Tampereen yliopisto

Aino Ikäheimo

UNELMIEN JA ARJEN HERVANTA

Tytärkaupunki-idea ja sen toteutuminen

Kandidaatin työ
Rakennetun ympäristön tiedekunta
[Tarkastaja:]
[Tarkastaja:]
10/2021

TIIVISTELMÄ

Aino Ikäheimo: Unelmien ja arjen Hervanta: tytärkaupunki-idea, sen toteutuminen ja tulevaisuus, Dreams and everyday life of Hervanta: satellite city idea, realisation and future.
Kandidaatin työ
Tampereen yliopisto
Arkkitehtuuri
10/2021

Tapaustutkimus muotoisessa kandidaatintyössäni tutkin Hervannan asemaa Tampereen tytärkaupunkina. Tarkasteluni keskittyy neljään eri näkökulmaan. Alussa käyn läpi Howard Ebenezerin määritystä tytärkaupungista ja termin muuntumista nykyaikaan. Määrityksen mukaan tytärkaupunkina pidetään kaupunginosaa, joka on itsenäinen muusta kaupungista. Asuminen, työllistyminen, koulutus ja palvelut löytyvät kaikki tytärkaupungista. Ihminen voi viettää suurimman osan ajastaan kaupunginosassa ja tarvittaessa liikenneyhteydet muihin kaupunginosiin toimii sujuvasti. Hervannan kehitystä tarkastelevat neljä näkökulmaa ovat asumisen kehitys, palvelut ja Hervantakeskus, korkeakoulu ja yliopisto, sekä liikenne ja tulevaisuus. Asumisen kehityksessä katsotaan Hervannan alkuaikoja ja kaupungin visiota alueesta, mitä seuraa suunnittelu ja toteutus. Hervannan alku oli täynnä ylä- ja alamäkiä kaupungin ja suunnittelijoiden välillä, mitkä vaikuttivat alueen tulevaisuuteen. Asukkaiden määrän noustessa ja alueen laajentuessa kaupunki halusi kohentaa Hervannan palveluita. Hervantakeskus oli tärkeä askel alueen kehitykselle ja on nykyään suojeltu kaupungin kulttuuriperintökohteena. Yliopistolla on myös tärkeä rooli Hervannan historiassa ja alueen asemassa tytärkaupunkina. Tie Hervantaan oli yliopistollakin monimutkainen, mutta teknillisestä korkeakoulusta, teknilliseen yliopiston kautta päädyttiin lopulta osaksi Tampereen yliopistoa. Viimeisenä näkökulmana Hervannan syrjäinen sijainti vaati kaupunkia panostamaan liikenneyhteyksiin, minkä kautta keskusta-Hervanta reitistä tuli yksi Tampereen kiireisimpiä. Valtaväylä ratkaisi osan ongelmaa, mutta kaupungin kasvaessa tarvittiin lisää vaihtoehtoja. Raitiotie kulkee nyt keskustan ja Hervannan välillä korvaten suurimman osan linja-autoliikenteestä. Jokaista näkökulmaa katsotaan tytärkaupunki-idean kautta ja miten Hervanta on onnistunut täyttämään tätä roolia. Lopussa tutkin Hervannan tulevaisuutta ja kaupungin tulevia suunnitelmia alueelle. Tulevaisuuden muutokset voivat vielä vahvistaa Hervannan asemaa Tampereen suurimpana kaupunginosana ja tytärkaupunkina.

SISÄLLYSLUETTELO

1. JOHDANTO 1

2. TUTKIELMAN SUUNNITTELU JA TOTEUTUS 2

3. TYTÄRKAUPUNKIAJATTELU SUOMESSA 3

4. NELJÄ NÄKÖKULMAA HERVANNAN KEHITTYMISEEN 6

4.1 Asuminen Hervannassa 6

4.2 Hervantakeskus 11

4.3 Tampereen teknillinen korkeakoulu Hervannassa 13

4.4 Liikenne ja tulevaisuuden Hervanta 15

5. YHTEENVETO 20

LÄHTEET 23

KUVALÄHDELUETTELO 26

1. JOHDANTO

Tässä kandidaatintyössä tarkastelen Hervannan roolia Tampereen tytärkaupunkina. Hervanta on ollut Tampereen kaupungille jatkuvan kehityksen koe, jossa pyritään muokkaamaan Hervantaa ja sitä ympäröiviä alueita lähemmäksi itsenäistä kaupunginosaa. Hervanta olisi kaupunki kaupungin sisällä. Aihetta tarkastellaan tapaustutkimuksena, jossa Hervannan kehitystä tarkastellaan neljän minitapauksen avulla. Tarkastelu aloitetaan Hervannan alkuajoista ja suunnittelun käynnistymisestä. Toiseksi tarkastellaan teknillisen korkeakoulun tuloa Hervantaan ja kolmanneksi kaupallisia ja yhteiskunnallisia palveluita. Lopuksi tarkastelen Hervannan saavutettavuutta liikenteellisestä asemasta. Tampere pitkään on toiminut linja-autojen avulla, mutta nyt pikaraitiotien myötä avautuu uusia tulevaisuuden kehitysmahdollisuuksia.

Jokaisessa aiheessa keskitytään siihen, miten Hervanta on historiansa aikana seurannut tytärkaupunkiajattelua. Jo alussa, kun Hervanta oli vielä koskematonta metsää ja rakentamatonta maata, Tampereen kaupunki päätti, että tämä uusi kaupunginosa tulisi olemaan satelliittimainen tytärkaupunki, joka pystyisi toimimaan pääosin itsenäisesti. Termi tytärkaupunki ei ole täysin ymmärretty ja määritelty, eikä aiheesta ei ole täydellistä ja kattavaa tutkimusta tai teoriaa. Tampere on soveltanut ideaa Hervannasta tytärkaupunkina eri tavoin vuosikymmenten kuluessa. Pyrin selittämään tytärkaupungin käsitettä yleisesti arkkitehtuurillisesti ja myös paremmin Hervannan kontekstissa.

Tutkimuksen aineistoina toimivat pääosin ammattilehtien julkaisut ja Tampereen kaupungin selvitykset ja raportit. Hervannan kehitys kaupunginosana on hyvin dokumentoitu, sillä se on tärkeä osa Tampereen jatkuvaa kehitystä. Nykyaikana Hervanta on olennainen osa Tamperetta yhtenä suurimpana kaupunginosana ja monipuolisine palveluineen, joissa pääosassa on Tampereen yliopiston Hervannan kampus. Tutkielmassa tarkastelen myös Tampereen kehitystä. Teen sen kuitenkin Hervannan näkökulmasta ja pyrin selvittämään, miten suuret muutokset Tampereella vaikuttivat Hervannan kehitykseen. Esimerkkeinä tällaisista kehityskuluista tarkastelen alkuajan yliopiston perustamista Hervantaan ja viimeisimpänä rakentamista.

2. TUTKIELMAN SUUNNITTELU JA TOTEUTUS

Kuvailevassa tapaustutkimuksessani tarkastelen, mitä tytärkaupungin piirteitä Hervannasta löytyy ja missä määrin Hervannan voidaan katsoa täyttävän tytärkaupungin kriteerit. Työssä käsitellään Hervantaa ja sen kehitystä pidemmän ajan kuluessa eli kyseessä on pitkittäinen tapaustutkimus. Tällaisissa tutkimuksissa tarkastelujakso on tyypillisesti useita vuosikymmeniä. (Eriksson & Koistinen 2011, 7; 2014, 25).

Tapauksina käytettiin neljää eri minitapausta: asuminen, yliopisto, kaupalliset ja julkiset palvelut sekä pikaraitiotie. Jokainen tapauksista kertoo tytärkaupunki-ilmiöstä eri näkökulmasta.

Tarkastelu aloitetaan Hervannan alkuajoista ja suunnittelusta. Alkuvaiheessa tärkeimpänä on pidetty vuonna 1967 järjestettyä Hervanta-kilpailua, jonka voitti professori Aarno Ruusuvuori. Kilpailun voittanutta suunnitelmaa ei noudatettu, vaan kaupungin virkamiehet puuttuivat suunnitelman yksityiskohtiin ja kulkuun. Työn seuraavassa osassa tarkastellaan sitä, miten teknillisen korkeakoulun perustaminen vaikutti Hervantaan. Kolmannessa osassa kuvataan Hervannan kaupallista kehitystä kuten Duo-liikekeskuksen ja Hervannan toimintakeskuksen rakentamista. Viimeisessä osassa tarkastellaan lähempänä nykypäivää kaupunginosan kehitykseen suuresti vaikuttavaa pikaraitiotieyhteyttä keskustaan.

Jokaista vaihetta pyrin tarkastelemaan samojen kysymysten avulla. Käytetyt kysymykset olivat:

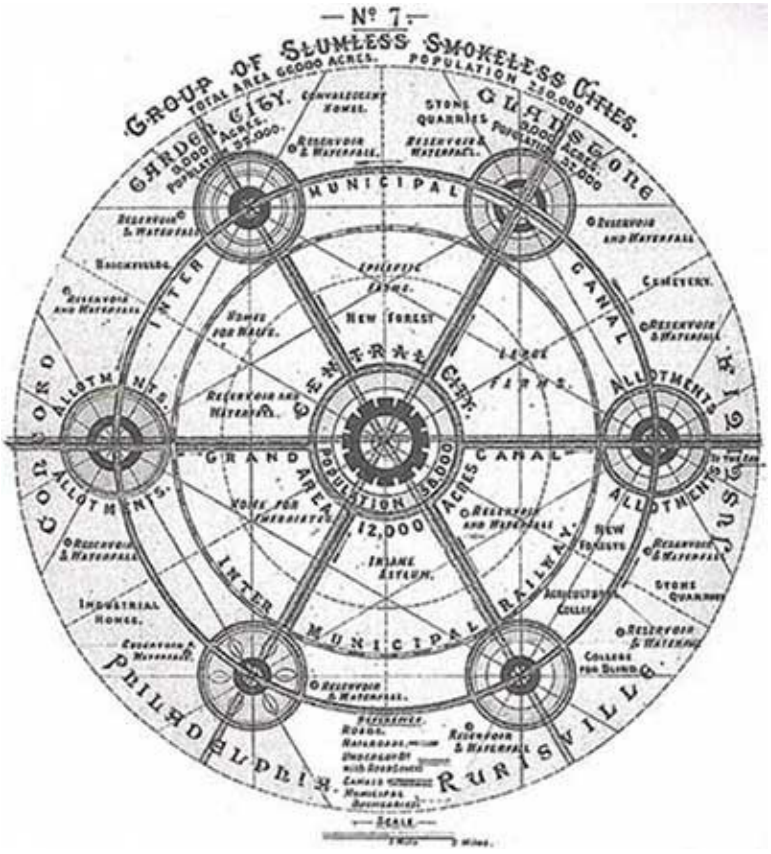
- Minkä takia eri vaiheet käynnistettiin?
- Mitä eri vaiheissa tavoiteltiin?
- Miten toteutus tapahtui?
- Saavutettiinko tavoitellut asiat?

Jokaisen kysymyksen osalta jouduin arvioimaan, missä määrin käytettävissä olleen lähdeaineiston pohjalta oli mahdollista vastata kysymyksiin kussakin minitapauksessa. Työn kokoavassa pohdintaluvussa haen vastausta siihen, mikä on nykytilanne tytärkaupungin näkökulmasta.

Lähdeaineistoina olivat Tampereen kaupungin raportit ja selvitykset, arkkitehtuurin ammattilehtien artikkelit ja Museoviraston julkaisut Hervannan historiasta. Lisäksi aineistona käytettiin erilaisia historiikkeja, Pentti Murolen (2012) pamflettimaista kirjaa ja yleismediassa julkaistuja haastatteluita. Ne toivat tarkasteluun tekijöiden ja aikalaisten näkemystä.

3. TYTÄRKAUPUNKIAJATTELU SUOMESSA

Tytärkaupunkia voidaan tarkastella osana kaupunkirakennetta, jonka Ebenezer Howard (1898) hahmotteli Social City -kaaviossaan. Kaavio esitetään kuvassa 1. Sen mukaan tytärkaupungin voi kuvata osana keskuskaupunkia. Tytärkaupungit ovat keskuksen kautta yhteydessä toisiinsa julkisella liikenteellä. Tytärkaupungit voivat toimia itsenäisesti, vaikka ovat osa suurempaa verkostoa kaupungin sisällä. Asukkaat löytävät alueelta päivittäiseen elämään tarvittavat palvelut ja suurempi kaupunkiverkosto tarjoaa harvemmin tarvittavat.



Kuva 1. Ebenezer Howardin (1898) malli sosiaalisesta kaupungista.

Howardin malli on jo yli 100 vuotta vanha. Modernimpia tarkasteluja tytärkaupungeista etsittäessä käytetään myös käsitettä satelliittikaupunki, jota Andre Sorensen (2001) kuvailee. Satelliittikaupunki on samanlainen kuin tytärkaupunki siinä, että sen kuvaillaan olevan uusi kehitysalue tai suurempi laajennus olemassa olevan kaupungin kylkeen. Nämä uudet alueet toimivat myös itsenäisesti. Niiden ja keskustan välillä kulkee julkisen liikenteen verkosto. Satelliittikaupunkien rakentamista perustellaan kaupunkien keskus-

tojen väkilukujen suuruudella, luonnon puutteella, saastumisella ja terveydellisillä ongelmilla. Keskustan taakan purkaminen voisi tuoda helpotusta näihin ongelmiin. Samat syyt löytyvät myös tytärkaupunkien perustamisen taustalta. (Sorensen 2001, 18)

Toisen maailmansodan jälkeinen Suomi koki paljon muutoksia. Elinolot paranivat ripeän talouskasvun myötä ja väkiluku kasvoi nopeasti. Koko maan rakennuskanta oli kärsinyt sodista, ja yli 400 000 karjalaiselle oli löydettävä kodit. Uutta rakennuskantaa tarvittiin nopeasti, mutta rakennustarvikkeista oli pulaa. Siksi suurin osa välittömästi sotaa seuranneen ajan rakennuksista rakennettiin puusta. Kaupunkien laidoille suunniteltiin suuria asuinalueita, jotka koostuivat pääosin omakotitaloista suurilla tonteilla loivasti kaartuvien katujen varrella. 1950-luvulla aloitettiin täydennys- ja uudisrakentaminen kerrostaloilla ja kaupunkien keskusalueita laajennettiin. (Pakkala 2019, 1.)

Luonnonläheiset lähiöt nousivat Suomessa 1960-luvulla. Ne rakennettiin erilleen kaupungeista kallioiseen metsämaastoon ja nimitettiin metsäkaupungiksi. Myöhempi termi samanlaiselle suunnittelulle Suomessa on **metsälähiö**. Omakotitalojen sijasta alueille rakennettiin matalia kerrostaloja ja rivitaloja, vaikka omakotitalojakin oli. Lähiöt mukailivat luonnon muotoja, ja olevaa puustoa yritettiin säästää mahdollisimman paljon. Rakennukset olivat pienissä ryppäissä, ja korttelimaisten ryppäiden väleillä haluttiin säilyttää luontoa. Yhteisöllisyyttä ja jaettujen alueiden tärkeyttä sekä ihmisen yhteyttä luontoon painotettiin suunnittelussa. Palveluita metsälähiöissä ei ollut lukuun ottamatta yksittäisiä pienempiä palveluita kuten ruokakauppoja. Tämän kaltaista suunnittelua edustavat Espoon Tapiola ja Helsingin Munkkivuori sekä Tampereella Ruotula ja modernimpana versiona Vuores. (Pakkala 2019, 2.)

Kun teollisuus kasvoi ja ihmiset alkoivat muuttaa enenevässä määrin kaupunkeihin, tarve tiiviimmälle asutukselle lisääntyi. Kaupunkien keskustat olivat jo valmiiksi tiiviitä, joten uutta asutusta piti sijoittaa lähelle, mutta kuitenkin tarpeeksi kauas keskustoista. Ruutukaavan käyttö ja soveltaminen yleistyi tehokkuuden takia. Samalla aiempia metsälähiöitä alettiin kritisoida palveluiden puutteesta ja pitkistä etäisyyksistä. Metsälähiöt olivat väljiä ja luonnonmukaisia, ja niistä puuttui sosiaalisuus. Tämä synnytti idean vastapainosta, tiiviistä ja klassisesti kaupunkirakenteesta. Teollisuus jatkoi kasvua ja elementtirakentaminen nousi suosioon. Uudet kaavoitusihanteet tukivat nopeampaa ja tiiviimpää rakentamista. 1960-luvulla kaupunkien asemakaavoja pyrittiin luomaan järjestelmällisiksi, vastakohtaisuutta edellisten ihanteiden eli luonnonläheisyyden kanssa haluttiin korostaa entistä enemmän. Vaikka ruutukaavan teollinen ja yksinkertaistettu tyyli oli huomattava, onnistuneissa versioissa se mukautui ihmisten tarpeisiin ja rakennukset tukivat toisiaan arkkitehtonisesti. Tehokas ja taloudellinen rakentaminen olivat avainsanoja, suunnittelu hoidettiin ikään kuin tieteellisellä tavalla. (Pakkala 2019, 2–3.)

1960-luvun lopuilla syntyi termi **kompaktikaupunki** eli kontaktikaupunki. Termi koki kovaa vastustusta, mutta myös kannatusta, sillä sen kaltainen suunnittelu oli uutta, eikä sitä ollut ennen kokeiltu. Suunnittelun päämääränä oli esteettinen ja sosiaalinen kaupunkiympäristö. Rakennussuunnittelun rooli oli tuoda ilmettä ja viihtyisyyttä kaupunkikuvaan, mutta se ei tehnyt alueesta kompaktia. Toisin kuin edeltävässä metsälähiösuunnittelussa kompaktikaupungeissa oli enemmän palveluita ja alueille haluttiin tuoda liiketaloudellista vakautta. Ihmiset myös tapaisivat toisiaan enemmän, mistä toinen nimi kontaktikaupunki tulee. Kompaktikaupunkiajattelua seuraavat kaupunginosat pystyisivät ideaalisesti tulemaan toimeen enimmäkseen omillansa. Esimerkkeinä kompaktikaupungeista ovat Vantaan Koivukylä ja Tampereen Hervanta. (Murole 1967, 126–128.)

1970-luku oli Suomessa kaupunkien rakentamisen ja laajentamisen kultakausi. Taloudellisen laskukauden iskiessä rakentaminen kuitenkin hiipui vuosikymmenen lopussa. Löytyi aikaa arvioida, mitä menneinä vuosikymmeninä oli tapahtunut kaupunkisuunnittelussa ja rakentamisessa Suomessa. Ennen 1980-lukua huomio oli kokonaisuudessa eikä yksityiskohdissa, joten seuraavaksi kaupunkisuunnittelussa alettiin tuoda esiin yksityiskohtia. Haluttiin panostaa kortteleiden ainutlaatuisuuteen, joten asemakaavoihin lisättiin mm. väri-, istutus- ja materiaalisuunnitelmia. Esteettiset ja ympäristöihanteet muuttuivat myös ajan myötä, kaupunkirakenteiden suunnitelmista tehtiin taas ympäristönsä mukaisia ja luovuttiin tiukoista ruutukaavoista. Kokonaisuuden tuli olla yhtenäinen, mutta yksityiskohtien vaihtelevia. Pihojen ja liikennealueiden estetiikan suunnitteluun alettiin myös kiinnittää huomiota. (Pakkala 2019, 10.)

Kaupunkeihin muutto hidastui 1980-luvun lopulla ja huomio kaupunkisuunnittelussa pystyttiin keskittämään keskeneräisten alueiden täydentämiseen ja kaupunkikuvan eheyttämiseen. Teollisuus siirtyi pois kaupungeista ja tyhjiä teollisuusalueita ryhdyttiin valmistelemaan muuhun käyttöön kuten asumiseen. Vanhojen lähiöiden sosiaalisia olosuhteita haluttiin parantaa. 1990-luku toi mukanaan ympäristökysymykset ja luonnonvarojen rajallisuuden. Ympäristön saastuminen nousi tärkeäksi aiheeksi, kaupunki- sekä rakennussuunnittelussa kiinnostuttiin ekologista kysymyksistä. Rakentamisessa haluttiin vähentää ympäristöä heikentäviä vaikutuksia. Maisemasuunnittelu nousi suurempaan rooliin kaupungeissa ja lähiöissä. Tehokasta ja tiivistä, mutta luontoa säästäen, ekologinen suunnittelu on korkeassa arvossa tänäkin päivänä. (Pakkala 2019, 11–12.)

4. NELJÄ NÄKÖKULMAA HERVANNAN KEHITTYMISEEN

4.1 Asuminen Hervannassa

Hervannan ensimmäiset hetket liittyvät siihen toisen maailmansodan jälkeiseen kaupungistumisen kehitysvaiheeseen, joka vei pois muodista aiemmin suositut metsälähiöt. Niiden sijaan alettiin perustaa kompaktikaupunkimaisia lähiöitä, jotka olivat suorassa yhteydessä kaupungin keskustaan ja muuhun ympäröivään kaupunkirakenteeseen. Näinhajakeskitetty kaupunkimalli muodostui kaupunkisuunnittelun perusmalliksi 1960–1980-luvuilla ympäri maailmaa. Hervanta edusti tätä aaltoa satelliittimaisena tytärkaupunginosana Tampereella. Unelmana oli toteuttaa Ebenezer Howardin tytärkaupunkiajatus alkuperäisen mitoituksen mukaisesti, jopa viedä alkuperäistä 1800-luvun ideaa pidemmälle soveltaen alueen suunnitteluun kompaktikaupunkiajattelua. (Vuorinen 2011, 48.)

Hervanta rakennettiin alueelle, jolla ei ollut aikaisempaa asutushistoriaa ja joka sijaitsee noin 7 kilometrin päässä keskustasta. Tytärkaupunkiajattelun mukaisesti Tampereen keskustan ja Hervannan väliin jätettiin vihervyöhyke. Nyky-Tampereella vihervyöhyke näkyy kanjonin kohdalla Pohjois-Hervannan ja Hallila-Lukonmäen välissä. Päätös Hervannan alueen perustamisesta lähti kasvaneesta asuntopulasta Tampereella. Kaupunkiin tarvittiin uusi suurempi kaupunkilähiö, jota aiemmat metsälähiöt eivät olleet. Tampereella esimerkkinä 1950–1960-luvun metsälähiöstä on Ruotula ja muualla Suomessa tunnetuin esimerkki on Espoon Tapiola. (Tampere 2010.)

Kuva 2. Lähtötilanne Hervannassa. Kuva: Matti Selänne, Tampereen museot, 1969–1971 (Tampere 2017).

Myös uuden yliopiston kaavailtu rakentaminen suunnittelualueelle vaikutti päätökseen, vaikka Tampereen yliopisto vetäytyi jo tekemästään päätöksestä siirtyä Hervantaan keskustasta myöhemmin vuonna 1971. Yliopiston siirron peruuntumisen syynä olivat opiskelijoiden mielenilmaisut muutosta vastaan ja keskustan yliopistokampuksen uudelleen suunnittelu opiskelijoiden pyrkimysten mukaisesti. Korkeakoulun Hervannan alueella korvasi Tampereen teknillinen korkeakoulu eli TTKK. (Tampere 2017.)

Kaupungin päätöstä Hervannan perustamisesta seurasi Hervanta-kilpailu vuonna 1967. Kilpailuohjelmassa oletettiin, että uudesta kaupunginosasta ja ympäröivistä alueista muodostuisi 50 000 asukkaan satelliittikaupunki. Tärkeä ja ensisijainen ongelma, johon kilpailuehdotuksissa yritettiin etsiä ratkaisua, oli uuden korkeakoulun liittäminen ympäröivään kaupunkirakenteeseen. (Lappo ym. 1970.)

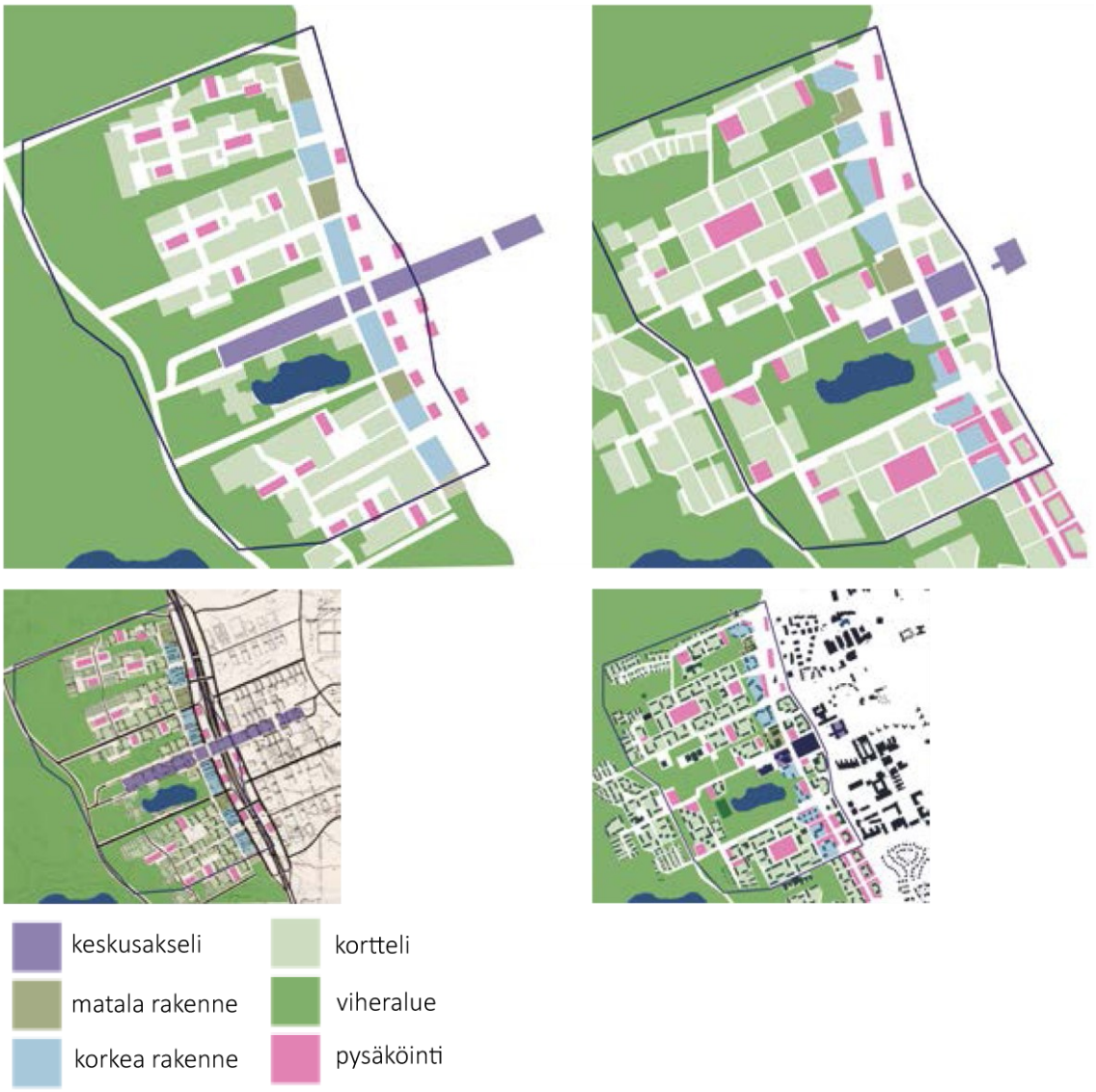
Samoihin aikoihin, kun ajatus uudesta kaupunginosasta Tampereella nousi, valtio järjesti arkkitehtikilpailun Oulun yliopistosta. Erona Oulun kilpailuun oli, että Tampereella oltiin suunnittelemassa kokonaan uusi kaupunginosa, jonka perustana oli korkeakoulun sijoittuminen alueelle. Sekä Oulun että Tampereen korkeakoulukilpailut edustivat ajatusta laajennetusta kampusalueesta. Yliopistoja ympäröivät alueet haluttiin saada mahdollisimman omavaraisiksi palveluiden kannalta. Oulussa suunnittelu keskittyi yliopiston ja

opiskelija-asumisen ratkaisemiseen, Tampereelle keskityttiin kokonaan uuden kaupunginosan muodostamiseen. (Vuorinen 2011.)

Hervannan kilpailun voitti Aarno Ruusuvuoren ryhmä. Kirjassaan Pentti Murole (2012, 139) kertoo, kuinka Ruusuvuoren toimiston nuoremmat työntekijät tekivät kilpailuehdotukset salassa Ruusuvuorelta, joka oli pitkäkestoisella matkalla Egyptissä eikä kokenut kiinnostusta kilpailuun suunnitteluvaiheessa. Ruusuvuori antoi yhden ehdotuksen Hervannan keskustan paikoituksesta. Ehdotusta ei kuitenkaan suunnitelmassa käytetty.

Voittajaehdotus oli kilpailulautakunnan mielestä ylivoimaisesti vaikuttavin ja yllättävin. Suunnitelmassa Hervannan keskusta oli sijoitettu paljon etelämmäksi kuin muissa ehdotuksissa. Keskusta oli myös paljon enemmän irrallaan muusta kaupunkirakenteesta. Kilpailun voittajan julistamisen jälkeen Ruusuvuori tapasi yksin Tampereen kaupungin virkamiesjohtoa ja odotti saavansa kunniaa kilpailun voitosta. Tätä kunniaa hän ei saanut ja poistui paikalta. Tähän päättyi Ruusuvuoren Hervanta. (Murole 2012, 139.)

Ruusuvuoren toimiston poistuttua koko Hervanta-projektista suunnitelmaa eteenpäin jatkoi Tampereen kaupunki. Aatekilpailun suunnitelman ja kaupungin muunnellun suunnitelman esitetään kuvassa 3. Huomattavimmat erot löytyvät Hervannan keskusakselilla ja korttelirakenteissa. Lisäksi rakennuskanta Ruusuvuoren suunnitelmassa oli jaettu tasaisesti Hervannan valtaväylän molemmille puolille. Vuorisen (2011) mukaan alkuperäinen kilpailusuunnitelma oli hyvin kurinalainen ja säännönmukainen.



Kuva 3. Vasen kuva: Aatekilpailun 1968 suunnitelmakartta (Ehdotus Aarno Ruusuvuori). **Oikea kuva: Nykytilan 2017 rakenne. (Tampere 2017)**

Kaupungin suunnitelma luoda Hervannasta n. 50 000 asukkaan asuinalue vaati myös sitä, että alueelle saataisiin tarvittavat liikenneyhteydet, jotka pystyisivät kannattelemaan liikennemäärää. Uuden valtaväylän rakentaminen Hervannan suuntaan oli päätetty ennen kilpailua. Alueella kulki ennestään pienempi tie, jota kaupunki käytti pohjana uudelle tielle. Valtaväylä keskustasta Hervantaan vahvisti Hervannan yhteyttä keskustaan tukien tytärkaupungin ideaa. Samalla Hervannan suunnasta muodostui yksi Tampereen liikenteen päälinjoista. Nykyinen Hervannan keskusta ei oikeastaan kunnolla ylitä valtaväylää vaan keskittyy Insinöörinkadun ympärille pysähtyen valtaväylään. Rakennuskanta eteläisessä Hervannassa on keskittynyt valtaväylän länsipuolelle, itäpuolen rakentaminen alkoi vasta myöhemmin korkeakoulun laajentumisen ohella. Aatekilpailun suunnitelma

esitetään kuvan 3 vasemmalla puolella. Sen mukaisesti Insinöörinkadun varrella olevat rakennukset olivat vuorotellen korkea- ja matalarakenteisia (ks. Kuva 3). (Tampere 2017.)

Kilpailusuunnitelmassa oli varattu pääkatujen ulkopuolelle tilaa myös hajanaisemmalle asutukselle, sillä tarkoituksena oli keskittää korkeat asuntokorttelirakenteet tiiviisti keskustaan suurempien kaupunkien keskustoja mukaillen. Tämä kuitenkin muuttui Tampereen kaupungin laatiessa oman yleissuunnitelmansa kilpailusuunnitelman pohjalta. Suuret kerrostalokorttelit ulottuivat Ahvenisjärven länsipuolelle asti. Kuva 3 näkyy ero alkuperäisen suunnitelman ja toteutuneen välillä. (Tampere 2017.)

Myös alkuperäisen suunnitelman viheralueissa nähtiin muutoksia yleissuunnitelmaan verrattaessa. Kilpailuehdotuksessa viheralueet sijoittuivat kortteleiden väleihin nauhamaisesti, mutta tämä suunnittelu heikkeni yleissuunnitelmassa. Alueella kuitenkin säilyivät laajat ja yhtenäiset viheralueet etenkin Ahvenisjärven ympärillä. (Tampere 2017.)

Helsingin Sanomille vuonna 1990 antamassaan haastattelussa Ruusuvuori kertoi, että alkuperäisestä voittaneesta suunnitelmasta jäi jäljelle vain moottoritien paikka. Ruusuvuoren ongelmat voiton julkistamisen jälkeen alkoivat heti, kun yliopisto ei aikonut siirtyä Hervantaan. Kilpailusuunnitelmaan oli laadittu tarkkaan, miten yliopistot Hervantaan sijoittuisivat. Yliopiston piti olla Hervannan sielu. Hervannan suunnittelu siirrettiin kilpailun jälkeen kaupungin asemakaavavirastolle. Ruusuvuori kertoi myöhemmässä haastattelussa 1990-luvulla syyksi siirrolle riitautumisen rakennushallituksen pääjohtajan Jussi Lappi-Seppälän kanssa. Ruusuvuoren mukaan hänet oli asetettu mustalle listalle, koska hän oli ollut toimittajana Lappi-Seppälää kritisoineessa Arkkitehti-lehdessä. Tämän jälkeen Ruusuvuori ei enää saanut valtion toimeksiantoja. (Astikainen 1990.)

Kun Ruusuvuori kuuli uudestaan Hervannasta, moottoritie oli rakennettu juuri siihen, mihin hän oli sen laittanut. Tämäkään ei kelvannut hänelle. Hänen mukaansa moottoritie jakoi Hervannan kahtia ”yhtä tehokkaasti kuin joki”. Ruusuvuori oli halunnut opiskelija-asuntoloiden olevan kapeita 9-kerroksisia torneja. Ne olisivat olleet ainoita korkeita rakennuksia alueella. Normaalit asuinkorttelit olisivat olleet 4–5-kerroksisia umpikortteleita. Kaupunki muutti kortteleita lisäten kerroksia huomattavasti 8–12-kerroksisiksi. Syynä oli huono kommunikointi Ruusuvuoren ja kaupungin välillä, kun kaupungin suunnittelijat olivat ymmärtäneet väärin Ruusuvuoren ajatukset korttelikorkeuksista. Ruusuvuori myös syytti rakentajia ja poliitikkoja. Rakentajat saivat liian vapaat kädet, eikä asia kiinnostanut poliitikkoja tarpeeksi. "Kokonaiskuvasta ei välitetty mitään, senkun vaan roiskittiin taloja”, sanoi Ruusuvuori haastattelussa. (Astikainen 1990.)

1960–1970-luvun kompaktikaupunkiajattelu näkyy Hervannan suunnittelussa erittäin selvästi, mistä kaupunginosaa on myöhemmin kritisoitu suuntauksen poistuttua muodista. Kaupunki halusi Hervannassa painottaa kävelemisen tärkeyttä, minkä takia kilpailun monissa suunnitelmissa, myös voittaneessa, olivat vahvat itä-länsi- ja etelä-pohjois-suuntaiset pääkadut. Palveluiden lisääntyessä alueella ne yritettiin sijoittaa teemallisesti ryppäisiin eri alueille, esimerkiksi urheilualueet pohjoiseen, korkeakoulu itään. (Tampere 2017.)

4.2 Hervantakeskus

Hervanta oli saanut alkunsa 1960-luvulla. 1970-luvun lopussa rakennuskanta oli kasvanut suuremmaksi ja sen myötä myös asukasmäärä. Sen ajan Hervannan olomuoto oli kova ja erillinen, eikä asukas ei ymmärtänyt, miksi näin oli. Hervanta kärsi myös yksitoikkoisesta rakennuskannasta. Nopeasta rakentamisesta seurasi yksipuolinen väestöjakauma. Asukkaat olivat Hervannan alkuaikoina pääosin opiskelijoita ja alueen palveluissa työskenteleviä. Perheitä oli vähän, sillä Hervannassa ei tarjottu vielä tarpeeksi päiväkotipalveluita tai peruskoulutusta. Hervantaa ei tamperelaisten keskuudessa pidetty kaikkein parhaana ja mukavimpana asuinalueena. Turun kaupungin tutkimuksen (2018) mukaan Hervanta sijoittui yhdeksi Tampereen huono-osaiseksi asuinalueeksi. Suurimpina syinä tamperelaisten huonoihin käsityksiin Hervannasta asuinalueena olivat opiskelijoiden riennot ja nuorison yleinen häiriönteko. Tämä maine näkyy nykypäivänäkin. Ongelmaan etsittiin ratkaisua, jolla saataisiin kohennettua Hervannan kaupunkikuvaa. Tärkeä päätös Hervannan kaupunkikuvan ja identiteetin kannalta oli tilata Raili ja Reima Pietilältä Hervannan keskustan rakennussuunnittelu. Pietilöiden tuomat ideat ja suunnitelmat toivat Hervantaan uniikkeja rakennuksia luomaan identiteettiä, jota alueella ei muuten ollut. Hervantakeskuksen tarkoitus oli pehmentää Hervannan länsipuolta. (Vuorinen 2011.)

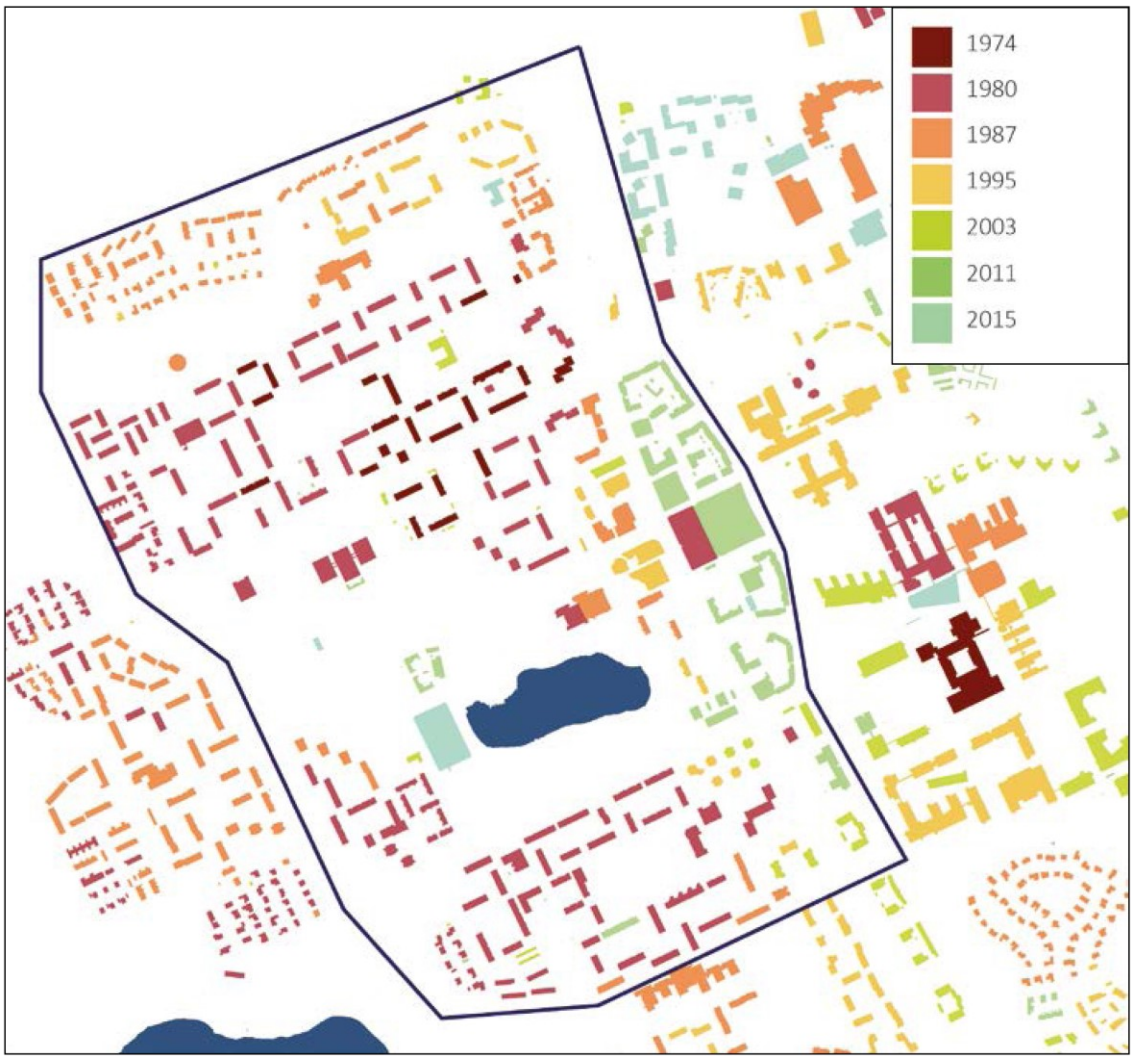
Hervannasta oli muotoutumassa aikansa ajattelun mukainen kaupunki. Alueet ja korttelit rakentuivat eri tahtiin, mikä koitui ongelmaksi. Näin ei syntynyt yhtenäistä kokonaisuutta vaan rikkoutuneita kortteleita, jotka erosivat voimakkaasti toisistaan suunnittelultaan. Hervannasta suunnitteluaikana 1966–1968 tehtiin monelle toteutumattomalle suunnitelmalle aluevarauksia, kuten aluesairaalalle ja laajemmille kevyen liikenteen verkoille. Ensimmäinen asemakaava tehtiin korkeakoulualueelle, mutta korkeakoulurakennuksen ja ympäröivien asuinrakennusten rakentaminen alkoi kiireisesti ja sekalaisesti. Konetalosta järjestettiin arkkitehtikilpailu, mutta tilan ja rakennusmaan tarvetta arvioitiin väärin, joten luvut olivat vääristyneitä. (Vuorinen 2011.)

Korttelit olivat erillisiä, huusivat toisilleen: ”Pysy omalla reviirillä!”. Asukas pystyi kokemaan tämän alitajuisesti. Raili ja Reima Pietilä (1979) kirjoittavat Arkkitehti-lehdessä, miten ihmisellä on perustarve kiintyä ja liittyä paikkaan ja ympäristöönsä. Kaupungit ovat kaikkialla maailmalla samanlaisia, joten kaikkialla ihmisen tulisi sopeutua ja kiintyä paikkaan, mutta samanlaisuuden määrä voi käydä liialliseksi ja siihen tylsistytään. Kaivataan vaihtelua. Pistemäiset erilaisuudet ja poikkeukset samanlaisessa yleiskuvassa eivät muuta asiaa. Suunnittelussa halutaan löytää tasapaino rakennusten erilaisuuden ja samalaisuuden välillä. Hervannan kehittämistä haluttiin jatkaa näissä merkeissä ja keskeneräisyyden tunnetta vähentää. (Pietilä & Pietilä 1979.)

Vuoden 1967 kilpailun suunnitelmasta oli jäänyt jäljelle vain osia. Kaupunki koki, että yleisilmeeseen oli saatava muutoksia. Hervantaan olisi tuotava jotain uutta ja näyttävää. Tehtäväksi otettiin keskusakselin parantaminen. Kaupunki päätti vuonna 1974, että tehtävään kutsutaan Raili ja Reima Pietilä. Heillä oli muutakin tuotantoa Tampereella, esimerkiksi Kalevan kirkko vuodelta 1966. Hervanta oli osa Tamperetta. Siksi Pietilät päättivät Hervannan keskustan parantamisesta, että uuden keskusyksikön rakennusten tuli mukailla tamperelaista henkeä. Hervantaan haluttiin tuoda vanhemman keskustan ilmettä, Tammerkosken ympäristöä. Materiaaliksi valittiin punatiili. Vaikka rakennusmateriaali olisi sama jokaisessa keskusakselin uudessa rakennuksessa, silti pyrittiin luomaan toisistaan eroavia muotoja. Rakennusten haluttiin kuvastavan aikakautensa arkkitehtuuria, sillä suunnitelmat keskustasta eivät loppuneet ensimmäiseen vuoden 1979 versioon, vaan ne ulottuivat pitkälle 1990-luvulle asti. Yli kymmenessä vuodessa voi mahdollisesti tapahtua mitä vain suomalaisen arkkitehtuurin maailmassa ja tätä muutosta haluttiin kuvata rakennuksissa. (Pietilä & Pietilä, 1979.)

Ensimmäinen keskusakselin rakennus Pietilöiltä oli vapaa-aikakeskus, seurakuntakeskus ja liikekeskus vuonna 1979. Vapaa-aikakeskuksessa oli kuntosali ja muita sisäliikunnan vaihtoehtoja. Samaan rakennukseen perustettiin Hervannan seurakunta vuonna 1980. Liikekeskus mukaili rautatieasemaa jugend-tyylin tunnelmassa. Liikekeskusta laajennettiin vuonna 2007 ja tilojen määrä kaksinkertaistui sekä samalla vanha puoli peruskorjattiin. Laajennuksen suunnitteli arkkitehti Eero Lahti. Toimintakeskus rakennettiin myöhemmin vuonna 1989. Toimintakeskus oli eksoottinen, sille leimallisia olivat monet kaarevat räystäät ja kulkijoiden päälle asettuvat pyöreät muodot. Rakennus oli aikansa Hervannan kulttuurin sydän. Kirjasto, elokuvateatteri ja nuorisotilat löytyivät kaikki toimintakeskuksesta. Myöhemmin samasta rakennuksesta löytyivät myös terveysasema, apteekki sekä paloasema. Osa palveluista on siirretty myöhemmin muualle. Uusien rakennusten valmistuttua neljästä pienemmästä osasta koostuvaa keskusta-aluetta alettiin kutsumaan nimellä Hervantakeskus, sillä se oli kuin suuremman kaupungin keskusta.

Paloasema siirrettiin etelämmäksi pienen matkan päähän keskusakselista. Rakennus valmistui 2003, jolloin paloasema siirrettiin Hervantakeskuksesta. Kuvassa 4 näkyy Hervannan rakennuskannan kehittyminen vuosien aikana. (Närhi 2016.)



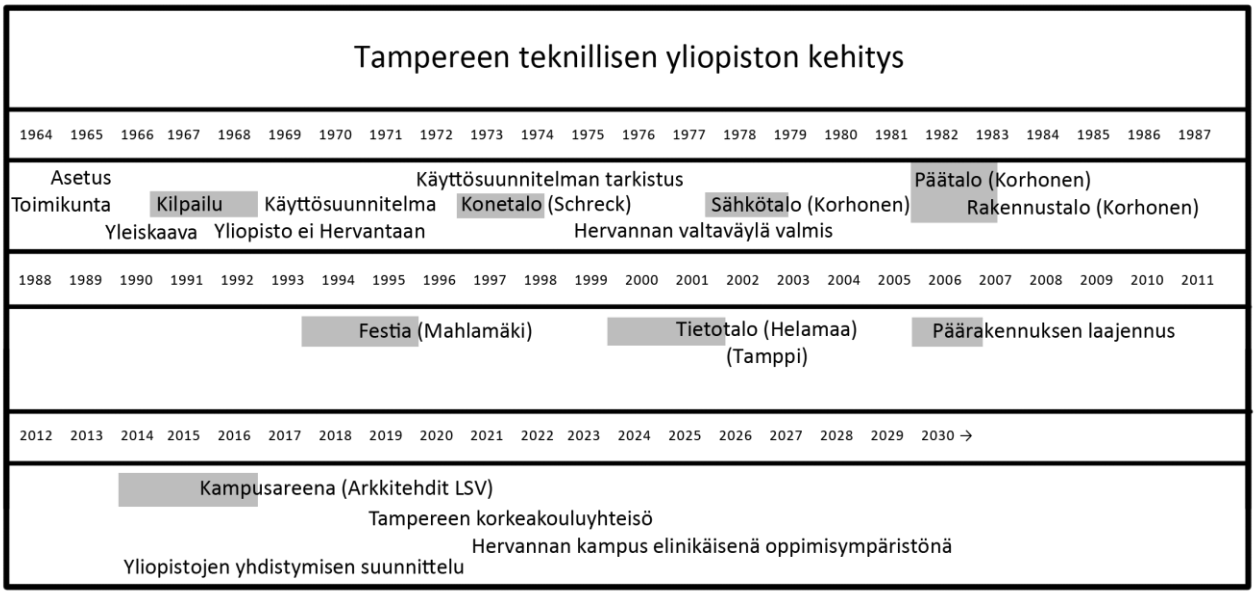
Kuva 4: Hervannan rakentuminen (Tampere 2017)

4.3 Tampereen teknillinen korkeakoulu Hervannassa

Kaupunkien ja väkilukujen kasvaessa 1960-luvulla kiinnostus ja tarve jatkokoulutukselle lisääntyi. Mahdollisuus uuden teknillisen korkeakoulun perustamisesta Tampereelle oli ollut ilmassa jo 1910-luvulla. Tampere oli vilkas teollisuuskaupunki, teknillisten alojen jatkokouluttaminen takaisi parempaa menestystä kaupungin teollisuudelle. 1910-luvun loppupuolella käytiin keskustelua Helsingin Teknillisen Korkeakoulun (TKK) siirtämisestä Tampereelle. Perusteluina käytettiin kaupungin monipuolista teollisuutta. Siirtoa ei tapahtunut, mutta unelma teknillisestä korkeakoulusta Tampereella jatkui. Asia haudattiin 1920-luvulla ja tuotiin takaisin esille 1945 sotien jälkeen hetkellisesti ilman tuloksia. (Kaarninen 2005).

Vuonna 1960 Tampereelle muutti Yhteiskunnallinen korkeakoulu (YKK) Helsingistä, mutta tämäkään ei täyttänyt monen toiveita teknillisestä koulutuksesta. Vuonna 1965 toive kuitenkin toteutui, kun rakennus-, kone- ja sähköosastot käynnistettiin. Opetus hoidettiin kokonaan Tampereen keskustassa. Tuolloin se oli vielä TKK:n sivukorkeakoulu. Hervanta tuotiin korkeakoulukuvioihin, kun opetusministeriö pyysi YKK:n silloista rehtoria Paavo Kolia etsimään sopivan alueen teknilliselle korkeakoululle. Koli oli vaikuttanut paljon korkeakouluhankkeisiin Tampereella. Hänen toimestaan YKK:n laajentuminen nopeutui ja uusia tiedekuntia tuotiin Tampereelle. Koli myös kannatti korkeakouluyhteisön aloittamista, kun teknillisen korkeakoulun perustamista alettiin harkita. (Kaarninen 2005).

Opetusministeriö hyväksyi ehdotuksen Hervannan alueesta. Alkuperäinen suunnitelma oli luoda 15 000 opiskelijan korkeakouluyhdyskunta. Samanaikaisesti kuitenkin kehittyi ajatus muusta asutuksesta korkeakoulun ympärillä. Hervannan tytärkaupungin ajatus oli syntynyt. (Kaarninen 2005).



Kuva 5: Hervannan kampuksen rakentuminen (Vuorinen 2011).

Vuonna 1966 ajatuksena oli tuoda molemmat YKK ja uusi TTKK Hervantaan. Korkeakoulujen siirto oli koko Hervanta-hankkeen johtava syy. Vaikka YKK vetäytyi projektista aikaisessa vaiheessa, TTKK:n perustaminen oli riittävä syy Hervannan suunnittelun eteenpäin viemiseen. Hervannan kampuksen rakentumisen vaiheet esitetään kuvassa 5. Konetalona tunnettu vuonna 1974 valmistunut rakennus oli ensimmäinen osa Hervannan kampusta. TTKK oli itsenäistynyt ja irrottautunut Otaniemestä ja TKK:sta pari vuotta ennen rakennuksen valmistumista vuonna 1972. (Kaarninen 2005).

Nykyinen sähkötalo rakennettiin vuonna 1980. Rakennus- ja Päätalo valmistuivat vuonna 1987. Opintoalojen tarjonta laajentui vuosien varrella kampuksen kasvun myötä. Osana kampusalueen visiota oli luoda aukio, jota ympäröivät korkeakoulun eri rakennukset. Aukiolla oleva taiteilija Mauno Kiviojan ”Prisma”-obeliski vuodelta 1985 merkitsee paikan. Vuonna 1995 rakennetun Festian tarkoitus oli sulkea kampusalue ja saattaa aukio valmiiksi. Arkkitehtuurin koulutus oli aloitettu vuonna 1969, mutta Hervantaan koulutus siirtyi vasta syksyllä 1996. (Kuhmonen 2010; Mahlamäki 1997; Raatikainen 2010.)

Korkeakoulusäätiön tavoitteena oli luoda molekyläärityyppinen kampusalue, jossa rakennukset jakautuivat selkeisiin ja erillisiin yksiköihin. Tämän suunnittelun takia kampuksen rakennukset eroavat toisistaan vahvasti. Konetalo mukailee ruutukaavaa, Sähkötalo on strukturalistinen, Festia on nauhamallinen. Rakennustalo on paviljonkimainen ja saman suunnittelun mukaisesti rakennettiin Tietotalo vuonna 2003. Samaan aikaan kun Tietotalo valmistui, korkeakoulun nimi muutettiin Tampereen teknilliseksi yliopistoksi (TTY).

Uusin rakennus kampuksella on Kampusareena, joka valmistui vuonna 2016. Suunnittelultaan se poikkeaa muista kampuksen rakennuksista voimakkaasti. Kampusareenan idea oli mennä rationalistista ja kurinalaista suunnittelua vastaan ympäristössä, joka suosii tekniikkaa ja tiedettä. Rakennusten välillä kulkevat yhdyskäytävät eivät luo yhtenäistä verkkoa vaan muodostavat vain reittejä rakennusten välillä. Tämä voi kulkiessa tuntua kömpelöltä. Ongelmana on myös kampuksen kasvamisen ja laitosuudistusten myötä poikkitieteellisyyden vähentyminen. Laitokset toimivat omissa rakennuksissaan eivätkä jaa tiloja tai kursseja. Jatkossa yliopisto halusi kasvattaa poikkitieteellisyyttä ja alojen yhteistyötä lisätä sekä tehdä tilojen jakamisesta yleisempää. (Vuorinen 2011.)

Vuonna 2019 Tampereen kaksi yliopistoa yhdistyivät ja muodostivat uuden yliopiston, joka nimettiin Tampereen yliopistoksi. Keskustelut yliopistojen yhdistämisestä alkoivat 2014, kun yliopistojen yhteistyötä haluttiin kasvattaa. Tavoitteena oli opiskelun ja tutkimuksen mahdollisuuksien laajentaminen. Tekniikan, talouden, yhteiskunnan ja terveyden tutkimus oli uudessa yliopistossa valokeilassa. Tiedekuntia uudistettiin ja yliopisto aloitti myös opetuksen Tampereen ammattikorkeakoulun tiloissa, minkä korkeakouluyhteisö nyt omisti suurimmaksi osaksi. (Kerola 2018.)

4.4 Liikenne ja tulevaisuuden Hervanta

Julkisen liikenteen verkon laajentaminen ja monipuolistaminen oli kauan projektina Tampereella. Kaupunkilaiset suosivat pitkään busseja. Kuitenkin jo vuonna 1907 tehtiin en-

simmäinen aloite raitiotien rakentamisesta. Suunnitelmat pysähtyivät ensimmäisen maailmansodan takia. 1920-luvulla ehdotettiin raitiotien rakentamista uudelleen. Bussit olivat kuitenkin jo vakiinnuttaneet asemansa Tampereella, joten raitiotie ei vieläkään päässyt etenemään suunnitelmissa. Myöhemmin 1940-luvulla Tampere kärsi polttoainepulasta. Ratkaisuksi kaupunki päätti aloittaa johdinautoliikenteen 1948. Johdinautot olivat käytössä vuoteen 1976 asti. Ensimmäinen nivellinja-auto ilmestyi Tampereelle 1977. Bussit ovat olleet pitkään osa Tampereen historiaa, ja niiden kalustoa ja reittejä on kehitelty jo vuosikymmeniä. Raideliikenteen idea ei kuitenkaan koskaan poistunut keskusteluista. Vuonna 1991 selvitystä raideliikenteen kehittämisestä aloitettiin jälleen. 2000-luvulla väkiluku Tampereella jatkoi kasvamista ja keskustan joukkoliikennekapasiteetin yläraja häämötti lähitulevaisuudessa. Järvien välissä sijaitseva kapea kannas, jolle keskusta oli perustettu, ei mahdollistanut liikennemäärien nostamista, joten enempää bussiliikennettä alueelle ei voinut tuoda. (Tampereen Raitiotie 2019.)

Vuonna 2001 alkoi luonnostelu pikaraitiotiestä. Raideliikenneselvitys saatiin päätökseen seuraavana vuonna. Alun perin seudullinen selvitys oli muutettu koskemaan vain Tamperetta, ei ympäröiviä kuntia kuten Pirkkalaa, Ylöjärveä tai Kangasalaa. Ensimmäisenä vuosikymmenenä pikaraitiotien kehitys kävi läpi monta suunnitelmaa ja selvitystä. Vuonna 2010 päästiin aloittamaan Tampereen modernin katuraitiotien yleissuunnitelman valmistelu. Alkuvuodesta 2012 saatiin tehtyä päätös jatkosuunnitelmasta, miten raitiotie toteutettaisiin. Yleissuunnitelma raitiotiestä hyväksyttiin vuonna 2014 kaupunginvaltuustossa. Päätös toteutuksesta oli saatu loppuun. Kehitysvaihe aloitettiin heti. Vuonna 2016 kaupunginvaltuusto päätti rakentamisesta ja Tampere aloitti siirtymisen uuteen aikaan kaupungin historiassa. (Tampereen Raitiotie 2019.)

Rakentaminen aloitettiin vuonna 2017 raitiotien ensimmäisestä osasta, joka kulki Pyynikintorilta Tampereen alueen yliopistolliselle sairaalalle (TAYS) ja Hervantaan. Työmaat oli jaettu viiteen eri osaan koko matkan varrella: ydinkeskustaan, Kalevan alueeseen, Hervannan valtaväylän varteen, Hervantaan ja varikkoalueeseen Hervannan eteläosassa. Keskusta–TAYS–Hervanta-reitti valmistui vuonna 2021. Vuonna 2019 kaupunginvaltuusto päätti jatkoyhteyden rakentamisesta Hatanpään valtatien suuntaan välille Koskipuisto–linja-autoasema ja rakentaminen aloitettiin (Raitiotieallianssi 2019). Vuonna 2017 kaupunginhallitus päätti raitiotien toisen vaiheen eli Pyynikintori–Lentävänniemi–Lielahti-yhteyden kehittämisen aloittamisesta. Vuonna 2020 saatiin loppuun päätös toisen osan vaiheistuksesta ja kehityksestä. Tavoitteena on toisen osan rakentaminen vuosina 2021–2024. Kaupunki on valmistellut myös raitiotiesuunnitelmia pidemmälle tulevaisuuteen, kuten laajennukset Hatanpään kautta Pirkkalaan ja lentokentälle, Lielah-

desta Ylöjärvelle, TAYS:lta Koilliskeskukseen ja Kangasalle. Raitiotiejärjestelmän vaiheellisessa kehityksessä ovat vuosien 2025 ja 2040 tilanteet suunniteltuina. Vuonna 2025 olisi kaksi linjaa: Lentävänniemi–Hervantajärvi ja Pyynikintori–TAYS. Vuonna 2040 verkosto olisi laajentunut kahdella uudella linjalla, eli linjoja olisi yhteensä neljä: Lentävänniemi–Hervantajärvi, Lentävänniemi–Hermia, Pirkkala–Linnainmaa ja Ylöjärvi–TAYS. (Tampere 2016.)

Raitiotieprojekti muuttaa koko Tampereen liikennejärjestelmää. Nykyisille monipuolisille bussilinjoille on luvassa paljon muutoksia varsinkin raiteiden läheisyydessä. Raitiovaunu on luotettavampi ja nopeampi kuin bussi, eikä se ole altis liikenneruuhkille tai häiriöille. Myös matkustajakapasiteetti on korkeampi. Keskustan ja Hervannan välillä kulkee tiheästi busseja. Väli on suuri osa Tampereen bussien runkolinjastoa. Myös monet poikittais- ja liityntäyhteydet kulkevat tiheästi tällä välillä. Raitiotie lisää Hervannan saavutettavuutta huomattavasti ja luo Hervannasta houkuttelevan vaihtoehdon toimistoille ja palveluille, kun keskustasta ei löydy loputtomiin tilaa. Nopea ja useasti operoiva yhteys suoraan ydinkeskustaan tekee myös raitiotien varrella olevista asuinalueista puoleensavetävämpiä. Hervanta kytketään yhä tiiviimmin muuhun kaupunkiin ja keskustaan. Raitiotien varrella Hervannan valtaväylällä ja Hervannassa on suunniteltu saavutettavuuden nostamiseksi vaihtoyhteyksiä busseihin, jotka liikennöivät muille Hervannan lähellä oleville alueille. Runkolinjojen lisäksi Hervannan sisälle on suunniteltu omaa pienempää bussilinjaa, joka kiertäisi Hervannan keskustan läpi Opiskelijankadulle, Teekkarinkadulle ja Arkkitehdinkadulle ja operoisi samoilla aikaväleillä kuin raitiotie. (Tampere 2016.)

Hervannan keskustassa sijaitseva Pietilöiden arkkitehtuuri on arvokasta ja korkeatasoista. Raitiotien ja pysäkin halutaan tukevan tärkeää ympäristöä. Hervantakeskuksen kahden arkkitehtonisesti vaikuttavan rakennuksen välillä kulkeva Insinöörinkatu ja tähän tuleva pysäkki haluttiin luoda osaksi kävely-ympäristöä. Ajatuksena on myös viedä loppuun Pietilöiden alkuperäinen suunnitteluidea luoda ihmisenkokoista ja käveltävää arkkitehtuuria. Raitiotie on osa Hervannan jatkuvaa kehitystä tytärkaupunkina. Tytärkaupungin johtoajatus oli, että keskustan ja kaupunginosien väleillä on tiheästi kulkevia julkisen liikenteen vaihtoehtoja. Hervanta on siirtynyt enemmän täydennysrakentamisvaiheeseen, sillä rakennuskanta on jo monipuolista ja laajaa. Raitiotie tuo mukanaan mahdollisesti uusia asukkaita, mikä myös kasvattaisi Hervantaa itsenäisenä kaupunginosana. Hervannan imagoon vaikuttavista asioista raitiotie tukee saavutettavuutta. (Tampere 2016.)

Raitiotiellä oli monia tavoitteita kaupungille: liikennepoliittiset, yhdyskuntarakenteelliset, arjen sujuvuuden, ympäristölliset ja taloudelliset tavoitteet. Näistä kaikista muodostuu eri päätavoitteita, joita projektille alussa asetettiin kahdeksan. Tavoitteet asetti Tampereen

kaupunki, ja niiden tehtävänä oli auttaa päätöksenteossa ja strategian kehittämisessä suunnitteluvaiheissa. (Ramboll Oy 2013.)

Liikennepoliittinen päätavoite on kasvattaa joukkoliikenteen osuutta kulkutapana Tampereella sekä Tampereen kaupunkia ympäröivillä alueilla. Raitiovaunu kulkisi tihein välein, ja sen matkustajakapasiteetti on korkeampi kuin bussien, mikä luo vähemmän häiriötä pääteille kuten Hervannan valtaväylälle (Tampere 2014). Yhdyskuntarakenteellinen tavoite on sijoittaa uusia asuinalueita joukkoliikennevaihtoehtojen läheisyyteen sekä kehittää nykyistä rakennuskantaa. Tampereen kasvusta luotaisiin hallittua ja kestävää joukkoliikennealueiden ja keskustojen kehityksen avulla. Tehokas liikkuminen on tärkeää toimivassa kaupungissa sekä luo viehättävämmän vaihtoehdon asukkaille ja työntekijöille. (Tampere 2016.)

Arjen sujuvuudella on kolme tavoitetta, joista ensimmäinen liittyy palveluiden saavutettavuuteen ja autottomaan arkeen. Raitiotien kulku TAYS:lle ja Hervantaan keskustan kautta mahdollistaa sairaanhoidon ja korkeakoulutuksen helpomman saavutettavuuden. Toinen arjen tavoite on luoda joukkoliikenteestä kilpailukykyinen vaihtoehto muihin liikkumismuotoihin verrattuna. Yksityisautoilun vähentäminen on hyvä sekä taloudellisesti että ympäristön kannalta. Raitiovaunulla pääsee keskustasta Hervantaan huomattavasti nopeammin kuin autolla. Kolmannessa arjen tavoitteessa Tampereen liikennejärjestelmän tulee palvella kaikkia käyttäjiä. Esteettömyyteen ja saavutettavuuteen panostaminen on otettu tärkeiksi osiksi. Pysäkit on sijoitettu esteettömyyttä huomioon ottavien alueiden luokse. Raitiovaunupysäkkien ja -kaluston suunnittelussa on pyritty mahdollisimman esteettömään toteutukseen. (Tampere 2016.)

Ympäristöllisessä tavoitteessa halutaan minimoida raitiotien ja muiden kulkutapojen ympäristövaikutuksia. Energiatehokkuudesta pidetään huolta ja ympäristö pysyy terveellisenä. Yksityisautoilun väheneminen ja julkisen liikenteen käytön kasvu on ympäristölle huomattavasti parempi kehityssuunta. Raitiotie vaatii enemmän maamassojen liikuttamista ja materiaaleja kuin bussit, mutta päästöt ovat pienemmät ja ilmanlaadun odotetaan parantuvan ruuhkaisilla alueilla kuten keskustassa ja Hervannassa. (Ramboll Oy 2013.)

Taloudellisia tavoitteita on kaksi, joista ensimmäinen on taloudellisesti kannattavat kehittämisinvestoinnit Tampereen liikennejärjestelmiin. Toinen tavoite on, että kaupunki hyötyy kaikista ratkaisuista. Kaikilla päätavoitteilla on osatavoitteita, jotka ovat pienempiä ja selventävät päätavoitteita. Näitä ovat esimerkiksi: vuoteen 2030 mennessä joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn matkamäärä kasvaa nopeammin kuin asukasmäärä. Täydennysrakentamisessa varmistetaan, että alueet ovat hyvien yhteyksien etäisyydellä

ja helposti saavutettavissa. Liikenteestä aiheutuva melu on mahdollisimman vähäistä, ja ympäristöpäästöjä minimoidaan mahdollisimman paljon. Osatavoitteiden toteutumista ei voi kuitenkaan tarkkailla täysin, joten kaikki tavoitteet ovat suuntaa antavia. Tavoitteilla halutaan luoda kuva siitä, mitä voisi olla, jos ne toteutuisivat eikä luoda prioriteetteja tai painottaa tiettyjä asioita. (Ramboll Oy 2013.)

5. YHTEENVETO

Onko Hervannasta onnistuttu luomaan kaupungin 1960-luvun vision mukainen tytärkaupunki vai ei, vai mukaileeko Hervanta tytärkaupungin ideaa? Jos katsotaan, miten Hervanta toimii nykypäivänä, niin alueelta löytyy kaikki, mitä arkipäivään tarvitsee. Kulkuyhteydet myös toimivat keskustan sekä muiden lähialueiden välillä. Kun tytärkaupungin määritelmää katsotaan Ebenezerin ja Sorensenin kautta, Hervantaa voidaan kutsua Tampereen tytärkaupungiksi. Hervanta myös näyttää olevan Tampereella ainut kaltaisensa. Muut suuret asutusalueet keskustan ulkopuolella, esimerkiksi Tesoma, Linnainmaa ja Lentävänniemi, eivät omaa yhtä kattavia palveluja tai oppilaitoksia. Liikenneyhteydet alueille ei ole myös yhtä kattavia kuin Hervantaan, vaikka raitiotien laajennusten myötä tämä paranee. Lentävänniemi alueista vastaa eniten sitä, mitä Hervanta edustaa, mutta oppilaitosten monipuolisuus ala-asteista yliopistoon, suuret toimistorakennukset ja Hervantakeskus jäävät Hervannan vahvuudeksi. Muut Tampereen alueet eivät luo samanlaista tunnetta pienestä kaupungista samalla tavalla. Ebenezerin mallissa on kuvattu monia tytärkaupunkeja yhteydessä toisiinsa ja kaupungin keskustaan, mutta Tampereella Hervanta on yksin ainakin vielä toistaiseksi.

Kun lähiörakentaminen kehittyi metsäkaupunkiajatteluun, tätä suuntaa ei kuitenkaan käytetty uusien kaupunkien kehittämiseen ja laajentamiseen. Metsäkaupungit jäivät lähiöiksi jo olevien kaupunkien sisälle. Käsitteenä ”metsäkaupunki” oli siis enemmän ”metsälähiö” ja termi muuttuikin myöhemmin, kun tämä huomattiin. Suomessa tunnetut metsälähiöt, esimerkiksi Espoon Tapiola, ovat muuttuneet ajan myötä kauemmas alkuperäisestä ideastaan. Aluetta on tiivistetty, uutta rakentamista on tullut ja vanhoja remontoitu uuteen kuosiin. Luonnonläheinen ja puutarhamainen alue tuntuu nykyään samalta kuin mikä tahansa muukin huolellisemmin suunniteltu kaupunkikeskus. Kompaktikaupunkiajattelun myötä metsälähiöt tuntuivat jääneen aikakautensa tuotoksiksi, joita muokattiin myöhemmin sopimaan enemmän nykyajan tarpeisiin. Hervannassa näkyy oman aikansa kompakti suunnittelu vielä. Mielestäni vanhentunut rakennuskanta kaipaa kovasti piristystä. Julkisivuremontteja alueella on jo käynnissä ja taiteen määrä on noussut esimerkiksi muraalien muodossa.

Hervannan korkeakoulun tie oli alkuun monimutkainen ja suunnitelmia lykättiin vuosia. Nykyinen koulu, nyt osana Tampereen yliopistoa Hervannan kampuksena, on Suomen toiseksi suurin yliopisto. Opiskelijoita on Tampereella 21 000, joista 7 800 Hervannassa, Suomen suurimmassa Helsingin yliopistossa 31 000 ja kolmanneksi suurimmassa Aalto-yliopistossa 18 000 (Opetushallinnon tilastopalvelu Vipunen 2019). Jos Hervanta olisi

rakennettu nykyiseen muotoonsa ilman yliopistoa tai korkeakoulua, se olisi jäänyt nukkumalähiöksi. Voi myös väittää, ettei Duon liikekeskusta olisi rakennettu ollenkaan. Opiskelijat ja alueen muut asukkaat voivat viettää kaiken aikansa Hervannassa, sillä alue tarjoaa kaiken, mitä päivittäiseen elämään tarvitsee. Tarvittaessa Hervannan ulkopuolelta Tampereelta löytyvät erikoissairaanhoidon palvelut ja erikoiskaupan liikkeet. Tytärkaupungin määritelmää tämä tukee, sillä kaupunginosan kuuluu alkuperäisen idean mukaan pystyä toimimaan itsenäisesti. Yliopistojen yhdistäminen lisää poikkitieteellisyyttä ja opiskelijoiden liikkumista Hervannan ja keskustan kampusten väleillä kurssitarjonnan kasvaessa. Sivuainetarjonta olisi laajempaa, jos alat siihen suostuisivat, mikä houkuttelisi opiskelijoita liikkumaan pois oman pääaineensa kampukselta. Kerhotoimintaa voitaisiin laajentaa ja jäsenet voivat olla eri kampuksilta, vaikka kerhot ovat yliopistojen ulkopuolisia, itsenäisiä toimijoita. Liikkuminen kampusten välillä on myös sujuvampaa nyt kuin ennen.

Raitiotien liikennöinnin alettua syksyllä 2021 matkustaminen Hervantaan keskustan suunnasta tuntuu vaivattomammalta. Omienkokemuksieni mukaan pysäkille pystyy menemään katsomatta aikatauluja, sillä raitiotievaunut kulkevat pienillä minuuttiväleillä. Esteettömyys on parempaa kuin linja-autoissa sekä seisomapaikkojen määrä on suurempi. Ongelmaksi koin linja-autoreittien vähennyksen raitiotiereitiltä, mikä johti raitiovaunujen nopeaan täyttymiseen. Matkustajamäärät yksittäisissä raitiovaunuissa verrattuna aiempiin linja-autoihin ovat suuret, mikä johtaa ruuhkautumiseen ja matkustamisen epämukavuuteen. Ruuhka-aikojen ulkopuolella raitiovaunu on mielestäni mukavampi ja tehokkaampi tapa matkustaa. Raitiotien laajentuessa hyöty tulee vain kasvamaan myös Hervannan kasvaessa.

Tampereen kaupunki keväällä vuonna 2017 järjesti ideakilpailun Hervannan pohjoisakselin alueen kehittämisestä. Kilpailussa tavoitteena oli korkeatasoinen suunnitelma, kaupunkikuvan parantaminen, asumisen monimuotoisuus alueella ja suunnittelussa painotettiin kaupunkisuunnittelua ja korttelitasoista suunnittelua. Samalla haluttiin tuoda uusia ideoita kerrostaloasumiseen ja ratkaista, miten eri kokoiset kotitaloudet ja perheet voisivat sopeutua kerrostaloympäristöön. Kilpailualueen sijainnissa tuli ottaa erityisesti huomioon tuleva raitiotie ja muu liikenne, kaupunkiympäristö ja rakenne ja ympäröivien alueiden yleisilme. (Tampere 2017.)

Kaupunkirakenteeltaan Hervantaan on muodostunut selviä alueita asumiselle ja palveluille. Selvin erottaja on läpi kulkeva valtaväylä ja kaupunginosan keskusta on hyvin rajoittunut rajoiltaan. Kilpailuehdotuksilla haluttiin levittää keskustan aluetta pohjoiseen, auttaen alueen käveltävyyttä ja tuoda asutusta myös palveluiden valtaamalle valtaväylän

itäpuolelle, lähentäen näitä. Hervannan tärkeänä tehtävänä on myös palvella ympäröiviä kaupunginosia, ei vain itseään. (Tampere 2017.)

Kaupunkiympäristöä häiritsevät liian suuret liikenneväylät ja poikki kulkeva valtaväylä. Myös vanha rakennuskanta 70- ja 80-luvuilta ei luo imartelevaa ja puoleensa vetävää kuvaa Hervannasta. Keskustan ja Duon alue tuo Hervantaan kaupunkikuvaa nostavaa ilmettä, mutta yksinään tämä alue ei riitä. Keskustan aluetta on paranneltu monien vuosikymmenien aikana ja se on tiivistynyt alkuperäisestä muodostaan 80-luvulla paljon. Vaikka keskustan aluetta parannettaisiin, niin sen vaikutus lakkaa heti, kun Duon rakennukset poistuvat näköpiiristä kerrostalojen taakse. (Tampere 2017.)

Kilpailun tavoitteena oli etsiä koko kilpailualueen yleiset suuntaviivat kehittämistä varten ja kartoittaa tulevaisuuden kaavoitusta. Hervannan keskustaa halutaan levittää pohjoiseen päin ja luoda lisää tiloja palveluille ja liiketoiminnalle. Raitiovaunupysäkit luovat kiireisiä kohtia, joiden luokse halutaan kohtaamispaikkoja. Ideakilpailuna voittaneita ehdotuksia ei toteuteta, vaan jatkossa voittajille annetaan korttelialue suunniteltavaksi alueelta. Tällä halutaan taata laadukas, sekä monipuolinen suunnittelu. (Tampere 2017.)

Hervanta on Tampereen kaupungille jatkuva kehityksen kohde, jota on kasvatettu jo 60 vuotta. Unelma Hervannasta Tampereen tytärkaupunkina on Ebenezerin ja Sorensenin määritelmien mukaan täytetty ja kaupunki on soveltanut näiden määritysten ympärillä suunnitelmiaan. Kehityksessä oli ala- ja ylämäkiä. Nykyinen Hervanta haluaa korjata menneisyytensä virheet kortteleiden ulkoasussa ja suunnittelussa. Myös Hervannan huono maine on parantunut vuosien kuluessa. Alueen asukkaat saavat Hervannasta tarvitsemansa ja ympäröivä kaupunki tarjoaa lisää.

LÄHTEET

Astikainen, R. 1990. HIRVEÄ HERVANTA Tampereen tytärkaupungista järjestetyn suuren suunnittelukilpailun voittaja Aarno Ruusuvuori sanoo nyt: "Mitään ei jäänyt jäljelle alkuperäisestä.". Helsingin Sanomat 11.3.1990.

Eriksson, P. & Koistinen, K. 2011. *Case study research.* Teoksessa P. Eriksson & K. Koistinen (Ed.) Qualitative methods in business research. London: SAGE Publications (s. 115-136). DOI: https://dx.doi.org/10.4135/9780857028044

Eriksson, P. & Koistinen, K. 2014. *Monenlainen tapaustutkimus.* Helsinki: Kuluttajatutkimuskeskus.

Erola, J., Kallio, J. & Vauhkonen, T. 2018. *Ylisukupolvinen kasautuva huono-osaisuus Turussa ja muissa Suomen suurissa kaupungeissa.* Turun kaupunki. Saatavilla osoitteesta: https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files//tutkimuskatsauksia_2-2017.pdf (ladattu 10.10.2021)

Howard, E. 1898. *To-morrow: A peaceful path to real reform.* London: Swan Sonnenschein & Co. Saatavilla osoitteessa https://archive.org/details/tomorrowpeaceful00howa/page/n195/mode/2up (ladattu 23.4.2020), teoksen diagram 7. Saatavilla osoitteesta http://www.connectedcities.co.uk/vision-2050/howard-s-social-city (23.4.2020)

Kaarninen, M. 2005. *”Tampereen teknillisen yliopiston esihistoriaa: paikallinen aktiivisuus auttoi teknillisen korkeakouluopetuksen käyntiin”,* Tekniikan Waiheita, 23 (4), ss. 5–14. Saatavilla osoitteesta: https://journal.fi/tekniikanwaiheita/article/view/63789 (ladattu: 7.5.2020).

Kerola, J. 2018. Tästä on kyse Tampereelle syntyvässä uudessa korkeakouluyhteisössä – Lue tästä kaikki Tampere 3 -hankkeesta. Aamulehti 21.2.2018.

Kuhmonen, V. 2010. 90-luku. Teoksessa Jäntti, A-V, Kuhmonen, V., Mälkönen, H-M, Nurminen, P., Ruutikainen, T & Suontausta, K. (toim.) Tampereen arkkitehtikillan 40-vuotishistoriikki. Konrad Lagerstamm. Muistelmateos osa II. Tampere: Tampereen arkkitehtikilta. Saatavilla osoitteessa <https://issuu.com/tamark/docs/40v-historiikki_2010> (käytetty 15.6.2020)

Lappo, M., Paavola, P., Helamaa, E., Ruusuvuori, A., Saarelainen, S. & Rantala, P. 1970. *Tampere - Hervanta.* Arkkitehti*, 3*, pp. 53–55.

Mahlamäki, R. 1997. Tampereen teknillinen korkeakoulu, 4. rakennusvaihe, Hervanta, Tampere. Arkkitehti, 94(1), pp. 40–45.

Murole, P. 1967. *Ihmisen kulkemisen suunnittelusta.* Arkkitehti, 1967(3–4), pp. 16–17.

Murole, P. 2012. Ihmistä ei voi suunnitella – kiveä voi! – Tarinoita suunnittelun maailmasta ja ihmisistä sen ympärillä. Arkkitehtuuritoimisto B&M.

Närhi, M. 2016. *Hervanta-raitti.* Tampereen kaupunki. Saatavilla osoitteessa https://www.tampere.fi/kulttuuri-ja-vapaa-aika/kulttuuri/aineistot/kulttuuriraitit.html (ladattu 23.4.2020)

Pakkala, P. 2019. *Asumalähiörakentaminen 1900-luvun jälkipuolella. Kaupungistuminen: kasvun kaavoitus ja asumisen alueet.* Museovirasto. Saatavilla osoitteessa https://www.museovirasto.fi/uploads/Kulttuuriymparisto/Kaupungistuminen_kasvun_kaavoitus_ja_asumisen_alueet/Asumalahiorakentaminen_1900-luvun_jalkipuolella.pdf (ladattu 4.5.2020)

Pietilä, Raili & Pietilä, Reima. 1979. Vapaa-aikakeskus, seurakuntakeskus ja liikekeskus, Hervanta, Tampere. Arkkitehti, 79(5–6), pp. 56.

Raatikainen, T. 2010. 70-luku. Teoksessa Jäntti, A-V, Kuhmonen, V., Mälkönen, H-M, Nurminen, P., Ruutikainen, T & Suontausta, K. (toim.) Tampereen arkkitehtikillan 40-vuotishistoriikki. Konrad Lagerstamm. Muistelmateos osa II. Tampere: Tampereen arkkitehtikilta. Saatavilla osoitteessa https://issuu.com/tamark/docs/40v-historiikki_2010 (käytetty 15.6.2020)

Raitiotieallianssi. 2019. *Tampereen raitiotietä jatketaan Hatanpään suuntaan.* Saatavilla osoitteesta https://raitiotieallianssi.fi/tiedotteet/tampereen-raitiotieta-jatketaan-hatanpaan-suuntaan/ (viitattu 7.6.2021)

Ramboll Finland Oy. 2013. *Tavoiteasettelu, Tampere.* Saatavilla osoitteessa https://www.tampere.fi/liitteet/t/6F7J1OBQi/raitiotientavoiteasettelu130313.pdf

Sorensen, A. 2001. Subcentres and Satellite Cities: Tokyo's 20th Century Experience of Planned Polycentrism. International Planning Studies. 6. 9-32. 10.1080/13563470120026505.

Tampereen kaupunki. 2010. *Tampereen keskustan ulkopuolisten 1960- ja 1970-luvun asuinalueiden inventointi ja arvottaminen.* Saatavilla osoitteesta www.tampere.fi (ladattu 12.5.2020)

Tampereen kaupunki. 2017. *Hervannan pohjoisakselin kortteleiden ideakilpailu.* Saatavilla osoitteesta https://www.tampere.fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu-ja-

rakentamishankkeet/suunnittelukilpailut/hervannan-pohjoisakselin-kortteleiden-ideakilpailu.html (viitattu 4.10.2021)

Tampereen kaupunki. 2017. *Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys. Hervannan keskeisten asuinalueiden kaupunkirakenne ja pysäköintialueet.* Saatavilla osoitteesta www.tampere.fi (ladattu 25.1.2020)

Tampereen Raitiotie Oy. 2019. *Ratikan tarina.* Saatavilla osoitteesta https://www.tampereenratikka.fi/tampereen-ratikka/ratikan-tarina/ (viitattu 7.6.2021)

Vipunen - opetushallinnon tilastopalvelu. 2019. *Yliopistokoulutuksen opiskelijat.* Opetushallinnon ja Tilastokeskuksen tietopalvelusopimuksen aineisto 2.8. Saatavilla osoitteesta https://vipunen.fi/fi-fi/_layouts/15/xlviewer.aspx?id=/fi-fi/Raportit/Yliopistokoulutuksen%20opiskelijat-n%C3%A4k%C3%B6kulma-yliopisto.xlsb (ladattu 5.5.2020)

Vuorinen, J. 2011. Muutoksen kampukset. Uusien suomalaisten yliopistokokonaisuuksien suunnittelu ja rakentuminen korkeakoulujen kehittämislaista (1965-) uuteen yliopistolakiin (-2009). Museovirasto. Saatavilla osoitteessa https://www.museovirasto.fi/uploads/Arkisto-ja-kokoelmapalvelut/Julkaisut/muutoksen-kampukset.pdf (ladattu 4.5.2020)

Vuorinen, J. 2011. Muutoksen kampukset. Uusien suomalaisten yliopistokokonaisuuksien suunnittelu ja rakentuminen korkeakoulujen kehittämislaista (1965-) uuteen yliopistolakiin (-2009). Liite. Museovirasto. Saatavilla osoitteessa https://www.museovirasto.fi/uploads/Arkisto-ja-kokoelmapalvelut/Julkaisut/muutoksen-kampukset-liite.pdf (ladattu 4.5.2020)

KUVALÄHDELUETTELO

Kuva 1. Ebenezer Howardin (1898) malli sosiaalisesta kaupungista. *3*
Kuva 2. Lähtötilanne Hervannassa. Kuva: Matti Selänne, Tampereen museot, 1969–1971 (Tampere 2017). *7*
Kuva 3. Vasen kuva: Aatekilpailun 1968 suunnitelmakartta (Ehdotus Aarno Ruusuvuori). Oikea kuva: Nykytilan 2017 rakenne. (Tampere 2017) *9*
Kuva 4: Hervannan rakentuminen (Tampere 2017) *13*
Kuva 5: Hervannan kampuksen rakentuminen (Vuorinen 2011). *14*