



TAMPEREEN ASEMAKESKUKSEN suunnittelukilpailu

17.3. - 27.6.2014

KILPAILUSÄÄNNÖT
JA KILPILUOHJELMA



Liikennevirasto

VR GROUP


Senaatti
KIINTEISTÖT

Sisältö

1 Tampereen asemakeskuksen suunnittelukilpailu

1.1 KILPAILUN TAUSTA JA LÄHTÖKOHDAT	7
1.2 KILPAILUKOHDE JA TAVOITTEET ALUEELLA	9

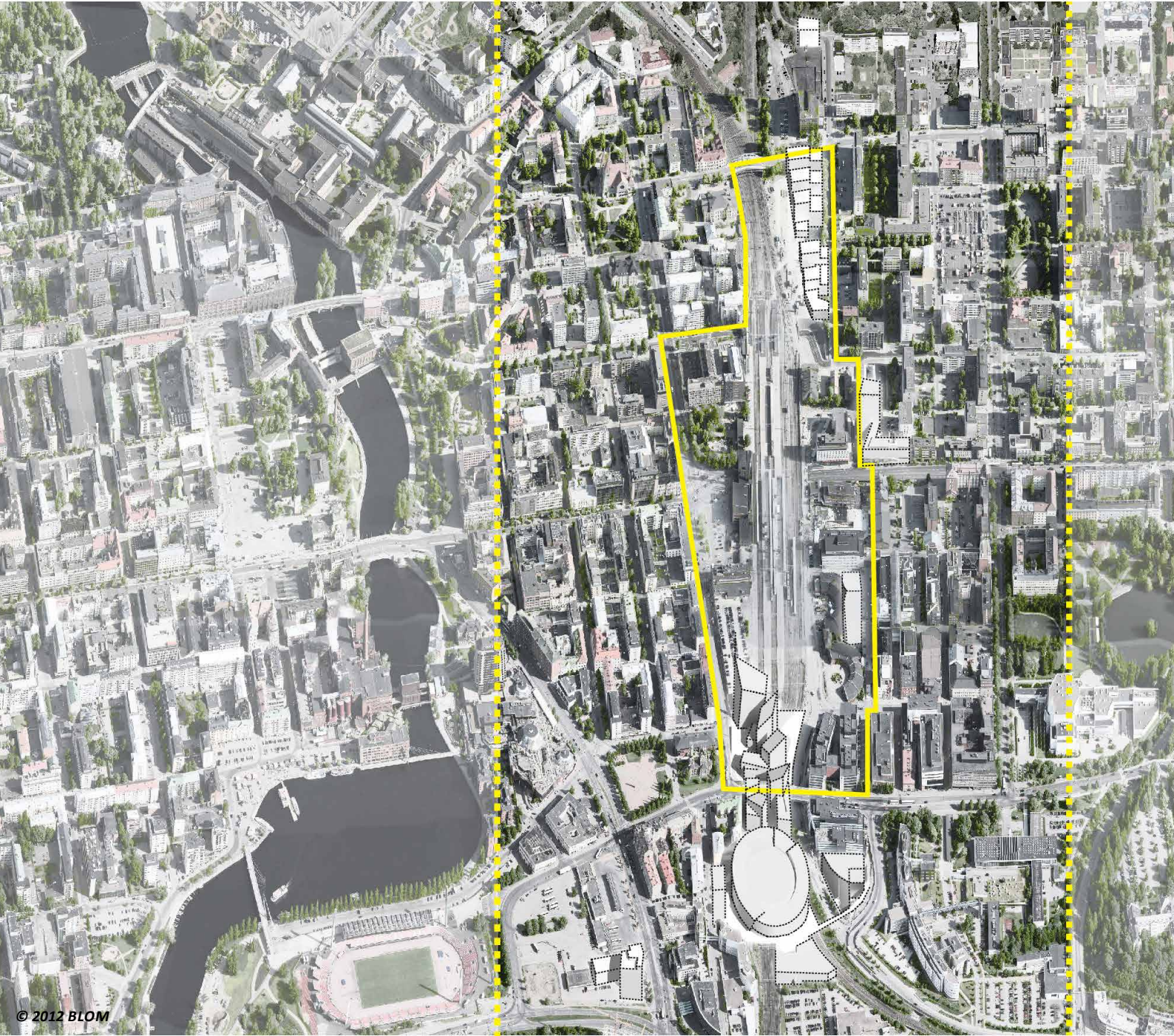
2 Kilpailusäännöt

2.1 KILPAILUN TAVOITE	11
2.2 KILPAILUN LUONNE	11
2.3 OSALLISTUMISOIKEUS	11
2.4 HAKEMUKSEN OHJEET	12
2.5 KILPAILIJOIDEN VALINTAPERUSTEET	12
2.6 KILPAILUKUTSU	13
2.7 KILPAILUEHDOTUSTEN ARVIOINTI	13
2.8 OSALLISTUMISPALKKIO	13

3 Kilpailuohjelma

3.1 KILPAILU- JA TARKASTELUALUE	15
3.2 KILPAILUALUETTA KOSKEVAT SUUNNITELMAT	25
3.3 KILPAILUN TAVOITTEET	33
3.4 SUUNNITTELUOHJEET	34
3.5 ARVOSTELUPERUSTEET	35
3.6 KILPAILUTEKNISET TIEDOT	36
3.7 KILPAILUEHDOTUSTEN LAADINTAOHJEET	37
3.8 KUVIA KILPAILUALUEELTA	38

4 Kilpailun liiteasiakirjat	41
-----------------------------	----



VISIO 2030

”Uudistunut Tampereen asemanseutu on virkeä ja monitoimintainen kaupunkielämän alue. Se välittää päivittäin kymmenientuhansien matkustajien virtoja ja tarjoaa joustavia asiakaspalveluja erilaisten matkaketjujen sujuvaan toimintaan.

Asemanseutu on työpaikkojen, palvelujen sekä asumisen keskittymä, joka toimii aktiivisena kaupunkielämän keskuksena eri vuorokauden aikoina. Asemakeskuksen alue on kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti korkeatasoisen kokonaisuus, jossa yhdistyvät viihtyisät kaupunkitilat, modernit asemapalvelut sekä innostava toimintaympäristö.”

3
KILPAILUOHJELMA



1

Tampereen Asemakeskus

1.1 KILPAILUN TAUSTA JA LÄHTÖKOHDAT

Tampereen kaupunkiseutu on Suomen toiseksi suurin kaupunkiseutu Helsingin metropolialueen jälkeen ja yksi Suomen vahvimista kasvukeskuksista. Tampereen kaupunkiseudulla on 369 000 asukasta, joista 220 000 asuu Tampereen kaupungin alueella. Kaupunkiseudun kasvunäkymät ovat positiiviset: seudun asukasmäärän odotetaan kasvavan vuoteen 2030 mennessä 90 000 uudella asukkaalla.

Tampereella on merkittävä asema Suomen kaupunki- ja liikenneverkossa. Hämeenlinna-Tampere rautatieosuus on yksi Suomen vanhimmista, se on valmistunut vuonna 1876. Nykyisin Tampere on raide- ja tieliikenteen vilkas risteysasema, joka välittää rannikon ja sisämaan välistä henkilö- ja tavaraliikennettä. Tampereella risteävät päärata (Helsinki-Tampere-Oulu-Rovaniemi), Tampere-Pori/Rauma-rata ja Tampere-Pieksämäki-rata. Tampere toimii myös vaihtoasemana Turku-Toijala- ja Orivesi-Haapamäki-ratojen henkilöjunille.

Tampereen rautatieasema on merkittävä junaliikenteen pääte- ja vaihtoasema. Tampereelle saapuu päivittäin yli 150 matkustajajunaa, joissa matkustaa lähes 8 miljoonaa matkustajaa vuodessa.

Rautatieliikenteen ja linja-autojen kaukoliikenteen asemien toimintojen yhdistämistä on kaupungissa pohdittu pitkään jo vuosittuhanteen vaihteesta lähtien. Asemakeskukseksi ei ole löytynyt toteuttamiskelpoista ratkaisua, mutta asematoimintojen keskittämisen tarve ei ole vähentynyt, päinvastoin. Tulevina vuosina kaupungin ja kaupunkiseudun joukkoliikennedyhteyksien vahvistuminen rautatieasemalla korostaa entisestään eri liikennemuotojen yhteisen, korkean palvelutason vaihtoaseman suunnittelun tarvetta.

Samanaikaisesti myös ratapihan ympärillä suunniteltujen hankkeiden määrä on lisääntynyt merkittävästi. Kaupungin kasvaessa keskusta on laajenemassa rautatieaseman ja ratapihan lähiympäristöön. Vanhojen veturitallien luona on juuri valmistumassa kaupungin korkein rakennus, 25-kerroksinen Tornihotelli. Ratapihan eteläpäähän on vahvistunut Tampereen Kannen ja Areenan asemakaava. Valmisteilla on alueen pohjoispäätä reunustavan Ratapihankadun varren kortteleiden asemakaava. Eri hankkeiden yhteensovittaminen on tähän asti ollut satunnaista ja alueen kehittämiseen kaivataan yhteistä näkemystä.





1.2 KILPAILUKOHDE JA TAVOITTEET ALUEELLA

Tampereen kaupunki, Liikennevirasto, VR Group ja Senaatti-kiinteistöt järjestävät kansainvälisen suunnittelukilpailun Tampereen Asemakeskuksesta ja sen lähiympäristöstä. Asemakeskuksen suunnittelukilpailulla haetaan yhteistä näkemystä alueen kehittämisen visiosta sekä tulevien toimenpiteiden suuntaviivoista.

Kilpailijoiden tehtävänä on ideoida toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen asemakeskuksen alueen kokonaissuunnitelma. Asemakeskuksen alueella tulee yhdistyä eri joukkoliikennemuotoja palveleva asemakeskus, hyvä liikenteellinen saavutettavuus eri kulkumuodoilla, viihtyisät kaupunkitilat sekä korkea-tasoinen toimistojen, palveluiden ja asumisen rakentaminen.

Kilpailun luonne on ideakilpailu. Kilpailu tuottaa alueen kehittämistä palvelevan vision ja kokonaissuunnitelman, joka toimii alueen jatkokehittämisen perustana. Kilpailun jälkeen järjestetään Asemakeskuksen toteutukseen tähtäävä yhdistetty suunnittelu- ja toteuttamiskilpailu Asemakeskus-alueen eri osista.

Kilpailun järjestelyistä vastaa Tampereen kaupungin kaupunkikehitysryhmän Keskustahanke.

Kilpailuun osallistumisen ja kilpailun säännöt on kuvattu luvussa 2. Kilpailuohjelma liitteineen on kuvattu luvussa 3 ja 4.

15.1.2014	Hankintailmoituksen sekä kilpailusääntöjen ja -ohjelman julkaisu
31.1.2014	Osallistumishakemuksia koskevien kysymysten jättäminen
17.2.2014 klo 15.00	Osallistumishakemuksien sisäänjätto
17.3.-27.6.2014	Kilpailuaika
17.3.2014	Kilpailukutsun ja tarkennetun kilpailumateriaalin toimittaminen valituille kilpailijoille
7.4.2014	Kilpailua koskevien kysymysten jättäminen
27.6.2013 klo 15.00	Kilpailutöiden sisäänjätto
Heinä-syyskuu 2014	Kilpailutöiden arviointi, tuomariryöskentely
1.10.2014	Tulosten julkaiseminen
Lokakuu 2014	Kilpailutyönäyttely

TAULUKKO 1: Kilpailuaikataulu

2

Kilpailusäännöt

2.1 KILPAILUN TAVOITE

Suunnittelukilpailun tarkoituksena on mahdollisuuksien kartoittaminen ja ideoiden etsiminen Asemakeskuksen alueen toiminnallisen, kaupunkikuvallisen ja arkkitehtonisen ratkaisun löytämiseksi. Kilpailussa ideoidaan sekä Asemakeskuksen toiminnallista suunnitelmaa että koko alueen maankäytön suunnitelmaa.

Asemakeskuksen toiminnallisessa ratkaisussa keskiössä ovat yhtäältä asematilojen yleisöpalvelutilojen toiminnallisuus ja toisaalta aseman operojien liikenteellinen näkökulma. Koko asemakeskuksen alueen maankäytöllisessä ratkaisussa painopisteenä on löytää toiminnallisesti, kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtonisesti korkeatasoinen kokonaisidea, joka sisältää sekä rakentamisen että kaupunkitilan yleissuunnittelun.

Kilpailuun etsitään siten monialaisia suunnitteluryhmiä, jotka sisältävät sekä kaupunkisuunnittelun, liikennesuunnittelun ja arkkitehtisuunnittelun asiantuntijoita.

2.2 KILPAILUN LUONNE

Tampereen kaupunki on julkisista hankinnoista annetun lain tarkoittama hankintayksikkö ja kilpailussa noudatetaan hankintalain säännöksiä. Kilpailu on EU-kynnsyarvon ylittävä suunnittelukilpailu, johon osallistuvien määrää rajoitetaan valitsemalla viisi (5) kelpoisuusehdot täyttävää kilpailijaa osallistumishakemuksen jättäneiden joukosta.

Kilpailussa jaetaan osallistumispalkkioita. Suunnittelukilpailun voittajan tai voittajien kanssa neuvotellaan alueen tarkemman yleissuunnitelman laatimisesta. Yleissuunnitelman laatimisen jälkeen alueen toteuttaminen jatkuu suunnittelu- ja toteutuskilpailulla, jossa Asemakeskuksen alueen eri osille etsitään toteuttajia.

2.3 OSALLISTUMISOIKEUS

Kilpailuun haetaan suunnitteluryhmiä, joilla on kaupunkisuunnittelun, liikennesuunnittelun sekä arkkitehtisuunnittelun asiantuntemusta. Lisäksi kilpailuryhmässä edellytetään olevan kiinteistöliiketoiminnan ja rakennuskustannusten laskennan asiantuntemusta. Kilpailijalla tulee olla hankkeen laajuuteen nähden riittävät tekniset ja taloudelliset edellytykset sekä ammatillinen pätevyys.

Esteellinen henkilö tai yritys, jossa hän työskentelee, ei voi osallistua kilpailuun. Esteellisiä ovat ainakin tuomari- ja kilpailuohjelman valmisteluun ja päätöksentekoon osallistuneet.

2.4 OSALLISTUMIS- HAKEMUKSEN OHJEET

Kilpailuun osallistutaan jättämällä osallistumishakemus. Osallistumishakemus tulee sisältää:

A: Kilpailijan nimi ja yhteystiedot sekä yritystiedot, mikäli kilpailija on yritys

B: Pääsuunnittelijan tiedot

Pääsuunnittelijasta ilmoitetaan henkilötiedot, loppututkinto, henkilökohtaiset referenssit sekä kilpailumenestys. Referensseinä esitellään enintään viisi merkittävintä kaupunkisuunnittelukohdetta sekä pääsuunnittelijan osuus kohteiden suunnittelussa. Referenssi voi olla suunnittelu- tai kilpailukohde. Toteutetuista kohteista mainitaan rakentamisen valmistumisvuosi.

Referenssien lisäksi esitellään viiden viime vuoden aikana kaupunkisuunnittelukilpailuissa voitetut palkinnot, lunastukset ja kunniamaininnat sekä ko. kilpailun järjestäjä.

C: Liikennesuunnittelijan tiedot

Liikennesuunnittelijan osalta ilmoitetaan vastaavat tiedot kuin edellä pääsuunnittelijasta.

D: Kiinteistöliiketoiminnan ja rakennuskustannusten laskennan asiantuntija tai asiantuntijat

Ko. asiantuntijoiden osalta esitetään henkilötiedot, loppututkinto sekä henkilökohtaiset referenssit.

E: Tekniset valmiudet ja kapasiteetti

F: Todistukset ja selvitykset

Hakijan tulee esittää seuraavat voimassa olevat selvitykset ja todistukset:

- selvitys onko yritys merkitty ennakkoperintärekisteriin ja työnantajarekisteriin sekä arvonlisäverolain mukaiseen arvonlisävelvollisten rekisteriin
- todistus verojen maksamisesta tai verovelkatodistus
- todistukset eläkevakuutuksen ottamisesta ja eläkevakuutusmaksujen suorittamisesta

Ulkomaiset hakijat liittävät hakemukseen sijoittautumismaansa vastaavat todistukset ja selvitykset.

Osallistumishakemus laaditaan englannin kielellä. Osallistumishakemukset jätetään omalla nimellä, kilpailuvaiheen työnimeä paljastamatta.

Osallistumishakemus toimitetaan suljetussa kirjekuoressa paperitilosteenä Tampereen kaupungin kirjaamoon viimeistään 17.2.2014 klo 15.00 Suomen aikaa. Myös postitse tai muun lähetyspalvelun toimittamat hakemukset pitää olla perillä viimeistään ko. määräaikaan mennessä. Myöhästyneitä hakemuksia ei oteta huomioon. Hakemukset jätetään osoitteeseen:

Tampereen kaupunki

Kirjaamo

Puutarhakatu 6

PL 487

33101 Tampere

Suljettuun kuoreen merkitään tunnus ”Osallistumishakemus ASEMAKESKUS, Dno TRE:/8129/02.07.01/2013”

Osallistumishakemuksen laatimiseen liittyviä lisätietoja voi kysyä sähköpostitse projektisihteerin Tarja Kaasalaiselta osoitteella etunimi.sukunimi@tampere.fi 31.1.2014 asti. Vastaukset esitettyihin kysymyksiin julkaistaan Tampereen kaupungin verkkosivulla:

www.tampere.fi/travelandservicecenter

2.5 KILPAILIJOIDEN VALINTAPERUSTEET

Kilpailuun valitaan osallistumishakemusten perusteella viisi (5) kilpailijaa. Valintakriteereinä ovat hankintailmoituksessa ja tässä kilpailusäännössä esitetyt kriteerit. Kilpailijat valitaan osallistumishakemusten jättäneiden joukosta vain hakemuksesta ilmenevien ansioiden perusteella.

Kilpailijoiden valintaperusteina ovat:

- 1) Pääsuunnittelijan kaupunki- ja arkkitehtisuunnittelun osaaminen: loppututkinto, referenssit ja kilpailumenestys.
- 2) Liikennesuunnittelijan osaaminen: loppututkinto, referenssit ja kilpailumenestys.

Kilpailija voidaan sulkea pois kilpailusta, jos sen taloudellinen tilanne tai tekninen suorituskyky arvioidaan riittämättömäksi. Kilpailija suljetaan kilpailusta, jos kilpailija tai ko. yrityksen johtohenkilö on syyllistynyt rikokseen tai vakavaan virheeseen tai laiminlyöntiin ammattitoiminnassaan.

2.6 KILPAILUKUTSU

Valituille kilpailijoille toimitetaan valinnan jälkeen seuraavat kilpailuasiakirjat: kilpailukutsu ja mahdolliset tarkennukset kilpailuohjelmaan ja suunnitteluohjeisiin sekä digitaalinen kilpailuaineisto.

Kilpailuaika on 17.3.-27.6.2014. Kukin osallistuja saa jättää kilpailuun vain yhden kilpailuehdotuksen.

2.7 KILPAILUEHDOTUSTEN ARVIOINTI

Kilpailuun on nimetty tuomaristo, joka arvio saapuneet kilpailuehdotukset. Tuomaristo koostuu Tampereen kaupungin, Liikenneviraston, VR Yhtymän, Senaatti-kiinteistöjen ja Liikenne- ja viestintäministeriön nimeämistä luottamushenkilöistä ja virkamiehistä sekä erikseen nimetyistä ulkopuolisista asiantuntijoista.

Tampereen kaupungin nimeäminä jäseninä ovat:

- Pormestari Anna-Kaisa Ikonen
- Tilaajapäällikkö Risto Laaksonen
- Suunnittelujohtaja Taru Hurme
- Hankejohtaja Tero Tenhunen

Liikenneviraston nimeämänä:

- Ylijohtaja Kari Ruohonen

VR-Yhtymä Oy:n nimeämänä:

- Kiinteistöjohtaja Ari Mäkinen

Senaatti-kiinteistöjen nimeämänä:

- Johtava asiantuntija Antti Kari

Liikenne- ja viestintäministeriön nimeämänä:

- Erityisasiantuntija, yksikön päällikkö Tero Jokilehto

Kilpailujärjestäjien nimeämät asiantuntijajäsenet ovat:

- Johtaja, Arkkitehti MAA Lars Bendrup, TRANSFORM, Tanska
- Kaupunginarkkitehti Ilkka Halinen, Jyväskylän kaupunki
- Professori Jorma Mäntynen, TTY Tiedonhallinta ja logistiikka

Lisäksi tuomariston työskentelyyn osallistuvat äänettöminä asiantuntijajäseninä Tampereen kaupungin nimeämät:

- Konsernijohtaja Kari Kankaala
- Suunnittelupäällikkö Ari Vandell
- Joukkoliikennepäällikkö Mika Periviita
- Projektiarkkitehti Elina Karppinen

Maakuntamuseon rakennustutkija Hannele Kuitunen toimii kilpailussa tuomariston ulkopuolisena asiantuntijana. Tuomaristo käyttää kiinteistöliiketoiminnan ja rakennuskustannusten laskennan asiantuntijoita kilpailutöiden arvioinnissa. Lisäksi asiantuntijoina voidaan kuulla muita tuomariston tarpeelliseksi katsomia asiantuntijoita ja tuomaristo voi tarvittaessa pyytää ehdotuksia koskevia erillislausuntoja.

Tuomariston puheenjohtajana toimii pormestari Anna-Kaisa Ikonen. Tuomariston sihteerinä toimii arkkitehti Kimmo Ylä-Anttila. Erikseen nimetyt asiantuntijat ja kilpailusihteerit eivät osallistu tuomariston päätöksentekoon.

Kilpailutöitä arvioidaan nimettömästi ja kilpailuohjelmassa esitetyillä perusteilla.

Kilpailutyöt asetetaan nimettöminä esille tuomariston työskentelyn aikana kilpailun nettisivuille: www.tampere.fi/travelandservicecenter

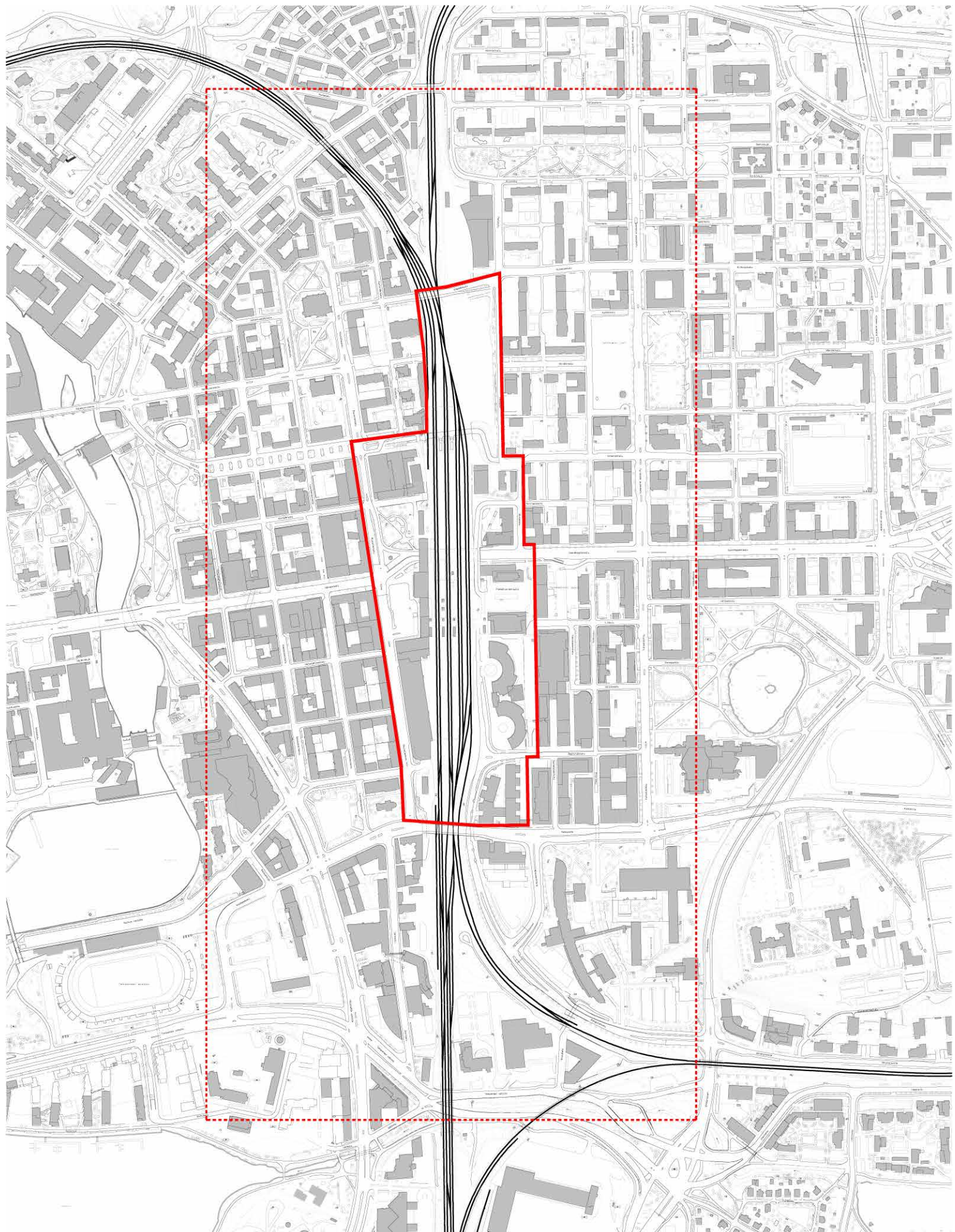
Tulokset julkaistaan 1.10.2014. Kilpailun ratkettua kilpailutyöt ja arvostelupöytäkirja asetetaan näytteille.

2.8 OSALLISTUMISPALKKIO

Osallistumispalkkio on 80 000 euroa kilpailijaa kohden. Palkkiosummat eivät sisällä arvonlisäveroa. Mikäli palkkiot katsotaan saajan arvonlisäverolliseksi myynniksi Suomessa, lisätään palkkiosummaan arvonlisävero. Palkkiot maksetaan laskutusta vastaan kilpailijoille annettavan ohjeen mukaan.

Mikäli kilpailuehdotus ei sisällä vaadittavia asiakirjoja tuomaristo voi hylätä ehdotuksen ja jättää palkkion kokonaan maksamatta.

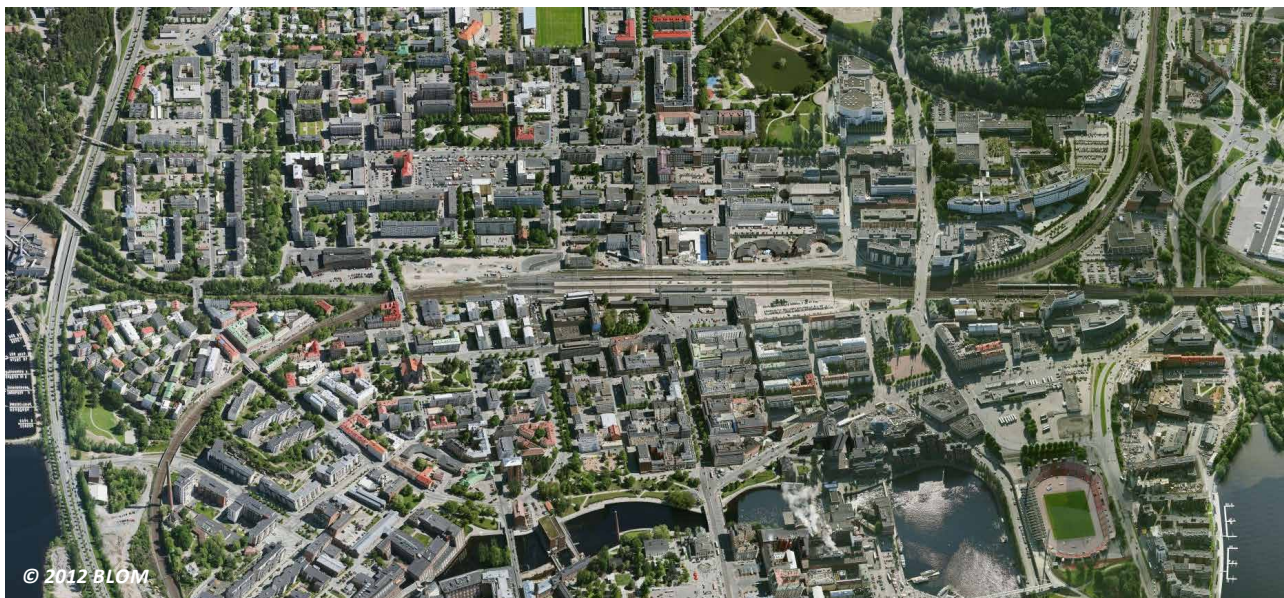
Kilpailun järjestäjällä on omistusoikeus kilpailutöihin ja oikeus käyttää kilpailutöiden aiheita ja ajatuksia hyväkseen sekä oikeus muunnella ja yhdistellä niitä. Kilpailun järjestäjällä on oikeus julkaista kuvia kilpailutöistä. Kilpailijat säilyttävät tekijänoikeuden ehdotuksiinsa edellä mainituin rajauksin. Kilpailijalla on oikeus käyttää kilpailua referenssinään. Kilpailijat sitoutuvat ilmoittautuessaan noudattamaan kilpailusääntöä ja kilpailuohjelman sääntöjä.



KARTTA 1: Kilpailualue (yhtenäinen viiva) ja tarkastelualue (katkoviiva).

3

Kilpailuohjelma



3.1 KILPAILU- JA TARKASTELUALUE

Kilpailualue kattaa Tampereen rautatieaseman ja ratapihan lähiympäristöineen. Kilpailualue sijoittuu ydinkeskustan välittömään tuntumaan; rautatieasema sijaitsee kaupungin pääkadun Hämeenkadun päätteenä. Ratapiha muodostaa kaupunkirakenteelle selvän jakavan murroskohdan ydinkeskustan sekä Tammelan ja Tullin kaupunginosien välillä.

Kilpailualue rajautuu pohjoisessa Erkkilänkatuun ja Erkkilänsiltaan sekä etelässä Kalevantiehen ja Sorin siltaan. Lännessä kilpailualueen raja noudattaa Rautatienkadun linjausta Rongankadulle asti. Tämän jälkeen kilpailualue rajautuu lännessä ratapihan länsireunaan. Idän suunnassa rajana ovat Peltokatu, Murtokatu sekä Tullikatu. Kilpailualueen raja on esitetty kilpailualueen kartassa, liiteasiakirja n:o 2.

Kilpailuehdotukset eivät ole sidottu noudattamaan kilpailualueen rajoja tiukasti. Ehdotusten vaikutukset ja liittyminen kaupunkirakenteeseen sekä kaupunkikuvaan on hyvä tutkia ja esittää myös kilpailun laajemmalla tarkastelualueella. Erityisesti kilpailualueen liikenteellinen liittyminen, yhteydet ja saavutettavuus eri kulkumuodoilla

on syytä tutkia kilpailualueetta laajemmalla alueelta. Jos kilpailuehdotuksen kannalta on oleellista, rakentamista voi esittää myös tarkastelualueelle.

Kilpailualueen koko on n. 18ha ja käsittää ratapihan ja joukon eri-ikäisiä rakennuksia. Ratapihan länsipuolella sijaitsevat rautatieasema laajennuksineen, asema-aukion eteläreunan liike- ja toimistotalo, pysäköintitalo P-Asema sekä Postitalo ja Cumulus-hotelli. Ratapihan alla sijaitsee Asematunneli ja Matkakeskustunneli. Itäpuolen rakennuksia ovat Ukko-Pekka, Pendolino, P-Hämpin sisäänajo, Tavara-asema, seuratalo Morkku, Rautatieläisten asuinrakennus, Scandic-hotelli, Veturitalit sekä niiden yhteyteen rakenteilla oleva Torni-hotelli, Tullintorin pysäköintikansi sekä Tulli Business Park. Rakennukset on osoitettu kartassa 4 ja kuvattu tarkemmin osiossa 'Kilpailualueen rakennukset'.

RAUTATIEASEMA

Suomen ensimmäinen henkilöliikenteen rautatie valmistui 1862 välille Helsinki–Hämeenlinna. Rautatietä jatkettiin myöhemmin Tampereelle ja se valmistui vuonna 1876. Vanha puurakenteinen rautatieasema purettiin, kun nykyinen uusi rautatieasema rakennettiin arkkitehtuurikilpailun tuloksena 1936, suunnittelijoina Otto Flodin ja Eero Seppälä. Jälkikäteen suunnitelmiin lisättiin myös 36-metrinen betonirakenteinen asematorni.

Vanha puurakenteinen asema sijaitsi samassa korkeustasossa ratapihan kanssa ja kulku Tammelaan tapahtui ratapihan ylittävän sillan kautta. Uusi asemarakennus sen sijaan sijoitettiin kerrosta alhaisempaan korkeusasemaan ja samanaikaisesti aseman kanssa toteutettiin katutunneli Tammelaan. Asematoria madallettiin siten paikoin yli kolme metriä.

Asemaa on laajennettu 1990 valmistuneella asematunnelilla, jonka varteen sijoittuu myös useita pieniä liiketiloja. Lipputoimistoa laajennettiin vuonna 1994, sisältäen matkatavaran säilytystiloja ja kuljetusyhteyksiä laitureille. Viimeisenä laajennuksena ovat valmistuneet eteläinen puoleinen Matkakeskustunneli (2008) sekä nämä aseman tunnelit ja P-Hämpin Noutoparkin yhdistävä Pendoliinotunneli (2013). Rautatieasemalle sijoittuvat VR:n lipunmyynti- ja asiakaspalvelupisteet sekä erilaisia liike- ja ravintolatiloja. Asemarakennuksen ja siihen liittyvien rakennusten yhdistetty pohjapiirustus on karttaliite n:o 7.

RATAPIHA JA JUNALIIKENNE

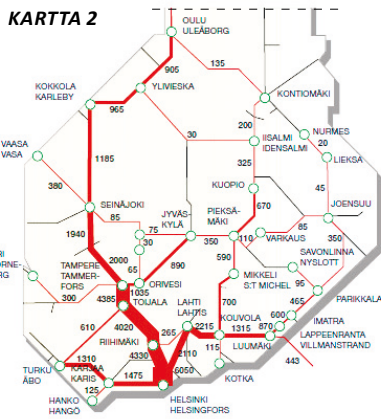
Tampereen rautatieaseman yhteydessä oleva ratapiha on henkilöratapiha, jossa on tällä hetkellä viisi laituriraidetta ja yksi läpiajoraide tavaraliikenteelle. Tampereen rautatieasema on vilkas valtakunnallisen rautatieliikenteen keskus, jossa eri suunnista tulevat kaukoliikenteen junat kohtaavat tasatunnein joustavan vaihtoyhteyden varmistamiseksi. Kaikki laiturit ovat vaihtoaikaan käytössä ja osa junista joutuu käyttämään samoja laituriraiteita.

Ratapihalla tapahtuu henkilö- ja tavaraliikennettä sekä autovaunujen kuormausta. Lisäksi ratapihaa käytetään myös henkilöliikenteen vaunukaluston seisontaan ja huoltoon.

Ratapihalla on yksi reunalaituri ja kaksi välilaituria. Laitureille on porras- ja hissiyhteydet ratapihaa alemmalta kerrostasolta (+91-92) rautatieasemalta, Asematunnelista, Matkakeskustunnelista sekä Rongankadun alikulkutunnelista.

Reunalaiturilla ja ensimmäisellä välilaiturilla on vanhat betonirakenteiset katokset, jotka ovat huonokuntoisia. Katoksia on tilapäisesti korjattu vuonna 2008. Matkakeskustunnelista ja Rongankadun alikulkutunnelista on rakennettu katetut hissi- ja porrasmousut reuna- ja välilaitureille.

Tampereelle saapuu päivittäin yli 150 matkustajajunaa, joissa vuosittain matkustaa lähes 8 miljoonaa matkustajaa.



KARTTA 2:
Henkilökaukoliikenteen matkustajamäärät (tuhatta matkustajaa) vuonna 2011 (Rautatietilasto 2012).



KARTTA 3:
Tavaraliikenteen kuljetusmäärät (tuhatta nettotonnia) vuonna 2011 (Rautatietilasto 2012).

	Junamäärä/ vrk 2013	Matkustajamäärä/ vuosi 2011	Kasvuennuste 2035
Tampere – Helsinki	71	4 020 000	36 %
Tampere – Turku	20	610 000	15 %
Tampere – Jyväskylä	22	890 000	22 %
Tampere – Vilppula/Keuruu	6	65 000	7 %
Tampere – Seinäjoki	31	2 000 000	43 %
Tampere – Pori	14	300 000	19 %

TAULUKKO 2:
Tampereen rataosien junamäärät, matkustajamäärät ja kasvuennuste (Liikennevirasto 2013).

SIJAINTI KAUPUNKIRAKENTEESSA

Rautatieasema ja ratapiha sijaitsevat ydinkeskustan itäreunalla. Ratapiha sijaitsee Kyttälän kaupunginosan sekä itäpuolella sijaitsevien Tammelan ja Tullin kaupunginosien välissä.

Tampereen kaupungin alkuvaiheet rakentuivat 1700-luvulta alkaen Tammerkosken länsipuolelle. Perustamisvuonna 1779 Tammerkoski oli kaupungin itärajana. Tammerkosken itäpuoli, Kyttälän alue, liitettiin kaupunkiin vuonna 1877 ja alueelle laadittu asemakaava vahvistettiin 1886. Asemakaavan mukaisesti vapaamuotoisesti rakennutun työläiskaupungin osa saneerattiin ja rakennettiin järjestelmälliseen ruutukaavamuotoon länsipuolen mukaisesti. Ruutukaavaa ja keskustan pääkatua, Hämeenkatua laajennettiin vastavalmistuneelle rautatieasemalle asti.

Nykyisin Tampereen ydinkeskusta jakautuu melko tasanaisesti Tammerkosken molemmille puolille. Itäpuoli ja Kyttälän kaupunginosa on juuri rautatieaseman ansiosta vahvaa kaupan ja liiketoimintojen aluetta. Siellä sijaitsee runsaasti kaupan erikoisliikkeitä sekä pankkien ja vakuutuslaitosten konttoreita. Hämeenkadun varren korttelit ovat enimmäkseen liike- ja toimistorakennuksia, joiden jälkeen alkaa asuinvaltaisempi korttelialue.

Kaupungin pääkatu Hämeenkatu kulkee Tammerkosken yli yhdistäen kosken itä- ja länsipuolen kaupunginosat, ja päättyy itäpäässä rautatieasemaan ja asema-aukioon.

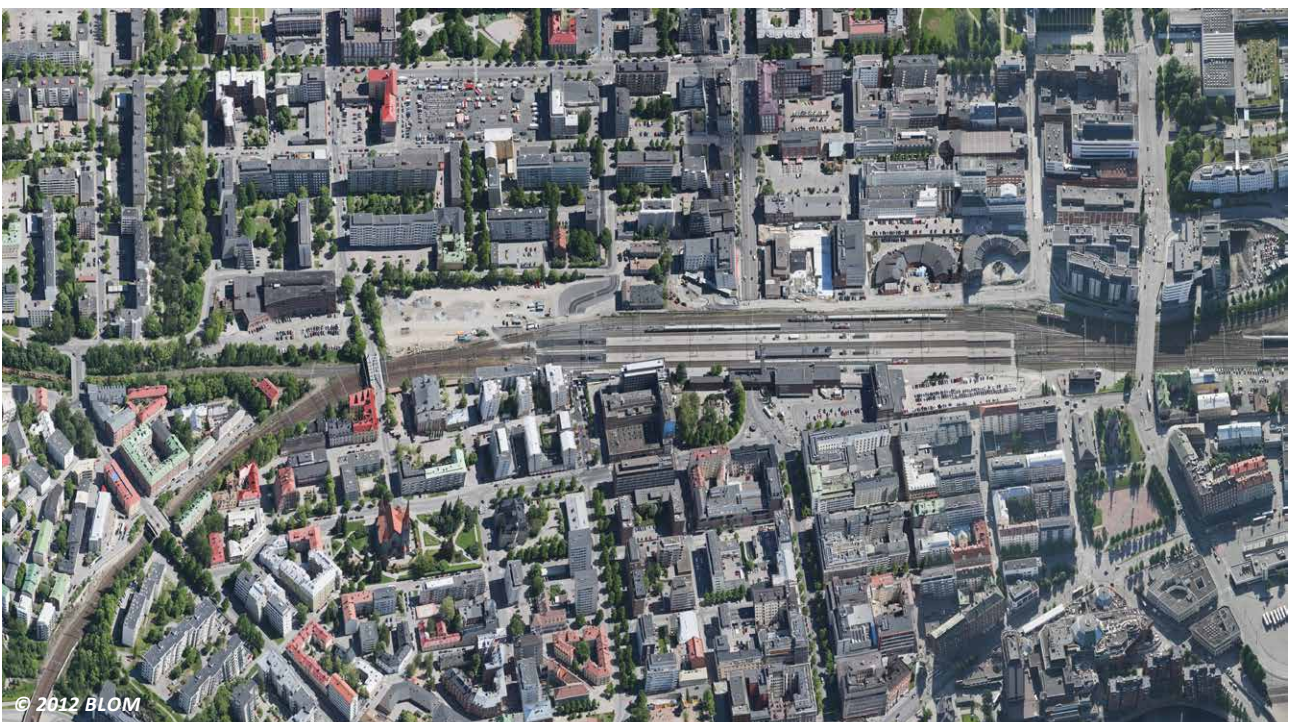
Kulku ratapihan toiselle puolelle tapahtui aluksi ratapihan yli sillan kautta (rakennettu 1898), kunnes vuonna

1936, samanaikaisesti uuden aseman kanssa valmistui ratapihan ali uusi ajoneuvotunneli. Hämeenkadun akselia Tammelan puolella jatkaa Itsenäisyydenkatu, joka on merkittävin keskustaan johtava pääkatu idän suunnasta.

Ratapihan itäpuolella Tammelan ja Tullin alueet ovat kaksi hyvin erilaista kaupunginosaa. Eteläisempi Tullin alue on vanhaa varasto- ja pienteollisuusaluetta, joka on ollut vahvasti kytköksissä ratapihan tavaraliikenteeseen. Teollisuus- ja varastointitoiminnat ovat alueelta asteittain poistuneet ja alue on muuttunut enemmän toimistotyöpaikkojen alueeksi. Alueella sijaitsee kauppakeskus Tullintori sekä kaupungin kulttuuritoiminnan merkittävät keskuskeskukset Tullikamari ja Telakka sekä alueen itälaidalla kulttuuri- ja kongressikeskus Tampere-talo. Alueen eteläpäässä alkaa yliopiston alue, joka osittain lomittuu yhteen Tullin alueen kanssa.

Varastotoimintojen myötä alueelle on periytynyt omaleimainen kapeiden katutilojen ja kortteleiden tilajako sekä karhea teollinen yleisilme. Näitä omaleimaisia elementtejä pyritään hyödyntämään alueen jatkokehittämisessä.

Tullin pohjoispuolella Tammelan kaupunginosa puolestaan on yksi keskustan vanhimmista asuinalueista, jolla on kaupunkimainen keskus ja sen ytimenä kaupungin lanne kaupunkirakenteessa on kaksijakoinen: yhtäältä on nähtävissä vanha ruutukaavamainen ja keskustamainen korttelirakenne ja asuinkerrostalojen perinteiset kivijalkakaupat. Toisaalta kaupunginosaa leimaa vahvasti 1966 laaditun asemakaavan vaikutus. Sen mukaan aluetta uudistettiin avoimen korttelirakenteen mukaan asuinkerrostalovaltaiseksi. Tältä ajalta periytyvä alueen yleisilme muistuttaa saman ajankohdan lähiörakentamista.





1a.



1b.



1c.



1d.



16.



1. & 15.



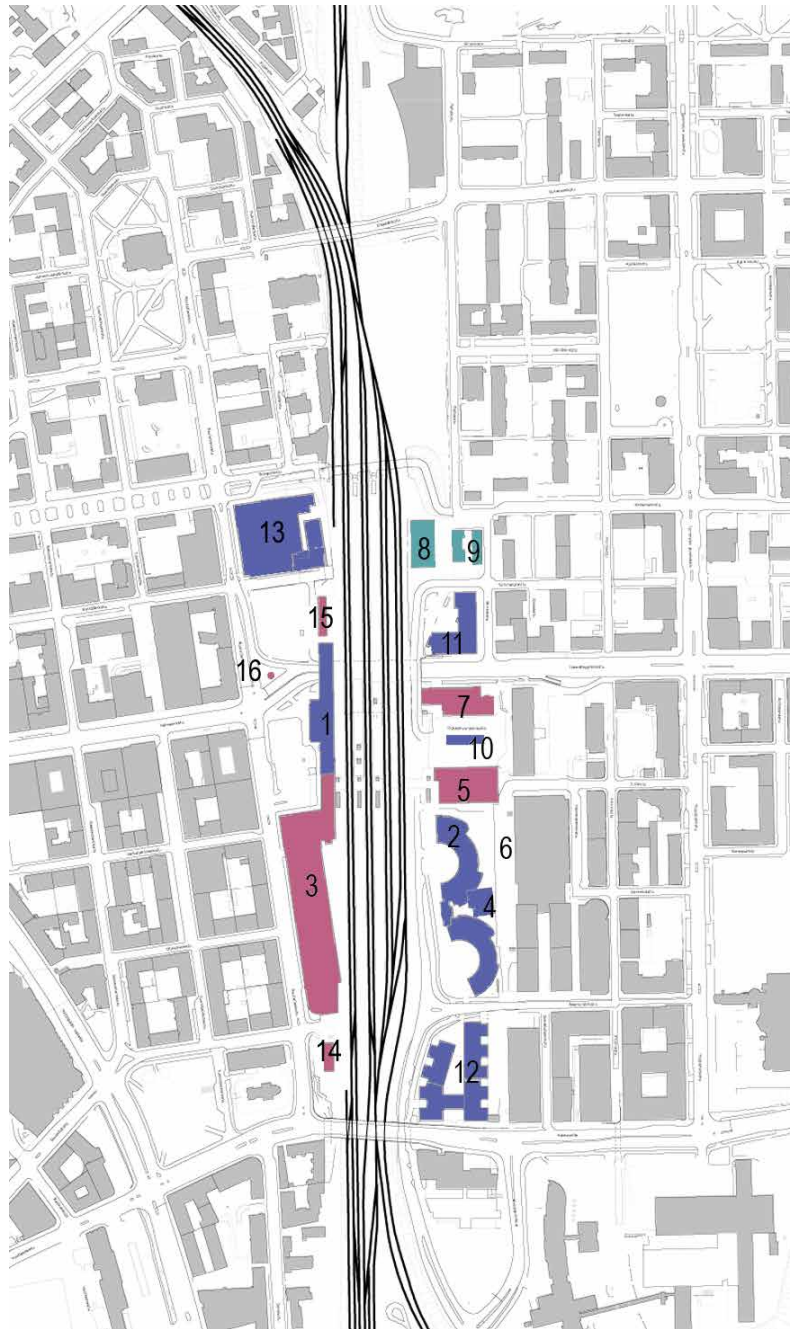
13.



12.



10.



2. & 4.



3.



5.



7.

KARTTA 4: KILPAILUALUEEN RAKENNUKSET
(punainen: voidaan esittää purettavaksi
sininen: säilytettävä
vihreä: korttelin muutos käynnissä)



9.



8.

KILPAILUALUEEN RAKENNUKSET

(Ks. kartta ja rakennusten numerointi.)

1. Rautatieasema: rakennettu 1936, valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö. Asemarakennusta on laajennettu ja eteläpäästä korotettu vuosina 1937 ja 1947.

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

2. Veturitallit on rakennettu vuosina 1874-1930 siten, että pohjoisin veturitalli on rakennettu 1874 ja sen 12 pilttuuta on jatkettu 1925 vetureiden koon kasvettua. Korkea huoltorakennus on rakennettu vuonna 1896 ja eteläisin veturitalli 1901. Eteläistä tallia on laajennettu 1901 ja pilttuuta jatkettu 1934. Huoltorakennus ja pohjoinen veturitalli liittyvät valmisteilla olevaan Tornihotellirakennukseen ja niihin tulee sijoittumaan hotellin aula-, ravintola- ja kokoustiloja. Eteläinen veturitalli on kaupungin omistuksessa ja sen toiminnallinen ideointi on osa kilpailutehtävää.

3. P-Asema sekä liike- ja toimistotalo: rakennettu 1983, peruskorjattu 2008. Liike- ja toimistotalo sekä etelän suuntaan kaksikerroksinen pysäköintitalo 460 pysäköintipaikkaa. Rakennukset voi kilpailuehdotuksessa esittää purettavaksi.

4. Tornihotelli: rakentaminen on käynnistynyt 2012 ja hotelli valmistuu 2014. Tornihotelli on valmistuessaan Tampereen korkein rakennus. Siinä on 25 maanpäällistä kerrosta ja korkeus n. 90 metriä, ylin korkeusasema +186.20. Rakennuksen pääsisäänkäynti sijoittuu Ratapihankadulle. Hotelliin tulee yli 300 huonetta sekä pohjoiseen veturihalliin ravintola- ja kokoustiloja.

5. Pendoliino-talo: liike- ja toimistorakennus, rakennettu v. 2007. Rakennuksen länsiosaan nousee porrasyhteys Matka-keskustunnelista. Rakennus voidaan kilpailuehdotuksessa esittää purettavaksi.

6. P-Tullintorin kansi: kaksikerroksinen pysäköintilaitos on osa laajempaa pysäköintilaitoskokonaisuutta, joka jatkuu Tullikamarinaukion toritason alla. Pysäköintikannen muuttamista muuhun toiminnalliseen käyttöön voidaan ideoida kilpailuehdotuksissa.

7. Ukko-Pekka (Kiinteistö Oy Itsenäisyydenkatu 2): liike- ja toimistorakennus on valmistunut 1990. Rakennus voidaan kilpailuehdotuksessa esittää purettavaksi.

8. Tavara-asema: Bruno Granholmin suunnittelema tavara-asema on valmistunut 1905. Tavara-asema on toiminut varastokäytön jälkeen toimisto- ja liikuntatilana. Viime vuodet asema on ollut ilman käyttöä. Tavara-asema liittyy Ratapihankadun kortteleiden asemakaavaan, jossa rakennus esitetään siirrettäväksi purettavan seuratalo Morkun paikalle.

9. Seuratalo Morkku ja rautatieläisten asuintalo: tavara-aseman korttelissa sijaitsee kaksi 1900-luvun alussa valmistunutta puurakennusta. Rautatieläisten seuratalo Morkku on rakennettu vuonna 1907 rautatieläisten harrastustoimintaa varten. Rakennusta on myöhemmin laajennettu 1950-luvulla. Rakennuksessa on juhlasali sekä harrastustiloja. Viereinen, vuonna 1902 rakennettu kuudenhuoneiston asuintalo on toiminut rau-

tatieläisten asuintalona sekä myöhemmin toimistokäytössä. Molemmat rakennukset liittyvät Ratapihankadun kortteleiden asemakaavaan. Seuratalo Morkku puretaan Tavara-aseman siirron vuoksi.

10. P-Hämppi, Noutoparkki ja sisäänajo: P-Hämppi on vuonna 2012 valmistunut maanalainen pysäköintihalli, joka sijaitsee Hämeenkadun ja osittain myös Asema-aukion ja henkilöratapihan alla. P-Hämpissä on 972 pysäköintipaikkaa ja Noutoparkissa 62 pysäköintipaikkaa. Kallioon louhittu pysäköintihalli itsessään on n. +61.0 korkeusasemassa ja reilusti ratapihan alapuolella, eikä siten vaikuta Asemakeskuksen alueella tehtäviin maanalaisiin ratkaisuihin. P-Hämpin itäinen sisäänajo Tullinramppi ja siihen liittyvä VR:n liityntäpysäköinti Noutoparkki Pakkahuoneen aukiolla ja sen alapuolella sijaitsevat kilpailualueella ja niiden integroiminen osaksi Asemakeskuksen ratkaisua on osa kilpailutehtävää. Aukiolla sijaitsevan sisäänajon voi osoittaa aukiolla toiseen paikkaan tai osaksi uutta rakennusta.

11. Scandic Tampere Station -hotelli: Hotelli on valmistunut 2012. Hotellissa on 200 huonetta ja sen kellarissa oma 53 auton pysäköintihalli.

12. Tulli Business Park: Rakennuskompleksi on valmistunut 2009 ja tarjoaa toimitiloja erikokoisille yrityksille.

13. Postitalo: 1970-luvulla valmistuneessa rakennuksessa toimii Tampereen pääposti. Jakelukeskustoiminnot on siirretty keskustan ulkopuolelle ja postin toiminnat rakennuksessa ovat jatkuvasti pienentyneet. Vuonna 2011 valmistui rakennuksen itäpuolelle laajennuksena Cumulus-hotelli. Valmisteilla on asemakaava rakennuksen länsiosan korottamisesta muun rakennuksen kanssa saman korkuiseksi.

14. Ratapihan ohjaustoimintojen rakennus. Rakennus tulee poistumaan Kannen rakentumisen myötä.

15. Rautatieaseman varastorakennus: aseman pohjoispuolella sijaitseva rakennus on osa punatiilistä rautatieaseman funktionalistista rakennuskokonaisuutta.

16. Rautagrilli: Asema-aukion ja Posteljoonin puiston välisellä liikennejakajalla sijaitsee pyöreä funktio-tyylinen grillikioski.

Rautatieasema ja ratapihan itäpuolella sijaitsevat veturitallit on luokiteltu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY). Museoviraston kuvaus alueen arvoista on: "Tampereen rautatieasema on maailmansotien välisen ajan merkittävimpiä asemarakennushankkeita Suomessa. Asema muodostaa kaupunkikuvallisesti vaikuttavan katutilan päätteen ruutukaava-alueen halki kulkevalle Hämeenkadulle. Asema-alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävimpiä rakennuksia ovat funktionalistinen asemarakennus vuodelta 1936 sekä radan itäpuolella olevat kaksi veturitallia vuosilta 1874-1930. Punatiilinen asema- ja veturitallirakennusten sarja liittyy itäpuolella olevaan Tullinaukion rakennuskantaan ja sillä on suuri kaupunkikuvallinen merkitys."

RKY-kohteiden suunnittelussa ohjeena on "perinteen säilyttäminen ja alueiden kehittäminen niiden ominaisluonnetta ja erityispiirteitä vahvistavalla ja sopeuttavalla tavalla" (*Museoviraston esitys valtakunnallisesti merkittäviksi rakennetuiksi kulttuuriympäristöiksi 2009*).



AUKIOT JA PUISTOT

Asema-aukio: Rautatieaseman rakentamisen yhteydessä lännen puolista aseman pihamaata keskustanpuolella tasoitettiin ja madallettiin noin kolme metriä. Uusi asema-aukio sijoittuu siten yhdenkerroksen ratapihan alapuolelle. Asema-aukio on yksi keskustan itäpuolen merkittävimmistä aukiotiloista ja liikenteellisesti vilkas eri kulkumuotojen risteyskohta. Asema-aukiolla sijaitsee tällä hetkellä rautatieaseman saattoliikenteen pysäköintiä sekä taksi-asema. Asema-aukion pohjoispuolella avoin kaupunkitila jatkuu Posteljoonin puistona.

Posteljoonin puisto edustaa 1930-luvun keskustapuistoja. Alun perin geometristen istutusten ja puistokäytävien sommitelma on vuosien varrella muuttunut aseman huoltoliikenteen sekä puiston kautta kulkevan kevyen liikenteen tarpeen vuoksi. Puistossa sijaitsee laulaja Olavi Virran muistomerkki.

Pakkahuoneen aukio: ratapihan itäpuolelle sijoittuu eri-ikäisten rakennusten rajaama pieni aukio, joka sijaitsee kilpailualueella keskeisellä paikalla. Aukiolle sijoittuu 2012 valmistunut P-Hämpin sisäänajo ja aukion kiveystä viimeistellään parhaillaan. Aukiota rajaa idässä Tullikamari ja Pakkahuone, jotka yhdessä muodostavat merkittävän ja perinteikkään kulttuurikeskuksen, jossa järjestetään konsertteja sekä muita kulttuuritapahtumia. Pakkahuoneen ja aukion välille rakennetaan parhaillaan terassi- ja istutusalueita.

KATUVERKKO JA AJONEUVOLIIKENNE

Rautatieasema ja ratapiha sijaitsevat kahden ruutu-kaava-alueen välissä. Molemmissa on etelä-pohjois- ja itä-länsisuuntainen katuverkko. Kaupungin maantieteellinen sijainti kapealla kannaksella kahden järven välissä korostaa itä-länsi –suuntaisten keskustan sisääntuloväylien merkitystä. Keskustan ja kilpailualueen poikkisuuntainen pääväylä on Hämeenkatu ja sen jatkeena ratapihan toisella puolella Itsenäisyydenkatu, joka kokoaa suuren osan keskustaan saapuvasta idän suuntaisesta liikenteestä. Hämeenkatua ja itsenäisyydenkatua käyttävät sekä jalankulkijat, pyöräilijät, moottoriajoneuvot että suuri osa kaupungin bussiliikenteestä.

Rautatiekatu on kilpailualueen merkittävin ja ainoa etelä-pohjoissuuntainen kaksisuuntainen pääkatu. Kaupungin katuverkossa tehdyt muutokset ovat pitkään olleet vähäisiä. Rakenteilla oleva Ratapihankatu tulee olemaan merkittävä muutos sekä kilpailualueen että koko keskustan alueen katuverkossa.

JOUKKOLIIKENNE

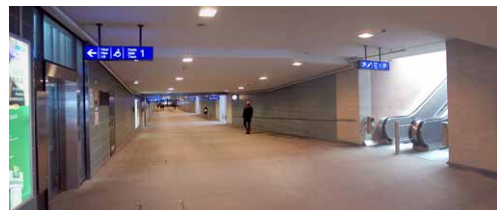
Tampereen kaukoliikenteen linja-autoterminaali sijaitsee tällä hetkellä Ratinan alueella n. 600 m etäisyydellä rautatieasemasta. Yksi kilpailu keskeisistä tehtävistä on tutkia linja-autoterminaalin matkustaja- ja rahtipalveluiden sijoittamista Asemakeskukseen rautatieaseman yhteyteen. Linja-autoaseman pika- ja vakiovuorojen käyttäjämäärä on tällä hetkellä noin 2 miljoonaa asiakasta vuodessa.

Linja-autoterminaalin liittämistä Asemakeskukseen on tarkasteltu vuonna 2013 laaditussa viitesuunnitelmassa Tampereen asemakeskus, liikenteellinen konsepti. Siinä on esitetty 2 erilaista vaihtoehtoista sijoitus suunnitelmaa sekä asemakeskuksen liikenteellinen konsepti eri liikennemuotojen solmukohtana. Asemakeskuksen liikenteellinen konsepti on kilpailu liiteasiakirja n:o 10.

Kaupungin ja seudullinen paikallisliikenne perustuu tällä hetkellä linja-autoliikennöintiin. Kaupunkilinja-autoja on paikallisliikenteessä käytössä 160 kaupunkilinja-autoa sekä seudullisessa liikenteessä 50 linja-autoa. Palvelun tuottaa 5 eri liikennöitsijää ja vakioreittejä on yli 30. Keskusta-alueella suurin osa reiteistä kulkee itä-länsi –suuntaisesti ja kulkee reittiä Itsenäisyydenkadulta ratapihan alitse Hämeenkadulle. Paikallis- ja seutuliikenteen merkittävin pääte- ja vaihtoasema on Keskustorilla.

KEVYEN LIIKENTEEN VERKKO

Rautatieaseman tuntumassa ratapihan alittaa vuosittain noin 10 miljoonaa kävelijää ja pyöräilijää, joista Matkakeskustunnelia ja Asematunnelia käyttää noin puolet. Rongankadun alikulun valmistuttua 2012 osa pyöräily- ja jalankulkuliikenteestä on siirtynyt myös Rongankadun reitille. Kilpailualueen pohjoispäässä Erkkilänkatu ja Erkkilänsilta ja eteläosassa Kalevantie ja Sorinsilta ovat merkittävät ratapihan ylittävät kadut eri kulkumuodoille (joukkoliikennettä lukuun ottamatta).



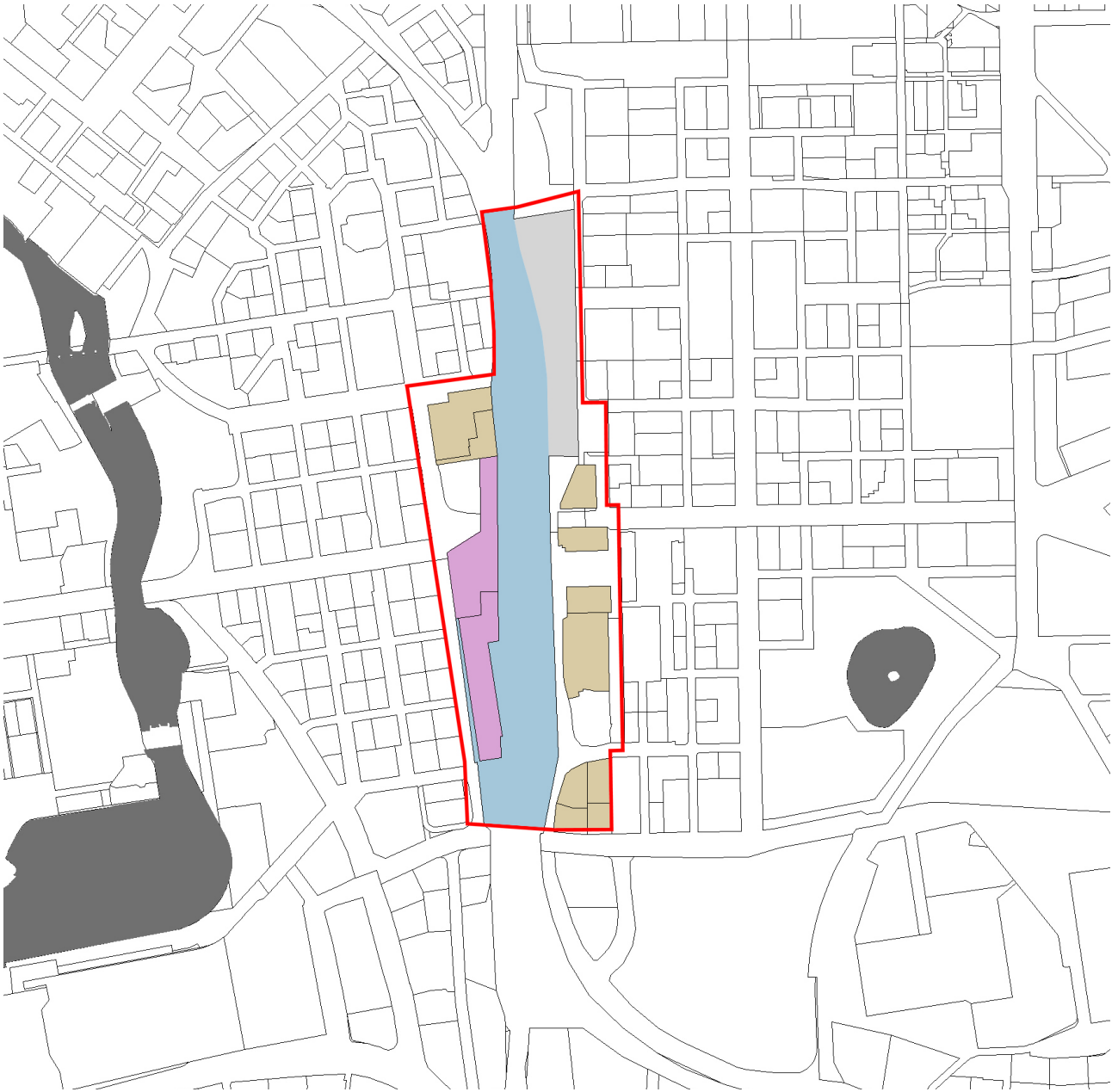
Matkakeskustunneli



Asematunneli



Rongankadun alikulku

**KARTTA 5: KILPAILUALUEEN MAANOMISTUS**

sininen: Liikennevirasto

purppura: Vr-Yhtymä

harmaa: Senaatti-kiinteistöt

ruskea: yksityinen

valkoinen: (kilpailualueen sisällä): Tampereen kaupunki.

MAANOMISTUS

Suurin osa kilpailualueesta on Suomen Valtion omistama ratapiha-alue, jota hallinnoi Liikennevirasto. Merkittäviä maanomistajia alueella ovat lisäksi VR-Yhtymä Oy ja Tampereen kaupunki. VR-Yhtymä Oy omistaa sekä rautatieaseman että P-Aseman tontit. Kaupunki puolestaan on yleisten alueiden, kuten katujen ja aukoiden maanomistaja. Muu maanomistus on jakautunut yksityisille maanomistajille. Maanomistus on osoitettu kartassa 5.

VÄESTÖ

Väestön nettokasvu keskusta-alueella vuosina 1990-2010 on ollut 28500:sta 33700:aan. Keskustan väkimäärä on siten palautunut 1980-luvun tasolle. Kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2030:n mukaan keskustassa tulee varautua 10 000 asukkaan asuntorakentamistarpeeseen. Noin puolet uusista asunnoista rakentuu keskustan laajenemisalueille järvien rannoille ja noin puolet keskustan täydennysrakentamisalueille.

TYÖPAIKAT

Kaupunkiseudun rakennesuunnitelma 2030:ssa keskustalle tavoitellaan 15000 uutta työpaikkaa vuoteen 2030 mennessä. Määrä sisältää korvaavat työpaikat. Työpaikkojen nettokasvu on noin 23% kokonaisuudesta eli n. 3500 kpl. Nettokasvu vastaa likimain keskustan työpaikkamäärän lisäystä vuosien 1990-2010, jolloin työpaikkamäärä kasvoi 33650:stä 36900:aan. Ratapihan alueen vieressä Tullin alue on vahvasti työpaikkavoittoinen alue, samoin Hämeenkadun läheisyydessä sijaitsevat korttelit.

KAUPAT, PALVELUT

Tampereen keskusta on vahva seudullinen kaupan ja palveluiden keskus. Se on Helsingin jälkeen toiseksi suurin kaupunkimainen kaupallinen keskusta Suomessa. Hämeenkatu on kaupungin pääkatu myös kaupan sijoittumisessa: kaupat ovat keskittyneet Hämeenkadun varrelle ja sen molemmin puolin muutaman korttelin säteellä. Kaupallinen keskus ulottuu Rautatieasemalta Hämeenkadun toiseen päähän asti ja jakautuu melko tasaisesti Tammerkosken molemmille puolille. Ratapiha on selkeä itäraja kaupalliselle keskustalle, vaikkakin myös Tammelan alueella on jonkin verran kivijalkakauppoja ja aktiivinen päivittäisesti toimiva kauppatori. Keskustassa liiketiloja on Tammerkosken länsipuolella ja itäpuolella (Kyttälä) molemmissa n. 600 kpl ja Tammelassa n. 250 kpl.

Julkisten palvelujen osalta keskusta-alueen tarjonta on myös kaupungin runsainta. Keskustan itäpuolen sosiaali- ja terveyspalvelut sijaitsevat Itsenäisyydenkadulla. Keskusta-alueen päiväkodit ja koulut sijaitsevat keskustan asuinalueilla Juhannuskylässä ja Tammelassa radan molemmin puolin. Myös Tampereen kulttuuritarjonta on runsainta kaupunkikeskustassa. Ratapihan tuntumassa tarkastelualueella sijaitsevat Tullikamarin kulttuurikeskus, Tampere-talo ja Teatteri Telakka. Keskusta-alueen muu kulttuuritarjonta on kävelyetäisyydellä. Kilpailualueen tuntumassa, tarkastelualueen kaakkoiskulmassa sijaitsee Tampereen yliopiston kampusalue, jossa opiskelee noin 15000 opiskelijaa.

MAISEMA JA LUONTO

Tampereen keskusta sijaitsee maisemarakenteen keskeisessä solmukohdassa luode-kaakko –suuntaisen harjukson ja pohjois-etelä –suuntaisen Tammerkosken risteyskohdassa. Keskusta-alue on siten harjukson matalimmassa kohdassa ja sen avoin maisematila kahden järven välissä avautuu erityisesti etelän ja pohjoisen suuntiin. Kilpailualue sijoittuu keskustan laaksomaisen muodon itäreunalle. Ratapiha on ratatoimintojen takia tasainen (+92-94), mutta tarkastelualueella maasto nousee loivasti idän suuntaan (Tammelantori +103) ja jyrkemmin etelään (Kalevantie +103) ja pohjoiseen (Armonkallio + 106, Osmonpuisto +110).

Kilpailualue on lähes kauttaaltaan rakennettua aluetta, jossa ei ole alkuperäistä luonnonmukaista ympäristöä. Suurin osa kilpailualueesta on päällystettyä tai kiviaines-pintaista ja siten kasvillisuus on niukkaa. Alueelle ei sijoitu erityisen merkittäviä luonnonarvoja tai suojeltuja kohteita. Laajemman tarkastelualueen viheralueet puolestaan ovat enimmäkseen kortteleiden selkeästi rajaamia rakennettuja puistoja.

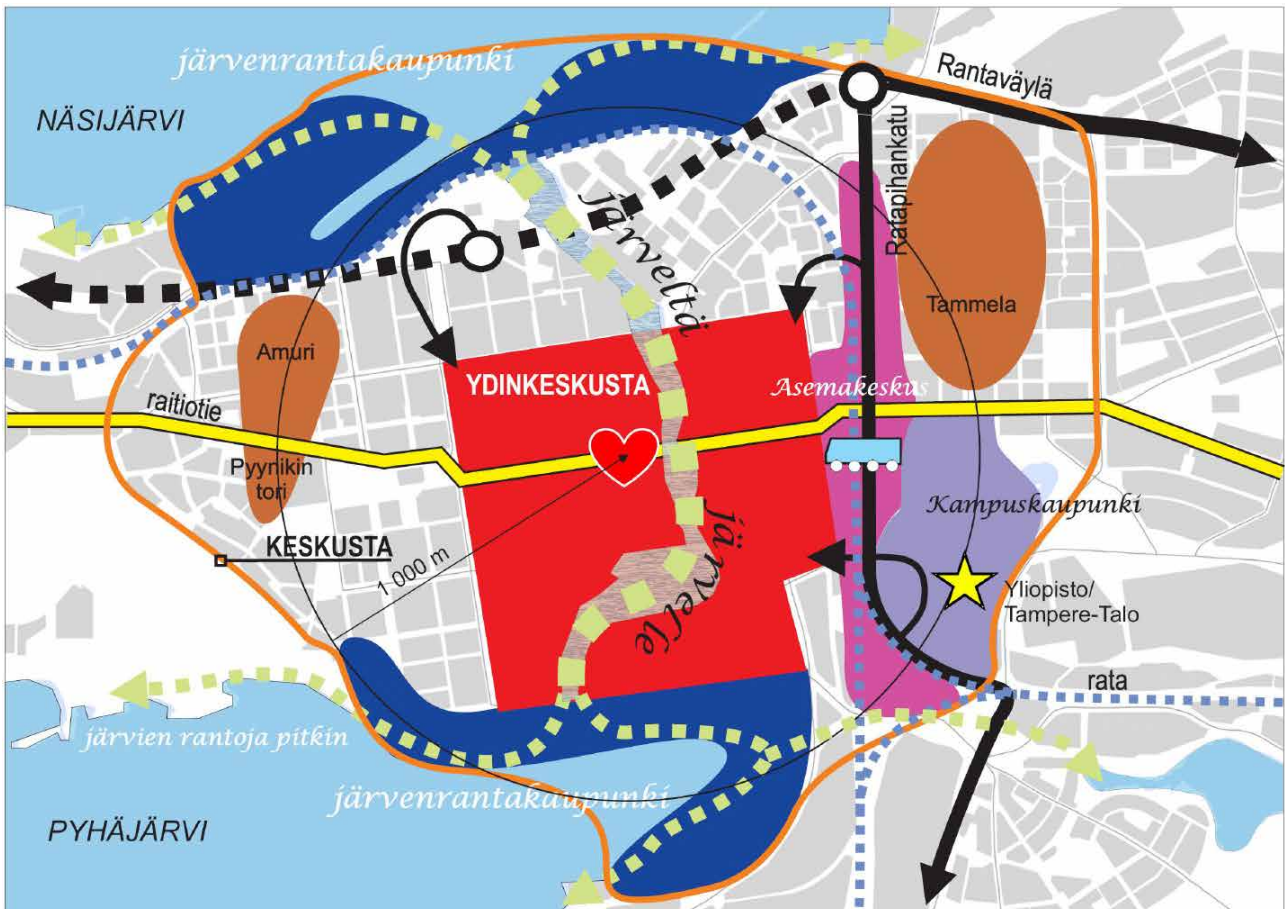
Kilpailualueen maaperä vaihtelee siten, että alueen pohjoisosassa kaupungin itä-länsi –suunnassa kulkeva kallioselänne on kokonaan näkyvissä ja ratapiha on louhittu kallioon. Kilpailualueen eteläpäässä ratapiha puolestaan leikkautuu hiekkaharjuun. Pintakerrokset vaihtelevat alueella, koostuen mm. täytemaasta, moreenista ja hiekasta. Kalliopinnan korkeusasema vaihtelee kilpailualueella n. +65 ja +100 korkeusasemien välillä. Kalliopintakäyrien kartta on kilpailuohjelman liitteenä n:o 10c.

Alueen pintavedet imeytyvät ratapihalla maahan ja sen ulkopuolella hule- ja sekaviemäriverkostoihin. Pohjavedenpinta on alueen pohjoisosassa lähellä Näsijärven pintaa (n. +95) ja eteläosassa korkeudella n. +75.

YMPÄRISTÖN HAITTATEKIJÄT

Ratapihan alueella ja sen läheisyydessä rakennuksille aiheutuu vilkkaan henkilö- ja tavarajunaliikenteen takia melu-, värinä- ja runkomeluhaittoja. Haittojen minimointi ratkaistavissa toteutussuunnittelun tasolla eikä aiheuta suoraan rajoituksia ideakilpailun ehdotuksien laatimiseen.

Henkilöratapihan kautta kulkee tavaraliikennettä, johon sisältyy myös vaarallisten aineiden kuljetuksia. Suuriman riskin aiheuttavat kuljetukset tehdään öisin ja onnettomuudet suoralla ratapihaosuudella ovat erittäin epätoimennäköisiä. Riskinhallintatoimenpiteinä suositellaan radan välittömään läheisyyteen sijoitettavan käyttötarjoitukseltaan muita kuin asuinrakennuksia tai asuntojen sijoittamista hybridirakennusten ylempiin kerroksiin. Rakentaminen radan varressa osaltaan parantaa nykytilannetta ja rajoittaa mm. ilmaa raskaimpien kaasujen leviämistä keskusta-alueen asuinrakennuksiin.



24

KARTTA 6:
Viiden tähden keskusta
Keskustan kehittämissuunnitelma (Keskustahanke).

3.2 KILPAILUALUETTA KOSKEVAT SUUNNITELMAT

KESKUSTAN YLEISKAAVA

Tampereen keskusta-aluetta koskeva tuorein yleiskaava on vuodelta 1995. Kaava on hyväksytty valtuustossa, mutta ei ole lainvoimainen. Liikenneverkon osalta keskustassa on voimassa vuonna 2006 hyväksytty oikeusvaikutteinen keskustan liikenneosayleiskaava. Molempien kaavojen tavoitteet ja ratkaisut ovat vanhentuneita. Parhailaan on käynnissä uuden keskustan strategisen osayleiskaavan laatiminen, joka tulee sisältämään sekä maankäytön että liikenteen ratkaisujen uusimmat linjaukset.

Kaava liittyy oleellisesti vuonna 2013 laaditun kaupunkistrategian toimeenpanoon ja siinä tullaan keskittymään keskustan kannalta strategisesti keskeisiin teemoihin. Oikeusvaikutteinen kaavan ja kaupunkistrategian laatimisen yhdistämisellä pyritään parantamaan sekä valmistuvan osayleiskaavan että kaupunkistrategian vaikuttavuutta. Osayleiskaavan tavoitteena on valmistua vuoden 2014 aikana.

KESKUSTAN KEHITTÄMISOHJELMA

Tampereen keskustan kehittämisen ohjaamiseksi on perustettu vuonna 2011 Keskustahanke, joka koordinoi keskusta-alueella tapahtuvaa kehittämistyötä. Keskustassa on vireillä yli 50 kehitettävää aluetta tai kohdetta. Keskustahankkeessa on laadittu keskustan kehittämisohjelma ”Viiden tähden keskusta”, joka sisältää keskustavision, keskustan kehittämistavoitteet, kehittämiskonseptin, kuvauksen tärkeimmistä kehittämishankkeista sekä kehittämishankkeiden tavoiteaikataulut. Kehittämisohjelman tavoitteena on toimia maankäyttö- ja liikennehankkeita koordinoivana työvälineenä, joka auttaa kokonaisuuden hahmottamisessa ja hankkeiden keskinäisten riippuvuuksien ja vaikutuksien hahmottamisessa. Keskustaohjelma valmistui ensimmäisen kerran 2011 ja sitä on päivitetty vuonna 2013.

Keskustavisiassa Viiden tähden keskusta on kuvattu seuraavilla ominaisuuksilla:

- *Keskusta on Kaupunki*
- *Keskustaympäristö henkii laatua*
- *Keskusta palvelee monipuolisesti*
- *Keskusta on veturi*
- *Keskustalla on Imago*

Keskustavision saavuttamiseksi kehittämistyötä on linjattu tarkempien tavoitteiden kautta:

- Keskustan asemaa urbaanin asumisen paikkana vahvistetaan
- Keskustan roolia työpaikkojen keskittymänä kasvatetaan
- Keskustassa edistetään kestävästä liikkumisesta
- Keskustan kaupunkitiloista tehdään eläviä
- Keskustan palvelujen saatavuuteen ja monipuolisuuteen panostetaan

lisuuteen panostetaan

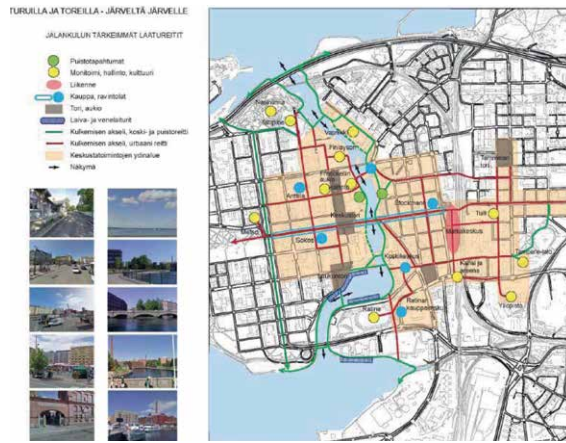
- Keskustan virkistysmahdollisuuksia parannetaan
- Keskustan kaupunkikuvan korkeasta tasosta huolehditaan
- Keskustan kehittämistä varten luodaan sopivia yhteistyö- ja vuorovaikutusmenetelmiä

Keskustan kehittämiskonsepti puolestaan määrittelee kehittämistavoitteiden mukaiset maankäytön ja liikenteen pitkän tähtäimen teemat ja linjaukset:

- Järvenrantakaupunki – kaupunkirakenteen jatkaminen Näsijärven ja Pyhäjärven ranta-alueille
- Keskustan tiivistäminen – täydennysrakentaminen keskustassa pistemäisesti sekä kokonaisvaltaisesti Tammelan ja Amurin alueilla
- Tampereen valtimo – radanvarren ympäristöstä muodostetaan keskustan merkittävin uusi työpaikkakeskittymä ja kaupunkirakenteen eheyttävä toiminnallinen ja ihmisvirtojen solmukohta
- Kampuskaupunki – Tullin alueen liikenteellinen ja toiminnallinen liittäminen keskustaan
- Vetovoimainen ja elävä ydinkeskusta - ydinkeskustan muodostaminen viihtyisäksi ja houkuttelevaksi jalankulkupainotteiseksi kaupan ja palveluiden alueeksi
- Keskustan vihreä identiteetti – keskustasta luodaan viihtyisä rantapromenadikaupunki
- Liikenne kaupunkielämän ehdoilla – Hämeenkatu toimii jalankulun ja joukkoliikenteen laatukäytävänä; ajoneuvoliikenne sijoittuu ydinkeskustan kävelypainotteista aluetta kiertävälle katukehälle

Asemakeskuksen aluetta koskee erityisesti Tampereen Valtimon teema, jossa ratapihan ympäristö nähdään merkittävänä työpaikkakeskittymänä sekä kaupunkirakenteen eheyttävänä Tampereen porttina sekä toiminnallisena ja ihmisvirtojen solmukohtana. Myös Tullin alueen kehittäminen sekä Ratapihankadun valmistuminen nostavat ratapihan aluetta entistä keskeisempään asemaan kaupunkirakenteessa ja korostavat alueen merkitystä monitoimintaisena keskuspaikkana.

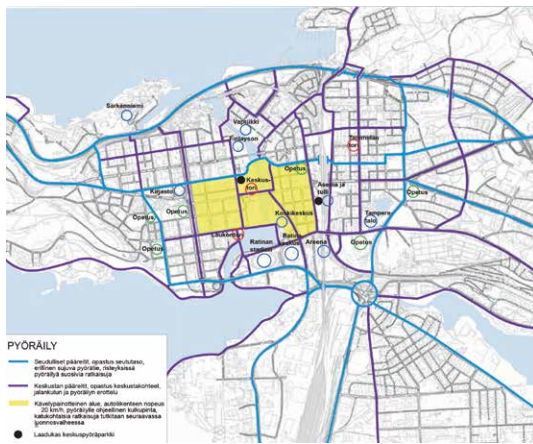
KILPILUOHJELMA



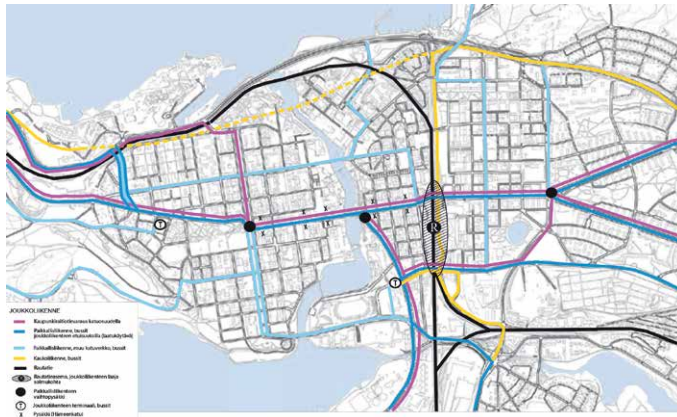
**LIIKENNEKARTAT (lähde: TAKLI):
Kartat myös kilpailuohjelman liiteasiakirjana n:o 10a.**

- 1. Jalankulun tärkeimmät laatureitit
- 2. Pyöräilyn verkko Tampereella
- 3. Joukkoliikenneverkko Tampereella
- 4. Ajoneuvoliikenteen tavoiteverkko

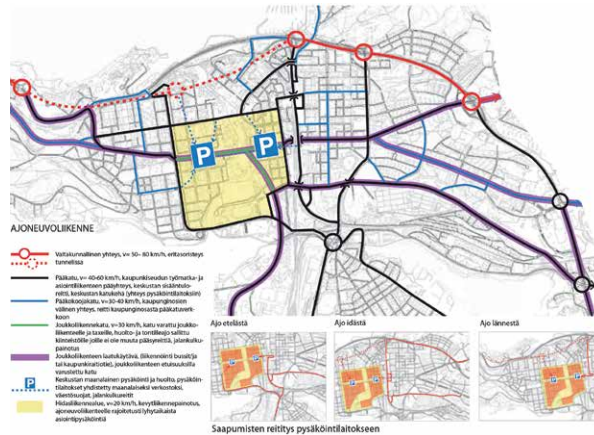
1.



2.



3.



4.

TAKLI – TAMPEREEN KESKUSTAN LIIKENNE- VERKKOSUUNNITELMA

Vuonna 2013 valmistunut TAKLI sisältää keskustan liikenteellisen vision, sen toteuttamisstrategian ja siihen sisältyvät kärkitoimenpiteet. Se päivittää ja täsmentää vuonna 2006 laaditun liikenneosayleiskaavan osin vanhentuneita ratkaisuja. Liikennevisio on kiinteästi kytkeytynyt keskustan kehittämissuunnitelman tavoitteisiin ja linjauksiin.

Suunnittelun ja tavoitteen asetteluun kantavana teemana on ollut ”liikenne kaupunkielämän ehdoilla”. Liikenteellisen vision painotukset ovat:

- Keskustan *hyvä saavutettavuus* kaikilla kulku-muodoilla. Keskustaan saavutaan nopeasti, jotta perillä voidaan olla hitaasti ja rauhallisesti.
- *Esteetön keskusta* edistää arjen sujuvuutta ja on myös suosittu asumisen alueena. Keskusta-asumisen vetovoima tukee tehokkaasti myös yhdyskuntarakenteen tiivistämisen tavoitteita.
- *Paikkojen ja reittien verkosto*. Tampereen keskusta tunnetaan paikkojen ja reittien verkostona, jossa liikkumisen kokemus on raikas ja turvallinen. Hyvässä kaupunkitilassa kuulee toisen puheen ja joukkoliikenteessä näkee parhaat paikat.
- *Helposti hahmotettava liikennenympäristö*. Reaaliaikainen liikenneinformaatio, ”älykäs liikenne”, ja ajonopeutta säätelevä, ”opettava ympäristö”, opastavat liikkujaa ja kertovat miten eri ympäristöissä toimitaan ja liikutaan.

Visioita toteuttavat kehittämissuunnitelmat on määritelty erikseen jalankululle, pyöräilylle, joukkoliikenteelle ja ajoneuvoliikenteelle:

- Keskustan liikennejärjestelmää kehitetään jalankulupainotteisena lähtökohtana kulkumuotojen välinen vuorovaikutus ja kulkureittien keskittäminen paikkojen ja reittien verkostona.
- Pyöräilyn seudulliset pääreitit muodostavat keskustan pyöräilykehän, jolle ohjataan nopeavauhtinen keskustan läpikulkeva työmatkaliikenne. Pyöräilyn pääreiteillä pyöräilijät ja jalankulkijat erotetaan omille väylilleen ja muualla pyöräily tapahtuu pääasiassa ajoradalla. Pyöräilyn pääverkostosta luodaan keskustassa jatkuva.
- Kaupunkiraitiotie muodostaa tulevaisuudessa keskustan joukkoliikenteen rungon. Joukkoliikenteen laatuikäytävät takaavat sujuvan liikennöinnin.
- Ajoneuvoliikenteen verkon kehittäminen perustuu keskustan läpikulkeviin ohjaamiseen keskustan ohittaville pääväylille sekä liikenteen selkeään ja sujuvaan reititykseen keskustan maanalaisten pysäköintiverkoston.

Keskustan ajoneuvoliikenteen kannalta merkittävä han-

ke on keskustan katukehän muodostaminen. Se koostuu kaduista Hämeenpuisto-Satakunnankatu-Rautatienkatu-Tampereen valtatie sekä kehää täydentävä Ratapihankatu. Katukehän ja Ratapihankadun kautta opastetaan keskustaan saapuva ajoneuvoliikenne pysäköintilaitoksiin.

Ydinkeskustassa joukkoliikenteen laatuikäytävät muodostetaan Hämeenkadulle ja Hatanpään valtatielle. Kilpailualueella joukkoliikenneikäytävä jatkuu Itsenäisyydenkadun suuntaan. Joukkoliikenteen toteuttamistavasta ei ole tehty päätöstä, mutta kaupunkiraitiotie toimii mitoittavana ajoneuvona Hämeenkatu-Itsenäisyydenkatu-akselilla.

TAMPEREEN ASEMAKESKUS - LIIKENTEELLINEN KONSEPTI

Suunnittelukilpailua edeltävänä taustatyönä on laadittu viitesuunnitelma Asemakeskuksen liikenteellisestä konseptista. Siinä on alustavasti tutkittu asemakeskuksen toiminnallista ja liikenteellistä ratkaisua ja erityisesti kaukoliikenteen terminaalin sijoittamista alueella.

Suunnitelmassa on esitetty 2 vaihtoehtoista bussiterminaalin sijoittamisratkaisua sekä laadittu niistä vaikutusten arvioinnit. Raportti ja siihen liittyvät suunnitelmat ovat kilpailun liiteasiakirja n:o 10.

Raportin ja vaihtoehtoisten suunnitelmien lisäksi raporttiin sisältyy liitteet (10a-10e):

- Keskusta-alueen liikenneverkkokartat
- Vaihtoehtoisten ratkaisujen suunnitelmakartat
- Kalliopintakartat
- Henkilöratapihan rakennettavuusselvitys
- Linja-autoliikenteen pakettirahdin tulevaisuus selvitys

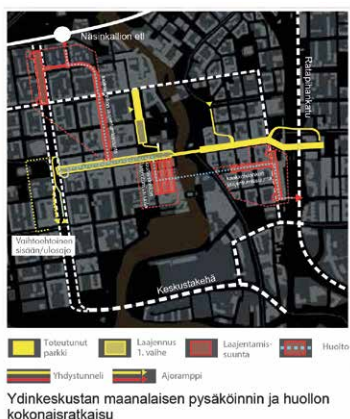
Kilpailijat voivat hyödyntää viitesuunnitelmia ja niiden arviointia parhaaksi arvioimallaan tavalla. Suunnitteluratkaisut voivat perustua joko näihin tutkittuihin vaihtoehtoihin tai kilpailijat voivat ehdottaa kokonaan uusia ratkaisumalleja.



©LENTOKUVA VALLAS OY

PYSÄKÖINTISUUNNITELMAT

Taklin mukaisesti keskustan pysäköinnissä tullaan vähentämään pintapysäköinnin määrää ja keskittämään pysäköintiä maanalaisiin pysäköintilaitoksiin. Ajoyhteydet laitoksiin pyritään sijoittamaan keskustan kävelypainotteen ytimen ulkopuolelle. Keväällä 2013 on valmistunut Tampereen ydinkeskustan maanalaisen pysäköinnin ja huollon yleissuunnitelma (Typy), jossa esitetään periaatteet maanalaisten pysäköintilaitosten ja niiden ajoyhteyksien sijoittumisesta sekä toteuttamistavoista.



KARTTA 8: Maanalaisen pysäköinnin ja huollon suunnitelmakartta.

RATAPIHAN JA ASEMAN SUUNNITELMAT

Henkilöratapihan yleissuunnitelma: Liikennevirasto on laatinut Tampereen henkilöratapihan muutosten yleissuunnitelman vuonna 2010. Tarkoituksena on kasvattaa raidekapasiteettia, nopeuttaa matkustajajunien liikennöintiä sekä parantaa laiturialueen kulkuyhteyksiä ja olosuhteita. Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- kolmas henkilöliikenteen välilaituri porras- ja hissiyhteyksineen
- henkilöliikenteen laitureiden kattaminen uusilla katoksilla
- henkilöjunien huoltoraiteiden rakentaminen Naistenlahden raiteiston alueelle
- autolastauslaiturin siirto uuteen paikkaan
- Erkkilänkadun sillan parantaminen tai uusiminen
- tarvittavat raide-, turvalaite- ja sähköratamuutokset

Matkakeskus: Tampereen matkakeskusta, eli linja-autoseman sijoittamista rautatieaseman yhteyteen, on tutkittu 1990-luvun alkupuolelta asti. Matkakeskusta tutkittiin viimeksi vuonna 2004, kun Liikenne- ja viestintäministeriön matkakeskushankkeessa tutkittiin matkakeskusten perustamismahdollisuuksia 22 eri paikkakunnalla. Kyseisessä hankkeessa Matkakeskuksen sijoittumista tutkittiin Asema-aukiolle ja P-Aseman kohdalle rakennettavaan uudisrakennukseen. Hanke jäi kuitenkin toteuttamatta. Hankkeen myötä rautatieasemalle toteutettiin Matkakeskustunneli (2008).

RAIDELIIKENTEEN KEHITYSNÄKYMÄT

Henkilökaukoliikenteen ennusteissa kaikille Tampereelle suuntautuville rataosuuksille on ennustettu kasvua tulevana vuosikymmeninä. Suurinta matkustajamäärän kasvua on ennustettu pääradalle Tampereen ja Helsingin välille (36%). Suhteellisesti suurinta kasvu on pääradalla Tampereen pohjoispuolella (43%). Muilla rataosilla kasvu on maltillisempaa (7-22%). Henkilöliikenteen kysynnästä suurin osa keskittyy aamu- ja iltaruuhkien työmatkaliikennettä palveleviin junavuoroihin sekä perjantai- ja sunnuntai-iltojen junavuoroihin. Näiden junavuorojen kapasiteetti on jo nykytilanteessa varsinkin pääradalla lähes täysin käytössä. Istumapaikkakapasiteettia voidaan lisätä jonkin verran junien pituuksia kasvattamalla ja kaksikerrosvaunuilla. Pidemmällä tähtäimellä uusia junavaroja kuitenkin tarvitaan.

Yksi vaikeimmista arvioitavista muutostekijöistä on henkilöliikenteen kilpailun avautuminen vuoden 2019 jälkeen. Tämänhetkinen junatarjonta ja ennuste vuodelle 2035 on esitetty taulukossa 2 ja junamäärien kasvuennuste yhteysväleittäin taulukossa 3.

Tampereen kaupunkiseudun lähijunaliikenteen osalta kehittämisselvitys on laadittu vuonna 2012. Se sisältää suunnitelman lähijunaliikenteen aloittamisesta Tampereelta ympäryskuntien, Nokian, Ylöjärven, Oriveden ja Toijalan suuntiin. Tavoitteena on kehittää junaliikennettä asteittain kohti puolen tunnin vuoroväliä tärkeimmillä yhteyksillä. Vuoden 2030+ vision mukaan lähijunaliikenteen määrä on 52 junaa vuorokaudessa.

Junamäärä 2013 Junamäärä 2020 Junamäärä 2030 Junamäärä 2040 Maksimiskenaario

	Junamäärä 2013	Junamäärä 2020	Junamäärä 2030	Junamäärä 2040	Maksimiskenaario
Tampere – Helsinki	71	73	91	99	109
Tampere – Turku	20	20	22	24	30
Tampere – Jyväskylä	22	22	24	26	32
Tampere – Seinäjoki	31	33	37	45	51
Tampere – Pori	14	14	16	16	16
Tampere – Lahti (Pietari)	-	6	10	14	14

TAULUKKO 3: Perusennusteen henkilökaukoliikenteen junamäärät yhteysväleittäin (juna/vrk) (Liikennevirasto 2013).



KUVAT: Kilpailualueen käynnissä olevia hankkeita:

1. TAMPEREEN KANSI JA KESKUSAREENA, Studio Daniel Libeskind

2. TORNIHOTELLI, Arkkitehtuuritoimisto Seppo Valjus Oy

3. RASTIN KORTTELI, BST Arkkitehdit Oy

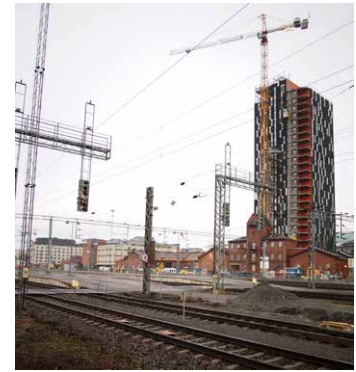
4. RATAPIHANKADUN POHJOISOSAN ASEMAKAAVA WSP Finland Oy



1.



2.



3.



4.

ASEMAKAAVAT JA HANKKEET

Kilpailualueella tai sen välittömässä läheisyydessä on vireillä ja jo käynnistynyt hankkeita, jotka pitää ottaa huomioon suunnitteluratkaisuissa. Erityisesti suunnittelussa pitää kiinnittää huomiota kaupunkikuvallisen kokonaisuuden muodostumiseen sekä julkisten kaupunkitilojen ja yhteyksien jatkuvuuteen kilpailu- ja tarkastelualueella.

Ratapihankadun varrella on tällä hetkellä rakentumassa 25-kerroksinen *Tornihotelli*, joka valmistuu 2014 vuoden lopulla. Hotelliin tulee yli 300 huonetta ja sen juurella sijaitsevaan pohjoisen puoleiseen vanhaan veturitalliin ravintola- ja kokoustiloja.

Kilpailualueen eteläosaan, ratapihan päälle on suunniteltu *Tampereen Kansi ja Keskusareena*, joiden asemakaava on hyväksytty vuonna 2011. Kokonaisuus sisältää Keskusareenan, joka on 50 000m²:n kokoinen urheilu- ja tapahtumakeskus, johon tulee yli 10 000 katsomopaikkaa. Lisäksi viiteen 15-28 –kerroksiseen tornimaiseen rakennukseen on suunniteltu yhteensä 60 000m² liike- ja toimistotiloja sekä asuntoja ja hotelli. Suunnitelman on laatinut arkkitehtitoimisto Studio Daniel Libeskind.

Ratapihankadun pohjoisosaan on parhaillaan käsittelyssä uusi asemakaava, jossa on osoitettu Ratapihankadun ja sen liittymien aluevaraukset sekä suunnitelmat alueen täydennysrakentamiskortteleista. Ratapihankadun varteen sijoittuu kaksi toimitiloja ja asumista sisältävää keskustakorttelia. Lisäksi kaavaehdotukseen sisältyy ajatus Tavara-aseman siirtämisestä seuratalo Morkun paikalle Ratapihankadun linjauksen tieltä sekä Morkunaukion rakentaminen Rongankadun alikulun itäpäähän. Kilpailuehdotuksissa voidaan eteläisen korttelin (n:o 443) osalta esittää asemakaavaehdotuksesta poikkeavia, aluetta kehittäviä ideoita.

Ratapihan länsipuolelle sijaitsee Tampereen *Postitalo*, johon on vuonna 2012 valmistunut 8-kerroksinen hotellilaajennus. Nyt rakennukseen on vireillä uuden laajennusosan sisältävä asemakaava. Rakennuksen länsiosaan suunnitellaan 2-kerroksisen osan korotusta 8-9-kerroksiseksi asuinrakennukseksi. Lisäksi rakennuksen koillis- ja itäreunaan ehdotetaan 5-kerroksista liike- ja toimistotilojen täydennysrakennusta.

Kilpailualueen tuntumaan, Murtokadun ja Itsenäisyydenkadun kulmaan on hyväksytty asemakaava, joka käsittää koko korttelin uudistamisen asuin- ja liikerakentamisella, yhdistäen korttelin kolme tonttia. Suunnitelma sisältää mm. 20-kerroksisen tornitalon rakentamisen. Uudisrakentaminen korvaa mm. paikalla nykyisin sijaitsevan *Rastin* talon.

TULLIN ALUEEN VISIO

Tullin alue ratapihan itäpuolella on vanhaa varasto- ja pienteollisuusaluetta, joka on viime vuosikymmenten aikana muuttunut toimistovaltaiseksi työpaikka-alueeksi ja

joka rautatieaseman läheisyyden ansiosta on ydinkeskustan laajenemisaluetta. Alueen kehittämisen edistämiseksi kaupunki organisoisi vuonna 2013 Tullin alueen visiotyön, jonka työpajoihin osallistuivat alueen ja asemanseudun toimijoita. Työpajan tuloksena syntyi New Vision for Tulli –visioraportti, joka julkaistaan vuoden 2014 alussa. Raportti sisältää myös ehdotuksia Asemakeskuksen kehittämisestä. Visioraportti ei ole kaupungin virallinen suunnitelma, vaan työryhmän näkemys alueen kehittämistavoitteista. Raportti on kilpailuohjelman liite n:o 13. Alueen yleissuunnitelman laatiminen käynnistetään vuoden 2014 aikana.

TAMMELAN YLEISSUUNNITELMA

Kilpailualueen tuntumassa sijaitsevan Tammelan täydennysrakentamisesta on laadittu vuonna 2012 valmistunut yleissuunnitelma. Siinä on esitetty alueen mahdollisuudet jopa 4000 uuden asukkaan asuttamiseen ja 230 000 kerrosneliömetrin rakentamiseen. Täydennysrakentamisen keskeisenä tavoitteena on urbaanin kaupunkitilan eheyttävä palauttaminen vanhan ruutukaavan perustuen.

KORKEA RAKENTAMINEN

Keskusta-alueella lisääntyneiden korkeiden rakennushankkeiden myötä alueelle laadittiin korkean rakentamisen tulevia suuntaviivoja määrittelevä korkean rakentamisen selvitys. 2012 valmistuneessa selvityksessä Ratapihan alue määriteltiin keskusta-alueen ensisijaiseksi korkean rakentamisen alueeksi, jossa voi rakentaa yli 12-kerroksisia rakennuksia. Selvityksessä ei ole asetettu korkeusrajoituksia, mutta on esitetty, että vain perusteluista syistä voidaan ylittää keskustan maisemallisesti tärkeä elementti Pyykinharju, jonka laen korkeusasema on n. +155.0.

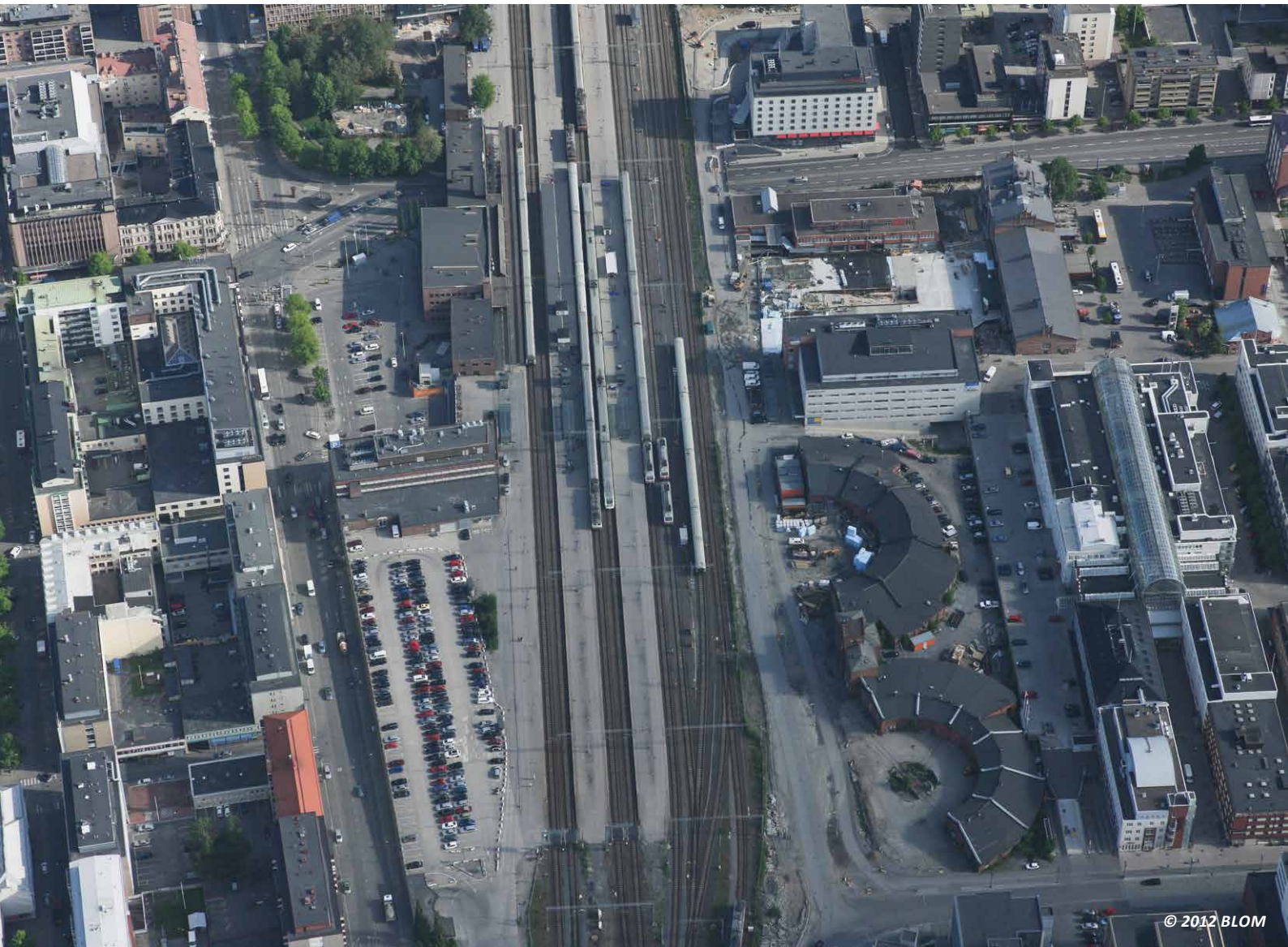
VIHERALUEET JA VIHERRAKENTAMINEN

Kilpailualue ja sen ympäristö tulevat olemaan jatkossa tiiviisti rakennettua ydinkeskusta-aluetta, jossa viher- ja virkistysalueiden määrä on pieni. 2014 alussa valmistuvassa keskusta-alueen viherverkkoselvityksessä vähäisen viher- ja virkistysalueen korvaaviksi elementeiksi asuinkortteleihin suositellaan rakennettavan mm. pihoja tai pihakansia, joissa on paljon vihreää sekä hulevesien pidätykseen ja imeytykseen sopivia pintoja, sekä kattopuutarhoja ja -terasseja.

YHDYSKUNTATEKNIikka

Ratapihan alueella sijaitsee runsaasti erilaisia teknisiä verkostoja, mutta niiden sijainnit ja suunnitelmat eivät rajoita kilpailuehdotusten laatimista.

3
KILPAILUOHJELMA



© 2012 BLOM

3.3 KILPAILUN TAVOITTEET

Asemakeskuksen suunnittelukilpailulla haetaan yhteistä näkemystä alueen kehittämisen visiosta sekä tulevien rakennustoimenpiteiden suuntaviivoista. Tavoitteena on toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen suunnitelma asemakeskusalueelle. Asemakeskuksen alueella tulee yhdistyä eri joukkoliikennemuotoja palveleva asemakeskus, sujuvat vaihtoyhteydet eri liikennemuodoille, viihtyisät kaupunkitilat sekä korkea-tasoinen toimistojen, palveluiden ja asumisen rakentaminen. Tavoitteena on toiminnallisesti monipuolinen ja selkeän identiteetin omaava kaupunkikeskustan jatke, joka yhdistää Tullin ja Tammelan alueet keskustaan.

ASEMAKESKUKSEN TAVOITTEET

Asemakeskuksen tavoitteena on toimia eri liikennemuotojen lähtö-, saapumis- ja vaihtoasemana, jossa asemal palvelut ovat helposti ja nopeasti saatavilla ja vaihtoyhteydet kulkumuodosta toiseen sujuvasti käytettävissä. Asemakeskuksen tulee olla korkeatasoinen liikennepalvelukeskus, jossa palveluiden käyttäminen on luontevaa ja joustavaa, eri käyttäjäryhmien tarpeet huomioon ottavaa.

Liikenteellisesti tärkein uusi elementti on kaukoliikenteen linja-autoaseman sijoittaminen asemakeskuksen kokonaisuuteen. Tavoitteena on löytää asemalle ja sen asiakas- ja rahtipalveluille toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti luonteva sijoituspaikka aseman ja ratapihan ympäristössä.

Toinen tärkeä asemakeskuksen uusi elementti on Tampereen paikallisen joukkoliikenteen laatuikäytävän vahvistaminen keskustassa Hämeenkatu-Itsenäisyydenkatu – akselille, jolle tulevaisuudessa sijoittuu sekä kaupunkiraitiotie että bussiliikenne.

Lisäksi tavoitteena on liittää asemal palveluihin myös lentoliikenteen check-in – palvelut.

Tavoitteena on sellaisen integroidun ratkaisun löytäminen, joka mahdollistaa sujuvan kolutapavaihdon eri liikumismuodoilla – sekä julkisilla joukkoliikennevälineillä että kävellen, pyöräillen tai autolla. Asemakeskus tarjoaa yhteiset lippu- ja asemal palvelut eri kulkumuotojen asiakkaille.

ALUEEN MAANKÄYTÖN TAVOITTEET

Asemakeskuksen alueen tavoitteena on monipuolinen ja aktiivinen kaupunkikeskustan osa, jossa on kaupallisia palveluja, toimitiloja ja asuntoja.

Tavoitteena on ideoida kokonaisratkaisu, jossa luontevasti yhdistyvät edellä mainitut asemal palvelut ja viihtyisä, vetovoimainen ja aktiivisesti eri vuorokaudenaikoina käytössä olevat kaupalliset palvelut ja toimitilat. Eri toiminnot sijoittuvat todennäköisesti samoihin rakennuksiin tai rakennuskomplekseihin ja muodostavat siten erilaisia

hybridirakennuksia tonteille ja niiden yhdistelmille. Tavoitteena on löytää erilaisille toiminnoille niille luontevia sijoituspaikkoja ja samalla myös etsiä uusia ratkaisuja niiden toteuttamiseksi. Ratkaisun tulee tukea myös pienten myymälöiden ja toimistojen sijoittumista alueelle, ja siten vilkkaan katutilan ja monipuolisen urbaanin kaupunkielämän edellytyksiä.

Maankäytön kokonaisvolyymien tavoitteena on n. 100 - 120 000 kerrosneliometriä, johon sisältyvät asemakeskuksen toiminnot, erilaiset liike- ja toimistotilat, asunnot sekä kilpailijoiden vapaasti innovoitavissa olevat keskustamaiset toiminnot. Kyseinen neliömäärä ei koske katu- ja ratatasojen alle sijoituvia tiloja, joiden kokonaismäärä on kilpailijoiden ratkaistavissa.

LIIKENTEELLISET TAVOITTEET

Liikenteellisen konseptin keskeisenä tavoitteena on ratkaista asemakeskuksen liikennejärjestelyt siten, että asemakeskuksen asiakaspalveluiden tavoite ja eri kulkumuotojen liikenteelliset tavoitteet toteutuvat mahdollisimman hyvin.

Asemakeskuksen tulee olla hyvin saavutettavissa eri kulkumuodoilla. Asemakeskuksen alueen tavoitteena on tarjota miellyttävä ja viihtyisä jalankulkuympäristö.

Eri kulkumuotojen rajapinnat tulee tuoda asemakeskukseen mahdollisimman hyvin saavutettavaksi siten että asemakeskus hahmottuu yhtenä kokonaisuutena, jossa on tarjolla kaikki matkustuspalvelut.

Liikenneratkaisuissa tulee ottaa huomioon niin valtakunnallisten, seudullisten kuin paikallisten liikenteen palvelutasojen ja verkkosuunnitelmien tavoitteiden toteutumisen sekä niiden yhteensovittaminen.

KAUPUNKIKUVALLISET TAVOITTEET

Tavoitteena on arkkitehtonisesti ja kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen alueellinen kokonaisuus. Tavoitteena on, että asemakeskuksen alueen tuleva rakentaminen tuo asemakeskukselle uuden tunnistettavan ja merkittävän kaupunkikuvallisen lisän, joka tukee ratapihan alueelle suunniteltujen hankkeiden muodostamaa kokonaisuutta. Kaupunkirakenteessa tavoitteena on ratkaisu, joka tukee kaupunkitilan jatkuvuutta ratapihan itä- ja länsipuolien välillä. Tavoitteena on myös asemakeskuksen näkyminen kaupunkitilassa ratapihan itäpuolella.

Kaupunkikuvan ja kaupunkitilan näkökulmasta tavoitteena on, että Asema-aukio säilyttää asemansa keskeisenä avoimena kaupunkitilana ja että Rautatieasema torneineen valtakunnallisesti arvokkaana rakennettuna kulttuuriympäristönä säilyttävät kaupunkikuvallisen asemansa Hämeenkadun päätteensä.

3.4 SUUNNITTELUOHJEET

Suunnittelukilpailun tarkoituksena on mahdollisuuksien kartoittaminen ja ideoiden etsiminen Asemakeskuksen alueen toiminnallisen, kaupunkikuvallisen ja arkkitehtonisen ratkaisun löytämiseksi. Kilpailussa ideoidaan sekä Asemakeskuksen toiminnallista suunnitelmaa että koko alueen maankäytön suunnitelmaa.

Asemakeskuksen toiminnallisessa ratkaisussa keskiössä ovat yhtäältä asematilojen yleisöpalvelutilojen toiminnallisuus ja toisaalta aseman operoijien liikenteellinen näkökulma. Koko asemakeskuksen alueen maankäytöllisessä ratkaisussa painopisteenä on löytää toiminnallisesti, kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtonisesti korkeatasoinen kokonaisidea, joka sisältää sekä rakentamisen että kaupunkitilan yleissuunnittelun.

Kilpailun luonne on ideakilpailu. Kilpailun tuottaa alueen kehittämistä palvelevan vision ja kokonaissuunnitelman, joka toimii alueen jatkokehittämisen perustana. Vaikka kyseessä on ideakilpailu, ehdotusten ratkaisut on laadittava myös niiden toteutettavuuden näkökulmasta. Kilpailun jälkeen järjestetään Asemakeskuksen toteutukseen tähtäävä yhdistetty suunnittelu- ja toteuttamiskilpailu Asemakeskus-alueen eri osista.

KILPAILUALUEEN OHJEET

Suunnittelutehtävä koskee ensisijaisesti kilpailualueita, joka on rajattu kilpailualuekartassa. Kilpailijat voivat tarvittaessa esittää myös suunnitteluratkaisua tukevia toimia kilpailualueita laajemmalta tarkastelualueelta.

MAANKÄYTTÖ

Aluetta tulee suunnitella monitoimintaisena keskusta-alueen, jossa sijaitsevat Asemakeskus, liiketiloja, toimitiloja ja asumista sekä muita kilpailijan vapaasti innoitavissa olevia keskustamaisia toimintoja.

Kyseiset toiminnot suositellaan sijoitettaviksi eri toimintoja sisältäviin rakennuksiin tai rakennuskomplekseihin. Rakennusyksiköissä on kuitenkin huomioitava alueen toteutuminen vaiheittain ja kilpailijoiden tulee esittää myös vaiheittain toteuttamisen suunnitelma.

Alueelle osoitettavan uuden rakentamisen kokonaiskerrosalana suosituksena on n. 100 - 120 000 kerrosneliömetrin laajuus, jonka jakautuminen eri toimintoihin ja alueelle on kilpailijoiden päätettävissä. Kyseinen neliömäärä ei koske katu- ja ratatasojen alle sijoittuvia tiloja, joiden kokonaismäärä on kilpailijoiden ratkaistavissa. Mitoituslukuun ei ole laskettu mukaan kilpailualueelle sijoituvia jo suunniteltuja hankkeita.

Kilpailijoiden tulee huomioida suojeltavat ja kilpailuohjelmassa säästettäväksi osoitetut rakennukset sekä alueelle suunnitellut ja toteutumassa olevat hankkeet. Muuten uusi rakentaminen voidaan esittää kilpailuehdotuksessa

vapaasti eri tonteille ja niitä yhdistellen. Rakentamista voidaan lisäksi osoittaa ratapihan päälle sekä alle. Ratapihan alle ja päälle sijoitettavissa rakennuksissa tulee huomioida ratapihaa koskevat suunnitteluohjeet.

Rakennusten korkeusasemat ja kerrosluvut ovat kilpailijoiden ratkaistavissa ja yksi keskeinen osa kilpailun kaupunkikuvallista suunnittelutehtävää.

Alueen suunnittelussa tulee noudattaa energiatehokkuuden ja kestävän kehityksen mukaisia periaatteita.

ASEMAKESKUS

Asemakeskusratkaisun tulee tukeutua olemassa olevaan rautatieasemaan sekä laajentaa ja täydentää sen toiminnallista ja tilallista kokonaisuutta. Asemakeskuksen sisätilojen osalta ei edellytetä yksityiskohtaista tilakohtaista suunnittelua, vaan eri toimintojen ja tilaryhmien sijoittumisen ratkaisua ja toimintojen keskinäisiä yhteyksiä ja liittymistä ympäröiviin kaupunkitiloihin ja rakennuksiin.

Uusina tiloina asemakeskukseen tulee sijoittaa linja-autojen kaukoliikenteen asiakastilat sekä pakettirahtiliikenteen palvelu- ja käsittelytilat. Lisäksi asemalle tulee sijoittaa lentoliikenteen check-in palvelut. Linja-autotermiinalin viitesuunnitelmavaihtoehdot on esitetty Asemakeskuksen liikenteellisessä konseptissa. Pakettirahtitilojen suunnitteluun liittyvä selvitys on kilpailun liitteineistona n:o 10e.

RATAPIHA

Henkilöratapihalle toteutetaan kolmas välilaituri. Laituriraiteiden määrä nousee nykyisestä viidestä seitsemään. Uusi välilaituri sijoittuu nykyisten raiteiden 006 ja 008 väliin. Raiteen 008 ja Ratapihankadun väliin rakennetaan yksi ohitusraide. Laitureille on järjestettävä porraskäytävät ja hissiyhteydet. Matkakeskustunnelin rakenteissa on varaus kolmannen välilaiturin hissille ja liukuportaalille. Ratapihan välilaiturin tavoitteena on mitoituspituus 300m. Laiturien kattamisen tavan ja määrän arviointi on osa kilpailutehtävää.

Siltojen, kansien ja radan ylittävien rakennusten ja rakennelmien alla olevan vapaa-aukon on oltava sähkörautamääräysten mukainen. Ratapihaa koskevat mitoitusohjeet sekä ratapihan rakentamisen perustamiskohtia käsittelevä kartta on esitetty Ratapihan rakennettavuus selvityksessä, joka on kilpailun liiteasiakirja n:o 10d.

LIIKENNE

Eri kulkumuotojen reittien ja pysäkkien suunnittelu alueella on toteutettava asemakeskuksen palvelukonseptin ehdoilla siten, että edellä mainitut hyvin saavutettavissa olevat asiakaspinnat sekä joustavat ja toimivat matkaketjut toteutuvat. Lisäksi liikenneratkaisujen tulee toteuttaa keskustan liikenneverkkosuunnitelman tavoitteita ja määriteltyjä tavoiteliikenneverkkoja.

Asemakeskuksen alueella tulee ottaa huomioon rautatieliikenteen vaatimukset, kaukoliikenteen linja-autoaseman sijoittaminen alueelle ja liikennöinnin tilantarve, rahtipalvelujen sijoittaminen linja-autoaseman yhteyteen, Hämeenkadun joukkoliikenteen käytävän liikennöinti, jalankulkyhteydet alueella ja sen läpi, pyöräilyliikenne asemalle ja sen läpi, pyöräilypysäköinnin sijoittaminen alueelle, keskustan autoliikenteen verkko ja maanalainen pysäköintiverkosto, taksiliikenne sekä alueen huoltoliikenne.

Junaliikenteen osalta noudatetaan ratapihan suunniteluohjeita.

Kaukoliikenteen linja-auto-aseman ratkaisua on tutkittu Asemakeskuksen liikenteellisessä konseptissa. Liikennekonseptissa on esitetty bussi- ja rahtiliikenteen suunnitteluperiaatteita sekä tutkittu kaksi alustavaa sijoitusvaihtoehtoa sekä esitetty niihin liittyvä toteutettavuusarviointi. Viitesuunnitelmien ratkaisuja voi käyttää joko sellaisenaan tai muokattuna kilpailuehdotuksissa. Kilpailijat voivat ehdottaa myös kokonaan uusia ratkaisuja linja-autoaseman ratkaisuksi. Liikennekonseptin arviointeja kannattaa hyödyntää vaihtoehtoisia ratkaisuja suunniteltaessa. Liikennekonsepti on kilpailun liiteasiakirja n:o 10.

Paikallinen joukkoliikennekäytävä sijoittuu Hämeenkatu-Itsenäisyydenkatu –akselille, jossa liikennöivät sekä kaupunkiratikka että paikallinen ja seudullinen bussiliikenne. Hämeenkatu osoitetaan jatkossa ainoastaan joukkoliikenteen käyttöön sekä jalankulku- ja pyöräilykaduksi. Itsenäisyydenkadun autoliikenne ohjataan Rautatienkadulle, joka on osa keskustan kiertävää kehää.

Eri liikennemuotojen runsaudesta huolimatta Asemakeskuksen aluetta tulee suunnitella ensisijaisesti jalankulkuympäristönä. Alueelle ja sen halki on suunniteltava hyvät kävely- ja pyöräily-yhteydet. Erityisesti tavoitteena on löytää uusia ratapihan itä- ja länsipuolen yhdistäviä kulkureittejä. Pyöräilijöille tulee suunnitella aseman molemmille puolille tai ratapihan alle laaja asemakeskuksen pyöräpysäköinti.

Alueelle tulee suunnitella lisää keskitettyjä pysäköintilaitoksia, joihin uusien rakennuksien pysäköinti sijoitetaan. Suunnittelun ohjenuorana voi käyttää Tampereen ydinkeskustan maanalaisenpysäköinnin ja huollon yleissuunnitelmassa esitettyjä alustavia sijoitus suunnitelmia tarkastelualueella. Maanalainen pysäköinti sijoittuu n. +61.0 korkeuteen eli huomattavasti rakennusten kellarikerroksia syvemmälle alueen kallioperään. Siten ratkaisulla ei ole suoria sijainnillisia esteitä suhteessa maanpäällisiin ratkaisuihin.

Alueen sijoittuminen eri liikennemuotojen solmukohtassa mahdollistaa alueen kehittämisen joukkoliikenne- ja kävelypainotteisena alueena. Pysäköintimitoitus on siten muuta keskusta- aluetta huomattavasti pienempi.

Alueen huoltoliikenne on pyrittävä integroimaan mahdollisimman paljon pysäköintiluolien ja –laitosten yhteyteen ja käyttämään samoja sisäänajoyhteyksiä.

Takseille on varattava molemmin puolin ratapihaa sujuva asiakkaiden nouto- ja jättöpaikka sekä huomioitava tilatarve odottaville ajoneuvoille.

3.5 ARVOSTELUPERUSTEET

Suunnitelmaehdotusten arvioinnissa tullaan painottamaan kilpailuohjelmassa esitettyjen tavoitteiden ja ohjeiden huomioon ottamista kilpailuehdotuksissa. Arviointiperusteina ovat seuraavat näkökulmat:

Toiminnallinen kokonaisuus:

- toimiva asemakeskuskonsepti eli asemakeskuksen toimivuus asiakkaan, alueen eri toimijoiden ja liikenteen näkökulmista
- maankäytön toimintojen ja liikenteen tilojen integrointi viihtyisästi ja turvallisesti
- asemakeskuksen alue monipuolisena ja aktiivisena urbaanina ympäristönä
- asemakeskuksen ratkaisu, joka yhdistää ratapihan erottamat kaupunginosat sekä tarjoaa luontevat yhteydet niiden välille

Kaupunkikuvallinen ja arkkitehtoninen kokonaisuus:

- uudisrakentamisen sovittaminen arvokkaaseen rakennettuun kulttuuriympäristöön sekä ratapihan alueen uusiin rakennushankkeisiin
- sovittamisen lisäksi oman selkeän ja tunnistettavan identiteetin luominen asemakeskukselle ja sen rakennuksille ratapihan molemmin puolin

Toteutettavuus:

- toiminnallisen kokonaisuuden toteutettavuus kiinteistöliiketoiminnan näkökulmasta sekä arkkitehtonisen ratkaisun toteutettavuus rakennuskustannusten näkökulmasta

Ideakilpailun luonteen vuoksi arvioinnissa korostuu myös ehdotusten kehityskelpoisuus. Ratkaisun kokonaisuuteen liittyviä toiminnallisia, kaupunkikuvallisia ja arkkitehtonisia arvoja pidetään merkittävämpänä kuin yksityiskohtien tai osaratkaisujen virheetöntä ratkaisua. Ehdotetuissa ratkaisuissa on kuitenkin tähdättävä niiden toteuttamiskelpoisuuteen.

3.6 KILPAILUTEKNISET TIEDOT

KILPAILUN KYSYMYKSET

Kilpailuvaiheessa kilpailuun valitut voivat esittää kilpailuun liittyviä kysymyksiä sähköpostitse projektisihteeri Tarja Kaasalaiselta osoitteella etunimi.sukunimi@tampere.fi 7.4.2014 asti. Vastaukset esitettyihin kysymyksiin julkaistaan Tampereen kaupungin verkkosivulla:

www.tampere.fi/travelandservicecenter

KILPAILUN RATKAISEMINEN

Kilpailuaika on 17.3.–27.6.2014. Kilpailuehdotusten arviointi suoritetaan siten, että kilpailutulokset ja arviointipöytäkirja julkaistaan 1.10.2014.

KILPAILUPALKKIO JA EHDOTUSTEN KÄYTTÖ-OIKEUS

Kilpailupalkkion suuruus on 80 000 € / kilpailija.

Kilpailun järjestäjällä on omistusoikeus kilpailutöihin ja oikeus käyttää kilpailutöiden aiheita ja ajatuksia hyväkseen sekä oikeus muunnella ja yhdistellä niitä. Kilpailun järjestäjällä on oikeus julkaista kuvia kilpailutöistä. Kilpailijat säilyttävät tekijänoikeuden ehdotuksiinsa edellä mainituin rajauksin. Kilpailijalla on oikeus käyttää kilpailua referenssinään. Kilpailijat sitoutuvat ilmoittautuessaan noudattamaan kilpailusääntöä ja kilpailuohjelman sääntöjä.

KILPAILUEHDOTUSTEN MÄÄRÄ

Kilpailuehdotuksia jätetään 1 / kilpailija. Kilpailun järjestäjät eivät vakuuta kilpailuehdotuksia. Ehdotuksia ei palauteta kilpailijoille.

3.7 KILPAILUEHDOTUSTEN LAADINTAOHJEET

VAADITTAVAT ASIAKIRJAT

Kilpailuehdotusten tulee sisältää seuraavat asiakirjat:

Suunnitelman selostus, joka sisältää:

- ratkaisun yleiskuvauksen, mikä on asemakeskuksen perusratkaisu, miten ja mitkä toiminnot on sijoitettu alueelle, mikä on ehdotuksen kaupunkikuvallinen ja arkkitehtoninen idea
- laskelman alueelle sijoitettujen toimintojen pinta-aloista ja niidenjakautumisesta rakennuksiin sekä näihin liittyvän rakennuskustannuslaskelman (ohje kustannuslaskennasta toimitetaan valituille kilpailijoille muun liitemateriaalin yhteydessä)
- selostuksen ehdotuksen toteutettavuuden perusteista kiinteistöliiketoiminnan näkökulmasta
- suunnitelmaselostus esitetään pystysuuntaisille A4-kokoiselle arkeille laadittuna tiiviinä tekstikuvauksena

Piirustukset:

- **kaupunkirakennekaavio 1:4000**, jossa rakennukset esitetään mustalla, avoin kaupunkitila valkoisena
- **yleissuunnitelmakartta 1:1000**, jossa esitetään uusi rakentaminen ja sen liittyminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen sekä piha-alueet ja katulinjaukset
- **yleissuunnitelmakartta 1:1000** asemakeskuksen kohdalta leikattuna radan alittavalta tasolta, radan tasolta sekä radan ylittävältä tasolta sekä muilta ratkaisun kannalta oleellisilta korkeustasoilta
- **liikennekaavio 1:2500**, jossa esitetään kaukoliikenteen ajoreitti, jalankulun ja kevyen liikenteen reitit sekä niiden liittyminen liikenneverkkoon
- **alueleikkaukset 1:500-1:1000** ratkaisun kannalta keskeisiltä ratapihan poikkisuuntaisesti
- **aluejulkisivut 1:1000** Rautatienkadulta, Ratapihankatu ja ratapihalta
- **vaiheittainen toteuttamisen kaavio 1:4000**
- **perspektiivikuvia** ehdotuksen kannalta keskeistä näkymistä
- vapaavalintaisesti muita ehdotusta havainnollistavia piirustuksia: esimerkiksi kaaviot tai 3D-kaaviot ratkaisun pääperiaatteista

- Lisäksi kilpailuehdotuksesta laaditaan digitaalinen 3D-massamalli, jossa suunnitellut rakennukset sijoitetaan liiteasiakiroissa annettuun kaupunkimalliin

Kilpailuehdotuksien esitystapa:

- piirustukset esitetään pystysuuntaisilla jäykällä alustoilla, koko 700mm x 1000mm, joita saa olla enintään 8 kappaletta
- plansseihin kiinnitetään myös selostuksen tiivistelmä, jonka pituus on enintään kaksi A4-arkkia
- ehdotuksista tulostetaan mukaan plansseista A3-kokoiset paperipienennökset
- ehdotuksiin liitetään CD/DVD tai muistitikku, joka sisältää ehdotuksen selostuksen, A3-kokoiset pdf-planssit (300dpi) sekä ehdotuksen kannalta keskeisen perspektiivikuvan jpg-tiedostona (300 dpi).
- A4-kokoinen selostus liitetään mukaan myös erillisenä paperitulosteena

Kilpailuehdotusten laadintakieli on englanti. Kilpailussa noudatetaan kilpailusalaisuutta: kilpailuehdotuksen jokainen asiakirja on varustettava nimimerkillä. Sähköisistä dokumenteista kilpailijoiden tulee poistaa kaikki tekijään viittaavat tunnistetiedot. Kilpailuehdotukseen liitetään suljettu nimimerkillä varustettu läpinäkymätön kirjekuori, jossa on sisällä ehdotuksen tekijöiden tiedot. Kilpailusalaisuutta noudatetaan siihen asti, kun tuomaristo on tehnyt päätöksensä.

ASIAKIRJOJEN SISÄÄNJÄTTÖ

Kilpailuehdotukset toimitetaan Tampereen kaupungin kirjaamoon viimeistään 27.6.2014 klo 15.00 Suomen aikaa. Myös postitse tai muun lähetyspalvelun toimittamat hakemukset pitää olla perillä viimeistään ko. määräaikaan mennessä. Myöhästyneitä kilpailuehdotuksia ei oteta huomioon. Kilpailuehdotukset jätetään osoitteeseen:

Tampereen kaupunki

Kirjaamo

Puutarhakatu 6

PL 487

33101 Tampere

Kilpailuehdotuksiin merkitään nimimerkki sekä tunnus "ASEMAKESKUS, Dno TRE:/8129/02.07.01/2013"



1.



2.



3.



4.

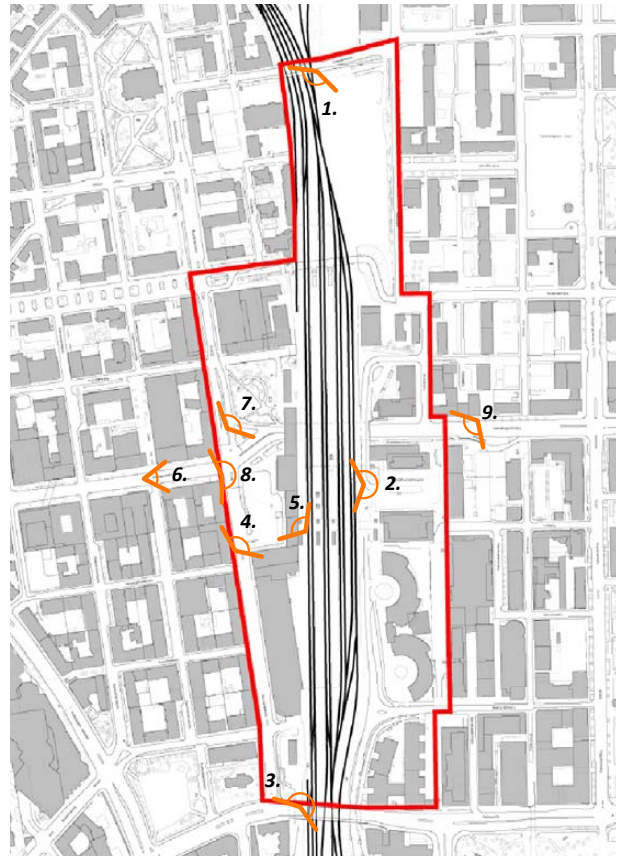


5.



6.

3.8 KUVIA KILPAILUALUEELTA





7.



8.



9.

4 Kilpailun liiteasiakirjat

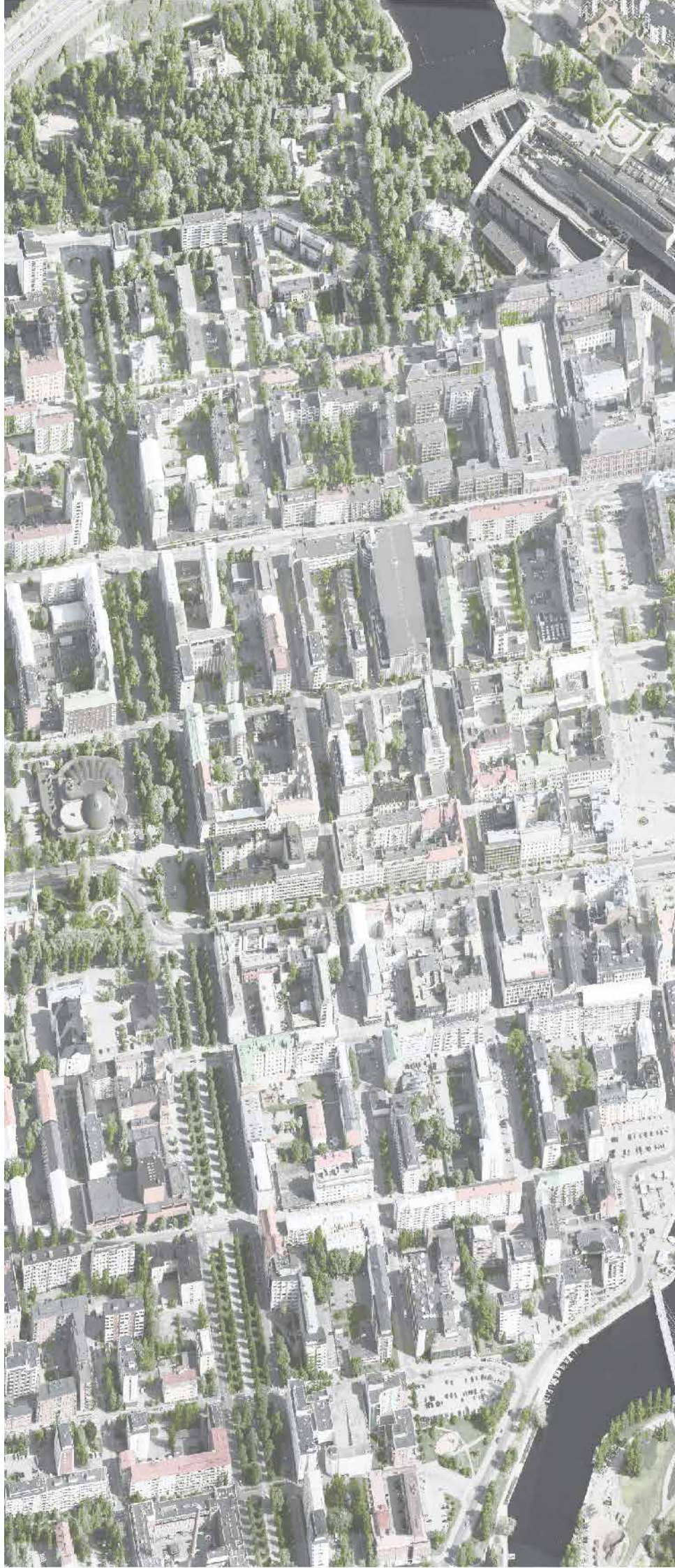
SUUNNITTELUAINEISTOT

ASIAKIRJA	ASIAKIRJAN KUVAUS
1. Pohjakartta	Keskusta-alue n. 2 x 2 km Dwg
2. Kilpailualuekartta	Kilpailualueen rajaus pohjakartalla Pdf
3. Kilpailualuekartta, esityspohja	Rajattu pohjakartta ehdotusten yhteismitallista laatimista ja arviointia varten Dwg ja pdf 1:5000
4. Osoitekartta	Keskustan osoite- ja turistikartta Pdf 1:10 000
5. Kuvakartta	Keskusta-alueen kuvitettu kartta 2013 Pdf
6. Kaupunkimalli	3D-kaupunkimalli Dwg
7. Rakennuspiirrokset	Kilpailualueen olennaisten rakennusten pohjapiirrokset, dwg
8. Aluejulkisivut, esityspohja	Kilpailualueelta koostetut aluejulkisivut ehdotusten yhteismitallista laatimista ja arviointia varten Dwg ja jpg
9. Valokuvia	Näkymä- ja viistokuvia alueelta Jpg, panorama-jpg

ALUETTA KOSKEVAT SUUNNITELMAT JA SELVITYKSET

ASIAKIRJA	ASIAKIRJAN KUVAUS
10. Asemakeskusraportti	Asemakeskuksen liikenteellinen konsepti
Asemakeskusraportin liitteet (10a-10e)	Liite 1: Liikenneverkkokartat Liite 2: Suunnitelmakartat Liite 3: Kalliopintakartat Liite 4: Henkilöratapihan rakennettavuusselvitys Liite 5: Linja-autoliikenteen pakettirahdin tulevaisuus selvitys
11. Viiden tähden keskusta	Keskustan kehittämissuunnitelma, englanninkielinen
12. Liikenneverkko-suunnitelma, TAKLI	Englanninkielinen lyhennelmä
13. New Vision for Tulli	Tullin alueen kehittämissuunnitelma
14. Ratapihankadun yleis-suunnitelma	Kartta
15. Kansi ja Areena	Havainnekuvakartta, illustraatio ja 3D-kaupunkimalli
16. Ratapihankadun korttelien asemakaava	Havainnekuvakartta, illustraatio ja 3D-kaupunkimalli
17. Morkun aukion yleis-suunnitelma	Havainnekuvakartta ja illustraatio
18. Tammelan yleissuunnitelma	Havainnekuvakartta
19. Tornihotellin asemakaava	Havainnekuvakartta, illustraatio ja 3D-kaupunkimalli
20. Rastin korttelin asemakaava	Havainnekuvakartta, illustraatio ja 3D-kaupunkimalli
21. Pysäköintisuunnitelmat	Koostekartta

Liiteasiakirjat lähetetään kilpailuun valituille kilpailijoille.



Liikennevirasto

VR GROUP

Senaatti

TAITTO: Arkkitehtistudio M&Y/ Tiia Ruutikainen
KUVAT: Arkkitehtistudio M&Y, ellei toisin mainita
KANNEN KUVA: © BLOM
2014