

RAKENNETUN KULTTUURIYMPÄRISTÖN SELVITYS

HERVANNAN ITÄOSA 16.3.2020

Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys

Hervannan itäosa

Tampereen kaupunki
2020

ID-nro: 5047604

Arkkitehdit MY

Selvitystyö: Anni Kauhanen, Tiia Kuisma, Kimmo Ylä-Anttila
Taitto: Anni Kauhanen, Tiia Kuisma

Tilaaaja

Tampereen kaupunki:
Milla Hilli-Lukkarinen, asemakaavoitus

Ohjaus

Pirkanmaan maakuntamuseo:
rakennustutkija Anna Lyyra-Seppänen

Kannen valkokuvat:

Aarno Ruusuvuoren Hervanta-kilpailun voittanut pienoismalli vuodelta 1968 (Kuva kirjasta Hervanta Vuorenpeikkojen maa, Mikko Närhi 1993)

Tampereen teknillisen korkeakoulun Konetalo 1970-luvun alussa (Kuva julkaisusta Tampereen teknillinen korkeakoulu Hervanta, Käyttösuunnitelman tarkistus, perusselvitysvaihe, Arkkitehtitoimisto Toivo Korhonen ym. 1972)

Pohjois-Hervanta ja rakentuva valtavyylä 1970-luvulla (Kuva: Ilkka Kulmala, HTY:n arkisto. Kirjasta Työtä Hervannan hyväksi 40 vuotta - Hervannan tiedotusyhdistys ry 1975-2015, Sirpa Koivu 2016)

Hermia, Tampereen yliopiston Hervannan kampus ja Matrix-tornitalot
(Kuvat: Anni Kauhanen / Arkkitehdit MY)



TAMPERE

ARKKITEHDIT MY

SISÄLTÖ

1. JOHDANTO	4
2. HISTORIA JA RAKENTUMINEN	6
Hervannan aatekilpailu	7
Suunnitteluvaiheet aatekilpailun jälkeen: yleissuunnittelu	11
Ensimmäiset asemakaavat	13
Korkeakoulualueen suunnittelu	15
Hervannan rakentumisen alkuvaiheet	18
Rakentamisen painopiste siirtyy reunoille 1980-luvulla.....	20
Keskusakselin suunnittelu ja rakentaminen	21
Asuin-Hervannan rakentuminen valmiiksi ja itäpuolen kiihdytys 1990-luvun taitteessa	22
Keskustan ja valtavyöhykkeen täydennysrakentaminen.....	24
Täydennysrakentamisen laajenemisen vaiheet 2000-luvulla	25
2010-luku- Pohjois-Hervanta	26
Rakentumisen ominaispiirteitä	27
Yhteenvetomatriisi	30
3. NYKYTILAN TULKINTA JA ARVOTTAMINEN	34
Kompaktikaupungin rakenne	34
Kompaktikaupungin ydin: keskusakseli	36
Kompaktikaupungin kaupunkikuva	38
Viheralueet ja-yhteydet	38
Kompaktikaupungin arviointi: eilen, tänään ja huomenna.....	39
4. LÄHTEET	41
LIITE: Kaupunkikuvallinen dokumentointi.....	43

1. JOHDANTO

Tämä selvitys täydentää vuonna 2017 Länsi-Hervannan ja Hervantakeskuksen alueelta laadittua rakennetun kulttuuriympäristön selvitystä, jonka keskiössä oli erityisesti Hervannan varhaisempien asuinkorttelien eli ns. suurasutokorttelien kaupunkirakenne ja niihin liittyvät laajat pysäköintialueet.

Nyt käsillä olevassa, Itä-Hervantaa koskevassa rakennetun kulttuuriympäristön selvityksessä tarkastellaan Hervannan toista merkittävää osa-aluetta: instituutioiden, oppilaitosten ja työpaikka-alueiden Hervantaa- aluetta, joka yli 50 vuotta sitten alkaneiden kehitysvaiheiden jälkeen on yhä edelleen aktiivisessa rakentamisen ja muutoksen tilassa.



Tarkastelualue merkittynä kartalle ja ilmakuvaan

Siinä missä Länsi-Hervannan rakentaminen käynnistyi nopeasti, painottuen asuntojen ja lähipalveluiden rakentamiseen, Itä-Hervannan rakentuminen on tapahtunut verrattain hitaasti ja sykäyksittäin. Itäpuolen kehittyminen koki ensimmäisen kolauksen heti Hervannan rakentamisen alkuvuosina 70-luvun alussa. Laaja kahden yliopiston kampusalueeksi suunniteltu kokonaisuus menetti puolikkaan, kun Tampereen yliopisto (1966 asti Yhteiskunnallinen Korkeakoulu) teki päätöksen olla muuttamatta Hervantaan ja pysyä kaupunkikeskustassa. Kompaktikaupungin ytimestä lohkesi siten heti alkuun yksi merkittävä pala, jolla oli vaikutus paitsi idän puolen kokonaisrakenteen heikentymiseen, välillisesti myös länsipuolen ja kompaktikaupungin keskusakselin kehittämiseen.



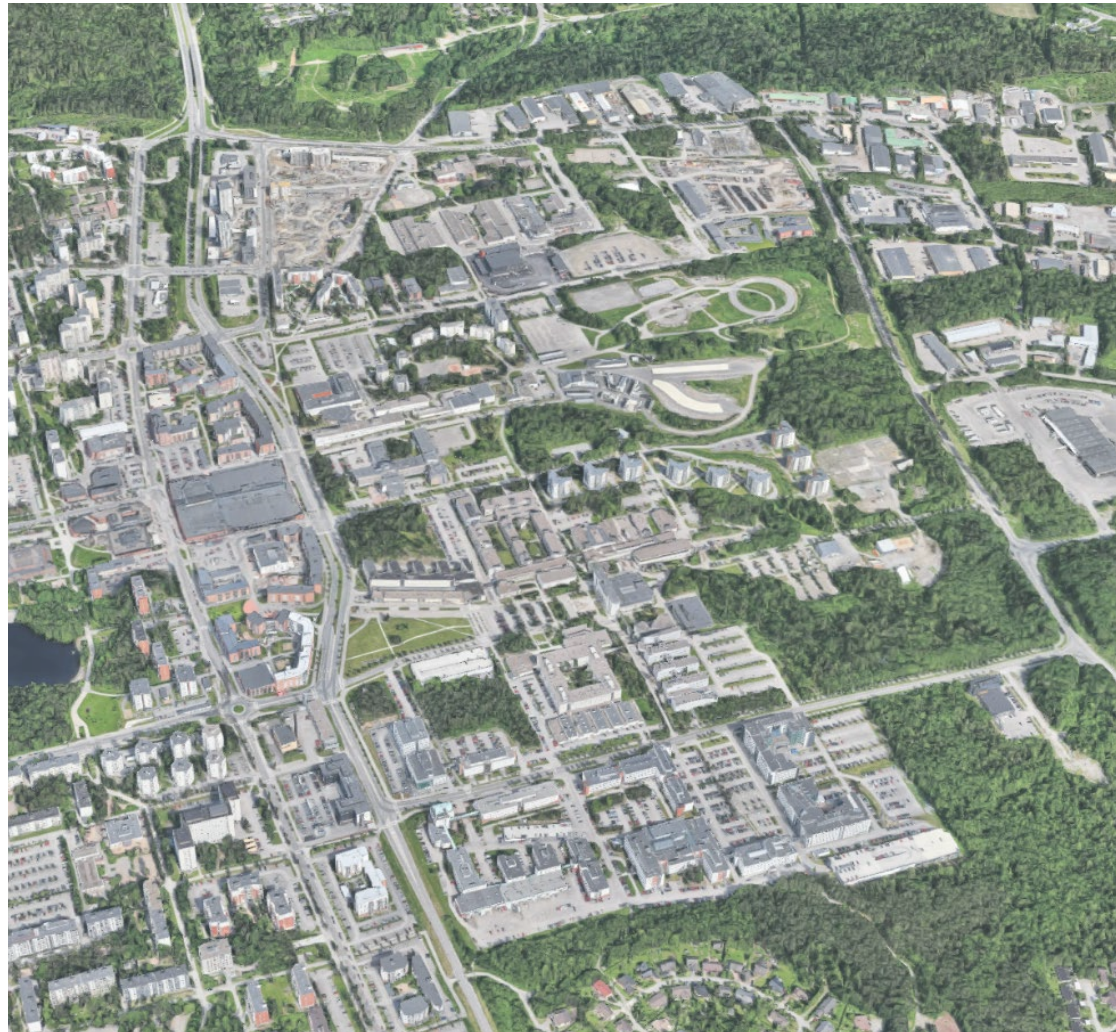
Seuraavina vuosikymmeninä itäpuolella on kiihtynyt lännen etumatkaa kiinni rakentamisessa. Tampereen Teknillinen Korkeakoulu (TTKK)- nykyinen Tampereen Yliopisto (TAU)- on laajentunut usean rakennuksen kompleksiksi, jossa on yli 10 000 tutkijaa tai opettajaa. Tutkimus- ja oppilaitoksia on vuosikymmenien aikana rakennettu lisäksi VTT:n tutkimuslaitos, Poliisikoulu sekä Tredun ammattiopisto. Hervannan itäpuoli on alusta asti ollut myös työpaikkojen alue. Ensimmäisenä pohjoisosaan rakennettu Postipankin kirjauskeskus on jo purettu 2010-luvun alussa, mutta korkeakoulualueen eteläpuolelle rakennettu Teknologikeskus Hermia jatkaa 1980-luvulta alkanutta laajenemista tulevana vuosina itään kääntyvän ratikkareitin varrella. Viimeisenä kehitysvaiheena idässä on ollut Postipankin tontin ja Hervannan valtavyölin varren asuinrakentaminen, joka sekin tulee edelleen lähivuosien aikana jatkumaan.

Itä-Hervannassa on tapahtumassa samanlainen "valmiiksi" rakentuminen kuin Länsi-Hervannassa on tapahtunut jo aiemmin. Pelkästään laajentumisesta on siirrytty vanhaa rakennetta muokkaavaan täydennysrakentamiseen. Länsi-Hervantaa leimaa valmiiden asuinalueiden suhteellisen vakaaseen pysyvyyteen liittyvä tietynlainen staattisuus. Itä-Hervannassa sitä vastoin on kaksikin ominaisuutta, jotka ennustavat aktiivisia muutoksia tulevana vuosina. Ensinnäkin, siinä missä lännen maanomistus on jakautunut useille taloyhtiöille, jotka ovat hitaita muuttamaan, itäpuolen omistus on jakautunut muutaman ison julkisen toimijan alueeseen.

Niin oppilaitosten, tutkimuslaitosten kuin työpaikkojenkin osalta yhteiskunnan rakennemuutokset heijastuvat myös rakennettuun ympäristöön nopeammin. Toiseksi, Itä-Hervanta on rakentunut valmiiksi vain länsireunaltaan. Itäreunalla Hervannantien varsi on vielä hyvin harvaan rakennettu. Samanaikaisesti, jos tarkastelutasoa laajentaa pykälän kauemmaksi, Ruskon alue on kehittynyt nopeaa vauhtia. Hervanta-Rusko -kaupunginosayhdistelmän keskiössä on juuri Itä-Hervannan alue.

Tämän selvitystyön tarkoituksena on tuottaa taustatietoa Itä-Hervannan alueen kaupunkirakenteen tulevan kehittämisen ja täydennysrakentamisen arviointiin. Tarkastelualueena on koko Itä-Hervannan aluerajauksen mukainen alue, jonka sisällä lisäksi erityisenä painopistealueena on Hervannan valtavyhlään ja Hervantakeskukseen liittyvät alueet. Näillä keskustaan liittyvillä alueilla on merkittävä täydennysrakentamiseen liittyvä muutospotentiaali, jolla on vaikutus koko kaupunginosan laadulliseen kehittämiseen.

Selvityksessä kuvataan miten Itä-Hervannan kaupunkirakenne on kehittynyt ja mitkä ovat sen rakennetun ympäristön kaupunkikuvalliset ominaisuudet ja arvot sekä millainen on rakennetun ympäristön muutoskestävyys.



Viistoilmakuva Itä-Hervannasta

2. HISTORIA JA RAKENTUMINEN

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

Hervanta on suomalaisten kaupunkien kasvamiseen ja kasvun hallintaan liittyvän lähiösuunnittelun ja -rakentamisen tuotos. Kaupunkien hajakeskitetty 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.

1950- ja 60-luvulla suunnitellut ja toteutetut lähiöt olivat rakentuneet melko pienimittakaavaisina. Rakennukset olivat sijoiteltu usein melko väljästi ja myös alueiden palvelut olivat melko vähäisiä. Tämän toteutustavan tilalle suunnittelijakunta esitti 60-luvun lopulla kaupunkimaisempaa lähestymistapaa, kompaktikaupunkimallia. Tiiviimmällä ja tehokkaamalla rakentamisella ajateltiin olevan myös sosio-kulttuurinen seuraus ja lähiöistä syntyvän aktiivisempia ja monitoimintaisempia kaupunkiympäristöjä. Liikennesuunnittelija Pentti Muroleen metsälähiöiden yksinäisyyden kritiikistä muodostui ajan henkeä kuvaava slogan: ”kompaktikaupunki on kontaktikaupunki”. (Pentti Murole 1967).

Hervanta on yksi kompaktikaupunki-ajattelun merkittävistä esimerkkitapauksista ja varhaisista manifestaatioista suomalaisessa lähiörakentamisessa. Vastaavia samaan aikaan suunniteltuja kohteita ovat mm. Vantaalla Koivukylä ja Espoossa Matinkylän ja Olarin alueet sekä Turussa Varissuo.

Hervannan suunnittelu perustuu vuonna 1967 järjestettyyn aatekilpailuun, jonka voitti prof. Aarno Ruusuvuoren työryhmän kilpailuehdotus. Kilpailuehdotuksessa Ruusuvuori sijoitti uuden kaupunginosan keskuksen kaupungin omista yleissuunnitelmista poiketen paljon aiottua etelämmäs Hervannan kallioiselle metsäylängölle. Ehdotukseen sisältyi samanaikaisesti sekä idealistinen kompaktikaupungin ajatus yliopisto-kaupunginosan elävästä ja monitoimintaisesta keskustasta että pragmaattinen ratkaisu laajennettavissa olevasta asuin- ja yliopistokorttelien kokonaisrakenteesta. Kokonaisuus oli sijoitettu selkeästi rajattuun neliömäiseen rakenteeseen, joka oli kytketty nopeilla yhteyksillä liikenneverkon pääsuuntiin, keskusta ja kehäteille. (Arkitehtuurikilpailuja 9/1968)

Vaikkei Ruusuvuoren ja Tampereen kaupungin yhteistyö jatkunut kilpailutyön jälkeen, ja vaikka Ruusuvuori kritisoi kaupungin toimesta jatkunutta suunnittelua, on kilpailutyössä esitetty kaupunkisuunnitelman perusrakenne laajassa mittakaavassa kuitenkin selvästi luettavissa nykyisestä kaupunginosaan toteutuneesta kaupunkirakenteesta: valtavyäly sijaistaa kaupunginosaan ytimessä, itä- ja länsipuoli ovat toi-

minnallisesti 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 toteutetussa jatkosuunnittelussa ja asemakaavatyössä sekä sen myötä toteutuneissa rakennushankkeissa tämän perusrakenteen sisällä on tapahtunut eri vaiheissa asteittaisia muutoksia - ja tapahtuu yhä edelleen. Lähtökohtaisesti Hervannan kaupunkirakenteen muodostumisen alkujuuret ovat kuitenkin 60-luvun lopulla järjestetyn aatekilpailun voittajatyöhön sisältyneissä ajatuksissa ja ominaisuuksissa. Kaikkine muutoksineenkin Hervanta on suomalaisen kompaktikaupunki-tyyppisen erillislähiön, ”tytärkaupungin”, melko selkeäpiirteinen esimerkkitapaus.

Selvityksen tulkintaosuudessa kaupunginosaan kehitystä peilataan tähän voittajatyössä esitettyyn suunnittelumalliin ja tarkastellaan miten rakentuminen on edennyt käytännön suunnittelutyön vaikutuksen myötä. Kompaktikaupunkimalliin itsessään ja sen toteutuneisiin esimerkkeihin on vuosikymmenten aikana esitetty kritiikkiä ja tehty myös suunnittelun ja toteutuksen korjausliikkeitä, niin Hervannassakin. Myös nämä vaiheet pyritään huomiomaan kattavasti ja arvioimaan niiden merkitystä sekä onnistumisia kaupunginosaan kehityksessä.

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 vaihtoehtoisiin kasvusuuntiin kuten Aitolahteen verrattuna huomattavasti lähempänä Tampereen keskustaa.

Hervannan suunnittelun erityispiirteinä oli myös yliopistojen sijoittamiskysymys. Kaupunki neuvotteli valtion kanssa teknillisen korkeakoulun kampuksen sijoittamisesta, ja myös 60-luvun alussa Tampereelle siirtyneen Yhteiskunnallisen Korkeakoulun (vuodesta 1966 alkaen Tampereen yliopisto) siirtymisestä Hervantaan.

1966 laaditussa Hervannan yleissuunnitelmas-
sa hahmoteltiin Korkinmäen, Turtolan, Viialan ja Kaukajärven kaupunginosien kaakkoispuolelle useamman kaupunginosan rypästä, niiden



Ilmakuva Hervannasta vuodelta 1966. Keltaisella rajattu tämän selvityksen tarkastelualue.

aluekeskusta sekä yliopistojen kampusalueen sijoituspaikkaa. Suunnitelmassa hahmoteltu aluekeskus sijoittui siinä huomattavasti nykyistä Hervannan keskustaa pohjoisemmaksi Lukonmäen tienoille.

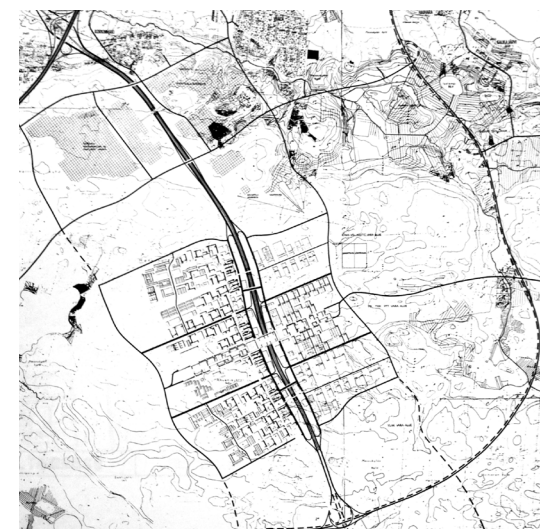


1967 julkistetussa kilpailuohjelmassa keskeisenä tavoitteena oli uuden aluekeskuksen sijainnin ratkaiseminen sekä korkeakoulujen ja asuntoalueiden sijoittumisen ratkaiseminen suhteessa aluekeskukseen. Mitoitustavoitteena oli sijoittaa aluekeskuksen ja korkeakoulujen alueelle n. 24 000 asukasta ja koko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

Kaupungin laatimissa luonnoksissa ratkaisumallina oli useamman erillisen asuntoalueen, pääkeskuksen ja korkeakoulualueen muodostama kokonaisuus. Malli noudatteli vallalla ollutta asuinlähiöiden solumaista hajakeskitysperiaa-

tetta. Myös yliopistokampuksien suunnittelussa oli suosiossa laajojen omien aluekokonaisuuksien suunnittelu kaupunkikeskustasta irrallisina yksikköinä. Tässä Tampereella ja muuallakin Suomessa (mm. Oulu ja Lappeenranta) seurattiin laajojen kampuskaupunginosien suunnittelun valtavirtaa, joka levisi 1960-luvulla useimmissa Länsi-Euroopan maissa.

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 enemmän



Kuvassa yllä: Hervannan arkkitehtikilpailun voittaneessa ehdotuksessa uusi kaupunginosan keskus sijoitettiin olevasta rakenteesta erilleen, kompaktiksi ”yliopistokaupungiksi”.

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

etelään. Koko kaupunginosa sijoittui erillisenä satelliittina muusta rakenteesta irralleen, ja Hervannan kanjonin alue jätettiin laajaksi rakentamattomaksi vyöhykkeeksi. (Arvostelupöytäkirja 1968, s.6 ja Närhi 1993, s.40)

Ehdotuksessa manifestoitui 60-luvun jälkipuolella vahvasti vaikuttanut kompaktikaupunkiajattelu ja kokonaisuudessa oli nähtävissä myös varhaisemman funktionalistisen nauhakaupunkiajattelun piirteitä. Hervanta esitettiin kompaktina erillisyyksikkönä, jossa toiminnot oli eritelty omille alueilleen (asuminen, kampukset ja tuotanto sekä liikenne), ja kokonaisrakenteelle oli hahmoteltu mahdollisuus jatkaa nauhamaisena rakenteena etelän suuntaan.

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

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 liikennesuunnitteluhanteiden mukaisesti kävely- ja moottoriajoneuvoliikenne eri tasolle. Ruusuvuoren työryhmän ehdotuksessa tämä aktiivinen kävelymiljöö muodostui sekä itä-länsi-suuntaiselle keskusakselille että etelä-pohjoisuuntaiselle kävelykadulle, jota kilpailuehdotuksen selostuksessa nimitettiin Kööpenhaminalaisen esimerkin mukaisesti ”Strögetiksi” (nykyinen Valtaraitti).

Ehdotuksen perusrakenteena oli ”toiminta-alueiden” ryhmittäminen alemmalle tasolle sijoittuvan moottorikadun molemmin 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, kansalaisopis-



Ruusuvuoren Hervanta-kilpailun voittanut aluesuunnitelma.

to, sosiaalihuolto, kirkko, järjestötilat sekä kannen päälle tavaratalo. Idän puolelle sijoittuivat kampusalueiden yhteistilat: mm. juhlasali, ravintola ja kahvila, kirjasto, tietokonekeskus ja ylioppilaskunnat.

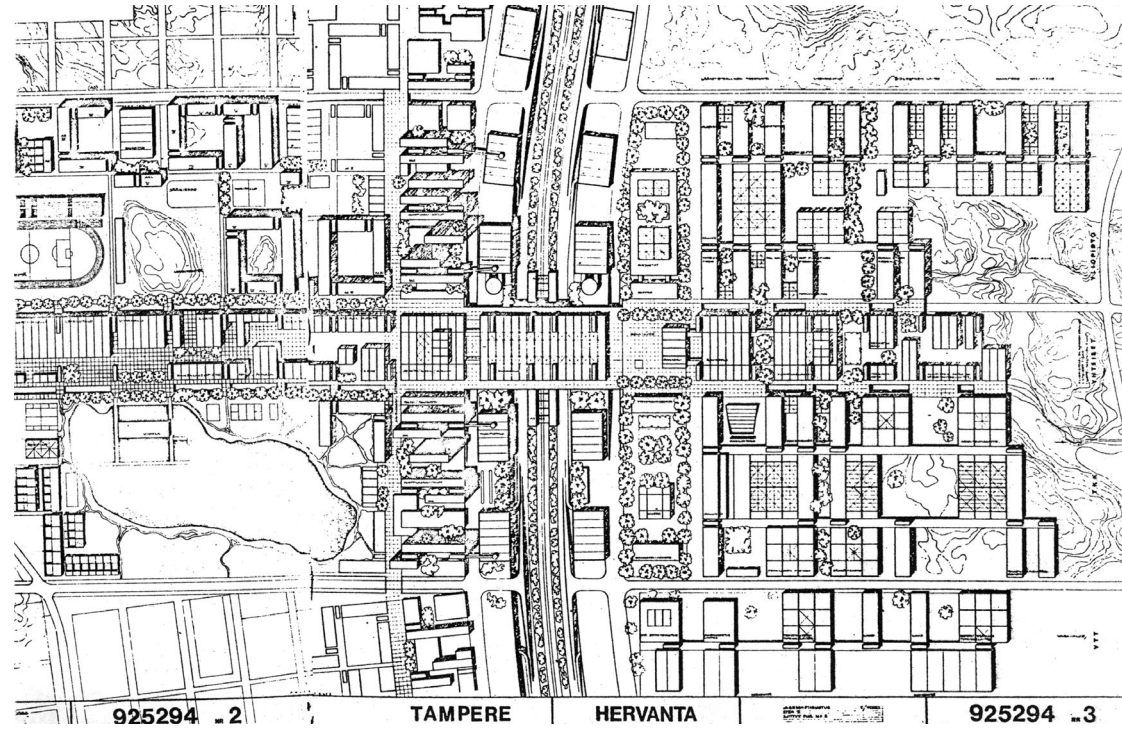
Idän puolella kampusalue jakautui pohjoisesta etelään yliopiston, yhteistilojen, korkeakoulun ja VTT:n vyöhykkeisiin. Moottorikadun varteen sijoittuivat monikerroksiset pysäköintitalot.

Teollisuusalue, kuten myös kilpailussa ratkaistavana ollut sairaala-alue oli ehdotuksessa sijoitettu erillisinä alueina lähemmäs kaupunkikeskustaa (yllä olevalla kartalla kuvan ulkopuolelle).

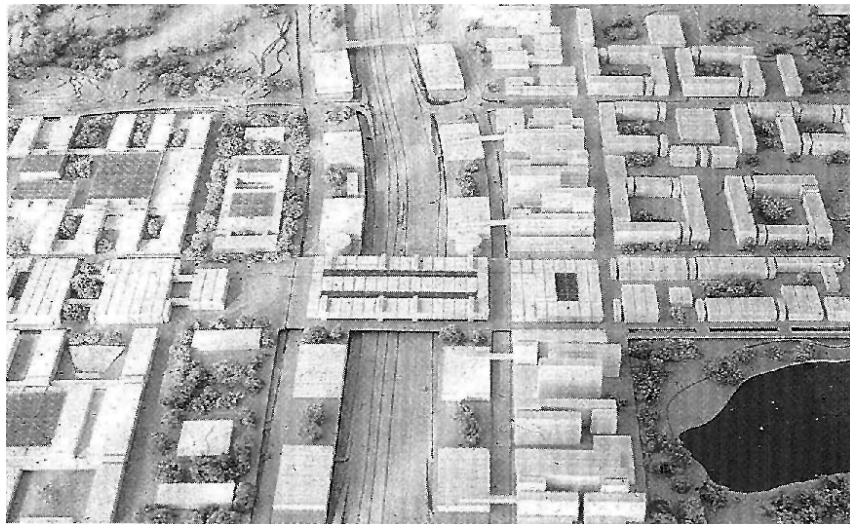
Länsipuolinen asuntoalue jakaantui länteen suuntautuviin karkeisiin sormimaisiin vyöhykkeisiin, joissa viheralueet työntyivät eri tavoin laajempien korttelialueiden väleihin. Sormien päissä korttelialueet päättyivät matalatehoisempiin

rivitaloalueisiin. Laajan keskiosan muodostivat umpinaiset tai puoliavoimet, neliömäiset ”suurasuntokorttelit”, joiden rakennuskorkeus oli 4-5 kerrosta. ”Ströget”-tyylisen kävelyakselin ja kokoojakadun väliin sijoituivat selkeästi korkeammat opiskelija-asuntojen kerrostalot ja niiden katutasossa liiketilat. Suurkortteleiden sisällä kävelyreittien varrelle sijoituivat lisäksi lähialvelut, kuten perus- ja alakoulut, lastentarhat sekä huolto- ja paikallismyymälärakennukset.

Liikenteellisesti merkittävin piirre ehdotuksessa oli juuri kävelyn ja moottoriliikenteen erottaminen. Ehdotuksessa merkittävimmät kävelyalueet olivat sijoitettu eri korkeustasolle suhteessa moottoriajoneuvoliikenteeseen. Ja lisäksi korttelirakenteissa oli ulkosyöttöinen katuverkko, joka mahdollisti laajoja autottomia kortteli- ja viheralueita. Normaalin linja-autoliikenteen lisäksi ehdotukseen sisältyi ajatus nopeasta joukkoliikenteestä keskusakselin asemalle busijunalla tai vastaavalla suurikapasiteetisella välineellä.



Aarno Ruusuvuoren voittanut kilpailuehdotus 1968. Hervannan keskeisten osien asemapiirros, pienoismalli ja perspektiivipiirros.



SUUNNITTELUVAIHEET AATEKILPAILUN JÄLKEEN: YLEISSUUNNITTELU

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

Yksityiskohtaisemman asemakaavoituksen kanssa samaan aikaan työstettiin eräänlaista jatkuvasti tarkentuvaa yleissuunnitelmaa alueen kokonaisrakenteesta (1972, 1973, 1975) sekä valtion toimesta Teknillisen korkeakoulun alueen käyttösuunnitelmaa (1973). Aatekilpailun jälkeen jatkokehitetyssä alueen yleissuunnitelmassa on nähtävissä sekä selkeitä yhtymäkohtia että myös eroavaisuuksia kilpailun voittajatyöhön nähden.

Kilpailun 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 kilpailussa ehdotettuun paikkaan Hervannan ylämaille, ja pääkatuverkko noudatteli kilpailuehdotuksen rakennetta. Myös maankäytön päävyöhykkeet ja rakenteen peruselementit sijoittuivat alueelle kilpailuehdotuksen mukaisesti (kampusalue idässä, asumisen vyöhykkeet lännessä, poikittainen keskusakseli ja pitkittäi-

nen kävelyakseli). Näiden pääelementtien sisällä ja niiden rajauksissa sen sijaan oli löydettävissä monenlaista poikkeavuutta.

Merkittävin poikkeama kilpailun ja yleissuunnitelman välillä länsipuolella oli asumisen peruskortteleiden eli ”suurasuntokortteleiden” järjestymisessä. Vaikka kilpailuehdotus tähtäsi tehokkaaseen kompakтикаupunkiin, sen rakenne tiiviin keskustan ulkopuolella pieneni mitta-kaavaltaan 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.

Samoin itäpuolella korttelien kokonaisrakenne esitettiin kilpailua laajempaan aluevarauksena siitähän huolimatta, että Tampereen yliopisto oli jo vuonna 1971 perunut sijoittumisensa alueelle. Kilpailuehdotuksen kampusalue on huomattavan kompakti keskusakselin ääreen tiivistyvä kokonaisuus, jonka ulkopuoliset alueet on esitetty vain viitteellisesti suunniteltuina laajenusvarauksina. Yleissuunnitelmassa puolestaan esitetään huomattavan laaja aluevaraus ”korkeakoulu-tms. alueelle”. Ratkaisu oli sekä joustava että heijasteli kaupungin näköalaton suunnittelun tilannetta, jossa korkeakoulualueen suunnittelu oli valtion käsissä. Itä-Hervannan osalta yleissuunnitelmassa on esitetty vain kaksi muuta tarkempaa maankäytön aluetta alueen pohjoisosassa: varaus Postipankin toiminnoille

sekä koillisosan teollisuusalue, johon oli tarkoitus sijoittaa myös yhdyskuntateknisiä toimintoja. Kontrasti Länsi-Hervannan asuinalueiden tarkempaan suunnittelutasoon on huomattava.

Keskusakseli on yleissuunnitelmassa esitetty kilpailutyön tapaan Hervannan valtavyölyän ylittävänä rakenteena ja valtavyölyä osittain maastoon upotettuna liikenneväylänä, jonka varteen on osoitettu mittavat pysäköintiratkaisut. Tästä eritasoratkaisusta luovuttiin myöhemmissä suunnitteluvaiheissa. Alueen topografia ei tukenut ratkaisua kuin osittain (pohjoisosassa, jossa eritasoratkaisu toteutui) ja kokonaisratkaisu olisi tullut kalliiksi. Myös korkeakoulun suunnittelussa kampusen keskus sijoitettiin keskusakselia etelämmäksi, mikä heikensi keskusakselin rakentamisen mahdollisuuksia. Visonäärinen liikenne- ja keskustaratkaisu muokkaantui pragmaattisemmaksi.



Itä-Hervannan alue voittaneessa kilpailuehdotuksessa 1968.

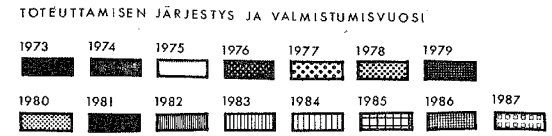
Keskusakselin lisäksi, itäpuolella oli kampusalueen keskeisiä toimintoja osoitettu myös valtavyälän suuntaiselle paralleeliakselille. Tämä oli samankaltainen ratkaisu kuin länsipuolelle sijoitettu aktiivinen kävelykatu, ”Ströget”. Idän puolella tälle akselille ehdotettiin sijoittuvan mm. museo ja kirjasto. Yleissuunnitelmassa tämä ajatus on edelleen nähtävillä. Lisäksi alueen keskiosaan on sijoitettu pohjois-eteläsuuntainen, koko alueen halkova ja aukoiden rytmittävä kävelyakseli. Myös nämä ajatukset hiipuivat suunnittelun tulevissa vaiheissa pikkuhiljaa ja katosivat lopulta kokonaan.

Hervannan yksityiskohtaisemmissa, alueen rakentumista ohjaavissa asemakaavoissa, jotka valmistuivat 1970-luvun alkuvuosina, konkretisoitui myös merkittäviä alueen tulevaan ilmeeseen vaikuttavia päätöksiä. Kilpailuehdotuksessa oli Länsi-Hervannassa osoitettu korkeaa rakentamista valtavyälän varteen ja suurasun-

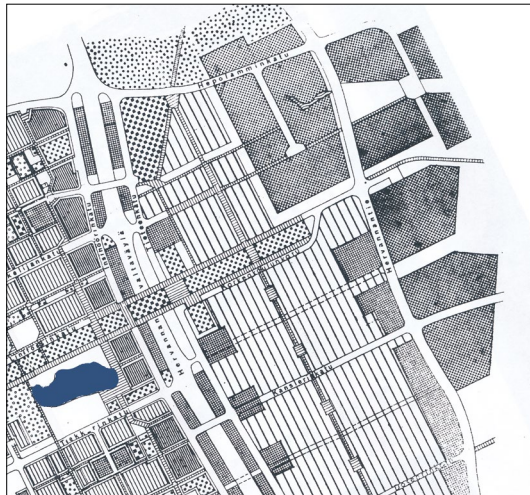
tokortteihin melko maltillista 4-5 kerroksen korkuista kerrostalorakentamista. Rakennusliikkeiden painostuksesta suurasuntokortteleiden kerroslukuja kasvatettiin.

Näiden suurasuntokortteleiden tehokkuus, lukumäärä ja toteutustapa vaikuttavat olennaisesti Hervannan yleisilmeeseen. Ne muodostavat Hervannan asuinalueesta leijonanosan ja ovat kaupunkikuvallisesti merkittävä tekijä. Tämä monotoninen kaupunkikuva on myös yksi keskeisimmistä kritiikin aiheista, jota Hervantaa kohtaan heti alkuvuosina esitettiin.

Itäpuolella yleissuunnitelma ja asemakaavat olivat luonteeltaan selvästi länsipuolen suunnitelmia viitteellisempiä kaupunkirakenteen yksityiskohtien suhteen. Osin syynä oli epätietoisuus idän puolen toiminnoista, osin se, että korkeakoulun aluetta suunniteltiin valtion toimesta.



Tampereen kaupungin 1970-luvun vaihteessa laatima suunnitelma yleissuunnitelman toteuttamisjärjestyksestä



Hervannan yleissuunnitelmakartta 1975 ja sen väritetty tulkinta 2020.



- PIENTALOT
- KERROSTALOT
- ASUNTO-JA LIIKETALOT
- LIIKETALOT
- YLEINEN RAKENNUS
- KORKEAKOULU - tms.alue
- TEOLLISUUSALUE
- AUTOHUOLTO, PAIKOITUS
- URHEILUALUE
- PUISTOALUE

ENSIMMÄISET ASEMAKAAVAT

Ensimmäiset asemakaavaluonnokset Hervantaan valmistuivat 1970-luvun alkuvuosina, erikseen itäpuolen korkeakoulualueelle ja lännen asuntoalueille. Asemakaavoitus oli alueellisesti melko kattavaa vuosina 1970-75, ja koski lähes kaikkia Länsi- ja Itä-Hervannan keskeisiä alueita.

Itäpuolen ja samalla koko Hervannan ensimmäinen asemakaava (n:o 3306) vuodelta 1970 koski korkeakoulun aluetta ja käsitti sekä keskusakselin että sen eteläpuolisen alueen. Varsin yleispiirteisesti määriteltyyn ja joustavaan kaavaan varattiin yli 200 000 m² rakennusoikeutta tuleviin rakennushankkeisiin seuraavan 20 vuoden ajalle. Valtion tilaaman korkeakoulusuunnittelun perusteella ryhdyttiin ensimmäiseen rakennushankkeeseen. Tampereen teknillisen korkeakoulun ensimmäinen rakennus, Konetalo, valmistui vuonna 1973.

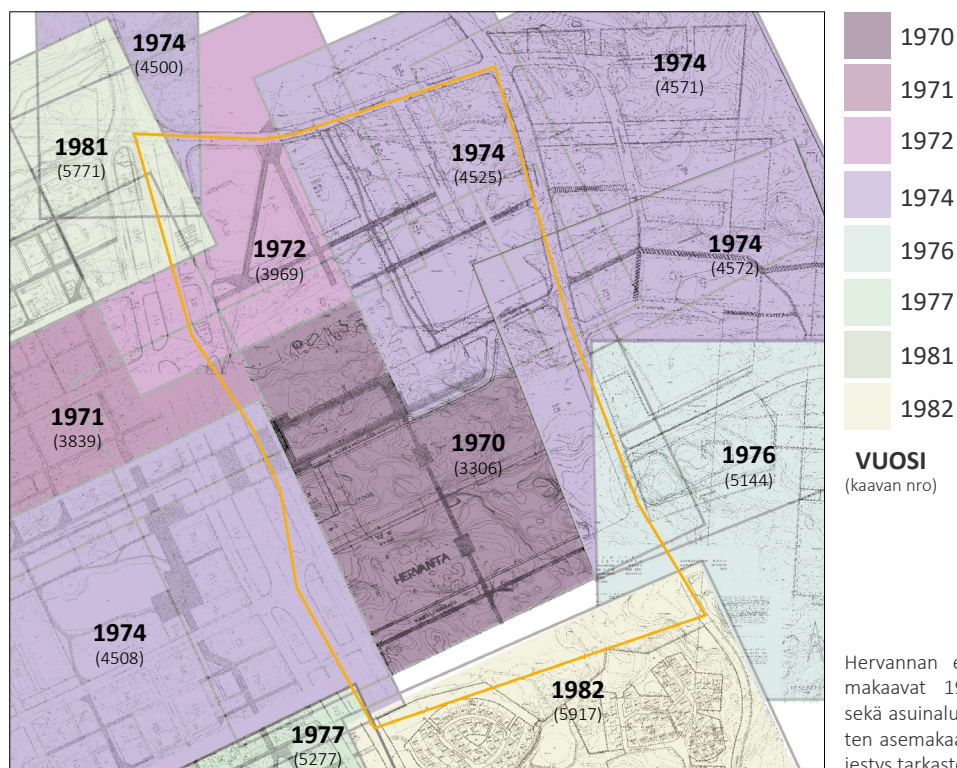
Itäpuolen muut keskeiset alueet kaavoitettiin nopeassa tahdissa tämän jälkeen. Vuonna 1972 alueen pohjoisreunaan laadittiin asemakaava (n:o 3969), joka sisälsi sekä Postipankin kirjauskeskuksen että ammattioppilaitosten sijainnit. Vuonna 1974 valmistui tästä alueesta itään jatkuvan teollisuusalueen asemakaava (n:o 4525).

Kaikkien näiden kolmen asemakaavan silmiinpistävä ominaisuus on niiden epämääräisyys - tai positiivisesti ilmaistuna joustavuus. Asemakaavoihin on merkitty vain välittömästi tiedossa olevat hankkeet, ja keskeiset yliopistolle ja korkeakoululle varatut alueet on jätetty kaupunkirakenteeltaan varsin avoimiksi, kuten

yleissuunnitelmassakin. Kaavoituksen valmistumisen aikaan korkeakoulualueen suunnittelua laadittiin valtion tilaamana ja Arkkitehtitoimisto Toivo Korhosen johtamana konsulttityönä.

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

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 tässä kaavassa edelleen valtavyöhykseen ylittävänä kansirakenteena, tosin nyt täsmennyneenä, sisältäen kaksi nelikerroksista liikerakennusta.

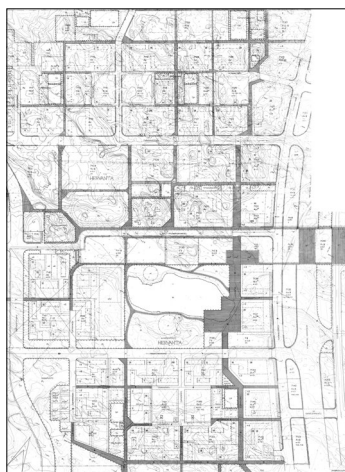


Näiden 1970-luvun alkupuolen asemakaavojen myötä Hervannan keskeisten osien kaupunkirakenne Länsi-Hervannassa tuli vahvistettua etenkin asuinkorttelien osalta likimain sellaiseksi kuin se on nykyään. Asemakaava vahvisti myös alueen yksityiskohtaisemman korttelirakenteen sekä tulevien lähivuosien rakentamistavan.

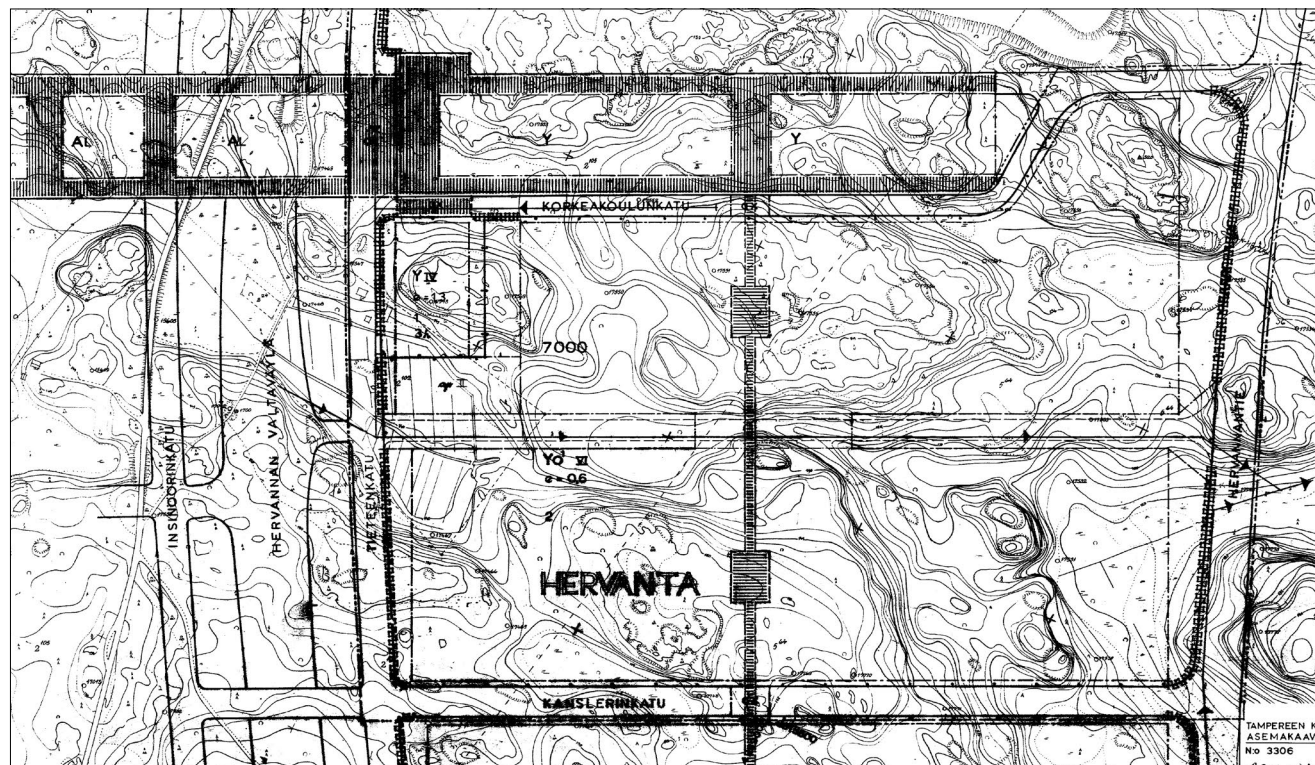
Kaikki näissä varhaisissa asemakaavoissa esityt ajatukset ja lähtökohdat eivät kuitenkaan edenneet toteutukseen asti. Keskusakselin kansiajattelu hylättiin pian kaavan valmistumisen jälkeisinä vuosina. Valtaväylän suuntaisen se-

kundäärirakenteen toteutumien jäi myös vähintäänkin puolitiehen. Länsipuolella Insinöörinkadun ja Valtaraitin väliin sijoittuvan tornitalojen ja liiketilojen korttelisto, jonka tarkoituksena oli muodostaa perusta Valtaraitin Ströget-henkiselle kävelykatu-elämälle, jäi toteutukseltaan torsoksi. 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.

Itäpuolella puolestaan keskusakselin ja paralleeliakselin risteyskohtaan suunniteltu monitoimintainen puistomainen kokonaisuus, kulttuuri- ja vapaa-aika-akseli (johon kilpailussa oli sijoitettu juhla-aukio, juhlasali, ravintola, kahvila, kirjastot, tietokonekeskus, museo, hallintorakennus, ylioppilaskuntien tilat ja ulkoauditorio) ei selviytynyt alkuvuosia pidemmälle edes suunnittelun tasolla. Korkeakoulun keskeiset toiminnot sijoitettiin valtion korkeakouluselityksessä kauemmas etelään, irti keskusakselistasta.



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

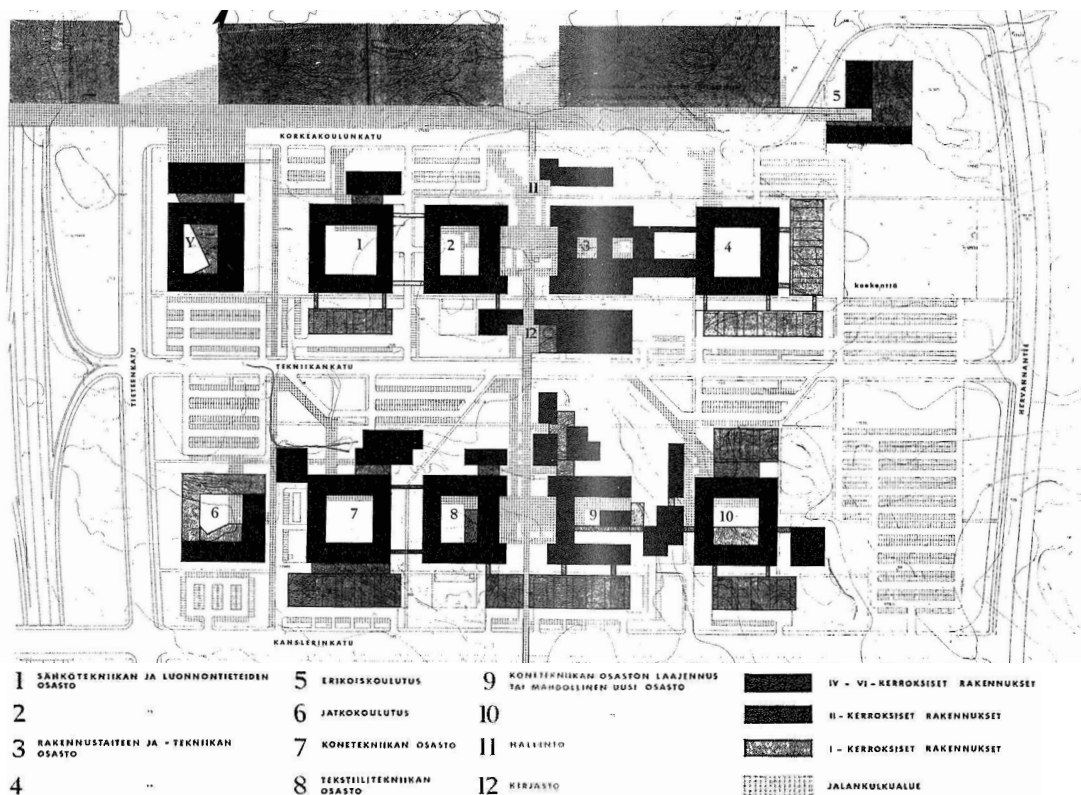


KORKEAKOULUALUEEN SUUNNITTELU

Tampereen kaupungin asemakaavaosastolla aloitettiin korkeakoulun alueen käyttösuunnitelman laatiminen melko pian aatekilpailun jälkeen. Korkeakoulualueen ensimmäisen rakennuksen, koneinsinööriosaston suunnittelu käynnistettiin myös jo vuonna 1968. Suunnitelmat laati Harry W. Schrek. Käyttösuunnitelma valmistui vuonna 1969, ja sen perusteella laadittiin alueen ensimmäinen asemakaava vuonna 1970. Koneinsinööriosaston rakennustyöt käynnistettiin pian tämän jälkeen.

Rakennustöiden ollessa valmistumisvaiheessa opetusministeriö ja rakennushallitus käynnistivät uuden suunnittelutyön, jossa korkeakoulun alueen suunnitelmat uudelleenarvioitiin. Työhön valittiin Arkkitehtitoimisto Toivo Korhosen johtama konsulttiryhmä vuonna 1972.

Korkeakoulutyöryhmän suunnittelutyö painottui vahvasti korkeakoulukompleksin rakennustyyppin sekä rakennus- ja asennusjärjestelmien selvittämiseen. Tässä lajissa rakennus- ja tilajärjestelmien inventointi onkin lajissaan varsin ansiokas. Siinä käydään systemaattisesti tyyppitellen läpi erilaisia länsi-eurooppalaisia kampusalueiden rakennustyyppejä. Siten maankäytönkin osalta kauptypologioiden pohdinnassa keskiössä olivat korkeakoulualueen sisäiset maankäytön ja järjestäytymisen kysymykset, ja kytkeytymistä Hervannan muuhun kaupunkirakenteeseen käsiteltiin huomattavan vähän. Toivo Korhosen työryhmä esitti 7 maankäytöllistä ratkaisumallia tammikuussa 1973. Näistä Rakennushallitus valitsi kaksi ehdotusta (n:o 3 ja n:o 6) jatkotyökentelyn pohjaksi. (Ark. tsto Toivo Korhonen: Käyttösuunnitelmaehdotukset, 1973, s. 15-16)



Tampereen kaupungin asemakaavaosaston laatima käyttösuunnitelma Tampereen teknillisen korkeakoulun kampusalueelle 1969
Kuva: Tampereen Teknillinen Korkeakoulu Hervanta - Käyttösuunnitelman tarkistus - Käyttösuunnitelmaehdotukset, 1973

Eri maankäyttövaihtoehtoissa oli huomattavia eroja siinä miten ne kytkeytyivät koko kaupunginosan keskusakseliin. Pääsääntöisesti kytkentä oli kuitenkin heikko. Ainoastaan yhdessä vaihtoehdossa seitsemästä kampusalueen keskeisiä yhteisrakennuksia (esim. hallinto tai kirjasto) - tai ylipäätään mitään korkeakoulun rakennuksia - oli sijoitettu Hervannan keskusakselille. Keskusakselin toissijaisuus kampusalueen suunnittelussa on konkreettisesti nähtävissä myös suunnitteluaineiston illustraatioissa, joissa keskusakseli on lopulta rajattu kampusalueen kuvista pois.



Konetalo valmistui vuonna 1973 ensimmäisenä TTK:n rakennuksista. Kuva: TTY:n arkisto / yle.fi

Luonnollisesti myös rakentumassa ollut Konein-
sinoöriosasto muodosti suunnittelulle konkreet-
tisen kiinnepohjan, joka ajoi kokonaisratkaisua
melko eteläiseen sijaintiin.

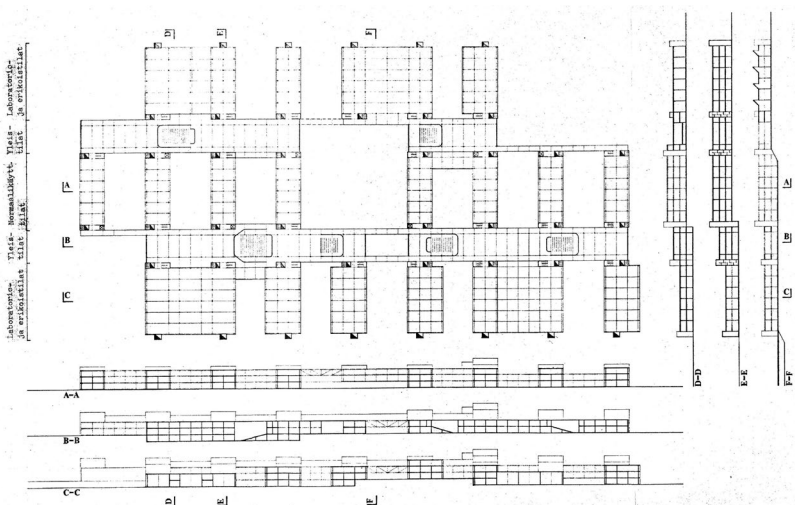
Nykyinen toteutunut kampusalue on raken-
tunut usean eri vuosikymmenen aikana, eikä
siten noudattele nykyiseltä kokonaisrakenteel-
taan täysin 1970-luvulla laaditun käyttösuunni-
telman malleja. Perusratkaisu on kuitenkin moni-
lta osin Korhosen työryhmän jatkokehittämän
malli 3B:n mukainen. Siinä korkeakoulun hallin-
to- ja kirjastokompleksi on sijoitettu kampusalu-
een sisäisen, pitkän keskusaukion itäpäähen ja
eri laitosten rakennukset kahteen riviin tämän
keskusaukion molemmin puolin. Ratkaisu on
juhlallisen asetelmallinen, mutta aatekilpailun
kompaktin kontaktikaupungin rakentamisen
näkökulmasta keskeiset toiminnot on sijoitettu
täysin kaupunginosan suunnittelua ohjannei-
den suunnitteluperiaatteiden vastaisesti kauas
muista keskustatoiminnoista.

Korhosen vetämän työryhmän työskentelyn tu-
loksena korkeakoulurakennusten tyyppi vaihtui.
Ensimmäisenä rakentunut Konetalo jäi ainoaksi
"molekylääri"-tyyppiseksi, yhden sisäpuhan
ympäriille umpikorttelimaisesti rakentuneeksi
rakennukseksi. Käyttösuunnitelman myötä korkeakoulurakennusten toiminnalliseksi tyyppiä valikoitui "nauhatyyppi", joka oli myös vallitseva tyyppi kansainvälisistä yliopistorakennuksista tehdyssä inventoinnissa (21 kampusta 48:sta). Siinä rakennusten ytimessä kulkee niitä yhdistävä nauhamainen yhteistilavyöhyke, jossa kaksoiskäytävän keskellä sijaitsevat mm. luentosalit. Laitosten tilat puolestaan sijoittuvat "paviljonkimallin" mukaisesti nauharakenteeseen nähden poikkisuuntaisesti kampamaisena rakenteena. Työryhmän suunnittelussa tärkeänä näkökulmana korostui rakenteen laajenemisen tarkastelu. Valitussa mallissa laajeneminen esitettiin tapahtuvan lineaarisesti; makrotasolla nauhan suuntaisesti ja mikrotasolla poikkisuuntaisesti. Ensimmäisinä toteutuneet Sähkötalo

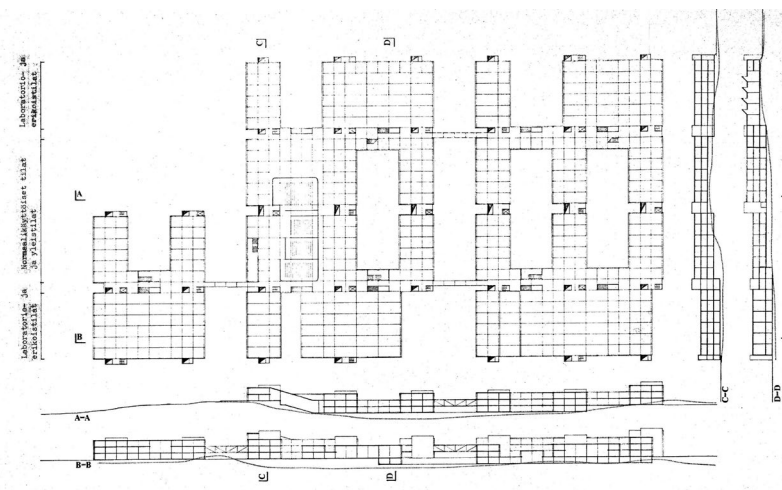


Kampusalueen nykyiset rakennukset, valkoisella korostettuna.

(1978) ja Rakennustalo (1984) noudattavat tätä valittua perusmallia kaikkein puhtaimmin. Myös myöhemmät rakennukset (Festia 1995 ja Tietotalo 2001) tukeutuvat tähän kampamaiseen malliin, mutta leveän nauhamaisen keskusvyöhykkeen tilalla on eri tyyppiset keskusikäytävät.



Vaihtoehto 3B pohjakaaviot ja leikkaukset. Nauhatyyppi ja lineaarinen kasvumalli.



Vaihtoehto 6A pohjakaaviot ja leikkaukset. Verkko-tyyppi ja pistemäinen kasvumalli.

HERVANNAN RAKENTUMISEN ALKUVAIHEET

Hervannan rakentumisen alkuvuodet olivat vilkasta rakentamisen aikaa nimenomaan Hervannan länsiosan asuntokortteleissa. Ensimmäisten asuinkortteleiden tontit Pohjois-Hervannassa jaettiin ja myytiin rakennusliikkeille loppuvuodesta 1971 ja rakennustyöt käynnistyivät pienten alkukangerteluiden jälkeen melko ripeällä tahdilla Opiskelijankadun varrella sijaitseissa kortteleissa. Vuonna 1974 otetussa ilmakuvassa on nähtävissä jo n. 20 valmista tai valmistumassa olevaa rakennusta. Tämän jälkeen tahti Länsi-Hervannan puolella vain kiihtyi: vuoteen 1980 mennessä, eli alle kymmenessä vuodessa ensimmäisten tontinluovutusten jälkeen, lähes kaikki Pohjois- ja Etelä-Hervannan suurasuntokorttelit oli rakennettu valmiiksi - samoin niiden lähipalvelukeskukset ja ensimmäisiin kaava-alueisiin kuuluneet rivi- ja omakotialueet.



Kuva: Matti Selänne, Tampereen museot, 1969-1971

Itäpuolen ensimmäiset rakennukset olivat jo edellisessä luvussa mainitut TTKK:n Koneinsinööriosasto (Konetalo) 1973 sekä Postipankin mittavan kokoinen maksupalvelukeskus 1975.

Merkittävimmät rakentamattomat tai keskenraiset kohteet olivat alueen keskeisimmät osat eli keskusakseli sekä Valtaraitin ja Insinöörinkadun välissä sijaitseva tornitalojen ja liikeraennusten korttelialue. Sekä Keskusakselin että Valtaraitin varren toteutumisen ongelmassa on nähtävissä yhteneviä syitä: yhtäällä syynä oli itäpuolen hidaskasvu, joka vähäisen laajuutensa vuoksi ei kasvattanut kaupunginosan väestöä ja asiakaspohjaa (vähäiset opiskelijamäärät ja --asunnot). Myöskään TTKK:n kampusalueen syrjäinen sijoituspäätös ei lisännyt merkittävästi aktiivista jalankulkuvirtaa kaupunginosan keskusta-akselilla. Toisaalta, palveluiden, ja erityisesti kävelyakselin varteen sijoittuvien erikois-

tavarakaupan liiketilojen osalta voidaan todeta, että kompaktikaupunkiajatteluun sisältyi reilusti optimistista ylimitoitusta. Reilusti optimistista ylimitoitusta sisältyi myös itäpuolen yleiseen koulualuemitoitukseen, joka laajuudeltaan vastatti lähes koko länsipuolen asuinaluemitoitusta.

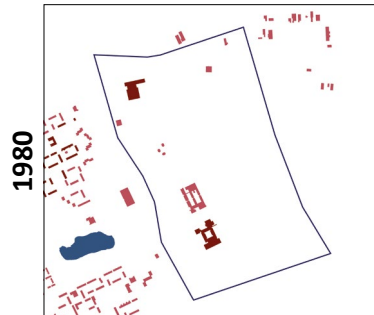
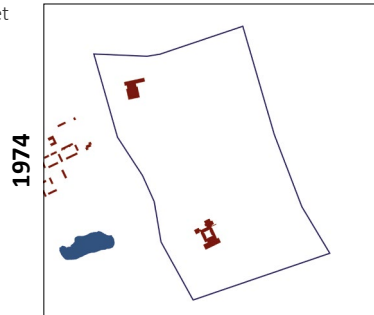


Aluksi Hervannan palvelut olivat pienimuotoisia. Huoltoasema oli siirrettävä ja ruoka ostettiin myymäläautosta. Kuva: Ilkka Kulmala

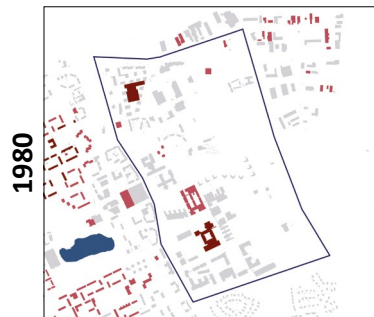


Länsihervannan asuintalojen takana vasemmalla Postipankin maksupalvelukeskus ja oikealla TTKK:n Konetalo. Kuva: Tampereen museot, ajoittamaton.

Uudet rakennukset
1974 ja 1980.



Uudet rakennukset
1974 ja 1980.
Taustalla nykyinen
kaupunkirakenne.



Ortoilmakuva Hervannasta 1974 ja siihen mennessä rakentuneet rakennukset. Koneinsinööriosasto 1973 ja Postipankin maksupalvelukeskus valmistui alueen luoteiskulmaan vuonna 1975. Kuva: Tampereen kaupunki



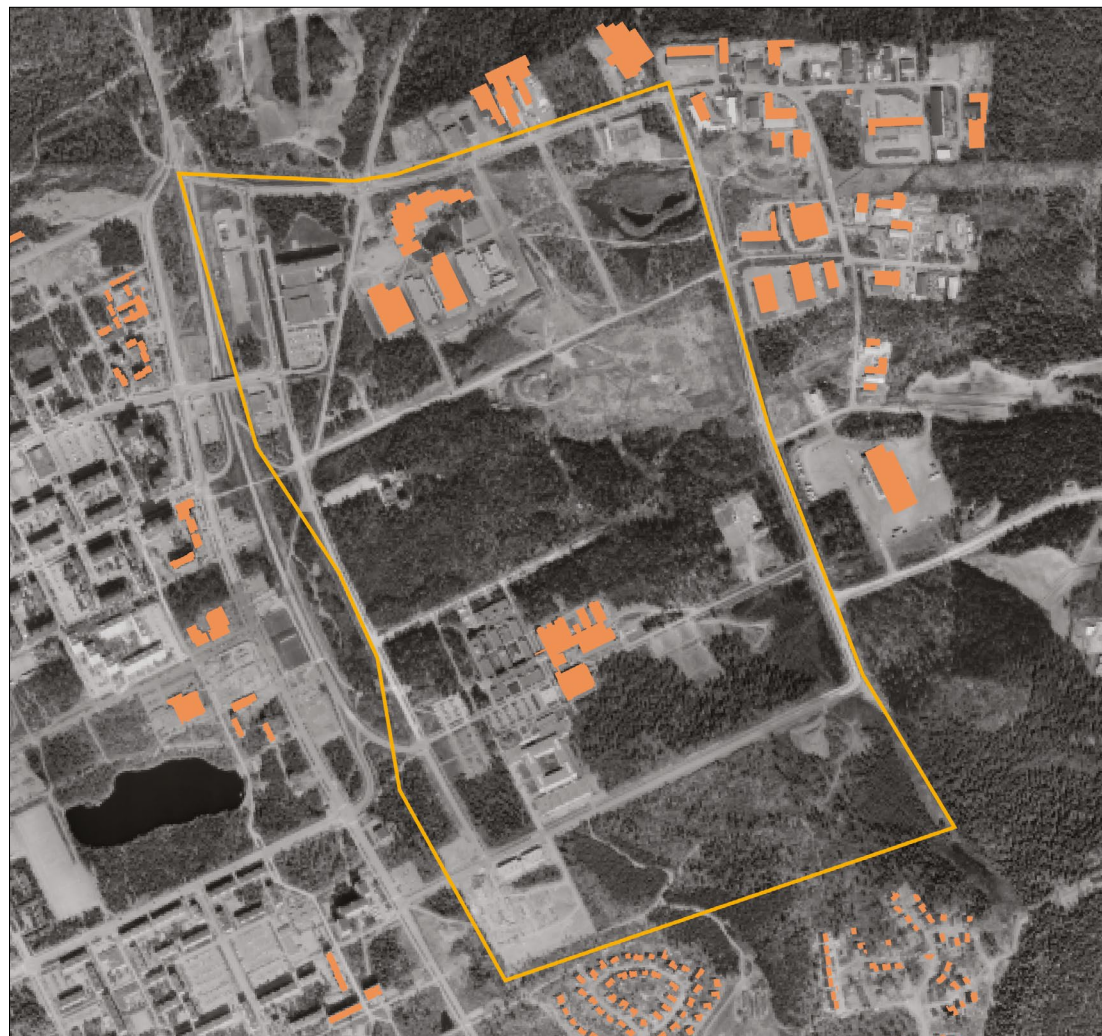
Viistoilmakuva Länsi-Hervannasta

RAKENTAMISEN PAINOPISTE SIIRTYY REUNOILLE 1980-LUVULLA

Hervannan asumisen ytimen muodostavien suurasuinkorttelien rakennuttua rakentamisen painopiste siirtyi kaava-alueiden reunavyöhykkeille sekä kokonaan uusille, kaavoitetuille alueille, joilla rakentamisen mittakaava oli pienempää ja sisälsi paljon rivi- ja omakotitaloja.

Valtaraitin ja Insinöörinkadun välinen tornitalojen ja liikerakennusten vyöhyke ei edennyt alkuperäisten ajatusten mukaisesti; liikerakennuksia rakennettiin hyvin vähän ja lähinnä keskusakselin läheisyyteen. Muutamien alkuvaiheessa rakennettujen tornitalojen sijaan yleisenä rakennustyypinä toteutui matalampi maksimissaan 8-kerroksinen lamellitalo.

Itä-Hervannan puolella oppilaitosrakentaminen eteni kahdella eri suunnalla. 1970-luvun lopulla valmistuvat sekä TTKK:n Sähkötalo (1978) että Hervannan pohjoisosassa Hepolamminkadun varrella Tampereen ammattikoulun ensimmäiset rakennukset. Jatkoa seurasi pian tämän



Ortoilmakuva Hervannasta 1987. Kuvaan merkitty vuosina 1980-87 rakentuneet rakennukset. Kuva: Tampereen kaupunki

jälkeen 1980-luvun alkupuolella, jolloin TTKK:n alueella valmistuivat peräkkäisinä vuosina kampuksen päärakennus (1983) ja Rakennustalo (1984). Myös ammattikoulun kokonaisuus (myöhemmin Tampereen seudun ammattiopisto eli Tredu) laajeni mittavasti uusilla rakennus-

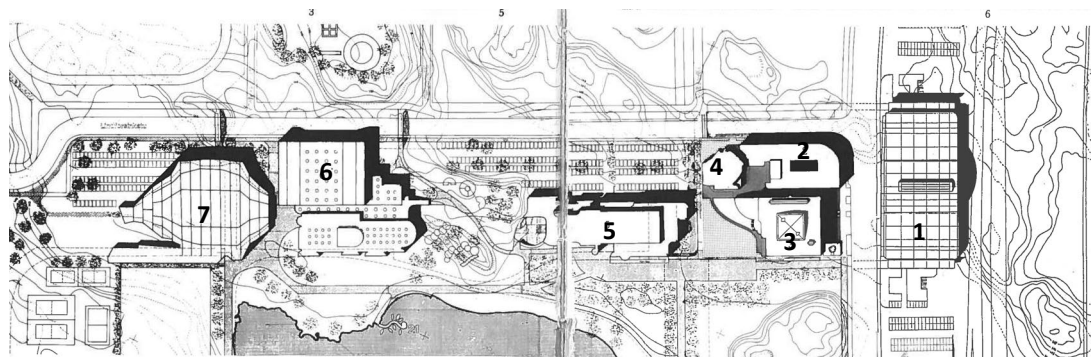
hankkeilla 1980-luvun alkuvuosina. Selvitysalueen ulkopuolella teollisuusalueen rakentuminen käynnistyi vuonna 1977 ja alue rakentui nopeaan tahtiin seuraavina vuosina.

KESKUSAKSELIN SUUNNITTELU JA RAKENTAMINEN

Hervannan rakentaminen kohtasi alusta alkaen voimakasta kritiikkiä. Aluetta moitittiin mm. monotonisuudesta ja harmaudesta sekä 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 sekä funktionalismin globaalia samanlaisuutta (monotonisuus) että myös samanaikaisesti arkkitehtuurissa virinnyttä postmodernia rakennusten arkkitehtimuotojen soraäänisyyttä ja ”irralista erillisyyttä”. Vastaukseksi 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. (Arkkitehti 5-6/1979, s. 54)

Pietilöiden kokonaisuunnitelma keskusakselista sisälsi rakennukset Valtaväylästä länteen: liikekeskuksen, vapaa-aika- ja seurakuntakeskuksen sekä urheilukeskuksen. Kaavallisesti kokonaisuunnitelma vastasi 1974 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



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: Arkkitehtilehti 8/1989 ss. 32-33.

nitelman vahvaa vastinparia itäpuolella (yliopiston puuttuminen ja TTKK:n käyttösuunnitelma) eikä eritasoinen liikenneluratkaisu ollut enää ajanmukainen kaupunkisuunnitteluratkaisu. Myös valtaväylän toteutuneen korkeusaseman perusteella eritasoratkaisu olisi ollut epäkäytännöllinen toteuttaa juuri keskustan kohdalla, missä maasto laskeutuu tasaisempaan laaksoon.

Keskusakselin suunnitelmissa näkyy samanlaisia, rakennussuunnittelulle tyyppistä suunnittelualueen rajausta kuin TTKK:n kampusalueen suunnitelmissa. Suunnittelu keskittyy suunnittelualueen sisäisiin kysymyksiin, ja kytkentöjen suunnittelu rajautuu tai on jo tehtävänannossa rajattu pois ratkaistavista kysymyksistä.

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. Arkkitehtilehti 3/1985 s.50. Alla: Seurakuntakeskus rakenteilla 1978-79, Kuvakulma Kulmala & Peltonen Oy, Tampereen museot.

ASUIN-HERVANNAN RAKENTUMINEN VALMIIKSI JA ITÄPUOLEN KIIHDYTYS 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 siitä näkökulmasta, että lähes kaikki asemakaavoitetut asuinrakentamisen tontit rakentuivat tässä vaiheessa. Seuraavaksi rakennettavat keskusta-alueen tontit tulisivat muodostumaan uuden keskustan täydennysrakentamissuunnitelman myötä, joka laadittiin vuonna 1997, ja jossa alkuperäinen valtaväylän liikennealue muokattiin perusteellisesti uuteen järjestykseen. Viimeisten kerrostalojen rakentamisessa jatkuivat jo 80-luvulla näkyvissä olleet piirteet: tornitalojen vyöhyke rakentui aiottua mittakaavaa pienemmässä muodossa ja liikeraennuksia ei alueelle toteutunut.

Hervannan valtaväylän itäpuolella puolestaan vasta kiihdyteltiin parhaaseen rakentamisvauhtiin 1990-luvun vaihteessa. Erityisesti Hervannan valtaväylän kaupunkikuva muuttui merkittävästi rakentamisen keskittyessä itäpuolen länsilaidalle. Uusi merkittävä avaus rakentamisessa oli vuonna 1986 perustetun teknologia- ja osaamiskeskittymä Hermian rakentaminen TTKK:n alueen eteläpuolelle. Hermialla on luonnollisesti merkittävä asema koko kaupungin taloudellisen, teknisen ja yhteiskunnallisen muutoksen tarinassa, jossa TTKK:n alueelle tehdyt oppilaitos- ja tutkimuspanostukset kantoivat hedelmää, ja TTKK:n ja elinkeinoelämän polut yhtyivät tavalla, jossa siirryttiin jälkiteollisen kauden ahdingosta uuteen informaatio- ja kommunikaatioteknologiavetoiseen kehitysvaiheeseen.



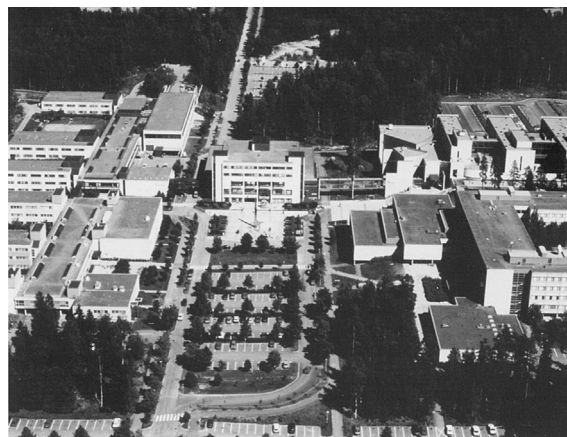
Yllä: Ortoilmakuva Hervannasta 1995. Kuvaan merkitty vuosina 1987-95 rakentuneet rakennukset. Alla: Hermian rakennuksia



Paikallisesti tiedepuiston rakentuminen toi alueelle uusia työpaikkoja sekä myös täysin uudenlaisen työpaikka-alueen, jota ei täysin vielä osattu ennustaa Hervannan alkuvaiheita suunnitellessa.

Alkuvaiheen suunnitelmiin ei kuulunut myöskään asuinrakentamisen leviäminen valtavyälän itäpuolelle. Tieteenkadun varteen ja Vaajakadun molemmin puolin rakentui kuitenkin useampia taloja muutaman korttelin muodostelmissa 1980- ja 90 -lukujen aikana. Itäpuolen Y-tonttireservissä oli ylimitoitettua varantoa, jota oli jo aiemmin lohkaistu pientaloasumiselle koko alueen eteläpäästä.

Kaksi muuta uutta, 90-luvun vaihteessa rakennuttua instituutiota olivat käyttötarkoituksensa puolesta itäpuolelle kaavailtuja toimintoja. VTT:n tutkimuskeskuksen rakentamisen ensimmäinen vaihe valmistui silloisen Tieteenkadun ja Tekniikkakadun kulmaan 1989 ja laajentui 90-luvun alkupuolella. Viereiselle, pohjoispuoleiselle tontille puolestaan rakentui Poliisikoulun laaja kokonaisuus vuonna 1993. Poliisikoulun rakennusten lisäksi koulun toiminnot varasivat merkittävän tilan; piha- ja harjoitusalueet yltävät Tieteenkadulta aina Hervannantielle asti. Merkittävää - vaikkakaan ei täysin positiivisessa mielessä - oli se, että nämä kaksi pääosin muulta yleisöltä suljettua instituutiota asetettiin niille paikoille, joihin alunperin piti sijoittua idän puolelle jatkuvan keskusakselin ja toiminnallisesti aktiivisen paralleeliakselin risteyskohdan kaikkein merkittävimmät ja yleisölle avoimet monikäyttöiset tilat kuten juhla-aukio, juhlasali, ravintola, kahvila ja kirjasto.



TTKK:n kampus 1990-luvulla (Kuva: Matrix- vuorenpaikon poika s. 120)



TOAS Tuulanhovin asuinrakennuksia



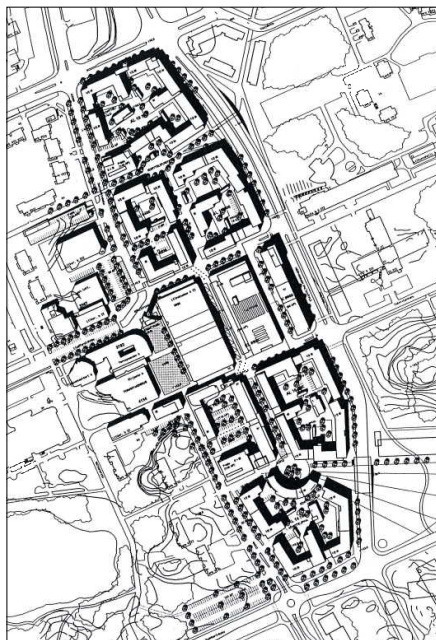
Poliisikoulu (Kuva: Matrix- vuorenpaikon poika s. 121)



VTT:n tutkimuskeskus



Hermian rakennuksia (Kuva: Matrix- vuorenpaikon poika s. 123)



KESKUSTAN JA VALTAVÄYLÄN TÄYDENNYSRAKENTAMINEN

Alkuperäinen Hervannan valtavyälyä osoittautui vuosien kuluessa ylimitoitetuksi ratkaisuksi, ja kuten todettua, myöskään kaupunginosan keskusaksi kansirakenteineen ei toteutunut aiotussa muodossaan. Monitasoratkaisuksi aiottu keskustasuunnitelma ja sen jalankuuympäristö laskeutuivat kirjaimellisesti- ja ehkä myös kuvainnollisesti- maan pinnalle viimeistään Pietilöiden keskusrakennuksien juurevan arkkitehtuurisommitelman myötä.

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

Yllä: Hervannan keskustan maankäyttösuunnitelmassa 1997 Hervannan Valtavyälyä linjattiin uudelleen keskustan laajentamiseksi. Insinöörinkatu ehdotettiin rauhoitettavaksi Keskusakselin kohdalta kevyelle liikenteelle. (Maankäyttösuunnitelman havainnekuva Ark.tsto Erkki Helamaa ja Keijo Heiskanen)

Alla: Viistoilmakuva valtavyälän yltä pohjoisesta etelään ennen keskusta-alueen täydennysrakentamista.



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

Valtavyälän alueen täydennysrakentaminen oli monella tapaa merkittävä ratkaisu Hervannan keskustan kehittämiseksi. Täydennysrakentamisella muutettiin melko vähäisellä käytöllä (pysäköinti) ollut liikennealueen joutomaa arvokkaaksi keskustakorttelien tonttimaaksi. Lisäksi samalla parannettiin valtavyälän lähiympäristön laatua ja koko kaupunkirakenteen sisäisiä yhteyksiä. Erityisesti Itä-Hervannan näkökulmasta keskustakorttelien täydennysrakentaminen onnistui mainiosti paikkaamaan tilannetta, johon keskusakselin epäonnistuneissa suunnitteluratkaisuissa oli 70- ja 80-luvuilla ajauduttu. Keskusakselin sijaan itä- ja länsipuolen välille syntyi monta lyhyttä yhteyttä tai yhteystarjoumaa useampaan eri kohtaan sekä lähtölaukaus sille miten itä- ja länsipuoleet alkoivat hitsautumaan saumattomin yhteen yhdeksi kokonaiseksi kaupunginosaksi.

TÄYDENNYSRAKENTAMISEN LAAJENEMISEN VAIHEET 2000-LUVULLA

Ennen keskusta-alueen ja valtavyhlän alueen täydennysrakentamisen toteutumista käynnistyivät tiealueen muutokset. Samalla käynnistyivät nopeasti myös näiden uusien linjausten mahdollistamat TTY:n ja Hermian laajennushankkeet. Vuonna 2001 valmistuneen Tietotalon ja kampuksen piha-alueiden rakentuminen suuntasivat kampusalueen uudella tapaa kohti kaupunginosan keskustaa. Myös Hermian uudet rakennukset (Hermia 11, 12 ja 15) rakentuivat valtavyhlän uuden linjauksen mukaiseen asemaan.

Keskustakortteleiden rakentuminen käynnistyi pienen viiveen jälkeen melko nopeasti. Vuoden 2011 ilmakuvassa (oik.) näkyy miten rakentamisen painopiste siirtyi vuosituhaten vaihteessa keskustan täydennysrakentamiskortteleihin. Asuinrakennusten lisäksi rakennettiin myös Liikekeskuksen laajennus, Duo-kauppakeskus (2007).

Muutokset valtavyhlän varrella näkyvät 2010-luvun taitteessa myös Itä-Hervannan pohjoisosassa, jossa tulevien vuosien mittava asumisen täydennysrakentaminen oli alkuvaiheessaan. Valtavyhlän alueen täydennysrakentamisen lisäksi itäpuolen korttelirakenne laajeni nyt myös merkittävästi kohti itää. TTY:n kampuksen taakse rakennettiin opiskelija-asuntoja - ensin valmistuivat kuusi Tekniikan tornia ja sen jälkeen vielä kolme Tieteen tornia.

Myös Hermian alueen laajeneminen tapahtui keskustasuunnan lisäksi itää kohti, kun Hermiankadun keskivaiheella rakentuivat Nokian suuret toimitilat.



Kuvat: yllä: Ortoilmakuva vuodelta 2011 ja korostettuna 1996-2003 (keltainen) ja 2004-2011 (vihreä) välillä rakennetut rakennukset. Oikealla Tietotalo (2001).



2010-LUKU - POHJOIS-HERVANTA

Keskustakortteleiden jälkeen rakentamisen painopiste itäpuolella on siirtynyt Pohjois-Hervantaan, missä vapautui rakennusmaata kun paikalta purettiin vuonna 1975 rakennettu massiivinen Postipankin maksupalvelukeskus vuonna 2011. Valtaväylän 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 yhteisnimityllä Matrix-torneiksi. Tornitalot valmistuivat vuosina 2012-17.

Rakentamisen painopiste tulee myös tulevina vuosina jatkumaan pohjoisessa valtaväylän varressa. Pohjoisakselin tontinluovutuskilpailu ratkaistiin juuri syksyllä 2017, sisältäen yli 100 000



k-m2 uutta asuinrakentamista ja yli 10 000 k-m2 liiketilaa. Rakentamisen volyymin kasvattaminen tällä alueella kytkeytyy 2017 aloitettuun raitiotien rakentamiseen. Tarkastelualueelle sijoittuvista raitiotiepsyäkeistä kaksi sijoittuu pohjoisakselin varteen ja yksi Hervantakeskuksen kohdalle.

Kuvat: vasemmalla kampusalueen Kampusareena ja Pohjois-Hervannan rakennuksia. Yllä ortoilmakuva 2018. Korostettuna vuosien 2012 ja 2017 sekä 2018-2020 välillä rakennetut rakennukset. Oikealla kaupunkirakenteen tila alkuvuonna 2020. Näkyvissä Itä-Hervannan rakenteen täydentyminen.



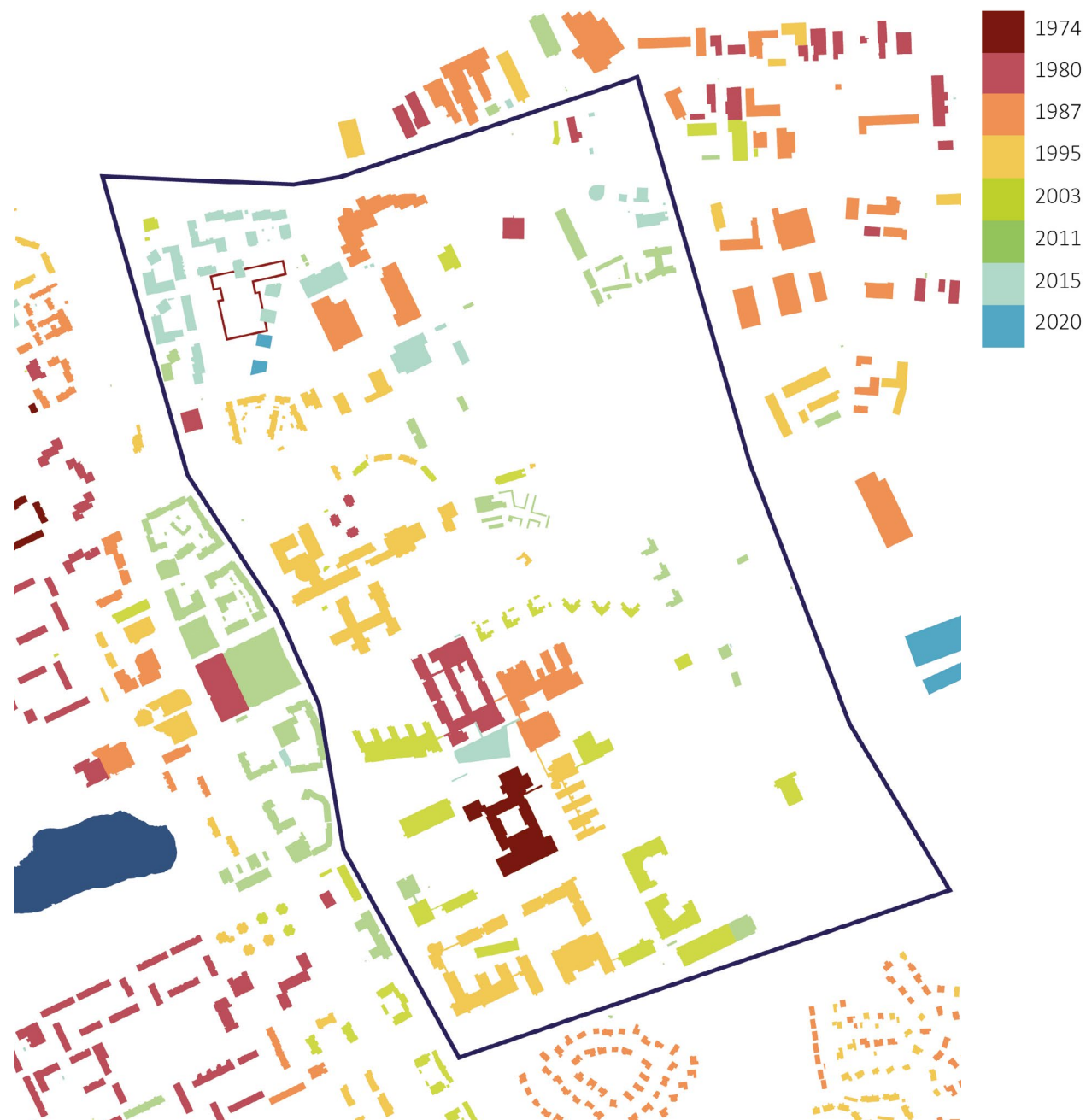
RAKENTUMISEN OMINAISPIIRTEITÄ

Jos edellä tarkasteltua noin viidenkymmenen vuoden rakentumisen ajanjaksoa koittaa tiivistää sen tärkeimpiin ominaisuuksiin, niin Itä-Hervannan osalta on nähtävissä kaksi asiaa, jotka ovat silmiinpistävästi erilaisia kuin Hervannan länsiosassa:

Molemmat piirteet ovat hyvin esillä oikealla olevassa rakentumisajankohtien teemakartassa. Ensinnäkin, Itä-Hervanta on eri vuosikymmeninä toteutuneiden rakennusten kokoelma. Siinä missä Länsi-Hervannassa on asuinkortteleiden vahva 1970-luvulla rakentunut ydin, itäpuolella vastaavaa lyhyessä ajassa syntynyttä kokonaisuutta ei ole. Toinen merkittävä ominaisuus Itä-Hervannassa on, että alueellisesti tarkasteltuna se on vieläkin ”keskeneräinen”; lähes kolmannes Hervannan valtavyöhykkeen ja Hervantien välisestä alueesta on rakentamaton aluetta. Toiminnallisesti tarkasteltuna alue on muuttumassa yhä enemmän sekoittuneeksi; oppilaitosten ja työpaikkojen viereen on rakentunut 2000-luvulla entistä enemmän asumista. Kaupallisten ja joukkoliikenteen (raitiotie) palveluiden saavutettavuuden näkökulmasta onkin varsin luonnollista, että kaupunkirakenteeseen keskeisesti sijoittuvien palveluiden tavoitettavuusalueella asumista on runsaasti kaupunginosan molemmiin puoliskoilla.

Hervannan rakentuminen 1970-luvun vaihteesta nykypäivään. Tarkasteluvuodet on valittu käytössä olevan ilmapalokuvasarjan mukaisesti ja täydennetty siten, että rakentumisen kehittymisestä on saatu melko tasaisin välein etenevä poikkileikkaussarja.

Teemakartassa ääriiviivalla kuvattu 1973 rakennettu ja vuonna 2011 purettu Postipankin kirjauskeskus.



Seuraavan sivun ilmakuvasarjasta on nähtävissä erityisesti kaupunginosan länsipuolen nopea kehitys: se, miten vielä 1960-luvun lopulla lähes luonnontilassa olevaan metsään rakentuivat nopeassa tahdissa katuverkosto ja ensimmäiset korttelit (1974) sekä lopulta 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 myös keskusta-alueiden kehittymiseen on nähtävissä vielä vuoden 1987 ilmakuvassa. Alue täydentyi kuitenkin 1980-luvun lopulta alkaen kiihtyvässä tahdissa. Vuosien 1986-1993 aikana valmistuivat Ammattioppilaitoksen ensimmäiset rakennukset, Hermian Teknologikeskuksen ensimmäiset rakennusvaiheet, VTT:n tutkimuskeskuksen ensimmäinen vaihe ja Poliisikoulu. Teknillisen yliopiston alue puolestaan on toiminut eri vuosikymmeninä alueen kehityksen tukipisteinä; kampusalue on kasvanut tasaisesti joka vuosikymmenellä vähintään kahden uuden, ison rakennushankkeen vauhdilla.

Valtaväylän liikennealue toimi pitkään itä- ja länsipuolen erottavana elementtinä, jossa ylityspaikkoja oli vain harvakseltaan. 1990-luvun lopulla alkoi liikennealueen kaventaminen ja siitä vapautuneelle tonttimaalle uusien keskustakortteleiden täydennysrakentamisen suunnittelu. Alueen rakentuminen vuosituhannen vaihteessa muutti merkittävästi keskusta-alueen luonnetta; uusista kortteleista muodostui keskustan kaupunkirakennetta yhteen sitova elementti usean korttelin matkalla.



Hervanta ja Rusko. Rajattuna tarkastelualue.

Opiskelija-asuntoja on 1980-luvulta alkaen rakennettu koulualueiden lomaan pienissä erissä: ensin Poliisikoulun alueella ja myöhemmin Tekniikankadun ja Vaajakadun alueilla. Itä-Hervannan asuinrakentaminen vauhdittui kuitenkin uudella tavoin keskusta-alueen uudistamisen myötä etenkin alueen pohjoisosissa. Ensin rakentuivat uudet 16-kerroksiset tornitalot valtaväylän ja Tieteenkadun väliselle kaistalle 2000-luvun alkuvuosina. Postipankin maksupalvelukeskuksen purkamisen 2011 jälkeen rakenteilla on ollut uusi laaja korttelikokonaisuus Tieteenkadun ja Tredun ammattiopiston väliselle alueelle.

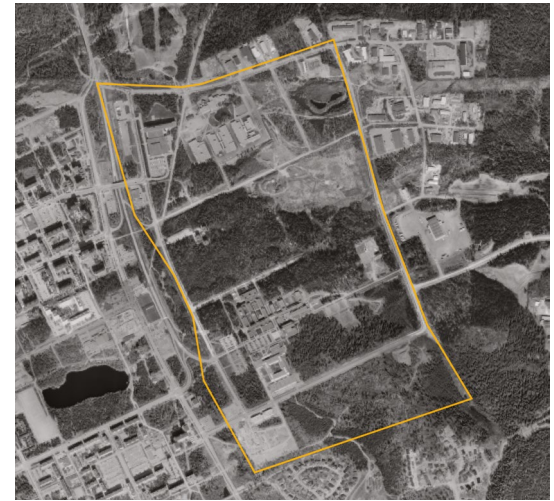
Itä-Hervannan teollisuusrakentaminen on suunnitelmien mukaisesti sijoittunut alueen koillisulmaan sekä tarkastelualueen ulkopuolelle Hervannantien itä- ja koillispuolelle Ruskoon. Selvitysalueen koillisosa on yhdyskuntateknisten toimintojen aluetta, jota halkovat suuret voimalinjat. Muutoin Hervannantien varsi on vuosien aikana toiminut reservialueena ja takapihana, jossa on sekä mittavia Poliisikoulun harjoitusalueita että yliopiston ja tutkimuslaitosten koerakentamisalueita. Ruskon alueen nopean rakentumisen myötä alue ei kuitenkaan ole enää yhdyskuntarakenteen reunalla, vaan Hervannantien sijainti on hyvinkin keskeisessä asemassa tällä kaupungin kaakkoissektorilla.



1966



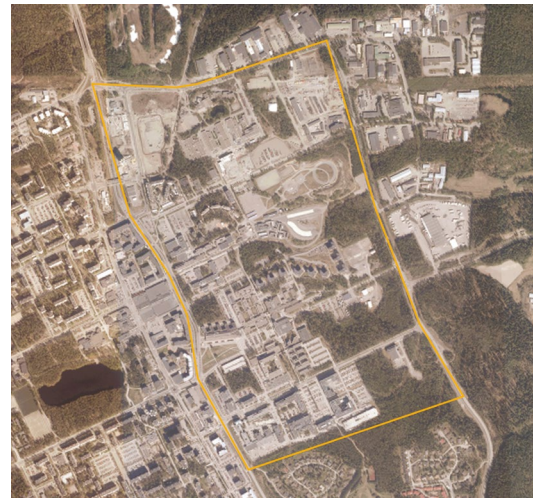
1974



1987



1995



2011



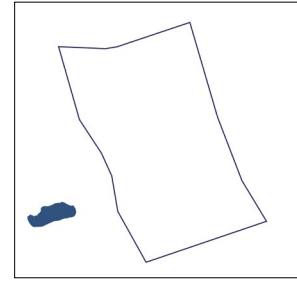
2018

1967-1968

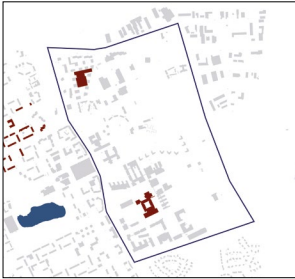


Hervanta-aatekilpailu

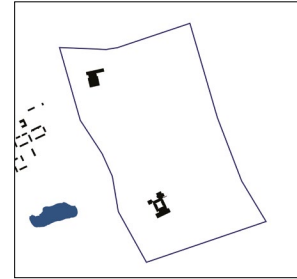
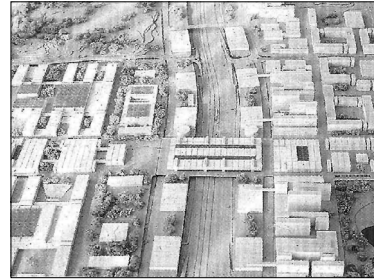
Tampereen kaupunki järjesti Hervannan suunnittelusta pohjoismaisen aatekilpailun vuonna 1967. Kilpailun tarkoituksena oli löytää kaavallinen perusidea tytärkaupungille keskustan kaakkoispuolelle. Suunnittelualue oli enimmäkseen kaupungin omistuksessa ja valtaosin luonnontilaista metsää. Kilpailun voitti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



1969-1974



1. asemakaava Hervannan alueen jatkosuunnittelu aloitettiin välittömästi kilpailun ratkettua Tampereen kaupungin asemakaavoituksen toimesta. Itäpuolen asemakaavoitus tehtiin vuosina 1970-74 kolmena erillisenä asemakaavana. Ensimmäinen asemakaava (v. 1970, n:o 3306) käsittää Hervannan itäisen yliopisto- ja korkeakoulualueen sekä osan keskusakselia.



Hervannan yleissuunnitelma

Ensimmäisten asemakaavojen kanssa samanaikaisesti laadittiin Hervannan yleissuunnitelmaa, jota myös tarkistettiin jatkuvasti suunnittelun edetessä. Yleissuunnitelma valmistui lopulliseen muotoonsa vuonna 1975. Itä-Hervantaan varattiin mittavat alueet oppilaitoksille, vaikka yliopisto päätti olla muuttamatta Hervantaan.



Korkeakoulualueen suunnittelu

Korkeakoulualueen ensimmäinen rakennus Konetalo valmistui 1973. Valtio tilasi rakennusaikana Arkkitehtitoimisto Toivo Korhosen suunnittelemaan TTKK:n kampusaluetta ja rakennuksia 1972-73. Suunnitelmissa TTKK:n sijainti määrittyi pois kilpailussa ehdotetulta keskusakselilta.



Hervannan rakentumista alkuvuosina

Hervannan valtavyäly valmistui vuonna 1975. Konetalon jälkeen toinen suuri rakennus Valtavyälän itäpuolella oli alueen pohjoisosaan vuonna 1975 valmistunut Postipankin maksupalvelukeskus. Rakennuksesta tuli myöhemmin ensimmäinen merkittävä purettu rakennus vuonna 2011.



Kuvat:

Hervanta-kilpailun voittanut ehdotus, Aarno Ruusuvoori
 Hervannan alueen pienoismalli. (Kuva Reino Branthin, Museokeskus Vapriikki.)
 Asemakaava n:o 3306 vuodelta 1970
 Hervannan alueen pienoismalli. (Kuva Reino Branthin, Museokeskus Vapriikki.)
 Yleissuunnitelmaparttia vuodelta 1975
 Ilmakuva Hervannasta 70-luvun taitteesta (Kuva Matti Selänne, Tampereen museot, 1969-1971)
 Kaupungin laatima TTKK:n alueen suunnitelma 1969

Konetaloa rakennetaan (Kuva Arkkitehtitoimisto Toivo Korhonen)
 Ortoilmakuva 1974, Tampereen kaupunki.
 Kanjonin silta Hervannan valtavyälällä 1975 (Kuva: Raimo Kouhia, Pirkanmaan maakuntamuseo)

1975-1980

Kaavoitus etenee

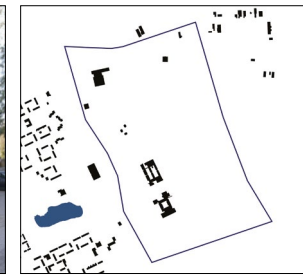
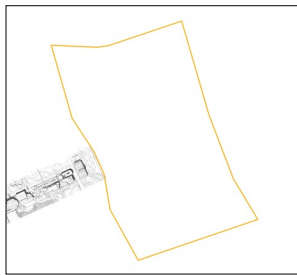
Pohjois-Hervannan asemakaavat 3969 ja 4525 valmistuivat vuosina 1972 ja 1974. Ensimmäinen oli Postipankin maksupalvelukeskusta varten laadittu, ja siinä on näkyvissä suora-kulmaisesta rakenteesta poikkeava, alueen alkuperäistä tiestöä noudatteleva diagonaaliakseli. Koillisosan kaava-alue oli varattu teollisuudelle ja yhdyskuntateknisille toiminnoille.

**Asuminen rakentuu nopeasti, Itä-Hervanta hitaammin**

Länsipuolella asumisen rakentaminen käynnistyi huomattavalla volyyminä alueen asemakaavoituksen myötä. Idän puoleiselle kehitykselle raskas isku heti alussa oli yliopiston päätös olla muuttamatta Hervantaan. Oppilaitoksille varattiin suuret maa-alueet, mutta toteuttamissuunnitelmissa kehittämis näköalaa ei tässä vaiheessa ollut kuin osalle alueesta.

**Keskusakselin suunnittelu**

Keskusakselin suunnitelmaa laadittiin vuosina 1974-79, ja ensimmäiset rakennukset valmistuivat 70-luvun lopulla. Pietilöiden suunnittelemassa kokonaisuudessa itäpuolelle ei osoitettu mitään toimenpiteitä; suunnittelualue rajoittui valtavylyään. Keskusakselin eritasoratkaisuista luovuttiin. Idässä rakentaminen eteni edelleen hitaasti. Korkeakoulun Sähkötalo valmistui 1978.



1981-1987

Oppilaitosrakentaminen etenee

Itä-Hervannassa kehitys oli 80-luvun alkupuolella edelleen melko verkkaista. Muualla Hervannassa rakentaminen oli jo etenemässä uusille alueille, mm. reunojen pientaloalueille sekä Ruskon teollisuusalueen suuntaan. Itä-Hervannassa painopiste oli edelleen pelkästään oppilaitoksissa. Tredun ja teknillisen lukion rakennukset sekä TTKK:n kampusalueella Rakennustalo ja päärakennus rakennettiin tämän ajanjakson aikana.

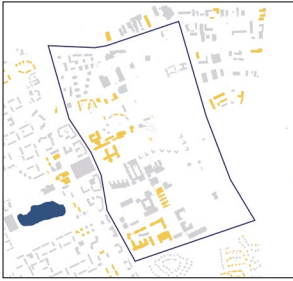


Kuvat:

Pohjois-Hervannan asemakaavat 3969 ja 4525 vuosilta 1972 ja 1974
 Postipankin maksupalvelukeskusta rakennetaan huhtikuussa 1975 (Kuva:Tampereen museot, Raimo Kouhia, 1975)
 Hervannan yleissuunnitelman toteuttamissuunnitelma 1972
 Ilmakuva Hervannan rakentumisesta 1970-luvulla, ajoittamaton, Pirkanmaan maakuntamuseo.
 Keskusakselin yleissuunnitelma, Reima ja Raiili Pietilä (Arkkitehtilehti 8/1989)
 Vuonna 1978 rakennettu Sähkötalo
 Ortoilmakuva 1987, Tampereen kaupunki
 Hervannan ammattioppilaitoksen A-rakennus
 Tampereen teknillisen korkeakoulun päärakennus



1988-1995



Rakentamisvauhti kiihtyy ja toiminnot monipuolistuvat

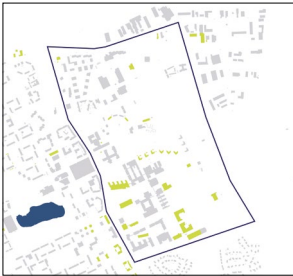
Samanaikaisesti kun länsipuolen rakentaminen alkoi tulla valmiiksi, Itä-Hervannassa ollaan vasta pääsemässä parhaaseen rakennusvauhtiin. Samalla alueen toiminnot alkoivat myös monipuolistua, kun uusi rakentaminen ei käsittänyt enää pelkästään oppilaitoksia. Myös niitä kuitenkin rakennettiin edelleen: Poliisikoulu valmistui 1993 ja TTKK:n Festia 1995.



Uusia tuljijoita alueella jo 80-luvun lopulla olivat teknologiakeskus Hermia sekä Poliisikoulun pohjoispuolella olevat ensimmäiset asuinrakennukset.



1996-2003



Keskustan täydennysrakentaminen

Hervannan keskusalueen täydennysrakentamisen suunnitelma valmistui vuonna 1997. Liikennealue kavennettiin ja keskustan kohdalla valtaväylä linjattiin uudelleen Tieteenkadun paikalle. Suunnitelman myötä erillään olleet itä- ja länsipuoli alkoivat hitautua yhteen yhdeksi kokonaiseksi kaupunginosaksi. Erityisesti TTKK:n (vuodesta 2003 alkaen TTY) kampusalueen yhteys kaupunginosan keskustaan parani merkittävästi.



Keskustayhteyden vahvistajana toimi myös uusin kampusalueen rakennus, Tietotalo. Yhdessä kampusalueen pihan rakentamisen kanssa se suuntasi kehitystä kaupunginosakeskusta kohti. ICT-alan vahvistuminen näkyi Hermian kehityksessä. Uusia rakennuksia valmistui Hermian alueen molempiin päihin. Kampusalueen reunalla valmistuivat ensimmäiset asuinalot, Tekniikantornit.



Kuvat:

Ortoilmakuva 1995, Tampereen kaupunki
 Katujen linjaus ennen muutostöitä. Hervannan valtaväylä keskellä, oikealla Insinöörinkatu ja vasemmalla Tieteenkatu. Kuva: Veli-Matti Parkkinen, Tampereen museot, 1996

Poliisiammattikorkeakoulun muuri
 Hermian 1. vaiheen rakennuksia

Hervannan maankäyttösuunnitelma 1997
 TTKK:n Tietotalo. (Kuva: Kari Nieminen, Reklaamikari 2002, Tampereen museot)
 Hermian 2. vaiheen rakennuksia

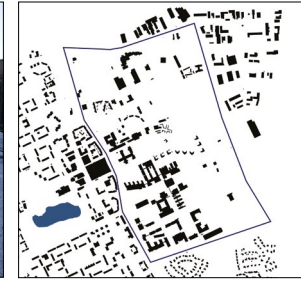
2004-2011



Keskusta rakentuu

Hervannan keskustan täydennysrakentamissuunnitelma toteutui pienellä viiveellä. Liikekeskus laajentui kaupakeskus DUO:ksi ja keskustan uudet asuinkorttelit rakennettiin.

Itäpuolella rakentaminen oli melko vähäistä. TOASin Tieteentornit valmistuivat Tekniikantornien itäpuolelle vuonna 2009.



2012-2017



Täydennysrakentaminen, pohjoinen

2010-luvulla itäpuolen rakentaminen on painottunut pohjoiseen. Hervannan pohjoisakselin täydennysrakentamisesta järjestettiin kumppanuuskaavoituskilpailu, jonka perusteella rakennettiin Matrix-tornit 2011-2014. Vuonna 2011 puretun Postipankin maksupalvelukeskuksen paikalle suunniteltiin mittavan kokoinen uusi asuinkerrostaloalue.

TTY:n kampusalueen viimeisimpänä täydennyksenä Kampusareena otettiin käyttöön vuonna 2015. Raitiotien rakentaminen alkoi 2017.

Tampereen sähkön hankelämpökeskus rakennettiin Hervannan koillis-kulmaan, teollisuudelle kaavoitetulle alueelle vuosina 2014-2015.



2018-2020



Asuintalojen täydennysrakentaminen pohjoisessa jatkuu

Pohjoisosan uusimman asuinkerrostaloalueen rakentaminen on edennyt loppusuoralle. Samoin rakentamisen loppusuoralla on raitiotien rakentaminen, jonka linja kulkee tarkastelualueen poikki Hermiankatua pitkin. Itäpuolen länsireuna on jo melko valmiiksi rakennettu. Kontrasti alueen itäreunaan, Hervannantien varteen on suuri.



Kuvat:

Ortoilmakuva 2011
Tieteentornit

Ortoilmakuva 2015
Hervannan Matrix-talot. (Kuva: Maria Pitkänen 2016,
Tampereen museot)
Kampusareena
Tampereen sähkön hankelämpökeskus

Ortoilmakuva 2018
Pohjois-Hervannan pistetaloja

3. NYKYTILAN TULKINTA JA ARVOTTAMINEN

Lyhyessä ajassa, projektiluontoisena syntyneen (yli 20000 asukasta alle 20 vuodessa) ja yhä edelleen kehittyvän kaupunginosan arviointi on lähtökohtaisesti erilaista kuin kerroksellisen ja eri vaiheissa rakentuneen historiallisen, keskustamaisen kaupunkiympäristön arviointi. Melko nuorta rakennettua ympäristöä ja sen muutoskestävyyttä arvioidessa, tuntuu merkitykselliseltä peilata rakennetun ympäristön ominaisuuksia ja arvoja suhteessa siihen, mitkä ovat olleet alueen suunnitteleminen intentiot sekä toteutuksen onnistuminen suhteessa niihin. Suunnittelun ja toteutuksen vaiheet ovat melko helposti jäljitettävissä, samoin suunnitelmiin tehdyt muutokset sekä reagointi nopean toteutuksen tuloksiin ja suunnittelun suunnan muutokset.

Siten tässä tulkintaosuudessa pyritään pureutumaan siihen mitkä ovat olleet Hervannan suunnittelun ja rakentamisen merkittävimmät vaiheet, miten alueen kehitys eteni, mikä onnistui tai epäonnistui suunnittelun ja toteutuksen eri vaiheissa; mitä ominaisuuksia syntyi ja mikä on arvokasta; miten nämä arvot tulisi huomioida mahdollisissa täydennysrakentamisen seuraavissa vaiheissa sekä mihin asioihin tulisi kiinnittää huomiota, kun pohditaan kaupunkirakenteen mahdollisia tulevia muutoksia.

Lisäksi, kun tarkastelukohteena on kokonainen kaupunginosa- tai sen mittava puolikas- kaikkia rakennetun ympäristön yksityiskohtien ja laatuominaisuuksien arviointia täytyy rajata. Tässä tulkinnassa kohteena on ensisijaisesti kaupunkisuunnittelun mittakaavataso kokonaisuudet ja elementit: asiat, joilla myös tätä selvitystä käyttävät suunnittelijat työssään operoivat.

Tämä käsillä oleva, Länsi-Hervantaa koskevan selvityksen jatkoksi tehty, Itä-Hervannan rakennetun ympäristön tarkastelu tuo hyvin näkyväksi kaupunkisuunnitteluun sisältyvän dualismin pysyvyyden ja jatkuvan muutoksen välillä.

KOMPAKTIKAUPUNGIN RAKENNE

Länsi-Hervanta on rakentunut funktionalistisen ideologian mukaisesti omana asuinalueenaan, ja sellaisena se tulee todennäköisesti myös melko pitkään pysymään. Idän puoli puolestaan suunniteltiin alunperin oppilaitosten alueeksi ja sen jatkona teollisuusalueeksi. Mutta kuten s.25 teemakartasta nähdään, tuloksena on pikemminkin edelleen muutoksessa oleva ja keskeneräinen tilkkutäkki. Muutostekijät veivät tätä kehitystä heti alusta alkaen pois suunnittelulta polulta, ja muutos on 50 vuoden jälkeen yhä vahvasti näköpiirissä. Itäpuolen elementit - liikenneratkaisu, oppilaitokset ja tutkimuslaitokset, toiminnallinen keskusakseli sekä ”keskustateollisuus” - ovat kaikki muuttuneet tai muuttumassa siitä millaisiksi ne alun perin suunniteltiin.

Muutoksen näkökulmasta Hervannan kaupunkirakenne on ollut hyvin onnistunut. Aatekilpailun voittajaehdotuksessa kokonaisrakenteeksi määriteltiin monitoimintainen ydin ja sen ympärille avoin ruudukkomainen rakenne, joka pystyi laajenemaan tarpeen mukaan. Myös kilpailua seuranneet suunnitteluvaiheet noudattivat tätä periaatetta - ainakin alkuvaiheessa ja osittain. 1970-luvun alun yleissuunnitteluvaiheissa Itä-Hervannan alueelle osoitettiin huomattavat

määrät oppilaitosaluetta laajennusvaroineen. Tämä siitäkkin huolimatta, että jo heti suunnittelun alussa yliopiston päätti jättäytyä pois kampusalueelta ja pysyä Tampereen keskustassa. Tälle suurelle aluevaraukselle merkittiin Teknillisen korkeakoulun alue, ja muu oli määrittelemätöntä ”tms.”-oppilaitosaluetta. Ratkaisua voi luonnehtia samanaikaisesti sekä joustavaksi että myös epävarmaksi ja näköalattomaksi tulevaisuuden suhteen.

Rakentumisen myöhemmät vaiheet ovat osoittaneet, että joustavuus on ollut kannattavaa. Avoin rakenne on pystynyt hyvin adaptoitumaan yhteiskunnallisiin muutoksiin sekä niiden tuottamiin fyysisen rakenteen muutos- ja laajennustarpeisiin. Itäosa on toiminut kehityksen aluereservinä ja eräänlaisena ”heterotopiana” - paikkana, jonne on voinut sijoittaa tiiviseen yhdyskuntarakenteeseen sopimattomia osia kuten Teknillisen yliopiston koerakentamisalueita, Poliisikoulun harjoitteluratoja sekä yhteiskuntaan vaikeasti integroitavissa olevia asunnottomien yksiköitä.

Parhaimmillaan joustava rakenne on mahdollistanut alueelle alunperin suunniteltujen aineiden kypsymisestä muodostuvan uuden syntymisen: yhden koko kaupungin mittakaavassa tärkeän kärkihankkeen eli teknologiakeskus Hermian rakentumisen 1980-luvun lopulta alkaen.

Heikoimmillaan avoin ja joustava rakenne on ollut juuri avoin ja joustava- ja kokonaisrakennetta jäsentävät ja yhdistävät tekijät, kuten alueen keskusakseli tai sisäiset yhteydet, on unohdettu.



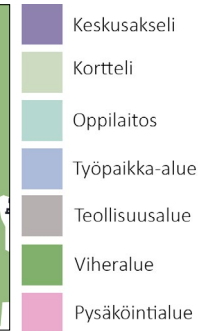
Aatekilpailun 1968 suunnitelmakartta
(Ehdotus Aarno Ruusuvuori)



Hervannan yleissuunnitelma 1975



Nykytilan 2020 rakenne



AATEKILPAILUN VOITTANEEN EHDOTUKSEN, 1. YLEISSUUNNITELMAN JA HERVANNAN NYKYISEN RAKENTEEN VERTAILU

Kilpailuehdotuksen esittämän rakenteen, Hervannan ensimmäisen yleissuunnitelman ja nykytilan rakenteen pohjalta on koostettu esitystavaltaan yhtenäiset kartat rakenteiden vertailun helpottamiseksi. Molemmissa kartoissa on korostettu samat pääelementit: korttelirakenne, keskusakseli, oppilaitosalueet, suurimmat viheralueet ja pysäköintialueet sekä teollisuus-, liike- ja palvelukorttelit.

Itä-Hervannan perusrakenteesta on nähtävissä, että pääpiirteissään alueen kokonaisuus on toteutunut alkuperäisten käyttötarkoitussajatuksen mukaisesti oppilaitosten ja työpaikkojen alueena. Silmiinpistävää on kuitenkin se, miten selkeäpiirteiset ja hyvin yksinkertaiset kaupunkirakenteelliset johtoaiheet: keskus- tai paralleeliakselit, ovat kadonneet ja toteutunut kokonaisuus on fragmentaarinen.

KOMPAKTIKAUPUNGIN YDIN: KESKUSAKSELI

Itä-Hervannan suunnitteluvaiheissa eniten harha-askelia on otettu aivan kaupunginosan keskeisimmillä alueilla. Aatekilpailun kompak-tikaupunki-ideassa Hervannan ytimen oli ollut tarkoitus olla toiminnallisesti aktiivinen keskusakseli, joka yhdistää itä- ja länsipuolen osat toisiinsa. Akselin piti muodostaa koko kaupunginosalle sen merkittävien ja aktiivisten julkisen kaupunkitila juhla-aukioineen ja reunoille sijoituvine ravintoloineen ja kahviloineen. Akselin yhteyteen piti sijoittaa myös sekä kampusalueen merkittävimmät julkiset toiminnot kuten päärakennus, kirjasto, museo sekä ylioppilaskunnan tilat.

Kilpailua seuranneessa yleissuunnitelmassa tämä ajatus keskusakselista oli vielä mukana, mutta heti sitä seuranneessa korkeakoulu-kampuksen suunnittelussa tämä mahdollisuus hukattiin. Alkuperäisen syyn voi jäljittää vielä kauemmas: TTKK:n ensimmäisen rakennuksen, Koneinsinööriosaston suunnittelu ja kaavoitus oli käynnistetty jo 60-luvun lopulla, ja sen sijainti oli - mahdollisesti ilman varmaa käsitystä korkeakoulu- ja yliopistoalueen kokonaisuudesta - määritelty hyvin etäälle keskusakselista etelään. TTKK:n käyttösuunnitelmassa 1973 esiteltiin useita vaihtoehtoisia kampuksen kokonaisrakenteen malleja, joissa osassa yhteys keskusakseliin olisi vielä mahdollista toteuttaa. Mutta valituksi tuli ratkaisu, joka irrotti TTKK:n omaksi saarekkeekseen lähes kolmen vuosikymmenen ajaksi. Vasta 2000-luvun taitteessa aloitettu keskusta-alueen täydennysrakentaminen avasi uuden mahdollisuuden kytkeä korkeakoulu tiiviimmin muuhun kaupunkirakenteeseen.

TTKK:n kampusalueen suuntaviivojen ratkettua 70-luvulla, jatkoivat myöhemmätkin suunnittelu- ja rakennusvaiheet samalla linjalla kiinnittämättä huomiota keskusakselin mahdollisuuksiin. Yksikään suunnittelu- tai rakennusvaihe, ennen valtavyölyän siirtoa ja keskustan täydennysrakentamista, ei edistänyt alkuperäisen aktiivisen ja yhdistävän keskusta-alueen syntymistä. Aivan ydinalueelle toteutettiin merkittäviä uusia rakennushankkeita - länsipuolella Pietilöiden keskustarakennukset 1979-89 sekä idässä VTT:n tutkimuslaitos 1989 ja Poliisikoulu 1993 - mutta yksikään näistä hankkeista ei edistänyt idän ja länsipuolen yhdistäviä tai liitoskohtaa aktivoivia toimia.



2000-luvun vaihteessa alkaneen täydennysrakentamisvaiheen jälkeen yhdistyvän kaupunginosan kehitys näyttää kuitenkin valoisaalta. Aatekilpailun heikoin kohta, liikennetilän ylimitoitus, on käännetty alueen omaksi hyödyksi keskusta-alueen täydennysrakentamisessa. Samankaltainen täydentyminen on toteutumassa lähivuosina myös alueen pohjoisosassa.

Kaupunkisuunnittelun ihanteet ovat edelleen samat kuin 60-luvulla: suunnittelijat haluavat edistää monitoimintaista ja aktiivista jalankulijan katutilaa. Keinot ovat kuitenkin uudet; liikenteen kasvun ennustaminen on realistisemmalla pohjalla ja tavoitteena ei enää ole liikennemuotojen jyrkkä erottelu omille alueilleen. Siinä missä aatekilpailussa aktiivinen ydinosa oli sekä tiivistetty itä- ja länsipuolten väliseen keskusakseliin että jaettu valtavyölyän suuntaisille paralleelivyölyille (länsipuolen ”Ströget”), nyt aktiivinen keskusta-alue rakentuu melko laajasti perinteisemmän kaupunkikortteliston ympärille keskustan täydennysrakentamisalueilla.



Katkelmia kaupunkikuva-analysistä.
Ks. koko kaupunkikuvasarja selvityksen liitteenä.

KESKUSAKSELIN SUUNNITTELU- JA TOTEUTUS-
VAIHEET AATEKILPAILUSTA NYKYPÄIVÄÄN

-  Tarkastelualueen raja
-  Keskusakselin sijainti vuoden 1968 kilpailuehdotuksessa



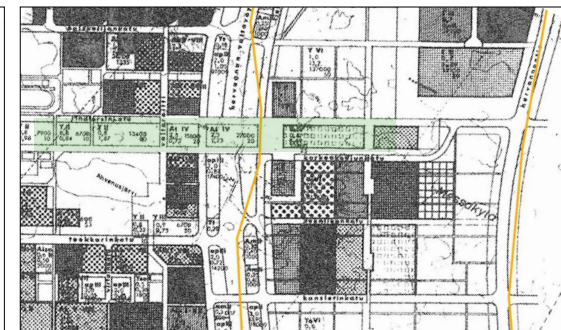
1968 - Aatekilpailun suunnitelmakartta (Aarno Ruusuvuori)



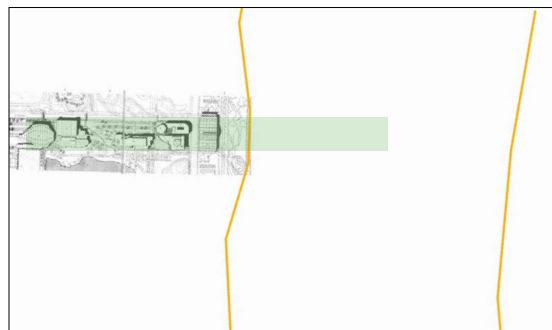
1969 - TTKK:n alueen suunnitelma (Tampereen kaupunki)



1970 - Asemakaava n:o 3306



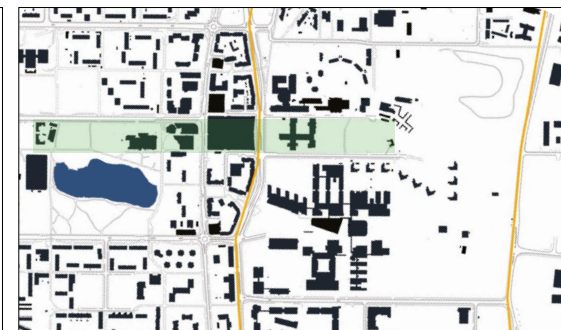
n. 1970 - Hervannan yleissuunnitelma toteuttamisjärjestys (Tampereen kaupunki)



1980 - Keskusakselin yleissuunnitelma (Raili ja Reima Pietilä)



1997 - Hervannan maankäyttösuunnitelma



2020 - nykytilanne



Katkelmia kaupunkikuva-analysistä.
Ks. koko kaupunkikuvasarja selvityksen liitteenä.

KOMPAKTIKAUPUNGIN KAUPUNKIKUVA

Kaupunkikuvallisesti tämä neitseelliseen metsämaastoon raivattu ”uusi” kaupunginosa on melko tavanomainen ja yksiulotteinen (ks. s. 40-50 liite: kaupunkikuvallinen dokumentointi). Sillä ei ole historiallisen rakennuskannan tuomaa syvyyttä ja monimuotoisuutta, vaikkakin ensimmäiset toteutuneet rakennukset ovat kohta saavuttamassa jo 50 vuoden iän, ja niiden kaupunkikuvallisen arvon tulkinta on saamassa uusia, osin nostalgisiakin sävyjä. Huomattava on myös, että Hervannan suunnitteluajainen arkkitehtuuriajattelu ei kovinkaan paljon välittänyt yksittäisten rakennusten merkityksestä. Tärkeämpää oli kompaktikaupungin ja kontaktikaupungin aktiivinen sosio-kulttuurinen miljö, jolle rakennukset vain muodostivat toiminnan mahdollistavan kehikon.

Tämä ajattelu ei kuitenkaan täysin uponnut yleisöön eikä arkkitehtien ammattikuntaankaan. Alkuvaiheen kaupunkikuvallisesti monotonisen asuinrakentamisen ja siitä syntyneen huonon maineen jälkeen korjausliikkeitä on pyritty tekemään eri suunnilla. Näistä ensimmäinen, ja edelleen merkittävin, oli Reima ja Raili Pietilän kutsuminen suunnittelemaan Hervannan läntisen keskusakselin kokonaisuutta. Heidän luomansa persoonallinen arkkitehtuuri on korkealaatuinen julkisten rakennusten kokonaisuus, joka oivallisesti kiinnittää muuten kovan ja geneerisen modernin kaupunginosan rakenteen pehmeästi ja juurevasti paikoilleen.

Muitakin yksittäisiä arkkitehtonisesti korkealatuista rakennuksia on rakennettu myöhemminä vuosikymmeninä, kun mukaan on kutsuttu maan parhaita suunnittelijoita. Kansainvälisesti-

kin menestyneiden arkkitehtien Pekka Salmisen sekä Ilmari Lahdelman ja Rainer Mahlamäen varhaisempia suunnitelmia ovat 90-luvulla valmistuneet Poliisikoulu (Salminen) sekä yliopiston Festia-rakennus (Lahdelma ja Mahlamäki). 2000-luvulla laadukas suunnittelu näkyy mm. pohjoisakselin tornitaloissa, Hermian laajennuksissa sekä yliopiston kampusalueella (Tietotalo, Helamaa/Heiskanen 2001 ja Kampusareena, Arkkitehdit LSV 2015).

VIHERALUEET JA -YHTEYDET

Ympäristön laatu muodostuu kuitenkin muustakin kuin rakennuksista, kuten julkisista katu- ja kaupunkitiloista sekä viher- ja virkistysalueista. Kuten jo aiemmin tekstissä on vahvasti korostettu, Itä-Hervannassa aatekilpailussa ainoaksi keskeiseksi, julkiseksi kaupunkitilaksi osoitettu keskusakseli onnistuttiin 1970-luvun jatkosuunnittelussa kadottamaan täysin. TTKK:n omaa pitkänomaista kampusakselia kehitettiin tästä irrallisena, kampusalueen omana sisäisenä julkisena kaupunkitilana. Laadullisesti korkeakoulun piha-akseli oli melko tavanomainen, ja lisäksi suuri osa siitä oli osoitettu pysäköintialueeksi. Kun Hervannan keskustan täydennysrakentaminen alkoi ja kampusakseli suunnattiin kohti keskustaa, myös pihan suunnitelmaa uudistettiin ja muutettiin korkealaatuisemmaksi kampuspuistikoksi.

1970-luvun yleissuunnitelmissa valtavyälän suuntainen kävelyakseli linjattiin syvemmälle kaupunkirakenteen sisään, mutta tämäkin vain osittain toteutunut yhteys katkeaa kesken Poliisikoulun tontilla ja toimii näin lähinnä yliopiston alueella (nyt katkaistu myös Hermian suuntaan päiväkodin piha-alueena).

Yksi suomalaisten lähiöiden erityispiirre on niiden luontosuhde. Suomessa kehitettiin toisen maailmansodan jälkeen oma erityinen lähiötyyppinsä: metsälähiö. Hervannan suunnittelun kohdalla näihin aiemmin 1950- ja 60-luvuilla rakennettuihin metsälähiöihin ja niiden luontosuhteeseen otettiin kriittinen asenne. Metsälähiöiden löyhälle korttelirakenteelle, niiden heikolle palvelurakenteelle sekä ohuelle sosio-kulttuuriselle sfäärille ja kaupungittomuudelle haluttiin vastapainoksi monitoimintaista ja aktiivista kompaktikaupunkia, joka muistutti rakenteeltaan enemmän perinteistä ruutukavamuotoista kaupunkirakennetta. Luontosuhde säilyi edelleen vahvana, nyt se vain haluttiin rajat selkeästi sormimaiseksi viherrakenteeksi korttelivyöhykkeiden väliin ja laajoiksi, autottomiksi viherpihoiksi korttelien sisälle.

Lisäksi oman erityispiirteensä tähän rakenteeseen toi se, että eroteltu tieverkko tuotti korttelien väleihin paljon kevyen liikenteen reittejä, joiden tilantarve oli perinteisiä katuja huomattavasti kapeampi. Rakennusten etäisyyksien kuitenkin pysyessä toisiinsa nähden kadun levyisinä, väylien varrelle jäi runsaasti pienimittakavaisempaa viheraluetta. Myöskään eroteltujen autoliikenneväylien osalta ei muodostettu perinteistä rakennusten rajaamaa katutilaa, vaan autoliikennekatujen varrelle jätettiin myös leveitä istutuskaisioita, leveimmillään luonnollisesti suurimman valtavyöhykkeen varrelle.

Puistomaiset kevyen liikenteen reitit sekä leveät autoliikenteen katutilat ovatkin yksi Hervannan julkiselle kaupunkitalalle luonteenomainen piirre.

Reittien luonteenomainen piirre Hervannassa puolestaan on se, miten Hervanta on rakennettu topografialtaan vaihtelevaan kallioiseen maastoon. Monissa näistä kapeista viherkaistaleista onkin näkyvissä useiden metrien korkuisia kallioleikkauksia.

Jo ennen Hervannan rakentamista yleissuunnitelmassa ennakoitiin näiden viheralueiden alkuperäisen kasvillisuuden selviytymismahdollisuuksia. Linjaukseksi otettiin että näillä kapeilla ja pienillä viheralueilla alkuperäisellä puustolla ei ole selviytymismahdollisuuksia, vaan nämä alueet istutetaan. Siten hervannan viherympäristö on karkeasti jaotellen kahtalainen; lähempänä luonnontilaista metsää säilyneitä viheralueita on vain sormimaisen rakenteen laajemmilla välivyöhykkeillä ja rakentamisen reuna-alueilla. Rakenteen sisällä luonnollinen topografia yhtyy istutettuun ja rakennettuun viherympäristöön.

Tämä luonnehdinta koskee erityisesti Länsi-Hervannan asuinalueita ja valtavyöhykkeen ympäristöä, mutta sama periaate on välittynyt 70-luvun alun yleissuunnitelman kautta myös suoraan sellaisenaan kampusalueen käyttösuunnitelman periaatteisiin ja siihen miten kampusalueen rakennukset ja niiden väliin jäävät alueet käsitellään. Kokonaisuutena Itä-Hervanta on fragmentaarisempi ja koostuu laajoistakin erityyppisistä alueista, joihin lukeutuvat kampus ja teknologia-alue, poliisikoulu, asuinkorttelit, Tredun alue, yhdyskuntatekniset alueet ja Hervannantien varsi.

KOMPAKTIKAUPUNGIN ARVIOINTI: EILEN, TÄNÄÄN JA HUOMENNA

Kaupunkirakenne

Hervannan rakennettu ympäristö sisältää sekä onnistuneita kaupunkirakenteen kokonaisuuksia ja sen lomaan muodostuvia paikkoja että kohtia, joissa kaupunkirakenteen tarjoamat mahdollisuudet on jätetty käyttämättä. Keskeiseksi kysymykseksi jää ovatko nämä käyttämättömät mahdollisuudet vielä tulevassa täydennysrakentamisessa paikattavissa, ja miten täydennysrakentamisen yhteydessä vaalitaan onnistuneiden ratkaisujen säilymistä tai vahvistetaan niiden hyviä ominaisuuksia.

Länsi-Hervantaa koskevassa selvityksessä yhteinen johtopäätöksenä oli, että vaikka aatekilpailun voittajatyössä esitettyjen tavoitteiden ja visioiden sekä jatkosuunnittelun myötä syntyneen rakentamisen välillä oli ristiriitaa, Länsi-Hervanta kuitenkin toteutui kokonaisratkaisuna melko pitkällekin aatekilpailun voittajaehdotuksen ja tiettyjen siihen sisäänkirjoitettujen rakenteellisten laatutekijöiden mukaan. Kokonaisrakenteen ja asuinkorttelien kannalta merkittävä onnistuminen oli asuinalueiden suunnittelussa alusta asti mukana ollut sormimaisen viherrakenteen lomittuminen rakenteeseen sekä laajamittainen viher- ja kävelyalueiden verkosto.

Itä-Hervannan osalta aatekilpailun visio kokonaisrakenteesta oli myös selkeä, joskin huomattavasti yksinkertaisempi kuin mitä monipuolisemmin ja laajemmin jäsenelty länsipuolen asuinalue. Kokonaisrakenne idän puolella rakentui vahvan ytimen varaan (keskusakseli) ja sen ulkopuolelle muodostui geneerisempi avoin ja joustavasti laajeneva yliopistoalue. Kuten todettua, avoin ja joustava rakenne on toiminut hyvin tilanteissa, joissa selkeää kuvaa tulevien toimintojen laajuudesta ei ollut. Mutta kokonaisrakenteen johtoajatus yhdistävästä ja monitoimintaisesta, vilkkaasta kaupunginosan keskuksesta ei itäpuolella toteutunut. Yhteiseksi tekijäksi ajattelun, kaupungin osia yhdistävän toiminnallisen akselin puuttuminen lisäsi itäpuolen erillisyyttä ja heikensi sen toiminnallisuutta ja viihtyisyyttä. Samalla se heikensi myös koko kaupunginosan palveluiden kehittymistä. Kompaktikaupungin aktiivisen kaupunkitilan toteuma jäi visioihin verrattuna tältä osin torsoksi.

Myöhemmillä, alkuperäistä toteutusta jo muutavilla suunnitelmilla ja rakentamisella tätä keskusta-alueen ongelmaa on jonkin verran kyetty paikkaamaan. Viimeaikaisempia onnistumisia Hervannassa on ollut valtavyylän muutos ja keskustakortteleiden täydennysrakentaminen, joka sekä vahvistaa keskusta-alueen asukas pohjaa ja palvelutarjontaa että myös kytkee länsi- ja itäpuolet huomattavasti entistä paremmin toisiinsa. Erityisesti Itä-Hervannan näkökulmasta tämä keskusta-alueen ratkaisu nousee entistä suurempaan arvoon.

Itä-Hervannan sisäisen kytkeytyvyyden näkökulmasta merkittävää on ollut myös pohjois-etelä -suuntaisen paralleliakselin puuttuminen.

Sekä aatekilpailussa että yleissuunnitelmassa näitä kytkentöjä oli esitetty, mutta käytännössä eri osa-alueet on toteutettu laajaan maankäyttökenttään melko irrallisina lohkomaisina fragmentteina, ilman kunnollista kytkentää toisiinsa tai alueiden läpi. Siinä missä länsipuolella yhdeksi merkittävimmäksi menestystekijäksi nousee alueen sisäistä kytkentää ja viihtyvyttä lisäävä jalankulun, pyöräilyn sekä viheralueiden verkosto, idän puolella nämä elementit puuttuvat lähes täysin tai ovat melko vaatimattomia tai em. fragmentaaristen lohkojen sisäisiä ominaisuuksia. Lähes ainoa kytkävä tekijä on valtavyylän liikenneverkko. Näiden kytkentöjen lisääminen ja parantaminen on yksi keskeinen suunnittelukysymys Itä-Hervannan kehittämisessä.

Kaupunkikuva ja ympäristön laatutekijät

Ympäristön laatutekijöitä arvioitaessa Itä-Hervannan rakentamisen hitaudella on ollut myös oma etunsa. Länsi-Hervannassa nopeasti toteutettu monotoninen bulkkirakentaminen tapahtui nopeasti ja muodostaa merkittävän osan rakennuskannasta. Itä-Hervannassa vastaavaa kerrostumaa ei ole. Ja vaikka ei ole myöskään yhtä vahvaa vastaavaa korjausliikettäkin, kuin länsipuolella Pietilöiden luoma paikkaan sidottu pienimittakaavainen arkkitehtuuri, instituutio-naalisten rakennusten suunnitteluun on panostettu.

Viidenkymmenen vuoden aikana toteutunut rakennuskanta on kaupunkikuvaltaan hivenen fragmentaarinen, vaikkakaan ei sekava tai häiritsevän rauhaton. Rakennuskanta uusia tornitaloja lukuunottamatta on melko matalaa. Kaupun-

kokuva kestää edelleen hyvin muutoksia sekä tehostamista ja täydentämistä. Yliopiston ja poliisikoulun kampusalueiden edellä mainittujen, huolellisesti ja laadukkaasti suunniteltujen rakennusten ympäristössä on tosin luonnollista noudattaa edellisten vaiheiden edellyttämää vastaavaa huolellisuutta ja laatua.

Huolellisuus ja laadullistamisen ohje on toki hyväksi muillakin alueilla, mutta yksittäisten rakennusten kaupunkikuvallisten ominaisuuksien sijaan Itä-Hervannan alueella on kuitenkin vielä tärkeämpää arvioida jokaisen yksittäisen hankkeen ja siihen liittyvien ulkotilojen merkitystä omaa tonttia laajempaan ratkaisuna. Kuten edelliset vaiheet osoittavat, ratkaisulla voi tukea tai olla tukematta koko kaupunginosan toiminnallisuutta ja viihtyisyyttä. Rakennukset ja niiden tontit ja piha-alueet ovat siten, pelkkien esteettisten julkisivujen sijaan, toiminnallisia työvälineitä paremman kaupunkikokonaisuuden rakentamiseksi.

Länsi- ja Itä-Hervannan rakentuu entistä vahvemmin yhtenä kokonaisuutena ja monitoimintaisena kaupunginosana, jolla on yhteinen vahvistuva ja laajeneva kaupunginosakeskus. Ratkaisulla tulisi tukea alueen entistä parempaa jalankulun ja pyöräilyn kytkeytyvyyttä, palveluiden sijoittumista keskeisten reittien varsille ja risteysasemiin sekä monipuolisemman ja laadukkaamman viherverkon ja yleisten alueiden kehittämistä (mm. puistot, taskupuistot ja aukiotilat).

4. 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

ARKKITEHTUURIKILPAILUJA 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

Arkkitehtitoimisto Toivo Korhonen, Liikennetekniikka Oy, Inststo Erkki Juva Ky, Inststo Erkki Leskinen sekä Inststo Kalle Havulinnan ja kumpp: Tampereen Teknillinen Korkeakoulu Hervanta, Käyttösuunnitelman tarkistus, osat 2-4. Rakennushallitus 1972-73.

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

Koivu, Sirpa: Työtä Hervannan hyväksi 40 vuotta - Hervannan Tiedotusyhdistys ry 1975-2015, Hervannan Tiedotusyhdistys ry, Tampere 2016

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

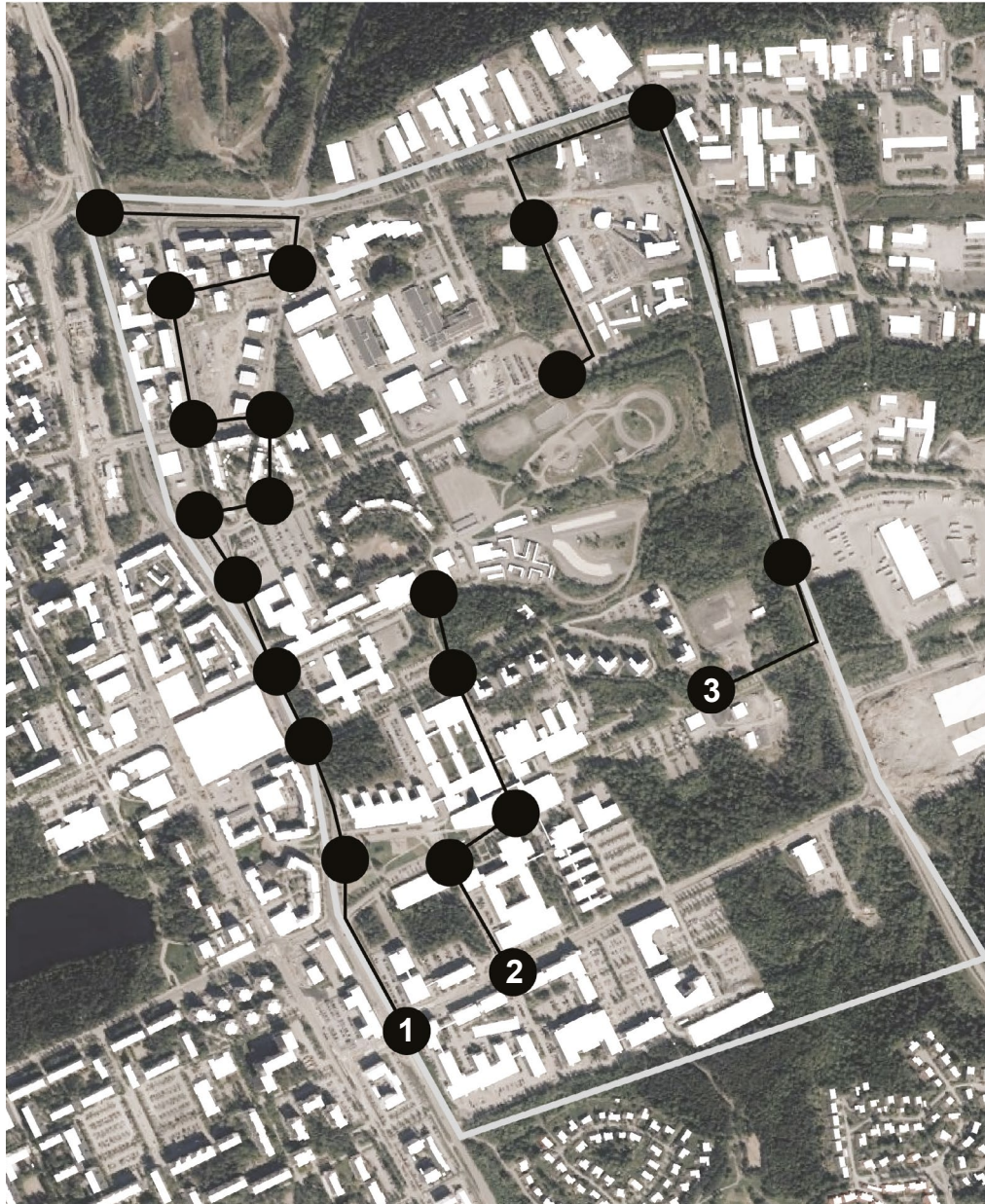
Murole, Pentti: Ihmisen kulkemisen suunnittelusta. Arkkitehti 3-4- 1967.

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

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

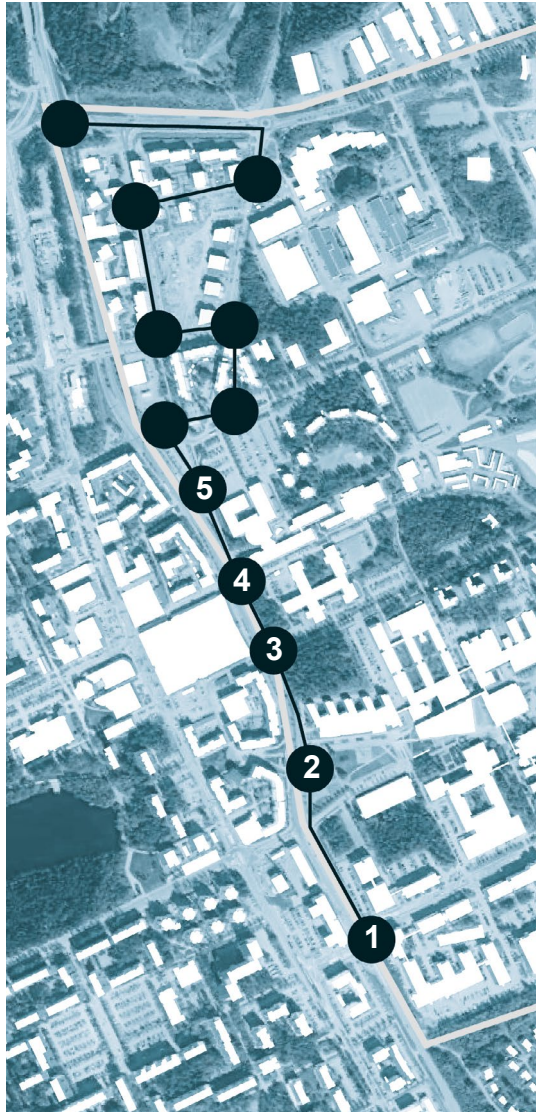
Seppänen, Jouko: Hervanta-arkkitehtuuriopas, Ehdotus "925294" erämaasta innovaatioveturiksi

LIITE: KAUPUNKIKUVALLINEN DOKUMENTOINTI



Edellä esitettyyn Hervannan suunnittelu- ja rakentamishistorian 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 pääreittien varrelta. Kuvauksessa taltioidtiin eri tyyppiset kaupunkitilat korttelialueiden välissä (mm. puistot, kävelykadut, autoliikennekadut, kampusalue).



Reitti 1: Valtaväylä, Tieteenkatu ja Tietoraitti



Hermiankatu itään

1. Hermiankadun risteys



80-90-luvun Hermiaa ja Hervannanvaltaväylä etelään



2000-luvun Hermiaa ja Hervannan valtaväylä pohjoiseen



Korkeakoulunkatu lännestä

2. Tampereen yliopiston Hervannan kampus (ent. TTY)



Kampus lounaasta



Länsi-Hervannasta Hervannan valtaväylän ali kampuselle johtava alkuku



Tekniikankatu ja Duon kulma - keskusakselin eteläreuna

3. Tekniikankadun risteys



Kampusalueen Tietotalon kulma nähtynä Duon kulmalta



VTT nähtynä kauppakeskus Duon edustalta



Poliisikoulunkatu lännestä - keskusakselin pohjoisreuna



Poliisiammattikorkeakoulun lounaiskulma



VTT luoteesta

4. Poliisikoulunkadun risteys

5. Poliisiammattikorkeakoulun luoteiskulma



Poliisikoulun lounaiskulma



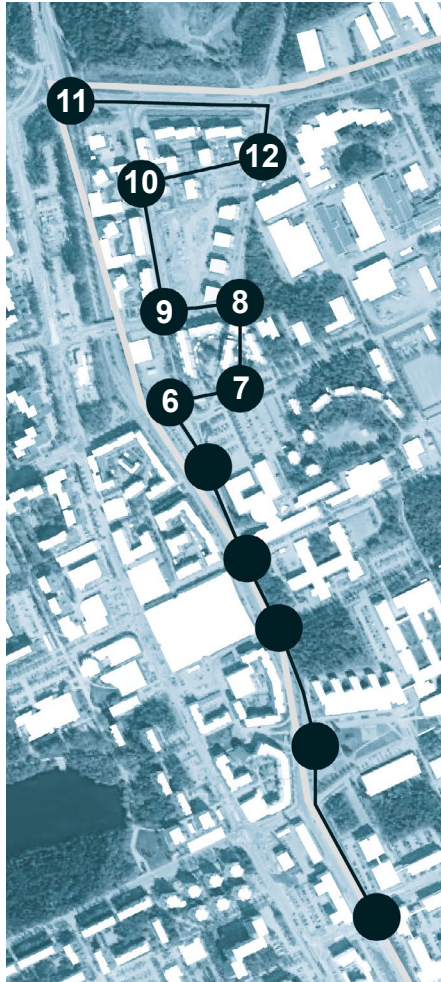
Näkymä pohjoiseen



Näkymä koilliseen



Näkymä etelään



Reitti 1: Valtaväylä, Tieteenkatu ja Tietoraitti



Tieteenkadun eteläpää valtaväylältä nähtynä



Näkymä Poliisiammattikorkeakoululle luoteesta

6. Hervannan valtaväylän, Tieteenkadun ja Vaajakadun risteys



Tieteenkadun ja valtaväylän risteys

7. Tietoraitin ja Vaajakadun risteys



Vaajakatu lännestä



Tietoraitin eteläpää



Toisin Tuulanhovin taloja Tietoraittilla

8. Tietoraitin ja Latsaruksen polun risteys



Tietoraitti pohjoiseen



Tietoraitti itään



Latsaruksen polku länteen

9 Tieteenkadun ja Orivedenkadun risteys



Risteyksestä koilliseen



Risteyksestä kaakkoon



Latsaruksenpolkua itään



Risteyksestä lounaaseen



TREDU



Tietoraitti etelään

11. Tietoraitin pohjoispää



Tutkijankadun ja Hepolamminkadun välinen kortteli Tietoraitilta länteen



10 Tieteenkadun ja Tutkijankadun risteys

Näkymä Tutkijankadulta Tieteenkadulle



Näkymä Tieteenkadulta etelään. Oikealla Tieteenkadun taloja



Tutkijankatua itään

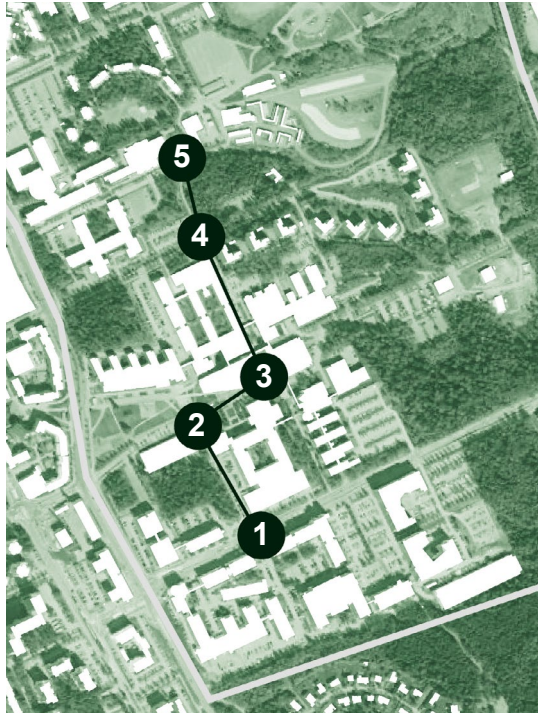
12. Hervannan valtaväylän ja Hepolamminkadun risteys



Hervanta pohjoisesta



Hepolamminkatu lännestä



Reitti 2: Hermiankatu, Hervannan kampusalue ja Poliisikoulunkatu

1. Hermiankatu



Hermiankatu itään



Hermiankatu länteen



Festia nähtynä Tieteenkadulta

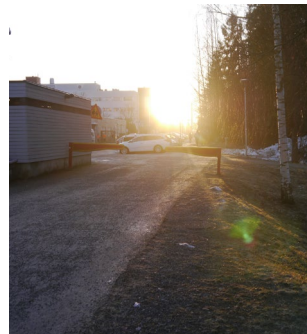


Näkymä Tieteenkadulta kohti kampusaluetta. Kone-talo.

2. Korkeakoulunkatu / Hervannan kampus (ent. TTY)



Näkymä Hermialta kampukselle johtavalta kevyenliikenteen väylältä.



Näkymä kampukselta kohti Hermiaa



Konetalon kulma



Kampusareena



Kampuksen päärakennus ja Kampusareenan kulma



Näkymät pohjoiseen ja etelään

3. Hervannan kampus (ent. TTY)



Näkymä pohjoiseen Sähkötalon ja Rakennustalon välistä

4. Tekniikankatu



Näkymä Tekniikankadulta länteen



Näkymä itään - Tekniikantornit



Näkymä etelään kampusalueelle



Näkymä pohjoiseen

5. Poliisikoulunkatu



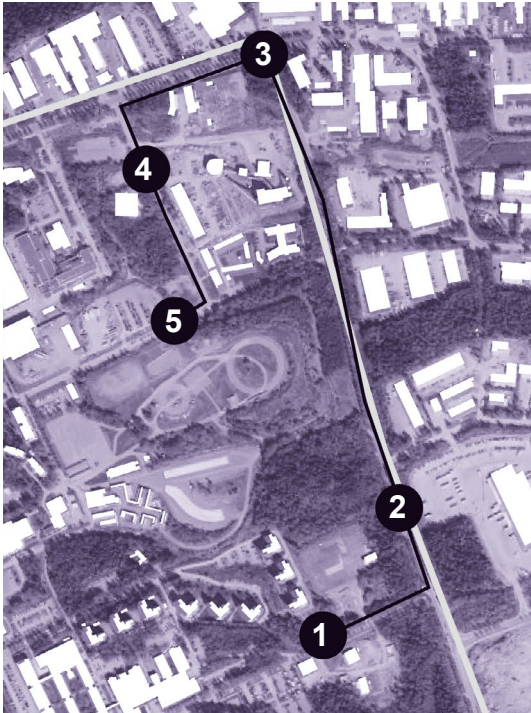
Näkymä etelään



Poliisikoulunkatu itään - umpikuja



Poliisikoulunkatu länteen



Reitti 3: Korkeakoulunkatu, Hervannantie, Väkipyöränkatu ja Vaajakatu



Korkeakoulunkatu länteen kohti kampusaluetta

1. Korkeakoulunkatu



Korkeakoulunkatu länteen



Näkymä Korkeakoulunkadulta pohjoiseen Tieteentorneille

2. Hervannantie



Hervannantie etelään



Hervannantie pohjoiseen



DB Schenker



Hervannantie etelään

3. Hervannantien ja Hepolamminkadun risteys



Hepolamminkatu länteen



Ahertajankatu itään

4. Väkipyöränkatu



Väkipyöränkatu etelään



Väkipyöränkatu pohjoiseen



Hakelämpökeskus



Hervannan tennishalli



Vaajakatu itään - oikealla Poliisiammattikorkeakoulun harjoittelualue



Vaajakatu itään - vasemmalla TREDUn parkkipaikka

5. Vaajakatu



Vaajakatu länteen

