaaminen paikkaamaan epäsuosiossa alkanutta kaupunkikuvan rakentamista. Pietilöiden luoma paikkaan sidottu pienimitta-

kaavainen arkkitehtuuri oli oivallinen vastaveto universaalille ja identiteettittömälle aluerakentamiselle. Pietilöiden merkitys on imagollisesti merkittävä, mutta kaupunkirakenteen laajuus huomioiden, sen osuus kokonaisuudessa jää kuitenkin melko pieneksi ja irralliseksi.

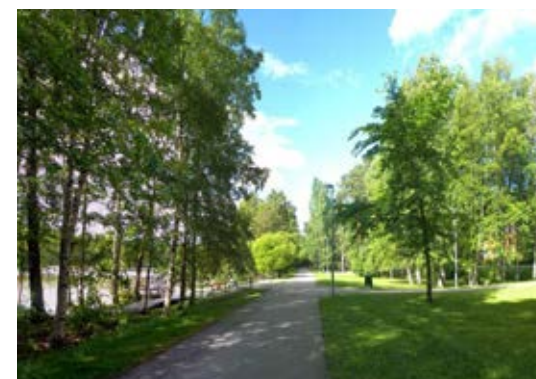
Kokonaisrakenteen ja asuinkortteleiden kannalta merkittävämpi onnistuminen lienee asuinalueiden suunnittelussa alusta asti mukana ollut laajamittainen viher- ja kävelyalueiden verkosto. Lisäksi lähiviheralueiden kannalta huomattavaa on myös suurkortteleihin suunnitellut ja toteutetut autottomat pihat.

Vaikka jatkoehditetty asemakaavatyö ei sisältänyt enää aatekilpailun kaltaista selkeää ja eleganttia sormimaisen viherrakenteen lomittamista rakenteeseen, Hervannan viherverkko ja siihen liittyvät kävelyreitit ovat ehdoton alueen laatutekijä, jolla on erityislaatuinen ja positiivinen merkitys kaupunkiympäristön kokemisen kokonaisuudessa. Tämä siitäkin huolimatta, että nämä yleiset alueet ovat saaneet kritiikkiä myös viimeistelemättömyydestä. Suunnitellun viher- ja jalankulkualan lisäksi kaupunkitilaan sisältyy paljon määrittämätöntä vihertilaa, joka osaltaan lisää tätä viimeistelemättömyyden tai hoitamattomuuden vaikutelmaa. Kokonaisuutena, kuten kaupunkikuva-analyysikin osoittaa (ks. kuva-analyysi s.35), Hervannan yleisilme kesäiseen aikaan on hyvinkin vehreä. Hervannalle on käynyt kuten monille muillekin asuinalueille; alunperin raa'alta ja alastomalta vaikuttanut yleisilme on muuttunut täyteläisemmäksi, kun puusto on kasvanut täyteen mittaansa.

Asuinkortteleihin liittyviä onnistumisia ovat myös hyvin saavutettavissa olevat lähipalvelut, jotka ovat 1970-luvun huolellisen palveluverkosuunnittelun tulosta. Kaupunki myös toimii näiden peruspalveluiden toteutumisen takuumiehenä rakentamalla lähipalveluiden liiketilat.

Myös pysäköinnin järjestämisessä kaupungilla on ollut merkittävä rooli. Autottomien pihojen ratkaisu perustui ajatukseen, että kaupunki rakentaa suurkorttelien väliin yhteiset pysäköintilaitokset, joista taloyhtiöt lunastavat pysäköintipaikkansa. Käytännössä pysäköintitalot jäivät rakentamatta, koska iso osa pysäköintiä sijoitettiin maanalaisiin luolastoihin. Iso osa sijoitettiin myös valtavyhlän varren pysäköintikentille, joihin puolestaan piti alun perin sijoittua myös useampi-kerroksisia laitoksia.

Yhteenvedon voidaan todeta, että toteutunut Hervanta sisältää sekä onnistumisia että epäonnistumisia. Keskeiseksi kysymykseksi jäävät epäonnistumiset vielä täydennysrakentamisessa paikattavissa, ja miten täydennysrakentamisen yhteydessä vaalitaan onnistuneiden ratkaisujen säilyvyyttä tai jopa vahvistetaan niitä.



Katkelmia kaupunkikuva-analyysistä Valtaraitin varrelta. Ks. koko kaupunkikuvasarja selvityksen liitteenä.

Pysäköintialueiden herkkystarkastelu täydennysrakentamiskohteena

Hervannan suuret pysäköintialueet eivät ole alkuperäisten aatekilpailun tai ensimmäisten asemakaavaojen suunnitteluperiaatteisiin sisällynyt tavoitetila. Pysäköinti kylläkin osoitettiin näille paikoille suurkortteleiden keskelle, jotta saataisiin aikaiseksi sekä autottomat pihat että selkeäpiirteisesti jäsenyivät kortteli- ja puistoalueet. Mutta kompaktikaupungin suunnitteluperiaatteiden mukaisesti autojen säilytyskin paketoitiin alunperin kompaktiin ratkaisuun. Kyseisille alueille oli tarkoitus sijoittaa 2-kerroksiset pysäköintilaitokset. Samoin oli myös valtaväljän varren laajojen pysäköintialueiden laita, niidenkin piti toteutua pysäköintilaitoksina. Tiilallisesti ja kaupunkikuvallisesti näiden alueiden tavoitteena ei siten ollut avoin kaupunkitila, vaan rakennettu kaupunkitila, vaikkakin melko matalana verrattuna ympäröiviin kerrostaloihin.



Kaupunkirakennekartta, jossa sinisellä merkitty kaikki 1970-luvulla kaavoitetut pysäköintilaitoksien (II-III krs) sijainnit.

Miljöökuvana kaksikerroksinen pysäköintitalo tuskin olisi ollut nykyisiä avoimia, tylsäksi koettuja parkkikenttiä parempi ratkaisu. Mutta arvioitaessa näiden kenttien tulevaisuuden tilaa, alkuperäisten suunnitelmien tarkastelu voi auttaa ymmärtämään ja arvottamaan näiden pysäköintialueiden merkitystä.

Pysäköintikentät eivät olleet tarkoitettu avoimeksi kaupunkitilaksi, jolla olisi ollut merkittävää julkisen tilan arvoa. Asuinalueiden välittömässä läheisyydessä oli varattu laajat puisto- ja viheralueet virkistäytymistä varten ja lisäksi kortteleiden sisäpihat oli keskitetyn pysäköinnin ansiosta suunniteltu autottomiksi. Keskitetty pysäköinti mahdollisti hyvät lähiviheralueet. Siten pysäköintialueista täydennysrakentamiskohteena voidaan todeta, että ne olivat tarkoitettu rakennettaviksi jo alusta lähtien, vaikkakin melko matalina rakennuksina.



Kaupunkirakennekartta, jossa korostettu korttelirakenteen sisällä olevat suuret avoimet pysäköintikentät.

Täydennysrakentamisella ei siten välttämättä vahingoiteta näiden tarkastelukohteiden keskeisiä arvoja tai ominaisuuksia, edellä mainittuja onnistumisia. Mutta kysymys voidaan asettaa myös toisinpäin, mitä mahdollisia epäonnistumisia täydennysrakentamisella voidaan paikata.

Alusta asti kyseessä olevien suurkortteleiden ongelmana on ollut niiden massiivisuus, monotonisuus ja anonyymisuus. Täydennysrakentamisen keskeinen laadullinen kysymys on siten voidaanko sen kautta tuottaa alueelle jotain lisäarvoa? Millaista täydennysrakentamista alueelle pitäisi suunnitella, jotta se parantaa kortteliden kaupunkikuvaa, luo keveyttä, monimuotoisuutta ja karaktääriä- tai paikkaan sidottua juurevuutta, kuten Pietilät ehdottivat keskitien ratkaisuna.



Viistoilmakuva, jossa korostettu korttelirakenteen sisällä olevat suuret avoimet pysäköintikentät.



Pysäköintialue itään päin



PYSÄKÖINTIALUE
Orivedenkatu-Valtaraitti-
Tarjanteenpolku-Torisevanraitti



Pysäköintialue etelään päin Tarjanteenpolulta



Pysäköintialue pohjoiseen päin Orivedenkadulta



Pysäköintialueen länsireunaa etelään päin



Sisäänajo maanalaiseen pysäköintiin



Pysäköintialueen länsireunaa pohjoiseen päin



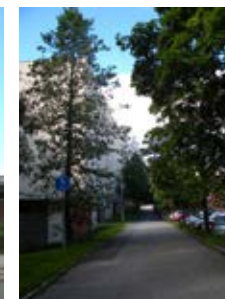
Valtaraitin ja Tarjanteenpolun risteys



Keinutori



Torisevanraittia pohjoiseen



Tarjanteenpolkua länteen



Orivedenpolkua länteen



Tarjanteenkatu ja Ruovedenkatu



Parkanonpolku ja Muroleenkatu



Muroleenpolku ja Ruovedenkatu



Muroleenkatu



Tarjanteenpolku ja Ruovedenkatu



Parkanonpolku



Tarjanteenpolku



Tarjanteenkadulta pohjoiseen



PYSÄKÖINTIALUE
Tarjanteenkatu-Muroleenkatu-Ruovedenkatu



Ruovedenkata pohjoiseen



Ruovedenkata etelään



Teräskatu



Teräskatu länteen



Atomikatua länteen



Sähkökatu ja Teräskatu



Teräskatua itään



PYSÄKÖINTIALUE
Teräskatu, Sähkökatu, Atomikatu

LÄHTEET

ARKKITEHTI-LEHTI

7/1975 Jere Maula, arkkit., tekn.lis.: Hervanta
5-6/1979 Reima Pietilä, arkkit., prof.; Raili Pietilä, arkkit.: Vapaa-aikakeskus, seurakuntakeskus ja liikekeskus, Hervanta, Tampere
3/1985 Raili Pietilä, arkkit., Reima Pietilä, arkkit. prof.: Hervannan monitoimikeskus, Tampere
8/1989 Raili ja Reima Pietilä, arkkitehdit: Hervannan toimintakeskus, Tampere

ARKKITEHTIKILPAILUJA 9/1968: Tampereen kaupungin Hervanta-alueen pohjoismainen aatekilpailu
Hervannan asemakaavat 1970, 1971, 1972, 1974, 1975, 1976, 1978, 1982, 2010
Paikkatietoaineisto

KAUPUNGINARKISTO:

- Kilpailuvaiheen yleissuunnitelmakopio
- Kilpailuvaiheen suunnitelmaselostus
- Yleissuunnitelman aineistoja:
 - Koulujen ja palvelujen sijoittuminen
 - Toteuttamisen järjestys ja valmistumisvuosi
 - Vuosina 1973-1975 valmistuneet ja valmistuvat rakennukset
 - Yleissuunnitelmaluonnos 19.11.1970 (Aaro Alapeuso)
- Hervannan kadunrakennusohjelma v. 1973-83
- Kilpailupöytäkirja: Voittajan luonnehdinta ja vertailua muihin lunastettuihin
- Keskusakselin käyttösuunnitelma 12.2.73
- Yleiskaava 1977

Asemakaava 8454 - Hervannan lukion alueen täydennysrakentaminen, Kaupunkikuvaselvitys luonnos 30.5.2014. Tampereen kaupunki, Kaupunkiympäristön kehittäminen, Maankäytön suunnittelu, Yhdyskuntasuunnittelu

Hervannan keskustan maankäyttösuunnitelman selostus 12.6.1997. Arkkitehtitoimisto Erkki Helamaa ja Keijo Heiskanen.

Hervanta-alueen pohjoismainen aatekilpailu 1967 (Kilpailuohjelma ja-aineistot)

Olli Kultalahti (toim.): Hervanta, kasvun vaihtoehdot. Tampereen kaupunginosan, Hervannan 30-vuotisjulkaisu. Kehitysyhtiö Elävä Hervanta Oy, Tampere 2003.

Hervanta yleissuunnitelma, Kaavoitusvirasto, Asemakaavaosasto 31.12.1975

Kunelius, Risto: Juttuja Lähiöstä, Tampereen yliopisto, Tiedotusopin laitos, Sarja A 93/2000, Tampere 2000

Närhi, Mikko: Hervanta, Vuorenpellojen maa, Hervannan Tiedotusyhdistys ry., Tampere 1993

Närhi, Mikko: Matrix vuorenpellojen poika, Hervannan kaupunginosakirja 2013. Hervannan Tiedotusyhdistys ry, Traff Finland Oy, Tampere 2013.

Seppänen, Jouko: Hervanta-arkkitehtuuriohjelma, Ehdotus ”925294” erämaasta innovaatioveturiksi

LIITE: KAUPUNKIKUVALLINEN DOKUMENTOINTI



VALTARAITIN KAUPUNKIKUVA

- ASUINRAKENNUKSET 5-8 KRS
- TORNIMAISET ASUINRAKENNUKSET
- JULKISET RAKENNUKSET
- VIHERALUE
- PYSÄKÖINTIKENTTÄ
- TÄRKEÄ KATU

Edellä esitettyyn Hervannan suunnittelu- ja rakentumishistorian tarkasteluun sisältyvässä kaupunkikuvallisessa arvioinnissa tehdyt havainnot kaupunkitilan ja kaupunkikuvan laadusta perustuvat selvitystyön aikana tehtyyn maastokäyntiin ja siitä koostettuun kuva-analyyysiin.

Maastokäynnillä tehtiin systemaattinen valokuvaus alueen etelä-pohjoissuunnassa halkaisevan keskeisen kävelyreitillä, Valtaraitin varrelta. Kuvauksessa taltioitiin eri tyyppiset kaupunkitilat korttelialueiden välissä (mm. puistot, kävelykadut, autoliikennekadut).



Valokuvaus Valtarailla



Virtainpolkua länteen.



Keltanokanpuisto.



Vilppulanpolkua länteen.

1 Kaupunkimetsikkö



Orivedenkatua itään.



Valtaraitti ylittää Orivedenkadun, Orivedenkatua länteen.

2 Orivedenkatu ja parkkikenttä



Valtaraitin silta yli Opiskelijankadun.



Opiskelijankatua itään Valtaraitin sillalta.



Valtaraittia etelään.

3 Opiskelijankadun ylitys



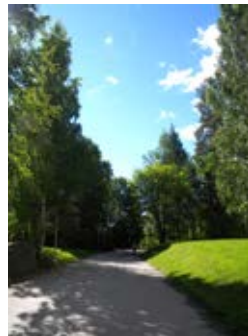
Valtaraittia etelään.



Lindforsinkatua länteen.



Valtaraittia etelään.



Urheilijanpuisto.

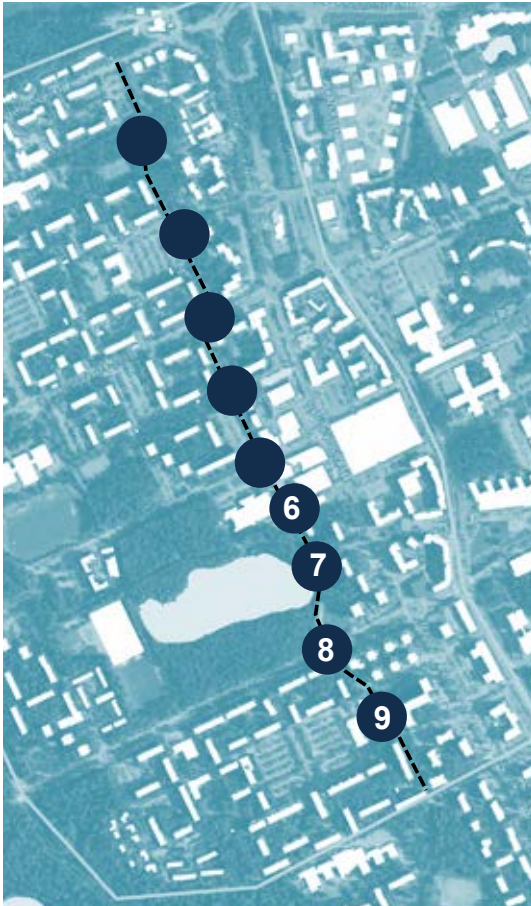


4 Raitti kaupunkirakenteessa



Valtaraittia pohjoiseen Lindforsinkadulta.

5 Lindforsinkatu ja saapuminen keskusta-akselille



Valokuvaus Valtaraitilla



Valtaraittia pohjoiseen, oikealla Hervannan toimintakeskus.



6 Keskusta-akseli



Valtaraitilta kohti Insinöörintakua.



Valtaraitilta etelään.



Valtaraitilta itään.



7 Ahvenisjärvi



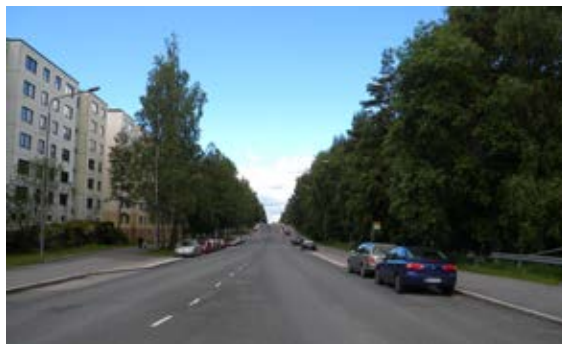
Ahvenispuisto.



Valtaraittia Mikontalolle päin. Oikealla Kisapuiston päiväkot.



Valtaraitti alittaa Teekkarinkadun.



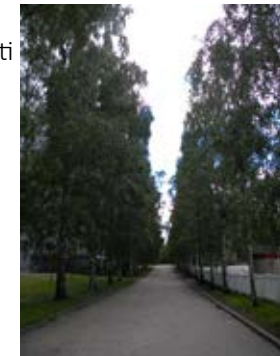
Teekkarinkatua länteen.

8 Teekkarindun alitus



Valtaraittia Teekkarinkadulta pohjoiseen.

9 Mikontalo ja
Kisapuiston päiväkot



Valtaraittia pohjoiseen Kisa-
puiston päiväkodilta.

Liikennetilat

INSINÖÖRINKATU



LINDFORSINKATU



INSINÖÖRINKATU



ORIVEDENKATU JA
INSINÖÖRINKATU



KANJONINKATU



HERVANNAN VALTAVÄYLÄ



HERVANNAN
VALTAVÄYLÄ

