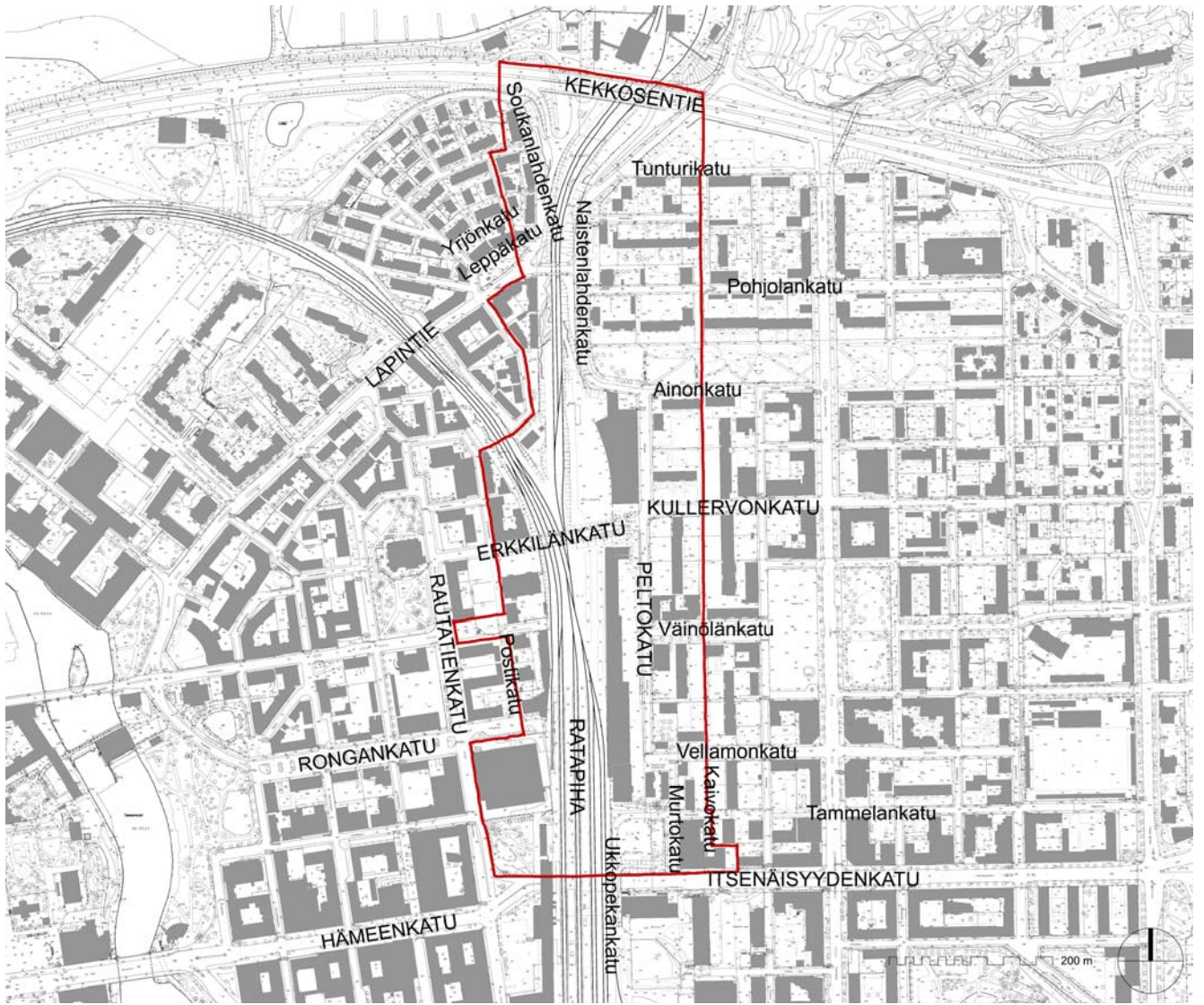


RATAPIHAN POHJOISPÄÄN JA TAMMELAN LÄNSIOSAN
KAUPUNKIKUVASELVITYS 2004





KARTTA 1:
Suunnittelualueen rajaus ja ympäristön kadunnimet

RATAPIHAN POHJOISPÄÄN JA TAMMELAN LÄNSIOSAN KAUPUNKIKUVASELVITYS



TAMPEREEN KAUPUNKI KAAVOITUSYKSIKÖ 12/2004

RATAPIHAN POHJOISPÄÄN JA TAMMELAN LÄNSIOSAN KAUPUNKIKUVASELVITYS

Sisällysluettelo

Sisällysluettelo	5
1 Yleistä	6
2 Muut erilliset selvitykset.....	7
3 Ratapihan ja Tammelan länsiosan alueen historia ja nykytilanne.....	9
3.1 Kaupunkikuva 1800-luvulla rautatien varhaisvaiheessa.....	9
3.2 Kaupunkikuva 1800-1900-lukujen vaihteesta 1920-luvulle	12
3.3 1930-40-luvut, sotavuodet ja uusi rautatieasema.....	15
3.4 1950-luku: ennen elementtirakentamisaikaa.....	16
3.5 1960-70-luvut: kivitaloalue Tammelaan	18
3.6 1980-2000-luvut: rakennemuutos ja radanvarsirakentamista	20
4 Nykytilanne.....	25
4.1 Yleistä	25
4.2 Rakennukset ja pihatilat	26
4.3 Liikenne, pysäköinti ja kävelyverkosto	28
4.4 Kulkuyhteydet ja maisematekijät.....	30
4.5 Ympäröivät alueet ja yhteydet niihin.....	30
4.6 Kaupunkimaisema ja luonnonmaisema	30
5 Alueen osat ja elementit.....	34
5.1 Yleistä	34
5.2 Aluetta rajaavat tekijät	35
5.3 Siltojen ja tunneleiden rajaamat kaupunkikuvajaksot.....	35
5.4 Asuinalueet; Tammela, Armonkallio, Postikadun asuinkerrostalot.....	37
5.5 PMK.....	39
5.6 Rautatieympäristö- ja rakennukset.....	39
5.61 Rautatieasema	39
5.62 Tavara-asema	40
5.63 Seuratalo Morkku ja rautatieläisten asuinrakennus 4/21	41
5.64 Lompanlinna ja terveydenhuoltokeskus	42
5.65 Ratamiljöön pengerrykset ja tukimuurit	42
5.7 Puistot ja katuvihreä.....	43
5.8 Maaston korkeussuhteet.....	45
5.9 Risteysalueet kaupunkitilana, koordinaatistot	46
5.10 Kaukomaisema ja näkymät	46
6 Yhteenveto	49
Lähteet.....	51
Liitteet.....	54

RATAPIHAN POHJOISPÄÄN JA TAMMELAN LÄNSIOSAN KAUPUNKIKUVASELVITYS

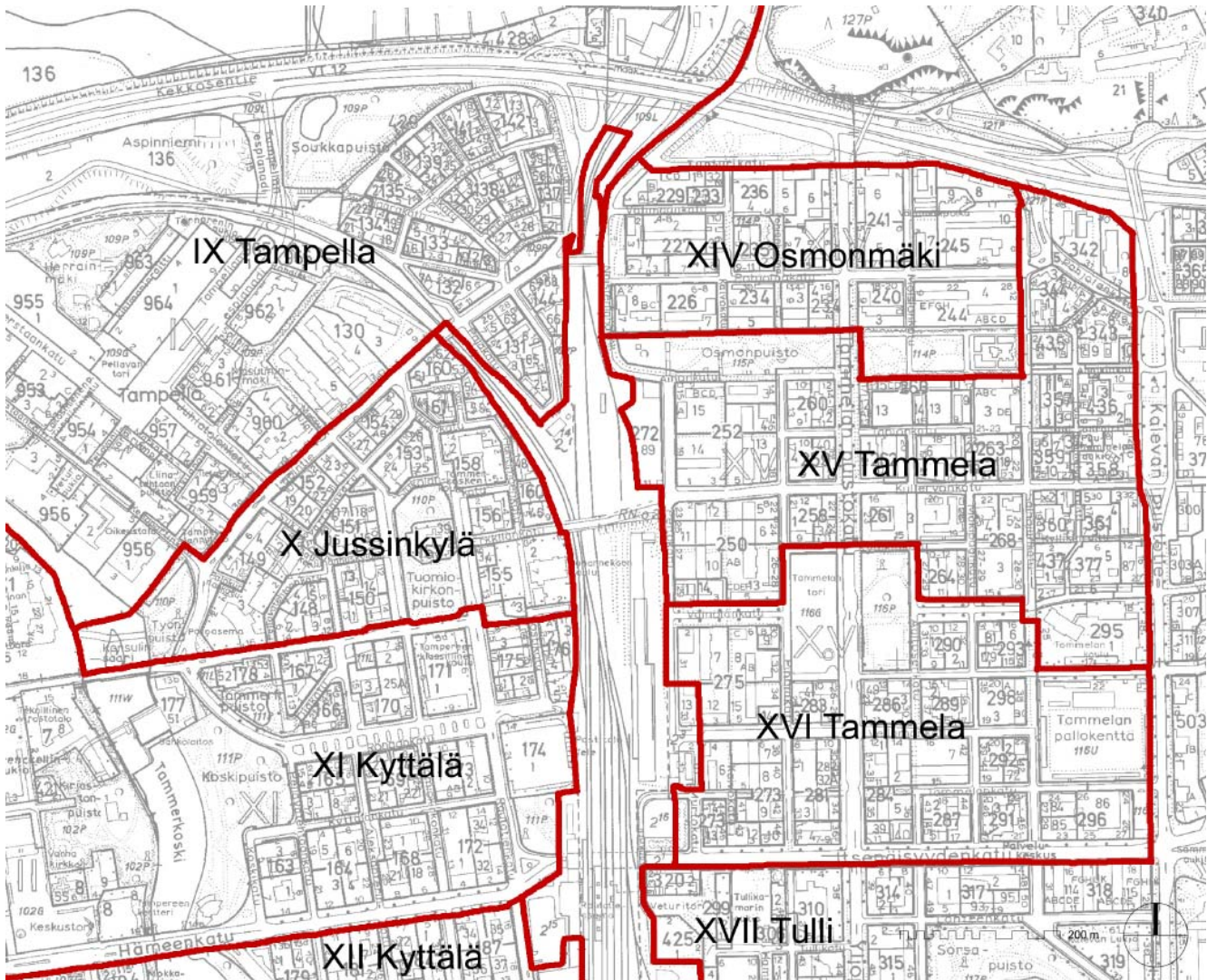
1 Yleistä

Ratapihan pohjoispään ja Tammelan länsiosan kaupunkikuvaselvitys on laadittu koskemaan Tampereen keskustassa olevaa aluetta, joka rajautuu päärautatieaseman ratapihan länsireunaan, Kekkosen tien, Naistenlahdenkatuun, Peltokatuun ja Murtokatuun sekä Itsenäisyydenkatuun. Tarkastelun painopiste on Tammelan kaupunginosassa johtuen ratapihan itäpuolelle sijoittuvista Ratapihankadun linjaussuunnitelmista. Selvitys liittyy Ratapihankadun asemakaavoitustyön valmisteluun ja sen tarkoituksena on arvioida ja jäsenellä aluetta koskevan uuden maankäytön suunnittelun lähtökohtia, suunnittelulle asetettavia tavoitteita sekä kaupunkikuvallisia vaikutuksia. Selvityksen laatimiseen ovat osallistuneet projektiarkkitehti Kristiina Jääskeläisen johdolla arkkitehti Hanna Montonen ja arkkitehtiylöppilas Kirsti Rekola.

Selvitykseen sisältyy kaupunkikuvassa tapahtuneiden muutosten selostaminen, analysointi ja arvottaminen sanallisesti sekä kuvien ja teemakarttojen avulla. Kaupunkikuvan kehittymisen ja nykytilanteen esittelyn lisäksi arvioidaan tavoitetilannetta kuvaavien vaihtoehtojen vaikutuksia. Erityinen paino on suunnitellun Ratapihankadun tulevan väylämaiseman arvioinnilla. Samalla on nostettu esiin niitä olemassa olevan ympäristön keskeisiä ominaisuuksia, joita niiden omaleimaisuus huomioon ottaen voidaan uudella maankäytön suunnittelulla kaupunkikuvallisesti kohentaa tai korostaa.

2 Muut erilliset selvitykset

- Keskustan liikenneosayleiskaava, ehdotus
18.10.2004, Tampereen kaupunki/
yhdyskuntapalvelut
- Kevyen liikenteen yhteys Rongankadulta ratapihan
ali Tammelaan, yleissuunnitelman tarkistus,
Tampereen kaupunki, A-Tie Oy, 9/1999
- Tampereen tavara-asema ja muut VR:n
rakennukset Itsenäisyydenkadun pohjoispuolella,
rakennushistoriaselvitys, Arkkitehtitoimisto Hanna
Lyytinen ky 2003
- Tampereen veturitalli – kaupunkikuvallinen selvitys.
Arkkitehtitoimisto Lasse Kosunen 2001
- Tampereen keskustan liikenneverkko, Rantaväylän
tunneli ja Ratapihankatu: Toimivuus ja liikenteelliset
vaikutukset, luonnos, LT-konsultit, 8/2004
- Paasikiven-Kekkosentien tunneli välillä Santalahti-
Naistenlahti, maanalainen ajoyhteys keskustaan
(ideasuunnitelma), Tampereen kaupunki/tekninen
toimi ja ympäristötoimi, A-tie Oy, 15.5.2001
- Ranta-Tampellan kaavoitus, Tampellan ja
Ratapihankadun liittymätarkastelu, selvitys,
Tampereen kaupunki, YIT-Rakennus Oy, A-Tie Oy,
2.8.2000
- Raideprojektin raportti 2004, rataverkon
hyödyntäminen kaupunkiseudun
joukkoliikenteessä, Pirkanmaan liitto, Tampereen
kaupunki ym. 2004
- Ratapihankadun ideasuunnittelu Tammelan
kohdalla – liikenneverkko ja ideakuvia, Tampereen
kaupunki/tekninen toimi, A-tie Oy, 20.5.2003
- Ratapihankatu välillä Viinikankatu-Erkkilän silta
– yleissuunnitelma, Tampereen kaupunki, A-tie Oy,
8/1999
- Tampereen matkakeskus – hankesuunnitelma,
Tampereen kaupunki, A-Tie Oy, Arkkitehtitoimisto
KSOY, 2.3.2004



KARTTA 2:
Kaupunginosat

3 Ratapihan ja Tammelan länsiosan alueen historia ja nykytilanne

3.1 Kaupunkikuva 1800-luvulla rautatien varhaisvaiheessa

Kaupungin alkuvaiheessa nykyinen Tammelan alue oli vainioista ja torpista muodostuvaa agraarimaisemaa. Se sijaitsi syrjässä koskesta ja kuului Messukylän kunnassa olevalle Hatanpään kartanolle ennen 1870-luvun maanomistussuhteiden muutosta. Rautatien rakentaminen samalla vuosikymmenellä sai aikaan Tammelan kasvamisen osaksi kosken länsipuolella olevaa Tampereen keskustaa: rata veti kaupunkia puoleensa. Rautatie linjattiin kaupunkiin etelä-pohjoissuuntaisesti, kun taas Kyttälässä oli keskustan mukainen katukoordinaatisto.

Isojakokarttaan vuodelta 1758 merkittiin Hatanpään kartanon Tammelan torppa, joka tuolloin sijaitsi nykyisen Tammelankatu 2:n kohdalla. Rakennuksia oli alueella muutoin tuolloin harvassa. Tammelan torppa purettiin 1890-luvulla. Sen tilalle tehty uudisrakennus oli paikalla vuoteen 1960, jolloin aloitettiin korttelin rakentaminen nykyiseen ilmiasuunsa

Ronganoja johti Tammelan vainioilta Tammerkoskeen ja se lienee ollut huomattavan näkyvä luonnonmuoto maisemassa. Tammerkosken kylässä oli jo aiemmin hyödynnetty alueen läpi mutkittelevan Ronganojan varressa olevia luonnonniittyjä, joilta myöhemmin raivattiin viljelysmaata torppia varten.

Hämeenlinnan ja Tampereen välinen rautatie valmistui vuonna 1876. Ensimmäinen asemarakennus, jonka suunnittelija oli tiettävästi Knut Nylander valmistui Kyttälään samana vuonna. Naistenlahteen ulottunut rata yhdisti ratapihan Näsijärven rantaan, josta sataman kautta kulki sekä maa- että vesiliikennettä. Satamarataa varten louhittiin Osmonmäen ja Armonkallion välisiä Soukankallioita. Ratakanjonin länsipuolella rakennuskorttelit Siltakadun varressa ulottuivat aivan ratakuilun partaalle.



- 1880-1920-luvun rakennukset
- 1920-luvun rakennukset
- 1930-luvun rakennukset
- 1950-luvun rakennukset
- 1960-luvun rakennukset
- 1970-luvun rakennukset
- 1980-luvun rakennukset
- 1990-luvun rakennukset
- rakennusvuosi ei tiedossa

KARTTA 3:
Ratapihan ympäristön rakennuksia eri aikakausilta

Asutus Kyttälän kaupunginosassa keskittyi kosken ja rautatien väliin. Nämä rajasivat aluetta sekä toiminnallisesti että kaupunkikuvallisesti. Liikenneyhteys keskustasta itään kulki tasoylikäytävänä radan yli. Nykyisen Itsenäisyydenkadun kohdalla kulkenut Takahuhtiin johtanut tie oli radan itäpuolisen alueen pääreitti.

Rautatie muodosti kaupunkikuvallisen rajan Messukylään kuuluneiden Tammelan vainioiden ja Kyttälän kylän välille. Valtion keskusjohtoisen rautatielaitoksen linjaama rata ja sen länsipuolelle noussut asema sijoittuivat Tampereen keskustaan nähden syrjään, asemakaavoitetun alueen ulkopuolelle. Vuonna 1877 kaupunki osti Hatanpään kartanolta Kyttälän maita, joilla sijaitsi ilman asemakaavaa rakennettuja työväen puutalokortteleita. Samana vuonna Ala-Erkkilän taloon kuulunut Naistenlahden alue siirtyi kaupungille. Maanomistussuhteiden muututtua kaupungin itäraja siirtyi Kissanmaalle, pinta-ala kolminkertaistui ja keskustan painopiste siirtyi itään.

Veturitallit rakennettiin Tullin alueelle rautatien alkuvuosina. Punatiilisinä ja kaarimaisen valiomuotoisina ne poikkesivat muista rataympäristön pääosin puisista asuin- ja varastorakennuksista. Tallit hallitsivat kaupunkikuvaa ratapihan ympäristössä 1880-luvulla.

Rautatien länsipuolella Jussinkylässä ja Kyttälässä kylämäinen asutus rajautui pohjoisessa Kastin kallioon, jossa oli sijainnut Gastin mökki. Rautatien linjaus teki radan länsipuolisen alueen asemakaavoittamisen tarpeelliseksi ja asemakaavan toteuttaminen muokkasi näkymän kaupunkikuvaksi. Kaavan toteuttamisvaiheessa 1890-luvulla lukuisia rakennuksia siirrettiin Juhannuskylän pohjoispuolella sijainneille ns. Soukanlahden vuorille, nykyisen Armonkallion alueelle. Ensimmäinen asemakaava sinne saatiin vuonna 1897. Kyttälästä siirrettiin muutamia asuinrakennuksia myös Tammelaan.

A. Ahlberg laati Tammelaan asemakaavaluonnoksen vuonna 1882. Siinä osoitettiin aukio Ilmarinkadun ja Väinölänkadun väliin paikkaan, josta myöhemmin tuli osa Tammelan toria. Luonnoksen pohjalta F.L. Caloniuksen ohjauksessa syntynyt vuonna 1886 vahvistunut asemakaava toteutettiin. Ruutuasemakaava noudatti umpikortteliperiaatetta: katutila oli suljettu eli rakennukset sijaitsivat tontin rajalla. Kaavassa oli 44 korttelia ja 170 tonttia sekä varastokortteleita ja nykyisellä paikallaan oleva tori. Tontit olivat yleisemmin kooltaan 30 m x 30 m. Tammelaa alettiin rakentaa asemakaavan mukaisesti vuodesta 1890. Aloitussyöhyke oli Ainonkadun, Peltokadun, Puolimatkan kadun (nyk. Itsenäisyydenkadun)

ja Kaivokadun rajaama 26 tontin alue. Rakennukset olivat yksikerroksisia puurakenteisia kaupunkitaloja, joiden korkeissa kivijaloissa oli työ- ja liiketiloja.

Tampere-Pori rautatie eli Porin rata valmistui vuonna 1895. Sitä rakennettaessa jouduttiin tekemään suuria kalliroleikkauksia ja maapenkereitä niin että rautatie kulki kanjonissa mm. Armonkallion ja Juhannuskylän välissä.

Porin radan kanssa samoihin aikoihin valmistui Tammelan silta, joka yhdisti Hämeenkadun ja Tammelankadun. Silta nousi aseman edustalla vinosti, teki Kyttälänkadun kohdalla mutkan ja jatkui sitten suoraan ratapihan yli Tammelankadulle - se oli siis itä-länsi-suuntainen vain osittain. Tammelan puolella silta kulki tavara-aseman eteläpään läheltä peittäen korkeusasemansa vuoksi hyvän osan rakennuksen julkisivua.

Ennen 1800-1900-lukujen vaihdetta käynnistyi toiminta Lapinniemessä Tampereen Puuvillateollisuus Osakeyhtiössä. Sen rakennukset, erityisesti vesitorni, näkyivät etelästä tulevan rautatien väylämaiseman kaupunkikuvallisena päätteenä.

KUVA 1
Näkymä ratapihalta luoteeseen. Edessä Erkkilänsilta ja oikealla Schreckin talo.

KUVA 2
Näkymä Ratapihan länsipuolelle Erkkilänsil-
lan kupeesta. Oikealla Johanneksen koulu
ja vasemmalla näkyy Postikadun asuinkort-
telia.



KUVA 1



KUVA 2

3.2 Kaupunkikuva 1800-1900-lukujen vaihteesta 1920-luvulle

1900-luvun alun kaupunkikehitystä Tampereella leimasi teollistuminen. Ratapihan ympäristön ja Tammelan kaupunkikuvaa hallitsivat punatiiliset teollisuusrakennukset kuten Aaltosen ja Attilan kenkätehtaat sekä rautatierakennukset: veturitallit, tullikamari pakkahuoneineen ja tavara-asema. Myös muita julkisia rakennuksia sekä tehtaiden työntekijöilleen rakennuttamia kivitaloja nousi kaupunkisiluetissa yli matalien puutalokortteleiden.

1800-luvun loppulle tultaessa Tammelan alue oli muuttunut viljelymaisemasta kaupunkimaisemaksi. Kauppa Tammelan torilla käynnistyi vuonna 1900. Tampereesta oli tullut sisämaan kaupan keskus. Näihin tarpeisiin rakennettiin vuosina 1897-1901 ratapihan itäpuolelle tullikamari pakkahuoneineen. G. Schreckin suunnittelema rakennus muurattiin punatiilistä.

Kyttälän puolelle rataa Schreck suunnitteli uusrenessanssityylisen Johanneksen kansakoulun. Kolmikerroksinen kivirakennus sekä puinen opettajien asuintalo valmistuivat vuonna 1898. Asuintalo muutettiin myöhemmin koulun ruokalaksi. Muutama vuosi ennen kansakoulun valmistumista oli sen eteläpuolelle kortteliin 176 noussut kaksikerroksinen asuin- ja toimistorakennus.



KUVA 3

Johanneksen koulun pohjoispuolelle Erkkilän sillan kupeeseen Schreck suunnitteli asuinkerrostalon. Schreckin taloksi kutsuttu jugendhenkinen asunto-osakeyhtiö Juhannuskylä valmistui vuonna 1901. Se rajautui ratapihaan korkealla kivisokkelillaan ollen eteläjulkisivustaan kiinni siltapenkereessä.

Jyrkkäharjainen Schreckin talo ja Johanneksen kansakoulu olivat 1920-luvulle asti ratapihan varren korkeimmat rakennukset ja sellaisena eräänlaisia maamerkkejä. Niiden vaaleaksi rapattu ilmiäsu poikkesi alueen puurakennuksista. Juhannuskylään oli jo vuosisadan alussa noussut tyyliltään kansallisromanttinen Johanneksen kirkko torneineen, joka oli osa ratapihan kaukomaisemaa.

Murtokadun ja Vellamonkadun risteykseen syntyi rautatierakennusten keskittymä 1900-luvun ensivuosisikymmenellä. Tyypipiirustusten mukainen puinen asuintalo tehtiin nykyisin olemassa olevista rakennuksista ensimmäisenä. Tavara-aseman toimiston ja siihen liittyvän pitkänomaisen peltimakasiinin suunnitteli rautatiehallituksen arkkitehti B. Granholm vuonna 1907. Ne sovitettiin rautatien korkeustasoon. Asuin- ja rautatiealueen väliin tehtiin muutaman metrin korkuinen aidalla rajattu pengerrys Peltokadun varren suuntaisesti.

Kivirakenteisen rapatun tavara-aseman toimiston pääsisäänkäynti oli yksikerroksisessa osassa itäjulkisivussa ja peltimakasiiniin ohjautuvien pistoraiteiden kulkuaukot länsijulkisivussa. Rakennuksen päälähestymissuunnat olivat



KUVA 4
Lidmanin talon kulma Väinölänskadun ja
Peltokadun risteyksessä.
Lähde: Tampereen kaupungin rakennusval-
vonnan kuva-arkisto

siten lännestä ja idästä. Kaupunkikuvan kannalta pitkä länsijulkisivu lienee ollut merkittävin, koska näkymä radan suuntaan oli avarampi kuin Tammelan puolelle.

Samoihin aikoihin tavara-aseman kanssa rakennettiin seuratalo Morkku samaan pihapiiriin rautatieläisten asuinrakennuksen kanssa. Kansallisromanttisen puurakennuksen suunnitteli myös Granholm. Morkku muodosti kaupunkikuvallisen päätteen Peltokadun eteläpäähän.

Väinölänskadun ja Peltokadun kulmaan rakennettiin vuoteen 1908 mennessä V. Heikkilän suunnittelema Lidmanin leipomo- ja myymälärakennus. Sen tornilla korostettu pyöreä nurkka antoi lounaaseen. Julkisivuiltaan pääosin rapattu umpikorttelipihan muodostava 2-3-kerroksinen rakennuskokonaisuus tuli omaleimaiseksi osaksi Tammelan kaupunkikuvaa radan suuntaan.

Tammelan rakennuskanta kärsi tuhoja vuoden 1918 taisteluissa. Tampereen valtauksen yhteydessä Tammelassa oli kiivaita taisteluja ja se kärsi pahimmat vahingot koko kaupungissa.



KUVA 5
Lompanlinnan pohjoisjulkisivua kuvattuna
viereisen taloyhtiön pihakannelta.

Liikenneolosuhteita helpotti Soukanlahdenkadulla (nyk. Lapintiellä) Porin radan ylittävä vuonna 1922 rakennettu silta.

Lompanlinnaksi kutsuttu rautatieläisten asuinkerrostalo nousi Ilmarinkadun ja Peltokadun kulmauksen tontille vuonna 1923. Tiilinen kolmikerroksinen satulakattoinen rakennus nousi radan Tammelan puoleisen reunan matalahkoon julkisivunauhaan. Lompanlinna rakennettiin itäjulkisivustaan kiinni viereiseen asuinkerrostaloyhtiö Pulkkaan, joka purettiin myöhemmin.

Tiettävästi samoilla tyyppiirustuksilla Lompanlinnan kanssa rakennettiin rautatieläisten asuinkerrostalo Porin radan ja Naistenlahden radan risteykseen. Rakennus sijoitettiin pääjulkisivu kohti kaakkoa Armonkallion kolmiomaisen kaupunginosan eteläkärkeen.

Valion meijerin kolmikerroksinen kivirakenteinen tuotantorakennus valmistui Johanneksen kansakoulun eteläpuoliselle tontille 1920-luvun lopulla.

Ronganoja halkoi Tammelan kaupunginosaa ja kokosi alueen valumavedet, johtaen ne kaupungin itäosasta Tammerkossessa olevaan Ronganojanlahteen. Oja alkoi Kissanniityltä, kulki Tapionkadun alla puuputkessa ja kääntyi PMK:n rakennuksen (ks. 3.3) kohdalla nykyisen Erkkilän sillan kupeessa etelään. Rautatien länsipuolella Kyttälässä oja kulki nykyisen Rongankadun kohdalla.



KUVA 6



KUVA 7

3.3 1930-40-luvut, sotavuodet ja uusi rautatieasema

Voimakas urbaani sysäys Tammelan alueella oli uuden rautatieaseman rakentaminen, mikä määritteli katuhierarkian uudelleen. Tammela ja Kyttälä sekä ratapiha olivat sodan tapahtumapaikkoina. Ilmapommitukset tekivät tuhoa, mutta sekä päärautatieasema että tavara-asema säilyivät. Uudisrakentaminen hiljeni sota- ja pulavuosina, mutta toisaalta rautatieliikenne vilkastui maantieliikenteen polttoainepulan vuoksi.

Puurakenteista rautatieasemaa oli laajennettu useaan otteeseen tilantarpeessa. Uuden rakentamista viivytti suunnitteluun kykeytynyt katuliikenteen johtaminen Hämeenkadulta Tammelaan. Vuonna 1933 järjestetyn arkkitehtikilpailun seurauksena O. Flodin ja E. Seppälä saivat suunniteltavakseen uuden aseman julkisivut. Pohjapiirrosluonnoksia oli jo ennakkoon laadittu rautatiehallituksessa. Funktionalistinen asema valmistui vuonna 1936.

KUVA 6

Näkymä Erkkilän sillalta pohjoiseen, vasemmalla näkyy rautatieläisten asuinkerrostalo, joka on rakennettu samoilla tyyppiirustuksilla kuin Lompanlinna. Kuvaaja Raija Nurmi, Lähde: Tampereen museoiden kuva-arkisto

KUVA 7

Rautatieläisten asuinkerrostalo Porin radan ja Naistenlahden radan risteuksessa.

Radan länsipuolella olevaa asematoria oli ratapihan alittavan ajotunnelin ja laiturijärjestelyjen vuoksi madallettava noin kolme metriä. Laitureille tehtiin betonikatokset ja suunnitelmaa täydennettiin tornilla, joka on kaupunkikuvallisena kadunpäättänä lähestyttäessä asemaa Hämeenkatua pitkin. Siro aseman torni tuli osaksi kaupungin kaukomaisemaa yhdessä tehtaanpiippujen kanssa. Asemaa laajennettiin ja eteläpäättä korotettiin sekä pian sen valmistuttua että vuonna 1947.

Uusi ajotunneli korvasi Tammelan sillan. Puolimatkankadusta (nyk. Itsenäisyydenkadusta) muotoutui itään päin johtava pääkatu. Tammelankatu jäi liikennereittinä toisarvoiseen asemaan asuinkortteleiden keskelle.

Samoihin aikoihin rautatieaseman kanssa oli rakenteilla Suomen Puuvillatehtaiden Myyntikonttori. Vuonna 1938 valmistuneen funktionalistisen PMK:n rakennuksen suunnittelijana oli arkkitehti J. Eklund. Rakennus oli sijoitettu hyvien liikenneyhteyksien äärelle ja se myötäili sulavalinjaisesti rautatien linjausta.. Varastoon johti pistoraideyhteys.

PMK oli ratapihan itäpuolen kookkain rakennus ja tehokkaimmin rakennettu tontti. Erkkilänsivulle avautuva pääsisäänkäynti oli eteläjulkisivussa. Kaupunkikuvallisesti tärkeitä ovat olleet myös muurimaiset pitkät julkisivut.

Talvisodan ensimmäiset pommitukset Tampereella vuonna 1939 kohdistuivat mm. Osmonmäkeen eli Pohjois-Tammelaan.

3.4 1950-luku: ennen elementtirakentamisaikaa

Sodan jälkeinen jälleenrakentaminen oli vilkkainta 1950-luvulla. Väkiluku lisääntyi sekä siirtolaisilla, uusilla kuntaliitoksen kautta tulleilla että maalta kaupunkiin muuttaneilla asukkailla. Kaupunki laajeni itään ja Tammelasta alkoi muotoutua liikenteellinen solmukohta. Asuinalueen keskellä sijaitseva tori toimi kaupan alueellisena keskittymänä. Kalevaan nousi funktionalistinen kaupunginosa tornitaloineen. Uusi rakentaminen näkyi kaupunkikuvassa aina vanhaa korkeampana.

Sotien jälkeen Tampere laajentui, kun Messukylä liitettiin kaupunkiin vuonna 1947. Siirtoväkeä varten tarvittiin tonttimaata hartiapankkivoimin rakennettaville pientaloille. Kalevaa alettiin rakentaa funktionalistisen kaupunkisuunnittelun periaattein. Tammelan puistokadun ja torin laidalle nousi kivisiä asuinkerrostaloja. Uusi

rakentaminen oli aiempaa korkeampaa, mikä muutti kaupunkikuvaa urbaanimmaksi.

Kastinsillan länsipään tuntumaan tehtiin kiinteistöosakeyhtiö Leppäkatu 5:n nelikerroksinen rakennus. Se muodosti Armonkallion kaupunginosan julkisivua Naistenlahteen radan varressa.

Rautateillä otettiin vuonna 1955 käyttöön ensimmäinen kiitojuna, joka lyhensi matka-aikaa Helsinkiin alle kahteen ja puoleen tuntiin. Rautateiden tavarankuljetukset alkoivat keskittyä pitkän matkan kuljetuksiin, kuorma-autojen hoitaessa tavarankuljetukset lyhemmillä matkoilla.

PMK:n rakennusta laajennettiin kolmikerroksisella myyntikonttorilla vuonna 1956 J. Tähtisen suunnitelmien mukaan. Pohjoispäädyn laajennus pidensi rakennusta ja oli arkkitehtuuriltaan vanhaan osaan sopeutuva.

1950-luvun alussa J. Ungernin suunnitelmien mukaan Seuratalo Morkkua jatkettiin etelän suuntaan. Julkisivujen yleisilme säilyi ennallaan. Morkun pohjoispuolella oli asemapuiston tyyppinen puutarha Lompanlinnan ja rautatieläisten puurakennusten välissä.

Rautatieläisten terveysasema rakennettiin Lompanlinnan kanssa samalle tontille vuonna 1953. Jälleenrakennuskauden asuintaloa muistuttava rakennus oli kadun päätteenä Murtokatua pitkin etelästä lähestyttäessä. Pihaa varten oli laadittu rautatiehallinnossa istutussuunnitelma. Vellamonkadun, Peltokadun ja Murtokadun liittymäkohtaan muotoutui katuaukio, jota rajasivat VR:n rakennukset, viereiset asuinkorttelit ja tavara-aseman portti. Katuaukio oli rautatiealueen- jossa tavara-asemakin sijaitsi - ja Tammelan asuinalueen välitila.



KUVA 8
Näkymä PMK:n varastotalon katolta etelään Peltokatua. Valtion rautateiden omistamaa ratapihan aluetta näkyy kuvassa oikealla.
Kuvaaja: Teuvo Mäkinen 19.6.1937. Lähde: Tampereen museoiden kuva-arkisto

3.5 1960-70-luvut: kivitaloalue Tammelaan

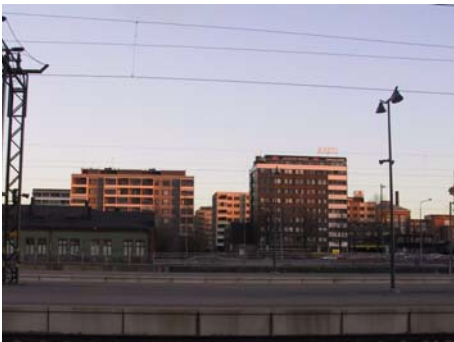
Ratapihan alue koki vain vähän muutoksia elementtirakentamisen alkuvuosikymmenenä. Tammelan uudelleensuunnittelu oli käynnistetty funktionalististen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti jo 1950-luvulla, mutta rakentaminen painottui 1970-luvulle. Tämän jälkeen kaupunkikuvaa hallitsivat 7-8-kerroksiset betonielementtikerrostalot, pysäköintikentät ja toisaalta rakennusten läpi johdetut vehreät kävelyreitit kortteleiden keskellä.



KUVA 9

Insinöörioppilastalo Rasti valmistui Murtokadun varteen M. ja L. Hedmanin suunnittelemana vuonna 1961. Siitä tuli lähiympäristön korkein rakennus kymmenellä kerroksellaan. Kokonaisuuteen kuului myös matalampi hotelli-liikerakennus. Urbaania ilmettä loi kuparipeltivuoraus, valomainokset, näköalabaari ja pääsisäänkäynnin kookas ulkoportaikko.

Armonkallion koillisnurkkaan Soukanlahdenkadulla nousi nelikerroksinen asuinkerrostalo Kastinhovi vuonna 1963.



KUVA 10

Tammelaan alettiin 1950-luvun lopulla suunnitella uutta asemakaavaa rautatien, Kalevan puistotien ja Itsenäisyydenkadun väliselle alueelle. Lähtötilanteessa asunnoista 70% todettiin olevan yksiöitä tai pienempiä asumisyksiköitä, kuten yhteiskeittiotalouksia. Puistojen puute, lisääntynyt liikenne ja pysäköintiongelmat pienillä tonteilla leimasivat suunnittelulähtökohtia. Uusi asemakaava noudatti funktionalistista avoimen katutilan periaatetta ja siinä pyrittiin auto ja jalankulkuliikenteen erotteluun. Vanhoja 900 m²:n tontteja liitettiin pareittain yhteen kerrostalotonteiksi. Uusien kortteleiden sisään jääneet vanhat kadut liitettiin rasiitteina tontteihin julkisina jalankulkureitteinä.

KUVA 9
Insinöörioppilastalo "Rasti" Itsenäisyydenkadulta kuvattuna.
Lähde: Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan kuva-arkisto.

KUVA 10
Ratapihan itäjulkisivua, oikealla näkyy Rasti ja vasemmalla osa tavara-aseman rakennusta.

KUVA 11
Näkymä Tammelalaisen kerrostalon pihalle.

KUVA 11



Uuden vuonna 1966 vahvistuneen asemakaavan mukaisesti rakennettiin vuonna 1968 As. Oy Ilmarinportti Väinölänkadun ja Peltokadun risteyskseen. Kahdeksankerroksisen elementtikerrostalon tontin kulmaukseen tehtiin kaksikerroksinen liikerakennus vastapäätä Lidmanin taloa. Rautatien puoleinen piha muodostui pysäköintikannesta, jonka alla oli autohalli. Ajoluiska halliin oli Lompanlinnan sisäänkäynnin edessä. Itäpuolen piha-alueella oli nurmi-, leikki- ja oleskelualue.

Ilmarinportin ilmiasu ennakoi pelkistettyä uudisrakentamistapaa ja Tammelan tulevaa kaupunkikuvaa. Katutasen julkisivut olivat vähäeleisiä "maanpäällisine" kellareineen, joissa oli yläikkunallisia varasto-, sauna- ja kerhotiloja tai autotalleja. Rakennukset olivat

selkeästi suuntautuneita –parvekesivut ja vastasivut olivat keskenään erilaisia. Päämassaa pienemmässä kattokerroksessa oli teknisiä- ja asukkaiden yhteistiloja. Talousrakennuksia olivat auto- tai jätekatokset. Sisäänkäynnit ja jalankulkuraittien tunnelit olivat ilmeeltään niukkoja. Rakennusten julkisivut olivat pääosin harmaata pesubetonia, johon toivat vaihtelua muun väriset parvekekaiteet, räystäspellit, ikkunanpuitteet tai täydentävät julkisivulevyt. Myös sileäpintaista maalattuja betonisia ja keraamisella laattalla verhoiltuja julkisivuja esiintyi. Väriskaalassa oli harmaan ja ruskean lisäksi tummia ruskean, vihreän ja punaisen tai keltaisen sävyjä. Reikäelementtien tasarytmisen ikkunajako ja elementtisaumat muodostivat julkisivujen jäsentelyn. Oleskelu- ja pysäköintialueet sijoittuivat rakennuksen vastakkaisille puolille. Aidat olivat matalia, näkymät avoimiksi jättäviä vaakasuuntaisia teräsputkikaiteita tai näkymät sulkevia betonimuureja. Teräsputkesta valmistetut leikkivälineet ja pyykinkuivaustelineet olivat osa pihavarustusta. Istutukset olivat lajistoltaan niukkoja, yleisimmin tilaa rajaavia pensaita ja puita, joita allasistutukset täydensivät. Perustason käsittelynä oli nurmi-, asfaltti- tai betonilaattapinta.

Ilmarinporttia muistutti vuonna 1971 rakennettu As.Oy Tammelankatu 1 vastapäätä VR:n puutalokorttelia Rastin vieressä. Tontin Murtokadun ja Vellamonkadun kulmauksessa olevaan osaan tehtiin tasakattoinen liikerakennus, joka rajasi Vellamonkadun, Murtokadun ja Peltokadun muodostamaa katuaukiota.

As.Oy Peltokullervon lähes 100 metrinen, kolmelle tontille vuonna 1971 valmistunut muurimainen rakennus muodosti suuren osan Tammelan korkeasta länsijulkisivusta. Se sijoittui kahden puolin Kullervonkatua pohjois-eteläsuuntaisesti. Erkkilän- ja Kullervonkadun sekä Peltokadun kulmaus, jossa kaupunkikeskustan itä- ja länsipuolinen katukoordinaatisto kohtasivat, jäi kaupunkija katutilan kannalta avoimeksi.

Osmonmäessä uudisrakentaminen sijoittui puutalokortteleiden paikalle sodassa säilyneiden kivikerrostalojen lomaan. Ratapihan ympäristöön nähden alue sijoittui kaupunkikuvallisesti taustalle maaston korkeussuhteista johtuen. Ratamaisemaa rajasivat jopa 10-metriset kalliroleikkaukset. Ratakuilu rajasi Armonkallon ja Osmonmäen kaupunginosat erilliseksi, jolloin niille syntyi oma julkisivu.

Naistenlahden lämpövoimalaitokset valmistuivat 1970-luvulla. Niiden käyttövoimana oli öljy ja myöhemmin kiinteät polttoaineet, joita kuljetettiin rautateitse.



KUVA 12



KUVA 13

KUVA 12
Näkymä Lidmanin talon sisäpihalta.

KUVA 13
Kerrostalon pihalla olevaa betoniaitaa.



KUVA 14

Näkymä radan yli länteen. Radan toisella puolella näkyvät Postikadun asuinkerrostalot, joiden oikealla puolella näkyy Johanneksen koulua ja vasemmalla puolella Postin talo. Etualalla näkyvät VR:n tavarasuojien katot.

Pääposti valmistui vuonna 1972 radan varteen vastapäätä tavara-asemaa. Sen julkisivut ovat punertavaa väribetonia. Postitalo on korkeimmillaan 9-kerroksinen, mutta ratapihan suuntaan näkyy kolmikerroksinen julkisivu, lastauskatokset ja Rautatienkadulta nousevien betonisten ajoneuvoramppien päät.

Osmonmäen luoteisnurkkaan kortteliin 229 nousi kolmesta rakennusmassasta koostuva As.Oy Tunturilukko vuonna 1971. Osmonpuistoon rajoittuva Naistenlahdenkadun varrella oleva asunto-osakeyhtiö Pohjankulma rakennettiin kortteliin 226 vuonna 1979. Rakennukset olivat samankorkuisia ja julkisivut klinkkeripintaisia.



KUVA 15

Postin talo radalta päin katsottuna.
Lähde: Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan kuva-arkisto.

3.6 1980-2000-luvut: rakennemuutos ja radanvarsirakentamista

Elinkeinorakenteen muutos johti teollisuusrakennusten uusiokäyttöön. Tampereella tehtaot olivat keskustassa ja muutos näkyi kaupunkikuvassa: tehtaanpiiput ja –muurit vähenivät ja kaupunkitila jäsenyi uudella tavalla, kun julkinen ja yksityinen tila jakautui muuttuneen tilanteen mukaiseksi. Muutoksen kiivaimman vaiheen alku ajoittui 1970-80-lukujen taitteeseen. 1990-luvun taloudellinen lama vähensi toimitilarakentamista ja keskustaan tehtiin asuinkerrostaloja.

Tammelassa Tampereen Kenkäteollisuus Oy:n tehdasrakennus muutettiin museoksi ja myöhemmin palvelutaloksi. Naapurikorttelissa olevaan Solenan kenkätehtaaseen tehtiin toimistoja ja Attilan kenkätehtaasta yliopiston kirjasto- ja tiedekuntatiloja. Branderin



KUVA 16

kenkätehtaaseen rakennettiin opiskelija-asuntoja 1990-luvulla.

Paasikiven-Kekkosentie valmistui vuonna 1986. Ne linjattiin Näsijärven rannan myötäisesti siten, että tie ylitti junanradan siltaa myöten paikalla sijainneen lautatarhan tuntumassa. Sillan alapuolelle jääneet rakennukset purettiin 1990-luvulla.

Osmonmäen länsiosaan nousi lisää betonielementtisiä asuinkerrostaloja: As.Oy Kastinkontu vuonna 1980 kortteliin 227 ja viisi vuotta myöhemmin sen eteläpuolen naapuriksi As.Oy Pohjolanhoivi. Molemmat tulivat osaksi Osmonmäen radan suuntaan näkyvää kaupunginosajulkisivua. Klinkkeriä ja tiiliverhousta suosittiin julkisivumateriaalina ja parvekkeet olivat rakennusrungon ulkopuolella. Pohjolanhovin 5-6-kerroksinen rakennusmassa muodosti visuaalisen päätteen Kastinsillalta Osmonmäkeen päin.

Naistenlahden radan varressa kaupunkikuvan muutos näkyi 1980-90-luvuilla asuinrakentamisena. As.Oy Lapintie 32 rakennettiin vuonna 1998 Tampereen Marja Oy:n tuotantolaitoksen paikalle siten, että osa vanhoista kivirakennuksista säilytettiin. Sisäpihan muodostavan asuinkerrostalon itäjulkisivu tuli osaksi radan väyläjulkisivua.

Armonkallion Lapintien pohjoispuoleiseen osaan, kortteliin 137, nousi 1980-luvulla kaksi asuinkerrostaloa. As.Oy:t Soukanlahdenkatu 3 ja Sahantie 6 sijoittuvat molemmat rinnemaastoon vanhempien asuinkerrostalojen väliin. Molemmat sopeutuivat massoittelultaan olemassa olevaan tilanteeseen, vaikka niiden tiilijulkisivut ja parvekkeet poikkesivat ympäristön rakennuksista.

KUVA 17
Postikadun asuinkortteli.
Lähde: Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan kuva-arkisto



Johanneksen koulun eteläpuolelle kortteliin 176 syntyi Arkkitehtitoimisto KSOY:n suunnittelema asuinkerrostalo kokonaisuus 1990-luvun lopulla. Taloudellisen taantuman vuoksi toimitilojen kysyntä heikkeni ja kaavamuutoksella tehtiin mahdolliseksi asuntorakentaminen. Valion sulatejuustotehdas ja sen osuuskauppafunkistyylliset kivirakennukset radan varressa purettiin. Ensin valmistui As.Oy Johanneksen kaksi 7-8-kerroksista pistetaloa ja sitten As.Oy Ratavahdin 4-5-kerroksinen muurimainen radanvarsirakennus. Viime vaiheessa nousi Rongankadun päätteeksi As.Oy Jeremias, johon tehtiin kookkaalla radan suuntaan näkyvällä ikkunapinnalla avarrettu sisäporrashalli. Kaupunkikuvassa korostui rakentamisen polveileva massoittelu kolmessa eri osassa muuri- ja pistetaloihin - sekä julkisivuja yhtenäistävä valkoinen pääväri tehosteväreineen. Kortteli muodosti suojaisan sisäpihan, jonka viihtyisyyttä lisäsi maanalainen paikoitus. Ratavahti suojasi pitkänomaisella massallaan pihaa rautatiemelulta. Julkisivujen aukotuksessa oli sukulaisuutta PMK:n ratajulkisivuun. Ratapihan kaupunkikuvassa kuvailtu korttelin 176 muutos oli suuri: radanvarsinäkyvä kiinteytyi kun korkeat rakennukset rajautuivat rautatiealueeseen

Postin lajittelukeskuksen toiminnot siirrettiin pääpostilta Multisiltaan 1990-luvulla, kun kuljetukset siirtyivät rautateiltä maanteille. Postin lastauslaituri jäi VR:n käyttöön.



KARTTA 4:

Ratapihan ympäristön rakennuksia:

1. Rautatieasema, 2. Insinöörioppilastalo (Rasti), 3. Posti, 4. Tavara-asema, 5. Morkku, 6. Asuinrakennus 4/21,
7. As Oy Tammelankatu 1, 8. Terveysasema, 9. As Oy Vellamonhovi, 10. Lompanlinna,
11. As Oy Ilmarinportti, 12. Postikadun asuinkortteli, 13. As Oy Satakunnankatu 5, 14. As Oy Kirkonportti, 15. Johanneksen koulu, 16. Lidmanin talo, 17. As Oy Peltokullervo, 18. PMK, 19. Schreckin talo, 20. Tuomiokirkko, 21. Pajakatu 2, 22. As Oy Vapaus, 23. As Oy Tampereen Lapintie 32



KUVA 18
Ortoilmakuva ratapihan alueesta.
Lähde: Tampereen kaupunkimittausyksikkö

4 Nykytilanne

Muutos ratapihan itäpuolisella alueella sekä kaupunkikuvassa, -toiminnoissa että liikennejärjestelyissä etenee etelästä Tullin alueelta kohti pohjoista Tammelan aluetta. Yliopiston Pinnin rakennuksen ja Kehruukoulunkadun valmistumisen jälkeen seuraavat muutokset ovat asemakaavoitusvaiheessa. Tullin ja Veturitallien kohdalla asemakaava on vahvistunut. Käsillä oleva suunnittelu- ja selvitystyö kohdistuu Itsenäisyydenkadun ja Kekkosentien väliseen osaan ratapihan reuna-alueita painottuen itään Tammelan puolelle. Nykytilannetta kuvaillaan sellaisenaan sekä arvioiden suunnitelmien VE1 ja VE2 (liitteenä) tavoitetilanteiden vaikutuksia siihen.

4.1 Yleistä

Järjestelyratapihan toiminnot ovat siirtyneet Rautaharkkoon ja tavara-asema Viinikan cargo-alueelle. Naistenlahden satamaradan merkitys liikennereittinä on vähentynyt. Voimalan modernisointien jälkeen polttoainekuljetukset ovat siirtyneet pääosin maanteille.

Keskustaan on valmisteilla liikenneosayleiskaava, joka on liikenteeseen keskittyvä teemakaava ja jota tullaan esittämään hyväksyttäväksi oikeusvaikutteisena. Liikenneosayleiskaava tulee ottaa huomioon niin asemakaavoituksessa kuin muussa maankäytön suunnittelussa ja liikennesuunnittelussa. Keskustan liikenneosayleiskaavaehdotus oli nähtävillä syyskuussa 2004. Liikenneosayleiskaavan lähtökohtina on varautuminen väestönkasvuun lisäämällä samalla keskustan liikenteellistä turvallisuutta, saavutettavuutta ja viihtyisyyttä. Pyrkimyksenä on tukea liiketoimintaa keskustassa ja lisätä sen vetovoimaa sekä vähentää ympäristöhaittoja. Autoliikenteelle esitetään nykyistä selkeämpää hierarkiaa osoittamalla kehäkatuja, jollainen Ratapihankatu olisi. Pysäköintiperiaatteet määritellään ja osoitetaan pysäköintikeskittymiä. Ratkaistavia erityiskysymyksiä ovat olleet muunmuassa matkakeskus, Ratapihankadun kytkeytyminen Kekkosentiehen sekä Tammelan

liikenneverkko, seudullinen pikaraitiotie, tunnelivaraukset ja asemat. Rautatieaseman tienoolla kohtaavat ja sivuavat toisiaan edelleen eri liikennemuodot.

Tammelan asukkaiden ikärakenne osoittaa alueella olevan paljon ikääntyneitä ja vähän lapsia. Palvelujen ja koulujen läheisyys sekä hissillä ja parvekkeilla varustetut asunnot mahdollistavat asumismukavuudet kaiken ikäisille. Maantaso- ja kadunvarsipysäköinti vähentää kuitenkin lähimiljöön viihtyisyyttä. Olemassa oleva piharakentaminen - talusrakennukset, katokset ja oleskelupaikat - ovat nykykäsityksin vaatimattomia.



KUVA 19
Näkymä radan itäpuolelle.



KUVA 20
Näkymä Naistenlahden rataa pitkin pohjoiseen.

KUVA 21
Näkymä kerrostalon pihalta, Tammelasta.



Ratapihalla vanha tavara-asema ja -terminaalit ovat jääneet alkuperäisestä käytöstä vapauduttuaan väliaikaisten toimintojen sijoituspaikoiksi. Ne ovat kaupunkikuvallisesti keskeiseen sijaintiinsa nähden toisarvoisessa käytössä. Tammelan länsireunan ilme on radalta, suunnitellulta Ratapihankadulta sekä Peltokadun asuinkerrostaloista tarkasteltuna takapihamainen. Radanvarsijulkisivut ovat epäyhtenäiset ja epäjatkuvat. PMK:n pysäköintialueena oleva hiekkakenttä on tilallisesti jäsentymätön. Postin lastauslaituri katoksineen ja luiskineen muodostaa visuaalisen katkoksen ratajulkisivuun.

Olkoonkin hyvin urbaania kaupunkitilaa, Naistenlahden satamaradalla on myös luonnontekijöidensä vuoksi merkitystä lähialueiden viihtyisyyden kannalta. Kallioleikkaukset ja kasvillisuus ovat maisemallista luonnonympäristöä vaikka liikkuminen niiden keskellä ei ole mahdollista. Peittävän ja suojaavan vihermassan määrä on kasvukautena huomattava. Kallioleikkaukset tuovat esiin maankuoren aikakerrostumina historiallista ulottuvuutta alueella, jonka kulttuuriympäristö on tässä katsannossa nuorta ja samanaikaisesti syntyynyttä.

4.2 Rakennukset ja pihatilat

Tammelan länsiosan asuinalue on kaupunkikuvassa ilmiasussa, johon se 1970-luvun muutoksen jälkeen vakiintui. Julkisivuja on kohennettu maalaamalla. Elementtikerrostaloihin tehtiin alunperinkin hissit, eikä jälkiasennuksiin ole ollut tarvetta. Myös ikkunamuutokset ovat olleet vähäisiä.

Elementtikerrostalojen asuntojen ulko-oleskelutiloina toimivat parvekkeet on monissa paikoin varustettu 1990-luvulla sääsuojaa antavilla laseilla. Muutos on vaikuttanut julkisivuihin yhdenmukaistamalla muutenkin vähäeleistä julkisivuarkkitehtuuria.

Pihoille ei juurikaan ole tehty täydennysrakennuksia, kuten

varastoja tai oleskelukatoksia.

Asemakaavan mukainen, asuinkerrostalojen tonttirasitteena oleva talojen lomitse ja läpi johdettu kävelyraittiverkosto on saneerauksen tarpeessa. Verkoston käyttö kävelyyhteytenä esimerkiksi torin suuntaan on vähäistä. Reittivalinnoissa kaikilla liikennemuodoilla näyttää painottuvan sujuva yhteys radan poikki, jolloin pääreitteinä ovat Itsenäisyydenkatu ja Erkkilänkatu-Kullervonkatu-yhteys. Tammelan kävelyraitit eivät tarjoa mahdollisuutta polkupyöräilyyn.

VR:n puurakennusten keskittymä sijaitsee muuttuneessa ympäristössä. Morkku ja rautatieläisten asuinrakennus poikkeavat muista mittakaavansa, julkisivujensa ja rakennustyyppinsä vuoksi. Vellamonkadun ja Peltokadun risteysaukio ei määrity enää rautatierakennusten ja ympäröivien asuinkortteleiden liikenteen solmukohdaksi. Alueen toiminnot ovat jäsentymättömiä ja tonteille ajo selkiytymätöntä. Liikenneympäristönä aukio on vaikeasti hahmotettava, jalkakäytävät katkonaisia ja rajaukset epäselviä.

PMK:n tontti ja vapaa pihatila on pieni. Ratajulkisivu myötäilee tontin rajaa ja pohjoispäässä Ainonkadun kulmassa oleva tontin osa toimii ajoliittymänä. Eteläjulkisivun edessä on kookas tammiryhmä, mikä saa niukan pihan näyttämään rehevältä. 1990-luvulla ulkoseinässä köynnöstelty runsas villiviini on poistettu.

Radan ja Postikadun välisen kerrostalokorttelin pihat avautuvat länteen Kyttälään päin. Rinteeseen rakennetut pihat on porrastettu, mutta Postikadun pohjoispäästä katutasolta on käynti As.Oy Ratavahdin porraskäytäviin. Johanneksen koulussa tehtiin 1990-luvun alussa restauroiva korjaus. Naapurissa olleet puutalot purettiin koulun oleskelupihan laajentamiseksi ja kulkuyhteys tontilta pohjoisen rajattiin vain kävelijöille. Vastapäisessä Schreckin talossa tehtiin julkisivusaneeraus 1990-luvun alussa. Sen rooli ratapihan miljöössä korostui, kun vaalea rappaus ehosti jugend-tyyliset julkisivut.

Huhtimätkadun ja ratapihan välisen korttelin 160 rakennukset ovat säilyneet alkuperäisen kaltaisina. Korjaukset ovat olleet säilyttäviä eikä muutoksia miljöössä ole rataympäristöön nähden ollut. Kaupunkikuvallisia muutoksia ei ole myöskään ollut Armonkallion eteläkärjen korttelissa 131. Rakennukset on korjattu säilyttäen ja piha on välttynyt muutoksilta. Viereisessä korttelissa 144 tapahtunut 1990-luvun täydennysrakentaminen on kuvattu kappaleessa 3.6. Lapintien pohjoispuolella oleva osa Armonkalliota ja Osmonmäki ovat ratapihan miljööseen vaikuttavilta osin olleet muuttumattomia 1980-90 luvun



KUVA 22



KUVA 23

KUVA 22

Näkymä Murtokadun, Vellamonkadun ja Peltokadun risteyksestä kaakkoon.

Lähde: Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan kuva-arkisto

KUVA 23

Seuratalo Morkku oikealla ja asuinrakennus 4/21 vasemmalla.

Lähde: Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan kuva-arkisto

KUVA 24

Näkymä Pajakadulta pohjoiseen kohti Armonkalliota.

KUVA 24



täydennysrakentamisten jälkeen. Myös nämä muutokset on kuvattu kappaleessa 3.6.

4.3 Liikenne, pysäköinti ja kävelyverkosto

Selvitysalueen yhteydet keskustaan ovat kävelyetäisyydellä. Liikennelaitoksen bussilinjat kulkevat itä-länsisuuntaisesti Lapintietä ja Itsenäisyydenkatua pitkin. Erkkilänkadulla ei ole bussilinjaa. Kaduilla on kaksisuuntainen liikenne ja niiden molemmin puolin on jalkakäytävä. Tammelan länsiosan tonttien läpi kulkeva reittiverkosto on sallittu vain kävelijöille. Pyöräilijöitä varten on pyörätie Aionkatua ja Annikinkatua pitkin. Rautatieaseman viereisessä ajoneuvotunnelissa on auto-, polkupyörä- ja kävelyliikennettä. Itsenäisyydenkadulla jalankulkijat käyttävät pääasiassa aseman kävelytunnelia.

Pysäköinti on osoitettu 1970-luvun asuinkerrostaloissa pääasiassa maantasoon, mutta myös autotalleihin tai pihakannen alla oleviin halleihin. Kadunvarsipysäköintiä on Tammelassa paljon, etenkin toriaikaan. 1990-luvun asuinkerrostalojen pysäköinti on maanalaisissa tiloissa.

PMK:n pääsisäänkäynnin edustalla on kiinteistön pysäköintikäyttöön vuokratulle hiekkakentälle ajoyhteys. Se tekee Kullervon- ja Peltokadun nelihaaraisteyksestä käytännössä viisihaaraisen ja aiheuttaa orientaatio-ongelmia.

Johanneksen koulun pihan muutostöiden jälkeen tontille ajo ohjattiin Postikadun kautta. Pysäköinti osoitettiin eteläpihalle ja Satakunnankadun jatkeena olevalle paikoitusaukiolle.

Läheisimmät yleiset pysäköintilaitokset ovat rautatieasemalla ja Tullin alueella, jossa on myös Veturitorin pysäköintialue. VR:n pysäköintipaikka Murtokadun varressa Rastia vastapäätä on palvellut yhtymän, vuokralaisena olleen hotellin sekä autovuokraamon tarpeita.

Kaupunkikuvan kannalta keskeisimmät liikenneympäristöt ovat nykytilanteessa katujen risteysalueet, joista tarkastelualueella keskeisimpänä on Peltokadun ja Erkkilänkadun/Kullervonkadun risteys sekä Vellamonkadun/Peltokadun risteys.

Tavoitetilanteessa edellisten lisäksi keskeisiksi nousevat Väinölänkadun/Peltokadun risteys sekä kaikki Ratapihankadun muodostamat uudet risteykset, ennen muuta Satakunnankadun/Rautatienkadun risteys, Satakunnankadun/Ratapihankadun risteys sekä uusi ramppialue Ratapihankadun pohjoispäässä.

KUVA 25
Näkymä Peltokadun, Erkkilänkadun ja
Kullervonkadun risteykseen. Oikealla näkyy
PMK:n pääty.

KUVA 26
Näkymä Väinölänkatua pitkin länteen.
Oikealla Lidmanin talo.

KUVA 27
Näkymä Tammelan alueella kulkevasta
kävelyreitistöstä.



KUVA 25



KUVA 26



KUVA 27

4.4 Kulkuyhteydet ja maisematekijät

Selvitysalueena oleva ratapihan ja Tammelan länsiosan alue sijaitsee alle kilometrin etäisyydellä Keskustorilta. Tarkastelualue sijoittuu Itsenäisyydenkadun ja Kekkosen tien väliin nauhamaisena vyöhykkeenä, jonka muodostavat Naistenlahteen vievä rata ja ratapiha ympäröivine kortteleineen sekä Tammelantorin länsipuolinen osa. Koska alueelle on suunnitteilla keskeinen etelä-pohjoissuuntainen liikenneväylä, tulevat ajoyhteydet muuttumaan oleellisesti olevasta tilanteesta

4.5 Ympäröivät alueet ja yhteydet niihin

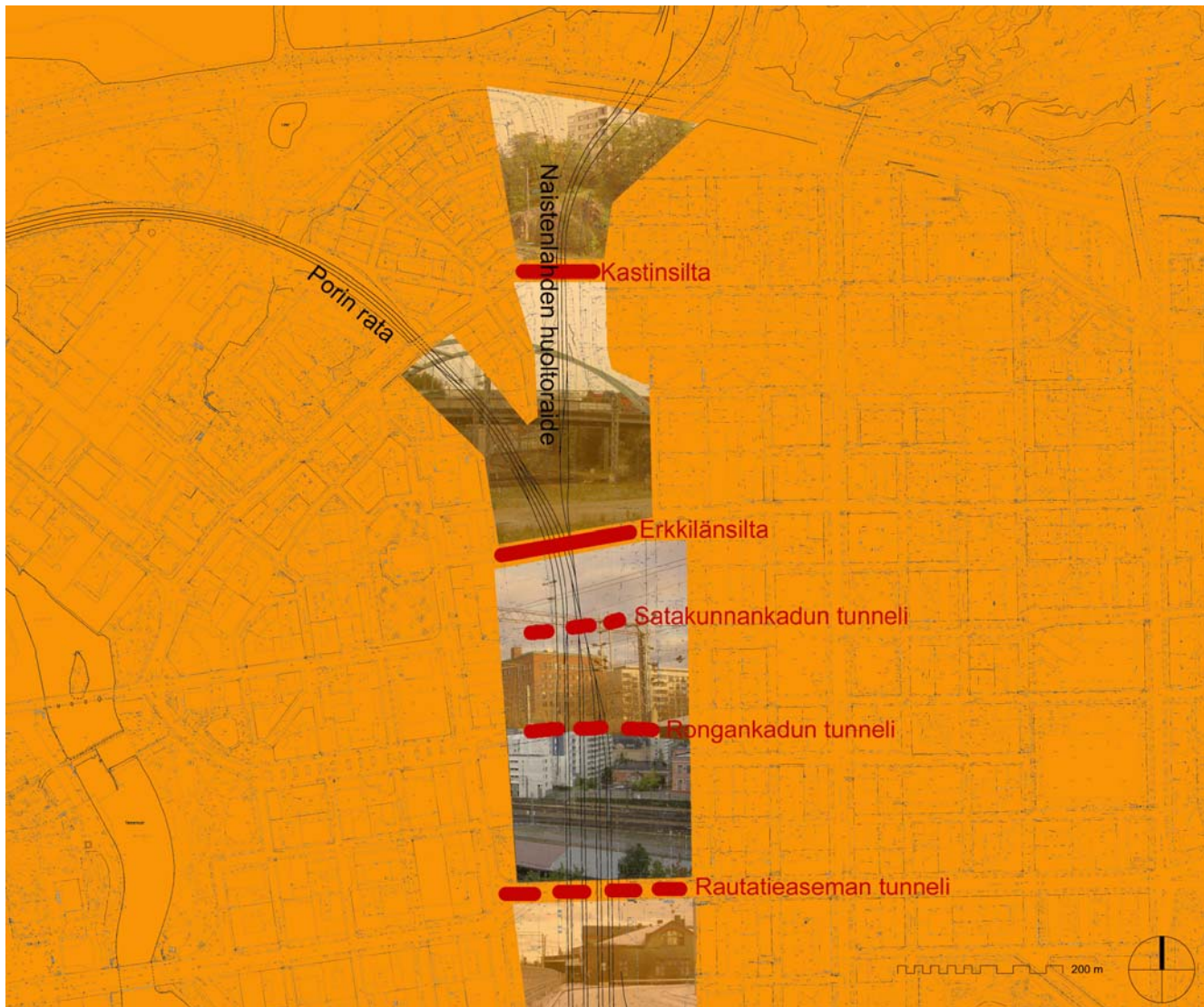
Alue rajoittuu pohjoisessa Kekkosen tien, idässä Pinninkatuun, etelässä Itsenäisyydenkatuun ja lännessä rautatiehen sekä sitä reunustaviin kortteleihin. Alueen pohjoispuolella sijaitsevat Naistenlahti, voimalaitos, venesatama ja Lapinniemi. Huoltoraiteet kulkevat voimalaitokselle Kekkosen tien sillan ali. Länsipuolella ratakuilun partaalla ovat asuinalueet sekä mm. Johanneksen koulu ja pääposti. Etelässä Itsenäisyydenkadulla ovat lähes 100 metriä pitkät asematunnelit. Ajotunnelin ja sen eteläpuolella olevan kävelytunnelin itäpään suuaukkojen luota on porras- ja hissiyhteys rautatien korkeustasolla olevalle Ukkopekankadulle.

Tunneleiden yli kulkeva Ukkopekankatu liittää tarkastelualueen sen eteläpuolella olevaan Tullin alueeseen. Murtokatu on ajoyhteytenä edellä mainittua alemmalle Itsenäisyydenkadun tasolle. Tammelaan on itä-länsisuuntainen kulkuyhteys Erkkilänkatua pitkin. Olemassa olevassa tilanteessa pohjois-eteläsuuntainen katuyhteys on Murtokatu-Peltokatu-Naistenlahdenkatu.

Nykyiset kevyenliikenteen poikittaiset pääyhteydet ovat aseman tunneleissa sekä Erkkilän- ja Kastinsillalla, joilla on molemmin puolin jalkakäytävät. Kastinsillan pohjoisreunalla on yhdistetty jalankulku- ja polkupyörätie. Suunnitelmien toteutuessa osa polkupyörä- ja kävelyliikenteestä siirtyy Erkkilän sillalta Rongankadun kevyenliikenteen tunneliin. Alueen kortteleiden lomassa kulkeva jalankulkuverkosto on kuvailtu luvussa 3.41.

4.6 Kaupunkimaisema ja luonnonmaisema

Luonnontilaista ympäristöä on ratapihan ja Tammelan alueella vähän, mutta suhteellisesti ottaen - keskustasijaintiin nähden - runsaasti. Alueen omintakeinen luonne yhtäältä liikennealueena ja toisaalta ihmistoiminnan katvealueena on muokannut poikkeukselliset luonnonolosuhteet.



KARTTA 5:
 Suunnittelualueen sillat ja tunnelit.
 Alueella tällä hetkellä ovat Kastinsilta, Erkkilänsilta sekä Rautatieaseman tunneli.
 Suunnitelmien toteutuessa rakennetaan Satakunnankadun ja Rongankadun tunnelit.



KUVA 28
Näkymä kävelyreitistöltä.

KUVA 29
Näkymä Naistenlahden radan varrelta.



KUVA 30
Näkymä Peltokadulta pohjoiseen.



Maaston alkuperäiset korkeussuhteet ovat vaikeasti havaittavissa. Rakentamisen tulosta ovat pihojen ja kulkuväylien lisäksi myös hiekkakentät, penkereet ja kalliroleikkaukset. Radan varressa eniten luontoa kasvillisuutena esiintyy kalliroleikkausten tuntumassa Naistenlahden radan reunamilla. Se on pääosin lehtipuuvaltaista itsestään kylvätynyt ja taimettunutta luonnonvaraista piennarkasvillisuutta, joka on asettunut aloilleen raiteiden ollessa vähällä käytöllä. Luonnonsuojeluarvoltaan silmälläpidettäviin lajeihin kuuluu esimerkiksi Armonkallion eteläkärjen piennaralueilla esiintyvä kelta-apila. Tulokaslajeja ovat mm. helminukkajäkkärä ja ketotuulento. Ihmisten liikkuminen alueella on ollut rajattua, mikä on varjellut maastoa kulumiselta. Ratapihalla, päinvastoin kuin muilla liikenneväylillä, on asfaltoinnin sijaan runsaasti hiekka-, sora- ja murskepintaa, mikä tarjoaa karun kasvualustan tietyille kasveille.

Tammelan länsiosassa kasvillisuutta ovat istutetut puut, pensaat ja nurmikentät. Luonnonvaraista kasvillisuutta esiintyy ns. välitiloissa ja tonttien reunamilla. Edellisen kaupunkirakennusvaiheen puutalokortteleiden piha- ja puutarhakasvillisuutta ei ole havaittavissa muualla kuin Lompanlinnan puutarhassa. Puista enemmistönä ovat lehtipuut, joilla on merkitystä asutuksen ja radan välisenä suojana. Talvikaudella niiden tuoma näkösuoja vähenee huomattavasti. Tavara-aseman tavarasuojien läheisyydessä kasvaa jonkin verran rauhoitettua vuorijalavaa.

Murtokadun ja Ukkopekankadun välissä olevassa Veturipuistikossa on lehmuksia, jotka erottavat koirapuiston ja paikoitusalueen toisistaan. Siellä esiintyy myös normaalisti kosteilla kasvupaikoilla viihtyvä punakoiso. Itsenäisyydenkadun puoleista luiskaa tukevat istutetut pihlaja-angervot ja rautatienomenapuut, jotka myös sitovat liikennepölyä.

Osmonpuiston länsiosassa kasvaa vaahteraa, koivua ja vuorimäntyä sekä em. vuorijalavaa. Piennarnurmikot ovat osin niittymäisiä ja niillä on luonnonkasvillisuutta, mm. maksaruohoa. Osmonpuiston kohdalla radan länsipuolella olevassa Vapaudenpuistikossa on iäkkäitä vaahteroita radan vastaisella reunalla. Niilläkin, kuten ratojen risteyksessä olevalla puustolla, on asuinkortteleihin nähden suojaava vaikutus.

Selvitysalue ei tarjoa mitään erityisen merkittäviä luonnonarvoja. Kaikilla kasvupaikkatyypeillä ihmisen vaikutus kasvupaikan rakenteessa ja lajistossa näkyy selvästi. Kiviainespinnoitteiden vuoksi kasvipeite on ratapihalla laikkuinen. Tammelassa laajat asfalttipinnat

rajaavat kasvillisuuden tiettyihin kohtiin.

Tammelan pihossa on nurmikenttiä, joiden lajisto on niukka ja yksipuolinen. Kaikilla kasvutyypeillä on sekä istutusperäisiä että villiintyneitä lajeja. Puusto koostuu lähinnä istutuslajistosta kuten koristepuista . Luonnonmetsikköä ei ole.

Pysyviä pintavesikohteita ratapihan itäpuolella ja Tammelan länsiosassa ei ole. Kaupungin sadevesijärjestelmä kattaa alueen kokonaisuudessaan.



KUVA 31
Näkymä ratapihen hiekkakentältä kohti
PMK:ta ja Erkkilänsiltaa.

5 Alueen osat ja elementit

5.1 Yleistä

Tarkastelualueena on pidetty Tammelan osalta ratapihan maisemallisessa ympäristössä olevaa osaa alueesta, lähinnä ratapihan ja Pinninkadun välistä osaa. Pohjoisena rajana on ollut Naistenlahden eteläranta ja eteläisenä Itsenäisyydenkatu.



KUVA 32

Tammelan alueen selkärankana voidaan pitää alueen itä-länsisuunnassa jakavaa Tammelan puistokatua. Osmonpuisto on etelä- ja pohjoissuuntainen jakaja ja samalla eteläosan katujen pohjoinen päätenäkymä. Osmomäen rajana on Kekkosen tie, jonka vieressä on puistomainen meluvyöhyke.



KUVA 33
KUVA 34

Maasto on Tammelan alueella yleisesti ottaen loivasti etelään viettävä. Korttelin syvyinen Osmonpuisto sijaitsee kuitenkin mäellä, jonka lakialue on noin 8 metriä korkeammalla kuin puistoa etelästä rajaava Aionkatu. Maaston korkeussuhteita luonnehtivat sekä loiva mäkisyys, Osmonpuiston jyrkkä rinne, rakennuskortteleittain tasatut maa-alueet ja pohjoisosassa rautatieväylän kalliroleikkaukset.



KUVA 32
Näkymä Erkkilänsillalta etelään.

KUVA 33
Näkymä Erkkilänsillalta ratapihan itäpuolelle. Lidmanin talo vasemmalla.
Lähde: Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan kuva-arkisto

KUVA 34
Näkymä Osmon puistosta.
Lähde: Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan kuva-arkisto

Ratapihan vaikutusalue kaupungissa on laaja. Rautatiealue muodostaa tasaisen, korkeussuhteiltaan vain vähäisessä määrin vaihtelevan vyöhykkeen kaupunkikeskustaan. Korkeusasema on radan oleellisimpia visuaalisia tekijöitä. Ydinkeskustan kaupunkimaisemassa se rajautuu ympäröiviin kortteleihin ja poikittaisväylien tuomiin kaukonäkymiin. Ratapiha on visuaalinen raja ja sen kaupungin sisäiselle liikenteelle tuottamaa fyysistä pohjois-eteläsuuntaista estevaikutusta voi verrata Tammerkoskeen. Ylitys- ja alituskohdat määrittelevät yhteydet, näkymät ja kaupunkirakenteen niiden läheisyydessä. Rataympäristö on aina ollut ympäristöstään erillinen, vapaalta liikkumiselta suljettu alue. Rautatie, koski sekä Hämeenpuisto jäsentävät keskustan kaupunkirakennetta järvien välissä. Asema-aluetta tarkastellaan niin kaupunkikuvan kannalta kuin muutoinkin kolmesta katselukulmasta: ulkopuolelta, asemalta ja junasta. Se ja erityisesti tavara-aseman tienoo on nykyisin muuta kaupunkirakennetta väljempää ja sellaisena

potentiaalista täydennysrakentamisaluetta.

Rakentaminen on radan varressa varsin korkeata. Toisaalla vain vähän rakennuksia sijoittuu aivan radan varteen, eikä ratapiha tästäkään johtuen ole tilallisesti tarkoin rajattu.

Selkeästi asuinalueita ovat pohjoisessa Armonkallio ja sitä korkeammin rakennettu Osmonmäki. Etelässä asuinrakentaminen kompensoituu liikerakentamisella. Edellisten välissä on asuinrakentamisen lisäksi julkisia rakennuksia ja toimitiloja. PMK:lla on yksinomaan toimitiloja. Alueen pohjoispää on voimalaitoksen ympäristökokonaisuuden hallitseva, kun taas rautatieasema torneineen ja tunneleineen luonnehtii maisemajakson eteläpäätä.



KUVA 35
Näkymä Naistenlahdenkatua pitkin Ainonkadulle.
Lähde: Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan kuva-arkisto

5.2 Aluetta rajaavat tekijät

Aluetta rajaavat kolmelta sivultaan kadut ja pohjoisessa Kekkosenkatu, joka taas rajautuu Näsijärven rantaan. Lännessä rajana on Tuomikirkonkatu, Rongankatu, Postikatu, Satakunnankadun jatke ja Huhtimäenkatu. Pohjoista rajaa tekee Siltakatu ja Yrjönkatu Armonkalliolla sekä Kekkosenkatu. Lännessä rajana on Kaivokatu ja etelässä Itsenäisyydenkatu. Koska ratapihassa on kysymys leveästä väylämaisemasta on tarkasteltavaksi otettu valikoivasti myös muita sen kaupunkikuvaan vaikuttavia alueita tai niiden osia.

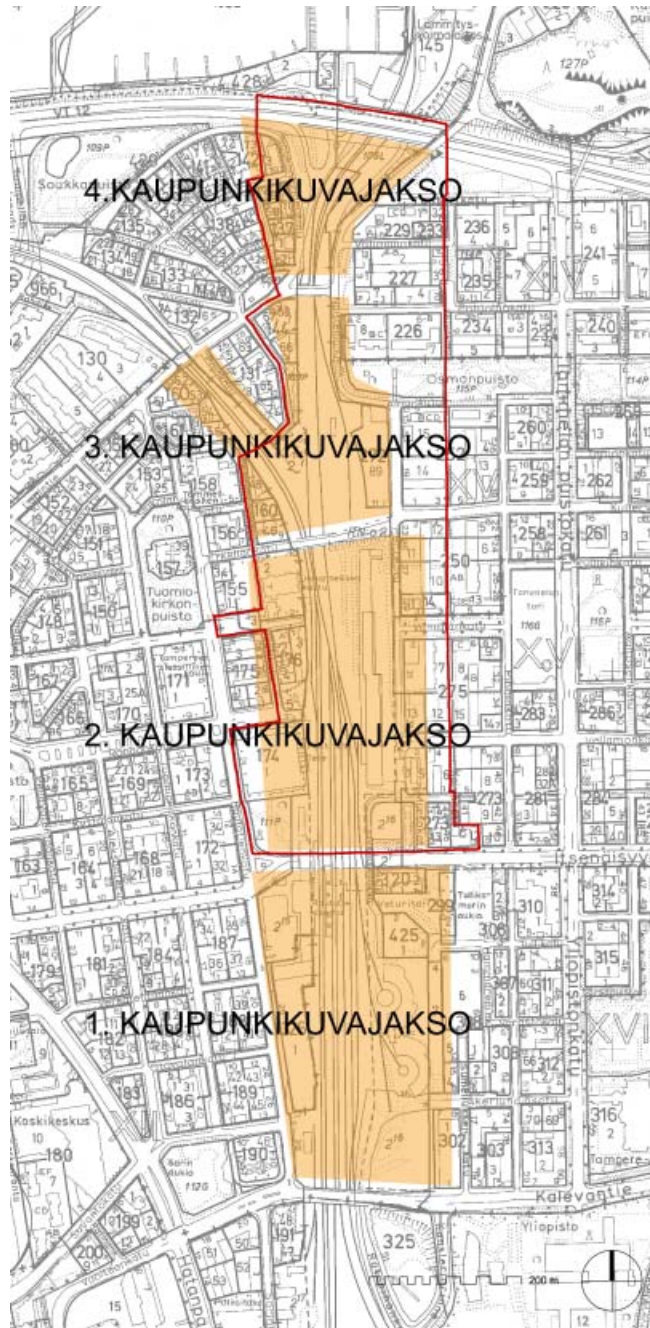
5.3 Siltojen ja tunneleiden rajaamat kaupunkikuvajaksot

Ratapihan aluetta jaksottavat visuaalisesti sillat ja tunnelit. Tunneleiden vaikutus väylämaisemaan on välillinen, mutta oleellinen.

Ensimmäinen kaupunkikuvajakso muodostuu Sorinsillan ja aseman tunnelin välille. Tämän jakson kaupunkikuvallinen tarkastelu sisältyy toiseen, aiempaan maankäytön suunnitteluhankkeeseen. Sen kaupunkikuvallisen selvityksen on laatinut kaavoitusyksikön toimeksiannosta Arkkitehtitoimisto Lasse Kosunen vuonna 2001.

Toisen kaupunkikuvajakson rajaavat rautatieasema ja aseman tunnelit sekä Erkkilänsilta. Tälle osuudelle sijoittuu väylämaiseman epäsymmetrisin kohta, jossa länsipuoli rajautuu voimakkaasti rakentamisella, mutta itäpuolen reuna on radan suuntaisesti vyöhykkeinen ja jäsentymätön. Vanhat rautatierakennukset sijaitsevat tässä jaksossa ja ympäristöään matalamman hahmonsa vuoksi ne kontrastoivat sen kanssa.

Kolmannessa väyläjaksoissa Erkkilänsillan ja Kastinsillan välillä on rataristeys, jossa Porin rata ja Naistenlahden rata



KARTTA 6:
Kaupunkikuvajaksot

erkanevat toisistaan. Väliin jää Armonkallion eteläpään kolmiomainen asuinkorttelisto. Jaksoa luonnehtivat rakennuksien osalta Schreckin talo ja PMK, jotka ovat molemmat rakennustaiteellisesti merkittäviä, mutta sijaintinsa ansiosta huomattavia kaupunkikuvan kannalta myös muutoin. Korkeat kalliroleikkaukset sijaitsevat kahdessa viimeisessä eli kolmannessa ja neljännessä väyläjaksossa.

Neljättä jaksoa Kastinsillan ja Kekkosentien sillan välillä leimaa Naistenlahtea kohti levenevä väylämaisema, jossa sijaitsee luiskamaisia katuliittymiä. Laaksomaisessa väylätilassa rakennukset sijaitsevat etäällä radasta eivätkä muodosta sille varsinaisia väyläjulkisivuja. Tässä jaksossa rakentaminen väylän länsireunalla on muurimaisen katkotonta. Itäpuolella sen sijaan asuinkerrostalot sijoittuvat tonttiensa keskivaiheille avoimen korttelin suunnitteluperiaatteiden mukaisesti, jolloin rakennusmassojen ympärillä on paljon vapaata tilaa.

5.4 Asuinalueet; Tammela, Armonkallio, Postikadun asuinkerrostalot

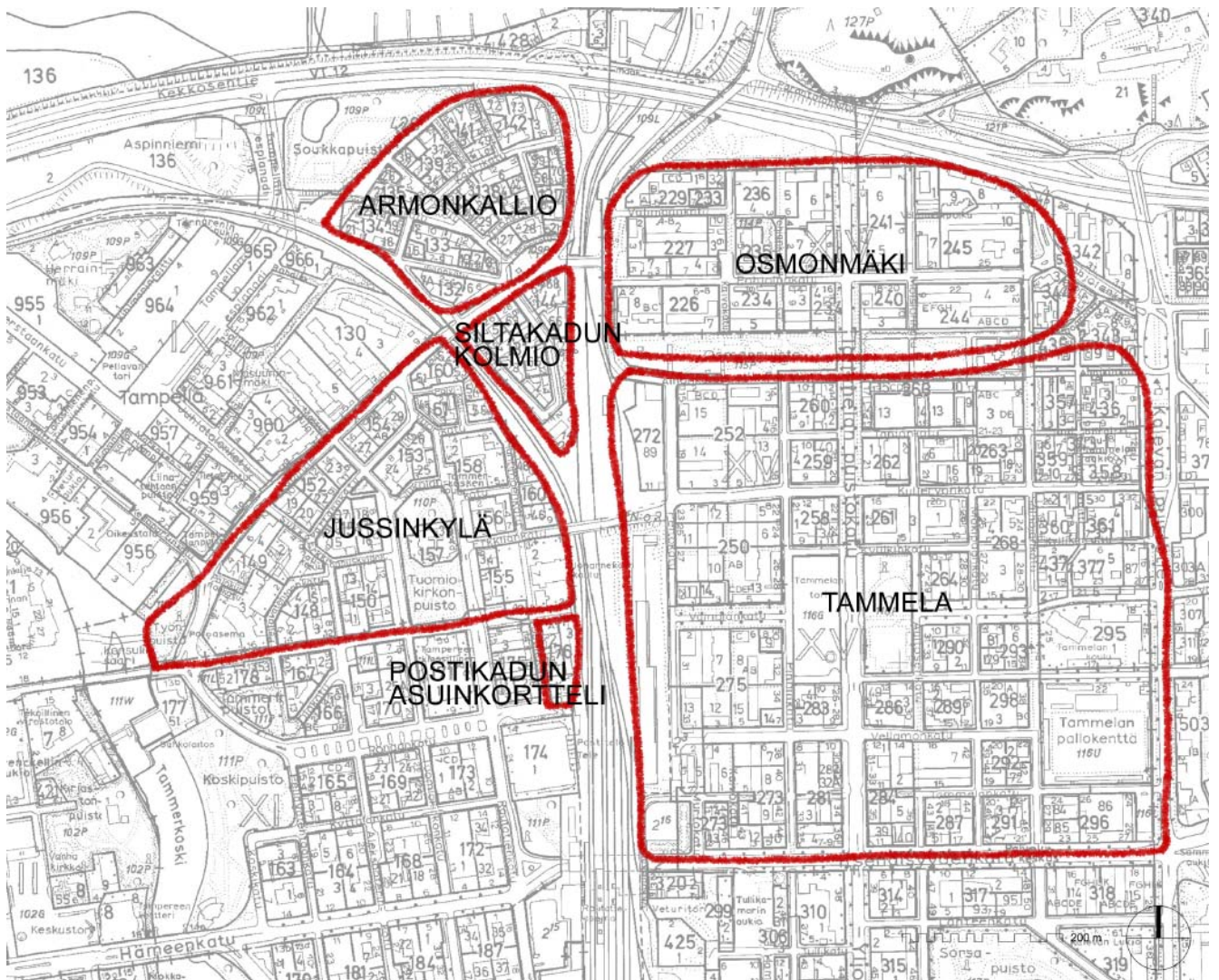
Tammelan länsiosassa on 6-8-kerroksisten asuintalojen kanssa samoilla tonteilla olevia toimitiloja matalammissa liikerakennuksissa. PMK on oma kokonaisuutensa, jota on eritelty kappaleessa 6.5. Tammelassa on ruutuasemakaava ja rakennukset sijoitettu tonteilleen avoimen korttelirakenteen mukaisesti. Kokonaisuutena Tammelan ja Tullin alue noudattelevat kaupungin keskustan katukoordinaatistosta poikkeavaa pohjois-eteläsuuntaista koordinaatistoa. Tammelassa ruutuasemakaavan katuverkkoa tihentää kortteleiden välinen kävelyraittiverkosto. Maaston silmämääräinen tasaisuus, lukuun ottamatta mäkistä Osmonpuistoa, yhdessä yhtenäisen rakentamistavan kanssa tekee Tammelasta kiinteän kokonaisuuden. Rinteessä sijaitseva Osmonpuisto toimii alueen asukkaiden lähivirkistysalueena eli kaupunginosapuistona. Se on kuuden korttelin kokoinen itä-länsisuuntainen vihreä nauha kaupunkirakenteessa.

Armonkalliolla on kerrostaloja, pienkerrostaloja ja 1900-luvun alun kaupunkipuutaloja.

Lapintie erottaa Armonkallion pohjoisen ja eteläisen osan, jotka poikkeavat toisistaan. Armonkallion eteläosan maanpinta on pohjoista tasaisempi ja kaupunkirakenne muodostuu umpikortteleista. Alueen eteläkärjessä on rataristeyksessä sijaitseva yksittäinen asuinkerrostalo.

Postikadun itäpuolen asuinkortteli muodostaa samanaikaisesti rakentuneen kokonaisuuden. Kortteli on suunniteltu valmiiseen kaupunkirakenteeseen, johon se on voitu liittää hallitusti. Korttelirakenne on yhdistelmä

suljetusta ja avoimesta. Kahdeksankerroksisena rakentaminen nousee radan länsipuolen kaupunkisiluetissa näkyvään asemaan. Kortteli erottuu muista selvitysalueen radan varren rakennuksista tiiviinä asuinkerrostalojen kokonaisuutena.



KARTTA 7:
Asuinalueet

5.5 PMK

Sekä sijaintinsa että mittasuhteidensa vuoksi PMK muodostaa oman erillisen elementin ratapihan kaupunkimaisemassa. Se on massiivinen ja kappalemainen teollisuusrakennus, joka liittyy jyrkällä kontrastilla asuinalueeseen. Rakennusta pääsee tarkastelemaan kaikilta sivuilta, myös ratajulkisivulta, joka avautuu Erkkilän sillalta. PMK:n voidaan nähdä määritelleen Tammelan kerrostalojen räystäskorkeuksia. Punatiilirakennuksena se samastuu ensisijaisesti ratapihan rautatiearkkitehtuuriin, mutta myös Tampereen punatiiliseen teollisuusarkkitehtuuriin. PMK:n hahmo tulee selkeämmin havaittavaksi tavoitetilanteessa suunnitellun Ratapihankadun myötä. Sen ja rakennuksen välisen hiekkakentän käsittely paikkaan sopivalla tavalla tukisi eheää julkisivuvaikutelmaa.



KUVA 36

5.6 Rautatieympäristö- ja rakennukset

Itsenäisyydenkadun pohjoispuolella olevat VR:n rakennukset ton erikseen inventoitu (Tampereen tavara-asema ja muut VR:n rakennukset Itsenäisyydenkadun pohjoispuolella, rakennushistoriaselvitys, 2003). Ratapiha muodostaa Tampereen keskustassa laajan kaupunkitilan, joka vertautuu mittasuhteiltaan esimerkiksi Tammerkoskeen puistoineen. Ratapihalla ei kuitenkaan ole selvää tilallista hahmoa johtuen sen laajuudesta, korkeusasemasta ympäröiviin rakennuksiin nähden sekä paikoin epäselvästä rajauksesta. Koska ratapiha on liikenneväylä, voi sen tarjoamia laajoja näkymiä tarkastella myös alueen sisältä käsin, etenkin tavoitetilanteessa Ratapihankatua pitkin. Tampereella asemanseutu on ollut jakautuneena monien vastaavien tapaan. Radan länsipuolella on ollut aseman puoli ja itäpuolella huolto ja lastauspuoli tavara-asemineen.



KUVA 37



KUVA 38

KUVA 36
Näkymä PMK:n viereiseltä hiekkakentältä etelään.

KUVA 37
PMK
Lähde: Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan kuva-arkisto

KUVA 38
Tavara-asema
Lähde: Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan kuva-arkisto

KUVA 39
Rautatieasema
Lähde: Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan kuva-arkisto

5.6.1 Rautatieasema

Rautatieasema sijaitsee pohjois-eteläsuuntaisesti tarkasteltuna ratapihan keskivaiheilla. Eteläpuolisella Tullin alueella ovat veturitalit ja pohjoispuolella tavara-asema oheisrakennuksineen. Ratapihan tasolla asemasta näkyvät ennen muuta torni ja laiturikatokset. Asemalla seisovat junat peittävät näkymiä laituritasossa. Esteettömänä ollessaan maisemat laitureilta ja junasta näyttäytyvät kokonaisuutena, joskin katkonaisena. Tornin merkitys katukortteleiden keskellä orientoiduttaessa on suuri. Se osoittaa aseman sijainnin junalla paikkaa lähestyttäessä, joskin laiturilla liikkuja orientoitunee lähinnä kulkuyhteyksiä silmällä pitäen. Ratapihankatu muuttua toteutuessaan rautatieaseman itäjulkisivun nykyistä julkisemmaksi. Sitä tarkastellaan tavoitetilanteessa myös suoraan kulkusuuntaan ajoneuvonkuljettajan näkökulmasta kun junamatkustaja nyt näkee maiseman kahtia jakautuneena. Postin lastauslaituri näyttäytyy radan suuntaan ei niinkään



KUVA 39

julkisivuna kuin huoltopihana. Väylämaiseman kannalta olisi tutkittava mahdollisuutta käsitellä myös huoltopihan julkisivuja ja rakennelmia pääjulkisivumaisesti, jotta rakennuksen julkisivut eivät olisi jakautuneet jyrkästi etu- ja takapuoleen.

5.62 Tavara-asema

Tavara-asema sijaitsee rautatiehen nähden Tammelan länsiosan rakennusten eturintamassa. Samassa rintamassa ovat aseman toimistorakennus, tavarasuojat eli pelti- ja puumakasiini katoksineen sekä PMK. Tavara-aseman toimisto-osa on rakennusteknisesti itsenäinen rakennus, mutta arkkitehtonisesti se on kokonaisuus yhdessä viereisen peltimakasiinin kanssa. Toimistorakennuksen kyljessä makasiinit jatkavat radan suuntaista kokonaisuutta pitkänomaisella massallaan. Tammelan katunäkymissä tavara-aseman ja Peltokadun välinen aita sulkee VR:n alueen pois kulkijan näköpiiristä. Aidan varren puusto on osaltaan edesauttanut aseman jättäytymistä katumaisemasta. Pitkillä makasiinirakennuksilla ei ole ollut keskeistä roolia Tammelan katutasen kaupunkikuvassa. Sen sijaan 8-kerroksisten asuintalojen ikkunanäkymissä se on suurena osana kattomaisemaa.

KUVA 40



KUVA 41



KUVA 42



KUVA 40

Näkymä Ukkopekankadulta pohjoiseen, edessä "Oopperan pääty".

KUVA 41

Näkymä Tavara-aseman ja Morkun välistä PMK:lle.

KUVA 42

Näkymä Vellamonkadulta Tavara-asemalle

Tavara-aseman toimiston pääovet ovat sijainneet itäjulkisivussa, jonka edessä on avointa aukiotilaa. Toinen lähestymissuunta on ollut radan puoleinen länsijulkisivu, jossa raiteet ovat kulkeneet lähellä rakennusta. Otollisin rakennuksen tarkastelusuunta on ollut 1930-luvun lopulta lähtien Tammelan sillan purkamisen jälkeen eteläjulkisivu, joka on ollut tarkasteltavissa edessä olevalta aukiolta. Etelästä lähestyvistä junista katsottuna eteläpääty on toiminut maamerkkinä, jota rautatieläisten keskuudessa on nimetty "oopperan päädyksi" rakennuksen siirrettyä vuokralle Tampereen Oopperalle.

Suunnittelun tavoitetilanteessa VE1 Ratapihankatu linjattaisiin Morkun ja tavara-aseman toimiston välistä. Toimiston tonttia ympäröivät liikenneväylät - rautatie ja katu - siten, että tila rakennuksen ympärillä jäisi niukaksi esimerkiksi huoltoliikenteen ja sisäänkäynnin järjestämistä varten. Lähestymissuunnat tulisivat ratkaistaviksi alkuperäisestä poikkeavalla tavalla, mikä vaikeuttaisi rakennushistoriallisten piirteiden säilyttämistä.

Tavara-aseman rooli kaupunkikuvassa on nykyisellään varsin rajattu. Rakennus on havaittavissa julkisessa kaupunkitilassa radalta, Ukkopekankadulta ja Vellamonkadun pääteaukiolta, mutta parhaiten Erkkilän sillalta käsin. Sen leimallisin visuaalinen piirre on horisontaalinen tavarasuojien rakennusmassa, jonka eteläpäätyä korostaa toimisto-osa ja kaksikerroksinen

poikkipääty. Tavara-asema toimiston rooli tähdentyisi tavoitetilanteessa VE1, jolloin Ratapihankatua pitkin kulkevat voisivat nähdä sen kolmelta eri sivulta. Rakennus jäisi kuitenkin toiminnallisesti eristyksiin liikenneväylien saarekkeeseen.

Molemmissa vaihtoehtoisissa tavoitetilanteissa tavarasuojat esitetään purettaviksi. Tavoitetilanteessa VE2 sekä tavara-suojat että toimisto-osa purettaisiin. Se mahdollistaisi Tammelassa vallitsevan ruutuasemakaavan korttelisommittelun periaatteisiin kuuluvan suoran linjauksen Ratapihankadulle. Katutila voisi sellaisena olla kaupunkimainen puurivein ryhdytetty liikenneväylä eli katu, joka rajautuu sitä välittömästi sitä reunustavien rakennusten julkisivuihin. Toisaalta suora linjaus aiheuttaisi sen, että ympäristön rakennuskannasta poistuisi osa rautatien varhaisvuosikymmenien aikakerrostumasta.

5.63 *Seuratalo Morkku ja rautatieläisten asuinrakennus 4/21*

Puurakennukset tavara-aseman lähellä erottuvat ympäristöstään rakentamistavaltaan ja mittakaavaltaan muodostaen itsenäisen osan korttelistossa.

Rakentamistavaltaan ne poikkeavat myös tavara-asemasta, mutta niiden mittakaava on samankaltainen. Näihin rautatierakennuksiin lukeutuneet Morkku ja asuinrakennus 4/21 ovat jääneet pois alkuperäisestä käytöstään.

Asuinrakennuksen ja Morkkun välissä on niiden ja aidan rajaama pieni piirteinen vanha pihapiiri. Rakennukset ovat arkkitehtonisesti samankaltaisia, päämassoiltaan satulakattoisia ja puurakenteisia. Puurakennusten ympärillä on katupinnoitteena vielä mukulakiveystä Murtokadun puoleisella jalkakäytävällä. Ympäristön perustason pinta on asfalttia ja pihassa on nurmilaikkuja ja hiekkapintoja.

Morkkun pohjoinen päätyjulkisivu on Peltokadun näkymäpäänteenä. Vaikka Morkku onkin vain yksikerroksinen rakennus, se muodostaa selkeän aiheen harjakattoineen ja ikkunoineen. Asuintalon 4/21 pohjoispääty rajaa Vellamonkadun ja Peltokadun pääteaukiota Morkkun päädyn kanssa. Rakennusten harjakorkeudet ovat silmämääräisesti samat.

Tavoitetilanteessa Ratapihankadun linjausvaihtoehto VE1 kulkisi Morkkun ja tavara-aseman toimiston välistä rajaten seurataloa ympäröivän tilan pienemmäksi, mikä vaikeuttaisi rakennuksen käyttöä. VE2 linjautuessaan suorana ei puuttuisi suoranaisesti Morkkua ympäröivän pihatilan määrään. Ympäristö muuttuisi kuitenkin oleellisesti. Pelkästään rautatieläisten puurakennusten säilyttäminen vähentäisi oleellisesti ympäristön kertovuutta.



KUVA 43
Asuinrakennus 4/21 vasemmalla ja oikealla Morkku.
Lähde: Tampereen kaupungin rakennusvalvonnin kuva-arkisto

Tavara-aseman käyttötarkoitus suhteessa rautateihin on primaari, kun taas ympäristön puurakennukset ovat sekundaarisia rautatierakennuksia liittyen leimallisemmin rautatiekultuuriin.

5.64 *Lompanlinna ja terveydenhuoltokeskus*



KUVA 44
Lompanlinna kuvattuna Peltokadulta.
Lähde: Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan kuva-arkisto

Tiilinen kolmikerroksinen Lompanlinnan asuinkerrostalo sijaitsee samalla tontilla rautatieläisten poliklinikaksi rakennetun 1950-luvun puutalon kanssa. Näiden välin jää puutarha, joka on ollut ennen poliklinikan rakentamista tontin mittainen asemapuiston kaltainen kokonaisuus. Lompanlinnan rajanaapurina oli ennen viime sotia As.Oy Pulkka. Rakennukset muodostivat yhdessä suojaisan nurkan puutarhan koilliskulmaan. Puiston voi tästä syystä olettaa olleen Valtionrautateiden korkeaa laatutasoa muotoon leikattuine pensaineen. Vielä 1930-luvun loppupuoliskolla on Peltokatu päättynyt Lompanlinnan kohdalla aitaan, joka myös on rajannut puistoa.



KUVA 45
Terveystieteiden tutkimuskeskus
Lähde: Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan kuva-arkisto

Lompanlinna on ympäristössään yksilöllinen rakennus. Se sijaitsee lähempänä Tammelan 1970-luvun asuinkerrostaloja kuin muut rautatierakennukset poiketen satulakattolallaan ja puhtaaksi muuratuilla tiilijulkisivuillaan lähimiljööstä. Se erottuu punatiilisenä vaaleasta taustastaan. Naapurirakennuksiin verrattuna pienellä Lompanlinnalla on kaupunkikuvassa näkyvä rooli. Jyrkkäharjainen pääty esiintyy mm. Rongankadun itäisessä kadunpäätäkuvassa.

Tavoitetilanteessa Rongankadun kevyen liikenteen alikulku linjautuu radan itäpuolella Lompanlinnan lähelle. Se voi tukea pienimittakaavaisuutta ja miljöön monimuotoisuutta kevyen liikenteen ympäristönä. Tontilla vielä jäljellä oleva puutarha voi olla osana sekä yksityistä pihapiiriä että julkista kaupunkitilaa. Rautatierakennuksista juuri Lompanlinna on eniten osa Tammelan asuinaluetta.

Lompanlinnan arkkitehtoninen sukulaisrakennus sijaitsee samassa rataympäristössä, Armonkallion eteläkärjessä. Rakennukset ovat tietävästi toistensa peilikuvia. Molemmat ovat katseltavissa Erkkilän sillalta käsin, mutta eivät samassa kaupunkinäkyvässä, joten ne ovat yksilöitä omassa miljöössään.

5.65 *Ratamiljöön pengerrykset ja tukimuurit*

Rautatien rakentaminen loivaan maastoon on edellyttänyt pengerryksiä ja maastoleikkauksia, jotta pituuskaltevuudeltaan niukasti vaihteleva ratalinjaus on saatu sovitetuksi paikalleen. Suurimmat maastonmuokkaukset on tehty Erkkilän sillan pohjoispuolella. Rautatieaseman ajoneuvotunnelin ja Itsenäisyydenkadun alkupään rakentaminen on yhtälailla ollut maisema- ja kaupunkikuvaan suuresti vaikuttanut

muutos. Porin rata on linjattu kulkemaan ratapihalta luoteeseen jyrkkäreunaisessa ratakuilussa. Myös Naistenlahden pohjoiseen suuntautuva satamarata kulkee kuilussa, mutta sen reunamat ovat edellistä loivemmat eivätkä rakennukset sijaitse aivan kuilun partaalla.

Rataan liittyviä rakenteita ovat laiturit, alikulut sekä tekniset laitteet ja laitetilat. Rautatiealuetta ympäröi aita, mutta radalle pääsyä ei ole täydellisesti estetty. Rautatien poikittainen liikenne on hoidettu tunnelein ja silloin. Tampereen ratapihalla on sähköistettyjen rataosuuksien tapaan runsaasti johdotuksia ja pylväsrakenteita. Lisäksi erilaiset viestintäjärjestelmiin liittyvät kalustot ja valaisinripustukset sekä –pylväät lisäävät ratapihan visuaalista moninaisuutta. Yhdessä nämä muodostavat ympäristöstään erottuvan maisemallisen elementin.



KUVA 46

Kallioleikkaukset ja ratapenkereet tulevat tavoitetilanteessa olemaan oleellinen osa väylämaisemaa erityisesti Paasikiven - Kekkosen ja Erkkilän sillan välisellä Ratapihankadun osuudella. Väylämaiseman muuttuminen julkisemmaksi asettaa nykyistä korkeammat laatuvaatimukset väylältä avautuvalle kaupunkikuvalle. Visuaaliset lähtökijät sekä luonnonympäristö tarjoavat hyvät edellytykset väylämiljöön kehittämiseksi maisema- ja kaupunkikuvan kannalta laadukkaaksi. Suunniteltujen tunneliyhteyksien suuaukot sekä tilaa vievät liittymäjärjestelyt ovat haasteellisia sovitettaessa niitä kaupunkikuvaan.



KUVA 47

5.7 Puistot ja katuvihreä

Ratapihan lähiympäristössä on useita julkisia puistoja. Lähimmät ovat Osmonpuisto, Ukkopekankadun ja Murtokadun välinen Veturi- ja Puistikko, Leppäpuisto Lapintien ja Leppäkadun välissä, Tuomiokirkonpuisto sekä Posteljoonipuisto Postitalon eteläpuolella. Näistä Osmonpuisto on radan itäpuolisista puistoista kookkain. Radan länsipuolisista puistoista tärkein on Tuomiokirkonpuisto.



KUVA 48

Ratapihan alueella on ollut väljyyttä myös itsestään syntyneille viherympäristöille. Tällaisia ovat mm. rautatiealueen reunukset Huhtimäenkadun ja Porin radan välillä, Siltakadun ja Naistenlahdenkadun välillä sekä edellisen ja PMK:n välillä. Naistenlahden satamaradan itäpenger on koko mitaltaan kesäaikaan lehtipuiden peitossa. Osmonpuiston länsireuna ulottuu Naistenlahdenkatuun. Maisemajatkumona on radan toisella puolella Siltakadun varrella sijaitseva Vapaudenpuistikko, joka on kuitenkin turvallisuussyistä suojattu aidalla.

Vellamonkadun ja Peltokadun risteyksen kohdalla on



KARTTA 8:

Puistot ja katuvihreä

1. Osmonpuisto länsi, 2. Osmonpuisto itä, 3. Leppäpuisto, 4. Vapaudenpuistikko, 5. Tuomiokirkonpuisto, 6. Emil Aaltosen puisto, 7. Veturi-
puistikko, 8. Posteljoonipuisto, 9. Työnpuisto, 10. Tammerinpuisto, 11. Koskipuisto, 12. Vainisenranta

ollut asemapiuistoa muistuttava puutarha, joka on nykyisin Lompanlinnan pihana. Tätä on kuvattu kappaleissa 3.4. ja 6.64.

Liikenneympäristössä olevaa kasvillisuutta ja puustoa, katuvihreää, on ratapihan läheisyydessä runsaasti. Avoimen kortteliperiaatteen mukaisilla tonteilla puuriveillä ja pensailloilla on tärkeä merkitys katutilan rajaajana. Erkkilän sillan länsipäässä on siltapenkereillä ja jalkakäytävän nurmetetuilla levikkeillä istutettua puustoa. PMK:n eteläpäädyksen edustalla on tammiryhmä, jolla on suuri kaupunkikuvallinen merkitys edustavan sijaintinsa vuoksi. Peltokadun ja Kullervonkadun varressa on tonteilla täysikasvuisia lehmus- ja vaahterarivejä. Väinölänsillan lehmuskujanne on poikkeuksellisen näyttävä katuosuus Tammelan torin ja Peltokadun välissä. Katu päättyy lännessä nykyisin rautatiealueen aitaan.

Tavoitetilanteen mukaisen Satakunnankadun tunnelinsuun kohdalla olevalla kahden pysäköintialueen välisellä penkereellä on kasvillisuutta. Penger on pinta-alaltaan noin 50m², mutta sillä kasvaa puita, jotka ovat Satakunnankadun itäisenä päätenäkymänä. Tavoitetilanteen mukainen tunnelin suuaukko hallitsee perustason katunäkymää, mutta viherrakentaminen voidaan tehdä siten, että katuvihreän määrä säilyy ennallaan.

5.8 Maaston korkeussuhteet

Ratapihankadun ympäristössä maasto viettää Osmonpuistosta Tammelaan ja Itsenäisyydenkadulle, eli etelään päin. Ratapihan läntisellä keskustan puolella maasto viettää lounaaseen Rongankadulle ja Koskipuistoon päin. Ratapiha on noin +96.00 tasossa. Radan pituuskaltevuus on teknisistä syistä hyvin pieni, joten silmämääräinen vaikutelma on, että rata on yhdessä tasossa koko ratapihan matkalta. Tavaramakasiininen ja Peltokadun välinen osa on notkelmassa, jonka korkeus on noin +95.00. Peltokadun ja ratapihan välillä on pengerrys. Peltokatu laskee Erkkilänsillan risteyksestä etelään Seuratalo Morkkua ja VR:n entistä terveydenhuoltokeskusta päin noin 4-5 metriä. Peltokatua jatkettaessa Murtokadulle maasto kohoaa korkoon +97.00 ja laskee tästä Itsenäisyydenkadulle noin 4 metriä, korkoon +93.00. Itsenäisyydenkatu laskee länteen Hämeenkadulle, asematunnelissa korko on noin +90.00. Asematunnelin päällä Ukko-Pekankatu kulkee tasossa +94.70. Postikatu, ratapihan länsipuolella viettää Rongankadulle päin noin 7 metriä, korosta +96.00 korkoon +89.00. Itsenäisyydenkadun ja PMK:n talon välillä korkein kohta maastossa, noin +101.00, löytyy PMK:n talon ja radan väliseltä hiekkakentältä sekä Erkkilänsillan koulun kohdalta. Erkkilän silta nousee +103.90 korkoon.

Ratapihan länsipuolella Kyttälässä tavoitetilanteen mukaisen Satakunnankadun tunnelinsuun kohdalla on nykyisin pysäköintialue, joka jakautuu kahdelle eri korkeustasolle. Maatuenta on rakennettu jyhkeistä luonnonkiviharkoista samoin kuin rautatiealueella. Ylätasolla on Johanneksen koulun pysäköintialue tasossa +96. Alatasolla +92 on julkinen pysäköintialue Rautatienkadun/Satakunnankadun risteuksen kanssa samassa tasossa. Näiden välillä on rinteessä vinottain kulkevat portaat.

5.9 Risteysalueet kaupunkitilana, koordinaatistot

Tarkastelualueella on useita kaupunkikuvan kannalta oleellisia risteysalueita. Radan kahden puolen vallitsee eri ruutuasemakaavan koordinaatisto. Tämä antaa erityistä painoarvoa niiden yhtymäkohdille, joita katuristeukset ovat. Tällaisia ovat Asemapuiston seutu, PMK:n edusta sekä Lapintien itäpää Kastinsillan tuntumassa. Koordinaatiomuutos hajauttaa kadunpäätäkymiä ja pakottaa katseen tarkentumaan uusiin aiheisiin. Samanlainen vaikutus tulee olemaan tavoitetilanteessa uusien poikittaisyhteyksien kohdalla. Näitä ovat Rongankadun tunnelin molemmat päät, niistä painokkaammin kuitenkin Tammelan puoli, johon koordinaatiston vaiheistusero osuisi. Suunnitelmissa Satakunnankadun tunneli lähestyy Ratapihankatua tehden matkalla pienen mutkan, jolloin risteysalueesta muodostuu suorakulmainen. Koska katuristeys sijaitsee perustason alapuolella, on sillä kaupunkikuvan kannalta poikkeava luonne. Paikalle voi kehittyä sisätilamainen luonne, jolloin risteyksellä on muurimaiset julkisivut kullakin taholla ja tunnelinäkö, joka kehystyy rakentamalla.



KUVA 49
Näkymä Porin radan ja Naistenlahden radan risteyksestä etelään.

Väinölänkatu on länsipäässään komea puurivein ryhdytetty miljö, jolla ei ole nykyisellään arvoistaan länsipäätettä. Tavoitetilanteessa sellainen on mahdollista luoda rakennuksen tai aukion avulla. Suunnitelman esittämälle Ratapihankadulle on tarkastelualueelle muodostumassa uusia risteysalueita. Tavoitetilanteessa VE1 ja VE2 katu risteää tavara-aseman kohdalla Vellamonkadun kanssa. VE1-linjaus, jossa tavara-aseman toimisto on säilytetty, tuottaa katuliittymän, joka voi olla Tammelankadun näkymäpäätteenä. Liittymää oleellisempaa katunäkymien kannalta ovat kuitenkin mutkan avaamat uudet kadunpäätäkymät. Muiden rautatierakennuksien tonttien maankäyttö ratkaisee Ratapihankadun näkymät VE1-suunnitelman mukaisessa mutkakohdassa.

5.10 Kaukomaisema ja näkymät

Ratapihan alueen julkinen kaupunkimaisema avautuu parhaiten radan suunnasta asemalaitureilta, junasta tai



KARTTA 9: Kaupunkirakenteen koordinaatistot

Erkkilän sillalta. Myös ympäröivistä asuinkerrostaloista, PMK:sta ja Rastin insinöörioppilastalosta on laajat näkymät. Junalla etelästä lähestyttäessä ratapiha on väljä kaupunkitila, jossa pääosa aluetta reunustavista rakennuksista on etäällä rautatiealueen reunasta. Näkymähorisontin päätteenä on siltojen taakse jäävä Lapinniemen kehräämön torni noin 1,5 km:n päässä. Pohjoisesta Porin rataa pitkin lähestyttäessä rata kulkee kalliokuilussa, joka on tiiviisti kaupunkirakenteen ja kortteleiden ympäröimä. Tällöin avarammat näkymät aukeavat asemalle saavuttaessa juuri ennen visuaalisena porttina toimivaa Erkkilänsiltaa, jolloin PMK:n ja Schreckin talon julkisivut rajaavat väylämaisemaa sivuilla. Sillan jälkeen väylämaisema on epätasapainoinen. Länsipuolella on voimakkaasti näkymiä rajaava Johanneksen koulu puuaitoinen ja valkoinen asuinkerrostalojen muuri. Itäpuolella on jäsentymätön vanhan tavara-aseman katoksien matala vyöhyke ja taustalla korkea Tammelan kerrostalojen julkisivuvyöhyke ja näiden sekä raiteiden välissä hiekkapintaista vajaalla käytöllä olevaa maa-alaa.

Ympäristön selvänä maisemadominanttina on rautatieaseman torni. Tekniikkaan liittyvät pylvät, avaruusristikot, kannakkeet ja johdot ovat osa moninaista rautatiemiljöötä. Teknisten järjestelmien ilmiasu myös rytmittää ja jaksottaa lähimaisemaa esimerkiksi pylväsrivein.



KUVA 50
Näkymä ratapihalta luoteeseen. Vasemmalla Johanneksen koulu ja Schreckin talo, edessä Erkkilänsilta.

6 Yhteenveto

Ratapihan alue on nykyisellään vakiintunut liikenneväylä. Suunnittelun tavoitetilanteissa sen luonne tulee muuttumaan julkisemmaksi. Muutoksen vaihteellisuus ja pitkä toteutusaika asettavat kaupunkikuvallisia haasteita. Eri toimintojen tilavarausten tulisi asettua ympäristöön siten, että kokonaiskuva säilyy eheänä koko muutosprosessin ajan.



KUVA 51
Tavarasuojia ja ratapihaa.

Rautatiealueen ja rakennusten rooli kaupunkikuvassa tulee tähdentymään niiden muuttuessa uuden väyläjulkisivun jakson osiksi. Toisaalta koko ratapihan ominaislaatu tulee muuttumaan rautatiealueesta monimuotoisemmaksi liikennealueeksi. Liikkumisen ja havaitsemisen tapa kadulla poikkeaa junalla kulkijan tavasta tarkastella ympäristöä.



KUVA 52

Ratapihan uudet suunnitellut poikittaisyhteydet tulevat painottamaan tiettyjä kohtia kaupunkikuvassa uudella tavalla. Satakunnankadun jatkeen tunnelin suu risteysalueineen on yksi keskeinen uusi elementti radan länsipuolella ja Tuomikirkon ympäristössä. Sen suunnittelun lähtötilanne muistuttaa rakennussuunnitteluhanketta, jossa tontti sijaitsee kaupunkikuvallisesti oleellisella paikalla. Tärkeänä lisänä ovat kuitenkin liikenteelliset tekijät.

Koska rautatiealueen miljöö Tammelan kohdalla on liikenneympäristöä, se kestää voimakkaitakin arkkitehtonisia aiheita ja kookkaita rakennusmassoja. Tätä puoltavat niin alueen nykyinen rakentamiskorkeus kuin rataympäristön laajat näkemäalueet ja avarat katselukulmat sekä varhaisemmat ympäristön muokkaukset, kuten kalliioleikkaukset. Teknisen laiteympäristön visuaaliseen moninaisuuteen voi vastata uudella kokoavalla ja eheyttävällä kaupunkikuvallisella teemalla.

KUVA 53
Näkymä Satakunnankadun ja Rautatienkadun risteykseen.



Tammelan puolella rakennetun ympäristön kokonaisilme on nykytilanteessa tasainen. 1970-luvun elementtikerrostalojen alueella rakentamisen tyyliä vallitsee niukkuuden ja jatkuvuuden periaate, johon poikkeaman tekevät mm. Lidmanin talo ja Lompanlinna. PMK:n rakennuksella on kokonsa ja sijaintinsa ansiosta ympäristön kaupunkikuvaa

määrittävä ja täydennysrakentamista viitoittava rooli. Radan varren täydennysrakentamisessa voidaan ottaa aineksia näistä ympäristön antamista viitteistä: toistuvia horisontaaleja ja vertikaaleja suurmuotoja, joiden keskellä on pienempiä monimuotoisia lähi-ulkotiloja.

Satakunnankadun tunnelin itäpäähän liittyminen Ratapihankatuun aiheuttaa katujen tasausviivan painumisen matalimmillaan huomattavasti Tammelan ja Peltokadun tason alapuolelle. Tämän eron ratkaiseminen kaupunkikuvan kannalta otollisesti on Peltokadun ja ratapihan välisen uuden maankäytön suunnittelun kriittinen kohta. Risteyskohta on kontrastinen monella tapaa. Siinä kohtaavat rautatien jakama kaupungin itäinen ja läntinen osa, joissa ruutuasemakaava on eri koordinaatistossa. Koordinaatistot kohtaavat radan poikittaisyhteyksien kohdissa. Perustasojen välisen suuren korkeuseron visuaalisen häivyttämisen sijaan toimivampi ratkaisu voisi olla piirteen vahvistaminen omaleimaisuudeksi. Peltokadun länsipuolen rakentaminen tekisi samalla Tammelan alueelle uuden kaupunginosajulkisivun.

KARTTA 10:
Rakeisuus



Lähteet

Kirjallisuus

Ahoniemi, Anu & Joutsalmi, Sinikka & Perähuhta, Minna (toim.). Paluulippu. Kulttuurihistoriallisesti merkittävien asema-alueiden uusi käyttö. Tampere: Tampereen teknillinen korkeakoulu, Arkkitehtuurin osasto, yhdyskuntasuunnittelun laitos, 2001.

Arkkitehdit Mustonen. Rakennetun kulttuuriympäristön taajamakuvainventointimalli. Luonnosteksti 5.3.2004. Helsinki: Ympäristöministeriö, 2004.

Ilonen, Juha & Valanto, Sirkka. Rautateiden arkkitehtuuri, asemarakennuksia 1857-1941. Näyttelyjulkaisu. Helsinki: Suomen rakennustaiteen museo, 1984.

Jaakola, Juha & Leskinen, Marjatta. Tampereen kantakaupungin rakennuskulttuuri 1998. Tampereen kaupungin ympäristötoimi, kaavoitusyksikkö, julkaisu 2/1998. Tampere: Tampereen kaupungin kaavoitusyksikkö, 1998.

Joutsalmi, Sinikka. ”Asemapuisto työ- ja asuinympäristönä”. Teoksessa Muistomerkki. Puusta perinnöksi. Knapas, Marja Terttu (toim.). Helsinki: Museovirasto, 2000, s.101-116

Kallio, Seppo & Laakso, Arvi & Ojanen, Reijo. Vanha Tampere. Osa 1/1900-luvulle tultaessa: Tampereen menneisyydestä kertova kuvateos. Tampere-seuran julkaisu 50. Tampere: Tampere-seura, 1985.

Kekkonen, Ahti & Kukkonen, Heikki. Taajamakuva. Helsinki: VAPK-kustannus, 1991.

Koskinen, Tarmo & Savisaari, Anja. Onni yksillä – pesä kaikilla? Tutkimus Amurin ja Tammelan saneerauksesta Tampereen kaupungissa. Tampere: Tampereen yliopiston tutkimuslaitos, 1971.

Laiho, Jyrki & Tampereen kaupunki. Asuntomessut Tampereella: loppuraportti. Tampere: Tampereen kaupunki, 1990.

Lammi, Esko. Talvisodan Tampere. Häijää: Häijää Invest, 1990.

Lindh, Tommi. Haagan rakennukset ja arvotus. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisu 4/1998. Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 1998.

Louhivaara, Maija. Tampereen kadunnimet. Tampereen museoiden julkaisu 51. Tampere: Tampereen kaupunki, 1999.

Menander, O. L. (toim.). Tampere: tehtaitten kaunis kaupunki. Tampere-seuran julkaisu 1. Tampere: Tampere-seura, 1950. 6. painos.

Ratinanniemen kaupunkikuvallinen selvitys. Tampere: Tampereen kaupungin kaavoitusyksikkö, 2004.

Salastie, Riitta (toim.). Pihlajamäen arvot ja aatteet – suojelun viitekehyksiä hakemassa. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisu 5/2003. Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, 2003.

Savisaari, Urho & Sinisalo, Uuno. Tampereen seudun kuvia: kuvateos. Tampere-seuran julkaisuja 12. Tampere: Tampere-seura, 1948.

Seppälä, Raimo & Strömmer, Bertel. Tampereen sota ja rauha: pulavuosista talvisotaan, talvisodasta rakentamisen aikaan. Tampere-seuran julkaisuja 90. Tampere: Tampere-seura, 1999.

Sinisalo, Uuno. Vanha Tampere: kuvateos hävinneestä ja muuttuneesta kaupungista. 2. laaj. p. Tampere-seuran julkaisuja 2. Tampere: Tampere-seura, 1945.

Tammerkoski-lehti 7/2003, s.22-25, artikkeli 'Häviääkö Morkku Tampereen kartalta?'

Tampereen rakennuskulttuuri, maisemat ja luonnonsuojelu. Tampereen kaupungin kaavoitusviraston julkaisuja 3. Tampere: Tampereen kaupungin kaavoitusvirasto, 1985.

Tampere: tutkimuksia ja kuvauksia. Tampereen historiallisen seuran julkaisuja I. Tampere: Tampereen historiallinen seura, 1929

Tampere: tutkimuksia ja kuvauksia. Tampereen historiallisen seuran julkaisuja II. Tampere: Tampereen historiallinen seura, 1935.

Tiusanen, Pauliina. Ratinan alue, maiseman kehityshistoria ja rakennusinventointi. Tampere: Tampereen kaupungin kaavoitusyksikkö, 2002.

Valanto, Sirkka. Suomen rautatieasemat vuosina 1857-1920. Museoviraston rakennushistorian osaston julkaisuja 11 (1/1982). Helsinki: Museovirasto, 1982.

Varto, Tyko. Lapsuuteni Tampere: kuvaus Tampereesta 1880-90-luvuilla. 2. laaj. p. Tampere-seuran julkaisuja 22. Tampere: Tampere-seura, 1958.

Wacklin, Matti. Tammela: suutarien pääkaupunki. Tampereen kaupunginosat –julkaisusarja, osa X. Tampere: Tampereen tammelalaiset, Tampereen kaupunki, 1997.

Kartat ja valokuvat

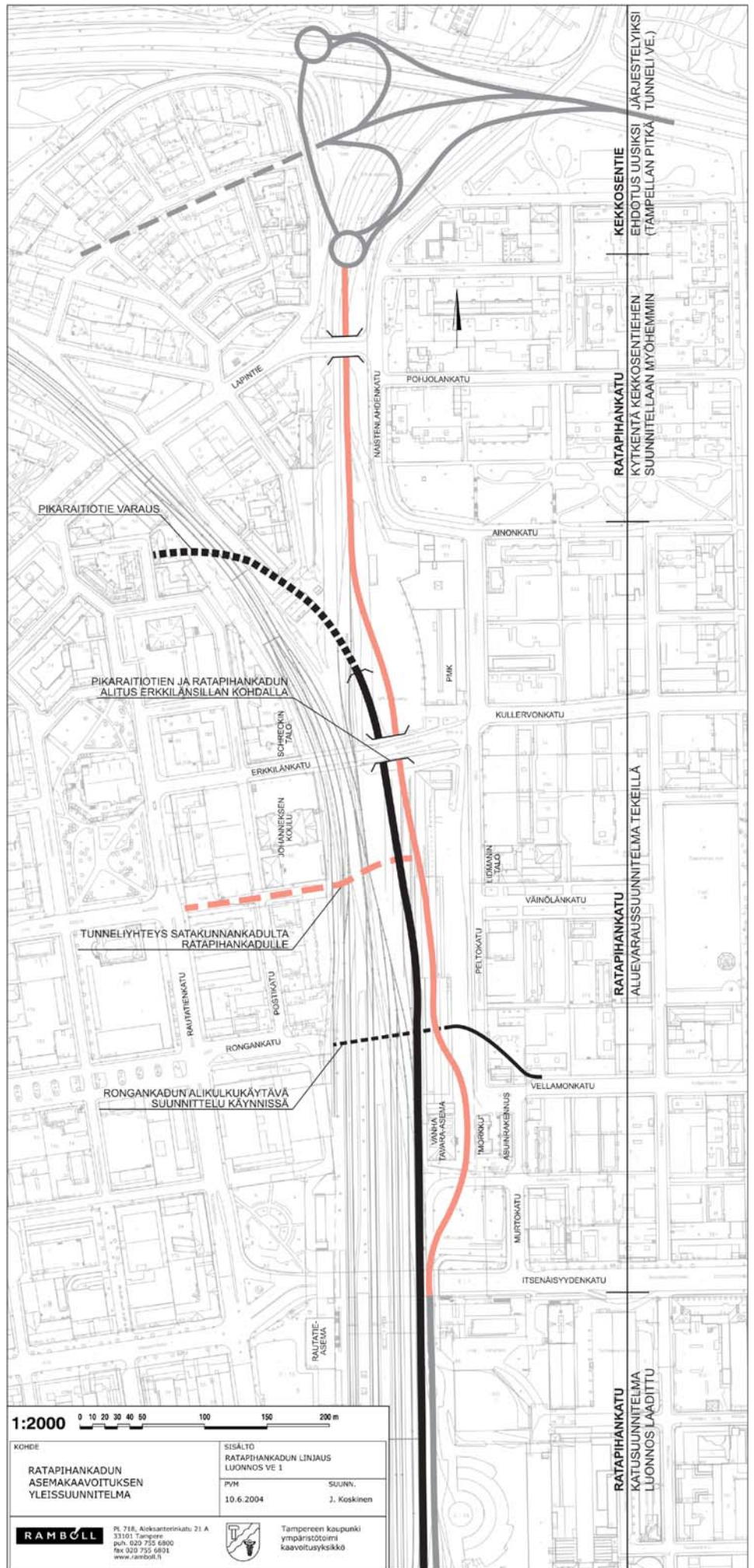
Tampereen kaupunki, kaupunkimittaus (pohjakartat)
Tampereen kaupunki, kuva-arkisto (valokuvat)

Suullinen lähde

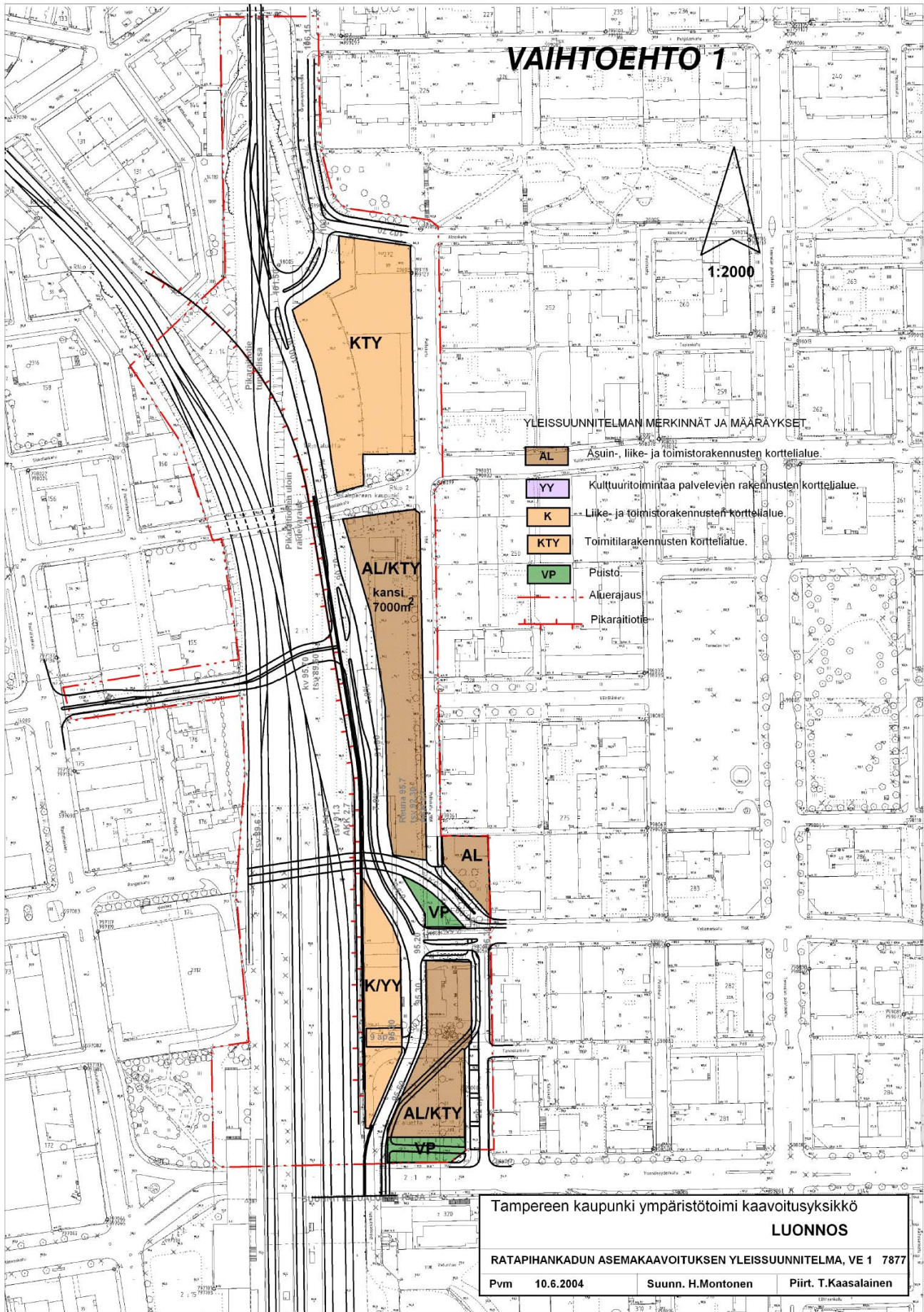
Matti Mäkinen / VR-yhtymä Oy, Tampere 2004
Kari Korte/ Tampereen kaupunki, kaavoitus, selvitys- ja arviointiryhmä, Tampere 2004

Liitteet

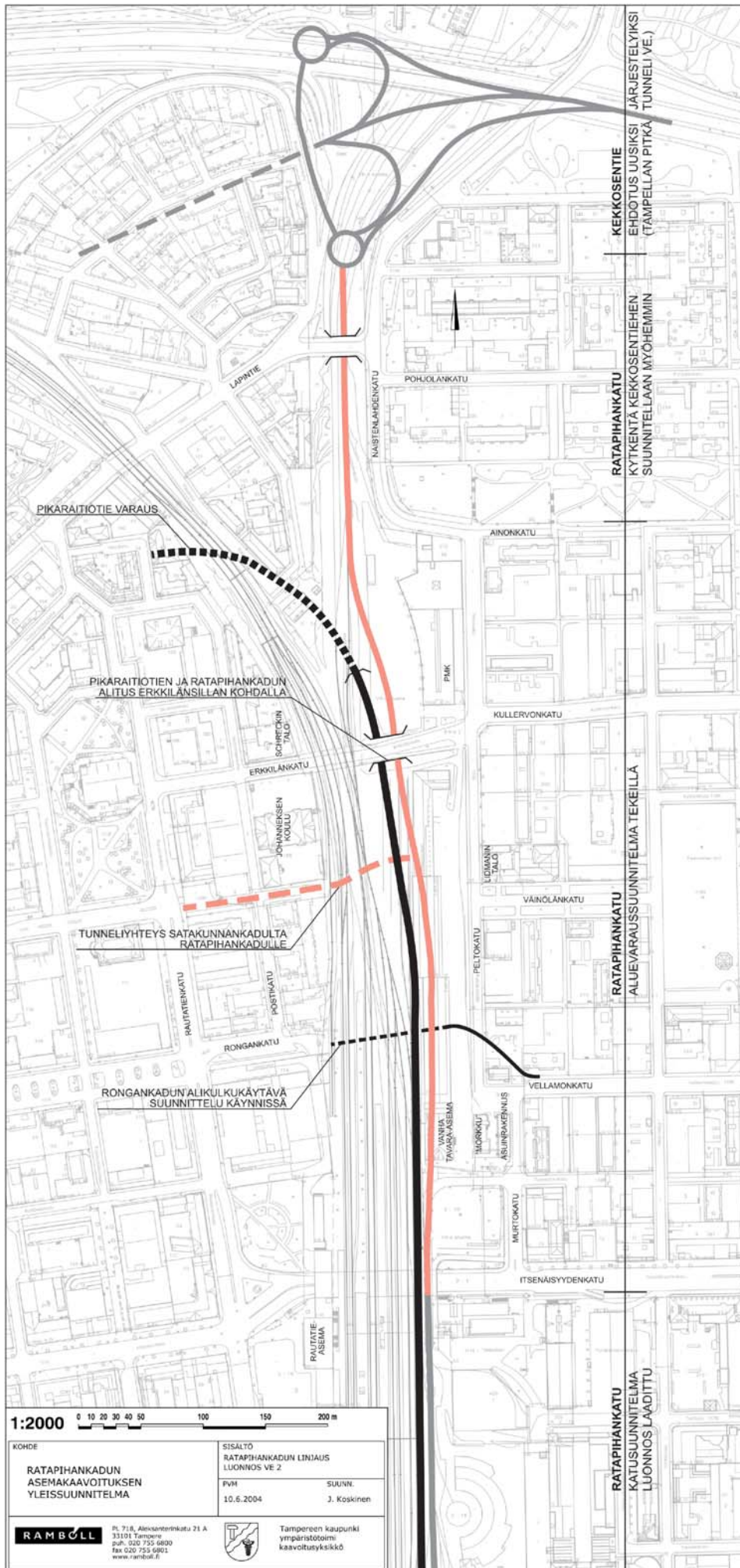
- Ratapihankadun asemakaavoituksen yleissuunnitelma, luonnos VE1 ja VE2



LIITE
Katulinjaus, luonnos VE 1
ei mittakaavassa

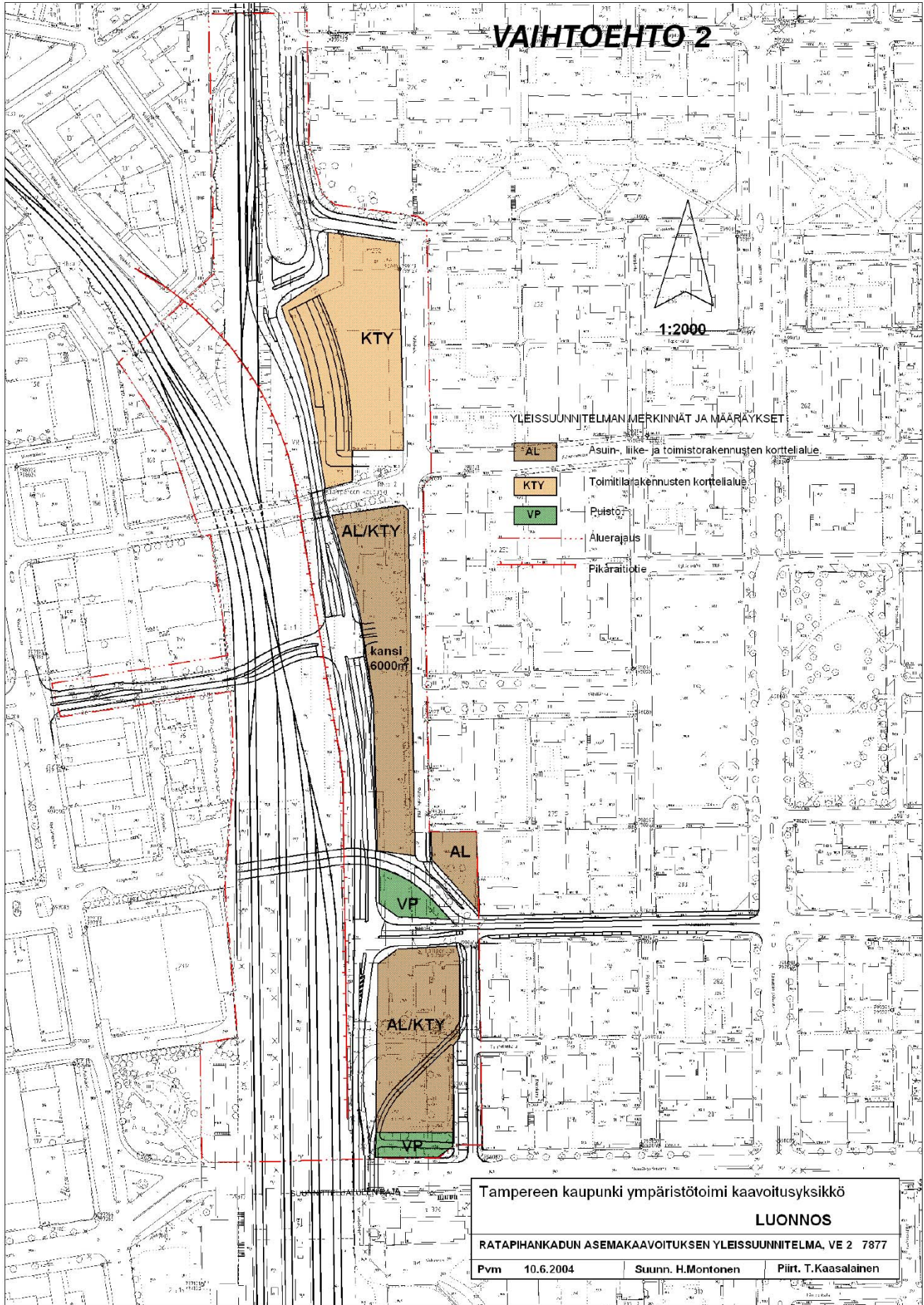


LIITE
Ratapihankadun asemakaavoituksen yleissuunnitelma, luonnos VE 1
ei mittakaavassa



LIITE
Katulinjaus, luonnos VE 2
ei mittakaavassa

VAIHTOEHTO 2



LIITE
Ratapihankadun asemakaavoituksen yleissuunnitelma, luonnos VE 2
ei mittakaavassa

