

RAUTATIEASEMA JA HENKILÖRATAPIHA YMPÄRISTÖINEEN:
ALUEEN TOIMINNALLINEN KEHITTÄMINEN JA RAKENNUSOIKEUDEN LISÄÄMINEN

TAMPEREEN ASEMAKESKUS

Kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöselvitys
sekä alustava vaikutusten arviointi

7.5.2020

wsp



TYÖN TILAAJA
Tampereen kaupunki
Kaupunkiympäristön suunnittelu

SELVITYKSEN LAATIJA
WSP Finland Oy

POHJAKARTAT
Tampereen kaupunki / WSP Finland Oy

ID 5 030 534

7.5.2020

SISÄLTÖ

1.	JOHDANTO	3
2.	Kaupunkikuvan ja kulttuuriympäristön nykytila.....	4
	2.1. Ilmakuvat	4
	2.2. Yhdyskuntarakenne	5
	2.2.1. Kaupunkikuva.....	6
	2.2.2. Suunnittelualue katunäkymien päätteellä.....	8
	2.2.3. Ympäröivien alueiden identiteetti	12
	2.3. Suunnittelualueen ympäristön merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt.....	16
	2.4. Suunnittelualueen lähiympäristön arvorakennuksia	17
	2.4.1. Tarkastelualueen rakennetun ympäristön muutokset ortokuvina	29
	2.5. Suunnittelualueella sijaitsevat rakennukset ja ympäristöt.....	31
	2.6. Arkeologinen kulttuuriperintö.....	42
3.	Vaikutukset kaupunkikuvaan.....	43
	3.1. Vaikutukset tärkeisiin näkymiin.....	44
	3.2. Vaikutukset katunäkymäpäätteisiin, tarkastelualueeseen ja lähistön kaupunkikuvaan.....	59
	3.3. Vaikutukset kaupunkikuvaan suunnittelualueella.....	65
	3.4. Vaikutukset parveke- ja ikkunanäkymiin	69
4.	Vaikutukset kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön	71
	4.1. Vaikutukset kulttuuriympäristöihin alueella	71
	4.2. Vaikutukset kulttuuriympäristöihin alueen ympäristössä	73
5.	Yhteenveto vaikutuksista ja suosituksia jatkosuunnitteluun.....	76

Liite: Näkymäkuvat 5.12.2019. Kuvasoitteita nykytilanteesta sekä Tampereen Asemakeskuksen 16.12.2019 valmistuneen yleissuunnitelman mukaisesta tilanteesta.

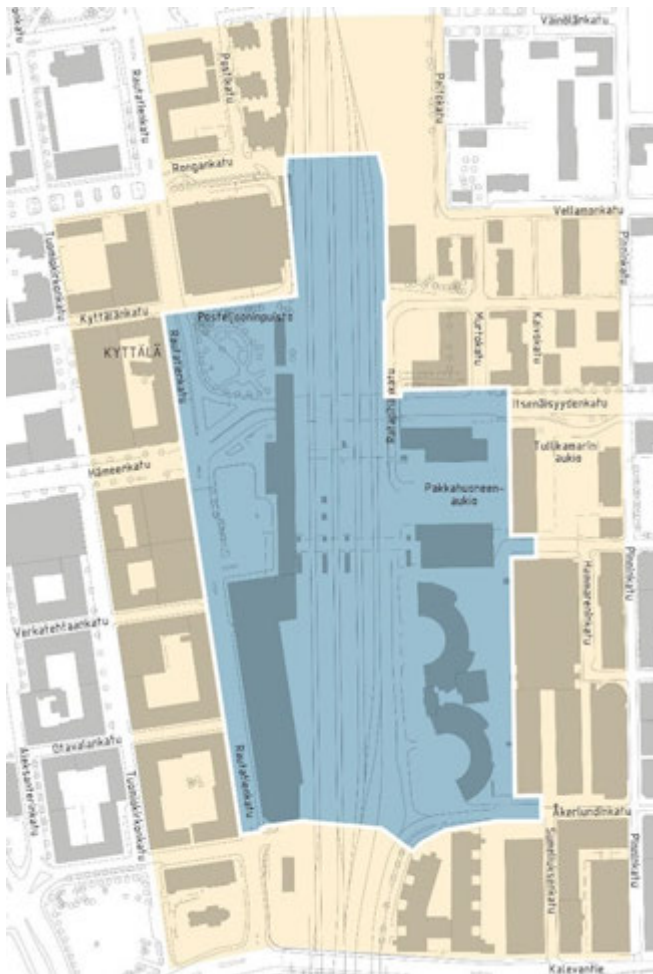
1. JOHDANTO

Tämä kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöselvitys käsittelee Asemakeskuksen yleissuunnitelman aluetta, sekä siihen olennaisesti liittyviä alueita. Selvitys antaa myös alustavan arvion hankkeen vaikutuksista kaupunkikuvaan ja kulttuuriympäristöön, yleissuunnitelman pohjalta. Asemakeskuksen yleissuunnitelma valmistui 16. joulukuuta 2019. Yleissuunnitelman on laatinut arkkitehtitoimistot COBE ja Lunden Architecture.

Kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöselvitystä sekä alustavaa vaikutusten arviointia on työstetty vuodesta 2016 Tampereen Asemakeskuksen asemakaavatyötä varten. Selvityksen ja vaikutusten arvioinnin tekee erityisen tärkeäksi se, että laajalle ja korkealle ulottuva Asemakeskus muuttaa merkittävästi monen alueen kaupunkikuvaa, sekä se, että Asemakeskus sijaitsee valtakunnallisesti merkittävällä rakennetun kulttuuriympäristön alueella (RKY-alueella).

Työn tilaajana on ollut Tampereen kaupunki, Kaupunkiympäristön suunnittelu. Selvitys on ollut Asemakeskuksen asemakaavojen ohjausryhmän jäsenten kommentoitavana eri vaiheissa. Työtä on ollut ohjaamassa Tampereen kaupungilta projektiarkkitehti Marjut Ahponen sekä useita muita Tampereen kaupungin edustajia. Pirkanmaan kaupunginmu-seolta kommentoimassa on ollut rakennustutkija Hannele Kuitunen.

Raportin on laatinut WSP Finland Oy. Selvityksen laatijana on toiminut arkkitehti Anni Laurila, sekä aiemmissa vaiheissa arkkitehdit Terhi Tikkanen-Lindström ja Xiaoyu Chen.



Kuva 1. Yleissuunnittelualue sinisellä ja tarkastelualue keltaisella. Selvityksessä käsitellään myös muuta lähiympäristöä.

2. KAUPUNKIKUVAN JA KULTTUURIYMPÄRISTÖN NYKYTILA

2.1. Ilmakuvat



Ilmakuvia alueesta, 24.11.2019. Kuvattu pohjoisesta etelään päin.
Kuvaaja: Hannu Vallas / Lentokuva Vallas Oy

2.2. Yhdyskuntarakenne



Kuva 2. Suunnittelualueen lähialueet ja toiminnot.

Suunnittelualue on Tampereen nykyisen keskustan itäistä reuna-alueita, jota hallitsee ratapiha ja siihen liittyvät toiminnot. Suunnittelualue liittyy lännessä kaupunginosaan Kytälä A ja Kytälä B ja idässä kaupunginosaan Tammela B ja Tulli.

Ratapihalla on voimakkaasti kaupunkirakennetta erottava vaikutus itä-länsi-suunnassa, mikä on tehnyt maantieteellisesti lähekkäin sijaitsevat kaupunginosat vaikeasti saavutettaviksi toisiinsa nähden. Merkittävän parannuksen ratapiha-alueen kevyenliikenteen yhteyksiin tarjoaa kesällä 2012 avattu Rongankadun alikäytävä. Ratapiha myös jakaa alueiden käyttötarkoituksia.

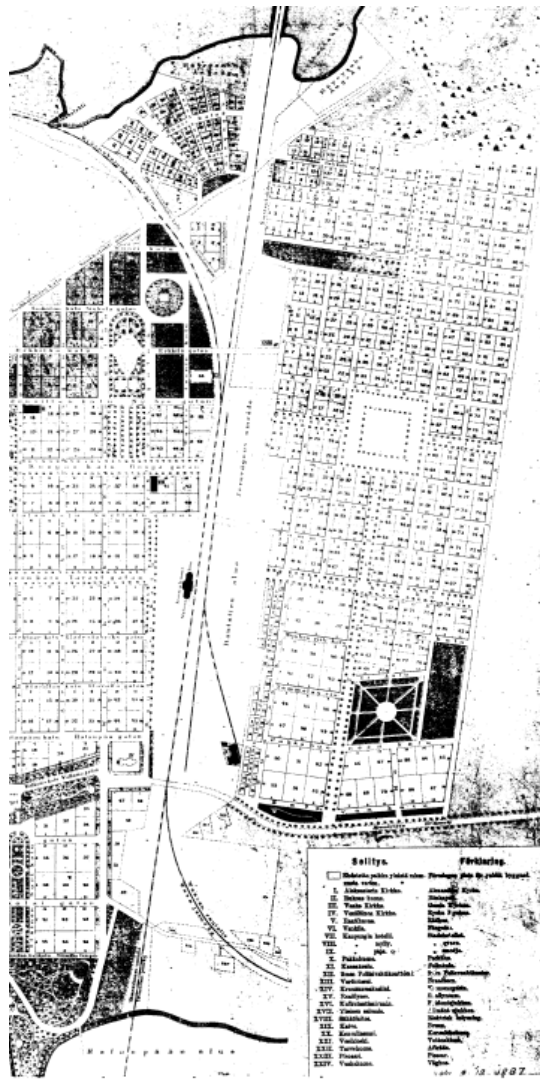
2.2.1. Kaupunkikuva



Kuva 3. Kaupunkitilat, näkymäakselit ja päätteet sekä kaupunkirakenteen reunat ja muuttuva koordinaatisto.



Kuva 4. Ratapiha-alue kuvattuna Kalevantieltä kohti pohjoista. Oikealla näkyy Solo Sokos Hotel Torni ja etäämmällä Luminary ja uusi Technopolis.



Suunnittelualan keskiössä oleva ratapiha-alue muodostaa kokonaisuudessaan avaran kaupunkitilan, jota leimaa ratarakenteiden ja -kaluston visuaalinen, liike- ja äänimaailma. Alueen kaupunkikuvassa korostuu raideliikenteen teknisyyttä ja sen vaatima tila. Ratapihaa rajaavat lähes jatkuvat rakennetut julkisivurivit. Alueeseen liittyy kuitenkin myös muita avoimia kaupunkitiloja, kuten Posteljoonipuisto, Pakkahuoneenaukio, veturitallien rajaamat aukeat sekä Morkun aukio. Ratapiha-alueen ympärille on jo rakentunut useita korkeampia rakennuksia, kuten Solo Sokos Hotel Torni, uusi Technopolis, PMK-torni sekä Luminary. Parhailaan ratapihan ylle rakentuva Kansi ja arena muuttaa merkittävästi ratapihan kaupunkikuvaa ja avoimia näkymälinjoja.

Kuva 5. Ote vuoden 1897 asemakaavasta.

Ratapiha-alue sijoittuu kaupunkirakenteessa kahden eriävän ruutukaavan koordinaatiston saumakohtaan. Alue on siten monien itä-länsi-suuntaisten katujen ja näkymäakselien päätteenä. Ratapihan alueella ja sitä ympäröivillä rakennuksilla on erityinen rooli osana junamatkustajan sekä asemalaitureilta että junista käsin havaitsemaa Tampereen kaupunkikuvaa.

2.2.2. Suunnittelualue katunäkymien päätteessä



Kuva 6. Rautatieasema Hämeenkadun päätteessä. Kuvissa näkyvä raitiotien työmaa-alue Hämeenkadun osuudella valmistuu 2019 loppuun mennessä.



Kuva 7. Näkymä Verkatehtaankatua pitkin itään kohti suunnittelualuetta.



Kuva 8. Näkymä Otavalankatua pitkin itään kohti tarkastelualuetta. Solo Sokos Hotel Tornin näkymän päätteeksi.



Kuva 9. Näkymä Suvantokatua pitkin itään kohti tarkastelualuetta.



Kuva 10. Näkymä Vellamonkatua pitkin länteen kohti tarkastelualuetta.



Kuva 11. Näkymä Itsenäisyydenkatua pitkin länteen kohti suunnittelualuetta. Kuvassa näkyy Itsenäisyydenkadun tunnelin nykytila. Kadun keskellä raitiotien työmaa.



Kuva 12. Näkymä Åkerlundinkatua pitkin kohti tarkastelualuetta.

Korkean rakentamisen selvitys

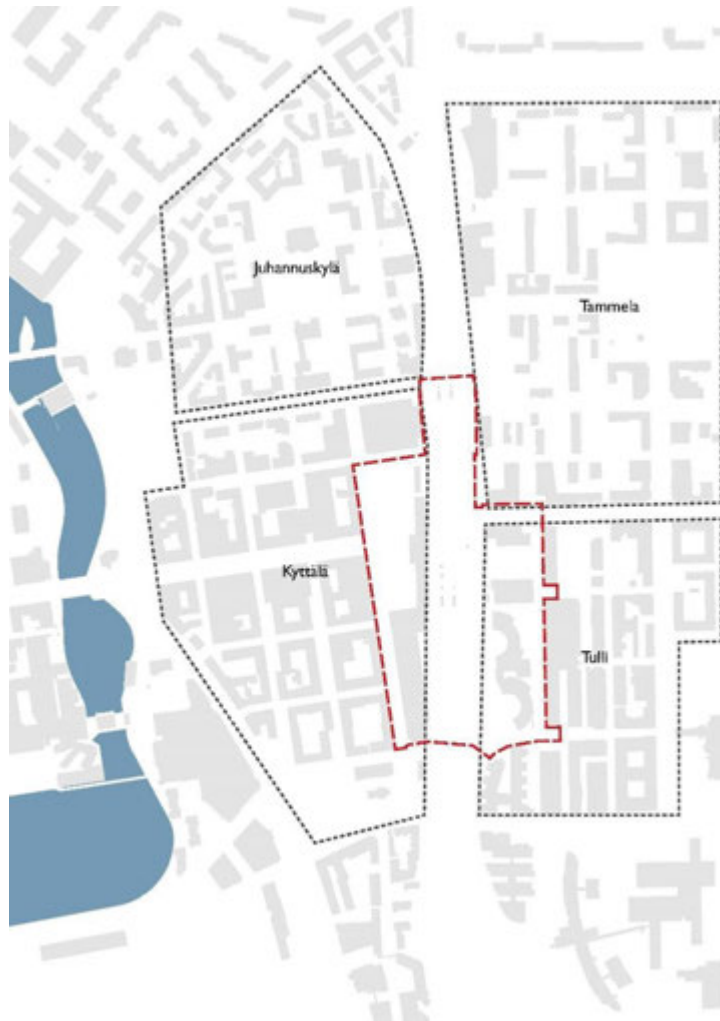
Arkkitehtistudio M&Y Moisala & Ylä-Anttilan vuonna 2012 Tampereelle laatimassa Korkean rakentamisen selvityksen loppuraportissa todetaan:

”Ratapihan alue on jo ensimmäisten vahvistettujen asemakaavojen myötä ohjautunut keskustan korkean rakentamisen alueeksi. Tulevaisuuden kysymys on miten ratapihan alueen rakentaminen ja rakennuskorkeudet määräytyvät jatkossa – mitkä ovat suuntaaviivat seuraaville alueella kehiteltäville rakennushankkeille? Alueen vahvuus on sen sijainti eri joukkoliikenteen kulkumuotojen risteyskohdassa rautatieaseman läheisyydessä. Morfologinen kehys rautatien ja rinnakkaisten katujen - tulevan Ratapihankadun ja Rautatienkadun - alueilla on kuitenkin ahdas ja asettaa omat reunaehdonsa rakentamisen suunnittelulle. Tukeutuminen joukkoliikenteeseen on paitsi mahdollisuus alueella, myös todennäköinen pakko Ratapihankadun ja Rautatienkadun liikennemäärien hillitsemiseksi ja pysäköintiratkaisujen helpottamiseksi.

Ratapihan korkeus suhteessa muuhun kaupunkiin on myös keskimääräistä tasoa, alle +100.0 ja siten mahdollistaa melko korkean rakentamisen, mutta alueen sijainti sekä kaupungin pääkadun päätteenä, että Tuomiokirkon läheisyydessä asettaa vaatimuksen huolelliselle kaupunkikuvan suunnittelulle ja rakennuskorkeuksien tarkastelulle. Myös ratapiha itsessään on uusien hankkeiden myötä keskeinen uusi kaupunkitila, jonka kokonaisuuden suunnitteluun ja hankkeiden keskinäisiin suhteisiin on kiinnitettävä erityistä huomiota. Kaupunkikuvan ohella Ratapihan harvojen ylityksien ja alitukien sijainnit ohjaavat uusien hankkeiden toiminnallista sijoittelua (julkiset tilat ja toimintojen monipuolisuus).”

Korkean rakentamisen selvityksen suositus ratapiha-alueen kehittämiseksi kuuluu: ”Ratapihaa kehitetään korkean rakentamisen sallivana alueena, jonka yksityiskohtaisessa suunnittelussa tulee taata suunnitelmien korkea laatu ja huomioida hankkeiden yhteisvaikutus kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti.”

2.2.3. Ympäröivien alueiden identiteetti



Kuva 13. Suunnittelualan ympäristö voidaan jakaa neljäksi kokonaisuudeksi, jotka eroavat toisistaan kaupunkirakenteeltaan, identiteetiltään ja kaupunkikuvallisilta ominaisuuksiltaan.

Juhannuskylä



Kuva 14. Juhannuskylän kaupunkirakennetta ja katunäkymä. (Kuva: COBE)

Suunnittelualueen luoteispuolella sijaitsee Juhannuskylän asuinkerrostalovaltainen alue, jonka keskiössä on hieman ympäristöään korkeammalla sijaitseva Tuomiokirkko puistoinen. ”Juhannuskylän kuten koko Tammerkosken itäpuolen vanhin asutus syntyi aluksi täysin ohjaamattomasti ilman minkäänlaista asemakaavaa. Erityisesti Rongankadun pohjoispuolisilla alueilla asemakaavan mukainen uudistaminen kesti varsin pitkään. Niinpä ruudukkoasemakaava joutui osassa Juhannuskylää antamaan periksi asutuksen vapaalle muodostumiselle. Tästä olivat hyvänä esimerkkinä Juhannuskylän lounaisosan Lapintien ja Sukkavartaankadun väliset varsin epäsymmetrisen muotoiset tontit. Osittain tosin vanhan epäsymmetrisen katuverkon säilymistä edesauttoivat heti 1900-luvun alussa jugendtyyliin rakennetut Juhannuskylän maamerkit, Tuomiokirkko ja Paloasema.” (Jouni Keskinen, *Koskesta voimaa*)

Alueen pohjoisosassa kadut seurailevat osin maastonmuotoja Lars Sonckin 1907 tekemän asemakaavan mukaisesti. Rakennukset ovat pääosin 2-6 kerroksisia ja rajaavat puoliksi suljettuja korttelipihoja. Juhannuskylässä on useita kulttuuri- ja rakennushistoriallisesti arvokkaita rakennuksia 1900-luvun vaihteesta. Rakennuskanta on vaihtelevaa ja monilta eri vuosikymmeneltä. Alueella on monia pieniä viheralueita ja puistokatuja.

Kyttälä



Kuva 15. Kyttälän kaupunkirakennetta ja kuva Hämeenkadulta (raitiotien työmaa-alueelta).

Suunnittelualueen lounaisosa liittyy Kyttälän kaupunginosaan. Alueen pohjoisosan rakennuskanta on enimmäkseen peräisin 1900-luvun alusta, jolloin Hämeenkadun puoleiset tontit rakennettiin paljolti liikerakennuksiksi, Kyttälän kadun ja siitä pohjoiseen olevien tonttien ollessa suurelta osin asuintontteja. Kyttälä kärsi pahoja vahinkoja 1918 Tampereen valtauksen taistelujen ja tulipalojen jäljiltä, tällöin tuhoutui monia alueen arvorakennuksia. Liikerakentaminen jatkui maailmansotien välisenä aikana funktionalismin hengessä. Alueen rakennuksilla ei ole yhtenäistä materiaaliaailmaa, sillä rakennukset ovat useilta eri vuosikymmeniltä uudelleen- ja täydennysrakentamisen seurauksena.

Alueen korttelit noudattavat ruutukaavaa, joka on samassa koordinaatistossa Tammerkosken länsipuolen kaupunkirakenteen kanssa. Korttelityyppinä on umpikortteli, jonka sisään jäävä piha on useimmiten pysäköintikäytössä. Rakennukset alueella ovat pääosin 4-7 kerrosta korkeita. Liikekeskustan pääkatu, Hämeenkatu, on myös Tampereen pääliiketie. Alueen katukuva on elävä, sillä rakennusten ensimmäinen kerros on melkein järjestään liiketilojen käytössä.

Tammela



Kuva 16. Tammelan kaupunkirakennetta ja katunäkymä. (Kuva: COBE)

Suunnittelualan koillisreunaan liittyvä Tammelan asuinpainotteinen kaupunginosa sijaitsee selänteen harjalla olevan Osmonpuiston molemmiin puolin. Tammela oli alkanut rakentua vuoden 1887 asemakaavan vahvistamisen jälkeen keskustakaupunginosien itäpuolelle. Tammelan eteläosan rakennuskanta tuhoutui suurelta osin Tampereen valtauksen yhteydessä vuonna 1918. Tuhot olivat niin mittavia, että uudelleenrakentaminen jouduttiin sisällissodan jälkeen aloittamaan monilla tonteilla miltei alusta.

Tammela on nykyiseltä rakennuskannaltaan pääosin 1970-luvulla rakennettu asuin-kaupunginosa, jonka rakennukset ovat pääosin 8-kerroksisia lamellitaloja. Sen katuverkosto noudattaa ruutukaavaa, mutta alue on yhdyskuntarakenteeltaan väljä ja katutila on laajojen pysäköintipihojen vuoksi monin kohdin rajaamaton. Alkuperäinen puutalo-kaupungin asemakaava on vielä luettavissa katuverkosta ja kevyen liikenteen verkosta ja puutaloja on jäljellä jonkin verran. Tammelan keskellä sijaitsee Tammelan tori, joka on yhdyskuntarakennetta kokoava kaupunkitila ja alueen kaupallinen keskus. Tammelaan täydennysrakentamisen yleissuunnitelma valmistui kesäkuussa 2012.

Tammelan alueelle radan lähelle on viime vuosina rakentunut useita korkeampia rakennuksia: toimistotilaa sisältävä uusi Technopolis (rakenteilla, kokonaan valmis 2020), sekä korkeat asuinrakennukset PMK-torni (2018) ja Luminary (2018).

Tulli

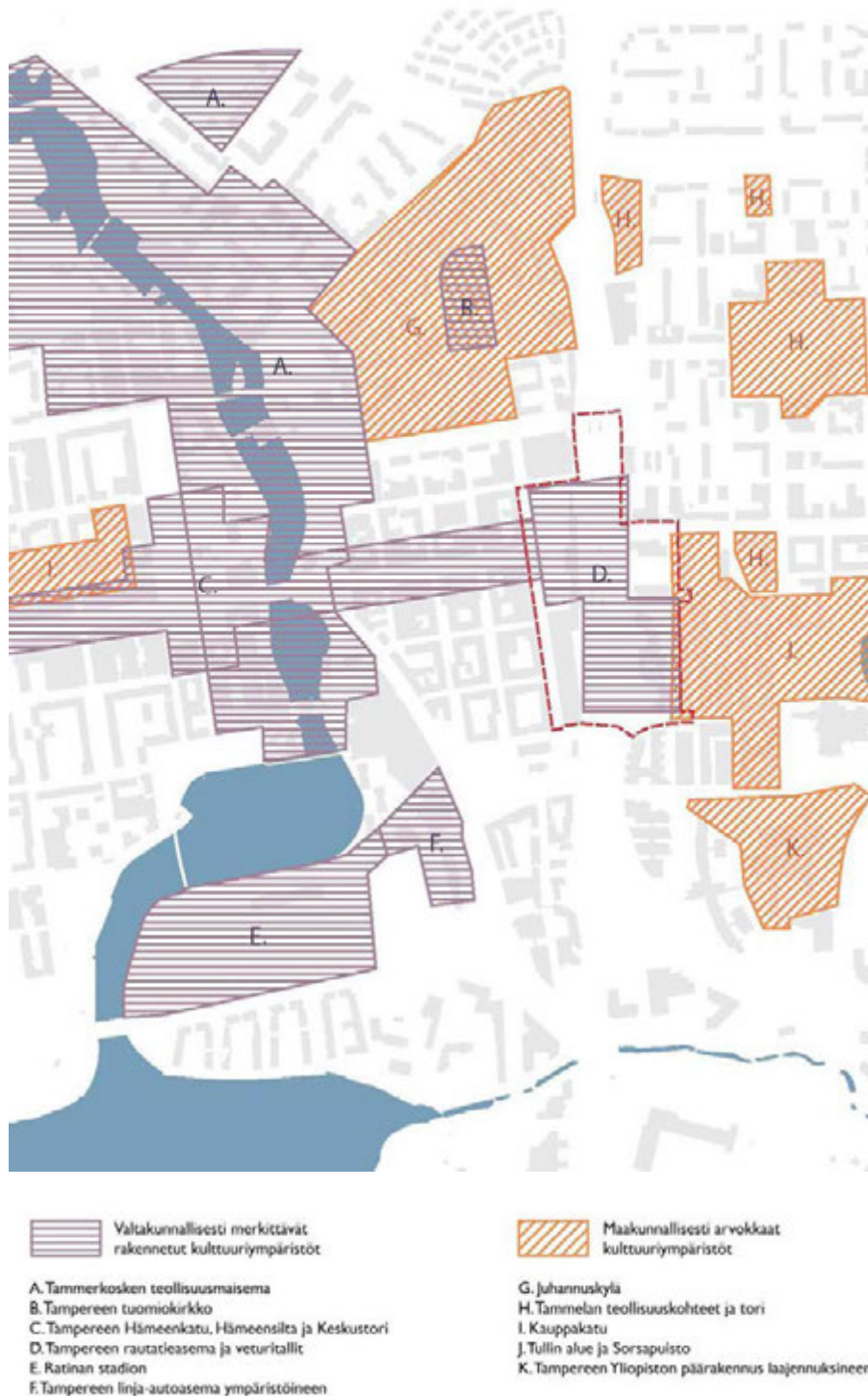


Kuva 17. Tullin kaupunkirakennetta ja katunäkymä. (Kuva: COBE)

Suunnittelualan kaakkoisreunaan jäävä Tullin kaupunginosa on toiminnaltaan toimisto- ja liiketila -painotteista aluetta. Alue liittyy idässä Sorsapuistoon ja Tampere-talon kulttuurikeskukseen ja etelässä Tampereen yliopistoon. Tullin alueen muodostuminen oli alkanut 1800-luvun lopulla, kun ratapihan läheisyyteen oli ryhdytty rakentamaan varasto-, konttori- ja tuotantotiloja. Kaupunginosa sai ensimmäisen asemakaavansa 1900-vaihteessa. Kokonaisuutena Tullin alue koki huomattavan muodonmuutoksen 1920-30-luvuilla: Alueen länsiosaan rakennettiin uusia varasto- ja konttorirakennuksia. Tammelan puistokadun itäpuolelle nousi joukko uusia asuin-kerrostaloja, ja niiden eteläpuolella muuttui Sorsalammen ympäristö 1930-luvun aikana rämeiköstä puistoksi.

Entisen teollisuus- ja varastotoiminnan perintönä alueella on vahva teollinen identiteetti. Kadut ja korttelit ovat kapeita eikä niiden väliin jää juurikaan piha-alueita. Alueen julkisivumateriaalit ovat melko yhtenäisesti joko tiiltä tai vaaleaa rappaus- tai betonipintaa. Monissa Tullin alueen rakennusten julkisivuissa korostuu aukotuksen vahva lineaarisuus. Rakennukset ovat keskimäärin 4-5 -kerroksisia, nusten alueen itäosassa paikoin 7-kerroksisiksi. Tullin alueesta on laadittu 2016 yleissuunnitelma, joka esittää alueelle mittavaa täydennysrakentamista.

2.3. Suunnittelualueen ympäristön merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt



Kuva 18. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt (Lähde: Museovirasto RKY -kohdeluettelo) sekä maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt (Lähde: Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt) suunnittelualueen lähiympäristössä.

2.4. Suunnittelualueen lähiympäristön arvorakennuksia



Kuva 19. Suunnittelualueen suhde merkittäviin kulttuuriympäristöihin ja poimintoja kulttuuri-historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokkaista rakennetun ympäristön kohteista.

Tammerkosken teollisuusmaisema (A)



Kuva 20. Näkymä Hämeensillalta Tammerkosken kansallismaisemaan.

Museoviraston kuvaus Tammerkosken teollisuusmaisemasta kuuluu: ”Tammerkosken teollisuusmaisema on maamme ensimmäinen ja tunnetuin teollinen kaupunkimaisema. Tampereelle leimalliset tekstiili-, konepaja- ja puunjalostustehtaidenalueet, voimalaitokset ja kosken ylittävät sillat muodostavat ajallisesta kerroksisuudesta huolimatta yhtenäisen teollistumisen historiaa monipuolisesti kuvastavan kokonaisuuden. Tammerkosken teollisuusmaisema on yksi Suomen kansallismaisemista.” Asemakeskuksen suhdetta Tammerkosken teollisuusmaisemaan ja uuden rakentamisen vaikutusta ikonisiin näkymiin tulee tutkia tarkemmin vaikutusten arvioinnissa, sillä teollisuusmaisemalla on kulttuuriympäristönä suuri merkitys niin paikallisesti kuin valtakunnallisestikin.

Tampereen tuomiokirkko (B)



Kuva 21. Näkymä Erkkilänkadulta Tampereen tuomiokirkolle.

Osoitteessa Tuomiokirkonkatu 3 A sijaitseva Tampereen tuomiokirkko kuuluu 1900-luvun alun kansallisromantiikan arkkitehtuurin ja maalaustaiteen päämonumentteihin Suomessa. Lars Sonckin vuonna 1899 suunnittelema kirkko valmistui 1906. Alkuaan Johanneksen kirkoksi nimetty rakennus korotettiin tuomiokirkoksi 1923. Tuomiokirkko muodostaa kirkkopuiston kanssa selkeän keskuksen Juhannuskylän alueelle, ja korkeat kirkontornit toimivat maamerkinä erityisesti Rautatiekadun ja Erkkilänkadun suunnista lähestyttäessä. Kirkkorakennus on suojeltu kirkkolain nojalla.

Tampereen Hämeenkatu, Hämeensilta ja Keskustori (C)



Kuva 22. Näkymä Hämeenkatua pitkin kohti rautatieasemaa 1900-luvun puolivälin tienoilla. Werner Mauritz Gestrin, Vapriikin kuva-arkisto.



Kuva 23. Näkymä Hämeenkatua pitkin 2017. Rautatieaseman torni on yhä kadun päätteenä.

Hämeenkatu on kulttuurihistoriallisesti ja toiminnallisesti merkittävä pääkatuakseli, jonka varrella sijaitsee useita arvokkaita rakennuksia eri vuosikymmeniltä. Museoviraston kuvauksen mukaan: ”Hämeenkatu on Tampereen keskustan halkaiseva akseli ja keskeinen liike- ja kauppakatu. Leveä bulevardityyppinen puistokatu periytyy 1800-luvun asemakaavoista. Kadun varren nykyinen 3-8 -kerroksinen rakennuskanta muodostuu liike-, pankki- ja julkisista rakennuksista. Kadun läntinen pääte on Aleksanterin kirkko 1880-luvulta ja itäisenä päätteenä on rautatieasema 1930-luvulta. Tammerkosken ylittävä Hämeensilta yhdistää keskustan kaksi puolta ja sillalta avautuu näkymä Tammerkosken kansallismaisemaan.

Hämeensillan länsipuolella Hämeenkatu lävistää Keskustorin, joka on nykyisin lähes samalla paikalla kuin Tampereen ensimmäiseen, 1775 laadittuun, asemakaavaan merkitty toriaukio, kirkkoaukio.”

Hämeenkadun vanhimmat rakennukset Hämeensillasta länteen ovat jugendkauden aikaisia ja sillan itäpuolella on uusrenessanssitaloja. Hämeenkadun Koskipuiston ja Rautatienkadun välistä osuutta reunustavat lukuisia merkittäviä rakennetun ympäristön kohteita, muun muassa Hämeenkadun ja Rautatienkadun risteyksessä sijaitsevat Rautatieläisten talo (16.) ja Hotelli Emmauksen talo (17.).

Hämeenkadun katutila on parhaillaan vahvasti muuttumassa Tampereen raitiotien myötä, joka tulee kulkemaan Hämeenkatua pitkin radan alitse.

16. Rautatieläisten talo



Osoite: Hämeenkatu 2 / Rautatienkatu 14
Rakennusvuosi: 1896
Suunnittelu: Bruno Granholm

17. Emmaus / Hotelli Emmauksen talo



Osoite: Hämeenkatu 1 / Rautatienkatu 16
Rakennusvuosi: 1936
Suunnittelu: Bertel Strömmer ja Heikki Tiitola

Tampereen rautatieasema ja veturitallit (D)



Kuva 24. Tampereen vanha puinen 1876 valmistunut rautatieasema juuri ennen purkamistaan marraskuun lopussa 1933. (Tampereen museoiden kuva-arkisto)

Suunnittelualue kuuluu pääosin museoviraston valtakunnallisesti merkittäväksi määrittelemään rakennettuun kulttuuriympäristöön *Tampereen rautatieasema ja veturitallit*. Museovirasto kuvaa alueen arvoja seuraavasti: ”Tampereen rautatieasema on maailmansotien välisen ajan merkittävimpiä asemarakennushankkeita Suomessa. Asema muodostaa kaupunkikuvallisesti vaikuttavan katutilan päätteen ruutukaava-alueen halki kulkevalle Hämeenkadulle. Asema-alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävimpiä rakennuksia ovat funktionalistinen asemarakennus (1) vuodelta 1936 sekä radan itäpuolella olevat kaksi veturitallia (2, 3) vuosilta 1874-1930. Punatiilinen asema- ja veturitallirakennusten sarja liittyy itäpuolella olevaan Tullinaukion rakennuskantaan ja sillä on suuri kaupunkikuvallinen merkitys.”

Tampereen rautatieasemasta ja eteläisestä veturihallista vuonna 2015 laadittu rakennushistoriaselvitys kuvaa alueen kehitystä ja historiallisia arvoja näin: ”Hämeenlinna–Tampere-rata valmistui vuonna 1876, vajaa kaksi vuosikymmentä sen jälkeen, kun rautateiden rakentaminen oli alkanut Suomessa. Rautatie ja sen mukanaan tuoma ratapiha asema- ja tallirakennuksineen vaikutti merkittävästi Tampereen kaupunkikuvaan ja kaupunkirakenteeseen. Vuonna 1877 radan itäpuolella sijainnut Kyttälän esikaupunki liitettiin Tampereeseen, ja kaupunkikeskustan painopisteen laajeneminen kohti itää alkoi. Tammelan kaupunginosa rakentui vuonna 1887 vahvistetun asemakaavan perusteella.

Rautatiealueen varhaisimmasta vaiheesta on jäljellä enää yksi rakennus: vuosina 2012–2014 Tornihotelliin integroitu pohjoinen veturitalli. Vuonna 1876 valmistunut puinen rautatieasema purettiin uuden aseman tieltä vuonna 1934, ja valtaosa rautatiealueen säilyneestä rakennuskannasta on peräisin 1900-luvun ensimmäiseltä puoliskolta. – – asemarakennus ja eteläinen veturitalli ovat rautatiealueen keskeisimpiä rakennuksia niin kaupunkikuvan, kulttuurihistorian kuin arkkitehtuurihistoriansakin lähtökohdista. Vaikka maisema niiden ympärillä on elänyt voimakkaasti aivan viime vuosinakin, kummankin rakennuksen merkitys rautatiealueen menneisyydestä kertovana monumenttina on merkittävä niin kaupunkikuvallisen kokonaisuuden kuin yksityiskohtienkin tasolla.”

Edellä mainittujen rakennusten lisäksi myös muun muassa asema-alueen välittömässä läheisyydessä olevat vanha tavara-asema (8), Seurantalo Morkku (9), Asuinrakennus 4/21 (10) ja Lompanlinna (11) kuuluvat kiinteästi rakennettuun rautatieläisperintöön. Suunnittelualueella olevista rakennuksista kerrotaan tarkemmin luvussa: Suunnittelualueella sijaitsevat rakennukset ja ympäristöt.

1. Rautatieasema



Osoite: Rautatienkatu 25
Rakennusvuosi: 1936
Omistaja: VR-yhtymä Oy
Suunnittelu: Otto Flodin ja Eero Seppälä 1934, Eero Seppälä 1937, Jarl Ungern 1947, Erkki Karvala 1988

2. Veturitalli (pohjoinen) ja toimisto



Osoite: Ratapihankatu 43
Rakennusvuosi: Pohjoinen talli 1874 (laajennus 1920-luvulla)
Suunnittelu: Hugo Neuman 1874, K.K Stier 1896, R. Grahm 1890-l.

3. Veturitalli (eteläinen)

Osoite: Åkerlundinkatu 16

Rakennusvuosi: 1896 (laajennukset 1901 ja 1934)

Suunnittelu: Hugo Neuman 1874, K.K Stier 1896, R. Grahn 1890-l.

8. Vanha tavara-asema



Osoite: Murtokatu 2

Rakennusvuosi: 1907

Suunnittelu: Bruno Granholm, 1905, K Andersson 1922

Tavara-asema on päätetty siirtää seurantalo Morkun paikalle.

9. Seurantalo Morkku



Osoite: Vellamonkatu 2b

Rakennusvuosi: 1907

Suunnittelu: Bruno Granholm, 1905

Seurantalo Morkku puretaan siirrettävän tavara-aseman alta.

10. Asuinrakennus 4/21

Osoite: Vellamonkatu 2

Rakennusvuosi: 1902

Suunnittelu: tyyppipiirustuksen asuinrakennus Riihimäelle (Kasern vid Riihimäki station) mukaan.

11. Lompanlinna



Osoite: Peltokatu 33 (Ilmarinkatu 2a)

Rakennusvuosi: 1923

Suunnittelu: Thure Hellström 1922, Bruno Granholm 1923

Ratinan stadion (E)



Kuva 25. Ratinan stadionin betonirakenteita. Timo-Pekka Heima, 2008, Museovirasto.

”Ratinan stadion on maamme hienoimpia teräsbetoniarkkitehtuurin edustajia. Vuonna 1966 valmistuneen Ratinan stadionin asema urheilurakentamisen historiassa on merkittävä toisena suuren mittakaavan ja edistyksellisen betoniarkkitehtuurin urheilustadionina Helsingin Olympiastadionin jälkeen.

Ratinan stadion on sijoitettu Ratinanniemelle kohtaan, jossa Tammerkoski laskee Pyhäjärveen, ja se muodostaa niemen julkisivun ydinkeskustaan päin. Stadionin rakentaminen liittyy Helsingin olympialaisiin, mutta sen nykyinen asu ja rakenteet on toteutettu Timo Penttilän piirustusten mukaan 1963-1966. Rakenteet ovat Bertel Ekengrenin insinööritaidon näyte.” (*Museovirasto*)

Tampereen linja-autoasema ympäristöineen (F)

”Tampereen linja-autoasema on 1900-luvun alkupuolen moottoriliikenteen kasvuun ja linja-autoasemien syntyvaiheeseen liittyvän uuden rakennustyyppin edustava esimerkki. Rakennus on ollut valmistuessaan Suomen ja ehkä Pohjoismaidenkin suurin ja ajanmukaisin. Aseman matala kokonaisuus koostuu odotushallista, tavarankäsittelysiivestä ja liikesiivestä. Pelkistetyssä, tyyliltään funktionalistisessa vaaleaksi rapatussa rakennuksessa on nauhaikkunat ja osaksi pyöristetyt kulmat.” (*Museovirasto*)

Juhannuskylä (G)



Kuva 26. Näkymä Tuomiokirkonkadun pohjoispäädystä. (Kuva: Google Maps)

Juhannuskylän maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö sisältää kaksi kirkkoa, puiston, kolme koulua, kaksi seurantaloa, lukuisia asuinkerrostaloja ja asuinpientaloja sekä katu ympäristöjä. Alue syntyi kaupungin keskustan itään laajenemisen seurauksena, ja ilmentää paikoin eheästi 1900-luvun alkupuolen tamperelaista kaupunkikuvaa. Alueen ominaispiirteitä ovat erityisesti kirkon kansallisromanttinen ulkoasu ja kivirakenteet, jugendtyyli ja 20-luvun klassismi sekä niiden variaatiot asuinrakentamisessa. Epäsäännöllinen katuverkosto noudattaa Camillo Sitten kaupunkiteorioita ja ajatusta kylästä kirkon ympärillä. Rakennusten arkkitehtuuri, mittakaava ja massoittelu, katunäkymät ja katujen päätteet sekä kirkon ja koulujen erottuminen kaupunkikuvassa ovat ominaisia piirteitä Juhannuskylälle. Nykytilassa kohteen arvokas rakennus on pidetty kaupunkirakenteesta poikkeavana. Alue liittyy kiinteästi Tammerkosken teollisuusmaiseman RKY-kohteeseen ja etenkin Paloaseman rakennukseen. (*Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt 2016*)

Alueen arvokas rakennus kuuluu muiden muassa Kastinlinna (13.), Johanneksen koulun rakennukset (14.) ja Tampereen klassillisen lyseon rakennukset (15.).

13. Kastinlinna

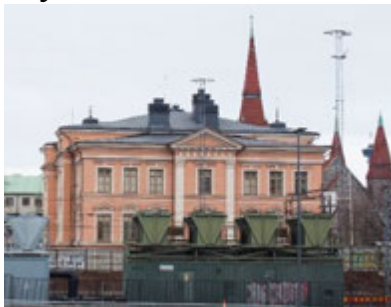
Osoite: Pajakatu 2

Rakennusvuosi: 1925, peruskorjattu 1987 VVO:n toimesta

Omistaja: Suomen valtio / Ratahallintokeskus

Suunnittelu: Thure Hellström 1922, Bruno Granholm 1923/14.

14. Johanneksen koulu



Osoite: Erkkilänkatu 10

Rakennusvuosi: 1898

Suunnittelu: Georg Schreck

15. Tampereen klassillinen lyseo



Osoite: Tuomiokirkonkatu 5

Rakennusvuosi: 1907

Suunnittelu: Jac. Ahrenberg

Tammelan teollisuuskohteet ja tori (H)



Kuva 27. Tammelantori huhtikuussa 2017.

Kulttuuriympäristökohteeseen kuuluu kuusi tuotantorakennusta, varasto, asuinrakennuksia, tori ja puisto. Alue ilmentää 1900-luvun alkuvuosikymmenten teollisuuden rakentamista. Alueen historialliseen rakennuskantaan kuuluu entisiä kenkä- ja puuvillatehtaita, niiden varastoja ja konttorirakennuksia sekä tehtaan työntekijöiden asuinrakennuksia. Tammelalle ominaista on punatiilen käyttö ja tuotantorakennusten erottuminen kaupunkikuvassa, vaikkakin osana korttelirakennetta. Nykyään kohteen rakennukset on saneerattu toimitiloiksi, asunnoiksi tai toimistoiksi, mutta ne ovat säilyttäneet arkkitehtoniset piirteensä. Tammelan kaupunginosan keskustori otettiin käyttöön vuonna 1900. Tori oli mukana jo F.L. Caloniuksen 1887 laaditussa Tammelan asemakaavassa ja se on historiallinen kaupp- ja kohtaamispaikka. Tammelan liittyy kiinteästi Juhannuskylän ja Tullinalueen maakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin.

Yksi alueen näkyvimpiä rakennuksia on PMK:n talo (12), jossa toimi puuvillatehtaiden yhteinen konttori- ja varastotoiminta. PMK:n talon pohjoispuolelle on vuonna 2018 valmistunut laajennus, PMK-torni. PMK-torni on korkea punatiilinen uudisrakennus, joka näkyy laajalle alueelle.

12. PMK:n talo ja PMK-torni



Kuva: Trevian Asset Management Oy (omistaja)
Osoite: Erkkilänkatu 11 / Peltokatu 16
Rakennusvuosi: 1937
Suunnittelu: Jarl Eklund 1936

Tullin alue ja Sorsapuisto (J)



Tullin ja Sorsapuiston kulttuuriympäristöön kuuluu tullin rakennus, varasto- ja makasiinirakennuksia, pienteollisuustalo, tuotantorakennuksia, asuinrakennuksia ja puisto. Tullin alueella on varasto- ja toimitilarakennuksia 1900-luvun alusta 1960-luvulle. Alueen ominaispiirteitä ovat ruutukaavan kapeat kadut ja pitkät korttelit, punatiili ja vaalea funktionalismi rakennusten arkkitehtuurissa sekä varstorakennusten erottuminen kaupunkikuvassa. Alueella on 10 suojeltua rakennusta ja lisäksi muita rakennustaideteollisesti, maisemallisesti tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia. Kohteen rakennuksia on saneerattu liiketiloiksi, toimitiloiksi tai toimistoiksi arkkitehtoniset piirteensä säilyttäen.

Sorsapuisto edustaa 1930-luvun vapaamuotoista puistosuunnittelua, ja sillä on merkittävä osa vapaa-ajan historiassa, matkanähtävyytenä ja kohtaamispaikkana. Puistoa on muokattu näihin päiviin asti, mutta se on säilyttänyt ominaispiirteensä.

4. Hotelli Villa / Voiman makasiini



Osoite: Sumeliuksenkatu 14
 Rakennusvuosi: 1926
 Suunnittelu: Frans Jousi 1926, Jaakko Tähtinen 1935

5. HMK:n makasiini / Myllärit

Osoite: Åkerlundinkatu 4
 Rakennusvuosi: 1902
 Suunnittelu: Berndt Blom 1902, Antti Tähtinen 1986

6. Tullikamari ja Pakkahuone



Osoite: Tullikamarin aukio 2
 Rakennusvuosi: 1901
 Suunnittelu: Georg Schreck

7. Attila / ent. Attilan kenkätehdas



Osoite: Yliopistonkatu 38, Itsenäisyydenkatu 4
 Rakennusvuosi: 1915
 Suunnittelu: Heikki Tiitola, Jaakko Tähtinen 1954,
 Eero Saari ja Pentti Tanhua 1983

Tampereen Yliopiston päärakennus laajennuksineen (K)

Kulttuuriympäristökohde koskee yliopistorakennusta laajennuksineen ja ympäröivää puistoa. Toivo Korhosen vuonna 1958 suunnittelema ja vuonna 1960 valmistunut kokonaisuus edustaa 1950-luvun modernismia. Alueen ominaispiirteitä ovat alueen jäsentely väylien risteuksiin, viheralueet, erityisesti vanhat puut ja sisään-tuloaukio sekä rakennuksen asema kaupunkikuvassa ja -maisemassa dominanttina ja Yliopistonkadun päätteenä. Alue on täydennysrakentunut ja laajentunut 1990-luvulta länteen ja etelään ja rakennuksia on jonkin verran muokattu. Kohteen rakennukset ovat kuitenkin säilyttäneet arkkitehtoniset piirteensä. Alue liittyy kiinteästi Tullin alueen maakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön ja Tampere-taloon.

Muita suunnittelualueen läheisyydessä olevia kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvalisestisesti merkittäviä rakennuksia ovat muun muassa Postitalo (18), Tampereen ortodoksinen kirkko (19) ja Asunto-Osakeyhtiö Sorinahde (20).

Postitalon rinnalle Rautatienkadun puoleiselle laidalle on kaksikerroksisen osan tilalle vuonna 2017 valmistunut asuin- ja liiketilaa sisältävä laajennus. Mustavalkoinen ja kuvioitu laajennus ei ota viitteitä Postitalosta, vaan edustaa 2010-luvun arkkitehtuuria.

18. Postitalo



Osoite: Rautatienkatu 21
Rakennusvuosi: 1971
Suunnittelu: Veikko Malmio

19. Tampereen ortodoksinen kirkko / Pyhän Aleksanteri Nevskin ja Pyhän Nikolaoksen kirkko



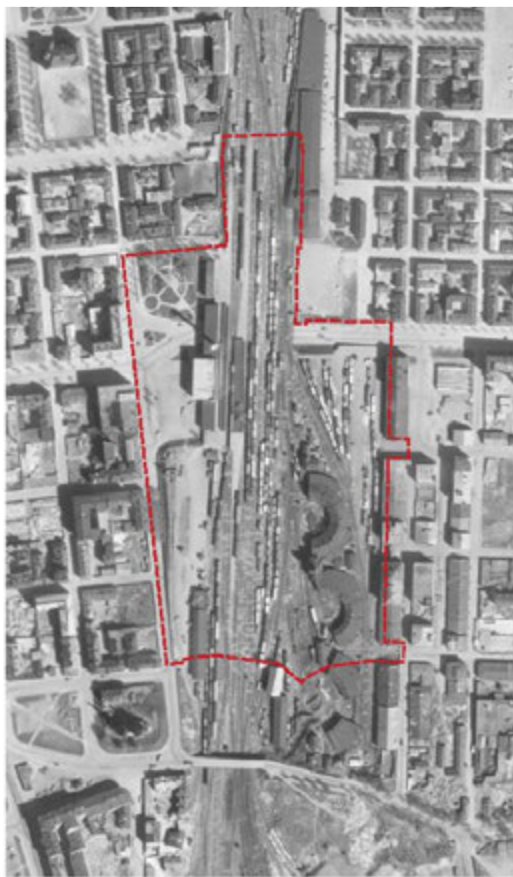
Osoite: Tuomiokirkonkatu 27
Rakennusvuosi: 1896–1899
Suunnittelu: T. U. Jazukov
Suojeltu kirkkolain nojalla.

20. Asunto-Osakeyhtiö Sorinahde

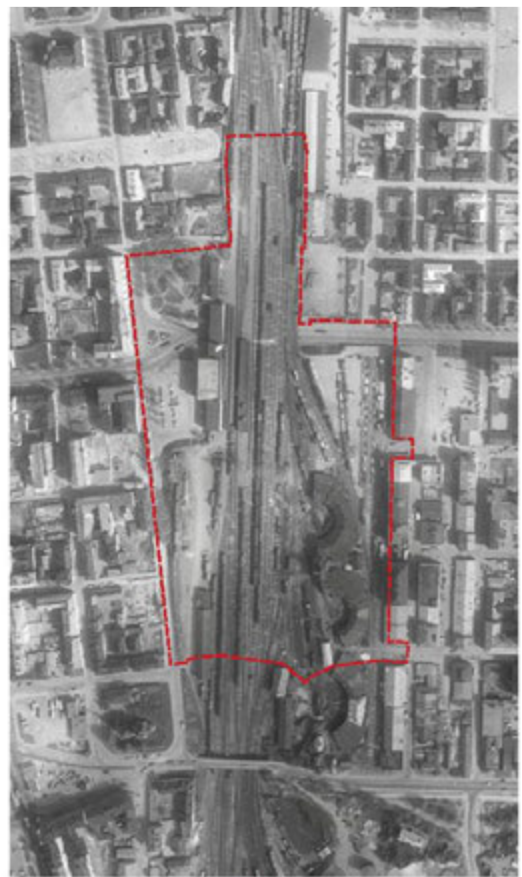


Osoite: Sorinkatu 2 / Vuolteenkatu 22
Rakennusvuosi:
Suunnittelu:

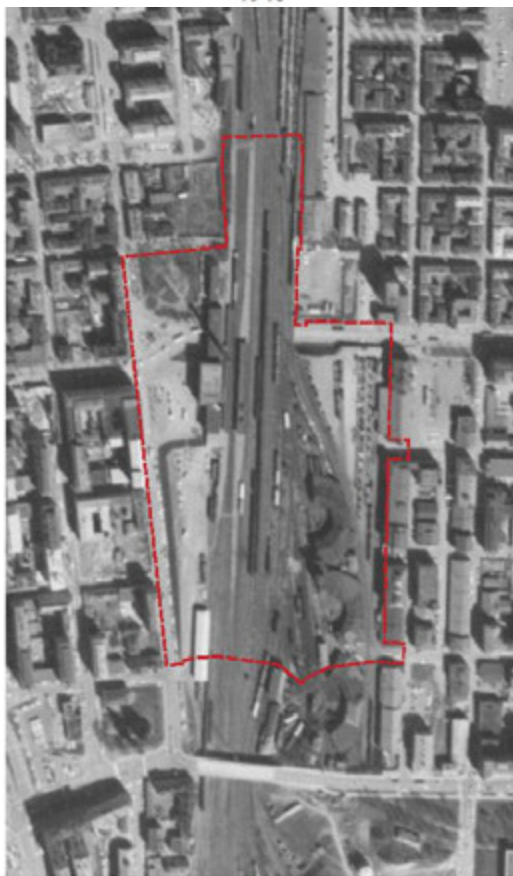
2.4.1. Tarkastelualueen rakennetun ympäristön muutokset ortokuvina



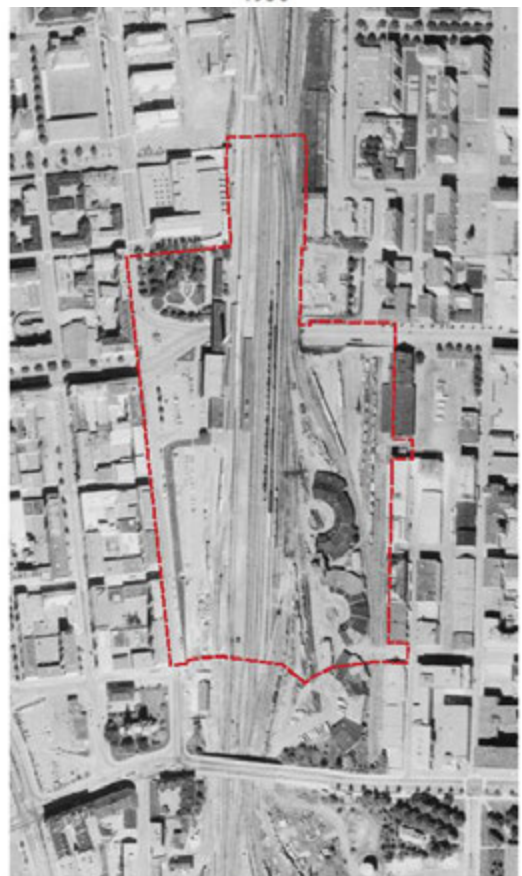
1946



1956



1966



1974



1987



1995

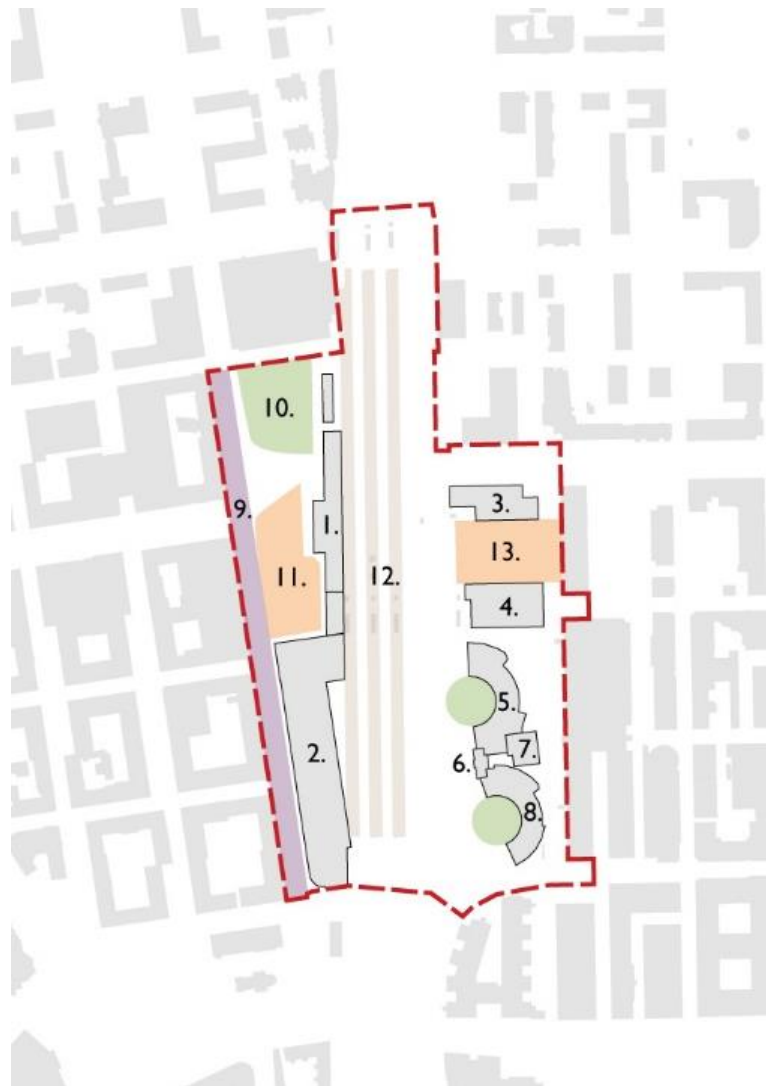


2018 (2019)

Kuvat 28.1-7. Ortoilmakuvat suunnittelualueesta ja sen lähiympäristöstä eri vuosikymmeninä, alkaen vuodesta 1946.

Lähde: Tampereen kaupungin kuvapalvelu

2.5. Suunnittelualueella sijaitsevat rakennukset ja ympäristöt



1. Rautatieasema
2. Rautatienkatu 27 (P-Asema)
3. Kiinteistö Oy Tampereen Itsenäisyydenkatu 2
4. Kiinteistö Oy Pendoliino
5. Pohjoinen veturitalli
6. Konttorirakennus
7. Solo Sokos Hotel Torni
8. Eteläinen veturitalli
9. Rautatienkatu
10. Posteljooninpuisto
11. Asema-aukio
12. Laituri-alueet ja katokset
13. Pakkahuoneenaukio

1. Rautatieasema



Kuva 28. Tampereen rautatieasema juuri valmistumisensa jälkeen 1930-luvun lopulla. E. A. Bergius, Vapriikin kuva-arkisto.



Kuva 29. Tampereen rautatieasema vuonna 2017.

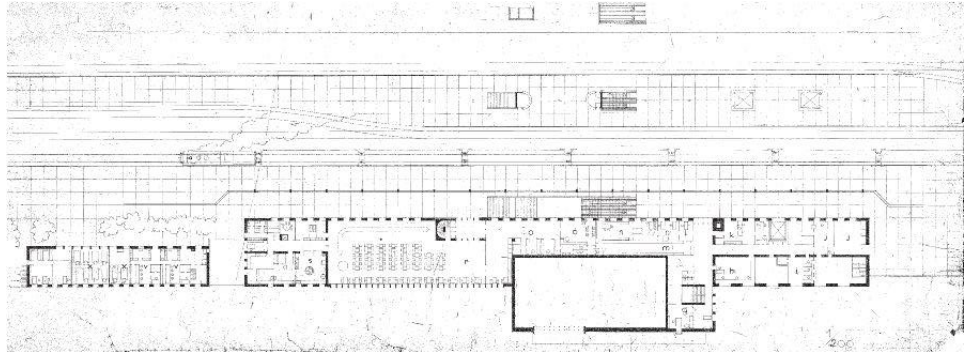
Osoite: Rautatienkatu 25

Rakennusvuosi: 1936

Omistaja: VR-yhtymä Oy

Suunnittelu: Otto Flodin ja Eero Seppälä 1934, Eero Seppälä 1937,
Jarl Ungern 1947, Erkki Karvala 1988

Kerrosala: 7 090 m²



Kuva 30. Asemarakennuksen pohjapiirustus. Valtionrautatien piirustusarkisto.

Tampereen funktionalistinen rautatieasema on palvellut samassa käytössä 80 vuotta. Aseman julkisivuihin ei ovia ja ikkunoita lukuun ottamatta ole tehty juurikaan muutoksia 1930-luvun ja vuosina 1947–48 toteutetun eteläsiiven korotuksen jälkeen. Asemarakennuksen toimintoja on sen sijaan sittemmin muutettu laajalti.

Asemarakennus on merkitty valtakunnallisesti merkittäväksi ja se sisältyy vuoden 1998 nk. Rautatiesopimuksen kohdevalikoimaan. Rakennuksesta on tehty rakennushistoriaselvitys vuonna 2015 (Cobe, Lundén Architecture ja Panu Savolainen).

2. Rautatienkatu 27



Kuva 31. Rautatienkatu 27 rakennuksen pohjoissivu.

Osoite: Rautatienkatu 27

Rakennusvuosi:

Omistaja: Finnpark Oy

Suunnittelu: Arkkitehtitoimisto Jussi Helovuori 1992, Tytti Kaitala 2011, 2013

Kerrosala: 18 474 m²

Rakennuksen pohjoisosassa toimii nykyään monia terveyden ja hyvinvointiin liittyviä yrityksiä. Rakennuksen eteläosa liittyy pysäköintilaitokseen, jonne on sisäänajo Rautatienkadulta.

3. Kiinteistö Oy Tampereen Itsenäisyydenkatu 2



Kuva 32. Itsenäisyydenkatu 2 pohjois- ja eteläpuolelta.

Osoite: Itsenäisyydenkatu 2

Rakennusvuosi: 1990

Omistaja: Kiinteistö Oy Tampereen Itsenäisyydenkatu 2

Suunnittelu: Arkkitehti Karvala & Silvennoinen Oy 1989

Kerrosala: 3 200 m²

Kiinteistö Oy Itsenäisyydenkatu 2 rakennettiin toimistokäyttöön. Rakennus on betonirunkoinen ja julkisivumateriaalina on tiili.

4. Kiinteistö Oy Pendoliino



Kuva 33. Pendoliinin talo pohjoispuolelta Pakkahuoneenaukiolta kuvattuna.

Osoite: Pakkahuoneenaukio 2
 Rakennusvuosi: 2007
 Omistaja: Kiinteistö Oy Pendoliino
 Suunnittelu: Erkki Karvala 2005
 Kerrosala: 9 235 m²

Kiinteistö Oy Pendoliino on liike- ja toimistokäytössä. Rakennus on betoni-runkoinen ja julkisivumateriaalina on tiili.

5. Pohjoinen veturitalli



Osoite: Ratapihankatu 43
 Rakennusvuosi: 1874 ja 1925
 Omistaja: Kiinteistö Oy Tampereen Tornihotelli
 Pohjoinen veturitalli toimii nykyisin tornihotellin aulatilana. Veturitalli on suojeltu asemakaavalla ja se sisältyy vuoden 1998 nk. Rautatiesopimuksen kohdevalikoimaan. Myös rakennuksen edessä olevan kääntöpöydän rakenteet ja piha-alue on suojeltu.

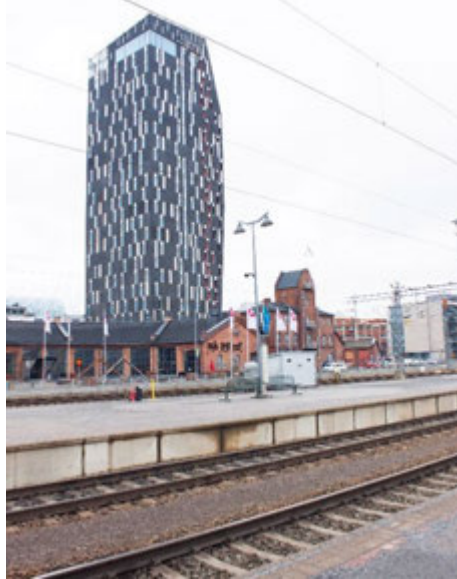
6. Konttorirakennus



Osoite: Ratapihankatu 43
 Rakennusvuosi: 1896
 Omistaja: Kiinteistö Oy Tampereen Tornihotelli
 Suunnittelu:

Konttorirakennus toimii nykyisin osana tornihotellia. Rakennus on suojeltu asemakaavalla ja se sisältyy vuoden 1998 nk. Rautatiesopimuksen kohdevalikoimaan.

7. Solo Sokos Hotel Torni



Osoite: Ratapihankatu 43

Rakennusvuosi: 2014

Omistaja: Kiinteistö Oy Tampereen Tornihotelli

Suunnittelu: Sampo Valjus

Kerrosala: 18 863 m²

25-kerroksinen ja 88,5 metriä korkea Solo Sokos Hotel Torni oli Suomen korkein hotellirakennus. Rakennuksen runko on elementtirakenteisesta betonista ja julkisivussa on käytetty mustaksi värjättyä betonia ja terästä.

8. Eteläinen veturitalli

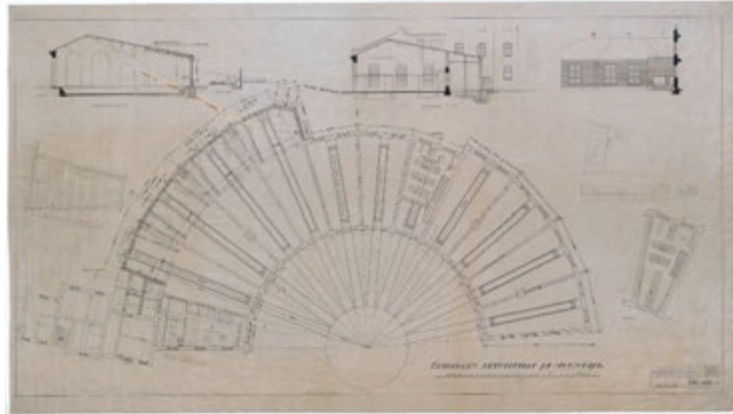


Osoite: Åkerlundinkatu 16

Rakennusvuosi: 1896 (laajennukset 1901 ja 1934)

Omistaja: Tampereen Tilakeskus Liikelaitos

Suunnittelu: Hugo Neuman 1874, K.K Stier 1896, R. Grahn 1890-l.



Kuva 34. Eteläisen veturitallin muutospiirustus vuodelta 1934. Kansallisarkisto.

Eteläisessä veturihallissa toimii nykyisin Kansi ja areenan Visit Center. Rakennus on suojeltu asemakaavalla ja se sisältyy vuoden 1998 nk. Rautatieso-
pimuksen kohdevalikoimaan. Siitä on myös tehty rakennushistoriaselvitys vuonna 2015 (*Cobe, Lundén Architecture ja Panu Savolainen*). Rakennuksen edessä olevan kääntöpöydän rakenteet ja piha-alue on myös suojeltu.

9. Rautatienkatu



Kuva 35. Tampereen asema-aukio ja Rautatienkatu kuvattuna uuden aseman valmistumisen aikoihin vuonna 1936. Taustalla tuomiokirkko. E. M. Staf, Vapriikin kuva-arkisto.



Kuva 36. Näkymä nykyiseltä Rautatienkadulta.

Rautatienkatu on viimeinen Kyttälän keskusta-alueen koordinaatistoa noudattava tielinjaus ennen itäpuolen rautatiealuetta, ja siten tärkeä kaupunkikuvallinen raja alueella. Rautatienkatu erottaa toisistaan myös länsipuolen ruutukaavaan ja umpikortteleihin perustuvan rakenteen kadun itäpuolen väljemmästä kaupunkirakenteesta. Kadun länsipuoleinen katujulkisivu muodostaa Rongankadun ja Suvantokadun välillä yhtenäisen räystäslinjan.



Kuva 37. Lankarullakioski Rautatienkadulta nähtynä. Saara Jokinen 2017

Rautatienkadun, Itsenäisyydenkadun ja Hämeenkadun risteyksessä olevalla erotuskolmiolla sijaitsi pyöreä 1930-luvun funktionalismia edustava lankarullakioski, joka oli toiminut pitkään samalla paikalla. Kioski on suunnitellusti purettu ja varastoitu. Rakennukselle pyritään löytämään uusi sijoituspaikka tarkastelualueelta. Kioskista on tehty rakennushistoriallinen dokumentointi (Saara Jokinen 2017).

10. Posteljooninpuisto



Kuva 38. Posteljooninpuistossa sijaitsee Olavi Virran muistomerkki "Elämän virta".



Kuva 39. Posteljooninpuisto 1946 ja 2019.

Posteljooninpuisto on 1930-luvulle tyypillinen edustuspuisto, jonka vanhimmat fragmentit (yksittäiset vanhat puut ja puuryhmät) ovat peräisin 1880-luvulta. Puiston nimi muutettiin 1970-luvulla Asemapuistosta Posteljooninpuistoksi.

Puiston käytävälinjaukset ja istutukset ovat muuttuneet ja sommitelma on yksinkertaistunut. Nykyisessä puistosommitelmassa on säilynyt osia 1930-luvulta, mutta sen nykyinen asu on pääosin peräisin 1980-luvun ja vuoden 2018 kunnostuksesta. 1960-luvulla ja sen jälkeen tapahtuneista muutoksista osa on jo ehditty häivyttämään ja puistoa on palautettu osin alkuperäiseen asuunsa. Puustosta suurin osa on peräisin ajan jaksolta 1880-1910. 1930-luvun istutuksista on säilynyt puiston reunalla syreeniainanne sekä aiheena kukkanauhat kaarikäytävän edustalla.

Posteljooninpuistoon liittyen on tehty selvitys *Tampereen asemapuisto, ympäristöhistoriallinen selvitys* (2018/2020). Selvityksen mukaan Posteljooninpuiston vaalittavia ominaispiirteitä on mm. 1930-luvun sommitelman jäänteet, kuten kaareva käytäväsommitelma, avoin eteläosa ja puustoinen pohjoisosa, sekä kulku puistosta asemalaiturille.

11. Asema-aukio



Kuva 40. Tuotannon joulupukin kulkueen kärki lähdössä Tampereen rautatieasemalta vuonna 1957. Erkki Kauppila, Vapriikin kuva-arkisto.



Kuva 41. Asema-aukio vuonna 2017.

Asema-aukion nykyinen koko ja jäsentely on peräisin 1960, 1980- ja 1990-luvuilla tehdystä katu- ja istutusjärjestelyistä. Asema-aukiolla on säilynyt alkuperäinen 1930-luvulla ladottu nupukiveys. Aukio on historiallisten valokuvien mukaan toiminut ajoittain tapahtumien ja kulkueiden järjestämispaikkana. Kivipäällysteinen asema-aukio toimii nykyisin pysäköinti- ja saattoliikennealueena. Aukiolla sijaitsee myös P-Hämpin hissi- ja porrasyhteys rautatieasemalle.

Asema-aukio sisältyy selvitykseen *Tampereen asemapuisto, ympäristöhistoriallinen selvitys* (2018/2020). Selvityksen mukaan aukion vaalittavia ominaispiirteitä ovat: aukion eleetön 1930-luvun nupukiveys ja asfaltoitu pinta jalkakäytävillä, asema-aukion ja -puiston välinen visuaalinen yhteys, asema-alueen ja Rautatieläisten talon välinen yhteys, Rautatienkadun puurivit (osin palautettavat), aukion ja asemarakennuksen välinen suhde, sekä aseman edustan vapaa tila.

12. Laiturialueet ja katokset



Kuva 42. Junalaiturien betoniset katosrakenteet ja niittiteräsrakenteiset välilaiturikatokset.

Tampereen rautatieaseman laiturialueet ja -katokset ovat yhä pitkälti 1930-luvun asussa. Suurin ero liittyy rakenteellisesti kiinnostavaan päälaiturikatokseen, jonka huonokuntoinen betonilaatta purettiin vuonna 2007 ja korvattiin puupalkeista ja vanerista koostuvalla väliaikaisratkaisulla. Päälaiturille nousevaa portaikkoa valaiseva katoksen ikkuna-aukko on ikkunalaiseineen 1930-luvun asussa. Välilaiturikatoksen niittiteräsrakenteet ovat niin ikään säilyttäneet alkuperäisen asunsa.

13. Pakkahuoneenaukio



Kuva 43. Pakkahuoneenaukio oli pitkään rautatieliikenteen käytössä ennen kuin rakentui nykyiseen muotoonsa. Kuvissa Pakkahuoneenaukio vuosina 1987, 1995 ja 2019.



Kuva 44. Hämpin parkin sisäänajo on Pakkahuoneenaukiota dominoiva elementti.



Kuva 45. Porrastus aukion itäreunalla ja yhteys Tullintorille.

Tampereen rautatieaseman ja veturitallien RKY-alueen raja-alue kulkee Pakkahuoneenaukion länsireunalla. Aukiota rajaa, itäpuolella Pakkahuone, pohjoispuolella Kiinteistö Oy Tampereen Itsenäisyydenkatu 2, länsipuolella rautatie ja eteläpuolella Kiinteistö Oy Pendolino.

Tullikamari ja sen pakkahuone rakennettiin vuonna 1901. Ennen kuin kaksi muuta Pakkahuoneenaukiota rajaavaa rakennusta valmistui, oli aukion kohdalla raiteet - tavaraa siirrettiin junanvaunusta Tullikamarin pakkahuoneeseen länsijulkisivulla.

Alueen käyttö on muuttunut alkuperäisestä raideliikennetoiminnasta kaupunkimaiseksi aukioksi. Raiteet purettiin 1980-luvun aikana. Koko Tullin alueen kulttuuripainotusta vahvisti Tullikamarin ja Pakkahuoneen muutos kulttuurikeskukseksi vuonna 1988. Pakkahuoneenaukio uudistui täysin Hämpin parkin rakentamisen yhteydessä vuonna 2014. Tällöin Pakkahuoneen eteen, aukion laidalle, rakennettiin istuskeluportaati, jotka toimivat myös katsomona tapahtumille. Alueen pinta on laattapäällysteinen. Keski-osassa sijaitsee sisäänajoramppi Hämpin parkkiin.

2.6. Arkeologinen kulttuuriperintö

Alueella ei sijaitse muinaismuistolaissa tarkoitettuja kiinteitä muinaisjään-
nöksiä.

3. VAIKUTUKSET KAUPUNKIKUVAAN

Yleissuunnitelman mukainen maankäyttö on rakennusvolyymiltaan suuri ja se sijaitsee avoimen ratapihan reunalla. Ympäröivä rakentaminen Tampereen kantakaupungissa on korkeudeltaan suhteellisen tasaista, lukuun ottamatta uudiskohteita tarkastelualueen itäosassa (mm. Solo Sokos Hotel Torni, Luminary, PMK-torni, uusi Technopolis) ja eteläpuolella (rakentuva Kansi ja areena). Yleissuunnitelmalla on siten toteutuessaan huomattavat vaikutukset kaupunkikuvaan ja -maisemaan niin lähiympäristössään kuin kaukomaisemassa osana Tampereen kantakaupunkia. Näkyvyyteen vaikuttavat sekä kansirakenteen peruskorkeus (noin +105 mpy) että rakennusmassojen korkeus (ylin huippu noin +208,5 mpy yleissuunnitelmassa 11/2019). Asemakeskuksen korkeat rakennukset toimivat jatkeena Kansi ja Areena -hankkeen tornirakennuksille. Asemakeskuksen ja Kansi ja areenan rakennusmassat nousevat siluutiltaan keskelle kohti toisiaan (kts. näkymäkuvat kappaleessa 3.1. *Vaikutukset tärkeisiin näkymiin*).



Kuva 46. Pituusleikkaus suunnittelualueesta Asemapuiston kohdalta itään kohti Asemakeskusta. (COBE & Lunden)

Sekä nykytilassa oleva avoin ratapiha, että tuleva Asemakeskuksen korkeiden rakennusten nauha toimivat kaupunkitilaa jakavina elementteinä lännen ja idän välillä, vaikka hyvin eri tavoin. Asemakeskuksen korkeiden rakennusten myötä tämä raja näkyy kauemmas, mutta rakenteet myös katkaisevat näköyhteyksiä radan toiselle puolelle, toisin kuin nykytilan avoin ratapiha. Toisaalta yleisessä käytössä oleva Asemakeskuksen kansirakenne luo uusia näkymiä korkeammalta nykyiseen kaupunkikuvaan.

3.1. Vaikutukset tärkeisiin näkymiin

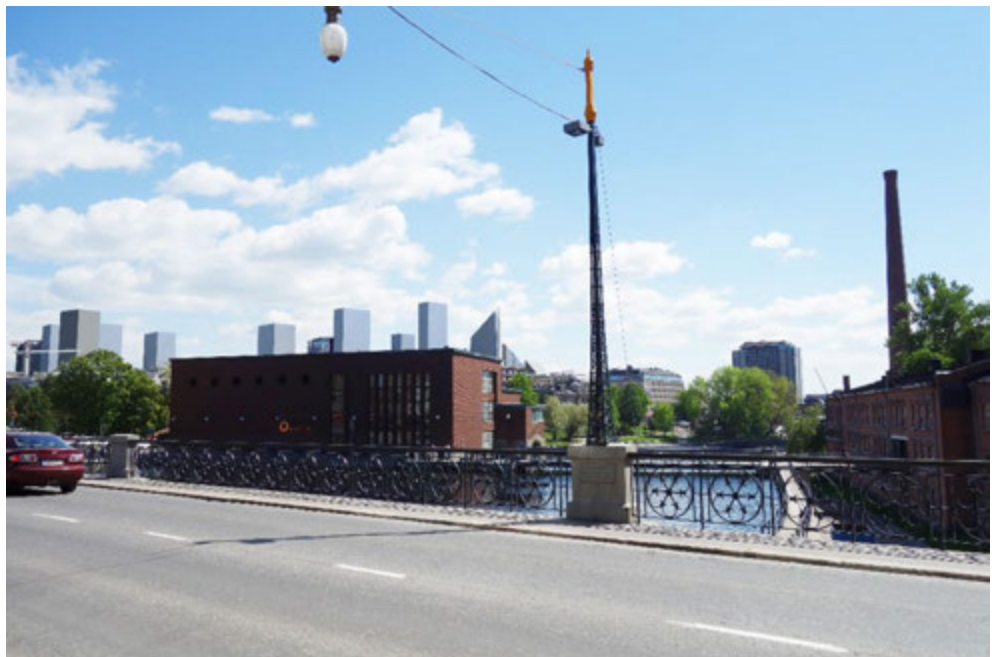


Kuva 47. Tärkeiksi määritellyjen näkymäpisteiden sijainnit kartalla. (WSP Finland)

Vaikutukset Tammerkosken koskimaisemaan, Keskustoriin ja rantanäkymiin



Kuva 48. Näkymäkuva Palatsinraitinsillalta, näkymäpiste 4. (WSP Finland)



Kuva 49. Näkymäkuva Satakunnansillalta, näkymäpiste 6. (WSP Finland)



Kuva 50. Näkymäkuva Hämeensillalta, näkymäpiste 7. (WSP Finland)



Kuva 51. Näkymäkuva Keskustorilta, näkymäpiste 10. (WSP Finland)

Tornirakennukset näkyvät vahvasti Tammerkosken historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokkaassa koskimaisemassa, erityisesti kosken länsipuolella. Kaupunkikuvassa tornitalot kohoavat useiden Tampereen kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden rakennusten lomasta. Koska Hämeensilta ja Keskustori ovat kohtisuorassa Asemakeskuksen etelä-pohjoissuuntaista tornitalorivistöä (näköpisteet 7 ja 10), tornitalot levittäytyvät kaupunkikuvaan laajalle hyvin erillisinä massoina. On erittäin tärkeää sovittaa tornitalojen muotokieli, aukotus ja julkisivumateriaalit tähän Tampereen identiteetille tärkeään ympäristöön.



Kuva 52. Näkymäkuva Laukontorilta, näkymäpiste 12. (WSP Finland)



Kuva 53. Näkymäkuva Tampereen valtatie sillalta Eteläpuistosta Ratinalle, näkymäpiste 14. (WSP Finland)



Kuva 54. Näkymäkuva Laukonsillalta, näkymäpiste 16. (WSP Finland)

Asemakeskuksen ja Kansi ja Areenan tornitalot erottuvat erityisesti Tammerkosken eteläosista, sillä avoimet vesialueet ovat siellä laajempia. Laukonsillan vastarannassa (näköpiste 16) on paljon vertikaalisti suuntautuneita rakennuksia (pistetaloja), mitä linjaa Asemakeskuksen rakennukset jatkaisivat.



Kuva 55. Näkymäkuva Hatunpäältä, näköpiste 17. (WSP Finland)

Hatanpään rannasta, kuten useasta muustakin paikasta Viinikanlahden rannalla, Asemakeskuksen tornitalot nousevat osana kantakaupungin siluettia, tiilitalojen ja tornien rinnalla. Tähän maisemaan tornitalot voivat sopia melko luontevasti, luomalla Tampereen arkkitehtuuriin kerroksellisuutta.

Vaikutukset nykytilan tärkeisiin näköalapaikkoihin



Kuva 56. Näkymäkuva Näsinneulasta, näkymäpiste 2. (WSP Finland)

Perinteisesti Tampereen kantakaupungissa on sijainnut suuria rakennusmassoja, kuten teollisuusrakennuksia. Myös korkeiden massojen toteuttaminen useamman kerrostalon ryhmissä on Tampereella perinteistä (esim. Kalevan tornit). Tästä huolimatta Asemakeskus sekä Kansi ja Areena erottuvat merkittävästi Näsinneulan ja Pyynikintornin panoraamamaisemassa tornitalojen nauhana, vahvana kaupunkitypologisena poikkeamana. Näsinneulassa ja Pyynikintornissa vierailevalle Tampereen päärautatieaseman ja rautatielinjan sijainti on helppo paikantaa.



Kuva 57. Näkymäkuva Pyynikintornista, näkymäpiste 8. (WSP Finland)



Kuva 58. Näkymäkuva Hotelli Tornista lounaaseen, näkymäpiste 11A. (WSP Finland)



Kuva 59. Näkymäkuva Hotelli Tornista länteen, näkymäpiste 11B. (WSP Finland)



Kuva 60. Näkymäkuva Hotelli Tornista luoteeseen, näkymäpiste 11D. (WSP Finland)

Asemakeskus tulee muuttamaan perustavanlaatuisesti Solo Sokos Hotel Tornista katseltavaa näkymää (Kuva 58 - Kuva 60) ja näin myös Solo Sokos Hotel Tornin roolia Tampereelle. Solo Sokos Hotel Tornin näköala, kuten Luminary, tulevat tarjoamaan aitiopaikan seurata hankkeen asteittaista rakentamista, sekä kaupunkielämää Asemakeskuksen ytimessä hankkeen toteututtua. Asemakeskuksen tornitalojen toteutuessa ja näin Solo Sokos Hotel Tornin kaukonäkymien osittain peittyessä on tärkeää, että Asemakeskuksen Solo Sokos Hotel Tornia korkeammat tornitalot tarjoavat Sokos Hotel Tornin näköalapaikan veroisen, hyvin saavutettavan näköalapaikan Tampereen kaupunkimaisemaan.



Kuva 61. Panomaamakuva Hotelli Tornista – kuvayhdistelmä näkymäpisteistä. (WSP Finland)

Vaikutukset kantakaupungin itäiseen osaan



Kuva 62. Näkymäkuva Kalevan kirkolta, näkymäpiste 9. (WSP Finland)



Kuva 63. Näkymäkuva Sorsapuistosta, näkymäpiste 21. (WSP Finland)

Asemakeskuksen tornitalot näkyvät hyvin puiston kasvillisuuden yli myös kesällä, sekä Kalevan kirkon edustan puistosta että Sorsapuistosta. Näiden puistojen nykytilassa Solo Sokos Hotel Torni antaa viitteitä, kuinka tornitalot tulevat näkymään maisemassa.



Kuva 64. Näkymäkuva Tammelan torilta, näköympäristö 19. (WSP Finland)

Tornitalot näkyvät vaihtelevasti Tammelan torilta, näköympäristössä 19 melko maltillisesti, eri vuosikymmenien tyypillisten asuinkerrostalojen taakaa.

Vaikutukset näkymiin Asemakeskuksen etelä- ja pohjoispuolelta



Kuva 65. Näkymäkuva Lapintien sillalta, näköympäristö 3. (WSP Finland)



Kuva 66. Näkymäkuva Erkkilänsillalta, näkymäpiste 5. (WSP Finland)

Koska Asemakeskuksen tornitalojen akseli on suuntautunut voimakkaasti etelä-pohjoissuuntaan, mitä suurempaan etelästä tai pohjoisesta Asemakeskusta kohti katsoo, sitä enemmän tornirakennukset sijoittuvat yhdeksi massaksi kaupunkikuvassa. Kontrastit Asemakeskuksen tornitalojen muodoissa, sävyissä, julkisivumateriaaleissa ja ikkunasijoitteluissa saavat rakennukset erottumaan toisistaan.

Ratapihankadun pohjoisosa on täydentynyt (näkymäpisteet 3 ja 5), mikä myös kaupunkikuvallisesti tukee tiivistä Asemakeskusta.

Kannen alittavan rautatien näkyessä (esimerkiksi Erkkilänsillalta, näkymäpiste 5) on huomioitava kannen alla olevan avoimen tilan visuaalinen ilme. Alitus tarvitsee vahvat rakenteet erityisesti tornitalojen alle. Kaupunkikuvan kannalta on mm. harkittava, jatkuvatko tornitalojen seinät pilareina vai yhtenäisinä seininä maahan asti niissä kohdissa, joissa ei ole ratakiskoja.



Kuva 67. Näkymäkuva Parantolankadulta, näkymäpiste 20. (WSP Finland)

Näkymäpiste 20 näyttää katselusuunnan kohti suunnittelualuetta pohjoisen ja koillisen välimaastosta. Sekä Asemakeskus, Solo Sokos Hotel Tornin että Kansin ja Areenan näkyvät ryppäänä tästä korkeammasta katselukohdasta Kekkosen tien ylittävän kevyen liikenteen sillan visuaalisena jatkeena.

Vaikutukset kaukomaisemaan, tienristeyksiin, linja-autoasemalle sekä teille Tampereelle saapuessa



Kuva 68. Näkymäkuva Näsijärveltä, näkymäpiste 1. (WSP Finland)



Kuva 69. Näkymäkuva Lempääläntieltä Lahdenperäntien yllä, näkymäpiste 18. (WSP Finland)



Kuva 70. Näkymäkuva Lempääläntien sillalta Yhdystie 3495:n yllä, näkymäpiste 23. (WSP Finland)



Kuva 71. Näkymäkuva Nekalantien risteyksestä, näkymäpiste 15. (WSP Finland)

Asemakeskuksen tornitalot erottuvat kaukaa valtateiltä erityisesti eritasoliittymissä. Suoraan etelästäkin saapuessa Asemakeskuksen korkeimmat rakennukset erottuisivat Kansi ja Areenan rakennusten takaa. Esimerkiksi Lempääläntiensilta (näköpiste 23) sijaitsee linnuntietä yli kolmen kilometrin päässä Asemakeskuksesta. Ilmaperspektiivistä johtuvasta tornitalojen vaihtelevasta näkyvyydestä huolimatta Asemakeskus ja Kansi ja Areena erottuvat näyttävänä maamerkinä Tampereelle saapuessa.



Kuva 72. Näkymäkuva linja-autoasemalta, näkymäpiste 13. (WSP Finland)



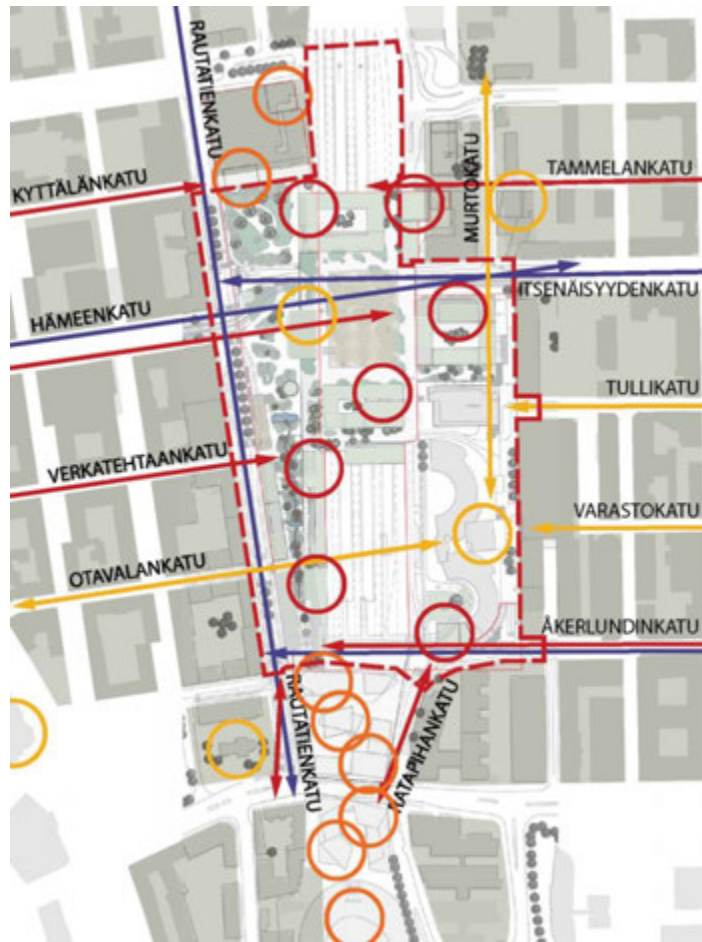
Kuva 73. Näkymäkuva lidesjärven kaakkoisreunasta, näkymäpiste 24. (WSP Finland)



Kuva 74. Näkymäkuva Nekalantien ja Hallilantien risteyksestä Iidesjärven yli, näkömätse 22. (WSP Finland)

Iidesjärvi sijaitsee pitkän harjumuodostelman matalimmassa kohdassa, ja järven kaakkoispuolella on niukasti puustoa. Siten Asemakeskus ja Kansi ja Areena erottuvat tämän pitkän järven päätteellä huolimatta siitä, että näkömätse 22 sijaitsee linnuntietä 3,4 kilometrin päässä Asemakeskuksesta.

3.2. Vaikutukset katunäkymäpäätteisiin, tarkastelualueeseen ja lähistön kaupunkikuvaan



Kuva 75. Katunäkymäpäätteet. Punaisella Asemakeskuksen korkeat rakennukset ja tulevat näkymäpäätteet. Keltaisella nykyiset näkymäpäätteet ja nykyiset korkeat rakennukset, jotka tulevat näkymään Asemakeskuksen rakennusten tai kannen yli. Oranssilla Postitalon korotukset sekä Kansi ja arena. Sinisellä säilyvät näköyhteydet suunnittelualueen läpi, kansirakenteen yli. (Asemapiirros kaavion taustalla: COBE & Lunden)

Asemakeskuksen rakennukset ovat useille kohtisuorille kaduille myös hyvin näkyviä katunäkymien päätteitä. Yllä oleva kuva osoittaa, mitkä katunäkymäpäätteet muuttuvat.

Kuvat seuraavilla sivuilla näyttävät, kuinka tarkastelualueen ja lähialueen kaupunkikuva muuttuu. Julkisivujen ilme on alustava.



Kuva 76. Visualisointi Rautatienkadulta etelään Otavalankadun kohdalta. (Kuva ylhäällä: Google Maps, Kuva alhaalla: COBE & Lunden)



Kuva 77. Visualisointi Rautatienkadulta pohjoiseen Suvantokadun kohdalta. (Kuva ylhäällä: Google Maps, Kuva alhaalla: COBE & Lunden)

Yleissuunnitelmalla on mahdollisuus huomattavasti eheyttää katutilaa nykyisestä, huolimatta siitä, että katutila tulee olemaan vaikutelmaltaan aiempaa tiiviimpi ja vähemmän ilmava uusien rakennusmassojen myötä. Uusien rakennusmassojen korkeus kadun varrella on sovitettu nykyiseen rakennuskantaan. Suunnitelman kivijalkakaupat elävöittävät nykyistä katutilaa, sillä kadun itäpuolinen julkisivu on nykyisellään vain yhtenäinen matala umpinainen julkisivu. Vaikutus näkymiin Rautatienkadun länsilaidan rakennusten sisältä idän suuntaan on myös laadullisesti merkittävä; nykytilassa näkymää hallitsee avoin pysäköintikansi ja ratapiha, joista kumpikaan ei ole visuaalisesti miellyttävä.



Kuva 78. Visualisoinnit Itsenäisyydenkadulta länteen kohti suunnittelualueetta sekä etelään. Vasemmalla Tullikamari ja Pakkahuone (1901). (Kuva: COBE & Lunden)

Näkymä Itsenäisydenkadulta rautatien itäpuolelta muuttuu merkittävästi. Aukiokatos kannen päällä sekä jalankulkijan yhteydet eri tasoilla on hyvä näkyä selvästi kadulle. Tämä orientoi kulkijaa, ja esteettisesti toteutettuna houkuttelee lisää väkeä kannen aukiolle sekä sen ympärillä sijaitseville palveluille. Tällaisissa sijainneissa on tärkeää, että yhteys kannelle on helposti havaittavissa ja että kansi on visuaalisesti houkutteleva, sillä nämä seikat edesauttavat kannen kauppojen ja palveluiden elinvoimaisuutta. Kadun rakennusmassojen mittasuhteet ovat suunnitelmassa erittäin vaihtelevia. Itsenäisydenkatu nousee itään päin, mikä keventää hiukan vaikutelmaa.



Kuva 79. Näkymä kohti suunnittelualuetta Hämeenkadulta Tammerkosken länsipuolelta Näsinlinnankadun ja Kunkinkaankadun välistä. (Kuva: COBE & Lunden)

Tästä keskeisestä katselukohdasta suunnitelma ei peitä kaupunkikuvan elementtejä – rautatieaseman torni myös näkyy edelleen hyvin maamerkinä Hämeenkadulle. Asemarakennus kuitenkin menettää asemansa itsenäisenä maamerkinä ja sen vuoksi on tarpeen suunnitella kannen katos ja näkyvät rakennusmassat hyvin harmonisesti asemarakennuksen kanssa.

Rautatienkadun vartta on suunnitelmassa jo kilpailuehdotusvaiheessa käsitelty hyvin huolellisesti. Esimerkiksi rakennusmassojen muodonantoa tästä näkökulmasta yhdessä Kansin ja areenan kanssa voi yhä jalostaa.



Kuva 80. Rautatienkadun varrelta kohti suunnittelualuetta. (Kuva: COBE & Lunden)
 Alla vasemmalla Tampereen rautatieasema juuri valmistumisensa jälkeen 1930-luvun lopulla ja oikealla valokuva vuodelta 2017.



Kuva 81. Visualisointi Kansi ja areenan pohjoisreunalta, pohjoiseen kohti Asemapuistoa. (Kuva: COBE & Lunden)

Näkymä kannen eteläosasta pohjoiseen Asemapuistoa kohti on hyvin tiivis ja levenee pohjoiseen päin. Kohta tulee olemaan vilkas ja tiivis erityisesti Kansi ja areenan monitoimiareenan katsojien lähtiessä ja saapuessa. Mittakaava on inhimillinen. Näkymä pohjoiseen Asemapuistoon voisi olla avoimempi, sillä pitkä näkymä Posteljoonipuistoon asti on tässä kohdassa mahdollinen aivan kannen eteläpäädyssä.

3.3. Vaikutukset kaupunkikuvaan suunnittelualueella

Suunnittelualueen kaupunkikuvaan vaikuttavat muun muassa tilasarjojen ja näkymälinjojen muutokset, sekä nykyisten ja uusien rakennusten suhde toisiinsa. Suunnittelualueen lähiympäristö on rakennuskannaltaan varsin monimuotoinen ja ajallisesti kerrostunut. Vaatimukset uudisrakentamisen ympäristöön sovittamiselle ovat tämän vuoksi hyvin erilaiset riippuen tarkastelusuunnasta. Alueen rooli valtakunnallisesti merkittävänä rakennettujen kulttuuriympäristöjen alueena (RKY) asettaa erityisvaatimuksia suunnitelman korkealle laadulle.

Yleissuunnitelmassa esitetyt rakennusmassat aiheuttavat merkittävän rakennuskorkeuden kontrastin tarkastelualueella. Ympäröivien ruutukaava-alueiden rakentamisen ollessa pääosin 7-8 kerroksista, esitetyt tornitalot erottuvat selvästi kaupunkirakenteessa. Toisaalta lähistöllä on myös muita viime aikoina rakennettuja tornitaloja (Solo Sokos Hotel Tornin, Luminary, PMK-torni) sekä tulevia tornitaloja (Kansi ja areena). Korkeiden rakennusten keskittäminen tälle alueelle on korkean rakentamisen selvityksen ja keskustan strategisen osayleiskaavan mukainen lopputulema; näistä vaikutukset on arvioitu yleiskaavaa laadittaessa.



Kuva 82. Visualisointi Asemakeskuksen aukiosta ja puistosta. (COBE & Lunden)

Asemarakennuksen edustan aukio tarjoaa laadukkaasti toteutettuna viihtyisän ja rautatieaseman läheistä kaupunkikuvaa eheyttävän alueen puistoinen, arkadeineen ja kävelypromenadeineen.

Yleissuunnitelman toteutuessa muodostuu myös täysin uusia urbaaneja kaupunkikuvallisia näkymiä ja tiloja, erityisesti kansirakenteen vuoksi. Kannen rakennukset ovat korkeita ja kannen katutila osin tiivis, joten erityisesti kannen keskiosissa kaupunkikuvaa hallitsee voimakkaasti uudet rakenteet (kts. havainnekuvat Hotelli Tornista käsin, näkymäpisteet 11A-11C) sen sijaan, että vanhempi rakennuskanta näkyisi. Näihin osiin syntyy siten täysin uusia tilasarjoja, joiden sisällä kaupunkikuvallinen arvo ja erityislaatuisuus syntyvät ainoastaan Asemakeskuksesta, eikä lainkaan nykyisestä rakennuskannasta. On myös tärkeää, että kannen laaja julkinen kävelyalue on hyvin saavutettavissa katutasolta ja asemalta. Sen on tarjottava riittävästi palveluita, julkisia ja puolijulkisia tiloja ja toimintoja, sekä kannella että sinne johtavilla kulkuväylillä, jotta kaupunkikuva kannella on eloisa.

Asemapuiston eteläisenä näkymäpäättteenä on Kansi ja areenan korkein rakennus. Puistossa tulee laajasti olemaan täysin uusi kaupunkikuva, sillä puiston ja Rautatienkadun väliin on suunnitelmassa sijoitettu rakennuksia (oikealla). Puisto on osittain hyvin kapea ja paikoittain melko varjoisa, hierarkkisesti alisteinen korkealle tiiviille rakentamiselle sen ympärillä (kuva 84). Tämän vuoksi on tärkeää, että viherympäristölle varmistetaan näissä kohdissa mahdollisimman paljon pinta-alaa siten, että muun toiminnan tilantarpeet huomioidaan realistisesti jo aikaisessa suunnitteluvaiheessa (kevyt liikenne, turvallisuus, esteettömyys, huolto, ym.). Tarkemmassa suunnittelussa on varmistettava myös kasvillisuuden tarvitsemat riittävät tekniset ratkaisut, jotta kasvillisuus toteutuu ja säilyy elinvoimaisena haastavammassakin kohdissa. Esimerkiksi puiston merkittävien korkeuserojen harkittu käsittely puiston suunnitelmassa on tärkeää.



Kuva 83. Visualisointi kannen kävelypromenadista. Kannen katupromenadi luo täysin uuden kaupunkikuvallisen tilasarjan ja näkökulman sekä nykyiseen että tulevaan rakentamiseen. (COBE & Lunden)



Kuva 84. Visualisointi Asemapuistosta etelään kohti Kansi ja areena. (Kuva: COBE & Lunden)



Kuva 85. Yllä Itsenäisyydenkadun tunnelin läntisen sisäänkäynnin nykytila. Alla visualisointi, jossa tunnelia on levennetty n. 5,3 metriä pohjoiseen. (Alla oleva kuva: COBE & Lunden)



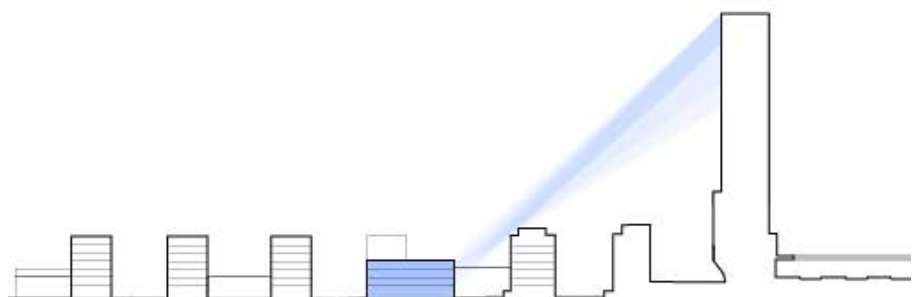
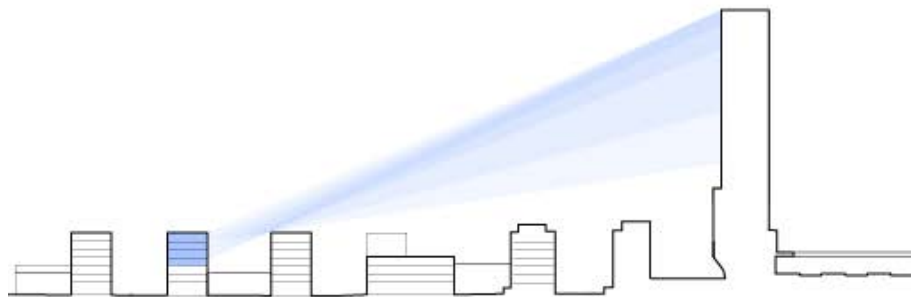
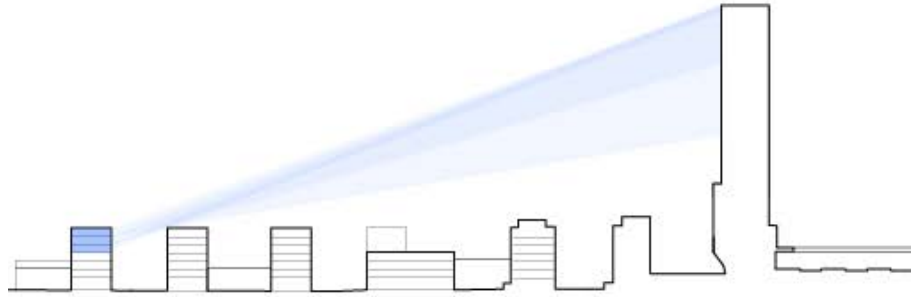
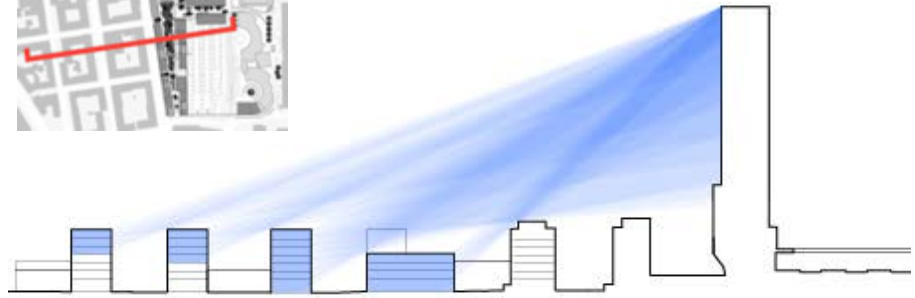
Kuva 86. Alla visualisointi Itsenäisyydenkadun tunnelin sisältä kohti itää. Yllä tunnelin nykytila. (Alla oleva kuva: COBE & Lunden)

Tunnelin nykytila on varsin heikko laadultaan (valaistus, pintojen kunto, mittasuhteet). Yleissuunnitelmassa esitetään pohjoisen tunnelinaukon leventämistä ja eteläisen aukon avaamista siten, että tunneli yhdistyy tilallisesti ja toiminnallisesti nykyiseen Asematunneliin. Yleissuunnitelmassa eteläpuolella (kuvassa oikealla) on raput Asemakeskukseen sekä liukuportaat kansitasolle kannen katoksen alle. Suunnitelmassa tunneli on yhä matala, mutta huomattavasti ilmavampi leveyssuunnassa. Hyvä, luonnollinen valaistus sekä laadukkaat pintamateriaalit ovat ensisijaisen tärkeitä. Alituksen rooli tulee korostumaan, sillä se on tärkeä julkisen liikenteen solmukohta raitiotieltä rautatieasemalle ja linja-autoterminaaliin.

3.4. Vaikutukset parveke- ja ikkunanäkymiin

Asemakeskuksen tornirakennukset muuttavat useiden asuin- ja toimistotilojen näkymää parvekkeilta ja ikkunoista. Alla olevat kaaviot näyttävät esimerkin siitä, kuinka moneen rakennukseen ja kerrokseen Asemakeskuksen rakennukset tulevat näkymään kyseisessä leikkauskohdassa. Näkymä tulee luonnollisesti muuttumaan jokaisessa huoneistossa julkisivuilla, jotka ovat Asemakeskusta lähimpänä. Tämän vuoksi lähintä rakennusta ei ole kaavioissa otettu mukaan tarkasteluun.

Ylin kaavio näyttää näkymälinjat kaikista rakennuksista. Tämä esimerkiksi havainnollistaa, kuinka paljon enemmän 33-kerroksinen rakennus muuttaa parveke- ja ikkunanäkymiä, kuin kannen 6-kerroksinen rakennus kansipro-menadin varrella. Neljä alinta kuvaa näyttävät näkymälinjat rakennuksista erikseen. Koska sininen on sitä tummempi, mitä enemmän näkymälinjoja on päällekkäin, tummuus myös havainnollistaa, mikä osa Asemakeskuksesta näkyy eniten, ja mihin rakennukseen.



Kuvat 87.1-5. Asemakeskuksen näkyvyys nykyisistä rakennuksista.

4. VAIKUTUKSET KULTTUURIPERINTÖÖN JA RAKENNETTUUN YMPÄRISTÖÖN

Hankkeen positiivinen vaikutus kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen rakennusperintöön on, että säilytettävien rakennusten kunnostamisen ja kehittämisen edellytykset paranevat, kun niiden suojelun sisältö sekä status täsmentyvät. Kulttuuriperinnön kannalta on myönteistä, jos ympäristön kokonaislaatu paranee hankkeen toteuttamisen seurauksena.

Yleissuunnitelman mukainen rakentaminen muuttaa olennaisesti rautatiealueen rakennetun ympäristön luonnetta, kun entinen kaupunkirakenteen reuna ja liikennealue kehittyvät monipuoliseksi kokoavaksi keskukseksi. Osa rautatiealueen historiallisesta rataympäristöstä muuttuu väistämättä merkittävästi, vaikka historialliset rakennukset säilyvätkin suojelun alaisena. Toimintojen ja yhteyksien lisääminen tuo alueelle kuitenkin merkittävästi enemmän käyttäjiä, jolloin alue tulee paremmin hyödynnetyksi ja alueen kulttuurihistorialliset arvokkaat ympäristöt nousevat huomattavasti useamman kaupunkilaisen ja vierailijan ulottuville. Uudet korkeat rakennusmassat vaikuttavat myös laajemmin lähistön kulttuuriympäristöihin muuttaen niiden näkymiä ja hierarkiaa kaupunkirakenteessa.

4.1. Vaikutukset kulttuuriympäristöihin alueella

Tampereen rautatieasema ja veturitallit

Valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin ympäristöihin kuuluva rautatiealue rakennuksineen tulee kokemaan asemakeskuksen rakentamisen myötä merkittäviä muutoksia. Alueen nykyisin avoin liikenneympäristö tulee muuttumaan tiiviiksi kaupunkiympäristöksi, mikä väistämättä muuttaa alueen nykyistä perintöä ja identiteettiä.

Rautatieasemarakennuksen rakennusmassa, julkisivut ja toiminto säilyvät. Suunnitelman toteutuessa rautatieaseman pääjulkisivu korostuu entisestään, kun sen edustalla oleva asema-aukio laajenee puistomaisena ja alueen luonne muuttuu avoimemmaksi oleskelualueeksi pysäköintialueen sijaan. Toisaalta suunniteltu kansirakenne ja rautatieasemarakennukseen kytkeytyvät rakennusosat on visuaalisesti sovitettava asemarakennukseen huolella.

Veturitallit ja niiden edustan kääntöpöydät säilyttävät ulkomuotonsa. Alkuperäinen toiminta veturitalleissa on jo lakannut, jolloin rakennusten kunnossapito vaatii uusien toimintojen tuomista talleihin. Tämä johtaa tarpeeseen järjestellä uudelleen veturitallien sisätiloja uusia toimintoja palveleviksi, mikä onkin jo tapahtunut erityisesti pohjoisen veturihallin kohdalla. Tallirakennusten ulkoasu ja niiden lähiympäristön jäänteet ja muistumat rautatieliikenteen historiasta on suojeltu kaavassa suojelumerkinnöin, mikä takaa tärkeän historiallisen kerrostuman näkymisen jatkossakin aseman

ympäristössä. Veturitallit säilyttävät yleissuunnitelmassa suoran näköyhteyden raideliikennealueelle, ja ne ovat siten yhä kytköksissä alkuperäiseen ympäristöönsä. Tallit pysyvät yhtenä keskeisenä maamerkinä Tampereelle junalla saavuttaessa.

Kulttuuriympäristön kannalta on tärkeää säilyttää temaattinen yhteys historiallisten rautatieperinnön kannalta tärkeiden rakennusten sekä rautatie-toiminnan välillä, jotta rakennusten suhde rautatien historialliseen kontekstiin olisi ymmärrettävissä.

Posteljoonipuisto

Posteljoonipuiston kokonaisuus tulee säilymään suurilta osin nykyisen kaltaisena yleissuunnitelmassa. Posteljoonipuiston asema kaupunkirakenteessa nousee nykyisestä, kun alueesta tulee uuden puistoakselin pääte. Alueen temaattista liittymistä uuteen puistokaistaleeseen on suunniteltava huolella.

Posteljoonipuistoon liittyen on tehty selvitys *Tampereen asemapuisto, ympäristöhistoriallinen selvitys* (15.1.2018), johon tulee yleissuunnitelman pohjalta tarkempi vaikutusarviointi ja suositukset.

Asema-aukio

Asema-aukio tulee muuttumaan yleissuunnitelman myötä liikennepainotteisesta torialueesta kohti toiminnan ja kulttuurin tilaa. Aukio säilyy yhä rautatieaseman sisäänkäyntiaukiona, mutta sen lisäksi siitä tulee oleskeluun kutsuva kaupunkitila. Saattoliikenne myös poistuu aukolta, joten aukiolla ei tule olemaan ajoneuvoliikennettä. Asema-aukio liittää yhteen itä-länsisuuntaisen Hämeenkadun ja rautatieaseman toiminnallisen akselin sekä pohjois-eteläsuuntaisen puistoakselin. Keskeisellä paikalla sijaitsevan aukion käyttö tulee monipuolistumaan ja se osalta palautuu historialliseen käyttötarkoitukseensa ihmisten ja kokoontumisen tilaksi. Aukiota tulisi nykyisestäkin pelkistää poistamalla erinäisiä pienipiirteisiä rakenteita tai integroimalla niitä uusiin rakenteisiin, jotta alkuperäinen rakennushistoriallinen arvo säilyisi.

Tampereen asemapuisto, ympäristöhistoriallinen selvitys (2018/2020) käsittelee myös asema-aukiota, ja siinä on esitetty yleissuunnitelman pohjalta tarkempi vaikutusarviointi ja suositukset.

4.2. Vaikutukset kulttuuriympäristöihin alueen ympäristössä

Hämeenkatu

Yleissuunnitelma vahvistaa Hämeenkadun akselia tuoden Tammerkosken itäpuolelle vetovoimaisen parin länsirannan Keskustorille. Asemarakennuksen pääjulkisivu sekä aseman tornin säilyvät nykytilanteen kaltaisesti Hämeenkadun päätteenä, joskin tornin maamerkkimaisuus vähenee uusien korkeiden rakennusmassojen rinnalla.

Tammerkosken teollisuusmaisema

Yleissuunnitelman mukaiset tornirakennukset näkyvät varsin voimakkaasti Tammerkosken valtakunnallisesti merkittävässä teollisuusmaisemassa, joka on laaja RKY-alue. Asemakeskuksen korkeiden rakennusten arkkitehtuurin, kokonaissommitelman ja siluetin laatu vaikuttaa siten huomattavasti myös teollisuusmaiseman kokonaisuuteen.

Tampereen tuomiokirkko

Tampereen tuomiokirkko on rakennustaiteellisesti, rakennushistoriallisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittävä luonnonkivipäälysteinen rakennus. Lisäksi kirkon torni toimii maamerkinä kantakaupungin maisemassa ja kaukomaisemasiluettissa.

Osa Asemakeskuksen ja Kansi ja areenan rakennuksista on korkeampia kuin Tampereen tuomiokirkon torni, ja ovat siten monin paikoin näkyvämpiä kaukomaisemassa. Toisaalta jo 2014 rakennettu Solo Sokos Hotel Torni ylitti kirkon tornin korkeuden.

Asemakeskuksen rakennusmassat jäävät kuitenkin taka-alalle kirkon pääjulkisivua etelän puolelta lähestyttäessä, eikä uusi rakentaminen vähennä tuomiokirkon rakennustaiteellisia arvoja. Tornit eivät näy kirkon pääsisäänkäynnillä lännessä.



Kuva 88. Näkymäkuva Tuomiokirkon läntisen pääsisäänkäynnin eteläpuolelta (tornitalot eivät näy sisäänkäynnille), näköympäristö 25A. (WSP Finland)



Kuva 89. Näkymäkuva Tuomiokirkon puistosta Tuomiokirkon eteläpuolelta, näköympäristö 25B. (WSP Finland)



Kuva 90. Näkymäkuva Rautatienkadulta Tuomiokirkon itäpuolelta, näkymä-
piste 25C. (WSP Finland)

5. YHTEENVETO VAIKUTUKSISTA JA SUOSITUKSIA JATKOSUUNNITTELUUN

Rautatieaseman ja henkilöratapihan ympäristö on laajin keskustan aluekehityskohde, joka on voimakkaassa muutoksessa. Alueelle on keskustan strategisessa osayleiskaavassa ja siihen liittyvässä korkean rakentamisen selvityksessä (2012) todettu kaupunkirakenteellisesti- ja kuvallisesti soveltuvaksi sijoittaa korkeaa rakentamista. Alueen korkea rakentaminen on jo alkanut toteutua ennen Asemakeskusta nykyisten korkeiden rakennusten (Solo Sokos Hotel Torni, Luminary, PMK-torni) sekä rakenteilla olevan Kansi ja areenan myötä.

Tarkastelualueen korkealle sijoittuva kansirakenne ja ympäristöstään korkeampana erottuvat rakennukset yhdessä Kansi ja areena -hankkeen rakennusten kanssa toteuttavat korkean rakentamisen sijoittamisen visiota. Voimakkaan rakennusvolyymin vuoksi keskustan hierarkkinen rakenne muuttuu. Kaupungin imagon kannalta tämä muutos on merkittävä ja onnistuessaan viestii dynaamisesta kehittyvästä alueesta, kulttuurista ja taloudesta. Rakennusvolyymi muodostaa myös kaupunkikuvallisen riskin, ja vaatii siten poikkeuksellisen huolellista suunnittelua ja laadun varmistusta. Saapuvan liikenteen keskuspuolella sijoittuessa tarkastelualueelle, muovaa uudistuva ympäristö sisätiloiltaan ja lähinäkymltään mielikuvaa Tampereesta voimakkaasti.

Hanke muuttaa kaupungin siluettia kaukonäkymissä, erityisesti idän, lännen ja pohjoisen suunnista - etelästä päin Kansi ja areena tulee hallitsemaan näkymää. Maisema muuttuu myös Tammerkosken kansallismaisemassa ja Hämeenkadulla. Alustava vaikutusten arviointi osoittaa, että kaukonäkymien vaikutus on hallittavissa jatkosuunnittelussa rakennusten massoittelua ja keskinäistä suhdemaailmaa yhteen sovittamalla. Erityishuomio tulee kiinnittää rakennusmassojen näkymisen vaikutuksiin lännessä vanhassa keskustassa ja Tammerkosken ympäristössä.

Lähimaisemassa muutos on suuri asema-aukiolla, joka laajenee kaupunkitalaksi. Uudisrakennukset tulevat reunustamaan Rautatiekatua eteläosassa. Asemakeskushanke muuttaa kaikkien lähikatujen näkymäpäätteitä, tarjoten mahdollisuuden komeisiin päätenäkymiin. Ympäröivän alueen asuinrakennuksiin näkyvät erityisesti rakennusten ylimmät kerrokset, joten niiden ja kattotason suunnitteluun tulee kiinnittää erityistä huomiota. Myös hiljattain valmistuneen Solo Sokos Hotel Tornin ja Luminaryn näkymiin on merkittävä vaikutus, joitakin näkymälinjoja sulkien.

Asemakeskushankkeen toteuttaminen jäsentää rautatieaseman ympäristöön erityisesti neljä kaupunkitilaa: aseman länsipuolelle etelän suuntaan kapean pitkän puiston, kannelle julkisen ulko- ja lasitettujen sisätilojen kokonaisuuden, pohjoiseen avoimen ratapihatilan ja neljäntenä veturitallien ja laiturialueen rajaaman tilan, jonka Ratapihankatu lävistää etelä-pohjoissuunnassa. Nämä kaupunkitilat ovat erittäin tärkeitä hengittävän kaupunkirakenteen ja näkymien säilyttämisen kannalta. Aukion tarkemmassa suunnittelussa tulee vaalia alueen identiteetin säilymistä, muun muassa säilyttämällä rautatieasemarakennuksen hierarkkisen aseman kaupunkikuvassa.

Merkittävä vaikutus hankkeen toteutumisella on lähiympäristön rakennuksiin, erityisesti matalampien rakennusten näkymät muuttuvat. Vaikutuksen lieventämisessä korostuu rakennusten arkkitehtuuri ja toteutuksen laatu. Hankkeen korkeat rakennukset tulevat tarjoamaan uusia näköalan tarkastelumahdollisuuksia.

Asemakeskushankkeen ja Kansi ja Areena –hankkeen liitoskohtaan muodostuu kaupunkirakenteellinen poikittaisyhteys, jonka tilallista luonnetta ja saavutettavuutta on arkkitehtonisen eheyden, risteävien ihmisvirtojen ja korkeuserojen vuoksi yhä kehitettävä tarkemmalle tasolle suunnittelun edetessä.

Hankkeen toteutus vaikuttaa merkittävästi kulttuuriperintöön ja edellyttää vielä jäljellä olevien rautatiehen liittyvien rakennusten erityistä huomiointia. Näiden rakennusten väliset näkymät tulee säilyttää ja samoin näkymät laiturialueelta vanhoihin rakennuksiin. Asemarakennus ja sen ymmärrettävyys itsenäisenä rakennuksena, sekä alueen kaupunkitilojen identiteetin jatkumo, tulee varmistaa jatkosuunnittelussa. Identiteetin jatkumoa vaalitaan säilyttämällä nykyisiä tuttuja piirteitä ja rakennetun ympäristön elementtejä arvokkaasti uudistuvan ympäristön osana.

Seuraavilla sivuilla on yhteenvetona taulukko vaikutuksista valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin sekä muihin erityisen arvokkaisiin alueisiin.

Yhteenvetotaulukko vaikutuksista arvokkaisiin kohteisiin.

Ominaisuudet ja arvot -sarakkeen kategoriat: 1. Kaupunkikuva, 2. Rakennukset ja arkkitehtuuri, 3. Eletty ja koettu; käytön historia, 4. Symboliset merkitykset

KOHDE JA STATUS	OMINAISUUDET JA ARVOT	MUUTOKSEN SIETO-KYKY	PERUSTELUT	SUUNNITTELUSSA HUOMIOITAVAA
Rautatie- asema ja asema-alue RKY-kohde, valtakunnallinen, sopimuk- sella suojeltu kohde	1. Aukko maisemassa, torni ja asema- keskus 2. Modernismi, asemakeskuksessa funktionalismi 3. Liikennehistoria; rakennusten vä- liset yhteydet 4. Moderni, kasvava kaupunki	kohtuul- linen	Aluetta leimaa historialli- nen kerrostuneisuus - ase- man ympäristöä on jo muutettu eri vaiheissa ajan saatossa.	Rautatieympäristön eri kerrostu- mien pysyttävä ymmärrettävinä, ja suojeltujen rakennusten temaattinen yhteys rautatietoimintaan pitää säi- lyttää. Ympäristön on tuettava ase- marakennusta, jonka arvo korostuu erityisesti pelkistetyssä ympäris- tössä, jollaisena se alun perin raken- nettiin.
Tampereen tuomio- kirkko RKY-kohde, valtakunnalli- nen, kirkkolain- noilla suojeltu rakennus	1. Keskus Juhannuskylän alueelle, kirkon torni maamerkinä 2. Kansallisromanttinen 3. Kirkkotoiminta, konsertit 4. Aikansa ja tyyliisuutensa päämo- numentteja Suomessa	hyvä, kun muutos tapahtuu riittävän etäällä koh- teesta	Tuomiokirkon asema lähi- alueellaan ei muutu. Kirk- korakennusta tarkastel- laan pääsääntöisesti suh- teessa kirkkopuistoon ja puistoa ympäröiviin ra- kennuksiin.	Tuomiokirkon hierarkkinen asema ja tilallinen eheys on otettava huomi- oon. Alue kirkon ympäristöstä kah- den korttelin säteellä käsitettävä suojavyöhykkeenä. Keskeisiin näky- miin kirkolle ja kirkolta ei ympäris- tön eheyttä ja arvoa heikentäviä muutoksia.
Hämeen- katu, Hämeen- silta ja Keskustori RKY, valtakun- nallinen	1. Yhtenäinen kaupunkikuva, asema- päättänä 2. uusrenessanssi, klassismi, jugend 3. Liikekeskusta, urbaani kauppa, kulttuuri- ja viristorakennukset 4. ”businesscity”, Kaupungin histori- allinen ydin, Keskustori tärkeä ta- pahtumapaikka	rajallinen	Näkymäpäätteet sekä Itse- näisyydenkadun että Hä- meenkadun suunnalta ovat merkittäviä. Aseman tornin merkitys on mieli- kuvissa suuri. Tornin ny- kyisen aseman säilyttämi- nen haastavaa.	Tornitalojen korkeutta, sekä kor- keussuhteita toisiinsa ja Kansi- ja areenaan, on tutkittava tarkasti. Tor- nitalojen arkkitehtuurilla (muoto, aukotus, julkisivumateriaalit) on vai- kutuksen esimerkiksi Keskustorin länti- siin rakennuksiin, kuten Tampereen teatteriin, sen ei tule olla heikentävä.
Tammer- kosken teollisuus- maisema Kansallismai- sema, RKY- kohde, valta- kunnallinen	1. Yhtenäinen teollistumisen histo- riaa monipuolisesti kuvaava koko- naisuus 2. Punatiiliset teollisuusrakennukset, mm. uusklassistisia- ja jugendvaikut- teita 3. Merkitys koko Suomen teollisuus- historialle 4. Maamme ensimmäinen ja tunne- tuin teollisuusmaisema	rajallinen	Kansallismaisema sisältää itsessään kookkaita raken- nuksia ja vahvoja linjoja, jolloin se ei ole niin her- kästi haavoittuva. Tornira- kennusten massoittelu ja arkkitehtuuri voi kuiten- kin vaikuttaa heikentä- västi teollisuusmaisemaan, jos niitä ei ole huolella so- vitettu kaupunkikuvaan.	Rakennusten typologiaa on selven- nettävä, jotta ne näyttäytyisivät yh- tenäisenä elementtinä. Massoittelua on erityisesti tarkasteltava Keskusto- rin, Hämeenkadun sillan sekä Tam- merkosken suunnilta. Massoittelu on suunnittelun edettyä harmonisoitu aiempaa suunnitteluvaihetta parem- min Kansi ja Areena -hankkeen kanssa luomalla etelää kohti nouseva siluetti, peilikuvana Kansi ja areenan pohjoiseen nousevalle siluettile.
Tammelan teollisuus- perintö Maakunnalli- sesti arvokas	1. Tuotantorakennusten erottumi- nen kaupunkikuvassa, vaikkakin osana korttelirakennetta 2. Ilmentää 1900-luvun alun teolli- suusrakentamista 3. Historiallisia teollisuusrakennuk- sia, jotka tyyppillisesti saneerattu 4. Teollisuuden historia	hyvä	Tornitalot näkyvät varsin vähän laakealle Tamme- lantorille, joka on yhdys- kuntarakennetta kokoava kaupunkitila ja alueen kaupallinen keskus.	Tornitalojen vaikutus Tammelan to- riin ei ole merkittävä, koska ne näky- vät hillitysti. Torin alue on muutoin- kin arkkitehtonisesti monipuolinen.

KOHDE JA STATUS	OMINAISUUDET JA ARVOT	MUUTOKSEN SIETOKYKY	PERUSTELUT	SUUNNITTELUSSA HUOMIOITAVAA
Itsenäisyysdenkatu Keskustaa koskeva selvitys	1. Yhtenäinen katukuva, asemarakennus läntisenä ja Kalevan kirkko itäisenä kadun päätteenä 2. Mm. punatiiliset rakennukset ja modernistinen Kalevan kirkko 3. Useita käyttöjä. Asematunneli rakennettiin vasta 1930-luvulla. 4. Merkittävä katu. Entinen Puolimatkankatu valittiin Suomen 40-vuotispäivänä nimettäväksi Itsenäisyydenkaduksi.	kohtuullinen	Muutokset ovat suuria Itsenäisyydenkadulla, sillä suunnitelman myötä rakennuksia puretaan ja rautatieasema katunäkymäpäätteenä muuttuu.	Uudisrakentamisen tulee muodostaa koherentti, ajallinen jatkumo vanhalle ja säilyttää asematornin roolin osana kadunpäättä. Nykyinen suunnitelma vastaa tähän paremmin, mutta tarvitsee vielä tarkempaa sovittamista muun muassa näkymälinjojen (erityisesti Itsenäisyydenkadun näkymäpääte kohti Asemakeskusta) ja korkeuserojen osalta.
Ratinnan stadion RKY-kohde, valtakunnallinen	1. Suuren mittakaavan urheilustadion, historiallisesti edistysellinen teräsbetonirakennus. 2. Betoniarkkitehtuuri. 3. Hiekanottoa paikalla paljon maldaltunut korkea harju, minkä jälkeen paikalle rakennettiin stadion. Käytössä merkittävänä urheilu- ja tapahtumapaikkana. 4. Maamme hienoimpia teräsbetoniar kitehtuurin edustajia.	hyvä	Ratinnan stadion on kaukana suunnittelualueesta.	Tornitalot näkyvät myös Ratinalle, mutta kaukonäkymäkuvien perusteella (14, 16) muutunut kaupungin siluetti ei juuri heikentäisi kaupunkikuvaa.
Tampereen linja-autoasema ympäristöineen (ml. Ortodoksikirkko) RKY-kohde, valtakunnallinen	1. Historiallinen kerrostuma, käytön maamerkki. 2. Funktionalismi 3. Valmistuessaan Pohjoismaiden suurin ja uudenaikaisin linja-autoasema. Säilynyt alkuperäisessä käyttötarkoituksessa. 4. Linja-autoliikenteen syntyä edustava rakennus. Ortodoksikirkko: Valtakunnallisesti merkittävä uskonnollinen maamerkkirakennus, edustaa kaupunkisuunnittelun historiaa. Kaupunkikuvallisesti merkittävä, avoin kaupunkitila.	kohtuullinen	Tornitalot ovat melko lähellä ja näkyviä linja-autoasemalle. Vaikutus on ennen kaikkea käytännöllinen ja symbolinen, vanhan linja-autoaseman merkityksen vähentyessä Asemakeskuksen joukkoliikenteen solmukohtana myötä. Lähiympäristössä sijaitsee Tampereen Ortodoksikirkko, Kansin ja areenan vieressä. Korkea, tiivis rakentaminen muuttaa kirkon näkyvyyttä: kirkko ei näy yhtä etäälle eikä enää junasta, mutta se näkyy kannelta korkeammalta.	Asemakeskuksen ja Kansin ja areenan yhteensovitus korostuu erityisesti Tampereen linja-autoasemalta katsoessa, mikä ratkaistava nykyistä paremmin. Ortodoksikirkon säilyminen kaupunkikuvan kerrostumana varmistettava, kahden suuren hankkeen lähellä. Vaikutukset tulevat ennen kaikkea Kansin ja areenasta, mutta hyvä esimerkiksi varmistaa, että Asemakeskuksen suunnitelma avaa näkymiä tähän maamerkkiin kannelta ja maanpinnalta, vaikka rakentaminen tiivistä Asemakeskuksen lounaiskulmassa.
Kaupunkimaisema, laajasti	Tampereen eri kaupunginosat, viheralueet, järvimaisemat ja metsät. Muut maamerkit ja näköalapaikat.	vaihteleva; kohtuullinen	Muutokset näkyvät kauas korkeiden rakennusten vuoksi ja näin leimaavat kaupunkimaisemaa erittäin monissa sijainneissa. Asemakeskus, yhdessä Kansin ja areenan kanssa, on maamerkki Tampereelle saapuessa.	Tornitalojen hyvälle suunnittelulle vähintään yhtä suuri panostus kuin asem-, puisto- ja kansiympäristölle. Tornitalojen sopivuutta ympäristöön on tarkasteltu useista kohdista, sekä kaukonäkymässä että lähiympäristössä (kappaleet 3. ja 4.).

Lähteet

- Sopimus menettelytavoista valtakunnallisesti merkittävien rautatieasema-alueiden säilyttämiseksi ja suojelemiseksi 22.9.1998 (nk. Rautatiesopimus 1998), YM päätös 2/562/96 (9.12.1998)
- Tampereen kantakaupungin rakennuskulttuuri, Tampereen kaupunki 1998
- Museoviraston inventointi valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä, 2010
- Tampereen keskustan rakennettu kulttuuriympäristö, A-Insinöörit Oy 2012
- Asemanseudun kaupunkikuvallinen selvitys ja asemarakennuksen sekä eteläisen veturitallin rakennushistoriallinen selvitys, COBE ApS 2015
- Tampereen keskustan osayleiskaava-alueen arkeologinen inventointi, Maakuntamuseo 2012
- Tampereen tavara-asema ja muut VR:n rakennukset Itsenäisyydenkadun pohjoispuolella. Rakennushistoriaselvitys, Arkkitehtitoimisto Hanna Lyytinen Ky 2003
- Ratapihankadun pohjoispään ja Tammelan länsiosan kaupunkikuvaselvitys, Tampereen kaupunki 2004
- Tampereen veturitallit, kaupunkikuvallinen selvitys, Arkkitehtitoimisto Lasse Kosunen Oy 2001
- Tampereen veturitallien rakentamisen vaiheita ja inventointipiirustukset, Tampereen kaupunki 2001
- Hämeenkadun lankarullakioskin rakennushistoriallinen dokumentointi tammi- helmikuussa 2017, Saara Jokinen, Arkkitehtistudio Kujala & Kolehmainen Oy 2017
- Korkean rakentamisen selvitys Tampereen keskusta-alueella, Arkkitehtistudio M&Y Moisala & Ylä-Anttila 2012
- Tampereen keskustan strateginen osayleiskaava. Hyväksytty kaupunginvaltuustossa 18.1.2016 ja vahvistettu 2.6.2017.
- Pirkanmaan maakuntakaava 2040, astui voimaan 29.5.2017
- Tampereen arvokkaat luontokohteet, Tampereen kaupunki 2003
- Ratapihan asemakaava-alueen luonnosta, Tampereen kaupunki 2005
- Tampereen Asemakeskus, ReConnecting Tampere-ehdotuksen toteuttamisedellytysten selvitys, COBE, Lunden Architecture ja Ramboll Finland Oy 2015
- Tampereen Asemakeskus, liikenteellinen konsepti, Liikennevirasto ja Tampereen kaupunki 2014
- Asemakeskuksen, Tullin ja Tammelan alueiden pysäköinnin yleissuunnitelma, Tampereen kaupunki 2016
- Tampereen raitiotien vaikutusten arviointi, Tampereen kaupunki 2016
- Tampereen asemanseudun alue, kaupallinen selvitys, Realprojekti Oy 2015
- Tampereen Asemakeskus, ReConnecting Tampere -ehdotuksen toteuttamisedellytysten ja kaupallisen konseptin selvitystyö, Newsec Valuation Oy 2015
- Viinikka-Rautaharkko rakennetarkastelu 27.6.2016, kantakaupungin yleiskaava 2040, Arkkitehdit M&Y ja Ramboll Finland Oy 2016

Asukkaat ja asuminen 2014, selvitys Kantakaupungin yleiskaava 2040
Ekosysteemipalvelut ja viherrakenne Tampereella, EVITA-hankkeen loppu-
raportti, SYKE 2014
Viher- ja virkistysverkosto 2014, selvitys Kantakaupungin yleiskaava 2040,
Tampereen kaupunki 2014
Asemakeskuksen, Tullin ja Tammelan pysäköinnin yleissuunnitelma, 2016
Tampereen henkilöratapihan muutos, yleissuunnitelma, Liikennevirasto
2010
Asemakeskuksen, Tullin ja Tammelan alueiden pysäköintisuunnitelma, SITO
2015
Asemakeskuksen suunnittelukilpailun voittajaehdotus, COBE ApS 2014
Tampereen kantakaupungin ympäristö- ja maisemaselvitys 2008
Tampereen keskustan kehittämisohjelma, Viiden tähden keskusta 2018-2030
Tampereen arkkitehtuuriohjelma, 2007
Tampereen kaupungin asemakaavoitusohjelma 2020-2024
Tammelan yleissuunnitelma, Tampereen kaupunki 2012
Tullin yleissuunnitelma, Arkkitehdit MY Oy ja Sito Oy 2016
Tampereen raitiotien vaikutusten arviointi, Tampereen kaupunki 2016
Asemakaava 8366 kansi ja areenahankkeen kaupunkirakenteellinen ja kau-
punkikuvallinen selvitys, WSP Finland 2010
Tampereen asemakeskus, yleissuunnitelma, Tampereen kaupunki, COBE
ApS, Lundén Architecture, Ramboll Finland Oy 2019 (hyv. kaupunginhallitus
14.12.2019)
Asemakeskuksen kävelyvirtojen selvitys, WSP Finland Oy (9.1.2020)
Tampereen asemapuisto, ympäristöhistoriallinen selvitys, Maisema-arkki-
tehtitoimisto Näkymä Oy, VR Group ja Tampereen kaupunki, 2018/2020
Tampereen rautatieasema ja eteläinen veturihalli, rakennushistoriaselvitys,
COBE ApS, Lundén Architecture ja Panu Savolainen, 2015



wsp

 TAMPEREEN KAUPUNKI

Tampereen Asemakeskus Näkymäkuvat

7.5.2020

NYKY. Nykytila

YS 2019. Yleissuunnitelma,
valmistunut 16.12.2019.





NYKY. Näkymäpiste 1. Näsijärvi



YS 2019. Näkymäpiste 1. Näsijärvi



NYKY. Näkymäpiste 2. Näsinneula



YS 2019. Näkymäpiste 2. Näsinneula



NYKY. Näkymäpiste 3. Lapintie (silta)



YS 2019. Näkymäpiste 3. Lapintie (silta)



NYKY. Näkymäpiste 4. Palatsinraitinsilta



YS 2019. Näkymäpiste 4. Palatsinraitinsilta



NYKY. Näkymäpiste 5. Erkkilänsilta



YS 2019. Näkymäpiste 5. Erkkilänsilta



NYKY. Näkymäpiste 6. Satakunnansilta



YS 2019. Näkymäpiste 6. Satakunnansilta



NYKY. Näkymäpiste 7. Hämeensilta



YS 2019. Näkymäpiste 7. Hämeensilta



NYKY. Näkymäpiste 8. Pyynikin torni



YS 2019. Näkymäpiste 8. Pyynikin torni



NYKY. Näkymäpiste 9. Kalevan kirkko



YS 2019. Näkymäpiste 9. Kalevan kirkko



NYKY. Näkymäpiste 10. Keskustori



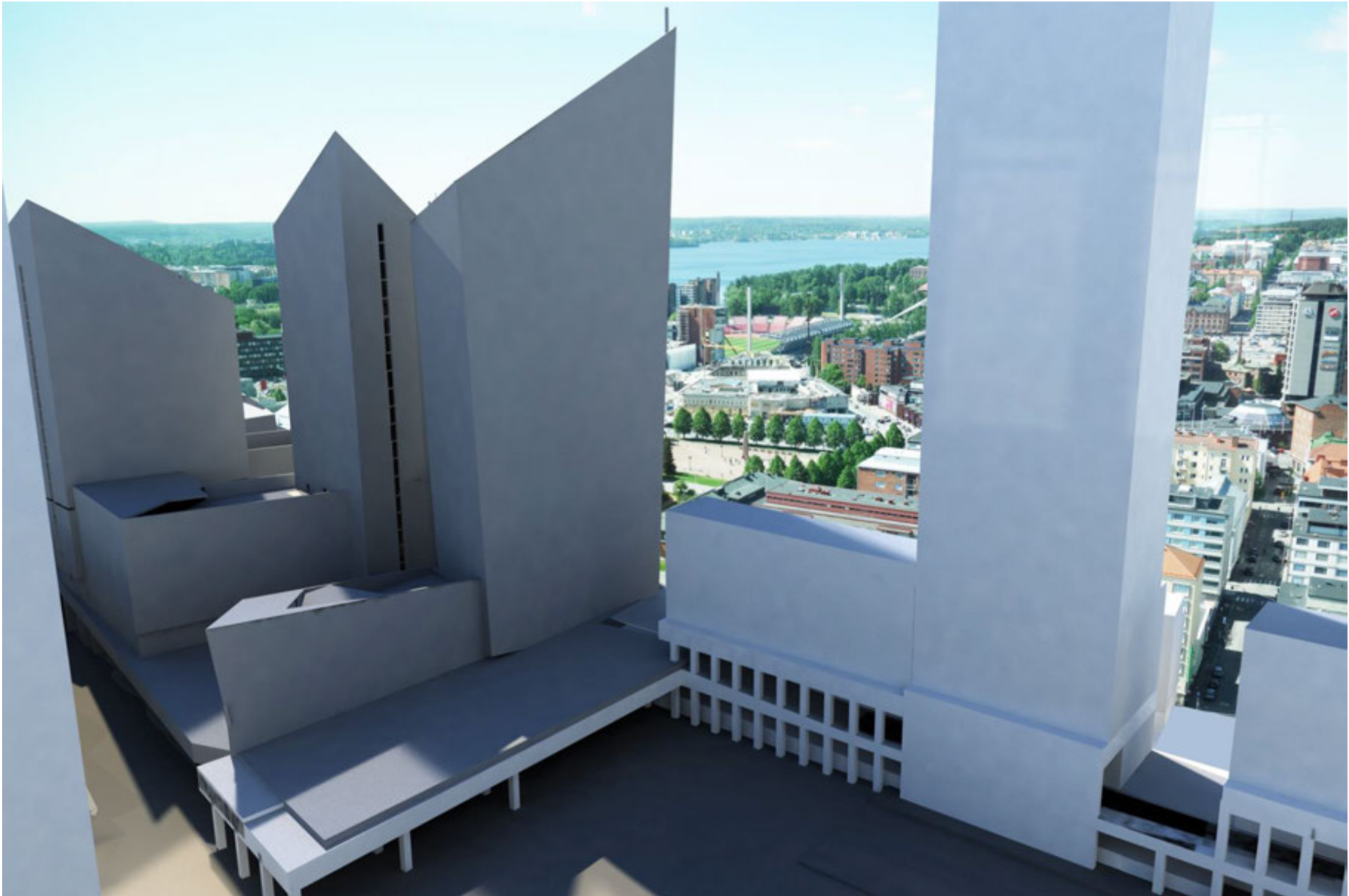
YS 2019. Näkymäpiste 10. Keskustori



YS 2019. Näkymäpiste 11. Hotelli torni



NYKY. Näkymäpiste 11A.



YS 2019. Näkymäpiste 11A.



NYKY. Näkymäpiste 11B.



YS 2019. Näkymäpiste 11B.



NYKY. Näkymäpiste 11C.



YS 2019. Näkymäpiste 11C.



NYKY. Näkymäpiste 11D.



YS 2019. Näkymäpiste 11D.



NYKY. Näkymäpiste 12. Laukontori



YS 2019. Näkymäpiste 12. Laukontori



NYKY. Näkymäpiste 13. Linja-autoasema



YS 2019. Näkymäpiste 13. Linja-autoasema



NYKY. Näkymäpiste 14. Tampereen valtatie



YS 2019. Näkymäpiste 14. Tampereen valtatie



NYKY. Näkymäpiste 15. Nekalantien risteys



YS 2019. Näköympäristö 15. Nekalantien risteys



NYKY. Näkymäpiste 16. Laukonsilta



YS 2019. Näkymäpiste 16. Laukonsilta



NYKY. Näkymäpiste 17. Hatanpää



YS 2019. Näkymäpiste 17. Hatanpää



NYKY. Näkymäpiste 18. Lempääläntie



YS 2019. Näkymäpiste 18. Lempääläntie



NYKY. Näkymäpiste 19. Tammelan tori



YS 2019. Näkymäpiste 19. Tammelan tori



NYKY. Näkymäpiste 20. Parantolankatu



YS 2019. Näkymäpiste 20. Parantolankatu



NYKY. Näkymäpiste 21. Sorsapuisto



YS 2019. Näkymäpiste 21. Sorsapuisto



NYKY. Näkymäpiste 22. Nekalantie



YS 2019. Näkymäpiste 22. Nekalantie



NYKY. Näkymäpiste 23. Lempääläntie silta



YS 2019. Näkymäpiste 23. Lempääläntie silta



NYKY. Näkymäpiste 24. Lintutorni



YS 2019. Näkymäpiste 24. Lintutorni



NYKY. Näkymäpiste 25A. Tuomiokirkko, sisäänkäynnin eteläpuolelta.



YS 2019. Näkymäpiste 25A. Tuomiokirkko, sisäänkäynnin eteläpuolelta.



NYKY. Näkymäpiste 25B. Tuomiokirkon puisto, Tuomiokirkon eteläpuolella



YS 2019. Näkymäpiste 25B. Tuomiokirkon puisto, Tuomiokirkon eteläpuolella



NYKY. Näkymäpiste 25C. Rautatienkatu, Tuomiokirkon itäpuolelta.



YS 2019. Näkymäpiste 25C. Rautatienkatu, Tuomiokirkon itäpuolelta.