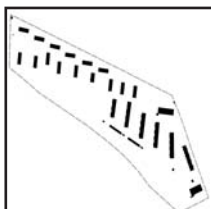
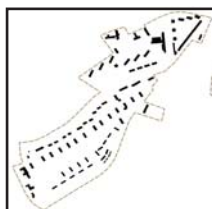




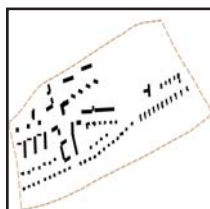
Asuinalueiden inventointi ja arvottaminen (1960-1940-luvut)



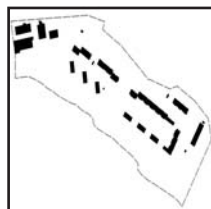
HIPPOSKYLÄ



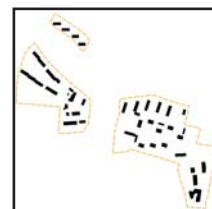
RANTAPERKIÖ



RAHOLA



JÄRVENSIVU



RAUTAHARKKO, TAATALA

Tampereen kaupunki

Kaupunkiympäristön kehittäminen / Maankäytön suunnittelu 31.12.2010

Frenckellinaukio 2 B

PL 487

33101 Tampere

www.tampere.fi/kaavatjakiinteistot/kaavoitus/

Taitto: Siina Levonoja

Kannen kuva:

Nainen Tuijankadulla, Järvensivu (Tampere-Seuran kuva-arkisto)

Pikkukuvat:

Rakennusmassat Hipposkylä, Rantaperkiö, Rahola, Järvensivu, Taatala ja Rautaharkko

Finnish Consulting Group Oy



Finnish Consulting Group

Tiivistelmä

Selvityksessä on inventoitu Hipposkylän, Rantaperkiön, Raholan, Järvensivun, Taatalan ja Rautaharkon asuinalueet ja arvioitu ne kaupunkikuvan ja rakennuskulttuurin näkökulmasta. Selvitys on laadittu syyskuun ja joulukuun 2010 välisenä aikana ja se liittyy Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen Tampereella (EHYT) –työhön, jonka tavoitteena on etsiä asuntorakentamiseen soveltuvia alueita olemassa olevaa kaupunkirakennetta täydentäen ja jatkaen.

Sodan jälkeiset, 1940- ja 1960- lukujen asuinalueet on jo pääosin tunnustettu osaksi vaalittavaa rakennusperintöä. Alueiden peruskorjaustarve on ollut ajankohtainen 1990-luvulta alkaen. Näille nykymittapuun mukaan väljille alueille kohdistuu usein tiivistämis- ja tehostamispaineita. Ilman riittävää analyysia asuinalueiden suunnittelutavoitteista, rakennuskannasta ja miljööstä on vaarana, että merkittäviä rakennuksia puretaan tai maankäyttöä tehostetaan niin, että alueiden ominaispiirteet hämärtyvät ja ajankuva katoaa. Tässä raportissa pyritään avaamaan tarkastelualueiden taustoja ja rakentumista sekä osoittamaan alueilta niitä arvoja, joita tulisi pitää lähtökohtina täydennysrakentamista suunniteltaessa.

Raportissa on tarkasteltu asuinalueiden suunnittelua ja rakentumista paikallisesti ja kansallisessa viitekehysessä. Tarkasteltavat asuinalueet asemakaavoitettiin 1940- ja 1950-luvulla ja ne toteutuivat 1970-luvulta alkaen. Inventoiduista asuinalueista on kirjattu tiivistetyssä muodossa alueen historia ja rakentuminen, maisema- ja aluerakenne, viheralueet sekä rakennuskannan ominaispiirteet. Näiden pohjalta kukin alue on arvioitu ottamalla huomioon alueellinen yhtenäisyys, paikallinen identiteetti, ympäristöarvot ja arkkitehtoniset arvot. Kartoilla arvot on esitetty kahtena teemana: Punaisella on osoitettu muutoksille herkäät, aikakautensa edustavat asuinalueet ja alueiden osat, joissa korttelirakenne, ympäristö ja rakennuskanta ovat säilyneet. Sinisellä on esitetty aikakaudelleen tyypilliset asuinalueet ja alueiden osat, joissa korttelirakenne ja rakennuskanta on säilynyt.

Pohja-aineistona työssä on käytetty Tampereen Infratuotanto Liikelaitoksen Suunnittelupalveluissa laadittuja ns. korttelikortteja, joihin on koottu tiedot asemakaavoituksen vaiheista eli alkuperäisestä asemakaavasta ja siihen tehdyistä muutoksista sekä rakennuskannasta kortteleittain.

1940-60-luvulle sijoittuu ajallisesti monta merkittävää yhteiskunnallista murrosta. Aikakauden ehkä merkittävin ilmiö Tampereella oli tehdaskaupungin väkiluvun nopea kasvu toisen maailmansodan jälkeen. Kasvua alettiin ohjaillemaan uusien suunnitteluteorioiden mukaisesti hajakesittämällä. Tilanetta helpotti Tampereen kaupungin hankkima laaja maaomaisuus sekä kaupungin rajojen voimakas laajeneminen. Tarkastelukauden alussa vallinneen pula-ajan ja jälleenrakennuskauden merkit ovat edelleen luettavissa alueiden rakennuskannasta. Käsityövaltaisesta rakentamisesta siirryttiin vaiheittain teolliseen rakennustuotantoon. 1960-luvulta alkaen yksityisautoilun vallankumouksella oli niin ikään merkittävät vaikutukset rakennettuun ympäristöön; paikoituksen tarve muutti katukuvaa, ja kasvavat liikenneväylät silppusivat ja eristivät alueita. Samalla kaupan alan toimintamallit muuttuivat, ja liiketilojen koot kasvoivat ulos asuinrakennusten kivijaloista omiksi suuryksiköiksi, jotka keskitettiin uusien liikenneväylien varsille.

Uusien hajakesittämiseen perustuvien alueiden suunnitteluperiaatteet pyrkivät nojaamaan professori Otto-livari Meurmanin 1947 julkaistussa Asemakaavaoppi-teoksessa esiteltyyn teoriapohjaan. Taustalla oli myös jäänteitä aikasemmasta puutarhakaupunkiajattelusta. Näkemykset Suomalaisesta metsäkaupungista, johon mm. Espoon Tapiolan alue perustuu, toteutuivat Tampereella vasta 1960-luvun alussa suunnitellussa Ruotulassa. Varsinainen aluerakentamistyyppisen lähiörakentamisen aika alkoi kunnolla vasta 1960-luvulla, jolloin suunnitteluteorian yleistyivät arkkitehti Olli Kivisen ajatukset rationaalisemmasta suunnittelusta.

Inventoitavien alueiden arvoiksi nousevat alkuperäisten, 1950-luvun alun Asemakaavaoppiin perustuvien asemakaavojen rakenteet, joiden tuntomerkit ovat tunnistettavissa alueiden pitkäsi venyneistä rakennusajoista ja 1960-luvun suurista muutoksista huolimatta. Aikakauden tuntomerkkejä ja edelleen keskeisiä arvoja ovat väljyys ja vihreys. Rakennuksien arkkitehtuurissa keskeinen arvo on alueiden sisäinen kerroksellisuus. Siirtyminen käsityöstä yhä teollisempaan rakentamiseen toi mukanaan uuden mittakaavan ja materiaalit. Yksittäisinä kohteina nousevat esiin 1950- ja 1960-luvun rakennuskohteet, jotka edustavat ajan korkeatasoista suunnittelua ja rakentamista. Ne myös sitoutuvat seuraavan vuosikymmenten lähiöitä vahvemmin ympäristöönsä. Tarkastelluilla asuinalueilla on nähtävissä 1950-, 1960-, ja 1970-luvulta selkeitä kerrostumia, jotka ovat pääosin sopetuneet alkuperäisiin, 1950-luvun asemakaavaratkaisuihin.

Sisällysluettelo

1 JOHDANTO	7
1.1 Tarkoitus.....	7
1.2 Lähtökohdat	7
1.3 Aiemmat inventoinnit	8
1.4 Organisaatio ja aikataulu	8
2 AIKAKAUDEN ASUNTOALUEIDEN KEHITYSTAUSTA	10
2.1 Asuinalueiden ominaispiirteet	11
3 ARVOTTAMISEN PERIAATTEET	21
4 KOHDEALUEIDEN KUVAUS JA ARVOTTAMINEN	25
4.1 HIPPOSKYLÄ	25
4.1.1 Alueen historia ja rakentuminen	25
4.1.2 Maisemarakenne	31
4.1.3 Aluerakenne	32
4.1.4 Rakennukset ja korttelit	35
4.1.5 Viheralueet	36
4.1.6 Asemakaavaan toteutuneisuus	36
4.1.7 Kohteen arvot	38
4.2 RANTAPERKIÖ	41
4.2.1 Alueen historia ja rakentuminen	41
4.2.2 Maisemarakenne	48
4.2.3 Aluerakenne	49
4.2.4 Rakennukset ja korttelit	51
4.2.5 Viheralueet	60
4.2.6 Asemakaavaan toteutuneisuus	62
4.2.7 Kohteen arvot	63
4.3 RAHOLA	67
4.3.1 Alueen historia ja rakentuminen	67
4.3.2 Maisemarakenne	72
4.3.3 Aluerakenne	72
4.3.4 Rakennukset ja korttelit	75
4.3.5 Viheralueet	79
4.3.6 Asemakaavaan toteutuneisuus	79
4.3.7 Kohteen arvot	81
4.4 JÄRVENSIVU	85
4.4.1 Alueen historia ja rakentuminen	85
4.4.2 Maisemarakenne	91
4.4.3 Aluerakenne	91
4.4.4 Rakennukset ja korttelit	93
4.4.5 Viheralueet	96
4.4.6 Asemakaavaan toteutuneisuus	98
4.4.7 Kohteen arvot	99
4.5 TAATALA	103
4.5.1 Alueen historia ja rakentuminen	103
4.5.2 Maisemarakenne	108
4.5.3 Aluerakenne	109
4.5.4 Rakennukset ja korttelit	110
4.5.5 Viheralueet	112
4.5.6 Asemakaavaan toteutuneisuus	114
4.5.7 Kohteen arvot	115
4.6 RAUTAHARKKO	119
4.6.1 Alueen historia ja rakentuminen	119
4.6.2 Maisemarakenne	124
4.6.3 Aluerakenne	124
4.6.4 Rakennukset ja korttelit	126
4.6.5 Viheralueet	128
4.6.6 Asemakaavaan toteutuneisuus	130
4.6.7 Kohteen arvot	131
5 KOHTEIDEN ARVOT / YHTEENVETO	134
5.1 Kohteiden arvot, yhteenvetotaulukko	134
5.2 Asuinalueiden yleinen yhteen veto ja johtopäätökset	136
6 LÄHTEET	140

TAMPEREEN KAUPUNKI

TAMPEREEN KESKUSTAN ULKOPUOLISTEN ASUINALUEIDEN INVENTOINTI JA ARVOTTAMINEN

1 JOHDANTO

Tampereen kaupungin Kaupunkiympäristön kehittäminen käynnisti vuoden 2010 kesällä laajalla pohjatyöllä tämän Tampereen keskustan ulkopuolelle sijoittuvien 1940- ja 1960-luvuilla rakennettujen asuinalueiden inventointiin ja arvottamiseen tähtäävän selvityksen. Raportissa asuinalueita on tutkittu kulttuurihistoriallisesta näkökulmasta. Ko. ajanjakson asuinalueiden historiallisia, maisemallisia, arkkitehtonisia ja kaupunkikuvallisia arvoja on selvitetty tulevien maankäytön suunnitelmien pohjaksi. Selvitys koskee 1960-luvulla rakennettuja alueita Hipposkylässä, Rantaperkiössä, Raholassa, Järvensivussa, Taatalassa ja Rautaharkossa.

Tampereen kaupunki on vuosina 2009-2010 tilannut yhteensä kolme eri inventointi- ja arvotustyötä, jotka kattavat yhdessä 16 asuinaluetta eri puolilta Tamperetta 1940-luvulta 1980-luvulle. Tämä selvitys on jatkoa alkuvuonna 2010 valmistuneelle ”Tampereen keskustan ulkopuolisten 1960- ja 1970-luvun asuinalueiden inventointi ja arvottaminen” –raportille, jossa tutkittiin ns. lähiökauden kerrostalovaltaisia alueita. Samanaikaisesti tämän raportin kanssa on laadittu 1960-1980-lukujen kerrostalovaltaisia asuinalueita koskeva selvitys.

Monet sodan jälkeen rakennetut asuinalueet ovat nousseet vaalittavan rakennusperinnön piiriin. Peruskorjaustarve on ollut alueilla ajankohtainen jo pitkään. Viime vuosina keskusteluun ovat tulleet mukaan vaatimukset maankäytön tiivistämisestä ja jopa rakennusten purkamisesta. Ilman riittävää analyysiä alueiden suunnittelun tavoitteista, rakennuskannasta ja miljööstä on vaarana, että merkittäviäkin rakennuksia puretaan tai maankäyttöä tehostetaan niin, että alueiden ominaispiirteet hämärtyvät ja ajankuva katoaa. Sodanjälkeisen rakennuskannan arvojen selvittäminen on ollut kiireellinen tehtävä, jotta näiden asuinalueiden rakennusperintöä osataan vaalia ja mahdollinen täydennysrakentaminen suunnitella niihin sopivalla tavalla.

1.1 Tarkoitus

Rakennustaiteellisten, kulttuurihistoriallisten ja kaupunkikuvallisten ominaispiirteiden systemaattisesta kartoituksesta käytetään nimeä inventointi. Siihen liittyvää ominaispiirteiden merkittävyyden ja siten säilyttämistarpeen arviointia kutsutaan arvottamiseksi. (Neuvonen 2009, s. 10) Tämän selvityksen tehtävänä, yhdessä selvityskokonaisuuden kahden muun raportin kanssa, on ollut muodostaa kokonaiskäsitys eräiden sotienjälkeisten, kokonaisuuksiin tähdänneiden asuinalueiden rakentamisperinteestä, ideoista ja toteutusratkaisuksista, jotta alueilla olevat arvot tulisivat esiin ja huomioon otetuksi maankäytön suunnittelussa sekä muissa alueilla tapahtuvissa hankkeissa.

Aluerajaukset ovat inventointirajauksia, eivät arvottoman ja arvokkaan rajauksia. Oleellista on huomioida alueilla olevat muutkin tekijät. Suunnitelmia laadittaessa tulee tarkastella tarkemmin alueiden liittymistä lähiympäristöön sekä ns. valkoisille alueille jäävien kohteiden niitäkin ominaisuuksia, joita ei ole tässä raportissa tarkemmin tutkittu.

1.2 Lähtökohdat

Tämä raportti liittyy Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen Tampereella –työhön, jonka tarkoituksena on etsiä asuntorakentamiseen soveltuvia alueita olevaa kaupunkirakennetta täydentäen ja jatkaen. Työ sisältyy kaupunginhallituksen suunnittelujaoston vuonna 2008 hyväksymään yleiskaavoitusohjelmaan ja sen vireille tulosta on ilmoitettu vuoden 2009 kaavoitusohjelmassa.

Inventoinnin pohjaksi jokaisesta alueesta on laadittu Korttelikortit –raportti, joihin on koottu tiedot asemakaavoituksen vaiheista eli alkuperäisestä asemakaavasta ja siihen tehdyistä muutoksista sekä rakennuskannasta kortteleittain. Raportteihin on valokuvattu kaikki alueiden rakennukset. Inventointityön aikana Tampereen kaupungin Internet-sivuilla on ollut mahdollista antaa palautetta inventointityötä tekeville ja vastata alueita koskeviin kysymyksiin.

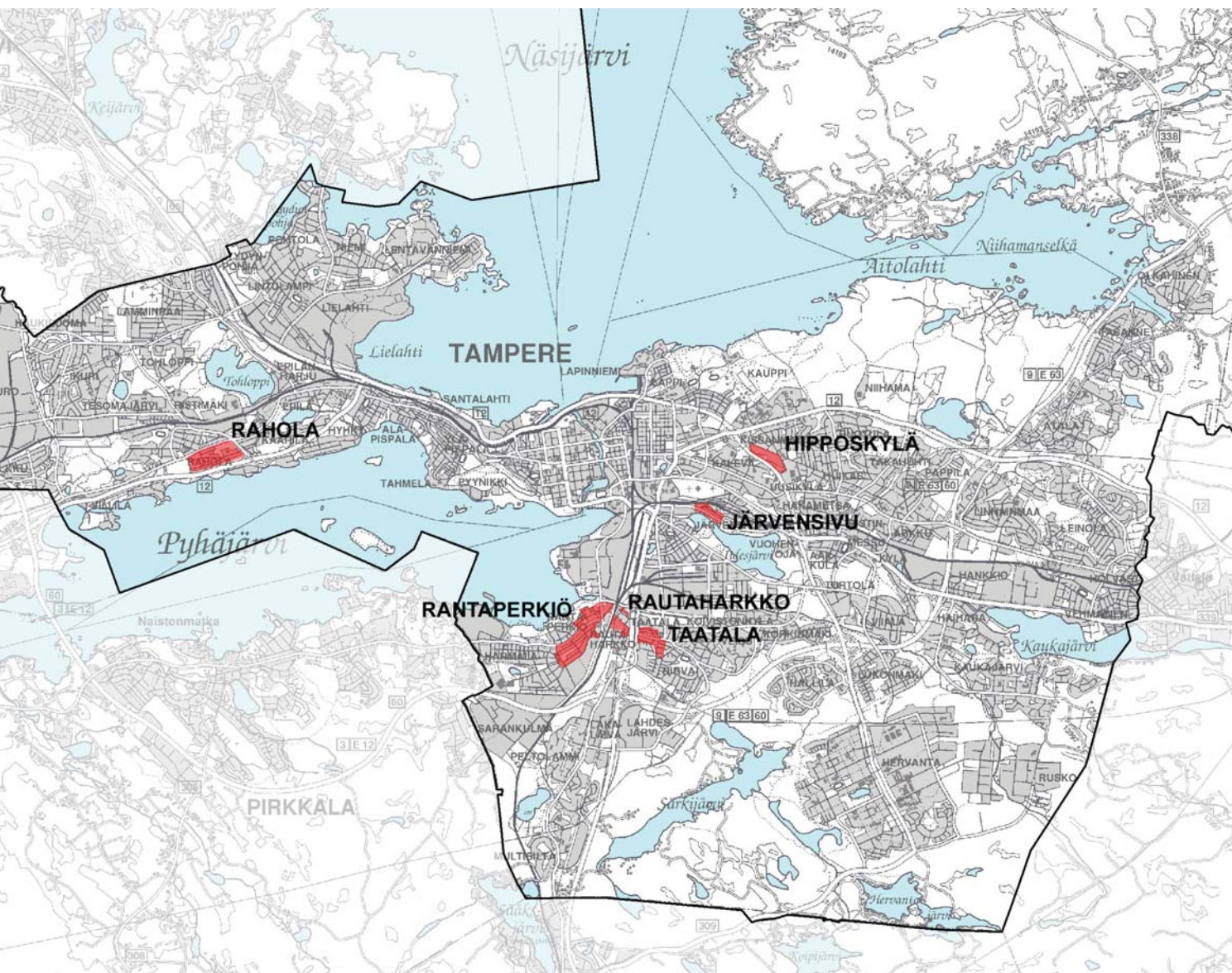
1.3 Aiemmat inventoinnit

Tampereen 1960- ja 1970-lukujen rakentamista on käsitelty alkuvuodesta 2010 ilmestyneessä selvityksessä. Raportin runko ja arvottamisen kriteerit ovat olleet lähtökohtina tässä työssä, jotta tulokset ovat keskenään verrannollisia. Yleisesti 1940- ja 1960-lukujen arkkitehtuuri on viime vuosina pääsääntöisesti jo otettu inventoinnin ja arvottamisen piiriin. Aikakautta on jo tutkittu ja kohteita on nostettu mm. valtakunnallisia rakennetun ympäristön arvoja esittelevän luetteloon (RKY-2009).

1.4 Organisaatio ja aikataulu

Tampereen Kaupunkiympäristön kehittäminen on työn tilaaja. Ohjausryhmään ovat kuuluneet arkkitehti Karoliina Laakkonen-Pöntys (pj.) ja projekti-arkkitehti Pia Hastio yleiskaavoituksesta, projekti-arkkitehti Jouko Seppänen asemakaavoituksesta sekä rakennustutkija Hannele Kuitunen ja tutkija Miinu Mäkelä Pirkanmaan maakuntamuseosta. Lisäksi tutkija Lauri Putkonen (Tmi Lauri Putkonen) on osallistunut ohjaukseen tilaajan erityisasiantuntijana.

Selvityksen on laatinut toiminut Finnish Consulting Group Oy projektipäällikkönä tutkija Jari Heiskanen. Työryhmään kuuluivat arkkitehti Mari Seppä, ympäristöinsinööri Pekka Seppänen, DI Sakari Mustalahti, FM Katariina Pahkasalo ja miljöösuunnittelija Siina Levonoja. Inventointityö käynnistyi lokakuussa 2010 ja raportti valmistui saman vuoden joulukuussa.



Kuva: Kohdealueiden sijainti ja rajaukset.

2 AIKAKAUDEN ASUNTOALUEIDEN KEHITYSTAUSTA

Tarkasteluajan, 1940- ja 1960-luvun, asuinalueet sijoittuvat sotien jälkeiseen ajanjaksoon: Suomi kävi läpi lyhyen ajan sisällä useita suuria yhteiskunnallisia ja teknisiä murroksia, jotka vaikuttivat merkittävästi kaupunkisuunnitteluun ja erityisesti suunnitelmien toteutumiseen. Tämän raportin tarkastelun lähtökohtana on käytetty sotien jälkeisiä, vuosina 1946-1956 laadittuja asemakaavoja. Tarkasteltavat kohteet toteutuivat pääosin hitaasti, kerrostalojen osalta usein vasta 1960-luvun aikana.

Sotien jälkeen, 1940-luvulta 1970-luvulle Suomi siirtyi maailmanennätysvauhtia omavaraisesta maatalousyhteiskunnasta kaupungistuneeseen ja autoistuneeseen hyvinvointiyhteiskuntaan. Asuntopula oli ajan pitkäkestoinen trendi, ensin siirtolaisten, sotainvalidien ja rintamamiesten asuttamisesta siirryttiin Suomessa varsin nopeasti maaseudun tyhjenemiseen ja kaupunkien kasvuun. Tampereella maiseman fyysinen muutos oli nopeaa. Kaupunkirakenteen reunalla viljelykäytössä olleelle pientalovaltaiselle maaseudulle rakentui ensin 1950-luvun suunnittelua edustavia pienimuotoisia aluekeskuksia, joiden toteuttamista tehostettiin 1960-luvun taitteessa tapahtuneen radikaalin kaupungistumisen myötä. Tämän selvityksen tarkastelualueet kuuluvat pääosin mainitulle ajanjaksolle. Varsinainen kauempana kaupunkikeskustasta sijaitsevien suurlähiöiden valta-aika asettuu ajallisesti vasta tämän selostuksen tarkasteluajankohdan ulkopuolelle, 1960- ja 1970-luvuille.

Sotien jälkeinen aika erkaantui 1930-luvun funktionalismin formalistisista suunnittelunormeista. Selkeiden kortteleiden ja riviin aseteltujen lamellitalojen tilalle tuli vapaa, maastoa seuraileva rakennusten sijoittelu, jossa samalle alueelle kaavoitettiin usein 2-3 -kerroksisten kerrostalojen lisäksi

rivitaloja ja omakotitaloja. Lamellitalojen porrastaminen oli myös niitä aikakauden piirteitä, jotka kuitenkin hävisivät 1960-luvulla rakentamisen tehostuessa. Alueiden sijoittamiseen vaikuttivat lisäksi teollisuuden tarpeet. Työpaikan ja asumisen yhteys oli edelleen läheinen, asuinalueet sijoituivat tehtaiden tuntumaan. Rakentaminen kanavoitui vahvasti yritysten, yhteisöjen ja kaupungin kautta.

Pula-ajan ja jälleenrakennuskauden rakentaminen oli vielä pitkälti käsityötä ja tontti tontilta tapahtuvaa. Pääomien ja rakennusmateriaalien niukkuuden vuoksi toteutuivat ensimmäisinä pitkälti hartiapankkiin perustuvat puurunkoiset omakotialueet. Helpotusta toi 1949 ns. Arava-laki: edulliset asuntolainat aktivoivat sosiaalista asuntotuotantoa.

Kasvavan yksityisautoilun myötä valtakunnallinen tieverkko uudistui, mikä näkyi Tampereella uusina pääteinä; asumalähiöiden rakentamiseen vaikuttaneet Kuljun ja Nokian moottoritiet sekä Teiskontie valmistuivat 1960- ja 1970-luvuilla. Yleinen elintason nousu ja rationalisointi näkyvät myös liiketiloissa, jotka siirtyvät tarkastelujaksolla lukuisista pienistä kivijalkakaupoista suuriin ja erillisiin itsepalvelumyymälöihin.

Autoistuvan ja kaupungistuvan yhteiskunnan rakenteita olivat kasvavan asuntotuotannon lisäksi modernin asun saaneet koulut, urheilutilat ja sairaalat. Tampereella 1950-luvun lopulla ja 1960-luvulla keskeisiä uutta yhteiskuntaa ilmentäviä rakennuksia ovat Koulukadun tekojäärata (1955), Pyynikin uimahalli (1956) Hakametsän jäähalli (1965), yliopistollinen sairaala (1962), yhteiskunnallinen korkeakoulu (1960), kauppaopisto (1962) ja Sampola (1960).

Kuva: Kerrostaloja peltomaisemassa. Todennäköisesti kesällä 1961 kuvatut Taatalan rintamamiestalot edustavat teollisen rakentamisen alkua, runko tehtiin osaelementeistä ja apuna työmaalla oli torninosturi. Kuvalähde: Vapriikin kuva-arkisto.



Vuosina 1946-1956 suunnitellut asuinalueet muodostavat selkeän taustan teollisesti ja tehokkaasti aluerakentamisen periaattein rakennetuille 1960- ja 1970-luvun asunalähiöille, ostoskeskuskille ja automarketeille. Osin vasta seuraavalla vuosikymmenellä toteutuneissa 1950-luvun kaupunginosien keskustoissa on myös nähtävissä rakentamisen, autoistumisen ja kaupan murros kohti yhä suurempia yksiköitä.

Tässä luvussa käydään lyhyesti läpi tarkasteluun valittujen asuinalueiden ominaispiirteitä, lähtökohtia sekä suunnitteluun ja rakentumisen vaikutaneita ilmiöitä.

2.1 Maanomistus ja kaupunkisuunnittelu

Tampereen kaupungin kasvua ja suunnittelua on helpottanut kaupungin aktiivinen maanhankinta. Tampereen kaupunki on edelleen merkittävä maanomistaja, joka on myös ohjannut selkeästi kaupungin kasvua. Maanhankinnan taustalla oli Tampereen historiallisen kaupunkialueen pienenus. Vähemmän suunniteltuja esikaupunkeja muodostui heti kaupunkirajan taakse, josta mautilojen isännät vuokrasivat pieniä tontteja työväestölle. Kaupunki hankki jo 1900-luvun alkupuolella kaupunkirakenteen liepeiltä suuria maatiloja, joiden maille uudet teollisuusalueet, esikaupungit ja kaupunginosat voitiin helposti kaavoittaa.

Kaupunkirakenteen laajenemisen kannalta oli keskeistä Hatanpään kartanon maiden osto vuonna 1913, jolloin kaupunki sai haltuunsa noin 1500 hehtaaria maata välittömästi kaupunkialueen eteläreunalta. Alue liitettiin kaupunkiin vuonna 1920. Vuoteen 1970 mennessä Hatanpään kartanon maille oli kaavoitettu kahdeksan esikaupunkia ja kaupunginosaa. Alueiden rakentaminen eteni kerroksittain, yhä kauemmaksi kaupunkikeskustasta. Tässä raportissa tarkastelluista alueista Rautaharkko, Rantaperkiö ja Hipposkylä suunniteltiin entisille Hatanpään kartanon maille. Raholan ja Järvensivun kaupunkikeskustat puolestaan kaavoitettiin Raholan kartanon ja Järvensivun ratsutilan pelloille, jotka kaupunki oli ostanut 1930-luvulla.

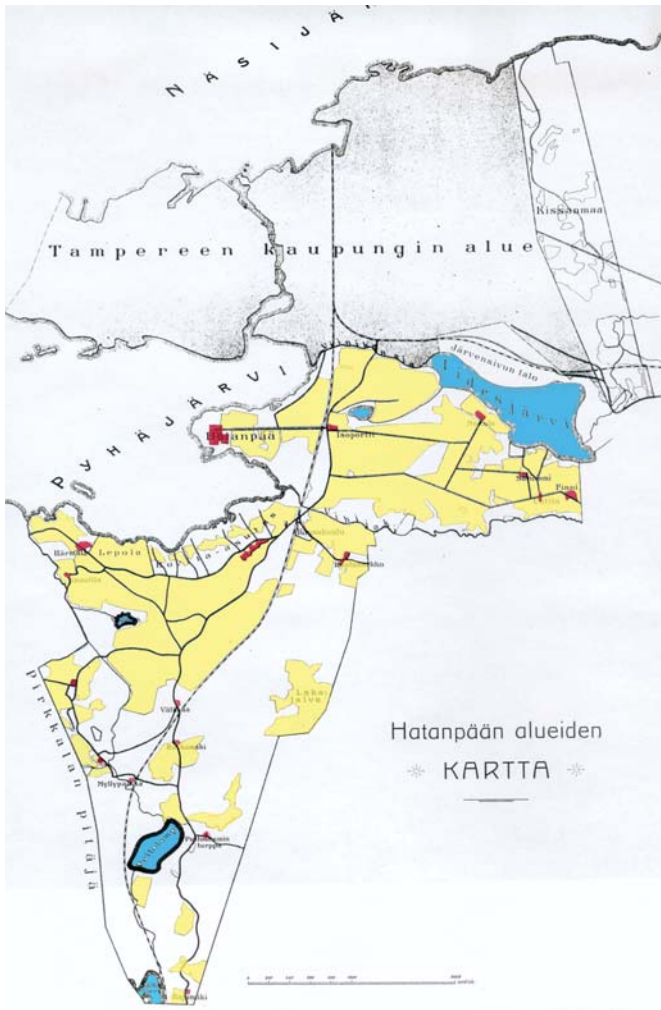
1950-luvun uudet vanhemman pientaloasutuksen yhteyteen muodostetut aluekeskukset sijoituivat kaupunkirakenteen laidalle, etäisyyden ollessa vain 2-3 kilometriä keskustasta. Poikkeuksen teki ainoastaan Rahola, joka yksityisessä omistuksessa pääosin säilyneiden Pispalan ja Hyhkyn alueiden vuoksi jouduttiin sijoittamaan noin 5 kilometrin etäisyydelle keskustasta.

Entisten Hatanpään kartanon alueiden rakentaminen eteni kerroksittain, yhä kauemmaksi kaupunkikeskustasta:

- Alueista Viinikka (1910), Härmälä (1920-l) ja Nekala (1930-l) edustivat tehdasalueiden yhteyteen perustettuja työväen pienasutusalueita, ns. puutarhaesikaupunkeja.
- Sotien jälkeiset Rautaharkko (1950), Taatala (1950) ja Rantaperkiö (1946-1955) olivat sotien jälkeen pienasutuksen ja tehdasalueiden yhteyteen muodostettuja aluekeskuksia, joissa oli oma tori ja kaupunkimaisia piirteitä omaava keskusta-osa.
- Uloimman kehän kaupunginosat Multisilta (1960-l) ja Peltolampi (1960-l) ovat jo autoliikenteen ja tehokkaan aluerakentamisen ehdoilla suunniteltuja lähiöitä.
- Hatanpään alueelle sijoitettiin asutuksen ja teollisuuden lisäksi kaupunginsairaala (1930-l) sekä Nekalan ja Hatanpään (1910-/1930-l) siirtolapuutarhat.
- Teollisuutta edustivat lentokonetehdas/lentokenttä sekä laajempina kokonaisuuksina Hatanpään (1910-l), Nekalan (1930-l) ja Sarankulman teollisuusalueet (1970-l).
- Kaupungin itäpuolelle, kartanon entisille maille rakennettiin mm. Hipposkylä (1940-l) ja Kissanmaan kaupunginosa (1950-l).

Kuva: Kaupunkirakenne alkoi laajeta 1910-luvulla ruutukaavan ulkopuolella oleville vanhoille peltoalueille. Lähde: Tampereen kaupungin asemakartta v. 1920.





kuva yllä: Kaupungin maanomistus vuonna 1969. Lähde: Tampereen kaupungin toimintasuunnitelma 1970-1979, liite-kartta 7.

kuva vasemmalla: Hatanpään kartano 1910-luvulla, Lähde: Tampereen kaupunki.

2.2 Asuinalueiden ominaispiirteet

1940-1960-luvun asuinalueet muodostavat omaleimaisen ja selkeän osan Tampereen kaupunkirakennetta. Raportin alueiden ominaispiirteet liittyvät aikakauden kaupunkisuunnitteluihanteisiin ja teoriapohjaan. Kohteiden asemakaavat on suunniteltu vuosina 1946-1956, ja asuinalueiden suunnittelussa, sijoittumisessa ja rakentamisessa on selkeitä yhtäläisyyksiä. Alueiden rakentaminen toteutui 1950- ja 1960-luvulla sekä osin vielä täydennysluontoisesti 1970-luvulla. Alueiden kerrostumissa onkin nähtävissä yhteiskunnan nopea muuttuminen.

Uusien asuinalueiden sijoittumista ohjasi ajatus hajakeskittämisestä

1950-luvun alkupuolella hajakeskitysajatusten mukaan suunnitellut asuinalueet sijoituivat vielä perinteisesti silloisen Tampereen kaupunkirakenteen reuna-alueelle, aikaisemmin syntyneiden kantakaupungin, esikaupunkien ja teollisuuden jatkoksi. Uudet aluekeskukset liikutettiin tukemaan myös jo ennen sotia syntyneitä asutusta ja teollisuutta. Keskukset sijoitettiin asuinalueineen maatalouden

Ihanteena monipuolisesti eri rakennustyyppejä

Uusien alueiden sosiaalinen monipuolisuus pyrittiin varmistamaan varaamalla tontteja eri rakennustyypeille: kerrostaloille, rivitaloille ja omakotitaloille. Rakentaminen oli aluksi käsityövaltaista ja tontti tontilta tapahtuvaa. Ensimmäisenä valmistuivat yleensä puolitoistakerroksiset omakotitalot ja kaksikerroksiset puukerrostalot, joiden rakentaminen ei vaatinut niin suuria pääomia. Ne edustavatkin leimallisesti pula-ajan ja jälleenrakentamiskauden rakentamista. Alueen keskustojen kerrostaloalueiden rakentuminen siirtyi pääosin 1950-luvun lopulle. Rakentamisen, autoistumisen ja kaupungistumisen murrosvuosina kaavoihin tehtiin merkittäviä mittakaavallisia ja tyyllisiä 1960-luvun kaupungistuvaa ja teollistuvaa rakentamista edustavia päivityksiä. Vaikka kaavasunnitelmien toteutus siirtyikin selkeästi tehokkaamman yhteiskunnan aikaan, säilyttivät sotien jälkeisenä pula-aikana ja jälleenrakentamiskaudella suunnitellut asuinalueet kuitenkin asemakaavallisen perusrakenteensa. Asuinalueiden leimallisia, edelleen nähtäviä piirteitä ovat 1950-lukulaian rakenteen lisäksi alueiden väljyys sekä vihalueet.

Työnantaja asuinalueiden rakennuttajana

Asuinalueiden ominaispiirteitä ovat myös vahva paikallisuus ja yhteys asuinalueiden lähistöllä oleviin teollisuusalueisiin. Vaikka 1950-luvun suunnittelussa tiedostettiin ja otettiin jo autoistumisen kasvu huomioon, olivat aikakauden kohteet edelleen vahvasti sidoksissa läheisten teollisuusalueiden tehtaisiin. Työpaikat, tehtaat ja liikkeet olivat kävelymatkan päässä asunnoista. Alkuvaiheessa alueiden rakennuttajina toimivat vanhaan tapaan yritykset. Esimerkiksi Rantaperkiössä Lokomo-Sarvis ja kaupunginsairaala rakennuttivat henkilökunnalle kerrostaloasuntoja. Tämän tyyppinen aluerakentaminen käsitti usein korkeintaan yhden korttelin ja siitä vastasivat yleensä kaupunki tai suuryritys. Rakentaminen kanavoitui myös vahvasti alhaalta päin, työyhteisöjen aktiivisuuden kautta. Esimerkiksi Valmetin henkilökunnan rivitalojen rakentamista Rantaperkiössä tuki asukkaiden työnantajana toiminut yhtiö.

Yritysten asuinrakennustoiminta oli osa yritysten henkilökunnalleen järjestämää sosiaalihuoltoa, jonka tavoitteena oli varmistaa työvoiman saatavuus. Tampereella tämä sosiaalinen rakennustoiminta oli alkanut jo Finlaysonin toimesta 1820-luvulla ja se jatkui yleisesti aina 1960-luvulle saakka, jonka jälkeen hyvinvointi yhteiskunnan kehittyminen, autoistuminen ja teollisuuden rakennemuutos alkoivat vähentää yritysten vanhaa ns. patruunakauteen liittyvää tarvetta henkilökunnan kaikista tarpeista huolehtimisessa. Sotiin liittyvää rakennustoimintaa selvitysalueella edustavat asutopulaa helpottamaan 1947-1949 rakennettu Hipposkylä ja myöhemmin edustajana vielä 1960-luvun alkupuolella rakennetut Taatalan rintamamieskerrostalot.

Rakennustuotanto siirtyy käsityöstä teolliseen

Aikakauden rakennusten julkisivut ovat alueiden pitkistä rakennusajoista huolimatta vielä pääosin paikalla tehtyjä tai niissä on käytetty pienimuotoisempia elementtejä, mikä tekee rakennusten arkkitehtuurista rakenteellisesti ja yksityiskohdiltaan monipuolisia vielä 1960-luvun alkupuolella. Julkisivujen kehitys 1950-luvun alun rappauksista tiili- ja levypintoihin sekä edelleen nosturikapasiteetin kehittymisen tahdissa pienelementtien kautta suurelementteihin onkin hyvin nähtävissä alueiden rakennuskannassa. Ainoastaan viimeisissä 1960- ja 1970-luvun kerrostaloissa on täysin teollisia ruutuelementtiratkaisuja. 1940- ja 1960-luvun asuinalueiden rakennuskohteet olivat myös

myöhempien suurlähiöiden massarakentamisarkkitehtuuriin verrattuna huomattavasti pienempiä, jolloin myös kohteen julkisivuihin on kiinnitetty enemmän huomiota. Hyviä esimerkkejä tästä ovat mm. Rautaharkon pienimuotoiset kerrostalokohteet vuosilta 1969 ja 1974, joissa julkisivuun on haettu harkituilla yksityiskohdilla elävyyttä. Julkisivuihin liittyy myös aina 1960-luvun alkuun saakka tyylikkää yksityiskohtia.

2.3 Sotien jälkeinen kaavoitus

Sotien jälkeen kaupungit kasvoivat aikaisempaan tapaan luonnollisesti, jolloin vanhan kaupunkirakenteen laidoille syntyi edelleen lisää pientalo- ja teollisuusalueita. Tätä vanhan kaupunkirakenteen laajenemiseen liittyvää kehitystä edustavat mm. Rantaperkiön pohjoisosan vuonna 1946 ja Hipposkylän vuonna 1947 laaditut asemakaavat sekä vanhemman ruutukaavan jatkeeksi suunniteltu ja osin sotia edeltävääkin ajattelua edustava Kalevan kaupunginosa. 1940-luvun lopulla kaupunkien alueellisessa laajenemisessa tapahtui kuitenkin perinpohjainen muutos: Konsentrisen, yhden keskustan kaupungin vaihtoehdoksi tuli desentralismi, hajakeskitys, jossa pääkeskuksen lisäksi pyrittiin luomaan kaupunkirakenteen reunoille uusia alakeskuksia.

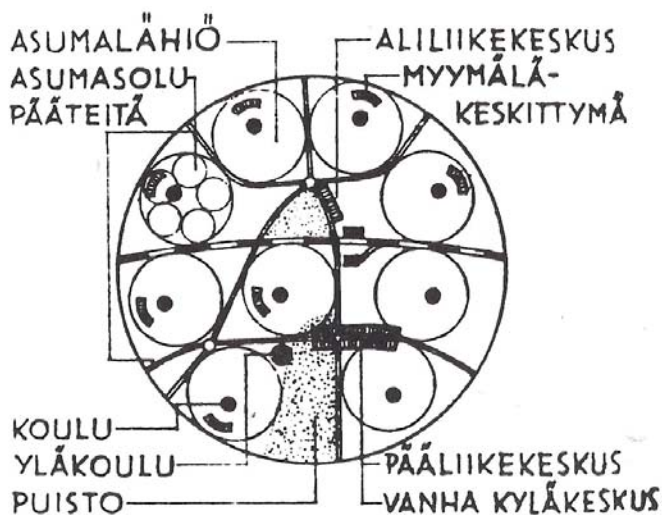
Kuva: Korttelin kehityshistoria kuvattuna Asemakaavaopissa (Meurman 1947).
vieressä pohjoisnuoli



Otto-livari Meurmanin Asemakaavaoppi suunnittelun teoriapohjana

Sotien jälkeiseen kaavoitukseen on suomessa voimakkaasti vaikuttanut erityisesti arkkitehti Otto-livari Meurmannin Asemakaavaoppi-kirjassa vuonna 1947 esitelty yhdyskuntasuunnittelun periaatteet, jotka ammentavat sekä kotimaisesta että kansainvälisestä teoriapohjasta. Meurman toimi Teknillisen korkeakoulun asemakaavaopin professorina vuosina 1940-1959, joten hänen vaikutuksensa oli varsin vahva 1950-luvun Suomessa. Uutta olivat kokonaissuunnitteluun tähtäävät ensimmäiset seutu- ja yleiskaavat, joita 1940-luvulla laativat mm. Meurman sekä Alvar Aalto.

Juuri Meurman otti ensimmäisenä käyttöön termin ”asumalähiö”. Tällä tarkoitettiin kaupungin tai teollisuusalueen lähellä oleva asuinalue, jolla on omat palvelunsa. Asumalähiöt olivat siis osa suurempaa kokonaisuutta, asumakuntaa. Asumalähiö riitti teorian mukaan ylläpitämään monipuolisesti peruspalveluita, joten vanhaan keskusta oli asiaa vain erityistarpeiden vuoksi, kuten virastoihin. Asumalähiöön liittyi läheisesti myös teollisuusalue, mikä kuului myös sotia edeltäneen puutarhakaupunkiperiaatteen keskeisiin ideoihin.



[96] Soluperiaattien asumakunnan kaavio.

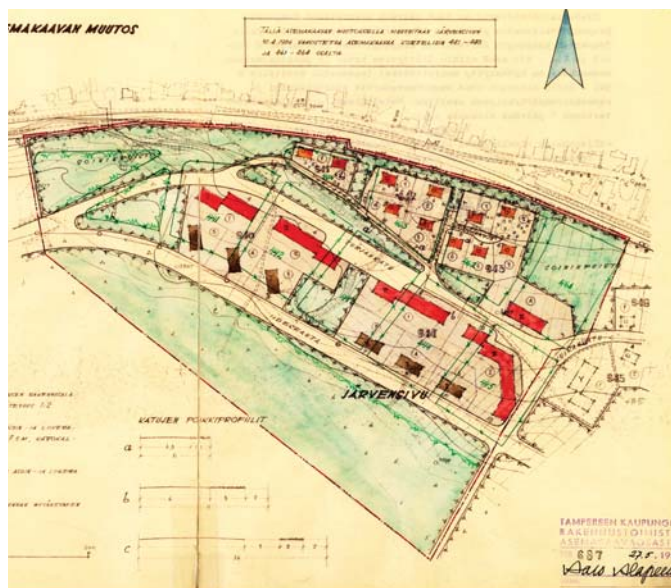
Kuva: Meurmannin Asemakaavaopissa julkaissama kaavio, joka on lainattu Lontoon kaupunkisuunnittelua koskevasta, County of London Plan, 1943, suunnitelmasta. Lähde: Meurman 1947.

Meurmanin asumalähiö jakautui edelleen noin tuhannen asukkaan asumasoluihin, jotka olivat pienempiä itsenäisiä asemakaavayksiköitä. Asomasolussa tuli olla oma päiväkotia, vanhustentalo sekä nuorisotila. Päivittäistavaraliikkeisiin tai linja-autopysäkeille ei saanut olla yli 400 metriä pidempää matkaa. Kerrostalojen ja pientalojen muodostama asomasolu tuli rakentaa aina pääliikenneväylän samalle puolelle. Asomasolun keskuksen muodosti alueen sisäänkäynnin yhteydessä oleva tori, jonka varrelle oli keskitetty palveluita ja liikkeitä. Torin asemaa korostettiin vielä sijoittamalla sen ympärille asomasolun kerrostalot. Myös viheralueilla oli järjestelmässä merkittävä rooli, sillä niillä erotettiin asomasolun muista soluista. Alueen toiminnallisen ja visuaalisen painopisteen muodostavaan toriin tuli lisäksi liittyä keskuspuisto. Solun sisälle jäi vain asunkatuja ja varsinainen läpiajoliikenne sijoittui solun ulkopuolelle. Kaavasunnittelun kirkkaaksi esikuvaksi muodostui ensimmäinen Asemakaavaopin periaatteiden mukaan suunniteltu lähiö Hagalund (1946) ja erityisesti sen Tapiolana 1951 toteutunut asemakaava.

Asemakaavateoriat rantautuivat myös Tampereelle

Tampere seurasi ajan kehitystä. Sotien jälkeen kasvavan Tampereen kaavoitusta hallitsivatkin kolme painopistettä: ensimmäinen yleiskaava, vanhan kaupungin saneeraus ja uudet kaupunginosat. Tämä kuvaa hyvin ajan kehitystrendiä, suunnittelun ja myöhemmin myös rakentamisen siirtymistä yhä kokonaisvaltaisempaan suuntaan.

Meurmanin esittelemät teoriat vaikuttivat merkittävästi myös Tampereen yhdyskuntasuunnitteluun. Tämän raportin tutkimusalueiden asemakaavat laadittiin Hippokskylän uudempaa osaa lukuunottamatta vuosina 1946 – 1956, joten niissä on pääosin käytetty Asemakaavaopissa esitettyä hajakeskitysperiaatteeseen pohjautuvaa asomasolu-periaatetta. Tampereella tämän periaatteen mukaan järjestettyjä edustavia kaavasunnitelmia olivat mm. Taatala (1951), Rantaperkiö (1951) ja Rahola (1955). Myös Järvensivussa (1956) on nähtävissä pienialaisuudesta huolimatta toriaukion ja keskuspuiston piirteet. Nämä piirteet ovat säilyneet tunnistettavina, lukuun ottamatta Rautaharkkoa, (1950), jonka rakenne tuhoutui Kuljun moottoritien ja uusien liikennejärjestelmien rakentamisen vuoksi. Uudet alakeskukset sijoittuivat myös lyhyen kävelymatkan päähän teollisuusalueista.



Kuva: Meurmannin asemakaavaopissa esittelemä tavoite, väljä ja luonnonläheinen, kaupunki puistossa, näkyy mm. Järvensivun asemakaavan leveinä viheralueina. Kerrostalokortteleiden asemakaava jatkuu risteyksen kaakkoispuolella laajaan puistoon sijoitetulla julkisella rakennuksella ja pientaloalueena. Lähde: Järvensivun asemakaava 1956, Aaro Alapeuso.

Aaro Alapeuso oli Tampereen keskeisiä asemakaavasuunnittelijoita

Tampereen kaupunginosien uusia keskustakaavoja laativat mm. arkkitehdit Aaro Alapeuso, Katri Käki, Pirkko Nieminen ja Irina Söderlund. Heistä Alapeuso oli valmistunut arkkitehdiksi jo ennen sotia, mutta kävi sotien jälkeen Meurmanin vetämän täydennyskurssin, ollen sen jälkeen keskeinen henkilö uusien asemakaavaoppien välittämisessä Tampereelle. Alapeuso aloitti Tampereella apulaisasemakaava-arkkitehtinä 1946, korvaten pian samana vuonna kuolleen arkkitehti Eelis Kaalamon. Tampereen uusia, kaupunkirakenteen reunoille sijoitettavia asemakaavoja 1950-luvulla olivat edellä mainittujen tutkimuskohteiden lisäksi mm. Kaarila, Hankkio, Leinola-Holvasti, Lintulampi-Ryydynpohja ja Tohlopin länsipuoli.

Kaavojen väljyys ja vihreys tuki myös ilmasuojelunäkökulmia

Sotien jälkeisenä yhdyskuntasuunnittelun teorian kuriositeettina voidaan nähdä ilmasuojelunäkökohtien esilletuominen. Maaston muotoja myötäilevä katuverkko sekä avoimesti, vapaasti tilansa ottava väljä korttelirakenne sulautuisi hyvin maastoon ja näin ollen olisi vaikea havaita lentokoneesta käsin. Ajatus sopi hyvin ajan arkkitehtuurikeskusteluun, jossa oli noussut kritiikkiä monotonisena ja tylynä pidettyä kasarmimaista asuinalue-suunnittelua kohtaan. Ilma- ja palotorjuntaan liittyivät myös ajatukset reiluista (mieluiten 70 metriä) alueiden väliin jätettävistä rakentamiselta vapaista luontovyöhykkeistä.

2.4 Asemakaavojen toteutuminen

1950-luvun alun uutta ajattelua edustavien asemakaavojen peruspiirteet ovat toteutuneet vain osittain. Yhteiskunnan nopean kehityksen, kaupungistumisen ja rakentamisen tehokkuuden kasvun vuoksi kaavoihin tehtiin muutoksia varsin nopeasti niiden valmistumisen jälkeen. Liikenteen ja kaupan kehityksen vuoksi myös alueiden funktio toiminnallisina aluekeskuksina muuttui ja niistä muodostui enemmän tavallisia asumiseen keskittyviä asuinalueita.

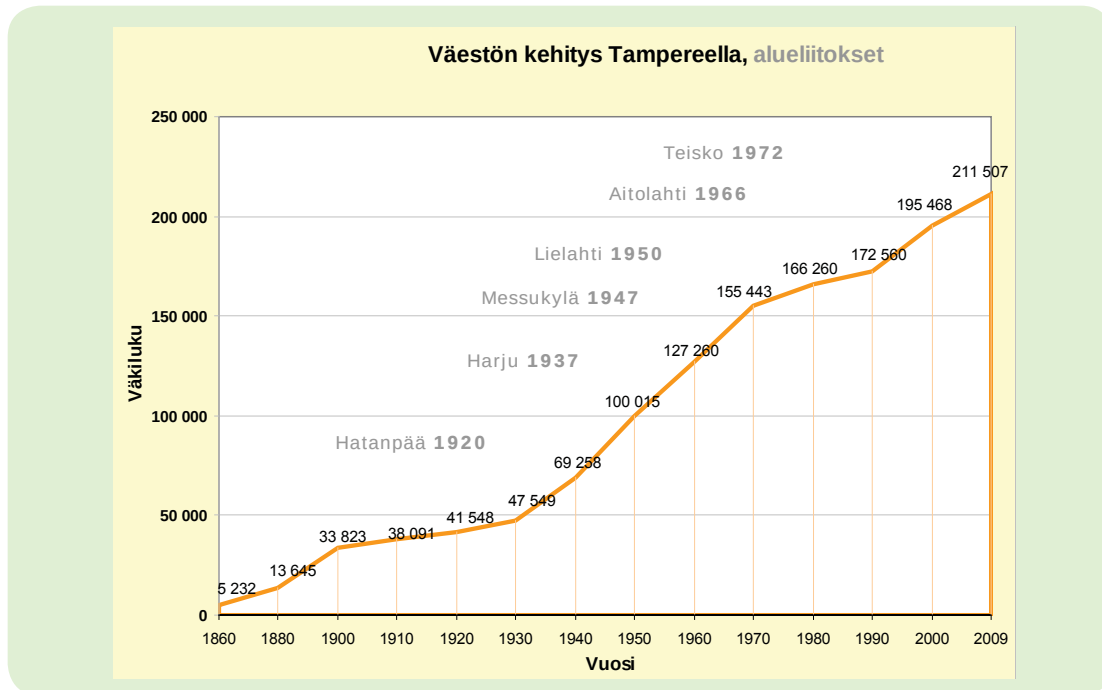
Vaikka sotien jälkeen asemakaavoituksessa jo hyödynnettiin uusia aluesuunnittelun periaatteita, oli toteutus edelleen käsityövaltaista ja tontti tontilta rakentamista. Kaavojen toteutuminen kesti siis yleensä 1960-luvulle tai osin jopa 1970-luvulle saakka. Myös sotien jälkeinen ja aina 1950-luvulle ulottuva pula- ja säännöstelyaika hidasti rakennustoimintaa. Puutteellisten pääomien ja rahoitusmahdollisuuksien vuoksi ensimmäisinä toteutuvat sotien jälkeisten kaavojen omakotialueet. Rakennusliikkeiden pieni koko esti myös laajempien kohteiden toteutuksen. Nopeasti toteutuneena poikkeuksina varhaisista sodanjälkeisistä kaavoista esille nousee Hipposkylä, jonka ensimmäisen korttelikokonaisuuden rakennutti Tampereen kaupunki 1940-luvun lopulla kahden vuoden aikana.

Kaavojen hitaan toteutumisen sekä sinä aikana tapahtuneen liikenteen, kaupan ja rakentamisen voimakkaan kehittymisen vuoksi kaavoihin voitiin tehdä muutoksia aina 1950-luvulta alkaen. Muutoksia tehtiin rakennustyyppeihin, jolloin pohjakaava yleensä yksinkertaistui, kerrosmäärän ja rakennusoikeuden kasvaessa. Alkuperäisten kaavojen lamellitaloja korvattiin 1950-luvulla muotiin tulleilla pistetaloilla ja pihoihin alkoi ilmetä autotallirakennuksia tai -siipiä.

Kaavamuutokset ilmentävätkin tehokkaamman ja rationaalisemman rakentamisen tarpeita sekä hyvin kaupungistumisen nopeata kehitystä ja muutosta. Rakentamisen ohella myös asemakaavoituksen opetuksessa siirryttiin 1950- ja 1960-luvun vaihteessa Otto-livari Meurmanin ajasta Olli Kivisen aikaan, joka edusti jo rationaalisempaa ja tehokkaampaa rakentamista. Tutkimusalueen asemakaavojen perusrakenteet kuitenkin säilyivät 1950-luvun asussa pääpiirteissään ja uudistukset kohdistuivat lähinnä toteutuviin rakennuksiin.

Autoistumisen ja kaupan keskittymisen vuoksi tiiviin, kävelyetäisyyksiin perustuneen aluekeskusten julkisen rakentamisen tontit jäivät osin toteutumatta ja niitä muutettiin 1970-luvulla täydennysrakentamisen alkaessa kerrostalotonteiksi. Kaavoihin liittyneistä laajoista puistoalueista

toteutuivat rakennusten valmistumisen jälkeen lähinnä vain keskeiset puistot, joita useissa tapauksissa kavennettiin sijoittamalla niille 1970-luvulla täydennysrakentamista. Alueita alkuperäisen ajatuksen mukaan rajaavat ja erottavat viheralueet jäivät pääosin luonnonvaraiseen tilaan.



Taulukko: Väestön kehitys Tampereella vuosina 1880-2009. (Fcg)

2.5 Rakennustyytit

Sotien jälkeen yleistyi useiden eri rakennustyyppien sijoittaminen samoille alueille. Menetelmää oli kokeiltu jo ennen sotia; mm. Alvar Aalto sijoitti Kotkassa Sunilan tehtaan asuinalueelle sekä kerros- rivi- että pientaloja. Tampereella esimerkiksi vastaavanlaisesta yhdistelystä ovat mm. Rantaperkiön, Raholan ja Taatalan alueet. Puutarhakaupunkimaisissa hajakeskityksissä rivi- ja pientalot sijoittuivat yleensä aluekeskuksen reunoille. 2-3-kerroksiset lamellikerrostalot sijoitettiin lähemmäs keskustaa. Varsinaiset kerrostalot asuinalueiden keskustoihin toteutettiin yleensä vasta 1950-luvun lopulla, jolloin kerrosluku usein kasvoi vielä alkuperäiseen kaava-suunnitelmaan nähden. Rakennuksen pohjanmuoto myös yksinkertaistui teollistuvan ja rationaalisemman rakentamisen vaatimuksesta.

Kaiken kaikkiaan lähiöiden ja aluerakentamisen esiasteena voidaan pitää teollisuuslaitosten rakennuttamia asuinalueita. Yhtiöt myös vastasivat jo varhain rakentamiensa työläisasunto-alueisiin liittyvistä kaupoista ja palveluista. Tampe-

reella kaupungin sosiaalisen rakennustoiminnan tuloksena syntyi myös jo varhain yhtenäisiä alueita. Näistä esimerkkeinä ovat mm. Punakylä (1918), Ludekylä (1923), sekä 1940-luvulla Härmälän, Nekalan ja Hippuskylän 2-kerroksiset puukerrostaloalueet.

Eroon umpikorttelista

1940-1960-lukujen kerrostalojen suunnittelussa vallitsivat ajatukset väljyydestä ja luontoon sirotelluista rakennusryhmistä, jotka kuitenkin ovat lähellä palvelukeskittymiä. Ahtaasta, umpikorttelisesta kivikaupungista oli päästävä eroon. Ensimmäinen vaihe 1900-luvun alussa kohti avoimuutta oli umpikorttelien sisäpihojen rakentamisen rajoittaminen, millä tavoiteltiin kaupunkien avoimia, yhteisiä puistomaisia sisäpihoja. Tästä vaiheesta ovat esimerkkinä Helsingin Etu-Töölön korttelit. Uudenlaisissa umpikortteleissa oli edelleen ongelmana joidenkin paikkojen varjoisuus. Tämä ratkaistiin avaamalla korttelimuurista lisää osia pihoiksi. Pian päästiinkin korttelitypologian kehityksessä kaitio- eli lamellikortteleihin, joissa samansuuntaiset rakennusmassat seisoivat rivissä

kohtisuorasti korttelin pituussuuntaa kohtaan. Näitä kortteleita löytyy runsaasti mm. Tampereen Kalevan kaupunginosasta. Lopulta lamellitalojen suuntaus käännettiin korttelin sisällä parhaaksi koettuun ilmansuuntaan. Samalla rakennuksen seinät irtosivat viimein katulinjasta, ja nyt olikin jo saavutettu avoimen rakentamisen tapa.

Avoimen lamellikorttelin ongelmaksi muodostui helposti pihojen samankaltaisuus ja toiminnallisen hierarkian puute. Rakennusten välit jäivät helposti vetoisiksi talouspihoiksi. Seurauksena päädyttiin ryhmittelemään rakennuksia irrallisina kappaleina maastoon. Samalla tuli myös takaisin käyttöön ajatus rakennusten asettelusta kulmittain, jolloin kulmaan jätettiin valonsaannin turvaamiseksi jonkinlainen rako, nykäys tai lovi. Tällaisia ratkaisuja on raportin tarkastelualueilla mm. Raholan keskustassa. Funktionalismin kaava- maista rakennusten sijoittelua pyrittiin myös sodan jälkeen elävöittämään porrastamalla julkisivuja, ilmiö näkyi mm. Helsingissä Käärmetalossa (1951) ja Tampereella Rantaperkiön rivitaloissa, Hatanpäänhovin korttelissa ja Järvensivun kerrostaloissa. Samaan kehitysvaiheeseen liittyi kerrostalomassoihin kiinnittyvien yksikerroksisten liikesiipien ja hieman myöhemmin pitkien autotallien rakentaminen. Lähestyttäessä 1960-lukua ja suur- lähiöiden rakentamisen aikaa, tuli suunnitteluun mukaan maisemallinen, veistoksellinen ote. Pyrittiin usein suuriin yksittäisiin rakennusmassoihin, tyypillisesti pitkiin rinteisiin rakennettuihin lamellitaloihin. Tästä kehityksestä on tarkastelualueella oivallisena esimerkkinä Rautaharkon pitkät puistokorttelit.

Kaiken kaikkiaan tarkasteluajankohdan kerrostalosuunnittelussa korostui tavoitteena valonsaanti ja asuntojen läpituuletettavuus. Ajan arkkitehtuurikeskustelussa pureuduttiin myös rakennusten korkeuksiin. Kriitikot näkivät korkeiden kerrostalojen mittakaavan epäinhimillisenä. Kerrosten lisääminen oli kuitenkin taloudellisesti houkutteleva asia. Ajan ruotsalaistutkimusten mukaan taloudellisia hyötyjä pystyttiin saavuttamaan rakentamalla maksimissaan kuusikerroksisia taloja, minkä jälkeen kerrosten lisäämisestä ei koituisi enää voittoja. 1950-luvun rakennukset nousevatkin Tampereella hyvin harvoin yli kuuteen kerrokseen. Esimerkiksi Järvensivun lamellitalot korotettiin alkuperäisestä kolmesta juurikin kuuteen.

Myös hissikysymyksestä keskusteltiin. Yleinen arvio oli, että vielä kolmikerroksisia kerrostaloja saatettiin rakentaa hissittä. Tästä esimerkkinä ovat Rantaperkiön Härmälänkadun kolmikerroksiset rakennukset, joiden hissittömyys muodostaa

nykypäivänä ongelman mm. lapsiperheiden ja vanhusten asumiselle.

Rakennustekniikan kehitys vaikutti merkittävästi kerrostalojen arkkitehtuuriin tarkasteltavana ajankohtana. Käsityönä tapahtuvasta rakentamisesta siirryttiin välivaiheiden kautta elementtirakennustekniikkaan. Erilaisia vaihteita, tyylejä ja rakennusmateriaaleja on käsitelty tarkemmin lähiökohteiden korttelikohtaisissa inventointiselostuksissa. Ajalle tyypillisten lamellitalojen ja niiden variaatioiden lisäksi on tässä syytä avata tarkemmin muutamaa muuta tarkasteluajanjak- solla esiintynyttä rakennustyyppiä.

Pistetalot ilmestyvät maisemaan

Pistetalot olivat aikanaan uusia rakennustyppejä, joista ensimmäinen rakennettiin vuonna 1940 Helsingin olympiakylään. Sodan jälkeen pistetalot edustivat myös uutta kaupunkirakentamista, josta edustavana esimerkkinä olivat 1950-luvun alussa rakennetut Kalevan tornit. Tampereella ja tutkituissa asemakaavoissa niiden suosio näkyi 1950-luvun lopulla, jolloin Raholan ja Taatalan 1950-lukua henkivät porrastetut lamellitalot korvattiin pistetaloilla. Alkuvaiheen pistetalojen ideana oli hyvinkin tarkasti pohjois-eteläsuuntaan aseteltu rakennus, jossa porrashuoneiden ympärille saatiin neljä asuntoa, kukin yhtä nurkkaa kohden. Tehoajattelun myötä kuitenkin sironmuotoisista korkeasta ja kapeasta ideaalista kuitenkin usein joustettiin, ja asuntoja kerättiin porrashuoneen ympärille useampia. Esimerkki tästä löytyy Raholan lähiöstä, jossa pistetalojen korttelia on täydennetty muutama vuosi jälkikäteen alkuperäisen pistetalon variaatiolla.

Kuva: Taatalan pistetalo. Puolielementeistä rakennettu runko, julkisivun rapatut ja tiilipintaiset julkisivut sekä pohjakerroksen autotallit, sisäänvedetyt tuuletusparvekkeet ja huoneistokohtaiset ranskalaiset parvekkeet tekevät rakennuksista tyypillisen ja edustavan 1960-luvun alun kerrostalon.



Rivitalot uudeksi talotyyppiksi

Myös rivitalo oli suomalaisittain verrattain uusi ajatus. Rivitalot olivat hyvin tavallisia Englannissa ja Pohjois-Amerikassa, josta niiden suosio yleistyi myös Keski-Eurooppaan. Ensimmäiset Suomalaiset rivitalot rakennettiin Kulosaareen ja Munkkiniemeen. Tampereella rivitaloja kokeiltiin Viinikassa ja Lielahdessa. Rivitalojen hyödyt perustuivat omakotiasumiseen nähden helppouteen ja edullisuuteen. Säästöjä saatiin aikaan mm. rakentamisessa, lämmityksessä ja kunnossapidossa. Rakennuttaminen ja ylläpito oli helppo järjestää asunto-osakeyhtiönä. Rivitalotontit olivat 1950-luvulla nykymittapuun mukaan usein pitkiä ja kapeita. Korkeiden aitojen aiheuttamasta karsinamaisuudesta varoitettiin suunnittelijoita Meurmanin Asemakaavaoppi-kirjassa 1947. Samalla suositeltiin rivitaloa rakennustyyppinä erityisesti hieman mäkiseen maastoon, jossa voidaan järjestää porrastuksia. Raportin tarkastelualueilla on kaksi hyvin erilaista rivitalokokonaisuutta. Rantaperkiön Valmetin rivitalokorttelit edustavat käsi työvaltaista rakentamista ja pienipiirteisyyttä, kun taas Raholan pitkä rivitalokompleksi henkii viileää modernistista, autojen aikakauden asumiskone-maisuutta.

Kaksikerroksiset puutalot

Kaksikerroksiset puutalot olivat Suomessa kiellettyjä paloturvallisuussyistä aina 1920-luvun alkuun saakka. Vuoden 1923 jälkeen ne alkoivat yleistyä erityisesti sosiaalisen rakentamisen rakennustyyppinä. Tunnettuja esimerkkejä ovat Helsingin Käpylä ja Tampereella mm. kilometritalo Pyynikillä. Toisen maailmansodan tyylistä muodostui kuitenkin hyvin yleinen pula-ajan ja jälleenrakennuskauden talotyyppi, joita rakennettiin laajoina kokonaisuuksina Härmälään, Nekalaan ja Hipposkylään. Tyypillisiä rakennustyyppinsä edustajia löytyy tarkastelualueelta Hipposkylän lisäksi mm. Järvensivun kaupunginosasta lidesrannan varrelta sekä Rautaharkosta. Myös Hipposkylän 1940-luvun aluerakentamiskohde on toteutettu rankarakenteisena. Sota-ajan yhtenäisiä alueita ovat Tampereella lisäksi pientaloja edustavat asevelikylä sekä ruotsalaistalot. Sotaan ja pula-aikaan liittyviä ja myöhemmin purettuja kohteita olivat lisäksi Kalevan ja Muotialan pikatalot.

Kuvat: ylinnä Rahola 1962 ja alinna Rantaperkiö 1957



Rintamamiestaloalueet syntyvät

Sotienjälkeisiä 1940-60-lukujen tavanomaisimpia pientaloja olivat yleensä puurakenteiset, yhden piipun ympärille keskitetyt tyyppitalot, joiden esikuvat olivat suunniteltu jo 1910 ja 1920-luvulla. Sotien jälkeen rintamamiestaloina tunnettuja tyyppitaloja toteutettiin samoilla piirustuksilla ympäri Suomen, yksittäisinä rakennuksina, aluekeskusten osina tai suurempina pientalokokonaisuuksina. Esimerkki yhtenäisestä rintamamiestaloalueesta Tampereella on Viialan kaupunginosa Messukylässä. Tarkastelualueella tyyppitaloja liittyy Hipposkylää lukuun ottamatta kaikkiin aluekohteisiin. Usein käytettävä talotyyppi on määrätty jopa asemakaavassa. Pientalotontit olivat yleensä katumitoituksen tehostamisen vuoksi kapeita ja pitkiä. Rakennus pyrittiin mielellään asettamaan tontin reunaan siten, että tontin valoisalle puoliskolle jäisi ainakin 200 neliömetrin suuruinen kasvitarha-alue. Kaiken kaikkiaan pientalot nähtiin etenkin perheille hyvin soveltuvana rakennustyyppinä, mistä johtuen pientalotontteja kaavoitettiin kaupunkien läheisyyteen runsain mitoin

2.6 Liikenteen vaikutus kaavoihin ja kulttuurimaisemaan

Autoistuminen ja liikenteen kasvu vaikuttivat tarkastelualueiden asemakaavojen toteutumiseen 1950-luvun loppupuolelta alkaen. Tutkitut alueet suunniteltiin ennen liikenteen ja autoilun murrosta, joka ajoittuu 1950-luvun loppupuolelle. Autoistuminen ja tieliikenteen kasvu ja kehittäminen olivat nousseet Suomessa painopisteeksi jo ennen sotia. Nähtiin yleisesti että aikaisemmin keskeiset rauta- ja vesitiet tulisivat olemaan väistyviä liikennereittejä. Uuden valtakunnan tieverkon suunnittelu oli myös jo 1930-luvulla pitkällä, ainoastaan sodat estivät suunnitelmien toimeenpanemisen.

Vaikka sodan jälkeen autojen maahantuontia rajoittavat määräykset olivat voimassa aina vuoteen 1963, alkoi autojen määrä kasvaa pulavuosista ja säännöstelystä huolimatta jo sotien jälkeen. Tampereella autojen määrä viisinkertaistui, noin 6000 autoon vuosina 1945-1955. Asuinalueiden 1946-1956 laadituissa kaavoissa autoliikenne ei vielä näy lukuun ottamatta Raholassa, jossa kaavaan merkittiin tulevan moottoritien linjaus ja liittymä asuinalueelle. Liikenteen, erityisesti autojen lukumäärän kasvu näkyi hyvin asuinalueiden 1960-luvulla laadituissa kaavamuuksissa, joihin merkitään autotallirakennuksia ja

parkkipaikkoja. Käytännössä autoistuminen näkyi mm. 1960-luvulla rakentuneessa Härmälänkädussa, johon tuli ajan autoistuvan hengen mukaisesti leveä ajoväylä ja kapea jalkakäytävä. Rantaperkiössä Hatanpäänhoivin asemakaavassa (1955) pistetalojen liikesiivet muuttuivat toteutusvaiheessa 1960-luvun alkupuolella autotalleiksi, joka kertoo autojen lisäksi kauppatilojen muutoksista. Määräyksiä pihojen parkkipaikoista alkoi tulla 1960-luvulla, joka näkyy 1970-luvun täydennysrakentamisessa pihojen muuttumisessa parkkipaikoiksi. Autoistumisen ja teollisen rakentamisen kulttuuriympäristöjä edustavat mm. Rantaperkiössä ja Järvensivulla olevat 1970-luvun täydennysrakentamista edustavat kerrostaloalueet.

- Vielä 1950-luvun alussa Suomessa oli sota-ajan seurauksena noin 400 000 hevosta ja vain 61 000 moottoriajoneuvoa. Ajoneuvojen lukumäärä kasvoi voimakkaasti vuosikymmenen aikana, ollen vuonna 1960 noin 257 000. Lisäksi rekisterissä oli noin 100 000 moottoripyörää. Miljoonan ajoneuvon raja rikkoutui 1970-luvun alkupuolella.

- Sodan jälkeen rakennettiin myös Suomen uusi valtatieverkko ja kaupunkien yhteyteen ensimmäiset moottoritiet. Suomessa ensimmäinen moottoritie oli Helsinkiin rakennettu Tarvontie (1962). Tampereella Kuljun ja Nokian moottoritien ensimmäiset vaiheet valmistuvat 1960-luvun jälkipuoliskolla.

- Ensimmäinen pysäköintitalo rakennettiin Lahteen 1960-luvun lopulla. Tampereella Anttilan parkkitalo valmistui 1974.

- Kaupungin ensimmäiset liikennevalot syttyivät Tammelan kaupunginosassa 1960.

- Tampereen ensimmäinen automarket, 500 parkkipaikkaa käsittävä Kaihari-Center avasi ovensa 1971.

- Tampereella itä-länsi suuntaista päätieta, ns. Valtakunnantietä suunniteltiin harjun eteläreunalle, jolloin se olisi kulkenut Järvensivun ja Pispalan kautta. Tiehanke jäi toteutumatta, joskin tielinjaan liittynyt Ratinan silta valmistui Tammerkosken suvantoon vuonna 1959.

2.7 Kauppa seuraa kehitystä

Kaupan liiketilat ja niiden muutokset ovat olennainen ja osa 1940- ja 1960-lukujen aluekeskuksiksi suunniteltujen alueiden tarinaa. Sotien jälkeisenä aikana lukuisat pikkukaupat liittyivät vielä vanhaan tapaan asuinrakennusten yhteyteen. Tarkasteltavien asumalähiöiden kaavoissa on kuitenkin nähtävissä jo selkeää kaupan keskittymistä. Liikenteen ohella myös kaupan elintason nousuun liittyvä tilatarpeen kasvu ja keskittymisen yhä suurempiin yksiköihin uusien liikennereittien varrelle vaikutti suunniteltujen aluekeskusten toiminnallisuuteen ja kehitykseen.

Ajanjaksolla lukuisista pienistä kivijalkamyymälöistä siirrytään liikesiipien kautta erillisiin liikerakennuksiin.

1950-luvun asemakaavassa paikallinen liikekeskus sijoitettiin yleensä lähelle alueen sisääntuloliittymää, mikä osaltaan jo enteilee seuraavan vuosikymmenen ostoskeskusta. Liikekeskustan paikkaa osoittavat tielinjaan liittyvä aukio ja sitä rajaavat kerrostalot. Kehitys jatkui kohti suurempia kaupakeskuksia, joista ensimmäinen avattiin vuonna 1968 Tapiolassa. Samaan aikaan alkoivat kehittyä myös enemmän liikennereittien risteysksiin kuin asutuksen yhteyteen sijoittuvat automarketit.

Kaupan kokoon ja valikoimiin vaikutti vuonna 1967 lopullisesti voimaan tullut terveydenhoitoasetus, joka mahdollisti kodintarvikkeiden myynnin elintarvikemyymälöissä, rajaten kuitenkin tarvittavan myymäläkoon 80 neliömetriin. Pikkukauppojen määrä väheni ja suuryksikköjen mahdollisuudet paranivat. Kehitystä tukivat lisäksi rakennuslainsäädäntö ja kaavoitus, jotka estivät keveiden lähi-myymälöiden rakentamisen. Suomen ensimmäinen automarket avattiin Vaasassa vuonna 1966 kaupunkialueen reunalle vanhaan tehdaskiinteistöön sijoittuneena. Idea, no parking – no business, oli kauppiaan tuliaisia Amerikkaan suuntautuneelta opintomatkalta. Tampereen ensimmäinen automarket Kaihari-Center avasi ovensa uudessa liiketilassa vuonna 1971 Kalevan kaupunginosassa. Taatalassa 1977 avattu Eka-market edusti rakennushetkellään Suomen suurinta päivittäistavaraliikettä. Marketin avaamisen jälkeen Taatalan 1950-luvulla suunnitellun liikekeskustan päivittäistavaraliikkeet lopettivat vähitellen toimintansa.

Kaupan tilojen ja sijoittumisen muutokseen vaikuttivat lainsäädännön kehityksen ohella elintason nousu ja yleinen rationalisointi. Kaupan muutok-

set näkyvät hyvin raportin tarkastelukohteissa. Kaupan murros tapahtuu samaan aikaan rakentamisen ja kaupungistumisen kanssa, liittyen vahvasti myös autoistumiseen. Pikkukauppoihin ja palveluun perustuva kaupankäynti alkaa muuttua 1950-luvun alkupuolella, jolloin Tampereen ensimmäinen itsepalvelumyymälä, osuusliike Tuotannon pikamyymälä, avataan Kalevan tornitalojen matalassa liikesiivessä. Suomen ensimmäinen itsepalvelumyymälä avattiin vuonna 1948.

Elintason nousun seurauksena kaupan valikoimat ja tilantarve kasvoi 1950-luvulla, mikä näkyi toisaalta pyrkimyksenä omaan liikerakennukseen. Esimerkiksi Raholassa sellainen toteutui torin laidalle; kaavassa rakennus oli vielä kytketty asuinrakennukseen, mutta toteutettiin erillisenä.

Aluekeskuksen idea paikallisuudesta ja palveluista katoaa kaupan, liikenteen ja työpaikkojen muuttuessa radikaalisti 1960-luvulta alkaen. 1960-luvulla niistä alkoi muodostua kaupan keskittymisen ja autoilun vuoksi nukkumalähiöitä.

3 ARVOTTAMISEN PERIAATTEET

Rakennustaiteellisen arvion, inventoinnin tai rakennushistoriallisen selvityksen laadintaan ei toistaiseksi ole vakiintuneita ohjeita tai raportointimalleja. (Neuvonen 2009, s. 10) Tässä selvityksessä alueiden arvotus on vertailukelpoisuuden vuoksi jaoteltu aiemmin valmistuneen raportin kriteeristön mukaan. Arvotuskriteeristön laatimisen taustalla hyödynnettiin edellisessä raportissa Pohjoismaisen ministerineuvoston ohjeita vuodelta 2002 (Kulttuuriympäristö ympäristövaikutusten arvioinnissa – opas pohjoismaiseen käytäntöön) sekä tekniikan tohtori Aija Staffansin 2009 esittämää jaottelua paikallisuudesta suunnitteluarvona. Pohjoismaiden ministerineuvoston ohjeita voidaan pitää melko perinteisenä arvottamismallina. Ohjeissa on otettu esiin seuraavat näkökulmat:

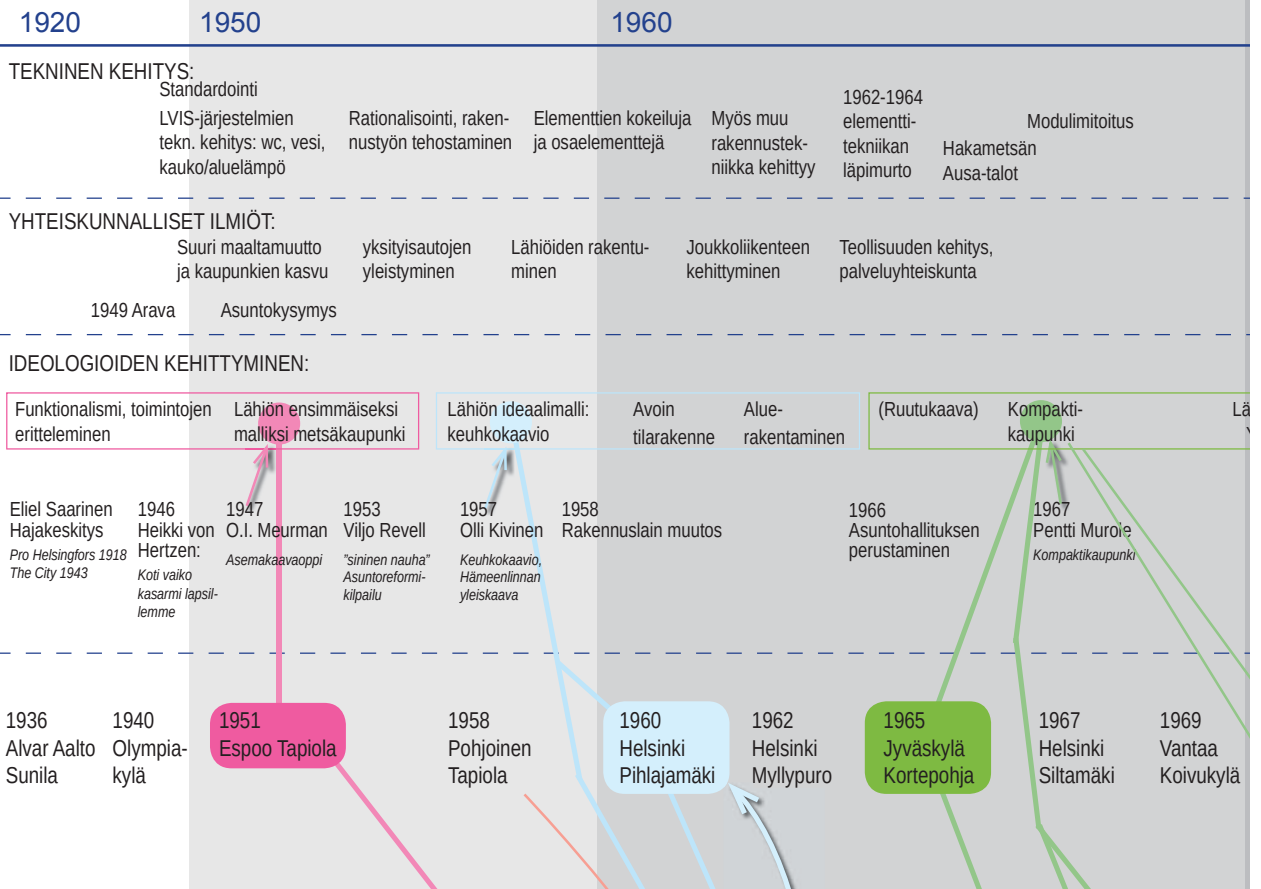
- Ainutlaatuisuus – harvinaisuus, alueellinen harvinaisuus
- Paikallinen/alueellinen tyypillisuus
- Edustavuus (tyyppinä / ajanjaksona / maantieteellisesti)
- Toiminnallinen edustavuus – säilyminen osana elävää ympäristöä
- Aitous, alkuperäisyys, säilyneisyys
- Historiallinen todistusvoimaisuus, kertovuus
- Identiteetti, elämyksellisyys
- Monimuotoisuus (ajallinen / toiminnallinen / arkkitehtoninen tms.)
- Harmonisuus
- Yhteys luonnonoloihin

Staffansin näkökohtia on yhdistetty em. näkökohtiin, koska uutena painotuksena haluttiin edellisessä työvaiheessa ottaa arvotuksen osaksi myös asukkaat ja heidän luomansa arvot. Myös Helsingin kaupungin lähiöprojektin kokemuksia on hyödynnetty arviointikriteeristöä laadittaessa.

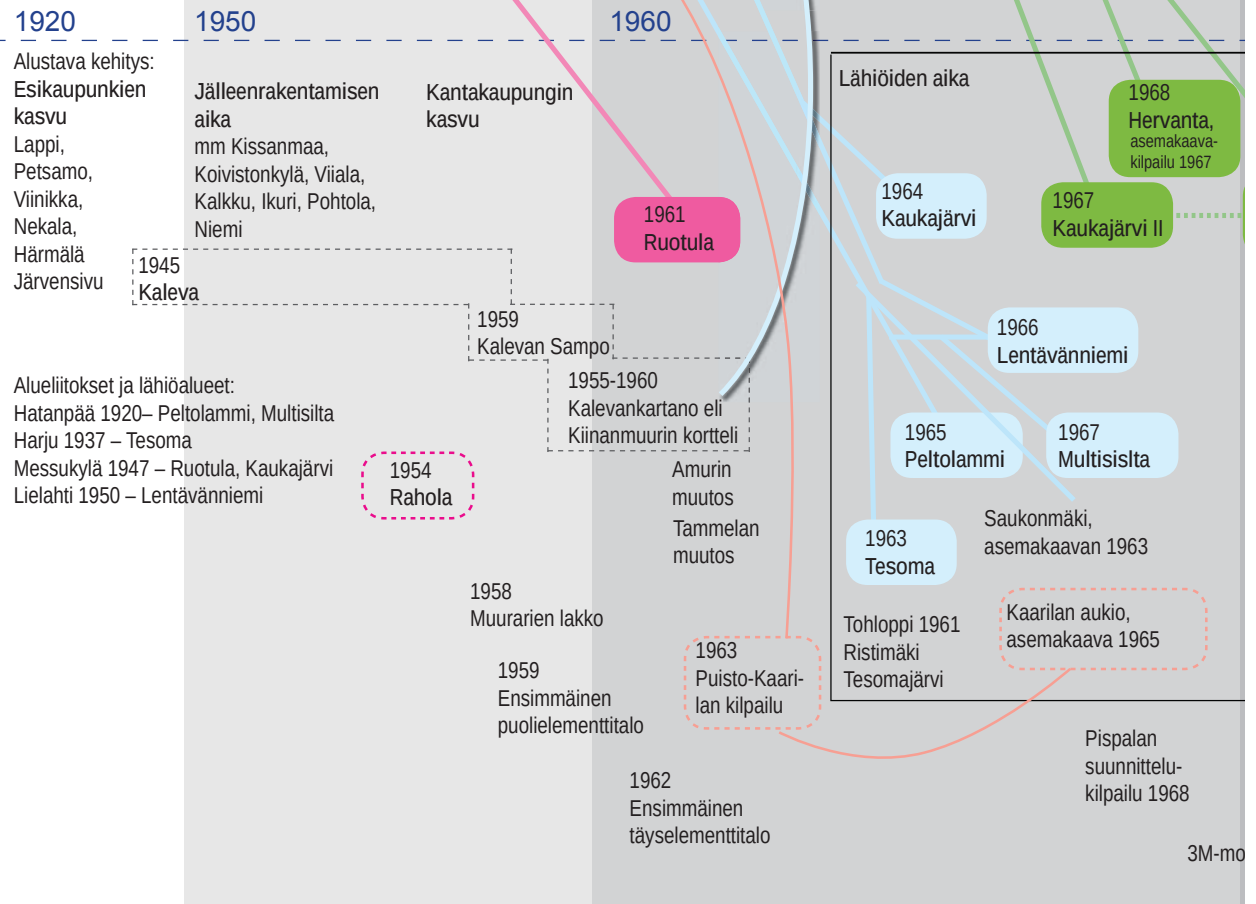
1940-60-lukujen arvottamisen erityispiirteet

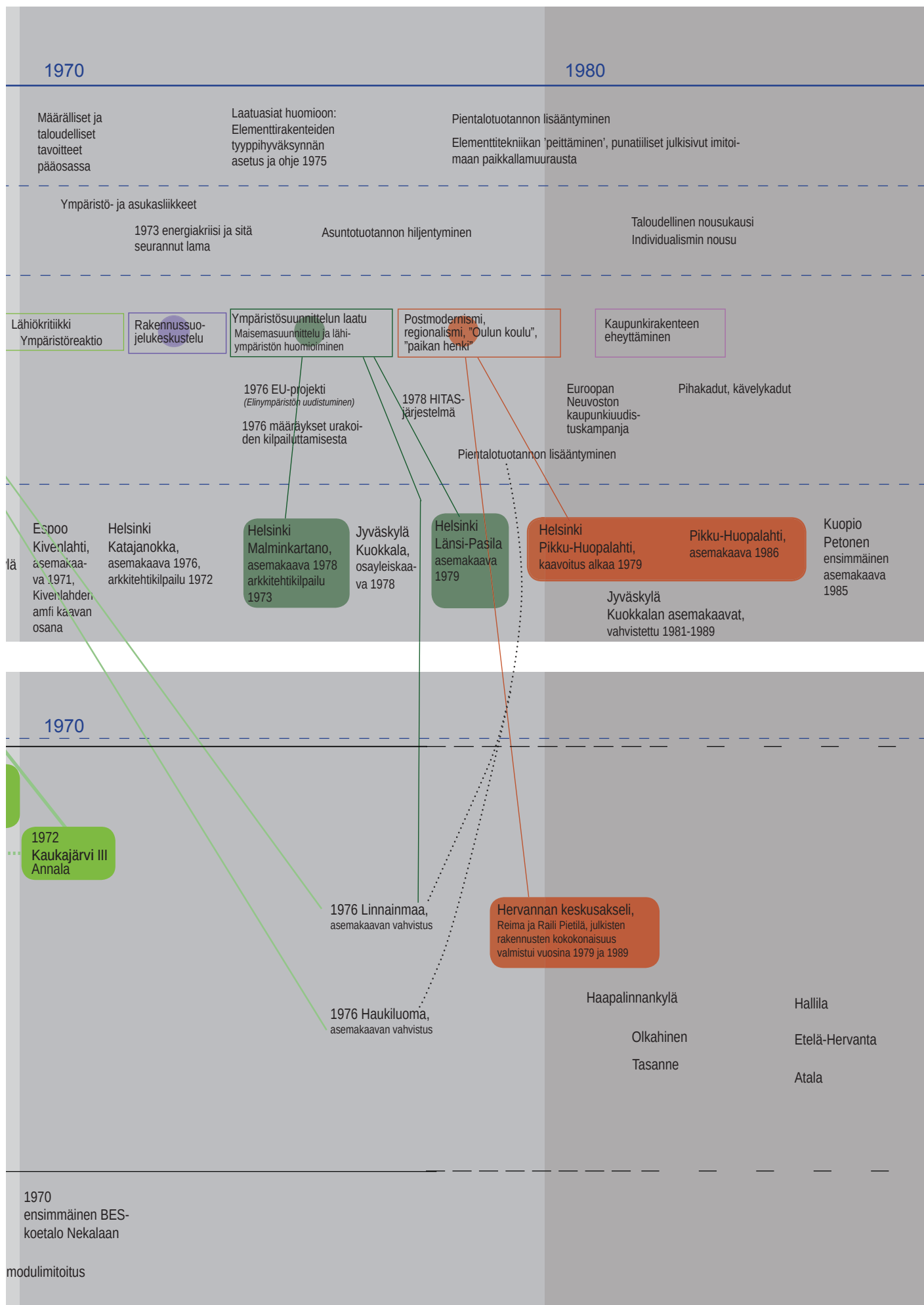
- Yhteiskunnalliset ilmiöt ja historiallinen todistusvoimaisuus ovat merkittävässä roolissa, koska ajanjaksolle osuu monta merkittävää rakentamiseen, liikenteeseen ja kauppaan liittyvää murrosta
- Asuinalueiden suhde rakennettuun ympäristöön ja luontoon on merkittävä arvottamisen kannalta, sillä luontosuhde kuului ajan merkittäviin ihanteisiin.
- Aikakauden alkupuoli muodostaa kaupunkisuunnittelun muutoksen lähtöpisteen kohti hajakeskittämistä, jonka pohjalta suunnitellaan 1960-luvun kaupunkirakenteen ulkopuolelle sijoittuvat suurlähiöt.
- Alueet suunniteltiin pääosin heti sodan jälkeen ja ne toteutuivat hitaasti, osin vasta 1960-luvulla, joten niiden yhden ominaispiirteen muodostaa kerroksellisuus.
- Työssä tarkasteltujen Tampereen 1940-60-lukujen asuinalueiden suunnittelu nojasi pitkälti Otto-livari Meurmanin Asemakaavaopissa (1947) julkaistuun teoriapohjaan. Asemakaavaopin ihanteiden tunnistaminen 1940-60-lukujen rakennetussa ympäristössä vaikuttaa oleellisesti alueiden arvottamiseen ja sitä kautta myös korjaus- ja täydennysrakentamisen suunnitteluun.

KEHITYS SUOMESSA



KEHITYS TAMPEREELLA





4 KOHDEALUEIDEN KUVAUS JA ARVOTTAMINEN

4.1 HIPPOSKYLÄ

Hipposkylän selvitysalue käsittää 1940-luvun jälkipuoliskolla rakennetut kaksikerroksisten puukerrostalojen alueen ja välittömästi sen eteläpuolelle sijoittuvan 1960-luvulla valmistuneen kuusikerroksisen elementtikerrostaloalueen.

4.1.1 Alueen historia ja rakentuminen

Historiallisen Kosken maantien varrelle rakennettua ja läheisen, vuosina 1910-1966 toimineen raviradan mukaan nimetyn Hipposkylän puukerrostalot edustavat sotien jälkeisten Kalevan ja Kissanmaan kaupunginosien vanhinta rakennuskerrostumaa. Historiallisesti Hipposkylä on osa laajaa Kalevankankaan ja Kaupin metsävyöhykkeen väliin jäävää aluetta, jonka maankäytön historia liittyy keskeisesti Tampereen historiallisiin vaiheisiin ja raken-

tumiseen. Vanhan päätien muodostava Kosken maantie yhdisti viimeistään 1800-luvulta alkaen Tampereen kaupunkia ja Messukylän Takahuhdin kylää. Kosken maantien varrelle jäi useita alueen vanhinta asutusta edustavia torppia. Hipposkylän korttelin länsikulmalla oli ennen puukerrostaloja Salhojan torpan rakennus.

Messukylään, Hatanpään kartanolle kuulunut Hipposkylän alue tuli osaksi Tampereen kaupunkia vuoden 1920 liitoksessa. Tampereen vanhan kaupunkirakenteen itäpuolelle jääneen alueen asutus oli vähäistä, 1900-luvun alussa raivatun Tammelan vainioiden maisemaa hallitsivat ennen toista maailmansotaa 1900-luvun alkupuolella perustetut ravirata, suuret tiilitehtaat sekä harjun pohjoisrinteessä olleet venäläisten kasarmit. Osittain vainiot olivat kaupunkilaisten vuokrapalstoina, mm. Litukan kasvimaat. Kalevankangas ja Tammelan vainiot liittyvät myös keskeisesti



vuoden 1918 sisällissotaan liittyvään Tampereen taisteluihin ja valtaukseseen. Kalevankankaan maantien lisäksi toisena päätienä oli kaupungista vainioiden yli Takahuhtiin ja edelleen pohjoiseen kulkenut vanha maantie ns. Kosken maantie, jonka linjaus on säilynyt nykyisten Ilmarikadun, Hippoksentien ja Takahuhdintien linjauksissa.

Kunnalliseen asuntotuotantoon kuuluvan Hipposkylän rakentaminen alkoi vuonna 1947. Alueen 14 kerrostalon rakentamisen taustalla oli toisen

maailmasodan jälkeinen asuntopula, jonka ratkaisua vaikeutti aina 1950-luvulle saakka kestänyt pula tietyistä rakennustarpeista. Kaupunki oli jo heti sodan jälkeen pyrkinyt helpottamaan asuntopulaa rakennuttamalla arkkitehti M. Nordensvanin piirustuksin väliaikaiseksi tarkoitettuja pikataloja vuosina 1945-1947 Kalevaan ja Muotialaan. Hipposkylän puukerrostalojen kohdalla haettiin jo pysyvämpää ratkaisua ja tavoitteeksi oli asetettu jo kohtuullisten asumisolojen vaatimukset. Härmälään 1941 ja Nekalaan vuosina 1945-1948

oli jo rakennettu kaksikerroksisia puukerrostaloja asuntopulaa helpottamaan. Nekalan talojen noin 39 asunnot olivat tarkoitettu suurperheille.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 1.4.1947 suunnitelman Hipposkylästä. Tavoitteena oli saada rakennettua mahdollisimman suuri määrä pienten perheiden asuntoja. Asuntojen kooksi tuli 31 neliötä. Hipposkylän taloryhmä, 14 kaksikerroksista asuinkerrostaloa sekä saunarakennus sijoitettiin raviradan itäpuolelle vanhan päätien, Kosken maantien varrelle. Noin 900 hengelle tarkoitettu alue nimettiin vanhaan tapaan paikan mukaan Hipposkyläksi. Rakennukset sijoitettiin Tammelan vainioiden itäreunalla kohoavan metsäalueen reunaan. Tällä saatiin vältettyä hieman aikaisemmin Nekalaan pelloille rakennettujen vastaavien taloryhmien yksitoikkoisuus maisemassa. Perinteiseen tapaan metsämaasto tarjosi myös savimaata vahvemman perustan rakentamiselle. Näin Hipposkylä edustaa jo sotien jälkeisen ajan erkaantumista funktionalismin suoraviivaisesta kortteli-ihanteesta.

Ilmeisesti Nekalan kritiikin pohjalta alueelle laadittiin huomattavasti vapaampi korttelirakenne, jolloin luovuttiin selkeistä rakennusriveistä sijoittamalla rakennukset pääilmasuuntien mukaisesti kulmittain. Alueen palvelut sijoitettiin vanhaan tapaan asuinrakennusten kivijalkaan ja paloväärallinen sauna erilliseen rakennukseen. Kolmeen, kaupungin puoleiseen, Hipposkadun varrella olevaan asuinrakennukseen oli mahdollista sijoittaa myymälähuoneisto sekä kotitalouslautakunnan kurssihuoneisto. Joka toiseen taloon sijoitettiin pesutupa. Koko kylän tarpeisiin rakennettiin alueen keskelle, pienen aukion reunalle rapattu saunatalo, jossa oli lisäksi kaksi asuntoa ja mankeli.

Rakentaminen alkoi vuonna 1947 ja kirvesmiesporukoiden sarjatyönä rakentamat lautarunkoiset talot olivat valmiina jo vuoden 1949 aikana, huolimatta ensimmäisten talojen perustusten aluvaiheen vaikeuksista saada Kymrolta tarvittavaa määrää sementtiä.

Asemakaavat ja rakentuminen

Alueen rakennusten piirustukset ja asemakaava suunniteltiin arkkitehti Bertel Strömmerin johtamassa Tampereen kaupungin rakennustoimistossa. Vuonna 1946 vahvistetun asemakaavan allekirjoitti apulaisasemakaava-arkkitehti Aaro Alapeuso. Kaavassa kortteliin tuli puukerrostalojen ja saunarakennuksen lisäksi länsipäähän julkiselle rakennukselle varattu tontti. Hipposkylään

rakennettua talotyyppiä on kutsuttu myös suunnittelijana pidetyn rakennuspiirtäjän Väinö Salmelan mukaan ns. Salmelan tyyppinä. Kaava määräsi myös alueella olevat terveet puut säilytettäväksi.

Hipposkylän ensimmäisen vaiheen rakentaminen sijoittuu Kissanmaan kaupunginosaa edeltäneeseen vaiheeseen. Tällöin Hipposkylän lähi-naapureina olivat Tammelan vainioilla toimivat ravirata ja tiilitehtaat. Hipposkylä luettiin tällöin kuuluvaksi Kalevanrinteen (XIX) kaupunginosaan.



Kuva: Hipposkylä, E.M Staf, n. 1950. Tampere-seuran kuva-arkisto.

1960-luvulla vanhan maantien varteen rakennettu alue liitettiin osaksi Kissanmaan kaupunginosaa, jolloin siitä tuli kortteli nro.850.

Korttelin asemakaavan muutos vahvistettiin vuonna 1961 ja kaavan allekirjoitti Aaro Alapeuso. Tällöin Hippoksenkadun varteen keskittynyttä kapeaa korttelia laajennettiin uudella tontilla korttelin kaakkoiskulmalle, johon kaavoitettiin 6-kerroksisia kerrostaloja Tampereen yliopistolaisen sairaalan henkilökunnan tarpeisiin. Lähelle Hipposkylää sijoittuva sairaala valmistui 1962 ja siihen liittyvä henkilökunnan asuinalue 1963, joka myöhemmin on muutettu sairaalan yksiköiden käyttöön. Hipposkylän korttelin kuuden kerrostalon ryhmään liittyi lisäksi kaavassa katuaukion yhteyteen rakennettava erillinen asuin- ja liikera-kennus. Kerrostaloista muodostettiin Kissantasun ja Kissankellon asunto-osakeyhtiöt.

Uudempaa kerrostalokaavaa tarkastetaan 1966, jolloin liike- ja toimistorakennus korotetaan kolmi-kerroksiseksi ja sen rakennusoikeutta lisätään. Hipposkylän vanhassa osassa poistetaan alueen länsipäähän merkitty, mutta rakentamatta jäänyt yleisen rakennuksen tontti poistetaan ja alue liitetään osaksi puukerrostalojen tonttia. Ensimmäisenä valmistuu kerrostalojen pohjoispuolelle

sijoittuva alueen sisäänkäynnin yhteydessä oleva liikerakennus vuonna 1966. Teollista ja elementtirakentamista edustavat lähiökerrostalot valmistuivat vuosina 1966-1968.

Hipposkylän nykyisen ympäristön muodostavat Kalevan ja Kissanmaan yhtenäisesti suunnitellut ja rakennetut kaupunginosat valmistuvat pääosin 1950-luvulla ja 1960-luvun alkupuolella. Kaupunginosien rakentamiseen liittyy 1960-luvulla useita kaupunkikuvan kannalta keskeisiä rakennuksia, jotka liittyvät modernisoituvaan rakentamiseen ja hyvinvointiyhteiskunnan elämäntapaan. Hipposkylän tuntumaan rakentuivat mm. Tampereen yliopistollinen sairaala (1962), Suomen ensimmäinen jäähalli (1965) ja Tampereen ensimmäinen automarket (1971).

Uudemman kerrostaloalueen liikerakennukseen liittyvän aukion laidalle pystytettiin 1969 Unto Hietasen suunnittelema Naula-niminen, noin 8 metriä korkea julkinen taideteos. Kapea, betonista

valettu teos muodostuu kahdesta symmetrisestä osasta, jotka väliin jäävä rako erottaa. Veistoksen ideana on symbolisesti yhdistää asuntoalueen rakennuksia ja ihmisiä. Nykyisellään kasvillisuuden lisääntyessä teoksen asema ei ole enää yhtä vahva kuin kuvauksessa mainitaan.

1940- ja 1960-luvun kerrostalojen eteläpuolelle jäävä alue kaavoitetaan 1986 Hervannan valtavyhlän rakentamisen yhteydessä puistoalueeksi. Jäljet raviradasta ja Salhojan torpasta katosivat lopullisesti Hervannan valtavyhlän rakentamisen yhteydessä 1980-luvun alkupuolella. Kaupunkiaikaa edeltävää rakennetta edustaa vain Kosken maantie, jonka linjaus on nähtävissä Hippoksen tien nykyisessä linjauksessa.

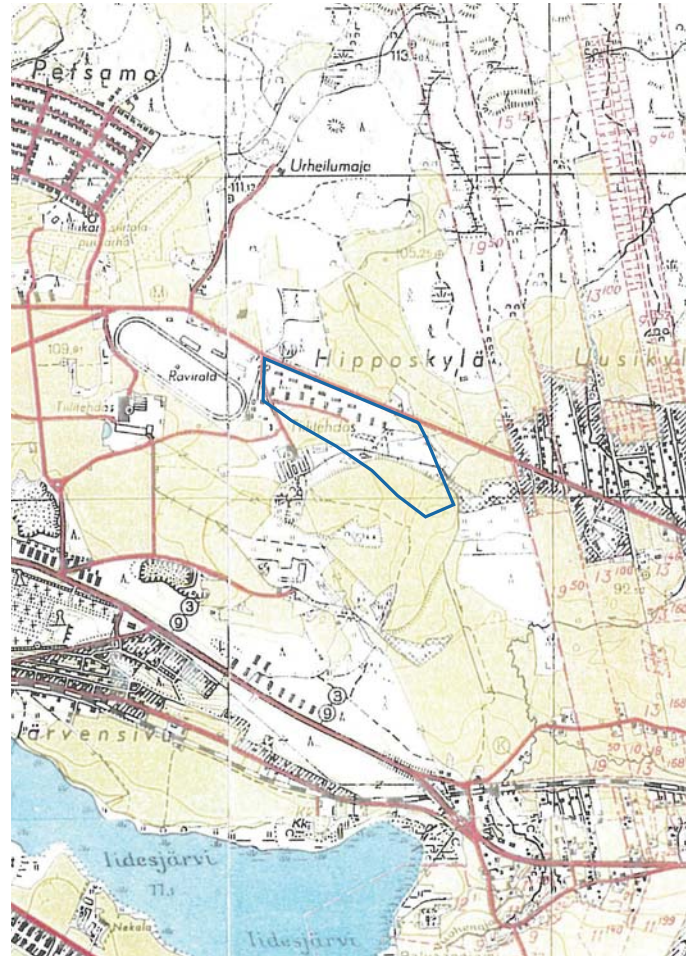
Kuva: Kissanassu, Kissanakello, Unto Hietasen "naula" ja liikerakennus. Kuvaaja E.M Staf 1970, Tampere-seuran kuva-arkisto.



Hipposkylä ja selvitysalue historiallisilla kartoilla

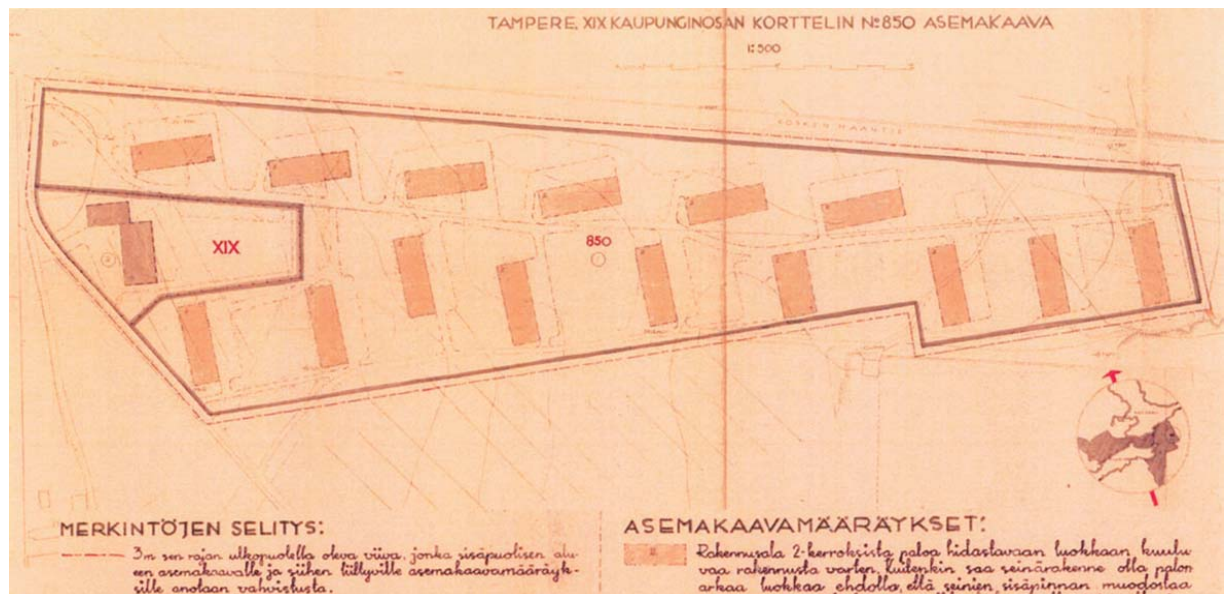


Kuva: Ote vuoden 1909 Senaatin kartasta. Hipposkylä sijoitettiin vanhaan tapaan maantien varrelle ja metsäsaarekkeeseen, Tammelan vainioiden itäreunalle. Ainoastaan itäpään kerrostalot jäivät viljely-alueelle. Länsipäässä oleva asutus viittaa ilmeisesti Salhojan torpan asuinpaikkaan. Lähde: Kansallisarkisto.

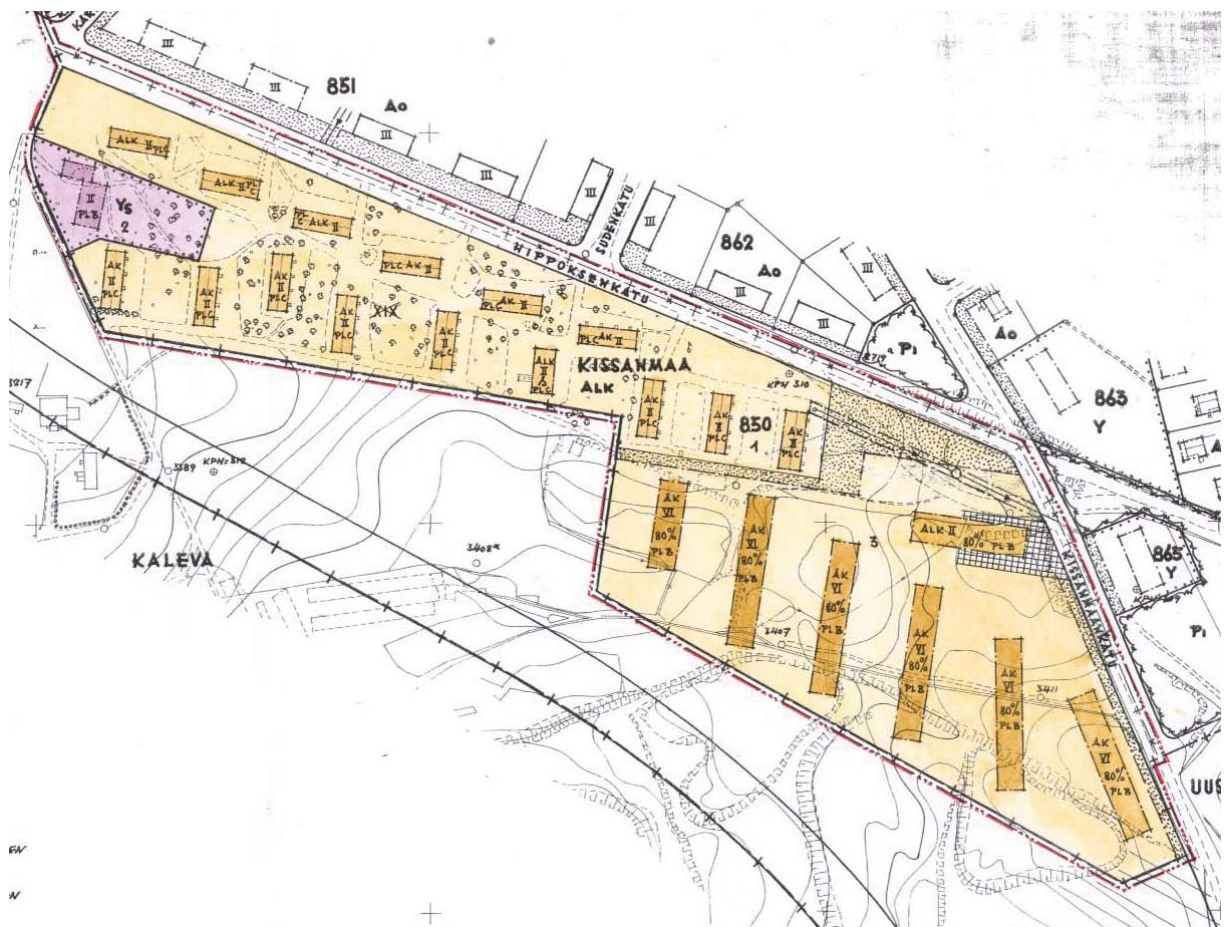


Kuva: Ote vuoden 1953 peruskartasta. Hipposkylän lisäksi alueen käyttöä hallitsivat edelleen ravirata, tiilitehtaat, Litukan kasvimaat ja Kalevankankaan reunassa olevat pikatalot ja venäläisten kasarmit. Tampereen ja Messukylän aina vuoteen 1947 säilynyt kuntaraja näkyy hyvin Kosken maantien varteen, kaupunkirajan ulkopuolelle syntyneen Uusikylän asutuksessa. Lähde: Kansallisarkisto

Asemakaavat

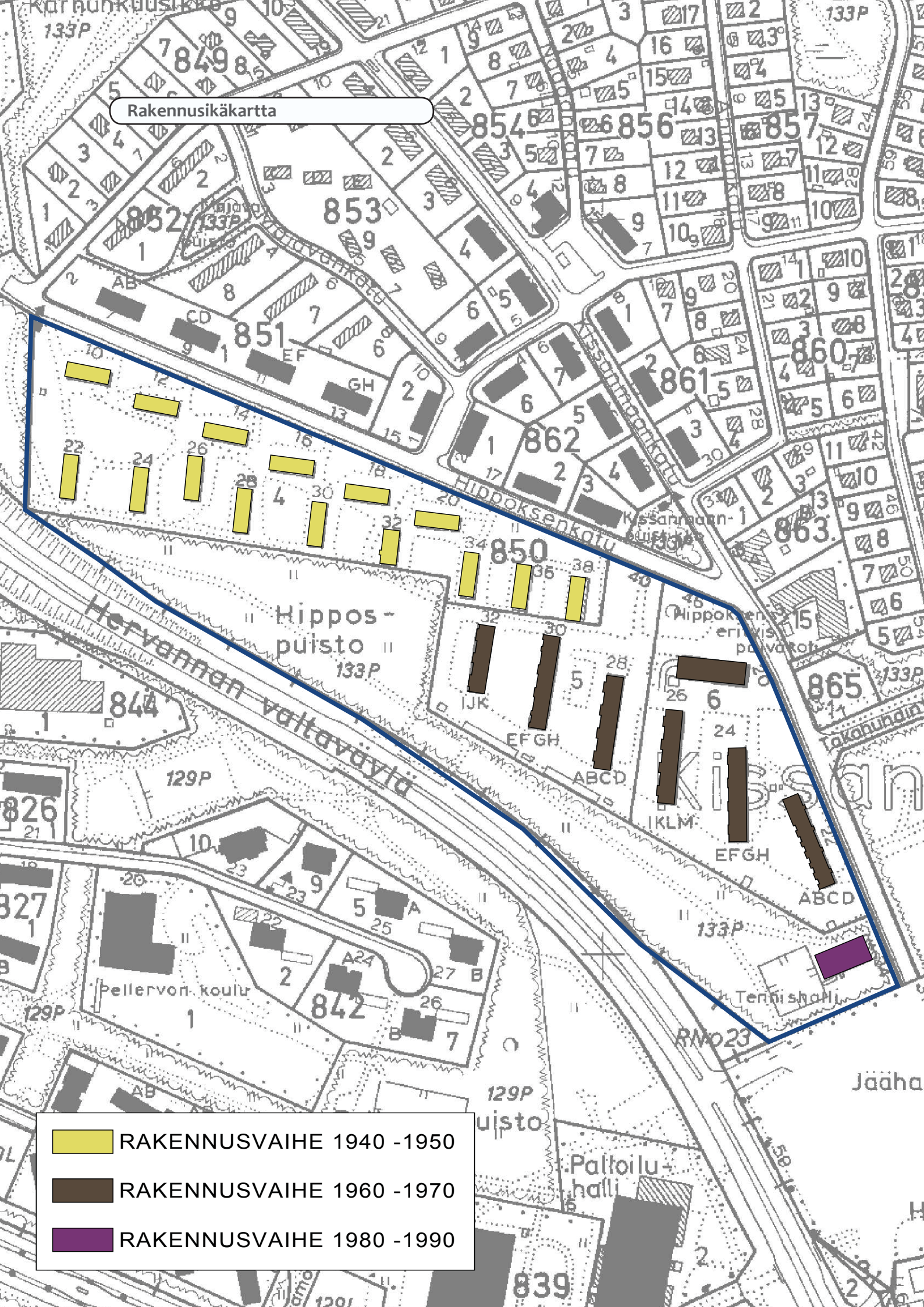


Kuva: Vuoden 1946 asemakaava, arkkitehti Aaro Alapeuso. Lähde: korttelikortit, TKA.

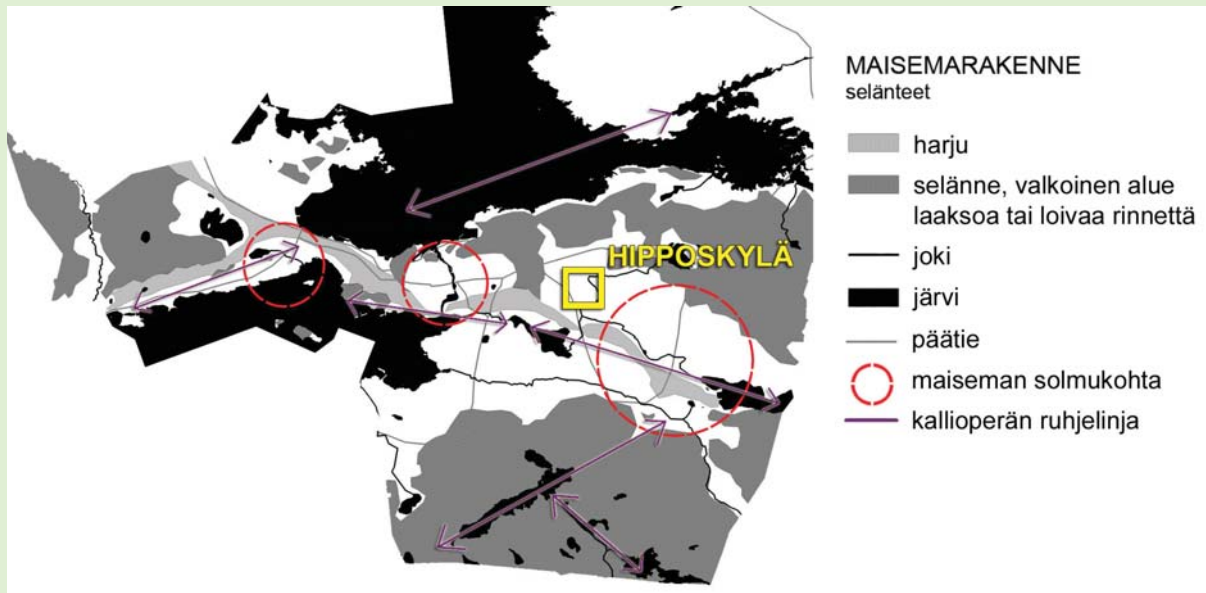


Kuva: Korttelin 850 asemakaavan muutos 1961, arkkitehti Aaro Alapeuso. Lähde: korttelikortit, TKA.

Rakennusikäkartta



4.1.2 Maisemarakenne



Suurmaisema, luonto, pohja

Hipposkylä sijoittuu Tampereen kantakaupungin suurmaisemassa asutulle, puoliavoimelle maisema-alueelle, joka rajautuu pohjoisessa metsäiseen selänteeseen ja etelässä Kalevankankaan harjuun. Alue laskee lievästi kaakkoon, jyrkkiä maaston korkeuseroja ei ole. Selvitysalue on ollut aikaisemmin metsää sekä viljelysalueita ja niittyä. Metsäinen puusto suojaa alueen herempiä osia suurimittakaavaisten kulttuurimaisemaelementtien, kuten jäähallin ja Hervannan valtaväylän välittömältä vaikutukselta.

Rakennusten asettuminen, maisema kaavassa

Hipposkylän alueen muodostavat kaksi suurta korttelikokonaisuutta, joista ensimmäinen on rakennettu 1940-luvun lopulla ja toinen 1960-luvulla. Molempien alueiden asemakaava-suunnittelija on sama. Ensimmäinen korttelikokonaisuus on sijoitettu kaupungin periferiaan metsän ja pellon reuna-alueelle. Kyseinen kaupungin vuokratalojen puurakenteinen kortteli on rakennettu kaupungin maalle, ja todennäköisesti myös rakentamiseen tarvittu puutavara on tuotu läheltä. Rakennukset noudattavat avointa korttelirakennetta ja sijoittuvat maastoon ilmeisesti, kuitenkin vielä noudattaen suorakulmaista koordinaatistoa. 1960-luvulla rakennettu kortteli varioiden aiemman kokonaisuuden suunnitteluperiaatteita huomattavasti suuremmassa mittakaavassa.

Näkymät

Näkymät tarkastelualueen ulkopuolelta Hipposkylään ovat vähäiset, ja ne aukeavat vain lähelle. Ympäröivä metsä on keskeisessä roolissa. Tiealueilta avoimen jäähallin parkkipaikan yli erottuvat uudemmat kerrostalot melko selvästi korkeutensa ja massiivisuutensa vuoksi. Kerrostalot sijaitsevat alueen kaakkoisosassa, johon maasto laskee. Hippospuiston puusto suojaa melko vahvasti talojen erottumisen Hervannan valtaväylän suuntaan. Hipposkadun puukerrostalot jäävät kokonaan alueen suojiin ja ne havaitsee vasta aivan lähietäisyydeltä.

4.1.3 Aluerakenne



ALUERAKENNE

- KESKEISET REITIT
- KEVYT LIIKENNE, VIRKISTYSREITIT
- KOULU
- MUU JULKINEN RAKENNUS
- 1940-LUVUN KAAVASSA OSOITETTU TOTEUTUMATON YLEISEN RAKENNUKSEN TONTTI
- KAUPAN TILAT
- ALUEEN SIS. VIRKISTYSALUE

Idea:

Hipposkylän tarkastelualue koostuu Hervannan valtavyölyän varren puistosta sekä kahdesta 1940- ja 1960-luvulla rakennetusta suuresta ja selkeästä korttelikokonaisuudesta. Ensimmäisenä rakennettu suurtortteli sijoittui lähiömäisenä aluerakentamiskohteena kaupungin periferiaan. 1960-luvulla rakennetussa osiossa osassa taas on kyse kasvavan taajama-alueen täydennysrakentamisesta. Alue liittyy suoraan 1950-luvulla kehittyneeseen Kissanmaahan, ja vain Hervannan valtavyöly erottaa sen sotien jälkeen rakennetusta Kalevan kaupunginosasta. Hipposkylän korttelit ovat koko olemassa olonsa ajan olleet lähellä suuria urheilupaikkoja: pian sen jälkeen, kun läheinen Hippoksen ravirata purettiin Hervannan valtavyölyä tieltä, rakennettiin Hakametsän jäähalli.

Hervannan valtavyölyän varren puistoalue liittyy löyhästi Kalevan suurimittakaavaisen puistokokonaisuuteen, joka avautuu kiilamaisesti Kalevan kirkolta kohti itää ja Messukylää. Hervannan valtavyöly on halkaissut metsäisen alueen 1980-luvulla, mutta yhteys puistoalueen osien välillä on edelleen olemassa kevyen liikenteen yli- ja alikulkujen muodossa. Hipposkylän puukerrostalokortteli on suunniteltu samaan aikaan Kalevan länsiosan kanssa. Molempien alueiden arkkitehtuurissa on havaittavissa 1940-luvun lopun niukkaeleinen tunnelma. Hipposkylä kuitenkin suhtautuu puurakenteisena periferiakohteena herkemmin luontoympäristöönsä. Vaikka rakennukset noudattavatkin hyvin harkitusti suorakulmaista koordinaatistoa, on korttelin sisäiseen maailmaan tuotu variaatiota mm. puistonpuoleisten rakennusten pienillä liikautuksilla. Kortteliin varattiin ajalle tyypillisesti erillinen saunarakennus, kivijalkoihin liiketiloja ja varaus julkiselle rakennukselle, joten alueen asemakaavan voidaan katsoa edustavan lähiörakentamisen alkuvaihetta. Hippoksenkadun pohjoispuolella aluetta on jatkettu 1950-luvulla kolmikerroksisin lamellitaloin, jotka rajautuvat katuihin muodostaen kaupunkirakenteeseen suurtorttelimaisia soluja sisäpihoineen.

1960-luvulla rakennettu Hipposkylän uudempi korttelialue liittyy suurimittakaavaisempaan kehitystrendiin. Kaavasunnittelussa on sovellettu asumalähiön kaavioperiaatetta vanhempaan kaupunkirakenteeseen. Lähiökeskusta edustaa liikerakennus, jonka pieni aukio liittyy asuntokortteliin. Ajoneuvoliikenne on ohjattu pääosin alueen ulkoreunalle parkkialueineen. Samoihin



Kuva: 1940- luvulta 1960-luvulle, Alapeuso käytti uuden alueen lähtökoh-tana vanhemman osan rakennetta.



Kuva: Tampereen ilmapäkuva, Tampere-seuran kuva-arkisto

aikoihin alueen itäpuolelle Hakametsän jäähalli, ja Hervannan valtavyölylle alueen eteläpuolelle on jo osoitettu varaus. Kuusikerroksisten massiivisten kerrostalojen koordinaatisto ja aluerakenteen perusmorfologia seuraa viereisen 1940-luvun korttelin perusajatuksia. Funktionalismin periaatteita seuraten alueen toiminnat on kuitenkin eroteltu hyvin selkeästi ja näin on saatu aikaan voimakasta hierarkiaa korttelin eri osien välille.

Katuverkko

Sisäänkäynti 1940-luvun asuinalueelle on Hippoksenkadulta. Kortteliin on ajoneuvoliittymä jokaisen rakennuksen kohdalla. Sisäisen verkoston sorapäälysteiset reitit muotoutuvat orgaanisesti rakennusten ympärille. Alueen keskelle muodostuu eräänlainen pääväylä, joka toimii myös luontevasti asukkaiden kohtauspaikkana. Vaatimattoman oloista asuinalueetta ei ole suunniteltu erityisemmin yksityisautoilua silmällä pitäen; korttelin sisäisessä kulkuverkostossa ei ole osoitettu erillisiä hierarkkisia alueita jalankululle ja autoilulle.

Väljän mitoituksen ansiosta myöhemmin yleistynyt autoilu ja paikoitus on alueella löytänyt paikansa talojen ja nurmialueiden vierustoilta.

1960-luvulla rakennetun korttelin sisäiset toiminnot on eriytetty modernistisessa hengessä voimakkaasti. Tämä on synnyttänyt alueelle useita erityyppisiä katutiloja ja aukioita: Kissanmaankadun ja Hippoksenkadun kulmassa liikerakennuksen tontilla on haluttu korostaa jalankulkua ja väliaikaista pysäköintiä. Kivetty aukio suuntautuu tien toisella puolen olevalle Kissanmaan päiväkodille. Korttelin asukaspaikoitus on osoitettu lähes kokonaisuudessaan rakennusten eteläpuoliselle pitkälle parkkialueelle, rakennetun ympäristön ja vapaamuotoisen puistoalueen väliin. Kaistaleelle ajetaan ensisijaisesti Kissanmaankadulta, mutta myös Hippoksenkadulle on puistoalueen läpi avattu alueelta yhteys. Läpiajon haitoista johtuen kahden asunto-osakeyhtiön parkkipaikoille ajo on järjestetty erillisinä.

Hervannan valtavyhlän varren puistoalueella mutkittelee Näsijärven rantavyhlän reittiä jatkava kevyenliikenteen väylä, joka jatkuu Hakametsän hallille ja jälleen eteenpäin kohti Hervantaa. Reitti yhdistyy Hipposkylässä ali- ja ylikuluin valtavyhlän toiselle puolelle Kalevan itäosiin.

Rakennusmassat

Hipposkylän rakennusmassat noudattavat kahdenlaista perustypologiaa. 1940-luvun ilmeeltään hyvin yhtenäinen kaksikerroksisten puukerrostalojen alue noudattaa modernistista ajatusta rakennusten asettelusta ilmavasti metsän reunalle. 1960-luvulla täydennysrakennettu korttelialue jatkaa aiemmin esiteltyä ideaa päivitetynä uudelle aikakaudelle. Rakennusajan taustail-

miöitä ovat yksityisautoistumisen vallankumous, rakentamisen teollistuminen sekä harppaukset kaupunkirakenteen mittakaavassa. 1960-luvun massiiviset kuusikerroksiset lamellitalot liittyvät mittakaavaltaan jäähallin ja sen parkkipaikan maisemaan.

Julkinen rakentaminen

Kumpaankin Hipposkylän kiilamaiseen kortteliin on kaavoituksen yhteydessä osoitettu yksi merkittävästi ympäröivästä rakennustypologiasta poikkeava rakennuspaikka. 1940-luvun korttelissa yleisten rakennusten tontti on sijoitettu korttelin länsipäähän, lähelle nykyistä Kissanmaan koulua. Kaavassa osoitettu rakennus ei ole kuitenkaan toteutunut. Korttelin yhteinen sauna on sijoitettu rapattuun erilliseen rakennukseen korttelirakenteen keskelle.

1960-luvun kortteliin kuuluu puolestaan kolmikerroksinen betonirakenteinen liike- ja asuinrakennus, joka syvine runkoineen ja nauhaikkunoineen liittyy ympäröivien kerrostalojen maailmaan. Rakennuksen ympäröivä maanpinta on asfalttinen parkkipaikkamaisema. Hipposkylän itäreunalla lähellä Hakametsän jäähallia on jo 1980-luvulta sijainnut pneumaattinen ”kuplahalli”. Vaikka rakennus on luonteeltaan väliaikainen, on se muodostunut osaksi alueen ja läheisen jäähallin identiteettiä.



4.1.4 Rakennukset ja korttelit

Hipposkylän kerrostaloalue koostuu kahdesta osasta. 1960-luvulla rakennetut massiiviset kerrostalot jatkavat 1940-luvun lopulla rakennetun asuinalueen yhdyskuntasuunnittelullisia teemoja astetta suuremmassa mittakaavassa ja päivitettyinä uudelle aikakaudelle. Asuinkerrostalojen korttelialueet noudattavat kumpikin omia arkkitehtonisia teemojaan.

Rakennukset:

1940-luku

Tampereen kaupungin vuokratalojen alue 1940-luvulta muodostaa yhtenäisen ja hyvin alkuperäisessä asussaan säilyneen arvokkaan kokonaisuuden. Samantyyppisiä pula-ajan kerrostaloja tehtiin Hipposkylän lisäksi Nekalaan. Rakennukset on sijoitettu suurelle korttelialueelle melko ilmastavasti, ja niiden ympärillä olevalla puistomaisella pihalla soljuu orgaanisesti muotoutunut kulkuverkosto. Rakennukset valmistuivat sotien jälkeisinä pulavuosina, vuosien 1947-1949 välillä. Rakennus-

mestari Väinö Salmelan suunnittelemat rakennukset on tehty vuosina 1947 - 1949. Pula-aika näkyy asuntojen niukassa mitoituksessa; porrashuoneiden välit ovat huomattavasti lyhyempiä kuin 1950-luvun vastaavissa rakennuksissa.

Kerrostalot on tehty käsityönä. Samanlaisten rakennusosien vuoksi ne on voitu kuitenkin tehdä paikanpäällä sarjatuotantomaisesti, mikä osaltaan nopeutti rakentamista. Julkisivuarkkitehtuurissa korostuu teemana pystysuunta, mikä osaltaan johtuu niukasta mitoituksesta. Huoneistojen ja porrashuoneitten ikkunat ovat kapeita, samoin sisäänkäynnit portaikkoineen ja katoksiineen. Yksinkertaisiin puurakennuksiin on saatu julkisivun puolelle ilmettä ajalle tyyppillisillä porraskäytävän pystyikkunarivillä, joiden yhteydessä on käytetty koristeena panelointia. Ovien ja ikkunoiden kehystäminen vahvalla puulistalla liittyy myös ajan tehokeinoja.

Rakennuksissa on ullakko ja kellarikerros, mutta ei parvekkeita. Tekstiilien tuuletus ja tomutus tapahtuu yhteisellä pihalla. Korttelissa on myös yhtei-



nen sauna, joka sijaitsee luontevasti keskeisellä paikalla olevassa rapatussa rakennuksessa. Pihojen mutkittavat hiekkatiet ja harkitusti sijoitetut puut nurmialueilla sopivat rakennusten pelkistettyyn ilmeeseen. Puukerrostalot ovat säilyneet erinomaisesti aikakauden asussa: julkisivun muutoksia on lähinnä rakennusten vaalea väritys ja ulko-ovien korvaaminen uudemman tyyppisellä ovella. Korjausrakentamisen yhteydessä tulisi rakennusten ilme pyrkiä säilyttämään. Niukassa arkkitehtuurissa on suuri merkitys detaljeilla, kuten ovilla, ikkunanpielillä, tuuletusluukuilla sekä sisäänkäynnin porraskaiteilla ja katoksilla.

1960-luku

Kuusikerroksisten kookkaiden kerrostalojen alue henkii maaltamuuton kiihtymisen aikaa 1960-luvulla. Rakennukset toimivat edelleen läheisen keskussairaalan työntekijöiden asuntolina. Rakennustehokkuuksia on pyritty nostamaan reilusti alueen vanhaan rakennuskantaan nähden. Asuntoja on rakennusteollisuuden kehityksen ansiosta pystytty tuottamaan suuri määrä kahden vuoden aikana. Rakennuksilla ei sinällään ole merkittäviä rakennustaiteellisia arvoja, mutta niiden yhtenäisyys ja massiivisuus sekä alueen liittyminen jäähallin ja sairaalan suureen mitta-kaavaan kertoo selkeästi Tampereen 1960-luvun rakennus- ja asutushistoriasta.

Pitkät kerrostalot on toteutettu kirjahyllyrunkotekniikalla, jossa vain lyhyen julkisivun suuntaiset seinärakenteet ovat kantavia. Jäähallille suuntautuvat itäjulkisivut ovat rakennuksissa ilmeeltään melko yhtenäisiä. Porrashuoneet korkeine ikkunoineen jaksottavat pitkiä rakennusmassoja, ja vaakasuuntaa on korostettu ikkunajaolla, jossa on tasapituisia nauhaikkunanpätkiä. Länsijulkisivut eroavat rakennusten välillä toisistaan enemmän. Rakennuksissa on joko ulkonevat tai sisään vedetty asuntokohtaiset parvekkeet. Vaakasuuntaa on korostettu värein ja materiaalein. Julkisivujen rytmitys seuraa rakennusrungossa olevaa jaksotusta. Kerrostalokokonaisuuden suunnitteli arkkitehtitoimisto Eero Saari. Lamellikerrostaloihin on tehty julkisivuremontti 2000-luvulla. Julkisivuun on lisätty lisälämmöneriste ja vuorauksena on käytetty ruskeaa ja valkoista profilipelttiä. Vaikka uusi pinta toistaa kaukomaisemassa alkuperäisen julkisivun peruspiirteitä, on pihapiirin tasolla ulkoasun materiaallinen monipuolisuus merkittävästi köyhtynyt.

Korttelissa on kolmikerroksinen liikerakennus, joka liittyy julkisella aukiolla kissanmaankatuun. Korttelin sisäinen leikkipuisto on liikerakennuksen lähellä ja rajautuu tarkasti rakennusten päätyjen luomien koordinaatistojen mukaan.

4.1.5 Viheralueet

Hippoksenpuisto

Hipposkylän selvitysalue jakaantuu kolmeen eri osaan, kahteen eri-ikäiseen rakennusryhmittymään ja puistoalueeseen. Asemakaavallista viheraluetta on Hippoksenpuisto, joka rajaa asuinalueet Hervannan valtavyhlästä. Puistoalue ja valtavyhlä rakennettiin 1980-luvulla, 1940- ja 1960-luvun asemakaavassa on nähtävissä vain asuinkorttelit. Puistoalue toimii lähinnä kulkureittinä ja puskurivyöhykkeenä Hervannan valtavyhlän suuntaan. Puistoalueen läpi kulkee toiminnallinen viheryhteys. (Tampereen kantakaupungin ympäristö- ja maisemaselvitys 2007).

1940-luvun kaksikerroksiset puukerrostalot

Luoteisosassa on 1940-luvun lopulla rakentuneita matalia kerrostaloja. Pihat ovat nurmi- ja sorapintaisia sekä avoimia. Tontille ei ole istutettu suurta määrää puita ja pensaita, mutta ne ovat vuosien varrella kasvaneet suuriksi. Etenkin pensaat ovat erittäin suuria ja niistä on tullut hallitsevia elementtejä Hippoksenkadun miljööseen. Puiden

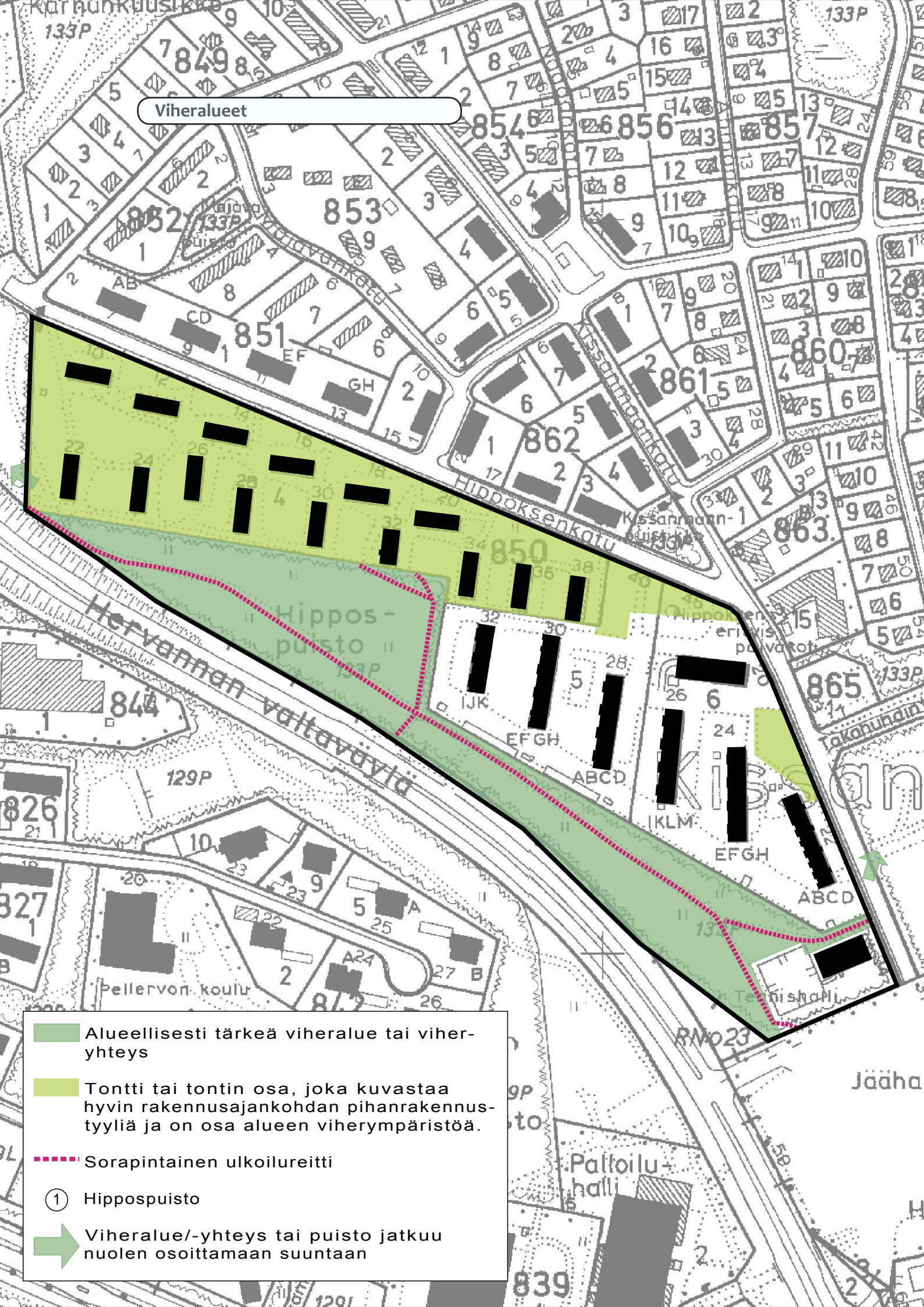
ja pensaiden harva sijoittelu avaa kuitenkin vapaita näkymiä piha-alueille, joissa ajan tuomat muutokset ovat melko vähäisiä. Eteläpuolella tontti rajoittuu Hippoksenpuistoon, jonka lävitse kulkee ulkoilureitti. Puustoa Hippoksenpuistossa on kohtalaisesti, mutta tontit ja rakennukset erottuvat selvästi. Luoteessa puusto on hieman tiheämpää ja suojaisampaa, missä ulkoilureitti kulkee aivan tontin rajan tuntumasta.

1960-luvun kuusikerroksiset lamellitalot

Alueen kaakkoispuolella Kissanmaankadun varrella sijaitsevat asuinkorttelit ovat rakentuneet 1960-luvun lopulla. Rakennukset sijoittuvat tonteille 1960-1970 -luvun tyyliin rinnakkain luoden suorakaiteen muotoisia molemmista päästä avoimia sisäpihoja. Katualuetta kohden tontit on rajattu leikatuilla pensasaidoilla ja harkitusti sijoitetuilla korkeilla puilla. Rakennusten hieman porrastettu sijoittelu avaa Kissanmaankadulle pohjoisesta saapuessa avoimen näkymän, mutta runsaaksi kasvanut kasvillisuus peittää piha-alueet tehokkaasti. Kissanmaankadun varrelle on istutettu kerrostalon eteen maisemallisesti hallitseva pylväshaaparivistö, joka edustaa hyvin aikakauteen liittyvää kasvillisuutta. 1900-luvun loppupuolen kerrostalojen kaupunkikuvaan usein liittyvä pylväshaaparivistö, joka on kasvanut vaikuttavaksi elementiksi katuympäristössä.

4.1.6 Asemakaavan toteutuneisuus

Alueella on kaksi Aaro Alapeuson laatimaa kerrostalokaavaa, jotka vahvistettiin vuosina 1946 ja 1961. Aikaansa hyvin edustavat asemakaavat ovat toteutuneet pääpiirteissään erinomaisesti, lukuun ottamatta vanhempaan kaavaan liittynyttä julkisen rakennuksen tonttia, joka jäi rakentamatta ja on liitetty myöhemmin osaksi puukerrostalojen tonttia. Vuoden 1947 asemakaavan laajennukseksi tehty kerrostalojen ja liikerakennuksen muodostama kokonaisuus on toteutunut hieman tarkastettuna, pieniä muutoksia on lähinnä rakennusaloissa ja liikerakennuksen kerrosmäärässä.



Viheralueet

- Alueellisesti tärkeä viheralue tai viher-yhteys
- Tontti tai tontin osa, joka kuvastaa hyvin rakennusajankohdan pihanrakennus-tyyliä ja on osa alueen viherympäristöä.
- Sorapintainen ulkoilureitti
- ① Hippospuisto
- ➔ Viheralue/-yhteys tai puisto jatkuu nuolen osoittamaan suuntaan

4.1.7 Kohteen arvot

Alueellinen yhtenäisyys: • •

Rakennuskannan ajallinen yhtenäisyys

Tarkastelualue koostuu kahdesta hyvin yhtenäisestä lyhyen ajanjakson aikana rakennetusta osasta. Tampereen kaupungin vuokrataloiksi rakennuttamien puukerrostalojen alue on vuosilta 1947-1949 ja yliopistollisen sairaalan työntekijöiden korkeat kerrostalot ovat vuosilta 1966-1968. Nopea ja keskitetty toteutus näkyy rakennusarkkitehtuurin ja pihojen käsittelyn yhtenäisyytenä. Asuinrakentamista ja liiketiloja sisältävät kerrostaloalueet tuovat esiin rakentamisen ja kaupungistumisen murroksen pula-ajan pienimittakaavaisesta puurakentamisesta suurimittakaavaiseen elementtirakentamiseen.

Kaupunkirakenteen ominaispiirteet

Kaksi kerrostaloaluetta ovat kumpikin hyvin yhtenäisiä, ainoastaan niiden keskinäisessä yhtenäisyydessä olisi parantamisen varaa. Hervannan valtavyylän suojavaöhykkeenä toimiva puistoalue muodostaa aluerakenteeseen kolmannen alueen osan. Valtavyylä erottaa puiston ikävästi Kalevan suurimittakaavaisesta kaupunkipuistosta.

Paikallinen identiteetti: • • •

Kaupungin vuokratalojen alueelle identiteettiä luovat niukka ja yhtenäinen arkkitehtuuri sekä asukkaiden yhteisöllisyys. Alueen muusta rakennuskannasta eroaa rapattu asukkaiden yhteisille toiminnoille tarkoitettu rakennus. Piha-alueiden käsittelyn vaatimaton tapa sopii alueen rakennusarkkitehtuurin maailmaan.

1960-luvun alueen suuret rakennusmassat liittyvät mittakaavallisesti ja imagollisesti Hakametsän jäähallin ympäristöön. Rakennuksissa on noudatettu yhtenäistä rakennustapaa, jonka anonyymiin rakenteisiin taloyhtiön nimeen viittaavat kissalogot tuovat persoonallisen vivahteen. Erikoisena identiteettiä luovana detaljina erotuvat taloyhtiön logo ja porraskäytävien seinillä olevat kissahahmot.

Ympäristöarvot: • •

Valtavyylän suojavaöhykkeenä toimivan Hippospuiston reitit kytkevät tarkastelualueen kevyen liikenteen siltojen välityksellä Kalevan puistomaisemiin. Hervannan valtavyylä sinänsä katkaisee puiston. 1940-luvun suorkorttelin piha-alue on selkeä ja koruton, ja tukee hyvin pula-ajan arkkitehtuurin luomaa ilmettä. 1960-luvun korttelissa toimintojen suunnitelmallinen erottelu on johtanut alueen joustamattomuuteen. Uusi liikenneyhteys on jouduttu ottamaan Hipposkadulta alueen pihan läpi, mikä on rikkonut pihojen käytön johdonmukaisuutta. Rakennusten välien nurmipintaiset etupihat tuovat hieman kaivattua vihreyttä korttelin sisälle. Leikkipuisto sijaitsee kätevästi liikerakennuksen lähellä.

Arkkitehtoniset arvot: • •

Tarkastelualueen arkkitehtuurin keskeiset arvot liittyvät rakennustapojen yhtenäisyyteen ja aikansa historiallisten ilmiöiden kiteyttämiseen. Alueen kaksi osaa muodostavat kumpikin oman kokonaisuutensa, joilla on molemmilla hyvin vahva oma identiteetti. 1940-luvun kaksikerroksiset puukerrostalot ja niiden ympäristöjen käsittely henkivät pula-ajan niukkuutta. Yhteistoimintojen rakennus erottuu muusta rakentamisesta hyvin hienovaraisesti. 1960-luvulla rakennettu kuusikerroksinen korttelikokonaisuus, liikerakennus, katuaukio ja julkinen muistomerkki henkivät suurta maaltamuuton, yksityisautoilun ja teollisen rakentamisen vallankumouksen aikaa. Rakentamisessa on lähdetty tavoittelemaan suuria volyymejä, ja toimintoja on eritelty hierarkkisesti. Rakennuksista erottuu kolmikerroksinen toimisto- ja liikerakennus, joka liittyy Kissanmaan aukioon. 1960-luvun rakennusten ulkoasuja on korjailtu jälkeinpäin; nykyinen levypinta ainoastaan jäljittelee vanhaa elementtijakoa. Alueen 1940- ja 1960-luvulla Aaro Alapeuson laatimat asemakaavat edustavat aikansa hyvää suunnittelua, jossa uudempi kaava muodostaa selkeän jatkon vanhemmalle kaavalle.

PUNAINEN TEEMA:

Aikakauden edustava asuinalue tai alueen osa, jossa alkuperäinen korttelirakenne, ympäristö ja rakennuskanta on säilynyt. Arkkitehtonisesti arvokas kokonaisuus.

Hipposkylän 1940-luvun puukerrostalojen ja puolijulkista tilaa edustavan saunarakennuksen muodostama aluekokonaisuus liittyy sotien jälkeisen pula-ajan sosiaaliseen rakentamiseen. Ajan uudistuvaa kaavoitusta, arkkitehtuuria ja rakentamista edustava yhtenäinen ja hyvin säilynyt aluekokonaisuus edustaa ympäröivän kaupunkirakenteen vanhinta kerrostumaa historiallisen maantien varrella.

TOIMENPIDESUOSITUS:

Arkkitehtonisesti arvokkailla alueilla tulisi pyrkiä säilyttämään korttelirakenne, viherympäristö ja rakennusten alkuperäiset ominaispiirteet. Virheelliset rakennusratkaisut pyritään korjaamaan siten, että rakennusten arkkitehtoniset arvot säilyvät. Alueet ovat arkoja muutoksille.

SININEN TEEMA:

Aikakaudelleen tyypillinen asuinalue tai alueen osa, jolla alkuperäinen korttelirakenne on säilynyt. Alueen kaupunkirakenteella on arvoa.

Tampereen yliopistollisen sairaalan henkilökunnan lähiömäiset asuinkerrostalot liittyvät Hervannan valtavyhlän 1960-luvulla rakentuneeseen suurmajaismaahan, jonka ajallisia kiintopisteitä ovat jäähalli, yliopistollinen sairaala ja valtatie vastapuolella olevat tornitalot ns. Teiskon tornit. Lähelle sairaalaa rakennetut henkilökunnan kerrostalot liittyvät työpaikan ja asumisen historialliseen suhteeseen, joka loittoni autoistumisen ja yritysmaailman murroksessa 1900-luvun jälkipuolella.

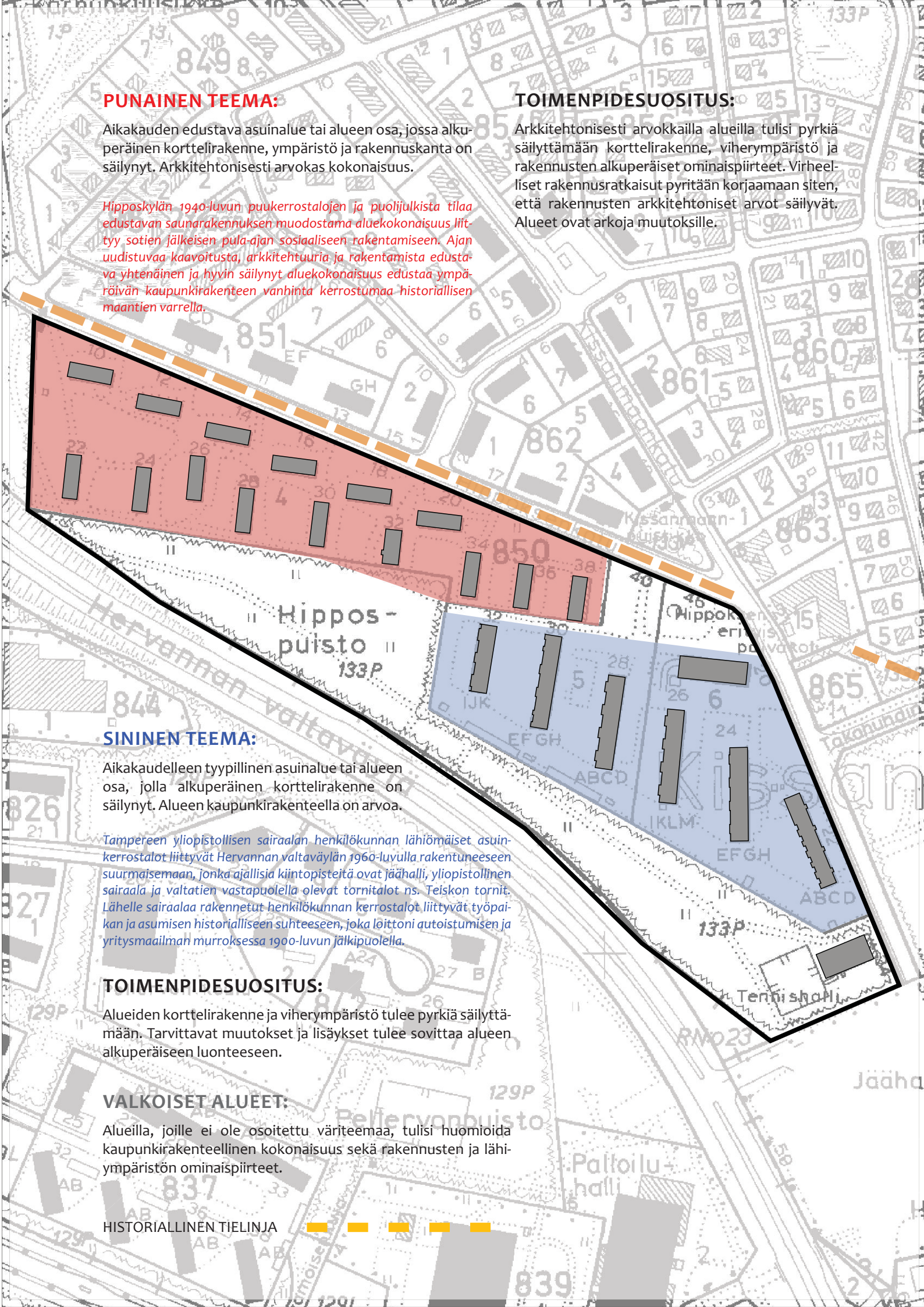
TOIMENPIDESUOSITUS:

Alueiden korttelirakenne ja viherympäristö tulee pyrkiä säilyttämään. Tarvittavat muutokset ja lisäykset tulee sovittaa alueen alkuperäiseen luonteeseen.

VALKOISET ALUEET:

Alueilla, joille ei ole osoitettu väriteemaa, tulisi huomioida kaupunkirakenteellinen kokonaisuus sekä rakennusten ja lähiympäristön ominaispiirteet.

HISTORIAALLINEN TIELINJA





4.2 RANTAPERKIÖ

Rantaperkiön selvitysalue käsittää Hatanpään valtatie ja Nuolialantien varrelle sijoittuvan kaupunginosan kerrostalokorttelit ja rivitaloalueen. Kokonaisuuteen kuuluvat julkisina tiloina viheralueet, kaksi koulua ja kirkko. Selvitysalueen ulkopuolelle jää alueen pohjoisosaan 1950-luvun alkupuolella rakennettu omakotialue.



4.2.1 Alueen historia ja rakentuminen

Rantaperkiön nykyinen, 1940-luvun sotien jälkeen kaavoitettu kaupunginosa liittyy Härmälän 1920-luvulla perustettuun esikaupunkiin, jonka asutusta se jatkaa. Silloisen kaupunkirakenteen ulkopuolelle sijoittuneen Härmälän esikaupungin asutuksen kasvuun vaikutti keskeisesti lentokonetehaan ja lentokentän perustaminen 1930-luvulla. Härmälä ja pääosin sotien jälkeen rakentunut nykyinen Rantaperkiö kaavoitettiin vanhojen, kaupungista lähtevien pääteiden varrelle, entisille Hatanpään kartanon maille. Ennen kaupunginosan perustamista Rantaperkiössä oli jo suhteellisen vahva kartanokaudelta

ja Tampereen teollisuuskaupungin kasvuun 1800-luvun lopulla liittyvä pienasutus sekä ranta-alueelle sijoittuva samanikäinen huvila-asutus. Rantaperkiön asutukseen luettiin tällöin kuuluvaksi myös nykyinen Rautaharkko. Asukkaat käyttivät alkuun alueesta nimeä Ruhjunperä, jota kartanon omistaja piti halventavana ja pyrki vakiinnuttamaan alueen nimeksi Koivurannan. Hatanpään kartanon laajat maanomistukset, joihin kuuluivat mm. Härmälä ja Rantaperkiö, siirtyivät Tampereen kaupungin omistukseen vuonna 1913 tehdyllä kaupalla. Kaupunkiin kartanon maat liitettiin 1920.

Hatanpään kartanon laajaan maanomistukseen kuulunut Rantaperkiö säilyi pääosin metsäisen ja huviloiden täplittämän rantavyöhykkeen takana olevana peltovainioiden aina sotien jälkeiseen aikaan saakka, jolloin laadittiin alueen rakentamisen pohjaksi pääosin kerrostaloihin perustuvat kaavat. Rantaperkiön pellot raivattiin pääosin 1800-luvulla, johon alueen kaupungin aikana vakiintunut nimi, Rantaperkiö, viittaa. Maatalouteen liittyvä termi perkiö viittaa uudispeltoon tai -niityyn. Rantaperkiön ja Härmälän alueen vanhinta historiallista asutusta edustivat lähinnä Lempäälän maantien varrella sijainneet Hatanpään kartanon Vihiojan, Kanniston ja Solinin torpat. Kaupunginosaa edeltävää pienasutusta syntyi alueen kartanokauden torppien lisäksi vain lähinnä vanhojen maanteiden mm. Nuolialantien varrelle, josta kartano vuokrasi tontteja. Tämä historiallinen pienasutus katosi, kahta tonttia lukuun ottamatta tarkasteltavalta alueelta pääosin vasta 1960- ja 1970-luvulla Nuolialantien ja Härmälänkadun kerrostalojen rakentuessa. Vanhempaan asutukseen liittyvät lisäksi Rantaperkiön koulu (1936) ja Nuolialantien varren urheilukenttä. Pienasutuksesta on säilynyt lähinnä yksittäisiä kohteita nykyisessä Rautaharkossa. Kaupunginosan eteläpuolelle jäävä Sarankulman teollisuusalue rakentui myös 1970-luvulta lähtien vanhoille peltovainioille lentokentän toiminnan päättyessä.

Rantaperkiön kaupunginosan rajoina ja päätienä olevat Lentokenttätien ja Nuolialantien linjaus pohjautuvat vanhoihin Tampereelta Pirkkalaan ja Lempäälään vieneisiin maanteihin, jotka ovat olleet käytössä varhain, maanteinä viimeistään 1700-luvulla. Rantaperkiön ja Härmälän raja muodostui Lempääläntiestä erkanevaan ja Pyhäjärven rantaan suuntautuneeseen talvitiehen, joka on jäänyt elämään katulinjan nimenä. Rantaperkiön pohjoispuolelle, metsävaltaiselle rantavyöhykkeelle, muodostui kartanon maille Tampereen ensimmäisiä huvila-alueita 1880-luvulta alkaen. Kaupungille Hatanpään kartanon maat siirtyivät 1910-luvulla. Alueen pohjoisosaan liittyvä Hatanpään valtatie rakennettiin 1910-luvun lopulla teollisuuden levitessä kaupungin omistukseen siirtyneiden Hatanpään pelloille. Rantaperkiössä ja sen ympäristössä sijainnut torppa- ja huvila-asutus katosivat Lepolaa lukuun ottamatta pääosin 1970-luvulla kaupungistumisen vahvistuessa. (alajoki)

Asemakaavat 1946, 1951 ja 1955

Rantaperkiön nykyinen kaupunginosa kaavoitettiin sotien jälkeen, jolloin laadittiin Rantaperkiön ja Härmälän asemakaavojen laajennukset ja muutokset. Rantaperkiön kaavoitusta oli aloitettu jo 1930-luvulla ja mm. arkkitehti E. Kaalamon laatimassa yleissuunnitelmassa Rantaperkiön alue olisi jatkanut Härmälän traditionaalista asemakaavaa. Sotien jälkeen, 1940-luvun lopulla kaavoitus uudistui voimakkaasti ja Rantaperkiön kaupunginosan rakentamisen pohjaksi laadittiin kolme erillistä asemakaavaa.

Ensimmäisenä kaavoitettiin Nuolialantien pohjoispuoli, jolloin metsä- ja peltoalueelle sijoitettiin kerrostalokortteleita, omakotialue ja urheilualueita. Asemakaavan laati arkkitehti Paavo H. Salminen ja se vahvistettiin 1946. Kaava oli lähinnä vanhaa asutusta täydentävä, julkista rakentamisen alueita kaavassa edusti jo 1925/1937 valmistunut Rantaperkiön kansakoulu. Kaupunginosan toisen osan muodosti Nuolialantien ja Lentokenttänkadun väliselle alueelle vuonna 1951 vahvistettu asemakaava. Kolmas, vuonna 1955 laadittu kaava käsitti vain kaupunkikuvallisesti keskeisen, pohjoisosaan tielinjojen risteykseen sijoittuvan kolmionmuotoisen kerrostalokorttelin. Vuosien 1951 ja 1955 kaavat laati asemakaava-arkkitehti Aaro Alapeuso.

Sotien jälkeen laaditut kaavat käsittivät pääosin 2-3 kerroksia rakennuksia sisältäviä kerrostalokortteleita, rivitaloalueen sekä viheralueiden yhteyteen sijoitettuja julkisen rakentamisen tontteja. Asemakaava rajoitti myös rakennusten ja kasvillisuuden korkeutta läheisen Härmälän lentokentän tarpeiden vuoksi. Viimeisenä kaavoitettu kolmionmuotoinen kortteli muodosti oman kokonaisuuden, jossa yhdistyivät aikakauden modernin kaupunkikuvan rakenteet, korkeat pistetalot, pitkä lamellitalo ja matalat liikesiivet. Osittain se oli myös paluuta 1920-luvun umpikortteliin, jonka suojaisaa korttelipihaa rajasivat muurimaiset rakenteet.

Erityisesti alueen pääosan muodostavassa vuoden 1951 kaavassa viher- ja urheilualueet ovat merkittävässä roolissa. Asemakaavan rakenneperiaatteet noudattavat selkeästi Meurmannin 1947 Asemakaavaopissa esittelemää asumasolujärjestelmää, joskin kaavan toiminnallisuuteen keskeisesti liittyvän pienen torin muuttaminen myöhemmin puistoalueeksi sekä sen yhteyden katkaiseminen Perkiönpuistoon on heikentänyt kaavan keskeisen piirteen ymmärrettävyyttä katukuvassa. Kaupunginosan rakentaminen keskit-

tyi myös oikeaoppisesti vanhan päätien lisäksi pitkän, Perkiönpuistoksi nimetyn keskuspuiston reunoille. Rakennusten sijoittaminen tonttien keskiosiin tekee myös kaavasta vehreän ja väljän. Kaavan lähtökohtina on käytetty vanhoihin maanteihin pohjautuvien Nuolialantien ja Lento-kentäntien linjauksia. Lähtökohtana on myös Härmälän kaupunginosan vanhempi asemakaava, johon 1951 laadittu kaava tiestön ja viheralueiden osalta selkeästi liittyy. Härmälän ja Rantaperkiön keskeisten viheralueiden liitoskohtaan sijoitettiin lisäksi molempien alueiden palveluihin liittyvä kirkko ja seurakuntatalo.

Vanhimpaan kaavaan liittyy ajan hengen mukaisesti omakotialue, joka on jätetty tämän inventoinnin ulkopuolelle. Myöhemmin kaupunginosan reunoille on kaavoitettu yksittäisiä tontteja vuosina 1959, 1968, 1971, 1972, 1977 ja 1981. Pienempiä kaavamuutoksia ovat Nuolialantien pohjoispuolen kaksikerroksisten korttelien muuttaminen kolmikerroksiksi. Viimeisiä kaavamuutoksia edustavat vuosien 2002 ja 2005 muutokset, joissa merkittävää lisärakentamista sijoiteltiin Hatanpäänhovin ja Valmetin rivitalojen yhteyteen. Kaavamuutoksen yhteydessä tonttien 1950-luvun rakennuskanta sai asemakaavaan säilytysmerkinnän.

Kaupunginosan rakentuminen

Vanhemman rakennuskannan vuoksi uuden kaupunginosan rakentaminen eteni vaiheittain. Ensimmäisenä rakennettiin vanhat, asutuksesta vapaana säilyneet peltoalueet. Härmälän pappilan ja seurakuntatalon (1949) jälkeen ensimmäisenä toteutuivat alueen pohjoisosassa, Rantaperkiön kansakoulun (1936) ympäristössä olevat kaksi kaupungin rakennuttamaa kolmen talon kerrostalokorttelia (1952,1953) ja Lokomon Hatanpäänhovi (1958-61) sekä Pirkanmaan oppikoulu (1958-61). Aluetta täydennettiin kaavamuutoksella läheisen kaupunginsairaalan henkilökunnan kerrostalolla (1960). Alueen rakennuskanta edustaa osin perinteistä, 1950-luvun alkupuolen rapattua aukkojulkisivurakentamista ja osin teollistuvaa rakentamista, joka näkyi vuosikymmenen lopulla rakennusten julkisivuissa rakennuslevyinä ja nauhamaisina julkisivuina. Sisäiset katulinjat ovat säilyneet kapeina, 1950-luvun asussa. Vuosikymmenen lopun autoistuminen näkyy kulttuuriympäristössä Hatanpäänhovin pistetalojen liikeympäristön muuttumisena autotalleiksi ja korttelin 759 erillisenä autotallirakennuksena.

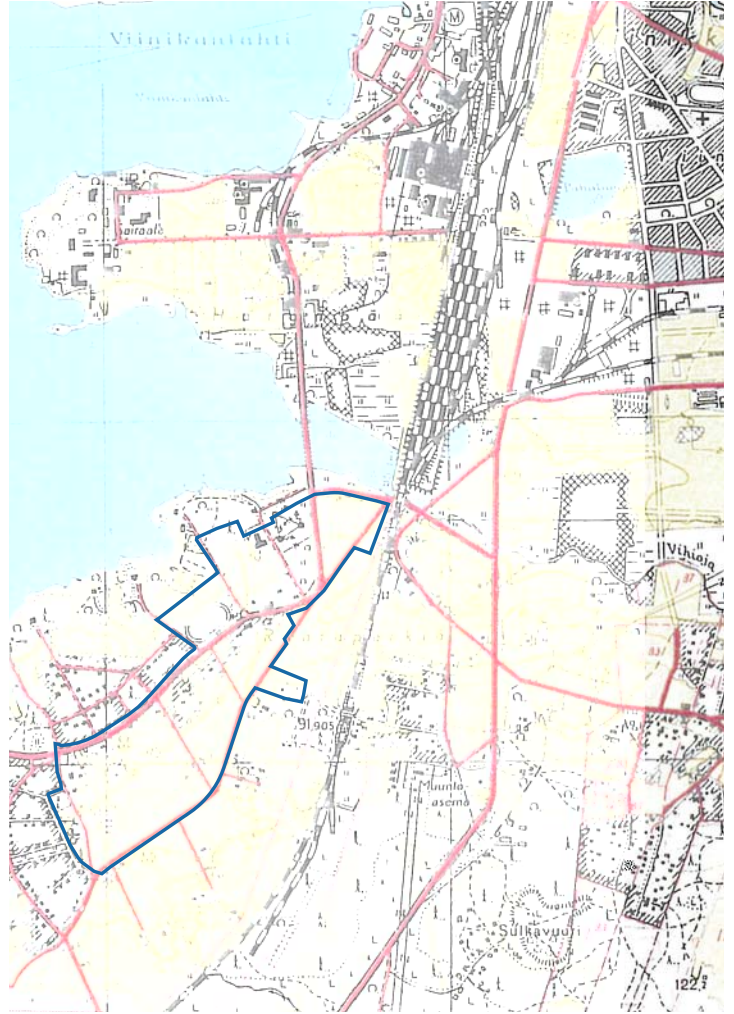
Toinen 1950-luvun kokonaisuus rakentui eteläosan pellolle, johon valmistui vuosikymmenen lopulla Valmetin henkilökunnan rakennuttama rivitaloalue. Vanhemman asutuksen käytössä ollut Härmälänkadun ja Nuolialantien varsi rakennettiin vuosien 1958-1979 aikana, jolloin sen rakennuskanta ja katutila edustaa ajan käsityövaltaisen rakentamisen muuttumista kohti täyselementitekniikkaa. Kaupunginosan sotien jälkeisen kaavoituksen ja rakentamisen kannalta keskeinen Perkiönpuisto rakennettiin vuosina 1965-1967 ja se kunnostettiin vuonna 2009. Rantaperkiön alkuperäiset kaavat toteutuivat pääpiirteissään 1970-luvulla, jonka jälkeen kaupunginosan täydennyskaavoitusta ja -rakentamista edustavat yksittäiset kerrostalot, päiväkodit ja perhetukikeskus, jotka valmistuivat pääosin 1970-luvulla. 2000-luvun täydennysrakentaminen on kohdistunut Hatanpäänhovin ja rivitalokorttelin yhteyteen.

Tutkimusalueella kaupunginosaa edeltäneestä rakentamisesta on säilynyt vanhojen maanteiden linjaukset, urheilukenttä, Rantaperkiön koulu ja kaksi omakotikiinteistöä Nuolialantien ja Talvitien risteysessä.

Rantaperkiö ja tutkimusalue historiallisilla kartoilla



Kuva: ote v. 1909 Senaatinkartasta, jolloin elettiin Hatanpään kartanoajan viimeisiä vuosia. Seuraavalla vuosikymmenellä alkoi kaupungille siirtyneiden Hatanpään peltojen muuttuminen teollisuus- ja asuinalueiksi. Päätieksi rakennettiin 1918 Hatanpään valtatie. Rantaperkiön kaupunginosa tulisi sijoittumaan vanhojen maanteiden risteykseen, johon oli torppien lisäksi syntynyt teollisuuskaupungin kasvuun liittyvää asutusta. Maantien ja rautatien risteyksessä, nykyisessä Rautaharkossa sijaitsi kartanon vuonna 1892 perustama koulu. Lähde: Kansallisarkisto.



Kuva: ote v. 1953 peruskartasta. Rantaperkiön sotien jälkeen kaavoitusta alueesta on rakentunut lähinnä luoteiskulmalla oleva pientaloalue. Vanhempi asutus keskittyy Nuolialantien varrelle ja katoaa kahta tonttia lukuun ottamatta 1960- ja 1970-luvulla kerrostalojen tieltä. Nykyinen Lentokentänkatu, vanha Lempäälään johtanut maantie jää paikallistieksi uuden Lempääläntien valmistuessa 1930-luvulla. Uusi tie rakennettiin halokomaan maisemaa suoraviivaisesti Sulkavuoren länsipuolelle. Kuvan yläosassa ovat 1910-luvulta alkaen rakentuneet Hatanpään ja Nekalan teollisuusalueet, kaupunginsairaala sekä Viinikan ja Nekalan esikaupungit. Lähde: Kansallisarkisto.

Asemakaavat

HÄRMÄLÄN ESIKAUPUNKI ASEMAKAAVALUONNOS

ARKKITEHTI E. KAALAMO



Kuva: E. Kaalamon Härmälän esikaupungin asemakaavaluonnos v. 1935.

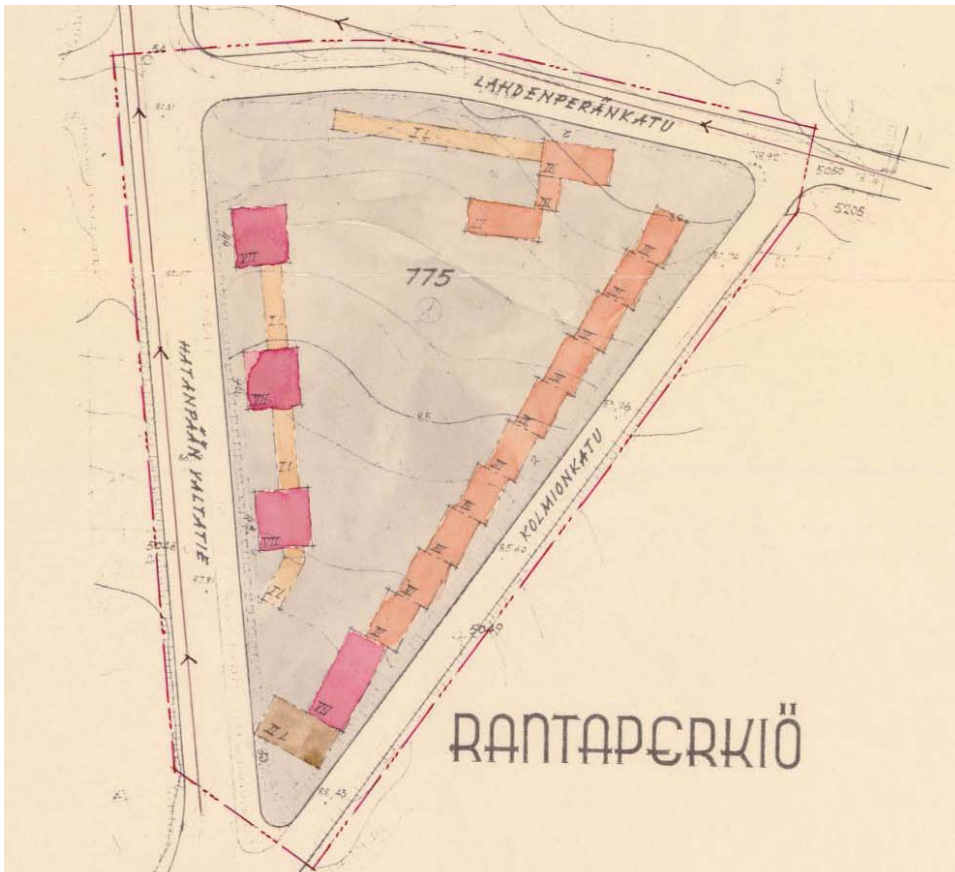
Kuva: Rantaperkiön vuoden 1946 asemakaava, arkkitehti Paavo H. Salminen.



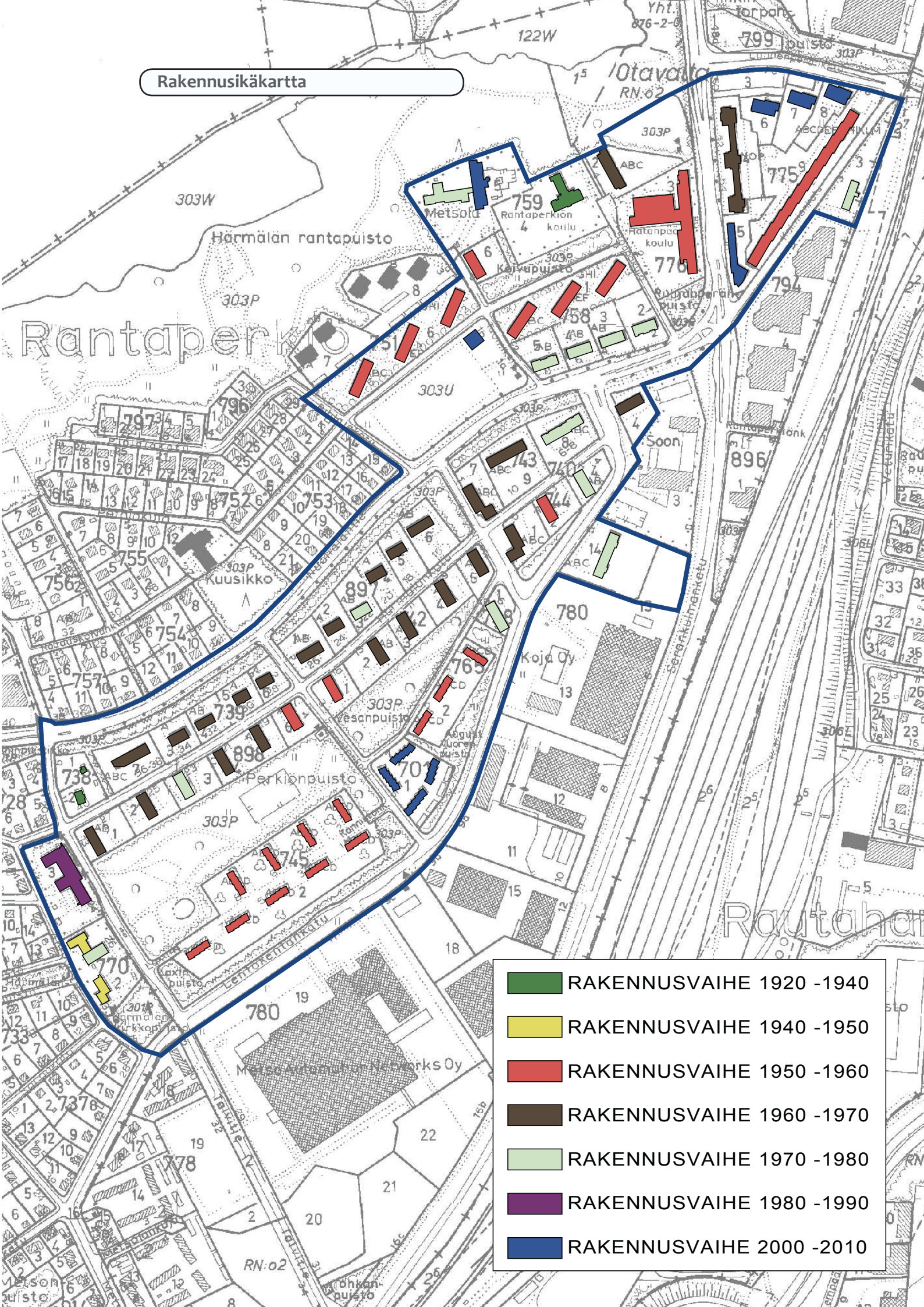


Kuva: Rantaperkiön vuoden 1951 asemakaava, arkkitehti Aaro Alapeuso. Kaavoituksen uudistuminen vuoden 1946 jälkeen, mm. viheralueiden osalta näkyy kaavaparissa hyvin. Vertailukohtana kaavoituksen uudistumiseen tuo myös kuvassa näkyvä ennen sotia kaavoitettu ja rakennettu Härmälä. Erityisesti Nuolialantien varrella on rakennusten sijoittumisessa ja viheralueissa nähtävissä kaupunginosien, Härmälän (1920-l) ja Rantaperkiön (1951), erilainen kaupunkikuva.

Kuva: Rantaperkiön korttelin 775 asemakaava, ark. Aaro Alapeuso 1955. Liiketilat eroteltiin omiin, mataliin siipirakennuksiin. Rakennusvaiheessa liikenteen ja kaupan kehitys muutti pistetalojen liiketilat autotalleiksi.



Rakennusikäkartta



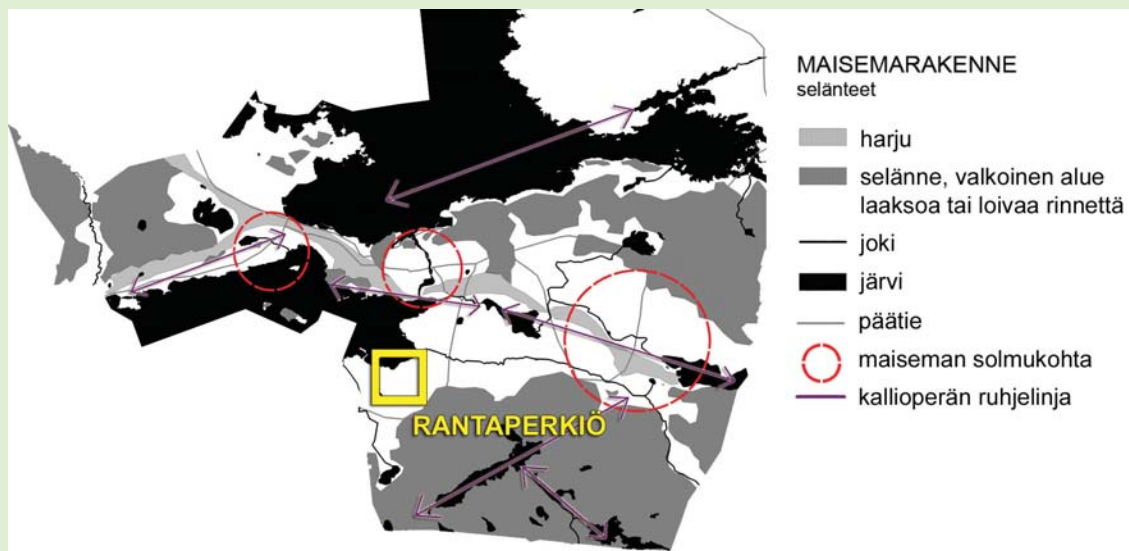
4.2.2 Maisemarakenne

Rantaperkiön selvitysalue sijoittuu suurmaisemassa asutulle, osittain avoimelle maisema-alueelle. Maisemarakennetta on muokannut aikanaan jääkausi sekä kulttuurihistorialliset tekijät. Maasto on korkeimmillaan Pyhäjärven rantojen lähellä, jossa maaperä on paikoin kalliota ja moreenia. Ranta on säilynyt nykypäivään asti metsäisenä; taajama on rakentunut metsänrajasta etelään suuntautuvalle entiselle viljelyalueelle. Savipohjainen loiva taajama-alue viettää vähitellen lounaaseen kohti Härmälää ja edelleen Vähäjärven maisemiin. Hatanpään koulu alueen koillisosassa on sijainnut 1920-luvulla korkealla hyvähajaisella tasanteella lähellä rantametsän reunaa, yksin melko avoimessa maisemassa.

Varhainen asutus sekä taajaman asettuminen maisemaan seuraavat hyvin tarkasti historiallista tieverkostoa. Rantaperkiöstä ei voidakaan puhua perinteisenä kaupunkirakenteesta irrallleen sijoit-

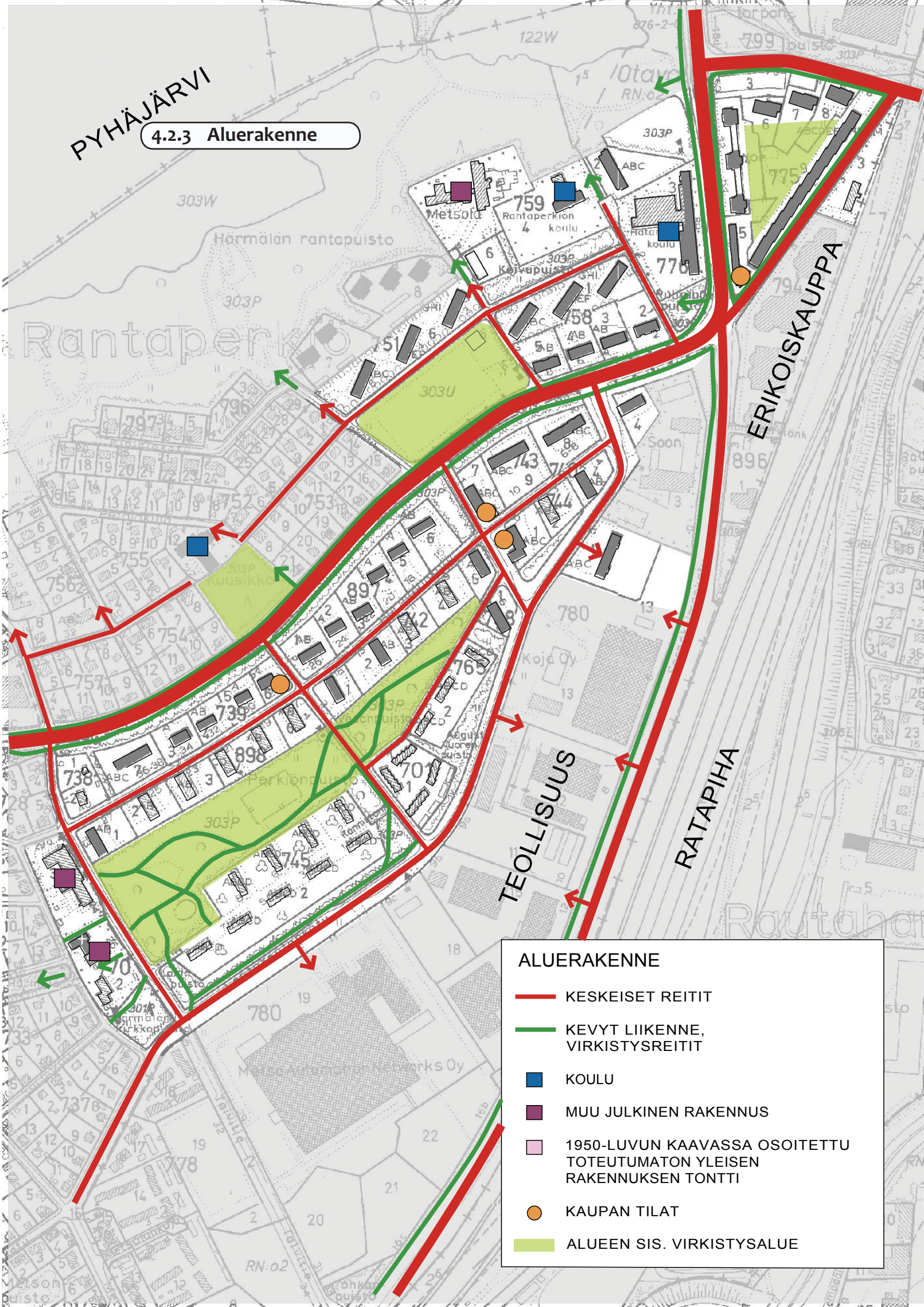
tuvana lähiöalueena, vaan enemmänkin olemassa olevaa rakennetta täydentävänä kaupunginosana. Alueeseen liittyvä pientalovaltainen Härmälän kaupunginosa on asemakaavoitettu jo 1920-luvulla. Rantaperkiön taajaman sisäinen keskeinen maisemaelementti on Perkiönpuisto mutkittlevine reitteineen ja vesiaiheineen. Kasvilisuus, pihat ja virkistysalueet ottavat muutenkin alueella keskeisen roolin, ja nousevat katukuvassa jopa merkittävämmäksi identiteettiä luovaksi teemaksi kuin rakennukset.

Pyhäjärveltä katsottaessa Rantaperkiön lähiö ei erotu voimakkaasti maisemassa. Rakennusryhmät ovat tarpeeksi matalia jäädäkseen metsäalueen taakse. Alueen korkeimmat rakennukset sijaitsevat Hatanpään valtatie risteyksen tuntumassa, lähimpänä Tampereen keskustaa ja entisen viljelymaiseman korkeimmalla kohdalla. Tätä paikkaa määrittää voimakas liikennemaisema, jota rajaavat alueen pääväylät sekä rautatie siihen liittyvine teollisuusalueineen.



PYHÄJÄRVI

4.2.3 Aluerakenne



ALUERAKENNE

- KESKEISET REITIT
- KEVYT LIIKENNE, VIRKISTYSREITIT
- KOULU
- MUU JULKINEN RAKENNUS
- 1950-LUVUN KAAVASSA OSOITETTU TOTEUTUMATON YLEISEN RAKENNUKSEN TONTTI
- KAUPAN TILAT
- ALUEEN SIS. VIRKISTYSALUE

Härmälän kaupunginosaan tiiviisti liittyvä Rantaperkiö on rakentunut Tampereelta Pirkkalaan johtavan Nuolialantien molemmin puolin. Lähiön Asuinalueen ensimmäisenä rakennetun osan asemakaava on vuodelta 1946. Suurin osa alueesta kuitenkin nojaa vuonna 1951 A. Alapeuson johdolla tehtyyn laajempaan asemakaavaan. Lähtökohtana aluerakenteelle on ollut olemassa oleva historiallinen tieverkko sekä alueen maanomistussolot 1950-luvulla. Myös O.I. Meurmanin esittelemän asumasolujärjestelmän periaatteet ovat alueelta löydettävissä. Härmälän kaupunginosa on ollut kaavasunnittelun aikaan jo rakentunut, joten Rantaperkiössä ei voida puhua puhtaasti lähiörakentamisesta, vaan enemmänkin kaupunkitaajaman täydentämisestä. Kaavasunnittelun taustalla on nähtävissä O.-I. Meurmannin 1940-luvulla suomalaisille esittelemiä yhdyskuntasuunnittelun trendejä.

Pohjoisessa Rantaperkiö rajautuu Pyhäjärven virkistysmaisemiin, etelässä rautatiehen. Koulut ja urheilukentät sijoittuvat rannan puolelle, teollisuus rautatien läheisyyteen. Perusrakenne on Hatanpään valtatieen päättävästä risteyksestä kerrostalotaajaman sisällä olevan kauppa-aukion kautta kiilamaisena kohti Pirkkalaa avautuva lähiö, jossa on sekä asuin- että työpaikka-alueita. Rantaperkiön ydin on Vähäjärven maisemiin ja Pirkkahallille Härmälänpuistona jatkuva pitkä keskuspuisto, jonka taitepisteessä on arkkitehtuuriltaan melko koruton Härmälän kirkko.

Tarkasteltavat kolme osa-alueetta ovat:

- Kolmiomainen Hatanpäänhovin suurkortteli (kaavoitettu 1955, Aaro Alapeuso)
- Vapaasti ja suurimittakaavaisesti metsäiseen maisemaan sijoittuva Hatanpään koulukeskittymä (kaavoitettu 1946, Paavo H. Salminen)
- Nuolialantien ja Lentokentänkadun väliin jäävä suurempi asuinaluekokonaisuus kaupunkipuistoinen (kaavoitettu 1951, Aaro Alapeuso)

Näiden osa-alueiden lisäksi asumalähiöön liittyy pientaloalueita sekä radanvarren teollisuusalue. Asuinalueiden kaavasunnittelussa on tavoiteltu 1950-luvun ihanteiden mukaisesti väljyyttä ja luonnonläheisyyttä. Taustalla voidaan nähdä vaikutteita mm. Helsingin Tapiolan alueesta ja Tampereen Kalevasta. Rakennusten julkisivuissa on usein korostettu vaakasuintaisia aiheita.

Rantaperkiön pääväylän pohjoispuolisen alueen katuverkon perusrakenteena on pääkatu (Nuolialantie) ja tämän rinnakkaiskatu (Koivukuja),

jonka varrella suurin osa tonteista on. Lyhyet poikkikatut yhdistävät Nuolialantien ja Koivukujan toisiinsa. Katujen verkkohierarkia on kehittämätöntä; selvimpänä osoituksena tästä on se, että pääkatu Nuolialantieltä on suorita tonttiliittymiä. Taustalla tässä on ajoneuvoliikenteen alhainen rooli vielä 1940-luvulla, jolloin liikkumisen sujuvuus ja turvallisuus ei vielä edellyttänyt nykyisen kaltaista voimakasta jakoa pääkatuihin ja tonttikatuihin.

Nuolialantien eteläpuolisen alueen kaavan perusrakenne on liikenteellisesti samanlainen kuin pohjoispuolella. Pääkadut Nuolialantie ja Lentokentänkatu rajaavat aluetta ja syöttävät liikenteen poikkikatujen kautta pääkatujen rinnakkaiskaduille, joiden kautta on varsinainen kulku tonteille. Merkittävin liikennejärjestelmällinen ero verrattuna Nuolialantien pohjoispuoliseen osaan on kaavassa ilmenevä verkkohierarkia. Pääkaduilta, Nuolialantieltä ja Lentokentänkadulta, ei ole suorita tonttiliittymiä. Tämä muutos ilmentää autoistumisen vaikutusta liikennejärjestelmän suunnitteluun: ajoneuvoliikenteen lisääntyessä pääteiden sujuvuuden ja turvallisuuden takia niiltä ei enää osoiteta suorita tonttiliittymiä, ja kulku tonteille on aina alempiasteisten katujen kautta.

Asuinalueen kerrostalot ovat sijoiteltu tonteille ajalle tyypillisesti hyvin väljästi avointa korttelirakennetta tavoitellen. Usein rakennus on sijoitettu keskelle tonttia. Kiinni katulinjaan on pyritty rakentamaan ainoastaan Härmälänkadun eteläpuolella, missä lamellitalon päädyt ovat kohti katua. Ilma- vuutta ja puistomaisuutta tavoitteleva ratkaisu on tuttu mm. Tampereen Kalevasta. Hatanpäänhovin kolmiokortteli on alueen muusta rakennustyylogiasta poikkeava erikoistapaus, jossa on tavoiteltu erityisen suuria rakennusyksiköitä. Kaiken kaikkiaan Rantaperkiön asuinrakennusten rakennusmassat ja kerroskorkeudet pienenevät samalla kun etäisyys kiilan kärjestä, Hatanpään valtatieen risteyksestä, kasvaa. 1970-luvulle asti toiminut alueen eteläpuolella oleva lentokenttä on rajoittanut Rantaperkiön kaavoituksessa rakennusten korkeuksia.

Rantaperkiö on kaavoitettu 1950-luvulla, juuri ennen suurta maaltamuuttoa sekä kaupan ja yksityisautoilun vallankumousta. Väljimmillä alueilla kasvanut pysäköintitarve ei ole vaikuttanut kaupunkikuvaan merkittävästi. Tiiviimmillä lamellitaloalueilla on kuitenkin muutamissa kohdin päädytty osoittamaan paikoitukselle suuri osa pihasta sekä hallitsevissa määrin tiloja maantasokerroksesta. Hatanpäänhovin kolmiokorttelin

sisäpihaa on suljettu pitkillä autotallirakennuksilla, jotka ovat viime aikoina kuitenkin alkaneet väistyä korttelia täydentävien uusien kerrostalojen ja niiden parkkialueiden tieltä.

Ajoneuvoliikenteen roolin muutokseen liittyvät myös Nuolialantien ja Lentokentänkadun varren vihheralueet, jotka erottavat kadut tonteista. Näitä voidaan pitää ensimmäisinä ajoneuvoliikenteen haittojen (melu ym.) tunnistamisena sekä ratkaisuna, miten asutusta voidaan suojella siltä. Alkuperäisessä kaavassa on esitetty myös aukioita rakennusten yhteyteen ja katujen solmukohtiin (Härmälän kirkon eteläpuolelle ja Härmälänkadun ja Kojolankadun liittymään). Katutilalla ei siis ole pelkästään liikkumisfunktiota, vaan se on myös ihmisten kohtaamiseen ja kaupan toimintaan liittyvää aluetta.

Alueen kaupalliset palvelut ovat 1960-luvulla sijoittuneet erityisesti kerrostaloalueen sisään Härmälänkadun varrelle. Perkiönpuiston alkupäässä on edelleen aukio, jonka reunoilla on matalia toiminnassa olevia liikerakennuksia. Nykyään kaupalliset palvelut ovat keskittymässä yhä enemmän suurten väylien varsille. Muutos palveluverkon painopisteiden sijainnissa liittyy yksityisautoistumisen ja kaupan alan toimintakonseptien viimeisimpään kehitysvaiheeseen. Koulut urheilukenttineen sijoittuvat Nuolialantien rannan puolelle, keskittyen Hatanpään valtatie risteyksen tuntumaan. Perkiönpuiston toisessa päässä on kirkko, seurakuntakoti ja päiväkotikoti sekä tarkastelualueen ulkopuolella oleva lähikauppa, jotka palvelevat myös koko laajempaa Härmälän aluekokonaisuutta.

4.2.4 Rakennukset ja korttelit

Johdanto

Rantaperkiön kaupunginosan ensimmäisenä rakennetun osan asemakaava on vuodelta 1946. Suurin osa alueesta kuitenkin nojaa vuonna 1951 tehtyyn laajempaan asemakaavaan, joka selkeästi nojaa Meurmanin esittämän asumissolujärjestelmän periaatteisiin. Tehty kaavaa on aluetta rakennettaessa noudatettu melko tarkasti siihen nähden, että toteuttaminen on kestänyt yli kaksikymmentä vuotta. Yhtenäisimpinä typologisina ja arkkitehtonisina kokonaisuuksina erottuvat Lokomon ja Valmetin tehtaisiin liittyvät 1950-luvun rakennuskokonaisuudet. 1950-luvun koulu- ja asuinrakentamista on nähtävissä kaupunginosan pohjoisosassa. Muualla alkuperäinen kaava-suunnitelma on toteutunut tontti kerrallaan pitemmän ajanjakson aikana, mikä ilmenee samassa mitta-



Kuva yllä: Rantaperkiön koulu

Kuva yllä: Entinen oppikoulu

kaavassa olevien rakennusten hyvin vaihtelevassa ulkoasussa. Keskeisen esimerkin muodostaa vuosien 1958-1972 välillä rakentunut ja alueelle keskeinen Härmälänkatu, jonka varrelle on rakennettu kerrostaloihin on sijoittunut pääosa ajan kauppaliikkeistä. Härmälänkatu muodostaa rakentamisen murrosajan vaihetta edustavan katulinjan, jossa on nähtävissä siirtyminen käsityövaltaisesta ja yksityiskohtia sisältävästä rakentamisesta teolliseen rakentamiseen.

Julkiset rakennukset: Koulukeskittymä

Rantaperkiön kansakoulu

Rantaperkiön kansakouluksi vuonna 1925 valmistunut rakennus edusti valmistuessaan pääpiirteittäin 20-luvun klassismia. Nykyiseen funktionalistiseen asuunsa rakennus korotettiin ja laajennettiin vuonna 1937. Valkoiseksi rapatun rakennuksen ovat suunnitelleet rakennusmestari Eetu Murros ja arkkitehti Bertel Strömmer. Kaupunginarkkitehtinakin toiminut Strömmer on vaikuttanut laajalti tamperelaiseen arkkitehtuuriin sekä klassismin että funktionalismin aikakausilla. Nelikerroksinen vaaleaksi rapattu koulurakennus on alun perin ollut melko yksin peltomaiseman reunassa.

Sittemmin sen viereen on kaavamuutoksella rakennettu Hatanpään sairaalan henkilökunnan asuinrakennus (1960), joka koulua korkeampana rikkoo rakennetun ympäristön alkuperäistä arkkitehtonista hierarkiaa.

Pirkanmaan yhteiskoulu

Kansakoulun lähelle, Hatanpään valtatieä reunustamaan on rakennettu vuosina 1958-1962 Jaakko Ilveskosken suunnittelema Pirkanmaan yhteiskoulu, joka suunniteltiin ja rakennettiin tiukan rahatilanteen vuoksi neljässä vaiheessa. Nykyisin rakennuksessa toimii Hatanpään lukio. Ilveskoski on niin ikään toiminut kaupunginarkkitehtina ja vaikuttanut Tampereella ja ympäristössä merkittävästi oman aikansa arkkitehtuuriin. Koulurakennuksen suunnittelu nojaa samantyyppiseen T-muotoiseen ratkaisuun kuin viereisessä kansakoulussa. Uutta aikaa edustaa rakennuksen matalampi massa ja julkisivun teolliset materiaalit. Päämassasta pihan halki suuntautuva siipiosa jakaa ulkotilan otollisia ilmansuuntia hyödyntäen etupihaan ja huoltopihaan. Pulpettikattoisessa pitkässä rakennuksessa on betoninen Pilarirunko ja muuratut tiilipäädut sekä ruudutetut ikkunat. Julkisivumateriaalina on käytetty ajalle tyypillistä maalattua asbestisementtilevyjä, jotka korostavat

rakennuksen horisontaalisuutta. Koulua on laajennettu pihajulkisivun puolelta vuonna 2009, jolloin sen pitkä ja kapea rakennusrungon ilme muuttui osittain.

Koulukeskittymään liittyy kahden koulurakennuksen lisäksi Nuolialantien varrella oleva urheilukenttä sekä Pyhäjärven rantojen virkistysmaastot. Myös 1970 alueen pohjoisreunalle rakennettu perhetukikeskus sekä päiväkoti vuodelta 2002 liittyvät kokonaisuuteen. Koulukeskittymän paikoin jäsentymätön sisäinen aluerakenne on johtanut joidenkin alueiden pusikoitumiseen.

Julkiset rakennukset: Härmälän kirkko, pappila ja seurakuntatalo

Härmälän kirkon, pappilan ja seurakuntatalon muodostaman kokonaisuuden suunnittelivat arkkitehdit Elma ja Erik Lindroos vuonna 1939. Sotien vuoksi kokonaisuuden toteutus siirtyi. Pappila, seurakuntatalo sekä pylväsrakenteinen tapuli valmistuivat piirustusten mukaan vasta 1949, itse kirkkorakennus vuonna 1972. Kirkon arkkitehtoniseen ilmeeseen vaikutti olennaisesti läheinen lentokenttä, jonka vuoksi puolustusministeriö päätti, että rakennusten korkeus saisi olla korkeintaan 12 metriä. Kirkko liittyy yhteen Härmälän 20-luvulla kaavoitetun pientaloalueen ja tässä tarkasteltavan Rantaperkiön lähiön puistoalueet. Räystäätön, loivalla satulakaton ja aukkomaisella sisäänkäynnillä varustettu matala kirkko liittyy suunnitteluajan funktionalismiin. Sijainnistaan puistoakselin taitepisteessä huolimatta kirkko on ulkoasultaan rakennusajankohdan henkeen sopien melko vaatimaton. Samanhenkisiä vaalean keltaiseksi rapattuja moderneja kirkkorakennuksia Tampereella ovat esimerkiksi Pispalan kirkko sekä helluntaiseurakunnan kirkkorakennus keskustassa. Kirkon sisätiloja on uudistettu 2000-luvulla. Kirkon kortteliin on vuonna 1983 rakennettu neuvola ja päiväkoti. Kirkon sijainti merkittävän puistoaiheen keskipisteenä jää helposti kaduntasosta havainnoiden huomamatta. Pihan ja kulkureittien suunnittelu on jäänyt täydennysrakentamisen jalkoihin.

Kuvat:

Yllä: 1920-luvun koulurakennuksen ympäristö on paikoin päässyt pusikoitumaan

alla: kirkko suunniteltiin 1949 ja toteutettiin 1972. Julkisivuun liittyvä kasvillisuus liittyy enemmän rakennusaikaan.





Kuva: Rantaperkiön vuoden 1951 kaavaan keskeisesti liittyvän alueen sisäänkäynnin yhteydessä oleva pieni, rakennusten rajaama ja torialueeksi tarkoitettu aukio menettänyt kertovuuttaan puistoistutusten vuoksi. Toria rajaavat matalammalla liikesiivellä varustetut asuinrakennukset valmistuivat 1960 ja 1969.



Kuva: Kauppatila vuonna 1960 valmistuneessa kerrostalossa Härmälänkadun ja Kannistonkadun risteyksessä. Vuonna 1951 laadittu kaava salli vanhaan tapaan liiketilojen rakentamisen Härmälänkadun kerrostalojen yhteyteen. Kaavan toteutuminen kadun osalta siirtyi kuitenkin pääosin 1960-luvulle, jolloin pieniä liiketiloja enää tarvittiin kaupan kehittyessä kohti suurempia yksiköitä, jotka sijoituivat autoistuvan yhteiskunnan uusien liikennereittien varrelle.

Julkiset rakennukset: Kauppatilat

Ajan kaavamääräykset sallivat liiketilojen sijoittamisen asuinrakennusten yhteyteen, mikä usein tarkoitti pientä liiketilaa ensimmäisessä kerroksessa. 1950-luvulla alkoi esiintyä myös asuinkerrostalojen yhteyteen sijoitettuja matalia liikesiipiä. Ratkaisu esiintyy selkeästi mm. Hatanpäänhovin korttelissa, jossa kaavassa varattiin asuinrakennusten yhteyteen matalia liikesiipiä. Toteutuessaan muutamaa vuotta myöhemmin kyseiset liikesiivet olivat muuttuneet kaupan ja autoistumisen kehityksen vuoksi autotallisiiviksi. Liikerakentamista esiintyy myös Härmälänkadun varrella, jossa pienen risteysalueen aukion reunan kerrostaloihin, Kojolankadun pohjoislaidalla on kaavoitettu ja toteutettu matalat siipirakennukset, joissa yhä edelleen on kaupan toimintoja. Ratkaisu kuvastaa välivaihetta kaupan tilatarpeiden ja konseptien kehityksessä kivijalkaliikkeestä

kohti erillistä kaupparakennusta. Vastaavia matalia kaupan siipirakennuksia on Tampereella useissa saman ajan lähiöissä sekä Kalevassa Sammonkadun varrella. Kaupan toimintojen viime aikojen kehitys on Rantaperkiössä suuntautunut alueen reunalle, Hatanpään valtatie risteykseen, joka on paikallisella tasolla merkittävä autoliikenteen solmukohta.

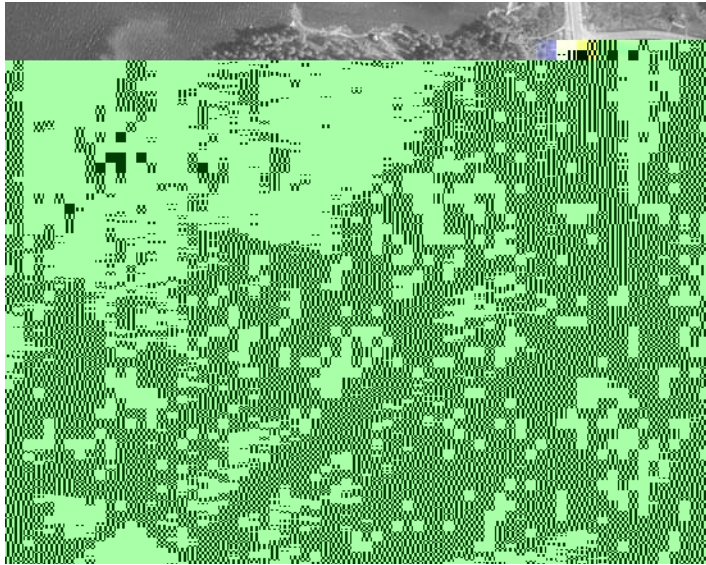
Koivukujan kerrostalot

Koivukujan kolmikerroksiset lamellitalot olivat Rantaperkiön kaupunginosan ensimmäisiä kerrostaloja. Kuusi kerrostaloa sijoitettiin modernismin ja suomalaisen metsäkaupunki-ajatuksen hengessä vihreälle alueelle viistosti katuun nähden. Korttelit liittyvät ajan sosiaaliseen rakentamiseen, kerrostalojen rakennuttajana oli Tampereen kaupunki.

Rakennusten arkkitehtuurissa voidaan nähdä paljon 1950-luvulle ominaisia teemoja kuten Tampereen keskusta-alueelta tuttuja kolmioerkereitä ja Kalevan lamellitaloissakin esiintyviä kulmaikkunoita. Rakennusten värimaailma poikkeaa voimakkuudellaan monista suomalaisista saman ajan kohteista. Porraskäytävien ikkunoissa voidaan nähdä häivähdys 1920-luvun klassis-

kuvat: Alla Haapakujan maisemaa. Alinna valaisin Hatanpään sairaalan työnteekijöiden asuinkerrostalon pihalta.





kuvat: Vasemmalla ilmakuva alueen pohjoisosista vuodelta 1956. Oikealla Hatanpään sairaalan työntekijöiden asuinkerrostalon sisäänkäynti

mia, mikä aiheena liittää rakennukset läheiseen vuosina 1925/1936 valmistuneeseen koulurakennukseen. Asuinrakennusten aukkojulkisivuissa on voimakas väritys, ja rakennusmassat ovat luonteeltaan melko raskaita. Asuntokohtaisia parvekkeita ei ole, mutta porrastasanteiden siniset teräskaitteiset tuuletusparvekkeet tuovat julkisivuun hieman kepeyttä.

Pihojen käsittely on alueella paikoin jäsentymättömyyden johtuen riekaleisesta suunnittelutavasta. Rapattujen lamellitalojen eteläpuolelle jälkeensä alkuperäisen 1940-luvun kaavan mukaan toteutettu kerrostalokortteli liittyy ilmeeltään enemmän Nuolialantien eteläpuoleiseen osaan kuin omaan kortteliinsa. Myös koulujen kupeeseen rakennettu Hatanpään sairaalan työntekijöiden asuinrakennus edustaa arkkitehtuuriltaan hyvin aikansa rakentamista, mutta piha-alueen järjestäminen ja liittyminen lähiympäristöön ei ole kaikilta osin onnistunut. Alueella on otollisia paikkoja eheyttävälle täydennysrakentamiselle. Myös rakentamisen välivyöhykkeiden ja kadunvarsien parantamisella voitaisiin saada takaisin pusikoitumisen myötä menetettyjä maisemallisia arvoja.

Rantaperkiön 1950-luvun rivitalot

Rantaperkiön rivitaloalue, As. Oy Rantaperkiön rivitalot, on arvokas rakennuskokonaisuus, joka liittyy voimakkaasti Perkiönpuiston miljööseen. Taloyhtiön perustivat läheisen Valmetin tehtaan työntekijät. Rakennukset valmistuivat vuosina 1956-1957. Puiston eteläreunan miljööön muodostavat 14 taloa ja 48 huoneistoa käsittävän alueen asuinrakennukset suunnittelivat Martti Jokela ja T. Pyy. Rakennukset urakoi Mattinen & Niemelä. Pienimuotoinen aluerakennuskohde oli Tampereen keskeiseksi rakentajaksi myöhemmin muodostuneen yhtiön ensimmäinen asuinrakennusryhmä kaupungissa. (mäkelä, läpi harmaan, alajoki, härmälän kaupunginosakirja). Rivitaloalueen rakentamistehokkuus on suhteellisen matala, mikä johtuu osaltaan asumisen väljyyteen liittyvistä 1950-luvun ihanteista. 1930-luvulta 1970-luvulle lähistöllä toiminut lentokenttä rajoitti alueella sekä rakennusten että kasvillisuuden korkeuksia.

Valmetin rivitalot ilmentävät hyvin 1950-luvun jälleenrakennuskauden rakentamista. Rakennusmateriaalit olivat kalliita ja osin myös vaikeasti saatavilla, joten rakennusten mitoituksessa pyrittiin niukkuteen. Rivitalojen runkosyvyys on nykymitoitukseen verrattuna varsin kapea, ja ikkunat ovat maltillisen kokoisia. Rakennuksissa on ajalle tyypillisesti roiskerapattu julkisivu, jossa sisäänkäyntiä on kor. Rivitalon rakennusmassaa on jaksotettu 1950-luvun rakennustyyliin tyypillisellä rakennuslinjan nykyyksellä, joka toistuu asuntojen väleillä. Näin on luotu mielikuva ketjutetuista pientaloista, joiden mittasuhteet muistuttavat jälleenrakennuskauden perinteistä rintamamies-taltoa. Pelkkä kivinen porras ulko-ovella korostaa mielikuvaa niukkuudesta, ja toimii etupihan puolijulkisena sosiaalisena paikkana. Pihakatu on säilynyt hiekkapintaisena ja väljän mitoituksen vuoksi myöhemmin yleistyneistä autoista ei ole tullut hallitsevaa elementtiä pihapiirissä.

Kullakin asunnolla on kapea ja pitkä hyvään ilman-suuntaan aukeava takapiha, jossa on mahdollisuus harrastaa esimerkiksi hyötyviljelyä omiin tarpeisiin. Rakennusten päädyissä on rampit kellarikerroksen autotalliin. Autopaikkojen määrän mitoitus on tehty 1950-luvun yhteiskunnan ehdoilla. Yleisestä väljyydestä johtuen tällä alueella ei kuitenkaan ole syntynyt merkittäviä kaupunkikuvallisia ongelmia paikoituksen uusista järjestelyistä. Rivitalojen välille jääviä tiloja käyteen mm. pyykin kuivaukseen. Talojen lämmitys järjestettiin yhteisellä lämpökeskuksella. Asunnoissa on myös omat tulisijat.

Monet Rantaperkiön rivitaloalueen rakennuksissa esiintyvät yksityiskohdat ovat erittäin tyypillisiä 1950-luvun rakentamisessa. Vaalea roiskerappaus sekä ulko-ovien ja ikkunanpielien korostaminen punatiilellä ovat tavanomaisia aiheita niin pientalojen kuin kerrostalojen arkkitehtuurissa Tampereella ja muuallakin Suomessa. Myös punainen tiilikatto sopii tyyliin. Rakennukset ja niiden ympäristö ovat säilyneet hyvin alkuperäisessä asussaan. Ulko-ovet on todennäköisesti vaihdettu tyyliiltään alkuperäistä romanttishenkisempiin.

Rantaperkiön rivitaloalueen yhteyteen on rakennettu uusi rivitalokortteli vuonna 2004. Perusajatus jaksotetuista rakennusmassoista seuraa varsin onnistuneesti 1950-luvun ratkaisua. Myös arkkitehtuurin detaljitikassa on elementtejä, jotka yhdistävät kaksi eri aikoina tehtyä kokonaisuutta toisiinsa. Uudiskorttelin toiminnallisuus eroaa kuitenkin merkittävästi vanhasta rakenteesta. Paikotus on järjestetty Lentokentäntien puolelle nykyaikaisen varustetason mukaisesti erilliseen yhtenäiseen autokatokseen. Puutarhat aukeavat korttelin sisälle, muodostaen alueelle sosiaalisesti aivan uudenlaisen tilan. Mittasuhteiden ja toiminnallisuuden muutoksen lisäksi uusi alue on rakennettu vanhaa huomattavasti tehokkaammin.



kuvat: Perkiönpuiston maisemia. Alla oikealla 2000-luvun uudiskortteli, joka varioi viereisiä 50-luvun rivitaloja.

Hatanpäänhovin kolmiokortteli

Hatanpäänhovin kolmiomainen suurkortteli on rakennustaiteellisesti arvokas kokonaisuus, jonka pitkillä sivuilla on nähtävissä julkisivuissa rakennustuotannon vallankumous käsityöstä kohti teollisen tuotannon aikakautta. Sisäpihan avointa puistomaailmaa rajaavat Lokomon ja Sarviksen teollisuusyriyten työntekijöilleen rakennuttamat asuinkerrostalot vuosilta 1958-1961. Kokonaisuuden on suunnitellut arkkitehti Jaakko Tähtinen, jonka töihin Tampereella kuuluu hyvin laaja-alaisesti mm. asuin- ja toimistorakennuksia sekä Hatanpäänhovia vastaavia korttelikokonaisuuksia. Hänen tunnetuin kohteensa on Hakametsän jäähalli vuodelta 1965. Hatanpäänhovin pitkään lamellitaloon ja pistetaloihin tuli yhteensä 258 asuntoa, ja alueen urakoinnista vastasi Noppa Oy. Korttelin täydennysrakentamiseen liittyvät viisi kerrostaloa valmistuivat 2008-2009.

Hatanpäänhovin rakennuksista pitkä, rinnettä nouseva ja julkisivultaan porrastettu kolmikerroksinen lamellitalo ja sen päätteessä oleva kuusikerroksinen kerrostalo ovat säilyneet kokonaisuutena erinomaisesti. Ainoastaan eteläpäässä rakennukseen liittynyt matala liikesiipi sekä pohjoisosan lämpökeskuksen rakennus ovat kadonneet 2000-luvun korttelin täydennysrakentamisessa. Harjakattoisessa pitkässä kerrostalossa on kolme asuinkerrosta ja kellari. Rakennuksen detaljituksessa yhdistyvät monet erinomaisesti aikakau-

tensa tyyliä ilmentävät yksityiskohdat: runko on muurattu käsin tiilestä, ja julkisivun vaakasuuntaisuutta on korostettu latomalla välillä kerros tiiliä poikkeavalla tavalla. Rakennuksen päädyt ja niiden suuntaiset osat on rapattu ajalle hyvin tyyppillisellä vaalean harmaalla roiskerappauksella. Rakennusmassaa on jaksotettu pienin nykyisin niin, että syntyy mielikuva kunkin porrashuoneen ympärille rakentuvasta erillisestä lamellista. Osien hahmottamista korostaa myös punainen tiilikatto. Rakennuksen sisäänkäyntejä on korostettu maltillisesti ikkunapuitteiden värisillä modernistisilla katosaiheilla, ja sokkelit on päällystetty liuskekiivellä. Parvekkeet ovat 1950-luvun alun asuntokohdainten parvekkeiden tapaan pieniä ja teräsrunkoisia. Kaiken kaikkiaan Rakennuksesta syntyy sen massiivisuudesta huolimatta mielikuva hallitusta pienipiirteisyydestä. Tampereella Kiinanmuurinakin tunnettu Kalevankartanon lamellitalo on rakennuksen aikalainen.

Hatanpäänhovin korttelissa on tavoiteltu kaiken kaikkiaan hyvin suuria rakennusmassoja, mikä liittyi ajan arkkitehtuuri-ideaaleihin. Korttelin länsireunalla Hatanpään valtatie varrella on kolme 1960-luvun alun seitsemänkerroksista tornitaloa, joiden arkkitehtuurissa korostuu rakennusosien standardoinnin ja teollisen valmistuksen läpimurron aikakausi. Sokkelit ovat pesubetonia ja sisäänkäyntien reunoja on korostettu vaalealla tiilellä. Julkisivuja leimaavat maalatut rakennuslevyt ovat

jokaisessa tornissa eriväriset, ja käytetty väripaletti on vaalea. Julkisivuremontin yhteydessä on menetetty osa rakennusten alkuperäisestä ilmeestä.

Hatanpäänhovin pitkän lamellin ja päätetornin tyylistä arkkitehtuuria on Tampereella mm. Erik Bryggmanin 1955 suunnittelemassa Amurinlinnan 14-kerroksisessa pilvenpiirtäjässä, jonka korttelista löytyy myös Hatanpäänhovin lamellitalon jaksottava nykyäsi-aihe.

Hatanpäänhovin korttelin yhtenäisen viheralueen muodostava sisäpiha on avoin, mutta melko hyvin suojassa ulkomaailmalta. Muurimainen pitkä lamellitalo suojaa sisäpihaa rautatien melulta. Tornitaloja yhdistävät matalat autotalliraken-

nukset täydentävät suojaa Hatanpään valtatie suun- nalta. Korttelin täydennysrakentaminen on ollut arkkitehtonisesti varsin onnistunutta. Mitta- kaava, detaljiikan taso ja värimaailma on pyritty sovittamaan olemassa olevaan rakenteeseen. Uudet pistetalot alueen pohjoisosassa vanhan autotallin sijalla ovat avanneet suljettua sisäpihaa kuitenkin paljastamatta sitä liikaa ympäröivälle liikennemaisemalle. Ajatus sisäpihan avoimesta puistosta on säilynyt erinomaisesti.

Härmälänkadun lamellitalot

Nuolialantien eteläpuolelle kaavoitettu kerros- taloalue koostuu Härmälänkadun varrelle raken- netuista pääosin kolmekerroksisista yhdestä



Kuvat: Lamellitalon yksityiskohtia, Pistetalot ja entinen oppikoulu muodostavat Hatanpään valtatie varteen selkeän 1950- ja 1960-luvun vaihteen katukuvan. Avoin sisäpiha tuo esiin lamellitalon rinnettä ylös kohoavan arkkitehtuurin.

kolmeen porrashuoneen lamellitaloista. Kortte- lirakenne aukeaa säännöllisen kampamaisesti Perkiönpuistoon. Alue on rakentunut yksi tontti kerrallaan yli kahdenkymmenen vuoden aikana. Rakennusten asettelu noudattaa hyvin paljolti vuonna 1951 laadittua asemakaavaa, mutta raken- nusten rakenneratkaisut, julkisivumateriaalit ja detaljiikka kuvastavat tyyllisesti eri ajanjaksoja. Alueella voi nähdä rakennusosien standardoimi- sen ja teollisen tuotannon kehityksen vaiheet. 1950-luvun puolella toteutetuissa kohteissa on vielä paljon käsityönä tehtyjä arkkitehtonisia ratkaisuja. 1960-luvulla käsityöhön on yhdistetty teollisia rakennusosia. Käsien tiilestä muurattuja talon päätyjä on esimerkiksi yhdistetty betonira- kenteisiin ja teollisesti valmistettuihin julkisivule- vytyksiin. Teollinen tuotanto huipentuu alueella 1970-luvun teräsbetonisiin suurelementteihin.

Samaan aikaan rakennustapojen teollistumisen kanssa voidaan havaita yksityisautoistumisen vallankumouksen kaupunkikuvaan tekemä jälki.

Rakentamisaikaa, 1960-luvun autojen valtakuntaa korostaa lamellitalojen alueella Härmälänkadun ajoväylän leveys ja jalkakäytävien kapeus. Yksityis- autojen yleistymisen on havaittavissa myös piho- jen ja kellaritilojen järjestelyissä.

Arkkitehtonisten ratkaisujen kirjon lisäksi alueella on toteutettu hyvin erilaisia, julkisivuihin merkit- tävästi vaikuttaneita korjausrakentamisen ratkai- suja. Rakentamisen suhteellisesta väljyydestä huolimatta täydennysrakentamista ei ole juuri tehty. Haasteita täydennysrakentamiselle luo rakennusten sijoittuminen usein keskelle isoh- koa tonttia. Lamellitalojen alue ei varsinaisesti muodosta yhtenäistä rakennustaiteellisesti arvo- kasta kokonaisuutta, mutta yksittäisissä raken- nuksissa on paljon kiinnostavia ja aikakausilleen tyyppillisiä ratkaisuja ja yksityiskohtia.



kuvat: Härmälänkatu edustaa 1950-luvun lopun ja 1960-luvun monipuolista rakentamista, jonka yksityiskohdissa näkyy monipuolinen materiaalien käyttö ja käsityövaltaisuus.

Liikenne ja kulttuuriympäristö

Selvitysalueen 1950-luvulla toteutuneilla alueilla myös katujen ulkoasu on pääosin säilynyt ajalle tyypillisenä. Katu on yleisesti ottaen kapeahko; kadun mitoituksessa ei ole havaittavissa tulevan autoistumisen vaatimuksia leveyden tai toisaalta kadunvarsipysäköinnin suhteen. Koivukujan varteen on todennäköisesti myöhemmin rakennettu kadun varteen viistopysäköintiä, mikä ilmentää osaltaan autoistumisen ja pysäköintipaikkojen tarpeen kasvua. Katujen varsilla ei myöskään ole erillisiä jalkakäytäviä, vaikka katujen varren asutus on melko taajaa kerrostaloasutusta. Nykyään katujen varsilla on myös osin pysäköintiä, erityisesti Koivukujalla, mikä kaventaa katuäntistä. Tyypillistä aikakaudelle ovat myös katuäntä reunustavat avo-ojat. Myöhemmin toteutetuissa kaduissa nämä on korvattu sadevesiviemäröinnillä. Avo-ojien vaikutuksesta katutilan kokonaisleveys on melko iso vaikka itse katu on kapeahko.

Edustavinta katutila on Laxinkujan ja Kannistonkujan välissä, joka on myös säilynyt asfalttomattomana ja osin jäsentymättömänä, katutila

ja tontille johtavan väylän raja ei ole selvä. Osaltaan tähän lienee vaikuttanut se, että alun perin kaduksi kaavassa osoitettu katu on muutettu tontin sisäiseksi väyläksi. Muita edustavia katutiloja Koivukuja ja Vesankatu; myös poikkikaduilla on nähtävissä 1950-luvulle tyypillistä ilmettä, joskaan ei yhtä edustavana.

Härmälänkatu poikkikatuineen edustaa katutilaltaan 1960- ja 1970-luvuille tyypillistä kadunrakentamista. Verrattuna 1950-lukuun kadun poikkileikkaus on muuttunut radikaalisti: kadun leveys on suurentunut merkittävästi ja kadut on suunniteltu siten, että niiden varrella voi olla kadunvarsipysäköintiä. Kadun molemmin puolin on kapeat, kadusta reunakivin erotetut jalkakäytävät, jolla kahdet lastenvaunut eivät mahdu kunnolla kohtaamaan. Lisäksi avo-ojat ovat poistuneet ja korvautuneet sadevesiviemäröinnillä. Katujen linjaus ja katutilan kokonaisleveys on kuitenkin pysynyt suuruusluokaltaan samana kuin 1950-luvulla toteutetuilla kaduilla. Avo-ojien poistaminen on sallinut leveämmän kadun vaikka katutila kokonaisuutena ei ole kasvanut.

Kokonaisuutena 1960-luvun rakentamisen yhteydessä toteutetuilla kaduilla ilmenee ajalle tyypillinen voimakas autoistuminen ja auton merkityksen kasvu liikkumisvälineenä jopa muiden kulkumuotojen kustannuksella. Erityisesti tämä ilmenee polkupyöräilyn paikan epäselvyytenä: katua reunustavat jalkakäytävät ovat pyöräilylle liian kapeita, ja kadut ovat ylileveitä ja turvattomia pyöräilyn kannalta.

1980-2000-lukujen täydennysrakentaminen ei ole käytännössä vaikuttanut alueen katujen ulkoasuun, sillä täydennysrakentamiskohteet ovat olleet yksittäisiä tontteja eikä niiden toteuttamisen myötä ole syntynyt uutta katutilaa. Huomionarvoista tosin on, että Kannistonkadun ja Vesankadun liittymän vieressä oleva uudisrakentamiskohde ei ole käytännössä lainkaan vaikuttanut Vesankadun ulkoasuun, vaan se on säilytetty 1950-luvulta pohjautuvat ulkoasun kaltaisena, vaikka tällä kohtaa täydennysrakentamiskohde on ainoa katuun rajautuva rakennus.

Alueen pääkadut, Nuolialantie ja Lentokentänkatu, edustavat alueen liikenneväylien vanhinta kerrostumaa. Niiden linjaukset perustuvat vanhoihin Tampereelta Pirkkalaan ja Lempäälään kulkeneiden teiden linjauksiin, joskin näihinkin on tullut pieniä muutoksia lähinnä Hatanpään valtatie ja Nuolialantien liittymän ympäristössä. Ulkoasultaan molempien kadut ovat kuitenkin käyneet läpi lukuisia parannuksia, ja niiden alkuperäinen ulkoasu on täysin kadonnut. Lentokentänkadun ulkoasu vertautuu lähinnä 1960- ja 1970-lukujen suunnitteluihanteisiin samoin periaattein kuin Härmälänkadun.

Nuolialantien nykyinen ulkoasu on kerrostuma eri aikoina toteutettuja parannuksia, jotka liittyvät liikkumisen muuttumiseen (autoistuminen ja liikenteen kasvu), liikenneturvallisuuden parantamiseen (mm. kevyen liikenteen väylät, suojatiesarekkeet) ja kadun toiminnallisen luokan muutoksiin (aluksi ollut pääväylä Pirkkalaan, nykyisin pyritään osin rauhoittamaan läpiajoliikenteeltä). Nuolialantien parantamisprosessi on ollut luonteeltaan jatkuvaa ja on yhä käynnissä, esimerkiksi Härmäläntien ja Nuolialantien liittymässä olivat parantamistyöt käynnissä raportin teon aikana. Nuolialantie ei siis ilmennä mitään tiettyä aikakautta, vaan sen ulkoasu on nähtävä jatkumona eri aikoina ja erilaisista tarpeista syntyneitä osia, joiden muuttuminen on yhä käynnissä.



Kuva: Koivukuja



Kuva: Vesankatu



Kuva: Härmälänkatu

4.2.5 Viheralueet

Rantaperkiön selvitysalue jakaantuu kolmeen eri osaan, joita jäsentävät toisistaan Hatanpään valtatie sekä Nuolialantie. Alueiden viheralueet muodostavat erillisiä kokonaisuuksia, jotka jatkuvat Härmälän suuntaan puistoalueina ja Pyhäjärven puolella laajana luonnontilaisena virkistysalueena. Rantaperkiön kerrostalo- ja rivitalotontit ovat suuria. Piha-alueilla on paljon nurmipintaa ja kasvillisuutta, jotka yhdessä laajojen puistoalueiden myötä luovat alueelle hyvin vihreän tunnelman. Identiteetin kannalta kiinnostava ominaisuus Rantaperkiön viheralueissa on etenkin Perkiönpuiston kasvillisuuden mataluus, minkä aikanaan määrittivät läheisen lentokentän ympäristön korkeusrajoitukset.

Hatanpäänhovin korttelipiha

Selvästi erillisin kokonaisuus on kolmion mallinen asemakaavakortteli 775, Hatanpäänhovi. Alue sijaitsee Hatanpään valtatie, Lahdenperäntien ja Kolmionkadun välissä. Korttelin 1958-1961 ja 2008-2009 valmistuneet rakennukset ovat lähes kiinni ympäröivissä kaduissa ja niiden keskelle on jätetty laaja yhtenäinen sisäpiha viheralueeksi. Piha on suurelta osin avointa nurmialuetta, jonka reunustoilla on harvakseltaan puita. Leikkialueita on kolme ja ne sijoittuvat ikään kuin kolmion kärkeen. Sisäpihan viheralue on hyvin poikkeuksellinen kokonaisuus laajuutensa ja eräänlaisen korutomuutensa johdosta. Korttelin rakennuksilla on 50 vuoden ikäero. Osien ja näiden onnistunut yhteensovitus sekä on vuoropuhelu hyvin koettavissa avoimen sisäpihan kautta, joka edustaa ensimmäistä rakennusvaihetta.

Härmälän rantapuisto

Toinen oma aluekokonaisuus on Nuolialantien pohjoispuolinen alue, joka koostuu mm. asuin-kerrostaloista sekä koulusta ja päiväkodista. Alue rajautuu pohjoisessa Härmälän rantapuistoon, joka alueelle tärkeää ulkoilumaastoa. Rantapuiston vahva aluskasvillisuus tekee metsäalueesta tiheän ja tunnelmaltaan jopa hieman pimeän. Hatanpään valtatie suuntaan metsäalue toimii tärkeänä näkösuojana, jolloin runsaasta kasvillisuudesta on hyötyä.

Alueella on kaksi asemakaavapuistoa, joista Haapakujan ja Nuolialankujan sekä Hatanpään koulun välissä sijaitseva Ruhjunperänpuisto on jäsentelemättömän tuntuinen kevyen liikenteen kulkureittien välialue. Koivukujan ja Hatanpään lukion välissä sijaitsee Koivupuisto, joka koostuu nimensä mukaisesti pääosin koivuista. Alue on

koivujen ohella hoitamaton heinikkö ja pusikkö. Alueen ohessa sijaitsee myös Rantaperkiön urheilukenttä.

Perkiönpuisto

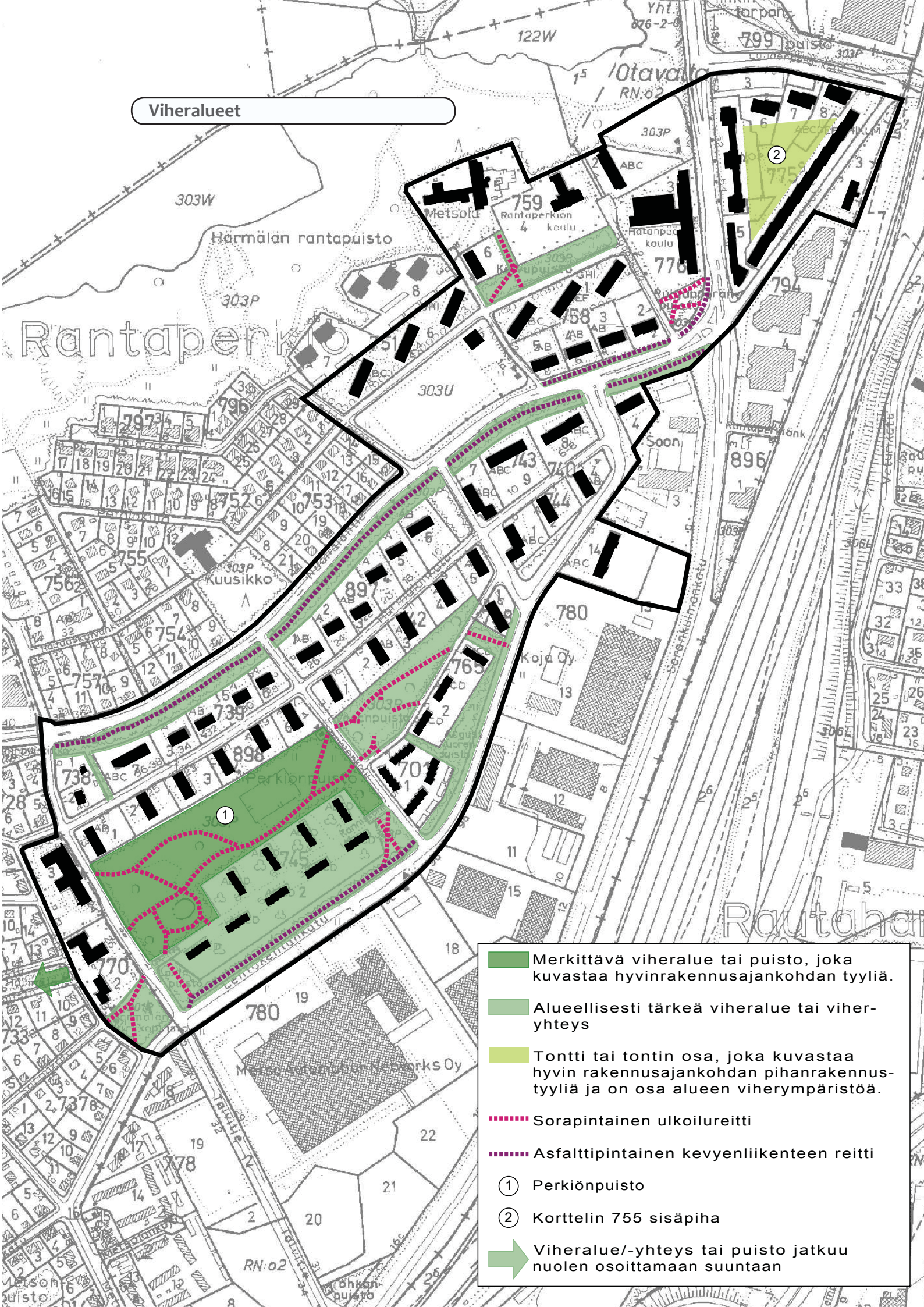
Kolmas ja suurin aluekokonaisuus on Nuolialantien ja Lentokentäntien välillä jäävä alue. Näistä kolmesta alueesta tämä on selvästi vähemmän. Alue rajautuu lähes kokonaan asemakaavoitettuihin puistoalueisiin. Näistä Nuolialantien puistokadun varrella olevat alueet ovat hyvin hoidettuja ja muualla enemmän tai vähemmän pusikoitunutta. Alueen sisällä on laajat viheralueet, jotka muodostuvat pääosin Perkiön- ja Vesanpuistoista. Näistä keskeinen aluepuisto on 1965-1967 rakennettu Perkiönpuisto. Puiston ominaispiirteistä on havaittavissa rakentamisaikaa. Puistossa on laajat lievästi kumpuilevat nurmialueet, joiden lävitse kulkevat kaartelevat sorapintaiset kulkureitit. Nurmialueita jäsentävät harkitusti sijoitetut puut, jotka ovat vuosien saatossa kasvaneet kunnioitettavan suuriksi. Puiksi on valittu matalakasvuisia lajikkeita johtuen läheisen lentokentän aiheuttavista korkeusrajoituksista. Pienimittakaavaiset rivitalot ja matala puusto muodostavat Tamperelaisittain ainutlaatuisen puistomiljöön. Perkiönpuistossa on yksi leikkialue sekä pallokenttä. Lisäksi Vesanpuistossa on myös yksi leikkialue.

Perkiönpuisto ja Vesanpuisto on merkitty Tampereen kantakaupungin ympäristö- ja maisemaselvityksessä merkittäväksi viheryhteyteen, jota pitkin kuljetaan Pyhäjärven rantaan sekä Härmälään. Perkiönpuisto on keskeinen osa alueen 1950-luvun asemakaavaratkaisussa ja sen peruspiirteet ovat toteutuneet ja säilyneet 1970-, 1980- ja 2000-luvun puistoon sijoittuneista rakenteista huolimatta.

Kuva: Rantaperkiön keskuspuiston muodostavan Perkiönpuiston lampiaita, polkureitti ja eteläreunan rivitalot.



Viheralueet



- Merkittävä viheralue tai puisto, joka kuvastaa hyvinrakennusajankohdan tyyliä.
- Alueellisesti tärkeä viheralue tai viher-yhteys
- Tontti tai tontin osa, joka kuvastaa hyvin rakennusajankohdan pihanrakennus-tyyliä ja on osa alueen viherympäristöä.
- Sorapintainen ulkoilureitti
- Asfalttipintainen kevyenliikenteen reitti
- ① Perkiönpuisto
- ② Korttelin 755 sisäpiha
- Viheralue/-yhteys tai puisto jatkuu nuolen osoittamaan suuntaan

4.2.6 Asemakaavan toteutuneisuus

Rantaperkiön vuosina 1946, 1951 ja 1955 laadittujen asemakaavojen keskeiset peruspiirteet, tiet, rakennusten väljä sijoittelu, virkistys- ja viheralueet ovat toteutuneet ja säilyneet pääpiirteissään pitkästä rakennusajasta ja täydennysrakentamisesta huolimatta. Tutkimusalueen ulkopuolelle jäävät, vuoden 1946 kaavassa esiintyvät urheilualueet jäivät rakentamatta. 1950-luvulla rakennetuissa kerrostalokortteleiden rakennuksissa näkyy asemakaavallisten ajatusten muuttuminen 1940-luvulta. Koivukujan rakennusvaiheessa alkuperäisen kaavan viisi kaksikerroksista kerrostaloa päivitettiin kaavan uudistamisvaiheessa kolmeksi kolmekerroksiseksi kerrostaloksi, jolloin korttelirakenne muuttui rakennusajan hengen mukaisesti väljemmäksi.

Tutkimusalueella toteutumatta jäi lähinnä Perkiönpuiston koilliskärkeen katujen risteyseen alkuperäisessä kaavassa sijoitettu julkisen rakentamisen tontti, joka muutettiin 1969 kaavamuutoksella kerrostalotontiksi. Myöhemmät kaupungistumisen ja autoistumisen aikakaudella 1960- ja 1970-luvulla yleiset rakentamisen tehostamiseen tähtäävät kaavamuutokset eivät vaikuttaneet yhtä selkeästi Rantaperkiössä kuin muilla tutkimusalueilla. Härmälän 1930-luvulta aina 1970-luvulle toiminut lentokenttä rajoitti Rantaperkiön rakennuskorkeuden maksimissaan kolmeen kerrokseen. Ainoastaan kaupungin osan pohjoisosaan, lentoalueen ulkopuolelle oli mahdollista rakentaa yli kolmeen kerrokseen, joka näkyi Hatanpäänhovin korttelin ja sairaalan asuinrakennuksessa. Autoistuminen näkyi lähinnä rakennusten autotalleina ja Härmälänkadun mitoituksena, jossa leveään katulinjaan liittyy kapea jalkakäytävä. Alkuperäisen asemakaavan sallimia liiketiloja asuinrakennuksien yhteyteen ei myöskään toteutettu yksittäisiä kohteita lukuun ottamatta kaupan ja autoilun kehityksen seurauksena.

Alkuperäisiin kaavoihin tehdyt 1970-luvun muutokset keskittyivät myös lähinnä alueen reunoille yksittäisinä tontteina. Merkittävänä ja aikaansa kuvaavana muutoksena voidaan pitää Perkiönpuiston koilliskulman vuoden 1971 kaavamuutosta, jonka mukaan rakennettu kerrostalo katkaisi kapenevan puistoalueen jatkuvuuden koilliseen ja yhteyden keskustan muodostavaan pieneen torialueeseen. Samoin 1980-luvulla kirkon viereen rakennettu päiväkotijä neuvolarakennus leikkasivat Perkiönpuiston luoteiskulmaa.

Liikennejärjestelmän osalta sekä Nuolialantien pohjoispuoleinen että sen eteläpuoleinen kaava ovat pääpiirteissään toteutuneen alkuperäisen kaavan mukaisina. On kuitenkin otettava huomioon, että kaavat määräävät ainoastaan katutilojen rajoista, eivät niiden ulkoasusta ja poikkileikkauksesta, joten toteutuneisuutta on voitu arvioida vain tilojen sijainnin osalta.

Katujen linjaukset ovat lähes alkuperäisen kaavan mukaiset. Merkittävin muutos Nuolialantien eteläpuolella on Lentokentänkadun käänntö itäpäästään liittymään Nuolialantiehen. Tämä on myös vienyt mukanaan rakennuspaikkoja. Muita pienempiä verkostollisia muutoksia on Sarankadun itäosan muuttuminen kadusta tontin sisäiseksi väyläksi. Lisäksi Perkiönkadun itäpäästä Antinkadun ja Talvitien välillä ei ole toteutettu, vaan paikalla on nykyisin 1983 valmistunut päiväkotijä neuvolarakennus. Toiminnallisessa mielessä Lentokentänkatu on kokenut muutoksen alkuperäisestä kaavasta, jossa se selvästi oli pääkatu. Nykyisin Lentokentänkatu on luokaltaan lähinnä kokoojakatu, ja sen merkitys rakenteen osana on vähentynyt alkuperäisessä kaavassa ajatellusta. Nuolialantien pohjoispuolella katuverkko on inventointialueella toteutunut alkuperäisen kaavan mukaisilla linjauksilla.

Merkittävin eroavaisuus alkuperäisessä kaavassa ja toteutuneessa tilanteessa liittyy Nuolialantien eteläpuoleisessa kaavassa osoitettuihin aukioihin Härmälän kirkon eteläpuolella ja Kojolankadun ja Härmälänkadun liittymässä. Nämä aukiot eivät ole toteutuneet niiden alkuperäisessä tarkoituksessa katuaukioina. Kirkon eteläpuoleinen aukio on osa puistoa, eikä sen paikkaa voi erottaa muusta viheralueesta. Kojolankadun ja Härmälänkadun liittymässä oleva aukio on sen sijaan havaittavissa, sillä sitä reunustavat itäpuolelta rakennukset. Itse aukio on sen sijaan toteutunut istutettuna viheralueena eikä katuaukiona.

4.2.7 Kohteen arvot

Alueellinen yhtenäisyys • •

Rakennuskannan ajallinen yhtenäisyys

Rantaperkiön nykyisen kaupunginosan rakentumisen perustan muodostavat kolme vuosina 1946, 1951 ja 1955 laadittua asemakaavaa edustavat sotien jälkeisen ajan kaupunkirakentamisen uudistuvia ja kehittyviä kaavoitusratkaisuja. Keskeisen osan muodostaa hyvin ajan asumasolun kaavateoriaa noudattava vuoden 1951 kaava, jossa on nähtävissä pyrkimys muodostaa kaava-alueesta hajakeskittämisen periaatteen mukaisesti paikallinen aluekeskus. Rantaperkiön kaavoituksen peruspiirteet ovat myös säilyneet huolimatta 1960-, 1970- ja 2000-luvulla tehdyistä kaavamuutoksista ja täydennysrakentamisesta. Alue myös toteutui hitaasti ja lähinnä kortteli tai tontti kerrallaan vuosien 1952-1972 välillä. Rakennuskanta onkin ajan rakennustekniikan ja -materiaalien nopean kehityksen vuoksi kerrostunutta ja vaihtelevaa. Kaupunginosaan liittyvä ja koko rakennusajan toiminut läheinen Härmälän lentokenttä takasi mittakaavan säilymisen yhtenäisenä ja matalana.

Kaupunkirakenteen ominaispiirteet

Rantaperkiön vuosina 1946-1955 laaditut asemakaavat edustavat sotien jälkeistä, kaupunkimaista asemakaavoitusta, jossa omakotitalot, rivitalot, lamellitalot ja pistetalot on sijoitettu väljästi luonnonmuotoja mukailevaan kortteliverkkoon. Rantaperkiössä kuvaa vahvistaa aluerakenteen pohjan muodostavat vanhat maantiet, jotka syntyivät jo ennen Tampereen kaupungin perustamista ja maanviljelysaikaa maastonmuotoja seuraaviksi linjoiksi. Rakennukset on sijoitettu väljien tonttien keskelle ja rakentaminen on keskitetty pitkän keskuspuiston varrelle. Suunniteltu ja myöhemmin täydennetty julkinen rakentaminen on hajautettu alueen reunoille puistojen tai urheilualueiden yhteyteen.

Paikallinen identiteetti • • •

Rantaperkiö muodostaa pitkän rakennusajan vuoksi arkkitehtuuriltaan epäyhtenäisen alueen, jonka arvot liittyvät niiden lukuisiin 1950-70-luvun välistä kehitystä edustaviin rakennuskerrostuksiin. Alueen identiteetti on kuitenkin vahvasti kiinni alueen sodan jälkeen laadituissa kaavoissa ja historiallisessa asemassa lentokentän tuntumassa. Näistä seuraavia piirteitä ovat mataluus, väljyys, avoimen ja rakennetun suhde sekä korttelien liittyminen viheralueisiin ja niiden urheilu-

tiloihin. Osittain alueen identiteetti on kaupunkiaikaa edeltävä, jota edustavat Rantaperkiön kansakoulu, urheilukenttä ja päätien ja aluerajan muodostavat tielinjat. Kaupunkiajan ja -rakenteen identiteetti on vahvimmillaan Hatanpäänkadun ja Nuolialantien liikennesolmussa, johon liittyvät entinen oppikoulu ja Hatanpäänhovin kortteli.

Ympäristöarvot • • •

Viheralueilla on merkittävä rooli alueen kaavoissa. Kasvillisuus on myös säilynyt alueen historialliselle, lentokenttään liittyvälle luonteelle matalana. Kaupunginosa keskittyy keskuspuiston muodostavan Perkiönpuiston varrelle, joka asutuksen lisäksi kytkeytyi alkujaan pieneen keskustoriin, jatkuen aina Nuolialantien puistokatuun, joka vehreänä vyöhykkeenä erottavat kaavaihanteen mukaisesti Härmälänkadun kerrostalot päätiestä. Keskuspuisto jatkuu viheralueena Härmälän puolelle, Härmälän kirkko muodostaa liitoskohdassa yhdistävän rakennuskokonaisuuden puistoalueella. Pohjoisosassa kaupunginosa rajautuu entiseen metsävaltaiseen huvilarannikkoon, joka on kaupunkiajalla muodostettu luonnontilaiseksi Härmälän rantapuistoksi.

Arkkitehtoniset arvot • • •

Rantaperkiön kaavoituksessa on nähtävissä sotien jälkeisen aluekokonaisuuden suunnittelun elementit, jotka toteutuivat kaupungistumisen, autoistumisen ja rakentamisen teollistumisen vuoksi hieman tarkastettuna ja karsittuna 1970-luvun alkuun mennessä. Yksittäisinä rakennuksina korkeatasoista suunnittelua edustavat Rantaperkiön koulun funktionalistinen, 1930-luvun asu sekä 1940- ja 1950-luvun arkkitehtuuria edustavat Härmälän kirkko ja seurakuntakoti, Rantaperkiön rivitalot ja Hatanpäänhovin kerrostalokortteli.

Härmälänkadun varrella on nähtävissä rakennustekniikan kehitys 1950-luvulta 1970-luvulle. Kadun varren rakennuskanta on myös jo osittain läpikäynyt perusparannuksen, jonka lisälämmöneristys on vaikuttanut merkittävästi julkisivun materiaaleihin ja mittasuhteisiin.

PUNAINEN TEEMA:

Aikakauden edustava asuinalue tai alueen osa, jossa alkuperäinen korttelirakenne, ympäristö ja rakennuskanta on säilynyt. Arkkitehtonisesti arvokas kokonaisuus.

Hatanpäänhovi, rivitalot ja Perkiönpuisto sekä Rantaperkiön koulu:

Hatanpäänhovin kerrostalokortteli sekä Perkiönpuiston, rivitalojen ja Härmälän kirkon muodostama kokonaisuus muodostavat 1950-luvun jälkipuoliskoa edustavan korkeatasoisen rakennetun ja asemavallisen kokonaisuuden. Rantaperkiön kansakoulu edustaa vanhempaan kerrostumaan ajallisesti ja tyyllillisesti liittyvää kiintopistettä.

TOIMENPIDESUOSITUS:

Arkkitehtonisesti arvokkailla alueilla tulisi pyrkiä säilyttämään korttelirakenne, viherympäristö ja rakennusten alkuperäiset ominaispiirteet. Virheelliset rakennusratkaisut pyritään korjaamaan siten, että rakennusten arkkitehtoniset arvot säilyvät. Alueet ovat arkoja muutoksille.

Koivukujan rakennuskokonaisuus:

Sotaa edeltävät urheilukenttä ja kansakoulu sekä niihin liittyvät 1950-luvun kerrostalokorttelit, autotalli, sairaalan asuinkerrostalo, kapeat kadut ja entinen oppikoulu edustavat tyyppillistä sotien jälkeistä sosiaalista rakentamista, joiden julkisivuissa on nähtävissä jo siirtymistä teolliseen rakentamiseen. Urheilukentän taakse ja koulujen lähelle viistosti aseteltujen asuinrakennusten sijoittelussa on voimakas maisemallinen ote.

Härmälänkadun kerrostalot ja toriaukio:

Huolimatta pitkästä rakennusajasta (1958-1974) ja tontti tontilta edenneestä rakentamisesta säilyi katutilassa alkuperäisen asemakaavan perusluonne ja -ihanteet. Väljästi ja matalasti rakennetut vehreät tontit liittyvät Perkiönpuistoon ja Nuolialantien puistokatuun. Rakennusten julkisivuissa on erinomaisesti nähtävissä rakentamisen muutos rapatuista julkisivuista nauhajulkisivujen kautta täyselementtijulkisivuihin. Rakennuksien rakenteisiin liittyvissä yksi-tyiskohdissa mm. sisäänkäynteissä ja tiilimuurauksessa on edelleen nähtävissä käsityöhön viittaavia yksilöllisiä ratkaisuja. Alueen koillispuolelle sijoittuva sisäänkäynti ja siihen liittyvä tori liikesiipineen edustavat myös ajan hajakeskitykseen ja asumasoluun liittyvää kaavoitusihannetta. Härmäläntiessä on selkeästi nähtävissä toteutusajan, 1960-luvun autoistuvan liikennejärjestelmän suunnitteluihanteet.

SININEN TEEMA:

Aikakaudelleen tyypillinen asuinalue tai alueen osa, jolla alkuperäinen korttelirakenne on säilynyt. Alueen kaupunkirakenteella on arvoa.

TOIMENPIDESUOSITUS:

Alueiden korttelirakenne ja viherympäristö tulee pyrkiä säilyttämään. Tarvittavat muutokset ja lisäykset tulee sovittaa alueen alkuperäiseen luonteeseen.

VALKOISET ALUEET:

Alueilla, joille ei ole osoitettu väriteemaa, tulisi huomioida kaupunkirakenteellinen kokonaisuus sekä rakennusten ja lähiympäristön ominaispiirteet.

HISTORIAALLINEN TIELINJA



4.3 RAHOLA

Aluerajaus käsittää selkeästi liikennereitteihin rajautuvan Raholan keskusta-alueen, jonka rakennustyyppeihin kuuluu kerrostalojen lisäksi rivitaloja ja pientaloalueita.



4.3.1 Alueen historia ja rakentuminen

Pyhäjärven pohjoisrannasta nousevan harjun loivassa alarinteessä sijaitseva Rahola kuuluu vanhoihin Pirkkalan pitäjän historiallisiin asutusseutuihin. Viljelykelpoisen harjumuodostelman juurelle sijoittui jo varhain lukuisia kartanoita ja suurtiloja. Harjun reunaa seuraava maantie on osa keskiaikaista maantieverkkoa, joka yhdisti Satakuntaa, Hämettä ja Pohjanmaata.

Keskiaikaisiin maakirjakyläin kuuluvassa Pirkkalan pitäjän Raholan kylässä oli vuonna 1543 neljä taloa, joiden nimet ovat jääneet elämään Raholan kaupunginosan tiennimissä. Taloista muodostet-

tiin 1650 sotamarsalkka Wrangelille lahjoitettu Raholan kartano. Säterivapaus peruutettiin suuren reduktion yhteydessä, jonka jälkeen Raholasta tuli ratsupalvelulla verot suorittava ratsutila. 1700-luvulla Raholan ja läheisen Kaarilan omisti Gaddin suku, johon kuului mm. Suomen ensimmäisiin tiedemiehiin kuulunut Per Adrian Gadd. Suvun aikana Raholassa pidettiin mm. kestikievariä. Nykyisten Raholan 1950-luvun kaupunginosan ja 1940-luvun siirtolapuutarhan väliin jäävän tilakeskuksen pihapiirin päärakennus valmistui 1796.

Tampereen kasvu näkyi alueella jo 1900-luvun alkupuolella, jolloin harjulle syntyi teollisuutta ja pienasutusta. Keskeisiä tehtaita olivat Raholan naapurissa, maantien ja rautatien varrelle, perustetut nahka- ja maalityhtaat.

Raholan ratsutila myytiin Tampereen kaupungille vuonna 1935. Kaupan jälkeen tila jatkoi maataloustoimintaansa, ollen merkittävä osa kaupungin laitosten ruokahuoltoja aina 1950-luvulle saakka. Osa tilan maista kaavoitettiin, jolloin vanhan maantien pohjoispuolella olevalle harjulle syntyi omakotiasutusta. Raholan alarinteessä, Pyhäjärven rannassa olleet tilan pellot jäivät tällöin viljelyyn.

Rahola kuului Pohjois-Pirkkalaan vuoteen 1937 saakka, jolloin se liitettiin osaksi Tampereen kaupunkia. Alueliitoksessa Tampereen kaupunkiin liitettiin mm. Pispala ja Epilä. Liitosalueen nimi, Harju, viittasi Pyhäjärven rannasta nouseviin harjuihin, joiden etelärinteeseen oli keskittynyt pääosa alueen vanhoista kylistä. Raholassa harjua seurasi myös jo keskiajalla käytössä ollut maantie. Nykyinen Nokiantie noudattaa pääpiirteissään tämän vanhan maantien 1700-luvulla tunnettua

linjausta. Tie säilyi kaukoliikennettä välittävänä päätienä aina 1960-luvulle, jolloin rantaan rakennettu moottoritie korvasi sen.

Maatalous sekä yhteisöjen ja yritysten tarve omavaraisuuteen menettivät merkitystään sotien jälkeen. Kaupungin omistaman Raholan tilan vanhat rintapellot otettiin tällöin laajenevan kaupungin rakennuspaikoiksi. Raholan tilakeskuk- sen itäpuolella olleet pellot muutettiin Raholan siirtolapuutarhaksi ja länsipuolelle suunniteltiin ennen sotia syntyneen Raholan omakotivaltaisen alueen keskustaksi, johon sijoitettiin suunnitelmissa torin ympärille kerros-, rivi- ja omakotitaloja. Ranta-alue varattiin jo tällöin uuden päätien, tulevan moottoritien käyttöön. Yhtenäinen, rakentamaton peltoaukea tarjosikin hyvän lähtökohdan suunnittelulle.

Rahola ja tutkimusalue historiallisilla kartoilla

Kuva: Ote v. 1909 Senaatinkartasta. Pohjois-Pirkkalaan kuulunut Raholan kartano näkyy kartan oikeassa reunassa, lähellä rantaa. Lähde: Kansallisarkisto.



Kaupunginosan kaavoitus ja rakentuminen

Raholan asemakaavan on laatinut arkkitehti Katri Käki ja se vahvistettiin 1955. Kaava oli laajennus Raholan vanhempaan kaavaan. Kaavoitettua aluetta laajennettiin itäpuolelle arkkitehti Aaro Alapeuson laatimilla omakotiasutusta ja puistoalueen käsittävillä asemakaavoilla, jotka vahvistettiin 1960 ja 1961. Laajennusosa käsitti pääosin entisen peltovainion koilliskulmalle jääneen Raholan lammashaan, josta muodostettiin Piikahaka –niminen puistoalue, jonka reunalle sijoitettiin koulukodille tontti. Kaava-alue sai selkeät, osin historialliset rajat. Pohjoisessa alueen rajan muodosti vanha päätie, Nokiantie, lännessä rajana oli Raholan ja Villilän tilojen vanha tilaraja. Etelässä rajan muodosti Pyhäjärvi ja ranta-alueelle sijoittuva tuleva moottoritie. Itäpuolella Raholan rajaksi tuli seuraavalla vuosikymmenellä rakennettu Tesoman lähiohjon liittyvä Tesoman valtavyäly. Nykyinen Raholan kaupunginosa jakautuu mm. Ylä- ja Ala-Raholaan, joista jälkimmäinen viittaa sotien jälkeen pellolle kaavoitettuun keskusta-alueeseen.

Alueen rakentaminen alkoi eteläreunalta, Ippisenkadun länsipäästä, jonka tyyppilliset jälleenrakennuskauden puolitoistakerroksiset omakotitalot valmistuivat pääosin vuosina 1955-1957. Kadun varrelle valmistui myös ajan rakentamista edustava rapattu kerrostalo 1958. Omakotitaloja rakennettiin tällöin lisäksi Voionmaankadun varrelle. Alueen sisääntuloa ja aukioita korostavien kerrostalojen rakentaminen alkoi 1960-luvulla

ja ne valmistuivat pääosin vuosina 1961-1965. Rakentamisen yhteydessä niiden kaavaa ja rakennusaloja tarkastettiin, joten kerrostalot edustavat jo pääosin ajan teollisempaa ja tehokkaampaa rakentamista. Alueen maamerkkeihin kuuluva huomattavan pitkä rivitalo valmistui 1962 ja vastaava toria rajaava kerrostalo 1965. Edellisen vuosikymmenen rappaus vaihtui elementteihin ja punatiilen käyttöön julkisivussa. Alkuperäisen kaavan mukaan toteutui lähinnä Tuularikadun kaksikerroksiset kerrostalot.

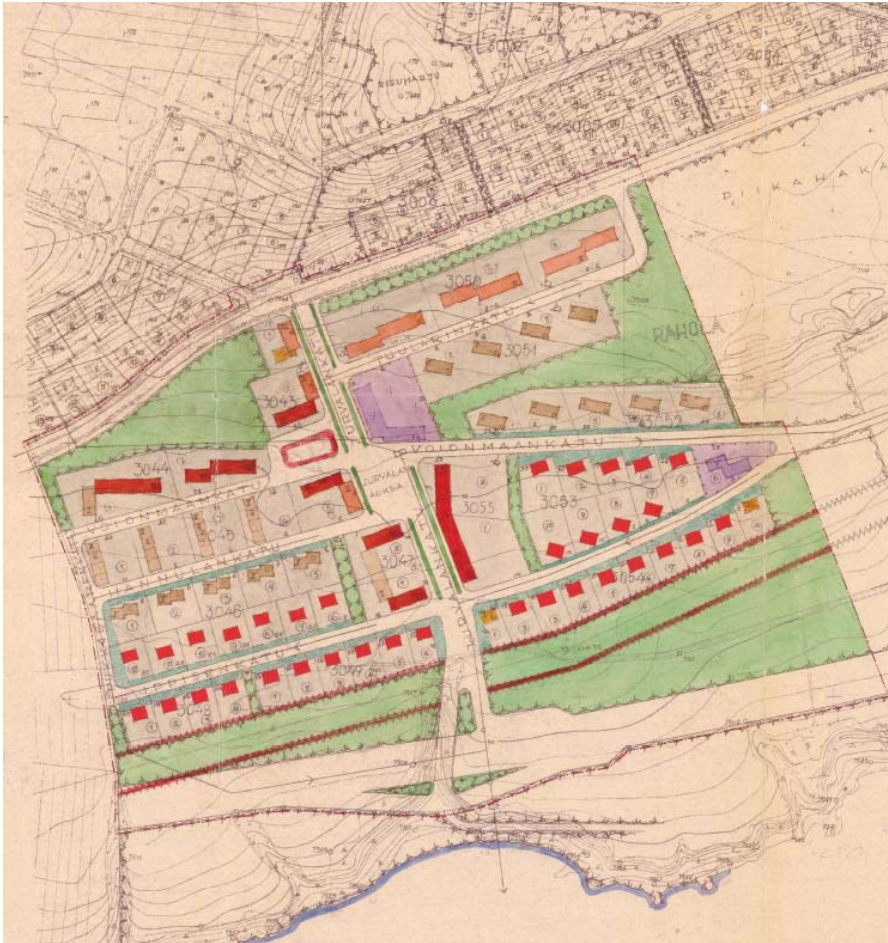
Kaupunginosaa laajennettiin kaavoittamalla vuonna 1960 Voionmaankadun itäpäähän omakotitontteja. Matalat, Puutalo Oy:n omakotitalot valmistuivat pääosin vuosina 1962-1963. Niiden pohjoispuolelle, Piikahaan puiston reunaan rakennettiin 1970-luvun lopulla pieni ns. sveitsiläistalojen omakotiryhmä. Alueen etelä- ja itärajan muodostavat Nokian moottoritie ja Tesoman valtatie valmistuivat 1960- ja 1970-luvun vaihteessa.

Julkisesta rakentamisesta toteutui alueen itäpään laajennusosaan vuonna 1961 valmistunut lastenkoti. Alueen keskustan muodostavan torin reunalle kaavoitetulle julkisen rakennuksen tontille valmistui päiväkotito vuonna 1992. Tällöin rakennuksen sijoittelua muutettiin, jolloin alkuperäisen kaavan toria rajaava idea katosi. Alueen etelärajan muodostava Nokian moottoritie valmistui 1960-luvun jälkipuoliskolla ja Pyhäjärven rantaan ja katkaisi alueen vanhan yhteyden vesistöön.

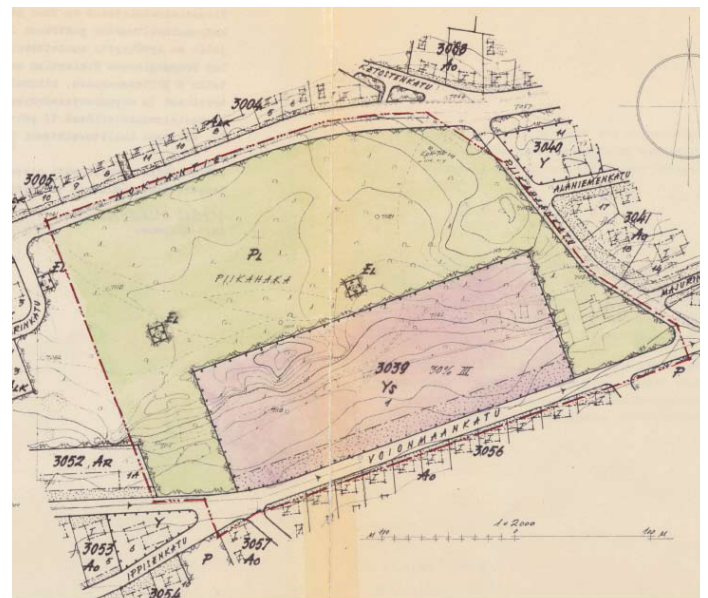
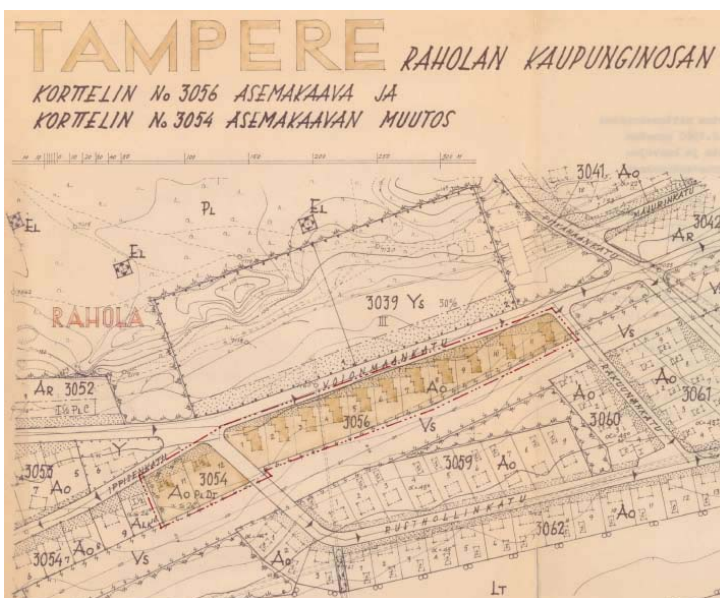
Kuvat: Raholan kartanon pellosta kaupunginosaksi, ilmakuvat 1946, 1956, 1966 ja 1974.



Asemakaavat



Kuva: Raholan asemakaava, laatinut arkkitehti Katri Käki, vahvistettu 1955.

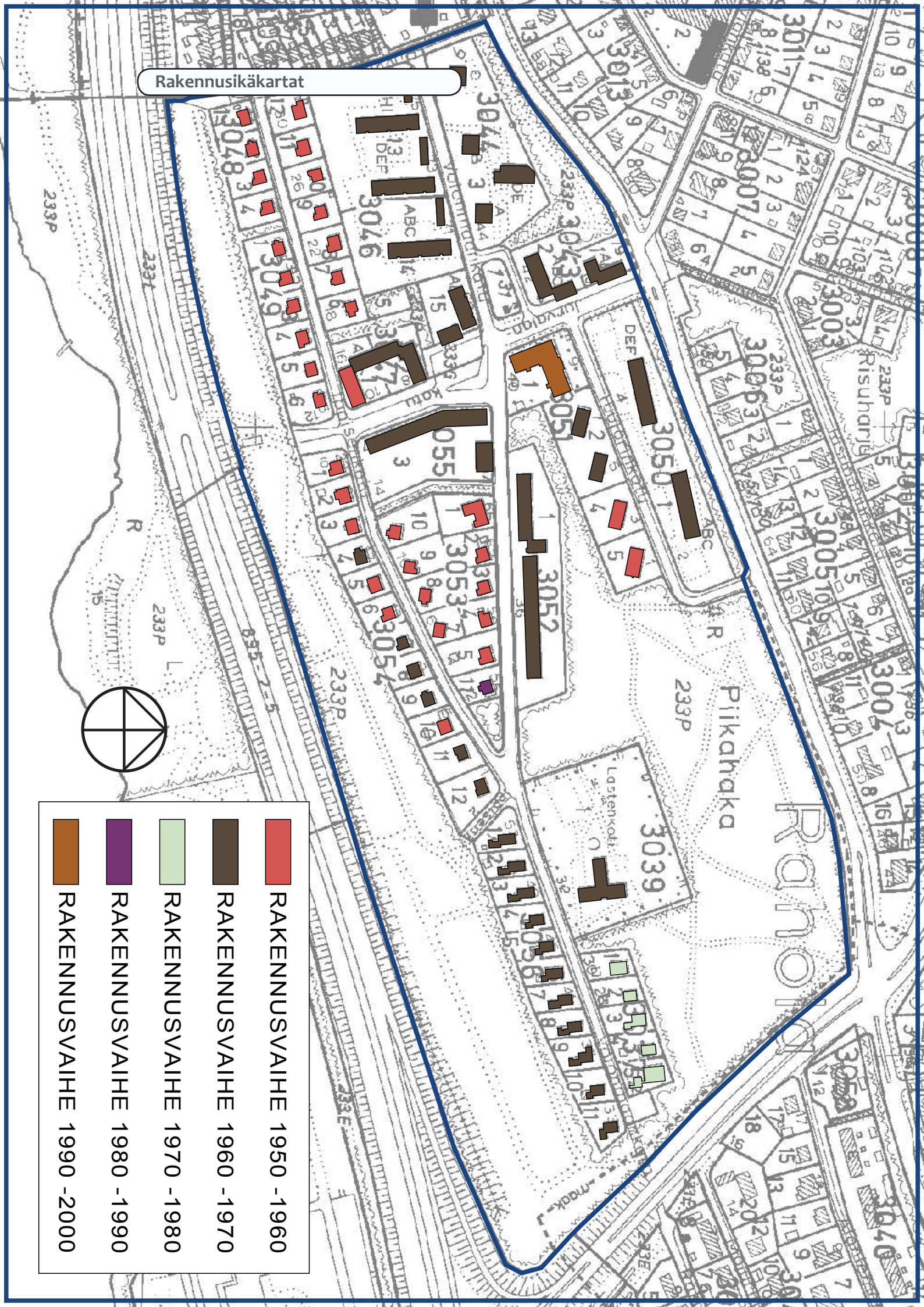


Kuva: Raholan asemakaavan laajennukset keskustan itäpuolelle, ark. Aaro Alapeus, vahvistettu 1960.

Rakennusikäkartat



- RAKENNUSVAIHE 1950 - 1960
- RAKENNUSVAIHE 1960 - 1970
- RAKENNUSVAIHE 1970 - 1980
- RAKENNUSVAIHE 1980 - 1990
- RAKENNUSVAIHE 1990 - 2000



4.3.2 Maisemarakenne

Raholan alue sijoittuu maisemarakenteessa harju-alueen ja ranta-alueen rajavyöhykkeelle, vanhalle viljelyalueelle. Alue rajautuu pohjoisessa Tesoman harjuun. Etelässä rajaavana tekijänä on pyhäjärven rantaa kulkeva moottoritie. Alue nousee kauttaaltaan pohjoisen suuntaan melko tasaisesti 15-20 metrin verran, joskin Piikahaan puistoalueen kohdalla maasto kohoaa muuta aluetta huomattavasti jyrkemmin.

Raholan rakennukset sijoittuvat loivasti laskevaan maastoon siten, että suurimmat rakennusmassat jäävät rinteen yläosiin sekä keskeisen kulkuväylän varsille. Perhekoti kätkeytyy Piikahaan puistoalueen reunalle, mäen alle. Katuun linjattu pientalojen nauha määrittelee lähiön rakennetun alueen eteläreunaa. Tampereen kaupungin taimitarha toimii vehreänä suojavyöhykkeenä moottoritien ja asutuksen välillä.

Sekä maiseman eheyttä että toiminnallisuutta häiritsevät Raholassa ylikasvaneet liikenneväylät, joiden keskelle lähiö jää loukkuun. Alkuperäisessä kaavasuunnitelmassa alueelle on osoitettu saapuminen kolmesta eri suunnasta, jolloin tiet olisivat kohdanneet lopulta Raholan keskusaukiolla. Väylien kasvun vuoksi myös liikennemelu on alueella monin paikoin voimakkaasti läsnä.

Raholan profili erottuu parhaiten katsottuna suoraan etelästä Pyhäjärveltä. Moottoritielekin alueen rakennukset erottuvat jonkin verran, joskin lähinnä vain lehdeettömään aikaan. Kesällä meluvallien yhteydessä oleva runsas kasvillisuus peittää tehokkaasti takana olevat rakennukset. Myös järvellä näkymät avautuvat kauaksi rannasta korkean puuston vuoksi. Nokiantien suuntaan alue esiintyy hyvin vahvasti ja hahmottuu selvästi omana kokonaisuutenaan.

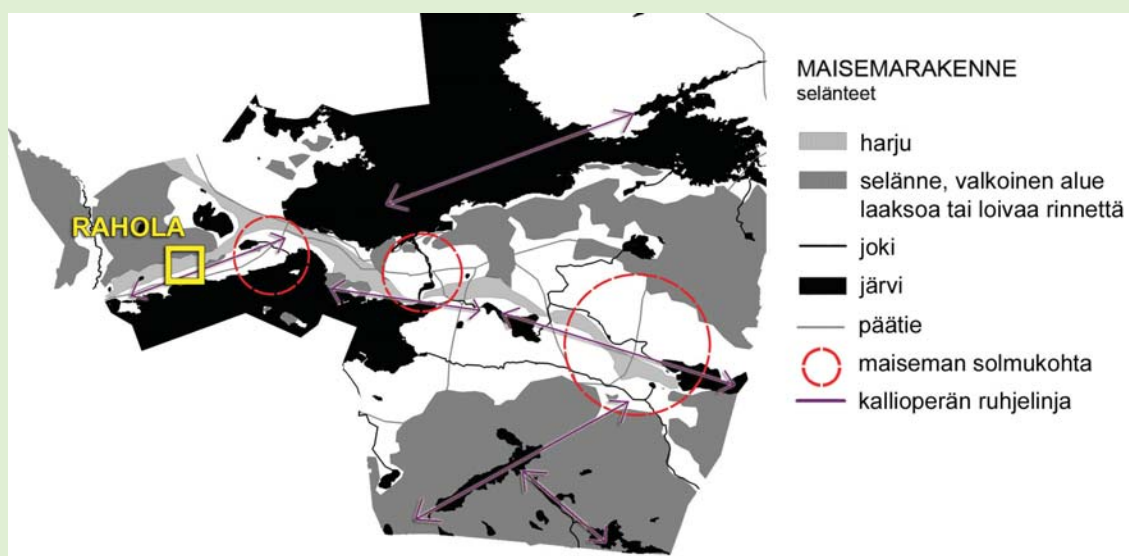
4.3.3 Aluerakenne

Idea:

Raholan tarkastelualue noudattelee 1950-luvun lähiörakentamisen monia perusajatuksia: asuntokanta on hyvin monipuolista, ja palvelut on keskitetty alueen sisääntuloväylän yhteydessä olevalle aukiolle, jossa alueen kadut kohtaavat. Katuverkko seuraa maaston suuntia, ja rakennusten sijoittelussa on tavoiteltu väljyyttä. Keskusaukio liittyy alueen sisäiseen puistovyöhykkeeseen, ja myös Pyhäjärven ranta virkistyspaikkoineen on lähellä. Kehittyvä tieliikenne näkyy jo erillisenä liikennealueena, joka lienee tarkoitettu linja-autojen kääntöpaikaksi.

Lähiön kolme keskeistä rakenteellista elementtiä ovat:

- Rajattu kaupunkimainen keskusaukio Jurvanka dun taitepisteessä
- Asuinrakennusten avoimet, ilmapasti suunnitellut korttelit
- Piikahaanpuiston ja perhekodin maisema



Aluerakenne



ALUERAKENNE

- KESKEISET REITIT
- KEVYT LIIKENNE, VIRKISTYSREITIT
- KOULU
- MUU JULKINEN RAKENNUS
- 1950-LUVUN KAAVASSA OSOITETTU TOTEUTUMATON YLEISEN RAKENNUKSEN TONTTI
- KAUPAN TILAT
- ALUEEN SIS. VIRKISTYSALUE

Raholan selkäranka ja ydin on Jurvalankatu, jonka varrelle ja läheisyyteen alueen tehokkain ja korkein rakentaminen keskittyy. Aukion rakennusten sijoitteluratkaisuilla on tavoitettu melkein pä kaupunkikeskustamainen tunnelma. Aukion pohjoisreunalla oleva, vasta 1992 rakennettu päiväkotiliittyy keskustan koilliseen avautuvaan Piikahaan puistoalueeseen. Asuinrakennusten korttelit sijoittuvat katuverkon väliin jääviin soluihin ja noudattavat pääosin avointa korttelirakennetta. Lähiön asemakaavasuunnitelma on laadittu 1950-luvulla, ja sitä on 1960-luvulla toteutettaessa muuteltu korttelikohtaisesti vastaamaan ajan trendejä ja mitoitusarpeita.

Katuverkko

Tarkastelualue rajautuu reunoiltaan erityyppisiin katuihin ja teihin: Sisäisenä pääkatuna toimivalle Jurvankadulle käydään alueen pohjoislaitea määrittävältä Nokiantieltä. Raholan Itä- ja eteläreunoja määrittävät Tesoman valtatie ja valtatie 12, joilta on myös alkuperäisessä kaavasuunnitelmassa osoitettu yhteydet Raholaan. Kaikki sisään-tuloväylät olisivat suunnitelman toteutuessa johtaneet Raholan aukiolle, jonka merkitys olisi korostunut entisestään. Kaavan toteutusvaiheessa yhä vilkasliikenteisemmiksi kasvaneet tielinjat on kuitenkin alitettu kevyen liikenteen alikuluin. Alkuperäinen kaavasuunnitelma ei ole täysin kestänyt yksityisautoistumisen vallankumouksen seurauksia. Seurauksena myös liikenteen melu on läsnä häiritsevästi mm. Piikahaan puistossa. Raholan länsireunana toimiva Jurvankadun läntinen rinnakkaisväylä Pukkisaarenkatu on sen sijaan oivallisesti tarjonnut tartuntapinnan alueen laajenemiselle 2000-luvulla.

Raholan sisäinen katuverkko on luonteeltaan melko yksinkertainen ja kaaviomainen. Aluerakenne ei varsinaisesti ole aukiolta sormimaisesti leviävä, mutta sen tyyppistä ajatusta on suunnittelulla karkeasti haettu. Kevyen liikenteen yhteyksiä alueen osien halki on useita, mutta itse näistä kulkuverkostoa ne eivät muodosta. Osin 1960-luvun taitteessa toteutettu katuverkosto on mitoitettu hyvin leveäksi, ja keskeisillä väylillä on myös jalkakäytävät. Jurvankatua reunustavat molemmiin puolin liikenteenjakajakaistoille istutetut puurit.

Paikoitusta on Raholassa järjestetty runsain mitoin kadunvarsille, aukioille ja parkkipaikoille sekä rakennusten pohjakerroksissa ja erillisissä rakennuksissa oleviin autotalleihin. Yksityisautoistumisen aikakausi ja samanaikainen suuren

maaltamuuton ajan rakentamisen tehostamisajatelu näkyvät edelleen katukuvassa. Yksi alkuperäisessä kaavasuunnitelmassa esitetty Jurvalanaukiolta länteen suuntautuva katu on mitoitussyistä jätetty kokonaan rakentamatta.

Rakennusmassat

Raholan korttelien suunnittelu on tyyliltään hyvin riekaleista: Kukin korttelialue koostuu omanlaiseensa typologiaan nojaavasta itsenäisestä rakennusryhmästä. Vaikutelmaa korostaa alkuperäisen kaavasuunnitelman muutokset 1960-luvulla tarpeen mukaan, korttelialue kerrallaan. Käytössä on monia rinnakkaisia ja päällekkäisiä koordinaatioita, joiden suunnat perustuvat pohjimmiltaan maiseman linjoihin. Rakennukset sijoittuvat usein hieman viistosti katuun nähden. Karkeasti voidaan sanoa, että rakennusten koko pienenee joka suhteessa alarinteen suuntaan laskiessa. Ippisenkadun eteläpuolen yhtenäiseen linjaan rajautuva pientalorivi muodostaa taajamalle selkeän etelärajan. Taimitarha on jätetty ehdottoman rakentamattomaksi suojavyöhykkeeksi valtatie vierustalle.

Julkinen rakentaminen

Raholan palvelut ovat keskittyneet lähiöperiaatteiden mukaisesti Jurvalanaukiolle ja Jurvankadun sisäänkäynnille. Aukiolla on liiketiloja sekä kerrostalojen kivijaloissa että erillisissä matalissa liikerakennuksissa. Alueen liiketoiminta on säilyttänyt elinvoimaisuutensa, ja kaikki liiketilat ovat edelleen käytössä, joskin päivittäistavaraliikkeet ovat siirtyneet alueen ulkopuolelle suurempiin yksiköihin. Torialue on muutettu parkkipaikaksi ja sitä on maisemoitu puuistutuksilla.

Piikahaan puiston kupeessa, suojaisella paikalla rinteen alla on Raholan perhetukikeskus. Rakennuksen ympäristö on monin paikoin melko pusi-koitunutta. Alkuperäisessä kaavasuunnitelmassa osoitettu Ippisenkadun ja Voionmaakadun haaran yleisten rakennusten kolmiomainen tontti on edelleen rakentamaton. Alueella voisi olla otollisia paikkoja kaupunkirakenteen eheyttämiselle ja tiivistämiselle.

4.3.4 Rakennukset ja korttelit

Raholan asuinalueen rakennuskanta on hyvin monipuolista ja siinä näkyy rakentamisen taitekohta käsityövaltaisesta teollisempaan rakennustapaan. Alueen pientalot ovat valtaosin vähäeleisiä käsityövaltaisen jälleenrakennuskauden tyyppitaloja 1950-luvun loppupuolelta tai 1960-luvun alun matalaa, teollista puutalotuotantoa edustavaa rakentamista. Kerrostalot ovat 1960-luvun alusta, ja niissä toistuvia teemoja ovat tiilipinnat ja ruutuelementit, peltikattojen muotoilut, matalat siipirakennukset sekä maantasokerrosten autotallit. Yksityisautoilun yleistymisen näkyy katukuvassa monilla eri tavoilla järjesteltyinä paikoitusratkaisuina. Keskusaukion katukuva on kaupunkikeskustamainen. Raholan julkisia rakennuksia ovat Piikahaan puiston laidalla oleva vuonna 1961 rakennettu perhekoti ja keskusaukioon liittyvä päiväkoti 1990-luvulta.

Julkiset rakennukset

Yksikerroksisen perhekodin arkkitehtuurissa on monia 1960-luvun taitteen kerrostaloarkkitehtuurille tyypillisiä aiheita. Näitä ovat rakennusten tiilipäädyt, vaakas suunnan korostaminen värisävyin sekä kattomuodoilla leikkittely. Ajan hengen mukaisesti matalan, maisemaan sulautuvan rakennuksen suunnitteli vuonna 1960 kaupunginarkkitehti Jaakko Ilveskoski. Kaiken kaikkiaan rakennuksen ilmeestä ja tunnelmasta on tavoiteltu mahdollisimman kodinomaista, mikä tekee kohteesta arkkitehtuurihistoriallisessa mielessä kiinnostavan.

Jurvanaukion laitaa sijoitetulle julkisen rakennuksen tontille vuonna 1994 rakennetussa päiväkodissa on tiiliverhoiltu julkisivu, mikä liittyy

rakennuksen osaksi keskusaukion tiilijulkisivuja. Alkuperäisessä kaavasuunnitelmassa rakennus on osoitettu rajaamaan aukion pohjoisreunaa. Toteutuksessa on kuitenkin päädytty aivan toisenlaiseen ratkaisuun, todennäköisesti ilmansuunnallisista syistä.

Kerrostalot

Raholan kerrostalojen korkeudet vaihtelevat kahdesta kuuteen kerrokseen ja niiden arkkitehtuurissa löytyy aiheita 1960-luvun taitteen molemmiin puoliin. Rakennusten ja pihojen suunnitteluratkaisuissa näkyy voimakkaasti sekä maaltamuuton kiihtyminen että yksityisautoilun vallankumous.

1960-luvun alkupuolella toteutuneen keskusaukion ympärillä olevien rakennusten keskeinen teema on valkoinen tehosteväri vaakasunnaisissa rakennusosissa. Puhtaaksimuuratut tiilipinnat linkittävät keskusta-alueen ilmeeltään Tampereen keskusta. Alueelle ehkä leimallisimman rakennus on pitkä Jurvankatua rajaava kerrostalo, joka taittuu kadun mukana aukion eteläpäässä. Aukion ympä-

Kuva: Entinen lastenkoti toimii nykyisin perhetukikeskuksena



Kuva: Raholan monipuolista kaupunkikuvaa Voionmaankadun varrella, pientaloja, rivitaloja ja keskustassa korkeita kerrostaloja.



rillä on liiketiloja sekä rakennusten maantasokeroksissa että uutta kaupan tilaa edustavassa erillisissä yksikerroksisissa liikerakennuksissa. Kaikki liiketilat ovat käytössä ja vaikuttavat elinvoimailta.

Jurvankadun varrella on aukiota reunustavien kerrostalojen lisäksi monta muuta typologialtaan erilaista asuinkerrostaloa. Varhaisimmat rakennukset vuodesta 1958 lähtien ovat tyyliältään hyvin pelkistettyjä ja kauttaaltaan vaaleaksi rapattuja. 1960-luvulla rakennettuihin niin ikään vaaleansävyisiin elementtirakennuksiin on sen sijaan haettu elävyyttä ja julkisivujen jäsentelyä sisäänvedettyjen asuntokohtaisten parvekkeiden keinoin. Torin itäreunaa rajaavan edelleen muurattuja julkisivuja edustavan huomattavan pitkän asuin- ja liikekerrostalon suunnittelivat arkkitehdit Olavi Heikkilä ja Tauno Salo.

Voionmaakadun länsipäässä on pitkänomaisista kerrostaloista ja pistetaloista koostuva 3-6-kerroksinen aluekokonaisuus, jolla on yhtenäinen julkisivujen värimaailma ja samanlaiset julkisivuille

jatkuvat peltikattojen aiheet. Kaavamuutoksella vuosina 1962-1963 rakennettujen lamellitalojen päädyissä on levein välein uritettu rappaus ja puna- ja keltatiiltien värejä muistuttava rappauksen väriskaala. Pohjakerroksissa on autotalleja, tien viereen on rakennettu myös erilliset matalat autotallirakennukset, ja autopaikkoja on myös sisäpihojen parkkialueilla. Korkein lamellitalo sijaitsee lähimpänä Jurvanaukiota.

Voionmaankadun toisella puolen olevissa mittasuhteiltaan siroissa vuonna 1964 rakennetuissa pistetaloissa korostuvat pystysuuntaiset aiheet. Rakennukset on aseteltu harkitusti pääilmansuuntien mukaisesti vallitsevan arkkitehtuuriteorian mukaan. Jälkeenpäin samaan kortteliin rakennettu variaatio pistetaloista ei ole saavuttanut alkuperäisten vertaista siroutta. Ilmeeltään pelkistettyihin ja keveisiin rakennuksiin on tuotu parvekeremontin yhteydessä raskas parvekeelementti uudemmalla ajalla. Alun perin rivitalojen ja lamellitalojen kokonaisuudeksi tarkoitetut korttelit muutettiin rakennusvaiheessa huomattavasti tehokkaammaksi.



Kuva: Raholan keskusaukio ja sitä rajaavia asuin- ja liikerakennuksia. Kaupan pyrkimys omaan rakennukseen toteutui Raholassa torin matalassa liikerakennuksessa vuonna 1963.



Kuva: Voionmaankadun piste- ja lamellitaloja. Pistetalojen julkisivua hallitsee uusi, raskas parvekeratkaisu ja lamellitalot ovat saaneet perusparannuksen yhteydessä uuden levypinnan. Rakennukset ovat sijoitettu väljästi kortteliin ja korkein lamelli sijoittuu Raholan keskustan tuntumaan. Julkisivuiltaan uudistettujen rakennusten katutilaa hallitsevat autot, asfaltti ja autotallirakennukset. Alkuperäisen kaavan matalat rivitalot, paritalot ja lamellitalot korvannut kokonaisuus edustaa Raholassa selkeimmin 1960-luvun muutosta.





Kuva: Tuularikadun kerrostaloja, rakentamisen tehostuminen ja autoilun kasvu näkyvät rakennuksen lisäksi katutilassa ja parkkialueena.

Tuularinkadun ja Nokiantien välinen korttelin kaksi kerrostaloa valmistuivat vuosina 1963 ja 1964. Kerrostalokortteli muodostaa Raholan julkisivun Nokiantien varrella. Kortteli edustaa myös ajalle tyypillistä asemakaavamuutosta. Alkuperäisen asemakaavan kolme matalaa, rakennusmassaltaan porrastettua kerrostaloa muuttuivat toteutusvaiheessa kahdeksi suorakaiteen muotoiseksi korkeaksi kerrostaloksi. Rakennusten ruutuelementit ja pohjakerroksen autotallit edustavat siirtymistä 1960-luvulle. Kerrostalot suunnitteli osuusliiketoimintaan kuuluva KK:n Asunto-osasto.

Tuularinkadun ja Piikahaan puistoon johtavan kevyen liikenteen väylän välissä on neljä alkuperäisen asemakaavan mukaan rakennettua kaksikerroksista kerrostaloa, jotka ovat tavanomaisen 1950-luvun lamellitalon variaatioita. Rakennetkaisu ja julkisivumateriaalit vaihtelevat rakennuksittain puusta betonielementtiin. Vanhin rakennuksista henkii 1950-luvun alun elämäntapoja ja arvoja, uusin kurkottaa jo ranskalaisine parvekkeineen ja autotallikerroksineen paljon modernimmalle ajalle. Rakennukset liittyvät puistokais-taleeseen huomattavasti luontevammin kuin niitä vastapäätä oleva pitkä alkuperäisen kaavan vastaisesti toteutettu rivitalo.

Huomattavan pitkä rivitalo valmistui vuonna 1962 ja sen suunnitteli arkkitehti Matti Hakuri. Rivitalo korvasi alkuperäisen kaavan viisi kaksikerroksista pienkerrostaloa. Kahdesta rakennuksesta muodostuva kokonaisuus liittyy yhteen keskellä olevalla lämpökeskus- ja huoltorakennuksella. Kadun suuntainen rivitalo laskee rinnettä pitkin puolen kerroksen verran, mikä näkyy mm. rakennuksen poikkeavassa kattomuodossa. Asunnoilla on sekä yksityiset etu- että takapihat. Etupihoja hallitsee ajo autotalliin, takapihoja korkeat pihojen väliset aidat. Vaaleassa mineriittipintaisessa rakennuksessa on myös vaaleat tiilipäädty. Katu-

julkisivuja hallitsevat ylemmän kerroksen suuret parvekkeet ja ikkunapinnat. Vaikkei rivitalo täysin toiminnallisesti istu sitä ympäröiviin katuun ja puistoon, on rakennuksella kuitenkin kiinnostavuudessaan kuriositeettiarvoa.

Ippisen- ja Voionmaankadun 1950-luvun pientalot

Valtaosa alueen pientaloista on perinteisiä jälleenrakennuskauden käsityövaltaisia tyyppitaloja. Yleistä rakennusten julkisivuarkkitehtuurille on vaalea rappaus tai pystylauditus. Rakennukset ovat usein kellarillisia ja puolitoista kerrosta korkeita sekä harjakattoisia. Kellareissa on usein autotalli, ja sisäänkäynti on järjestetty kuistin kautta. Rakennukset ovat ilmeeltään hyvin pelkistettyjä. Rakennusten vaihteleva sijoittelu tonteille, yksityiskohdat, vehreät puutarhat ja kapea katutila synnyttävät tyypillisen 1950-luvun alkupuolen omakotialueen.

Ippisenkadun 1960-luvun pientalot

Omana kokonaisuutena pientaloalueesta erottuu vuonna 1962-1963 rakennettujen yksikerroksisten pientalojen kortteli Ippisenkadun itäpäässä. Teollista talotuotantoa edustava, arkkitehtonisesti arvokas kokonaisuus on säilynyt hyvin alkuperäisessä asussaan. Rakennuksissa on pastellisävyiset vaakasuuntaiset julkisivulaudoitukset. Sekä pientalot että tonttien rajat on asetettu viistosti katuun nähden. Rakennusmassoihin on tehty pienet nykäykset, joilla on saavutettu arkkitehtuuriin lisää pienipiirteisyyttä. Alueesta haluttiin saada ajan hengen mukaisesti yhtenäinen, joten kaava määritteli rakennusvaihtoehdoiksi kolme Puutalo Oy:n suunnittelemaa talotyyppiä. Kaupungin omistamien tonttien vuokraajaksi tuli Puutaloyhtiö. Tonttien rakennuttajalla oli mahdollisuus valita samantyyppisistä vaihtoehdoista Puutalo oy:n ns. Maijantalon, Matintalon tai Markuntalon väliltä. Rakennukset liittyvät 1950-luvulla alkaneesta suuntauksesta, jossa rakennuksen tuli sopeutua mahdollisimman hyvin maisemaan. Puutalo oy aloitti toimintansa vuonna 1940. Vastapäätä tyyppitaloaluetta on 1970-luvun käkikellomaisia jyrkkäkattoisia pientaloja, jotka kätkeytyvät rinteeseen kasvillisuuden joukkoon.



Kuvat: Rivitalon huomattavan pitkä julkisivu, jonka katkaisee vain lämpökeskus edustaa materiaaleiltaan, hengeltään ja suhteeltaan katuun sekä puistoon selkeästi 1960-luvun autoistuvaa ja teollistuvaa maailmaa edustavan kokonaisuuden. Ajalle tyypillistä ovat ikkunanauhat, kahi-tiili, tummat puuosat, julkisivulevyt, pohjakerroksen autotallit, leveä autotie, kapeat jalkakäytävät ja selkeä raja Raholan keskuspuistoon.



Kuva: Sama perusmuoto, vaihtelevat yksityiskohdat, kapeat tielinjat, jalkakäytävien puuttuminen edustavat 1950-lukua.



Kuvat: 1960-luvun teollisesti tuotettujen tyyppitalojen pientaloalue muodostaa jatkeen 1950-luvun alueelle, tuoden selkeästi esiin 1950-luvun lopulle ajoittuvan muutoksen rakentamisessa, kaupunkikuvassa ja kaavoituksessa.

4.3.5 Viheralueet

Raholan selvitysalue on rakenteeltaan monipuolinen. Alueella on kerrostaloja, omakotitaloja sekä rivitaloja. Alueella on myös pinta-alallisesti paljon asemakaavoitettua viheraluetta, joka on lähes kokonaan 1950- ja 1960-luvun kaavojen mukaisia. Viheralueista suurin ja painoarvoisin on alueen koilliskulman haltuunsa ottava Piikahaan puisto-alue.

Lähiökeskusta muodostuu Jurvankadun ja sillä olevan aukion varrelle. Pääkatuun tavoiteltu puistotatumaisuutta istuttamalla kadun molemmin puolin kaupunkityyilliset puurivit. Muuten ydinkeskustan viherympäristö on melko niukkaa. Kerrostaloalueiden pihat ovat rakentumisajankohdalle tyypillisesti hyvin avoimia ja laajat nurmipintaiset alueet yhdistyvät saumattomasti yleisiin viheralueisiin. Rakentumisajankohdan erot ovatkin hyvin havaittavissa joissakin kohdissa, kun avoimet piha-alueet muuttuvat nopeasti pensasaidoilla rajattuihin.

Ippisenkadun varren pientaloalue on katunäkymiltään varsin perinteistä rintamamiestaloaluetta. Tontit on rajattu leikatuin pensasaidoin ja kasvilisuus on melko runsasta ja suureksi kasvanutta. Kaupungin taimitarha alkaa pientalorivin takaa ja muodostaa välivyöhykkeen ennen moottoritietä.

Piikahaka

Raholan selvitysalueen koko pohjoispuoli, Voionmaankadun ja Nokiakadun väli on taas hyvin suurelta osin puistoaluetta. Alueen vehreänä keskuksena toimii Piikahaka, joka on Raholan kartanon entinen lammashaka. Alue on osoitettu Tampereen kantakaupungin ympäristö- ja maisemaselvityksessä (2007) merkittäväksi viherverkon osaksi. Alueen läpi kulkee paljon sorapintaisia ulkoilureittejä, jotka ovat yhteydessä Pyhäjärven rantaan saakka. Puusto on hyvin runsasta, mutta aluskasvillisuus kauttaaltaan pelkkää matalaa ruohikkoa ja heinikkoa. Lisäksi puusto on pääosin korkeita mäntyjä, joiden oksistot ovat hyvin korkealla. Tästä syystä puistossa on hyvin avoin tunnelma. Puistoa reunustavien teiden suuntaan ei toisaalta ole minkäänlaista näkösuojaa, mikä tekee alueesta hieman rauhattoman. Piikahaka on lisäksi luonnonsuojelualue.

4.3.6 Asemakaavan toteutuneisuus

Vanhan Nokiantien varteen, entiselle Raholan kartanon pellolle sijoittuvan Raholan kaupungin osan kerros-, rivi- ja omakotitaloja käsittäneen asemakaavan laati Katri Käki ja se vahvistettiin vuonna 1955. Kaava-aluetta laajennettiin 1960 ja 1961 Aaro Alapeuson laatimilla asemakaavoilla alueen itäpuolelle, johon sijoittuivat Piikahaan puisto, Voionmaankadun varren pieni omakoti-alue ja koulukodille varattu tontti.

Raholan alkuperäinen korttelijako ja katuverkosto on pääpiirteissään toteutunut. Erityisesti 1950-luvun asemakaavan keskeiset osat, sisääntulo, tori, liikennealue ja niitä rajaava rakennuskanta keskeisine viheralueineen ovat toteutuneet, joskin 1960-luvun rakentajien toivomuksista tehty kaavamuutokset ovat muuttaneet alkuperäisen kaavan rakennusten monipuolista mittakaavaa, massoittelemista ja rytmitystä yksinkertaisemmaksi. Myös rakentamisen kytkeytyminen viheralueisiin muuttui 1960-luvun muutoksissa. Alueen eteläreunan muodostava 1950-luvun pientaloalue ja sen jatkeena oleva 1960-luvun ja Alapeuson suunnittelema täydennysalue ovat toteutuneet alkuperäisen suunnitelman mukaan.

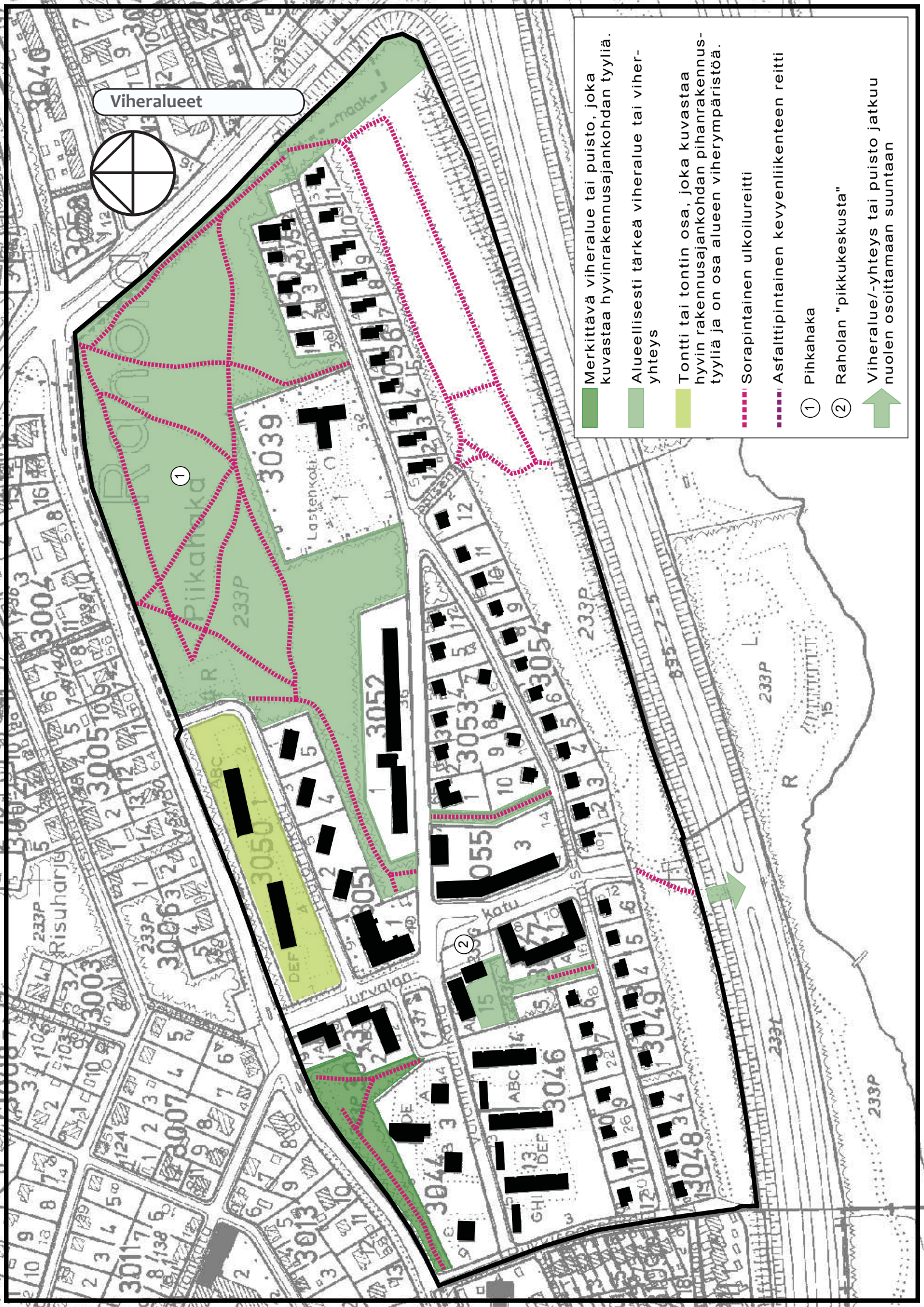
Ydinkeskustan muutoksia ovat lähinnä torin pohjoisreunan julkisen rakennuksen toteutuminen vasta 1980-luvulla erityyppisenä ja torin luoteiskulman viheralueen supistuminen korttelin muutosten johdosta. Raholan keskustan länsipuolelle, Voionmaankadun varrelle jääviin kortteleihin 3046 ja 3044 on tehty merkittäviä muutoksia. 1961 tehdyllä kaavamuutoksella matala rivi- ja paritalojen kortteli (3046) muutettiin kerrostalojen alueeksi, johon oli mahdollista rakentaa kaksi kolmikerroksista ja yhden kuusi-kerroksisen kerrostalon. Kadun pohjoispuolen korttelin (3044) pitkät ajan tapaan porrastetut kolmikerroksiset lamellitalot muuttuivat 1963 ja 1967 tehdyillä kaavamuutoksilla kolmeksi pistetaloksi ja yhdeksi kerrostaloksi. Pistetalojen tonttiin liitettiin osia puistosta, jolloin viheralueen yhteys keskustan aukioihin heikkeni.

Raholan pohjoisosaan jäävässä korttelissa nro 3050 alkuperäiseen kaavaan kuuluvat kolme matalaa, porrastettua lamellikerrostaloa korvattiin vuonna 1962 tehdyssä kaavamuutoksessa kahdella korkeammalla ja yksinkertaisemmalla kerrostalolla, jotka ruutuelementeistä rakennettuina edustavat jo tehokkaamman lähiörakentamisen piirrettä Raholassa. Torin itäpuolella, Voionmaankadun varrella korttelissa 3052 olleet viisi kaksikerroksista asuin- ja liiketaloa muuttuivat

Viheralueet



- Merkittävä viheralue tai puisto, joka kuvastaa hyvinrakennusajankohdan tyyliä.
- Alueellisesti tärkeä viheralue tai viher-yhteys
- Tontti tai tontin osa, joka kuvastaa hyvin rakennusajankohdan pihanrakennus-tyyliä ja on osa alueen viherympäristöä.
- Sorapintainen ulkoilureitti
- Asfalttipintainen kevyenliikenteen reitti
- ① Pihkahaka
- ② Raholan "pikkukeskusta"
- Viheralue/-yhteys tai puisto jatkuu nuolen osoittamaan suuntaan



1960 tontin omistajan toivomuksesta huomattavan pitkäksi rivitaloksi.

Liikennereittien ja uusien lähiöiden rakentuessa 1960-luvulla alkuperäisessä Raholan kaavasuunnitelmassa esiintyneestä kolmesta sisäänkäynnistä toteutuu vain Nokiantien liittymä, Ippisenkatu. Voionmaankatu ja Jurvalankatu jäävät umpika-
duiksi, jotka päätyvät moottoritiehen ja Tesoman valtatiehen.

4.3.7 Kohteen arvot

Alueellinen yhtenäisyys: • • •

Rakennuskannan ajallinen yhtenäisyys

Raholan tarkastelualue on suhteellisen lyhyen ajanjakson aikana syntynyt hyvin monipuolinen kokonaisuus. 1950-luvulla suunniteltu alue toteutui pääosin vasta 1960-luvulla, jolloin uudistuva rakennusteollisuus ja tehokkuusvaatimukset muuttivat alueen ilmettä. Alueella on käytetty monia 1960-luvun taitteen rakennustypologioita; kussakin korttelissa toistuu oma rakennustaiteellinen säännöstönsä. Vaikka alue siinä mielessä on hyvinkin riekaleinen, on kokonaisvaltainen ajallinen yhtenäisyys ja monipuolisuus Raholan lähiön keskeinen arvo.

Kaupunkirakenteen ominaispiirteet

Raholan tarkastelualueen rakenne noudattaa selvää perusideaa: Jurvankatu on keskeinen kulkuväylä ja tapahtumapaikka ja sitä on pyritty rajaamaan selkeästi kaupunkikeskustamaisella rakentamisella. Ympäröivät alueet sen sijaan on sijoitettu melko vapaasti ja ilmastavasti maastoon kulkuverkoston varrelle. Keskusaukio kytkeytyy ajan hengen mukaisesti kapealla viheryhteydellä suureen puistoalueeseen. Raholan luonnetta eristettynä omana maailmanaan korostaa sen rajautuminen vilkkaisiin liikenneväyliin. Suuret tielinjat aiheuttavat estevaikutusta ja meluhaittoja.

Paikallinen identiteetti: • •

Torin ympärille keskittynyt punatiilinen ydin korkeine ja pitkin rakennuksineen on alueelle hyvin leimallinen. Toinen keskeinen elementti on keskusaukiolta itään kurottautuva Piikahaanpuiston virkistysalue komeine puineen. Piikahaanpuisto kytkeytyy alueen vanhempaan, Raholan kartanoon liittyvään historiaan. Puistoon liittyy lastenkoti, nykyinen perhekoti, joka pyrkii maastoutumaan maisemaan ja olemaan ulkoasultaan kodinomainen. Raholan rakennuskannan monipuolisuus tuo rikkautta alueen identiteettiin.

Alikulun kautta päästään Pyhäjärven virkistysmaisiin.

Ympäristöarvot: • •

Suuri alueen laidalle sijoittuva puistoalue kuuluu elimellisenä osana 1950-luvun kaavoitusihanteisiin. Keskusaukiolta Raholan koillisreunalle kurottuva Piikahaanpuisto ei kuitenkaan jäsenny tai rajaudu kaupunkikuvan kannalta erityisen onnistuneesti. Liikenneväylien, Nokiantien, Tesoman valtatiehen ja Nokian moottoritien melu on etenkin alueen länsiosissa häiritsevää; melunsuojauksella voisi ehkä parantaa viihtyvyyttä. Raholassa on myös useita hoitamattomia alueita, jotka ovat päässeet pusikoitumaan pahoin. Virkistysreitistö ei muodosta täysin toimivaa ja viihtyisää verkostoa. Alueen ympäristöarvot liittyvät Piikahaanpuiston vanhaan puustoon, Jurvankadun puuriveihin, Pyhäjärven rannan läheisyyteen sekä omakotitonttien pihoihin. Piikahaka on puistoalueen lisäksi myös luonnonsuojelualue.

Arkkitehtoniset arvot: • •

Alueen pääkadun muodostavan Jurvankadun varren arkkitehtuuri koostuu korkeista kerrostaloista, ja niihin liittyvistä matalista lisäosista. Kaupunkikeskustamaista Jurvanaukiota on onnistuneesti rajattu rakennuksin. Tyypillisiä aiheita aukion tuntumassa ovat punatiili, vaaleat ja vaakasuuntaa painottavat rakennusosat sekä korostettu kattomaailma. Keskusaukion ohella Raholan suurimmat rakennusyksiköt sijoittuvat tarkastelualueen pohjoisosiin, josta ne vähitellen madaltuvat kohti etelää ja rantaa. Pistetaloista, lamellitaloista ja autotalleista koostuva kokonaisuus Voionmaankadun varrella on hyvin tyypillinen 1960-luvulle, joskin sen ilme on muuttunut julkisivuremonttien tuloksena vähemmän tunnistettavaan suuntaan. Piikahaanpuiston pitkä ja suora rivitalo on aikakautensa kiinnostava ja edustava rakennustaiteellinen kuriositeetti, joskin sen liittyminen 1950-luvun ympäristöön ei ole täysin luonteva. Samaa kokeilunomaisuutta voi nähdä puiston toisella puolen olevissa kaksikerroksisissa pienkerrostaloissa. Raholan tarkastelualueeseen kuuluvat 1950- ja 1960-luvun pientalokorttelit ovat tyyppitalopiirroksiin perustuvien rakennusten muodostamia selkeitä, yhtenäisiä ja arvokkaita kokonaisuuksia.



SININEN TEEMA:

Aikakaudelleen tyypillinen asuinalue tai alueen osa, jolla alkuperäinen korttelirakenne on säilynyt. Alueen kaupunkirakenteella on arvoa.

TOIMENPIDESUOSITUS:

Alueiden korttelirakenne ja viherympäristö tulee pyrkiä säilyttämään. Tarvittavat muutokset ja lisäykset tulee sovittaa alueen alkuperäiseen luonteeseen.

Lamelli- ja pistetalokortteli: Voionmaan kadun länsipään lamelli- ja pistetalot sekä autotallirakennukset edustavat Raholan kokonaisuudessa 1960-luvun muutosta kohti teollista ja autoilun aikaan liittyvää korttelirakentamista.

Ippisenkadun kakkelotalot: Pieni, Piikahakaan rajautuva omakotialue muodostaa oman, 1970-luvun kerrostuman Raholan asuinalueen rakennuskantaan.

Tuularinkadun kerrostalot: Elementtiteknikaalilla toteutetut kaksi kerrostaloa muodostavat Raholan keskelsen julkisivun alueen sisäänkäynnin ja Nokiantien yhteydessä.

VALKOISET ALUEET:

Alueilla, joille ei ole osoitettu väriteemaa, tulisi huomioida kaupunkirakenteellinen kokonaisuus sekä rakennusten ja lähiympäristön ominaispiirteet.

HISTORIAALLINEN TIELINJA

PUNAINEN TEEMA:

Aikakauden edustava asuinalue tai alueen osa, jossa alkuperäinen korttelirakenne, ympäristö ja rakennuskanta on säilynyt. Arkkitehtonisesti arvokas kokonaisuus.

Raholan keskusta-alue ja Piikahaka: Raholan alueen keskeinen sisäänvalo, keskusta-aukiot ja keskuspuisto sekä niihin liittyvät asuin- ja liiketiloja sisältävät kerrostalot edustavat 1960-luvun muutoksista huolimatta 1950-luvun asema-kaavaan keskeisesti liittyviä elementtejä. Puistoon liittyvät pitkä rivitalo ja lastenkoti edustavat yksittäisinä kohteina 1960-luvun alun hyvää arkkitehtuuria.

Raholan pientaloalueet: Ippisenkadun 1950-luvun puolitoistakerroksiset pientalot muodostavat alkuperäiseen kaavaan liittyvän elementin, joka luo selkeän kontrastia aluekokonaisuuden keskustan muodostaville korkeille kerrostaloille. Ippisenkadun pientaloalue ja siihen liittyvä kerrostalo edustaa selkeimmin 1950-lukua. Ippisenkadun itäpään matalat, talotehtaassa rakennetut omakotitalot edustavat jo siirtymistä 1960-luvun teollisempaan katukuvaan.

TOIMENPIDESUOSITUS:

Arkkitehtonisesti arvokkailla alueilla tulisi pyrkiä säilyttämään korttelirakenne, viherympäristö ja rakennusten alkuperäiset ominaispiirteet. Virheelliset rakennusratkaisut pyritään korjaamaan siten, että rakennusten arkkitehtoniset arvot säilyvät. Alueet ovat arkoja muutoksille.

4.4 JÄRVENSIVU

Järvensivun kaupunginosan rautatien ja lidesjärven väliin rajautuva vanha peltoalue rakennettiin kansakoulua ja yksittäisiä kiinteistöjä lukuun ottamatta vuosien 1954 ja 1964 välillä. Rakennuskanta käsittää kerrostaloalueen ja pientaloalueen, jotka ryhmittyvät alueen keskiosaan jäävän puistoalueen ympärille. Selvitysalue kattaa vain länsiosaan keskittyvän kerrostaloalueen ja siihen liittyvän 1970-luvun pienteollisuusalueen. Radan pohjoispuolelle sijoittuva ja aina 1890-luvulta nykypäiviin rakennettu pientaloalue ei kuulu selvityksen piiriin.

4.4.1 Alueen historia ja rakentuminen

Pyhäjärven lyhyen Viinikanojan kautta vetensä laskevan lidesjärven pohjoisranta ja osa etelärantaa kuuluivat keskiajalla Järvensivun kylän maihin. Kylän muodostanut yksinäistalon rintapelot keskittyivät rantamaisemaan, varsinaisen kyläontin sijaitessa ainakin 1700-luvulla pohjoisrannalla rantapellojen keskellä. lidesjärven etelärannalla oli isojaosta alkaen kylään kuulunut Nekalan talo, joka myöhemmin kuului osana Hatanpään karta-



non laajoihin viljelymaihiin. Kylävainion pohjoispuolella rantapelot rajoittuivat jyrkästi nousevaan Kalevankankaan harjuun. Tampereelta Haapamäen kautta Pohjanmaalle vievä ratalinja rakennettiin pellon ja metsän rajapintaan 1880-luvulla.

Järvensivun esikaupungin alku sijoittuu 1890-luvulle, jolloin Kyttälän saneerauksessa muuttamaan määrätyt asukkaat siirtyivät kaupungin rajojen ulkopuolelle. Tällöin taajaväkisiä yhdyskuntia muodostui mm. Messukylään kuuluvalla Järvensivulle, mistä Järvensivun rusthollin omis-

taja vuokrasi tontteja Kalevankankaan kitukasvuisesta rinteestä rautatien pohjoispuolelta. Paikan sai valita aluksi mielensä mukaan ja nopeasti rinteiden suuntaisesti levinneeseen yhdyskuntaan rakentui noin 1000 neliön (5 kapanalaa) tontteja noin sata. Järvensivun koulu valmistui peltovainion itäpäähän vuonna 1909 ja sen lisärakennus 1911.

1890-luvun asutus ja ajan asutukseen liittyvät pienverstaat keskittyivät pääosin radan pohjois-

puolelle, yleensä rinteeseen muodostuneiden tielinjojen varrelle. Radan eteläpuolelle, viljelymaiseman länsireunalle sijoittui tiilitehdas ja 1900-luvun alkupuolella itäreunalle Järvensivun kansakoulu. Asutusta edusti lähinnä nykyisen Turjankadun pohjoispuolelle syntynyt pieni ryhmä palstatiloja. Länsipäähän ns. Etu-Järvensivulle kehittyi tiilitehtaan jälkeen 1920- ja 1940-luvulla rakentunut laaja teollisuuskeskus, jonka keskeisiä toimijoita oli osuusliike Voiman elintarviketuotannon rakennukset. Järvensivun omakotitontteihin perustunut asemakaava laadittiin 1936. Tällöin myös avoimina säilyneet rantapellot olisi lohkottu omakotitonteiksi. Kaupunkiin alue liitettiin 1922 ja kaupungin omistukseen Järvensivun tila siirtyi 1949.

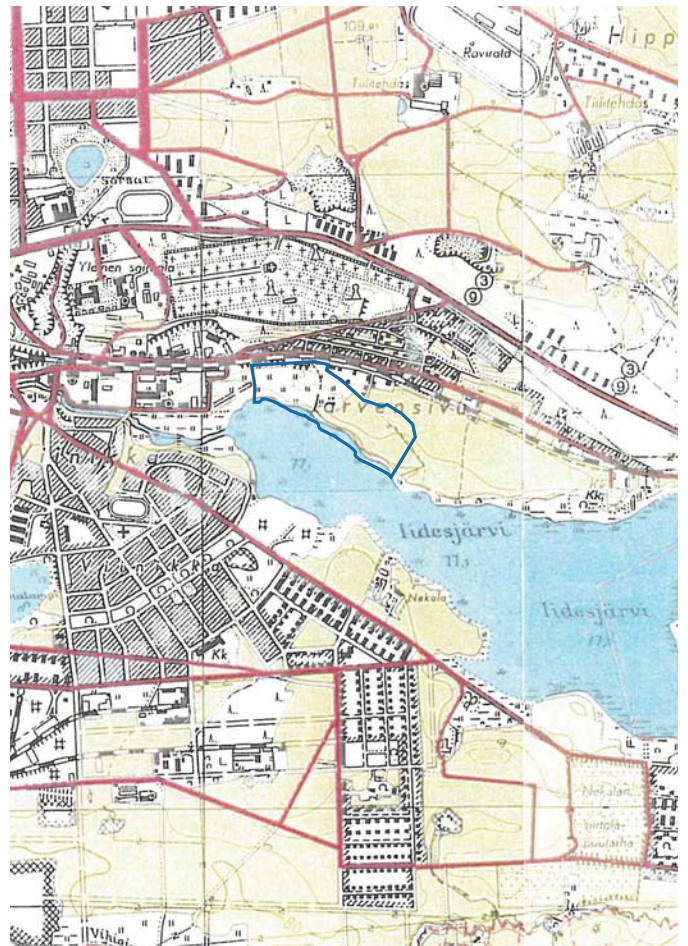
Sotavuosina rakentaminen väheni Tampereella ja kaikki kaupunkialueen pellot tarvittiin ruokahuollon turvaamiseksi. Järvensivun rantapellot olivat sodan ajan vuokrattuna viljelypalstoiksi. Sotien jälkeen kaupunginosan asemakaavaan tehtiin muutoksia. Näissä suunnitelmissa rantapelloille sijoitettiin 51 omakotitaloille tarkoitettua vuokratonttia, yksi liiketontti ja kymmenkunta kerrostalotonttia.

Järvensivu ja tutkimusalue historiallisilla kartoilla

Kuva: karttaote vuoden 1909 Senaatinkartasta. Kaupungin rajan ulkopuolelle sijoittuva Järvensivun esikaupunki keskittyi tällöin vanhaan tapaan viljelyyn kelpaamattomalle alueelle, Kalevankankaan rinteeseen, rautatien pohjoispuolelle. Tutkimusalueen länsipäässä oli tällöin alava, savipohjainen niittyalue, jossa toimi muutamia vuosia 1800-luvun lopulla tiilitehdas. Järvensivun rusthollin pihapiiri sijaitsi rannasta tulevan tielinjan päässä, välittömästi radan pohjoispuolella. Lähde: Kansallisarkisto.



Kuva: Ote vuoden 1953 peruskartasta. Järvensivun peltoalue on vielä avoin. Etu-Järvensivun teollisuusalue sijoittuu Iidesjärven luoteiskulmalle, Pohjanmaan radan molemmin puolin. Lähde: Maanmittauslaitos.



Uusi asemakaava ja selkeä keskusta Järvensivulle

Järvensivun uuden asemakaavan pientalovaltaisen kaupunginosan keskustaksi tarkoitetun kaavan laati Tampereen asemakaavaosastolla Aaro Alapeuso ja se hyväksyttiin 1956. Kyseessä oli vuoden 1936 omakotikaavan länsiosan muutos. Alapeuson kaava edustaa ajan kaavoitusihanteiden mukaisesti pienen kerrostaloilla ja torilla osoitetun aluekeskuksen, asumasolun idean sovittamista kapealle radan ja vesistön rajaamalle peltoalueelle.

Kaavassa 2-3 kerroksiset asuin- ja liikerakennuksille tarkoitetut kerrostalokorttelit sijoittuvat rannan ja rinteen suuntaisesti alueen keskusta. Pääkadun muodostavaan Turjankatuun liittyy tori ja vihalue, joka edustaa pienimuotoisenaikin keskuspuiston ideaa. Kaavassa Turjankadun kerrostalot esitetään pitkinä, porrastettuna kolmikerroksisina lamellitaloina. Kaavamääräyksiä tarkistettiin kuitenkin jo kaavan vahvistamisen yhteydessä ja tällöin maaperän huonon kantavuuden vuoksi Turjankadun eteläreunan kerrostalokorttelien pohjoispuolelle sijoittuu kaavassa pientalojen tonttialue, joka pohjautuu vanhempaan 1900-luvun alun paikalla olleeseen pientaloalueeseen.

Vihalueilla on vahva rooli kaavassa. Ne rajavat alueen selkeästi irti ympäröivästä rautatie-, vesistö- ja teollisuusalueympäristöstä. Asemakaavaan olennaisesti kuuluvat aukio näkyy Turjankadun levennyksenä, liittyen kortteleiden väliin puistoon. Toinen aukio muodostuu alueen sisäisen pääkadun muodostavan Turjankadun ja Kuikankadun risteykseen. Risteyksen itäpuolelle, puistoalueen reunaan oli sijoitettu tontti julkiselle rakennukselle, joka liittyy viereiseen, 1954 hyväksyttyyn omakotialueen asemakaavaan.

Kaavan vahvistamisen jälkeen rakentaminen alkaa kaupunginpuoleisesta korttelista. Sen kaksi-kerroksiset puukerrostalot valmistuivat vuosina 1957-1962. Korttelin Turjankadun puolella olevat kuusikerroksiset kerrostalot valmistuivat vuosina 1959 ja 1960. Kerrostaloihin ei kuulu autotalleja, ja ajalle tyypilliset liiketilat sijoittuvat vielä rakennusten ensimmäiseen kerrokseen. Seuraavien Turjankadun ja Kuikankadun risteykseen rakennettujen kerrostalojen kohdalla kaava tarkastettiin. Tällöin kaksi tonttia yhdistettiin ja rakennukset sijoitettiin kohtisuoraan kulmittain. Aikaisemmassa kaavassa esitetty torin eteläreunan kaareva rakennusosa

katoaa risteyksestä. Rakennuksiin liitetään uutena matala liikesiipi ja autotallesiipi. Kerrostalot valmistuvat 1963 ja 1964. Turjankadun pohjoispuolella oleva kolmikerroksinen kerrostalo valmistuu 1964.

Turjankadun ja Kuikankadun risteykseen, puiston yhteyteen tarkoitettu visuaalisesti keskeinen julkisen rakentamisen tontti muutettiin kerrostalotontiksi ja sille valmistui 1973 kolmikerroksinen elementtikerrostalo selkeine parkkialueineen. Alueen länsipäähän 1970-luvulla kaavoitetun pienteollisuusalueen neljä tuotantotilaa valmistuivat vuosina 1973-1979.

Asemakaavan keskeiset katuaukiot ovat nykyisin pääosin parkkipaikkoina. Turjankadun katutilaa on uudistettu 2000-luvulla istutuksilla ja mukulakiveyksellä, jotka edustavat uutta elementtiä kulttuurimaisemassa.

Rantaperkiön kerrostalojen läheinen yhteys vanhempaan teollisuuteen katosi 2000-luvun vaihteessa, jolloin alueen länsipuolelle sijoittuva elintarviketeollisuuden keskittymä purettiin yksittäistä lämpökeskusta ja leipomoa lukuun ottamatta kerrostalo- ja toimistotalojen tieltä. 1970-luvun pienteollisuusalue muodostaa osaltaan alkuperäiseen asemakaavaan liittyvän työpaikka-alueen.



Kuva: Pellolle rakennetut ja kuusikerroksiksi korotetut Turjankadun kerrostalot muodostivat alkuperäistä suunnitelmaa vahvemman kiintopisteen pientaloalueen yhteydessä. Myöhemmin kasvillisuus on pehmentänyt kerrostalojen asemaa maisemassa. kuva: Ilkka Laitinen 1976, Tampere-seuran kuva-arkisto.

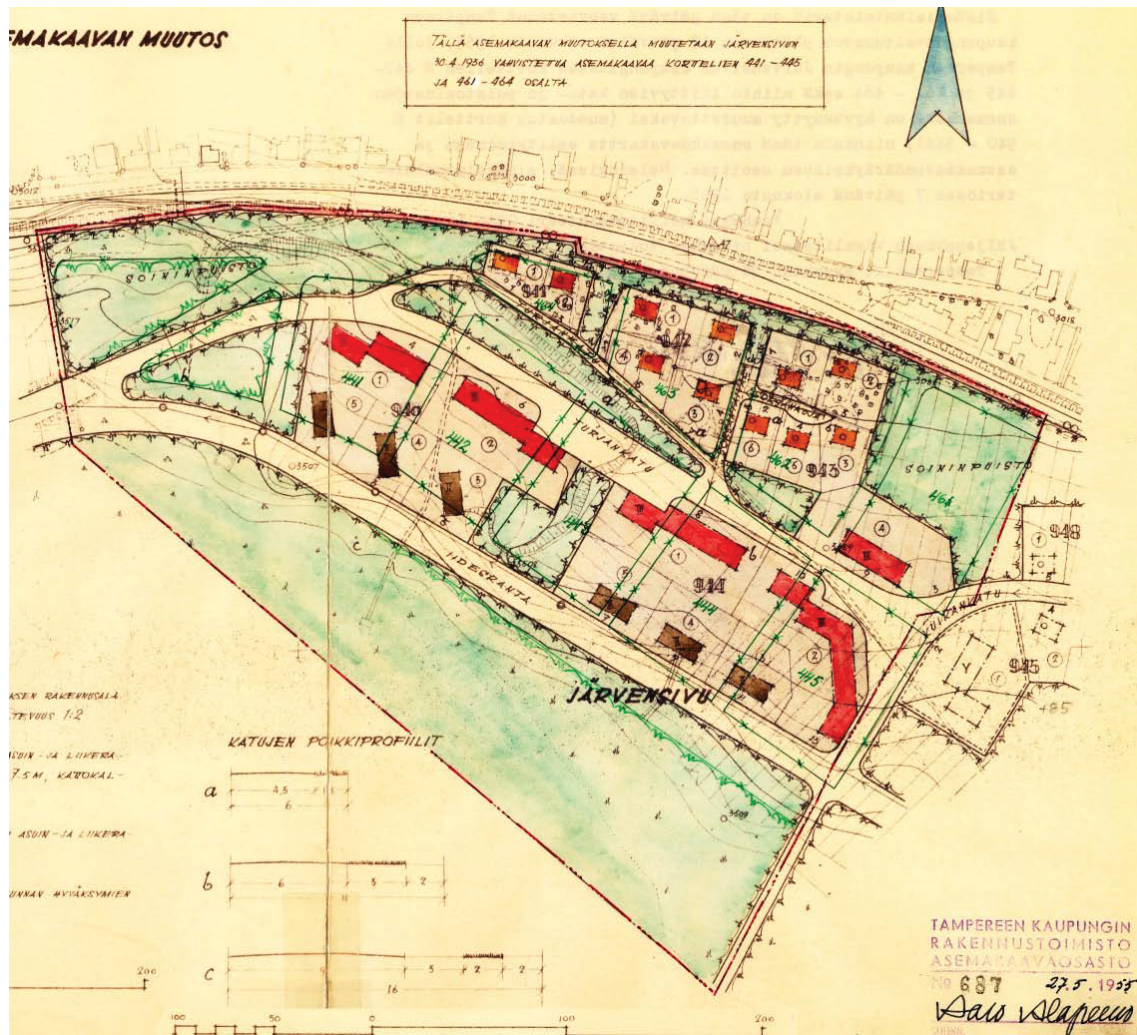


Kuva: Uusi ja vanha. Taustalla, vuonna 1960 valmistuneet 2-kerroksiset, rapatut ja aukkojulkisivuiset kerrostalot liittyvät vielä rakennustyyppinä jälleenrakennuskauden rakentamiseen, etualalla vain kolme vuotta myöhemmin rakennettu kuusi-kerroksinen, elementtirakenteinen, teollisilla materiaaleilla ja nauhajulkisivuilla varustettu kerrostalo katsoo jo kohti uutta aikaa. Taloon liittyvä liike- ja autotalliisiipi edustaa nousevaa elintasoja ja kaupan tilatarpeen kasvua, joka jo muutamaa vuotta myöhemmin johtaa suuriin uusien pääteiden varsille sijoittuviin automarketteihin. Kuva: Pekka Halme 1963, Tampereseuran kuva-arkisto.



Kuva: Sama paikka syksyllä 2010. Julkisivun eteen istutetut kuuset tulevat aikanaan muodostamaan pystyelementin vahvasti horisontaalisessa julkisivussa.

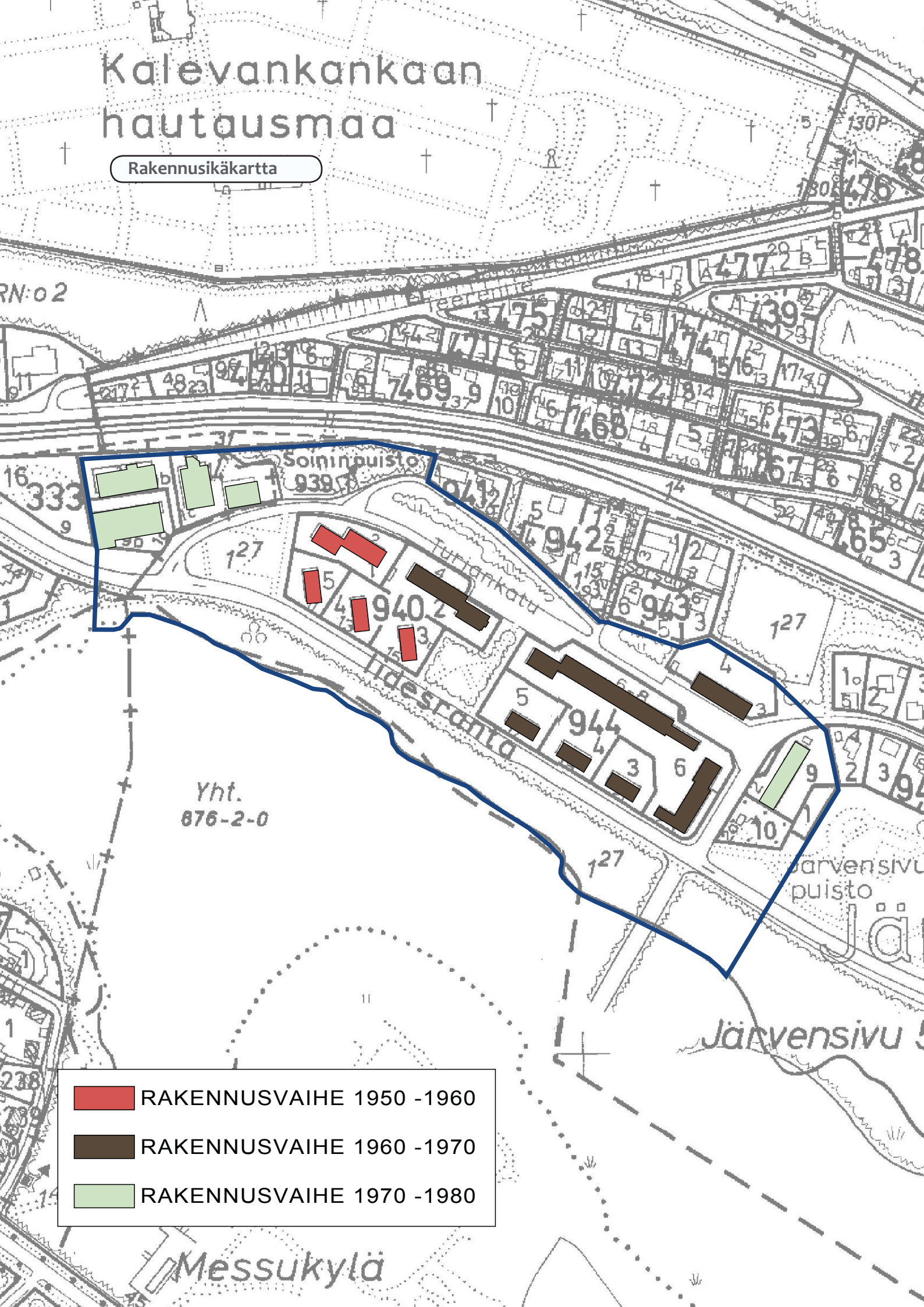
Asemakaava



Kuva: Vuonna 1955 laadittu Järvensivun asemakaava

Kalevankankaan hautausmaa

Rakennusikäkartta



- RAKENNUSVAIHE 1950 -1960
- RAKENNUSVAIHE 1960 -1970
- RAKENNUSVAIHE 1970 -1980

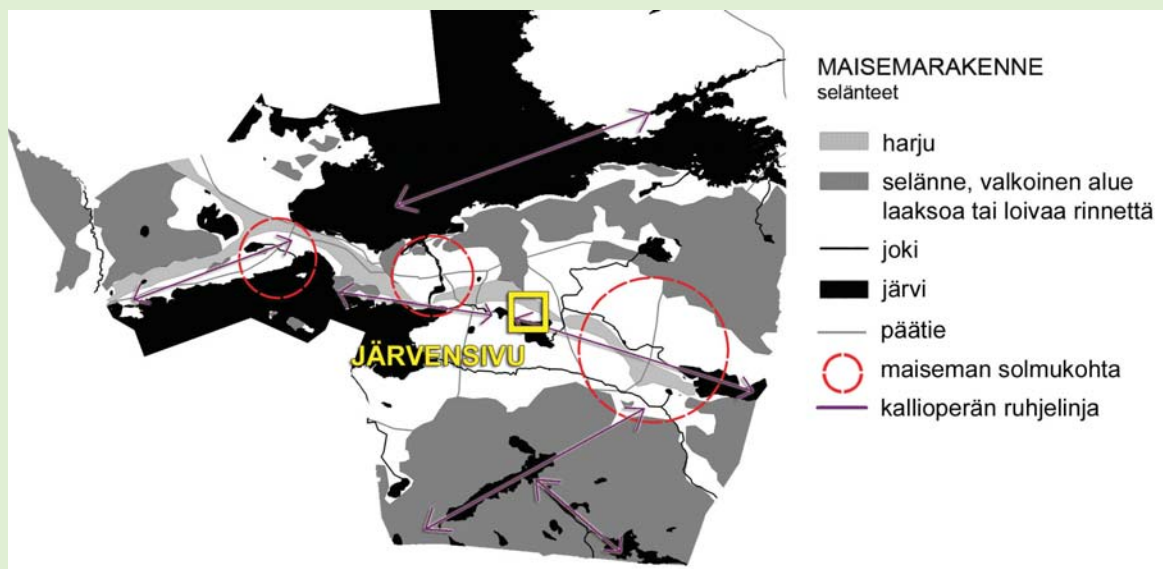
4.4.2 Maisemarakenne

Järvensivun alue on rakentunut jääkauden muodostaman Kalevankankaan harjualueen juurelle murroslaaksoon. Maasto nousee loivasti lidesjärven rantakadulta pohjoiseen kohti 1880-luvulla rakennettua rautatietä, jonka jälkeen rinne alkaa nousta melko jyrkästi. Harju ja ranta mahdollistavat voimakkaan maisemallisen otteen alueen suunnittelussa ja rakentamisessa. Toisaalta kapea ja suhteellisen voimakkaasti liikennöity kaistale on haastava alue asuinympäristölle.

Rakennukset on sijoitettu avoimelle alueelle, josta avautuu näkymiä aina kauas lidesjärven toiselle puolelle. Kerrostalot on sijoitettu rinteeseen kahteen riviin. Takarivin kuusikerroksiset raken-

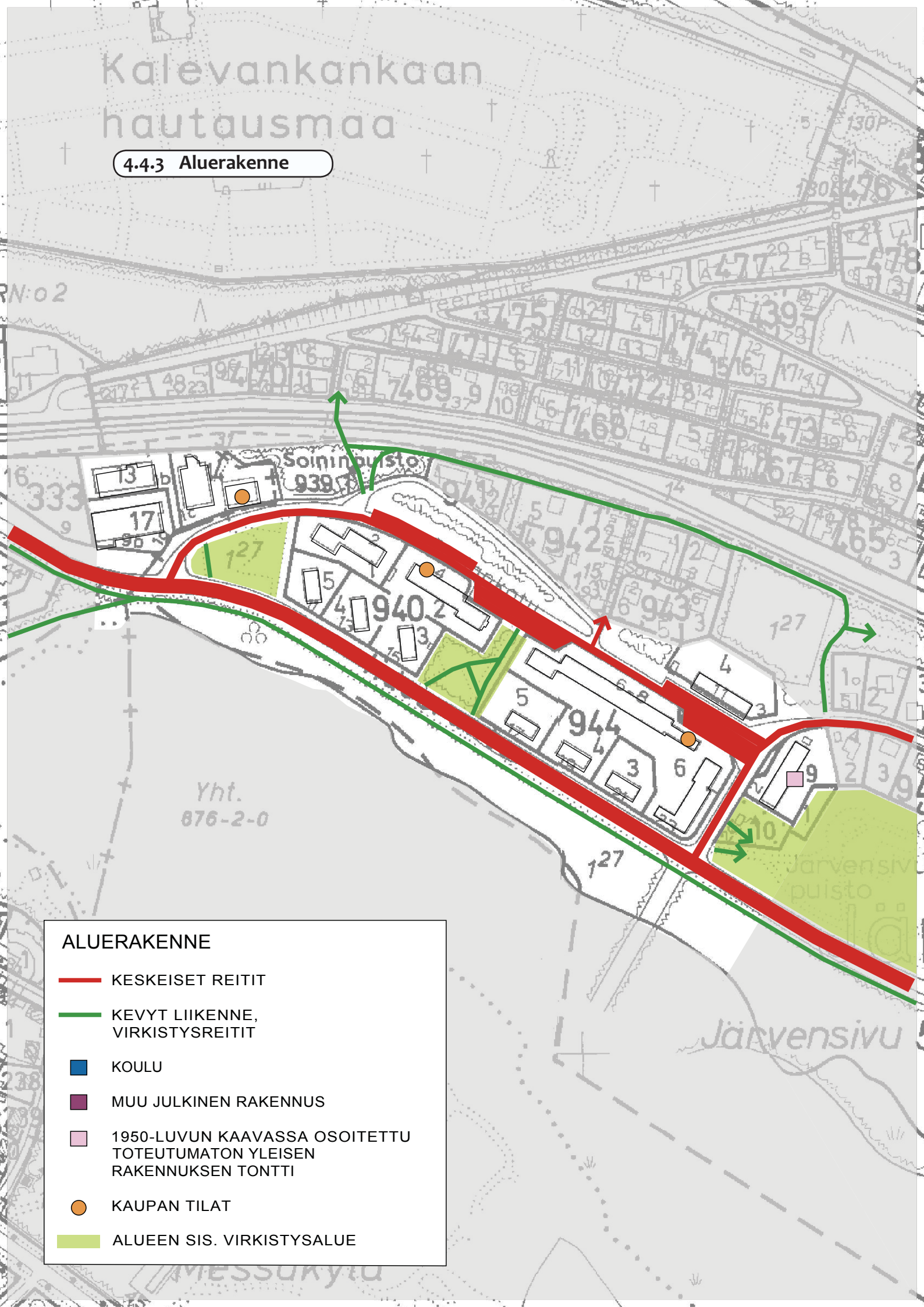
nukset ottavat roolin suurmaisemassa, kun taas eturivissä olevat herkätkaksikerroksiset puutalot luovat alueelle identiteettiä lähempää tarkasteltaessa. 1970-luvulla rakennettu betonielementtitalo katkaisee yhteyden Turjankadun päätteenä olevalta aukiolta Järvensivun suureen puistoalueeseen. Puisto liittyy lidesjärven rantamaisemiin, jotka ovat arvokasta luonnonympäristöä.

Tarkastelualueen kerrostalojen lisäksi suurmaisemassa erottuvat lähistölle rakennetut uudemmat kerrostaloalueet. Alue sulautuu nykyään osaksi rakennettua harjuympäristöä, eikä erotu enää aivan yhtä voimakkaasti omana kokonaisuutenaan kuin vasta rakentamisensa jälkeen.



Kalevankankaan hautausmaa

4.4.3 Aluerakenne



ALUERAKENNE

- KESKEISET REITIT
- KEVYT LIIKENNE, VIRKISTYSREITIT
- KOULU
- MUU JULKINEN RAKENNUS
- 1950-LUVUN KAAVASSA OSOITETTU TOTEUTUMATON YLEISEN RAKENNUKSEN TONTTI
- KAUPAN TILAT
- ALUEEN SIS. VIRKISTYSALUE

Idea:

Rautatien ja lidesjärven rannan väliselle alueelle jäävään Järvensivun kaupunginosaan kuuluu nyt tarkasteltavan kerrostaloalueen lisäksi omakotialueita sekä suuri, maisemallinen 1950-luvun hengessä suunniteltu puistoalue, jonka pääte-pisteessä on Turjalankadun aukio. Järvensivun kerrostaloalueelle luonteensa antava asemakaavasuunnitelma on vuodelta 1956. Alueen keskeisimpiä elementtejä ovat pitkänomaiset ja ilmeeltään massiiviset kuusikerrokset kerrostalot sekä niiden edustalla olevat kaksikerrokset puukerrostalot. Kerrostaloalueen keskellä oleva puistovyöhyke jaksottaa kokonaisuuden kahteen samansuuruiseen osa-alueeseen. Järvensivun yhdyskuntasuunnittelussa on vahva maisemallinen ote. Ajan ideaali pitkistä ja kapeista kerrostalokortteleista kuvastuu Järvensivulla hyvin.

Katuverkko

lidesrantaa pitkin kulkee rantaväylän lisäksi eräs Itä-Tampereen keskeisimmistä kevyen liikenteen reiteistä. Rantaväylä muodostaa selkeän rajan rakennetun ja rakentamattoman ympäristön välille. Pääväylältä käännytään pohjoiseen hierarkiassa matalammalle katuverkolle, joka kerrostaloalueen osalta nojaa lähinnä maaston muotoja seurailevaan ja aukioon päättyvään turjankatuun. Kerrostaloalue on luonteeltaan ulkosyöttöinen; pihat jäävät rakennusten välisille alueille korttelin sisään.

Paikotus on järjestetty Turjankadun varren levikkeille ja erillisille parkkialueille. Myös autotalleja on alueella runsaasti sekä erillisissä matalissa rakennuksissa että kerrostalojen pohjakerroksissa. Juuri 1950- ja 1960-lukujen taitteessa tapahtunut yksityisautoilun vallankumous näkyy alueella selvästi. Katujen ja aukoiden monotoniset asfalttipinnat ja rakennusten betoni korostavat vaikutelmaa autojen valtakunnasta. Kaksikerroksisiin puukerrostaloihin ajetaan suoraan lidesrannasta, mutta vaikutus ei ympäristön vehreydestä, rakennusten pienemmästä tehokkuudesta ja materiaallivalinnoista joutuen ole yhtä karu.

Rakennusmassat

Järvensivun rakennuskanta on 1950-luvun ja 1960-luvun taitteesta. Alueella on kahden tyyppisiä rakennuksia: Kaksikerroksisia puukerrostaloja sekä kuusikerroksisia korkeita kerrostaloja. Pieni-piirteiset puukerrostalot on sijoitettu maastoon väljästi, ja ne myös sijaitsevat lähinnä rantaa. Tiili- ja betonielementtirakenteiset kuusikerrokset

kerrostalot muodostavat puukerrostalojen taakse ylärinteeseen massiivisen muuriaiheen. Suunniteluajankohdalleen tyypillisen kampamaisen rakenteen taustalla on tässä tapauksessa asuinalueen suojaaminen rautatien häiriöiltä ja avaaminen lidesjärven maisemiin hyvään ilmansuuntaan.

Turjankadun aukio kauppoineen ja palveluineen muodostaa päätepuiston viereiselle maisemapuistolle, tosin välitön yhteys katkeaa 1970-luvulla rakennettuun betonielementtiseen asuintaloon. Kerrostalojen ja radan väliin jäävä pientalo-alue sekä radan ja järven välisellä kapeimmalla kohdalla oleva pienteollisuuskeskittymä muodostavat omat pienet solumaiset rakennuskokonaisuutensa.

4.4.4 Rakennukset ja korttelit

Järvensivun rakennuskanta on 1950- ja 1960-luvun taitteesta, keskittyen pääosin alueen keskustan kahteen kortteliin, joita erottaa pieni puistoalue. Alueella on kahden tyyppisiä rakennuksia: kaksikerroksisia pieniä lamellitaloja sekä kuusikerroksisia korkeita kerrostaloja. Nämä erot tonttikohdaisissa rakennustehokkuuksissa heijastavat nopeasti kehittyneitä kaupungistumisen aikakautta. Samalla voidaan huomata siirtyminen puusta käsityönä rakentamisesta betonielementtiteollisuuteen. Järvensivun kerrostaloalueeseen liittyy myös samaan aikaan suunniteltu pientaloalue ja puisto.

lidesjärven kaksikerrokset kerrostalot

Kerrostalot ovat kahdessa eri tavoin maastoon asetellussa kolmen rakennuksen rivissä, joiden kortteleita pieni puisto erottaa. Ajatuksena on ollut asettaa lidesjärven rannan läheisyyteen eturiviin väljästi matalia rakennuksia, joiden lomitse ja yli avautuu järvimaisemia hyvään ilmansuuntaan. Rakennusten pihat ovat vehreitä ja puistomaisia.

Länsipuolen kortteleiden rakennukset ovat Järvensivulle hyvin tunnusomaisia ja henkivät 1950-luvun arvoja. Ne ovat mittasuhteiltaan tasapainoisia, ja istuvat maaston muotoihin kauniisti. Rakennukset on sijoitettu ilmeisesti kulma lidesrantaa kohti, ja niiden rooli maisemaelementtinä korostuu saavuttaessa keskustan suunnasta kaartuvaa tietä pitkin. Julkisivultaan roiskerapatuissa tai laudoitetuissa vaatimattoman oloisissa rakennuksissa on kellarikerroksissa autotalleja ja liikehuoneistoja.



Kuva: Järvensivun länsiosan kerrostalokortteli



Kuva: Järvensivun itäosan kerrostalokortteli

Vuonna 1960 rakennetuissa kolmessa rakennuksessa on käytetty samoja aiheita, mutta kokonaisuus ei ole aivan yhtä eheä. Rakennukset on sijoitettu lidesrannan tien kanssa samaan koordinaatistoon, ja niiden ympäristö on vähemmän jäsentynyttä.

Turjankadun korkeat lamellitalot

Vuosina 1959, 1960 ja 1963 valmistuneet kuusikerroksiset kerrostalot muodostavat kaksikerroksisten kerrostalojen taakse melko kiinteän muurin, jota jäsentävät rakennusten välit ja 1950-luvun kaavaan palautuvat nykyiset rakennusmassojen osien linjaamisessa. Julkisivujen jäsentelyssä ja materiaaleissa näkyy rakentamisen teollistuminen rakennusvuosien aikana. Kerrostaloille kuljetaan autolla rakennusten pohjoispuolelta; Turjankatua on levennetty aukiolla alueen keskiosassa siten, että käynti kortteleiden välissä olevaan puistoon korostuu. Rakennusten mittakaava eroaa radikaalisti niiden taakse jäävästä pientaloalueesta. Toisaalta muuri myös tukahduttaa rautatiemelun ennen lidesjärveä.

Ensimmäisenä valmistuivat vuosina 1959 ja 1960 rakennetut tiilirunkoiset ja vaaleaksi rapatut

kuusikerroksiset kerrostalot maastoon viistosti aseteltujen kaksikerroksisten puukerrostalojen taakse. Rakennusten pohjoisjulkisivujen vähäeleisyys henkii 1950-lukua ja antaa hyvin kaupunkikeskustamaisen vaikutelman. Samanhenkisiä rakennuksia on Tampereella mm. Amurin kaupunginosan laitamilla. Eteläjulkisivujen aiheet kuten vaakasuuntaisten elementtien korostaminen värein, materiaalein ja nauhaikkunoin kurkottavat jo 1960-luvulle. Rakennuksissa on asuntokohtai-

Kuva: Itäisen korttelin rapattu kerrostaloja.





Kuvat yllä ja alla vasemmalla: 1950-luvun kerrostalorakentamista.



Kuvat yllä ja alla oikealla: 1960-luvun kerrostalorakentamista



set parvekkeet, jotka avautuvat lidesjärven ja Viinikan kirkon maisemiin. Harjakatoissa on niukat räystäät. 1959 rakennetun kerrostalon materiaali-maailma on niukka. 1960 rakennettuun taloon on tuotu elävyyttä puhtaaksi muuratuilla tiiliosilla. Porrashuoneiden kohdalla on rakennuksessa pieni sisäänveto, joka myös jäsentelee suurta rakennus-massaa. Maantasokerroksen liikehuoneistoa on korostettu hienovaraisesti julkisivumateriaalilla ja pienellä räystäällä.

Idänpuolisen korttelialueen massiiviset kerrostalot ja Turjankadun pohjoispuolelle jäävä yksitäinen nelikerroksinen kerrostalo ovat rakennettu vuonna 1963-1964. Ne edustavat varhaista elementtirakennustekniikkaa. Päädyissä on käytetty pesubetonia, joka oli aikansa muotituote. Julkisivuissa on korostettu 1960-luvun modernismin hengessä vaakasuntaa, vaikutelmaa nauha-julkisivusta, voimakkailla värisävyjen vaihtelulla. Parvekkeet on vedetty sisään julkisivusta, valkoisilla kaiteilla on rytmitetty onnistuneesti julkisivun muuten monotonista raidallisuutta. Kerrostaloihin liittyy matalat autotallirakennukset ja liiketila, jotka sulkevat korttelia entisestään. Kaikissa rakennusten osissa on samanlainen harjakatto.

Kerrostaloihin tehty lisälämmöneristys uusine julkisivulevyineen on muuttanut vähäisessä määrin rakennuksen ulkonäköä.

Kerrostalojen ympäristö ja Turjankadun aukio jäävät tehokkaan maankäytön ja autoistumisen vallankumouksen vuoksi katukuvaltaan autojen valtakunnaksi. Aukion laidalla, kauniin 1950-lukulaisten Järvensivun puiston reunalla on arkkitehtuuriltaan hyvin monotoninen 1970-luvun elementtikerrostalo parkkialueineen, joka korostaa miljöön asfalttivaltaisuutta. Alkuperäisessä kaavasunnitelmassa esitetyn julkisen rakennuksen tontille sijoitettu 1970-luvun kerrostalo katkaisee maisemallisen yhteyden 1950-luvun kerrostalojen ja puiston välillä.

Työpaikkarakennukset

Kerrostaloalueen länsipuolelle, lidesjärven ja rautatien väliselle kapeimmalle kohdalle on rakennettu pienteollisuus- ja toimitila-alue 1970-luvulla. Rakennuksissa on paljon ajalleen tyypillisiä rakenteita ja arkkitehtonisia aiheita, joita voisi myös tilatarpeen joskus kasvaessa tai toimintojen muuttuessa käyttää hyväksi paikan identiteetin vahvistamisessa.

4.4.5 Viheralueet

Järvensivun kaupunginosaan kuuluu tarkastelualueella olevien vähäisten ja osin rikkonaisten viheralueiden lisäksi laajat virkistysalueet lidesjärven rannassa sekä viereisellä laajalla puistoalueella. Selvitysalueen kiinnostavin virkistysalue on kahden kortteliosan keskustan polveileva pieni puisto. Aukion ympäristö taas on ensisijaisesti hyvin asfalttinen ja betoninen.

Selvitysalueella olevaa kerrostalokorttelia ympäröivät kapeat viheralueet. Korttelin pohjoispuolen osin pusikoituneet rinteet ovat osin jyrkkiä ja hoitamattomia, toisaalta myös vehreitä. Järjestellymmät puistoalueet suuntautuvat muihin, suotuisampiin suuntiin. Kahden korttelin osan rakennukset sijoittuvat lähelle tiealuetta, muodostaen erilliset suljetut sisäpihat. Pihat on rajattu toisistaan aidoilla ja puustolla. Rakennusialle tyypillisiä suurehkoja oleskelupihoja ei ole selvästi havaittavissa, ja sisäpihat ovat suurelta osin kulkureittejä ja parkkialuetta.

Kerrostalojen väliin jäävä pieni puistoalue muodostaa keskeisen alkuperäiseen asemakaavaan liittyvän elementin rakennetun ympäristön ja katuaukion yhteydessä. Alkuperäispuustoa edustavat kookkaat puistolehmut. lidesjärventien varrella olevat matalat kääpiömännit ja Turjankadun kuuset edustavat jo selkeästi nuorempaa kasvillisuusajattelua.

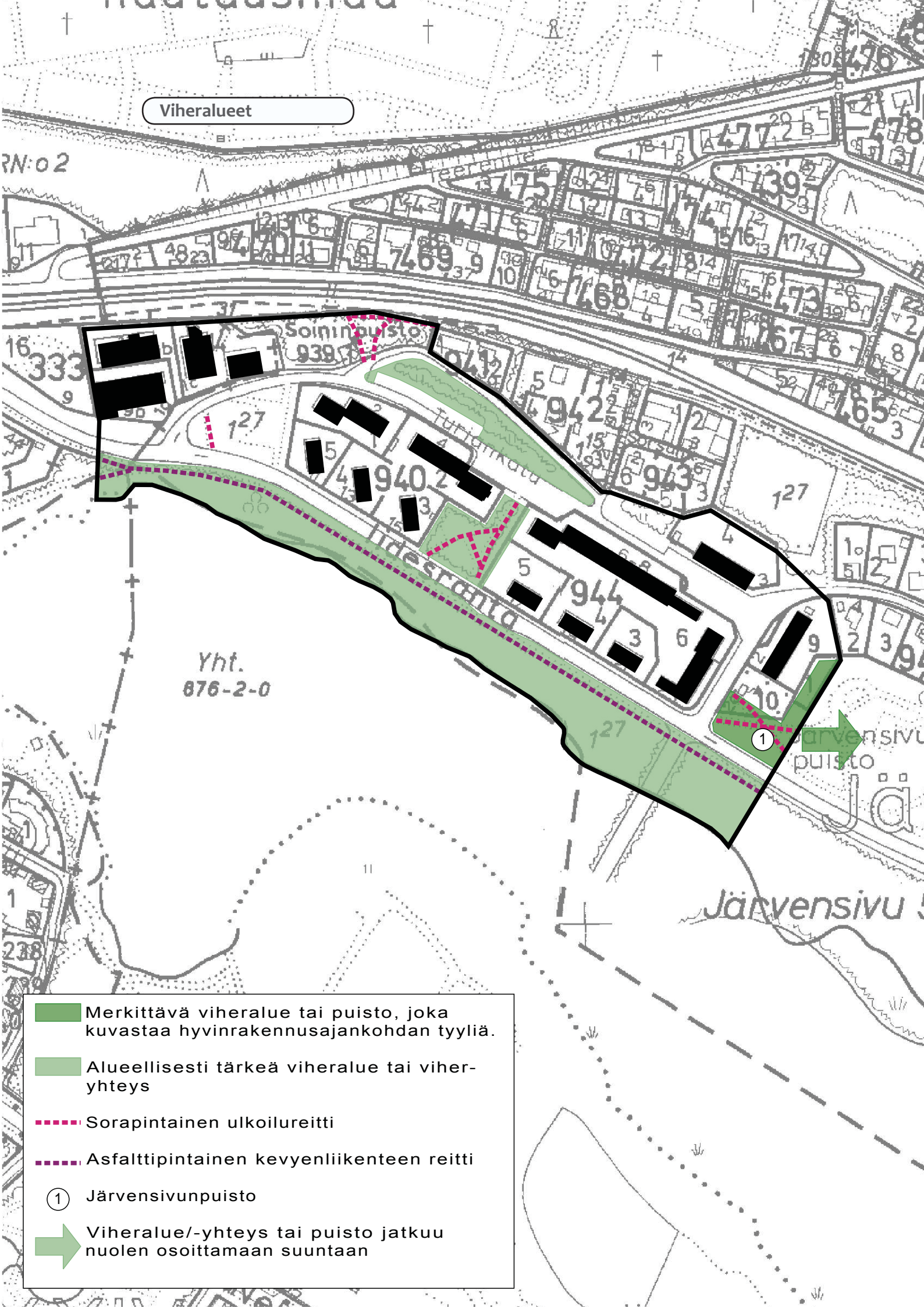
lidesjärven ja lidesrannan tiealueen välissä on viheraluetta, jossa kulkee asfalttipintainen kevyenliikenteen reitti. Rannan puoli on runsaspuustoista pusikkoa, joka muuttuu tiealueen vieressä hoidetuksi viherkaistaleeksi, johon on harkitusti sijoitettu puurivistö. Yhdessä asuinkortteleiden iäkkään kasvillisuuden kanssa lidesrannan tieympäristö on puistomainen.

Turjankadun ympäristöä hallitsee asfaltti ja betonipinnat, mutta pohjoispuolella oleva kapea viheralue on puustollisesti hyvin runsas ja vehreä. Talojen etupihoilla kasvillisuus on hyvin niukkaa ja nurmialueet ovat kapeita.

lidesjärven tiealueen puolella kasvillisuutta on hieman runsaammin ja puut ja pensaat ovat ajan myötä kasvaneet suuriksi. Piha-alueet ovat sora-/nurmipintaisia ja avautuvat rakennusten välistä tielle.

lidesjärven ranta on merkitty merkittäväksi viherverkon osaksi Tampereen kantakaupungin ympäristö- ja maisemaselvityksessä (2007). Selvitysalueen läpi kulkee myös toiminnallinen viheryhteys.

Viheralueet



Merkittävä viheralue tai puisto, joka kuvastaa hyvinrakennusajankohdan tyyliä.

Alueellisesti tärkeä viheralue tai viher-yhteys

Sorapintainen ulkoilureitti

Asfalttipintainen kevyenliikenteen reitti

① Järvensivunpuisto

Viheralue/-yhteys tai puisto jatkuu nuolen osoittamaan suuntaan

4.4.6 Asemakaavan toteutuneisuus

Jävensivun kerrostaloalueen asemakaava on vuodelta 1956, jonka mukaan alue on pääpiirteissään myös toteutunut. Asemakaavan laati arkkitehti Aaro Alapeuso ja se perustui 2- ja 3-kerroksisiin kerrostaloihin sekä aukion ja puiston yhteyteen sijoitettuun julkisen rakennuksen tonttiin. Parhaiten ovat toteutuneet lidesrannan puoleiset kaksikerroksiset kerrostalot, tielinjat sekä Turjankadun pienet aukiot ja kerrostalokorttelien välinen puisto. Muutoksia alkuperäiseen kaavaan on tehty vuosina 1956, 1961 ja 1971 ja 1972.

Ensimmäinen muutos tehtiin jo vahvistamisen yhteydessä, jolloin kaavamääräyksiä tarkastettiin lisäämällä rakennusoikeutta Turjankadun eteläsvuoralla kolmesta kerroksesta kuuteen kerrokseen maapohjan heikkouden vuoksi. Turjankadun ja Kuikankadun risteuksen länsipuolen kahden

kerrostalon rakennusalojen muutos tehtiin 1961, jolloin risteuksen aukioita rajaava, porrastettu ja kaareva kuusikerroksinen lamellitalo muutui pohjaltaan yksinkertaisemmaksi, ja toteutui Kuikankadun puolella matalampana, 4-5 kerroksisena. Uutta olivat kerrostaloihin liittyvät yksikerroksiset autotallisiivet, joista toiseen tuli myös liiketila. Turjankadun ja Kuikankadun risteuksen itäpuolelle varattu julkisen rakentamisen tontti muutettiin kerrostalotontiksi 1970-luvulla. Alueen viheralueista toteutui puistoksi istutettuna lähinnä kerrostalokorttelien välinen puisto. Muut, aikakauden kaavoitukseen keskeisesti liittyvät ja alueen reunoja rajaavat viheralueet ovat pääosin metsittyneet tai kasvimaana. Alueen länsipään viheralue pienentyi 1970-luvulla kaavoitetun ja rakennetun pienteollisuusalueen vaikutuksesta.

Kuva: Kerrostalojen ja liikesiiven väliin jäävää pieni aukio on hyödynnetty parkkialueeksi.



4.4.7 Kohteen arvot

Alueellinen yhtenäisyys: • •

Rakennuskannan ajallinen yhtenäisyys

Tarkastelualueen rakennukset ovat valmistuneet lyhyen, mutta merkittävän ajanjakson aikana. 1950-luvun loppupuolen koruttomuus ja käsityöläisyys tahtuu 1960-luvun alun teolliseen rakentamiseen ja tehokkuusajatteluun. Näin on saatu aikaan kiinnostava ja yhtenäinen rakennuskollaasi, jossa on piirteitä vanhasta ja uudesta rakentamisesta. Asuin- ja liiketiloja sisältäviin rakennuksiin liittyy teollisemmista materiaaleista huolimatta edelleen lukuisia tyylikkäästi yksityiskohtia ja ajalle tyypillisiä materiaaliyhdistelmiä. Myös yksityisautoilun ja kaupan tilojen kasvu näkyy arkkitehtuurissa liike- ja autotallisiipinä. 1950-luvun asemakaava ei ole kaikilta osin kestänyt 1960-luvun taitteessa asumistehokkuuden ja ajoneuvotiheyden jyrkkää kasvattamista.

Kaupunkirakenteen ominaispiirteet

Tehokkuusajattelu ja autoistuminen ovat aiheuttaneet haasteita eritoten liikeaukion ympäristössä. Autojen maailmaa korostaa 1970-luvulla Järvensivun puiston päätyyn rakennettu elementtitalo, jonka pohjakerros on kokonaan paikoitustilaa. Tarkastelualueen yhteys pohjoiseen rautatien toiselle puolelle on haasteellinen. Kaupunkirakenteen ominaispiirteiden keskeiset arvot liittyvät rakennusten asemointiin ja avaamiseen kohti lidesjärveä.

Paikallinen identiteetti: • •

Järvensivun kerrostalojen paikallisen identiteetin arvot nojaavat paljolti rakennusten merkittävyyteen Tampereen kaakkoisosien ja lidesjärven suurmaisemassa. Korkeat kerrostalot näkyvät maamerkinä kauas Viinikan yli. lidesrannan ohi kaartuvan tienvarren kaksikerroksiset kerrostalot sekä niiden pohjakerrosten pajat ovat alueelle leimallisia. Tarkastelualueen pohjoisosat sekä aukion ympäristö sen sijaan jäävät vaille identiteettiä ja merkitystä. 1970-luvun pienteollisuusalue on lajissaan edustava. Sen olemassa olevia rakenteita voisi käyttää identiteetin luomisessa hyväksi, vaikka alueella tapahtuva toiminta joskus muuttuisi ja vaatisi uutta rakentamista.

Ympäristöarvot: • •

Järvensivun kerrostaloalueen tärkeimmät ympäristöarvot liittyvät lidesjärven maisemiin. Myös Järvensivun puisto on merkittävä virkistysympäristö, vaikka käynti sinne kerrostaloalueen aukiolta katkeaa ikävästi. Arvokorttelin keskellä oleva pienipiirteinen ja luonnonmukainen puistovyöhyke tursuilee kauniisti kaksikerroksisten puukerrostalojen lomitse.

Arkkitehtoniset arvot: •

Alueen arkkitehtoniset arvot liittyvät rakennuskannan ajalliseen yhtenäisyyteen ja taustalla olleen asemakaavan näkemyksellisyyteen. Rakennukset ilmentävät hienosti 1960-luvun taitteen ilmiöitä, kuten suurta maaltamuuttoa, yksityisautoistumisen vallankumousta ja rakentamisen teollistumista. Rakennukset on aseteltu lidesjärven maisemiin siten, että asunnoista on hyvät näkymät ja suurmaisemaan syntyy maamerkkejä. 1950-luvun kapealle vyöhykkeelle sovitettu asemakaavarunko ei ole kaikin osin kestänyt rakennustehokkuuksien radikaalia muuttamista. Tämä näkyy erityisesti aukiolla, joka on roskalaatikoineen kuin takapihamainen asfalttinen auton maailma.

Kalevankankaan hautausmaa

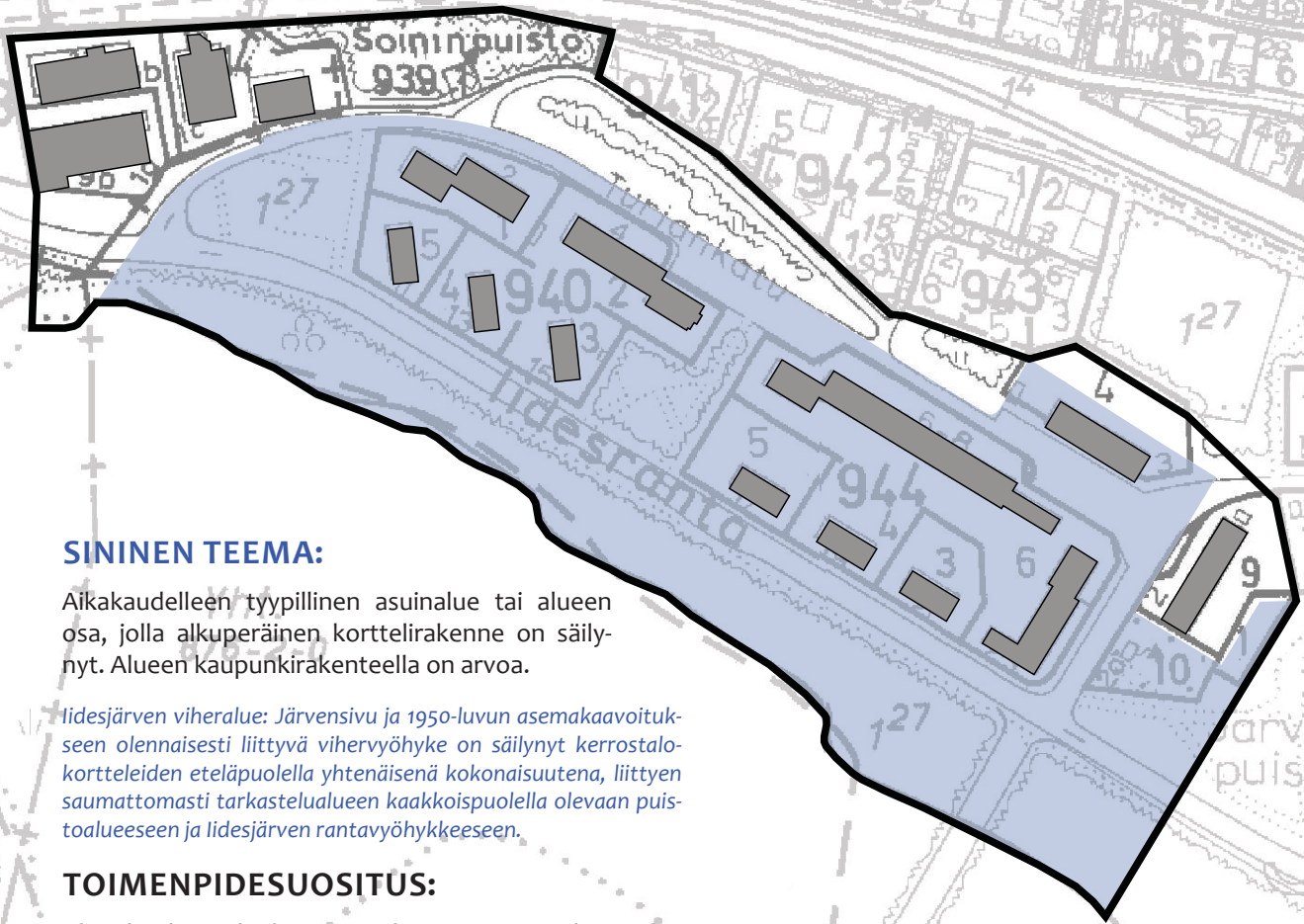
PUNAINEN TEEMA:

Aikakauden edustava asuinalue tai alueen osa, jossa alkuperäinen korttelirakenne, ympäristö ja rakennuskanta on säilynyt. Arkkitehtonisesti arvokas kokonaisuus.

Kerrostalokorttelit: Kahteen kortteliin keskittyvät erikorkuiset kerrostalot sekä toriaukiot ja viherväylä muodostavat tyypillisen 1950-luvun aluekeskuksen. Vuosina 1957-1964 toteutuneissa kerrostalokortteleissa on nähtävissä vuosikymmenen vaihteen kaupan, autoistumisen ja rakentamisen murros kohti modernia yhteiskuntaa kohti. Kortteleilla on selkeä ja osin hallitseva asema lidesjärven ja harjun muodostamassa suuramaisemassa.

TOIMENPIDESUOSITUS:

Arkkitehtonisesti arvokkailla alueilla tulisi pyrkiä säilyttämään korttelirakenne, viherympäristö ja rakennusten alkuperäiset ominaispiirteet. Virheelliset rakennusratkaisut pyritään korjaamaan siten, että rakennusten arkkitehtoniset arvot säilyvät. Alueet ovat arkoja muutoksille.



SININEN TEEMA:

Aikakaudelleen tyypillinen asuinalue tai alueen osa, jolla alkuperäinen korttelirakenne on säilynyt. Alueen kaupunkirakenteella on arvoa.

lidesjärven viherväylä: Järvensivu ja 1950-luvun asemakaavoitukseen olennaisesti liittyvä viherväylä on säilynyt kerrostalokortteleiden eteläpuolella yhtenäisenä kokonaisuutena, liittyen saumattomasti tarkastelun alueen kaakkoispuolella olevaan puistoalueeseen ja lidesjärven rantavyöhykkeeseen.

TOIMENPIDESUOSITUS:

Alueiden korttelirakenne ja viherympäristö tulee pyrkiä säilyttämään. Tarvittavat muutokset ja lisäykset tulee sovittaa alueen alkuperäiseen luonteeseen.

VALKOISET ALUEET:

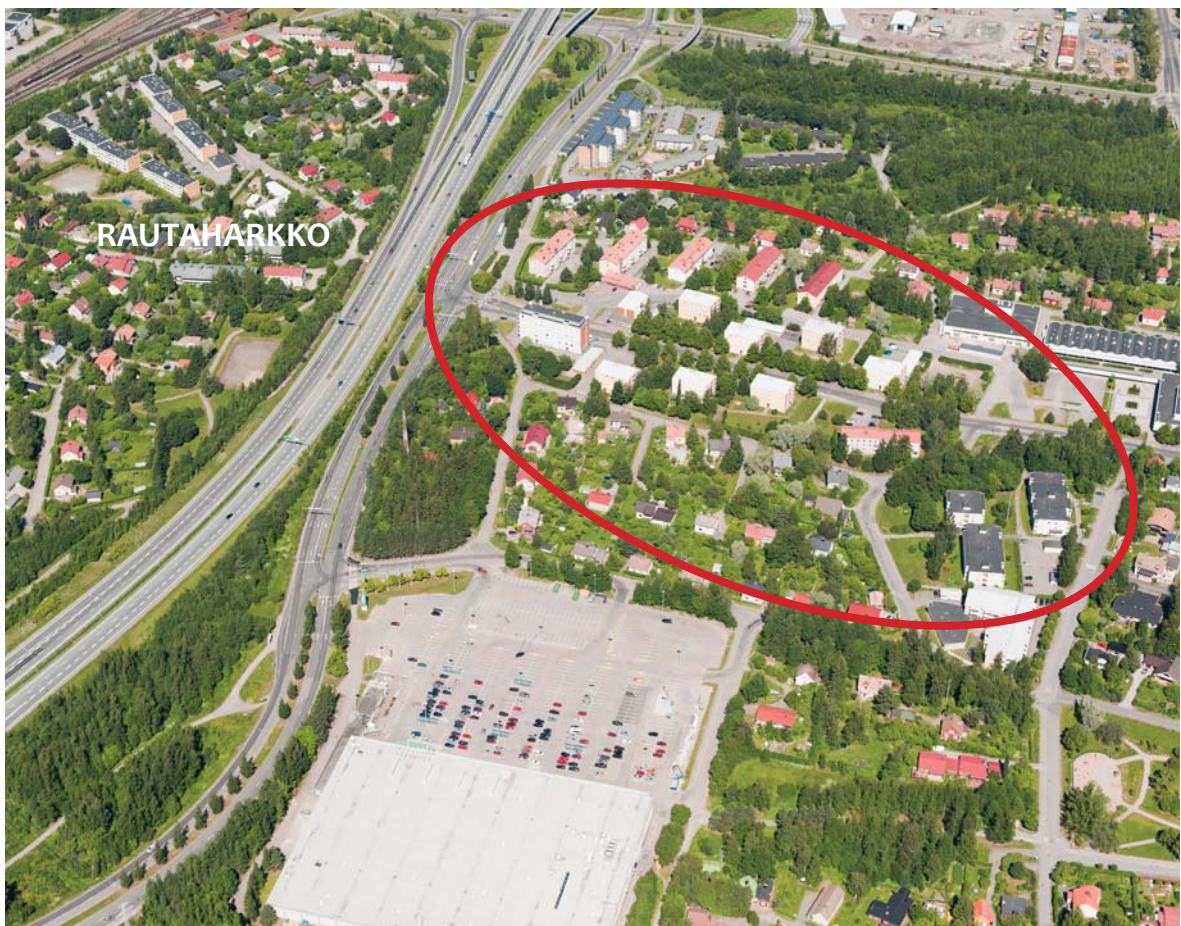
Alueilla, joille ei ole osoitettu väriteemaa, tulisi huomioida kaupunkirakenteellinen kokonaisuus sekä rakennusten ja lähiympäristön ominaispiirteet.

4.5 TAATALA

Tampereen Kuljun moottoritien varrelle sijoituvan Taatalan kaupunginosan rakennuskanta käsittää omakotiasutusta, rivitaloja ja kerrostaloja, joista jälkimmäiset keskittyvät alueen torin ja pääväylän muodostavan Koivistontien ympäristöön. Taatala kaavoitettiin sodan jälkeen uutta kaupunkisuunnittelua edustavaksi aluekeskukseksi ja alueen kerrostalot rakennettiin 1950-, 1960- ja 1970-luvuilla. Tutkimusalueen rajausta käsittelee vain Taatalan kerrostaloalueet.

4.5.1 Alueen historia ja rakentuminen

Nykyinen Taatalan alue kuului 1800-luvulla pääosin Hatanpään kartanolle kuuluneen Rautaharkon torpan viljelysmaihin. Kaupunginosan itäreunalla sijaitsi lisäksi Messukylän Skraatalan talon Taatala-niminen torppa, joka mainitaan varmuudella 1830-luvulla. Mahdollisesti Taatala oli jo ennen tätä, Ruotsin vallan aikana, sotilastorppana. Taatalan entisen torpan 1960-luvulla purettu pihapiiri sijaitsi Koivistontien ja Perähaantien risteuksen eteläpuolella. Paikalla on vielä nähtävissä piha-



piiriin kuulunut huomattavan kookas lehtikuusi. Puu mahdollisesti liittyy Hatanpään kartanon 1860-luvulla istutetusta kuusikujasta ylijääneisiin taimiin, joita jaettiin alustalaisille. (tammerkoski 1958) Rautaharkon torpan nuorempi asuinpaikka on nykyisessä Taatalassa, Harkkotien varrella ja tontilla on säilynyt kaupunginosaa edeltävää rakennuskantaa.

Nykyiset moottoritien erottamat Rautaharkon ja Taatalan kaupunginosat säilyivät Vihiojaan viettävänä peltorinteinä aina 1950-luvulle saakka. Maatalouskaudella asutus sijoittui pääosin Messukylän

takamaihin kuuluneen Koivistonkylän puolelle, johon syntyi Tampereen teollisuuden kasvuun liittyvä varsin vahva ja edelleen näkyvä pienasutus. Kartanolle kuuluneessa Rautaharkossa ja Taatalassa oli torppien lisäksi lähinnä vanhasta Lempääläntiestä erkaantuneen paikallistien risteykseen 1894 perustettu Hatanpään kansakoulu ja vähäistä pienasutusta.

Maatalousaikana alueen päätieksi muodostui Lempäälään yleisestä maantiestä rautatien kohdalla erkaneva, Koivistonkylän ja Muotialan talon kautta Messukylään johtanut paikallistie.

Myöhemmin tielinja on katkennut moottoritien kohdalla. Nykyisistä tielinjoista Kartanotie ja Koivistontie noudattavat pääosin tätä vanhaa tielinjaa. Hatanpään kartanon laajat pellot ja metsät maat siirtyivät Tampereen kaupungille vuonna 1913 tehdyllä kaupalla.

Asemakaavoitus ja rakentuminen

Taatalan kaupunginosa kaavoitettiin 1950 vahvistetulla kaavalla Vihiojan ja Sulkavuoren väliseen peltorinteeseen. Asemakaavan laati arkkitehti Pirkko Nieminen. Kaupunginosa itärajan muodosti Messukylään kuuluvan Koivistonkylän vanhempi pientaloasutus ja länsirajan Lempääläntie. Kaavassa Taatala muodostettiin uudistuvan kaupunkisuunnittelun hengen mukaiseksi kaupunkialueen reunalle monipuoliseksi kerros-, omakoti- ja rivitaloasutusta sisältäväksi asutustaajamaksi. Tarkoituksena oli muodostaa uusien asemakaavaoppien mukainen pieni aluekeskus kaupunkirakenteen reunalle, työpaikkoja tarjoavan teollisuusalueen lähelle. Asuinrakennusten pohjakerroksiin ja osittain omiin liikesiipiin sijoitetut kauppaliikkeet keskitettiin pääkadun muodostavan Koivistontien alkupäähän, pienen aukion reunoille. Aluekeskukseen viittaavat viisi yleisen rakennuksen tonttia sijoituivat tielinjojen risteysosaksi viheralueita. Uusi aluekeskus rajattiin irti ympäristöstään viheralueilla.

Alueen rakentuminen alkoi verkkaisesti 1950-luvun jälkipuoliskolla Punaladontien kaksikerroksista kerrostaloista ja keskustan reunoilla olevista omakotitalokortteleista, jotka pääosin valmistuivat vuoteen 1961 mennessä. Liikeaukion rakennuksista valmistui lähinnä sen pohjoisreunan rakennukset. Pääkadun muodostavan Koivistontien varteen valmistui vain yksi kaavan mukainen porrastettu lamellitalo. Keskeinen torialue ja Koivistontie säilyivät rakentamattomana aina 1950-luvun lopulle saakka.

Koivistontien rintamamiestalo

Koivistontien vuosina 1961 ja 1963 valmistunut kerrostaloalue kuuluu sotien jälkeiseen maanhankintalakiin liittyvään asutustoimintaan. Siirtolaisien ja perheellisten rintamamiesten asuttamiseksi laadittu maanhankintalaki tuli voimaan vuonna 1945. Laajoja maa-alueita edellyttävä maanhankinta kohdistui pääosin maaseudulle, jolloin kaupunkilaiselle rintamamiehelle luovutettu tontti olisi sijainnut usein liian kaukana työpaikasta. Useat rintamamiehet luopuivatkin maansaantioikeudesta. Lakia muutettiin vuonna 1949 (ns. Lex Raatikainen), jolloin myös sodan aikana

perheettömänä olleet ja maanhankintaoikeudesta luopuneet pääsemään osakkaiksi asunto-osakeyhtiöihin. Lain pohjalta Tampella rakennutti mm. Kalevanlinnan kerrostalot vuonna 1953. Asuntotarve jäi kuitenkin tyydyttämättä. Tampellan rintamamiehet tekivät aloitteen uusista rintamamiestaloista vuonna 1956. Seuraavina vuosina hanke kasvoi yleiseksi, kaikille maansaantiin oikeutetuille avoimeksi hankkeeksi.

Aloitteen pohjalta Tampereen kaupunki perusti 1960 asunto-osakeyhtiön maansaantioikeutta vailla oleville rintamamiehille ja luovutti sille kolme korttelia Taatalasta. Rintamamiesten kerrostalojen suunnittelijaksi valittiin Pekka Sivula. Kerrostalot sijoittuvat rakentamisessa teollisen betonielementtirakentamisen alkuvaiheeseen. Rakennukset runko-osat toteutettiin jo torninosturin avulla puolielementtitekniikalla. Nostokyvyn rajallisuuden vuoksi julkisivut jouduttiin kuitenkin tekemään vanhaan tapaan muuraamalla ja rappaamalla. Pistetalojen julkisivut rapattiin ja päädyissä käytettiin puhtaaksi muurattua punatiiltä. Liikekeskuksen korkea kerrostalon julkisivut toteutettiin asbestisementtilevyillä (minerit), päädyt ollessa puhtaaksi muuratut. Alue valmistui vuosina 1961-1963. Viheralueiden suunnitelman laati kaupungin puutarhaneuvoja, Rautaharkossa asunut, Mauno Hellman. kuusikari

Rakentamisen yhteydessä vuoden 1950 asemakaavaa tarkistettiin ja Koivistontien lamellitaloiksi suunnitellut kerrostalot muuttuivat nelikerroksiksi pistetaloiksi, jotka sijoitettiin väljästi porrastaen Koivistontien molemmin puolin. Rakennustyyppi muuttui moderniksi ja ensimmäisille torninostureille sopivimmaksi. Toisaalta 1950-luvun vehreä ja väljä kaavoitusrakenne säilyi. Pistetalojen ohella liikeaukion eteläreunalle rakennetaan rintamamiestaloihin kuuluva kolmikerroksinen, liikesiivellä varustettu asuinrakennus ja päätien varteen maamerkiksi ja 1960-luvun rakentamisen tehostumista edustava kuusikerroksinen lamellikerrostalo. Uutta kaavassa olivat myös erilliset autotalirakennukset. Uusi kaava vahvistettiin viimeisten rakennusten valmistuessa vuonna 1963.

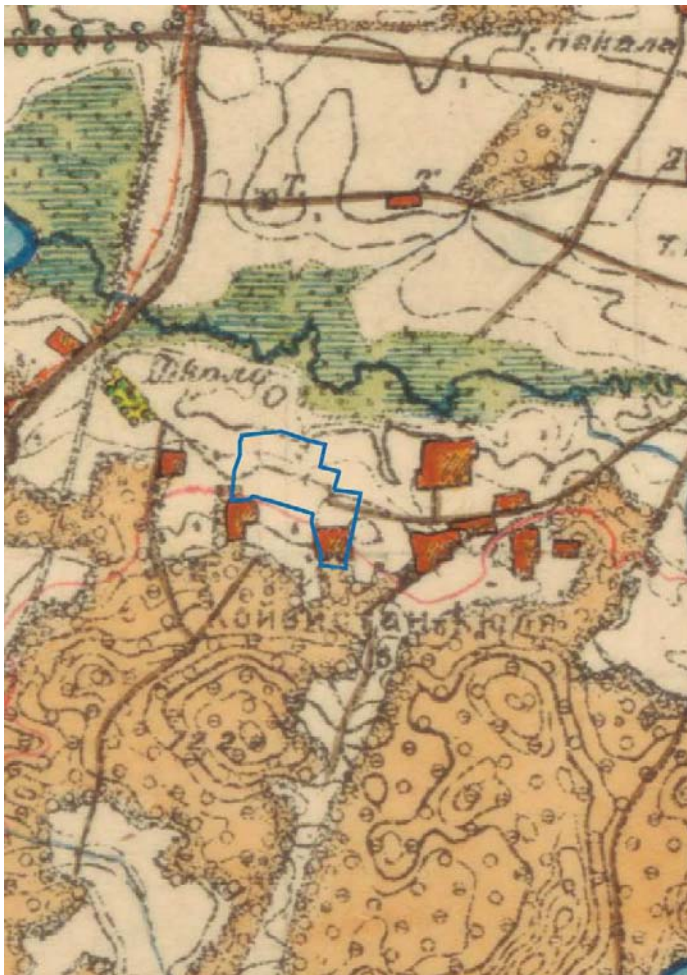
Taatalan rakentamisen loppuvaiheet

Moottoritie valmistui Taatalan länsipuolelle vuonna 1966 ja rajoitti osittain 1950-luvun kaavan toteutumista. Taatalan toriaukion länsipuoliset lamellikerrostalot jäivät toteutumatta tiejärjestelyiden vuoksi. Alkuperäiseen kaavaan kuuluneet useat julkisen rakennusten tonteista toteutuu vain Koivistontien varrella oleva ammattioppilai-

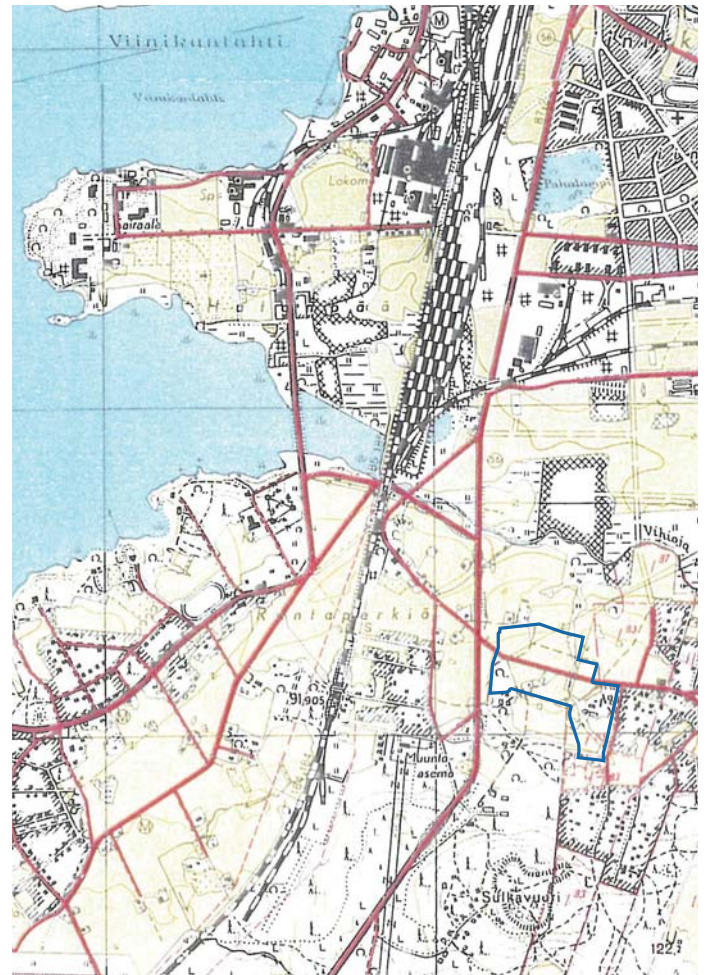
tos. Sotien jälkeinen idea monipuolisesti palveluita tarjoavasta, lyhyiden välimatkojen aluekeskuksesta mureni autoistumisen ja kaupan keskittymisen seurauksena. Perähaantien varrelle sijoitettu yleisen rakennuksen tontti muutetaan vuonna 1970 vahvistetussa kaavamuutoksessa kerrostalotontiksi, jonka rakennuttajaksi tulee Tampereen kotilinnasäätiö. Sen kolme kerrostaloa valmistuvat vuonna 1972. Kerrostaloalueen yhteyteen valmistui 1994 vanhusten palvelukoti.

Taatalan kaupunginosan eteläreunalle, Sulkavuoren juurelle rakennettiin 1977 automarket (Eka), joka oli valmistuessaan Suomen suurin. Taatalan torin ympärille keskittyneet päivittäistavaliikkeet mm. Elanto lopettavat marketin valmistumisen jälkeen. Nykyisin torin liiketilat ovat käytössä ja niissä toimii mm. huonekaluliike, parturi, R-kioski ja Tulikiven myymälä. Torialue toimii lähinnä parkkipaikkana.

Taatalan tutkimusalue historiallisilla kartoilla



Kuva: Karttaote v. 1909 Senaatinkartasta. Hatanpään kartanolle pääosin kuuluvassa peltorinteessä oli tällöin ainoastaan Taatalan torpan pihapiiri. Tutkimusalueen lounaiskulmalle jää Rautaharkon pihapiiri. Taatalan pihapiiriä osoittava kookas lehtikuusi on säilynyt nykypäiviin saakka. Lähde: Kansallisarkisto.

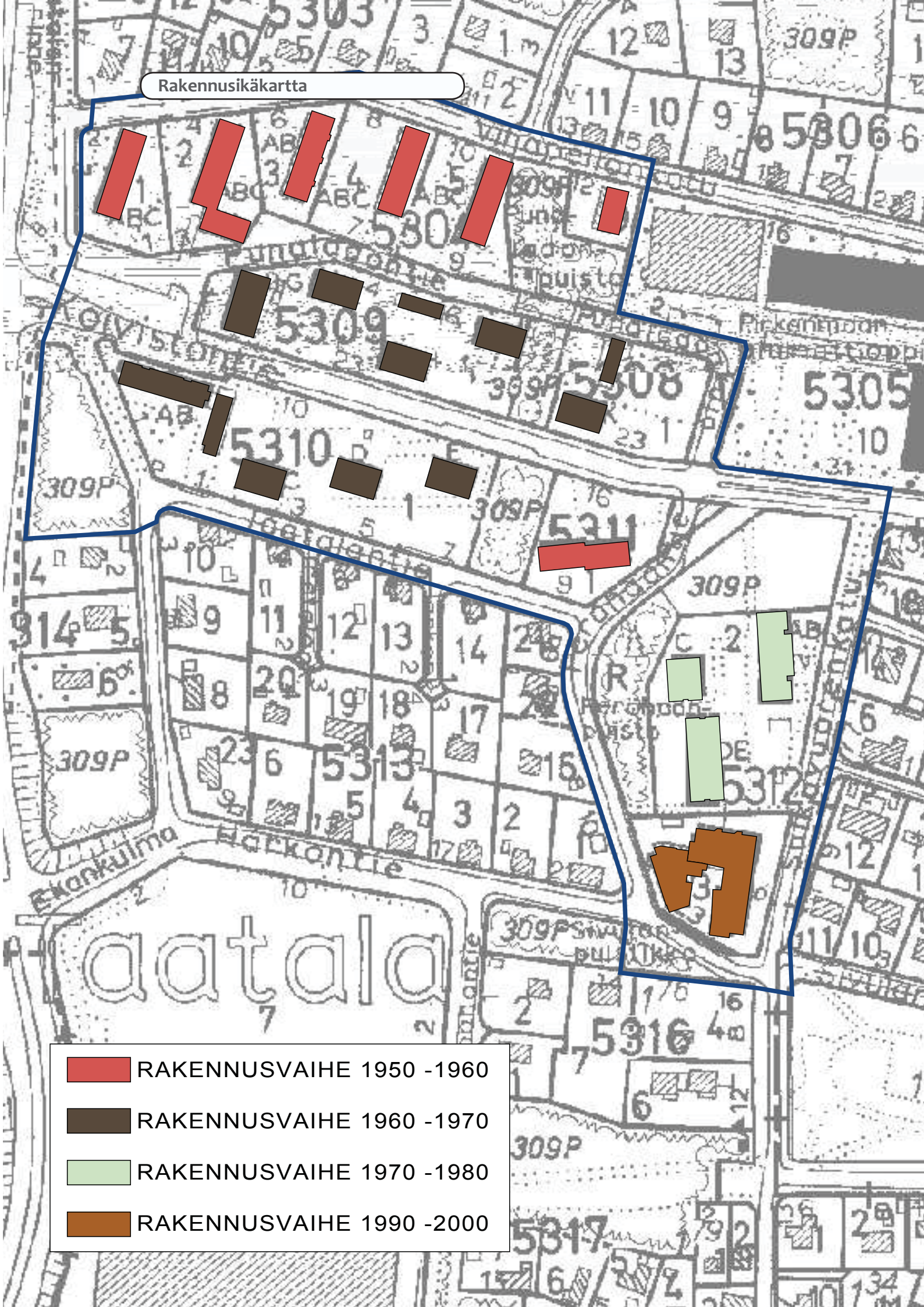


Kuva: Karttaote v. 1953 peruskartasta. Taatalan kaupunginosan keskusta sijoitettiin sodan jälkeen kaupunkirakenteen eteläreunalle, pääliikenneväylän varrelle. Taatalan pohjoispuolelle jäi kävelymatkan päähän Hatanpään ja Nekalan teollisuusalueet, joiden toimintaan Taatalan aluekeskuksen voidaan katsoa liittyvän. Taatalan kaupunkimaisen keskusta myös täydensi itäpuolelle sijoittuvaa Koivistonkylän pienasutusta. Lähde: Maamittauslaitos.

[illegible]

106

Rakennusikäkartta

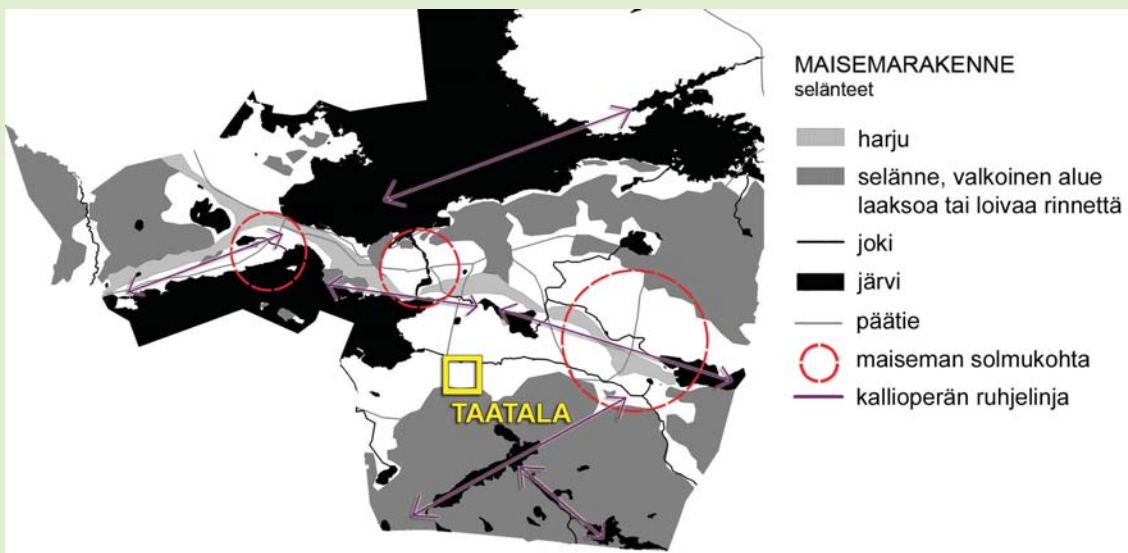


4.5.2 Maisemarakenne

Taatalan selvitysalue sijoittuu suurmaisemassa asutun, osittain avoimen maisema-alueen ja metsäisen selänteen rajavyöhykkeelle. Alueen maasto nousee vähitellen kohti etelää selänne- aluetta kohden, joka rajaa Tampereen eteläistä maisema- aluetta. Selänteen maisemallisen kiin- topisteen muodostaa Taatalan eteläpuolella kohoava Sulkavuori. Maaston nousu on Taatalan kohdalla vielä melko maltillista, selvitysalueella korkeuserot pohjois – etelä – suunnassa noin 2-3 metriä, mutta nousee noin puolen kilometrin matkalla yli 50 metriä Sulkavuoren kallioalueen harjanteeseen. Alue on maastonmuodoiltaan otollista rakennusmaata, joka on sijoittunut kulku- reittien varrelle. Selvitysalue on vielä 1940-luvulla ollut pääosin viljelysmaata.

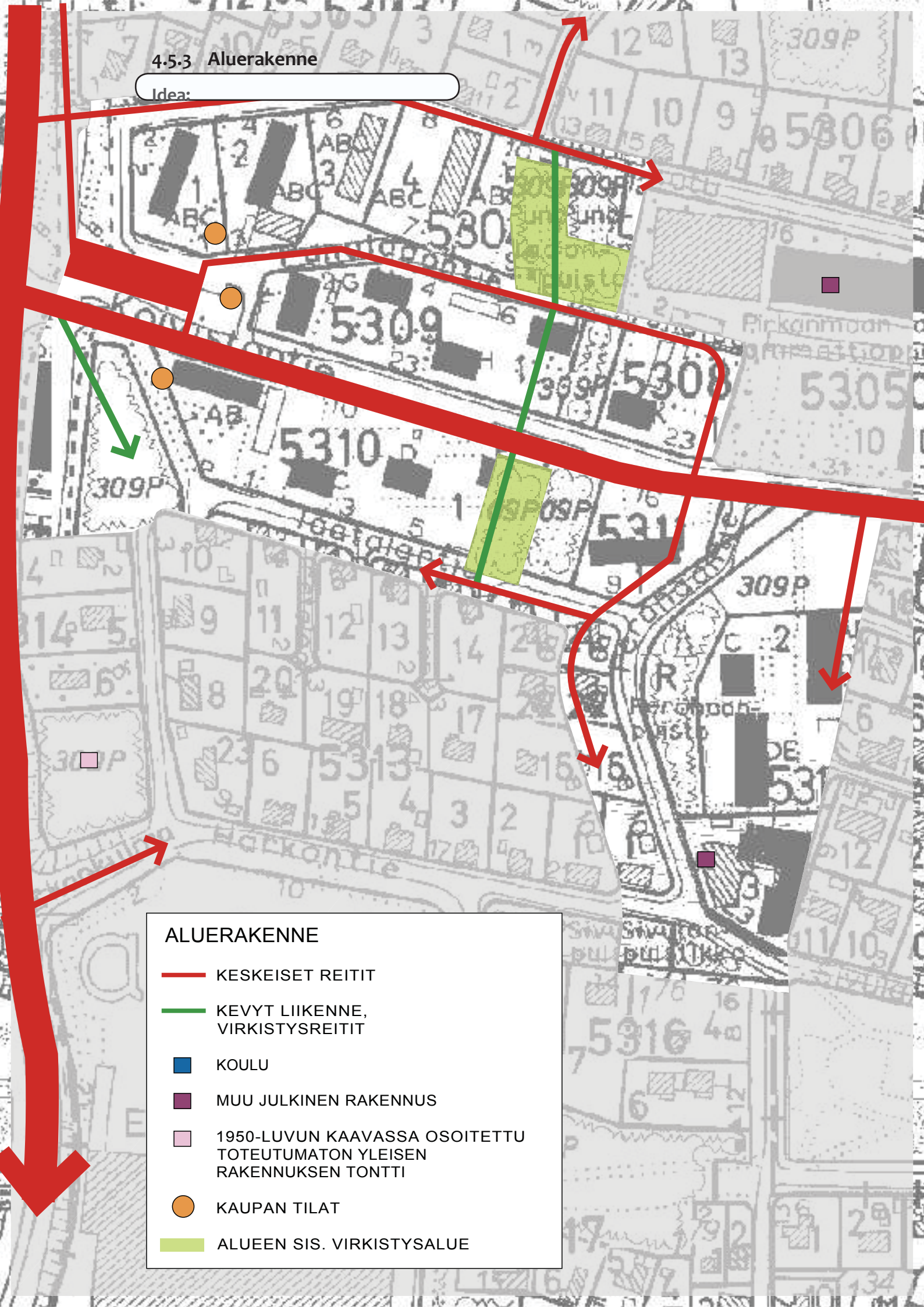
Taatalan alue on rakenteeltaan väljä ja rakennuk- set matalia. Kaupungin maisemarakenteen vuoksi Taatalaan avautuvat näkyvät ovat havaittavissa vasta Kalevankankaan harjualueelta. Näin kaukai- ssa maisemassa maltillinen rakentamiskorkeus jää pääosin puuston suojiin ja kokonaisuus sulau- tuu takaa nousevaan Sulkavuoren maastoon.

Väyliä luomat maisematilat avaavat joitakin näkymiä lähimaisemassa, josta erottuu selkeänä yksilönä Koivistontien ja Lempääläntien riste- yksessä, Taatalan torialueen reunalla sijaitseva 6-kerroksinen kerrostalo.



4.5.3 Aluerakenne

Idea:



Taatala liittyy Rantaperkiön, Rautaharkon ja Koivistontien kanssa Tampereen eteläisten asumälähiöiden vyöhykkeeseen, jota erottaa Tampereen keskusta-alueesta Hatanpään sairaalan ja Nekalan teollisuuskeskittymän alueet. Taatalan lähiö muodostuu sen halki pääkatuna kulkevan Koivistontien ympärille. Avoimesti ja ilmavasti toteutettu kerrostalorakentaminen keskittyy pääkadun varsille ja sen päätteenä olevalle aukiolle; Rakennusten korkeudet ja tehokkuus vähenevät etäisyyden Koivistontiestä kasvaessa. Helsinkiin vievän moottoritien rakentamisella on ollut merkittävä estevaikutus lähiön aluerakenteeseen.

Katuverkko

Pohjoisesta, keskustan suunnasta lähiöön tullaan Moottoritien vierellä kulkevaa Lempääläntietä pitkin. Koivistontien päätteenä oleva aukio palveluineen merkitsee saapumista asumälähiöön. Helsinkiin suuntaava moottoritie ja Lempääläntie ovatkin haukanneet kasvaessaan leveän kaistaleen alun perin Taatalan asuinkortteleiksi suunnitellulta reuna-alueelta. Kehityksellä on ollut merkittävä vaikutus paitsi Taatalan, myös koko eteläisen Tampereen asuinalueiden kulkuverkkoon.

Koivistontie on avoimine puistomaisemineen ja rintamamieskerrostaloineen katukuvaltaan hyvin selkeä ja kiinnostava. Taatalan katuverkosto on kokonaisuutena kuitenkin melko huonosti jäsentyvä ja epäjohdonmukainen. Ajan hengessä suunnitelluilla pitkillä kortteilla on tavoiteltu mahdollisimman vähäistä katumetrien määrää, mutta samalla on saatu aikaan vähällä käytöllä olevia, jokseenkin epämääräisiä tai hoitamattomia katutiloja. Näistä tulee erityisesti mainita Punaladontie. Pohjoisesta asuinalueilta kaartuva Käönnpäänkatu jatkuu sinänsä johdonmukaisesti alueen halki virkistysreitillä, joka ei kuitenkaan varsinaisesti pääty minnekään. Taatalan aiemmasta yhteydestä Rautaharkon lähiöön on jäljellä moottoritien ali kulkeva kevyen liikenteen reitti.

Rakennusmassat

Taatalan rakennuskanta on 1950-1960-lukujen taitteesta. Kiinnostavimman rakennuskokonaisuuden alueella muodostavat Koivistontien molemmin puolin olevat 1960-luvun alun Rintamamieskerrostalot. Väljästi puistomaiseen maisemaan sijoitetut rakennukset ovat keskeinen osa Taatalan identiteettiä. Toinen kerrostalokokonaisuus alueella on Punaladontien ja viljapellontien välillä oleva kahdesta kolmeen kerrosta korkeiden rapattujen lamellitalojen pitkänomainen kortteli, joka edus-

taa hyvin tyypillistä 1950-luvun loppupuoliskon rakentamista. Kaksi kerrostalokokonaisuutta kohtaavat Taatalan aukiolle, jossa on kaupan ja palveluiden kiinteistöjä sekä kerrostalojen kivioloissa, että erillisissä yksikerroksisissa kerrostalojen siipirakennuksissa. Aukion asetelma edustaa hyvin aikaansa. Taatalan kolmas kerrostalokokonaisuus, 1970-luvulla rakennettu palveluasumisen keskittymä, sijaitsee Perähaan kukkulalla ammatikoulun rakennuskompleksista katsottuna tien toisella puolen.

Pysäköinti

Erityisenä pysäköintitoimintojen alueena Taatalassa erottuu kerrostalokortteleiden välinen Punaladontie. Katu on luonteeltaan melko jäsentymätön, ja sen varsille on pysäköity autoja eri tavoin. Ongelma liittyy alueen katuajanjärjestelyihin; Punaladontie ei yhdisty Taatalan pohjoisosien katuverkkoon, vaan muodostaa vain oman, parkkitilana toimivan pikku lenkkinsä. Punaladontien lisäksi pysäköintiä on osoitettu pihojen parkki-alueille sekä 1960-luvun taitteelle tyypillisiin pitkiin ja mataliin autotallirakennuksiin. Kiinnostava kuriositeetti on Taatalan aukiolta liikerakennuksen kellariin johtava ajoramppi.

Julkinen rakentaminen

Taatalan kaupan tilat keskittyvät Koivistontien päätteenä olevalle torille, ja palvelevat myös moottoritien toisella puolen olevaa Rautaharkon asumälähiötä. Ammattikoulu ja vanhusten palveluasumisen keskus sijoittuvat aukiolta pääkatua pitkin katsottuna rintamamieskerrostaloalueen toiselle puolen Sulkavuorenkadun risteyskohdan läheisyyteen. Molemmat ovat pientaloalueiden ympäröimiä.

4.5.4 Rakennukset ja korttelit

Taatalan kerrostalot on rakennettu pääosin kahdessa vaiheessa vuosien 1956-1963 välillä avointa korttelirakennetta noudattaen. Oman kokonaisuuden muodostaa lisäksi 1970-luvun täydennysrakentamiseen liittyvä pieni kerrostaloalue. Arkkitehtuurissa, rakennustavoissa ja -materiaaleissa heijastuu pula-ajan väistyminen ja teollisten materiaalien läpimurto. Ilmeeltään yhtenäisimmät korttelikokonaisuudet Koivistontien varrella ovat sosiaalista rakennustuotantoa. Tyypillisiä Taatalan julkisivumateriaaleja ovat harmaansävyinen tai vaalean keltainen roiskerappaus ja tiiliset rakennusten päädyt. Rakennusten peltikattojen muodoilla on leikitelty Taatalassa 1960-luvun alussa paitsi asuinkerrostaloissa, myös



Kuvat yllä: Taatalan aukion 1950- ja 1960-luvun asuinrakennus ja liikesiipi. Kuvat alla: rintamamieskerrostaloja



liikerakennuksissa, piharakennuksissa ja autotalleissa sekä jopa tiilissä sähkömuuntajassa. Pihan, puiston ja kadun jäsentyminen on Taatalassa monin paikoin epäselvää.

Punaladontien 1950-luku

Taatalan kerrostaloista ensimmäisenä on rakennettu Punaladontien ja Viljapellontien väliin jäävä korttelialue. Rakennukset ovat kahdesta kolmeen kerrosta korkeita. Julkisivut ovat roiskerapattuja, ja harjakattojen räystäät ovat niukat. Lamellitalojen rakennusmassat ovat raskaahkoja, asuntokohdaisia parvekkeita ei ole. Kaukalomaiset tuuletusparvekkeet sisäänkäyntien yläpuolella ovat rakennuksille tunnusomaisia. Jokaisen talon kyljessä on paksu tiilinen savuhormi. Kortteli liittyy Taatalan toriaukiioon ajalle tyypillisellä matalalla liikerrakennustiivillä. Korttelin toisessa päässä olevan Punaladonpuiston yhteydessä on yksi puurakenteinen 1950-luvun lamellitalo, joka on ilmeeltään muita kerrostaloja hieman kepeämpi ja pienipiirteisempi. Punaladonpuisto ei jäsennä nykyisessä asussaan alueen keskeisenä ajanvietto- ja kohtauspaikkana. Sama jäsentymättömyys kadun ja pihan välillä jatkuu koko Punaladontien matkalla.

Koivistontien 1960-luvun rintamamiestalo

Koivistontien molemminpuoliset rintamamieskerrostalot ovat rakennustaiteellisesti kiinnostavia ja oleellinen osa Taatalan alueen kaupunkikuvallista identiteettiä. Kookkaat rakennusmassat asettuvat tonttien keskelle väljästi rakentamiskoordi-

naatiston ollessa kadun suuntainen. Alkuperäinen lamellikerrostaloja käsittänyt asemakaava uudistettiin 1960-luvun alkupuolella eräänlaisia varioituja pistetaloja käsittäväksi. Rakennukset suunnitelti arkkitehti Pekka Kärki. Kaupungin puutarhuri Mauno Hellman laati taloyhtiölle istutussuunnitelman.

Taatalan rintamamieskerrostaloissa perinteisen lamellitalon typologista periaatetta on varioitu siten, että lattiakorko vaihtelee rakennuksen eri puolilla puolen kerroksen välein. Porrashuoneiden sisäänvedetyt sisäänkäynnit jäsentelevät rakennusmassoja. Rakennusten vaaleaksi roiskerapatut pitkät julkisivut lainaavat aiheita tavanomaisten tiilisten rakennuspäättyjen maailmasta ja päinvastoin. Myös kattomuodot ovat omintakeiset. Syntyy vaikutelma hallitusta kollaasista, jossa materiaalit, värit ja arkkitehtoniset aiheet ovat kuitenkin kaikki ajalleen hyvin tyypillisiä.

Rintamamiestalojen länsipuolisessa korttelissa on yksi lamellitalo, joka on rakennettu alkuperäisen kaavas suunnitelman mukaisesti. Sen ulkonäkö liittyy ilmeeltään Punaladontien 1950-luvun lopun lamellitalojen arkkitehtuuriin. Pääkadun varrella Taatalan aukiolla on alueen korkein ja pisin asuinrakennus, jonka kivijalkakerroksessa on liiketiloja. Tämä rakennus eroaa julkisivuaiheiltaan muusta alueen rakennuskannasta. Rakennuksen vaaka-suuntaisuutta on korostettu julkisivumateriaaleilla, ja tiilipäädty sitovat rakennuksen arkkitehtonisesti alueen muuhun rakennuskantaan.

Kuvat:

yllä: 1970-luvulla
rakennettua
palveluasumista

keskellä: aukio

alla: rintamamies-
kerrostaloja



70-luvun palveluasumiskeskittymä

Perähaantien reunustamalle kukkulalle on rakennettu vuonna 1972 kolme betonielementtirakenteista kolmikerroksista palveluasuintaloa. Rakennuksiin kuljetaan talojen päädyistä, ja asuntoja on kolmessa kerroksessa talon molemmin puolin. Rakennuksissa on asuntokohtaiset parvekkeet, ja julkisivujen vaakasuntaa on korostettu värisävyin. Kerrostalot suunnitteli arkkitehti Pekka Ilveskoski 1971. Tasakattoiset elementtirakennukset ovat ilmeeltään melko tavanomaisia, ja otollisia perusparannuksen yhteydessä huolellisesti suunnitellen tehtävälle korotukselle.

Palveluasuntojen kortteliin kuuluu 1994 rakennettu palvelukoti, joka värimaailmaltaan istuu hyvin 1970-luvun rakennuksiin. Palvelukodin arkkitehtuurissa on postmodernistisia aiheita, joilla on haettu tarkoituksenmukaista elävyyttä ja kodikkuutta.

4.5.5 Viheralueet

Taatalan selvitysalueella on kolme asemakaavallista puistoaluetta, jotka ovat säilyttäneet käyttötarkoituksensa 1960-luvun kaavasta lähtien. Alueen läpi kulkee pohjois-etelä – suunnassa kevyen liikenteen reitti puistoalueella yli Koivistontien. Punaladontien ja Viljapellontien välissä on Punaladonpuisto, jossa on myös pieni leikki-alue. Puistoalue toimii pääosin kulkureittinä, eikä sen kaavan mukaista aluetta ole kunnolla käytetty puistoalueena. Selvitysalueella ei ole yhtäkään puistokokonaisuutta, mutta alueen lävitse kulkeva ulkoilureitti johtaa selvitysalueen pohjoisrajalta 100 metrin päässä sijaitsevaan Vihiojanpuistoon, joka toimii alueen keskeisimpänä puistoalueena.

Taatalan yleiset viheralueet ovat pieniä kokonaisuuksia ja pääosin vapaita ja koruttomia alueita, jotka yhdistyvät luontevasti aitaamattomien tonttien pihoihin. Tontit ovat suuria ja suurelta osin alkuperäisessä muodossaan, jossa on harvakseltaan suurta kasvillisuutta ja paljon avointa nurmipintaista aluetta. Etenkin rintamamiestalojen pihat ovat säilyneet hyvin alkuperäisessä muodossaan verrattaessa nykytilannetta vihersuunnitelmaan vuodelta 1965. Siitä huolimatta, että puut ovat iän myötä kasvaneet suuriksi, alue tuntuu hyvin avoimelta. Tämä johtuu rakentamisajankohdalle tyypillisestä kasvillisuuden harkitusta sijoittelusta ja viheralueiden avoimen tilavaikutelman arvostamisesta. Näiden seikkojen myötä Koivistontielle aukeavat tonttien laajat ja avoimet nurmipinnat yhdessä tien varressa olevien muhkeiden lehmuskien kanssa luovat puistomaisen miljöön myös katualueelle.

Perähaanpuisto

Taatalantien ja Perähaantien risteyksessä on Perähaanpuisto, joka on pohjoisosasta metsikköä ja eteläosa on avointa nurmialuetta, jonka avulla tulee kaivattua tilaa omakotialueen ja kerrostalojen välille. Puistoalue on muodostunut 1970-luvulla entisen julkisen rakentamisen tontin muuttuessa kerrostalotontiksi. Puiston metsikössä on alueen agraarihistoriaan liittyvä yksi erittäin suuri lehtikuusi, joka suurella olemuksellaan ponnahtaa muusta puustosta selvästi esiin. Perähaantien ja Koivistontien risteykseen jäävä alue on 1997 kaavoitettu kerrostalokortteliksi, mutta on edelleen Perähaanpuiston metsikön jatkona ja osin myös kevyen liikenteen oikotienä.

Viheralueet



-  Alueellisesti tärkeä viheralue tai viher-yhteys
-  Tontti tai tontin osa, joka kuvastaa hyvin rakennusajankohdan pihanrakennus-tyyliä ja on osa alueen viherympäristöä
-  Sorapintainen ulkoilureitti
-  ① Luonnonmuistomerkki. Taatalan torpan vanha ja suuri lehtikuusi
-  Viheralue/-yhteys tai puisto jatkuu nuolen osoittamaan suuntaan

4.5.6 Asemakaavan toteutuneisuus

Taatalan asemakaava vahvistettiin vuonna 1950 ja sen laatijana oli Pirkko Nieminen. Kaava noudatti aikakauden uusia hajakeskityksen ja asumasolun periaatteita, jossa alueelle sijoitettiin monipuolisesti kerrostalo-, omakoti- ja rivitaloasuntoja. Alueen kaavan rungon muodosti ajan päätiestä, Lempääläntiestä erkaneva vanha paikallistie, Koivistontie, jonka varrelle keskittyivät kerrostalot ja kaupalliset palvelut. Viheralueilla ja julkisen rakentamisen tonteilla oli myös vahva rooli kaavassa, joka viittaa tarpeeseen muodostaa Taatalasta monipuolisen aluekeskus Tampereen kaupunkialueen eteläosaan.

Taatalan kaava on toteutunut vain osittain. Alkuperäisen kaavan mukaan toteutuivat lähinnä pientaloalueet, Punaladontien kerrostalot ja yksi Koivistontien lamellitaloista. Hitaasti rakennuttua kaavaa muutettiin 1960-luvulla, jolloin Koivistontien lamellitaloiksi suunnitellut kerrostalot muutettiin pistetaloiksi ja torin eteläreunan kerrostalon kerrosluku nousi kolmesta kuuteen. Pistetalojen sijoittelu tonteille ja uutta rakennetta edustavat autotallit ja parkkipaikat supistivat myös Koivistontien varteen suunniteltua, toriin liittynyttä vihervyöhykettä.

Muita 1960-luvun muutoksia oli kaava-alueen länsireunan neljä lamellikerrostaloa, joita ei voitu toteuttaa moottoritien rakentamisen vuoksi. Vihiojan rivitaloalue toteutui 1960-luvulla, joskin sitä siirrettiin kauemmaksi moottoritiestä.

Taatalaan varatuista julkisen rakentamisen lukuisista tonteista toteutui vain 1960-luvun alkupuolella ammattikoulun rakennus ja vuonna 1994 rakennettu palvelukoti, joka sijoitettiin alkuperäisessä kaavassa viheralueeksi merkitylle alueelle. Alueen kaakkoiskulmalle sijoitetut julkisen rakentamisen tontti ja osa viheraluetta muutettiin kerrostalotontiksi 1970-luvulla. Taatalan eteläosaan sijoittuvat neljä julkisen rakentamisen tonttia ovat nykyisin osa 1977 rakennetun automarkettin parkkialuetta.

4.5.7 Kohteen arvot

Alueellinen yhtenäisyys: • •

Rakennuskannan ajallinen yhteys

Tarkastelualueen rakenne nojaa vuonna 1950 laadittuun asemakaavaan, jota on toteutusvaiheessa osin sovellettu. Alue koostuu kolmesta ajallisesti ja arkkitehtonisesti yhtenäisestä osasta, joiden arkkitehtuuri liittyy 1950-, 1960- ja 1970-luvuille. Alkuperäisen kaavan ajatus pääkadun varren puistomaisemasta on edelleen nähtävissä, ja sitä voidaan pitää alueen keskeisenä arvona.

Kaupunkirakenteen ominaispiirteet

Pääkadun varsi toreineen muodostaa kaupunkirakenteellisesti alueen arvokkaimman ja kirkkaimman kokonaisuuden. Muut alueen osat ja reitit jäsentyvät heikommin. Moottoritien rakentaminen on vaikuttanut Taatalan rakenteeseen merkittävästi, ja heikentänyt mm. alueen liittymistä Rautaharkon kaupunginosaan.

Paikallinen identiteetti: • •

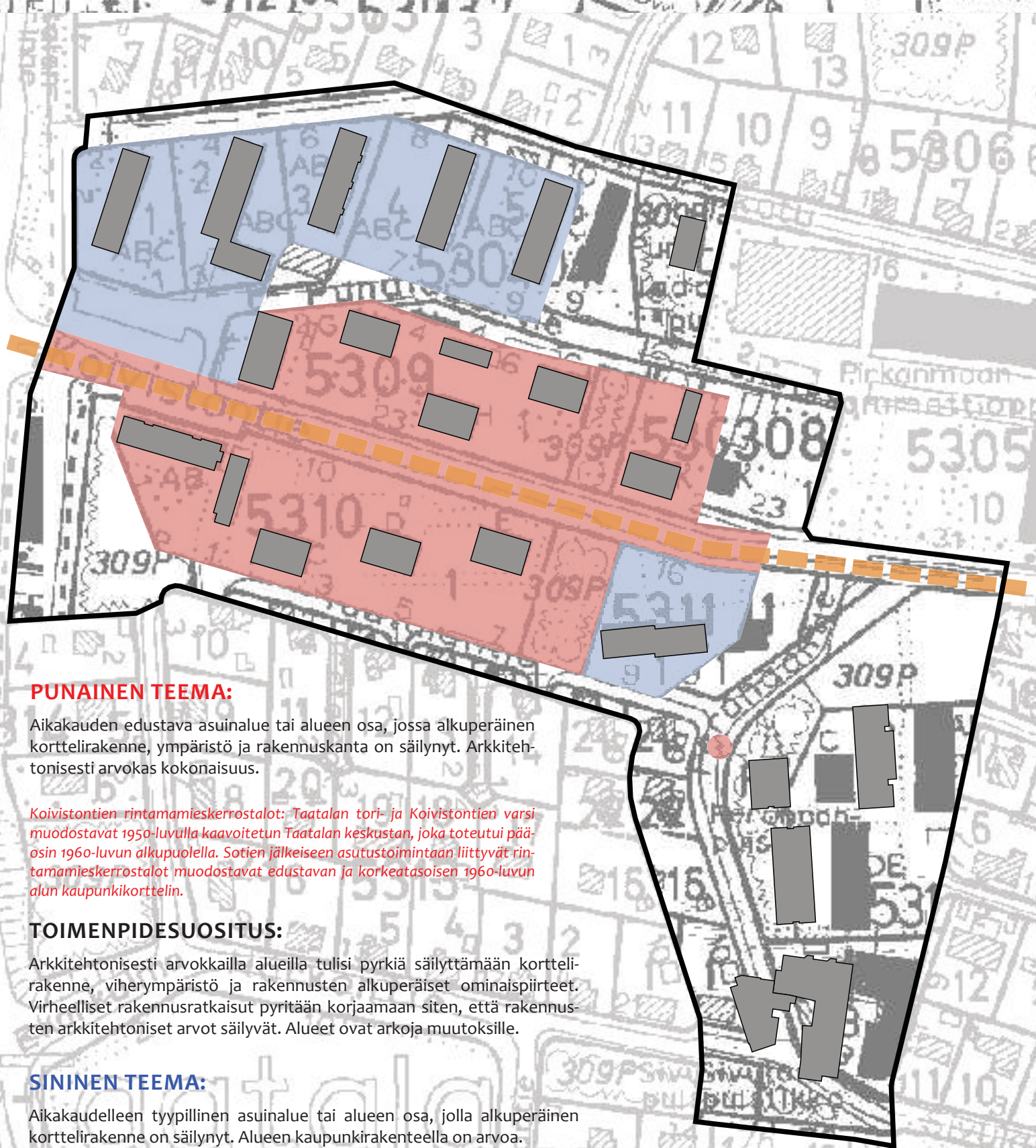
Rintamamieskerrostalot aukioon päättyvän pääkadun varrella ovat alueen ehdottomasti tunnusomaisin elementti. Saman kadun varrella oleva ammattikoulu on keskeinen osa Taatalan identiteettiä, mutta tällä hetkellä koulu yhdistyy kerrostaloalueeseen heikosti ja pusikoin. Mielenkiintoisen lisän paikallisidentiteettiin tuovat alueen agraarihistorialliset jäänteet, kuten palvelutaloalueen rinteessä oleva suuri lehtikuusi ja alueen jäsentyminen vanhan paikallistien varrelle.

Ympäristöarvot: •

Taatalan käyttöpuistoalueet ja virkistysreitit ovat vähäiset, eivätkä ne nykyisessä asussaan muodosta erityisen toimivaa kokonaisuutta. Pääkadun varren avoimet nurmikentät ja puistomainen katukuva sen sijaan voidaan nähdä hyvinkin merkittävänä maisemallisena ympäristöarvona. 1970-luvun palveluasuntokorttelin reunalle kaartuva Perähaanpuisto toimii sekin lähinnä maisemaelementtinä. Nurmikentän laidalla on vanha komea, alueen agraarihistoriaan liittyvän Taatalan torpan lehtikuusi, joka saattaa olla Hatanpään kartanon kuusiaidan rakentamisesta yli jääneitä puita ja sikäli historiallisesti arvokas.

Arkkitehtoniset arvot: • •

Rintamamieskerrostalojen muodostama kokonaisuus alueen torin ja pääkadun varrella kuuluu Tampereen 1960-luvun alun edustavimpaan rakennusperintöön. Rakennusten asettuminen maisemaan varioi edelleen 1950-luvun kaavassa esitettyä ajatusta pääkadun varren väljyydestä. Keskeinen arvoalue jatkuu torille, jonka matalat liikerakennussiivet hauskoine kattomaisemineen ilmentävät erinomaisesti 1960-luvun taitteen kaupan tilojen arkkitehtuuria. Aukioon liittyvä, alkuperäistä kaavasunnitelmaa noudattava 1950-luvun rapattujen kerrostalojen kortteli on hyvin ajalleen tyypillinen, epäyhtenäinen kokonaisuus, mutta ei mitenkään tyypissään ainutlaatuinen. Samaa voi sanoa elementtirakentamista edustavan palvelutalon korttelista Perähaan kukkulalla.



PUNAINEN TEEMA:

Aikakauden edustava asuinalue tai alueen osa, jossa alkuperäinen korttelirakenne, ympäristö ja rakennuskanta on säilynyt. Arkkitehtonisesti arvokas kokonaisuus.

Koivistontien rintamamieskerrostalot: Taatalan tori- ja Koivistontien varsi muodostavat 1950-luvulla kaavoitetun Taatalan keskustan, joka toteutui pääosin 1960-luvun alkupuolella. Sotien jälkeiseen asutustoimintaan liittyvät rintamamieskerrostalot muodostavat edustavan ja korkeatasoisen 1960-luvun alun kaupunkikorttelin.

TOIMENPIDESUOSITUS:

Arkkitehtonisesti arvokkailla alueilla tulisi pyrkiä säilyttämään korttelirakenne, viherympäristö ja rakennusten alkuperäiset ominaispiirteet. Virheelliset rakennusratkaisut pyritään korjaamaan siten, että rakennusten arkkitehtoniset arvot säilyvät. Alueet ovat arkoja muutoksille.

SININEN TEEMA:

Aikakaudelleen tyypillinen asuinalue tai alueen osa, jolla alkuperäinen korttelirakenne on säilynyt. Alueen kaupunkirakenteella on arvoa.

Punaladontien kerrostalot ja Taatalan toriaukio: Alkuperäisen, vuoden 1950 asemakaavan mukaan rakennetut kerrostalot liittyvät Taatalan pientaloalueita ja keskustan kerrostaloja käsittävään aluekokonaisuuteen. Toriaukio ja sen reunoille keskittyneet asuinrakennusten liikesiivet muodostavat keskenäisyydestä ja muutoksista huolimatta ajan asemakaavoitukseen keskeisesti liittyvän piirteen.

TOIMENPIDESUOSITUS:

Alueiden korttelirakenne ja viherympäristö tulee pyrkiä säilyttämään. Tarvittavat muutokset ja lisäykset tulee sovittaa alueen alkuperäiseen luonteeseen.

VALKOISET ALUEET:

Alueilla, joille ei ole osoitettu väriteemaa, tulisi huomioida kaupunkirakenteellinen kokonaisuus sekä rakennusten ja lähiympäristön ominaispiirteet.

HISTORIAALLINEN TIELINJA

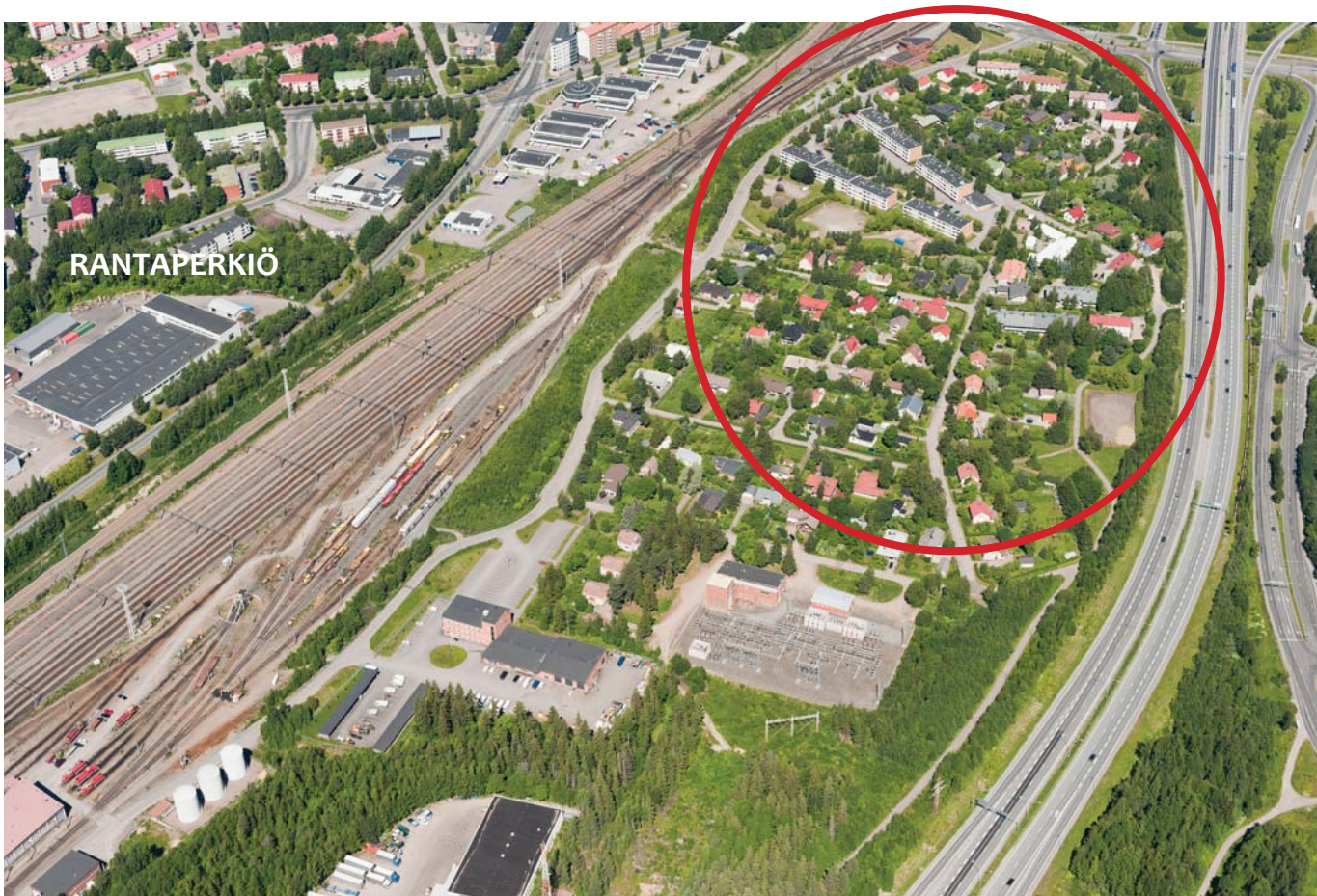


4.6 RAUTAHARKKO

Liikenneväylien väliin jäävän Rautaharkon kaupunginosan rakennuskanta on valtaosaltaan omakotiasutusta, joka on kaavoitettu ja osittain rakennettu sotien jälkeen. Yksittäistä rakennuskantaa on alueella myös 1900-luvun alkupuolelta sekä toisaalta myös loppupuolelta. Tutkimuskohteenä alueen matalaan rakennuskantaan hyvin sopeutuvat pienimuotoiset ja matalat kerrostaloalueet sijoittuvat Rautaharkon pohjoisosaan Konkolankadun, Kartanonkadun ja Savikonkadun varrelle. Pientaloalueen yhteyteen rakennetuista puukerrostalot ovat 1950-luvulta. Myöhemmin, 1960- ja 1970-luvulla alueelle rakennettiin neljän

talon kerrostalokortteli ja kaksi tiiviisti katutilaan sijoittuvaa pienkerrostaloa. Rautaharkossa tutkimuksen aluerajaus käsittää vain kerrostalokortteilit.

Rautaharkon maaseutuajan ja kaupunginosan historia liittyy keskeisesti sen itäpuolella olevaan Taatalan kaupunginosaan. 1930-luvulla Tampereentien ja 1960-luvulla moottoritien erottamat Rautaharkko ja Taatala kaavoitettiin sodan jälkeen kaupungin pääväylän molemmin puolin sijoittuviksi asunalähiöksi.



4.6.1 Alueen historia ja rakentuminen

Vihiojen eteläpuolella nouseva rinne oli ennen kaupunkiaikaa osa Hatanpään kartanon keskeisen viljelymaiseman eteläreunaa. Nimenä Rautaharkko tulee 1700-luvulla perustetusta Hatanpään kartanon torpasta, jonka pihapiiri sijaitsi 1800-luvun alkupuolella Vihiojan eteläpuolella, nykyisen Konkolankadun varrella. Torpan nimi tulee mahdollisesti sanasta rautaorko, joka viit-

taa notkelmaan, jonka maaperä oli rautapitoista. Torpan pihapiiri siirrettiin 1850-luvulla itäpuolelle, nykyiseen Taatalan kaupunginosaan, Harkonkadun varrelle. Nykyisen Rautaharkon länsireunaa sivusi vanha, jo 1700-luvulla käytössä ollut Lempäälään ja Pirkkalaan johtanut maantie, josta maatalouskauden loppupuolella erkani Koivistonkylään johtanut paikallistie (Kartanotie-Koivistontie). aluekirja. Hatanpään kartanon laajaan maanomistukseen kuulunut Rautaharkon alue laskettiin aikaisemmin kuuluvaksi Rantaperkiöön.

Omaksi kaupunginosaksi Rautaharkko erotettiin sotien jälkeen, jolloin alue kaavoitettiin.

Nykyinen, vuonna 1949 kaavoitettu Rautaharkko muodostaa Tampereen eteläisten pääliikennereitien väliin jäävän kapean asutussaarekkeen, jonka länsirajana on 1876 rakennettu Tampere-Hämeenlinna rautatie ja itärajan 1960-luvulla rakennettu moottoritie, jota edelsi 1930-luvulla rakennettu uusi Lempääläntie. Liikenteen tehokkaasti erotettu Rautaharkko liittyy historian, maisema- ja kaupunkirakenteessa kautta samaan entisen viljelymaiseman reunalla kohoavaan rinteeseen kaavoitettuihin Rantaperkiöön ja Taatalaan. Alueella on kaavoitusta edeltäneestä ajasta säilynyt yksittäisiä pientaloja ja vanhasta päätiestä erkaantunut Koivistonkylään vieneen paikallistien linjauksen katkelma. Alueen vanhempaa historiaan liittyvät koulurakennus ja torppa ovat kadonneet, kaupunginosaa edeltänyttä pienasutusta on säilynyt yksittäisinä kohteina.

Nykyisessä Rautaharkossa sijaitsi vanhan Lempääläntien ja Koivistonkylään vievän tien risteyksessä Hatanpään kartanon vuonna 1892 perustama kansakoulu. Hatanpään kartanon maat siirtyivät kaupungille 1913 tehdyllä kaupalla. Torpan ja koulun jälkeen Rautaharkon eteläosaan syntyi asutusta 1900-luvun alkupuolella. Rautaharkon kaupunginosa kaavoitettiin 1949 laaditulla

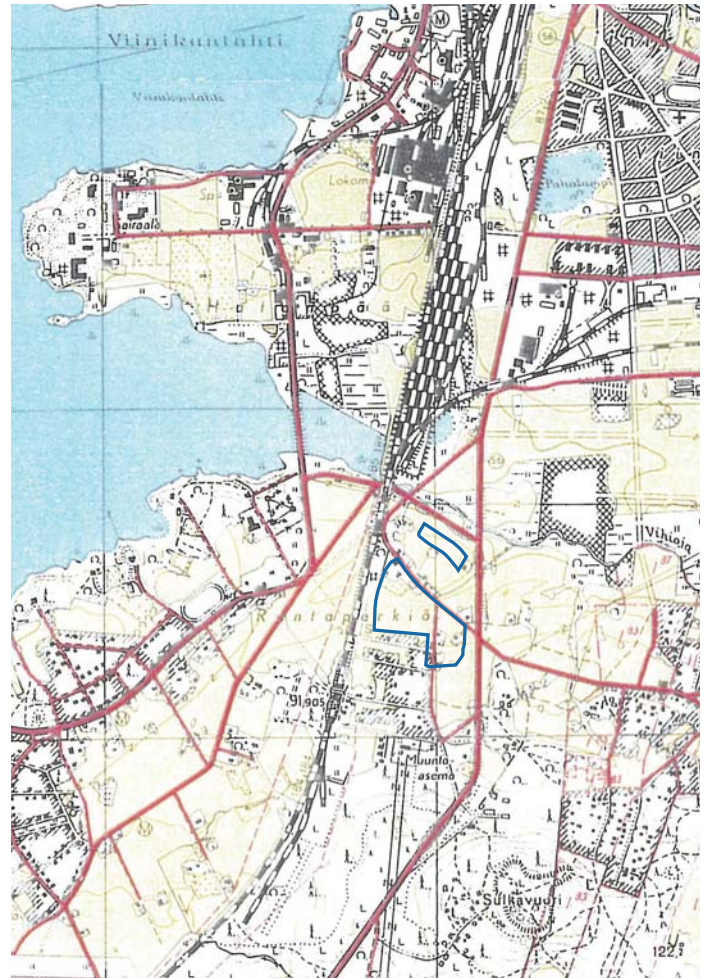
kaavalla, jossa alueelle tulee omakotitontteja pohjoisosan ja kolmeen kortteliin kaksikerroksisia asuin- ja liikerakennuksia. Alueen rakentaminen toteutuu pääosin 1950-luvulla, jolloin alueelle rakennetaan omakotitaloja ja kuusi kaksikerroksista kerrostaloa, joista Konkolantien varrelle yhtenäisen kokonaisuuden muodostavat neljä kerrostaloa valmistuvat 1955 ja 1956. Yksittäiset Kartanotien ja Savikonkadun vastaavat kerrostalot valmistuvat 1953 ja 1954.

Kansakoulun tontti säilyi ensimmäisessä kaavassa julkisen rakentamisen tonttina aina 1960-luvulle saakka, jolloin tonttia laajennettiin ja se muutettiin Lokomon tehtaan kerrostalotontiksi. Koulu purettiin ja Lokomonlinnan nimellä kulkeva, neljä kolmikerroksista kerrostaloa valmistuivat vuonna 1969. Viimeisessä vaiheessa Savikonkadun varrelle, 1950-luvulla rakennetun puukerrostalon viereen rakennettiin kaksi tiilivuorattua kaksi kerrostaloa vuosina 1973 ja 1974. Kerrostalojen itäpuolelle, julkisen rakentamisen tontille rakennettiin vuonna 1994 matala Tampereen A-killan Kotikartano-tukikoti.

Rautaharkko ja tutkimusalue historiallisilla kartoilla

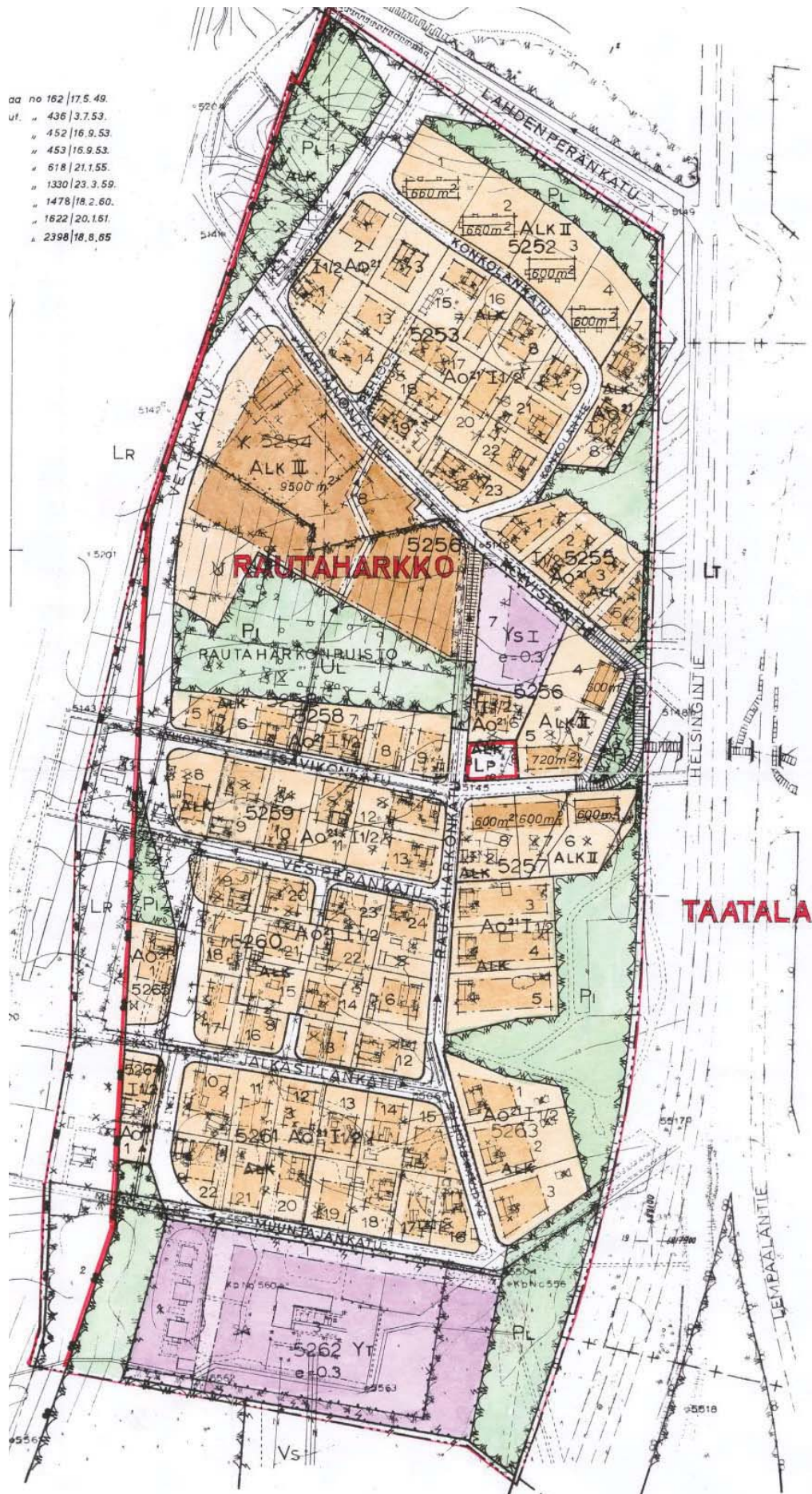


Kuva: Karttaote vuoden 1909 Senaatinkartasta. Tutkimuskohteena olevat kerrostalokorttelit ovat merkitty sinisellä. Rautaharkon torppa oli jo siirtynyt nykyisen Taatalan puolelle ja Rautaharkossa on kansakoulun lisäksi vain yksi tunnistamaton asuinpaikka nykyisten 1973 ja 1974 rakennettujen pienkerrostalojen paikalla.



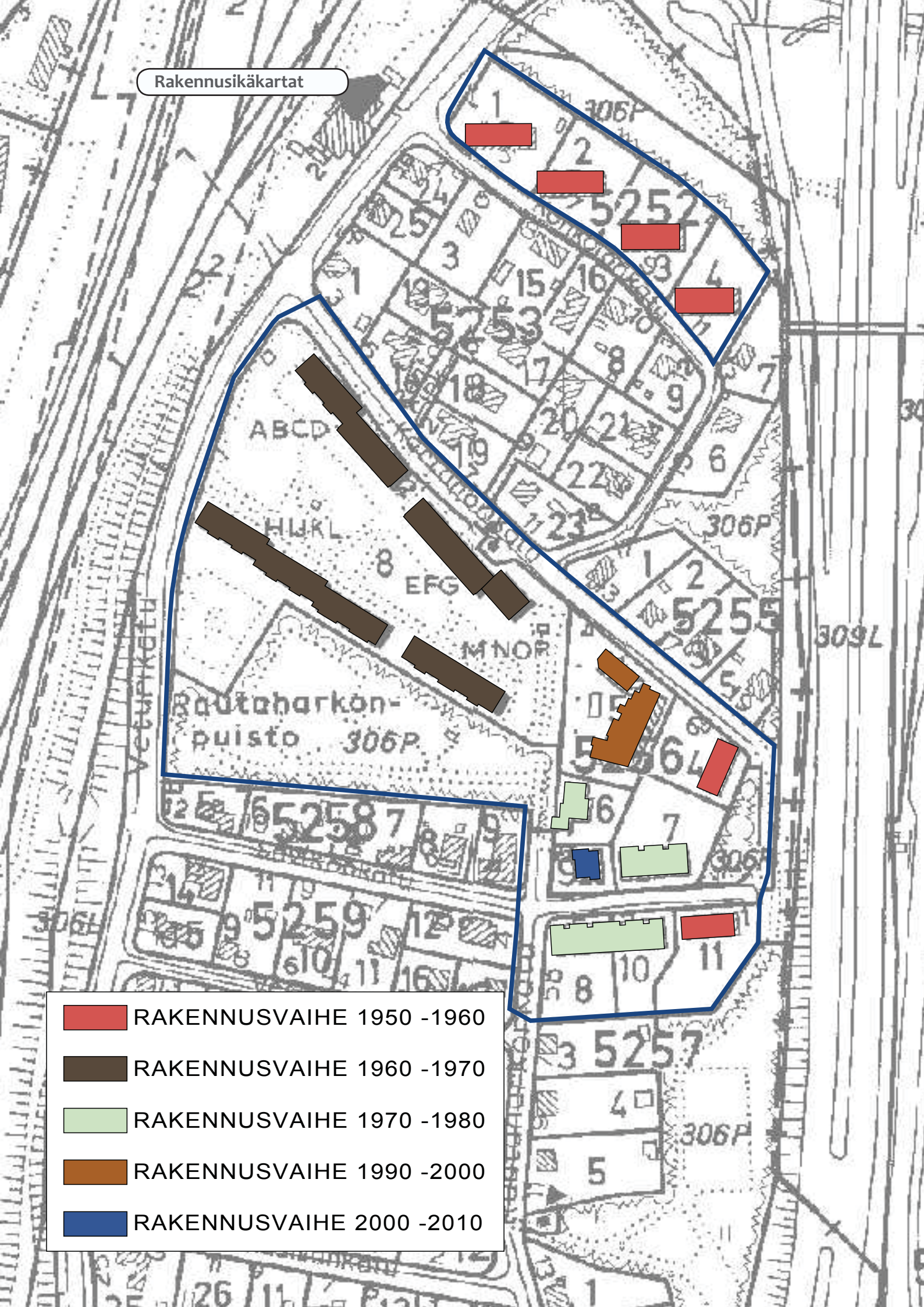
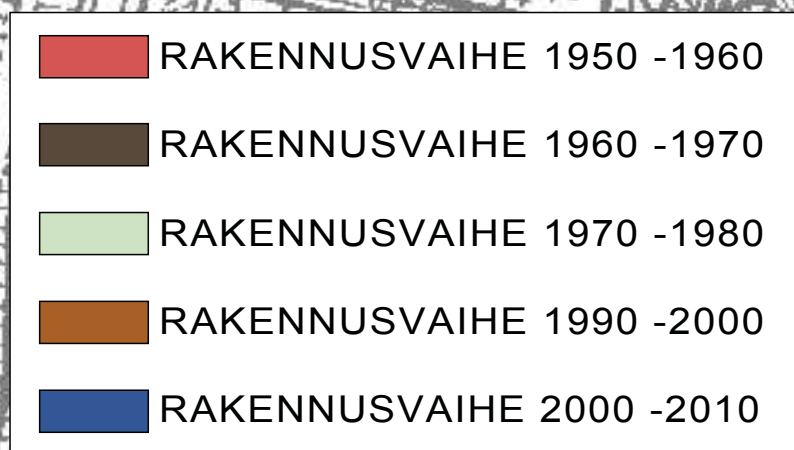
Kuva: Ote vuoden 1953 peruskartasta. Rautaharkko oli vielä pääosin Vihijokeen viettävää avointa peltorinnettä. Rautaharkon rakentumisen alkoi peltorinteen yläosasta, johon oli rakennettu pientaloja jo 1900-luvun alkupuolella. Vanha päätie, nyk. Kartanotie-Koivistontie ja kansakoulu näkyvät hyvin.

aa	no	162		17.5.49.
uf.	"	436		3.7.53.
	"	452		16.9.53.
	"	453		16.9.53.
	"	618		21.1.55.
	"	1330		23.3.59.
	"	1478		18.2.60.
	"	1622		20.1.61.
	"	2398		18.8.65



Kuva: Rautaharkon asemakaava, ark. Inga Söderlund 1969.

Rakennusikäkartat



4.6.2 Maisemarakenne

Rautaharkon selvitysalue sijoittuu suurmaisemassa asutulle, osittain avoimelle maisema-alueelle. Ollaan hyvin lähellä Tampereen eteläistä maisema-aluetta rajaavaa selännettä. Maasto nousee aluksi Lahdenperänselältä jyrkästi kohti etelää: rakennettu taajama sijoittuu koillista ympäristöään korkeammalle. Rinteen jälkeen maasto jatkaa loivasti nousuaan etelää kohti koko Rautaharkon läpi. Alue on pääosin vanhaa viljelysmaata. Keskeinen merkitys maisemakuvaan on liikennemaisemalla, jossa rautatie, moottoritie ja kolmas suurempi pääväylä määrittävät tarkasti Rautaharkon rajat.

Tarkasteltavat korttelialueet on rakennettu ensisijaisesti juuri maisemaolosuhteita lähtökohtana käyttäen. 1950-luvun puukerrostalot rinteen reunalla ottavat roolin koilliseen avautuvassa suurmaisemassa. Toisaalta ne myös tukevat lähimaiseman identiteettiä ja paikallista katukuvaa asetettuna kulma kohti kaartuvan Konkolankadun reunaan. 1960-luvulla kiilamaiselle viheralueelle rakennetut pitkät ja veistokselliset kolmikerrokset lamellitalot ottavat maisematilansa harkitusti haltuun. Loivaa etelään nousevaa rinnettä on hyödynnetty rakennusrivien väliin jäävän sisäpihan suunnittelussa.

Aluetta rajaavat suurimittakaavaiset liikenneväylät muodostavat Rautaharkkoon sekä toiminnallisia että maisemallisia haittavaikutuksia. Moottoritien melu on paikoin läsnä. Rautatien haittavaikutuksilta suojaava maa-aineksesta rakennettu meluvalli veturikadun taustalla ei nykyisellään luota erityisen kaunista tai eheää katukuvaa.

4.6.3 Aluerakenne

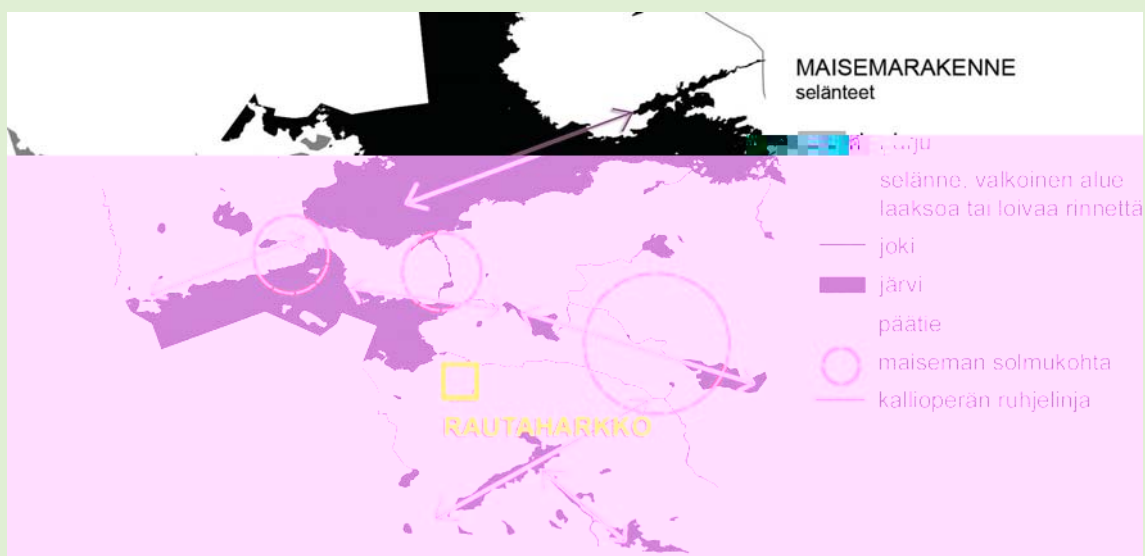
Idea

Rautaharkko liittyy Rantaperkiön, Taatalan ja Koivistonkylän kanssa Tampereen eteläisten asumalähiöiden vyöhykkeeseen, jota erottaa Tampereen keskusta-alueesta Hatanpään sairaalan ja Nekalan teollisuuskeskittymän alueet. Rautaharkon aluerakenteelle on ilmeistä alueen hyvin tarkasti määretyvä rajautuminen suurimittakaavaisilla liikenneväylillä. Rautaharkko on yhdistynyt Rantaperkiöön rautatieylikululla 1950-luvulla ennen kuin ratapiha on alkanut teollisuusalueiden myötä kasvaa. Helsinkiin suuntautuva moottoritie taas on katkaissut alueelta yhteyden Taatalaan, jonne tällä hetkellä on kulku ainoastaan kevyen liikenteen alikulun kautta. Kehityksen seurauksena Rautaharkon liikenneverkostosta on tullut ulkosityönteinen.

Rautaharkon lähiö koostuu nykyisellään kahdesta 1950-luvun alun pientaloalueesta, joiden välissä on kiilamainen useampia kehitysvaiheita läpi käynyt suurempimittakaavaisempi alueen osa. Lähiön eteläpäässä olevalla Lokomon tehtaalla on ollut Rautaharkon rakentumisessa merkittävä rooli.

Katuverkko

Rautaharkon liikenneverkko nojaa rautatien vierellä kulkevaan Veturikatuun. Kahdelta alueen osalta työntyy kadut kohti moottoritien kevyen liikenteen alikulkua muistuttaen liikenneverkon aiemmista vaiheista. Rautaharkon pohjoisosan katuverkko muodostaa kaartuvan lenkin, jossa kaartuvalle Konkolankadulle 1950-luvulla rakennetut kaksikerrokset puukerrostalot ottavat



Aluerakenne

- ALUERAKENNE**
- KESKEISET REITIT
 - KEVYT LIIKENNE, VIRKISTYSREITIT
 - KOULU
 - MUU JULKINEN RAKENNUS
 - 1950-LUVUN KAAVASSA OSOITETTU TOTEUTUMATON YLEISEN RAKENNUKSEN TONTTI
 - KAUPAN TILAT
 - ALUEEN SIS. VIRKISTYSALUE

merkittävän roolin katutilassa. Rautaharkon eteläpuoliskon katuverkolla on tikaspuumainen rakenne. Rautaharkonkatu jatkuu kevyen liikenteen väylänä näin yhdistäen kaksi lähiön osaa.

Välissä olevaan kiilaan jää Puistoalue sekä Lokomonlinnan suurimittakaavainen lamellitaloalue 1960-luvulta. Kolmikerroksisten pitkien kerrostalojen pysäköinti on järjestetty pohjakerrosten autotalleihin sekä sisäpihan päädyssä olevalle parkkipaikalle.

Rakennusmassat

Rautaharkon kerrostalojen suunnittelussa on vahva maisemallinen ote. Alueen eteläreunalla rinteen päällä olevat puukerrostalot erottuvat kaukaa suurmaisemassa. Ne tuovat kiinnostavuutta myös katukuvaan siitäkin huolimatta, että ovat julkisivultaan ja pihojen huoltelultaan melko heikossa kunnossa.

Lokomonlinnan suurkortteli koostuu neljästä pitkästä kolmikerroksisesta lamellitalosta, jotka ovat ilmeeltään hyvin yhtenäisiä. Rakennukset on tehty Lokomon työntekijöille asunnoiksi; vastaavan tyyppinen tausta on rautatien toisella puolen Rantaperkiössä sijaitsevalla Hatanpäänhovilla. Loivassa pohjoisrinteessä olevalla Lokomonlinnan suurkorttelilla on pyritty seuraamaan ajan oppien mukaisesti maaston muotoja.

Arkkitehtonisesti kiinnostavan pienemmän kohdekokonaisuuden muodostaa 1970-luvulla rakennetut Savikonkadun pienkerrostalot, joiden ilme on 1970-luvun suunnittelua edustavimmillaan.

Julkinen rakentaminen

Rautaharkon julkinen rakentaminen keskittyy kiilamaisen suurkorttelin kärjen tuntumaan. Lokomonhovin kerrostaloihin liittyy matala liikesiipi, jossa viimeksi on toiminut paikallispub. Sitä vastapäätä toimii Tampereen A-Killan matalaan rivitaloon sijoitettu tukikoti. Varsinaista palvelukeskittymää rajautuvine aukioineen ei kuitenkaan Rautaharkossa ole. Lähipalvelut löytyvät kevyen liikenteen alikulun toiselta puolen Taatalan kaupunginosasta.

4.6.4 Rakennukset ja korttelit

Rautaharkon kaupunginosan nykyistä muotoa määrittävä asemakaava on 1960-luvun lopulta. Kyseessä ei ole rakentamattomalle alueelle nousut uudislähiö vaan kohde kerrallaan suunniteltu ja toteutettu täydennysrakentamiskokonaisuus. Rautaharkon kerrostalot on rakennettu kolmen eri ajanjakson aikana. Konkolankadun kaksikerroksiset puukerrostalot ovat 1950-luvun puoliväliltä, Lokomonlinnan suurkortteli vuodelta 1969, ja Savikonkadun pienkerrostalot 1970-luvun alku-puoliskolta. Rakennuskokonaisuudet ovat erityisen tyyppillisiä ja osin myös erityisen onnistuneita esimerkkejä rakennusajankohtansa arkkitehtuurista.

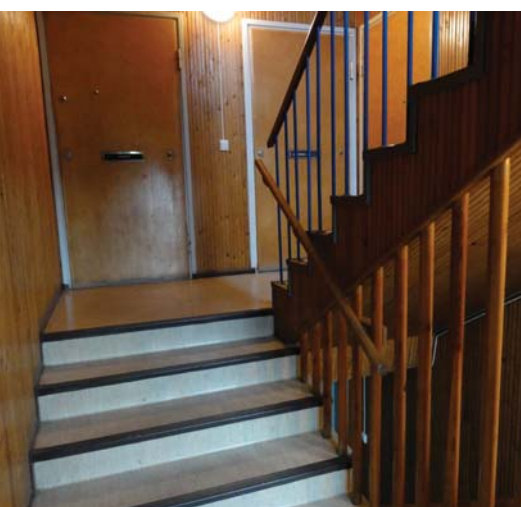
Konkolankadun puukerrostalot

Vuosina 1955-1956 rakennetut neljä puurakenteista pienkerrostaloa sijoittuvat tonteilleen itä-länsisuuntaisesti, kulma kohti kaartuvaa Konkolantietä. Asemakaavasuunnittelun taustalla ovat avoimen korttelirakenteen periaatteet. Konkolankadun pienkerrostalojen rakennussuunnittelusta vastasi Kauko Kotiranta. Rakennuksista voidaan erottaa kaksi taloparia, joista toiset nojaavat kulmaikkunadetaljeineen 1940-luvun suunnittelu-perinteeseen, ja toiset kurkottavat vaakasuuntaa korostavine asbestilevyineen kohti rakennusosien teollisen tuotannon aikaa.

Vaatimaton kaksikerroksinen puutalo oli varsin yleinen rakennustyyppi pula-aikana ja jälleenrakennuskaudella 1940-1950-luvuilla. Ajan sosiaaliseen rakentamiseen usein liittyvää rakennustyyppiä rakennettiin laajoina kokonaisuuksina Tampereella mm. Härmälään, Nekalaan sekä Hipposkylään. Entisellä peltorinteellä sijaitsevilla Konkolankadun puukerrostaloilla on näkyvä asema Hatanpään suurmaisemassa.

Lokomonlinna

Veistoksellisesti puistomaisemaan sijoittuva Lokomonlinnan suurkortteli valmistui kokonaisuudessaan 1969 läheisen Lokomon tehtaan työntekijöiden asunnoiksi. Kiilamaisen tontin pitkille sivuille sijoitetut kolmikerroksiset lamellitalorivistöt rajaavat suojaisan, puistomaisesti istutetun sisäpihan. Pisimpien rakennusmassojen linjaa on pykälletty aavistuksen verran liiallisen monotonisuuden välttämiseksi ja rytmytyksen aikaansaanniksi. Kerrosaloihin liittyy maisemallisesti rakennusten eteläpuolelle myöhemmin rakennettu Rautaharkon puisto. Lisäksi alueen koilliskulmaiseen kerrostaloon liittyy matala liikesiipi, jossa toimii tällä hetkellä paikallispub.



Kuvat yllä: Konkolankadun puukerrostaloja. Kuvat alla: Lokomonlinnan pitkät lamellitalot



Hatanpään kansakoulun entiselle tontille rakennetut ja arkkitehti Pentti Turusen suunnittelemat rakennukset urakoi Noppa oy. Kerrostalot on rakennettu ruutuelementeistä, joiden pintaa on elävöitetty ikkunoiden väliin jäävillä pystyprofiileilla ja parvekkeiden ruutukoristelulla. Vaikutelmaa vaakasuuntaisista nauhaikkunoista on korostettu julkisivuvärytyksellä. Rakennusten päädyissä on käytetty keltaisella kahi-tiilellä muurattua pintaa, mistä juontaa rakennuksista käytetty Kultaharkko –nimitys. Lokomonhovin arkkitehtuurin detaljiikassa on pihavalaisimia myöten havaittavissa paljon rakennusajankohdalleen erityisen tyypillisiä yksityiskohtia. Sisäänkäyntejä on korostettu klinkkerikehyksellä ja metalliovia messinkilistoituksella. Rakennuksen julkisivut ovat säilyneet pääpiirteissään, pieniä muutoksia on tapahtunut rakennuksen ikkunoissa, värytyksessä ja julkisivumateriaaleissa.

Asunto oy Savikonkatu 5

Savikonkadun varrelle valmistui vuosina 1973-74 arkkitehti Aarni Holttisen suunnittelemat Asunto oy Savikonkatu 5 kolme kaksikerroksista kerrostaloa. Tiiviin ja matalan katutilan muodostavissa kerrostaloissa on käytetty julkisivumateriaalina kahi-tiiltä, lasia, petsattua puupanelointia ja maalattua betonia. Ikkunat ovat melko pienet, ja ikkunajaot kiinnostavat. Betonirunkoisen talon julkisivussa tiilellä ei ollut enää rakenteellista merkitystä, joten tiilien saumat muodostavat vaaka- ja pystyrudukon joka vahvistaa julkisivun selkeän geometristä kuvaa. Rakennukset ja katutila edustaa hyvin rakennusajan henkeä, jossa palattiin jo vanhaan ruutukaavaan ja tiiviiseen katutilaan.



Kuvat: savikonkadun miljöötä 1970-luvulta

4.6.5 Viheralueet

Rautaharkon asuinalue on hyvin kirjavasti rakennutunut, mikä näkyy myös viheralueissa. Yhtenäistä viheralueiden verkostoa tai yhtenäistä ulkoilureittiä ei ole, mutta alueen iäkäs kasvillisuus ja pihatien kaltaiset kadut luovat vihreän tunnelman.

Selvitysalueella on kaksi asemakaavallista puistoaluetta, jotka ovat säilyttäneet käyttötarkoituksensa 1960-luvun kaavasta asti. Alueen keskeisin viheralue on Rautaharkonpuisto. Tämä on myös koko alueen ainoa hoidettu puistoalue. Rautaharkonpuisto rajoittuu kerrostalo- ja pientalokortteleiden väliin. Puisto on lähiaikoina saneerattu perusteellisesti, jolloin kaikki kalusteet on ainakin vaihdettu. Lisäksi puiston reilusti kumpuilevia nurmialueita on todennäköisesti korostettu. Puisto on jaettu leikki- ja pallokentän kesken kahteen osaan ja lävitse kulkee sorapintainen

kevyen liikenteen väylä. Pallokentän yhteydessä on mm. uudenaikaisia puistokuntovälineitä, hiekkatekonurmipohjainen koripallokenttä.

Puiston ja Veturitien väliin jää pieni jäsentelemätön viheralue. Sen pohjoispuolella on kerrostalokorttelin jonkinlainen pysäköintialue, joka on kuitenkin hieman epämääräinen ja vähäisessä käytössä oleva. Veturitien länsipuolella on aluetta rautatiestä rajaava meluvalli, joka on pääosin epämääräistä heinikköä.

Korttelin 5256 kerrostalojen väliin jää kiilamainen suuri ajankuvan mukainen oleskelupiha. Rakennusajankohtaa kuvastaa pihan suuri koko ja nurmipinta-alan määrä. Pihan suuri koko sekä vanhat puut lieventävät talojen korkeusvaikutelmaa. Tontit ovat vaihtelevasti rajattu puilla ja pensaille tai leikatuilla pensasaidoilla.

Viheralueet

-  Alueellisesti tärkeä viheralue tai viher-yhteys
-  Tontti tai tontin osa, joka kuvastaa hyvin rakennusajankohdan pihanrakennus-tyyliä ja on osa alueen viherympäristöä.
-  Sorapintainen ulkoilureitti
-  Asfalttipintainen kevyenliikenteen reitti
-  ① Rautaharkonpuisto

4.6.6 Asemakaavan toteutuneisuus

Alkuperäinen, sotien jälkeen laadittu asemakaavaratkaisu on muuttunut liikennereittien rakentamisen ja järjestelyiden vuoksi sekä alueen hitaasti toteutuneen rakentamisen vuoksi. Tutkimusalue muodostuu kolmesta erillisestä 1950-, 1960- ja 1970-luvulla rakennetusta pienestä kerrostalo-alueesta, joiden väliin jää yksittäistä, eri-ikäistä rakennuskantaa. Niistä 1950-luvun kerrostalot pohjautuvat sodan jälkeen, 1950 vahvistettuun asemakaavaan. Rakentaminen etenee hitaasti ja kaupunginosan lukuisia kaavamuutoksia sisältäneen kaupunginosan uuden asemakaavan laati arkkitehti Inka Söderlund ja se vahvistettiin vuonna 1971. Asemakaavamuutoksia on tehty rakentamisen yhteydessä tämän jälkeenkin.

Tampereen kaupungin eteläisten pääliikennereittien, Tampere-Hämeenlinna rautatien ja moottoritien, rajaama Rautaharkko kaavoitettiin vuonna 1949 ajan hengen mukaisesti päätien varren asumalähiöksi, johon liittyi yksi- tai kaksikerroksisia asuin- ja liikerakennuksia. Kartano- ja Savikonkatu muodostivat ajan päätieltä, Lempääläntiestä erkanevan katulinjan, jonka yhteyteen keskittyivät palvelut ja keskeiset viheralueet. Rautaharkon rakentaminen etenee kuitenkin hitaasti ja kaavaan tehdään pieniä tarkistuksia 1950- ja 1960-luvulla. Rautatien ratojen lisääntyminen ja Lempääläntien korvautuminen moottoritiellä 1960-luvulla vaikuttavat merkittävästi alueen keskusta-alueen järjestelyihin, jossa mm. sisääntulo siirtyy alueen pohjoispäähän, Veturikadulle.

Tutkimusalueen nykyinen korttelirakenne syntyi 1960-luvulla, jolloin asemakaava uusitaan, tarkastelualueella muutetaan entinen kansakoulun tontti kerrostalotontiksi ja lisäämällä entisen sisääntuloväylän, Savikonkadun itäpään korttelin yksikerroksisten asuin- ja liikerakennusten kerroslukua kahteen. Lokomonhovin ja Savikonkadun kerrostalot rakennettiin tämän, Irina Söderlundin laatiman kaavan mukaisesti. Julkisen rakennuksen tontti muutetaan YS-tontiksi, jolle valmistui A-killan tukikoti 1994.

4.6.7 Kohteen arvot

Alueellinen yhtenäisyys: •

Rakennuskannan ajallinen yhtenäisyys

Tarkastelualueen kolme keskeistä rakennusryhmää on kaikki toteutettu eri vuosikymmenillä. Tämän lisäksi aluetta on muutettu ja täydennetty kaavamuutoksilla ja yksittäisillä rakennuksilla eri aikoina. Ajallinen yhtenäisyys ei nouse alueen arvotekijäksi, vaikka yksittäiset kohteet ovatkin aikaansa hyvin edustavia esimerkkejä.

Kaupunkirakenteen ominaispiirteet

Rautaharkon aluerakenne on ympäröivien liikenneväylien kasvun vuoksi muuttunut radikaalisti, ja tämän vuoksi alue ei jäsennyy yhtenäisenä ja loogisena kokonaisuutena. Yhteys palvelukeskukseen Taatalan aukiolle käy moottoritien alitse kevyen liikenteen väylää pitkin. Alueen yhtenäisyys ei ole Rautaharkon 1940-60-luvun rakentamisen keskeinen arvo. Yksittäisissä kortteleissa on kuitenkin yhtenäisyyttä.

Paikallinen identiteetti: • •

Koska suurimittakaavaiset väylät rajaavat kaupunginosaa, määrittävät alueen rajat hyvin tarkasti. Rajat tukevat ”Rautaharkkolaisuuden” määrittelyä, mutta toisaalta katkaisevat yhteydet muuhun taajamaan. Lokomonhovin rakennukset on tehty asunnoiksi läheisen Lokomon tehtaan työntekijöille, mikä luo identiteettiä oman lisänsä. Lokomonhovin suurkorttelissa yhteisöllisyys on voimakas, mikä näkyy mm. pihojen hyvänä kunnossapitona.

Ympäristöarvot: •

Rautaharkon yhteys muuhun taajamaan on katkaistu, mikä vaikeuttaa pääsyä ulkopuolisille virkistysalueille. Samalla sisäinen aluerakenne on muuttunut. Reittien hierarkia on muuttunut. Alueelle saavutaan nykyään pitkin rautatien viertä, Veturikatua, jonka ilme ei viesti asuinalueelle saapumista. Muuten heikkojen virkistysmahdollisuuksien vuoksi Rautaharkonpuiston kunnostamiseen on panostettu 2000-luvulla erityisesti. **Rautatien ja moottoritien melu- ja terveysriskeillä vaikuttavat merkittävästi alueen ympäristöarvoihin.**

Arkkitehtoniset arvot: • •

Alueella on kolme arvokasta rakennusryhmää, joiden arkkitehtuuri edustaa detajiiikan viimeistelyä myöten kirkkaasti aikansa ihanteita: Konkolan kadun kaksikerroksiset puukerrostalot ilmentävät 1950-luvun ajankuvaa ja käsityövaltaisen rakentamisen taittumista teolliseen rakennustuotantoon. Rautaharkonpuistoon levittäytyvä Lokomonhovin avoin suurkortteli suurine rakennusmassoineen kuvastaa puolestaan erinomaisesti 1960-luvun arkkitehtonisia ihanteita. Savikonkadun tiilipintaisten kaksikerroksiset kerrostalot ovat erinomaisen otos ruutukaavaan palaavasta 1970-luvun arkkitehtuurista. Tarkastelualueen muu rakentaminen täydentää aluerakennetta, mutta kokonaisuudesta ei kuitenkaan synny erityisen kirkas tai eheä. Julkisten toimintojen keskittymispisteen ympärille ei synny kaivattua määrittävää arkkitehtonista katutilaa tai aukiota.

PUNAINEN TEEMA:

Aikakauden edustava asuinalue tai alueen osa, jossa alkuperäinen korttelirakenne, ympäristö ja rakennuskanta on säilynyt. Arkkitehtonisesti arvokas kokonaisuus.

Lokomonhovi ja Savikonkadun kerrostalot: Kaupunginosan matalaan mittakaavaan sovitettujen Lokomonhovin kerrostalokortteli ja Savikonkadun kerrostalot edustavat 1960- ja 1970-luvun elementtikauden korkeatasoista kerrostalosuunnittelua. Lokomonhovi rakennettiin läheisen Lokomon tehtaan henkilökunnan asunnoiksi.

TOIMENPIDESUOSITUS:

Arkkitehtonisesti arvokkailla alueilla tulisi pyrkiä säilyttämään korttelirakenne, viherympäristö ja rakennusten alkuperäiset ominaispiirteet. Virheelliset rakennusratkaisut pyritään korjaamaan siten, että rakennusten arkkitehtoniset arvot säilyvät. Alueet ovat arkoja muutoksille.

SININEN TEEMA:

Aikakaudelleen tyypillinen asuinalue tai alueen osa, jolla alkuperäinen korttelirakenne on säilynyt. Alueen kaupunkirakenteella on arvoa.

Konkolankadun puukerrostalot: Jälleenrakennuskauden kaksikerroksiset puukerrostalot edustavat tyypillistä jälleenrakennuskauden sosiaalista rakentamista. Korttelilla on näkyvä, maisemallinen asema kaupunkirakenteessa.

TOIMENPIDESUOSITUS:

Alueiden korttelirakenne ja viherympäristö tulee pyrkiä säilyttämään. Tarvittavat muutokset ja lisäykset tulee sovittaa alueen alkuperäiseen luonteeseen.

VALKOISET ALUEET:

Alueilla, joille ei ole osoitettu väriteemaa, tulisi huomioida kaupunkirakenteellinen kokonaisuus sekä rakennusten ja lähiympäristön ominaispiirteet.

HISTORIAALLINEN TIELINJA



5 KOHTEIDEN ARVOT/YHTEENVETO

5.1 Kohteiden arvot, yhteenvetotaulukko

4.1 Hipposkylä	4.2 Rantaperkiö	4.3 Rahola
ALUEELLINEN YHTENÄISYYS ●● RAKENNUSKANNAN AJALLINEN YHTENÄISYYS Tarkastelualue koostuu kahdesta hyvin yhtenäisestä lyhyen ajanjakson aikana rakennetusta osasta. Tampereen kaupungin vuokrataloiksi rakennuttamien puukerrostalojen alue on vuosilta 1947-1949 ja yliopistollisen sairaalan työntekijöiden korkeat kerrostalot ovat vuosilta 1966-1968. Nopea ja keskitetty toteutus näkyy rakennusarkkitehtuurin ja pihojen käsittelyn yhtenäisyytenä. Asuinrakentamista ja liiketiloja sisältävät kerrostalouet tuovat esiin rakentamisen ja kaupungistumisen murroksen pula-ajan pienimittakaavaisesta puurakentamisesta suurimittakaavaiseen elementtirakentamiseen. KAUPUNKIRAKENTEEN OMINAISPIIRTEET Kaksi kerrostaloaluetta ovat kumpikin hyvin yhtenäisiä, ainoastaan niiden keskinäisessä yhtenäisyydessä olisi parantamisen varaa. Hervannan valtaväylän suojavyöhykkeenä toimiva puistoalue muodostaa aluerakenteeseen kolmannen alueen osan. Valtaväylä erottaa puiston ikävästi Kalevan suurimittakaavaisesta kaupunkipuistosta.	ALUEELLINEN YHTENÄISYYS ●● KAUPUNKIRAKENTEEN OMINAISPIIRTEET Rantaperkiön vuosina 1946-1955 laaditut asemakaavat edustavat sotien jälkeistä, kaupunkimaista asemakaavoitusta, jossa omakotitalot, rivitalot, lamellitalot ja pistetalot on sijoitettu väljästi luonnonmuotoja mukailevaan kortteliverkkoon. Rantaperkiössä kuvaa vahvistaa aluerakenteen pohjan muodostavat vanhat maantiet, jotka syntyivät jo ennen Tampereen kaupungin perustamista ja maanviljelysaikaa maastonmuotoja seuraaviksi linjoiksi. Rakennukset on sijoitettu väljien tonttien keskelle ja rakentaminen on keskitetty pitkän keskuspuiston varrelle. Suunniteltu ja myöhemmin täydennetty julkinen rakentaminen on hajautettu alueen reunoihin puistojen tai urheilualueiden yhteyteen. KAUPUNKIRAKENTEEN OMINAISPIIRTEET Rantaperkiön vuosina 1946-1955 laaditut asemakaavat edustavat sotien jälkeistä, kaupunkimaista asemakaavoitusta, jossa omakotitalot, rivitalot, lamellitalot ja pistetalot on sijoitettu väljästi luonnonmuotoja mukailevaan kortteliverkkoon. Rantaperkiössä kuvaa vahvistaa aluerakenteen pohjan muodostavat vanhat maantiet, jotka syntyivät jo ennen Tampereen kaupungin perustamista ja maanviljelysaikaa maastonmuotoja seuraaviksi linjoiksi. Rakennukset on sijoitettu väljien tonttien keskelle ja rakentaminen on keskitetty pitkän keskuspuiston varrelle. Suunniteltu ja myöhemmin täydennetty julkinen rakentaminen on hajautettu alueen reunoihin puistojen tai urheilualueiden yhteyteen.	ALUEELLINEN YHTENÄISYYS ●●● RAKENNUSKANNAN AJALLINEN YHTENÄISYYS Raholan tarkastelualue on suhteellisen lyhyen ajanjakson aikana syntynyt hyvin monipuolinen kokonaisuus. 1950-luvulla suunniteltu alue toteutui pääosin vasta 1960-luvulla, jolloin uudistuva rakennusteollisuus ja tehokkuusvaatimukset muuttivat alueen ilmettä. Alueella on käytetty monia 1960-luvun taitteen rakennustypologioita; kussakin korttelissa toistuu oma rakennustaiteellinen säännöstönsä. Vaikka alue siinä mielessä on hyvinkin riekaleinen, on kokonaisvaltainen ajallinen yhtenäisyys ja monipuolisuus Raholan lähiön keskeinen arvo. KAUPUNKIRAKENTEEN OMINAISPIIRTEET Raholan tarkastelualueen rakenne noudattaa selvää perusideaa: Jurvankatu on keskeinen kulkuväylä ja tapahtumapaikka ja sitä on pyritty rajaamaan selkeästi kaupunkikeskustamaisella rakentamisella. Ympäröivät alueet sen sijaan on sijoitettu melko vapaasti ja ilmavasti maastoon kulkuverkoston varrelle. Keskusaukio kytkeytyy ajan hengen mukaisesti kapealla viheriyhteydellä suureen puistoalueeseen. Raholan luonnetta eristettyä omana maailmanaan korostaa sen rajautuminen vilkkaisiin liikenneväyliin. Suuret tielinjat aiheuttavat estevaikutusta ja meluhaittoja.
PAIKALLINEN IDENTITEETTI ●●● Kaupungin vuokratalojen alueelle identiteettiä luovat niukka ja yhtenäinen arkkitehtuuri sekä asukkaiden yhteisöllisyys. Alueen muusta rakennuskannasta eroaa rapattu asukkaiden yhteisille toiminnolle tarkoitettu rakennus. Piha-alueiden käsittelyn vaatimatonta tapa sopii alueen rakennusarkkitehtuurin maailmaan. 1960-luvun alueen suuret rakennusmassat liittyvät mittakaavallisesti ja imagollisesti Hakametsän jäähalliin ympäristöön. Rakennuksissa on noudatettu yhtenäistä rakennustapaa, jonka anonyymiin rakenteisiin taloyhtiön nimeen viittaavat kissallogot tuovat persoonallisen vivahteen. „erikoisena identiteettiä luovana detaljina erottuvat taloyhtiön logo ja porraskäytävien seinillä olevat kissahahmot.	PAIKALLINEN IDENTITEETTI ●●● Rantaperkiö muodostaa pitkän rakennusajan vuoksi arkkitehtuuriltaan epäyhtenäisen alueen, jonka arvot liittyvät niiden lukuisiin 1950-70-luvun välistä kehitystä edustaviin rakennuskorostuksiin. Alueen identiteetti on kuitenkin vahvasti kiinni alueen sodan jälkeen laadituissa kaavoissa ja historiallisessa asemassa lentokentän tuntumassa. Näistä seuraavia piirteitä ovat mataluus, väljyys, avoimen ja rakennetun suhde sekä korttelien liittyminen viheralueisiin ja niiden urheilutiloihin. Osittain alueen identiteetti on kaupunkikaikaa edeltävä, jota edustavat Rantaperkiön kansakoulu, urheilukenttä ja päätien ja aluerajan muodostavat tielinjat. Kaupunkiajan ja -rakenteen identiteetti on vahvimmillaan Hatanpäänkadun ja Nuolialantien liikennesolmussa, johon liittyvät entinen oppikoulu ja Hatanpäänhovin kortteli.	PAIKALLINEN IDENTITEETTI ●● Torin ympärille keskittynyt punatiilinen ydin korkeine ja pitkine rakennuksineen on alueelle hyvin leimallinen. Toinen keskeinen elementti on keskusaukiolta itään kurottautuva Piikahaanpuiston virkistysalue komeine puineen. Piikahaan puisto kytkeytyy alueen vanhempaan, Raholan kartanoon liittyvään historiaan. Puistoon liittyy lastenkoti, nykyinen perhekoti, joka pyrkii maastoutumaan maisemaan ja olemaan ulkoasultaan kodinomainen. Raholan rakennuskannan monipuolisuus tuo rikkautta alueen identiteettiin. Alikulun kautta päästään Pyhäjärven virkistysmaisemiin.
YMPÄRISTÖARVOT ●● Valtaväylän suojavyöhykkeenä toimivan Hippospuiston reitit kytkevät tarkastelualueen kevyen liikenteen siltojen välityksellä Kalevan puistomaisemiin. Hervannan valtaväylä sinänsä katkaisee puiston. 1940-luvun suurkorttelin piha-alue on selkeä ja koruton, ja tukee hyvin pula-ajan arkkitehtuurin luomaa ilmettä. 1960-luvun korttelissa toimintojen suunnitelmallinen erottelu on johtanut alueen joustamattomuuteen. Uusi liikenneyhteys on jouduttu ottamaan Hippokadulta alueen pihan läpi, mikä on rikkonut pihojen käytön johdonmukaisuutta. Rakennusten välien nurmipintaista etupihat tuovat hieman kaivatua vihreyttä korttelin sisälle. Leikkipuisto sijaitsee kätevästi liikerakennuksen lähellä.	YMPÄRISTÖARVOT ●●● Viheralueilla on merkittävä rooli alueen kaavoissa. Kasvillisuus on myös säilynyt alueen historialliselle, lentokenttään liittyvälle luonteelle matalana. Kaupunginosa keskittyy keskuspuiston muodostavan Perkiönpuiston varrelle, joka asutuksen lisäksi kytkeytyi alkujaan pieneen keskustoriin, jatkuen aina Nuolialantien puistokatuun, joka vehreänä vyöhykkeenä erottavat kaavaihanteen mukaisesti Härmälänkadun kerrostalot päätiestä. Keskuspuisto jatkuu viheralueena Härmälän puolelle, Härmälän kirkko muodostaa liitoskohdassa yhdistävän rakennuskokonaisuuden puistoalueella. Pohjoisosassa kaupunginosa rajautuu entiseen metsävaltalaiseen huvilarannikkoon, joka on kaupunkiajalla muodostettu luonnontilaiseksi Härmälän rantapuistoksi.	YMPÄRISTÖARVOT ●● Suuri alueen laidalle sijoittuva puistoalue kuuluu elimellisenä osana 1950-luvun kaavoitushanteisiin. Keskusaukiolta Raholan koillisreunalle kurottuva Piikahaanpuisto ei kuitenkaan jäsenny tai rajaudu kaupunkikuvan kannalta erityisen onnistuneesti. Liikenneväyliin, Nokiantien, Tesoman valtatie ja Nokian moottoritien melu on etenkin alueen länsiosissa häiritsevää; melnsuojauksella voisi ehkä parantaa viihtyvyyttä. Raholassa on myös useita hoitamattomia alueita, jotka ovat päässeet pusikoitumaan pahoin. Virkistysreitistö ei muodosta täysin toimivaa ja viihtyisää verkostoa. Alueen ympäristöarvot liittyvät Piikahaanpuiston vanhaan puustoon, Jurvankadun puuriveihin, Pyhäjärven rannan läheisyyteen sekä omakotitonttien pihoihin. Piikahaka on puistoalueen lisäksi myös luonnonsuojelualue.
ARKKITEHTONISET ARVOT ●● Tarkastelualueen arkkitehtuurin keskeiset arvot liittyvät rakennustapojen yhtenäisyyteen ja aikansa historiallisten ilmiöiden kiteyttämiseen. Alueen kaksi osaa muodostavat kumpikin oman kokonaisuutensa, joilla on molemmilla hyvin vahva oma identiteetti. 1940-luvun kaksikerroksiset puukerrostalot ja niiden ympäristöjen käsittely henkivät pula-ajan niukkuutta. Yhteistoimintojen rakennus erottuu muusta rakentamisesta hyvin hienovaraisesti. 1960-luvulla rakennettu kuusikerroksinen korttelikokonaisuus, liikerakennus, katuaukio ja julkinen muistomerkki henkivät suurta maaltamuuton, yksityisautoilun ja teollisen rakentamisen vallankumouksen aikaa. Rakentamisessa on lähdetty tavoittelemaan suuria volyymeja, ja toimintoja on eritelty hierarkkisesti. Rakennuksista erottuu kolmi-kerroksinen toimisto- ja liikerakennus, joka liittyy Kissanmaan aukioon. 1960-luvun rakennusten ulkoasuja on korjailtu jälleenpäin; nykyinen levympiä ainoastaan jäljittelee vanhaa elementtijaakoa. Alueen 1940- ja 1960-luvulla Aaro Alapeusson laatimat asemakaavat edustavat aikansa hyvää suunnittelua, jossa uudempi kaava muodostaa selkeän jatkos vanhemmalla kaavalla.	ARKKITEHTONISET ARVOT ●●● Rantaperkiön kaavoituksessa on nähtävissä sotien jälkeisen aluekokonaisuuden suunnittelun elementit, jotka toteutuivat kaupungistumisen, autoistumisen ja rakentamisen teollistumisen vuoksi hieman tarkastettuna ja karsittuna 1970-luvun alkuun mennessä. Yksittäisinä rakennuksina korkeatasoisia suunnittelua edustavat Rantaperkiön koulun funktionalistinen, 1930-luvun asu sekä 1940- ja 1950-luvun arkkitehtuuria edustavat Härmälän kirkko ja seurakuntakoti, Rantaperkiön rivitalot ja Hatanpäänhovin kerrostalokortteli. Härmälänkadun varrella on nähtävissä rakennustekniikan kehitys 1950-luvulta 1970-luvulle. Kadun varren rakennuskanta on myös jo osittain läpikäynyt perusrakennuksen, jonka lisälämmöneristys on vaikuttanut merkittävästi julkisivun materiaaleihin ja mittasuhteisiin.	ARKKITEHTONISET ARVOT ●● Alueen pääkadun muodostavan Jurvankadun varren arkkitehtuuri koostuu korkeista kerrostaloista, ja niihin liittyvistä matalista lisäosista. Kaupunkikeskustamaisesta Jurvanaukiosta on onnistuneesti rajattu rakennuksiin. Tyypillisiä aiheita aukion tuntumassa ovat punatiili, vaaleat ja vaakaasuuntaa painottavat rakennusosat sekä korostettu kattomaailma. Keskusaukion ohella Raholan suurimmat rakennusyksiköt sijoittuvat tarkastelualueen pohjoisosiin, josta ne vähitellen madaltuvat kohti etelää ja rantaa. Pistetaloista, lamellitaloista ja autotalleista koostuva kokonaisuus Voionmaankadun varrella on hyvin tyypillinen 1960-luvulle, joskin sen ilme on muuttunut julkisivuremonttien tuloksena vähemmän tunnistettavaan suuntaan. Piikahaanpuiston pitkä ja suora rivitalo on aikakautensa kiinnostava ja edustava rakennustaiteellinen kuroitettiin, joskin sen liittyminen 1950-luvun ympäristöön ei ole täysin luonteva. Samaa kokeilunomaisuutta voi nähdä puiston toisella puolen olevissa kaksikerroksisissa pienkerrostaloissa. Raholan tarkastelualueeseen kuuluvat 1950- ja 1960-luvun pientalokorttelit ovat tyyppitalopiirroksiin perustuvien rakennusten muodostamia selkeitä, yhtenäisiä ja arvokkaita kokonaisuuksia.

4.4 Järvensivu	4.5 Taatala	4.6 Rautaharkko
ALUEELLINEN YHTENÄISYYS ●● RAKENNUSKANNAN AJALLINEN YHTENÄISYYS Tarkastelualueen rakennukset ovat valmistuneet lyhyen, mutta merkittävän ajanjakson aikana. 1950-luvun loppupuolen koruttomuus ja käsityöläisyys tahtuu 1960-luvun alun teolliseen rakentamiseen ja tehokkuusajatteluun. Näin on saatu aikaan kiinnostava ja yhtenäinen rakennuskollaasi, jossa on piirteitä vanhasta ja uudesta rakentamisesta. Asuin- ja liiketiloja sisältäviin rakennuksiin liittyy teollisemmista materiaaleista huolimatta edelleen lukuisia tyylikkäästi yksityiskohtia ja ajalle tyyppisiä materiaaliyhdistelmiä. Myös yksityisautoilun ja kaupan tilojen kasvu näkyy arkkitehtuurissa liike- ja autotallisiipinä. 1950-luvun asemakaava ei ole kaikilta osin kestänyt 1960-luvun taitteessa asumistehokkuuden ja ajoneuvotiheyden jyrkkää kasvattamista. KAUPUNKIRAKENTEEN OMINAISPIIRTEET Tehokkuusajattelu ja autoistuminen ovat aiheuttaneet haasteita eritoten liikeaukion ympäristössä. Autojen maailmaa korostaa 1970-luvulla Järvensivun puiston päätyyn rakennettu elementtitalo, jonka pohjakerros on kokonaan paikoitustilaa. Tarkastelualueen yhteys pohjoiseen rautatien toiselle puoleen on haasteellinen. Kaupunkirakenteen ominaispiirteiden keskeiset arvot liittyvät rakennusten asemointiin ja avaamiseen kohti lidesjärveä.	ALUEELLINEN YHTENÄISYYS ●● RAKENNUSKANNAN AJALLINEN YHTENÄISYYS Tarkastelualueen rakenne nojaa vuonna 1950 laadittuun asemakaavaan, jota on toteutusvaiheessa osin sovellettu. Alue koostuu kolmesta ajallisesti ja arkkitehtonisesti yhtenäisestä osasta, joiden arkkitehtuuri liittyy 1950-, 1960- ja 1970-luvuille. Alkuperäisen kaavan ajatus pääkadun varren puistomaisemasta on edelleen nähtävissä, ja sitä voidaan pitää alueen keskeisenä arvona. KAUPUNKIRAKENTEEN OMINAISPIIRTEET Pääkadun varsi toreineen muodostaa kaupunkirakenteellisesti alueen arvokkaimman ja kirkkaimman kokonaisuuden. Muut alueen osat ja reitit jäsenyvät heikommin. Moottoritien rakentaminen on vaikuttanut Taatalan rakenteeseen merkittävästi, ja heikentänyt mm. alueen liittymistä Rautaharkon kaupunginosaan.	ALUEELLINEN YHTENÄISYYS ● RAKENNUSKANNAN AJALLINEN YHTENÄISYYS Tarkastelualueen kolme keskeistä rakennusryhmää on kaikki toteutettu eri vuosikymmenillä. Tämän lisäksi aluetta on muutettu ja täydennetty kaavamuutoksilla ja yksittäisillä rakennuksilla eri aikoina. Ajallinen yhtenäisyys ei nouse alueen arvotekijäksi, vaikka yksittäiset kohteet ovatkin aikaansa hyvin edustavia esimerkkejä. KAUPUNKIRAKENTEEN OMINAISPIIRTEET Rautaharkon aluerakenne on ympäröivien liikenneväylien kasvun vuoksi muuttunut radikaalisti, ja tämän vuoksi alue ei jäsennyt yhtenäisenä ja loogisena kokonaisuutena. Yhteys palvelukeskukseen Taatalan aukiolla käy moottoritien alitse kevyen liikenteen väylä pitkin. Alueen yhtenäisyys ei ole Rautaharkon 1940-60-luvun rakentamisen keskeinen arvo. Yksittäisissä kortteleissa on kuitenkin yhtenäisyyttä.
PAIKALLINEN IDENTITEETTI ●● Järvensivun kerrostalojen paikallisen identiteetin arvot nojaavat paljolti rakennusten merkittävyyteen Tampereen kaakkoisosien ja lidesjärven suurmaisemassa. Korkeat kerrostalot näkyvät maamerkinä kauas Viinikan yli. lidesrannan ohi kaartuvan tienvarren kaksikerroksiset kerrostalot sekä niiden pohjakerrosten pajat ovat alueelle leimallisia. Tarkastelualueen pohjoisosat sekä aukion ympäristö sen sijaan jäävät vaille identiteettiä ja merkitystä. 1970-luvun pienteollisuusalue on lajissaan edustava. Sen olemassa olevia rakenteita voisi käyttää identiteetin luomisessa hyväksi, vaikka alueella tapahtuva toiminta joskus muuttuisi ja vaatisi uutta rakentamista.	PAIKALLINEN IDENTITEETTI ●● Rintamamieskerrostalot aukioon päättyvän pääkadun varrella ovat alueen ehdottomasti tunnusomaisin elementti. Saman kadun varrella oleva ammattikoulu on keskeinen osa Taatalan identiteettiä, mutta tällä hetkellä koulu yhdistyy kerrostaloalueeseen heikosti ja pusikoin. Mielenkiintoisen lisän paikallisisidentiteettiin tuovat alueen agraarihistorialliset jäänneet, kuten palvelutaloalueen rinteessä oleva suuri lehtikuusi ja alueen jäsenyminen vanhan paikallistien varrelle.	PAIKALLINEN IDENTITEETTI ●● Koska suurimittakaavaiset väylät rajaavat kaupunginosaa, määrittävät alueen rajat hyvin tarkasti. Rajat tukevat "Rautaharkkolaisuuden" määrittelyä, mutta toisaalta katkaisevat yhteydet muuhun taajamaan. Lokomonhovin rakennukset on tehty asunnoiksi läheisen Lokomon tehtaan työntekijöille, mikä luo identiteettiä oman lisänsä. Lokomonhovin suurkorttelissa yhteisöllisyys on voimakas, mikä näkyy mm. pihojen hyvänä kunnossapitona.
YMPÄRISTÖARVOT ●● Järvensivun kerrostaloalueen tärkeimmät ympäristöarvot liittyvät lidesjärven maisemiin. Myös Järvensivun puisto on merkittävä virkistysympäristö, vaikka käynti sinne kerrostaloalueen aukiolta katkeaaakin ikävästi. Arvokorttelin keskellä oleva pienipiirteinen ja luonnonmukainen puistovyöhyke tursuilee kauniisti kaksikerroksisten puukerrostalojen lomitse.	YMPÄRISTÖARVOT ● Taatalan käyttöpuistoalueet ja virkistysreitit ovat vähäiset, eivätkä ne nykyisessä asussaan muodosta erityisen toimivaa kokonaisuutta. Pääkadun varren avoimet nurmikat ja puistomainen katukuva sen sijaan voidaan nähdä hyvinkin merkittävänä maisemallisena ympäristöarvona. 1970-luvun palveluasuntokorttelin reunalle kaartuva Perähaanpuisto toimii sekä lähinnä maisemaelementtinä. Nurmikentän laidalla on vanha komea, alueen agraarihistoriaan liittyvän Taatalan torpan lehtikuusi, joka saattaa olla Hatanpään kartanon kuusiadan rakentamisesta yli jääneitä puita ja sikäli historiallisesti arvokas.	YMPÄRISTÖARVOT ● Rautaharkon yhteys muuhun taajamaan on katkaistu, mikä vaikeuttaa pääsyä ulkopuolisille virkistysalueille. Samalla sisäinen aluerakenne on muuttunut. Reitien hierarkia on muuttunut. Alueelle saavutaan nykyään pitkin rautatien viera, Veturikatua, jonka ilme ei viesti asuinalueelle saapumista. Muuten heikkojen virkistysmahdollisuuksien vuoksi Rautaharkonpuiston kunnostamiseen on panostettu 2000-luvulla erityisesti. Rautatien ja moottoritien melu- ja terveysriskeillä vaikuttavat merkittävästi alueen ympäristöarvoihin.
ARKKITEHTONISET ARVOT ● Alueen arkkitehtoniset arvot liittyvät rakennuskannan ajalliseen yhtenäisyyteen ja taustalla olleen asemakaavan näkemykselliseen. Rakennukset ilmentävät hienosti 1960-luvun taitteen ilmiöitä, kuten suurta maaltamuuttoa, yksityisautoistumisen vallankumousta ja rakentamisen teollistumista. Rakennukset on aseteltu lidesjärven maisemiin siten, että asunnoista on hyvät näkymät ja suurmaisemaan syntyy maamerkkejä. 1950-luvun kapealle vyöhykkeelle sovitettu asemakaavarunko ei ole kaikin osin kestänyt rakennustehokkuuksien radikaalia muuttamista. Tämä näkyy erityisesti aukiolla, joka on roskalaatikoineen kuin takapihamainen asfalttinen auton maailma.	ARKKITEHTONISET ARVOT ●● Rintamamieskerrostalojen muodostama kokonaisuus alueen torin ja pääkadun varrella kuuluu Tampereen 1960-luvun alun edustavimpaan rakennusperintöön. Rakennusten asettuminen maisemaan varjoi edelleen 1950-luvun kaavassa esitettyä ajatusta pääkadun varren väljyydestä. Keskeinen arvoalue jatkuu torille, jonka matalat liikerakennussiivet hauskoine kattomaisemineen ilmentävät erinomaisesti 1960-luvun taitteen kaupunkien arkkitehtuuria. Aukioon liittyvä, alkuperäistä kaavasuunnitelmaa noudattava 1950-luvun rapattujen kerrostalojen kortteli on hyvin ajalleen tyyppinen, epäyhtenäinen kokonaisuus, mutta ei mitenkään tyyppisään ainutlaatuinen. Samaa voi sanoa elementtirakentamista edustavan palvelutalon korttelista Perähaan kukkulalla.	ARKKITEHTONISET ARVOT ●● Alueella on kolme arvokasta rakennusryhmää, joiden arkkitehtuuri edustaa detailjiikan viimeistelyä myöten kirkkaasti aikansa ihanteita: Konkolan kadun kaksikerroksiset puukerrostalot ilmentävät 1950-luvun ajankuvaa ja käsityövaltaisen rakentamisen taittumista teolliseen rakennustuotantoon. Rautaharkonpuistoon leviävä Lokomonhovin avoin suurkortteli suurine rakennusmassoineen kuvastaa puolestaan erinomaisesti 1960-luvun arkkitehtonisia ihanteita. Savikonkadun tiilipintaiset kaksikerroksiset kerrostalot ovat erinomainen otos ruutukaavaan palaavasta 1970-luvun arkkitehtuurista. Tarkastelualueen muu rakentaminen täydentää aluerakennetta, mutta kokonaisuudesta ei kuitenkaan synny erityisen kirkas tai eheä. Julkisten toimintojen keskittymispisteen ympärille ei synny kaivattua määrittävää arkkitehtonista katutilaa tai aukiota.

5.2 Asuinalueiden yleinen yhteenveto ja johtopäätökset

- Tarkastelualueiden rakentamisen lähtökohtana ovat vuosina 1946-1956 laaditut asemakaavat, jotka laadittiin uusien asemakaava- ja kaupunkisuunnitteluoppien mukaan.
- Asuinalueista Järvensivu, Taatala, Rahola ja Rantaperkiö edustavat näitä sotien jälkeiseen hajakeskitys- ja aluekeskusajatteluun pohjautuvia kaupunginosien uusia keskustoja. Erillistä, lähinnä alue- ja täydennysrakentamista edustavat Hipposkylän ja Rautaharkon kohteet.
- Asuinalueiden asemakaavan teoriataustan muodosti hyvin keskeisiltä osin Otto-livari Meurmanin vuonna 1947 julkaisema Asemakaavaoppi.
- Tampereella yksi uusien kaupunkisuunnitteluajatusvälikappale oli Meurmanin pitämän kaavoituskurssin käynyt arkkitehti Aaro Alapeuso, joka toimi kaupungissa asemakaavoittajana vuosina 1946-1971. Kaavoja laativat lisäksi arkkitehdit Katri Käki ja Pirkko Nieminen.
- Tampereella kaavoituksen uudet tavoitteet 1950-luvulla; keskustan puutalokortteleiden saneeraus, uudet kaupunginosat ja ensimmäinen yleiskaava.
- 1950-luvun alun asemakaavat olivat osa laajempaa kokonaisuutta, uudistuvan asemakaavoituksen aluekeskuksen muodostamiseen kaupunkirakenteen reunalle tähtäävää asumasolu-asumälähiö-asumakunta hierarkiaa.
- Asemakaavat täydensivät vanhempaa kaupunkirakennetta aluekeskustalla, kaavoituksen lähtökohtana ympäristön vanhempi pienasutus, teollisuus ja tielinjat.
- Kaavasuunnitelman keskeisiä piirteitä ovat maastoon ja Tampereella erityisesti vanhoihin pääteihin ja paikallisteihin sovitettu asemakaava, joka sisältää erilaisia rakennustyyppisiä sekä julkisen rakennusten tontteja. Alerakenne muodostuu akselista, jonka muodostaa sisäänkäynti-torikeskuspuisto. Kerrostalot ja liiketilat keskittyvät torin ympäristöön.
- Tampereella vanhat päätiet ja kaupungin omistamat vapaat peltoalueet muodostivat asemakaavoitusta ohjaavan elementin, ei niinkään maastonmuodot.
- Keskuspuiston lisäksi alueen rajaajina toimivat vihervyöhykkeet.
- Asemakaavoihin liittyvä väljyys ja viheralueet liittyvät uusiin kaupunkisuunnittelun ihanteisiin. Taustalla olivat maailmansodan opetukset ja myös tarve perustella vanhojen kortteleiden saneeraus.

- Kokonaisuuteen kuului erilaisia rakennustyyppisiä, kerrostaloja, rivitaloja ja pientaloja.
- Aluesuunnittelun pohjana oli jalankulkuetäisyys, asutuksen etäisyys torin palveluihin ja linja-autopysäkeille sai olla maksimissaan 400 metriä.
- Tampereella sotien jälkeiset asuinalueet ja myöhemmät lähiöt kaavoitettiin kaupungin omistamalle maille, 1950-luvulla entisille peltoalueille.
- Aluekeskustat sijoituivat vielä lähelle vanhaa keskustaa, Raholaa lukuun ottamatta n. 2-3 kilometrin etäisyydelle.
- Asuinalueet sijoittuvat kaupunkirakenteen historiassa sotien jälkeiseen murroskauteen, muodostaen lähiösuunnittelun ensimmäisen vaiheen.

Toteutuminen:

- Suunnitellut asuinalueet toteutuivat hitaasti, ja muutoksia kaavaan tehtiin jo 1950-luvun lopulla. Alueiden rakentaminen toteutui vain osittain 1950-luvulla, keskeiset osat alueista valmistuivat 1960-luvulla tehokkaamman rakentamisen aikakaudella. Osin alueiden rakentaminen jatkui 1970-luvulle, mutta tällöin lähinnä täydennysrakentamisena.
- Ensimmäisenä valmistuivat kaava-alueiden omakotialueet ja kaksikerroksiset puukerrostalot, joiden rakentaminen ei vaatinut suuria pääomia ja koneita. Kerrostalojen rakentaminen alkoi pääosin vasta 1950-luvun lopulla.
- Rakentaminen eteni hitaasti tontti tontilta, useiden suunnittelijoiden ja urakoitsijoiden toimesta, jolloin yhtenäistä rakennuslinjaa ei syntynyt. Suuremmat, kuitenkin vain korttelin käsittävät kokonaisuudet olivat yritysten tai kaupungin rakennuttamia, liittyen vahvasti ajan sosiaaliseen rakennustuotantoon.
- Yhteys ympäristöön ja historiaan: Asuinalueiden rakentaminen liittyi vahvasti vielä teollisuuden ja paikallisyhteisöihin. Rantaperkiön, Rautaharkon ja Taatalan näkyvinä rakentajina olivat vielä lähellä toimivat yritykset kuten Lokomo-Sarvis, Valmet, kaupunginsairaala tai rintamamiehet, eivät pankit ja suuret rakennusliikkeet kuten seuraavan vuosikymmenen autoistumisen kauden aluerakentamista edustavissa suurlähiöissä.
- Ajan nopea yhteiskunnallinen, tekninen ja ideologinen kehitys näkyy lukuisina kaavamuutoksina 1950-lopulta alkaen.
- 1950-lukua edustavat asemakaava, laajat viheralueet, omakotitalot ja kaksikerroksiset puukerrostalot sekä rapatut ja tiilipintaiset kerrostalot ja katutilat.

- 1960-luvun kaupungistuminen ja autoistumisen näkyä lukuisina kaavamuutoksina, joissa suunnitellut rakennusmassat kasvavat ja rakennusalojen muodot yksinkertaistuvat. Julkisivuissa käytetään tiiltä ja julkisivulevyjä sekä yhä enemmän betonielementtejä. Autoistuminen näkyy leveissä ajoteissa, autotalleissa ja parkkipaikoissa. Suunnitellut puistot toteutetaan pääosin 1960-luvulla.
- 1970-luku on täydennysrakentamista, joka kohdistuu toteutumattomien julkisen rakennusten tonteille ja osin viheralueille. Pääosin elementtirakentamista, autoille varataan pihasta asfaltoituja pysäköintialueita.
- Kokonaisuuteen kuului monipuolisesti eri rakennustyyppijä: omakotitaloja, rivitaloja, lamellitaloja, kerrostaloja ja pistotaloja. Erityisesti pistotalojen suosio modernin kaupunkikuvan rakentajana tulee hyvin näkyviin. Alkuperäisissä kaavoissa niitä on ainoastaan poikkeuksellisissa Rantaperkiön kolmiokorttelissa. Raholassa ja Taatalassa pistotalot tulevat mukaan 1960-luvun kaavamuutoksissa. Toisaalta 1950-luvulla suosittu porrastetut lamellitalot katoavat 1960-luvun kaavamuutoksissa ja niiden tilalle tulee yleensä yksinkertaisemmat, mutta korkeammat kerrostalot.

Yleiset johtopäätökset:

1950-luvun alkupuolella suunnitellut asuinalueet edustavat historiallisessa kaupunkirakenteessa lähiörakentamisen alkuvaihetta.

Kaavasuunnitelmissa on pyritty soveltamaan ajan suunnittelutrendejä paikalliset olot huomioon ottaen. Osalla alueista alkuperäisen asemakaavan rakenne ja idea ovat kestäneet aikaa paremmin ja onnistuneet joustamaan muutospaineiden alla paremmin kuin toisilla.

Useilla alueilla eritoten suurten liikenneväylien kehitys on vaikuttanut vakavasti aluerakenteeseen, synnyttäen sekä maisemallisia haittoja että liikkumisen estevaikutuksia. Täydennysrakentamista tulisi toteuttaa maisemavaurioisia alueita eheyttämällä ja samalla ennakkoluulottomasti harkiten innovatiivisiakin liikenneverkon parantamiskatkaisuja.

Alkuperäisen, 1950-luvun ihanteisiin liittyvän asemakaavan perusrakenne ja toiminnallisuus tulisi huomioida täydennysrakentamisessa.

Keskeisiä ominaispiirteitä ovat sisääntulo, tori, keskuspuisto ja aluetta rajaavat viheralueet. Toria rajaavat kerrostalot ja liiketilat.

Kokonaisuuteen kuuluu kerrostalojen lisäksi sitä ympäröivä vanhempi ja samaan aikaan toteutettu pientaloasutus.

Kerrostalot muodostavat Raholassa, Taatalassa ja Järvensivulla kaupunkirakenteessa edelleen selkeän, aikakauden aluekeskustaa osoittavan rakenteen, joka erottuu ympäristön pientalovaltaisuuden vuoksi hyvin.

Väljyys ja rakennusten liittyminen viheralueisiin ovat olennainen osa 1950-luvun uudistunutta kaavoitusta ja kaupunkisuunnittelua. Lisärakentamisessa tulee huomioida nämä piirteet.

Esimerkiksi Rantaperkiön Perkiönpuistossa ja Järvensivulla yhteys torilta puistoon on katkaistu täydennysrakentamisella 1970-luvulla. Tällaista arvokkaana säilyneiden kokonaisuuksien rikkomista tulisi täydentämisrakentamisessa ehdottomasti välttää. Alkuperäisiä kaavasuunnitelmien rakenneajatuksia voidaan ennallistaa tai korostaa tarvittaessa radikaaleillakin purkamis- ja uudisrakentamiskatkaisilla.

Asuinalueita edeltävät kerrostumat ja säilyneet osat ovat erittäin vähäisiä ja ne tulisi huomioida.

Rakennusten ja alueiden perusparannuksessa, tiivistämisessä ja korotuksessa huomioitavat 1950-luvun asemakaavan ja rakennusten ajalliset ominaispiirteet.

Julkisivuremontit ovat kohdistuneet pääosin 1960-luvun kerrostaloihin.

Rakennuskannassa näkyy liiketilojen kehitys kivi-jalkakaupoista liikesiiptien kautta erillisiin liikerkennuksiin.

Asuinalueissa on nähtävissä yhteiskunnan murros, nopea siirtyminen sotien jälkeisestä pulaja jälleenrakennusajan käsityövaltaisesta ajasta autoistuvaan, kaupungistuvaan ja jälkieteolliseen hyvinvointiyhteiskuntaan.

Kerroksellisuus:

Alueilla on nähtävissä rakennuksissa, puistoissa, katu- ja pihatiloissa 1950-, 1960- ja 1970-luvun aikakausien kerrostumat. 2000-luvun tulisi muodostaa oma kerrostumansa, ei välttämättä vanhan mallin kopiaimista. Rakentamisessa myös huomioitava 1950-luvun asemakaavan luonne: kerrostalot on keskitetty keskustaan, johon liittyy matalana

rakenteena ympäristön pientalot ja viheralueet. Asemakaavallista perusrakennetta tulisi mahdollisuuksien mukaan palauttaa.

Viheralueet:

Toriin tai aukioon liittyvä keskuspuisto on keskeinen osa aikakauden asemakaavan rakennetta. Rakennettua ympäristöä rajaava vihervyöhyke tulisi yhtenäisenä huomioida.

Esimerkiksi Rantaperkiön Perkiönpuistossa ja Jävensivulla yhteys torilta puistoon on katkaistu täydennysrakentamisella 1970-luvulla. Tällaista arvokkaana säilyneiden kokonaisuuksien rikkomista tulisi täydentämisrakentamisessa ehdottomasti välttää. Alkuperäisiä kaavasunnitelmien rakenneajatuksia voidaan ennallistaa tai korostaa tarvittaessa radikaaleillakin purkamis- ja uudisrakentamistratkaisuilla.

Kortteli kerrallaan tapahtunut täydennysrakentaminen on luonut paikoin rakennusten välisiä välialueita, joiden luonne saattaa olla hyvinkin epämääräinen. Näillä alueilla saattaa oleskelu ja huoltopiha kohdata toisensa jäsentymättömästi, tai viheralueeksi osoitettu alue jäädä käyttöä vaille olevaksi pusikoksi. Tällaisilla alueilla on usein mahdollisuuksia täydennysrakentamiselle tai parannuksille, jotka kohottavat alueen yleistä laatua.

Suurimittakaavaisten liikenneväylien kasvu on usein merkittävästi muuttanut niiden viereisten virkistysalueiden luonnetta. Tästä hyvä esimerkki on Raholan Piikahaan puistoalue, jonka rajautuminen liikennealueisiin on tällä hetkellä epämääräinen ja äänimaisema meluista. Täydellinen vastakohta Piikahaalle on rauhallinen ja suojaista Rantaperkiön Perkiönpuisto, joka jo ennakoiki keuhkokaaviotyypistä suunnitteluperiaatetta. Arvokkaiksi merkittyjä, mutta maisemahäiriöisiä tai meluisia puistoalueita tulisi parantaa. Ratkaisussa tulee kuitenkin huolehtia erityisesti, että alueen arvot säilyvät.

O.I. Meurmanin Asemakaavaopin periaatteisiin kuuluu rantojen säilyttäminen kauniina luonnon-tilaisina virkistysalueina. 1940-60-luvun asuinalueisiin liittyvien ranta-alueiden rakentamisessa tulee käyttää tarkkaa harkintaa.

Rakennukset:

Rakennusten teknisessä parantamisessa on kiinnitettävä huomiota alkuperäisen julkisivun jäsentelyyn, mittasuhteisiin ja materiaaleihin.

Erityisesti 1950-luvun ja 1960-luvun käsityönä rakennettujen julkisivujen yksityiskohtiin, mm. parvekkeiden ja sisäänkäyntien yhteydessä on kiinnitettävä huomiota. Niiden korvaaminen teollisilla materiaaleilla ja työtavoilla muuttaa merkittävästi niiden alkuperäistä ilmettä.

Torin laidalla asuinrakennusten pohjakerrokseen tai liikesiipiin sijoitetut liiketilat muodostavat leimallisen 1950-luvun piirteen, joka edeltää samaan aikaan kehittyviä ostos- ja kauppakeskuk-sia.

1940-60-luvun rakennusten sijoitteluperiaatteessa korostuu avoin korttelirakenne ja erilaisten rakennustyyppiryhmien yhdisteleminen. Monin paikoin suunnittelussa on taustalla voimakas maisemallinen ote. Arvokkaiksi osoitetuilla alueilla olevien rakennusten maisemallisuus tulee ottaa lisärakentamisen paikkoja mietittäessä huomioon. Erityisiä maisemallisia kohteita ovat mm. Järvensivun kontrastissa olevat korkeat ja matalat rakennukset, Rautaharkon kaksikerroksiset puukerrostalot, Taatalan rintamamieskerrostalot sekä Rantaperkiön urheilukentän takana olevat 1950-luvun rapatut kerrostalot. Tämän tyyppisten kohteiden leimalliset näkymät tulisi säilyttää ja näkymälinjat pitää alkuperäisessä asussaan.

1940-60-luvun kerrostaloissa pidettiin kuutta rakennuskerrosta yleisenä maksimikorkeutena. Tätä korkeampi rakentaminen nähtiin haitallisenä ja myös taloudellisesti kannattamattomana. Korjaus- ja uudisrakentamista harkittaessa tulisi-kin tarkastelualueilla käyttää harkintaa rakennuskorkeuden suhteen. Sirot pistetalot ovat asia erikseen, ja kuuluvat keskeisesti ajan arkkitehtuuritypologiaan.

1940-60-luvuilla vallitsi hisseistä näkemys, että vielä kolmikerroksinen rakennus voidaan rakentaa hissittä. Nykyään tämä aiheuttaa ongelmia lapsiperheille sekä vanhuksille. Kun tietyltä asukasryhmältä evätään mahdollisuus muuttaa rakennukseen, saattaa seurauksena olla asukaskunnan homogenisoituminen. Hissiremontilla ja sen yhteydessä mahdollisesti tehtävällä rakennuksen korottamisella voi olla hyvinkin positiivisia vaikutuksia sosiaalisiin näkökohtiin. Korotusten yhteydessä rakennuksiin voidaan myös tehdä muitakin

laajennuksia. Rakennustaiteellisesti arvokkaiden rakennusten korottamisessa ja hissiremontin mukana tehtävissä julkisivumuutoksissa tulee kuitenkin käyttää aivan erityistä harkintaa. Etenkin tämän selostuksen arvoluokituksessa punaisella värillä merkityillä alueilla muutokset tulee perustella perinpohjaisesti, ja sekä suunnittelun että rakentamisen laatu tulee olla erinomaista.

Katutilat:

1950-, 1960-, ja 1970-luvun katu- ja pihatiloissa näkyy selkeästi ajan kasvava autoistuminen katutilojen jäsentelynä ja parkkipaikkoina ja autotalleina, jotka tulisi huomioida vaatimattomuudesta huolimatta kulttuuriympäristön ominaispiirteenä. Joillakin tarkastelualueilla kaavan toteutusvaiheen rakenteelliset muutokset ovat vaikuttaneet huomattavasti katutilaan, mikä on syntynyt epämääräisiä katutiloja. Näistä esimerkkinä on Taatalan Punaladontie, joka jää hoitamattomaksi,

epämääräiseksi parkkialueeksi, mikä vaikuttaa myös kadun päädyssä olevan pienen puistoalueen luonteeseen. Tällaisissa tapauksissa kadun luonnetta tulisi pyrkiä kehittämään ympäristön toiminnallisuuden ja viihtyvyyden parantamiseksi. 1950-luvun kaavoituksessa suosittu tapa rakentaa talot kulma katulinjaa kohti on tuottanut usein kiinnostavia ja alueen identiteetille leimallisia katutiloja.

Aukiot:

Asemakaavan ja kauppapalveluiden kannalta keskeinen aukio on usein muuttunut puisto-omaiseksi, autojen hallitsemaksi parkkipaikaksi, jatkossa tulisi harkita tilan alkuperäisen luonteen palauttamista. Paikoin torin yhteys viheralueisiin on heikentynyt 1960- ja 1970-luvun rakentamisen tehokkuutta lisäävissä kaavamuutoksissa.

FCG Finnish Consulting Group Oy

Hyväksynyt:

Jani Sillanpää

Aluepäällikkö, FM, ins. AMK

Laatinut:

Jari Heiskanen

FM, projektipäällikkö

Mari Seppä

Arkkitehti, suunnittelija

Sakari Mustalahti

DI, suunnittelija

Pekka Seppänen,

AMK, miljöosuunnittelija

Katariina Pahkasalo

FM, suunnittelija

Siina Levonoja

AMK, miljöosuunnittelija

6 LÄHTEET

HIPPOSKYLÄ

Korttelikortit (2010). Hipposkylä. Tampereen infratuotanto Liikelaitos, Suunnittelupalvelut, Yleiskaavoitus.

Hildén J. (1996). Kaikkien aikojen Kaleva. Tampere-Seura 1996.

Hinnerichsen M. (2007). Kissanmaa – rakennetun ympäristön inventointi, loppuraportti, Pirkanmaan maakuntamuseo, Kulttuuriympäristöyksikkö.

Minkovitch S. (2010). Koskesta voimaa – kaupunki 1940-60 –Hipposkylä, <http://www.uta.fi/koskivoimaa/kaupunki/1940-60/hipposk.htm> lainattu 28.10.2010.

Uotila M. & Lahtinen L. (2010). Rakennusinventointi Hippoksenkatu 10-38.

Tammerkoski –lehti (1949). 6/1949.

Tampereen julkiset muistomerkit (2010). <http://www.tampere.fi/ekstrat/taidemuseo/patsaat>.

JÄRVENSIVU

Korttelikortit (2010). Järvensivu. Tampereen infratuotanto Liikelaitos, Suunnittelupalvelut, Yleiskaavoitus.

Keskitalo-Tanskanen L. (1998). Rieväkylästä puutarhakeitaaksi. Järvensivun kaupunginosakirja.

Mattila H. (1987). Tampereen Järvensivun kaupunginosan synty ja vaiheita vuosina 1886-1986.

RAHOLA

Korttelikortit (2010). Rahola. Tampereen infratuotanto Liikelaitos, Suunnittelupalvelut, Yleiskaavoitus.

Lundelin T. (2004). Katajan ja kiven kansaa, Raholan kaupunginosakirja.

RANTAPERKIÖ

Korttelikortit (2010). Rantaperkiö. Tampereen infratuotanto Liikelaitos, Suunnittelupalvelut, Yleiskaavoitus.

Alajoki J. (1996) Härmälä Rantaperkiö, torpista lentokoneisiin.

Hinnerichsen M. (2005). Rantaperkiön koulu, Pirkanmaan maakuntamuseo, Kulttuuriympäristöyksikkö.

Kaalamo E. (1935) Härmälän esikaupunki, asemakaavaluonnos 1935. Arkkitehtilehti 6.35.

TAATALA

Korttelikortit (2010). Taatala, Tampereen infratuotanto Liikelaitos, Suunnittelupalvelut, Yleiskaavoitus.

Lammi E. & Lehtinen J. (2000) Koivistontien varrelta, Koivistonkylän kaupunginosakirja.

Kuusikari S. (2009) Koivistontien rintamamiestalo : 1950-luvulta 1980-luvulle.

Kärki P. s.a. Koivistontien rintamamieskerrostalojen Pekka Kärjen laatimat julkisivu-, leikkaus- ja pohjapiirustukset sekä Mauno Hellmanin istutussuunnitelma, Taloyhtiön kotisivut: <http://koikkarin23-10.fi/>

RAUTAHARKKO

Korttelikortit (2010). Rautaharkko, Tampereen infratuotanto Liikelaitos, Suunnittelupalvelut, Yleiskaavoitus.

YLEISTÄ:

- Ahvenainen J, Pihkala E, Rasila V. (1982). Suomen taloushistoria 2, teollistuva Suomi.
- Alapeuso, A. (1959) Tampereen asemakaavoituksen peruskysymyksiä, Tammerkoski 1/1959.
- Alapeuso, A. (1984), haastattelu, haastattelijoina Taru Hurme ja Ulla Räihä 6.2.1984, litteroitu.
- Aura S, Ylinen H, Ylönen A. (1999). Lähiön sosiaalinen kehittäminen, asukkaiden osallistuminen lähiön uudistamisen perustana.
- Betoni Suomessa (1991).
- Hankonen J. (1994). Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta
- Hurme, R. (1991). Suomalainen lähiö Tapiolasta Pihlajamäkeen.'
- Kerrostalot 1880-2000 (2006) Arkkitehtuuri, rakennustekniikka, korjaaminen.
- Keskinen J, Peltola J, Suodenjoki S. (2005) Tamperelaiset, Tehdaskaupungin väestö, alue ja asuminen 1918-1940.
- Koho T. (2000) Modernismi suomalaisessa arkkitehtuurissa 1900-1960.
- Lindh T. (2001) Ensimmäiset lähiöt – alku aluerakentamiselle. Rakennusperintömme, Kulttuuriperinnön lukukirja. Ympäristöministeriö-Museovirasto-Rakennustieto oy, Helsinki.
- Maanmittauslaitos, Tampereen kaupunkialueen itäpuoliset peruskartat, 1953, 1961, 1975, 1980, 1991. Maanmittauslaitos.
- Maula J., Mäenpää M. (1971). Kaupunkitutkimus 70, Keskisuurten suomalaisten kaupunkien ja kaupunkisuunnittelun tila ja tulevaisuudennäkymät 1970-luvun alkaessa.
- Maula J. (1985). Kaupunkien rakentaminen. Hämeen historia V Toisen maailmansodan jälkeinen aika, Hämeenlinna, Hämeen heimoliitto.
- Meurman O-I. (1947). Asemakaavaoppi.
- Mäkelä P. (1985). Läpi harmaan kiven, Kertomus MNK-rakennusosakeyhtiön toiminnasta 1950-1985.
- Näsi J. & Näsi S. (1990). Tamperetta rakentamassa, Asuntokeskuskunta Tampereen Haka 50 vuotta.
- Neuvonen P. (2009) Kerrostalojen julkisivukorjaus. Julkisivun ominaispiirteet ja korjaustavan valinta. Ympäristöministeriö, Helsinki. Suomen ympäristö 37/2009.
- Oksanen K. (2010) Artikkelij; Rintamamiehet tulivat kuin paratiisiin, Helsingin sanomat 14.11.2010.
- Päättalo K (1958) Ihmisiä telineillä.
- Roivainen I. (1999) Sokeripala metsän keskellä, lähiö sanomalehden konstruktiona.
- Senaatinkartta 1909. Tampere, Senaatin kartasto XIX-XX:24-25, Pirkkala, Senaatin kartasto XIX-XX:22-23. Kansallisarkisto, digitaaliarkisto, <http://digi.narc.fi>
- Standertskjöld E. (2008) 1930-1950 arkkitehtuurimme vuosikymmenet.
- Standertskjöld E. (2008) 1900-1920 arkkitehtuurimme vuosikymmenet.
- Suomalaista kaupunkiarkkitehtuuria, Kautto J., Holmila I, Turtiainen J. Suomalaista kaupunkiarkkitehtuuria. Helsinki: Suomen rakennustaiteen museo, 1990.
- Tampereen kaupunki (2008). Kantakaupungin ympäristö- ja maisemaselvitys 2008. Tampereen kaupunki Suunnittelupalvelut. Selvitykset ja arvioinnit 2008. Maankäytön suunnittelu, julkaisuja 1.
- Tampereen kaupunki & Pöry Environment Oy (2010). Tampereen keskustan ulkopuolisten 1960- ja 1970-luvun asuinalueiden inventointi ja arvottaminen. Tampereen kaupunki, kaupunkiympäristön kehittäminen, maankäytön suunnittelu.
- Tampereen kantakaupungin rakennuskulttuuri (1998), Tampereen kaupungin ympäristötoimi kaavoitusyksikkö, julkaisuja 2(98. Tampere.
- Tampereen tilastollinen vuosikirja 1949-1955.