

An aerial photograph of the Nokia city center, showing a dense urban area with various buildings, streets, and green spaces. A large body of water is visible in the upper right corner. The entire image is overlaid with a semi-transparent blue filter, and white text is positioned in the upper left quadrant.

NOKIAN KESKUSTAN SUUNNITTELUKILPAILU

ARVOSTELUPÖYTÄKIRJA

Nokian keskustan suunnittelukilpailu
Arvostelupöytäkirja
10/2015

Järjestäjä: Nokian kaupunki

Ilmakuvat: Ilmakuva Vallas Oy / käyttöoikeus Nokian kaupunki

Suunnitelmien kuvat:

Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy

Arkkitehtitoimisto A-konsultit Oy

FCG arkkitehdit ja Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy

Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy

SISÄLLYSLUETTELO

1.	KILPAILUKUTSU	4
1.1.	Kilpailun järjestäjä, luonne ja tarkoitus	4
1.2.	Kilpailuun kutsutut.....	4
1.3.	palkkiot ja palkinnot	4
1.4.	Palkintolautakunta.....	4
1.5.	Kilpailuohjelman hyväksyminen ja säännöt.....	4
1.6.	Kilpailun aikataulu	5
1.7.	Kilpailun ratkaiseminen, tuloksen julkaiseminen ja näytteillepano.....	5
1.8.	Kilpailuehdotusten käyttöoikeus	5
2.	KILPAILUTEHTÄVÄ.....	6
3.	KILPAILUEHDOTUSTEN ARVOSTELUPERUSTEET	7
4.	SAAPUNEET KILPAILUEHDOTUKSET	7
5.	YLEISARVOSTELU.....	8
5.1.	Yleistä	8
5.2.	Kokonaisrakenne	8
5.3.	Kaupunkikuva ja maisema	10
5.4.	Osa-alueet.....	10
5.5.	Kytkeytyminen ympäristöön.....	12
5.6.	Liikenne.....	13
6.	YLEISÖPALAUTE	14
7.	EHDOTUSKOHTAINEN ARVOSTELU	15
7.1.	JOKIVARREN SYVIN OLEMUS	15
7.2.	ROPELLI	17
7.3.	TAHTI TIIVISTYY.....	19
7.4.	Vuosirenkaat.....	21
8.	KILPAILUN RATKAISU	23
8.1.	Arvostelupöytäkirjan varmennus	23
8.2.	Nimikuorten avaaminen	24

1. KILPAILUKUTSU

1.1. KILPAILUN JÄRJESTÄJÄ, LUONNE JA TARKOITUS

Nokian kaupungin järjestämässä suunnittelukilpailussa tavoitteena oli ideoita laadultaan korkeatasoinen sekä samalla realistinen ja toteuttamiskelpoinen maankäyttöratkaisu keskusta-alueen elinvoiman lisäämiseksi, maankäytön kehittämiseksi ja tulevien asemakaavamuutosten suunnittelun tueksi. Kilpailussa noudatettiin Suomen Arkkitehtiliiton kilpailusääntöjä.

Kilpailulla pyrittiin visioimaan periaatteet kaupungin keskustan kehittämiseen vähintään 30 vuoden aikataimella. Tämä on tarkoitus toteuttaa nykyistä rakennetta täydentämällä ja uudistamalla. Suunnittelulla osoitetaan, miten keskustan palveluverkkoa voidaan kehittää niin yksityisten kuin julkistenkin palveluiden osalta. Keskustan elinvoimaisuutta on tarkoitus tukea myös asunto- ja työpaikkoja lisäämällä.

1.2. KILPAILUUN KUTSUTUT

Kilpailuun kutsuttiin ilmoittautumismenettelyn kautta seuraavat suunnittelu-toimistot:

- Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy
- Arkkitehtitoimisto A-konsultit Oy
- FCG arkkitehdit ja Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy
- Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy

Kutsukilpailuun osallistuneet toimistot/työryhmät nimesivät kukin työryhmäänsä kokeneen liikennesuunnittelijan ja kaupallisten palvelujen asiantuntijan.

1.3. PALKKIOT JA PALKINNOT

Kilpailun järjestäjä maksoi kullekin hyväksytyn ehdotuksen jättäneelle kilpailijalle osanottopalkkiona 20 000 € (+ alv). Lisäksi voittaneen ehdotuksen jättänyt kilpailija sai 10 000 € (+ alv) palkintosumman.

1.4. PALKINTOLAUTAKUNTA

Palkintolautakuntaan kuuluivat kilpailun järjestäjän nimeäminä:

Arja Laitinen, luottamushenkilöjäsen, kilpailulautakunnan pj.
Jari Haapaniemi, luottamushenkilöjäsen, kilpailulautakunnan varapj.
Leo Lähde, luottamushenkilöjäsen
Kimmo Lamminsivu, luottamushenkilöjäsen
Pia Marjamaa luottamushenkilöjäsen
Eero Väätäinen, kaupunginjohtaja
Simo Latva, teknisen keskuksen johtaja, ammattijäsen
Ulla-Kirsikka Vainio, rakennustarkastaja, ammattijäsen
Asko Riihimäki, kaupunginarkkitehti, ammattijäsen
Tuomas Seppänen, arkkitehti SAFA, kilpailijoiden nimeämä ammattijäsen

Palkintolautakunnan sihteerinä toimi kaavoitusarkkitehti Jorma Hakola.

Palkintolautakunta oli oikeutettu käyttämään apunaan ulkopuolisia erikoisasi-antuntijoita antamaan toimialaansa liittyviä lausuntoja, mutta ei ottamaan osaa ehdotusten arvosteluun. Yhdyskuntatekniikan päällikkö Jouni Saranpää toimi palkintolautakunnan liikennesuunnittelun asiantuntijana.

1.5. KILPAILUOHJELMAN HYVÄKSYMINEN JA SÄÄNNÖT

Kilpailuohjelma oli palkintolautakunnan sekä Suomen Arkkitehtiliiton kilpailu-asiantuntijan hyväksymä. Kilpailussa käytettävä kieli oli suomi. Kilpailussa noudatettiin hankintalakia ja Suomen Arkkitehtiliiton kilpailusääntöjä.

1.6. KILPAILUN AIKATAULU

Kutsukilpailu käynnistyi 15.4.2015 ja päättyi 31.8.2015 klo 14:00.

Kilpailijoilla oli mahdollisuus esittää kirjallisia kysymyksiä kilpailun järjestäjille. Nimimerkillä varustetut kirjalliset kysymykset jätettiin sähköpostitse 15.5.2015 mennessä palkintolautakunnan sihteerille. Vastaukset kilpailukysymyksiin annettiin kaikille sähköpostilla viikon kuluttua kysymysten viimeisestä jättöpäivästä.

Kilpailuehdotukset julkistettiin kaupungin Internetsivuilla heti kun ne oli palautettu. Kaupunkilaisille varattiin kaksi viikkoa aikaa antaa palautetta ehdotuksista. Palkintolautakunta sai palautteen käyttöönsä.

1.7. KILPAILUN RATKAISEMINEN, TULOKSEN JULKAISEMINEN JA NÄYTEILLEPANO

Kilpailu ratkaistiin lokakuussa 2015. Ehdotukset ovat nähtävillä tiedotustilaisuudessa sekä kaupungin internetsivuilla. Kilpailun tulos julkaistaan Arkkitehti-uutisissa ja SAFA:n verkkosivulla. Kilpailun tulos julkistetaan 27.10.2015.

1.8. KILPAILUEHDOTUSTEN KÄYTTÖOIKEUS

Kilpailun järjestäjällä on omistusoikeus hyväksytyihin kilpailuehdotuksiin. Tekijänoikeudet säilyvät kilpailuehdotusten laatijoilla. Kilpailun järjestäjällä on oikeus käyttää ja julkaista kilpailuehdotuksia tai niiden osia, aiheita, ideoita ja materiaalia korvauksetta kilpailusta tiedottamiseen ja julkaisuun sekä kilpailualueen suunnitteluun ja sitä koskevaan julkaisemiseen. Mahdollisen jatkotoimeksianton saaneella suunnittelijalla ja kaupungilla on oikeus käyttää hyväkseen kaikkien kilpailutöiden aiheita, ideoita ja ratkaisutapoja suunnittelutyössä tekijänoikeuslain puitteissa.

2. KILPAILUTEHTÄVÄ

Suunnittelualue käsitti Nokian ydinkeskustan lähiympäristöineen. Alueen pinta-ala on noin 1,5 km², ja alueella asuu nykyään noin 2 500 asukasta.

Kutsukilpailun tavoitteena oli löytää liikenteelliset ja kaupunkikuvalliset periaatteet Nokian keskustan kehittämiseksi pitkälle tulevaisuuteen täydentämällä ja uudistamalla maankäyttöä. Kilpailun avulla oli tarkoitus ratkaista yksityisten ja julkisten palvelujen sekä keskusta-asumisen tulevaisuuden periaatteet. Kaikkia kaupunkilaisia palvelevat keskeisimmät palvelut sijoittuvat tälle alueelle. Keskustan elinvoimaisuutta ja monipuolisuutta tuetaan lisäämällä asumista ja työpaikkoja.

Vuonna 2012 valmistui Tampereen kaupunkiseudun keskustojen seurantamittaristo (barometri), jonka mukaan Nokian keskusta on kehittynyt vuosien aikana suotuisasti. Keskustassa on kuitenkin vielä paljon uudistamismahdollisuuksia erityisesti rautatieaseman ja vanhojen teollisuusalueiden yhteydessä. Nokian kaupallisten palveluiden toimivuus on kohtuullinen. Keskustan kauppapalveluiden tarjonta on monipuolinen, mutta paljon ostovoimaa siirtyy myös Etelä-Nokian market-alueelle, Tampereen keskustaan ja lähiseudun muille kaupapaikoille.

Suunnitteluohjeita

Kaupunkirakenne ja palvelut

- Nokian keskustan omaleimaisuutta ja ominaisuuksia hyödyntämällä lisätään keskustan toimivuutta, palvelutasoa ja asukasmäärää.
- Asukasrakennetta monipuolistetaan. Asuinrakentaminen on pääosin kerrostalovaltaista ja kaupunkimaista. Asukasmäärän lisäystavoite keskustasta-alueella noin 5 000 vuoteen 2040 mennessä.
- Hajanaisesti sijoittuvien kauppapalvelujen osa-alueita pyritään yhdistämään eheyttämällä ja tiivistämällä nykyistä rakennetta.
- Rautatieaseman ympäristöä kehitetään osaksi Nokian keskustaa, kun nykyinen teollisuus- ja varastoalue vähitellen muuttuu asumispainotteiseksi keskustasta-alueeksi.

- Rautatieaseman ympäristö ja ydinkeskusta liitetään liikenteellisesti ja toiminnallisesti paremmin yhteen. Rautatiealueen estevaikutusta tulee vähentää.
- Yrittäjänkadun ympäristöä kehittämällä tuleva Prisma-kauppakeskus kytketään paremmin ydinkeskustaan.
- Lämpövoimalaitoksen ja rengastehtaan välisen ranta-alueen (tehdassaari ja valkoinen harju) maankäyttöä kehitetään ottaen huomioon laitojen läheisyydestä johtuvat rajoitteet asuinrakentamiselle.
- Keskustasta suunnitellaan rakenteellisesti ja toiminnallisesti energiataloudellinen.
- Erikoiskauppaa kehitetään.
- Keskustassa järjestettävien yleisötapahotumien edellytyksiä parannetaan.

Liikenne ja pysäköinti

- Selvitetään, onko keskustasta-alueelle mahdollista kehittää kävelypainotteisia katuja.
- Tutkitaan mahdollisuus keskittää juna-, bussi- ja taksiasemat yhdeksi matkakeskuskokonaisuudeksi.
- Ydinkeskustaa kehitetään siten, että mahdollisimman paljon palveluita on saavutettavissa kävelen.
- Liikennetarkistuksessa pyritään joukkoliikenteen ja kevyenliikenteen osuuksien kasvun.
- Tutkitaan pysäköinnin toteutusvaihtoehtoja ottaen huomioon paikallista olosuhteista johtuva todellinen autopaikkatarve. Nokialla on noin 1,2 rekisteröityä henkilöautoa asuttua asuntoa kohti, jota on tähän asti käytetty myös asuinrakentamisen paikoitusnormina. Toimisto- ja liiketiloilla paikoitusnormina on käytetty 1 ap/50 kerrosala-m². Kilpailutehtävissä voidaan perustellusti esittää sijainti ja toiminta huomioon ottaen muunkinlaisia pysäköintitoimia.
- Terveyskeskuksen pysäköintipaikkatarjontaa parannetaan.
- Vilkasliikenteisimpien katujen ja rautatien meluvaikutukset tulee huomioida kaupunkirakenteellisessa ratkaisussa.
- Ratapihaa voi kaventaa niin, että jäljelle jää vähintään neljä raidetta.
- Tutkitaan yleiskaavaan merkityn yhteystarpeen mukainen katuyhteys Nokianvaltieltä Rounionkadulle kilpailualueen länsiosassa.

Rakennettu ympäristö ja luonto

- Keskusta-alueesta muodostuu arkkitehtuurin kannalta korkeatasoinen rakennettu ympäristö.
- Keskustan uusi kaupunkikuva sidotaan vanhaan teollisuusperinteeseen.
- Arvokkaat kulttuuriympäristöt, maisemat ja virkistysalueet otetaan huomioon.
- Kehitetään viheralueiden kytkeytyvyyttä laadukkaana verkostona.
- Hulevesien johtamiseen kiinnitetään erityistä huomiota.

3. KILPAILUEHDOTUSTEN ARVOSTELUPERUSTEET

Palkintolautakunta kiinnitti asetettujen tavoitteiden toteutumisen lisäksi erityistä huomiota seuraaviin arvosteluperusteisiin.

- Suunnitelman kaupunkirakenteellinen ja toiminnallinen vahvuus
- Alueen erityispiirteiden hyödyntäminen ja vahvuuksien hyväksikäyttö
- Ongelmallisten piirteiden ratkaisut, esim. keskustan eheyttäminen ja yhtenäisen kaupunkikuvan muodostaminen keskustalle
- Kulttuuriarvojen ja rakentamistarpeiden yhteensovittaminen
- Käyttökelpoisuus jatkosuunnittelun sekä osa-alueittaisten tai tonttikoh- taisten asemakaavamuutosten pohjaksi

Ehdotusten kaupunkirakenteellisen ja kaupunkikuvallisen kokonaisratkaisun ansioita pidettiin tärkeämpänä kuin yksityiskohtien virheettömyyttä.

4. SAAPUNEET KILPAILUEHDOTUKSET

Kilpailuun saapui neljä kilpailuohjelman mukaisesti toimitettua ehdotusta. Ehdotusten todettiin täyttävän kilpailuohjelman vaatimukset ja ne kaikki hyväksyttiin mukaan kilpailuun.



5. YLEISARVOSTELU

5.1. YLEISTÄ

Nokian kaupungin tavoite on kehittää keskustaa laadukkaana, vetovoimaisena ja houkuttelevana kaupunkiympäristönä. Järjestetyllä kilpailulla pyrittiin löytämään ideoita ja ratkaisuja maankäytön kehittämiseksi, jotka tukevat samalla strategisten tavoitteiden toteuttamista.

Melko laaja kilpailualue käsittää Nokian keskusta-alueen Nokianvirran tehdasaarelta rautatien pohjoispuoliselle teollisuusalueelle asti. Nokianvirran varren ja rautatien ympäristön teolliset ympäristöt hallitsevat keskustan reunavyöhykettä, ja toiminnallinen keskusta sijoittuu niiden väliin topografialtaan voimakkaastikin vaihtelevalle alueelle.

Nykyiselle keskustalle on leimaa-antavaa mosaiikkimainen rakenne, joka on muodostunut teollisen yhdyskunnan kehittyessä ajan kuluessa kaupungiksi ja sen keskustaksi. Keskusta-alueelle on laadittu useita suunnitelmia ja laajoja asemakaavoja, joista on toteutunut sellaisenaan usein vain pieniä erillisiä osia – sekä katuina että rakennuksina, harvemmin yhtenäisinä kortteleina. Eri aikoina liki sadan vuoden aikana tehtyjen suunnitelmien taustalla olleet ideologiat ja tavoitteet ovat vaihdelleet, ja myös keskustan keskeinen paikka on sijainnut eri aikoina eri paikoissa. Nykytilanne antaa haastavan ja kiinnostavan lähtökohdan kilpailuehdotusten laatimiselle. Alueen koosta ja toisaalta huomattavan erilaisista ympäristöistä johtuen ratkaisujen tulee olla riittävän joustavia, jotta kohteiden vaihtelevat ominaisuudet ja toisaalta toteutuksen pitkäkin aikaväli muodostavat joka vaiheessa toimivaa ja viihtyisää keskusta- ja kaupunkiympäristöä.

Kilpailun tarkoituksena oli löytää periaatteita kaupungin keskustan kehittämiseen vähintään 30 vuoden päähän. Kilpailualue on suurelta osin rakennettua, joten ratkaisut edellyttävät olemassa olevan rakenteen täydentämistä ja uudistamista. Arvokkaat ja suojeltavat kohteet muodostavat alueelle vahvuustekijän lisäksi samalla suunnittelutehtävän vaativuutta. Kilpailussa oli tarkoitus tutkia, miten palveluverkkoa voidaan kehittää niin yksityisten kuin julkistenkin palve-

luiden osalta tukemaan monipuolisten keskustatoimintojen synergistä kehitystä. Keskustan elinvoimaisuutta pyritään tukemaan lisäämällä monipuolisesti erityyppisiä asuntoja ja työpaikkoja.

Palkintolautakunta piti kilpailun tasoa hyvänä. Kilpailijat olivat paneutuneet haastavaan tehtävään huolella, ja ehdotuksissa esitettiin lukuisia laadukkaita ja monipuolisia ideoita Nokian keskustan kaupunkirakenteen ja keskeisten kohteiden kehittämiseksi.



5.2. KOKONAISRAKENNE

Keskusta-alueet erityisesti raideliikenteen varressa ovat nousemassa uudelleen kaupunkikehittämisen näkökulmasta keskeiseen asemaan. Ne mahdollistavat kestäväan kehitykseen ja raideliikenteen hyödyntämiseen perustuvan rakentamisen ja uudenlaiset älykkäät palvelu- ja liikenneratkaisut. Nokian aseman ympäristö tarjoaa erinomaiset kehitysmahdollisuudet ja siten puitteita tulevaisuuden asumiselle ja palveluille. Kilpailualue sijoittuu kestäväan kehityksen kannalta optimaaliselle paikalle mahdollistaen ekologisesti kestävien liikkumismu-

tojen äärellä kaikki kaupungin keskustamaiset toiminnot asumisesta työnteeseen. Alue tarjoaa lisäksi oivalliset virkistyspalvelut, ja niiden merkittävälle kehittämiselle löytyy runsaasti potentiaalia.

Kilpailuehdotukset tarjoavat keskustan kehittämiselle mielenkiintoisia ja erilaisia näkemyksiä. Kaikissa ehdotuksissa pääpainopiste on jalankulkupainotteisen keskustaympäristön kehittämisessä ja sen tukemisessa eri toimin. Suuri osa ehdotuksista on ratkaissut asian kehittämällä liikkumisen ympäristöä jalankulkuystävällisenä ja muodostanut keskeisille julkisille paikoille nykyistä selkeämpiä yhteyksiä ja rajauksia. Osassa liikenneverkkoa on muokattu siten, että läpijohtavia katu yhteyksiä on poistettu ja yhdessä ehdotuksessa liikennejärjestelmää on kehitetty ulkosyöttöisen periaatteen suuntaan.

Kaikissa ehdotuksissa on esitetty huomattavia parannuksia alueen halkaisevan radan estevaikutuksen merkittävälle vähentämiselle. Ehdotuksissa jalankulku ympäristön kehittämisen keskeisyys liittyy keskustan dipolisuuteen: rautatieaseman varaan tukeutuvan matkakeskukseen ja Pirkkalaistorin välimatka on nykyisellään keskustan kokoon nähden kohtalaisen pitkä. Yksi kilpailun tärkeistä painopisteistä on kohteiden suhde toisiinsa. Ehdotuksissa on esitetty ansiokkaita ratkaisuja etäisyyden henkisen välimatkan pienentämiseksi – myös palveluiden välistä etäisyyttä entisestään lisäävän Prismän suuntaan. Onnistuneista ratkaisuista huolimatta perusasetelma muodostaa haasteen, kun kysymykselle ”missä keskusta sijaitsee?” ei ole annettavissa selvää vastausta. Samaa ongelmaa on käsitelty useissa aiemminkin laadituissa suunnitelmissa.

Kilpailualueella on luonteeltaan selvästi toisistaan poikkeavia vyöhykkeitä. Onnistuneimmissa ratkaisuissa säilytettävän rakenteen täydennysrakentaminen on harkittua ja voimakkaammin muutettavilla alueilla variointi hallittua ja joustavaa.

Keskustavyöhykkeen avoimien, paikoin meurmanilaisen shakkiruutukaavan tyyppisten kortteleiden periaatteen jatkaminen uudisrakentamisessa tuottaa helposti monotonista ympäristöä, joka myös altistuu helpommin liikenteen häiriölle. Ehdotuksista ilmenee, että aavistuksen suljetumpi korttelirakenne mahdollistaa Nokian keskusta-alueella joustavammin luonteikkaampien ympäristöjen kehittämistä ja rakennustyyppien rikkaampaa variointia. Keskustan mosaiikkimainen, paikoin jopa tilkkutäkkimäinen rakenne parsitaan parhaissa esityksissä alueen pieneen mittakaavaan soveltuvilla ja samanaikaisesti yleispä-

tevillä ratkaisuilla. Täydennettävälle alueelle esitetyissä suurempien yhtenäisten uudiskokonaisuuksien aikaansaaminen eri tonteille osoittautui hankalaksi. Esitetyt täydentämisen onnistuneet ratkaisut eivät jää keskeneräisen oloiksi osittainkaan toteutuneina ja niissä säilyy kortteille tyypillinen avoin ilme.

Kilpailualueelle oli annettu tavoitteeksi tutkia asukasmäärän lisäämistä noin 5000 hengellä. Samalla annettiin mahdollisuus esittää asutokerroksien mitoitukseen vaikuttavan pysäköinnin määrää. Paikotusratkaisujen ollessa suorassa yhteydessä kerrosalaan eri ehdotuksissa esitetyt asukasmäärät eivät ole keskenään suoraan vertailukelpoisia. Kilpailuehdotuksista käy kuitenkin hyvin ilmi, että asetettu tavoite on varsin realistinen kilpailualueen koon ja ominaisuuksien mahdollistaessa keskusta-alueen asukasmäärän merkittävä lisääminen. Alueella on mahdollista kasvattaa myös merkittävästi työpaikkojen määrää. Useassa ehdotuksessa työpaikkoja on keskitetty liikenteellisesti parhaille kohdille. Osa ehdotuksista esittää alueelle merkittäviäkin uusia palveluita asukkaiden tarpeisiin mutta myös laajemmalle yleisölle, mm. tiloja yleisötapahtumille.

Kilpailuehdotuksissa on esitetty monipuolinen valikoima erilaisia rakennus- ja asutotyyppisiä, tavallisempien typologioiden rinnalle on nostettu vanhojen teollisuusrakennusten hyödyntämistä osin asuntoina. Sen lisäksi esitetyt kaupunkipientalot ovat mielenkiintoinen ja alueella mahdollinen lisä tulevaisuuden keskusta-asumisen kehittämisessä.

Huomattava osa esitetystä uudesta asutuksesta sijoittuu radan pohjoispuolelle. Ratkaisun mahdollistaa laajojen teollisuus- ja varastoalueiden kytkeminen radan eteläpuoliseen keskusta-alueeseen. Keskusta-alueen kortteleiden täydentäminen on haastava tehtävä. Täydentämisrakentamista on lähestytty paikoin oivaltavasti ja asiantuntevasti, ja ratkaisut ovat keskittyneet pitkälti keskeisille alueille ja usein myös kilpailualueen reunavyöhykkeen kytkemiseen ympäröivään rakenteeseen. Osa reunavyöhykkeistä, esimerkiksi Nokianvaltatien varressa, on jäänyt ehdotuksissa vähemmälle tarkastelulle esitettyjen kehitysehdotusten sijoittuessa kilpailualueen keskeisemmille paikoille.

Ehdotuksissa on käytetty erilaisia esitystekniikoita. Erityisesti se, miten paljon rakennetta on muutettu jää paikoin tulkinnanvaraiseksi.

5.3. KAUPUNKIKUVA JA MAISEMA

Keskeisten paikkojen kehittämisessä arvokkaat rakennetut ympäristöt ovat keskeisessä rooleissa onnistuneimmissa ratkaisuissa. Vanhojen rakennusten kaupunkikuvallinen rooli on huomattava kulkuyhteyksien ja paikkojen identiteetin kehittämisessä. Erityisesti Nanson arvokkaiden rakennusten hyödyntäminen osana kaupunkimaisen alueen kehittämistä radan pohjoispuolelle on osassa ehdotuksia hyvin hyödynnetty voimavara. Toisaalta esimerkiksi kumitehtaan ja tehdassaaren kaupunkikuvallinen hyödyntäminen ei ole ollut samalla tavalla keskiössä – asiaan vaikuttanevat osaltaan yhtenäiset, aktiiviset teollisuusympäristöt ja siten niiden raja-alueen ulkopuolelle.

Kaupunkirakenteen solmukohtina kehitettäviä keskeisiä kohtia, Pirkkalaistoria ja matkakeskuksen aluetta, on korostettu useissa ehdotuksissa maamerkkimäisillä, muuta rakennetta korkeammilla rakennuksilla. Ehdotuksissa esitetyt paikat ovat perusteltuja jatkoa ajatellen.



Punatiilisiin tuotantorakennuksiin sijoittuneet teolliset toiminnot muodostavat Nokialla eräänä Suomen teollisuuden syntypaikoista merkittävän osan kaupun-

kikuvaa. Samalla keskusta- ja kaupunkialue teollisten vyöhykkeiden välissä on rakentamistavaltaan ja materiaaleiltaan vain paikoin samankaltainen, ero on selvästi havaittavissa. Ehdotuksissa kaupunkikuvallisen tarkastelun ja esittämisen pääpaino on ollut aiheellisesti kaupunkitilallisissa tarkasteluissa. Osassa ehdotuksista on kuitenkin esitetty tai annettu viitteitä materiaalimaailmasta ja esitetty rakentamistapaa pääasiassa havainnekuvin.

Alueen maisemarakennetta leimaa Nokianvirran, harjujen ja laaksojen selväpiirteinen ja paikoin voimakas vuorottelu. Notkoissa virtaavat uomat sijoittuvat luontaisesti myös keskustan keskeisille alueille, ja luovat sille potentiaalia, jota oli osassa kilpailuehdotuksia hyödynnetty vakuuttavasti. Laaksojen ja uomien sijoittuminen luo keskusta-alueelle jopa estevaikutusta, jota on esitetty pienennettäväksi aiheiksi otetuilla, näyttävilläkin kevytliikenteen silloilla. Ehdotuksessa Tahti Tiivistyy uoman kohdalle, yhteyksien solmukohtaan keskeiselle paikalle, on ehdotettu padottu vesiallas laitureineen.

Parhaissa ehdotuksissa viheralueet oli jäsennetty jatkuviksi ja hyvin muuhun verkostoon kytkeytyviksi. Osassa ehdotuksista viheralueille oli esitetty runsaastikin toimintoja mielenkiintoisimpien ratkaisujen sijoituessa keskusta-alueen sisään. Luontevimmissa ratkaisuissa viheryhteydet noudattavat uomien muodostamia laaksoja ja painanteita.

5.4. OSA-ALUEET

Pirkkalaistori

Kaikissa ehdotuksissa keskustan keskeinen paikka on säilytetty Pirkkalaistorin alueella. Neljästä ehdotuksesta kolmessa Pirkkalaistorin paikka on säilytetty likimain ennallaan ja sen reunalle on esitetty maamerkkimäinen rakennus, joka muistuttaa sijainniltaan kellotapulia, campanilea. Kahdessa ehdotuksessa maamerkki on sijoitettu muusta korttelirakenteesta kokonaan tai osin irralleen, jolloin Välikadun liikekatu on saatu yhdistettyä tilallisesti toriin. Yhdessä ehdotuksessa tori on poistettu ja sen tilalle esitetty pitkänmallinen tori Välikadun paikalle.

Kortteleiden ja katu- ja aukiotilojen suhdetta ympäristöön on kehitetty kaikissa ehdotuksissa hyvään suuntaan. Alueen kehittämisen veturiksi on esitetty kaupallista ankkuria, joka voi olla osassa ehdotuksista mainittu K-Supermarket Löy-

tis tai vastaava kaupallinen toimija. Pirkkalaistorin yhteyteen on esitetty useissa ehdotuksissa kaupan ankkuri ja sen yhteyteen asumista. Nykyinen kirjasto puretaan ja uusi rakennetaan sen paikalle. Ratkaisu on huomioitu pääosassa ehdotuksia, joskin kilpailutyössä Ropelli ehdotetaan korkeampaa maamerkkirakennusta sen lisäksi. Pirkkalaistorin yhteyteen tai lähelle on esitetty useassa ehdotuksessa kirjaston lisäksi monipuolisia palvelutoimintoja. Alueelle on esitetty kaikissa ehdotuksissa huomattava määrä keskusta-asumista. Ratkaisut perustuvat pitkälti hybridirakennuksiin ja yhteisiin paikoitusjärjestelyihin. Kilpailun tuloksista voi selvästi päätellä tarpeen asumisen kehittämiseksi torin ympärillä. Asumisen edellytyksiä suhteessa rengastehtaan toimintoihin tulisi selvittää jatkossa erityisesti Pirkkalaistiehen rajoittuvilla korttelialueilla.



Suunnitelmissa on esitetty lukuisia ansiokkaita ratkaisuja Pirkkalaistorin kytke-
miseksi kävelypainotteisena kehitettävään Maununkatuun ja sitä kautta matka-
keskukseen. Kaikissa ehdotuksissa esitetty saman kaltainen ratkaisu on ideana
hyvä ja kehittämiskelpoinen. Ehdotuksissa ei ole otettu kovin yksityiskohtaisesti
kantaa Maununkadun ajoliikenteen hidastamisen tai läpiajavan liikenteen pois-
tamisen suhdetta High Street -tyyppiseen, kaupallisesti aktiiviseen katuun. Useat
samankaltaiset ratkaisut osoittavat yhteyden kehittämisen periaatteiden

tarpeellisuuden. Kadun kehittäminen vaatii yksityiskohtaisemmassa suunnitte-
lussa Pirkkalaistorin kehittämiseen verrattavaa selvittämistä ja tavoitteellisuut-
ta erityisesti kaupan kehittämisen osalta.

Matkakeskuksen alue

Ehdotuksissa matkakeskuksen alueeseen liittyy julkinen tila, aukio tai tori, joka
pääasiassa ehdotuksista ohjaa kevytliikenneyhteyksiä radan ali. Ehdotuksessa
Vuosisirenkaat matkakeskusrakennuksen itäpuolelle sijoittuva uusi radan alittava
katu johtaa liikenteen radan ali matkakeskuksen toimiessa välittävänä raken-
teena.

Kolmessa ehdotuksessa tavoite Nokianvaltatien liikenteen hidastamisesta mat-
kakeskuksen kohdalla ja samalla yhteys etelään Maununkadulle ja Souranderin-
tielle järjestetään kiertoliittymällä yhdistettynä katu ympäristön aukiomaiseen
jäsentämiseen. Ehdotuksessa Vuosisirenkaat sama tavoite ratkaistaan aukiomai-
sella ympäristöllä, jossa katulinjauksia jäsennetään uudelleen laajentamalla
samalla kortteleita Nokianvaltatien alueelle. Ehdotusta Tahti Tiivistyy lukuun
ottamatta Rautatienkatu on linjattu matkakeskusaukiolta Nokianvaltatielle ja
Jokivarren Syvimmässä Olemuksessa yhteys on katkaistu kokonaan.

Kilpailuehdotuksista näkyy tarve Nokianvaltatien liikennejärjestelyjen ja toisaal-
ta matkakeskuksen ympäristön kaupunkimaisen lisärakentamisen tarpeellisuu-
desta. Parhaissa ratkaisuissa matkakeskuksen ja radan pohjoispuolisten aluei-
den rakenteet kytkeytyvät toisiinsa siten, että jäsennykseltään ja tavoitteellis-
esti myös toiminnoiltaan keskustamainen alue jatkuu luontevasti radan pohjois-
puolelle. Samalla rautatieasemalle luodaan voimakasta ja omaleimaista paikan
tunnetta vanhojen ja uudisrakennusten muodostaessa alueesta ilmeeltään
eheää ja omaleimaista kokonaisuutta.

Ratapiha on esitetty kavennettavaksi merkittävästi kaikissa ehdotuksissa. Rat-
kaisulla kurotaan etäisyyttä radan pohjoispuolisten alueiden ja keskustan välillä.

Radan pohjoispuoli

Leveä ratapiha halkaisee kilpailualueen ja muodostaa nykyisellään voimakkaan
estevaikutuksen keskustan ja radan pohjoispuolisten alueiden välille. Parhaissa
ratkaisuissa estevaikutusta on vähennetty monipuolisesti kevyen liikenteen ja

katuverkon onnistuneilla ja realistisilla ratkaisuilla. Parhaissa ratkaisuihin korthelirakenne liittyy sekä keskustan että pohjoisten alueiden rakenteeseen tiiviisti sekä luontevasti ja muodostaa kehyksen joustavan ja monipuolisen kaupunkimaisen ympäristön kehittämiseksi.

Pohjoisten alueiden kehittäminen tukeutuu Rounionkatuun. Vaikka rata ja katu aiheuttavat kortteleille häiriötä, on onnistuneimmissa ratkaisuihin aikaansaatu rakenne, joka samalla suojaa uutta rakennettavaa asuinympäristöä liikenteen häiriöltä, kytkee uudisalueet olemassa olevaan rakenteeseen ja muodostaa alueelle selkeää ja luontevaa virkistysverkostoa.

Parhaissa esityksissä potentiaalia laadukkaaseen virkistysverkoston kehittämiseksi on hyödynnetty erinomaisesti siten, että selkeä periaate muodostaa kehityskelpoista muunneltavuutta.

Tehdassaaren ja Nokianvirran alue

Alue on esitetty kaikissa ehdotuksissa kulttuuritoimintoihin painottuneena alueena. Alueen ympäristön käyttö yleisö- ja ulkoilmatapahtumiin on korostettua. Nokianvirran varren ja tehdassaaren ratkaisut olivat pääosassa ehdotuksia melko viitteellisiä. Keskustamaisesta aluetta oli ehdotettu laajennettavaksi alueen suuntaan, mutta rakenteen sovitusta kumitehtaan ja tehdassaaren suuntaan oli jäänyt usein keskeneräiseksi. Souranderintien linjausta oli ehdotettu muutettavaksi osassa ehdotuksia tavoitteena muodostaa yhtenäisempää ja laajempaa kehitettävää korttelialuetta tehdassaarta vastapäätä. Ratkaisu on mielenkiintoinen, mutta sen aikaansaama potentiaali jäi osin avoimeksi. Ympäristö on nykyisellään laajalta alueelta keskeneräinen, joten paikka tarjoaa mahdollisuuksia kokonaisvaltaisen ratkaisun aikaansaamiselle.

Alueen kehittäminen asumisella suojavyöhykkeen rajoissa olisi houkuttelevaa varmasti halutun sijainnin vuoksi. Toisaalta paikalla on hienoa potentiaalia tapahtuma-alueena ja virkistysalueena.

Nokianvirran hyödyntämistä oli esitetty pääosin viitteellisesti. Ranta omaa paljon mahdollisuuksia, joten merkittävän voimavaran laajempia hyödyntämismahdollisuuksia tulee selvittää jatkossa edelleen.



Itäinen osa-alue

Prisman sijoittuminen keskustan itäpäähän aiheuttaa merkittävän tarpeen keskustamaisen vyöhykkeen laajentamiselle sen suuntaan. Onnistuneimmissa ratkaisuihin Yrittäjänkadun alue on muutettu keskustamaiseksi ympäristöksi, jossa tehokkaat asuinkorttelit ja aktiivien katutaso luovat edellytyksiä jalankulkukeskustan laajentumiselle Pirkkalaistorin ja Prismen välille.

Poutuntien eteläpuolelle on ehdotettu kahdessa ehdotuksessa muutoksia. Muuten kaupunkikuvallisesti merkittävällä paikalla oleville kortteleille ei ole esitetty juurikaan muutoksia.

5.5. KYTKEYTYMINEN YMPÄRISTÖÖN

Harjun rinteessä kauas näkyvänä maamerkinä toimiva kirkko luo odotuksia keskustaan saapumisesta. Nykyisellään Nokianvaltatie johdattaa asemalle, ja reitti Pirkkalaistorin ympäristön kaupalliseen keskukseen ei ole kovin looginen.

Maantiemäisen kadun varsi on kaupunkikuvallisesti epäyhtenäinen, ja leveän tien suora linjaus muodostaa haasteen kaupunkimaisen ympäristön kehittämiselle. Ehdotuksissa ei ole otettu kantaa Nokianvaltatien itäosan kortteleiden kehittämiseen.

Souranderintien länsipuolella sijaitsevan uoman ympäristöön on esitetty verraten vähän muutoksia, virkistysalueena säilytettävään ympäristöön on esitetty vähäistä lisärakentamista ja suunnitelmallisesti alueen pääasiallinen rooli on ollut kytkeä Nokianvirran ranta-alue radan pohjoispuolisiin virkistysalueisiin ja keskustan keskeiseen puistoon. Ehdotuksessa Jokivarren syvin olemus aluetta on kehitetty erityisesti ympäristörakentamisella.

Kilpailualueella radan eteläpuolisilla osilla rakenteen kytkeminen ympäröivään rakennettuun ympäristöön on haastavaa. Ehdotuksissa onkin keskitytty enemmän keskeisiin alueisiin.

Radan pohjoispuolella onnistuneimmat ratkaisut liittyvät uudisrakentamisen kaupunkimaisesti, Rounionkatuun ja Tanhuankatuun rajautuen, nykyiseen korttelirakenteeseen. Rakentamisen ja viheralueen rajapinta luoteeseen Alhoniityn suuntaan on onnistunut parhaiten selkeästi rajatuissa korttelialueissa. Ratakui-lun hyödyntäminen radan eri puolia yhdistävänä virkistysverkoston tekijänä voi tarjota mainion lisän radan estevaikutuksen vähentämiseen ja virkistysverkoston kehittämiseen.

5.6. LIIKENNE

Nykyisin rata muodostaa keskustan ja kilpailualueen pohjoisosan välille merkittävän estevaikutuksen, jota keskustan läpikulkeva liikenne lisää. Eräs merkittäviä kilpailun tavoitteita oli löytää vastauksia liikenteen estevaikutuksen pienentämiseen ja pääyhteyksien parantamiseen. Ehdotuksissa esitettiin monenlaisia ratkaisuja, mutta verkostollisesti ja kaupunkirakenteellisesti pääreittejä ei saatu selvästi ratkaistua pohjois-etelä- ja itä-länsi-suunnissa. Esitettujen reittien käytettävyys parantaa usein nykytilannetta osa-alueilla mutta ei ratkaise nykyisin hankalasti toimivaa kokonaisuutta. Vaihtoehdot tuovat kuitenkin liikennerat-kaisuihin hyviä ja toimivia ideoita, joita voidaan hyödyntää jatkossa. Kevyenliikenteen reittejä on kehitetty usein ansiokkaasti parantamalla nykyisen verkoston

toimivuutta ja lisäämällä reittejä. Matkakeskuksen tärkeyttä ei voi korostaa liiaksi joukkoliikenteen kehittämisen näkökulmasta.

Katuverkon rooli kaupunkirakenteen jäsentäjänä on merkittävä. Kaupunkikuval-lisesti solmukohtia vahvistamalla parannetaan parhaissa ratkaisuissa koko kes-kustan orientoitavuutta. Ratkaisuissa on keskitytty erityisesti matkakeskuksen alueeseen eri liikennemuotojen solmukohtana. Ehdotuksissa yhteys Nokianval-tatieltä erityisesti Pirkkalaistorille ja tehdassaaren suuntaan on jäänyt vähem-mälle painoarvolle.

Kaikissa ehdotuksissa on otettu kantaa Keskustan osayleiskaavassa esitettyyn yhteysvaraukseen alueen länsiosassa esittämällä se linkkinä radan pohjoispuo-len ja keskustan välille. Kahdessa ehdotuksessa (Tahti Tiivistyy ja Vuosirenkaat) yhteys sijoittuu Paperitehtaankadun jatkeeksi Ropellin esittäessä sen porrastet-tuna liittymänä Nokianvaltatieltä. Yhteydet on esitetty radan alittavina. Ehdo-tuksessa Vuosirenkaat kilpailualueelle on esitetty lisäksi kolmas radan alittava yhteys matkakeskuksen kohdalle ja Tahti Tiivistyy –työssä esitetään katuyhteys-varaus.

Suunnittelualueella sijaitsee paljon katuja, jotka rajaavat paikoin pieniäkin kort-teleita. Kehityskelpoisimmissa ehdotuksissa katuihin on tehty paikkojen roolia korostavia kohennuksia liikenteellisen toimivuuden heikentymättä liiaksi. Yhtei-senä tekijänä kaikissa ehdotuksissa Maununkatu on esitetty pääosin keskusta-maisena High Street –tyyppisenä kauppakatuna, joka kytkee matkakeskuksen ja Pirkkalaistorin aktiiviset ja kaupalliset ympäristöt toisiinsa. Yksittäisenä paran-nusehdotuksena erityisesti Välikadun länsipään yhdistäminen Harjukatuun lisäi-si keskustan eteläosan kaupunkimaisuutta. Alueen voimakas topografia vaikut-taisi olevan ratkaistavissa linjauksen valinnalla. Toisaalta osassa ehdotuksia Härkitien eteläosa on suljettu henkilöautoliikenteeltä.

Ulkosyöttöisellä, lähiömäisellä periaatteella toimiva Kavolinkatu on esitetty muutettavaksi kaikissa ehdotuksissa kaupunkimaiseksi kaduksi täydennysraken-tamalla sen pohjoisosa. Kadun kytkeminen Nokianvaltatiehen on linjassa kes-kustamaisen ympäristön tavoitteen kanssa, mutta sisältää liikenteellisiä haas-teita. Esitetyt muunnelliset mallit vaikuttavat kehityskelpoisilta.

Matkakeskuksen ja Välikadun alueille on esitetty jaetun periaatteen katutiloja, joissa kulkemisen tila on ehdotettu jäsennettäväksi nostamalla kulkumuotoina

jalankulku ja pyöräily etusijalle. Ratkaisua tukemaan on esitetty osassa suunnitelmia ohikulkevan liikenteen muutoksia, jotka ovat mielenkiintoisia mutta toteutettavuudeltaan paikoin hyvinkin haastavia. Liikennemäärien kasvu katuverkossa tukee julkisen liikenteen ja matkakeskuksen kehittämisen tarvetta ja osaltaan houkuttelee matkustajia julkisen liikenteen käyttöön. Matkakeskuksen alueen bussilaiturit on esitetty vaihtelevasti joko vanhan tehdaskiinteistön ja radan väliin, matkakeskusrakennukseen (Vuosirenkaat) tai radan varteen Kyy-ninkadun päätteeksi (Tahti tiivistyy). Eri liikennemuotojen ja liityntäpysäköinnin toimiminen yhtenäisenä matkaketjuna on olennaista. Onnistuneimpia ovat ratkaisut, joissa mahdollisimman monet liikennemuodot ovat keskenään näköyhteydessä.

Nokianvaltatie muodostaa nykyisellään puuriveillä reunustetun, leveän maantiemäisen bulevardin, jossa väljä rakentaminen sijoittuu siitä melko kauas. Kadun toiminnallisia ratkaisuja ei muokattu kovinkaan paljoa lukuunottamatta ehdotusta Vuosirenkaat, jossa sen pohjoisosaa kehitettiin selvästi keskustamaisemmaksi. Kadun ilmeen laajamittaiselle kehittämiselle ei kuitenkaan löytynyt selkeitä vastauksia.

Keskustamaiset korttelit edellyttävät rakenteellista pysäköintiä. Nykyisin käytössä oleva paikoitusnormi edellyttää melko paljon autopaikkoja ja voi johtaa hankalasti toteutettavaan tilanteisiin. Koska kilpailun aikajänne on useampi vuosikymmen, voidaan rakenteellisia ratkaisuja pitää pääasiassa perusteltuina. Alkuvaiheessa tavoitelluista ratkaisuista voidaan joutua tinkimään ja niiltä osin kilpailuehdotukset eivät välttämättä anna kaikkia vastauksia. Keskustan osalta jää avoimeksi kysymykseksi, miten mahdollistetaan maankäytöllisesti tehokasta, vaihteittain toteutettavaa ja kohtuuhintaista asumista. Ajankohtaiselle kysymykselle ei ole helppoa ja yleispätevää vastausta, vaan ratkaisun hakeminen edellyttää asian kilpailutehtävää yksityiskohtaisempaa tutkimista. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa saatetaan kustannussyistä joutua sijoittamaan esitettyä suurempi osa paikoituksesta jatkossakin maantasoon.

Keskustassa asuntojen keskikoko on pienempi, asukasrakenne erilainen ja julkisen liikenteen palvelukyky parempi kuin ulommilla alueilla, ja sen vuoksi olisi tarkoituksenmukaista käyttää erityyppisillä vyöhykkeillä erilaisia autopaikkavaatimuksia nykyisten, yhdenmukaisten vaatimusten sijasta. Keskustarakenteessa tulisi harkita alueiden varaamista kustannustehokkaiden lisäautopaikkojen rakentamiseen siltä varalta, jos asemakaavoissa edellytettävä tonttikohmainen

autopaikkamäärä osoittautuu riittämättömäksi. Joissakin kilpailuehdotuksissa onkin esitetty erillisiä pysäköintilaitoksia.

6. YLEISÖPALAUTE

Palkintolautakunnan hyväksyttyä ehdotukset arvosteltaviksi ja aloitettua arvosteluprosessin asetettiin kilpailutyöt kaupungin internet-sivulle julkisesti yleisön tutustuttavaksi ehdotusten arvostelun aikana. Ehdotuksia sai kommentoida ja arvioida 23.9.2015 asti.

Kilpailutöiden arvostelun kanssa samanaikainen yleisönäyttely on osoittautunut hyväksi menettelyksi ajatellen yhdyskuntasuunnittelun läpinäkyvyyttä ja asukkaiden osallistumista ennen varsinaisen suunnittelun aloittamista. Yleisönäyttely ja keskustelutilaisuus järjestettiin 21.9.2015.

Kilpailuaineisto herätti laajaa kiinnostusta ja keskustelua sekä tuotti rakentavia kommentteja, jonka seurauksena syntynyt yleisöpalaute ehdotuksista on ensiarvoisen tärkeää etenkin monitahoisten ja haastavien yhdyskuntasuunnitteluiden kilpailujen kohdalla. Näin voidaan saada esiin vaikeasti löydettäviä alueiden asukkaiden tärkeitä paikkoja sekä paikallista näkemystä kilpailualueen kehittämiseksi. Nokialla paikallista asiantuntemusta esiin tuovat kommentit koskivat lähinnä maisema- ja lähiympäristösuunnittelua sekä uuden marketin sijainnin arviointia.

Yleisöpalaute ei vaikuttanut palkintolautakunnan arviointityöhön.

7. EHDOTUSKOHTAINEN ARVOSTELU

7.1. JOKIVARREN SYVIN OLEMUS



Ehdotuksessa korostuvat voimakkaan nauhamaiset keskusta-akselit, jotka jäsentyvät pääasiassa täydennettävien korttelien monimuotoisista, rakennetuista reunoista. Keskusta-akseli jakautuu kaupalliseen ja kulttuuripainotteiseen nauhaan, jotka haaroittuvat erilleen matkakeskuksen kohdalta. Kulttuuriakseli johtaa eteläpäästään katkaistun Souranderintien linjausta pitkin tehdassaareen ja kaupallinen akseli päättyy Pirkkalaistorille.

Ehdotuksen suurin vahvuus on keskeisten paikkojen, matkakeskuksen ja Pirkkalaistorin välisen yhteyden kehittäminen aktiivisena ja keskustamaisena vyöhyk-

keenä. Korostetun kävelypainotteinen yhteys muodostuu vaihtelevista tiloista, ja solmukohtia on korostettu aukioiden jäsentämisellä usein monimuotoisilla ja pitkänomaisilla rakennuksilla. Muuten rakenne perustuu pitkälti yleispätevään, nykyisenkaltaisen lamellityyppisen rakenteen jatkamiseen. Sekä täydennysrakentamisessa että uudisrakentamisessa pääasiallinen rakennustyyppi on pitkänomainen, pienimittakaavainen rakennus, joka muuntuu paikoin kerrostalosta pientaloiksi. Ratkaisu tuottaa alueille yleispätevän oloista rakennetta, toisaalta alueiden väliset luonne-erot eivät käy ilmi paikoin kaaviomaisen esityksen vuoksi. Keskeisten alueiden monimuotoinen jäsentäminen muodostaa muulle rakenteelle huomattavan kontrastin.

Keskustan liikenneperiaate on muutettu ulkosityttöiseen suuntaan. Souranderintien liikenne on johdettu uudella ohikulkutientyyppisellä katulinjauksella keskustan länsipuolelle. Katulinjaus sijoittuu kilpailualueen ulkopuolelle tehdasalueelle, eikä ole nykytilanteessa mahdollinen. Ulkosityttöisen liikennejärjestelmän kehittämisen voi katsoa olevan osin ristiriitainen keskustatoimintojen tukemisen kanssa, joskin se rauhoittaisi keskustaa läpiajavalta liikenteeltä ja voi parantaa liikenneturvallisuutta. Levennettävän ratakuilun hyödyntäminen katulinjauksena vaikeuttaa yhteyden kytkemistä radan pohjoispuolen maankäyttöön. Ratkaisu noudattaa ulkosityttöistä periaatetta.

Matkakeskuksen toriaukea on suunnattu ilmansuunniltaan hyvin. Selkeästi rajatun torin kookas mittakaava korostuu kapeamman ja monimuotoisen Maununkadun rinnalla. Torin selkeä raja myös erottaa radan pohjois- ja eteläpuolia kaupunkikuvallisesti. Esitetty jäsennykseltään aukiomainen kiertoliittymä on kiinnostava osa aukiomaista jäsennyttä.

Maununkadun katutila on rajattu monimuotoisen pittoreskisti kerroslukujen ollessa keskustamaisia. Koska ympärillä on tarjolla useita koordinaatioita, "Keskusraitin" monimuotoiset rakennukset tuntuvat irtautuvan niistä tarkoituksella luoden keskustaan tilallista uudenlaista ympäristöä. Ehdotus jäsentää keskustan keskeisiä kohtia, Pirkkalaistoria ja matkakeskusta maamerkkirakennuksilla.

Pirkkalaistorin alueella on tehty melko laajoja muutoksia. Melko suuren mittakaavan Pirkkalaistorin mittakaava on muunnettavissa helposti tarvittaessa pienemmäksi. Tornitaloiheella jäsennetty tori erottuu ympäristöstään portailla.

Aihe voi olla hieno mutta eristää toria Välikadusta – tosin korkoeroa ei oikein voida poistaakaan.

Harjukadun katkaiseminen itäpäästään erottaa hallintokeskusta Pirkkalaistorista. Torin ympäristön monimuotoinen mittakaava luo kiinnostavaa ympäristöä. Melko laajat muutokset säilyttävät nykyisin vaihtelevaa mittakaavaa. Rajaukset viheralueiden ja Harjukadun eteläpuolen uusien kortteleiden suuntaan voisivat olla paikoin selkeämpiä. Asuminen ei ole nykyisellään mahdollista aivan esityksessä laajuudessa Souranderintien eteläpuolella. Välikadun katkaiseminen saattaa heikentää kaksoistorin toiminnallisuutta, joskin luo selvemmin jalankulku-ympäristöä.

Keskustaa ympäröivissä kortteleissa täydentämiskäyttöä rakentaminen rajaa ryhdikkäästi Nokianvaltatien pohjoista osaa ja aikaansaa paikalle yhtenäistä ilmettä. Itäisille alueille on esitetty lisärakentamista Yrittäjäkadun varteen. Alueella vallalla olevan avoimen rakenteen periaatteen kortteleiden sijoittaminen Prismän yhteyteen vaikuttaa liiankin kevyeltä ratkaisulta, eikä muodosta tilallisesti keskustamaista ympäristökuvaa, joka kytkisi Prismän sujuvasti ydinkeskustaan.

Radan pohjoispuolinen rakenne muodostaa selkeää ja muunneltavaa rakennetta. Monimuotoiset rajaukset tarjoavat varsinkin suunnittelualueen luoteisosassa asunnoille kohtalaisen hyvin vehreitä näkymiä. Toisaalta rajaukset ovat paikoin rikkonaisia ilman selvästi havaittavaa motiivia. Esitystapa entisillä teollisuusalueilla on melko väljä ja jättää tulkinnanvaraa.

Ehdotus esittää rakentamistavaksi rappauksen ja tiilen yhdistelmää korostamaan keskusta-alueella ja sen välittömässä ympäristössä vallalla olevia rakennusmateriaaleja. Kulttuurisuoran varteen on esitetty pienimuotoista täydentävää rakentamista ja ympäristörakentamista, ja suora on kytketty tehdassaareen uuden katulinjauksen sillan alituksella.

Ehdotuksessa on esitetyistä eniten uusia asukkaita, 7 800. Mitoitus perustuu osaltaan melko väljään paikoitusnormiin, 1 ap / 100 asuin-k-m². Toimivan matkakakeskuksen ympäristössä normi on hyvinkin perusteltu, sen sijaan reunemmalta tarve on ainakin nykyisellään selvästi suurempi.

Esitystekniikassa väreillä koodatut toiminnot osoittavat selkeästi alueiden pääkäyttötarkoituksia. Väillä esitystekniikka jättää tulkinnanvaraiseksi uuden ja

vanhan rakenteen kytkeytymistä toisiinsa. Muodostuva kokonaisuus on kuitenkin hyvin hahmotettavissa.

Ehdotus nostaa ulkosityönteillä liikennejärjestelmällä esille asiallisen kysymyksen, miten keskustan yhä lisääntyvää liikennettä ja samanaikaisesti keskustamaisen ympäristön kehittymistä pitäisi ohjata antamatta siihen kuitenkaan vakuuttavaa ratkaisua. Kaupallisten ja kulttuuritoimintojen funktionalistinen erottaminen on kiinnostavaa varsinkin keskeisten keskustan kohtien irrota selvästi tilallisella jäsenyyksellä muusta rakenteesta.



7.2. ROPELLI



Ehdotuksen kokonaisratkaisu on toimiva, monipuolinen ja hallittu. Suunnitelmassa korostuu kaksi selkeästi jäsennettyä keskusta, matkakeskus ja Pirkkalaistori, jotka liitetään toisiinsa väljästi kävelypainotteiseksi muutettavalla Moununkadulla ja sen päätteenä kehitettävällä keskuspuistolla. Toisaalta tässä suunnitelmassa rautatieaseman ympäristö ja Välikadun ympäristö jäävät toisistaan enemmän irrallisiksi kuin muissa kilpailuehdotuksissa. Ehdotuksen vahvuutena korostuu joustava kokonaisrakenne, jossa osa-alueet kytkeytyvät toisiinsa luontevan oloisesti.

Matkakeskuksen ympäristön kehittäminen muodostaa suunnitelmassa selkärangan kaupunkimaisen ympäristön ulottamiselle radan pohjoispuolelle. Ratkaisu kytkee radan pohjoispuoleisen asutuksen ja uusien toimintojen kevytliikenneyhteydet selkeällä tilallisella rakenteella matkakeskukseen ja edelleen Moununkadulle.

Radan molemmin puolin sijaitsevat vanhat, kehitettävät teollisuus-rakennuskompleksit muodostavat matkakeskuksen ympäristöstä paikan, jossa teollinen historia on vahvasti läsnä. Nanson rakennuskompleksin eteläosa muodostaa aukiolle leimallista kaupunkikuvaa, sen itäpuolen täydennysrakentamista voisi tutkia kevyemminkin. Rautatienkadun linjauksen esitetty muuttaminen voi rauhoittaa aukiota, mutta ei ole kokonaisuuden kannalta välttämättöntä. Radan eri puolten yhdistäminen selkeällä akselilla on ratkaistu pääpiirteissään erinomaisesti, ja kestää sitä reunustavan maankäytön elämisen. Moununkadun ympäristö on esitetty kävelypainotteisena. Sen varren täydentäminen olisi voinut olla tehokkaampaa, toisaalta kaikki paikat eivät voi olla uskottavasti kaupallisesti aktivoituja. Suunnitelma ei estä kadunvarren tehokkaampakin rakentamista.

Pirkkalaistorin alue on muutettu keskustakortteleiksi ja kävelykaupunkiympäristöksi siirtämällä toritoiminnot Välikadulle. Pirkkalaistorin heikosti näkyvä sijainti on nykyään ongelmallinen, toisaalta jatkossa on tarpeen selvittää, minkä kokoinen tori keskustassa on ylipäänsä tarpeen – voisiko torin ratkaista esitetyn pienemmän pitkätorin tyyppisenä? Torin päättää länsipäässä kirjaston sisältävä maamerkkirakennus. Nykyisen kirjaston purkamisesta ja uuden rakentamisesta samalle tontille on tehty päätös, joten maamerkin toteuttaminen ei ole luultavasti toteutettavissa esitetysti. Koulun esittäminen keskustaan on kiinnostava ja myös tarpeellinen näkökulma ottaen huomioon, että kolmannes tavoitellusta asukasmäärän lisäyksestä sijoittuu keskustaan. Koulurakennuksen sijoitus kenttineen keskeiselle paikalle on perusteltua, mutta toteutus voi olla realistisempi ja edelleen toimiva muualla keskustan alueella.

Keskustan täydennysrakentaminen vaikuttaa toteutuskelpoiselta, koska se mukautuu nykyiseen rakenteeseen ja soveltuu rakennusten mittakaavan ja massoittelun puolesta erittäin hyvin nokialaisiin olosuhteisiin. Yrittäjänkadun muutettavaksi ehdotettu ympäristö muodostaa riittävän vahvan kytköksen Prismaan, ja ratkaisu voi johtaa kaupan kohteiden yhdistämisen kävelykeskustamaisen ympäristön ulottumisen kilpailualueen itäosaan asti. Saapumisia keskustaan on korostettu ympäristöä korkeammalla rakentamisella Välimäenkadun ja Härkitien kulmauksissa - Härkitien kulma on esitetty korkeampana nykyisen asema-kaavan mukaisesti Välimäenkadun kulman rakennuksen ollessa matalampi. Myös radan eri puolten liittämistä korostetaan maamerkkirakennuksella. Korkeiden rakennusten käyttäminen jäsentämässä hajanaista kaupunkirakennetta on Nokian mosaiikkimaisen ympäristön tapauksessa tarkoituksenmukaista.

Kyyninkadun linjausta on muutettu ja huoltoaseman tontti on esitetty rakennettavaksi osittain puistoksi uoman äärellä. Katulinjauksen muutos on perusteltu. Kadunkulman hyödyntäminen puistona palvelee enemmän visuaalisena kuin toiminnallisena viheralueena, mutta muodostaisi paikkaan laadukkaan rakenteen nivelkohdan.

Nokianvirran ja sen viereisten viheralueiden luonne säilyy pitkälti ennallaan käytön ollessa tapahtumapainotteista. Tehdassaaren pohjoispuolelle esitetty tapahtuma-alue parantaa ympäristön laatua, mutta jättää avoimeksi kysymyksen tehdassaaren toiminnallisesta liittymisestä keskustaan. Laaja viherkenttä muodostaa toki visuaalista kytköstä.

Ehdotuksessa on selkeä ja johdonmukainen viherverkko. Toimivan viherverkoston, maiseman ja kortteleiden vuorovaikutus toimii pohjoisella alueen osalla hyvin. Alueen pohjoisosassa korttelit jäsentyvät selkeiksi, kaupunkimaisiksi kokonaisuuksiksi, ja niiden monipuolinen rakenne on joustava ja kytkeytyy ympäröivään kortteli- ja viherrakenteeseen. Laajanojankatua on jatkettu Nokianvaltatielle. Linjauksen vapauttama ratakuiilu on hyödynnetty osana virkistysverkkoa. Eri toimintojen kehittäminen radan varressa on tehokasta ja samalla rakentaminen suojaa pihoja radan ja katujen häiriöltä. Selkeä viherverkosto ja kortteleiden jäsentäminen tarjoaa vehreitä näkymiä useimmille asunnoille. Pohjoisen osa-alueen ratkaisu on selvästi tasapainoisin.

Ehdotuksen eräänä vahvuutena on hyvä toteutuskelpoisuus. Sen huomattavana osana ratkaisu tukeutuu pitkälti nykyiseen katuverkkoon. Uusi katuyhteys pohjoiseen on esitetty Nokianvaltatiestä kolmihaaraliittymänä siten, että liikenne ohjautuu asuinalueen ja tehdas sisäänkäynnin sijasta matkakeskuksen suuntaan. Laajanojankatuun on tehty vähäinen muutos jatkuvan yhteyden aikaansaamiseksi. Kauppakadun suunnasta esitetty korttelin poikki johdettu yhteys korvaa osin poistettua Kavolinkatua ja luo liikenteellisesti kiinnostavan ratkaisun välttämällä liittymien lisäämistä Nokianvaltatielle.

Ehdotuksen osa-alueilla ja asuinkortteleilla on selkeää luonnetta ilmiasun säilyessä rauhallisena. Osa-alueittain vaihteleva mittakaava luo rauhallisia ympäristöjä, jotka kestävät esitettyä enemmänkin variaatiota. Paikoin rakennetta on uudistettu melko voimakkaasti, olemassa olevan rakennuskannan säilyttämistä harkitaan joka tapauksessa tapauskohtaisesti. Esitetty täydennysrakentaminen

on yleisesti harkittua ja melko maltillista, ja siten uskottavaa. Uusia asukkaita on 5 600 ja autopaikkamitoitus on realistisen oloinen yksi paikka asuntoa kohden.

Suunnitelman keskeisiä osa-alueita on kehitetty määrätietoisesti ja ympäristön vahvuuksia hyödyntäen. Suunnitelman innovatiiviset ja paikoin rohkeatkin muutokset ovat tarpeen mutta eivät välttämättömiä paikkojen kehittämiseksi esitetyn kaltaisina omaleimaisina ympäristöinä.

Ehdotuksen kokonaisratkaisu on monipuolinen, tasapainoinen ja samalla joustava. Juuri joustava kokonaisratkaisu on laajan alueen suunnittelun perusedellytys, ja ehdotus on siinä mielessä tasapainossa. Se tarjoaa maankäytölle eheää ja luonteikasta näkemystä, jossa on pystytty ratkaisemaan kehityskelpoisesti kilpailulle asetetut tavoitteet. Suunnitelma muodostaa kehityskohteille raamit, joiden puitteissa niitä voidaan kehittää realistisesti ja melko pitkälti irrallaan ympärillä tehtävistä ratkaisuista siten, että lopputulos muodostaa laadukasta kaupunkiympäristöä.



7.3. TAHTI TIIVISTYY



Suunnitelma muodostaa keskusta toiminnallisesti helminauhamaisen keskustan, jossa paikkojen verkostoa matkakeskukselta Pirkkalaistorille ja edelleen Prismalle on kehitetty periaatteiltaan onnistuneesti. Pohjoisessa teollisuus- ja varastotoiminnoista asumiseen ja muiksi toiminnoksi muunnettavat brownfield-alueet muodostavat kiinnostavaa ja periaatteiltaan uskottavaa kaupunkialuetta, jossa yhdistyy korttelirakenteen ja asuntotyyppien monipuolisuus ja joustavuus. Ehdotuksessa on lukuisia paikkojen luonnetta kehittäviä oivaltavia yksityiskohtia ja niiden muodostamia, keskustan luonteelle sopivan oloisia helminauhamaisia verkostoja.

Suunnitelman tavoite on luoda alueelle ominaista mosaiikkikaupunkia. Kävelykeskustan verkosto jatkuu Pirkkalaistorilta Yrittäjänkadulle Prismalle ja toisaalla tehdassaarelle. Yrittäjänkadun alueen kehityksessä yhdistyvät asuminen

ja jonkin verran tilaa vaativat kaupalliset toiminnot, jotka muodostavat keskeiselle paikalle yrittäjätalon ja sen ympärille sekoittunutta rakennetta. Tehdassaaren suuntaa on aktivoitu monipuolisilla toiminnoilla, Souranderintien eteläpäähän sijoittuu hotelli ja kulttuuritoimintoihin tukeutuvaa monialaista palvelu- ja liiketilaa. Monipuolisten keskustatoimintojen sijoittaminen hajalleen sisältää jonkinlaisen riskin keskustan hajautumisesta edelleen. Yrittäjänkadun nykyisentyypeistä toimintaa pyritään kehittämään pienimuotoisempaan suuntaan. Vaikka kyseisille toiminnolle on tarvetta, ratkaisu saattaa kuitenkin muodostaa ristiä keskustan alueen jatkamiselle Prismalle suuntaan.

Pirkkalaistori muodostaa ehdotuksen toiminnallisen sydämen. Laajaa torialuetta jäsentää campanile -tyyppisesti sijoitettu maamerkkirakennus, joka voi luoda positiivisesti omaleimaista ympäristöä. Tori on jäsennetty ilmansuunniltaan hyvin ja kytkeytyy Välikatuun. Henkilöautoliikenne on katkaistu Härkitieltä torin kohdalla. Harjukadun itäpään kytkeytyminen torin alueeseen jää epäselväksi, sen sijaan Välikadun kytkeminen Harjukatuun vaikuttaa toimivalta. Kadun varren kaupunkipientialovaltainen, pienimittakaavainen rakentamistapa voi olla toteuttamiskelpoisella paikalla ja voisi tuoda keskustaan kaivattua asuntotyyppien monipuolisuutta. Keskusta ei esitetä muualle maamerkkejä, Härkitien pohjoispäädyssä hanke on esitetty nykyisen asemakaavan mukaisena.

Keskustan täydennysrakentaminen on usein paikoin onnistunutta. Muodoltaan yhtenäiset ja kookkaammat uudet kokonaisuudet ovat edellyttäneet nykyisten rakennusten laajempaa purkamista. Ehdotus keskustan paikoin voimakkaallekin uudistamiselle voi olla varteenotettava palveluiden säilyttämiseksi ja asukasmäärän lisäämiseksi, mutta laajempien, useammalle tontille sijoittuvien muotoaikaansaaminen voi olla haastavaa. Kohteet ovat kuitenkin pitkälti ratkaistavissa muillakin jäsenyksillä.

Kyyninkatua on linjattu uudelleen. Ratkaisulla on aikaansaatu kadun molemmin puolin melko tehokasta maankäyttöä ja samalla säilytetty uoman virkistysyhteys, johon pihat avautuvat.

Matkakeskuksen alue on jäsennetty muita ehdotuksia väljemmin johtuen osin Rautatienkadun linjauksen säilymisestä aukiolla. Suunnitelmassa Nanson tehdasrakennus on otettu mukaan tilalliseen jäsenyykseen. Pienten uudis- ja nykyisten rakennusten rajaamien tilojen mittakaavallinen tavoite on hyvä, toisaalta selkeämpi tilallinen jäsenyys parantaisi radan eri puolten kytköstä. Kulku-

muotojen sijoittelu matkakeskuksessa vaikuttaa realistiselta, mutta ne voisivat sijaita selvemmin yhdellä visuaalisesti hahmotettavalla alueella. Nanso-aukio ja matkakeskus muodostavat oikeastaan rakennusten erottaman kolmoisaukion. Matkakeskuksen kohdalla on esitetty varautuminen aseman alittavalle kadulle. Sijainti pirstoisi aukioita ja olisi haastava vanhan asemarakennuksen suhteen, mutta katuverkkolisesti yhteys olisi hyvällä paikalla.

Radan pohjoispuolella asuinkorttelit kytkeytyvät kaupunkimaisesti Rounionka-tuun. Melko pitkälle samalla periaatteella jäsenneyillä kortteleilla on toisistaan mukavasti eroavia luonteenpiirteitä. Kaikki korttelit kytkeytyvät yhtenäisenä jatkuvaan virkistysverkostoon. Verkosto rajautuu rataa, joten kohteet tulisi suojata melulta. Viheralueille on esitetty runsaasti erilaisia toimintoja. Niiden keskittäminen vähemmän häiriöherkälle ja synergiaa hyödyntävälle paikalle olisi voinut olla helpompi ratkaisu, ehdotuksessa on valittu asutuksen ja radan välisen etäisyyden kasvattaminen.

Katuverkko on säilytetty pitkälti nykyisellään. Radan lännessä alittava uusi katu-yhteys on melko luontevassa paikassa, toisaalta saattaa ohjata liikennettä van-han pientaloalueen läpi ja tehtaan sisäänkäynnin kohdalle.

Suunnitelma sisältää monipuolisesti erilaisia asuntotyyppejä lisäämään keskus-ta-asumisen houkuttelevuutta. Tanhuankadun teollisuusrakennus on kiinnosta-va esimerkki loft-asunnoiksi muutettavasta laajasta teollisuustilasta. Kilpailu-alueelle esitetään ei niinkään perinteisiä omakotitaloja, vaan enemmän kau-punkipientaloja ja muita tehokkaampia typologioita. Kerrostalot ovat usein kaaviomaisia yksiporrashuoneisia lamelleja, mutta muodostavat ympäristön mittakaavaan sopivan kaupunkimaisia kortteleita. Kaikkiaan asuntotyyppejä on varioitu hyvin aikaansaamaan eri ympäristöihin laaja kirjo erilaisia luonteenpiir-teitä.

Nokianvirran varteen johtava raitti on kiinnostava idea. Sen varteen kehitettä-vien toimintojen tulisi olla kaupunkimaisia ja samalla keskustan vetovoimaa tukevia. Ehdotus jättää avoimeksi, tulisiko Nokianvirran varren uudet toiminnot liittää toiminnallisesti ja kaupunkikuvallisesti tehdassaaren – kumitehtaan ym-päristökokonaisuuteen, Harjukadun suuntaan vai molempiin.

Keskustan puistoon keskeiseen paikkaan linkiksi esitetty vesiallas on erinomai-selta vaikuttava idea, joka voi toteutuessaan linkittää Pirkkalaistoria kiinteäm-min pohjoiseen Maununkadun suuntaan.

Suunnitelman mitoitus on ilmoitettu väljänä haarukkana, johtopäätöksenä on todettu 5 000 asukkaan tavoitteen täyttyvän esitetyllä rakenteella monin ta-voin.

Ehdotus muodostaa kiinnostavan keskustamaisten kohteiden verkoston. Am-mattitaidolla tehdyt osakokonaisuudet ovat idearikkaita ja monimuotoisia. Ma-teriaali on jätetty osin viitteelliseksi, ja jättää lukijalle paikoin liiaksi tulkinnanva-raa erityisesti paikkojen ilmeestä ja mittakaavasta. Erityisesti viistoilmakuva olisi avannut ideoita paikoin paremmin. Ehdotuksessa on periaatetasolla paljon oi-valtavia aiheita ja onnistuneita aihepiirejä ja osakokonaisuuksia, joita voidaan hyödyntää jatkossa. Useat helponoloiset ratkaisut ovat kiinnostavia, ja muodos-tettu kävely-ympäristö on monipuolista.



7.4. VUOSIRENKAAT



Vuosirenkaiden voi luonnehtia muodostuvan saarekemaisista, eri luonteisista alueista koostuvasta verkosta. Ehdotus rajaa keskustasta ja sen reunalta osaluokkia, joiden luonnetta kehitetään omaleimaisina ja pienipiirteisinä kokonaisuuksina. Ratkaisussa rajataan nykyisiä alueita ja täydennetään niitä usein hienovaraisesti ja harkitusti.

Ehdotus muodostaa keskustaan selkeästi kaksi toiminnallista pääpainopistettä. Lähes geometrisen selkeästi rajattu Pirkkalaistorin ympäristö muistuttaa linnostusta, jonka keskellä tori sijaitsee itseoikeutetusti. Torin keskellä toistuu kello-torniaihe, joka liittyy matalaan liiketilajalustaan. Liiketila erottaa toria Välikadusta jäsennykseltään hieman nykyisestä tilanteesta kehitettynä.

Maununkadun varsi on täydennetty uskottavan oloisella ratkaisulla joka noudattaa nykyistä korttelin massoitelluperiaatetta. Reitti johtaa matkakeskukselle, joka sijoittuu osittain Nokianvaltatien nykyiselle paikalle. Ehdotuksessa esitetään katuyhteys radan ali, ja linjaus on johdettu matkakeskuksen itäpuolelta länsipuolen ollessa matkakeskuksen liikenneaukio. Matkakeskus toimii liikenteellisenä välittäjänä eri kulkumuotojen välillä siihen sisältyessä osin katettu bussiterminali, liityntäpysäköinti ja kirjo muita tiloja. Rakennus sijoittuu hieman ristiriitaisesti radan alittavaan katuun nähden, kun yhteys Maununkadulta johdetaan matkakeskusaukiolta rakennuksen takapuolella sijaitsevalle kadulle. Vaikka katu liittyy radan eri puolia yhteen, yhteyksien jäsentäminen erottaa osaltaan radan pohjoispuolista rakennetta keskustasta.

Matkakeskuskokonaisuuden eteläpäässä maamerkkirakennus muodostaa näytävän päätteen Nokianvaltatielle. Tietä on kavennettu pohjoisella osuudella 1+1-kaistaiseksi poistamalla Kavolinkatu ja täydennysrakentamalla sitä. Matkakeskuksen liikennejärjestelyjen muutokset pääkadulle yhdistettynä kaventamiseen kehittävätkin tavoitteellisesti liikennenympäristöä keskustamaisemmaksi. Ratkaisu on jokseenkin haasteellinen liikenteellisen välityskyvyn näkökulmasta. Kavenus jää hieman keskeneräiseksi ulottuen vain Korkeemäenkadulle. Samalla Nokianvaltatien pohjoislaitaa ei ole tutkittu täydennysrakennettavaksi.

Kyyninkadun varressa Löytiksen tonttia on täydennetty mutta tilalle ei ole esitetty korvaavaa maankäyttöä. Huoltoaseman sijaan on esitetty asuintaloja.

Keskustan täydennysrakentaminen on hienovaraista ja varsinkin Harjukadun ympäristössä rakenne on monimuotoista ja vaihtelee pienipiirteisen ja rakeisuudeltaan monipuolisten rakennusten välillä. Harjukatu on katkaistu länsipäästään ja sen etelärinteeseen on esitetty uusia kortteleita uudelleenlinjatun Souranderintien ja Pirkkalaistentien väliin. Katujen eteläpuolelle esitetyt korttelit muodostavat tehtaiden ja Nokianvirran suuntaan pienipiirteistä ympäristöä, joka liittyy kumitehtaan vanhan osan edustalle esitettyyn keskustamaiseen puistikkuun. Vanha, kookas ja komea tehdasrakennus jää kaupunkikuvassa hieman sivurooliin. Kortteleiden lounaispäähän on esitetty nuorisopalveluja, päiväkotia ja alakoulu. Kokonaisuus on kiinnostavalla paikalla, mutta toiminnot ja niiden jäsenitys eivät edistä riittävästi tehdassaaren kytkemistä keskustaan toiminnallisesti ilta-aikaankin aktiivisena. Vaikka Harjukadun nykylinjaus on hankala, sen katkaiseminen johtaa keskustan hallintokeskuksen alueen löyhempään suhteeseen Nokianvirtaan nähden.

Maununkadun kytkeminen Pirkkalaistoriin ja Välikatuun on esitetty kevytliikenteen silloilla uoman yli. Yhdessä useat sillat muodostavat vaikuttavan omakeimaisen paikan puistolaaksoon.

Yrittäjänkadun aluetta on kehitetty osin tehokkaana ja itäosaltaan tiiviin ja matalan periaatteen mukaisesti. Kadun ympäristössä on vanhastaan pientaloaluetta rakennetun aiemman kaupungin reunan sijoittuessa sen kohdalle. Yhdistettynä tiva-tyyppisen myymäläalueen säilyttämiseen pienimuotoinen asuinalue ei kytke Prisman aluetta keskustaan tarvittavan kaupunkimaisella tavalla.

Radan pohjoispuolen lähimmät korttelit sijoittuvat liki rataan. Uusien ja nykyisten kortteleiden väliin esitetään pallokenttineen aktiivinen viheralue Rounionkadun varteen. Kilpailualueen luoteisosissa purettuja teollisuusalueita on hyödynnetty turhan kevyesti ja Rounionkadusta muodostuu nykyistäkin enemmän tiemäinen yhteys, joka ei kytkeydy suoraan kortteleihin ja samalla viheralueet rajoittuvat pitkälti katuun, jolloin niiden käytettävyys heikentyy. Kortteleita on tutkittu melko yksityiskohtaisesti ja eläytyen ja kehitetty usein kiinnostavia pikkukaupunkimaisia tiloja. Pohjoiselle osalle on leimallista kortteleiden eräänlainen irrallisuus muusta rakenteesta.

Suunnitelmassa esitetään laaja kirjo asuntotyyppistä 5 000 asukkaalle tiivistä erillispientalotonteista monipuolisiin kytkettyihin ratkaisuihin ja erilaisiin kerrostaloihin loft-asunnot mukaanlukien. Mitoittava paikoitusnormi 1/120 – 1/90 autopaikkaa kerrosneliömetriä kohden on nykytilaan nähden kunnianhimoinen, alkuvaiheessa vain paikoin riittävä mutta pidemmällä jännteellä luultavasti kohtalaisen uskottava. Ehdotuksessa esitetyt ekologiset periaatteet ovat yleispäteviä, erityisesti ekologisen asumisen koalue kiinnostavana ja toteutuskelpoisena yksityiskohtana.

Ehdotus esittää Nokian keskustaan monipuolisia ja idearikkaita osa-alueita ja ratkaisuja. Ratkaisut ovat pienipiirteisiä ja usein hauskaasti oivaltavia. Ehdotuksessa jää kehitettävää sen suhde ympäristöön. Suunnitelma on esitetty seikka-peräisen yksityiskohtaisesti, joten osa-alueiden sisältöä on helppoa ja kiinnostavaa tutkia.



8. KILPAILUN RATKAISU

Palkintolautakunta päätti yksimielisesti valita Nokian keskustan suunnittelukilpailun ensimmäiselle sijalle ehdotuksen "Ropelli". Ehdotus täyttää parhaiten kilpailulle asetetut tavoitteet. Ehdotuksessa esitetään alueelle laadukas, toimiva ja joustava ratkaisu, jossa on huomioitu hyvin alueen vetovoimatekijöitä ja muodostettu selkeä ja kaupunkimainen kytkeytyminen ympäröivään rakennettuun ympäristöön ja viheralueisiin. Lisäksi palkintolautakunta päätti myöntää kunniamaininnan ehdotukselle "Tahti tiivistyy". Monipuolisessa ehdotuksessa on hyviä ideoita ja useita mielenkiintoisia aiheita, joita voidaan hyödyntää osaluueiden jatkokehittämisessä. Muita ehdotuksia ei asetettu paremmuusjärjestykseen. Kaikissa ehdotuksissa on ansioita, joita voidaan huomioida alueen jatkokehittämisessä.

8.1. ARVOSTELUPÖYTÄKIRJAN VARMENNUS

Kilpailulautakunnan kokous 6.10.2015 pöytäkirjan vakuudeksi



Arja Laitinen,
luottamushenkilöjäsen,
kilpailulautakunnan pj.,



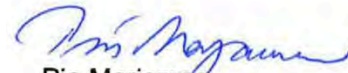
Jari Haapaniemi,
luottamushenkilöjäsen,
kilpailulautakunnan varapj.,



Leo Lähde,
luottamushenkilöjäsen,



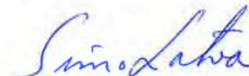
Kimmo Lamminsivu,
luottamushenkilöjäsen,



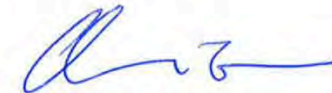
Pia Marjamaa,
luottamushenkilöjäsen,



Eero Väättä,
kaupunginjohtaja



Simo Latva,
teknisen keskuksen johtaja,
ammattijäsen



Ulla-Kirsikka Vainio,
rakennustarkastaja,
ammattijäsen



Asko Riihimäki,
kaupunginarkkitehti,
ammattijäsen



Tuomas Seppänen,
arkkitehti,
kilpailijoiden nimeämä, ammattijäsen



Jorma Hakola,
kaavoitusarkkitehti,
kilpailulautakunnan sihteeri

8.2. NIMIKUORTEN AVAAMINEN

Nimikuoret todettiin avaamattomiksi. Arvostelupöytäkirjan allekirjoituksen jälkeen kuoret avattiin ja todettiin ehdotusten tekijät:

VOITTAJA: ”Ropelli”

Työryhmä: Arkkitehdit Anttila Rusanen Oy:

Jesse Anttila, arkkitehti SAFA
Mikko Rusanen, arkkitehti SAFA
Leena Holmila, arkkitehti SAFA
Marius Savickas, ark.yo
Laura Runolinna, ark.yo

Ramboll Finland Oy:

Jouni Lehtomaa, insinööri, liikenne ja maankäyttö
Mari Pitkäaho, KTM, kauppa ja palvelut

KUNNIAMAININTA: ”Tahti Tiivistyy”

Työryhmä: Arkkitehtitoimisto A-konsultit Oy:

Staffans Lodenius, arkkitehti SAFA, professori emeritus
Jyrki Iso-Aho, arkkitehti SAFA
Riikka von Martens, arkkitehti SAFA
Panu Söderlund, FM (suunnittelumaantiede), TkK (arkkitehtuuri)
Milja Lindberg, arkkitehti SAFA
Ville Kuhmonen, arkkitehti
Liisa Heinonen, ark. yo

Liikennesuunnittelu:

Björn Silfverberg, DI, WSP Finland Oy

Kaupallinen Suunnittelu:

Tuomas Santasalo, KTM, WSP Finland Oy

MUUT EHDOTUKSET:

”Jokivarren syvin olemus”

Työryhmä:

FCG Arkkitehdit:

Mirjam Hyvönen, arkkitehti SAFA
Jussi Partanen, arkkitehti SAFA
Arja Sippola, arkkitehti SAFA
Lassi Tulonen, arkkitehti SAFA

Arkkitehtitoimisto Petri Rouhiainen Oy

Gaston Contarin, arkkitehti yo
Jani Jansson, arkkitehti SAFA
Petri Rouhiainen

Asiantuntijat:

Maritta Heinilä, arkkitehti SAFA, FCG arkkitehdit
Tuomas Miettinen, DI, liikenne, FCG arkkitehdit
Taina Ollikainen, FM, kauppa, FCG arkkitehdit

”Vuosirenkaat”

Työryhmä: Arkkitehtitoimisto HARRIS-KJISIK

Tekijät:

Trevor Harris, professori, arkkitehti SAFA RIBA
Charlotte Nyholm, arkkitehti
Sofia de Vocht, arkkitehti

Marta de Abreu Hartman, arkkitehti OASRN
Henna Kemppainen, arkkitehti SAFA
Hennu Kjisik, professori, arkkitehti SAFA
Anna-Mari Löfgren, arkkitehti SAFA

