

Tampereen veturitalit
Kaupunkikuvallinen selvitys

Arkkitehtitoimisto Lasse Kosunen Oy



1 Selvityksen sisältö.....	3
2 Muut erilliset selvitykset.....	3
3 Veturitallien asema kaupunkikuvassa 1880-2000.....	3
3.1 Kartta 1, 1880-luku.....	3
3.2 Kartta 2, 1920-luku.....	4
3.3 Kartta 3, 1950-luku.....	6
3.4 Kartta 4, Nykytilanne.....	6
4 Veturitallit muuttuvassa kaupunkikuvassa.....	7
4.1 Mittakaava.....	7
4.2 Näkymät.....	7
4.2.1 Kaukonäkymät veturitalleille.....	7
4.2.2 Akselit ja perustaso.....	11
- Kaupunkiakseli veturitallien läheisyydessä.....	11
- Perustasojen suhde veturitalleihin.....	11
4.2.3 Massat ja lähitila.....	15
- Lähitilan luonteesta.....	15
- Veturitallien ja pysäköintihallin välitila.....	15
4.3 Pinta.....	17
4.3.1 Julkisivut.....	17
4.3.2 Perustaso veturitallien edessä.....	17
4.3.3 Kasvillisuus.....	18
4.4 Liike ja aika kaupunkikuvassa.....	18
5 Yhteenveto.....	18

Lähteet

Liitteet: Kartat 1-4

1 Selvityksen sisältö

Veturitallien kaupunkikuvallisen selvityksen on laatinut Arkkitehtitoimisto Lasse Kosunen Oy huhtikuussa 2001 Tampereen kaupungin toimeksiannosta. Selvityksen laatimiseen ovat toimistossa osallistuneet Lasse Kosunen, arkkitehti SAFA ja Anna-Mari Valkama.

Selvitys on sekä kuva-aineiston pohjalta tapahtunut että paikan päällä suoritettu kaupunkikuvallinen arviointi, johon sisältyy kaupunkikuvassa tapahtuneiden muutosten analysointia sekä suunniteltujen muutosten kaupunkikuvaan aiheuttamien vaikutusten arviointia. Analyysiin kuuluu kirjallisen arvioinnin lisäksi neljä karttaa, joiden ajoittuminen on valittu alueen keskeisten muutosajankohtien taitteeseen.

Selvitykseen ei kuulu veturitallien tai ympäröivien rakennusten rakennusinventointia eikä alueen rakentumisen tarkempaa rakennushistoriallista tarkastelua.

2 Muut erilliset selvitykset

Vanhimman veturitallin rakennusinventointi on suoritettu toisaalla vuonna 1988. Keskimäisen tallin inventointia suorittaa A-Rakennuttajat Oy Tampereen kaupungin toimeksiannosta. Inventointi valmistuu toukokuussa 2001.

Museoviraston toimesta on joulukuussa 2000 laadittu veturitallien arkkitehtonista ja rakennushistoriallista ominaisluonnetta käsittelevä muistio, jossa otetaan kantaa alueelle suunniteltuun hotellihankkeeseen. Muistion on laatinut Museovirastossa yli-intendentti Mikko Härö.

3 Veturitallien asema kaupunkikuvassa 1880-2000

3.1 Kartta 1, 1880-luku

Veturitallien syntyajankohtana 1870-luvulla Tullin ja Kyttälän alue on jäsentymätön ja vain osittain rakennettu. Rakennuskanta on vaatimatonta. Rakennukset ovat pieniä, enimmäkseen puurakenteisia ja maastoon melko vapaasti sijoittuneita tarpeen sanelemalla tavalla. Osa alueesta on viljelys- ja laidunmaana.

Veturitallit poikkeavat rakennustyyppinä suuresti ympäristön asuin- ja varastorakennuksista. Myös rakennusmateriaalina tiili on alueella poikkeava. Vasta vuosisadan vaihteessa merkittävämpiä tiilirakennuksia kohoaa alueelle. Tärkeimpiä näistä ovat ortodoksiseurakunnan kirkko veturitalleja vastapäätä ratapihan toisella puolella sekä tullikamari ja pakkahuone hiukan pohjoisempaan.

Veturitallit ovat massoiltaan selkeän valiomuotoisia kaaria. Ne hallitsevat kaupunkikuvaa 1880-luvulla ja toimivat kaupunkitilan rajana idässä avautuvaan viljelymaisemaan. Ratapiha ulottuu toiminnallisesti nykyiseen mittaansa. Ratapihan pohjoisosassa sijaitsee tavara-asema ja etelässä veturitallit.

3.2 Kartta 2, 1920-luku

Vuosisadan ensimmäisten vuosikymmenten aikana kaupunkisuunnittelu alkaa näkyä myös Tullin alueella mm. katuverkon täsmentymisenä. Tullin alueen ensimmäinen merkittävämpi rakennusvaihe punatiilirakennuksineen päättyy 1920-luvulle tultaessa.

Radan länsipuolella rakennuskanta koostuu edelleen lähes yksinomaan puurakennuksista. Korttelit täydentyvät lisärakennusten ja laajennusten myötä, mutta rakentamistapa ei vielä merkittävästi muutu. Vuosisadan vaihteessa rakennettuja asuinrakennuksia on runsaasti. Katuverkko ja korttelirakenne ovat säännöllistyneet ja koordinaatisto kääntynyt pohjois-etelä -suuntaiseksi oltuaan ennen radan suuntainen. Veturitallit ja erityisesti vuonna 1919 rakennettu konttorirakennus ensimmäisen ja toisen tallin välissä muodostavat päätteen radan länsipuolella sijaitsevalle, Rautatienkatuun päättyvälle Otavallankadulle (nyk. Otavalankatu). Tallit ovat keskeinen aihe Tullin alueelle Rautatienkadulta avautuvassa maisemassa muutenkin.

Radan itä- ja länsipuoli alkavat eriytyä ilmeeltään toisistaan. Itäpuoli muuttuu yhä leimallisemmin varasto- ja liikerakennusten alueeksi samalla kun kaupungin keskusta laajenee rautatien vaikutuksesta Tammerkosken tuntumasta radan länsipuoliselle Kyttälän alueelle. Rata-alue rajaa nyt kaupunkikeskustaa idässä samoin kuin aikoinaan Tammerkoski.



Kuva 1. Ratapiha-alueetta ja Kyttälän puutaloja 1910-luvulla. Taustalla kivikaupunki.

Tullin alueelle on jo rakennettu useita kivirakenteisia makasiini- ja varastorakennuksia. Veturitallien suhde taustaansa on tasaantunut. Tallit eivät enää erotu maisemasta niin hallitsevina kuin aiempina vuosikymmeninä. Tullin alue on laajemminkin muuttunut kaukunkia palvelevaksi varasto- ja tuotantovyöhykkeeksi.



Kuva 2. Tampereen ratapiha pohjoiseen katsottuna 1900-luvun alussa. Taustalla Lapinien tehdas.

Kuva 3. Tampereen rautatieasema vuosisadan alussa.



3.3 Kartta 3, 1950-luku

Vuosisadan ensimmäinen puolisko on suurten muutosten aikaa radan molemmin puolin. Tullin alueella on alkanut jo 30-luvun lopussa ensimmäinen uusiutumisasike, jolloin vaatimattomia, enimmäkseen puurakenteisia, makasiineja korvattiin suuremmilla kivirakennuksilla. Osuuskauppaliikkeiden harjoittaman arkkitehtuurin myötä ilme alueella muodostuu 30-luvulla funktionalistiseksi.

Koko ratapihan alue kokee suuria muutoksia. Asemarakennus uusitaan ja alueen liikennejärjestelyt kokevat mullistuksia. Itsenäisyydenkatu (ent. Puolimatkatkatu) ohjataan ratapihan alitse.

50-luvulla Tullin alueen toiminta vilkastuu ja monipuolistuu edelleen ja tämän myötä alueen luonne muuttuu. Uudet liike- ja tuotantotilat korvaavat vanhempia varastoja ja versaita.

Radan länsipuolella 50-luku on sotien jälkeistä jälleenrakentamisen aikaa. Monikerroksiset kivirakenteiset asuin- ja liikerakennukset korvaavat aiemmat pienimittakaavaiset puurakennukset. Kerrostalojen ylemmistä kerroksista avautuu nyt veturitallien yli Tullin alueelle uudenlaisia näkymiä. Ratapiha-alue ja veturitallien ympäristö säilyy edelleen erilaisten rajapintojen kohtaamisalueena: rata ja sen varaan rakentunut varastoaluekokonaisuus kohtaavat ydinkeskustan reunan.

Veturitallit jäävät kaupunkikuvassa toissijaiseen asemaan. Tallien taustalle kohonneet rakennukset hallitsevat kaupunkikuvaa kaikilta suunnilta. Veturitallien valiomuotoisuus heikenee erilaisten laajennusten vuoksi.

3.4 Kartta 4, Nykytilanne

60-luvulta saakka hiljalleen rappeutunut Tullin alue alkaa 80-luvulla taas voimakkaasti muuttua. Aseman jalankulkutunnelin valmistuminen vaikuttaa osaltaan siihen, että ydinkeskusta laajenee nyt rautatien yli.

Tullin alueen luonne on muuttunut rakennusten korjausten ja uuden käytön myötä. Myös korttelirakenne on kokenut muutoksia. Hammareninkatu on katkaistu rakennusmassoilla ja Tullintorin kauppakeskuksen alueella on Sumeliuksenkadun pohjoispäästä muodostettu katettu sisätila. Laaja lasikate on vallannut alaa vanhasta katutilasta.

Alue on edelleen luonteeltaan umpinainen ja sulkeutunut. Rakennusmassat ovat suljettuja, eikä katutasossa ole liiketiloja. Liiketilat ovat lähes yksinomaan keskittyneet kauppakeskukseen. Alue on alkuperäisen käyttönsä vuoksi rakentunut ja suunniteltu ajoneuvoliikenteelle jalankulkuliikenteen kustannuksella, mikä on myös koettavissa alueella liikuttaessa. Pysäköintitalot ja kapeiden katujen varsille pysäköidyt ajoneuvot saavat korostuneen aseman katukuvassa jo muiden elementtien vähäisyydenkin vuoksi.

Ajoneuvoliikenne on tällä vanhalla varastoalueella edelleen sekä visuaalisesti että toiminnallisesti melko hallitseva aihe. Liikenneympäristön vanhat elementit, alueelle aikoinaan tyypilliset lastauslaiturit, ovat vain korvautuneet uusilla saman aihepiiriin elementeillä kuten pysäköintitalojen sisäänkäyntirampeilla.

Veturitallien asema on nykytilanteessa alisteinen. Tallien saavutettavuus on huonohko ja niiden kattopinnat muodostavat pääasiallisen kaupunkikuvallisen näkymän lähikortteleihin.

4 Veturitallit muuttuvassa kaupunkikuvassa

Veturitallit sijaitsevat aluetta halkovalla liikennevyöhykkeellä kahden kaupunginosan välissä. Niiden lähiympäristöä on kuitenkin enemmän Tullin alue kuin radan länsipuolinen keskusta-alue, mikä tulee alueen tarkastelussa ottaa huomioon.

4.1 Mittakaava

Tullin alue on mittakaavaltaan tällä hetkellä suhteellisen homogeeninen. Rakennusmassat ovat keskenään melko samankaltaisia, kiinteitä ja tiukasti katutilaa rajaavia. Tullin alue rajautuu selvästi viereiseen ratapiha-alueeseen, joka erottuu mittakaavaltaan selkeästi omaksi vyöhykkeekseen. Radan länsipuolella mittakaava on jälleen melko samankaltainen kuin Tullin aluella. Rakennusmassat ovat keskusta-alueella osittain Tullin aluetta korkeampia ja katutilat hiukan leveämpiä.

Ratapiha-alue poikkeaa mittakaavaltaan ympäröivistä, rakennetuista alueista. Se tarjoaa avoimia, poikkeuksellisen laajoja näkymiä.

4.2 Näkymät

4.2.1 Kaukonäkymät veturitalleille

Veturitalleja kohti avautuu parhaiten näkymiä radan toiselta puolelta, erityisesti ortodoksisen kirkon edestä ja Sorinsillalta sekä asemalaitureilta silloin kun junia ei seiso raiteilla.



Kuva 4. Näkymä veturitalleille Sorinsillalta päin.

Ratapihatilaa rajaavat rakennukset hahmottuvat rata-alueen laajuuden vuoksi erillisiksi rakennuksiksi, eivät rata-aluetta rajaavaksi selväksi seinämäksi. Ratapihalla ei ole sen laajuuden ja reuna-alueiden osittaisen jäsentymättömyyden vuoksi selvää kurinalaista tilallista hahmoa. Havainnoitsija ei koe olevansa rakennusten rajaaman *tilan sisällä*, vaan *rakennusten ulkopuolella*. Tästä syystä huomio kiinnittyy itse tilasta sitä rajaaviin rakennuksiin ja niiden yksityiskohtiin. Yksittäisillä rakennuksilla ja yksilöllisillä eroilla, kuten koolla, detaljeilla, korkeudella ja sijainnilla tilaan nähden on tällöin suuri merkitys kaupunkikuvassa.



Kuvat 5-6. Näkymiä veturitalleille Rautatieaseman pysäköintitalon yli, hotelli kiinteistön kuudennesta kerroksesta.



Ratapihan laajuudesta johtuen tilaa rajaavia rakennusmassoja on mahdollista tarkastella myös selvästi kauempaa kuin normaalin katutilan seinämiä. Jo tilan keskivaiheilta, junan ikkunasta tai asemalaitureilta katsottuna rata-aluetta rajaavat seinämät muodostavat maiseman.



Kuva 7. Ratapihatilaa rajaavat rakennusmassat muodostavat kauempaa katsottuna kummallakin puolella ratapihaa maiseman. Tämä maisema avautuu Åkerlundinkadun päästä, toisen ja kolmannen veturitallin välistä. Porttimainen aihe tulee poistumaan, kun uusin talleista puretaan.

Kuva 8. Veturitallit muodostavat selkeän rakennuskokonaisuuden joka poikkeavan muotonsa vuoksi muodostaa itsenäisen osan kaupunkikuvassa. Itäpuolen korttelit toimivat veturitallirakennuksia dominoivana taustarakenteena.





Kuva 9. Ratapiha-alue tarjoaa kaupunkitilassa poikkeuksellisen laajoja näkymiä. Veturitallit liittyvät kaupunkikuvassa ratapiha-alueeseen, taustalla näkyvä rakennuskanta ympäröivien alueiden kiinteämpään korttelirakenteeseen.

Kuva 10. Kaupungin siluetissa erottuu selviä maamerkkejä, kuten aseman torni ja Tuomiokirkon torni. Mittakaavansa puolesta dominantit eivät kuitenkaan ole liian hallitsevia, vaan myös keskustelevat muun kaupunkirakenteen kanssa. Etualalla nuorimman veturitallin kattopintaa.



Ensimmäisen ja toisen veturitallin välissä sijaitseva toimistorakennus muodostaa Ota-valankadulle visuaalisen päätteen, joskin myöhemmin rakennettu Rautatienkadun pysäköintitalo rajaa näkymää jonkin verran.



Kuvat 11-12. Konttorirakennus ensimmäisen ja toisen veturitallin välissä ratapihalta päin nähtynä. Konttorirakennus muodostaa edelleen Otavalankadulle pääteen huolimatta myöhemmin rakennetusta pysäköintitalosta.

Tullin alueen puolella Åkerlundinkatu päättyy toisen ja kolmannen veturitallin välistä avautuvaan näkymään kohti Rautatienkatua.

Alueelle avautuu näkymiä myös Tullintorin kauppakeskuksesta, Tullikamarin takaa sekä Rautatienkadun rakennusten yläkerroksista Rautatienkadun pysäköintitalon yli.

4.2.2 Akselit ja perustaso

Kaupunkiakseli veturitallien läheisyydessä

Laaja ratapiha muodostaa selkeän, kaupunkia jakavan visuaalisen akselin. Alue sijaitsee liikenteellisessä solmukohdassa, mutta muita visuaalisesti yhtä selkeitä akseleita ei alueella ole helposti havaittavissa. Kaupungin siluetissa erottuu vertikaalisia maamerkkejä, kuten aseman torni ja Tuomiokirkon torni. Edellämainitut maamerkit yhdessä solmukohtien kanssa helpottavat orientoitumista kaupungissa liikuttaessa.

Perustasojen suhde veturitalleihin

Veturitallien lähituntumassa katsoja voi kokea veturitallit kahdelta eri perustasolta: välitömässä katutilassa tulevalta Ratapihankadulta sekä toisaalta Tullintorin pysäköintikannen korkeusasemasta.

Pysäköintikansi sijaitsee tiukasti aivan tallien ”selän” takana ja jatkuu samalla korkeudella kohti Tullikamaria, jolloin yhtenäistä, selkeää perustasoa ei muodostu veturitallien ja kauppakeskuksen välille. Keskeisen kaupunkikuvallisen tekijän muodostavat veturitallien kattopinnot ja erityisesti niiden valiomuotoiset osat. Näiden kattopinnojen merkitys on jatkossakin alueen kaupunkikuvan kannalta tärkeä.



Kuva 13. Veturitallit ovat koettavissa kahdelta eri perustasolta. Pysäköintitason korkeus-
 asemasta katsottuna veturitallit ovat "upoksissa". Veturitallien kattomaisema korostuu
 kaupunkikuvassa myös jatkossa.

Kuvat 14-15. Pysäköintikansi työntyy lähes kiinni veturitallien takajulkisivuun. Tällöin myös
 ristiriita uuden ja vanhan rakenteen detaloinnin mittakaavassa ja herkkyydessä koros-
 tuu.



Uusi Ratapihankatu muuttaa Veturitalliin aseman perusteellisesti. Tallit ovat tämän jälkeen osa julkista katutilaa ja kaupunkilaisten koettavissa jalankulkijan ja autoilijan näkökulmasta. Kaarijulkisivujen muodostamat pienimittakaavaiset aukiot luovat voimakkaan vastakohtan muuten avoimelle liikennemaisemalle. Veturitallit muodostavat ensimmäistä kertaa historiansa aikana tärkeän katutilaa muodostavan ja rajaavan elementin. Junasta ja asemalaitureilta katsottaessa Veturitallit ovat kaupunkikuvallisesti hallitsevassa asemassa.



Kuvat 16-17. Veturitallit ratapihalta ja tulevalta Ratapihankadulta nähtynä.

Keskeiseksi kysymykseksi muodostuu rakennuksen kaupunkikuvallinen ote Ratapihankadun suuntaan. Jatkosuunnittelussa joudutaan ottamaan kantaa julkisivuaukkojen detaljeihin ja veturitalleihin liittyvien piharakenteiden käsittelyyn. Ajallisen kerroksellisuuden ja historiallisen kertovuuden kannalta olisi suotavaa että rakennusten aiempi käyttöfunktio ja toimintatapa olisi luettavissa uudessakin kontekstissa. Lisäisikö kertovuutta vanhan höyryveturin sijoittaminen kääntöpöydän sillalle?



Kuvat 18-19. Ajallisen kerroksisuuden ja ilmeen rosoisuuden tulisi olla koettavissa myös jatkossa. Liika siloittelu kadottaisi kosketuksen historiaan.

Uudessa tilanteessa joudutaan ottamaan kantaa myös rakennusten asemaan kaupunkihierarkiassa. Ovatko tallit edelleen osa ratapihaa vai ensisijaisesti uuteen katutilaan rajautuvia rakennuksia. Lähtökohdalla on merkitystä esim. pohdittaessa katutilan puustutuksia, pintamateriaaleja, valaistusta yms.

4.2.3 Massat ja lähitila

Lähitilan luonteesta

Veturitallien ja toimistorakennuksen massat muodostavat lepäävän, perustasoon voimakkaasti tukeutuvan kokonaisuuden. Muodoltaan veturitallit poikkeavat muun rakennuskannan massoittelusta. Tullin alueen reunimmaisten korttelien rakennusmassat ovat suorakaiteen mallisia, suuria ja kompakteja. Hotelli Villaa lukuunottamatta kattomaisemakin on melko tasainen. Tullintorin lasirakenteinen valiomuotoinen lasikate erottuu poikkeavana aiheena alueen yllä.



Kuva 20. Veturitallit ja tallien läheisyyteen muodostuvat tilat ovat poikkeuksellisia kaupunkirakenteessa. Vanhojen ulkotilojen muuttaminen sisätiloiksi lasikatteiden avulla on vaativa tehtävä. Taustalla Tullintorin lasikate.

Rakennusmassat koetaan kauempaa visuaalisesti mutta lähempää myös tilallisesti. Massojen välittömään läheisyyteen muodostuu lähitila, joka saa luonteensa paitsi tilan ulottuvuuksista, myös lähipintojen materiaaleista ja *detaljoinnin herkkyydestä*. Veturitallien tiilirakenteiden on patinoitunut lämmintä arkkitehtuuria.

Veturitallien ja pysäköintihallin välitila

Erillisiksi massoiksi suunniteltujen veturitallien väleihin muodostuu ulkotiloja, joita ei toistaiseksi ole hyödynnetty. Veturitallien lähituntumaan laajentunut täydennysrakentaminen muodostaa veturitallien selkälínjan kanssa ahtaan ulkotilan. Alue edustaa kaupunkirakenteessa kuollutta kudosta, joka keskeisen sijaintinsa vuoksi voi muodostua ongelma-alueeksi.

Ulkotilojen muuttaminen transparenteilla tms. kateilla osittain sisätilaksi on vaativa tehtävä mutta saattaa parantaa kaupunkikuvaa. Välitilan pintarakenteet joudutaan pohtimaan uudesta tilanteesta käsin. Takapihan täydennysrakentaminen edellyttää kontrastoivaa otetta. Vanhojen valiomuotoisten kattopintojen säilyttäminen keskeisenä kaupunkikuvallisena aiheena Tullintorille päin on tässäkin tapauksessa suotavaa.



Kuvat 21-22. Tallien väliin muodostuu toistaiseksi hyödyntämättömiä ulkotiloja. Pysäköintikansi heikentää ulkotilojen nykyistä kaupunkikuvallista arvoa.

4.3 Pinta

4.3.1 Julkisivut

Veturitallien ympäristössä tiloja ja massoja rajaavat julkisivupinnat eivät muodosta yhtenäistä kokonaisuutta. Tullin alueella on alunperin rakentamisajankohdasta johtuen käytetty runsaasti punatiiltä ja toisaalta funkiskauden sileitä vaaleita rappauspintoja. Uusien rakennusmassojen pinnat kontrastoivat kokonaisuutta heikentävästi vanhojen kanssa.

Alueen materiaaliympäristö on sekava huolimatta punatiilen runsaasta käytöstä myös nykyaikana. Kauempaa katsottuna väriskaala vaihtelee heleän oranssinpunaisesta (Itsenäisyydenkatu 2) veturitallien tummiin, noen ja pölyn patinoimiin seinäpintoihin. Rakennukset edustavat laajaa kirjoa useilta vuosikymmeniltä. Vanhemmassa rakenteessa on myös tehty modernisointeja ja lisäyksiä.



Kuva 23. Saman pintamateriaalin käyttö ei vielä takaa yhtenäistä vaikutelmaa edes pinnan osalta. Materiaalin tuntu on erilainen rosoisessa, patinoituneessa käsintehdyssä massiivitiiliseinässä ja elementtisaumojen rytmittämässä sileässä tiilikuorijulkisivussa. Tiilen värikin vaihtelee suuresti riippuen savilaadusta, seosaineista ja polttolämpötilasta. Taustan pysäköintikäytössä oleva aukio on ympäröivien massojen korkeuteen nähden ylisuuri ja toistaiseksi muutenkin jäsentymätön.

Veturitallien julkisivut ovat työn ja toiminnan patinoimat. Pinnan käsityömäisyys ja kuluneisuus luovat lämpimän yleisvaikutelman valon ja varjojen vaihdellessa päiväkierron aikana. Pintojen luonne kannattaa pakollisia korjaustoimenpiteitä lukuunottamatta säilyttää ennallaan.

4.3.2 Perustaso veturitallien edessä

Veturitallien edusta on pääosin asfalttipinnalla. Kaupunkikuvan uudistuessa joudutaan ottamaan kantaa myös rakennusten edustan pintamateriaaleihin. Kiskojen yms. teknisten järjestelmien hyödyntäminen uudessa sommitelmassa on tutkimisen arvoista.

4.3.3 Kasvillisuus

Kasvillisuutta ei rataympäristöissä perinteisesti ole kiskojen välissä sinnitteleviä voikukkia, pihasaunioita, horsmia yms. lukuunottamatta. Uutta katutilaa rakennettaessa joudutaan valitsemaan tulevaisuudessa noudatettava linja. Ääripäitä ovat nykytilanteen ylläpitäminen ja toisaalta urbaanin, huippuunsa viritetyn, modernin bulevardin rakentaminen.

4.4 Liike ja aika kaupunkikuvassa

Pimeään vuorokaudenaikaan kaupunkikuva muuttuu voimakkaasti. Liikenneväylät ja myös liikennevälineet ja näiden aiheuttama liike korostuvat kaupunkikuvassa eri tavoin kuin valoisan aikaan. Yöaikaan korostuvat myös maiseman valaistut dominantit.

Ratapihaa reunustavista rakennusmassoista itäpuoliset sisältävät enimmäkseen toimisto- ym. liiketiloja, jotka ovat iltaisin tyhjillään. Näin ollen rata-alueen itäpuolisen osan rooli pienenee suhteessa länsipuolen rakennusmassoihin, joissa sijaitsee toistaiseksi enemmän asuntoja. Pimeänä aikana ratapihan vaikutus maisemassa korostuu. Ratapihankadun valmistuminen ja veturitallien mahdollinen iltakäyttö korostaa rakennusten kaupunkikuvallista roolia entisestään.

Liikennetilassa sijaitsevien elementtien havainnointiin liittyy liikkeen vaikutuksesta johtuva havainnointiajan lyheneminen. Liikkuvan junan tai auton ikkunasta maisemaa katsottaessa havainnointiajan lyheneminen aiheuttaa havainnoinnin keskittymisen maiseman dominanttiin /dominantteihin, jolloin dominantin rooli jälleen kasvaa.

5. Yhteenveto

Veturitalleilla on nykytilanteessa vähäinen merkitys Tampereen kaupunkikuvassa. Ne ovat kiinteä osa ratapiha-aluetta ja sen järjestelmiä. Tallit sulautuvat taustarakennusten muureihin ja rata-alueen sähkölaitteistoviidaksoon.

Tulevaisuudessa Ratapihankadun ja Matkakeskuksen valmistuessa korostuu tallien asema kaupunkikuvassa.

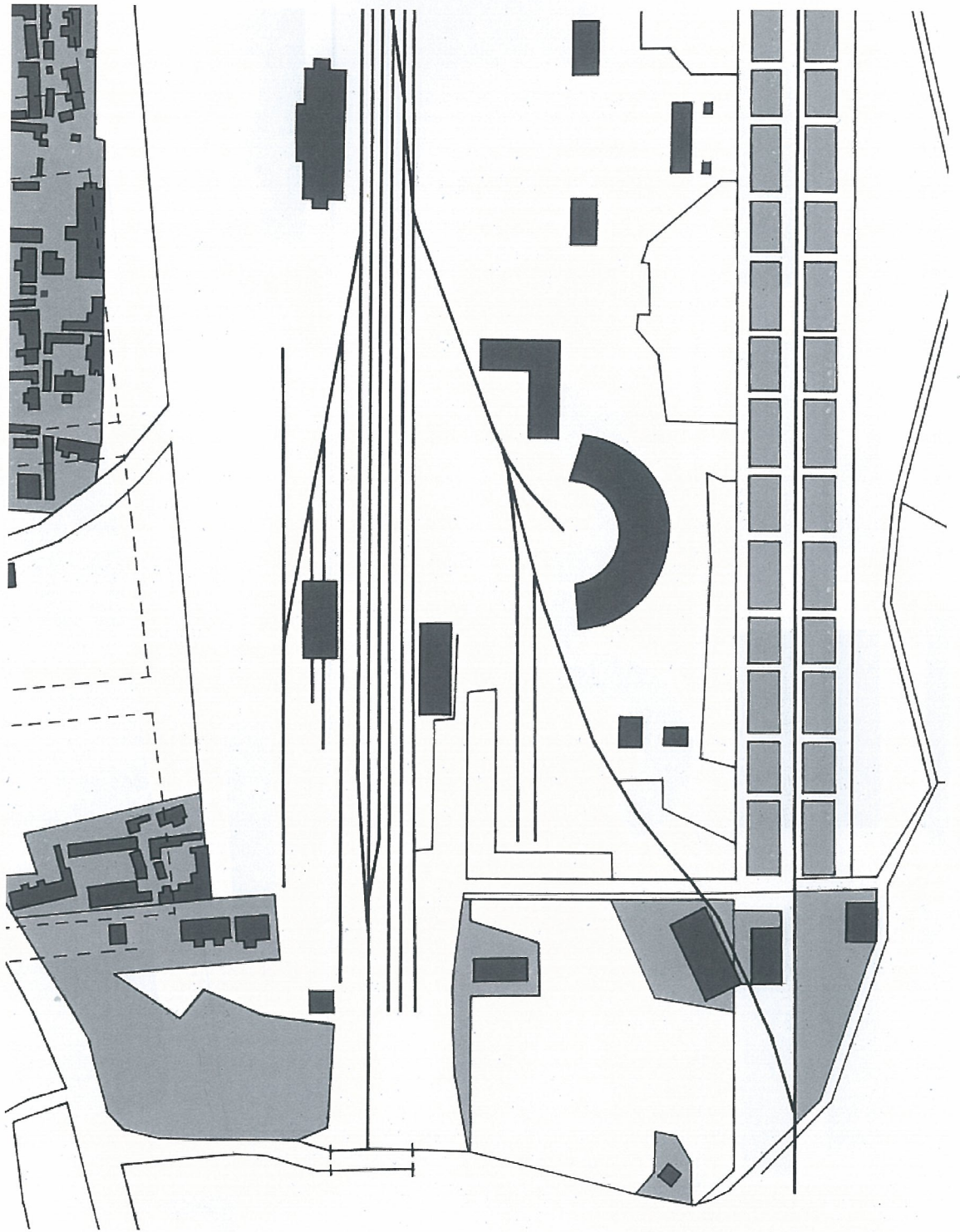
Niiden näkyvyys paranee erityisesti lähietäisyydeltä. Käyttötarkoitusta pohdittaessa on tärkeää ottaa ajoissa kantaa edellä käsitelyihin kaupunkikuvaan vaikuttaviin osakokonaisuuksiin ja yksityiskohtiin niin että historia ja nykyaika saadaan sovitettua tasapainoiseksi kokonaisuudeksi.

Kuva 24. (Seuraavalla sivulla) Vanhin talli ja konttorirakennus uudelta Ratapihankadulta nähtynä.

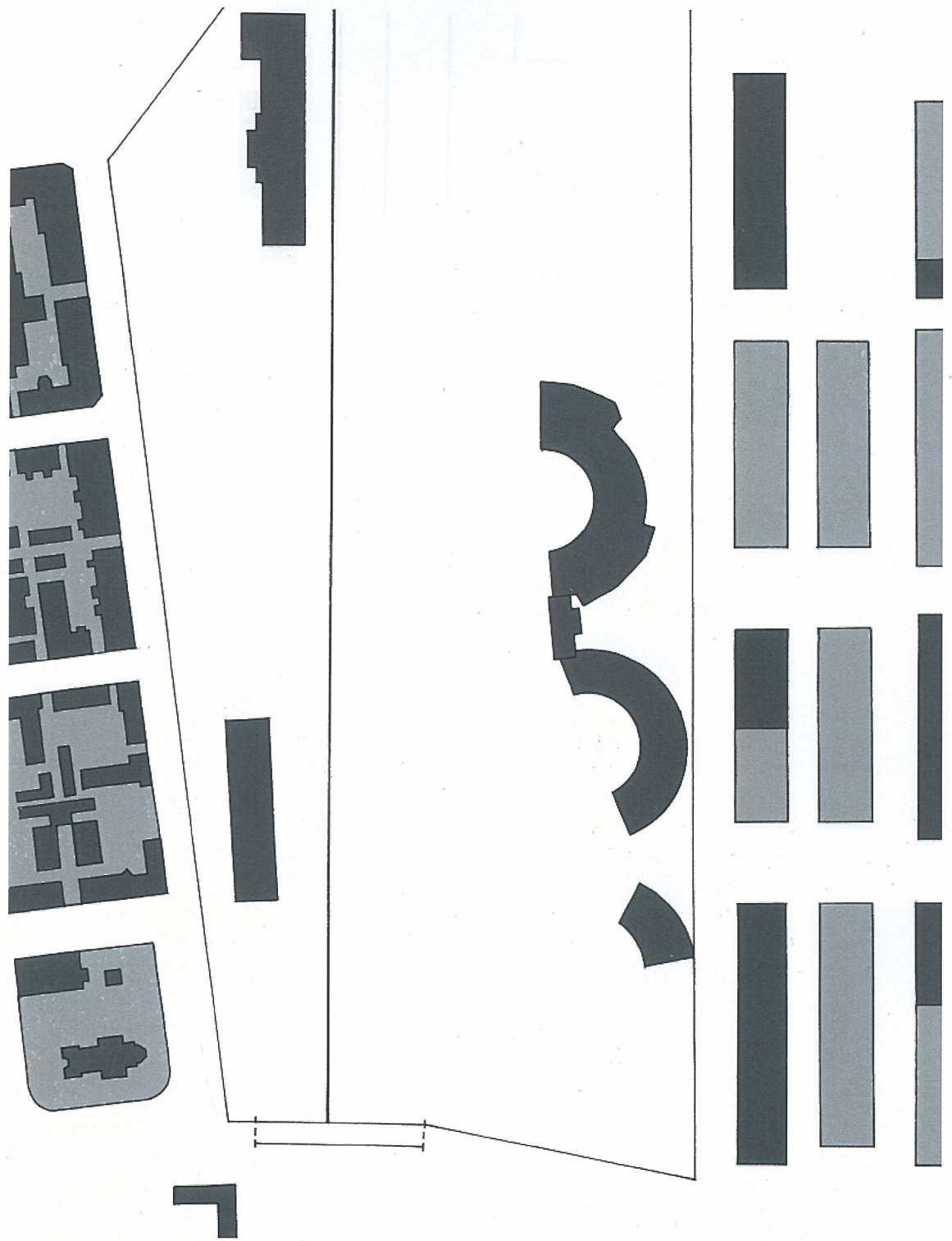
Lähteet:

- Tampereen kaupungin rakennuskulttuuri 1998, Tampere, 1998.
 - Tampereen kaupungin historia IV osa Tampere, 1935
 - Matti Vatiilo, Kaupunkikestustan suunnittelusta – Tampereen Tullin maankäyttösuunnitelma, Diplomityö TTKK Arkkitehtuurin osasto, 1977
 - Tampereen asemarakennuksen ja kahden veturitallin suojeluesitys, Museovirasto 1997
- Tampereen kaupunki, kaavoitustoimi
- Maankäyttökartat vuosilta 1882, 1921, 1954, 1958 ja kaupunkikuvakartta nykytilanteesta
- Tampereen kaupungin rakennusvalvonta, arkisto
- Kaupunkirakenteen muuttumisesta kertovia rakennuspiirustuksia ja asemapiirroksia
- Tampereen kaupunki, kaupunkimittaus
- Pohjakartta, kaavaote nykytilanteesta
- Tampereen kaupunki, museotoimi, kuva-arkisto
- Valokuvia alueelta
 - Valokuvat nykytilanteesta Arkkitehtitoimisto Lasse Kosunen Oy / LK ja AMV

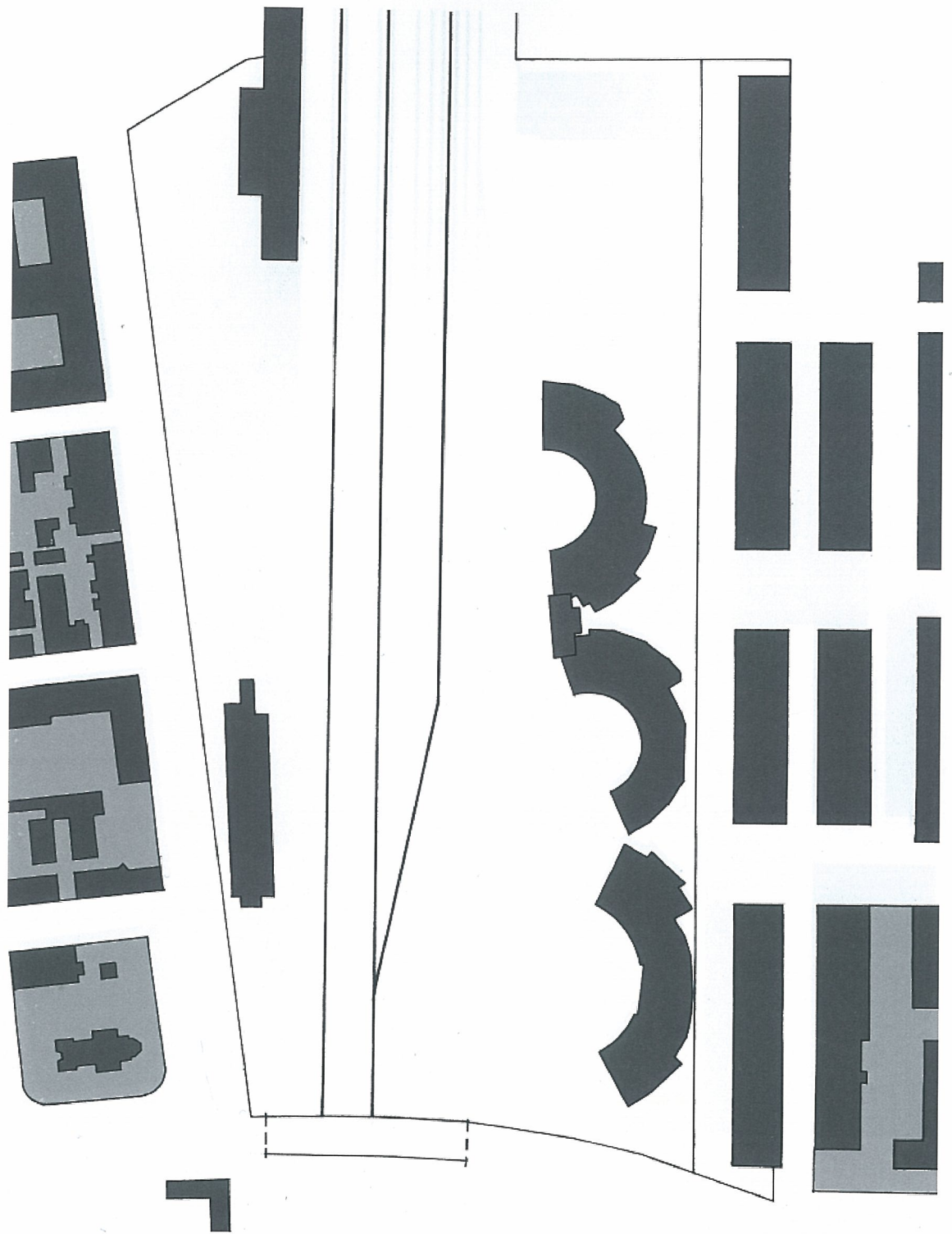




Liite 1. Veturitallien ympäristön rakennuskanta ja maankäyttö pääpiirteissään 1880-luvulla.



Liite 2. Veturitallien ympäristön rakennuskanta ja maankäyttö pääpiirteissään 1920-luvulla.



Liite 3. Veturitallien ympäristön rakennuskanta ja maankäyttö pääpiirteissään 1950-luvulla.



Liite 4. Veturitallien ympäristön rakennuskanta ja maankäyttö nykytilassaan.

Tampereen veturitallit
Kaupunkikuvallinen selvitys

Arkkitehtitoimisto Lasse Kosunen Oy
kevät 2001

Etukansi: Näkymä Sorinsillan pielestä pohjoiseen. Etualalla nuorimman, sittemmin puretun, veturitallin kattopintaa. Taustakuvassa näkymä veturitalleille Sorinsillalta kuvattuna sillan rikkinäisen lasisen kaiteen läpi.

Takakansi: Näkymä Åkerlundinkadun päästä veturitallien välistä kohti Rautatiekadun puoleista kaupunkikeskustaa.

