

TULLIKAMARIN AUKION

RAKENNETUN KULTTUURIYMPÄRISTÖN SELVITYS



LUONNOS
30.1.2018

ARKKITEHDIT MY

Selvityksen laatijat: Arkkitehdit MY: Tiia Kuisma ja Anna Hakula
Tarkastanut: Kimmo Ylä-Anttila
Kuvat ja kaaviot ellei toisin mainita: Arkkitehdit MY

2018

SISÄLLYSLUETTELO

Johdanto	4
1. Tullin alueen kaavoituksen ja rakentumisen historia	6
1870-1900 Tullin alueen muodostuminen	
Tullin alueen rakentuminen 1900-1940	
Tullin alue 1940-1960: pienteollisuuden tehdaskorttelit	
Tullin alue 1960-80: uudet toiminnot ja jälkiteollisen ajan alkuvaiheet	
Jälkiteollinen Tullin alue 1980-2000	
Tullin alueen uuden vuosituhannen alku: toimistokaupunginosa	
2. Tullikamarin aukion historia	12
Tullikamarin aukion ja lähiympäristön rakentuminen	
Tullin toiminta	
Kuljetus- ja lastaustoiminta	
Korkeusasemien muutoksia	
Aukion rakentumisen vaiheet 1940-luvulta nykypäivään	
Tullikamarin aukion tila-aika-matriisi	
3. Tullikamarin aukion ominaisuudet	22
Aukion rajautuminen	
Aukion nimi	
Kaupunkirakenne ja kaupunkikuva	
Topografia ja rakennuskorkeudet	
Aukion osat	
Aukion materiaalit ja kalusteet	
Aukion valaistus	
Aukion kasvillisuus	
Toiminnot	
Aukion arvoluokitus	
Arvotiivistelmä	
4. Tullikamarin aukion ympäristön kadut	26
5. Tullikamarin aukion rakennukset ja rakennelmat	29
Tullikamari ja pakkahuone	
Telakka	
Attila	
Tullintori (SOK:n varastomakasiinit)	
Toas Tullinaukio	
Luminary	
As Oy Tullinaukio	
Toas Ilmari (STS:n Pankin Toimitalo)	
Tullinaukion pysäköintilaitos	
6. Yhteenveto	51



Tullikamarin aukion sijainti. Ilmakuva Tampereen keskustasta. (Kuva: © 2015 BLOM, kuvan kopiointi kielletty).



Tullikamarin aukion sijainti Tampereen keskustan kaupunkirakenteessa. (Kuva: Tampereen kaupunki).

JOHDANTO

Tullikamarin aukio on Tullin alueen keskeisiä kaupunkitiloja. Aukion toiminta on muuttunut vaihteittain varasto- ja teollisuustoiminnan käyttöä palvelevasta kaupunkitalasta kulttuurin ja vapaa-ajan elämysten aukioksi.

Aukio sijaitsee keskeisesti Itsenäisyydenkadun varrella rautatieaseman välittömässä läheisyydessä. Aukion äärelle sijoittuvat Tullikamari ja Telakka, jotka ovat Tamperetalon ohella Tullin alueen merkittäviä kulttuurikeskuksia. Tullintorin kauppakeskus sijoittuu aukion etelälaidalle. Koillisessa on Attilan entinen tehdasrakennus, joka on valtion virastojen käytössä.

Tullin ja ratapihan alueella on rakenteilla ja vireillä useita hankkeita, jotka tulevat muuttamaan alueen kokonaisuutta tulevina vuosina merkittävästi. Asemakeskuksen suunnittelukilpailu uudesta asemakeskusrakennuksesta ja sen lähikortteleista ratkaistiin syksyllä 2014 ja asemakaavoitus on parhaillaan käynnissä. Tullin alueen yleissuunnitelma laadittiin vuosina 2012-2015 ja etenee alueen tarkemmilla asemakaavoilla. Tullikamarin aukion ympäristöstä ja aukion laidalle sijoittuvasta täydennysrakennuksesta on parhaillaan käynnissä (2017-2018) suunnittelukilpailu.

Tullikamarin aukion merkitys korostuu entistään rautatieaseman ympäristön hankkeiden edetessä. Myös raitiotien rakentuminen ja pysäkin sijoittuminen aukion läheisyyteen muuttavat aukion sijaintia entistä keskeisemmäksi. Tullikamarin aukio on näköalapaikka kehittyvälle Tullin alueelle ja rautatieaseman ympäristölle.

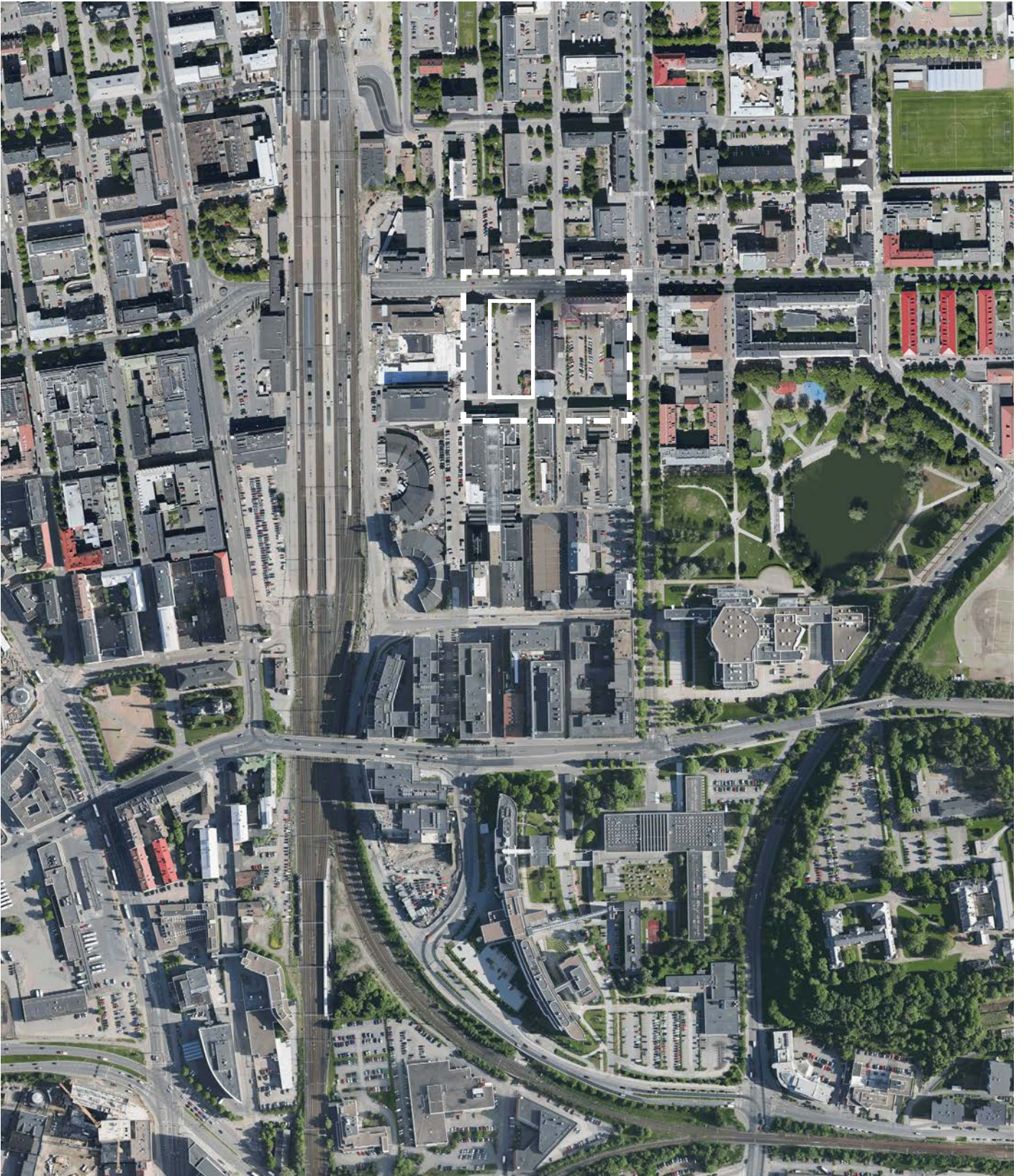
Rakennetun ympäristön selvityksen on tarkoitus tuottaa tietoa Tullikamarin aukiolla ja sen ympäristössä tapahtuvan kavasuunnittelun ja sitä koskevan päätöksenteon tarpeisiin. Selvityksessä tarkastellaan itse aukion lisäksi myös ympäröivää kaupunkirakennetta ja määritellään alueen kaupunkikuvallisia ominaispiirteitä ja arvoja.

Selvitys on laadittu DIVE-menetelmää soveltaen. Ensin tehdään luenta alueen historiasta ja historian luennasta koostetaan tulkinta Tullikamarin perusteella määritellään alueen ja rakennusten tärkeimmät ominaisuudet ja arvot.

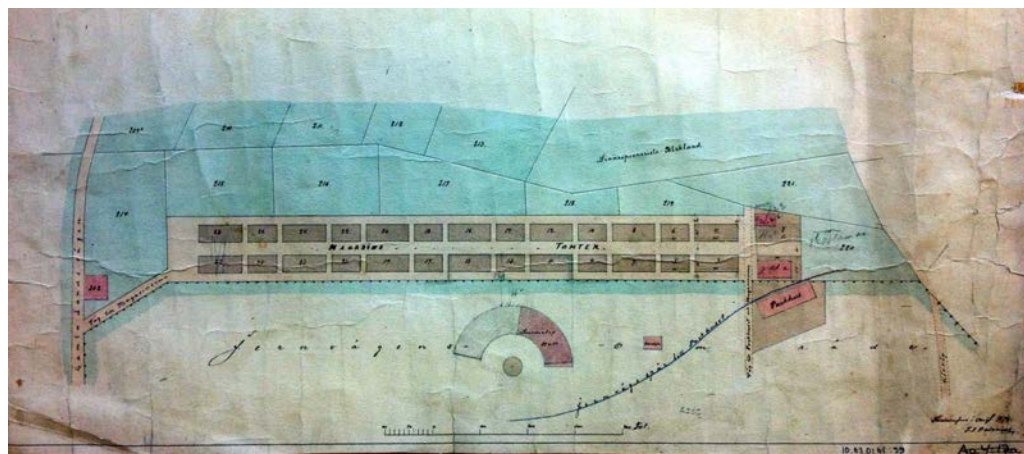
Selvityksen aluksi esitellään Tullin alueen kaavoituksen ja rakentamisen historiaa painottuen alueen pohjoisosaan. Seuraavaksi tarkennetaan Tullikamarin aukion ja aukion lähiympäristön vaiheisiin ja perehdytään myös aukion toiminnalliseen historiaan. Historiaosioiden lopuksi esitetään historiatiiviselmä matriisiin muodossa.

Historiaosuuden jälkeen perehdytään aukion nykytilaan ja ominaisuuksiin. Tämän jälkeen esitellään alueen rakennukset. Aukion ympäristön keskeiset vanhat arvorakennukset - Tullikamari pakkahuoneineen, Telakka ja Attila - kuuluvat selvityksen tarkempaan tarkastelualueeseen. Näistä kohteista on laadittu yksityiskohtaisempi tarkastelu ja suoritettu kohdekäynnit myös sisätilojen osalta. Muut aukiota ympäröivät rakennukset esitellään pääpiirteittäin.

Viimeisenä on yhteenveto aukion ja tarkastelualueen rakennusten arvoista.

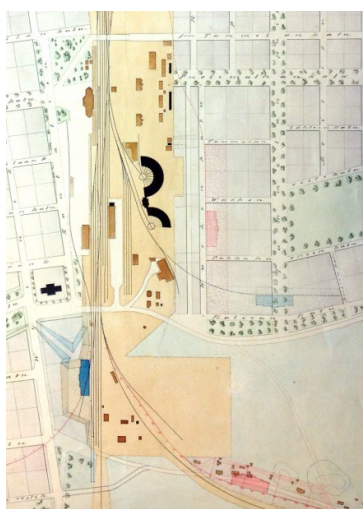


Ilmakuva Tullin alueesta. Tullikamarin aukio on rajattu kuvaan valkoisella ja selvitysalue katkoviivalla. (Kuva: © 2015 BLOM, kuvan kopiointi kielletty).

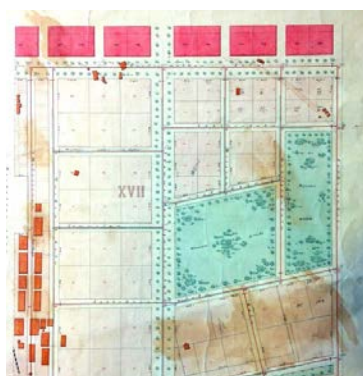


Tullin alueen ensimmäinen asemakartta vuodelta 1878. (F.L. Calonius, Tampereen kaupunginarkisto).

1. TULLIN ALUEEN KAAVOITUKSEN JA RAKENTUMISEN HISTORIA



Kartta rautatieaseman ympäristöstä vuodelta 1896. (K.W. Wirtzenius, Tampereen kaupunginarkisto)



Asemapiirros kaupungin laajentamisesta, Tammelan eteläpuoli. (O.H Itkonen 1898, Tampereen kaupunginarkisto)

Tullin ja Tammelan ruutukaava-alueet suunniteltiin 1800-luvun lopulla vanhan keskustan idän suuntaiseksi jatkeeksi. Alunperin kaupungin laidalle sijoitettu Tullin varasto-alue on edelleen kaupunkikeskustan itäisellä reunalla, mutta koko kaupungin mittakaava huomioon ottaen sijainti on nykyisin erityisen keskeinen. 1900-luvun vaihteessa melko symmetrisesti Tammerkosken molemmin puolin jakautunut kaupunkialue on 2000-luvulle tultaessa laajentunut useita kilometrejä. Kaupungin Itäpuoli on pinta-alaltaan länsipuolta huomattavasti suurempi, johtuen länsipuolen puristumista kapealle kannakselle Näsi- ja Pyhäjärven väliin. Itäpuoli sen sijaan laajenee leveämpänä kaupunkivyöhykkeenä idän lisäksi myös etelään. Nämä suunnat kohtaavat keskustaan tullessa juuri asemanseudun ja Tullin alueella.



Tampereen kaupungin asemakartta. (Lambert Pettersson 1896, Tampereen kaupunginarkisto.)

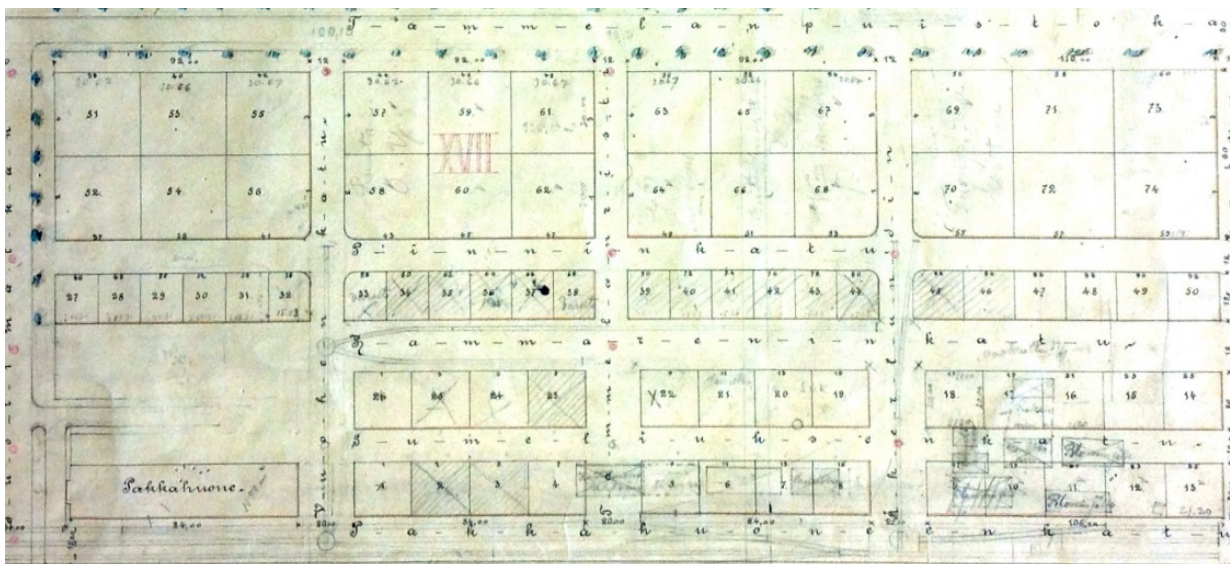
1870-1900 Tullin alueen muodostuminen

1800-luvun alkupuolella, ennen rautatien ja sen itäpuolelle sijoittuvien kaupunginosien rakentamista, nykyinen Tullin alue oli maa-seutumaista kylä- ja peltoaluetta. Tampereen teollistuessa voimakkaasti ja työväestön kasvaessa 1800-luvun puolivälistä alkaen, Tammerkosken itäpuolisille alueille muutti runsaasti uusia asukkaita, muodostaen uuden Kyttälän kaupunginosan.

Hallinnollisesti alue oli osa Messukylää ja uudet asunnot rakennettiin Hatanpään kartanon omistamille maille. Rakentaminen tapahtui ilman rakennusjärjestystä muodostaen vapaamuotoisesti kasvaneen hökkeli-mäisen työväenkaupunginosan. Alue liitettiin osaksi Tampereen kaupunkia vuonna 1877 ja olojen kohentamiseksi alueelle laadittiin uusi asemakaava.

Vuosien 1850 ja 1900-välillä kaupungin väkiluku yli kymmenkertaistui (n. 3200:sta n. 36 000:een). Kasvun ohjaamiseksi uusia asuinalueita kaavoitettiin sekä keskustan itä- että länsipuolelle. Kyttälän jatkoksi idän ja koillisen suuntiin kaavoitettiin Tammelan ja Tullin alueet (kaupunginosat XIV-XVI ja XVII), joista etenkin Tammelan alue asuinalueena lähti nopeaan kasvuun vielä 1800-luvun loppuvuosien aikana.

Tullin alueen kehityksen kannalta merkittävää puolestaan oli liikennemuotojen kehitys ja rautatien tuleminen kaupunkiin. Vesireitit olivat olleet tavarakuljetuksessa merkittävässä roolissa vuosisatojen ajan ja Tampereen seutu oli näiden reittien suhteen hyvin edullisessa vesistöjen yhtymäkohdassa. 1800-lu-



Ote Tullin alueen asemapiirroksista vuodelta 1900. (A. Brandt 1900, Tampereen kaupunginarkisto).

vun lopun teknologisen kehityksen myötä kuitenkin rautatieliikenteen merkitys tavarakuljetuksessa alkoi kasvaa voimakkaasti ja Suomessakin alkoivat toimet rataverkon rakentamiseksi.

Ensimmäinen henkilöliikenteen rautatie Helsinki-Hämeenlinna välillä avattiin 1862. Jatkoyhteys Hämeenlinna-Tampere valmistui melko pian tämän jälkeen vuonna 1876, samoin ratayhteys Turku-Toijala. Nopeasti tämän jälkeen rakentuivat myös yhteydet Tampereelta eteenpäin Poriin ja Raumalle, Seinäjoelle, Vaasaan ja Ouluun sekä Haapamäen kautta Jyväskylään. Tampereesta tuli keskeinen ja vahvasti liikennöity tavaraliikenteen ja myöhemmin myös henkilöliikenteen asema.

Junarata linjattiin vanhan Kytälän katuverkon suuntaisesti kaupungin itälaidalle, päätyen aluksi pistoraiteena Naistenlahteen. Puinen asemarakennus sijoitettiin Hämeenkadun päätteeksi vuonna 1876. Tullin alue alkoi kehittyä tavaraliikenteeseen liittyvän varastoinnin ja muun tavarakäsittelyn sekä ratapihatointojen alueena.

Alueiden suunnittelu näkyy 1800-luvun kartoissa siten, että Kytälän alueelle osoitettiin uusi suorakulmainen, pohjois-eteläsuuntainen ruutukaava korvaamaan alueen vapaasti muodostunut, kylämäinen korttelirakenne (asemakartoissa 1879, 1882, 1887, 1896).

Tullin alueen ensimmäinen, varastorakennusten asemakaava on suurin piirtein samoilta ajoilta, vuodelta 1878. Sen on laatinut F.L. Calonius ja siinä esitetään pelkistetty kaksirivinen varastorakennusten sarja vetu-

rihallin takana. 1800-luvun loppuvuosikymmenien kaavoissa makasiinialue puolestaan integroitiin kaupungin itäpuolen laajenemissuunnitelmiin. Ratapihan itäpuolelle suunniteltiin neljä uutta kaupunginosaa, joista siis kaupunginosat XIV-XVI muodostavat nykyisen Tammelan ja kaupunginosa XVII Tullin alueen. Makasiinikorttelien lisäksi 1800-luvun lopun asemakarttoihin Tullin alueelle on piirretty valtaosaltaan isoja asuinrakennusten tontteja useisiin kortteleihin.

Aluksi Tullin alueen korttelit suunniteltiin enemmän vanhan kantakaupungin uute-na jatkeena, jossa oli melko isot tonttikoot. Pohjoisempaan Tammelaan suunnitelmassa oli pienemmät tonttikoot ja kaupunginosa nähtiin enemmän työläiskaupungin osana (Tamperealaiset – Tehdaskaupungin väestö, alue ja asuminen 1918-1940). Rautatieliikenteen nopea kasvu vaikutti kuitenkin Tullin alueen kehitykseen. Ratapihan kokoa kasvatettiin lisäraiteilla ja ratapihan läheisyydessä sijainnutta Tullin alueesta kaavoitettiin uusia versioita, joissa varastomakasiinien määrää kasvatettiin alkuperäisestä kaksirivisestä suunnitelmasta.

Vuonna 1900 laaditussa alueen uudistetuissa asemakaavassa (kaava n:o 172) makasiinialuetta kasvatettiin kolmiriviseksi ja osoitettiin nykyinen Tullikamarin ja sen pakkahuoneen sijoituspaikka. Lisäkorttelien lisäksi myös tonttikokoa itsessään kasvatettiin ja makasiinien välisiä katuja levennettiin. Kahteen länsipuoliseen riviin sijoittuivat isommat varastotontit ja kolmanteen pienemmät.



Tampereen vanha rautatieasema, toiminnassa 1876-1935. Rautatieaseman pohjoispuolella oli Tammelan silta, jota käytettiin rautatien ylitykseen rautatietunnelin valmistumiseen asti vuonna 1934. (Kuva: Tampereen museot).



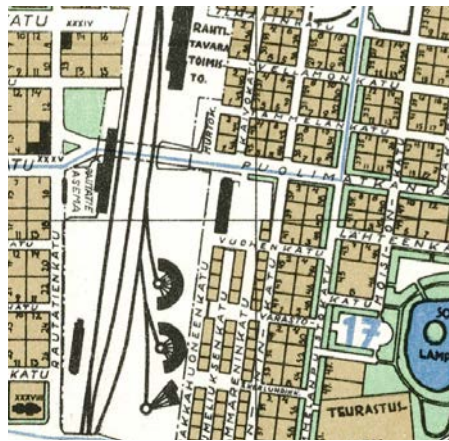
Näkymä Sorsalammelta 1910-luvun alussa: lammen taustalla Toralinna, Attilan kenkätehdas ei ole vielä rakentunut. Kauempana erottuu Johanneksen kirkko (nyk. Tuomiokirkko). (Kuva: Tampereen museot, Tammela- tarinoita torin kulmilta, s.12.)



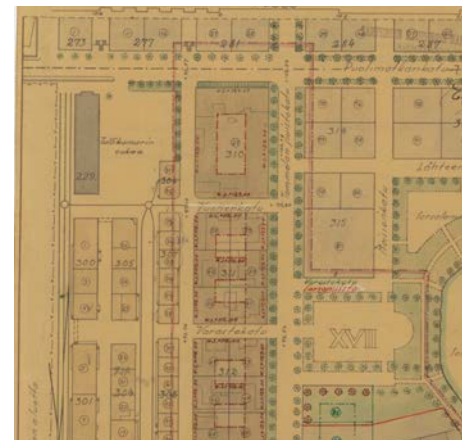
Tullin alueen eteläosaa 1920-luvulla. Attila ja Toralinna erottuvat kauas muuten pääosin matalan rakennuskannan keskeltä. (Kuva: E.A.Bergius, Tampereen museot, Tammela- tarinoita torin kulmilta, s.12)



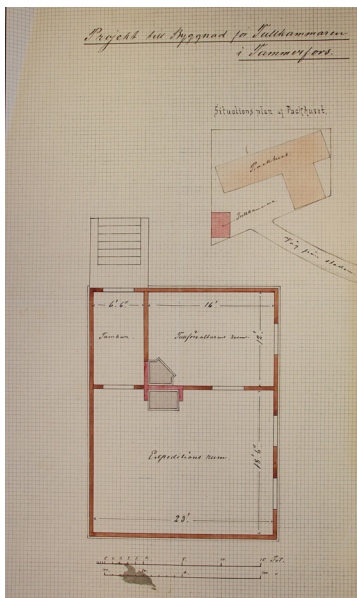
Ote Tampereen kaupungin asema- ja aluekartasta 1908. (Doria.fi)



Ote Tampereen kaupungin asemakartasta 1939. (Tampereen kaupunki)



Asemakaavan muutos 1937. (Asemakaava n:o 70, Tampereen kaupunki, asemakaava-arkisto)



Piirros vuodelta 1882 vuonna 1883 valmistunutta ensimmäistä pakkahuonerakennusta ja tullikamaria varten. (F.L. Caloniuss, Tampereen kaupunginarkisto)

Liikenteen kasvusta kertovat myös ratapihan läheisyyteen rakennetut erityisrakennukset. Ratapihan näyttävät veturihallit rakennettiin useassa eri rakennusvaiheessa. Ensimmäisen, nykyisen pohjoisemman veturihallin vanhin osa rakennettiin jo vuonna 1874. Laajennusosia valmistui mm. 1896 (korkea keskiosa) sekä 1917 (eteläisen hallin vanhin osa).

Kasvavan tavaraliikenteen ja kaupankäynnin kehitystä varten kaupunkiin tarvittiin oma Tullin yksikkö, joka käsitteli maahantuodun tavara tullauksen. Vanhoista asemakartoista on nähtävissä miten pakkahuoneelle etsittiin erilaisia sijoitusvaihtoehtoja Pinnin ja Ratinan suunnista sekä suunniteltiin niihin liittyviä ratavaihtoehtoja (kartta rautatieaseman ympäristöstä 1896). Tullikamari ja sen pakkahuone rakennettiin vuonna 1901 nykyiselle keskeiselle paikalleen.

Tullin alueen rakentuminen 1900-1940

Tullin alueen rakentuminen kokonaiseksi kaupunginosaksi tapahtui 1900-luvun alkuvuosikymmeninä. Se rakentui leimallisesti varastomakasiinien ja eri kokoisten tuotantorakennusten alueeksi. Käytännössä alueen sisällä oli useita erilaisia toimintoja. Ne liittyivät joko varastojen tapaan tavaraliikenteeseen tai olivat toimintoja, jotka eivät mahduneet keskustaan tai löysivät edullisempaa vuokratilaa Tullin alueelta.

Merkittäviä ja kookkaita säilyneitä rakennuksia vuosisadan vaihteesta ovat Tullikamari ja sen pakkahuone vuodelta 1901 sekä rautatiehenkilökunnan asuintalo Toralinna Yliopistonkadun itäpuolella, valmistunut 1903. HMK:n makasiini (nyk. Mylläri) 1902 ja Maantuotteen myllyrakennus (nyk. Telakka) 1909 edustavat tältä ajalta säilyneitä pienimuotoisia punatiilisiä tuotanto- ja varastorakennuksia. Järeemmän

kokoisista uusista tuotantorakennuksista alueelle sijoittui ensimmäisenä Attilan kenkätehdas vuonna 1915.

Alueen alkuvuosikymmenien rakentumisen tarkka selvittäminen on hankalaa. Edellä mainittujen merkittävien rakennusten lisäksi alueella sijaitsi runsaasti 1-2 –kerroksisia pienempiä makasiinirakennuksia, jotka ovat vuosikymmenien kuluessa korvautuneet isommilla rakennuksilla. Yksittäisten ja jopa vierekkäistenkin tonttien rakentumishistoria voivat olla hyvinkin toisistaan poikkeavia. Joillakin tonteilla ensimmäinen paikalle rakennettu rakennus on säilynyt nykypäivään asti. Osassa tontteja on historian aikana sijainnut useampikin rakennus – tai rakennusta on muutettu ja laajennettu useaan otteeseen.

Tullin alueen säilyneen rakennuskannan osalta merkittävä vaihe sijoittuu 1930-40-luvuille. Tänä ajanjaksona suuri osa matalista 1-2 –kerroksisista varastorakennuksista korvautui uudemmilla ja korkeammilla (4-5 krs.) rakennuksilla. Monet ajanjakson rakennuksista ovat käytössä edelleen ja ovat tärkeä osa alueen kaupunkikuvan ja identiteetin muodostumisessa, vaikkakin rakennusten käyttötarkoitus on jo lähes täysin muuttunut. 1930-40 –luvut olivat funktionalistisen arkkitehtuurin läpimurron aikaa ja monet Tullin alueen rakennuksista ovat tämän aikakauden tyylin puhtaslinjaisia esimerkkejä. Vanhimmat näistä uusista rakennuksista sijoittuvat alueen rautatieaseman puoleiselle luoteiskulmalle, tärkeimpänä kokonaisuutena SOK:n valkoiset varastorakennukset 1930-luvun loppupuolelta.

Tullin alueen yhteydet keskustaan suuntaan tapahtuivat rautatien rakentamisen jälkeen aluksi tasoyliityksinä. Liikenteen ja raiteiden



Attilan kenkätehdas 1920-luvulla. (Kuva: H. Ranta-Kallio, Tampereen museot)



Toralinna 1920-luvulla. (Kuva: Tampereen museot)



Tullin alueen itäpuoli 1950-luvun alussa
(Kuva: Atelier Laurent, Tampereen museot, Henkseleistä High Techiin, s.11)



Tullin alueen itäpuoli 1950-luvun alussa. (Kuva: Atelier Laurent, Tampereen museot, Henkseleistä High Techiin 2007 s.11)

lisääntymisen myötä radan yli rakennettiin Tammelan ja Tullin alueille siltayhteydet Tammelan silta ja Sorin silta. Tammelan silta nousi Hämeenkadulta nykyisen Posteljoonipuiston yli koilliseen radan päälle ja sieltä alas Tammelankadulle. Tammelan silta purettiin uuden asematunnelin ja asemarakennuksen valmistumisen (1936) myötä. Sorin silta korvautui uudella modernilla sillalla 1950-luvulla.

Rautatien allittavan tunnelin rakentaminen Itsenäisyydenkadulta Hämeenkadulle muutti Tullin alueen sijaintia keskeisemmäksi. Tunnelin rakennustyöt myös muuttivat huomattavasti Itsenäisyydenkadun korkeusasemaa, sillä tunnelia varten katua täytyi madaltaa. Kadun varrella sijainneet rakennukset jäivät uutta madallettua katutasoa jopa pari metriä korkeammalle.

Tullin alue 1940-1960: pienteollisuuden tehdaskorttelit

Toisen maailmansodan jälkeen painopiste Tullin alueen rakentamisessa siirtyi rautatieasemalta kauemmas itää ja kaakkoa kohti. Alueen muutoksessa merkittävä vaihe oli Tammelanpuistokadun (nyk. Yliopistonkatu) varren kortteleiden asemakaavan uudistaminen vuonna 1937 (kaava n:o 70).

Alueelle vuosikymmenien aikana rakennut pienimuotoinen tuotanto- ja varastotila koostui vanhempien makasiinialueiden tapaan matalista 1-2 kerroksista tiili- ja puurakenteisista pienteollisuusrakennuksista. Uusi asemakaava mahdollisti huomattavasti tehokkaamman rakentamisen säätämällä rakennuskorkeuden puistokadun puolella enimmäkseen +123 metriin. Maanpinnan korkeuden ollessa vastaavassa paikassa n. +100, uusi kaava mahdollisti jopa 6-7 -kerroksisten rakennusten rakentamisen. Asemakaavassa muodostui myös Tullin alueelle yksi

sen kaupunkikuvallinen ominaisuus: puistokadun puoleiset reunat ja alueen kulmat saivat suuremman rakennusoikeuden kuin alueen sisäosat. Pinninkadun puolella alueen topografia paitsi laskee alaspäin, myös kaavan sallima räystäskorkeus laskee +123:sta +112:een.

Asemakaava vahvisti alueen tuotantoluonteiden jatkumon osoittamalla tontit tehdasalueiksi. Myös nykyisen Tampere-talon tontille osoitetut asuinkorttelit korvautuivat tehdastonttikaavalla. Teurastamatoiminta tosin oli tontilla alkanut jo 1906. Teurastamoa laajennettiin huomattavasti 1936 ja kaavalla vahvistettiin alueen muutos1

XVII kaupunginosan itäosat Sorsapuiston ympärillä olivat 1920- ja 30-lukujen kuluessa rakentuneet valmiiksi asuinalueina, samoin Sorsapuisto oli rakennettu 1930-luvulla. Tätä taustaa vasten on erityislaatuista, ettei tuotantolaitosten kortteleita sijoitettu keskustasta kauemmas ja asuinalueitten ulkopuolelle oraalla olleiden funktionalistisen kaupunkisuunnittelun oppien mukaisesti.

Vanha kaavoitusperinne vaikutti kuitenkin vielä vahvasti 30-luvun lopulla. Uuden kaavan korttelimuoto oli perinteinen umpikortteli ja tuotantorakennusten sijoittaminen asuinkortteleiden viereen ei ollut ongelma, näin oli rakennettu aiempinakin vuosikymmeninä keskustassa ja Tammelassa. Luonnollisesti myös alueen logistisilla eduilla oli oma tärkeä arvonsa. Autoliikenteen alkavasta lisääntymisestä huolimatta suurin osa rahdista kulki edelleen raiteilla ja tuotannon sijoittaminen ratapihan läheisyyteen oli tästäkin näkökulmasta käytännöllistä.

Yritysten näkökulmasta halukkuuteen sijoittua keskustan tuntumaan vaikutti myös ammattitaitoisen työvoiman saanti, joka syr-



Vastavalmistunut Maakauppiainen Oy:n talo Hammareninkadulta, joka myöhemmin siirtyi SOK:n omistukseen. Valkoiset rakennukset muodostavat nykyisin Tullintorin kauppakeskuksen pohjoisosan. Yksikerroksinen punatiilinen varastorakennus vasemmalla on hyvä esimerkki vanhemmasta ja matalammasta varastorakennuskannasta, joka korvautui 4-5-kerroksisten uusien rakennusten tieltä. (Kuva: E.M. Staff 1936, Tampereen museot).



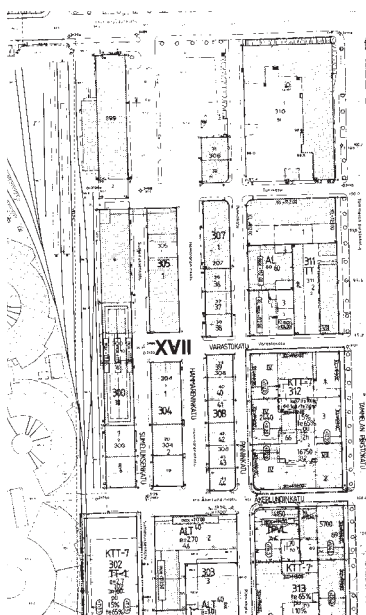
Åkerlundinkatua vuonna 1954: Kuvassa Tampereen rakennuskonttorin rakennus vastapäätä HMK:n makasiinia sekä oikeassa kulmassa Lääketehtäas Starin rakennus. (Kuva: Reino Branthin, Tampereen museot)



Hammareninkatua 1954. (Kuva: Reino Branthin, Tampereen museot)



Ilmakuvat yliopiston alueesta etelästä päin ja sorsapuistosta päin ennen yliopiston päärakennuksen rakentamista 1958 sekä päärakennuksen valmistumisen jälkeen 1960. (Kuvat: Tampereen museot)



Pienteollisuustalon 6. vaiheen asemakaava (n:o 6068) vuodelta 1983. Kaavassa näkyy sekä tehdastonttien kaavamerkinnän muutos liike- ja toimistopainotteiseen suuntaan (AL, ALT, KTT) että alueen logistiikka- ja teollisuusperinnön jatkuminen. Koko alueen kattavassa kartassa hienosti myös näkyvissä vielä käytössä ollut kolmas veturihalli. Tullikamarin aukiolle on suora ajoyhteys Itsenäisyydenkadulta. (Tampereen kaupunki, asemakaava-arkisto).

jäisiin sijainteihin verrattuna oli helpompaa (Wacklin 2007, s. 23).

Tullin alue 1960-80: uudet toiminnot ja jälkiteollisen ajan alkuvaiheet

Vaikka Tullin alue kehittyi vuoden 1937 asemakaavan myötä yhä vahvemmin tehdasalueena, kaupungin kasvaminen sen ympärillä toi mukanaan myös muutoksia, jotka ennakoivat alueen muutoksia tulevana vuosikymmeninä.

Yksi merkittävimmistä muutoksista oli päätös sijoittaa Tampereelle siirtynyt Yhteiskunnallinen korkeakoulu Kalevantien eteläpuoleiselle alueelle. Alue oli yli puolen vuosisadan toiminut kaupungin varikkoalueena ja siellä sijaitsi joukko matalia varastoja työpajarakennuksia. Alue raivattiin tyhjäksi ja paikalle rakennettiin moderni yliopistorakennus, joka valmistui vuonna 1960.

Kaupungin varikkotoiminnot siirtyivät hetkeksi aikaa Sorsapuiston teurastamon paikalle, joka lopetti toimintansa vuonna 1962. Teurastamon alueella toimi kahdeksan vuoden ajan eläintarha.

1960-luvun taitteeseen osuu myös toinen kaavoitus- ja rakennushanke, joka muutti Tullin alueen luonnetta uuteen suuntaan. 1959 laaditussa asemakaavamuutoksessa Yliopistonkadun ja Varastokadun kulmaan osoitettiin varaus asuinkerrostalolle, joka rakennettiin vuonna 1961. Muutos asuntopainotteiseen suuntaan oli kuitenkin yksittäinen poikkeus, sillä kesti yli puoli vuosisataa ennen kuin seuraava asuinrakennus valmistui vuonna 2004 Tullin aukiolle.

1950-luvulla perustettiin Pienteollisuustalo palvelemaan pienten yritysten tarpeita. Toiminta pienteollisuustalossa kasvoikin hyvää vauhtia ja Pienteollisuustalo rakensi laajen-

nukset 2-4 vuosina 1962, 1970 ja 1977 saman korttelin alueella. Perinteinen laajamittakaavainen teollisuus puolestaan siirtyi yhä kauemmas kasvavan kaupungin tieltä sitä varten kaavoitetuille omille teollisuusalueille.

Kaupungin kasvun myötä Tullin alueen asema kaupunkirakenteessa muodostui yhä enemmän keskeiseksi. Tuotantotoiminnan lisäksi tilat alkoivat olla kysyttävä myös erilaisille palveluyrityksille ja toimistoille. Muutos Tullin alueen kaavoituksessa on nähtävissä erityisesti 1970-luvulla, jolloin asemakaavoja muutettiin liikerakennusten korttelialueiksi. Kortteleissa tosin säilytettiin myös mahdollisuus sijoittaa rakennuksiin teollisuutta palvelevia varastotiloja (esim. kaavat n:o 4593/1975 ja n:o 5118/1977).

Jälkiteollinen Tullin alue 1980-2000

On luonnollista, että tehdas- ja varastoalueena toimineen Tullin alueella yhteiskunnallisen muutoksen ja elinkeinoelämän kehityksen syklit näkyvät selkeästi. Jälkiteollinen aika toi teolliselle alueelle huiman muutoksen tullessa. Sen vauhti kiihtyi 1980-luvun loppua kohti.

1970-luvulla alkanut rakennusten ja kaavojen käyttötarkoitusten muutos liike- ja toimistorakennuksien suuntaan oli ensimmäinen paikallinen konkreettinen ilmentymä muutoksesta jälkiteolliseen aikaan. Teolliselle tuotannolle tässä sijainnissa ei enää ollut edellytyksiä, se alkoi siirtyä muualle tai paikoin kuihtua kokonaan. Alueen oman tuotannon hiipussa tarvetta varastotiloihin ei myöskään ollut samassa mitassa. Logistiikan logiikka yleisesti muuttui – se muutti isompiin yksiköihin ja (auto)liikenteen kannalta keskeisempiin sijainteihin.

Tuotanto ei kuitenkaan hiipunut kokonaan

eikä yhdellä kertaa. Vielä vuonna 1983 Pienteollisuustalo laajeni yhä Sumeliuksenkadun varressa uudella 6. vaiheen ja 10 000 kerrosneliön laajenuksella. Uuden rakennuksen tilat eivät kuitenkaan enää olleet kokonaan tuotantotilaa, vaan rakennukseen oli myös toimistotilavaroja palvelu yrityksille ja yhdistysten toimistoille (Wacklin 2007, s. 94). Uuden rakennuksen asemakaavan mukaisesti myös useita muita pienteollisuustonttien kaavoja muutettiin 1980-luvun alussa siten, että kaavamerkintä (KTT) mahdollisti käyttötarkoituksen muutokset, eli liike-, toimisto- ja teollisuustoiminnan samassa rakennuksessa. Tullin alueelle rakentui myös uusia, kokonaan toimistokäyttöön osoitettuja rakennuksia.

Yksi Tullin uusista luonteenpiirteistä oli erilaisten terveydenhuoltoon ja kuntoutukseen liittyvien yhdistysten sijoittuminen alueelle.

Liike- ja toimistomuutosten lisäksi 1980-luvun alkuun tapahtui myös muita muutoksia. Tullin alueella tehtiin ensimmäiset rakennussuojelua koskevat toimenpiteet vanhan teollisuus- ja makasiinirakennusperinnön säilyttämiseksi. Suojelukaavat saivat mm. Attila ja HMK:n makasiini (Myllärit ravintola). Suojelu liittyi näitä rakennuksia koskeviin isoihin muutoksiin: Attilan rakennuksessa tehdastoiminta oli loppunut jo 1975 ja vuonna 1985 siirtyi kokonaisuudessaan yliopiston käyttöön. Rakennukseen sijoittui sekä yliopiston kirjasto että erinäisiä laitoksia opetustiloihin.

1980-luvun loppua kohti alueen muutosvauhti kiihtyi entisestään. Uutta konserttisalia oli suunniteltu kaupungissa jo pitkään, jopa 1930-luvulta asti. Hankkeen suunnittelu sai uutta puhtia 1970-luvulla konsertti- ja kongressitalona ja päätös sen sijoittamisesta entisen teurastamoalueen paikalle Sorsapuihtoon tapahtui asemakaavan myötä vuonna 1977. Itse rakennushanke lähti käyntiin arkkitehtuurikilpailun kautta vuonna 1982-83 ja rakennus vihittiin käyttöön valmiina vuonna 1990. Myös Tullintorin kauppakeskus valmistui 1990 SOK:n entisiä varastorakennuksia hyödyntäen. Tullin alueen kulttuuripainotusta vahvisti Tullikamarin ja pakkahuoneen muutos kulttuurikeskukseksi vuonna 1988. Maantuotteen vanha mylly muutettiin kulttuuri- ja ravintolatila Telakaksi vuonna 1996.

1990-luvun taitteessa Tullin alueelle rakennettiin myös kaksi hotelliä, jotka sekä sopivat alueelle luontevasti sen keskeisen sijainnin ja rautatieaseman läheisyyden ansiosta että tukevat alueen kulttuuri- ja kongressipalveluja.

Sokos hotelli Villa valmistui Tullintorin kauppakeskuksen yhteyteen vanhaan, vuonna 1926 rakennettuun Osuusliike Voiman keskusvaraston rakennukseen. Hotellirakennus, nykyinen Lapland Hotel Tampere, puolestaan rakennettiin vanhan pienteollisuus- ja varastohallin paikalle Yliopistonkadun ja Tullikadun kulmaukseen.

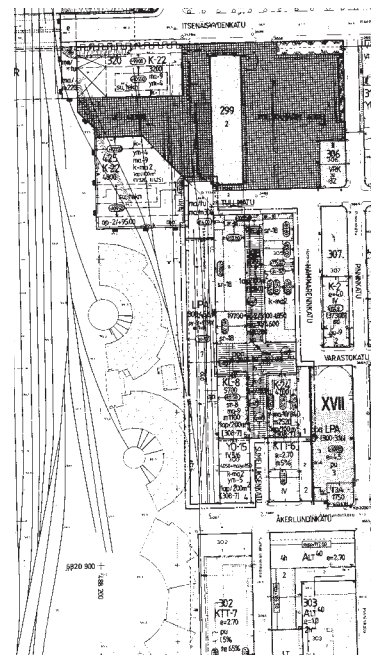
1990-luvun lamavuodet hidastivat Tullin alueen muutosvauhtia. Yliopiston uusi laajennusosa Pinni 1 valmistui vuonna 1993 ja samalla laajentuva kampusalue katkaisi vanhan Pinninkadun yhteyden etelään. Muut hankkeet jäivät odottamaan parempia aikoja ja uutta vuosituhatta.

Tullin alueen uuden vuosituhannen alku: toimistokaupunginosa

Lamavuosien jälkeen kaupunkien talous lähti uuteen kasvuun uusien teknologiayritysten vetämänä. Tampere oli yksi maan tärkeimmistä keskuksista informaatioteknologian kehittämisessä ja soveltamisessa. Informaatiosektorin työpaikat yli kaksinkertaistuivat muutaman vuoden sisällä 2000-luvulle tultaessa (Tampereen kaupungin tilastojulkaisu: Toimintaympäristö, työpaikat 20.10.2012, dia 12: ICT-sektorin työpaikat Tampereella 1993-2008).

Tullin alue ei ollut ensisijaisena kohteena uusien ICT-yritysten toimipaikkavalinnoissa heti vuosituhannen vaihteessa. Uusi talousnousu sai kuitenkin liikkeelle uusia toimintoihin liittyviä rakennushankkeita, jotka toteutuivat hieman myöhemmin, 2010-luvun molemmin puolin – ja kaikki uuden Ratapihankadun varteen: Pendolino-toimistotalo rakentui alueen luoteisnurkkaan 2007. Tulli Business Parkin tilat alueen lounaisnurkassa Åkerlundinkadulla valmistuivat 2008-09. Sorin sillan eteläpuolella puolestaan valmistui Technopolis Yliopistonrinteen useassa rakennusvaiheessa vuosina 2010-2016.

Yliopisto on rakennushankkeillaan ollut myös muokkaamassa uutta Tullin alueen yleisilmettä. Yliopisto tiivisti tilojaan 2000-luvulla kampusalueen läheisyyteen ja vetäytyi suurimmasta osasta Tullin alueen vanhoihin rakennuksiin sijoittuneista tiloistaan, kuten Attilan entisestä tehdasrakennuksesta.



Tullintorin kauppakeskuksen asemakaava (n:o 6736) vuodelta 1988. Kaavassa nähtävissä alueen kehittämisen painopisteen muutos alueen luoteiskulmalle asemanseudun läheisyyteen. Kaavakartassa näkyvissä myös uusien liike- ja toimistorakennusten sijoittuminen Veturitorin laidolle (nykyisten Ukko-Pekan ja Pendolinotalon tontit). (Tampereen kaupunki, asemakaava-arkisto.)



Yliopistonkirjasto Linna.



Tullikamari ja Tullikamarin aukiota 1920-1930-luvuilla ennen SOK:n varastorakennusten rakentamista. Sumeliuksenkatu jatkui Itsenäisyydenkadulle saakka Tullikamarin aukion poikki. Katutilaa rajaavat aukiolla sähkötolpat. (Kuva: Tampereen museot, www.15.uta.fi/koskivoimaa/kaupunki/1918-40/XVII.htm).



Tullikamarin aukio vuonna 1936. Kuvassa vasemmalla Maantuotteen myllyn rakennus, nykyinen Kulttuuritalo Telakka. Takana samassa linjassa Hammareninkadun varren muita samankokoisia ja -tyyisiä makasiinirakennuksia, jotka korvautuivat myöhemmin korkeammilla rakennuksilla. Aukion taustana SOK:n vastavalmistunut rakennus. Aukion oikealla laidalla Pakkahuoneen edessä on lastauslaituri. Aukion pinta oli vielä 1930-luvun lopulla vajaan metrin verran matalammalla nykytilanteeseen nähden. (Kuva: E.M. / Staf Tampereen museot).

2.

TULLIKAMARIN AUKION HISTORIA



Etuallalla SOK:n varastorakennus Sorsapuistosta päin ennen radan puolen laajennusosan rakentamista. Taustalla vasemmalla Maakauppiaitten Oy:n sivukonttori. Oikealla Tullikadun varrella Pakkahuoneen ja Maantuotteen myllyn (nyk. Telakka) päädyt sekä Attilan tontin piharakennus. (Kuva: Tampereen museot)



Maakauppiaitten Oy:n Toimitalo ratapihan reunalla vuonna 1936. Vasemmalla varhaisempi makasiinirakennus, joka korvautui myöhemmin SOK:n varastokokonaisuudella. (Kuva: Veikko Kanninen, Tampereen museot)



Tullikamarin aukion eteläreunaa 1930-luvun puolivälin jälkeen. Maantuotteen myllyn edustalla pieni vajarakennus ja hevosvaunujen säilytyspaikka. (Kuva: www.telakka.eu)

Tullikamarin aukio oli nimensä mukaisesti alunperin tullikamarin sijaintipaikka. Tullikamarin aukion ja sitä ympäröivän rakennuskannan toiminnan kehittyminen eri vuosikymmenten aikana heijastelevat koko Tullin alueen muutoksia. Aukio on ollut alunperin varastoinnin, kuljetuksen ja tuotannon tarpeita palveleva kaupunkitila. Kaupunkilaitten kokoontumispaikkana aukio on toiminut 1980-luvun puolivälistä alkaen, jolloin kulttuuritoiminta alkoi vanhoissa tulli- ja makasiinirakennuksissa ja Tullintorin kauppakeskus avattiin.

Tullikamarin aukion ja lähiympäristön rakentaminen

Tullin alue oli 1800-luvun alkupuolella maaseutumaista kylä- ja peltoaluetta. Nykyisen Itsenäisyydenkatu 3:n paikkeilla sijaitsi Tammelan torppa, joka mainitaan 1758 laaditussa kartassa (Louhivaara 1999, s.86). Torppa kuului Hatanpään kartanoon Lähettyvillä sijaitsi myös Puolimatkantorppa, jonka mukaan Puolimatkankatu (nyk. Itsenäisyydenkatu) oli saanut nimensä (Louhivaara 1999, s.87).

Aukiotilaa ei esiintynyt Tullin alueen varhaisemmissa suunnitelmissa. Tammelantori ja nykyisen Sorsapuiston paikkeille osoitettu viheralue olivat Tammelan ja Tullin alueiden ainoat avoimet kaupunkitilat. Tullikamarin aukiotila esiintyi suunnitelmissa vasta tullirakennusten sijoituessa alueelle. Vuoden 1900 asemakaavassa, jossa osoitettiin nykyinen tullikamarin ja pakkahuoneen sijaintipaikka, esitettiin myös aukiotila tullirakennusten eteen. Tullikamari pakkahuoneineen

rakennettiin 1901. Katuverkko toteutui alueelle asemakaavan mukaisesti ja on säilynyt muutoksista huolimatta tunnistettavana nykypäivään saakka.

Tavaraliikennettä ja kauppaa hallinnoitiin paikan päällä makasiineihin liittyvissä konttoreissa. Maantuotteen mylly rakennutti 1909 makasiinirakennuksen (nyk. Telakka), jossa käytiin viljakauppaa. Myös muita matalampia tiilirakenteisia makasiinirakennuksia rakennettiin aukion läheisyyteen, Hammarenin- ja Pakkahuoneenkadun varteen. Rakennukset korvautuivat myöhemmin mm. SOK:n varastorakennuksilla (1930-l).

Vuonna 1915 rakentunut Attilan kenkätehdas oli ympäristön kookkain rakennus asuinkerrostalo Toralinnan (1902-1903) kanssa.

Maakauppiaitten Oy:n konttorirakennus (1930-l.) oli ensimmäisiä valkoisia funkis-henkisiä rakennuksia Tullin alueella. SOK:n rakennukset rakentuivat myöhemmin sen viereen Tullikamarin aukion laidalle.

Aukion pohjoislaitaan, Puolimatkankadun toiselle puolelle rakentui yksi- ja kaksikerroksisia puutaloja jo 1890-luvulla, joista osa korvautui muutaman vuosikymmenen päästä kivirakennuksilla.

Tullin toiminta

Tulleja koskevat lainsäädännöt ja tullihallinto vaikuttivat osaltaan Tampereen kaupungin kehitykseen. Vuonna 1779 saadut vapaakaupunkioikeudet vapauttivat kau-



Tavaran purkua junanvaunusta Tullikamarin pakkahuoneen länsijulkisivulla vuonna 1937. (Kuva: A.Tamminen, Tampereen museot)



Pakkahuone vuonna 1937. Taustalla Tullikamarin puolelle johtavat ovet. (Kuva: Arvo Tamminen, Tampereen museot)

punktiin sijoittuneen teollisuuden tuontiraaka-aineiden tulleista, millä tasoitettiin kustannusero sisämaassa toimivan teollisuuden tavaran kuljetuksessa verrattuna satamakaupunkeihin. (Andelin 1978:5, s.20)

Vasta raideliikenteen alku mahdollisti varsinaisen tullitoiminnan alkamisen. Tullin toiminnan kehittyminen oli tiivisti osa rautatieliikenteen kehitysvaiheita ja toimintaa. Tampereella tullin toiminta kytkeytyi vahvasti myös kaupungissa toimivaan teollisuuteen.

Tullitoiminnan sijoittuminen mahdollistui Tampereella, kun uusi tulliasetus astui voimaan vuonna 1877. Asetuksen mukaan tavarat ulkomailta voitiin tuoda suoraan sisämaan kaupunkiin, jos kaupungissa oli tullitoimisto. Tätä aiemmin tuolla oli tehty rannikkokaupungissa ennen tavaran kuljetusta eteenpäin.

Rautatieyhteydet olivat valmistuneet Tampereella jo 1876. Tulli toimi aluksi puisessa rautatieasemarakennuksessa ja toiminnan laajentuessa tullitoimiston tilat siirtyivät Tampereella Läntinen Pitkäkatu 33:een. Vuonna

1883 valmistui erillinen pakkahuonerakennus nykyisen Sorinsillan eteläpäähän, jonne myös tullitoimisto siirtyi vuonna 1890.

Kaupankäynnin ja tavaraliikenteen määrän lisääntyessä tullin silloiset tilat kävivät ahtaaksi. Uuden Tullikamarin rakentamisesta Tullin alueelle päätettiin vuonna 1900 ja rakennus valmistui vuonna 1901. Myös Tullikamarille johtava silloista Pakkahuoneenkatua pitkin kulkeva rautatie valmistui saman vuoden lopussa.

Tullilaitos oli 1900-luvun alkuvuosina Suomen suuriruhtinaskunnan tärkein verotulojen tuottaja, ja jopa noin kolme neljäsosaa valtion tuloista oli peräisin tullista. (www.tulli.fi/web/tullimuseo/tullin-historiaa/oma-tullilaitos).

Kaupungissa sijaitseva tullikamari oli etupaitsi kaupungille myös siellä toimiville yrityksille. Tulliselvitys mahdollisimman lähellä vastaanottajaa oli tärkeää, sillä tiedonvälitys oli hidasta ja tavaroiden toimitus epävarmaa (Nokki 2013, s.2).



Tullikamarin tullivirkailijoita. (Kuva: Arvo Tamminen 1937, Tampereen museot)



Omenatullaus pakkahuoneella 1930-luvulla. (Kuva: E.M. Staf 1936, Tampereen museot)



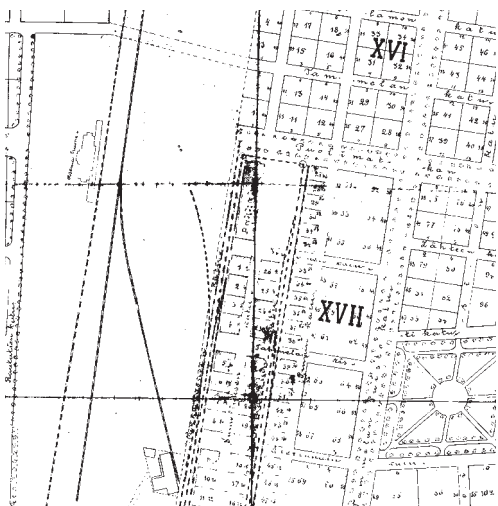
Puuvillan tullausta vuonna 1945 pakkahuoneella. (Kuva: Jukka Raunio, Tampereen museot)



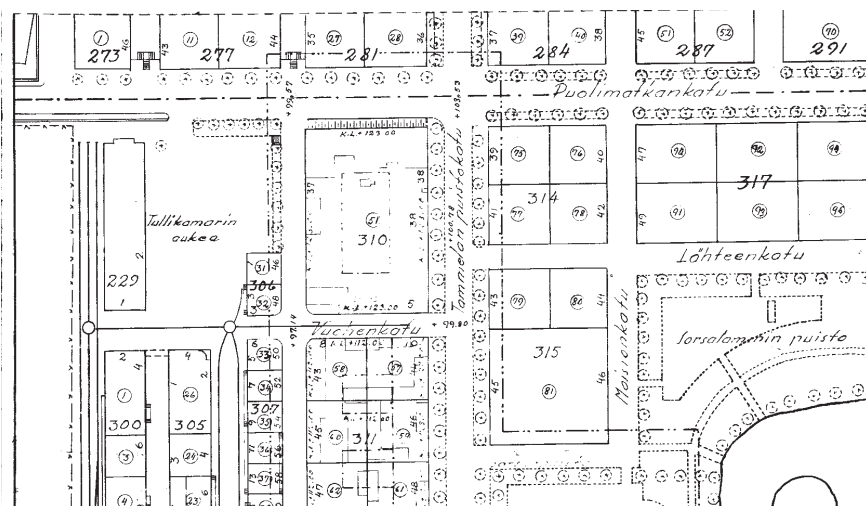
Näkymä Hammareninkadulle HMK:n makasiinilta (nyk. Ravintola Myllärit) Tullikamarin aukiolle päin. (Kuva: Reino Branthin 1954, Tampereen museot).



Pinninkatu 66:ssa sijainnut, sittemmin purettu, Birger Federleyn suunnittelema makasiinirakennus. (Kuva: Tammerkoski 1991:6, s.22)



Vuoden 1900 asemakaavassa luotiin perusrakenne, joka edelleen on nähtävissä alueen kortteleissa ja katuverkossa. (Tampereen kaupungin asemakartan muutosehdotus, kaava n:o 172 / 1900. Tampereen kaupunki, asemakaavoituksen arkisto.)



Asekaavamuutosehdotus 1937. (Tampereen kaupunki, asemakaavoituksen arkisto.)



SOK:n rakennus rakenteilla 1936. Rata jatkaa Tullikatua pitkin. (Kuva: E. M. Staf, Tampereen museot)



Polkupyörälähetä Maantuotteen myllyn (nyk. Telakka) edustalla. Taustalla erottuu rakennuksen lastauslaituri. (Kuva: E.M.Staf, Tampereen museot)



KTK:n auto Tullikamarin aukiolla. Lastauslaituri erottuu nykyäänkin pakkahuoneen edustalla, vaikka aukion maantasoa on nostettu laiturin ylätasoon asti. (Kuva: Ensio Kauppila, 1960-1970, Tampereen museot)

Jo 1890-luvulla Tampere oli noussut Suomen kaikkien tullipaikkojen joukossa kuudenneksi, ja vuonna 1905 kaupunki nousi jopa viidenneksi tullitulojen määrässä. Tuoloin vain Helsingissä, Turussa, Viipurissa ja Vaasassa tullattiin Tamperetta enemmän.

Tampere oli muodostunut sisämaan kaupunkikeskukseksi. Kaupungissa sijaitsevat tukkukaupat ottivat vastaan ja välittivät edelleen suuri tavaramääriä. (Rasila, s.401)

Ratapihan koillipuolelle, Tullikamarista pohjoiseen, valmistui vuonna 1907 Tavara-asema. Konaisuuteen kuului kylmiä varastohalleja ja lastauslaitureita. Asemalla hoidettiin tavarakuuljetusten vastaanottoa, lähettämistä ja välivarastointia. Rakennus on säilynyt nykypäivään saakka ja osa ratapihan RKY-alueita.

Vuonna 1960 Tampereen tullikamarin tuontitilastot olivat sisämaan tulleista suu-

rimmat ja koko maassa kolmanneksi suurimmat Helsingin ja Turun ohella. Syynä olivat teollisuuskaupungin maahan tuomat raaka-aineet, jotka kaikki tullattiin paikallisessa tullikamarissa. Työntekijöitä oli 26. Tullin tiloissa ei tulloin enää säilytetty kaikkea tullattavaa vaan suurimmat rautatievaunu- ja kuorma-autokuormat, esimerkiksi tehtaiden raaka-ainelähettykset, lähetettiin sellaisinaan vastaanottajille. (Miettinen 1961, s300).

1970-luvun lopulla Tullikamarin palveluksessa oli 42 henkilöä. Tullattavasta tuonnista muodostivat pääosan teollisuuden raaka-aineet, koneet ja laitteet. Vienniltään suurimmat olivat jalkine-, tekstiili- ja metalliteollisuuden tuotteet. Pakkahuoneella toimi Tampereen terminaali Oy, joka huolehti tavaravaroituksesta. (Andelin 1978:5, s.22)

Tullin toiminta alueella loppui vuonna 1987 ja toiminta siirtyi muualle. Muuton syynä oli keskustan laajeneminen, jolloin osin tullitoiminnan aiheuttaman autokuljetuksen hallit-



SOK:n rakennus heti valmistuttuaan vuonna 1936. Etualalla Tullin alueen sisäisen rataverkoston kääntöpyörä sekä raiteet Tullikadulle ja Hammareninkadulle. (Kuva: E. M. Staf, Tampereen museot)



Kuorma-autoasema Tullikamarin aukiolla vuonna 1937. Oikean puoleisen kuvan taustalla erottuu vielä myös hevosvaunuja. (Kuvat: E.M Staf , Tampereen museot)

sevuus aukiolla muodostui ongelmaksi. Myös aukiolla pitkään toiminut kuljetustoiminta siirtyi 1980-luvun aikana muualle.

Kuljetus- ja lastaustoiminta

Tullin toiminnan lisäksi Tullikamarin aukion ympäristössä oli varastointi-, lastaus- ja kuljetustoimintaa, sekä kenkätehdas.

Alueen sisäisen tavarankuljetuksen perustana olivat raiteet, joita pitkin tavaroita kuljettiin. Raiteet kulkivat tullikamarin länsireunalla ja ulottuivat Puolimatkatkadulta (nyk. Itsenäisyydenkatu) veturitallien viertä Kalevantielle (nyk. Kalevan puistotie) saakka. Raiteet rakentuivat vuoden 1900 asemakaavan mukaisesti. Raiteita esitettiin rakennettavaksi myös välille Tullikatu-Hammareninkatu-Åkerlundinkatu (asemakartta 1908). Kaduilla kulkevat raiteet on esitetty vielä vuoden 1937 asemakaavassa. Raiteista toteutui ainakin Tullikadun ja Hammareninkadun välinen

osuus, jotka näkyvät vielä 1930-luvun valokuvissa.

Tullikamarin ja veturitalit yhdistävät raiteet purettiin 1980-luvun aikana muun muassa Tullintorin rakennustöiden yhteydessä.

Raiteiden ohella kuljetusliikenteessä käytettiin 1920-luvulle saakka hevosia. 1920-luvun aikana autot korvasivat hevoset kuljetuksessa, ja tavaroita kuljetettiin hevosten sijaan pienillä kuorma-autoilla. Tampereelle perustettiin ensimmäiset kuljetusliikkeet (Wacklin 2007, s.23). Kuorma-autojen lisäksi myös pyörälähetit kuljettivat pienempiä tavaroita.

Autoliikenteen alkavasta lisääntymisestä huolimatta suurin osa rahdista kulki edelleen raiteilla ja tuotannon sijoittaminen ratapihan läheisyyteen oli tästä näkökulmasta käytännöllistä.

Tullin aukio muodostui keskeiseksi paikaksi Tampereen seudun kuorma-autoilijoille ja aukiolla toimi pitkään kuorma-autoasema.



Itsenäisyydenkatu 9:ssä sijainneet puutalot vuonna 1962. Rakennusten korkeusasema suhteessa katuun muuttui, kun Itsenäisyydenkatua madallettiin rautatien alittavan tunnelin rakentamisen yhteydessä 1930-luvulla. (Kuva: Erkki Kauppila, Tampereen museot)



Itsenäisyydenkatu tunnelin rakentamisen ja kadun madaltamisen jälkeen. Kadun varren rakennukset jäivät huomattavasti katutasoa korkeammalle. (Kuva: Erkki Kauppila, Tampereen museot)



Tampereen Autokuljetus Oy (Kuorma-autokeskus) Tullikamarin aukiolla vuonna 1969, takana nykyinen Telakan rakennus. Rakennuksen pohjoispuolella oli bensiniasema. (Kuva: Jussi Kangas, Tampere-Seuran arkisto, Tampere silloin ennen s. 168)

Ilmakuvat Tullikamarin aukion ympäristöstä 1940-luvulta 1960-luvulle.



1948



1956



1966



Asuin- ja liiketaloja Puolimatkan kankadun varrella vuonna 1950. Rakennusten väliin sijoitettiin pieni kioskirakennus. (Tampereen rakennusvalvonnan arkisto)

Kuorma-autosema toimi aukiolla jo 1930-luvulta alkaen. Toimintaa varten rakennettiin aukiolle oma rakennuksensa, kun ammatti-autoilijat muodostivat osuuskunnan 1940-luvun lopulla. Tampereen ammattiautoilijain kolmikerroksinen toimitalo valmistui vuonna 1954 nykyisen Telakan rakennuksen pohjoispäättyyn. Talossa toimi kuorma-autojen tilauskeskus, ammattiautoilijain yhdistysten toimisto- ja kokoushuoneet ja ravintola, sekä huoltoasema, joka oli Suomen ensimmäinen itsepalveluasema (Tammerkoski 1954, s136).

Korkeusasemien muutoksia

Rautatien allittavan tunnelin rakentaminen 1930-luvulla Itsenäisyydenkadulta Hämeenkadulle muutti Tullikamarin aukion sijaintia keskeisemmäksi myös muun kuin rahtiliikenteen näkökulmasta. Jo aiemmin rata oli ollut mahdollista ylittää tasoyhteyksinä, mutta pääreitti kulki pohjoisempaan alkaen nykyisen Posteljoonipuiston kohdalta ja päättyen viistosti Tammelankadulle.

Tunnelin rakennustyöt muuttivat kadun korkeusasemaa, katu täytyi madaltaa huomattavasti. Tämän vuoksi kadun varrella sijainneet rakennukset jäivät katutasoa jopa

pari metriä korkeammalle tasolle. Tämä näkyy etenkin Tullikamarin Itsenäisyydenkadun puoleisella seinustalla, johon on kadun madaltamisen jälkeen lisätty portaikko sisäänkäynnille.

Myös aukion maanpinnan taso on muuttunut, merkittävimmin 1990-luvun aukion maanalaisen pysäköintilaitoksen rakentamisen myötä. Aukion eteläosassa maanpinta on ollut vajaan metrin matalammalla nykytilanteeseen nähden, joka on nähtävissä vanhoissa valokuvissa, joissa Pakkahuoneen ja Telakan sivuilla on lastauslaiturit.

Itsenäisyydenkadun korkeusaseman muutoksista huolimatta, kadulta oli tärkeä ajoneuvoliittymä aukiolle pysäköintilaitoksen rakentamiseen asti. Ajoväylä sijaitsi Tullikamarin puoleisella sivustalla, lähes suoraan Sumeliuksenkadun linjassa.

Aukion rakentumisen vaiheet 1940-luvulta nykypäivään

Rakentamisen painopiste siirtyi Tullin alueella itää ja kaakkoa kohti 1940-luvulta alkaen.

1970-luvulta alkaen Tullikamarin aukion ympäristössä suoritettiin monia käyttötarkoituksen muutoksia.

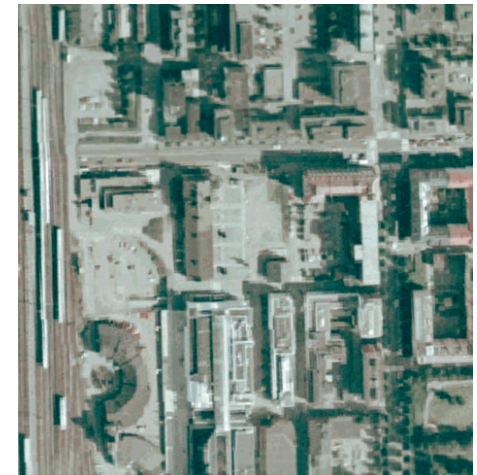
Ilmakuvat Tullikamarin aukion ympäristöstä 1970-luvulta 1990-luvulle.



1974



1987



1995

Attilan rakennuksessa tehdastoiminta loppui vuonna 1975 ja rakennukseen sijoittui yliopiston tiloja sekä huonekalumyymälä. Vuonna 1985 tehdas siirtyi kokonaisuudessaan yliopiston käyttöön. Rakennukseen sijoittui sekä yliopiston kirjasto että erinäisiä laitoksia opetustiloineen.

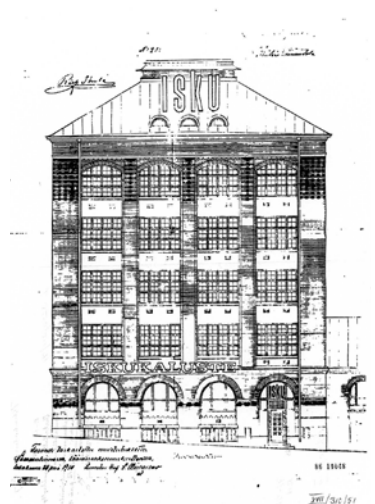
Koko Tullin alueen alueen toiminnallista luonnetta ja sisäistä rakennetta ehkä eniten muutti kuitenkin Tullintorin kauppakeskuksen rakentaminen 1990-luvun vaihteessa. Kauppakeskus rakennettiin pääosiltaan SOK:n entisiin varastorakennuksiin, joiden toiminta oli 80-luvun kuluessa siirretty kauemmas keskustasta. Kauppakeskus sijoittui paitsi näihin funkisirakennuksiin, myös yhdisti erilliset rakennukset ja kapeat makasiinikorttelit yhteen Sumeliuksenkadun ylittävällä lasikatteella.

Tullintorin kauppakeskuksen rakentamisen yhteydessä rakennettiin myös entisen Pak-

kahuoneenkadun kohdalle kaksikerroksinen pysäköintikansirakennelma. Myös Tullikamarin aukion alle rakennettiin maanalainen pysäköintilaitos 1990-luvun puolivälissä. Laitoksen sisäänajo sijoittui Itsenäisyydenkadulle ja porrashuone laitokseen aukion pohjoisreunalle. Ilmastointirakennelmat lisättiin Pakka-huoneen edustalle. Myös aukion pintamateriaalit uusittiin ja puita istutettiin. Aukion nykyinen asemakaava on peräisin tältä ajalta, vuodelta 1990.

Pysäköintilaitoksen sijoittuminen maan alle oli uuden ajan merkki, kun aukiotila vapautui muuhun kuin ajoneuvojen käyttöön.

2000-luvulla aukio täydentyi itälaidan asuntolarakennuksella. Merkittävää oli uudisrakennuksen sijoittuminen aukiotilan reunaan ja sen sulkeminen selkeämmin kuin aikaisemmin. Myös rakennuksen katutasoon sijoittuvat liiketilat lisäsivät aukion toimintaa.



Attilan julkisivupiirros vuodelta 1978 Iskun valomainoksen sijoittamiseksi. (Matti Vainio, Tampereen rakennusvalvonnan arkisto)



Kaaviot havainnollistavat Tullikamarin aukion lähiympäristön toiminnan muutosta eri vuosikymmeninä. Tullin alue on muuttunut vaihteittain varasto- ja tuotantoalueesta monipuoliseksi työpaikka- ja kulttuurialueeksi, johon sijoittuu mm. teknologiayritysten toimistoja, palveluyrityksiä, pienteollisuutta ja kulttuurituotantoa. 2000-luvun aikana aukion läheisyyteen

on rakentunut ja suunnitteilla yhä enemmän myös asuinrakennuksia.

Ratapihaan liittyvät toiminnot ovat supistuneet vuosikymmenten aikana ja tonttimaata on otettu muuhun käyttöön. Osa vanhoista rautierakennuksista on uudessa käytössä, esimerkiksi osa veturitalleista on nykyään osa hotelleja.

TULLIKAMARIN AUKION TILA-AIKA -MATRIISI

Seuraavaksi kuvataan Tullikamarin aukion kehitysvaiheita tila-aika-matriisissa. Matriisissa koostetaan tiivistettyyn muotoon alueen tilalliset muutokset eri ajanjaksoilla.

Matriisia voi lukea kahteen suuntaan: ylhäältä alaspäin etenevällä aikajanalla ja vasemmalta

oikealle kohteeseen liittyvissä eri teemoissa. Vasemmalta oikealle käsitellään samassa ajassa eri näkökulmia alueeseen: tonttia, kaupunkirakennetta, yhteiskuntaa, paikkaa, suunnitteluideologiaa ja tarkasteluajalta säilyneitä asioita nykypäivänä.



1870-1910



KAUPUNKIRAKENNE



YHTEISKUNTA

- Tampereen rata oli saatu valmiiksi vuonna 1876¹. Radan seurauksena sen varteen alkoi rakentua teollisuutta ja kaupunki päätti kaavoittaa kokonaisen uusia kaupunginosia radan itäpuolelle.
- Teollistuminen oli vahvassa kasvussa 1800-luvun lopulla. Tampereella tärkeä teollisuuden ala oli tekstiiliteollisuus ja Tammelan kaupungiosaan nousi erityisesti kenkätehtaita.

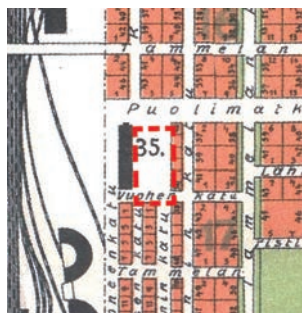
¹ <http://www15.uta.fi/koskivoimaa/liikkuminen/1870-00/rautatie1.htm>

1910-LUKU



- 1910-lukua varjostaa vuoden 1918 sota. Erityisesti Tampereella moni rakennus kärsi mittavia vaurioita tai tuhoutui sodan viimeisissä taisteluissa.

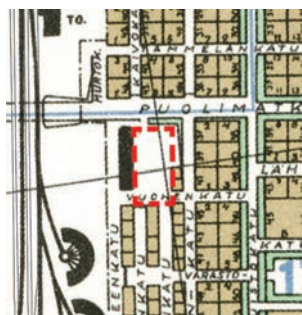
1920-LUKU



- Vuoden 1918 sota oli jättänyt jälkensä myös Tullin ja Tammelan alueille. 1920-luvun alkupuolella tuhot saatiin korjattua ja tuhoutuneita taloja korvattua uusilla.
- Vuoden 1929 pörssiromahdus aiheutti maanlaajuisen laman, joka vaikutti rakentamiseen Suomessa.
- Linja-autoliikenne alkoi Tampereella vuonna 1923¹.

¹ http://www.kaupunkiliikenne.net/Tampere/tpe_historia.html

1930-LUKU



- Vuoden 1929 pörssiromahduksen aiheuttama lama vaikutti edelleen 1930-luvun alkupuolella, jolloin rakentaminen oli vähäistä.

1940-LUKU



- Talvi- ja jatkosota vaikuttivat mielialoihin ja talouteen sekä fyysiseen ympäristöön: Tampereellekin osui pommituksia.
- Sodan jälkeen oli pulaa asunnoista, mutta myös rakentamisen resursseista.

PAIKAN HISTORIA

- Tullin alue rakennetaan Tammelan alueen tapaan samaan etelä-pohjois-suuntaiseen koordinaatistoon radan kanssa, poiketen keskustan muusta koordinaatistosta.
- Tullikamari ja pakkahuone valmistuvat 1901.
- Teurastamo aloitti toimintansa nykyisen Tampere-talon paikalla.



Tullin aluetta 1910-luvun alussa. (Kuva: Eino Antero Bergius, Tampereen museot)

- Attilan kenkätehdas valmistui 1914.
- Attilan tehdasrakennus ja Tullikamari kokivat vaurioita 1918 vuoden sodassa.



Attilan kenkätehdas 1910-luvulla. (Kuva: N. Rasmussen, Tampereen museot).

- Voiman makasiinirakennus (nyk. Hotelli Villa) valmistui vuonna 1926.



Tuhoutunutta Tammelaa vuoden 1918 sodan jälkeen. (Kuva: Eino Antero Bergius, Tampereen museot).

- Rautatien allittava tunneli rakennetaan ja Itsenäisyydenkatua madalletaan rakennustöiden yhteydessä.
- Nykyisen Tullintorin korttelin funktio-tyyliset konttori- ja varastorakennukset rakennetaan suurimmaksi osaksi 1930-luvulla. SOK:n piirikonttori siirtyy vuonna 1936 Tullin alueelle.
- Sorsapuiston asuinalue rakennetaan 1930-luvun aikana.



Itsenäisyydenkadun madaltamista rautatien allittavan tunnelin rakentamisen yhteydessä. (Kuva: Tampereen museot)

- Tullin alueella suuri osa matalista 1-2-kerroksisista varastorakennuksista korvautui uudemmissa ja korkeammilla (4-5krs) rakennuksilla 1930-1940-luvuilla. Tullikamari ja Pakkahuone sekä Telakka jäivät paikalleen.



Tullikamari vuonna 1937. (Kuva: Arvo Tamminen, Tampereen museot)

KAUPUNKISUUNNITTELU

- 1800-luvun lopun kaupunkisuunnittelussa perustui perinteiseen ruutu-kaavaan.
- Toiminnot vaihtelivat samallakin tontilla ja teollisuus sijoittui kortteleihin, joissa oli asuntoja, myymälöitä ja kotieläinsuojia.

MERKIT TÄNÄÄN



- 1920-luvun klassisen kaupunkisuunnittelun kauteen kuuluivat umpikorttelit, näkymäpäätteet ja aukiosarjat.



- Funktionalismi alkoi saada jalansijaa uutena tyyl- ja suunnittelumenetelmänä 1930-luvulla. Kaupunkisuunnittelussa nähtiin kuitenkin paljon klassisen ja modernin piirteitä yhdistäviä suunnitelmia.



- Sotien jälkeiseen asuntopulaan pyrittiin vastaamaan erilaisilla tyyppi- ja pikataloilla. Kokonaisia kaupunginosia suunniteltiin ja ryhdyttiin rakentamaan nopealla aikataululla.
- Ensimmäiset johdinautot otettiin käyttöön Tampereella vuonna 1948.



TONTTI

KAUPUNKIRAKENNE

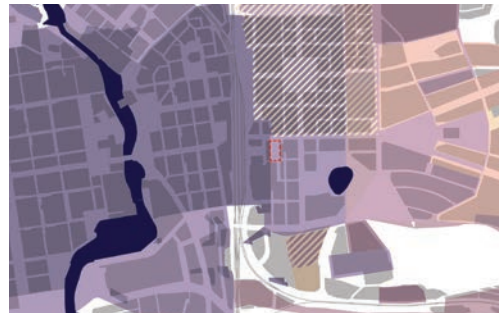
YHTEISKUNTA

1950-LUKU



- Sotakorvaukset saatiin maksettua v.1952, mikä jälkeen talous lähti vahvaan kasvuun.
- Maaltamuutto kaupunkiin alkoi.
- Suuret ikäluokat syntyivät sotien jälkeen. Monilapsiset perheet asuivat pienissä asunnoissa, mutta yhä useammin uusissa kerrostaloissa, joissa oli nykyaikaiset mukavuudet.
- Aikaa leimasi tulevaisuudenusko, vahva modernismi.

1960-LUKU



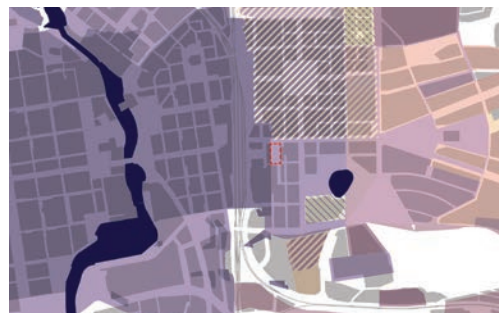
- Maaltamuutto kaupunkiin lisäsi asuntopuuta kaupungeissa.
- Yhteiskunnallinen korkeakoulu (nykyinen Tampereen yliopisto) siirrettiin Helsingistä Tampereelle vuonna 1960. Tämä toi kaupunkiin työläisten lisäksi opiskelijoita.
- Yksilöllistymisen ja talouskasvu näkyivät kaupungissa mm. autoistumisena ja asuinvaljyyden kasvuna.

1970-LUKU



- Perinteisen teollisuuden rakennemuutos alkoi. Teollisuusrakennuksia ryhdyttiin muuttamaan toimistokäyttöön.
- Öljykriisi nosti energiakysymykset esille

1980-LUKU



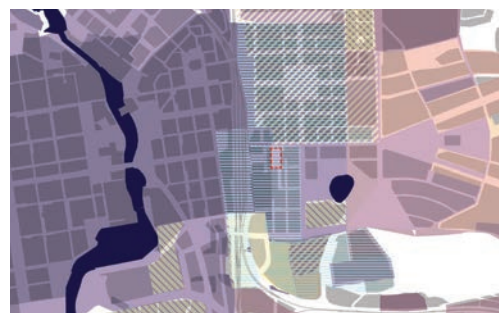
- Talouskasvu, vaurastuminen ja yksilöllistymisen muuttivat kansalaisyhteiskuntaa enemmän kulutusyhteiskunnan suuntaan.
- Useat teollisuuden toiminnot väistyivät keskusta-alueilta ja isoja tehdaskokonaisuuksia ryhdyttiin ottamaan uusiokäyttöön.
- Kaupan rakennemuutos vahvistui: kivijalkakaupat vähenivät ja kauppa siirtyi suurempiin yksiköihin kauemmas keskustasta.

1990-LUKU



- 1990-luvun alussa Suomi joutui lamaan, mikä vähensi rakentamista.
- Yrityksiä ajautui konkurssiin tai toimintoja supistettiin.

2000-2010



- 2000-luvun vaihteesta alkaa ICT-teknoologiaan tukeutuva vahva talouden kasvu, joka näkyy rakentamisessa mm. uusina toimistokeskittyminä.

PAIKAN HISTORIA

- Attilan tehdasrakennukseen valmistui laajennusosa 1954.
- Pienteollisuustalon 1. osa valmistui 1957.



Tullin alueen itäpuoli 1950-luvun alussa. (Kuva: Atelier Laurent, Tampereen museot, Henkseleistä High Techiin 2007 s.11)

- Tampereen yliopiston päärakennus rakennettiin vuosina 1958-1960.
- Tammelassa alettiin saneerauskaavan myötä purkaa puutaloja ja tilalle rakennettiin elementtikerrostaloja.



Rastin talo 1970-luvun vaihteessa (Kuva: Matti Selänne, Tampereen museot).



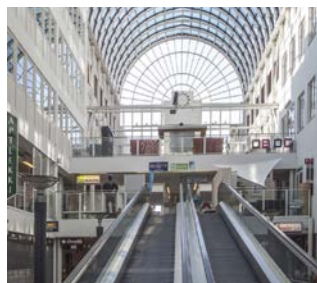
Tampereen Autokuljetus Oy (kuorma-autokeskus) Tullikamarin aukiolla 1969. (Kuva: Jussi Kangas, Tampere-Seuran arkisto)

- Tullitoiminta päättyi Tullikamarin aukiolla ja siirtyi muualle.
- Attilan kenkätehtaan tilat muutettiin Tampereen yliopiston kirjaston ja Isku-Kaluste Oy:n käyttöön.
- 1970-luvulla alkanut rakennusten ja kaavojen käyttötarkoituksen muutokset jatkuivat.



Tullin aluetta illalla ennen tullintorin kauppakeskuksen rakentamista (Kuva: Matti Selänne, 1980-1989, Tampereen museot)

- Kauppakeskus Tullintori rakennettiin SOK:n makasiinirakennuksia hyödyntäen 1989-1992.
- Tampere-talo valmistui 1990.
- Tullikamari ja Telakka siirtyivät kulttuuritoimijoiden käyttöön.



Tullintorin kauppakeskus.

- Tullikamarin aukiolle valmistui asuntolarakennus 2004.
- Ensimmäiset tornirakennukset valmistuvat tai ovat rakenteilla radan itäpuolelle. Asemakeskuksen suunnittelu alkaa.
- Hämpin parkki avattiin 2012.
- Tullin alueen yleissuunnitelmassa (2015) tutkitaan alueelle täydennysrakentamista.



Luminaryn havainnakuva. (Kuva: www.kodit.skanska.fi/asuntohaku/tampereen-luminaryn)

KAUPUNKISUUNNITTELU

- Modernismi leimasi kaupunkisuunnittelua: hygienia, puistot, valonsaanti, toimintojen erottaminen eri alueille.
- Liikennemäärät kasvoivat ja autoistuminen alkoi. Liikennesuunnittelu tuli vahvemmin kaupunkisuunnittelun teemaksi. Liikennettä käsiteltiin funktionalistisesti yhtenä toiminnallisesti erillisenä osa-alueena.

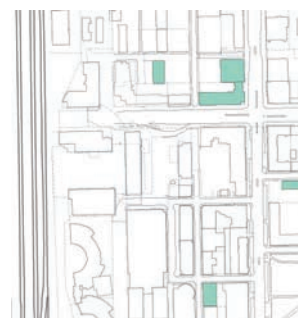
MERKIT TÄNÄÄN



- Rakentamisen laatua ryhdyttiin yhä enemmän säätelemään (valonsaanti, pelastustiet jne.)
- Aluerakentaminen alkaa voimistua 1960-luvun lopulta alkaen.



- 1970-luku on teollisen asuntorakentamisen vahvinta aikaa.
- Kaupunkisuunnittelun keskeisenä oppina vaikuttaa vuosikymmenen alussa kompaktikaupunkiajattelu.



- Yksittäisten kohteiden lisäksi suunnitellaan laajempia tehdas-komplekseja uusiokäyttöön.
- Postmoderni ja historistinen tyyli-kausi vahvistuu arkkitehtuurissa ja kaupunkisuunnittelussa.



- Uusiokäyttö rakennuksissa ja alueissa yleistyy ja monipuolistuu.
- Kaupunkikulttuurin merkitys kaupunkisuunnittelussa alkaa vahvistua.



- Kaupunkisuunnittelussa korostetaan toimintojen sekoittumista ja kaupunkirakenteen tiivistämistä. Rakennustasolla puhutaan hybridirakentamisesta.
- Korkea rakentaminen on ajankohtaista.
- Raitiotien rakentaminen alkaa.





Tullikamarin aukio kuvattuna elokuussa 2014. Pakkahuoneen edustalla on vielä erillinen sisäänkäyntirakennelma, joka on purettu myöhemmin.

3.

TULLIKAMARIN AUKION OMINAISUUDET

Tullikamarin aukion ympäristö on ensimmäisinä valmistuneita alueita 1900-luvun alussa rakentuneesta Tullin alueesta. Aukion ympäristö on osa nykyistä ydinkeskustaa ja sen sijainnin merkitys tulee käynnissä olevien kaupunkikehityshankkeiden myötä entisestään korostumaan.

Aukion rajautuminen

Tullikamarin aukio sijoittuu Tampereen rautatieaseman läheisyyteen, rautatien itäpuolelle Tullin alueen pohjoislaidalle.

Aukio on pohjoisessa Itsenäisyydenkadun, idässä Pinninkadun, etelässä Tullikadun ja lännessä Pakkahuoneenaukion rajaama kaupunkitila. Tila rajautuu joka sivultaan rakennuksiin; joko aukiolla sijaitseviin rakennuksiin (itä- ja länsireunat) tai rajaavien katujen (Itsenäisyydenkatu, Tullikatu) toisella puolella sijaitseviin rakennuksiin. Koilliskulmassa aukion rajautuminen on epämääräisempi. Aukiomainen tila jatkuu Attilan länsipäätyyn asti.

Tullikamarin aukio on suorakaiteen muotoinen, ja kooltaan noin 50 metriä leveä ja 90 metriä pitkä. Pinta-alaltaan aukio on noin 4500 neliömetriä.

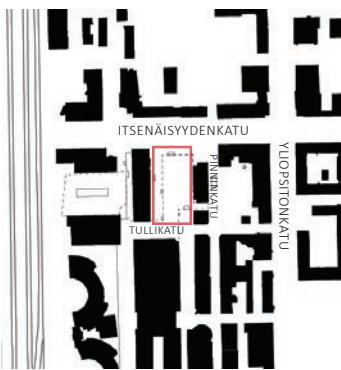
Aukion nimi

Tullikamarin aukion nimi juontuu Tullin alueen tapaan alueelle 1900-luvulla sijoitetuista tullitoiminnoista. Aukiota kutsutaan usein myös Tullinaukio-nimellä, ja nimi esiintyy myös aukiolla sijaitsevien toimintojen nimissä (TOAS Tullinaukio, Tullinaukion pysäköintilaitos).

Kaupunkirakenne ja kaupunkikuva

Tullikamarin aukio on osa Tullin alueen etelästä pohjoiseen jatkuvaa kapeiden korttelien sarjaa. Ruutukaavan näkökulmasta tulkittuna aukio on pohjoisin, mutta rakentamaton kortteli Sumeliuksenkadun ja Hammareninkadun välissä. Aukio on aikanaan sijainnut logistisesti hyvin villikkaassa paikassa, jossa raideliikenne ja autoliikenne on kohdannut. Aukiolla on sijainnut 1900-luvun alussa osa paikallista raideverkkoakin, mutta 1930-luvulta 1980-luvulle aukiolla on ollut pääosin kuorma-autoliikennettä. Ajo aukiolle on ollut Pohjoisesta Itsenäisyydenkadulta Sumeliuksenkadun linjassa ja etelästä myös Hammareninkadun linjassa. Pohjoisessa ja koillisessa liikenneaukiota on rajannut puurivi ja kapea nurmikaistale. Vuonna 1990 valmistui aukion alainen pysäköintilaitos, jolloin liikennöinnin leimaama avoin kaupunkitila muuttui staatistemmaksi ja torimaisemmaksi aukiotilaksi.

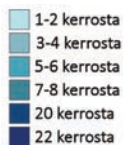
Kaupunkikuva aukiolla on hivenen hajanainen. Se johtuu osaltaan eri aikoina rakennetuista ja erityyppisistä sekä eri kokoisista rakennuksista. Toisaalta myös koko Tullin alueen pohjoisreuna on pirstaleinen: idästä länteen alue koostuu kolmen lähes samankokoisen avoimen tilan ja niiden välisten rakennusten rakennusten vuorottelusta (*Attilan tontin rakentamaton kulma* - Telakka ja TOAS Tullinaukio - *Tullikamarin aukio* - Tullikamari - *Pakkahuoneen aukio*). Alueen vanha varasto- ja teollisuusalueen identiteetti on kuitenkin vahvasti läsnä aukion vanhemmissa rakennuksissa ja yhdessä ne ovat aluetta kaupunkikuvallisesti yhdistävä tekijä.



Kaupunkirakenne. Tullikamarin aukio rajattu punaisella.



Rakennusten korkeudet. Tullikamarin aukio rajattu punaisella.





Tullikamarin aukio kuvattuna marraskuussa 2017.

Topografia ja rakennuskorkeudet

Tullin alueen sisällä maasto laskee pyöreässä muodostelmassa kohti keskustaa. Ruutukaavan korkeimmat kulmat ovat Attilan lisäksi Pienteollisuustalon kulmilla ja matalimmat Veturihallien luona sekä Itsenäisyydenkadun alituksessa. Tullin alueen topografian vuoksi ydinkeskustasta lännestä saavuttaessa Tullikamarin aukion rakennukset ovat hyvin esillä ja vaikuttavat jopa kokoaan suuremmilta.

Myös alueen rakennusten korkeudet korostavat tätä keskelle laskevaa sommitelmaa. Asemakaavoissa Tullin ruutukaavan itä- ja eteläreunoille on osoitettu korkeammat räystäskorkeudet kuin alueen sisäosiin.

Tullikamarin aukiota ympäröivät vanhemmat rakennukset ovat alueen matalimpia. Vanhat punatiiliset makasiinirakennukset, Pakkahuone, Tullikamari ja Telakka, ovat 1-3-kerrosta korkeita, Tullintori vanhoine funkkisosineen nelikerroksinen. Korkein aukiota rajaavista rakennuksista on itälaidan viisikerroksinen opiskelija-asuntola. Attila hallitsee aukion koillisnurkkaa sijoittuneena korkeammalle ns. Asemanmäen päälle. Itsenäisyydenkadun pohjoispuolen kerrostalot ovat 7-kerrosta korkeita.

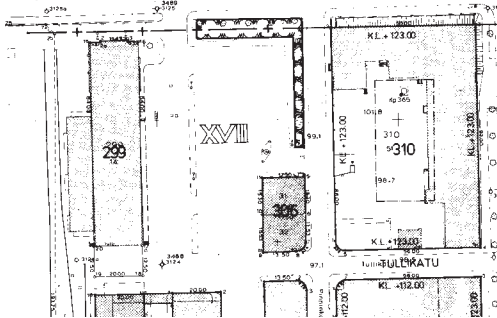
Aukion osat

Aukiotila hahmottuu yhtenä kokonaisuutena, mutta tila jakautuu myös pienempiin osakokonaisuuksiin rakennelmien ja istutusten rajaamana.

Sumeliuksenkatu oli pitkään osa Tullikamarin aukiota ja katu jatkui Tullikamarin reunustaa pitkin Itsenäisyydenkadulle saakka. Idän puoli aukiosta oli vähemmän liikennöity ja oli pysäköinti- ja varastointikenttää. SOK:n varastomakasiinien rakentua Sumeliuk-

sen katu katkaistiin. Tullikamarin aukiolla katalinjalus säilyi ja leveni entisestään. Telakan edustalla oli kivetty alue Hammarenin kadun jatkeena. Aukiotila hahmottui kaksiosaisena, Tullikamarin ja Telakan puolena. Kahtiajako näkyy vahvasti vielä 1970- ja 1980-lukujen asemakaavoissa kiveys- tai istusalueina.

Nykytilanteessa Tullikamarin terassi ja au-

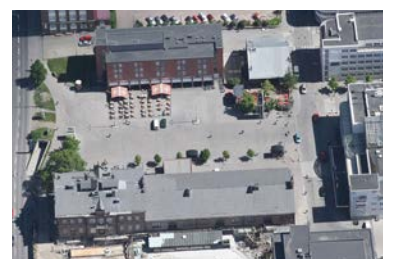


Asemakaava vuodelta 1977. Sumeliuksenkatu jatkuu Itsenäisyydenkadulle saakka ja katu on erotettu muusta aukiotilasta kiveyksellä. Bensiini-asema sijoittuu Kuorma-autokeskuksen ja nykyisen Telakan rakennuksen pohjoispuolelle. Aukion itälaita on pysäköintialuetta. Ajoyhteys Itsenäisyydenkadulta aukiolle säilyi Tullintorin pysäköintilaitoksen rakentamiseen saakka. (Tampereen kaupunginarkisto)

kion alle sijoittuvan pysäköintilaitoksen ilmastointirakennelmat sekä puuistutukset muodostavat vastaavan aukiota jakavan vyöhykkeen. Aukion keskelle muodostuu vapaampi alue, johon myös aukion läpikulkureitit sijoittuvat.

Telakan edusta muodostaa oman yksityisemmän saarekkeensa terassin ja sitä ympäröivän kasvillisuuden kanssa. Samoin TOAS Tullinaukion ravitolaterassi.

Pikkupinni on pieni puistomainen aukio Attilan rakennuksen länsipäädystä. Tältä osin aukion muoto on hahmottomin. Attilan länsipääty muodostaa idässä selkeän maamerkin rajan, jossa Itsenäisyydenkadun selkästi rajautuva katutila alkaa.



Viistokuvia Tullikamarin aukiosta. (Kuvat: www.bing.com/maps)



Tullikamari ja rakennuksen edustan puu.



Istutusalue Tullikamarin aukion reunalla.



Tullikamarin rakennuksen julkisivu valaistuna sekä aukion jouluvaloja.



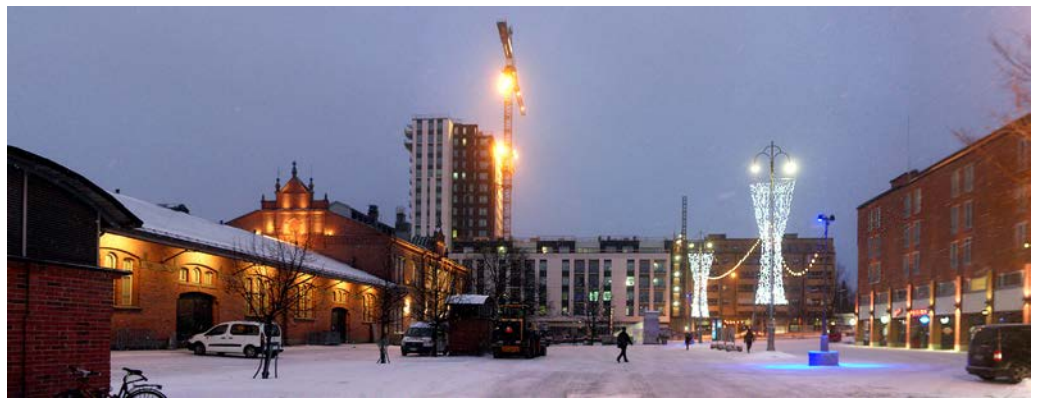
Yksi aukion kolmesta valaisinylvästä, jotka ovat todennäköisesti peräisin 1930-luvun loppupuolelta.



Pysäköintiä pakkahuoneen edustalla.



Jätekeräys pakkahuoneen edustalla.



Tullikamarin aukio kuvattuna tammikuussa 2018.

Aukion materiaalit ja kalusteet

Aukion pintamateriaalit ovat uusittu vuonna 1990, jolloin aukion alle rakennettiin maanalainen pysäköintilaitos. Nykytilassaan aukio on pääosin asfalttipintainen, johon suorilla harmailla nupukiveyslinjoilla on muodostettu ruutukuvio.

Vanhoissa valokuvissa erottuu aukion pintamateriaalien vaihtelu aukiotilaa ylittävien katujen linjausten mukaan.

Tullikamarin aukiota reunustavien rakennusten materiaaleissa ja värityksissä on jonkin verran yhteneväisyyttä alueen kahden vanhimman rakennuskokonaisuuden mukaan. Yhtäältä on alueen punatiiliset ja sitä jäljittelevät rakennukset välittömästi aukion reunoilla. Toisena ryhmänä on vaaleampi funkistyyli ja uudemmat vaaleat elementtirakennukset. Itsenäisyydenkadun pohjoispuolella Tammelassa materiaalikirjo on vaihtelevampi.

Aukiolla on vähän kadunkalusteita ja suurin osa niistä liittyy huoltoon ta tekniikkaan.

Aukion valaistus

Aukiolla on tällä hetkellä melko niukka valaistus. Aukion itäreunan tuntumaan sijoittuu kaksi korkeaa, koristeellista valaisinylvästä, jotka ovat todennäköisesti peräisin 1930-luvun loppupuolelta. Tällöin pylviäitä oli kolme kappaletta Sumeliuksenkadun silloisen aukion ylittävän katulinjan mukaisesti, toisin kuin nykytilanteessa aukion toiselle puolelle sijoitettuna.

Aukion ympäristön rakennusten julkisivut on valaistu Telakkaa lukuunottamatta. Tullikamarin aukion puolelle (valm. 2017) että Pakkahuoneen aukion puolelle (valm. 2013). Tullintorin kauppakeskuksen mainokset ja kauppakeskuksen kattoikkuna on valaistu värikkäästi. Aukion itäreunan opiskelija-asuntolan julkisivut on myös valaistu. Itsenäisyydenkadun valaistus on aukion kohdalla kadun yli

ripustettu. Tullikadun reunalla on perinteinen lyhtypylväs.

Aukion kasvillisuus

Aukion ja lähiympäristön suurin puu kasvaa Tullikamarin pohjoiskulmalla. Pakkahuoneen seinustalla samassa linjassa pysäköintilaitoksen rakennelmien kanssa on puurivi. Myös Itsenäisyydenkadun reunalla on puurivi, joka näkyy aukion pohjoisreunaa rajaamassa alueen vanhemmissa ilmakuvissakin. Telakan terassin ympärillä kasvaa muutama suurempi koivu ja muita pienempiä puita varsin vilintyneesti. Pikkupinnan puistossa on ruohikkokaistale. Näiden lisäksi muita varsinaisia istutusalueita ei aukiolla ole. Tullinaukion pysäköintilaitoksen Pinninkadun puoleisen sisäänajon muurin reunalla on joitain kevyempiä istutuksia.

Toiminnot

Tullikamarin aukio on tänä päivänä aktiivinen kaupunkitila, jossa etenkin kesäaikaan järjestetään erilaisia tapahtumia, kuten festivaaleja ja toreja. Kesäaikaan myös terassit levittyvät aukiolle. Tullin alueelle uusi tuulia tuo myös jo muutaman vuoden ajan järjestetty Tulli Block Party, joka levittäytyy tapahtumapäivän aikana paitsi aukiolle, myös alueen kaduille, korttelin sisäosiin ja rakennuksiin.

Tullikamarin kulttuuritilan huolto on järjestetty Tullikamarin aukion puolelta ja aukiolla pysäköi suurempia kuljetusajoneuvoja tapahtumien valmisteluihin liittyen. Aukiolla on myös muutama epävirallinen pysäköinti- paikka.

Aukion arvoluokitus

Tampereen rautatiesema ja veturitallit ovat yksi valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä (RKY). Sen rajaus kulkee Pakkahuoneenaukion länsipuolella. Tullikamarin aukio ei kuulu rajauksen piiriin.



Tullikamarin aukio kuvattuna tammikuussa 2018.

Tampereen keskustan rakennettu kulttuuriympäristö 2012-selvityksessä Tullikamarin aukion ympäristö sisältyy kolmeen selvityksessä esitetyistä arvokkaista rakennetuista kulttuuriympäristöistä. Hämeenkatu, Kaupakatu ja Itsenäisydenkatu- aluerajaukseen sisältyy katuja rajaavia rakennuksia ja kadunpäätteitä. Itsenäisydenkatu edustaa kaupungin laajenemista itään 1800-luvun lopun lopulla sekä 1900-luvun kaupunkiarkkitehtuuria. Tullin alueen historia teollisuus- ja varastoalueena sekä alueen poikkeuksellinen katuverkko on nostettu merkittäviksi piirteiksi. Lähistöllä on lisäksi sekä Tammelan että Sorsapuiston arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt.

Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt 2016-selvityksessä Tullin alue ja Sorsapuisto- alue on esitetty arvokkaana niin rakennusten arkkitehtuurin, mittakaavan ja massoittelem, kapeiden katujen ja pitkien kortteleiden sekä varastorakennusten erottumisen kaupunkikuvassa osalta. Aluekokonaisuuden todetaan myös liittyvän kiinteästi ”Tammelan maakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön ominaispiirteisiin sekä RKY-kohteeseen Tampereen rautatieasema ja veturitallit”.

Entisellä rautatieaseman vieressä sijaitsevalla tuotanto- ja varastoalueella on selvityksen mukaan historiallista arvoa talous historian ja elinkeinohistorian näkökulmasta. Alue kytkeytyy tiiviisti myös osuustoiminnan historiaan, sillä alueella sijaitsee osuusliike Voiman ja SOK:n entisiä varastorakennuksia.

Myös rakennustekniikan ja arkkitehtuurin historian kannalta alue on merkittävä 1900-1960-lukujen aikana rakentuneiden varasto- ja toimitalorakennusten myötä, etenkin punatillisten ja vaaleiden funktionalististen rakennusten osalta.

Alueen 1900-luvulla kaavoitetun kapeiden ja pitkien kortteleiden muodostamalla ruutu-kaavalaueella on myös asemakaavahistoriallista arvoa.

Tullikamari ja Pakkahuone, Telakka, Attila ja SOK:n entiset varastorakennukset on esitetty rakennuskulttuurin ydinalueeksi. Rakennuksista Attilan entinen kenkätehdas on myös osa Tammelan teollisuuskohteet ja tori- aluerajauksista kuuden muun Tammelan alueen entisen tehdasarakennuksen kanssa.

ARVOTIIVISTELMÄ

Aukiolla on historiallista arvoa sekä tulli toiminnan että varastoinnin, tuotannon ja kuljetuksen näkökulmasta. Edellä mainitut toiminnot ovat poistuneet alueelta. Aukio ja sitä rajaavat rakennukset kertovat paikalla sijainneesta varhaisemmista toiminnasta.

Aukio on tärkeä avoin tila Tullin alueen tiiviissä kapeiden ja pitkien kortteleiden ruutu-kaavassa ja sillä on kaupunkikuvallista arvoa. Myös aukion ympäristön vanhemmilla rakennuksilla on kaupunkikuvallisesti tärkeä merkitys.

Tullikamarilla pakkahuoneineen, Telakalla sekä SOK:n entisillä varastorakennuksilla on myös rakennushistoriallista arvoa. Rakennusten kaupunkikuvalliset ominaisuudet ja arvot tulee ottaa huomioon aukion uudistamista ja täydennysrakentamista suunniteltaessa.

Tullikamarin aukiota ympäröivien rakennusten 1980-luvulla alkaneiden käyttötarkoitusten muutosten myötä aukion luonne on muuttunut vapaa-ajan ja kohtaamisen paikaksi. Aukiolla on uuden käyttötarkoituksensa myötä uusi sosio-kulttuurinen arvo Tullin alueen keskeisimpänä julkisena kaupunkitilana.



RAKENNETTU KULTTUURIYMPÄRISTÖ
Tullikamarin aukion ja Tullin alue tarkasteltuna kulttuuriympäristökokonaisuuksina (A-Insinööri Suunnittelu Oy 2012).



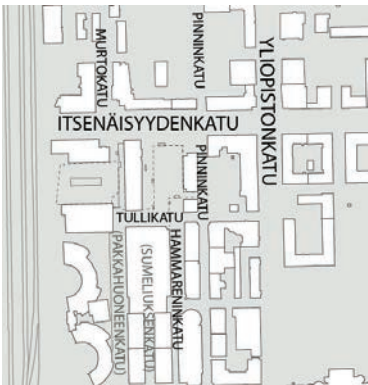
Itsenäisyydenkatua länteen.



Itsenäisyydenkatu Ratapihankadulta kuvattuna

4.

TULLIKAMARIN AUKION YMPÄRISTÖN KADUT



Kadut Tullikamarin aukion ympäristössä. Harmaalla suluissa kadut, jotka on poistettu asemakaavasta (Pakkahuoneenkatu) tai joista osa on yhdistetty tonttiin (Sumeliuksenkatu)



Itsenäisyydenkatu 1950-luvulla. (Tampereen museot)

Tullin alueen sisäinen katuverkko ja korttelirakenne on pääpiirteissään pysynyt lähes muuttumattomana, vuoden 1900 asemakaavan mukaisena nykypäivään asti.

Tiheä katuverkko muodostaa alueella pääosin kapeita ja pitkiä, alueelle 1900-luvun alussa kaavoitettujen makaasiinirakennusten mukaan mitoitettuja tontteja. Katuja oli alunperin neljä pohjois-eteläsuuntaista ja kolme itä-länsisuuntaista. Kapeita tonttirivejä oli kolme, ja neljäs rivi Yliopistonkadun varrella oli leveämpi. Tullikamarin aukio sijoittuu Tullin alueen ja alueen katuverkon pohjoisreunalle.

Suurimpia muutoksia Tullikamarin aukiota ympäröivään katuverkkoon oli Puolimatkan kadun (nyk. Itsenäisyydenkatu) madaltaminen rautatien allittavan tunnelin rakentamista varten 1930-luvulla. Tätä ennen rautatien ylitys sijaitsi etelämpänä Tammelan puolella.

Toisena merkittävänä muutoksena katualueilla on muutamien katuyhteyksien sulkeminen 1950-1970-luvuilla ja 1990-luvun vaihteessa. Merkittäviä muutoksia on käynnissä tällä hetkellä, kun raitiotien rakentamistyöt ovat käynnissä Itsenäisyydenkadulla.

Tullikamarin aukion ympäristön katujen nykyisten nimien aiheina esiintyy tullitoiminnasta peräisin olevien nimien (Tullikatu, Pakkahuoneenkatu) lisäksi entisiä torppia

(Pinninkatu), tamperelaisia vaikuttajia (Sumeliuksenkatu, Hammareninkatu), ja muita alueen toimintaan liittyviä nimiä (Yliopistonkatu). Myös valtiolta on vaikuttanut katujen nimiin. Tullin alueen vanhimmat kadunnimet, Sumeliuksenkatu, Hammareninkatu, ja Åkerlundinkatu ovat säilyneet 1900 vuoden asemaakaavasta saakka.

ITSENÄISYYDENKATU

Itsenäisyydenkatu on rautatiesemalta Kalevan puistotielle jatkuva itä-länsisuuntainen aktiivinen kaupungin pääkatu, joka ulottuu radan ali tunnelina Hämeenkadulle saakka. Katu on joukkoliikennekatu, jonka merkitys vahvistuu entisestään raitiotien rakentamisen myötä. Raitiotien rakentaminen aloitettiin vuoden 2017 alussa ja arvioitu valmistusaika on 2019.

Itsenäisyydenkatu tunnettiin vuoteen 1958 saakka nimellä Puolimatkankatu alueella sijainneen Puolimatkantorpan mukaan. Jo 1800-luvun lopulta saakka käytössä ollut nimi muutettiin Itsenäisyydenkaduksi Suomen itsenäisyyden 40-vuotisjuhlan kunniaksi (Louhivaara, s.87).

Rautatien allittavan tunnelin rakentaminen 1930-luvulla muutti esimerkiksi Attilan ja Tullikamarin rakennusten suhdetta katutasoon, kun kadun korkeustaso laski huomattavan paljon alkuperäisestä korkeudestaan.



Puolimatkankatu (nyk. Itsenäisyydenkatu) 1930-luvun alussa. (T.Muska, Aamulehti)



Puolimatkankatua (nyk. Itsenäisyydenkatu) länteen vuonna 1932. (T.Muska, Aamulehti)



Itsenäisyydenkadun tunnelin työmaa vuonna 1933. (E.M.Staf, Tampereen museot)



Tullikatua itään



Tullikatua länteen

Katutila on urbaani. Tullikamarin aukion kohdalla kadun toiselle puolelle sijoittuu liiketiloja. Aukion puolella aukiotila avautuu osittain Itsenäisyydenkadulle, osittain pienemmät rakennelmat (Tullinaukion pysäköintilaitoksen porrashuone ja sisäänajo) ja istutusalue rajaavat aukiota katutilasta.

YLIOPISTONKATU

Yliopistonkatu johtaa nimensä mukaisesti Itsenäisyydenkadulta Tampereen yliopistolle. Katutila on leveä ja sitä reunustavat molemmin puolin puut.

Katu oli aiemmin osa Tammelan puistokatu, mutta nimi muutettiin Yliopistonkaduksi vuonna 1984 Tampereen yliopiston 60-vuotisen taipaleen kunniaksi (Louhivaara s.91).

PINNINKATU

Pinninkatu on pitkä, pohjois-eteläsuunnassa Osmonpuistosta Tammelan ja Tullin alueen läpi kulkeva katu, joka yhdistyy yliopiston kampuksella Ratapihankatuun.

Pinninkatu yhdistää Yliopistonkadun ja Ratapihankadun lisäksi Tullin ja Tammelan alueet. Raitiotien toteuttamissuunnitelmasa Itsenäisyydenkadun estevaikutus pienee, kun Pinninkadulta on esitetty liikennevaloilla ohjattu ylitys Itsenäisyydenkadun yli. Myös Attilan pysäköintihallin sisäänajoramppi sijoittuu tällä hetkellä keskelle Pinninkatua. Attilan päädyn kohdalle sijoittuu pieni aukio, Pikkupinni.

Pinninkatu on Tullin alueen sisäisen katuverkon ainoa pohjois-eteläsuuntainen katu, joka on säilynyt lähes kokonaisena katuna 1900-luvun alusta saakka. Ainostaan Attilan pysäköintilaitoksen sisäänajo katkaisee kadun osittain Itsenäisyydenkadun eteläpuolella.

Pinninkatu on Tammelan kaupunginosan vanhimpia kadunnimiä, nimi on esiintynyt jo vuonna 1882. Nimi liittyy sekä Otavalan keuruukoulu Spinniin (toiminnassa vuosina

1759-1767) että Kyttälän Spinni-nimiseen torppaan (Louhivaara, s.88).

TULLIKATU

Tullikatu on itä-länsisuuntainen muutaman korttelin mittainen katu Tullikamarin aukion eteläreunalla. Kadun päätteenä on Pendolinorakennus, jonka kautta on jalankulun yhteys eteenpäin rautatien ali keskustaan.

Kadun varrelle sijoittuvat kaikki Tullikamarin aukiotakin rajaavat merkkirakennukset; Tullikamarin pakkahuone, Telakka, Attilan 50-luvun osa ja entinen tallirakennus sekä SOK:N entiset varastomakasiinit.

Kadun nimi oli vuosina 1897-1900 Wuohenristikatu ja vuodesta 1900 1950-luvulle saakka Vuohenkatu (Louhivaara, s.90).

SUMELIUKSENKATU

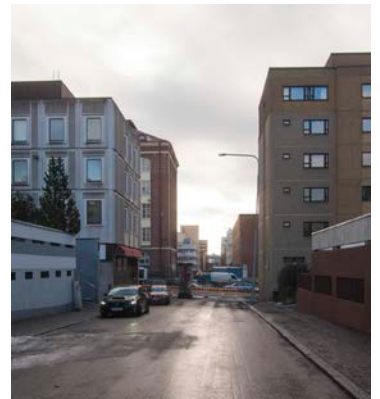
Sumeliuksenkatu on nykyisellään lyhyt katu, joka ulottuu Åkerlundinkadulta Kalevan puistotielle. 1920-luvulla katu kulki suoraan Tullikamarin sivua pitkin Puolimatkan kaudelle saakka (nyk. Itsenäisyydenkatu). 1940-luvun vaihteessa SOK:n varstorakennuskokonaisuus rakentui Sumeliuksenkadun molemmin puolin. Erilliset rakennukset yhdisti siltamainen osa Sumeliuksenkadun yli.

Tullintorin rakentuessa 1990-luvulla Sumeliuksenkatu jäi osin kauppakeskuksen sisään. Kadun eteläpää liitettiin kauppakeskustonttialueeksi 2000-luvulla Pakkahuoneenkadun ohella. Katutila on edelleen havaittavissa kauppakeskuksen sisällä.

Kadun nimi oli vuonna 1897 Wuohenkatu ja nimi vaihdettiin vuonna 1900 Sumeliuksenkaduksi. Nimi on peräisin Tampereen elinkeino- ja kunnalliselämässä paljon vaikuttaneelta Sumeliuksen suvulta. (Louhivaara, s.89) Suvun nimi esiintyy Tampereella esimerkiksi myös Keskustorin äärellä sijaitsevassa Sumeliuksentalossa.



Pinninkatua pohjoiseen. Attilan edustalla sisäänajo Attilan pysäköintilaitokseen.



Pinninkatua etelään Tammelan puolelta; näkymä Tammelan alueelta Itsenäisyydenkadun yli Tullin alueelle.



Sumeliuksenkatua Tullintorin eteläpuolella.



Hammareninkatua pohjoiseen.



Hammareninkatu kohtaa Tullikadun.



Entinen Pakkahuoneenkatu, joka nykyään toimii pysäköintialueena.



Itsenäisyydenkadun ja Pinninkadun risteyskohta vuonna 1946 (Jussi Kangas, Tampereen museot).

HAMMARENINKATU

Hammareninkatu on Sumeliuksen kadun ohella nykyisellään lyhyt katu, joka kulkee Tullikamarin aukiolta etelään parin korttelin verran Åkerlundinkadulle saakka. Katu oli aiemmin Tullin alueen muita sisäisiä katuja ja leveämpi, mutta kadun merkitys väheni 1950-1970-luvuilla kun sen eteläpää sulkeutui sinne rakentuneella korttelilla.

Tullintori hallitsee Hammareninkadun länsipuolta; kadun puolelle sijoittuu pääasiassa huoltoyhteyksiä sekä yksi sisäänkäynti. Kadun itäpuoli on toiminnaltaan aktiivisempi Tullinkulman ja Terästalon osalta.

Katu on nimetty Tampereella puuvilla- ja paperiteollisuuden kehitykseen vaikuttaneen sekä kaupunginvaltuutettuna toimineen Lars Johan Hammarénin mukaan. (Louhivaara, s.87) Nimi on ollut käytössä vuodesta 1900 saakka.

PAKKAHUONEENKATU

Pakkahuoneenkatu oli alunperin Tullin aluetta lännessä rajaava rautatien suuntainen katu, joka sijoittui Kalevan puistotien ja Puolimatkan kadun välille. Katu oli merkitty jo vuoden 1897 asemakaavaan, tosin etelämäksi. Nimitys oli peräisin kadun varrella sijainneesta vuonna 1883 valmistuneesta pakkahuonerakennuksesta, joka sijaitsi nykyisen Sorinsillan eteläpäässä. Vuonna 1901 rakennettiin Tullikamari sekä siihen liittyvä uusi pakkahuone kadun pohjoispäähän. Kadulle sijoittui Tullin alueen sisäisiä rautatieyhteyksiä tavaran kuljetuksia varten. Katu poistettiin asemakaavasta vuonna 1989 (Louhivaara, s.91).

Entinen katutila on liitetty tonttiin Åkerlundinkadun eteläpuolella ja Tullintorin itäpuolella kadun kohdalla sijaitsee pysäköintialue. Tullikamarin ja Pakkahuoneen länsipuolella sijaitsee nykyään Pakkahuoneenaukio.

MURTOKATU JA KAIVOKATU

Murtokatu on kahden korttelin mittainen Vellamonkadulta Itsenäisyydenkadulle ulottuva katu. Katu nimettiin, kun rautatien alittavaa tunnelia suunniteltiin; katu ”murrettiin” tunnelin rakennustöiden yhteydessä paikalle syntyneeseen rinteeseen. (Louhivaara, s.88)

Kaivokatu on nykyisellään jäljellä kevyen liikenteen yhteytenä Tammelan ruutukaava-kortteleiden läpi pohjois-eteläsuunnassa.

Kaivokadun katulinja on nykyisellään olemassa tontteja halkovana kevyen liikenteen yhteytenä Tammelankadulta lähes Osmonpuistoon saakka. Reitin yhteys Itsenäisyydenkaduun on hävinnyt Itsenäisyydenkadun varteen rakentuvan uudisrakennuksen myötä. Puretun Rastin opiskelija-asuntolarakennuksen ja hotelli Victorian välistä oli vielä yhteys Kaivokadulta Itsenäisyydenkadulle, mutta tontille parhaillaan rakentuva uusi asuinrakennus sulkee yhteyden.

Kaivokadun nimi on ollut käytössä vuodesta 1882 asti. Nimi on todennäköisesti peräisin lähialueella sijainneesta kaivosta tai lähteestä. (Louhivaara, s.87)

ARVOT

1900-luvun asemakaavan mukaisesti toteutunut tiheä katuverkko ja siihen liittyvä pitkä ja kapea korttelirakenne on Tullin alueen erityinen ominaispiirre. Tullin alueen katuverkko on nykyisen liikennesuunnittelun ja monitoimintaisten asuinkorttelien näkökulmasta tarpeettoman tiheä. Katuja on jo osin suljettu, kun katutilaa on liitetty tontteihin suurempien kokonaisuuksien aikaansaamiseksi. Tiheä katuverkko on kuitenkin alueen omalaatuisen karakteriin ja historiallisen kertovuuden kannalta vaalittava ominaispiirre.

5.

TULLIKAMARIN AUKION RAKENNUKSET JA RAKENNELMAT

Tullikamarin aukiota ympäröivä rakennuskanta käsittää läpileikkauksen lähes koko Tullin alueen rakennusvaiheista. Aukiotiilaan liittyvät paitsi 1900-luvun alkupuolen vanhat makasiinirakennukset, 1914 rakentunut kenkätehdas, kuin 1930-1940-luvun funktionalistiset edustajat. 50-luvun arkkitehtuuria edustaa entisen kenkätehtaan laajennusosa. Pohjoisreunan kerrostalot ilmentävät 1970-1980-lukujen elementtirakentamista. Tullintorissa näkyvät korjauksen ja uudisrakentamisen vaikutukset. 2000-luvun teollista rakentamistapaa edustaa aukion opiskelijakerrostalo sekä parhailaan Itsenäisyydenkadun pohjoispuolella rakenteilla oleva Luminary-tornirakennus.

Tullikamari ja pakkahuone sekä Telakka ovat Tullin alueen vanhimpia rakennuksia. Tullin alueella sijaitsi runsaasti myös muita 1-2 –kerroksisia pienempiä makasiinirakennuksia, jotka ovat vuosikymmenien kuluessa korvautuneet isommilla rakennuksilla. Tullikamarin aukion vanhat matalat punatiiliset rakennukset sekä entinen HMK:n makasiini Åkerlundinkadun varressa ovat tästä rakennusvaiheesta ainoat säilyneet esimerkit alueella.

Aukion itälaidalle rakentui valmistui 1914 Attilan kenkätehdas, joka oli pitkään Tullin alueen suurin rakennus. Nykytilanteessakin rakennuksella on vahva maamerkkiasema.

Aukion ympäristöstä suojeltuja rakennuksia ovat Tullikamari ja pakkahuone (sr-18), Telakka (sr-8), Attila ja piippu (sr-2, sr-5) sekä Tullintorin SOK:n entisten varstorakennusten säilyneet osat (sr-18).

Materiaalit

Aukion itä- ja länsipuoleet ovat punatiiliset: Tullikamari, pakkahuone ja Telakka muodostavat pienimittakaavaisen punatiilisen kokonaisuuden, jota täydentää Attilan massiivisemmat punatiilijulkisivut. Tiilipintaisten rakennusten kokonaisuutta seuraa myös 2000-luvulla rakentuneen opiskelija-asuntolan julkisivujen tiilipinta. Myös aukion alapuolella sijaitsevan pysäköintilaitoksen ilmanvaihtorakennelmat ovat punatiilipintaiset.

Tullintori on valkoiseksi rapattu, ja kauppakeskuksen välisosissa on suurempia lasipintoja. Aukion taustalla kohoaa myös Hotelli Tornin musta julkisivu. Itsenäisyydenkadun pohjoispuolella rakennusten julkisivumateriaalit ovat pääasiassa betonia, joiden väri vaihtelee hiekan eri sävyistä mustaan ja valkoiseen.

Oman lisänsä aukion materiaaleihin tuovat matalampien rakennusten, Tullikamarin, Pakkahuoneen ja Telakan saumatut peltikatot, jotka erottuvat myös aukiolle. Telakan terassin puurakenteiset aidat ja terrassia ympäröivä kasvillisuus elävöittävät aukion tunnelmaa.

Rakennusten esittelyt

Tullikamarin aukion ympäristössä ja selvityksen tarkastelualueella sijaitsevista rakennuksista Tullikamarista ja Pakkahuoneesta, Telakasta sekä Attilasta on laadittu tarkemmat kuvaukset. Muut aukion ympäristön rakennukset esitellään pääpiirteittäin.

Tarkemmissa esittelyissä kuvataan aluksi rakennuksen tärkeimmät ominaisuudet. Sen jälkeen kuvataan rakennuksen historia ja muutosvaiheet. Nykytilan kuvauksessa esitellään kokonaisuuden ilme nykytilassa sekä ulkoasun että sisätilojen osalta. Sisätilojen kuvauksessa keskitytään rakennuskokonaisuuden päätiloihin. Lopuksi esitetään tiivistetysti kunkin rakennuksen tärkeimmät arvot sekä arvioidaan muutoskestävyyttä.



Tullikamari



Pakkahuone



Telakka



Attila



Vasemmalla Autoilijain talo Tullinaukiolla valmistumisvuonnaan 1954. Pohjoispäädysä sijaitsi myös bensiniasema. Rakennus purettiin 1980-luvulla. (Kuva: Tammerkoski 1954:5, s.136)

Rakennukset ja rakennelmat



1. Tullikamari ja Pakkahuone
 2. Telakka
 3. Attila
 4. Tullintori
 5. Toas Tullintori
 6. Luminary (rakenteilla)
 7. As Oy Tullinaukio (Pinninkatu 44)
 8. Itsenäisyydenkatu 7-9
- a. Tullinaukion pysäköintilaitos

Rakentamivuodet



Suojelumerkinnot



sr-2

"Kulttuurihistoriallisesti arvokas ja kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen kulttuurihistoriallisesti arvokas ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Mikäli tämän pyrkimyksen vastaisesti on rakennuksessa aiemmin suoritettu rakennustoimenpiteitä, on rakennus korjaus ja muutostöiden yhteydessä pyrittävä korjaamaan entistään."

sr-5

Kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä tehtaantähti, jota ei saa purkaa.

sr-8

"Rakennustaiteellisesti arvokas ja kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen rakennustaiteellisesti arvokas ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy."

sr-18

"Rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas sekä kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavilla korjaus- ja muutostöillä ei saa turmella rakennuksen rakennustaiteellisia arvoja."



Pääty Itsenäisyydenkadulle.

TULLIKAMARI JA PAKKAHUONE

Georg Schreck (1901) sr-18

Tullikamari ja pakkahuone ovat Tullin alueen vanhimmat rakennukset veturitalliin ohella. Kun piiritullikamari ja tullaustermiinali siirtyivät muualle, tullikamari ja pakkahuone muutettiin kulttuurikeskukseksi vuonna 1988. Rakennuskokonaisuus on kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävä.

Rakennuksen kuvaus

Tullitoimintaa varten suunniteltu rakennuskokonaisuus rakennettiin vuosina 1897-1901 (Lyytinen, s.7) kaupunginarkkitehti Georg Schreckin suunnitelmien mukaan. Kymmenen vuotta aikaisemmin vuonna 1891 valmistunut Tampereen Raatihuone oli myös Georg Schreckin suunnittelema. Kokonaisuus on asemakaavassa suojeltu (sr-18).

Rakennus sijoittuu Tullikamarin aukion ja Pakkahuoneen aukion väliin Itsenäisyydenkadun varrelle. Aukion ja koko Tullin alueen nimi on peräisin rakennuksessa aiemmin toimineesta tullista.

Nykyään Tullikamarin kulttuurikeskuksena toimivaan rakennuskokonaisuuteen kuuluvat sekä kaksikerroksinen entinen tullin puoli että yksikerroksinen pakkahuone. Tässä esittelyssä viitataan tullikamarilla rakennuksen kaksiker-

roksiseen ja pakkahuoneella yksikerroksiseen osaan.

Tullikamariin kuuluu myös kellarikerros, ja pakkahuoneen eteläpäädyssä on lisäksi puolikas kerros maan alla.

Kokonaisuuden punatiliulkisivut ovat koristeelliset ja rakennuksen päädyissä sekä tullikamarin molemmilla sivuilla on suuremmat kattokoristeet. Pakkahuoneen koristeet sekä julkisivuissa että päädyissä ovat vaatimattomamat.

Tullikamarin ikkunat ovat ensimmäisessä ja toisessa kerroksessa suorakulmaiset. Vain porashuoneessa (Itsenäisyydenkadun puoleinen pääty) on kaksi suurempaa kaari-ikkunaa, joista toinen on muurattu umpeen. Länsijulkisivulla on myös pieni parveke toisessa kerroksessa. Pakkahuoneen ikkunat ovat kapeita, kolmen kaari-ikkunan muodostamia ryhmiä. Oviaukkojen päällä on lisäksi pienemmät kaari-ikkunat.

Rakennuskokonaisuus edustaa tyyllisesti historisista. Esimerkiksi päätyjen tiilikoristeissa on uusgotiikan piirteitä (Mukala, s.44).

Tiloissa toimii tällä hetkellä Tullikamarin kulttuurikeskus, ja rakennus on Tampereen kaupungin omistama. Kulttuurikeskukseen kuulu-



Tullikamari vuonna 1937 Itsenäisyydenkadun madaltamisen jälkeen. Tullin puolelle ei ollut itäjulkisivulla sisäänkäyntiä ja pakkahuoneen edessä oli lastauslaituri. Hammareninkatu jatkui Puolimatkan kadulle (nyk. Itsenäisyydenkatu) saakka. Myös aukiotilan suhde katutilaan oli suoraviivaisempi. Nykytilassa aukiota rajaavat Itsenäisyydenkadulta erilaiset katuun ja pysäköintilaitoksen toimintaan liittyvät rakennelmat. (Kuva: Arvo Tamminen, Tampereen museot)



Tullikamarin pakkahuone 1907. (Kuva: Kuvamo Arthut Laurent, Tampereen museot)



Tullikamarin sali vuonna 1937. (Kuva: A.Tamminen, Tampereen museot)



Pakkahuone Tullikadulta.



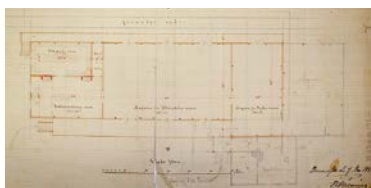
Pakkahuone Tullikadulta.



Tullikamari Itsenäisyydenkadulle ja terassi.



Tullikamari Pakkahuoneenaukiolle. Sisäänkäynti kulttuurikeskuksen kellarikerrokseen.



Ensimmäisen pakkahuone valmistui vuonna 1883 nykyisen Sorin sillan eteläpähän. F.L. Caloniuksen vuonna 1882 laatimassa piirustuksessa tähän pakkahuonerakennukseen sijoituivat erilliset varastot ulkomaisille ja venäläisille tavaroille, tullivirkailijan huone, leimasihuone ja pienempi varasto. (Tampereen kaupunginarkisto)



Yllä pakkahuonetta 1960-luvulla. Alapuo-
lella Tullikamarin sali. (Kuvat: Tammerkoski
1961:10, s.301)



vat entisen tullin puolella toimiva Klubi sekä yksikerroksisessa osassa Pakkahuone, tullikamarin toisessa kerroksessa on kulttuuritoimijoiden työtiloja.

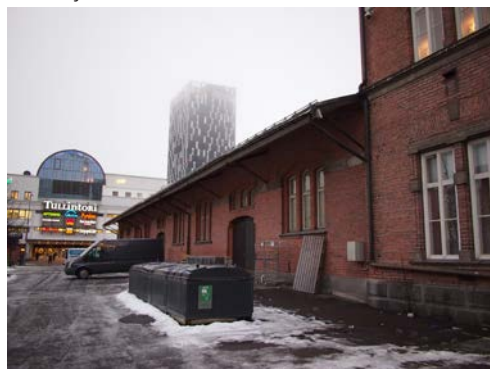
Tullikamarin päätilat sijoittuvat pääosin ensimmäiseen kerrokseen. Tullikamarin pääsisäänkäynnin aulatilat portaineen on rakennuskokonaisuuden merkittävin sisätila. Pääportaan vieressä on myös pienempi entinen palvelijaporras joka on henkilökunnan käytössä. Entinen tullisali on ravintolasalikäytössä ja siellä on esiintymislava. Toisessa kerroksessa on toimistotiloja suuremman aulatilaa ympärillä. Kellariin sijoittuu yleisötiloja sekä toinen pääsisäänkäynti Pakkahuoneen aukion puolelta. Kellarista on myös porrasyhteys Pakkahuoneen puolelle.

Pakkahuone on salikäytössä ja siellä on suurempi lava, johon liittyy erilaisia huolto- ja teknisiä tiloja.

Rakennusten huoltotoiminnot on järjestetty Tullikamarin aukion puolelta. Pakkahuoneen edusta on aukion puolella osin varastointikäytössä.

Historia ja muutosvaiheet

Tavaraliikenteen kehitys 1900-luvun vaihteessa heijastui Tullin alueen kortteleihin. Vuonna 1900 tehdyssä asemakaavan muutoksessa alueelle osoitettiin lisää makasiinialuetta sekä varaus tullirakennukselle (kaava n:o 172). Tullin alueen nimi juontaa tältä vuosisadan vaihteen ajalta.



Pakkahuone Tullikamarin aukiolta.

Vuonna 1901 tavaraliikenteen tullihallintoa varten rakennettiin paikallinen piiritullikamari-rakennus. Ratapihalla oli jo aikaisemmin sijainnut vuonna 1883 valmistunut vaatimattomampi pakkahuonerakennus. Kaksikerroksinen tullikamari ja yksikerroksinen pakkahuone valmistuivat 1901.

Tullikamari suunniteltiin hevoskuljetuksen tarpeet huomioiden. Lastauslaiturit mitoitettiin sopivalle korkeudelle hevosrattaille ja rekikuljetukselle (Helenius 1987, s.12). Myöhemmin moottoriajoneuvot korvasivat hevosrattaat kuljetuksessa ja lastauslaitureita päivitettiin vastaamaan kuorma-autojen mittoja.

Vuoden 1900 pohjapiirroksen mukaan Tullikamarin ensimmäiseen kerrokseen sijoitettiin toimistohuoneita, leimahuone sekä varasto kylmälle arkaa tavaraa varten. Toisessa kerroksessa oli tullinhoitajanhuone, johon liittyivät pienemmät tilat kassa ja arkisto. Kirjurien-, vahtimestarin- ja konttorihuone sekä vahtimestarin asunto sijoituivat myös toiseen kerrokseen. Lisäksi oli naisten- ja miesten virkistystilat sekä wc-tilat. Pakkahuone oli kylmää varastotilaa ja siellä säilytettiin tavarat tullausta odottamassa. Kellarissa oli varastotilaa, puuvajat ja tila lämmitystä varten. Kellariin oli yhteys myös hissillä pakkahuoneen puolelta sekä pieni porras.

Kun kauppa Venäjälle hiljeni itsenäistymisen myötä vaikeudet ulkomaankaupassa ja tiukoilla oleva valtiontalous ajoivat säästötoimiin. Kaikki sisämaan tullikamarit päätettiin lakkauttaa





Pakkahuoneen aukion puolelta. Julkisivussa erottuvat kaksi umpeen muurattua oviaukkoa.



Tullikamarin julkisivu itään Tullikamarin aukion puolelle.

1922 säästämistarkoituksissa, ainostaan Tampereen ja Kuopion tullikamarit saivat jatkaa. Muiden kaupunkien vastustuksen myötä myös osa lakkauttamisuhan alla olevista tullikamareista sai jatkaa väliaikaisesti (Nokki 2013, s.2).

Tullikamari ja pakkahuone toimivat punakaartin elintarvikkeiden varastoimispaikkana vuoden 1918 tapahtumien aikana (www.tampere.fi/tullikamari/historiikki/).

Itsenäisyydenkadun madaltaminen 1930-luvulla muutti Tullikamarin pohjoispäädyn suhdetta katutilaan, ja sisäänkäynti jäi huomattavasti katutasoa korkeammalle. Myöhemmin sisäänkäynnin eteen lisättiin porras.

Talvisodassa kolme palopommia vaurioitti Tullikamaria. Kaksi palopommia osui pakkahuoneen keskikohtaan rikkoen kattoa ja lattiaa, myös tulipalo syttyi. Yksi palopommi osui Puolimatkan kadun (nyk. Itsenäisyydenkatu) puolelle, ja sirpaleet vahingoittivat rakennuksen seinää. (Andelin 1987, s.22)

Tullikamarissa ja pakkahuoneessa toteutettiin erilaisia tilajärjestelyjä ja muutoksia melkein jokaisena tullin toiminnan vuosikymmenenä tullin toiminnan kehittymisen mukaan. Esimerkiksi tullikamarin ensimmäisen kerroksen avoin tila on ollut vuosikymmenten aikana kevyillä väliseinillä ja rakennelmilla eri tavoin jaettu.

1930-luvun loppupuolella ensimmäisessä ja toisessa kerroksessa tehtiin muutamia tilamuu-

toksia. Pääsisäänkäynnin päälle lisättiin katos 1930, joka uusittiin 1995. Pääsisäänkäyntiä varten laadittiin myös muutosehdotus vuonna 1938, jossa ikkunoita olisi suurennettu. Tämä ei kuitenkaan toteutunut. Myös kellaria suunniteltiin laajennettavan pakkahuoneen alle 1941 muutoksen kuitenkaan toteutumatta. Pakkahuoneen länsipäättyyn valmistui kuitenkin tila räjähdysaineiden ja öljytynnyreiden säilyttämistä varten. Autotalli lisättiin samaan päättyyn vuonna 1965.

Kattoikkunat uusittiin 1951. Muita toimenpiteitä 1950-luvulla olivat muutamat tilamuutokset tullikamarin puolella (1955).

Rakennusta laajennettiin Pakkahuoneenkadun puolelle kylmällä varastorakennuksella 1963. Sen seinät ja katto olivat aaltopeltiä, rakenteet puuta. Laajennusosa purettiin 1987 tullirakennuksen käyttötarkoituksen muutoksen yhteydessä.

Vuoden 1966 pohjapiirroksessa tullikamarin ensimmäiseen kerrokseen sijoittui tullaustointo, punnitus- ja tarkastushalli, lämmin varastotila, jonka yhteydessä oli huone postipaiketeille, tullausavustajien ja kirjurien huone sekä muita toimisto- ja henkilökunnan tiloja. Toisessa kerroksessa sijaitsi tullinhoitajan huone sekä tullivartijan aamiaishuone, päivystyshuone ja virkistyshuone, toimisto- ja arkistotiloja sekä liikennemaksutoimisto. Pakkahuone oli edelleen avointa, kylmää varastotilaa, jossa oli pieni toimistohuone, sekä eteläpäädyssä au-



Pommin tekemiä tuhoja Pakkahuoneen katoissa. (Kuva: Bertel Strömmer, Tampereen museot)



Pakkahuone vuonna 1987 alkuperäisen toiminnan päätyttyä. Kuvassa erottuu hyvin pakkahuoneen kattorakenne. (Kuva: Tammerkoski-lehti 1987:6, Tampere-Seura, s.11)



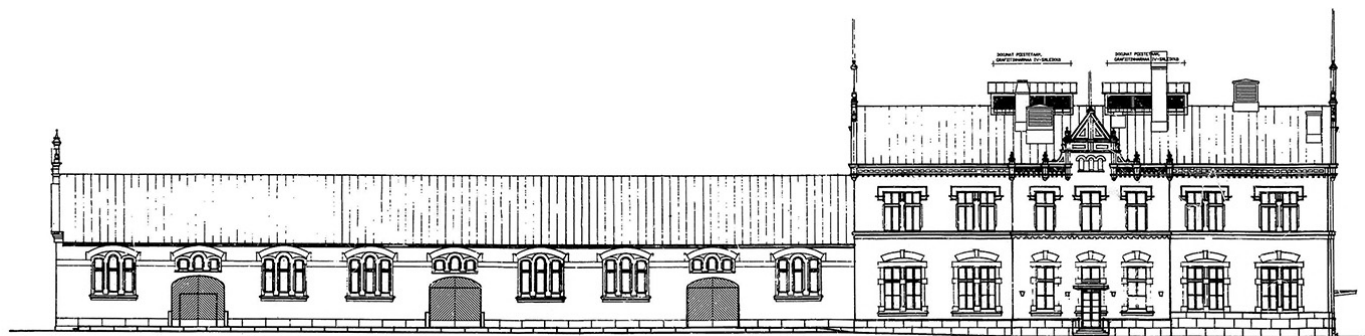
Tampereen Teatterin lavastuksia rakenteilla Pakkahuoneella 1987, tilaan sijoitettiin muun muassa palanen rautatietä. (Kuva: Tammerkoski-lehti 1988:2, Tampere-Seura, s.22)



Pakkahuoneen aukio.



Pakkahuoneen aukion muutostöitä Hämpin Parkin rakentamisen yhteydessä. (Kuva: Miinu Mäkelä, Tampereen museot)



Tullikamarin julkisivu Tullikamarin aukion puolelle. (Tampereen tilakeskus 2007, Tampereen rakennusvalvonnan arkisto)



Sisäänkäynnin korkeusero Itsenäisyydenkadulle.



Klubin ravintosali. Alimassa kuvassa lava sekä ovet Pakkahuoneen puolelle.

totalli ja räjähtävien aineiden varasto.

Rakennukset saneerattiin vuonna 1967, jolloin pääportaan katon maalipinnan alta paljastui vanha kattomaalaus. (Tampereen kantakaupungin rakennuskulttuuri 1998)

Vuonna 1978 rakennus liitettiin yleiseen viemäriverkostoon, kun kellariin rakennettiin henkilökunnalle puku- ja wc-tilat.

Tulli toimi Tullikamarin tiloissa vuoteen 1987 saakka, jolloin tullitoiminta siirtyi Tampereen Terminaali Oy:n tulliterminaaliiin Nekalaan. (Helenius 1987, s.12)

Kun tullin toiminta loppui vuonna 1986 alkoi vanha tullirakennus muuttua osa kerrallaan kulttuurikeskukseksi 1980-luvun loppupuolella. Käyttötarkoitus- ja tilajärjestelyjä toteutettiin vuosina 1987-1988. Suunnittelijoina toimivat Tampereen kaupungin talonrakennusviraston lisäksi arkkitehtitoimisto Harry W. Schreck-Kosunen-Hietula. Myös julkisivuihin kohdistui muutoksia, kun itä- ja länsijulkisivuilla muutettiin Pakkahuoneen suuret liukuovet parioviksi. Itäisivulle rakennettiin myös ulkoportaat ja luiska. Pakkahuoneen eteläpäädyssä oli autotallin oviaukko, joka muurattiin umpeen ympäröivää seinää vastaavaksi.

Tullikamarin 1. kerros varustettiin automaattisella sammutuslaitteistolla ja porrashuone osastoitiin, myös wc-tiloja ja sosiaali-tiloja lisättiin. Lisäksi kevyitä väliseiniä purettiin. Ullakolle lisättiin iv-konehuone. Kellariin lisättiin wc-tila.

Kylmänä varastotilana toimineen pakkahuoneen vanhaan vesikattorakenteeseen lisättiin eriste-kipsi- ja akustointilevykerrokset.

Aluksi Tampereen teatteri hyödynsi tiloja väistötiloina varsinaisen teatterirakennuksen ollessa remontissa ja esittivät Ghetto-näytelmän pakkahuoneen puolella syksyllä 1987. Pääsisäänkäyntinä säilyi Tullikamarin pääovi Itsenäisyydenkadun puolella. Vanha tullisali toimi lämpiönä ja näyttämö ja katsomo sijoitettiin pakkahuoneen puolelle (Helenius, 1987:6, s.8-13). Tuoreen kulttuurikeskuksen toinen kerros

toimi aluksi Tampereen oopperan ja Kaupunginorkesterin harjoitustiloina.

Vuonna 1990 muutamia vuosia toimineeseen kulttuuritalaan toteutettiin tilamuutoksia ja toiminta laajeni kellarikerrokseen. Varastona aiemmin toimineeseen kellariin toteutettiin pakkahuoneen sisääntuloaula ja uusi tuulikaappi nykyisen Pakkahuoneenaukion puolelle, sekä yleisö- ja henkilökunnan tiloja. Myös porras kellarista pakkahuoneeseen rakennettiin.

1. kerroksessa toteutettiin pieniä muutoksia: lisättiin esiintyjien pukeutumis- ja wc-tilat, vahvistestarin tila sekä tarjoilupiste ja varastotilaa. Pakkahuoneen länsijulkisivun eteläosassa olevat kaksi oviaukkoa muurattiin umpeen. Länsijulkisivulle lisättiin myös uusi oviaukko. Myös uusi terassi rakennettiin lännen puolelle.

Vuotta myöhemmin, 1991, vanhaan varastotilaan kellarikerrokseen toteutettiin sosiaali-tilat ja sauna talon henkilöstöä ja esiintyjä varten olemassa olevaa rakennetta hyödyntäen.

Ikkunat uusittiin peruskorjauksen yhteydessä vuonna 1993. Vanhat karmit säilytettiin ja niitä ohennettiin tarpeen mukaan.

Tullikamarin tullin osan itäjulkisivulle lisättiin uusi sisäänkäynti sekä tuulikaappi vuonna 1994. Suunnittelijana toimi Tampereen Tilakeskuksen arkkitehtitoimisto. Myös tilapäinen terassi rakennettiin. Erilaisia väliaikaisia terassirakennelmia oli itäpuolelle rakennettu jo aiemmin 1990-luvun alussa muutamia.

1990-luvun puolivälissä rakentui Tullikamarin aukion alle pysäköintilaitos Tullintorin kauppakeskuksen tarpeisiin. Tällöin rakennuskokonaisuuden suhde aukioon muuttui. Tullikamarin aukion puolella maanpinta on noin metrin korkeammalla kuin tullirakennuksen valmistamisen aikoihin. Aukion korkeusasema muuttui Tullinaukion pysäköintilaitoksen rakentamisen yhteydessä 1996 ja rakennuksen kivijalasta jäi kaksi kiverrosta maan alle.

Pakkahuoneen itäjulkisivulla oli alunperin lastauslaituri. Tullikamarin aukion alla olevan pysäköintilaitoksen rakentamisen yhteydessä



Portaat ja julisteita.



Tullikamarin portaan kattomaalaus.



Tullikamarin porras.

(1996) Pakkahuoneen kivijalasta jäi 2 kivikerrosta maan alle ja aukion maanpinta nousi pakkahuoneen lattiapinnan tasolle.

Konehuonetta laajennettiin 1999 ja Tullikamarin katolle lisättiin kaksi ilmanvaihtotornia.

Jäteaitaus Pakkahuoneen itäjulkisivun edessä on vuodelta 2003.

Uusi ilmastointikonehuone rakennettiin kylmään varastotilaan ullakolle vuonna 2007. Myös uudet IV-kanavat lisättiin. Samassa yhteydessä 2. kerroksen aulaatilaa valaisseiden kattolyhtyjen ikkunat peitettiin. Länsijulkisivulle lisättiin uusi ovi sekä porras terassille. Saman vuonna myös Klubin sisätilat Tullikamarin ensimmäisessä kerroksessa uudistettiin ja tämä ilme on nykyäänkin jäljellä. Uudistuksen suunnitteli Arkkitehdit MY Oy.

Pakkahuoneenaukio uudistui täysin Hämpin parkin rakentamisen yhteydessä (2014). Tällöin Pakkahuoneen eteen, aukion laidalle, rakennettiin istuskeluportaat. Portaat ovat muodostuneet suosituksi oleskelupaikaksi etenkin kesäaikaan. Ne toimivat myös katsomona erilaisille Pakkahuoneenaukiolla järjestettävillä tapahtumille.

P-Hämpin rakennustyöt aiheuttivat vaurioita Tullikamarin rakennukselle. Rakennuksen rautatieaseman puoleisen seinän todettiin keväällä 2010 notkahtaneen useita senttejä. Lisäksi seinissä todettiin halkeamia (Aamulehti 18.3.2010).

Tullikamarin julkisivuihin lisättiin julkisivuvaistaus syksyllä 2017, jonka suunnitteli Heini Myllyoja WSP:lta.

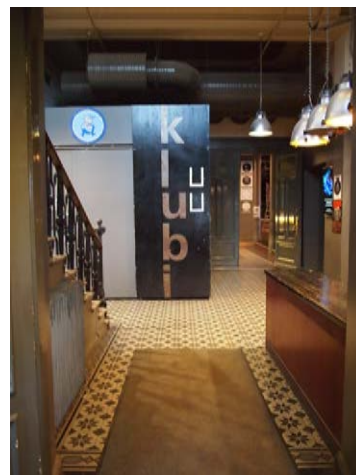
Tällä hetkellä Tullikamarin ensimmäisessä kerroksessa toimivan Klubin tiloihin mahtuu 450 ja Pakkahuoneelle 1200 henkilöä. Pakkahuoneella ja Klubilla on vuosittain 240 000 kävijää. (www.tullikamari.net/fi/info) Toisessa kerroksessa sijaitsevat Tampereen elokuvajuhlat, Tampereen Musiikkijuhlat ja Tampereen Teatterikesä. Tullikamarin tilojen kehittämistyö on käynnissä, tavoitteena on yleisötilojen, esityksien ja talotekniikan sekä palvelu- ja taustatilojen kehittäminen.

Nykytila

RAKENNUKSEN JULKISIVUT

Tullikamarin pohjoispäädyn ja länsijulkisivun suuret ikkunat on uusittu. Julkisivussa on jäljellä myös vanhoja, jopa alkuperäisiä julkisivuosia, kuten alkuperäiset kupariset syöksytorvet ja länsipäädyssä vanhat lipputangonpidikkeet.

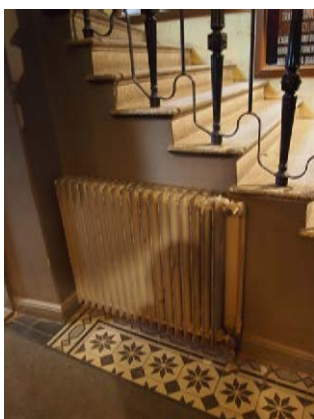
Pakkahuoneen länsijulkisivulla näkyvät 1987 jälkeisen puretun katoksen jäljet sekä kaksi umpeen muurattua oviaukkoa. Rännit ja syöksytorvet on uusittu, myös ikkunoiden vesipellit ovat uudehkot. Julkisivuun kiinnitetty valaisimet ovat vaihtelevan ikäisiä, muutama vanhempi valaisin lienee peräisin 50-luvulta. Kyllit ovat uudet. Molempien osien katoilla on maltillisen



Näkymä aulaan sisäänkäynniltä.



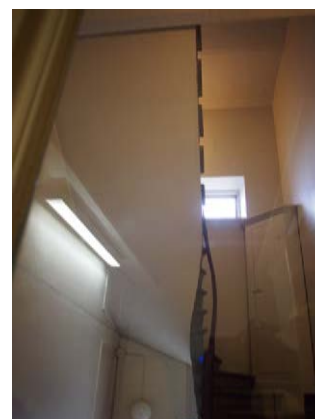
Näkymä keittiöön.



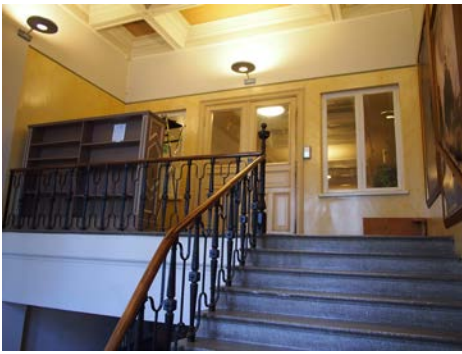
Alkuperäinen radiaattori sisäänkäyntiaulassa.



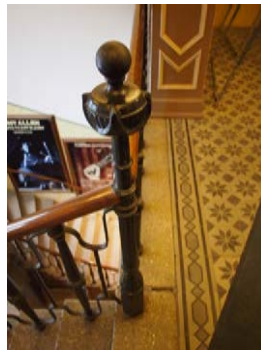
Portaan alkuosa ja kaide.



Henkilökunnan porrashuone kuvattuna toisesta kerroksesta. Puinen komero portaan yhteydessä.



Portaan yläosa.



Kaide portaan yläosassa.



Portaan yläosan kattoa.



Tullin aikainen asiointiluokku yläaulassa.



Tullikamarin yläaula. Aulatilaan sijoittuu paljon taidetta.



kokoisia IV-laitteita.

Tullikamarin aukion puolella Pakkahuoneen räystääs ulottuu pitkälle, sillä alla oli aikaisemmin lastauslaituri. Räystäään rakenne on siro.

Tullikamarin julkisivukorjaukset on tehty alkuperäisiä materiaaleja kunnioittaen (mm. julkisivun puuikkunat). Julkisivuissa on erotettavissa esimerkiksi 1918 vuoden tapahtumissa syntyneitä luodinreikiä.

Rakennuskokonaisuuden sisäänkäyntejä on lisätty 1990-luvun aikana sekä itä- ja länsisivuille. Aiemmin tullin puolelta ei ollut suoraan yhteyttä Tullikamarin aukiolle, vaan rakennuksen ainut sisäänkäynti oli Itsenäisyydenkadun puolella.

TULLIN AULATILAT JA PORTAAT

Tullin pääsisäänkäynnin aulatila on hyvin säilynyt kokonaisuus, jonka merkitys pääsisäänkäyntinä on kuitenkin vähentynyt kulttuurikeskukseen lisättyjen sisäänkäyntien vuoksi.

Kaksi kerrosta korkean sisääntuloaulan katossa on kattomaalaus. Kattomaalaus paljastui 1967 sanaarauksen yhteydessä, kun maalikerroksia postettiin. Maalauksen tekijä on tuntematon. Aiheena on "Kaupan jumala Merkurius" (Jaakola ym. 1998, s.187). Merkuriuksen sauva-symbolilla on pitkä historia Suomen Tullin tunnuksissa, ja symboli esiintyy myös monien muiden maiden tullilaitosten tunnuksissa (www.tulli.fi/web/tullimuseo/tullin-historiaa/tullin-tunnukset).

Porrashuoneen lattiassa on alkuperäinen kukkakuviainen laatoitus. Seinien vierellä ja portaiden ympärillä laatoituksen kuvio on yksinkertaisempi. Ovet ovat alkuperäiset peiliovet, ja ne on maalattu tummanharmaiksi.

Portaiden askelmat ovat harmaata mosaiikkibetonia, jossa on valkoisia kiviä. Portaan kaitteen pylvä on valurautaa, kuviona on urna. Koristeellisessa kaitteessa on puinen käsijohde. Seinän puolella on vain seinään kiinnitetty puinen käsijohde.

Portaiden yläpäässä toisessa kerroksessa on

alkuperäiset peiliovet sekä sisäikkunat. Yläau-
lasta toimistoihin johtavat ovet ovat myös alku-
peräisiä peiliovia. Eteisaulassa ja portaan yläau-
lassa on alkuperäiset radiaattorit.

2. kerroksen aulatila on niin ikään alkuperäisessä asussa. Aulaan on alunperin johdettu valoa kattoikkunan kautta, mutta on ilmastointikoneiden lisäämisen myötä ummessa. Ylävalon pääsy tilaan suljettiin 2007 IV-konehuoneen laajennuksessa, mikä on tehnyt tilasta pimeämmän. Tilan nykyiset taideteokset sopivat aulan ilmeeseen. Pienet aukot seinissä kertovat aiemmasta tullitoiminnasta.

Tila on valaistu pistemäisillä valaisinkiskoihin kiinnitetyillä yleisvalaisimilla. Tilassa on paljon taidetta. Aulan ja toimistojen lattiat ovat muovimattoa ja seinät maalatut. Toimistoista aulatilaan johtaa kolme puista ikkunallista luukua, joista kaksi on koristeellisempia ja yksi yksinkertaisempi. Koristeelliset luukut ovat todennäköisesti alkuperäisiä, yksinkertaisempi uudempi modernistinen lisäys, joka on ulkonäkönsä perusteella peräisin 1930-1950-luvuilta.

Pienempi henkilökunnan porras sijoittuu rakennuksen itäisivulle. Portaan pienen eteisaulan lattiassa on koristelaatta, vaalea versio pääaulan laatoituksesta. Portaavat ovat betonia ja tasanteella on koristelaatta, Kaide on yksinkertainen ja siinä on puinen johde. Kellariin johtavissa portaissa on vain seinään kiinnitetty johde. Toisesta kerroksesta ullakolle noustessa on poraisen keskiosassa puinen komero.

Salissa, eteisaulassa ja yläaulassa on alkuperäiset radiaattorit. Myös pienessä porrashuoneessa on alkuperäiset radiaattorit.

TULLISALI

Tullikamarin salin puolella katossa erottuu koristereunus. Kookkaat IV-putket ovat katonrajassa pintavetoina. Kattoon on kiinnitetty suuret valaisimet. Valurautapilarit on maalattu harmaaksi. Lavan edustan lattia on sauvaparketia. Tila on säilynyt varsin avoimena yhteisenä tilana tullin toiminnan jälkeenkin.



Pakkahuone nykyisin salikäytössä olevan tilan lavalta kuvattuna.

KELLARI

Kellarin lattiassa on paikoitellen kiviä näkyvissä. Vanhan tiilirakenteen ohessa on uudempia tiilestä muurattuja väliseiniä. Kellarin ikkuna on laitettu umpeen aukion maanpinnan korottamisen yhteydessä. Osa kellarin ovista on alkuperäisiä. Porras Pakkahuoneeseen on eleetön ja sopii tilan ilmeeseen.

PAKKAHUONE

Pakkahuone on säilynyt hienosti. Puuikkunat ovat kunnossa ja katossa on käsin saumattu peltikate. Tiilimuurauksesta on kiinnostavalla tavalla luettavissa muutoksia ja korjauksia, mutta kuitenkin uudemmat vaiheet sopeutuvat kokonaisuuteen.

Pakkahuoneen ikkunat on peitetty sisäpuolelta mustalla levyllä. Ulko-ovien yläpuolella erotuvat vaakassuuntaiset rapatutu suorakaiteen muotoiset alueet, joihin alkuperäisten liuku-ulkko-ovien kiskot oli kiinnitetty.

Kattorakenne on alkuperäinen, mutta peitty valaistuksen ja muun tekniikan ripustusrakenteiden sekä IV-putkien taakse. Mustanpuhuvaa katto tekniikoineen on toisaalta hyvä vastakohta punatiilisille ulkoseinille.

Pohjoispäädyssä on oviaukot tullin puolelle, ulko-ovien tapaan nykyiset ovat matalammat kuin alkuperäiset ja aukko on yläpuolelta muurattu umpeen. Salin itäseinustalle sijoittuu tekniikkarakennelma. Liikuteltavaa katsomoa säilytetään länsisivulla. Eteläpäädyssä on lava ja lavan takana backstage-tiloja. Lavarakennelma

ARVOT

Tulli toimi rakennuksessa yli 80 vuoden ajan. Tullin toiminta liittyi olennaisesti rautatien ja ratapihan toimintaan ja rakennus onkin tärkeä osa ratapihan ympäristön rakennuskantaa ja tiiviisti kytköksissä ratapihan RKY-alueeseen. Tullin toiminta on myös osa tamperelaisen teollisuuden historiaa, sillä tullin kautta

kulkivat esimerkiksi ulkomailta tulleet raaka-aineet ja koneet.

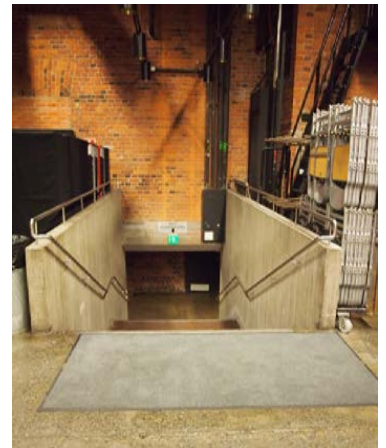
Tullin toiminta vaikutti myös Tullikamarin aukion kehittymiseen kuljetuksen ja lastauksen sijaintipaikaksi, sillä tavarakuljetukset kuuluivat kiinteästi tullin toimintaan.

Kaupunkikuvallisesti Tullikamari ja pakkahuone sijoittuu myös melko avoimeen ympäristöön. Siten sillä on kolme pääjulkisivua, joista kaksi pidempää kehystävät toiselta puolelta Tullikamarin aukiota ja toiselta puolelta Pakkahuoneenaukiota. Komein päätyjulkisivu sijoittuu Itsenäisyyskadun suuntaan.

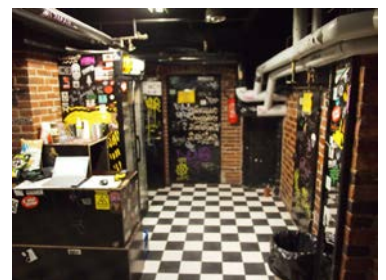
Historiallisen toiminnallisen kertovuuden lisäksi Tullikamarista on muodostunut tämän näkyvän ja keskeisen sijaintinsa kautta symbolinen Tullin alueen merkkirakennus. Tullikamari muodostaa merkittävän porttirakennuksen tai saapumisnäkömän monestakin eri suunnasta ja erityisesti kun alueelle tullaan keskeisimmiltä jalankulun suunnilta rautatieasemalta tai Itsenäisyyskadulta.

Rakennuksen sisätiloissa on myös arvokkaita yksityiskohtia. Erityisesti Tullikamarin pääsisäänkäynnin porrashuone monine yksityiskohtineen ja materiaaleineen on rakennustaiteellisesti arvokas sisätilakokonaisuus.

1980-luvun puolivälin jälkeen alkaneen kulttuuritoiminnan myötä rakennuksesta on muodostunut sekä paikallisesti merkittävä että kansallisestikin tunnettu taupatumapaikka. Nykyinen kulttuurikäyttö sopii rakennukseen. Muutokset on pyritty tekemään kunnioittaen rakennuksen rakennustaiteellisia ja historiallisia arvoja.



Porras Pakkahuoneelta kellarin.



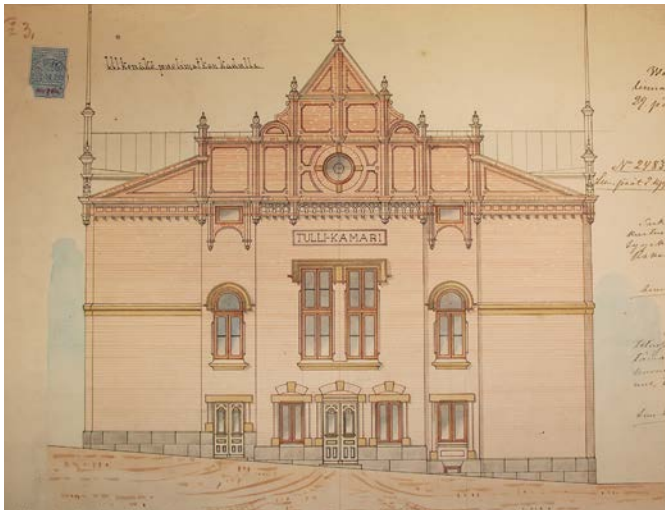
Backstage kellarissa.



Pakkahuoneen säilynyt kattorakenne jää nykytilanteessa piiloon teknisten rakennelmien taakse.



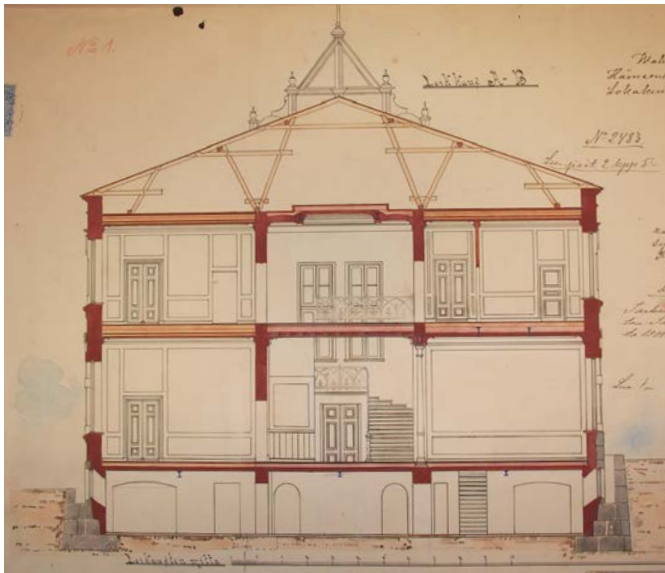
Pakkahuoneen lava.



Tullikamarin julkisivu pohjoiseen (nyk. Itsenäisyydenkadulle). (Georg Schreck 1900, Tampereen kaupunginarkisto)



Tullikamarin julkisivu etelään (nyk. Tullikadulle). (Georg Schreck 1900, Tampereen kaupunginarkisto)



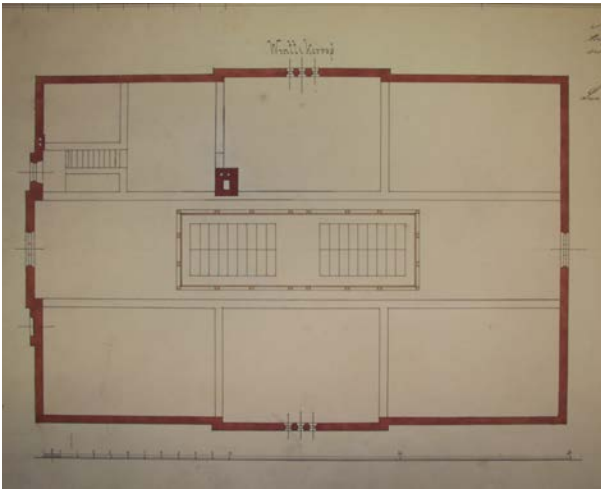
Tullikamarin leikkaus. (Georg Schreck 1900, Tampereen kaupunginarkisto)



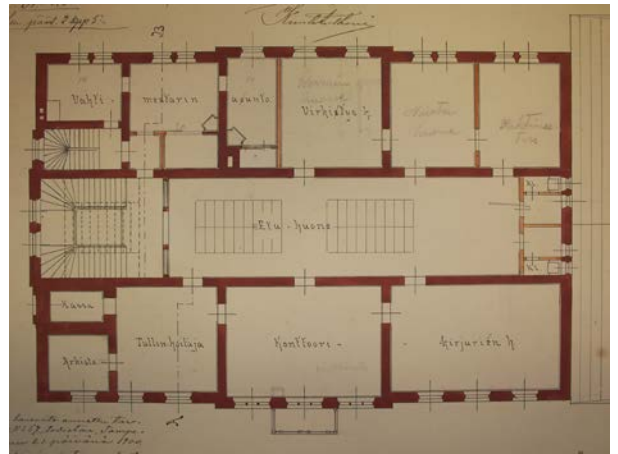
Pakkahuoneen leikkaus. (Georg Schreck 1900, Tampereen kaupunginarkisto)



Julkisivu itään (nyk. Tullikamarin aukiolle). (Georg Schreck 1900, Tampereen kaupunginarkisto)



Tullikamarin vinttikerroksen pohjapiirros. (Georg Schreck 1900, Tampereen kaupunginarkisto)



Tullikamarin 2. kerroksen pohjapiirros. (Georg Schreck 1900, Tampereen kaupunginarkisto)



Tullikamarin 1. kerroksen pohjapiirros. (Georg Schreck 1900, Tampereen kaupunginarkisto)



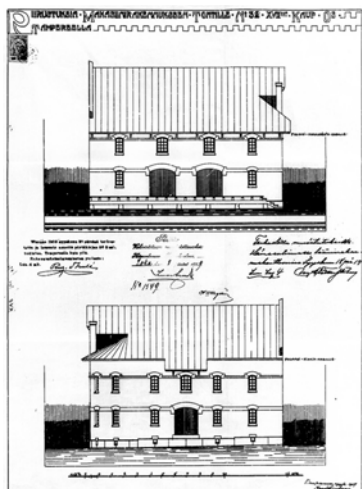
Julkisivu länteen. (Georg Schreck 1900, Tampereen kaupunginarkisto)



Telakka piiloutuu kasvillisuuden taakse Tullikamarin aukion puolelta.



Telakka Tullikadulle.



TELAKKA

Kaarlo Lindroos (1909) sr-8

Telakka ja Tullikamari pakkahuoneineen muodostavat Tullikamarin aukion punatiilisen, pienimittakaavaisen rakennusparin, sekä alueen ajallisesti vanhimman kerroksen. Vaikka Telakka piiloutuu terrassinsa kasvillisuuden taakse, sen rooli on merkittävä kaupunkikuvallisesti ja kulttuurihistoriallisesti.

Rakennuksen kuvaus ja nykytila

Telakka on kulttuuritalona toimiva kaksi-, osittain kolmikerroksinen rakennus Pinninkadun ja Tullikadun kulmassa Tullikamarin aukion kaakkoiskulmassa. Rakennuksessa on kellari. Tullikamarin aukion puolella rakennuksen edessä on kasvillisuuden rajaama terassi sekä esiintymislava. Rakennus on suojeltu (sr-8).

Punatiilisen rakennuksen kaikissa kerroksissa on kapeat kaari-ikkunat, joita yhdistää tiililadonta. Puupuitteiset, pieniruutuiset ikkunat ovat alkuperäiset. Kivijalka on luonnonkiveä.

Kellarin pienet ikkuna-aukot ovat katutasossa. Pinninkadun puolella kivijalka jää osittain

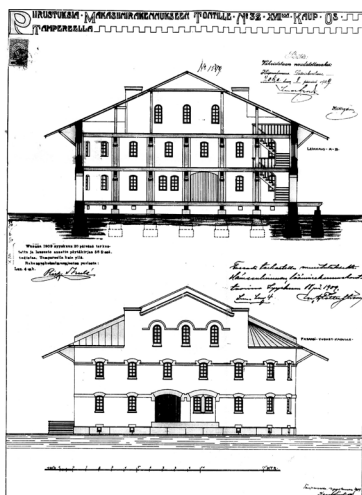
katutasoa alemmaksi. Katu on ollut aiemmin matalammalla kuin nykytilanteessa.

Parioven levyisillä oviaukoilla on myös kaareva yläosa. Julkisivuissa on useita erilaisia vanhoja valaisimia, jotka on lisätty 1990-luvulla.

Harjakatto on korkea, ja räystästä harjaan on lähes rakennuksen kahden kerroksen korkeuden verran mittaa. Tullikadun ja Pinninkadun kulma on kaareva. Pohjoisjulkisivulle sijoittuu poistumistieovet ja paloportaati.

Tyyliltään rakennus edustaa Tullikamarin rakennuksen tavoin kertaustyyliä, mutta on julkisivuiltaan huomattavasti vaatimattomampi ja selkeämmin varasto- ja teollisuusrakennus.

Tullin alueella on säilynyt lisäksi toinen 1900-luvun alun varistorakennus, joka sijaitsee Pinninkadun ja Åkerlundinkadun kulmassa (Hämeen Maanviljelijäin Kauppa Oy, Berndt Blom, 1902). Rakennukset ovat muistuma Tullin alueen 1900-luvun alkuvuosion rakentuneista punatiilisistä yksi- tai kaksikerroksisista makaasinirakennuksista.



Maantuotteen Myllyn julkisivupiirroksia ja leikkauspiirros. (Kaarlo Lindroos 1909, Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan arkisto)



Maantuotteen Myllyn rakennus odottamassa uutta käyttöä 1970-luvulla. Vasemmalla Autokuljetuksen talo. (Tammerkoski 1991:6, s.22)



Telakka Pinninkadulle, pohjoispuolella paloportaat sekä pieni huoltosiipi ja jätehuolto.



Pohjoisjulkisivua Tullikamarin aukiolta.

Tullikadun suunnasta rakennus muodostaa myös pienimmittakaavaisen parin Attilan tehdasrakennuksen vanhan tallirakennuksen kanssa.

1990-luvun puolivälissä vanha myllyrakennus muutettiin kulttuurirakennukseksi. Työssä oli käsin tekemisen henki, mikä antaa rakennukselle oman viehättyksensä.

elakan peruskorjauksessa hyödynnettiin paljon kierrätysmateriaaleja. Tampellan tehdasrakennusten purkutyöt olivat samaan aikaan käynnissä Telakan muutostöiden kanssa. Telakan ensimmäisen kerroksen uudet väliseinät muurattiin tehtaasta puretuista tiilistä. Myös tehtaasta vanhoja puisia peiliovia käytettiin uusina välivina. Toisen kerroksen väliseinissä hyödynnettiin Kekkosen tien sillan betonivalujen muottilautoja. Lattia on peräisin vanhasta ladosta. Radiaattorit ovat lähtöisin vanhasta kansakoulusta Seinäjoelta.

Sekä sisä-että ulkotilojen valaisimet ovat myös kierrätettyjä, valaisimia etsittiin peruskorjauksen yhteydessä kirpputoreilta.

Jykevät puupilarit ja palkit hallitsevat rakennuksen sisätilaa. Alunperin rakennus on ollut pääosin avointa tilaa, joka on kulttuurikeskukseksi muuttamisen aikana osaksi jaettu pienempiin tiloihin. Ensimmäiseen kerrokseen sijoittuu ravintola, jonka sali toimii myös esiin-

tymistilana. Toisessa kerroksessa on lisää ravintotilaa, henkilökunnan tiloja sekä sauna. Ullakolla on teatteri Telakan sali ja katsomo.

Kesäaikaan Telakan toiminta levittäytyy terassille Tullikamarin aukion puolelle. Terassi rajautuu Tullikamarin aukion aidoilla sekä kasvillisuudella ja terassin lavarakennelmalla.

Kolmannen kerroksen teatteritilassa kattoparrujen lomassa on myös teräsrakenteita tekniikkaa varten. Puulattia on maalattu mustaksi. Osa kantavista pilareista on vahvistettu metallivanteilla, myös kattopalkkia on vahvistettu l-kiskolla. Keskimmäiset pilarit poistettiin 1997 muutosten yhteydessä.

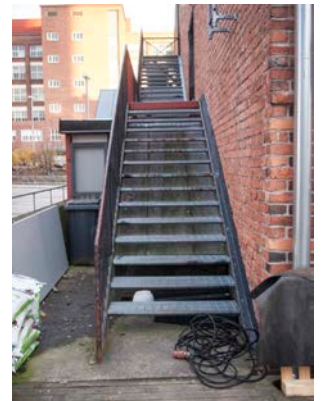
Historia ja muutosvaiheet

Viljakauppaa käynyt Osuuskunta Maantuote rakennutti Tullin alueelle vuonna 1909 punatiilisen makasiinirakennuksen. Rakennukseen sijoitettiin mylly. Kellarikerroksessa sijaitsi makasiinin kattihuone sekä polttoainearasto (Jaakola ym. 1998, s.190). Osuuskunta Maantuotteen tukkuliike sijaitsi Aleksanterinkatu 26:ssa, jossa myytiin viljaa, apulantaa ja väkirehua (Tampereen Opas 1922).

Ullakon ja toisen kerroksen lattiasa oli luukku kerrosten välillä. Tullikamarin aukion puoleisella julkisivulla oli lastauslaituri.



Telakan ikkuna Tullikadun puoleisessa julkisivussa.



Poistumistieporras Telakan pohjoisjulkisivulla.



Telakan terassin lava.



Vanha sammutuskaappi.



Terassin kalusteita.



Vasemmalla Telakka kuvattuna Attilan katolta Pinninkadun puolelta. Oikealla Telakka ja Attilan vanha tallirakennus kuvattuna Tullikadulta.

1940-luvun alussa rakennuksen julkisivuihin esitettiin muutoksia, mutta nämä eivät kuitenkaan toteutuneet lukuunottamatta liukuoven lisäämistä Tullikamarin aukion puolelle. Ensimmäisen kerroksen ikkuna-aukkoja olisi suurennettu, osa oviaukoista suljettu ja niiden paikalle sijoitettu uudet ikkunat. Pohjapiirroksessa esitettiin ensimmäiseen kerrokseen leipomoa ja pientä kahvilaa.

Ennen Telakan 1990-luvun käyttötarkoituksen muutosta kulttuuritilaksi, vanha makasiinirakennus oli ollut varastokäytössä viereisen Attilan kenkätehtaan koneille. Rakennuksen omisti tällöin Emil Aaltosen perikunta.

Vuonna 1996 Telakka-yhdistys vuokrasi tyhjillään olevan makasiinirakennuksen teatteri- ja taide-esityksiä sekä ravintolatoimintaa varten. Tilapäisen käyttötarkoituksen muutoksen yhteydessä rakennuksen ensimmäisen kerros muutettiin kesäravintolaksi ja sen edustalle rakennettiin kesäterasso. Pohjoisjulkisivulle lisättiin uudet ovet poistumistietä varten. Ensimmäisen ja toisen kerroksen välinen aukko lattiasa suljettiin. Rakennus myös liitettiin vesi- ja viemäriverkostoon.

Vuonna 1997 Teatteri Telakan kannatusyhdistys ry osti rakennuksen, silloin Kiinteistö Oy Tullikamarin makasiini-nimisen yhtiön, YIT-Yhtymä Oy:lta ja muutos kulttuurirakennukseksi varmistui.

Kun vanha makasiinirakennus muutettiin pysyvästi ravintolakäyttöön, se peruskorjattiin laajalti. Alkuperäisiä materiaaleja säästettiin kuitenkin paljon. Uusittavat osat toteutettiin rakennuksen ilmeeseen sovitamalla ja rakennusosina käytettiin kierrätettyjä materiaaleja. Suunnittelijana toimi rakennusarkkitehti Mika Suihko.

Ravintolatoiminta jatkui ensimmäisessä kerroksessa, toiseen kerrokseen sijoitettiin galleria- ja wc-tilat ja ullakkokerros sai uuden elämän muunneltavana teatteritilana. Sauna rakennettiin toiseen kerrokseen siten että se jatkui osin ullakkokerrokseen.

Puinen pääporras rakennettiin ja sen alta purettiin vanha porras. Tullikadun puoleisen sisäänkäynnin edestä poistettiin vanhat sisäovet.

Myös paloporras rakennettiin pohjoisseinustalle. Paloportaan alle sijoitettiin pieni huolto-siipi ja jätehuolto.

Ullakon ja toisen kerroksen välinen aukko suljettiin luukulla ja se jäi katsomon alle. Katopaneelit irroitettiin, paneelien taakse lisättiin lämmöneristys ja samat paneelit kiinnitettiin takaisin.

Kellariin sijoitettiin IV-konehuone.

Terassia reunustava aita maalattiin keltamullalla ja tervalla. Terassin lava valmistui 2001, myös kierrätysmateriaaleista toteutettuna. Ilmanvaihtolaitteiston muutostöitä ja pienempiä tilajärjestelyitä suoritettiin vuonna 2002. Jätekatos lisättiin tontin etelälaidalle 2003.



Telakan pääsisäänkäynti Tullikamarin aukion puolelta. Yläpuolella vanha valaisin.



Tullikadun sisäänkäynti.



Sisäänkäynti Pinninkadun puolelta.



Telakka Tullikamarin aukiolta.

Kuorma-autokeskus

Vuonna 1952 Telakan pohjoispuolelle rakentui kuorma-autokeskus, jonka suunnitteli Veikko Kallio. Tullin aukio oli muodostunut keskeiseksi paikaksi Tampereen seudun kuorma-autoilijoille ja uusirakennus valmistui palvelemaan kuljettajien muodostaman osuuskunnan tarpeita. Rakennukseen sijoittui Osuuskunta kuorma-autoilijat, Tampereen lähiympäristön Ammatti-kuorma-autoilijat ry, Tampereen autoilijat Ry sekä Yhtyneet autoilijat Oy. Kolmikerroksisen rakennukseen sijoittui myymälä- ja huoltotilaa, toimistotiloja sekä tauko- ja aputiloja kuljettajille.

Aukiolla sai alkunsa muun muassa nykyäänkin toimiva KTK - Tampereen autokuljetuskeskus, jonka toiminta alkoi 1948 kuljetustoiminnan järjestyessä osuuskunnaksi. Varsinainen yritys perustettiin vuonna 1955. (www.tampereenk-tk.fi/yritys/)

Kuljetustoiminnot siirtyivät Tullikamarin aukiolta muualle 1980-luvun aikana ja kuorma-autokeskuksen rakennus ja sen viereinen bensiiasema purettiin 1980-luvun lopulla.



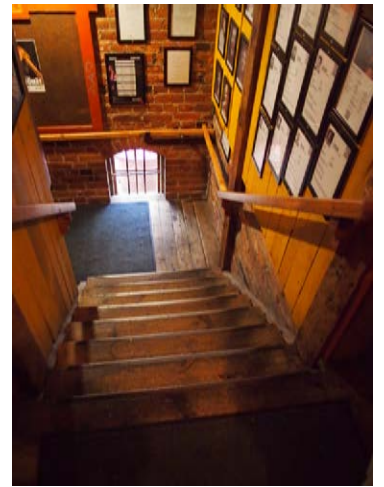
Teatteritila Telakan kolmannessa kerroksessa.

ARVOT

Rakennus on merkittävä muistuma Tullin alueen alkuperäisistä pienimittakaavaisista punatiillisistä ja korkeaharjaisista makasiinirakennuksista.

Telakka ja HMK:n entinen makasaanirakennus ovat ainoat Tullin alueella säilyneet 1900-luvun alussa rakennetut makasiinirakennukset. Yhdessä Tullikamarin kanssa ne muodostavat kokonaisuuden, joiden kautta voi hahmottaa alueen varhaisinta, sekä hyvin omalwimaista rakentamisen ja miljööluonnetta.

Rakennuksena Telakka on hyvin säilynyt ja esimerkillinen osoitus siitä miten uudet käytöt voidaan sopeuttaa vanhoihin rakennuksiin ilman suuria muutoksia, olemassa olevaa kunnioittaen. Jäljellä ovat mm. alkuperäiset ikkunat ja sisätilan rakenteet.



Porras rakennettu 1997.



Ravintolasali 1. kerroksessa.



2. kerroksen salitila.



Attila Itsenäisyydenkadulta 2016.



Attila Yliopistonkadulta.

ATTILA

Heikki Tiitola (1914)

Jaakko Tähtinen (1954) sr-2



Attilan kenkätehdas 1910-luvulla. (Kuva: N. Rasmussen, Tampereen museot)



Attilan kenkätehdas Pinninkadun puolelta. (Kuva: Tampereen museot, ajoitusaika-arvio 1910-1929).



Attilan kenkätehdas vuonna 1935 Itsenäisyydenkadulta (N.Rasmussen, Tampereen museot).

Attilan entinen kenkätehdas on yksi Tullin alueen merkittävimmistä rakennuksista. Rakennus on osa tamperelaisen kenkäteollisuuden historiaa. Tehdaskäyttö loppui 1970-luvulla ja rakennuksessa on muutoksia jo usean vuosikymmenen ajalta.

Rakennuksen kuvaus

Attilan rakennuskokonaisuuteen kuuluu entisen tehtaan kahdessa vaiheessa rakentunut viisikerroksinen tehdasrakennus, suunnittelijoina Heikki Tiitola ja Jaakko Tähtinen, sekä sisäpihan piippu ja entinen tallirakennus. Vanhemmassa osassa on myös ullakko. Sisäpihan puolelle sijoittuu vanha osan puolelle lyhyt yksikerroksinen siipiosa.

Tehdasrakennus laajennusosineen (sr-2), entinen tallirakennus (sr-2) sekä tehtaan piippu (sr-5) on suojeltu. Tontin nykyinen asemakaava on vuodelta 2005.

Rakennuksen omistaa SenaattiKiinteistö, joka vuokraa tiloja edelleen valtion virastojen käyttöön. Rakennuksessa toimivat Maanmittauslaitos, Tukes, Ely-keskus ja Taike.

Attilan rakennuskokonaisuuden, sekä 1914 rakentuneen osan että vuoden 1954 laajennusosan, julkisivut ovat säilyneet tunnistettavina lukuisista korjauksista huolimatta. Molemmat

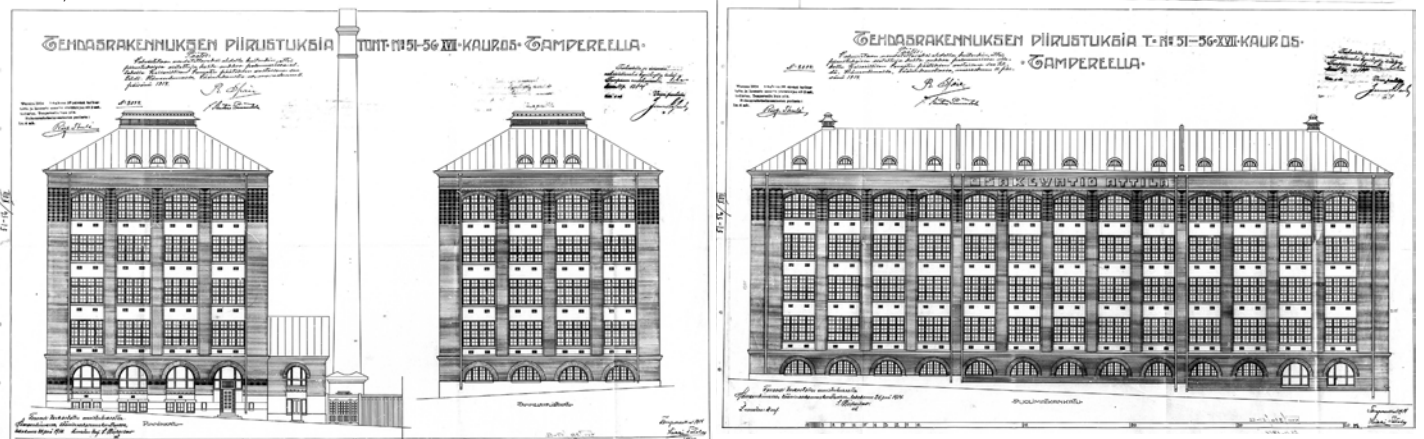
osat ovat punatiiltä ja ikkuna-aukot ovat suuria ja systemaattisesti sijoitettu.

Vanhemman osan ensimmäisessä kerroksessa on kaari-ikkunat itsenäisyydenkadun puolella, myös viidennen kerroksen ikkunat ovat kaari-ikkunoita. 2.-4. kerroksen ikkunat ovat neliomaiset. Ensimmäisen ja toisen kerroksen välissä sekä seinän ja katon yhtymäkohdassa on kuvioulkonema.

Vanhassa osassa on aumakatto, laajennusosassa tasakatto. Vanhan osan katto on käsin saumattua peltiä ja uudemman osan taasen bitumia.

Kokonaisuutena rakennus on hyvin monumentaalinen. Vanha osa on tyyllisesti klassinen. Laajennusosa lainaa ajatuksia aikaisemmin valmistuneen rakennusosan julkisivuista, mutta omaa myös selkeitä rakennusajankohdansa modernistisia piirteitä.

Attilan sisätilat on uusittu useaan otteeseen eri korjaustöiden yhteydessä. Tämän vuoksi alkuperäisistä tehdastilojen materiaaleista on hyvin vähän jäljellä. Eri muutosvaiheiden kerroksellisuutta ei ole myöskään kovin paljoa nähtävillä, muutamia eri-ikäisiä ovia lukuunottamatta, sillä rakennus uusittiin sisätiloiltaan perusteellisesti viimeksi 2000-luvulla. Rakennus muistuttaakin



Attilan julkisivupiirroksat länteen, itään ja pohjoiseen. (Heikki Tiitola 1914, Tampereen rakennusvalvonna arkisto)



Attila sisäpihan puolelta, Pinninkadun ja Tullikadun kulmasta.



Attilan pääty Tullikamarin aukiolle.

sisätiloiltaan 2000-luvun aikana rakennettu toimistorakennusta.

Alkuperäisestä asusta muistuttavat kuitenkin paitsi suuret ikkuna-aukot myös etenkin avoimemmissa tiloissa erottuva varsin massiivinen pilari-palkkirakenne. Myös rakennuksen portaat, sekä 1910-luvun että 1950-luvun osan, ovat säilyttäneet rakennusaikansa piirteet. Ullakkokerroksessa erottuvat kattorakenteet muistuttavat rakennuksen varhaisemmista rakennusvaiheista.

Ensimmäiseen kerrokseen sijoittuvat aulapalvelut, toimistotilaa sekä ravintola. Muut kerrokset ullakon mukaanluettuna ovat toimistotilaa. Kellariin sijoittuu myös toimistotilaa, sekä varasto-, arkisto- ja väestönsuojatiloja.

Alkuperäinen avoin tehdassaltila on tällä hetkellä suurimmaksi osaksi jaettu pienemmiksi tiloiksi toimistokäytön myötä. Muutamissa poikkeuksissa, kuten 50-luvun osassa on päädyissä avotilaa, ja kulmaikkunat pääsevät oikeuksiinsa.

Pysäköintialue hallitsee kivettyä sisäpihaa. Vanhaan tallirakennukseen sijoittuu porrashuone pihan alla sijaitsevaan pysäköintihalliin, jonne on sisäänajo Pinninkadulta. Pinninkatua reunustavat puuistutukset.

Historia ja muutosvaiheet

A.K.Attila perusti kenkätehtaan vuonna 1902 Nokialle, mutta siirsi toiminnan muutaman vuoden kuluttua Tampereelle (Mukala 2010, s.37). Attilan kenkätehdas Oy rakennutti 1915 Heikki Tiitolan piirtämän punatiilisen tehdasrakennuksen Puolimatkan kadun (Itsenäisyydenkatu) varrelle. Tehtaan pihalle samana vuonna rakennettu tallirakennus on myös Tiitolan suunnittelema. (Jaakola ym. 1998, s.)

Attila oli vuoden 1918 vaihteessa yksi Tampereen suurimmista kenkätehtaista Tammelassa sijainneen Aaltosen ja Hatanpäälle rakennetun Hyppösen kenkätehtaan kanssa. 1920-luvulla Tampereelle perustettiin 8 kenkätehdasta lisää ja lopulta ennen 1930-luvun lamaa kaupungissa toimi melkein 20 kenkätehdasta (www.15.uta.fi/koskivoimaa/tyo/1918-40/kenka.htm.)

1915 vuoden pohjapiirroksen mukaan tehtaen ensimmäisessä kerroksessa sijaitsi varastotiloja sekä pienempi toimitussali. Pienemmissä siipiosissa oli yövartijan huone, panuhuone, isännän huone sekä konttoritila. 2.-5. kerros olivat lähes identtiset; suuren tehdassalin lisäksi joka kerroksessa oli porrashuoneiden yhteydessä puku- ja wc.tilat työntekijöille. Attilan sisäpihaa rajasivat talusrakennukset ja aita, pihalle kuljettiin portista. Pinninkadun suuntaisesti oli halkovarasto, josta johti pieni rautatie sisäpihan poikki tehtaen pannuhuoneeseen.



Attilan kehätehtaan tehdassali 1910-luvulla (Kuva: Niels Rasmussen, Tampereen museot).



Vuonna 1916 tehdasrakennuksessa toimi lavantautisairaala. Kuva naistenosastolta. (Kuva: Tampereen museot)



Attilan rakennus koki tuhoa 1918 vuoden sodassa. (Kuva: Atelier Laurent, Tampereen museot)



Vuonna 1954 rakentuneen osan julkisivua sisäpihan puolelta.



Pinninkadun puolen matalampi osa sekä vanha kello seinässä.



Suojeltu piippu sisäpihalla.



Attilan korkeusero Itsenäisyydenkatuun.



1954 vuonna rakentuneen osan julkisivua Yliopistonkadulle.



Attila Lähteenkadun päätteenä.



Attilan pääty valaistuna.

Attilan kenkätehdas työllisti vuonna 1930 neljäsataa henkilöä. Tehtaalla oli kuitenkin taloudellisia vaikeuksia. Vuonna 1931 Aaltosen Kenkätehdas Oy osti Osakeyhtiö Attilan osakkeet ja Attilan kiinteistö siirtyi uuteen omistukseen.

Itsenäisyydenkadun madaltaminen 1930-luvulla rautatien alittavan tunnelin rakennustöiden yhteydessä muutti myös Attilan rakennuksen suhdetta katutilaan. Myöhemmin Itsenäisyydenkatua myös levennettiin rakennukseen julkisivuun kiinni, ja kadun ja rakennuksen välissä ollut viheralue poistui. Kivijalan jatkeeksi rakennettiin kadulle päin ulkoneva lisäpala korkeuseron tasaamiseksi. Muutosten vuoksi rakennuksen ensimmäinen kerros on Itsenäisyydenkadun puolelle muurimainen.

Tehdas laajeni 1954 Tammelan puistokadun (Yliopistonkatu) varrelle. Laajennusosan suunnittelijana toimi Jaakko Tähtinen. Tilajärjestelyt olivat samanlaiset kuin vanhassakin osassa; tehdassalit sijoittuvat joka kerrokseen ja porrashuoneen yhteyteen oli sijoitettu aputiloja.

Aaltosen kenkätehdas vuokrasi Attilan muuhun käyttöön vuonna 1976. Uusiksi käyttäjiksi tulivat Isku-kaluste Oy ja Tampereen yliopisto, joka muutti uudemman osan tilat kirjasto- ja opetuskäyttöön. Kalustemyymälä toimi vanhan osan puolella, jossa entiset tehdassalit toimivat myymälätiloissa. Muutokset suunnitteli Antti Tähtinen. Yliopistonkadun puolelle lisättiin uusi sisäänkäynti ja katos. Myös pihanpuolelle lisättiin kaksi uutta sisäänkäyntiä. Sisätiloissa tehdassaltiloja jaettiin pienemmiksi väliseinillä.

Tontin käyttötarkoituksen muutos teollisuustontista liiketontiksi astui voimaan 1978.

Attilan rakennus myytiin valtiolle vuonna 1983 ja kaksi vuotta myöhemmin tehdas saneerattiin kokonaan yliopiston käyttöön. Käyttötarkoituksensa tilamuutosten lisäksi myös julkisivumuutoksia suoritettiin, ja esimerkiksi vanhan osan ikkunat uusittiin. Muutostyöt suunnittelivat Eero Saari ja Pentti Tanhua.

1990-luvun loppupuolella Yliopistonkadun puoleisen sisäänkäynnin porraskäytävä uusittiin ja rakennettiin luiska (1997). Myös uusi IV-konehuone rakennettiin 50-luvun laajennuksen katolle.

Vuonna 2005 Attilan tontille rakennettiin pysäköintitilat sekä ajoramppi Pinninkadun puolelle. Pihakannen rakenteet, pinnoitteet ja istutukset ovat myös tuolta ajalta. Suunnittelusta vastasi ISS Suunnittelupalvelut Oy. Pihan vanha tallirakennus muutettiin pysäköintitilan porrashuoneeksi, myös rakennuksen katto uusittiin.

Samana vuonna käyttötarkoitus muutettiin toimitilarakennukseksi. Yliopiston kirjasto muutti uusiin tiloihin vuonna 2006 (Linna), jonka jälkeen rakennuksessa tehtiin jälleen muutostöitä (Markku Lehtinen/ISS Suunnittelupalvelut Oy, 2008). Kaikissa kerroksissa toteutettiin muutostöitä. IV-konehuonetta laajennettiin ja vanhan osan katolle lisättiin lauhduttimet.

Uusi jäte- ja lastaustila sekä pyöräkatos toteutetaan sisäpihalle. Myös uusi sisäänkäyntiporraskäytävä rakennetaan vanhan osan sisäänkäynnin edustalle.

Pienempiä muutostöitä kuten tila- ja lvi-muutoksia toteutettiin 2010-luvun alussa (2010). Vuonna 2016 aloitettiin korjaus- ja muutostöitä, jotka ovat inventointihetkelläkin (2017 vielä osin käynnissä).

Nykytila

Rakennuksen kolme pääporrasta ovat säilyneet hyvin. Vanhaan osaan sijoittuu kaksi porrasta ja uudempaan osaan yksi. 1910-luvun portaat ovat hyvin samanlaiset. Kaiteissa on puiset käsijohteet ja rautaristikko. Kaiteiden päissä on puinen yksinkertaisesti koristeltu tolppa. Askel-lankut ovat mosaiikkibetonia, jossa on valkoisia ja mustia kiviä valkoisessa, värjäämättömässä massassa. Kiviaineksessa on mukana myös keltäviä kiviä. Porrassyökset ja välitasanteet on kannatettu rataaksoilla. Porrashuoneen seinät on maalattu alaosasta harmaaksi ja yläosasta valkoiseksi, todennäköisesti edellisen peruskorjauksen yhteydessä.



Sisäänkäynti ravintolaan sisäpihan Ravintolan huollon sisäänkäynti sisäpihan puolelta.



Pyöräkatos länsijulkisivulla.

1950-luvun osan portaikko on hienopiirteistä modernia muotoilua. Porras on profiililtaan keveä. Askemat ovat mosaiikkibetonia. Siro kaide johteineen on rautaa. Porrashuoneen lasitiiliseinä tuo tilaan runsaasti valoa. Seinät on maalattu valkoiseksi.

Vanhimman osan ullakkokerroksessa puiset haarautuvat kattokannattimet ovat hieno yksityiskohta.

Kellarikerroksessa tiiliseinät on maalattu. Katossa erottuu puisen muotin jälkiä. Osa kellarista on muutettu toimistokäyttöön, jolloin alkuperäisiä osia on vähemmän näkyvissä.

Tällä hetkellä sisätiloissa on käynnissä muutostöitä (2017-). Parhaillaan käynnissä olevan peruskorjauksen(?) aikana toimistotilat muutuvat ainakin osittain 2008(?) vuonna valmistunut edellistä korjausta avoimemmiksi. Korjausten myötä avoin tila hahmottuu paremmin.

Mitä avoimempi tila on, sitä paremmin rakenteet ja suuret ikkunat erottuvat. Korkeahko huonekorkeus ja tasavälinen ikkuna-aukotus sekä avoin perustila mahdollistavat entisen tehdasrakennuksen monenlaisen käytön myös tulevaisuudessa.

Vanha tallirakennus, joka toimii pysäköintihallin porrashuoneena on sisäosiltaan uudistettu täysin. Siellä erottuu kuitenkin vanhoja rakenteita; katon palkisto on jätetty näkyviin. Myös seinissä on betonimuotin jälkiä. Ikkunat on laudoitettu umpeen. Tallin katto on saumattua peltiä. Talli muodostaa pienimittakaavaisen rakennusparin Telakan kanssa Tullikadun varrelle.

ARVOT

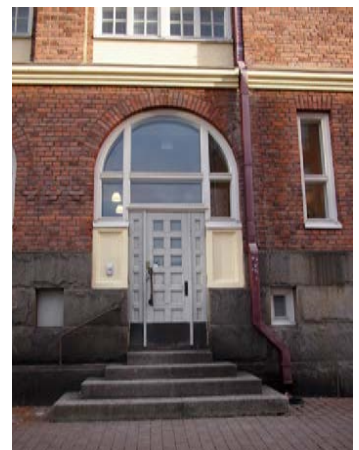
Attila on osa tamperelaisen kenkäteollisuuden historiaa ja kuuluu Tammelan alueella sijaitsevien entisten kenkätehtaiden muodostamaan kokonaisuuteen.

Attilalla on kaupunkirakenteessa ja kaupunkikuvassa maamerkkiasema. Yhdessä Pienteollisuustalon kanssa ne muodostavat Tullin alueen kulmapisteet Yliopistonkadun varrella ja muistuttavat niistä jyrkivistä kaavallisista tavoitteista, joita Tullin alueen itäreunan korkeille umpikortteleille on alusta asti asetettu.

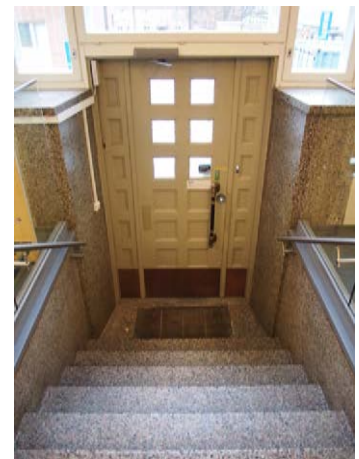
Nousevasta topografiasta sekä Tullinaukion muun rakennuskannan sijoittelusta ja koosta johtuen Attila on hyvin näkyvisä Tullin alueen kulmana sekä idästä että lännestä rautatieaseman suunnalta.

Rakennuksena tehdas on jyrkäv ja melko pelkistetty punatiilirakennus. Julkisivujen tasaiset ikkunarytmit kertovat sisätilojen geneerisestä hallimaisuudesta. Kummatkin rakennuksen siivet ovat oman aikansa teollisuusrakentamisen tyypillisiä arkkitehtonisia ilmentymiä, vankkoja ja korkeilemattomia.

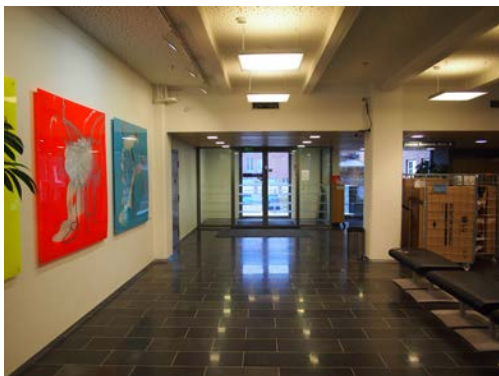
Sisätilassa ei ole erityisesti korostettavia rakennustaiteellisia yksityiskohtia. Avoin rakenne ja suuri aukotus mahdollistavat joustavan muuntelun eri käyttötarkoituksiin. Tehdasrakennus onkin historiansa aikana taipunut onnistuneesti monen erilaisen toimijan käyttöön.



Attilan Pikkupinnan puoleista julkisivua. Ovi on harvoja säilyneitä alkuperäisiä ovia rakennuksessa. Alla ovi kuvattuna sisäpuolelta.

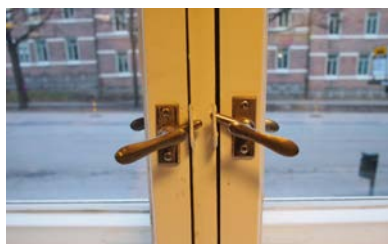
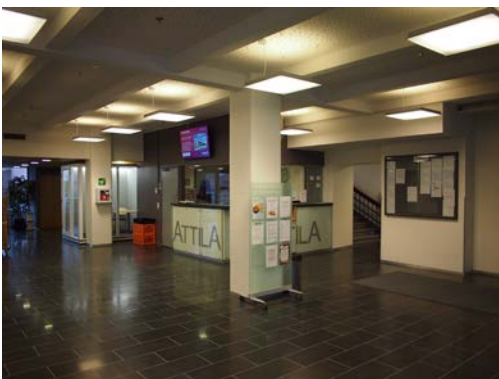


Attilan kenkätehtaassa valmistettu naisten varsikenkä vuodelta 1920. (Kuva: Tamperen museot)



PÄÄAULA

Attilan pääaula ensimmäisessä kerroksessa. Pilari-palkkirakenne muistuttaa avoimemmista tehdassaleista muuten 2000-luvun asussa olevassa aulatilassa. Sisäänkäynnin viereisessä ikkunassa on vanhoja osia. Infotiskin takaa erottuu alkuperäinen porttas.



Toimistotilojen vasta valmistunut ilme palauttaa osan entisen tehdasrakennusten avoimien tehdassalien tunnelmasta.



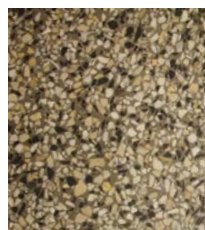
Kulmaikkuna 50-luvun puolen toimistotilassa.



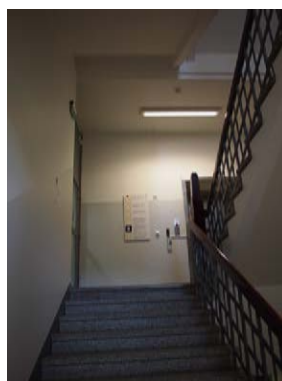
Ruokala ensimmäisessä kerroksessa. Pilari-palkkirakenne erottuu hyvin avoimessa tilassa. Kaarevat ikkunat ikkunapenkkeineen lisäävät tilan tunnelmaa.



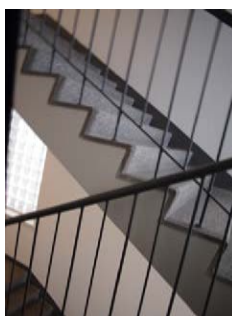
Ensimmäisen kerroksen toimistotila remontin juuri valmistuttua.



Portaan mosaiikibetoni.



Vanhan osan nykyisessä aulassa sijaitsevan portaan puinen kaide ja tolppa. Kaiteen ristikkorakenne on valurautaa.



50-luvun osan virtaviivainen porttas.



Attilan kenkätehtaan tehdassali 1910-luvulla. Pilari-palkkirakenne erottuu nykytilanteessakin rakennuksen avoimimmassa tiloissa. (Kuva: Niels Rasmussen, Tampereen museot)



Attilan kenkätehtaan tarvikevarasto sijaitsi tehtaan ullakkokerroksessa 1910-luvulla. Hyllyjen edustalla erottuu nykypäiväänkin säilyneet kattoa kannattavat monihaaraiset pilarit. (Niels Rasmussen, Tampereen museot)



Kattoikkuna ullakkokerroksessa.



Ullakkokerroksen kattoa kantavat puurakenteet sekä kattoikkunat toimistotiloissa ja käytävässä.



Attilan vanhemman osan kattoa.



Kattorakenne näkyvillä ullakkokerroksessa.



Entinen tallirakennus sisäpihan puolelta.



Entisen tallirakennuksen sisäpuolella näkyy vanha rakenteita, kuten tiiliseinää ja palkkeja. Katossa on jälkiä betonin valussa käytetystä muostista.



Tullintori Tullikadulta.



Tullintori Tullikadulta.



TULLINTORI (SOK:N VARASTOMAKASIINIT)

Valde Aulanko, Paavo Riihimäki (1935)

Armas Lehtinen (1950)

KSOY 1989 sr-8

Tullintorin korttelin funkistyylinen konttori- ja varastoverkosto rakentui suurimmaksi osaksi 30-luvulla. SOK:n piirikonttori Tampereella siirtyi vuonna 1936 Tullin alueelle. SOK:n Tampereen varasto muodostui konttorista, varastosta ja niitä yhdistävistä käytävistä, joiden alta kulki lastausliikenne. 1950-luvulla valmistui vielä varastokokonaisuuden laajennusosa radan puolelle. (Mukala, 2010)

Kun SOK 1980-luvulla rakensi keskusvarastonsa kauemmaksi, korttelin rakennuksia alettiin muuttaa liikekäyttöön. Kokonaisuuden funkis-piirteet ovat vähentyneet eri vuosikymmenillä tapahtuneiden muutosten yhteydessä. (Tampereen kantakaupungin rakennuskulttuuri 1998)

Maakauppiaiden Oy:n konttorirakennus oli ensimmäisiä valkoisia funkishenkisiä rakennuksia Tullin alueella. SOK:n rakennukset rakentuiivat myöhemmin sen viereen. Ennen SOK:n rakennuksien valmistumista konttorirakennuksen vieressä sijaitsi yksikerroksinen tiilirakennus.

Nykyään rakennus on osa Tullintorin kauppakeskuksen kokonaisuutta. Oletettavasti 30-luvun alussa rakennetussa rakennuksessa on nähtävillä vielä enemmän edellisen vuosikymmenen klassismin piirteitä, verrattuna alueen muihin funkistyyliisiin rakennuksiin.

Kauppakeskus Tullintori valmistui 1992. Paikalla olemassa olevat varasto- ja konttorirakennukset muutettiin kauppakeskukseksi osittain laajentamalla ja korottamalla sekä kattamalla Sumeliuksenkadun ja Varastokadun osuus lasikatteella. Suunnittelijana toimi rakennusarkkitehti Erkki Karvala (Jaakola ym. 1998, s.187) Vanhojen varstorakennusten säilyttäminen oli uutta 90-luvun Tampereella. Toisaalta uudelleenkäyttö muutti olemassa olevia rakennuksia voimakkaasti (Mukala 2010).

Kevytrakenteinen lasikate yhdistää kauppakeskuksen erilaiset osat kokonaisuudeksi. Entiseen katutilaan on sijoitettu liukuportaat ja hissit. Sisäänkäynnit sijoittuvat kauppakeskuk-

sen neljälle eri sivulle katulinjoja seuraten.

Tullikamarin aukion puoleiseen katutasoon kapeat ja korkeat ikkunat olivat alunperin pienet yläikkunat, ja niiden alapuolella oli kellarin ikkunat. Kellarin ikkunat eivät ole enää näkyvisissä katutason korottamisen vuoksi, joka toteutui Tullinaukion pysäköintilaitoksen rakentamisen yhteydessä. Katos sisäänkäynnin päällä on alunperin ulottunut vain silloisen lastauslaiturin päälle ja jatkettu 1990-luvun muutostöissä nykyisen sisäänkäynnin päälle.

Kauppakeskuksen alkuperäisissä, viimeisimmässä remontissa (2014) korvatuissa itä- ja länsipuolen sisäänkäynneissä yhdisteltiin lasia ja tiiltä. 90-luvun lasirakenteet ovat jäljellä uuden sisäänkäyntijulkisivun takana. Rakennuksen eri osia yhdistävän lasikatteen päädyt poikkeavat pohjois- ja eteläpäässä toisistaan.

Kauppakeskuskokonaisuus on mielenkiintoinen esimerkki rakennusten käyttötarkoituksen muuttamisesta. Mahdollisissa tulevaisuudessa tule kiinnittää erityishuomiota suojeltuihin rakennusosiin etenkin rakennuskokonaisuuden ulkopuolella.

Tullikamarin aukion puoleisessa julkisivussa on eniten funkikselle ominaisia arkkitehtonisia aiheita, mm. rakennusmassan korkeusvaihtelut ja Tullikadun ja Hammareninkadun välisen kulman pyöristys. Funkiksen henki on muutoksista huolimatta kuitenkin kokonaisuudessa vielä tunnistettavasti jäljellä. Sisätiloissa muutos on merkittävämpi ja alkuperäisiä osia on vaikea hahmottaa. Rakennuksella on merkittävä asema kaupunkikuvassa nykyisen kauppakeskuksen päätyinä ja se on rakennustaiteellisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas.

TOAS TULLINAUKIO

KSOY 2004

Toas Tullinaukio- opiskelija-asuntola valmistui vuonna 2004 ja sen suunnittelijana toimi KSOY. Betonielementtirakenteisessa rakennuksessa on 88 pientä yksiötä sekä kellarikerroksessa yhteistiloja (www.toas.fi/asunnot/keskusta/tullinaukio). Tasakokoinen- ja jakoinen aukotus heijastaa samankokoisina toistuvia asuntoja. Tullikamarin aukion puolelle sijoittuu ravintola-toimintaa ja kesäisin terassi, Pinninkadun puolelta rakennus on luonteeltaan suljettu. Myös päädyt ovat varsin suljetut.

Opiskelija-asuntola ei ole rakennustaiteellisesti merkittävä, mutta täydennysrakennukse-

na suhteellisen onnistunut. Kaupunkirakenteesseen istuminen ja mittakaava ovat luontevia. Aukotuksen pystysuuntainen muoto heijastelee vastapäisen Tullikamarin aukotusta. Lisäksi ikkunoiden jako kahteen lasiin lisää vertikaalisuutta. Ensimmäisen kerroksessa toimivat ravintolat terasseineen elävöittävät aukiota kesäaikaan.

Opiskelija-asuntolan eteläpään kohdalla sijaitsi aikaisemmin liike- ja huoltoasemarakennus, joka täydensi aukiolla toiminutta kuorma-autoasemaa.



TOAS Tullinaukio Tullikamarin aukion puolelta.



TOAS Tullinaukio Pinninkadun puolelta kuvattuna Attilan katolta.

LUMINARY

BST-arkkitehdit 2019 (rakenteilla)

Luminary-asuinkerrostalo koostuu kahdesta osasta; 21 kerrosta korkeasta torniosasta Murtokeuden varrella sekä Itsenäisyydenkadun varrelle sijoittuvasta 7-kerroksisesta osasta. Rakennuksen suunnittelut BST-arkkitehdit. Tornitalo julkisivut ovat valkoista betonielementtiä. Katutasoon sijoittuu Itsenäisyydenkadun puolelle liiketilaa.

Luminary on valmistuessaan Tampereen korkein asuintalo. Arvioitu valmistumisaika on keväällä 2019.

Itsenäisyydenkatu 3:ssa sijaitsi aikaisemmin opiskelija-asuntola Rasti, joka purettiin vuonna 2015 uuden asuintalon tieltä. Rastin korttelia aiemmin tonteilla sijaitsi kaksikerroksisia puutaloja.



Luminary rakenteilla lokakuussa 2017. Torniosaa ei vielä erotu Itsenäisyydenkadun puolelle.



Havainnekuva Luminarysta. (Kuva: www.kodit.skanska.fi/asuntohaku/tampereen-luminary-i/kuvat (haettu 20.11.2017))

AS OY TULLINAUKIO

Aarne Heino 1980

Asuinkerrostalo Itsenäisyydenkatu 3:ssa on 7-kerrosta korkea elementtirakenteinen kerrostalo. Parvekkeet ovat Itsenäisyydenkadun puolella ja niiden alla on koko rakennuksen levyinen katos. Katutasossa on liiketilaa. Sisäpihan puolella on tontin levyinen pysäköintikansi.

Rakennuksella ei ole rakennustaiteellisia arvoja, mutta se sijaitsee kaupunkikuvallisesti merkittävällä paikalla Tullikamarin aukion pohjoispuolella Itsenäisyydenkadun toisella puolella.

Tammelan torppa, jonka mukaan Tammelan alue on nimetty, sijaitsi Itsenäisyydenkatu 3:n paikkeilla. 1800-luvulla Hatanpään kartanoon kuulunut torppa mainitaan jo 1758 laaditussa kartassa. (Louhivaara, s.86)

1890-luvulla tontille rakentui kaksikerroksisia puisia asuintaloja, joiden katutasoon sijoittui liiketilaa. Osa korvautui myöhemmin korkeammilla kivitaloilla. Rakennukset purettiin 1980-luvun vaihteessa asuintalon rakentua tontille.



Rastin talo vuonna 1961. (Kuva: E.M. Staf, Tampereen museot)



As Oy Tullinaukio Itsenäisyydenkadulta.



STS:n Pankin Toimitalo, nykyinen TOAS:n opiskeli- ja-asuntola.

STS:N PANKIN TOIMITALO

Kosti Kuronen 1976

Suomen Työväen Säästöpankin toimitalo valmistui 1976 Itsenäisyydenkadun ja Tammelan puistokadun kulmaan Itsenäisyydenkatu 7-9:ään. Rakennuksen suunnitteli arkkitehti Kosti Kuronen. Pankkitoiminnan lisäksi rakennukseen sijoittui Tampereen työvoimapiirin ja työvoimatoimiston tilat. Jo parinkymmenen vuoden kuluttua rakennus muutettiin opiskeli- ja-asuntoloiksi. Rakennuksen omistaa nykyään TOAS.

Entinen pankkirakennus on mainittu Tampereen keskustan rakennetun kulttuuriympäristön selvityksessä tärkeäksi kohteeksi osana *Itsenäisyydenkadun rakennettua kulttuuriympäristöä*.

Valmistuessaan se oli ensimmäisiä Tammelaan rakentuneita liike- ja toimistorakennuksia. Elementtirakenteisen rakennus poikkeaa 1970-luvulla rakentuneesta Tammelan alueesta yksilöllisemmällä arkkitehtuurillaan, muun muassa kadun puolelle sijoittuvien porrashuoneiden pyöreät ikkuna-aukot antavat rakennukset tunnistettavan ilmeen.



Sisäänajo pysäköintihalliin Itsenäisyydenkadulta.

TULLINAUKION PYSÄKÖINTILAITOS

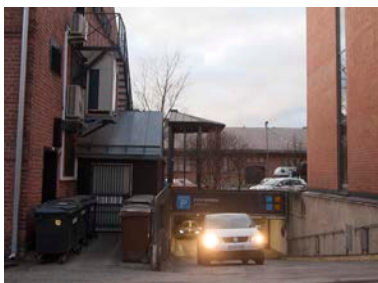
KSOY 1996

Tullikamarin aukion maanalainen pysäköintilaitos rakennettiin 1996 palvelemaan Tullintorin kauppakeskuksen asiakkaiden pysäköintitarpeita. Myös Tullintorin länsipuolelle, entisen Pakkahuoneenkadun kohdalle oli rakennettu kaksikerroksinen pysäköintilaitos. Kaikkien rakennushankkeiden suunnittelijana toimi KSOY Arkkitehtitoimisto.

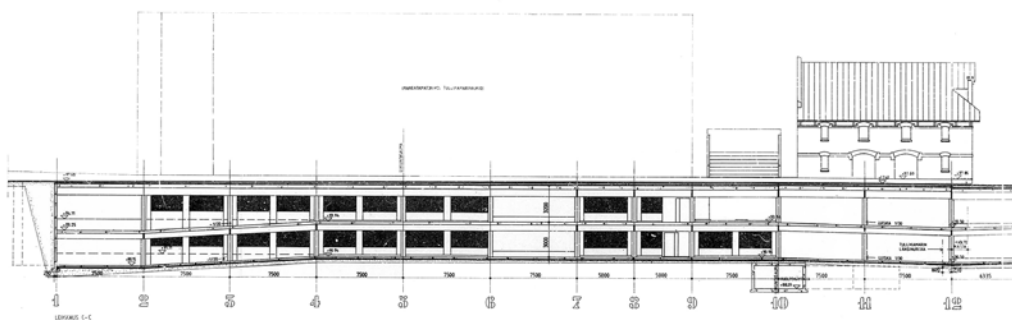
Ajoyhteydet aukion alaiseen pysäköintilaitokseen ovat Itsenäisyydenkadulta sekä Pinninkadulta Telakan pohjoispuolelta. Ajoyhteys Itsenäisyydenkadulta on esitetty purettavaksi raitiotien katusuunnitelmassa (2017). Laitokseen johtava porrashuone sijoittuu myös aukion pohjoislaidalle. Lisäksi Tullikamarin itälaidalle sijoittuu laitoksen ilmastointirakennelmia.



Pysäköintihallin porrashuone Tullikamarin aukion pohjoisivulla.



Sisäänajo pysäköintihalliin Pinninkadun puolelta.



Leikkauspiirros Tullinaukion pysäköintihallista. (KSOY Arkkitehtitoimisto 1990, Tampereen rakennusvalvonnan arkisto)

6. YHTEENVETO

Tullikamarin aukion ympäristö on syntynyt toiminnallisesti erikoistuneen logistiikan alueena, perustuen sijaintiin rautatien ja ratapihan välittömässä läheisyydessä. Aukio ja sitä ympäröivät rakennukset, jopa alueen katuverkko kertovat tästä alueen varhaisimmasta ja useammankin vuosikymmenen kestäneestä toiminnallisesta luonteesta varastomakasiinien ja tavaratullauksen alueena.

Tullikamarin aukio ja sitä ympäröivät 1900-luvun alun vanhimmat alueen rakennukset muodostavat Tullin alueen historiallisen kaupunkirakenteen ja rakennuskannan ydinosa. Ne muodostavat kaupunkikuvallisesti ja symbolisesti keskeisimmän osan koko Tullin alueen kokonaiskuvasta. Tullikamarin rakennuksen keskeisestä merkityksestä kertoo lisäksi se miten rakennus ja sen entiset tullitoiminnot ovat antaneet nimen koko nykyiselle Tullin alueelle.

Kaupunkikuvallisesti aukio ja sen rakennukset ovat hyvin keskeisessä sijainnissa koko Tampereen ydinkeskustan kaupunkirakenteessa. Erityisesti Tullikamari ja Attila ovat kaupunkikuvallisesti hyvin näkyviä rakennuksia, vaikkakaan eivät ole erityisen korkeita rakennuksia. Rakennukset sijaitsevat itään kohoavassa maastoissa ja niiden väleissä on erilaisia avoimia tai rakentamattomia kaupunkitiloja (Pakkahuoneen aukio, Tullikamarin aukio ja Attilan tontin rakentamaton kulma). Osaltaan tämä rakennusten ja avoimien tilojen vuorottelu tekee Tullin pohjoisosasta myös kaupunkikuvallisesti hivener pirstaleisen muuhun ruutukaavaan verrattuna.

Alueen kaupunkirakenteen katuverkko ja korttelit on erityislaatuinen. Paikoin pelkistä rakennuksista ilman sisäpihaa muodostuvat kapeat ja pitkät korttelit ovat tiheydessään poikkeukselliset ja luovat alueelle omanlaisen intiimin karaktääriin. Tiiviisti rakennetulla Tullin alueella Tullikamarin aukio on kiistattomasti tärkein avoin julkinen kaupunkitila.

Aukion luonne sen tulli- ja varastointitoiminnan aikaan ei ollut staattisen torimainen, vaan vahvasti liikennöin, lastauksen, läpikulun ja pysäköinnin leimaama. Aukio on ollut kuorma-autoliikennöin kannalta jopa keskei-

nen huollon ja pysähtymisen paikka, jossa on sijainnut Autoilijoiden talo sekä huoltoasema.

Funktionaalinen kuljetusliikenteen aukio muutettiin 1990-luvun vaihteessa, pysäköintilaitoksen rakentamisen myötä, perinteisemmäksi torimaiseksi jalankulkuaukioksi. Viime vuosina se on muodostunut elämisyhteiskunnan kulttuuri- ja vapaa-ajan toimintojen ja tapahtumien näyttämöksi. Tätä muutosta on tukenut aukion keskeinen sijainti kävelyvirtojen äärellä sekä aukion rakennuksiin sijoittuneet kulttuuritoimijat.

Arvokkain alueen rakennuksista on 1900-luvun vaihteen kertaustyyleistä ammentava Tullikamari, jonka päätyjulkisivussa räystäissä on uusgoottilaista muotokieltä. Lisäksi rakennuksen pääportaikko on eri materiaaleista, yksityiskohdista ja kattomaalauksesta koostuva koristeellinen kokonaisuus.

Tarkastelualueen rakennuksista Telakka ja Attila ovat tyypillisiä oman aikansa varasto- ja teollisuusrakennuksia, joilla ei ole erityisiä rakennustaiteellisia arvoja, mutta jotka alueen vanhimpina ja lähes ainoina säilyneinä rakennuksina ovat merkittäviä alueen varhaisimman toiminnan ja oman aikansa arkkitehtuurin tyyppien edustajia.

Alueen muutosta suunniteltaessa tässä tarkasteluilla alueen vanhimmilla rakennuksilla on omat kiistattomat arvonsa ja suojelustatuksensa. Rakennuksiin itsessään ei suojelustatuksen ansiosta kohdistu ulkoisia muutospaineita.

Mahdollinen täydennysrakentaminen tulee muuttamaan koko Tullin pohjoisreunan kaupunkikuvallista luonnetta, aukion tilallista luonnetta ja arvorakennusten asemaa kaupunkikuvassa. Osaltaan täydennysrakentaminen on positiivinen mahdollisuus, jolla voidaan eheyttää Tullin ruutukaava-alueen pohjoisreunan pirstaleista kokonaisuutta ja selkeämmin rajautuvaa aukiotilaa. Täydennysrakentamisen suunnittelussa on kuitenkin kiinnitettävä erityistä huomiota vanhojen arvorakennusten kaupunkikuvalliseen asemaan ja näkymiin kaupunkitilassa, sekä myös Tullin alueen ruutukaavan ja arvorakennusten ominaispiirteisiin.

RAKENNUSTEN PIIRUSTUSLUETTELO (RAKENNUSVALVONNAN ARKISTO):

Tullikamari ja pakkahuone

07-221	Ilmastointikonehuone, julkisivumuutos 22.3.2007, Tampereen tilakeskus, suunnittelijayksikkö
03-750	Jäteaitaus 31.7.2003, Tampereen kaupungin Tilakeskus, arkkitehtiyksikkö
99-423	IV-Konehuoneen laajennus 14.4.1999, Tampereen kaupungin tilakeskus, arkkitehtiyksikkö
98-280	Kesäterassi 16.4.1998, Pentti Ojala rakennusinsinööri
99-343	Kesäterassi 15.4.1999
96-1387	LVI-muutos 12.12.1996
96-1074	Tilap- rakennelman paikalleen pystyttäminen 19.9.1996
95-51	Ilmoitus;opasteet, 2.2.1995
94-984	Rak.aikainen muutos, kokoushuone, 22.9.1994
94-166	Julkisivumuutos ja aitaaminen, 17.3.1994
90-60	Tilamuutos 23.2.1990
88-786	Käyttötarkoitus- ja tilamuutos 22.7.1988
87-1326	Rak. Aik. Tilamuutos, 27.11.1987
87-112	Käyttötarkoitus- ym. Muutoksia, 20.3.1987
R240	Tilamuutos, 22.9.1978
	Muutos, 12.1. 1966, Kaupungin arkkitehtiasasto
	Laajennus, 3.4.1963, Tampereen kaupungin rakennustoimisto, Arkkitehtiasasto

Telakka

02-932	Ilmanvaihdon järjestelmämuutos, 29.9.2002
01-579	Tilapäinen rakennelma, 28.6.2001, rak.arkkitehti Mika Suihko (esiintymislava nykyinen)
97-518	Tilapäisen rakennelman pystyttäminen, terassi, 12.5.1997, Mika Suihko
97-1021	Rak. aikainen muutos, 2.10.1997, Mika Suihko
97-207	Käyttötarkoitus- ja tilamuutos, 24.4.1997, Miika Suihko
96-726	Julkisivu- ja tilamuutos, 11.7.1996, rakennusarkkitehti Tuomo Nakkari
96-350	Tilapäinen käyttötarkoitusmuutos, Tuomo Nakari, 3.5.1996
	Muutos, 18.2.1942
	Makasiini 1909

Attila

16-0162-R	Rakennuksen sisätilojen muutos, 2010 QVIM Arkkitehdit Oy, Reijo Juhani Mitrunen, arkkitehti (pääsuunnittelija)
10-39	Käyttötarkoituksen muutos kellarikerroksessa, 20.1.2010, ISS Suunnittelupalvelut Oy, Markku Lehtinen
10-1029	Opetustilojen korjaus- ja muutostyö, käyttötarkoituksen muutos ja palo-osastointi muutos
07-108	Käyttötark. Muutos, rak.aika.muutokset, kokoontumistilan vahvistaminen, 8.3.2007, ISS Suunnittelupalvelut Oy, arkkitehti Markku Lehtinen
06-42	Käyttötarkoitusmuutos, Korjaus- ja muutostyö sekä laajennus, 16.3.2006, ISS Suunnittelupalvelut Oy, arkkitehti Markku Lehtinen
05-321	Pysäköintilaitos ja ajoramppi, 19.5.2005, ISS Suunnittelupalvelut Oy, arkkitehti Markku Lehtinen
99-322	Tekninen laite, 6.5.1999, funktio arkkitehtitoimisto, Taina Vimpari
97-651	Julkisivu-muutos, 2.10.1997, Arkkitehtitoimisto Matti Huusari Ky
L1	Käyttötarkoitus-, tila- ja julkisivumuutos, 6.1.1984, Arkkitehtitoimisto Eero Saari ja Pentti Tanhua
L178	Tilamuutoksia ja käyttötarkoituksen muutos, 18.8.1978, Antti Tähtinen Oy
R18	Valomainoksia, 3.5.1978
	Muutos, 1.3.1978, Antti Tähtinen Oy
	Muutos, 10.9.1975, Jaakko ja Antti Tähtinen KY
	Tehdasrakennus 21.4.1954
	Lisärakennus muuntoasema 30.9.1953
	Kattoikkunain korjaus 28.4.1948
	Rakennuspiirustus 21.10.1925
	Bensiinisäiliö 23.10.1915
	Tallirakennus 3.7.1915
	Tehdasrakennus 28.10.1914

LÄHTEET

Kirjallisuus, lehdet ja selvitykset:

Jaakola, Juha; Vahala, Jukka; Astanen, Timo; Luminen, Heikki (1998): Tampereen kantakaupungin rakennuskulttuuri 1998. Tampereen kaupungin kaavoitusyksikkö, Tampere.

Louhivaara Maija (1999): Tampereen kadunnimet: Tampereen museoiden julkaisu 51, Tampere. sivut: 86-91

Mukala, Jorma (2010): Tampereen arkkitehtuuria- Metso, Voima, Tuulensuu. Tampere seura Ry. 2. painos. sivut: 37, 44, 107

Neuvonen, Petri (toim.) (2006): Kerrostalot 1880-2000, Arkkitehtuuri, rakennustekniikka, korjaaminen, Rakennustieto, Tampere

Rasila, Viljo (1984): Tampereen historia, sivut: 401-402

Wacklin, Matti (1997): Tammela, Suutarien pääkaupunki, Tampere. sivut: 85, 136

Wacklin, Matti (2008): Tammela, Tarinoita torin kulmilla, Tampere. sivut: 16, 102

Wacklin, Matti (2007): Henkseleistä High Techiin – Tampereen Pienteollisuustalo 50 vuotta. Tampereen pienteollisuustalo Oy. sivut: 22, 74, 83, 87, 88 ja 89.

A-Insinöörit Suunnittelu Oy/ Seppänen Minna; Kalakoski Iida; Karppinen Sanna; Tampereen kaupunki / Hautamäki Ranja: Tampereen keskustan rakennettu kulttuuriympäristö 2012/ Arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt, Tampereen kaupunki 2012

Nokki, Janne (2013): Tullialueesta talousalueeksi- Lahden tullin historiaa, Tullin Monistamo

Lyytinen, Hanna (2003): Tampereen tavara-asema ja muut VR:n rakennukset Itsenäisyydenkadun pohjoispuolella, rakennushistoriaselvitys, Arkkitehtitoimisto Hanna Lyytinen KY

Andelin, Reino: Tullitoimintaa Tampereella yli 100 vuotta, Tammerkoski 1978:5, s20-22, Tampere-Seura

Andelin, Reino: Tampereen Tullikamarin toiminta v. 1918 aikana, Tammerkoski 1987:7, s.22, Tampere-Seura

Helenius, Kyllikki: Vanhan Tullikamarin alueen uusi aika, Tammerkoski 1987:6, s.8-13, Tampere-Seura

Kivinen, Paula: Edesmennytä Tamperetta- Tullinalue, Tammerkoski 1991:6 s.20-23, Tampere-Seura

Pohjola, Katri: Gheton jälkeen: Tampereen Teatterin kokemuksia Tullikamarista, Tammerkoski 1988:2, Tampere-Seura

Sähköiset lähteet:

www15.uta.fi/koskivoimaa/henkilot/aaltonen2.htm (luettu 17.11.2017)

www.koskestavoimaa.fi/kaupunki/1870-1900/alue/rakentaminen/historismi-ja-jugend-tampereella/ (luettu 13.1.2018)

www.kodit.skanska.fi/asuntohaku/tampereen-luminary-i/kuvat (luettu 20.11.2017)

www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2197 (luettu 24.11.2017)

www.tullikamari.net/fi (luettu 1.12.2017)

www.tampere.fi/tullikamari/historiikki/index.php?sivu=0&alasivu=historiikki/historia1 (luettu 1.12.2017)

Rakennuspiirustukset, asemakaavat ja kartat:

TAPSA: rakennusvalvonnan digitaalista piirustusaineistoa ja asiakirjoja: tapsa.tampere.fi

Tampereen rakennusvalvonnan arkisto

Tampereen kaupunginarkisto

Tampereen tilakeskuksen arkisto

