

# RATINANNIEMEN KAUPUNKIKUVALLINEN SELVITYS



TAMPEREEN KAUPUNKI  
KAAVOITUSYKSIKKÖ  
11.05.2004

## Sisällysluettelo

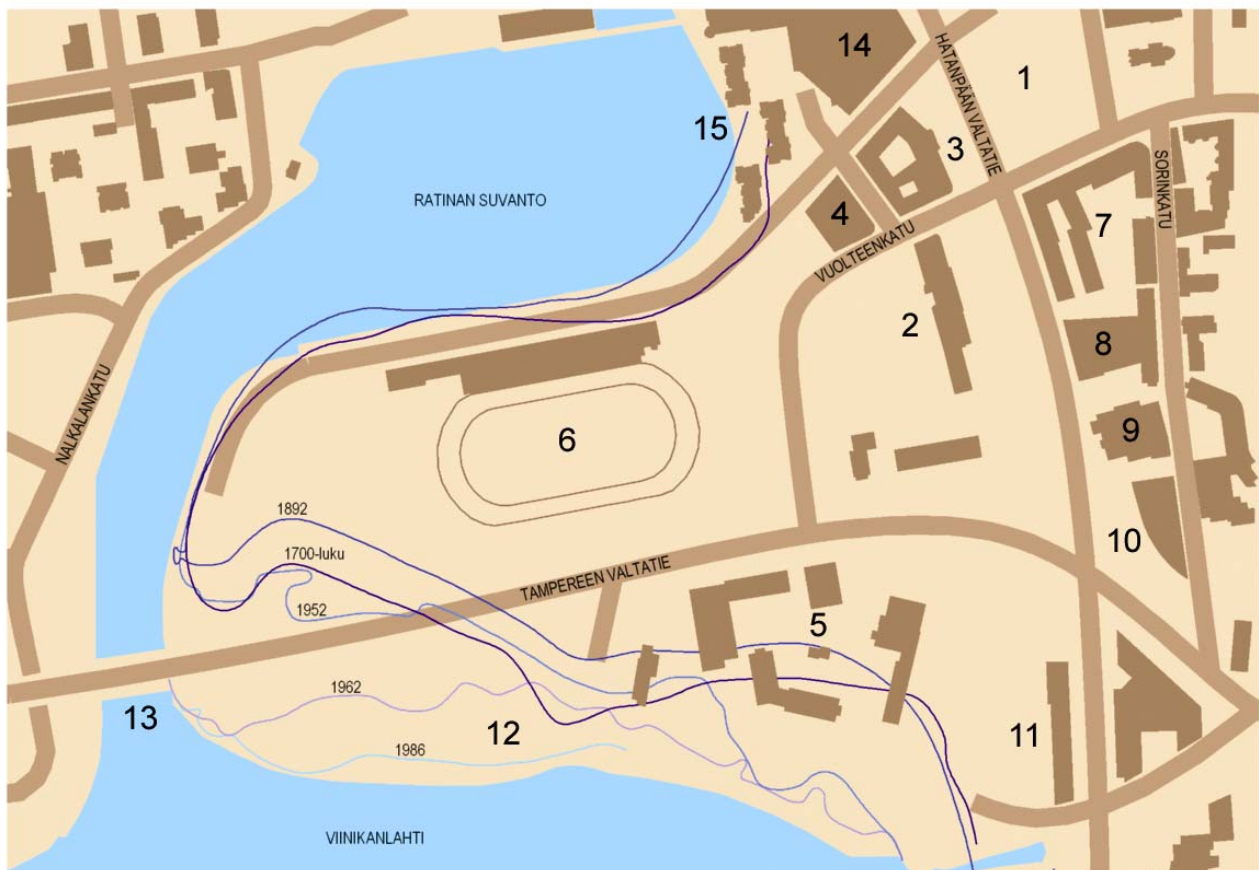
Sisällysluettelo .....	2
1 Yleistä .....	3
2 Muut erilliset selvitykset .....	4
3 Ratinan alueen historia ja nykytilanne .....	5
3.1 Ratinan kaupunkikuva 1800-luvulla .....	5
3.2 Ratinan kaupunkikuvan kehitys 1900-luvun alkupuoliskolla .....	5
3.3 1900-luvun loppuosan voimakkaat muutokset .....	6
3.4 Nykytilanne .....	7
3.41 Yleistä .....	7
3.42 Rakennukset .....	8
3.43 Liikenne ja pysäköinti .....	9
4 Sijainti ja asema kaupunkikuvassa .....	10
4.1 Ympäröivät alueet ja yhteydet niihin .....	10
4.2 Maisema .....	10
5 Alueen osat ja elementit .....	11
5.1 Yleistä .....	11
5.2 Aluetta muusta kaupunkirakenteesta rajaavat tekijät .....	11
5.3 Tampereen valtatie ja Ratinansilta .....	12
5.4 Eteläosa ja sähkölaitoksen alue .....	12
5.5 Stadion .....	13
5.6 Linja-autoasema ja funkiskorttelit .....	13
5.61 Linja-autoasema .....	13
5.62 Vuoltsun kortteli .....	14
5.63 Autotuonnin kortteli .....	15
5.64 Kokonaisuus .....	15
5.7 Istutetut puut ja kasvit .....	15
5.8 Puistomainen mäki .....	16
5.9 Hatanpään- ja Tampereen valtatieen risteysalue .....	16
5.10 Viinikanlahden ranta .....	17
6 Yhteenveto .....	18
Lähteet .....	19
Liitteet .....	19

# RATINANNIEMEN KAUPUNKIKUVALLINEN SELVITYS

## 1 Yleistä

Ratinanniemen kaupunkikuvallinen selvitys on laadittu Tampereen ydinkeskustassa olevalle Ratinanniemelle, joka rajautuu etelässä Viinikanojaan ja Viinikanlahteen, lännessä Ratinan vuolteeseen, pohjoisessa Ratinan suvantoon ja Suvantokatuun sekä idässä Hatanpään valtatiehen. Selvitys liittyy Ratinan asemakaavoitustyön valmisteluun. Selvityksen laatimiseen ovat osallistuneet projektiarkkitehti Juha Jaakolan johdolla arkkitehdit Rauno Penttinen ja Ilkka Tukiainen sekä artonomi Jouko Lehtomäki.

Selvitys on kaupunkikuvallinen arviointi, johon sisältyy kaupunkikuvassa tapahtuneiden muutosten analysointi ja arvottaminen. Alueen rajausta ja selvityksessä mainitut kohteet on merkitty oheiseen karttaan.



- |                               |                                       |
|-------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Sorin aukio                | 9. Oikeustalo                         |
| 2. Linja-autoasema            | 10. Soneran toimitilat ja huoltoasema |
| 3. Vuoltsun kortteli (199)    | 11. Hatanpään valtatie 13-17          |
| 4. Autotuonnin kortteli (200) | 12. Viinikanlahden ranta              |
| 5. Sähkölaitoksen alue        | 13. Ratinan silta                     |
| 6. Ratinan Stadion            | 14. Koskikeskus                       |
| 7. Hatanpään valtatie 12-14   | 15. Verkarannan asuintalot            |
| 8. Poliisitalo                |                                       |

## 2 Muut erilliset selvitykset

Ratinanniemen rakennuksista on tehty sekä kaupunkikuvallisia että rakennushistoriallisia selvityksiä ja inventointeja vuosina 2002 ja 2003. Selvitykset keskittyvät alueen vanhimpiin rakennuksiin kuten linja-autoasema, kortteleiden 199 ja 200 funkkisrakennukset sekä sähkölaitoksen alueen rakennukset. Lisäksi Ratinan alueelta on tehty arvio alueen luontoarvoista 2002.

- RATINAN ALUE, Maiseman kehityshistoria ja rakennusinventointi, Pauliina Tiusanen 2002
- LAUSUNTO RATINAN ASEMAKAAVA-ALUEEN LUONTOARVOISTA Tampereen kaupunki/ Ympäristötoimi/ Kaavoitusyksikkö 2002
- AUTOTUONTI JA VUOLTSU, korttelien 200 ja 199 inventoinnin täydennys, Tampereen kaupunki/ Ympäristötoimi/ Kaavoitusyksikkö 2003

### 3 Ratinan alueen historia ja nykytilanne

#### 3.1 Ratinan kaupunkikuva 1800-luvulla

Ratinanniemi on ollut alkuaan korkea hiekkaharju, joka oli osa Pyynikin –Kalevankankaan yhtenäistä harjujonoa. Kun Tammerkoski murtautui lävitse Näsijärvestä Pyhäjärveen, muodostui Ratinanniemi. Kivikkoisen ja kuohuvan veden yli lienee ensin menty lautalla Ratinanniemessä.

Kosken seutu oli teollisuuden sijoittumiselle oivallinen paikka. Myös Ratinanniemeen tuli teollisuutta 1870-luvulla. Teollisuustoiminta alueella oli kuitenkin lyhytaikaista. Ensimmäinen tehdas Ratinassa oli lasitehdas. Sen jälkeen alueella on ollut metalliteollisuutta, halkotehdas, nahkatehdas, laivatelakka, kalkkitiilitehdas ja jäätelötehdas.

Lambert Petterssonin vuonna 1898 laatimassa kaupungin asemakaavakartassa myös Ratinan alue on saanut ruutukaavan. Alueen ainoana rakennuksena esiintyy Venäläinen kirkko eli Tampereen ortodoksinen kirkko nykyisellä Sorin aukiolla. Kirkko on rakennettu vuosien 1896–98 aikana. Kaavakartassa esiintyy pääväylä nykyisen Hatanpään valtatie kohdalla ortodoksikirkolta etelään.

#### 3.2 Ratinan kaupunkikuvan kehitys 1900-luvun alkupuoliskolla

Vielä 1900-luvun vaihteessa Ratina oli komea hiekkakumpu keskellä kaupunkia. Vuoden 1905 asemakaavassa Hatanpään valtatie on nykyisellä paikallaan tällä nimellä. Kaavassa oli varattu suurehko tontti höyryvoima-asetalle niemen kaakkoisosassa. Kaava jäi pääosin toteutumatta, mutta toteutui höyryvoimalan osalta, joka valmistui vuonna 1919. Höyryvoima-asetan rakentamisesta päätettiin kaupunginvaltuustossa 1916 ja samana vuonna laati J.A.Simola laitoksen rakennussuunnitelman. Seuraavana vuonna aloitettiin rakennustyöt Lambert Petterssonin tekemien rakennepiirustusten mukaan. Rakennusta laajennettiin etelään 1938 Bertel Strömmerin ja 1955 Seppo Rihlaman kaupungin rakennustoimiston arkkitehtiosastolla tekemien piirustusten mukaan.

Vuoden 1921 asemakartassa Ratinan suunnitelmaan on lisätty julkisia rakennuksia alueen keskelle ja niemen kärkeen. Hatanpään valtatie kulkee suunnitelmassa jo nykyisellä paikallaan alueen pääkatuna.

Linja-autoliikenteen kaukoliikennettä varten perustettiin itäinen asema ortodoksisen kirkon lähelle Vuolteenkadun ja Hatanpään valtatie kulmaukseen. 1920-luvun lopussa Hatanpään valtatie varten rakennettiin oman aikansa Tampereen suurin asuinkerrostalo, Hatanpään valtatie 12–14.

Vuoden 1921 asemakartan jälkeen Ratina oli suunnitelmien vastaisesti luovutettu soranotto-alueeksi. Harjasta oli otettu soraa jo 1800-luvun lopulla teollisuuden tarpeisiin. Vähitellen harjasta oli ajettu soraa niin paljon pois, että siitä oli jäljellä enää vain reunat ja pohja oli paikoin vain puoli metriä Pyhäjärven pintaa ylempänä. Vuonna 1932 kaupunki katsoikin, ettei alue enää ollut asuinrakentamiselle soveltuva, sillä Tammerkosken alasuvanto tulisi pitämään sen kosteana. Alue jäi suurelta osaltaan käyttämättömäksi joutomaaksi.

Kaupungin asemakaava-arkkitehti Eelis Kaalamo laati alueelle uuden asemakaavan vuonna 1932, jossa alue kaavoitettiin virkistyskäyttöön ja esitettiin ajatus stadionista soranotto-kuopan paikalle. Kaava oli vahvasti funktionalistinen. Stadionhanke kuitenkin lykkääntyi laman aikana varojen puutteeseen, eikä kaavaa sen osalta hyväksytty. Sen sijaan päätettiin rajoittaa soranottoa, jotta rakentaminen olisi myöhemmässä vaiheessa mahdollista. Kaavaan lisättiin myös linja-autoasema. Soranottoaikana pohja tasattiin talvella 1936 ja sinne sijoitettiin kunnallinen luistinrata. Kesällä siellä vieraili mm. tivoli.

Merkittävin rakennushanke 1930-luvulla oli joulukuussa 1938 valmistunut arkkitehti Bertel Strömmerin suunnittelema Tampereen uusi linja-autoasema, joka edusti funktionalismia. Tampereen linja-autoasema oli valmistuessaan Suomen suurin ja ajanmukaisin. Asemarakennus suunniteltiin rapattavaksi ja pidettäväksi vaaleansävyisenä, jolloin yleisvaikutelma olisi kaupunginarkkitehti Strömmerin mukaan kevyehkö ”ikään kuin autoliikenteen luonteen sopeutuva”. Linja-autoaseman viereen valmistuivat samoihin aikoihin Vuoltsun (1939) ja Autotuonnin (1937) korttelit. Funktionalismin muotokieli tuli siten hallitsevaksi koko alueelle. Hatanpään valtatievarressa olevat tontit 199-1 ja 2 tulivat Gulfin ja Esson käyttöön huoltoasemia varten. Bertel Strömmer suunnitteli molemmat, ja niiden mittarikatokset ja Vuolteenkadun puoleinen pyöreä nurkka toistavat linja-autoaseman pyörityksiä. Korttelin 200 rakennuksen suunnitteli Veikko Kallio Autotuonnin toimipaikaksi. Sen kulma on myös pyöritytty. Pohjoisnurkassa oli jälleen yksi bensiiniasema. Ratinankujan toisella puolella on myös Veikko Kallion suunnittelema rakennus. Sen vieressä olevan talon suunnitteli Heikki Tiitola, ja talon Suvantokadun puoleiseen kulmaan tuli jälleen huoltoasema.

Autoiluun liittyvä toiminta jatkui myös Sorin aukiolla, jossa oli vanha kaukoliikenteen asema. Sorinkadun ja Vuolteenkadun kulmauksessa sijaitsevassa rakennuksessa on toiminut autokauppa.

### 3.3 1900-luvun loppuosan voimakkaat muutokset

Liikenteen ja toimintojen lisääntyessä Ratinassa muodostuivat ongelmallisiksi hankalat kulkuyhteydet erityisesti jalankulkijoille. Ensimmäinen siltasuunnitelma Ratinan vuolteen yli tehtiin vuonna 1938, jolloin se sisältyi valtakunnalliseen suunnitelmaan valtatievarren rakentamiseksi Tampereen eteläpuolelle. Vuonna 1939 Ratinanniemen kantaosa linja-autoaseman ympärillä ja Hatanpään valtatievarrella oli uudistettu, mutta niemen kärjessä oli vanhoja, teollisuuden mukanaan tuomia asuinrakennuksia.

Ratinan kenttä oli puolustusvoimien käytössä sodan aikaan aina kevääseen 1945 asti. Vuosina 1948–49 Tampereen kaupunki kunnosti Ratinan kentän, jotta sitä voitaisiin käyttää vuoden 1952 olympiakisojen jalkapallo-otteluissa. Ratinan urheilutalon ensimmäiset suunnitelmat tilattiin Ilmari Niemeläiseltä, jonka 1950 valmistuneet piirustukset todettiin kuitenkin puutteellisiksi. Vielä samana vuonna kaupunki tilasi uudet suunnitelmat sekä Niemeläiseltä että Yrjö Lindegreniltä. Lindegren saikin tässä vaiheessa stadionin lopulliset piirustukset laadittavakseen. Stadionia ryhdyttiin ensi kerran rakentamaan 1951 ja tilapäisin katsomorakennelmin varustettuna se otettiin käyttöön 1952. Lindegrenin kuollessa 1952 stadion oli vielä osittain suunnitteluasteella. Kaupunginhallitus tilasi 1955 uudet piirustukset Aulis Blomstedtilta, jonka suunnitelmaan sisältyi mm. 12-kerroksinen tornirakennus. Vuonna 1960, kun rakennustöiden aloittamisesta oltiin jo päättämässä, havaittiin pääkatsomorakennus liian raskaaksi Ratinan maapohjalle. Kaupunginhallitus tilasi vielä tämän jälkeen uudet suunnitelmat. Työ annettiin nyt Timo Penttilälle. Hänen suunnitelmiansa mukaan rakennet-

tiin nykyinen Tampereen stadion vuosina 1963–65. Stadionin rakenteet on suunnitellut Bertil Ekengren.

Ratinan sillan rakentaminen aloitettiin vuonna 1953. Sen on suunnitellut professori Herman Ossian Hannelius. Rakennustyön suoritti kaupungin rakennustoimiston insinööriosasto. Noin 152 metriä pitkä silta vihittiin käyttöön 19.11.1959. Kun silta saatiin valmiiksi, oli siihen johtavat tieyhteydet kuitenkin lopullista järjestelyä vailla. Esimerkiksi Hatanpään valtatie ja Viinikan ympyrästä sillalle johtavan Tampereen valtatie risteykseen oli suunniteltu suurisuuntaista eritasoristeystä, josta yhdytie olisi johtanut sillan itäpäähän. Kysymys sillan länsipään tieyhteyksien kohtalosta oli jätetty Pyynikin tiekysymyksen ratkaistavaksi. Aiheeseen liittynyt suunnittelukilpailu päättyi tammikuussa 1960 ja tienrakentajat jäivät odottamaan siinä esitettäviä ratkaisuja.

1950-luvun lopulla rakennettiin lisää autoiluun liittyviä liike- ja asuinrakennuksia osoitteeseen Hatanpään valtatie 13–17, lähelle sähkövoimalaitosta. Talossa on ollut rakennuspiirustusten ja seinässä esiintyvien mainosten perusteella mm. autokauppa, kumikorjaamo ja renkasmyymälä.

Sorin aukion ympäristössä jatkui autoiluun liittyvä toiminta. Ortodoksisen kirkon edustalle oli rakennettu huoltoasema ja aukio toimi pysäköintialueena.

Hatanpään valtatie varressa oleva Pekka Ilveskosken suunnittelema poliisitalo valmistui vuonna 1963. Ilveskoski on suunnitellut myös poliisitalon vieressä sijaitsevan oikeustalon, joka valmistui vuonna 1977. Tampereen valtatie ja Hatanpään valtatie kulmaan valmistui vuonna 2000 uusi toimistotalo, jonka on suunnitellut arkkitehtitoimisto Keijo Heiskanen Oy.

### 3.4 Nykytilanne

#### 3.41 Yleistä

Ratinanniemi on nykyisin pääasiallisesti liikunnan ja virkistyksen, linja-autoliikenteen ja kaupungin omien toimintojen käytössä.

Stadion, sen länsipuolinen rinne ja esiintymisareena, koirapuisto, niemen rannat etelään johtavine kävelyteineen ja venesatama ovat virkistystä ja liikuntaa varten. Linja-autoasema on toiminut nykyisellä paikallaan vuodesta 1938, ja sitä varten on rakennettu viereen uusi tavarasema. Niemellä aikoinaan olleet lukuisat huoltoasemat ovat vähentyneet yhdeksi, tavaraseman viereen rakennetuksi asemaksi. Vanhoissa huoltoasemakortteleissa Suvanto- ja Vuolteenkatujen välissä on nyt kaupungin toimipisteitä ja mm. nuorison toimintakeskus. Eteläreunalla on sähkölaitoksen toimipaikka. Sen vieressä ovat alueen ainoat asuinrakennukset ja Pelastusarmeijan hoitokoti.

Tärkeimmät kadut ovat Tampereen ja Hatanpään valtatie; Vuolteenkadun länsipää toimii myös ns. keskustan kehän osana. Suvantokadulta on merkittävä yhteys Koskikeskuksen py-

säköintilaitokseen ja Ratinan rantatielle. Jokikatu ja Ratinankuja ovat paikallisempaa liikennettä varten. Niemen rantoja pitkin kulkee etelään päin suuntautuvan kevyen liikenteen reitistön pääyhteys.

Eteläosan kautta on johdettu maakaasuputkiston runkolinja ja kaksi pääviemäriä. Sähkölaitoksen muuntamokentälle tulee runsaasti sähkökaapeleita.

Tampereen kantakaupungin rakennuskulttuuri 1998-selvityksessä linja-autoasema ja stadion arvoitettiin valtakunnallisesti merkittäviksi kohteiksi. Vuoltsun ja Autotuonnin korttelit, sähkölaitoksen höyryvoima-asema ja Ratinansilta arvoitettiin merkittäviksi tai erittäin merkittäviksi kohteiksi.

### 3.42 Rakennukset

Linja-autoasema ja sen pohjoispuolen korttelit (199 ja 200) muodostavat yhtenäisen, 1930-luvun piirteensä hyvin säilyttäneen kokonaisuuden, kuten myös vuonna 1927 rakennettu asuin- ja liikerakennuksena toimiva kerrostalo Hatanpään valtatie 12–14.

Ratinan stadionin ympärillä on edelleen selvästi havaittavissa harjun jäänteitä. Stadion maastoutuu hyvin entisen sorakuopan pohjalle, ainoastaan pääkatsomon katosrakennelmat ja valotornit erottuvat maamerkkimäisinä.

Sähkövoimalaitoksen alue on voimakkaasti laajentunut, mutta vanhin osa on selvästi havaittavissa pohjoisesta päin.

Sähkölaitoksen itäpuolella on 1940–50-luvuilla vähitellen laajennettu liike- ja asuinkerrostalorivi, jonka eteläisimmässä osissa on käytetty samaa pyöristettyä muotokieltä kuin Vuolteenkadun varrella olevissa kortteleissa. Rakennukset ovat punatiilipintaisia. Rakennusrivin pohjoispäästä on purettu osa, joka oli rakennettu n. 1953 Kiito-Linja Oy:lle. Muuten rakennuskompleksi on hyvin säilyttänyt ominaispiirteensä ja osittain myös alkuperäisen käyttötarkoituksensa.

Hatanpään valtatienvarren vanhimman kerrostalon vieressä sijaitseva poliisitalo sekä oikeustalo, jossa sijaitsee nykyisin Sonera Oy:n toimitilat. Vanhan oikeustalon eteläpuolella sijaitsevassa uudisrakennuksessa on myös Sonera Oy:n toimitiloja sekä huoltoasema.

Alueen pohjoispuolella sijaitsee Ratinan suvannon varrella uusia asuintaloja (Verkaranta, 1981) sekä uusi kauppakeskus (Koskikeskus).



### 3.43 Liikenne ja pysäköinti

Ratinanniemeä leikkaavat tai sivuavat voimakkaat pääkadut, Tampereen valtatie, Hatanpään valtatie ja Vuolteenkatu. Alueen sisäistä liikennepainetta synnyttävät erityisesti Koskikeskus ja Ratinan stadionilla järjestettävät tapahtumat.

Alueen välittömässä tuntumassa on Koskikeskuksen pysäköintilaitos (425 ap), joka ei kaikkina ruuhka-aikoina riitä vastaamaan asiakasliikenteen kysyntään. Linja-autoasema-alueen etelänurkassa olevalla LPA-tontilla 198-16 on yhteensä 106 kpl kadun vastakkaisella puolella sijaitsevien poliisitalon (tontti 193-4) ja teletalon (tontti 193-5) käytössä olevaa pysäköintipaikkaa. Ratinan stadionin pohjoispuolella rannan tuntumassa on myös pysäköintipaikkoja.

### 3.44 Kasvillisuus

Ratinanniemi on voimakkaasti rakennettu, joten alueella on hyvin vähän - jos ollenkaan - luonnontilaista ympäristöä. Luonnontilaisimman oloisia kohteita alueella ovat tenniskenttien viereinen lehtomainen rinne ja Viinikanoja. Ratinan viheralueet ovat ahkerassa käytössä, mikä näkyy voimakkaana kulumisena; paikoin aluskasvillisuus on kokonaan hävinnyt.

Rakennettuna ympäristönä selvitysalue ei tarjoa mitään erityisen merkittäviä luonnonarvoja. Alueen kasvupaikkatyyppejä ovat ranta, puisto, maaliikennealueet, lehto ja joutomaa. Kaikilla kasvupaikkatyypeillä ihmisen vaikutus kasvupaikan rakenteessa ja lajistossa näkyy selvästi. Asfalttoinnin vuoksi kasvipeite on laikuinen.

Vallitsevina lajeina ovat ihmistoiminnasta hyötyvät lajit, esimerkiksi monet heinälajit. Alueella on laajoja nurmikenttiä, joiden lajisto on niukka ja monotoninen. Kaikilla kasvutyypeillä on myös istutusperäisiä sekä istutuksista karanneita lajeja. Puusto koostuu lähinnä istutuslajistosta. Stadionin länsipään tuntumassa on metsikkö, jossa kasvaa sekalaista lehtipuustoa, mm. vaahteraa, harmaaleppää, tammea, tuomea, pihlajaa ja salavaa.

Alueella ei ole luonnonsuojelukohteita eikä erityisesti huomioonotettavia lajeja.

## 4 Sijainti ja asema kaupunkikuvassa

### 4.1 Ympäröivät alueet ja yhteydet niihin

Ratinan alue sijaitsee Tampereen kaupungin keskustassa. Alue sijaitsee 450–900 metrin etäisyydellä Hämeensillalta, jota voidaan pitää Tampereen keskustan keskipisteenä. Alue rajoittuu vesistöön kolmelta sivultaan sekä vilkasliikenteiseen Hatanpään valtatiehen idässä. Tampereen keskusta jää Ratinan suvannon taakse pohjoisessa.

Alueen pohjoispuolella (kortteli 180) sijaitsee kauppakeskus (Koskikeskus), hotelli ja asuintaloja (Verkaranta). Koskikeskuksen pysäköinti- ja huoltoliikenne tapahtuu Suvantokadulta. Länsipuolella siltayhteyden takana sijaitsevat Hämeenpuisto ja Pyynikki.

Nykyiset kevyenliikenteen pääyhteydet sijaitsevat Hatanpään valtatiehen ja Kalevantien/Vuolteenkadun yhteydessä. Ratinan rantaa myötäilee yhteys Laukontorin ja Hämeenkadun suuntaan ja reitiltä nousee yhteys myös Ratinansillan kautta länteen. Yhteys keskustaan (Laukontori, Keskustori) on kuitenkin huono, ja niemi on kevyenliikenteen osalta pussinperiä, joka ei asetu luontevasti minkään pääreitit osaksi.

### 4.2 Maisema

Kaupunkia Pyhäjärveltä lähestyttäessä Ratinanniemi muodostaa keskustan julkisivun peittävän taakseen koskea ympäröivät keskusta-alueet. Nykyisellään näkymää hallitsee Tampereen valtatiehen rakentamaton rinnealue ja alueella kasvava eri-ikäinen puusto. Suvannon ylittävä Ratinansilta muodostaa kaupunkia vesitse lähestyvälle selkeän ja kaukaa erottuvan portin, ja stadionin valopylväiden lisäksi se onkin ainoa rakennelma, joka järveltä päin kiinnittää huomiota.

Hatanpään valtatiehen etelästä lähestyessä Ratinanniemi jää Jätevedenpuhdistamon ja Viinikanojan rantapuistikon taakse, ja ensivaikutelma alueesta on 4-kerroksisten asuin- ja liiketalojen selkeästi rajaama katutila ennen Tampereen valtatiehen risteystä. Risteysalueella aukeaa näkymä alueelle, etualalla linja-autoaseman rakennukset ja niihin liittyvät paikoituskentät, ja taaempaan Ratinan stadion rakennelmineen.

Pohjoisesta lähestyttäessä alue jää Koskikeskuksen liikekeskuksen taakse, minkä jälkeen aukeaa funkiskortteleiden rajaamat Suvantokadun ja Vuolteenkadun katunäkymät, päätteenään stadionin katsomo- ja valorakennelmat, samoin kuin idästä Kalevantietä lähestyttäessä. Tampereen Valtatiehen idästä lähestyessä tärkeimmän näkymän muodostaa Hatanpään valtatiehen risteysaluetta rajaavat alueet sähkölaitoksen ja linja-autoaseman tuntumassa, ja niiden rakentamisessa tulisi kaupunkikuvan laatuun kiinnittää erityistä huomiota. Ratinan sillalta tultaessa aukeaa nykyisin näkymiä yli koko alueen joka suuntaan, ja alueen rakentaminen tulee väistämättä muuttamaan tilannetta merkittävästi. Näkymät alueelta etelään Pyhäjärvelle tulisi kuitenkin mahdollisuuksien mukaan säilyttää. Pohjoisesta, Ratinan suvannon yli tarkastellessa näkymää hallitsee stadion katsomorakennelmineen sekä puistomainen mäki muistumana alueella joskus sijainneesta harjusta.

## 5 Alueen osat ja elementit

### 5.1 Yleistä

Ratinan aluetta leimaavat sekä aluetta voimakkaasti muusta kaupunkirakenteesta erottavat ulkoiset tekijät että sisäiset aluetta pirstovat elementit. Alueelle muodostuu selvästi tämän johdosta eriluonteisia osia. Tampereen valtatie jakaa alueen pohjoiseen ja eteläiseen osaan ja Vuolteenkatu alueen itäosassa jakaa vielä aluetta itä-länsisuunnassa. Maaston muodot, sekä luonnonmukaiset että rakentamisen muovaamat, antavat myös alueen eri osille omanlaisensa luonteen. Ratinan stadion sekä sähkölaitoksen alue ovat korkeusasemaltaan ympäröivää aluetta alempana. Tämän vuoksi sähkölaitoksen korkeatkaan rakennukset eivät ole nousseet alueen hallitsevaksi piirteeksi. Lisäksi sähkölaitoksen alue on aina ollut lähialueelta suljettu aidoilla.

Alueen rakentaminen on pysynyt matalana. Vain Ratinan stadionin katsomorakenteet sekä valotornit nousevat muuta rakentamista korkeammalle ja ne on selvästi nähtävissä kauempaakin ympäröivässä kaupunkirakenteessa. Läheinen Tampereen ortodoksinen kirkko hallitsee näkymiä alueen itäreunalla.

### 5.2 Aluetta muusta kaupunkirakenteesta rajaavat tekijät

Aluetta rajaa kolmelta sivulta vesistö: pohjois- ja länsireunalta Ratinan suvanto, eteläreunalta Pyhäjärveen kuuluva Viinikanlahti sekä siihen laskeva Viinikanoja. Vesialueet muodostavat voimakkaan ja selkeän, sekä visuaalisen että toiminnallisen rajan erottaen alueen omaksi saarekkeekseen kaupunkirakenteessa. Idässä rajana on Hatanpään valtatie, yksi keskustan vilkasliikenteisistä pääliikenneväylistä (vuorokausiliikennemäärä 13 000), ja senkin erottava vaikutus on selkeä. Kadun itäreunan yhtenäinen rakennusrivi on matalan Ratinanniemen korkeampana taustana.



### 5.3 Tampereen valtatie ja Ratinansilta

Alueen jakaa kahteen osaan itä-länsisuuntainen Tampereen valtatie, joka on yksi keskustan tärkeistä pääväylistä (vuorokausiliikennemäärä 35 000) ja ns. keskustan kehän osa. Sen varrelta aukeavat näkymät ohjaavat voimakkaasti kauttakulkijoiden mielikuvaa koko Ratinan alueesta. Nykytilanteessa näkymiä lähellä Hatanpään valtatie risteysaluetta leimaa väljä tilanmuodostus, avoimet kentät ja vaatimaton arkkitehtuuri, poikkeuksena osa sähkölaitoksen rakennuksista. Lähestyttäessä Ratinan siltaa tie kohoaa ympäristöään korkeammalle, ja molemmin puolin tietä rajaavan puuston välistä aukeaa näkymiä keskustaan ja Pyhäjärvelle, kunnes sillalle saavuttaessa näkymä kumpaankin suuntaan on esteetön.

Tampereen valtatie jakaa aluetta voimakkaasti, ja meluntorjunta samoin kuin yhteyksien luominen niemen pohjois- ja eteläosan välille muodostaa tulevalle rakentamiselle haasteen.



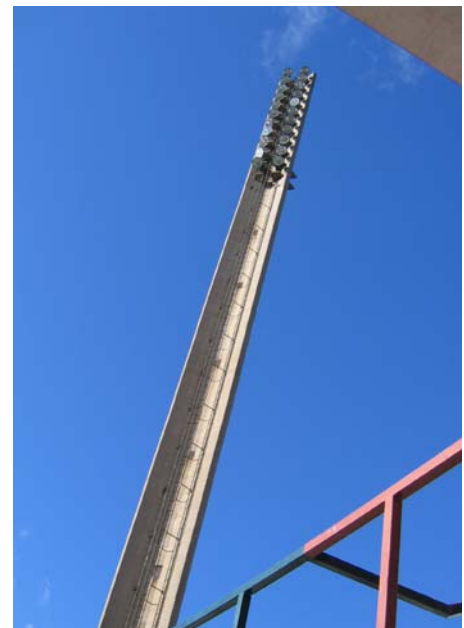
### 5.4 Eteläosa ja sähkölaitoksen alue

Sähkölaitoksen rakennukset alueen eteläosassa muodostavat selkeästi rajautuvan kokonaisuuden, jossa julkisivumateriaalina käytetty punatiili ja rakennusten ryhmittely sitoo keskenään eri-ikäiset ja -kokoiset osat yhteen. Vanhimpien rakennusten säilyminen kertomassa Tampereen sähköntuotannon sekä Ratinan alueen teollisuushistoriasta on tärkeää. Yksittäisistä rakennuksista kaupunkikuvallisesti merkittävin on Lambert Pettersonin v. 1919 suunnittelema höyryvoima-asema. Rakennusta on laajennettu v.1938 Bertel Strömmerin ja v.1956 Seppo Rihlaman suunnitelmien mukaan. Ympäristöään korkeampana se näkyy mo-  
neen suuntaan, ja tarjoaa etenkin lännestä ja pohjoisesta lähestyttäessä alueelle kaupunkikuvallisen ja historiallisen kiintopisteen. Aluetta rakennettaessa tulisikin rakennuksen näkyvyys eri suuntiin turvata.

Rakentamaton alue sähkölaitoksen länsipuolella on tasainen, enimmäkseen nurmen ja hiekan peittämä, avoin kenttä josta osaa käytetään pysäköintiin. Rantaa myötäilee kevyen liikenteen väylä. Alueen pohjois- ja länsireunassa sekä rannassa on puuistutuksia, jotka hallitsevat näkymää Pyhäjärveltä lähestyttäessä. Aluetta rakentaessa tulee ottaa huomioon sen asema Ratinanniemen etelärannassa: alueelta on parhaat näkymät ja yhteys Pyhäjärvelle, ja toisaalta alue muodostaa Ratinan julkisivun järvelle päin.

## 5.5 Stadion

Tarkasteltaessa Ratinaa keskustasta, suvannon yli, stadionin rakennukset hallitsevat näkymää ja muodostavat yhdessä rantatien kanssa alueen pohjoisen julkisivun. Muista suunnista stadion maastoutuu täysin, ja näkyvissä on vain pääkatsomon katos ja valopylväät.



## 5.6 Linja-autoasema ja funkiskorttelit

### 5.61 Linja-autoasema

Linja-autoasema on säilyttänyt erittäin hyvin ominaispiirteensä. Rakennuksen julkisivut ovat lähes alkuperäisessä asussaan. Sisätiloihin tehdyt muutokset eivät ole muuttaneet sen luonnetta niin paljon, etteikö alkuperäinen funktionalismin henki olisi havaittavissa. Ainoastaan alkuperäiset linja-autojen pysäkkikorokkeet on poistettu.

Linja-autoaseman kaupunkikuvallinen arvo säilyy vain, jos kummankin pääjulkisivun edessä on funktionalistisen kaupunkisuunnittelun mukaisesti riittävästi tilaa.



## 5.62 Vuoltsun kortteli

Vuoltsun korttelin on alun perin keskittynyt monipuolisesti autoiluun liittyvää liikerakentamista. Näistä toiminnoista on vielä jäljellä autojen vuokraustoimintaa, rengasmyyntiä sekä huoltoasema.

Rakennukset ovat julkisivuiltaan, mittarikatoksia myöten, säilyttäneet alkuperäisen luonteensa. Sisätiloihin on tehty nykyisiä toimintoja tukevia muutoksia, mutta myös vanhaa rakennetta on paljon jäljellä. Esimerkiksi parkkihallin palauttaminen entiseen käyttötarkoitukseensa olisi mahdollista.



### 5.63 Autotuonnin kortteli

Autotuonnin kortteli on lähes vuoden 1961 asussaan julkisivujen osalta. Sisätilat ovat kokeneet joitakin muutoksia ja rakennuksen käyttötarkoitus on kokonaan muuttunut.

Muutokset eivät kuitenkaan ole muuttaneet rakennuksen funktionalistista henkeä. Rakennus on tärkeä osa kokonaisuutta ja rajaa katutilaa kauniisti muodostaen urbaanin kaupunkiympäristön.

### 5.64 Kokonaisuus

Linja-autoasema ja funkiskorttelit (199 ja 200) muodostavat yhdessä kokonaisuuden, joka oikein korjattuna ja ylläpidettynä on arvokkaampi kuin erilliset rakennukset. Funkiskorttelien välistä aukeava katunäkymä, jonka päätteessä linja-autoaseman kellotorni, on yksi alueen hienoimmista. Kaikkien kolmen arkkitehtoninen arvo on funkikselle tyypillisesti herkkä vähäeleisten pintojen ja niukkojen yksityiskohtien muutoksille. Arvon säilyminen edellyttää huolellista ja osin palauttavaa kunnossapitoa.



### 5.7 Istutetut puut ja kasvit

Kaupunkikuvallisesti merkittäviä puuistutuksia ovat lehmusryhmä linja-autoaseman länsipuolella, lehmusrivi Hatanpään valtatie varrella linja-autoaseman itäpuolella ja koivurivi stadionin pohjoispuolen rannalla.

## 5.8 Puistomainen mäki

Vuosikymmeniä jatkunut soranotto on muuttanut Ratinanniemen maisemaa siinä määrin, että aluetta ei enää miellä osaksi Pyynikinharjulta Kalevanharjulle jatkuvaa harjujonoa. Ainoa harjumuodostelmasta jäänyt muistuma on stadionin länsipuolella sijaitseva puistomainen mäki, joka muodostaa näkyvän elementin lähinnä suvannon länsirannalta, Nalkalan torin suunnasta tarkasteltuna. Alueella kasvaa nurmea ja suurikokoisia lehtipuita, ja sitä on käytetty satunnaisesti konserttien ja muiden yleisötahtumien järjestämiseen.



## 5.9 Hatanpään- ja Tampereen valtatie risteyalue

Hatanpään valtatie on Ratinanniemen kohdalla raja, jonka kohdalla rakentamisen mittakaava muuttuu selvästi: Ratinan puolella rakennukset ovat enimmäkseen yksi-kaksikerroksisia ja erillisiä, ympärillään tyhjää tilaa. Vain funkiskorttelien ja sähkölaitoksen kohdalla tilanmuodostus on kiinteämpää. Hatanpään valtatie itäreunalla useampikerroksiset rakennukset rajaavat katutilaa muodostaen selkeän muurin.



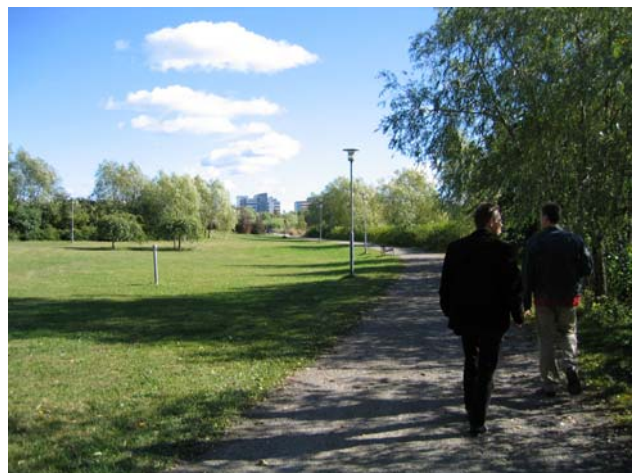
Hatanpään- ja Tampereen Valtatien risteysalueella rakentamista leimaa iso mittakaava ja osittain sattumanvarainen tilanmuodostus: rakennukset ovat useampikerroksisia ja risteyksen eteläpuolella selkeästi katutilaa rajaavia, muualla risteysalueella tilaa hajottavat leveät liikenneväylät, paikoituskentät ja Soneran tontilla sijaitseva huoltoasema.



#### 5.10 Viinikanlahden ranta

Sähkölaitoksen ja Viinikanlahden väliin jää kapea, osittain puistomaisesti istutettu rantakaisla, jonka kautta kulkee alueen eteläreunaa kiertävä kevyen liikenteen väylä. Alueen kapeuden vuoksi sen hyödyntäminen muulla tavoin on vaikeaa, ja reitin merkitys kasvaa Ratinan alueen rakentuessa. Sähkölaitoksen korttelin rantaa lähinnä olevien, rakentamattomien osien liittäminen ranta-alueeseen avaisi kuitenkin uusia mahdollisuuksia alueen käytölle.

Ratinanniemen eteläreunan rantaviivan sijainti on muuttunut suuresti, koska Viinikanlahtea on täytetty useiden vuosikymmenten aikana.



## 6 Yhteenveto

Ratinan varhaisimmasta historiasta harjuna, teollisuuden ympäristönä sekä asuinalueena on enää varsin vähän jäljellä.

Vahvimmin Ratinanniemeä leimaavat alueen virkistys- ja vapaa-ajan vietto sekä aikakauden hengen mukaisesti alueen muotoutuminen liikenteen alueeksi 1930-luvulta lähtien. Tämä kehitys jatkui aina 1950-luvulle saakka, jolloin Hatanpään valtatieen varteen, lähelle Höyryvoima-asemaa, rakennettiin liikenteeseen liittyviä rakennuksia. Vaikka alkuperäisiä toimintoja on enää vähän jäljellä, rakennukset ovat kaikki hyvin säilyttäneet ominaispiirteensä varsinkin julkisivujensa osalta. Rakennusten sisätilatkaan eivät ole kokeneet niin suuria muutoksia, etteikö niiden alkuperäisten ominaisuuksien palauttaminen ainakin osittain olisi mahdollista.

Sähkölaitoksen historia on merkittävä osa Tampereen historiaa. Sähkön tuotanto alueella on alkanut vuonna 1919, koska vesivoima ei riittänyt vähävetisinä talvina. Laitos on ollut Tampereella ensimmäisiä höyryvoimalla toimivia. Höyryvoima-aseman vanhat rakennukset ovat ainoat säilyneet Ratinan alueen teollisuusrakennukset.

Sellaista rakennustaiteellista tai rakennushistoriallista arvoa, joka edellyttää rakennusten säilyttämistä ja osin palauttavaa kunnossapitoa, on muutamilla rakennuksilla. Näitä ovat molemmat funkiskorttelit (199 ja 200), linja-autoasema, stadionin katsomo ja sähkölaitoksen rakennuksista höyryvoima-asema sekä muuntamo. Tiitolan suunnittelema työpaja vuodelta 1933 olisi toisissa oloissa arvokas lisä alueen historialliseen kerrostumaan, mutta Tampereen valtatieen rakentaminen on jättänyt rakennuksen painanteeseen siten, että siitä korttelin ulkopuolelle on näkyvissä lähinnä katto, eikä rakennuksella näin ole enää edellytyksiä rikastuttaa kaupunkikuvaa.

Kaupunkikuvallisesti arvokkaita ovat funkiskorttelien ja linja-autoaseman muodostama kokonaisuus, höyryvoima-asema, stadionin valopylväät ja puistomäki. Funkisirakennukset muodostavat tyylillisesti eheän ja syntyäikansa henkeä ilmentävän kokonaisuuden ja muodostavat kauniisti katutilaa alueella. Höyryvoima-asema on tunnistettava, sympaattinen rakennus, joka kertoo niemen teollisesta historiasta ja näkyy moneen suuntaan. Stadionin valopylväät ovat alueen dominantti ja osana monia näkymiä aluetta kaukaakin tarkasteltaessa. Puistomäki muodostaa valmiin, viihtyisän viherympäristön, joka aluetta rakennettaessa kannattaa hyödyntää.

## Lähteet

- Tampereen kaupunki/ kaupunkimittaus:
  - Pohjakartat
- Tampereen kantakaupungin rakennuskulttuuri 1998, Tampere, 1998
- Pauliina Tiusanen:
  - Ratinan alue, Maiseman kehityshistoria ja rakennusinventointi, 2002
- Tampereen kaupunki/ Ympäristötoimi/ Kuntatekniikka- ja liikennesuunnitteluyksikkö:
  - Ratinan ympäristön vuorokausiliikennemäärät
  - Keskusta-alueen huippuliikennemäärät, 1995
- Tampereen kaupunki/ Ympäristötoimi/ Kaavoitusyksikkö:
  - Autotuonti ja Vuoltsu, korttelien 200 ja 199 inventoinnin täydennys, 2003
  - Lausunto ratinan asemakaava-alueen luontoarvoista, 2002
  - Tampereen Ratinan yleinen aatekilpailu, kilpailuohjelma ja arvostelupöytäkirja
  - Valokuvat nykytilanteesta, 2003–2004 (IT ja JL)
- Tampereen kaupunki/ museotoimi/ kuva-arkisto
  - Valokuvia Ratinan alueelta

## Liitteet