

SORIN ALUE

KULTTUURIYMPÄRISTÖ- JA KAUPUNKIKUVASELVITYS

SISÄLLYSLUETTELO

1. LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET	4
2. JOHDANTO	6
2.1 Selvityksen tausta	7
2.2 Käytetystä aineistosta	7
2.3 Nykyinen kaavoitus- ja suojelutilanne	8
2.4 Globaali Tampere ja Sorin alueen merkitys	16
3. ALUEEN HISTORIA	26
3.1 Sorin alueen syntyhistoria	27
3.2 Kaupunkirakenteen kehitys	32
3.3 Kulttuurihistoria ja menneet toiminnot	38
3.4 Tampereen keskustasuunnitelmat ja kaupungin kehitys	40

4. ALUEEN NYKYTILAN ANALYYSI	48
4.1 Topografia	49
4.2 Kasvillisuus ja puusto	51
4.3 Korttelien luonne	52
4.4 Rakennusten korkeudet ja sijoittuminen korkean rakentamisen alueelle	55
4.5 Kaupunkikuvallisesti merkittävät kokonaisuudet	56
4.6 Rajapinnat alueen ympäristössä	66
4.7 Katutilat ja liikenneväylät	99
5. INVENTOINTIKORTIT JA VALOKUVAT	104
6. ARVOT JA MUUTOSKESTÄVYYDEN ARVIOINTI	116
7. SUOSITUKSET	120
8. LÄHTEET	122

1. LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET



Pyykinpesua Ratinan suvannossa
1900-luvun alkupuolella. Taustalla
Ortodoksikirkko ja Sorin alueen torppia.

(Kuvaaja: Richard Thulén)

Seuraavassa kuvataan Sorin kaupunginosassa sijaitsevien asemakaavamuutosten nro 8991 ja 9031 tueksi laaditun kulttuuriympäristö- ja kaupunkikuvaselvityksen lähtökohdat sekä tavoitteet. Tämän selvityksen tavoitteita ovat: asemakaava-alueen ja sen ympäristön kaupunkirakenteellisten ominaisuuksien ja arvojen tunnistaminen sekä analysointi asemakaavatyötä varten. Selvitys toimii tukena ja työkaluna myös asemakaavan vaikutusten arvioinneissa. Selvitystä hyödynnetään myös asemakaavamuutosta varten järjestettävän arkkitehtuurikilpailun lähtöaineistona. Selvitystyötä ovat ohjanneet Tampereen kaupungin projektiarkkitehdit Iina Laakkonen ja Tiia Kuisma.

Selvityksen sisältö jakautuu karkeasti kolmeen alakategoriaan. Selvityksessä kuvataan tiiviissä muodossa Sorin alueen historia ja rakentuminen. Historian kuvaamisen lisäksi esitetään lähiympäristön merkittävimmät muutokset. Lisäksi esitetään analyysikartoin alueen nykytilan kuvaus. Osiossa kuvataan myös alueen sijoittuminen Tampereen ydinkeskustan kaupunkirakenteeseen. Muita osioita ovat nykytila, topografia, rakennusten korkeudet ja korkean rakentamisen sijoittuminen alueelle. Alueen rakennukset esitellään inventointikorttien avulla. Tämän lisäksi selvityksessä todetaan alueen arvot ja jonka pohjalta on laadittu muutoskestävyyden arviointi, jossa arvioidaan alustavasti alueen rakennusten uudelleenkäyttömahdollisuuksia.

2. JOHDANTO



Tämän selvityksen tarkastelualue käsittää alueen, joka jää Nokia Areenan ja linja-autoaseman väliin. Etelässä aluetta rajaa Tampereen valtatie ja pohjoisessa Vuolteenkatu.

(Kuva: Google Maps)

2.1 Selvityksen tausta

Sorin aluetta kehitetään viihtyisäksi, laadukkaaksi ja urbaaniksi keskustan eteläosan asuin- ja työpaikka-alueeksi yhteistyössä maanomistajien kanssa. Alueelle tavoitellaan kestäväää sekä hiilineutraalia rakentamista, monipuolista asunt jakaumaa ja kohtuuhintaista asumista sekä keskitettyä pysäköintiratkaisua. Alueen suunnittelua käynnistetään tänä vuonna selvityksillä ja vuonna 2025 suunnittelukilpailulla, jonka pohjalta laaditaan viitesuunnittelua osana asemakaavaprosessia. Asemakaavat nro 8991 ja 9031 ovat vuoden 2026 kaavoitusohjelman kohteita. Asemakaavatyön käynnistyy 2025 aikana.

2.2 Käytetystä aineistosta

Selvityksen pohjatietona on käytetty Tampereen kaupungin toimittamaa lähtötietoaineistoa, sekä alueelle tehtyjä maastokäyntejä. Tietoja on kerätty myös Tampereen kaupungin tilaamista vanhemmista alueselvityksistä ja historiallisista julkaisuista. Lukuisissa julkaisuissa lähteenä on käytetty Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan arkistoja, Oskari-karttapalvelua, sekä Siiri-valokuvapalvelua. Nykytilaa kuvaavat valokuvat alueelta on otettu vuoden 2024 aikana. Lisäksi on toteutettu pohjakartta-analyysijä, jotka perustuvat historiallisiin ilmakuviin ja karttoihin, sekä näiden yhdistelmiin. Tampereen kaupungin toimittamaan 3D-mallia on hyödynnetty kaavioiden, karttojen, diagrammien ja leikkauspiirustusten tuottamisessa. Lähteet on luetteloitu selvityksen lopussa.

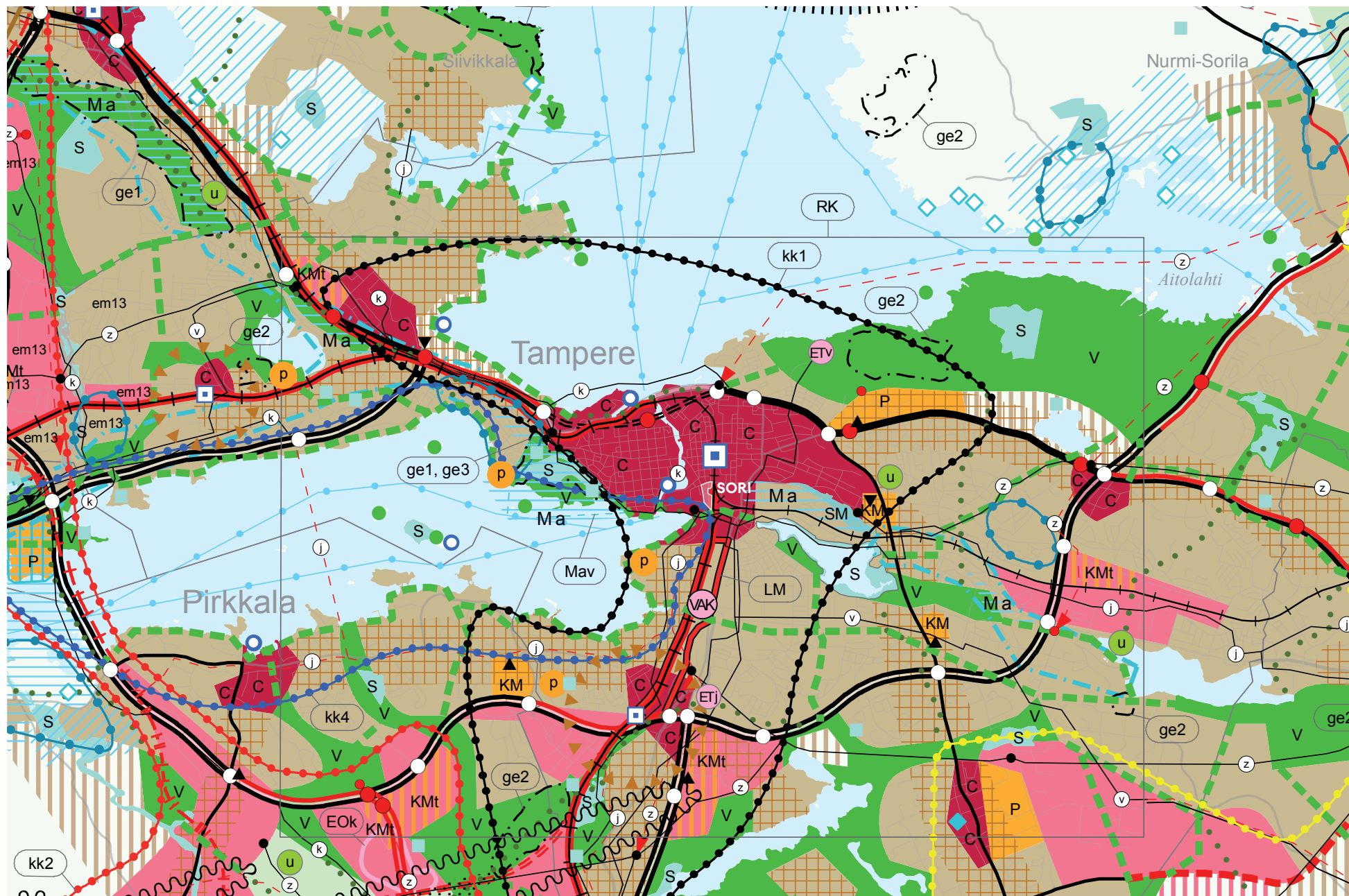
2.3 Nykyinen kaavoitus- ja suojelutilanne

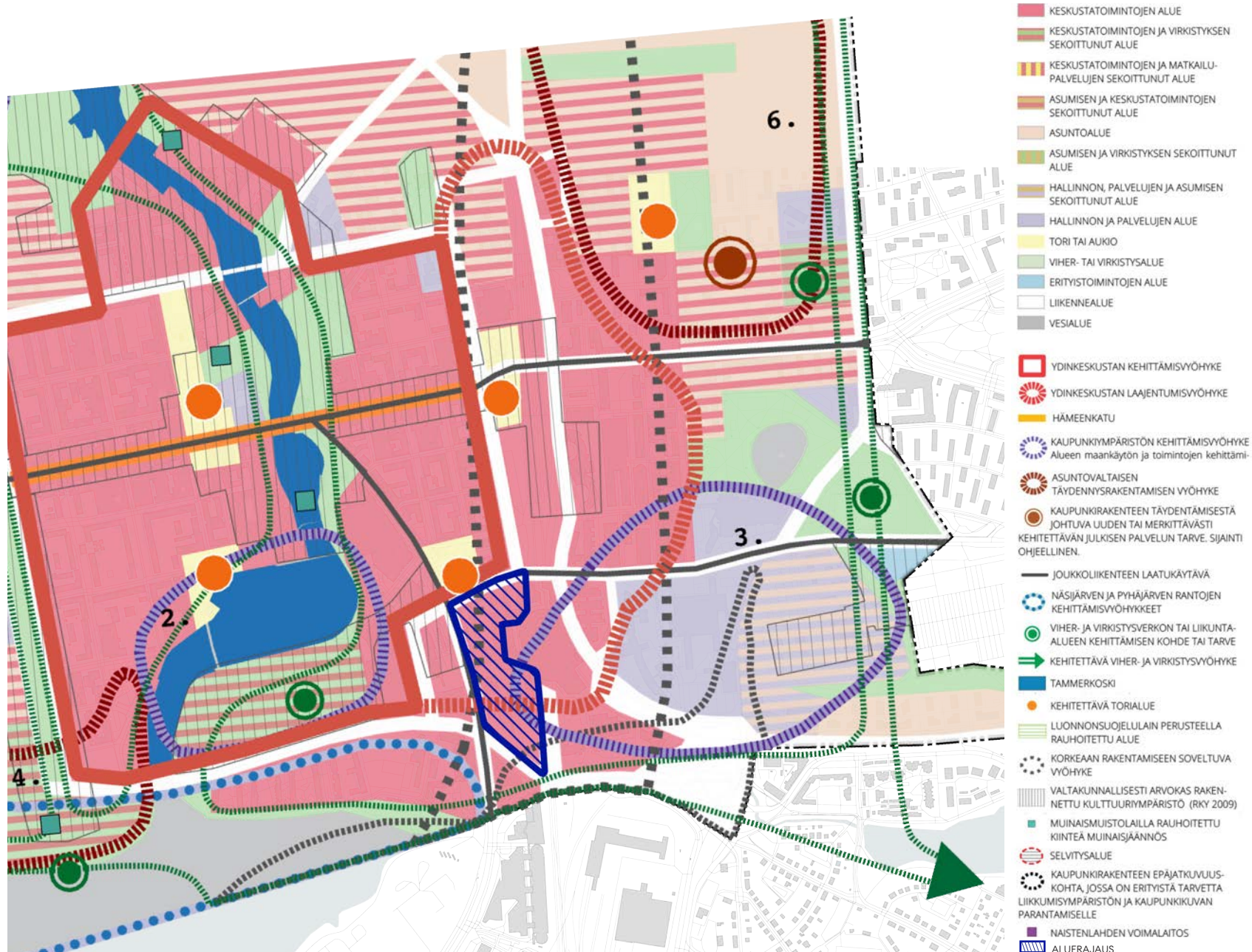
Alueen rooli osana kantakaupunkia on muuttumassa. Sen arvoja ja menneitä vaiheita kartoitetaan nyt käsillä olevassa selvityksessä. Alueelta on pyritty tunnistamaan sellaisia kokonaisuuksia tai yksittäisiä rakennuksia, jotka ovat kulttuurillisesti- tai kaupunkikuvallisesti merkittäviä.

Sorinkadun korttelit 191, 192 ja 193 koostuvat eri vuosikymmenten aikana rakennetuista rakennuksista. Alue on rakentunut noin sadan vuoden aikajänteellä. Myös keskenään tarkastelualueen korttelit ovat myös eri muotoisia ja tyyppisiä. Tämä kaikki yhteensä tekee alueen kaupunkirakenteesta melko rikkonaisen. Lisäksi alueella sijaitsee yksi asemakaavalla suojeltu rakennus:

Vuolteenkatu 20, jonka voimassa oleva asemakaava on vahvistettu 23.05.1983. Ylipäätään alueella on voimassa lukuisia eri-ikäisiä pienempiä asemakaavoja, joista vanhin on 1930-luvulta.

Alueella on nykyisellään hyvin monenlaisia rakennuksia, joiden rakennuskorkeudet vaihtelevat yhdestä kuuteen kerrokseen. Myös kattomuodot ovat moninaisia, vaikkakin alueelta on tunnistettavissa yleisimmäksi rakennustyyppiä harjakattoiset rakennukset. Sorin alueen virasto- ja toimistorakennukset puolestaan muodostavat yhtenäisen tasakattoisten rakennusten kokonaisuuden, joka alkaa 1960-luvulta päättyen





Keskustan strateginen osayleiskaava - maankäyttö

Sorin alueen kulttuuriympäristö- ja kaupunkikuvaselvitys

2000-luvun puolelle. Julkisivumateriaalit muodostavat alueelle kollaasin. Alueelta on tunnistettavissa laaja kirjo erilaisia julkisivumateriaaleja. Näitä ovat muun muassa puu, betoni, tiili, betoni, metallikasetti ja rappaus. Yhtä tunnistettavaa materiaaleihin perustuvaa identiteettiä ei alueelta ole tunnistettavissa.

MAAKUNTAKAAVA

Maakuntavaltuusto hyväksyi Pirkanmaan ensimmäisen maakuntakaavan vuonna 2005. Valtioneuvosto vahvisti maakuntakaavan 29.3.2007. Pirkanmaan maakuntakaava 2040 puolestaan hyväksyttiin maakuntavaltuustossa 27.3.2017 ja se tuli voimaan kuulutuksella vielä saman vuoden aikana. Korkein hallinto-oikeus käsitteli vielä kaavaa koskevat valitukset ja 24.4.2019 annetulla päätöksellä Pirkanmaan maakuntakaava 2040 hyväksyttiin vuonna 2019. Pirkanmaan maakuntakaava 2040 on alueen nykyinen ylempitasoinen voimassa oleva kaava.

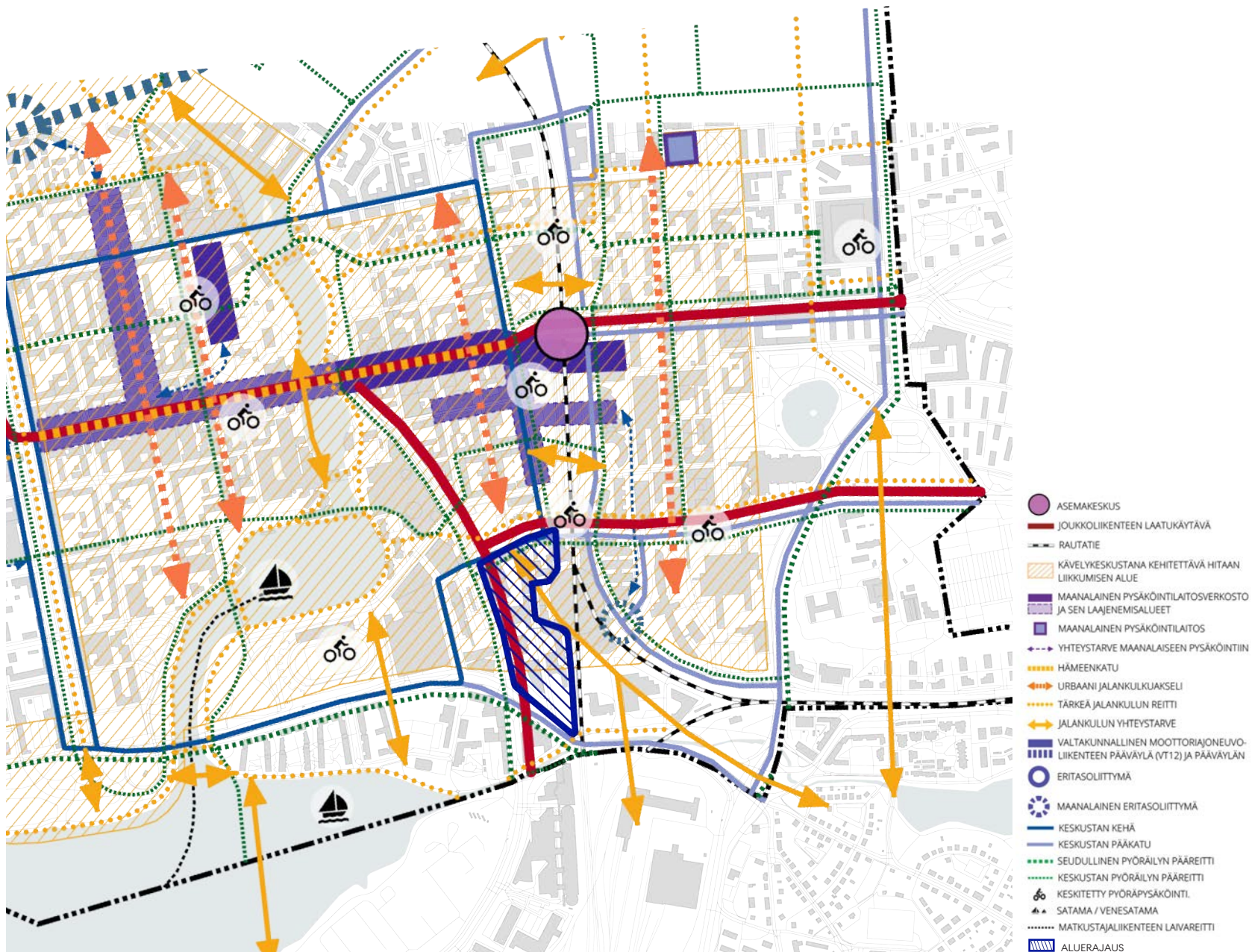
KESKUSTAN VAIHE-YLEISKAAVA

Tampereella on käynnissä yleiskaavoitustyö Kantakaupungin vaiheyleiskaava 2021-2025, jonka on määrä valmistua vuoden

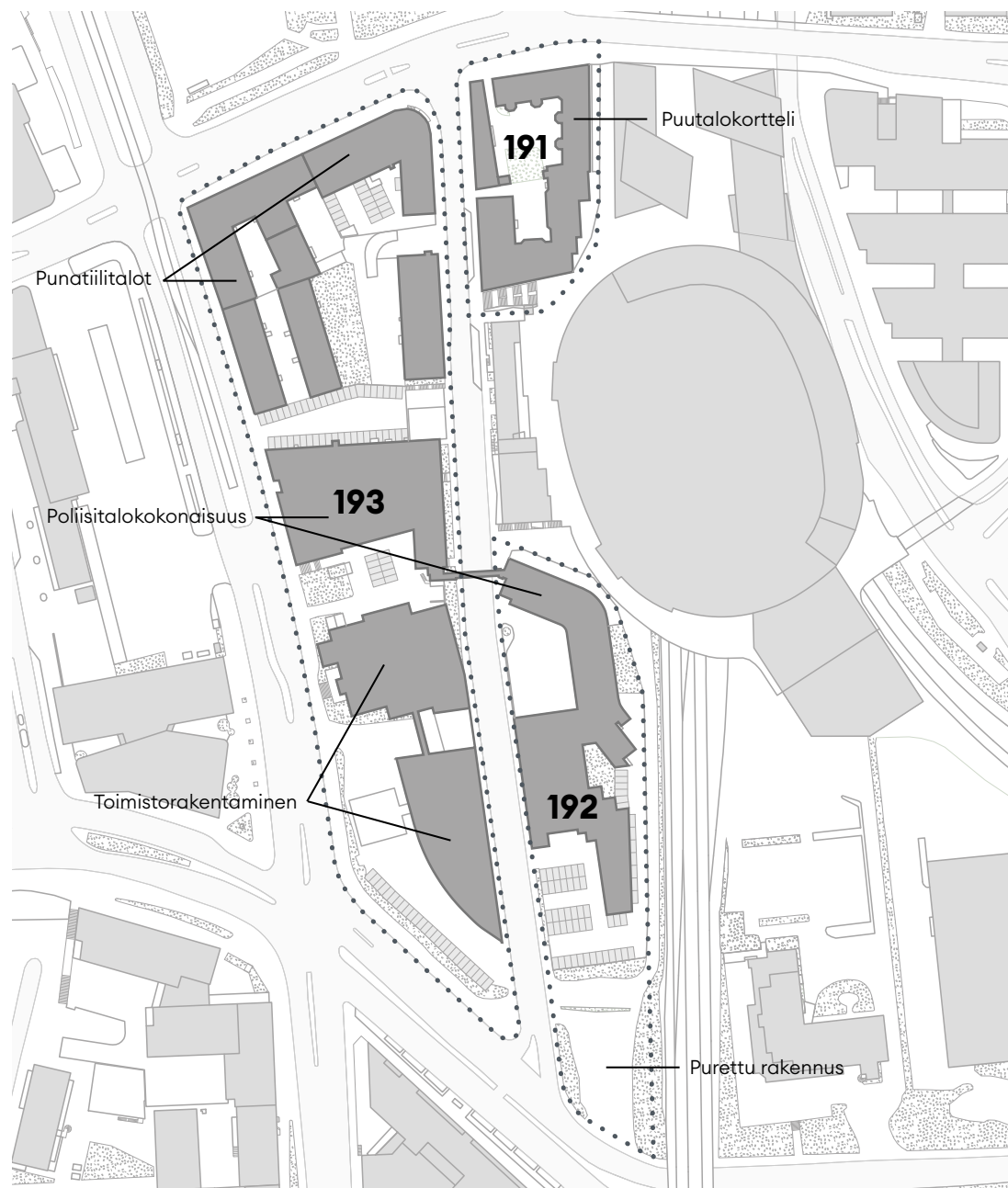
2025 aikana. Kaavatyö käynnistyi vuonna 2022, vuonna 2023 kaava eteni valmisteluvaiheeseen ja siitä valmistui luonnos vuoden 2024 puolella. Ehdotusvaiheessa syntynyt luonnos asetettiin nähtäville 21.3.–22.4.2024 väliseksi ajaksi. Tavoitteena on, että Kantakaupungin vaiheyleiskaava 2021-2025 hyväksytään vielä ennen valtuustokauden päättymistä.

Luonnos tuli nähtäville 9.3.2022-11.4.2023 ja tuolloin vaiheyleiskaavaluonnoksessa esitettiin maakunnallisesti sekä valtakunnallisesti arvokkaat kohteet. Vaiheyleiskaavaluonnoksesta annettujen lausuntojen perusteella kantakaupungin arvokkaita rakennettuja kulttuuriympäristöjä päätettiin alkaa selvittämään. Sen tuloksena syntyi muun muassa Tampereen keskustan rakennetun kulttuuriympäristön selvitys (2023). Selvitys keskittyi esittämään Tampereen keskustan paikallisesti arvokkaat pienalueet, rakennuskohteet, puistoalueet ja aukiot. Yleiskaavaluonnoksessa Sorin alueen ympäristö on osoitettu keskustatoimintojen, palvelujen ja hallinnon alueeksi.

Tämä selvitys keskittyy alueeseen, johon kuuluvat Tampereen kantakaupungin korttelit 191, 192 ja 193.



Keskustan strateginen osayleiskaava - liikenne



Tampereen kantakaupungin korttelit 191, 192 ja 193

ASEMAKAAVAT

Alueen voimassaolevat asemakaavat ovat eri vuosikymmeniltä. Sorin alueen korttelit ovat luonteeltaan omaleimaisia. Tämä johtuu osaksi siitä, että korttelit ovat keskenään eri muotoisia ja eri kokoisia. Kortteli 191 muodostaa näistä kolmesta mahdollisesti perinteikkäimmän vuosisadan alun Tampereen kantakaupungin tyyppisiin kortteleihin rinnastettavan kokonaisuuden.

Kortteli 193 puolestaan on Hatanpään valtatie suuntainen pitkänmallinen kortteli, josta on erotettavissa kolme pienempää korttelikokonaisuutta: asuntorakentamisen kortteli 1920-luvulta, 1960-luvun virastotalo, sekä etelässä 2000-luvulla rakennettu kaareva suurehko toimistorakennus. Kortteli 193 on moninainen kokonaisuus, josta löytyy asuinrakennuksia, liike- ja toimistorakennusten korttelialue, sekä hallinto- ja virastorakennusten alue. Asemakaavat tässä korttelissa ajoittuvat sadan vuoden ajanjaksolle.

Kortteli 192 puolestaan on hallinto- ja virastorakennusten sekä näitä palvelevien huoltorakennusten korttelialue. Tästä korttelista on Poliisitalon laajennushankkeen tieltä purettu syksyllä 2015 Sorin Nuorisotalo, mistä johtuen alueella on nykyään myös kaupunkilaisten käytössä oleva paikoitusalue.

Alueen asemakaavoista on kokoelma seuraavalla sivulla ja ne löytyvät kokonaisuudessaan Tampereen kaupungin Oskari-karttapalvelusta.

Kooste alueen asemakaavoista

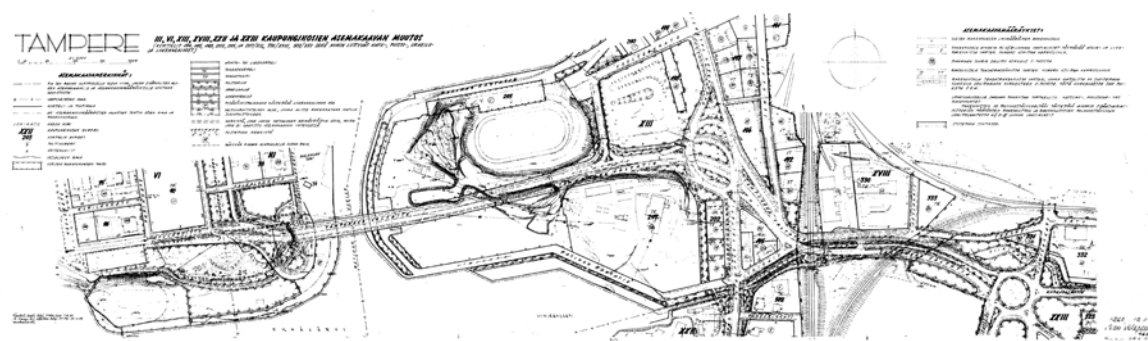
LINKKI VIE SUORAAN OSKARI-KARTTAPALVELUN KARTTA-AINEISTOON

1897



LINKKI

1959



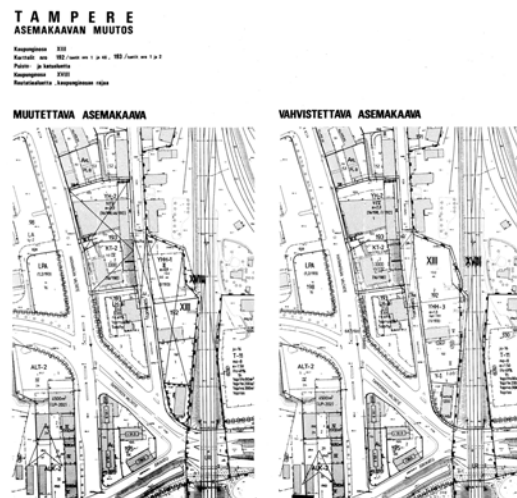
LINKKI

1961



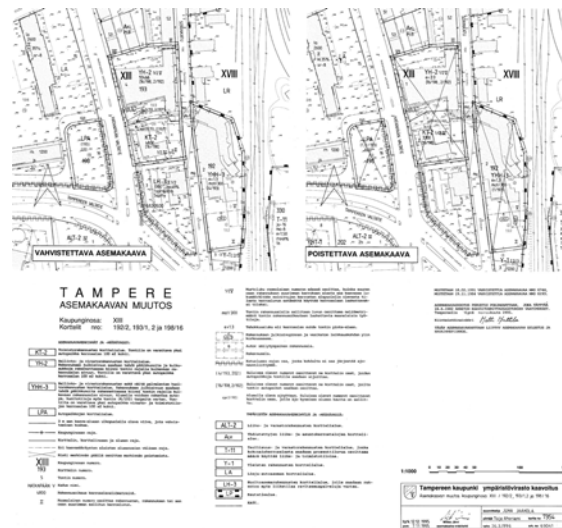
LINKKI

1991



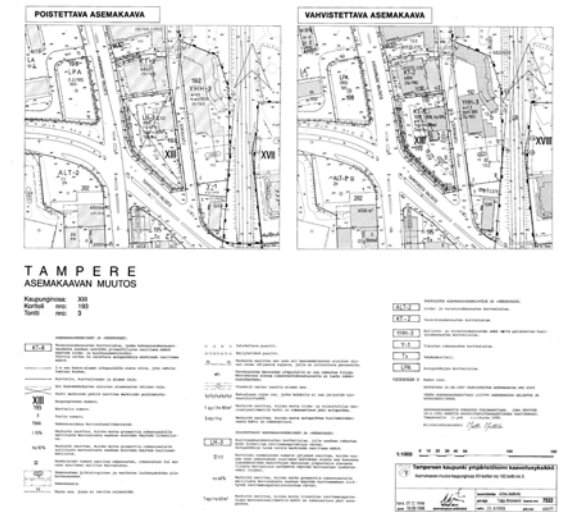
LINKKI

1996



LINKKI

1999



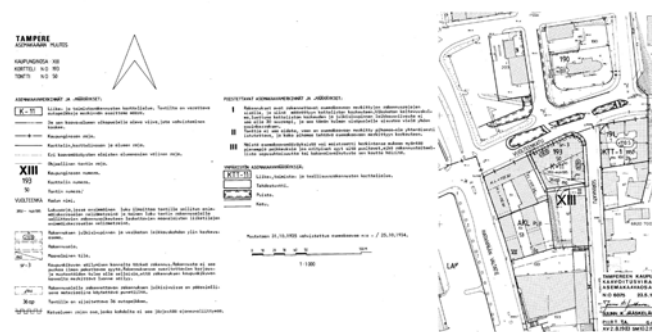
LINKKI

1982



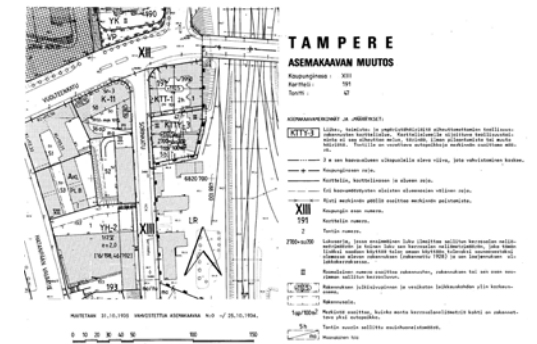
LINKKI

1983



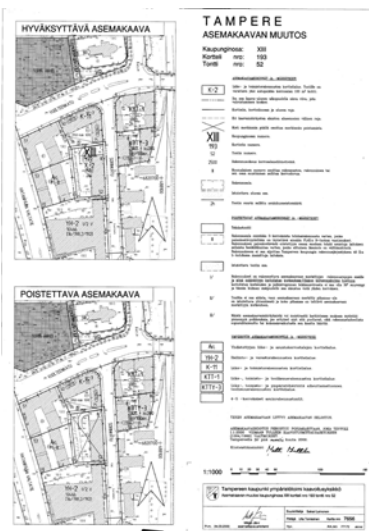
LINKKI

1988



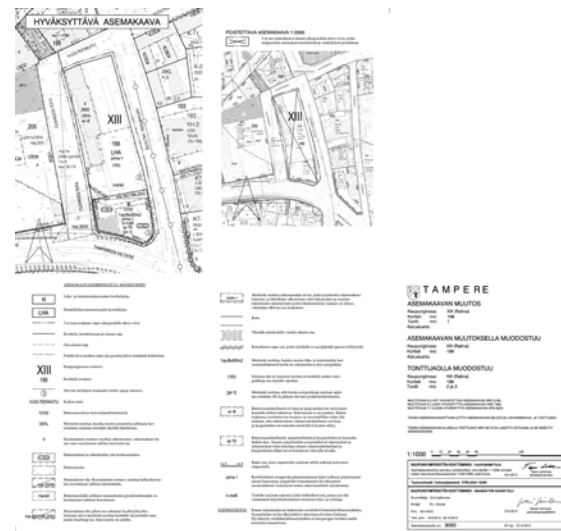
LINKKI

2000



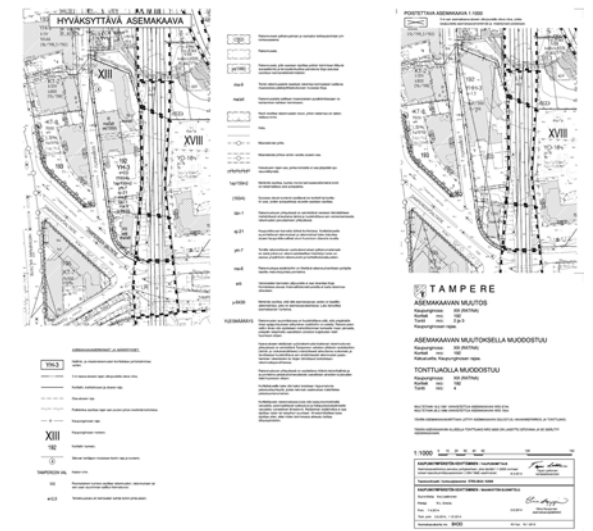
LINKKI

2012



LINKKI

2014



LINKKI

2.4 Globaali Tampere ja Sorin alueen merkitys

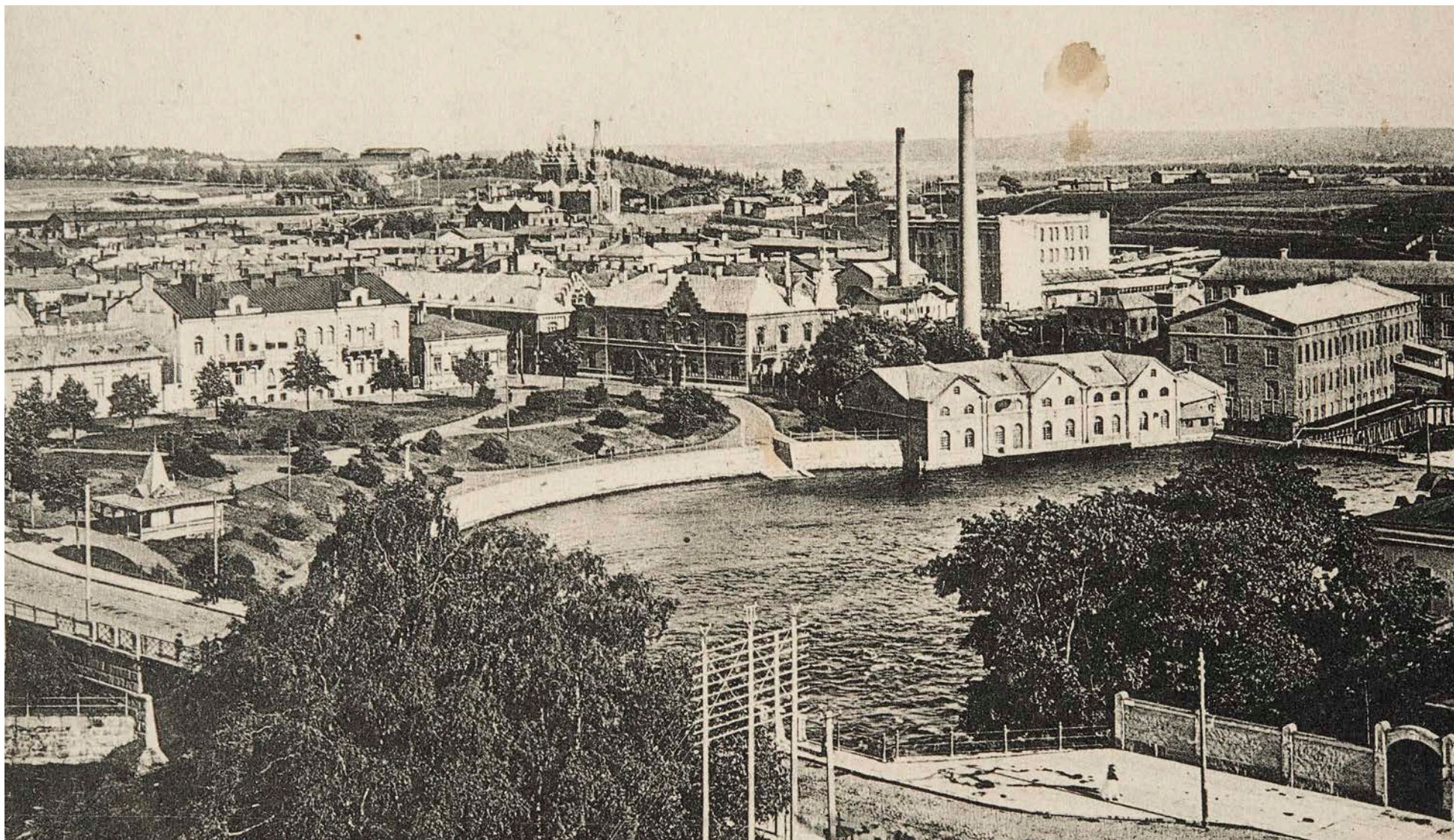
Tässä kappaleessa avataan Sorin alueen merkitystä osana kansanvälisen tehdaskaupungin kehitystä ja luodaan katsaus alueen ympäristössä tapahtuneisiin merkittävimpiin muutoksiin. Tampereen historiaa käsitellään kappaleessa globaalista näkökulmasta. Kaupungin kytkeytyminen muuhun maailmaan tapahtui rautateiden rakentumisen myötä. Sorin alue oli tämän muutoksen polttopisteessä jo hyvin varhaisessa vaiheessa. Rautatie halkaisi aikaisemmin Sorinahteen tunnetun alueen alueen kahdeksierilliseksi alueeksi. Tässä selvityksessä käsitellään Sorinahteen niin sanottua läntistä aluetta, joka jäi ratalinjauksen jälkeen Tammerkosken puoleiselle kaupunkikaistaleelle. Alueesta käytetään selvityksessä nimitystä: Sorin alue.

Skotlantilaisen tehtailijan James Finlaysonin saapuessa Tampereelle vuonna 1819 oli kaupungissa 600 asukasta. Suomi oli pitkän ajanjakson 1800-luvulla eräänlainen Venäjän erityistalousalue, joka houkutteli ulkomaista pääomaa ja tekijöitä tullimaksuhelpotuksilla. Tullien vaikutus oli 1800-luvulla tuotantopaikkoja kartoitettaessa suhteessa suuri, tullauksen osuus oli tavarann hinnasta 50-100%, joten siihen annetut helpotukset antoivat merkittävää etua suhteessa kilpailijoihin. Tämän lisäksi työvoima oli halpaa, ahkeraa ja halukasta

työskentelemään. Saatuaan porvarioikeudet ja senaatin privilegiokirjeen Finlayson rakennutti lainan turvin Tampereelle konepajan ja valimon vuonna 1820.

Tampere oli 1800-luvulla suvaitsevainen ja kansainvälinen paikka. Kaupungissa oli muun muassa uskonnon vapaus ja kaupungin ensimmäistä asemakaavakarttaa koristavatkin keskustorin laidalla paikat neljän eri uskontokunnan kirkkoille. Niistä ei tosin toteutunut kuin yksi, mutta ajatus kansainvälisestä teollisuuskaupungista oli jo varhain selkeä. 1800-luvulla verovapauden saaneet ulkomaalaiset osajat saattoivat tulla Suomeen paremman elämän perässä ilman pelkoa siitä, että heitä ei hyväksyttäisi taustansa vuoksi - tämä ei ollut mitenkään yleistä tuohon maailmanaikaan. Tampereella he saivat mahdollisuuden nousta ylempään yhteiskuntaluokkaan.

Vielä 1800-luvulla kaikki tieto koneiden valmistamiseen tuotiin Tampereelle ulkomailta ja näin oli myös raaka-aineiden kohdalla. Tampereella ei esimerkiksi ollut 1800-luvulla yhtään suomalaista insinööriä. Kaksi merkittävintä tuotannossa käytettyä raaka-ainetta olivat Yhdysvalloista orjatyövoimalla kerätty puuvilla, joka tuotiin Suomeen Englannin kautta sekä pellava, jota



Vanha postikortti 1900-luvun alkupuolelta. Kuva Tammerkosen itärannasta Kyttälän kaupungiosan suuntaan. Taustalla Ortodoksikirkko ja Sorin alue.

(Vapriikin kuva-arkisto)



**Tampereen Rautatieaseman asemalaituri
Sorin suuntaan kuvattuna 1900-luvun alku.**

(Vapriikin kuva-arkisto)

puolestaan tuotiin ennen kaikkea Venäjältä. Ennen rautatien rakentamista 1862 isot puuvillakuormat tulivat Tampereelle hevoskyydillä. 1876 avattiin junarata Tampereelle, joka helpotti materiaalien kuljetusta huomattavasti.

Rautatiellä onkin ollut merkittävä rooli nykyisen Tampereen synnyssä. Tampereen sijainti sisämaassa kahden järven välissä oli lähes ideaali paikka teollisuuskaupungille. Kuitenkin etäisyys lähimpää Raumalla sijaitsevaan merisatamaan loi jo varhaiselle teolliselle toiminnalle omat haasteensa. Suomen ensimmäinen rataosuus Helsinki-Hämeenlinna valmistui v. 1862. Rajoitettu itsehallintoa nauttivaa Suomen suuriruhtinaskuntaa hallitsivat Venäjän keisarit, mutta Suomi sai kuitenkin päättää muun muassa rataverkon kehittämiseen liittyvistä asioista varsin itsenäisesti. Ensimmäisten suunnitelmien kantavana ajatuksena oli, että rataverkko tukisi kansainvälistä yhdysliikennettä ja yhteydet satamiin Suomen etelärannikolla olisivat hyvät. Tätä kautta teollisuuden tuotteiden kuljetus helpottuisi ja vesireittien hyödyntämisestä tulisi arkipäivää myös sisämaan teollisuuden keskuksille, joihin myös Tampere eittäimättä kuului.

Hämeenlinna-Tampere rataosuus avattiin lopulta alkuvuonna



Tampereen rautatieaseman autopirssit 1920-luvun alku. Taustalla As. Oy Sorinahde. Kuva: Alex Merisuo

(Tampere-seuran arkisto)

1876. Tampereella oli tuolloin asukkaita noin 30 000. Rataosuuksien rakentamisesta vastasi tarkoitusta varten nimetty rautatiejohtokunta. Johtokunta päätti paitsi radan rakentamisesta, niin myös muista rakennelmista, joita tuli rakentaa osana rautatiehanketta. Niitä olivat muun muassa: sillat, rakennukset, siltarummut ja muut toimintaa tukevat rakennelmat. Rataosuudelle Hämeenlinna-Tampere-Turku päätettiin rakentaa kolme II luokan asemaa Turku, Tampere ja Toijalan asemat. Nämä asemat tehtiin omien yksilöllisten piirustusten mukaisesti. Pienemmät asemat toteutettiin tyyppi- ja piirustusten perusteella. Asemien rakentaminen noudatti aikaisemmillä rataosuuksilla hyviksi koettuja suunnitteluperiaatteita.

Rautatielaitos oli syntyessään edelläkävijä niin rakentamisessa, kuin työntekijöidensä etujen ajajana. Teollisuusyhteiskunnan ihanteiden mukaisesti rautatielaitos huolehti työntekijöistään ja piti myös huolen heidän asumisesta, terveydenhuollosta, koulutuksesta ja vapaa-ajasta. Rautatieläisiä palvelevia rakennuksia rakennettiin ainatarpeen mukaan ja niitä tehtiin sinne mistä maata oli kulloinkin mahdollista hankkia. Näille paikoille rakentui asuin-, koulu-, kerhorakennuksia ja niitä rakennettiin kun henkilökunnan määrä kasvoi ihmisten muutettua maalta kaupunkiin. Tästä johtuen Tampereella sijaitsevat rautatieläisten rakennukset sijaitsevat hajallaan ympäri kaupunkia. Varsinkin asuinrakennuksista on havaittavissa kunkin aikakauden tyyli-ihanteet ja nämä rakennukset ovatkin keskenään monesti erilaisia.

Tässä selvityksessä käsiteltävä Sorin alueen kuuluu alkuperäiseen Tampereen ratapihan alueen ympäristöön, joka ulottuu Viinikanojasta Naistenlahteen. Rautatieaseman rakennusvaiheessa olivat Tammela, Kyttälä ja Tullin alue vain osittain rakennettuja. Asemaa ympäröivät alueet, joihin myös Sorin alue kuului olivat maaseutuomaista ympäristöä ja ne sijaitsivat vielä tuolloin asemakaavoituksen ulkopuolella. Nämä alueet kasvoivat katujen ja rakennusten osalta orgaanisesti - tiedettävästi ilman järjestelmällistä suunnittelua. Tyypillistä oli, että alueella potentiaalisesti vuosisatojen aikana muodotuneet reitistöt toimivat rakennuksien suuntaamista ohjaavina ensimmäisinä suuntaviivoina. Nämä Sorin alueen kaltaisten vaatimattomien puurakennusten rykelmät olivat pieniä puisia asuin- sekä ulkorakennuksia eivätkä ne muodostaneet yhdessä selkeää korttelirakennetta, vaan olivat enemmänkin kylämäinen muodostelma, jota kaupungin viljatuotannosta huolehtivat pellot ympäröivät.

Tampereen ratapihan rakennusvaiheessa 1870-luvulla erityistä huomiota kiinnitettiin juurikin vanhojen tieyhteyksien säilyttämiseen. Tämä johtui siitä, että vanhojen satamien ja rautatien välinen yhteys hoidettiin edelleen pääasiassa hevosia hyödyntämällä. Messukylän suuntaan ja muualle Hämeeseen menevä liikenne hyödynsin rautatien yli kurkottavaa Sorin siltaa, josta pääsi kaupungista pois kohti idässä sijaitsevaa Kalevankangasta. Sorin ja Vuohenojan ylikulkusiltojen väliin rakennettiin 1890-luvulla tieyhteys, joka nykyään tunnetaan

Tampereen ratapiha Sorin alueen suuntaan 1927–1939.

(Siiri-kuvapalvelu)





Vastavalmistunu betoninen Sorin silta 1950-luku.

(Vapriikin kuva-arkisto)

nimellä Kalevantie.

Tampereenratapihan työmaa oli suuri projekti ja sitä varten tehtiin mittavia maansiirto- ja louhintatöitä. Alue sijaitsi tuolloin kaupungin laidalla ja liikenteen vaatima riittävän iso ratapiha vaati noin 500 metriä leveän tasaisen maakaistaleen muodostamista. Alueelta johon myös Sorin alue kuuluu kuljetettiin pois maata yli 34000 kuutiometriä. Ratapihan ensimmäinen rakennus Pakkahuone rakennettiin vuonna 1883 ja se muutettiin myöhemmin tullikamariksi, jonka uusi rakennus valmistui myöhemmin vuonna 1901 aseman päärakennusta vastapäätä radan itäpuolelle. Ratapiha-alueella sijaitsi jo ennestään veturitalli ja halkosuoja. Sorin alueen kehittymisen kannalta 1880-luvun lopussa rakennettiin merkittävä rakennus nimittäin ortodoksisen seurakunnan toimista rakennettu punatiilinen kirkkorakennus valmistui Sorin alueen välittömään läheisyyteen vuonna 1899. Kirkkorakennus oli merkki siitä, että kaupunki oli kasvamassa, ja vanhat Sori alueet torpat olivat väistymässä. Kaupungin levittäytyessä, myös nykymuotoinen Sorin alue alkoi kehittyä.

Rautatieliikenne oli vilkasta ja paine laajentaa ratapihaa alkoi kaupungissa kasvaa. Suomen valtiorautateiden koostamassa historiankirjoissa vuosilta 1912-1937 ratapihan laajennusehdotus,

jossa Rataverkkoa on jatkettu Tampereelta Porin ja Vaasan suuntaan. Helsinkiin johtava rata on kaksiraiteinen Sääksmäeltä lähtien. Hatanpään-ehdotus -nimellä esitetty ehdotus esittää Tampereelle uutta asemarakennusta tie- ja alikulkujärjestelyineen, pikatavara-asemaa sekä uutta tavaramakasiinia, joka sijaitsi asemaa vastapäätä. Tässä vaiheessa rakentamatta olivat vielä Viinikan järjestelyratapiha joka toteutui lopulta 1950-luvulla, sekä uusi tavara-asema, jota varten järjestelyratapiha tarvittiin.

Tampereen kehittymisen 1900-luvulla määritteli hyvin pitkälti Euroopan teollinen vallankumous ja sen mukanaan tuoma vaurastuminen. Tampereella tehtaiden ja kaupungin kehitys ovat kulkeneet kädessä globaalin kysynnän kanssa. Tiede ja keksinnöt mahdollistivat modernin maailman. Ne myös muokkasivat kaupunkia. Teollisen vallankumouksen yhtenä merkittävänä yksittäisenä tekijä oli globaalisti nimenomaan rautatieverkoston synty. Rautatie ovat olleet merkittävässä roolissa tässä tapahtumien ketjussa myös Suomessa. Seuraava suuri harppaus oli yksityisautoilun yleistymisen - nämä globaalit ilmiöt ovat vaikuttaaneet Sorin alueen kehitykseen suuresti.

Rautatiellä on ollut Sorin alueen synnylle erityinen merkitys. Se lohkaisi alkuperäisestä Sorinahteesta nykyisen Sorin alueen. Tänäpä Sorin alue sijaitsee tämän valtakunnallisesti merkittävän rataosuuden länsipuolella ja sen historia kietoutuu kiinteästi radan historiallisiin vaiheisiin. Näin on myös tulevaisuudessa, kun Asemakeskus kokonaisuus rakentuu nykyisen rautatieaseman seudulle. Yksityisautoilun ja linja-autojen yleistyessä alueelle rakennettiin muun muassa Tampereen ensimmäiset huoto-asemat, korjaamot ja autojen varaosaliikkeet.

Tiivistetysti voidaan kuitenkin sanoa, että Sorin alueen kehityksen suurimmat historialliset harppaukset ovat liittyneet kiinteästi mittakaavan muutoksiin alueen reunoilla. Ratapihan rakentuminen, Hatanpää alueen suurteollisuuden synty, Ratinan alueen kehitys nykyiseksi kauppaa -ja viidettä yhdisteleväksi eläväksi keskuksesi ovat kaikki vaikuttaneet koko kaupungin kehitykseen - eivät ainostaan Sorin alueeseen. Kaupungin keskustan mittakaava on siirtynyt seuraavalle tasolle areenan ja korkean rakentamisen myötä. Vaikka nämä edellä mainitut

hankkeet eivät kuulu tämän selvityksen tarkastelualueeseen antavat ne tärkeän kontekstia alueen kehitykselle myös tulevaisuudessa. Sorin alueen ympäristö on seurannut globaaleja kaupunkikehityksen trendejä ja kaupungin silhuetti on muuttunut näiden trendien myötävaikutuksella. Olipa vuosikymmen mikä tahansa viimeisen sadan vuoden tarkastelujaksolla Sorin alueen ympäristö on kehittynyt modernisaation aallon harjalla.



3. ALUEEN HISTORIA





Sorinahteen länsipuoli 1890-luvulla. Alueella sijatsi 1800-luvun lopulla lähinnä Hatanpään kartanon mailta Sorin alueelle muuttaneiden viljelijöiden torppia. Kuvan mallinnus on tehty aikalaiskarttojen pohjalta. Kuvassa näkyvissä myös Tammerkoski ja rautatielinjaus.

3.1 Sorin alueen syntyhistoria

Sorin alue kuuluu Tampereen XVIII-kaupunginosaan ja se sijaitsee noin 1 km matkan päässä Keskustorista kaakkoon. Kaupunginosa sijaitsee pääasiassa radan länsipuolella ja alue koostuu Tampereen kantakaupungin kortteleista numerot 191, 192 ja 193. Nykyinen Sorin alue sijaitsee lähellä kaupungin keskustaa ja alueelle on tyypillistä eri aikakausien virasto-, toimisto- ja asuinrakentaminen. Tässä kappaleessa käydään läpi katsauksenomaisesti alueen vaiheet.

AIKAJANA



1900



1779

Eletään Ruotsin vallan aikaa ja Ruotsin kuningas Kustaa III perustaa Tampereen kaupungin. Tampere on tuleva tehtaiden kaupunki, jonka kaupunkikehityksen suuntaa määrittelee tehtaiden sijoittuminen kosken rannoille. Sorin alue on kaupungin ulkopuolella sijaitsevaa peltoa, jota halkoo nykyisen Sorinkadun kohdalla kulkeva vanha hevosväylä. Alueella ei todennäköisesti ole sijainnut rakennuksia kaupungin perustamisen aikoihin.

1876

Hämeenlinna-Tampere rataosuus avataa alkuvuonna 1876 ja ratapihan alue alkaa hahmottua. Tässä vaiheessa alueella on jo asutusta. Rata jakaa Sorin alueen kahtia. Suomessa eletään Venäjän vallan aikaa. Tampereelle luodaan ruutuasemakaava, joka ei kuitenkaan ylety vielä Sorin alueelle. Alueella on puutaloja, jotka ovat rakentuneet vapaassa muodostelmassa.

1887

Tammerkosken itäpuolella sijainnut työläisten puutaloalue Kyttälä liitetään Tampereen kaupunkiin. Tammerkosken ja uuden rautatie-aseman alueella aloitetaan suuret muutostyöt kaupungin kasvupaineesta johtuen

1896

Sorin alueen tontit ovat muodostuneet asemakaavassa. Tonttia rajaa suunnitelmissa näkyvä Wiinikankatu, joka jatkuu suorana Pyhäjärveä ympäröivälle puistoalueelle. Pellavatehtaankatu olisi niin ikään jatkunut suoraan ja päättynyt symmetriseen puistobulevardin, joka olisi erottanut Sorin alueen Ratinanniemestä.

Ortodoksi kirkon paikka on määritetty ja myös Sorin aukio alkaa hahmottua ja rautatien ylittävä silta, sekä tievaraus näkyvät kartassa.

1900

Ortodoksi kirkko on rakentunut ja Hämeenkadusta muodostuu Tampereen pääkatu. Tampere on Suomen kolmanneksi suurin kaupunki ja merkittävä teollisuuden keskus. Pienimittakaavaisen puurakentamisen ohella kaupunkiin aletaan rakentaa myös kivitaloja. Tonttien koot seuraavat vielä puurakentamisen aikaa ja tiet on mitoitettu hevoskärryille. 1900-luvun taitteeseen mennessä, Tampereesta oli kasvanut Suomen kolmanneksi suurin kaupunki. Vuoden 1902 asemakartassa tonttien muodostumiseen ei oteta kantaa, vaan alue on jätetty vaille tonttirajoja.



1910

1916



1920



1927

1908

Asema- ja aluekartassa on jo nähtävissä tonttirajoja myös Sorin alueella. Vaikka sama ruutukaavarakenne toistuu eri vuosien asemakaavakartoissa, on alueen muodostumisen suhteen havaittavissa päättämättömyyttä. Mahdollisesti siksi että rautatien alue on muodostumassa. Vapaaseen muodostelmaan syntynyt Kytälä puretaan ja ihmisiä siirretään alueelta Nekalaan, Amuriin ja aina Pispalaan asti.

Ratinanniemi pidetään maanviljelyskäytössä. Ruutukaava ulottui nykyisen Suvantokadun kohdilla. Huomioitavaa on myös katujenlinjojen vapaampi. Muun muassa Sorin alueen läpi kulkevat Wiinikankatu ja Rautatienkatu yhdistyvät Ortodoksien kirkon jälkeen historiallisen hevosreitien mukaisesti. Katu jatkuu polkuna rata- ja maanviljelysalueiden välissä.

1921

Suomesta tulee itsenäinen valtio 1918. Sorin alueen nykyisistä rakennuksista ensimmäinen valmistuu vuonna 1920, kun Tom Ärvelin suunnittelee Vuolteenkatu 22 puurakenteisen asuinrakennuksen. Jugend-tyylistä on tullut hallitseva arkkitehtuurityyli. Ratinaan on laadittu jugendtyylisuuntaa noudatteleva suunnitelma, joka ei kuitenkaan toteudu.

Leveä kaartuva Hatanpää valtatie yhdistää kaupunkikeskustan ja Lokomon teollisuusalueen. Seuraava rakennus valmistuu alueelle vuonna 1916, kun osoitteeseen Vuolteenkatu 20 valmistuu yksikerroksien tiilirakenteinen rakennus. Rakennusta korotetaan vuonna 1927 ja sinne sijoittuu jo aikaisessa vaiheessa autokorjaamo, paja, autokauppa, yrityksen toimistotiloja ja autokoulu. Rakennuksessa on myyty muun muassa Fordin T-mallia.

Sorin siltä suunnitellaan siten, että Ratinanniemen kärjessä sijaitseva Ratinan tori toimisi linjauksen päätteenä. Monet vuoden 1921 suunnitelmista eivät kuitenkaan toteutuneet omana aikanaan, mutta esimerkiksi Ratinan tori on myöhemmin toteutunut kauppakeskusrakennusten välissä sijaitsevana torimaisena alueena. Aseman seudun itäpuolen muutos on veturivarikkoineen ja uuden tavara-aseman myötä selkeä.

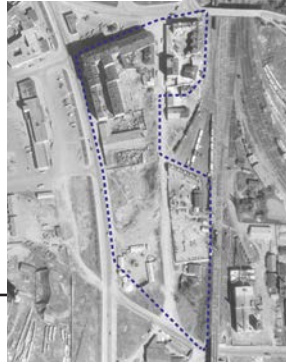
1928

Sorin alueelle rakentuu kaupunkikuvallisesti merkittäviä tiilirakennuksia, kun Hatanpään valtatie ja Vuolteen kadun kulmaan rakentuu Asunto Oy Hatanpäänvaltatie 12. Myös kortteli 191 täydentyy kaupparakennusten osalta, kun alun perin autokorjaamona toiminut Sorinkatu 2, sekä Sorinkatu 4 rakentuvat peräkkäisinä vuosina 1928 ja 1929.

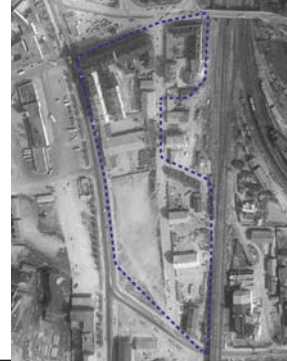
AIKAJANA



1946



1956



1939-1945

Kalevan kaupunginosaa aletaan rakentamaan ja uusi linja-auto asema valmistuu Ratinan 1938. Linja-auto asema ja Hatanpään valtatie rajaavat Sorin aluetta lännessä.

1930-luku ja sota-aika ylipäättään on Sorin alueella rakentamisen osalta hiljaista, eikä uusia rakennuksia rakenneta. Tosin vuoden 1946 ilmakuvassa on nykyisen poliisitalon paikalla suurehko T-mallinen hallirakennus, joka purettiin myöhemmin. Rakennuksen rakentamisaika ei ole selvillä.

1955

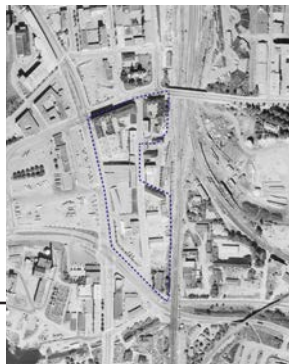
Sorinkatu 3 rakennetaan ja Sorin alueen pohjoisosa saa nykyisen muotonsa.

1961

Tampereen valtatie sai nimensä Ratinan sillan valmistuttua vuonna 1959, kun yhteys Ratinasta Hämeenpuistoon oli valmis.

Tampereelle vuonna 1891 perustettu poliisilaitos muuttaa Sorin alueelle Kauppakadulta, jonne se sai omat tilat vuonna 1919. Uudet tilat valmistuivat Sorinkadun ja Hatanpään valtatie väliselle kaistaleelle Arkkitehtitoimisto Pekka Ilveskosken suunnittelemiin tiloihin.

1974



1980



1987



2011



2022



1966

Yksityisautoilu yleistyy ja Ratinasta tulee Tampereen merkittävin liikenteellinen keskus. 1930-luvun lopulla valmistunut linja-auto asema yhdessä Ratinan Stadionin kanssa muodostavat ympäristöön vahvan kokonaisuuden, joka tulisi ohjaamaan alueen kehittymistä pitkälle tulevaisuuteen. Tampereen valtatie ja Hatanpään valtatie yhdistävässä risteyksessä käsin suuretkin ihmismassa pääsevät modernille stadionille nauttimaan urheilutapahtumista.

Messukyläntie nimitys poistetaan samana vuonna. Vuolteenakadun linjaus käännetään linja-auto aseman eteen Ratinan aukion kautta.

1976

Toimisto- ja virastorakennus Hatanpään valtatie 12 valmistuu.

1993

Sorinkadun varrelle rakennetaan Osmo Lapon suunnittelema Poliisitalon laajennus. Poliisitalon vanha ja uusi puoli on liitetty toisiinsa yhdyskäytävillä, jotka kulkevat Sorinkadun alitse ja myös ilmasiltana sen päältä.

2000

Hatanpään valtatie 20:n kaarevalla julkisivulla varustettu toimistorakennus valmistuu. Rakennus on samalla nykyisen Sorin alueen viimeinen valmistunut rakennus.

2021

Monitoimi areena ja tornitalot valmistuvat ratapihan ylittävän kannen päälle. Rakennusten kaupunkikuvalliset ideat piirtää yhdysvaltalainen arkkitehti Daniel Liebeskind. Suuret mittakaava erot ympäristössä korostuvat entisestään. Kokonaisuus on myös kaupunkikuvallisesti erittäin näkyvä kaupunkia Helsingin suunnasta lähestyttäessä.

3.2 Kaupunkirakenteen kehitys

Dokumentoitavana Sorin alueen kaupunkirakenne on ollut jatkuvassa muutoksen tilassa aina 1800-luvulta asti. Dokumentoitua tietoa varhaisten Sorin talojen ja torppien sijainnista alueelta voidaan saada asemakaavakartoista, sekä vanhoista valokuvista. Tässä kappaleessa tarkastellaan Sorin alueen kaupunkirakeenteellista kehitystä.

Alueen vanhimmat säilyneet rakennukset löytyvät korttelista 191. Tontilla n:o 48 sijaitseva puinen asuinrakennus on rakennettu vuonna 1912. Tonteilla n:o 47 ja 48 sijaitsevat puurakennukset yhdessä Sorinkadun tiilirakennusten kanssa ilmentävät alueelle myöskin tyypillistä pienen mittakaavan rakentamista. Korttelissa näkyvät Tampereelle tyypillinen puu- ja tiilirakentamisen perinne. Korttelien 191 ja 192 väliin jäävä alue, jolla nyt sijaitsee vuonna 2021 valmistunut Wallesmanni on aikaisemmin sijainnut Valtion rautateiden pienimittakaavaisia tiilirakennuksia, jotka ovat sittemmin purettu.

Vuonna 1927 valmistunut Tampereen Autotarvike taas ajoittuu ajankohtaan, jolloin yksityisautoilu alkoi vähitellen lisääntyä kaupungissa. Kyseinen rakennus on korotettu kolmikerroksiseksi ja se täydentää viereen rakentuneen Hatanpään valtatie 12:sta korttelia. Punatiilinen kokonaisuus on kaupunkirakenteellisesti ja materiaalien puolesta edelleenkin yhtenäinen kokonaisuus.

1910-luvulla Ratinasta suunniteltiin kaupunkiin uutta keskusta. Alueelle laadittiin arkkitehti Lars Sonckin toimesta puutarhakaupunki-ideologiaan pohjautuva asemakaavaehdotus. Suunnitelma sai hyväksynnän kaupunginvaltuustossa, mutta lopulta maistraatin, yleisten rakennusten ylihallituksen ja lääkintöhallitusten lausunnot tulivat takaisin kriittisinä. Lopulta senaatti ei hyväksynyt ehdotettua Sonckin suunnittelemaan asemakaavaa. Ratinan niemen uusi asemakaava vahvistettiin 1917, mutta siinä ei vielä ollut Hatanpään valtatie linjausta.

Hatanpään valtatie rakentaminen liittyi kiinteästi Hatanpään alueen liittämiseen osaksi Tampereen kaupunkia. Nils Idman tarjosi vuonna 1913 Hatanpään kartanoa Tampereen kaupungille ja kaupunki päätyi lunastamaan kartanon maat rakennuksineen. Hatanpää alue liitettiin lopulta Tampereeseen vuonna 1920 ja samanaikaisesti päätettiin tehdä myös hyvä kulkuväylä, jotta alueolisitulevaisuudessa paremmin saavutettavissa. Sisällisodan runteleman Kytälän läpi päätettiin avata leveä katuyhteys Hämeenkadusta kaakkoon, joka myös tuli reunustamaan Sorin aluetta tulevaisuudessa. Tämän tien linjaus noudatteli tietä, joka oli ollut olemassa jo Kytälän vapaamuotoisen asetelmaan syntyneen asutuksen aikana.

Kun Ratinan kaavaa uusittiin jälleen vuonna 1935, sen jälkeen kun niemessä sijainneesta sorakuopasta oli poistettu paljon soraa ja huomattiin, että Ratinan niemen maaperä ei enää sovellu asumiselle. Syntyi idea sijoittaa kuoppaa urheilukenttä ja huolehtia siitä, että Ratinan rannat jäävät julkiseksi puistoalueeksi. Hatanpään valtatie varteen niemen ja Sorin

väliin varattiin aluksi muutamia kerrostalotontteja, mutta niiden paikalle sijoittui uusi linja-auto asema joka rakennettiin vuonna 1938 Jaakka Laaksovirran ja Bertel Strömmerin suunnitelmien pohjalta.

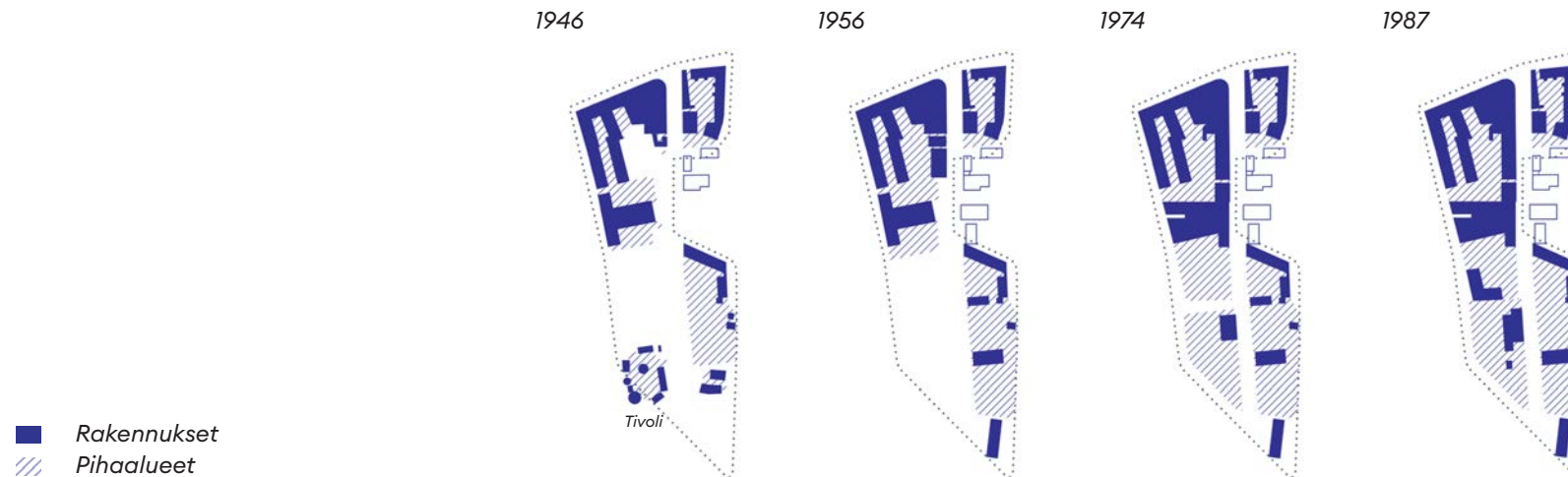
Sorin alueen tyypilliset muutokset liittyvät modernisoituvan maailmaan ja sitä kautta liikenteeseen. Sorin aukion reunaan Hatanpään valtatie 12:sta viereen syntyi jo varhaisessa vaiheessa vuonna 1929 Suomen ensimmäinen huoltoasema, niin sanottu Itäinen kaukolinja-asema, jonka suunnitteli Bertel Strömmer ja sitä operoi Shell. Läntisellä Tampereella Pyynikin torin kupeessa puolestaan operoi Esso. Tyypillistä molemmille asemille oli yhdistetty asema- ja huoltamorakennus, joka oli rakennettu vielä klassisen tyylin mukaisesti. Huoltoasemat palvelivat suurimmaksi osaksi linja-auto liikennettä, jota oli ollut kaupungista maaseudulle jo vuodesta 1923 lähtien. Kaukolinja-asemat pysyivät käytössä vuoteen 1938, kun uusi linja-autoasema avautui.



Tampere, 1890: Sorinahde, Kyttälä, Tammerkoski



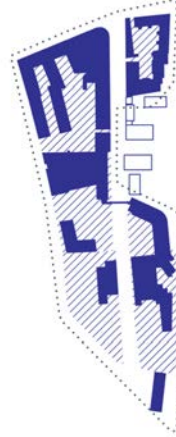
Tampere, 2024: Google Earth



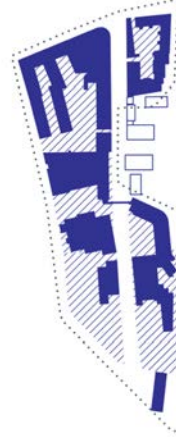
Sorin alueen kaupunkirakenne on kiinteä osa Ratinaa, joka on ollut viime vuosikymmenet liikenteen solmukohta, kaupankäynnin ja massatapahtumien keskus alueella. Vuolteenkatu rajaa aluetta pohjoisessa ja etelässä Tampereen valtatie. Idässä alueen halkaisee Hatanpään valtatie. Tampereen keskustalle tyypilliset vesistöt, kuten Ratinan suvanto ja Viinikanlahti sijaitsevat alueen välittömässä läheisyydessä, mutta niihin ei ole Sorin alueelta suoraa yhteyttä. Sorin aukio on vilkasliikenteinen aukio alueen reunalla. Aukion näkymistä merkittävimmät ovat funktionalistinen linja-autoasema ja sitä ympäröivä toimisto- ja liikerakennukset, kauppakeskusrakennukset 2000-luvun molemmilta puolin, sekä asuinkerrostalot aukion laidoilla. Asema-alueen suhde Sorin alueeseen on pysynyt melko lailla samana Hatanpään valtatie puolella.

Tampereen valtatie puolella Sorin alue näyttäytyy toimistotalojen ja vilkkaa liikenteen alueelta. Maasto nousee kohti Sorin aukiota ja rakennukset ovat asettuneet toisiinsa nähden eri korkeusasemiin. Tätä ei huomaa Hatanpään valtatie puolelta, joka ohittaa alueen pohjoisesta etelään. Katua reunustaa hyvin moninainen julkisivujen kollaasi. Erona Tampereen valtatiehen on, että Hatanpään valtatiellä on enemmän historiallisia kerrostumia. Aluetta rajaavat väylät ovat luonteeltaan leveitä ja merkittäviä kaupunkirakenteessa, joka on osaltaan vaikuttanut niitä reunustavien rakennuksien arkkitehtuuriin. Alueen välittömässä läheisyydessä on kaupunkirakenteellisesti merkittävien rakennusten sarja: Verkatehtaan konttori, Haarlan palatsi, varhaiset kaupunkikerrostalot, sekä Koskikeskuksen kaltaiset rakennukset luovat hyvin monikerroksisen kaupunkikokemuksen.

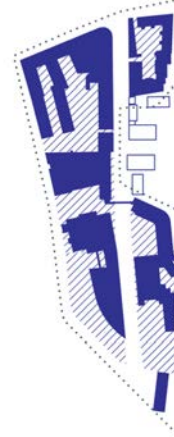
1955



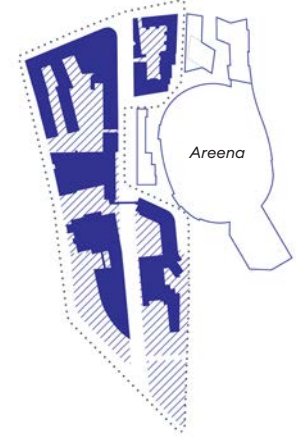
1999



2011



2022



Sorin alueen kaupunkirakenteelle on tyypillistä maaston suurehkot korkoerot ja vähäinen kasvillisuus yhdistettynä mittakaavaltaan vaihtelevaan rakentamiseen. Erityisesti Sorinkadulta tarkasteltuna rakennusten väleistä aukeaa ympäristöön keskenään erilaisia näkymiä ja linja-auto aseman edustan kaltaisia historiallisia aukiotiloja. Tornihotelli, monitoimiareena, suuret toimistorakennukset ja tornitalot hallitsevat Tullin alueen ja Sorin alueen raja-alueita. Nämä rakennukset ovat laadultaan korkealuokkaisia ja erittäin hyvässä kunnossa.

3.3 Kulttuurihistoria ja menneet toiminnot

1800-luvun alkupuolella kaupunkia hallitsivat vielä pitkälti käsityöläisammatit. Vasta vuosisadan loppua kohden massatuotantoon keskittyviä tehtaita alkoi syntyä kaupunkiin. Kulttuurihistoriallisesti tarkasteltuna Sorin alue oli ennen 1900-luvun vaihdetta melko vaatimatonta aluetta. Elämä oli työntäyteistä, perhekeskeistä ja maaseutu oli tuolloin kaupunkikeskustaa lähempänä. Vaikka alue oli maaseutua, eivät kaikki Sorin alueen asukkaat työskennelleet maataloudessa, vaan töissä käytiin muun muassa Puuvillatehtaassa. Alueella sijaitsi jonkin verran torppia, joka tavallisesti koostuivat päärakennuksesta ja pihapiiristä, jossa sijaitsi ulkokuusi, jossa oli pieni talli, puuliiteri ja ulkokäymälä. Jollakin torpilla oli naapuritorppien kanssa yhteiset saunat. Torpat olivat alun perin niin sanottuja Hatanpään kartanon numerotorppia, jotka saivat myöhemmin omat tonttinumeronsa. Tämä muutos tehtiin osana kaupunkiliitosta, jossa Hatanpään kartanon maita nykyisen Kytälän ja Sorinahteen alueella liitettiin osaksi kaupunkia. Tässä muutoksessa numerotorppareista tuli talonmestajia ja tonttimaata oli kaupungilta vuokrassa. Nämä alueet olivat maineelta kaupunkilaisten silmissä kyseenalaisia. Köyhyys, alkoholismi, sekä kulkutaudit olivat tyypillisiä ilmiöitä alueella.

Sorin alueen kehitys linkittyy vahvasti rautatieläisyyteen ensimmäisen rataosuuden avauduttua Tampereen ja Hämeenlinnan väliin vuonna 1876. Rautatiellä ja sen eri

toiminnoilla on ollut merkittävä rooli alueen kehityksessä. Rautatie on ollut vetovoimatekijä Ratinan alueen ja Tammerkosken itäpuolen liike- ja tehdasrakentamiselle. Rautatielinjaus muutti kaupunkia ja oli merkittävä yksittäinen tekijä uusien alueiden suunniteltaessa. Tehtaiden ansiosta Tampereesta oli muodostunut sisämaan tukkukaupan keskus, ja yhteydet muuhun maahan olivat siksi erityisen tärkeitä. Rautatie oli paitsi merkittävä kaupunkikuvallinen ja yhteiskunnallinen muutos. Rautatie teki modernin ajan koettavaksi myös niille, jotka eivät olleet päässeet sitä tehtaassa kokemaan ja se muutti tapaa, jolla tamperelainen tarkasteli maailmaa. Pitkienkin matkojen tekeminen ei ollut enää työn ja tuskan takana. Rautatie oli koko valtakuntaa yhdistävä tekijä.

Elämä Sorin alueella on ollut myös kulttuurissa mielessä suurten kontrastien värittämää. Toisaalta olot ovat olleet vaatimattomat, mutta aivan vieressä on ollut monien mahdollisuuksien moderni teollisuuskaupunki sähkövaloineen ja tehtaineen. Toisaalta vuonna 1898 Sorin aukiolle rakennettu ortodoksikirkko toi myös uskonnollisen ulottuvuuden alueen rakennuskantaan. Ortodoksikirkkoa eivät tosin suomalaiset torpparit juuri käyttäneet, vaan se oli lähinnä Tampereella oleskelleiden venäläisten sotilaiden käytössä, joita oleskeli niin sanottujen sortovuosien aikaan Suomessa tuhansia. Heidän kasarmiinsa sijaitsi kivenheiton päässä Sorin sillalta nykyisen Kalevankankaan hautausmaan vieressä.

Ratinanniemen kärkeen syntyi jo 1870-luvulla pienteollisuuslaitoksia, jotka toivat Ratinan ja Sorin alueen asukkaille työmahdollisuuksia. Rautatien jälkeen merkittävä muutos oli kuitenkin Voimakadulle lähelle Viinikanlahtea rakennettu höyryvoima-asema, joka valmistui vuonna 1919. Se oli alueella selkeästi ensimmäinen suurempikokoinen rakennus ja maisemallisesti hallitseva. 1920-luvulla rakennetut kerrostalot osoitteeseen Hatanpään valtatie 12 saattoivat Sorin alueen kaupunkimittakaavaan. Nämä hankkeet taas olivat seurausta tehtaiden lisääntymisestä alueella.

Sorin alueen muuttuminen asuinalueesta varsinaiseksi kaupunginosaksi tapahtui Ratinan kehittymisen vanavedessä. Erityisesti linja-autoaseman rakentaminen Sorin alueen ja Ratinan väliin, sekä Ratinan Stadionin rakentaminen 1960-luvulla muuttivat koko kaupunginosan profiilia kivitalojen ja autoliikenteen hallitsevaksi kaupunginosaksi. Eri liikennemuodot linja-auto ja rautatieliikenne hyötyivät toistensa läheisyydestä. Alueen merkityksen kasvaessa rakennettiin Sorille myös merkittäviä julkishallinnon tiloja kuten poliisitalo. Poliisitaloa laajennettiin vielä vuonna 1993. 2010-luvun suuret asuinrakentamisen hankkeet toteutuivat monitoimiareenan myötävaikutuksella, kun junadan kannen päälle ja viereen rakentuivat Wallesmanni, Topaasi ja Opaali -tornitalot.



Tivoli Sorin aukiolla 1900-luvun alkupuolella.

(Vapriikin kuva-arkisto)

3.4 Tampereen keskustasuunnitelmat ja kaupungin kehitys

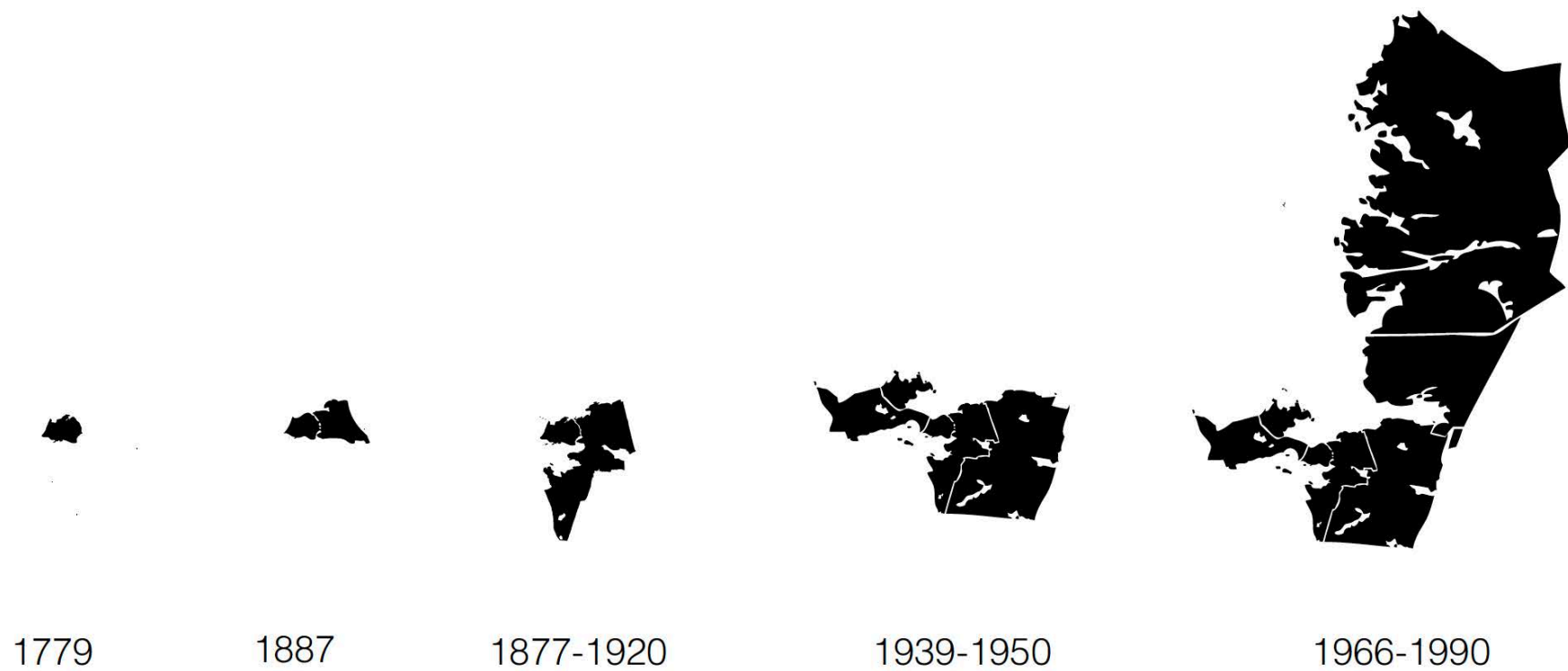
Sorin alueen ympäristön rakennuskanta on muuttunut 1900-luvun vaihteen torppa-asutuksesta tornitalojen, toimistojen ja monitoimiareenan alueeksi. Kaupungin kasvaessa on tarvittu uusia suunnitelmia, joista kaikki eivät kuitenkaan ole toteutuneet. Tässä kappaleessa luodaan katsaus Tampereen kaupungin nykyisen keskustan alueeseen ja sen kaupunkirakenteen kehitykseen tehtyjen suunnitelmien kautta.

Tampereen ensimmäinen asemakaavaluonnoksen piirsi Daniel Hall vuonna 1775. Alkuperäinen kaava perustui ruutukaavaan ja se rajautui Tammerkosken länsipuolelle. Ruutukaava loi pohjan keskustan umpikorttelirakenteelle. Kaavassa torin laidalle hahmoteltiin neljä kirkkoa, joista kukin oli tarkoitettu eri uskontokunnille. Idästä päin lähestyttäessä tarvittiin kaupunkiin silta Tammerkosken yli. Raatihuoneen tontti muodosti alkuperäisessä kaavassa juhlanan päätteen. Tori avautui kosken suuntaan. Kaavaa tarkistettiin vielä 1779 ja se hyväksyttiin Ruotsin kuninkaalla. Lopulta Raatihuoneesta ei tullut kadulle päätettä idän suunnasta lähestyttäessä. Kaavaa ladittaessa suunnittelun tyylilaji oli yleisesti Suomessakin vaihtumassa barokista empireen. Empire-kaavoille ei ollut tyypillistä suunnitella kaduille monumentaalisia päätteitä ja näin Raatihuoneen tontti sijoitettiin aukion laidalle.

Tampereen kaupungin keskustan ensimmäiset vaiheet muotoituivat tämän kaavan myötä vuosien välillä 1780-1819. Kaavasta toteutuivat lopulta katuverkon pääpiirteet ja nykyinen Keskustorin alue, joka toimii edelleen samalla paikalla. Symmetrinen ruutukaava vaikutti kaupungin keskustan muodostumiseen voimakkaasti ja antoi vankan rungon kaupungin kehittymiselle. Kaava henkii ajalle tyypillisiä ihanteita korostamalla uskonnon, kaupan ja hallinnon keskeistä roolia kaupunkirakenteen hierarkiassa.

Keskustan tehtiin ensimmäiset laajennussuunnitelmat 1800-luvun alkupuolella, kun arkkitehti Johan Wallenius teki länteen laajenevan keskustasuunnitelman. Suunnitelma myötäili ruutukaavaa-ajatusta ja siinä esiintyi ensi kertaa koskenrannan lukuisat vesivoimaa hyödyntävät tehdastontit. Silloisen indententtivistön päällikkö Carl-Ludvig Engel tarkasti ja korjasi suunnitelmat vuonna 1830. Hän lisäsi lukuisia vihervyöhykkeitä keskustan alueelle, koska hän halusi jäsentää kaupunkirakennetta niiden avulla. Yksi näistä vyöhykkeistä oli Hämeenpuisto. Tampereen keskusta paloi pahoin vuonna 1865, jonka seurauksena suuria määriä rakennuskantaa menetettiin. Hämeenpuiston leveä osa kuitenkin esti paloa leviämästä kauemmas länteen. Tämän seurauksena Satakunnankatu,

Tampereen alueliitokset



Tampereen pinta-ala on kasvanut huimasti sen perustamisesta. Väestöstä merkittävä osa on sijoittunut alueelle, joka on kuvattuna 1939-1950 kartassa.

TAMPEREEN KEHITYS

1822



1928



Hämeenkatu ja Satamakatu levennettiin, sekä reunustettiin istutuksin. Kaavan laati Albert Edelfelt vuonna 1868.

Voimakkaasti teollistuva Tampere kasvoi myös kaavoitetun alueen ulkopuolelle, joka vielä 1868 rajautui Tammerkoskeen. Tammerkosken itäranta kaavoitettiin tehdastonteiksi 1800-luvun jälkipuoliskolla, mutta näiden maiden omistajia ei ollut helppoa taivuttaa myymään maitaan, jotka kostuivat vanhoista viljelyspalstoista. Työväestö kuitenkin tarvitsi asuinpaikan. Tehtaat koittivat omalta osaltaan hoitaa työntekijöilleen asuntoja, mutta oli luonnollista, että kaikkein niukimmin elämään joutuvat etsivät sijansa kaupungin ulkopuolelta - näin syntyivät

tehtaan itärannalle Kyttälän ja Juhannuskylän kaupunginosat. Sorin alue sijaitsi tämän vaatimattomista puurakennuksista koostuvan alueen takana ja aluetta halkoi vastavalmistunut rautatie.

Kaupungin ensimmäinen kaupunginarkkitehti F. L. Calonius sai tehtäväkseen liittää Kyttälä osaksi Tamperetta vuonna 1877. Nykyiselle Kyttälän alueelle hahmoteltiin ruutukaava. Toimenpide ei piitannut olemassa olevasta rakennuskannasta tai maastonmuodoista. Yhdessä Lambert Petterssonin kanssa F. L. Calonius vastasi myös puu-Tammelan kaavoittamisesta, joka on sittemmin lähes kokonaan purettu. Puu-Tammelan kaupunginosa

Myös Tampereen kartat ovat kasvaneet vuosikymmenestä toiseen kaupungin pinta-alan kasvaessa.

1939



1971



sijoitettiin junaradan toiselle puolelle muusta kaupungista irralliseksi saarekkeeksi. Ratinanniemestä suunniteltiin monumentaalirakennusten keskusta, jonka vaikutuksesta myös Sorin alue alkoi kehittyä..

Tampereen ja Hämeenlinnan välinen rata valmistui vuonna 1876. Samaisena vuotena kaupunki sai ensimmäisen asemerakennuksen. Sijoituspaikka ei ollut kaupunkilaisille mieleinen, koska se sijaitsi maaseudulla ja täten kaukana keskustasta - Kyttälä oli tuolloin vielä osa Messukylän kuntaa ja samoin Sorin alue. Radan hieman etäistä linjausta perusteltiin muun muassa teknisillä syillä ja kaupungin edulla. Kaupunkilaiset

itse olisivat halunneet sijoittaa aseman länsirannalle - siis silloisen keskustan puolelle. Kyttälä liitettiin myöhemmin Tampereeseen vuonna 1877, jolloin myös Sorin alue liitettiin Tampereeseen. Vuosina 1870-1935 Tampereen asukasluku kasvoi kahdeksankertaiseksi, joka vaikutti myös Sorin alueen kehittymiseen.

Ratapihan rakentamisen jälkeen 1800-luvun loppupuoliskolla keskusta alkoi laajentua itään päin ja keskustan painopiste alkoi siirtyä Sorin alueen suuntaan. Rautatien kehityksellä ja kaupungin luikuisilla tehtailla oli luonnollinen yhteys - ne olivat seurausta globaalien markkinoiden kehitymisestä. Tampereen

Rautatienkadun ympäristön muutosta 1960-luku ja 2020-luku. Taustalla kadun päätteenä asunto-osakeyhtiö Sorinahde.

(Vapriikin kuva-arkisto)





keskustaa määrittä pitkälle 1900-luvulle tehtaiden ja rautatien muodostama liitto. Radan rakentaminen myös jakoi keskustan kaupunkirakennetta. Tammerkoski, rata ja Hämeenpuisto ovat säilyneet merkittävinä kaupunkirakennetta jäsentävinä rajapintoina aina 2000-luvulle asti.

1950-luvulla sotien jälkeen Hatanpään valtatieen varteen alkoi rakentua asuinkerrostaloja. Rakennuksissa on tunnistettavissa modernistisen asuntorakentamisen ihanteet, asumisstandardit ja Tampereelle tyypilliset materiaalivalinnat. Myös Ratinan alueen 1920-1950-lukujen asuinkerrostaloissa on tunnistettavissa Tampereelle tyypillisiä ratkaisuja puhtaaksimuurattuine

punatiilijulkisivuineen. Seuraavat asuinkerrostalot rakennettiin Tampereen valtatieen varrelle vasta 2010-luvulla, jolloin valmistui myös Ratinan kauppakeskus.

Sorin alue on historiallinen liikenteen solmukohta. Sorin aukion ympäristössä autoliikenne, rautatie ja koskenrannan järvilaivaliikenne ovat lähikosketuksessa. Ilmakuvista voidaan päätellä myös, että Sorin aukio on käynyt läpi monia vaiheita. Aukio on alunperin sijainnut Ortodoksisen kirkon edustalla, mutta vuoden 1956 ilmakuvassa alueella on havaittavissa rakennus, joka on rikkonut aukion ajatusta. 1990-luvulla Sorin aukio palautettiin alkuperäiseen laajuuteensa ja aukiolle sijoitettiin vuonna 1987 ”Pirkka” -veistos.

Sorin alueen ympäristö on ollut jatkuvasti muuttuva liikenteen ja kaupan kaupunginosa, jonka ympäristössä tapahtuneet muutokset ovat viime vuosikymmeninä olleet huomattavan suuria Ratinan kauppakeskus ja monitoimiareena hankkeista viimeisimpinä. Vuonna 1938 valmistuneella linja-autoasemalla on edelleen kaupunkikuvassa merkittävä asema ja sen sijaitsee edelleen liikenteen solmukohdassa. Ratinasta ja Sorin alueen ympäristöstä on muodostunut kaupan ja julkisten rakennusten alue.



Harry Kivijärven Pirkka-patsas Sorin aukiolla Tampereella.

(Kuva: Zache)

4. ALUEEN NYKYTILAN ANALYYSI



Kuva linja-autoaseman pihalta: Sorin raitikapysäkin kääntöpaikka vuonna 2024.

(Tampereen kaupunki)

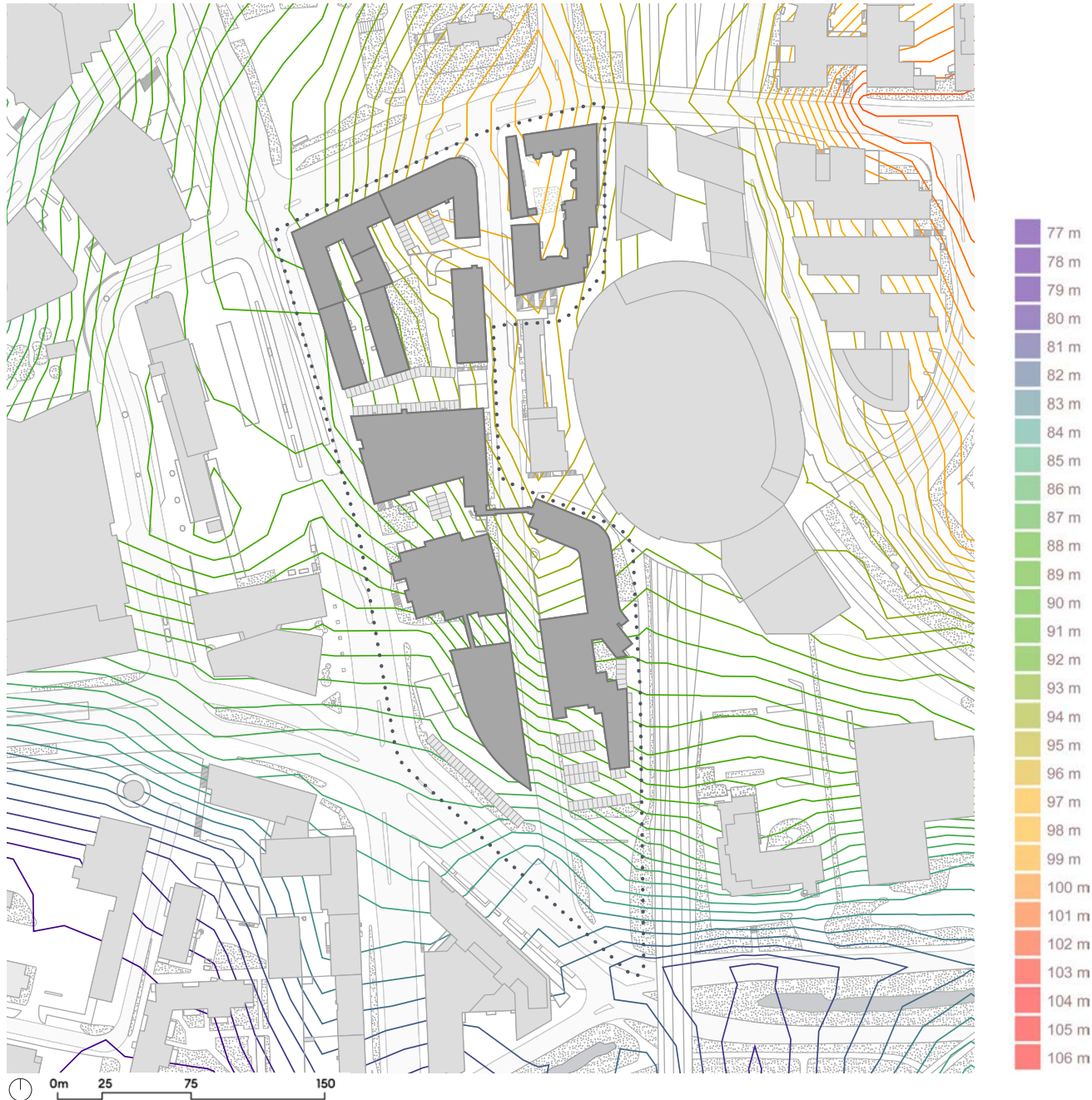
4.1 Topografia

Tampereen keskustan alue on rakentunut kosken varrelle, jonka korkeusero Näsijärveltä Pyhäjärvelle on 18 metriä. Harjukokonaisuus erottaa toisistaan nämä kaksi merkittävää vesistöä. Samalla harjujono toimii yhteysmuodostelmana kaupungin itä- ja länsiosien välillä.

Korkeusero kahden järven välillä on mahdollistanut alueen kaupungistumisen, energian tuotannon ja teollistumisen. Kantakaupungin alueella korkeuserot voivat muutenkin suuria.

Sorin alueella maanpinnan korkeudet vaihtelevat +88m ja +100m välillä meren pinnan yläpuolella. Pyhäjärven pinta on tasolla +77m ja Näsijärvi vastaavasti +95m. Kaupungin alueelle vesi virtaa myös idästä länteen – esimerkiksi Viinikanojan kautta vesi virtaa lidesjärvestä Pyhäjärveen ja esimerkiksi harjumuodostelman keskellä sijaitseva Ronganoja on virrannut aikoinaan Tammerkoskeen.

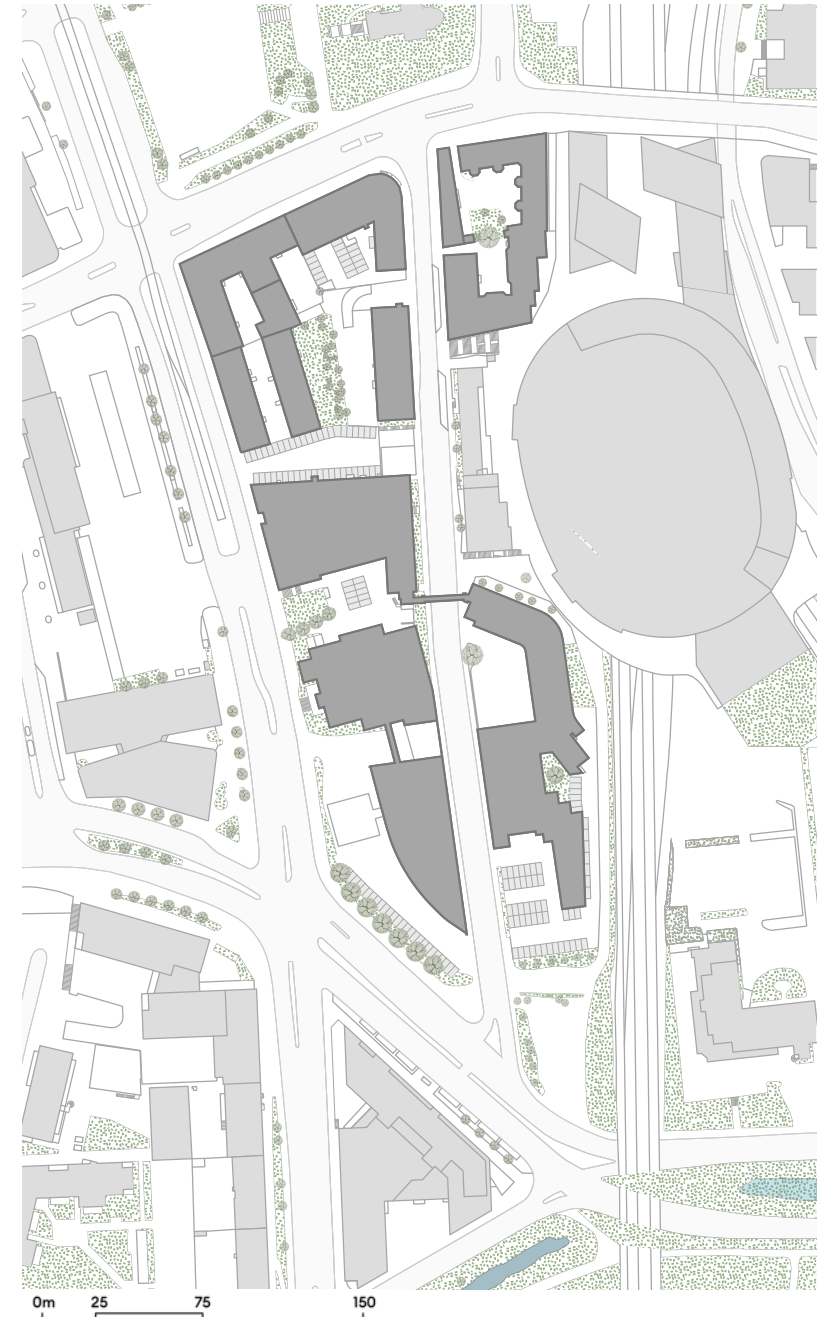
Maaston korkeusasemat



Kaupungin topografiset erityispiirteet muodostuvat korkeuseroista, selännteistä ja laaksomuodostelmista. Nämä yhdessä luovat Tampereelle tunnistettavan maisemarakenteen ja ovat määrittäneet monet sen merkittävät rakennuspaikat. Kantakaupungin läpi Messukylän suunnasta kulkee harjulaakso, jonka korkeimmalla kohdalla Sorin alue sijaitsee. Esimerkiksi Sorin aukion laidalla sijaitseva ortodoksikirkko rakennettiin alueen korkeimmalle vapaalle rakennuspaikalle. Maisemalliset elementit ovat siis suuresti ohjanneet alueen kaupungistumista sekä kaupungin maisemallista identiteettiä. Merkittävä elementti on myös niin sanottu murroslaakso, jonka alkupiste on Pitkäjärvessä. Keskustan sen eteläpuolelta puolestaan ohittaa laaksomuodostelma: Kaukajärvi, lidesjärvi ja Viinikanlahti päättyen Pyhäjärveen.

4.2 Kasvillisuus ja puusto

Sorin alueella ja sen lähiympäristössä viherrakenne on pirstaloitunutta. Kaupunkirakenne on tiivistä kaikkien kolmen korttelin osalta. Kaava-alue ja sen ympäristön viherrakenne on harvaa, eikä luonnontilaista ympäristöä juurikaan enää ole jäljellä. Alue on vahvasti kaupungistunutta ja puusto on harventunut alueella tämän kehityskulun myötä. Jonkin verran puustoa on säilynyt kortteleiden sisäpihoilla ja pysäköintialueiden ympäristöissä. Kaava-alueen rajoilla on jonkin verran istutettua puustoa. Viinikanoja on ollut historiallisesti merkittävä maisemaelementti alueen etäläreunalla, mutta kaupungin laajetessa sen rooli on muuttunut. Voidaan kuitenkin todeta, että puuston rooli alueella on lähinnä pehmentää Sorin alueen suhdetta erityisesti Tampereen valtatiehen ja muihin raskaasti liikennöityihin väyliin. Sorin aukio on alueen ainoa varsinainen puistoalue. Ortodoksikirkon piha-alue sijaitsee aukion itäreunalla Vuolteenkadun toisella puolella, joka voidaan katsoa omaksi kokonaisuudekseen. Huomionarvoista on, että Kirkon edustalle Vuolteen kadun puolelle on levitetty vihreää tekonurmimuovimattoa. Kasvillisuuden ja puuston roolia on kuvattu tarkemmin aihetta koskevassa erillisessä selvityksessä.





4.3 Korttelien luonne

Alue koostuu kortteleista: 191, 192 ja 193. Alueelle tyypillistä on kaupunkirakenteen kerroksellisuus. Kortteleista on nähtävissä Tampereen kantakaupungin vaiheet 1900-luvun alkupuolelta tähän päivään saakka. Alueella on selkeästi havaittavissa siirtymät vuosisadan alun puutalokaupungista rapattuihin kivitaloihin ja punatiiliasuinrakennuksista moderneihin betonielementtirakennuksiin.

Korttelissa 191 sijaitsee alueen vanhin rakennuskanta. Rakennukset erottuvat monitoimiareenan ja sen edustan tornitalojen edustalla puurakenteisena. Kortteli on

myös Rautatienkadun päätteenä rautatieasemalta päin lähestyttäessä. Mittakaavaltaan kortteli 191 on alueen kortteleista matalin ja sen ulkoasu on hyvin säilynyt. Talon asutut yläkerrokset on rakennettu hirrestä ja alakerros on puolestaan tiiltä. Korttelin toisella laidalla sijaitseva Sorinkadun suuntainen kivirakennus puolestaan on rakennettu 1928 ja se kertoo kaupungin siirtymisestä seuraavaan mittakaavaan.



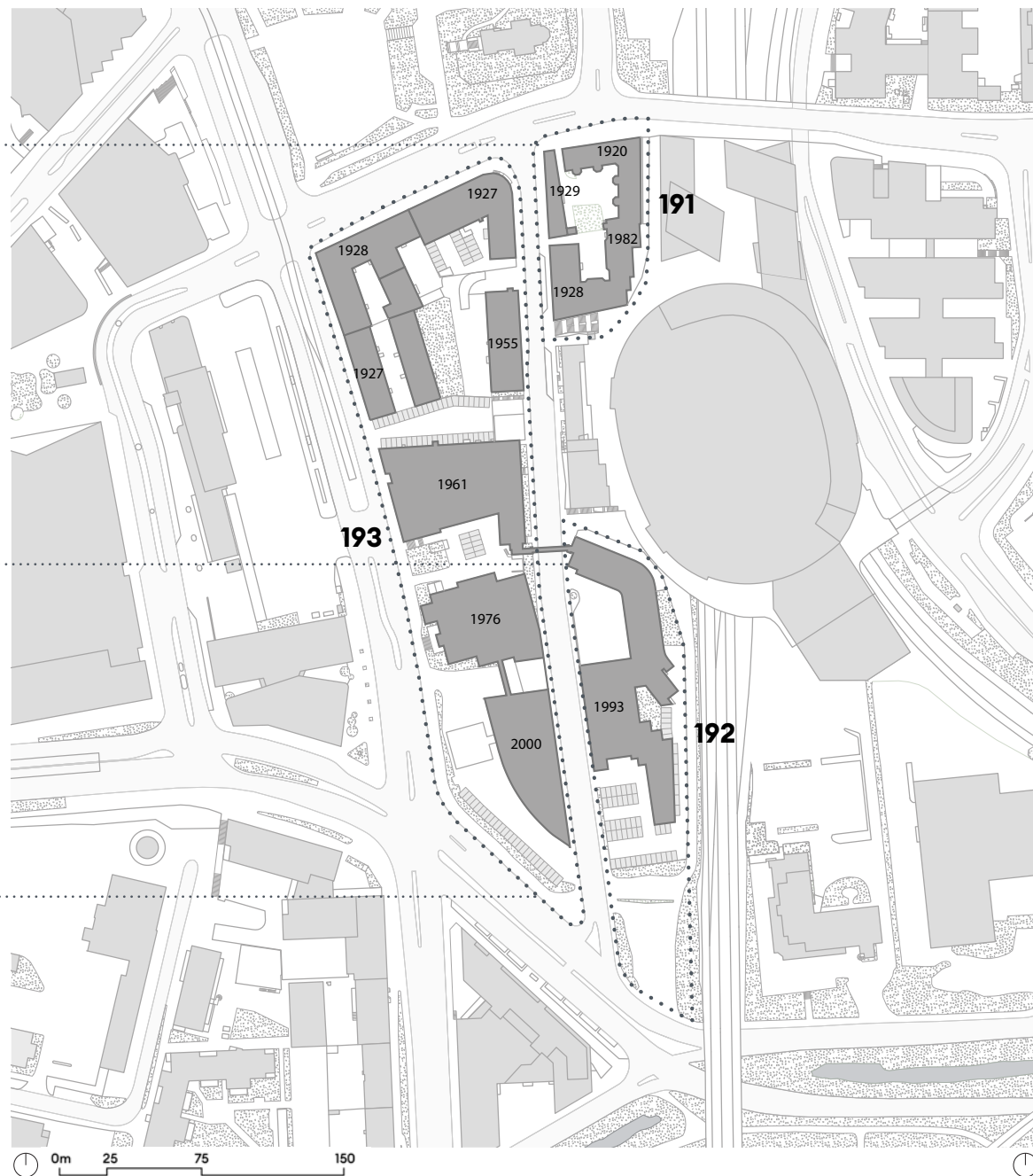
Kortteli 191



Kortteli 192



Kortteli 193





Ilmakuvia alueesta vuodelta 2023.

(Tampereen kaupunki)

Kortteli 193 on pitkänmallinen korttelikokonaisuus, ja siksi ehkä hieman poikkeava Tampereen keskustan kontekstissa. Korttelin pohjoisosa on urbaani ja Tampereen ensimmäisiä urbaaneja punatiilikerrostaloja. Korttelin eteläosassa erityisesti Tampereen valtatie laidalla on uudempaa rakennuskantaa. Korttelin keskellä linja-auto asemaa vastapäätä sijaitsee muotokieleltään poikkeava Pekka Ilveskosken toimiston suunnittelema toimistotalo, joka rikkoo pohjoisosan yhtenäistä vaikutelmaa. Kortteli 192 on puolestaan kokonaan poliisitalon laajennusta. Vapaasti tontilla kiemurtelevat rakennukset valmistuivat 1993. Tällä kohtaan kortteli 192 ja 193 yhdistyvät maan alla ja päällä.

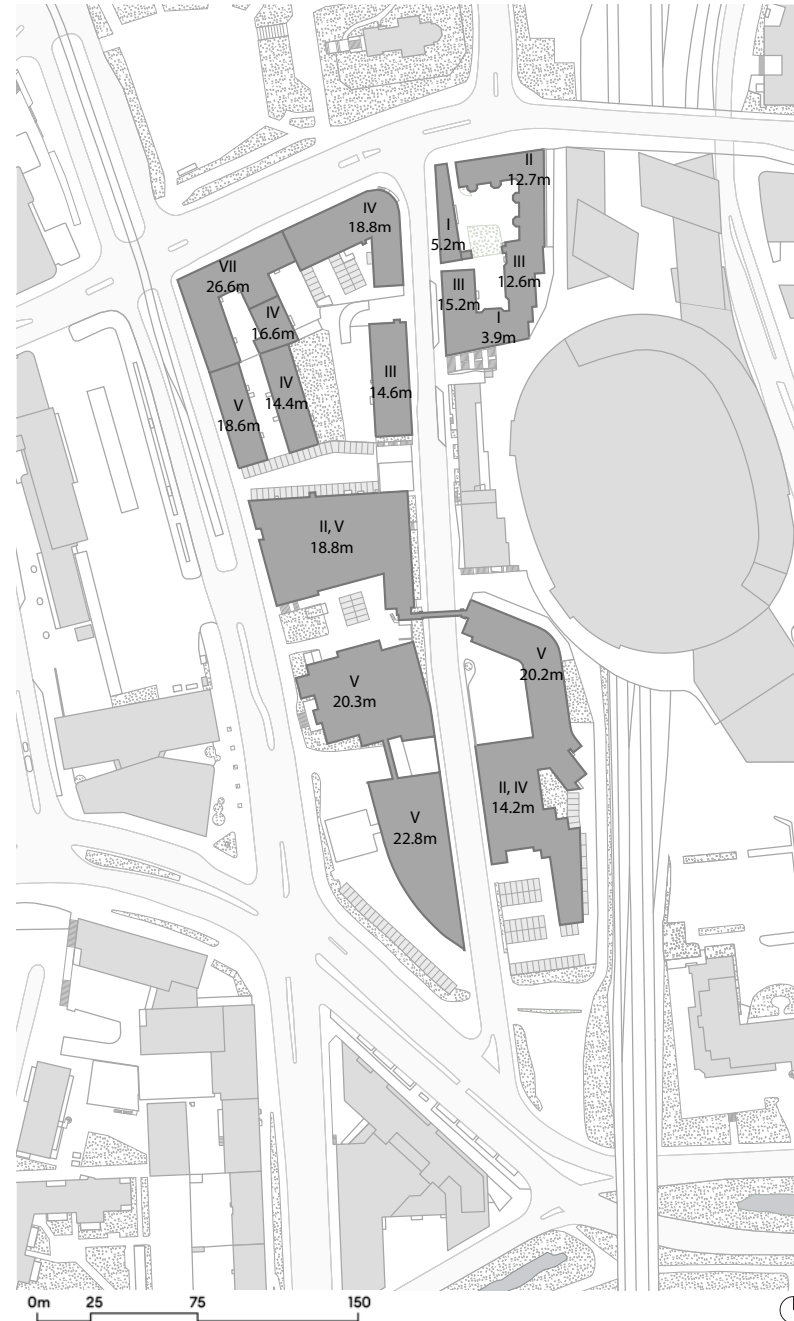


Kaava-alueen korttelit ovat keskenään toisistaan poikkeavia kokonaisuuksia, eivätkä ne muodosta yhtenäistä kokonaisuutta. Oman lisänsä kokonaisuuteen tuovat monitoimiareena ja kaksi tornitaloa, jotka lisäävät korttelien vaikutuspiiriin kaupunkirakenteellisesti ja rakennushistoriallisesti merkittävän kerroksen. Vaikka Sorin alueen korttelit muodostavat kaupunkirakenteellisesti epäyhtenäisen kokonaisuuden ontältä verrattain kompaktilta alueelta luettavissa kantakaupungin merkittävimmät mittakaavalliset siirtymävaiheet viimeisen sadan vuoden ajalta.

4.4 Rakennusten korkeudet ja sijoittuminen korkean rakentamisen alueelle

Sorin alue on monimuotoinen sekä vaihteleva kokonaisuus, joka sisältää monia kerroksia eri aikakausilta. Erillisiä rakennuksia on tässä tarkastelussa kartoitettu yhteensä 16 kappaletta. Rakennuskorkeudet vaihtelevat kaava-alueella +26.60 metrin ja +3.90 metrin välillä. Alueen kehitys on tapahtunut ryppäissä noin 100 vuoden ajan jaksolla, mistä johtuen rakennuskanta on keskenään eri ikäistä. Alueen vanhimmat punatiilirakennukset ovat peräisin 1910-luvulta. Alueen pohjoisosalle on tyypillistä punatiilen käyttö, joka on osaltaa määrittänyt alueen mittakaavaa. Tältä kohdalta löytyy myös alueen korkein rakennus: Asunto Oy Hatanpäänvaltatie 12, jossa kerroksia on seitsemän. Rakennuskorkeudet määrittyvät alueella pitkälti rakennustyyppien mukaan. Korkeimmat asuinrakennukset sijoittuvat alueella Hatanpään valtatie reunalle, mikä antaa suojaa rinteessä sijaitseville rakennuksille Sorinkadun varrella.

Rakennusten korkeudet



4.5 Kaupunkikuvallisesti merkittävät kokonaisuudet

Ratina ja Sorin alue

Sori muutoksessa oleva alue liittyy kiinteästi Ratinan kaupunginosaan, joka puolestaan on erityisesti liikeenteen ja kaupankäynnin muovaama. Tämä kokonaisuus voidaan nähdä rautatiealueeseen ja Nokia Areenaan rajautuvana merkittävänä kokonaisuutena kaupunkikuvassa. Tätä aluetta rajaa idässä junarata ja lännessä puolestaan Ratinan silta.

Ratinan ja Sorin muodostama alue on muuttunut viime vuosien aikana muun muassa Sorin aukiolle ulottuvan raitiotielinjauksen johdosta. Sorin aukiolla sijaitsevan raitiotiepysäkin ympäristöstä on tullut merkittävä osa funktionalistisista rakennuksista koostuvaa rakennusten sarjaa, joka alkaa Suvantokadun

eteläpuolelta ja päättyy Tampereen Valtatielle, jossa sijaitsee 2010-luvun toimistorakennus Hatanpään valtatie 9, joka on selkeästi saanut vaikutteita funktionalistisesta arkkitehtuurista. Alueella on nähtävissä lähes 100-vuoden kaari funktionalismia Tampereella.

Ratinan kauppakeskuksen ympäristö on puolestaan avointa kaupunkitilaa, joka on saanut mittakaavan 1960-luvulla valmistuneesta Ratinan stadionista. Kauppakeskuksesta ja stadionista muodostuva kokonaisuus on määrittänyt koko Ratinan niemen puistoaluetta, jonka rantaraitti liittää vehreän virkistysalueen avulla Ratinan Suvannon Viinikanlahden ympäristöön. Seuraavassa kappaleessa esitellään Sorin alueen kaupunkikuvallisesti merkittävät kokonaisuudet.



Pitkät punatiilijulkisivut - Asunto Oy Hatanpään valtatie 12 ja Vuolteenkatu 20

Hatanpään valtatie ja Vuolteenkadun kulmassa seisova muurimainen rakennuskokonaisuus Asunto Oy Hatanpään valtatie 12 sijaitsee kaupunkikuvallisesti ja maisemallisesti merkittävässä liikenteen solmukohdassa. Sisäpihan puolella on lisäksi kaksi matalampaa kerrostaloa. Kulmatontilla linja-autoaseman puolella sijaitseva punatiilinen rakennus on monen pitkä näkymän päätteenä ja tunnistettava maamerkki Sorin alueella. Rakennuksen julkisivuja korostavat Vuolteenkadun ja Hatanpään valtatie puolella erkkerit. Katutasossa sijaitsevat liiketilat ovat pysyneet aktiivisessa käytössä.

Vuolteenkatu 20:n rakennus puolestaan sijaitsee osin myös Sorin kadun puolella. Rakennus jatkaa naapurikorttelin jo valmiiksi pitkän punatiilijulkisivun lähes koko Ortodoksikirkon tontin mittaiseksi. Ikkunoiden kuusi ruutuinen puitejako on lähes alkuperäinen ja rakennuksen tiiliornamentiikasta voidaan löytää pelkistetyn klassismin piirteitä. Kokonaisuus on kaupunkikuvallisesti merkittävä. Myös tyyliuunnaltaan rakennus on lähellä Hatanpään valtatie 12:sta rakennusta. Se on alunperin rakennettu kenkätehtaaksi ja muutettu autokaupaksi myöhemmin. Vuolteenkatu 20 on asemakaavalla suojeltu

rakennus ja myös ainoa tarkastelualueella. Voidaan todeta, että näiden kahden korttelin katujulkisivujen muodostama yhtenäinen kokonaisuus on hyvin säilynyt ja on kaupunkikuvan säilymisen kannalta merkittävä.

Hallintorakennusten kokonaisuus - Tampereen poliisilaitoksen A- ja B-rakennukset

Tampereen poliisilaitoksen rakennukset muodostavat kaupunkikuvallisesti merkittävän kokonaisuuden, joka on havaittavissa alueen kaikista lähestymissuunnista. Tampereen valtatie puolella erityisesti uusi Osmo Lapon vuonna 1993 suunnittelema B-talo näkyy kaupunkitilassa merkittävänä yksittäisenä rakennuksena erityisesti korkeusasemansa vuoksi ja myös siksi, että edessä oleva tontti on tyhjä. Uusi osa yhdistyy Sorin kadun päällä vanhaan Pekka Ilveskosken toimiston 1960-luvulla suunnittelemaan A-rakennukseen ilmasillalla, sekä maanalaisten tilojen kautta. Sorinkadun ylittävä Tampereen poliisitalo on paikallisesti merkittävä hallinto- ja toimistorakennuskokonaisuus, jonka kaltaisia tuskin enää tullaan rakentamaan.



ware

PUTKA TATTOO & PIERCING

CELLAR CLUB

20

19 ANNALA-RISTIN
HERVANTA
NYSSE
NYSSE

50V 883

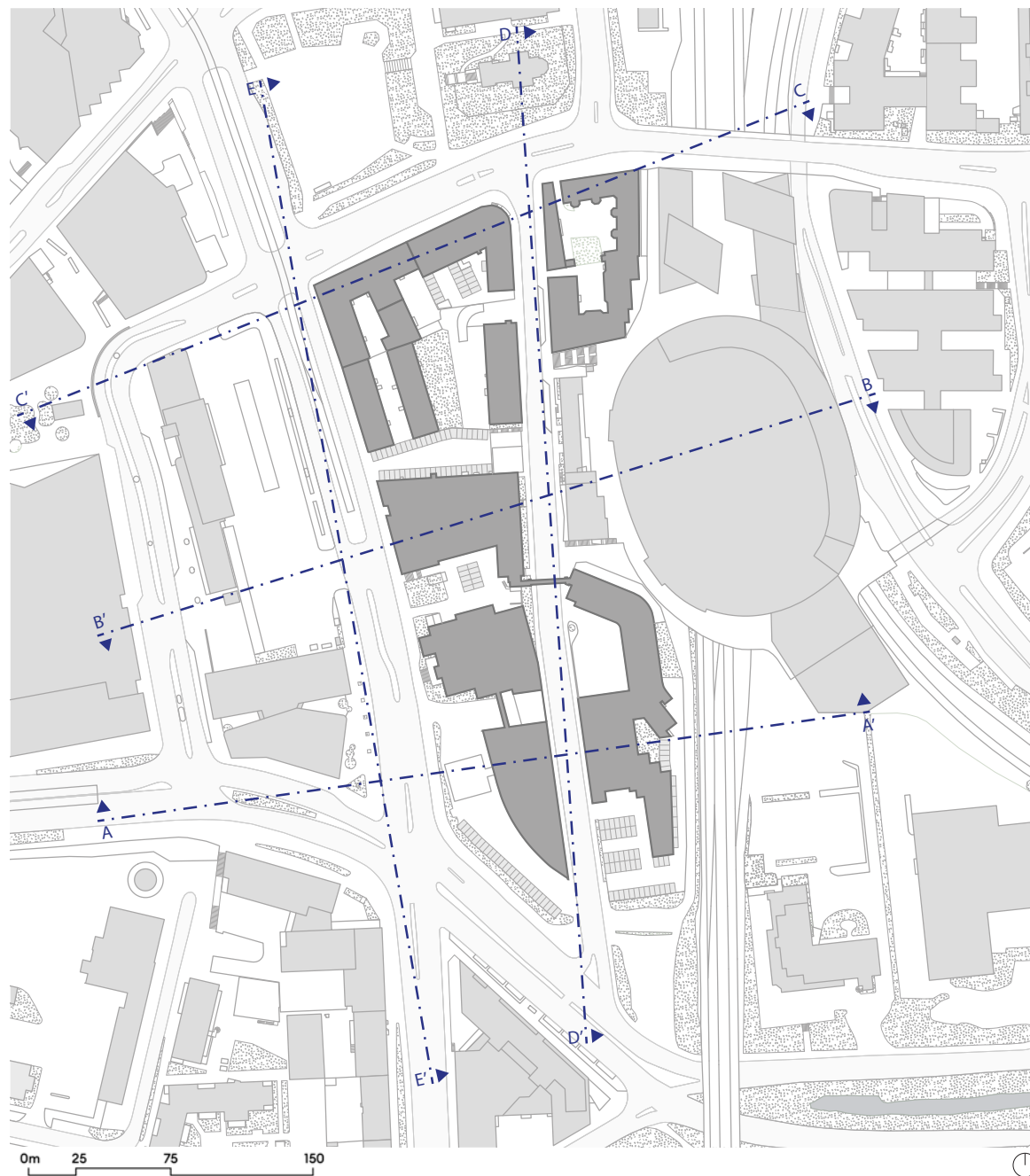
Tampereen Poliisitalo Hatanpään
valtatien puolelta kuvattuna.



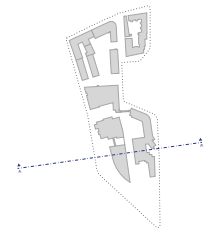
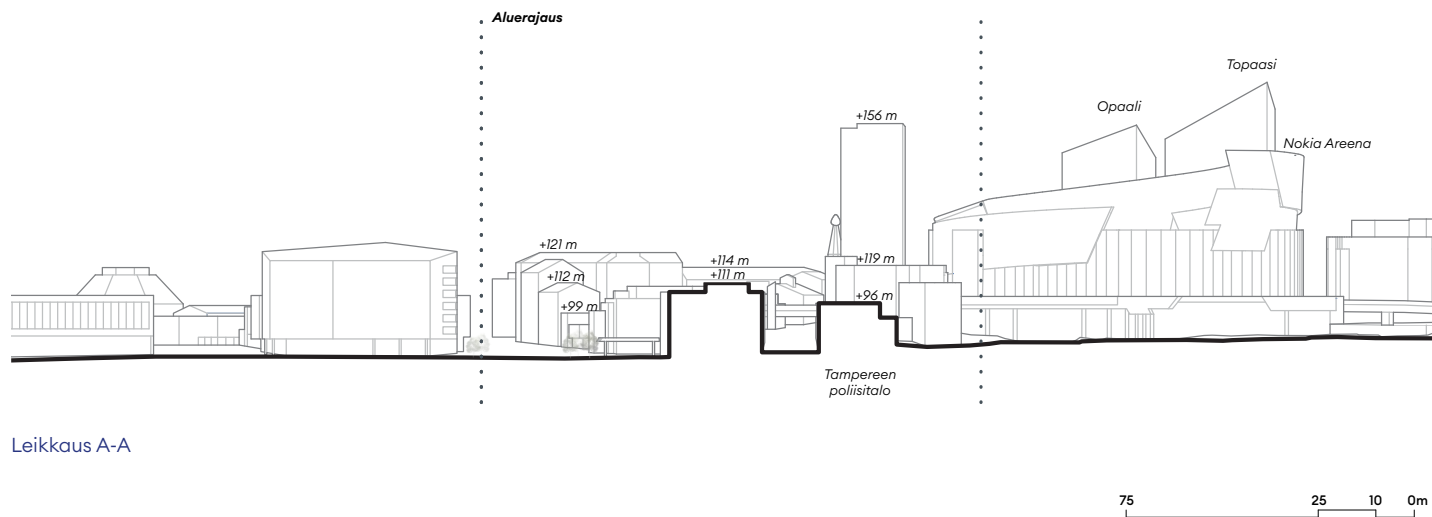
Puuta ja punatiiltä - Asunto-Osakeyhtiö Sorinahde

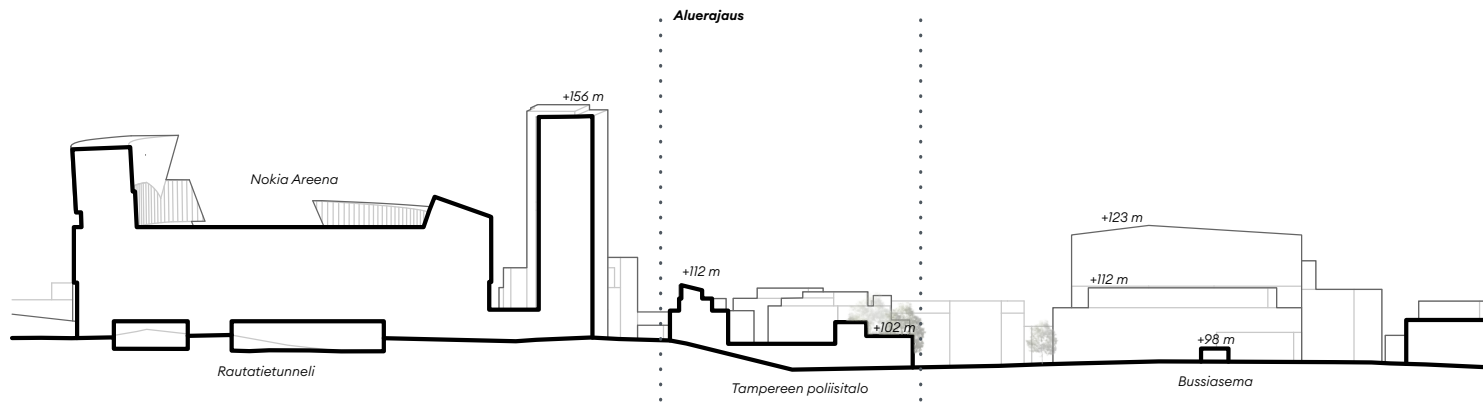
Puurakenteinen jugendtyylisuunnan kaksikerroksinen asuinrakennus Sorinkadun ja Vuolteenkadun kulmassa on tunnistettavissa jo vanhoista valokuvista. Talon alempi kerros on muurattu tiilestä ja yläkerros taas on rakennettu hirrestä. Rakennus on säilynyt alkuperäisessä asuinkäytössä koko olemassa olon ajan. Kokonaisuus on hyvin säilynyt ja julkisivuremonttien yhteydessä on rakennukseen palautettu sen alkuperäinen väri. Sorinahde on merkittävä kohde ja alueen ensimmäisiä asuinrakennuksia, jotka rakennettiin niin sanottujen Soriahteen torppien jälkeiseen ruutukaavaan. Rakennus on Tampereelle tyypillinen hirsi- ja tiilirunkoinen kaupunkitalo, joita ei ole enää montaa keskustan alueella. Kaupunkikuvallisesti rakennus on keskeinen osana Sorinaukiota ja sen reunalla sijaisevaa ortodoksikirkkoa. Rakennus on myös pitkien näkymien päätteenä niin rautatieaseman suunnasta, kuin Sorin sillan suunnasta kaupunkia lähestyttäessä. Nyt areenan läheisyys ja mittakaavalliset kontrastit korostavat entisestään kokonaisuutta osana välitöntä lähiympäristöä.

Alueleikkaukset

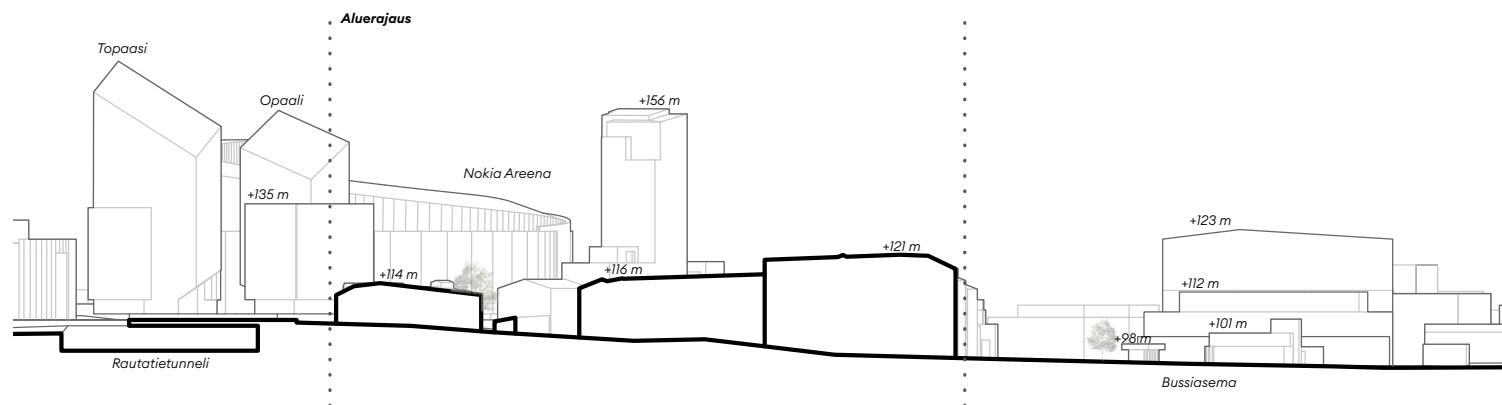


Alueleikkaukset



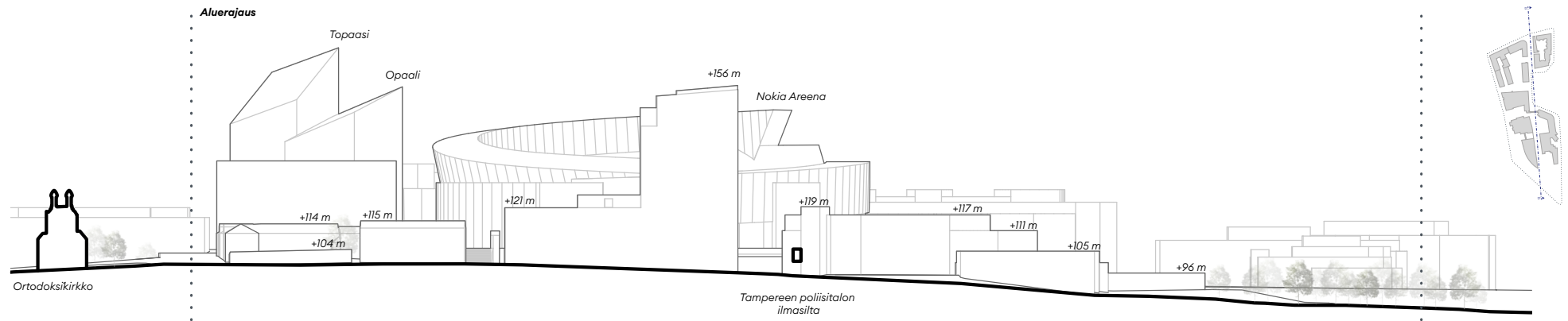


Leikkaus B-B

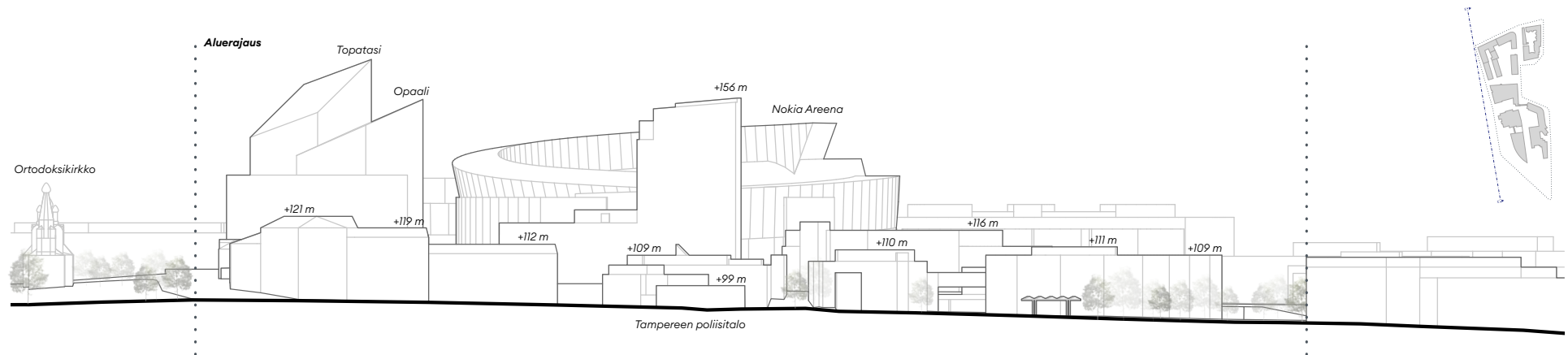


Leikkaus C-C

75 25 10 0m

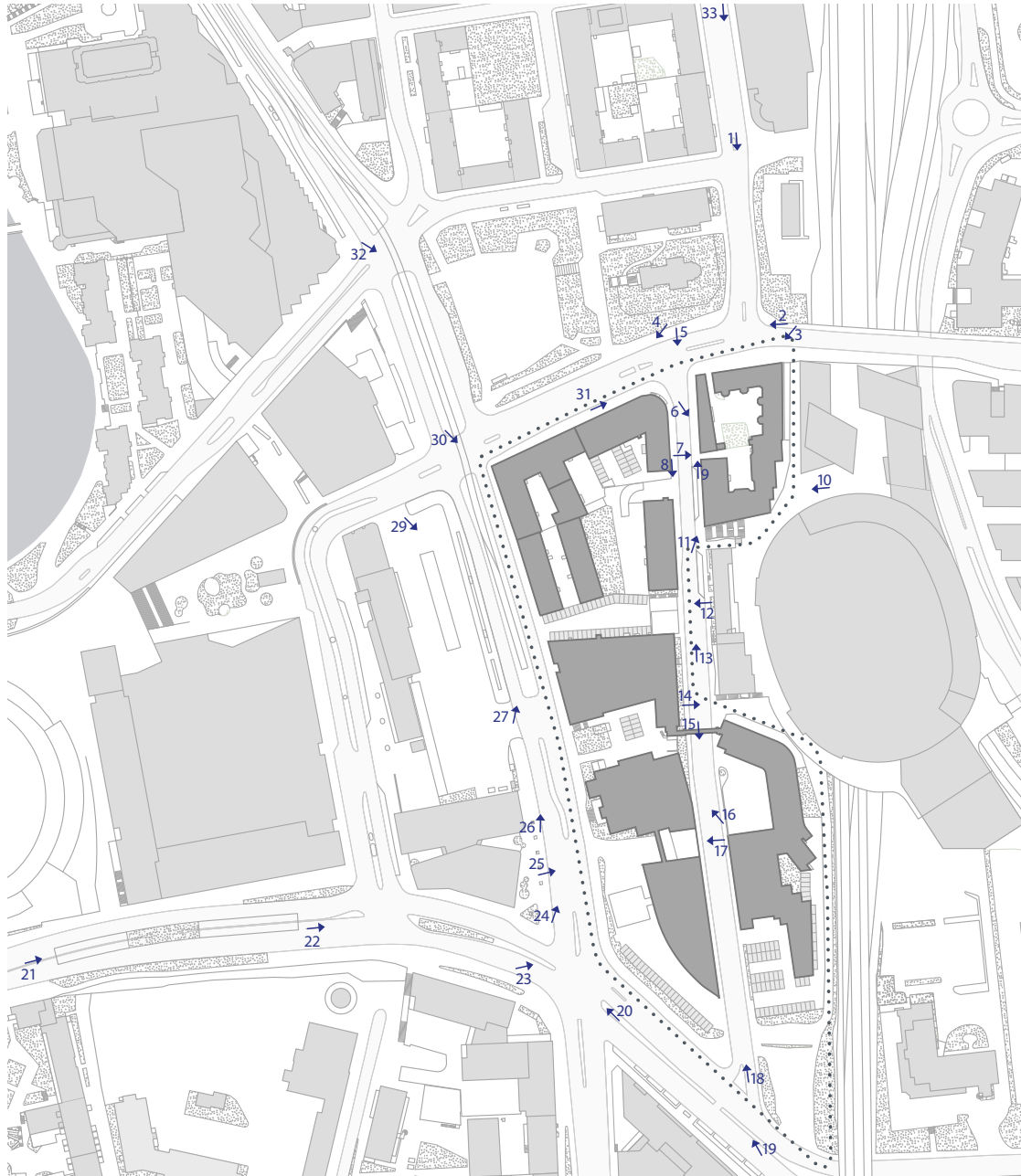


Leikkaus D-D



Leikkaus E-E

75 25 10 0m



Valokuvat alueelta: kuvauspaikat kartalla.

4.6 Rajapinnat alueen ympäristössä

SORIN AUKIO

Sorin aukio sijaisee tarkastelualueen pohjoispuolella Sorin ja Kytälän alueiden välissä. Aukio on myös historiallisesti merkittävä paikka, jonka laidalla sijaitsi muun muassa kaupungin ensimmäinen bensa-asema. Hieman rantaan päin viettävä aukio on myös näkymien puolesta merkittävällä paikalla: pitkät näkymät avautuvat Ratinan suuntaan sekä Ortodoksikirkon molemmin puolin Tullin alueelle. Aukiutilaa onkin hallinnut jo yli sadan vuoden ajan juuri vuonna 1899 rakennettu ortodoksikirkkorakennus pihapiireineen. Alueen muodostaa sitä reunustavat historialliset katujulkisivut ja tieverkko, joiden välissä aukiota reunustavat jäsenellyt puurivit. Sorin aukion rooli kaupunkirakenteessa on vaihdellut vuosikymmenten saatossa. Siellä on järjestetty monenlaisia tapahtumia hiihtokilpailuista sirkusesityksiin. Nykyään aukiolla seisoo myös paikallisesti tunnettu Pirkka-veistos ja aukio on myös kaupunkilaisten keskuudessa tunnettu kohtaamispaikka.

TAMPEREEN VALTATIE

Tampereen valtatie syntyi, kun Ratinan ja Kaakinmaan kaupunginosien yhdistävä Ratinansilta rakennettiin vuonna 1959. Valtatie on neljakaistainen kaupungin keskustan ohittava väylä, joka erottaa varsinaisen kaupungin keskusta-alueen eteläisestä Tampereesta. Väylä ohittaa tarkastelualueen sen eteläpuolelta toimistotalo Hatanpään valtatie 20:n kohdalla. Sorin alueen lounaiskulmassa sijaitsee yksi kaupungin suurimmista risteysalueista, jossa risteytyvät Hatanpään ja Tampereen valtatie. Alue on tunnelmaltaan hyvin rauhaton, meluisa ja vaikeakulkuinen. Tämän lisäksi alueen kaupunkirakenteen katkaisevat raideliikenne, autoliikenne ja Viinikanoja, joka on puolestaan osa kansallista kaupunkipuistoa.

LINJA-AUTO ASEMAN SEUTU

Linja-auto aseman edusta on Sorin aukion tapaan historiallinen aukiotila, joka alkoi muodostua alueelle jo 1930-luvun loppupuolella, kun linja-auto asema rakennettiin. Puusto reunustaa katuatiloja ja alueen mittakaava on verratain vanhasta iästä huolimatta säilynyt suurena. Näkymät Sorin alueen suuntaan ovat kuitenkin rajalliset sillä katujulkisivut ovat korkeita ja rakennuksia on Hatanpään valtatievarrella

vierivieressä. Linja-auto asema on osa funktionalististen rakennusten sarjaa, jonka henkeä on jatkettu alueen eteläpäässä sijaitsevilla toimistorakennuksissa. Linja-auto aseman seudusta on ratikkapysäkin myötä tullut osa liikenteen solmukohtaa, joka on samalla kaupankäynnin- ja massatapahtumien keskus.

AREENAN YMPÄRISTÖ JA KANSI

Ratapihan päälle rakentunut kansirakenne korvasi alueelle 1950-luvulla rakentuneen alkuperäisen Sorin sillan. Monitoimiareena valmistui kannen päälle vuonna 2021. Nykysellään Sorin alue jääkin Nokia Areenan sisäänkäytien ja Linja-autoasemana vilkkaasti liikennöidyn alueen väliin. Monitoimiareenan yhteyteen rakennettujen korkeiden tornitalojen mittakaava on suhteessa Sorinkadun rakennuksiin on osin ristiriitainen, mutta ne antavat alueelle luonnetta. Alueelta on löydettävissä Tampereen kaupunkirakenteen eri aikakausia ja tyylien vastakohtia. Areenan kannelta aukeutuu lisäksi näkymiä Sorinkadulle muun muassa portaikkojen kautta. Kansi oli merkittävä muutos kaupunkirakenteessa, vaikka se ei varsinaisesti yhdistänyt kaupungin eri puolia toisiinsa. Areenan ja kannen seutu on tuonut alueella monia muutoksia ja uusia toimintoja, joka puolestaan kertovat kaupunkikehityksen uusien ilmiöiden ja uuden mittakaavan rantautumisesta myös Tampereelle.

01. Kuva Rautatienkadulta Areenan suuntaan.



02. Kuva Vuolteenkadun ja Rautatienkadun risteyksestä Ratinan suuntaan.



03. Kuva Vuolteenkadulta: etualalla asunto-osaakeyhtiö Sorinahde.



04. Kuva Vuolteenkadulta: etualalla Vuolteenkatu 20.



05. Kuva Sorinkadun ja Vuolteenkadun risteyksestä Poliisitalon suuntaan.



06. Kuva Sorinkadun ja Vuolteenkadun risteyksestä areenan suuntaan.



07. Kuva Sorinkatu 4 kohdalta.



08. Kuva Sorinkadulta etelään.



09. Kuva Sorinkadulta Ortodoksikirkon suuntaan.



10. Kuva Areenan edestä Wallesmannin suuntaan.



11. Kuva Sorinkadulta Areenan suuntaan.



12. Kuva Sorinkatu 5 kohdalta sisäpihan suuntaan.



13. Kuva Sorinkatu 5 kohdalta Ortodoksikirkon suuntaan.



14. Kuva Poliisitalon ilmasillan kohdalta Areenan suuntaan.



15. Kuva Poliisitalon ilmasillan kohdalta etelän suuntaan.



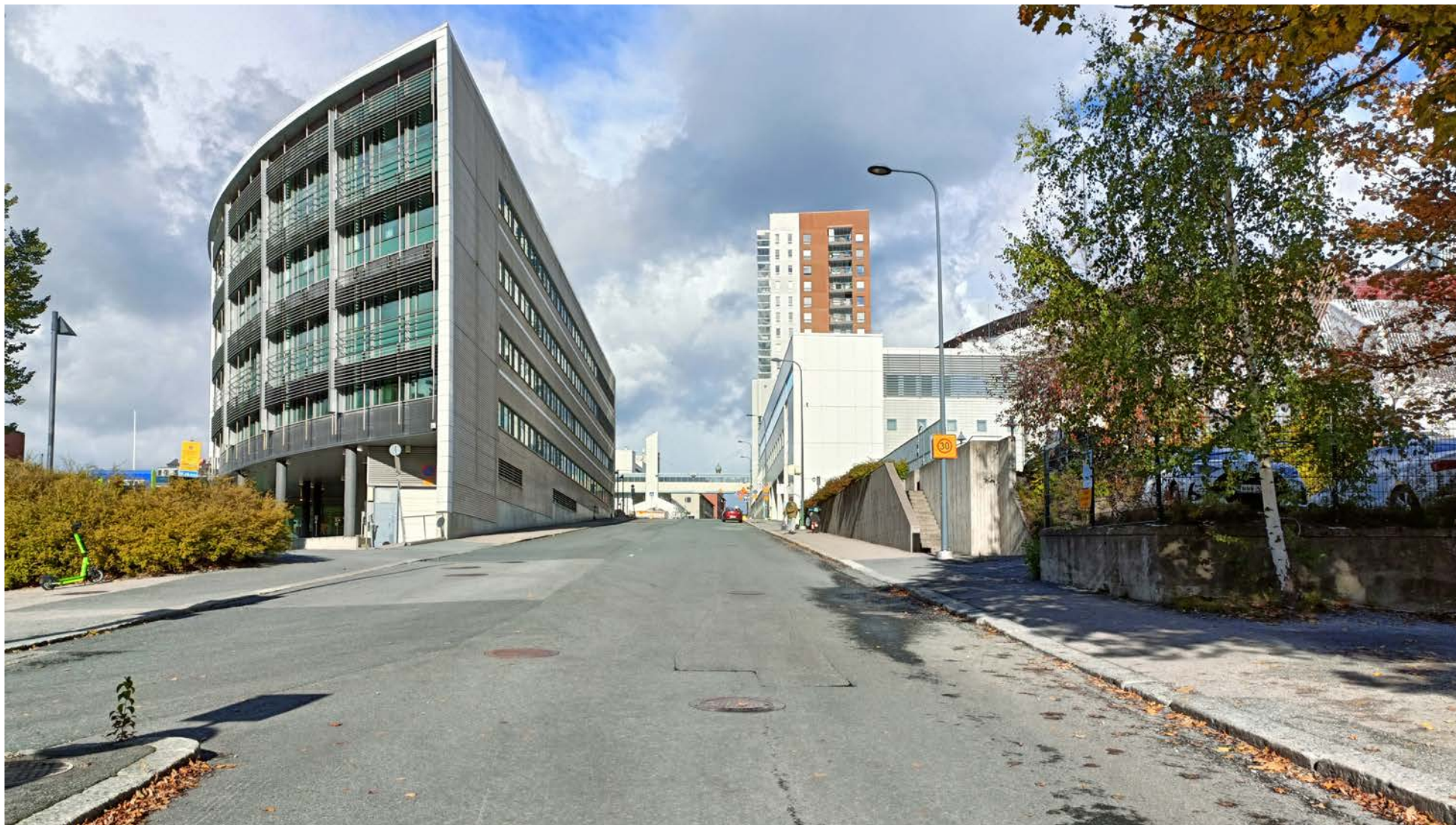
16. Kuva Sorinkatu 9:n kohdalta toimistotalojen suuntaan.



17. Kuva Poliisitalon kohdalta Ratinan suuntaan.



18. Kuva Tampereen valtatie ja Sorinkadun risteyksestä pohjoisen suuntaan.



19. Kuva Tampereen valtatie ja Jokikadun risteyksestä pohjoisen suuntaan.



20. Kuva Tampereen valtatie ja Hatanpään valtatie risteyksestä pohjoisen suuntaan.



21. Kuva Tampereen valtatieltä Ratinan kauppakeskuksen kohdalta Hatanpään valtatie suuntaan.



22. Kuva Tampereen valtatieltä Sorin suuntaan.



23. Kuva Tampereen valtatieltä ja Hatanpään valtatie risteyksestä Sorin suuntaan.



24. Näkymä linja-auto aseman kulmalta idän suuntaan.



25. Näkymä linja-auto aseman kulmalta Hatanpään valtatie yli Poliisitalon suuntaan.



26. Näkymä Hatanpään valtatie yli kohti Hatanpään valtatie 12:sta.



28. Näkymä linja-auto aseman kulmalta Hatanpään valtatie yli.



29. Näkymä linja-auto asemalta kohti Wallesmannia. Etualalla linja-autoaseman katokset.



30. Näkymä kohti Hatanpään valtatie 12:sta.



31. Vuolteenkadun ja Sorinkadun risteysalue idän suuntaan.



32. Kuva Koskikeskuksen edustalta Sorin aukion suuntaan.



4.7 Katutilat ja liikenneväylät

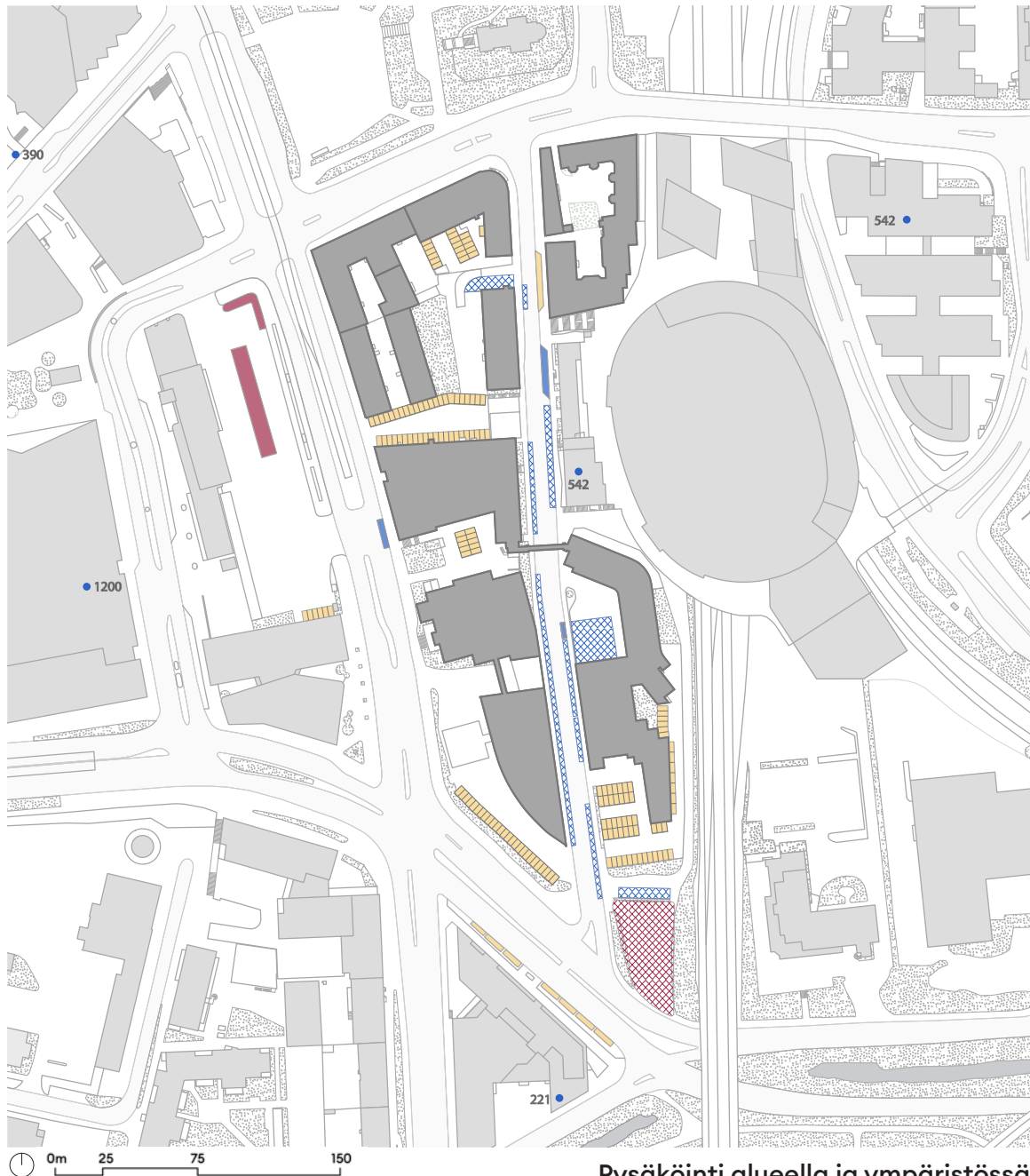
Sorin alueen katuverkko koostuu aluetta reunustavista kaduista: Hatanpään valtatie, Tampereen valtatie ja vuolteenkatu. Rautatie rajaa aluetta sen itäpuolella. Sorinkatu halkaisee alueen ja on tarkastelu-alueen ainoa sisäinen katu. Sorin silta on uusittu kansiareenan rakentamisen yhteydessä, mutta se palvelee alkuperäisessä tarkoituksessa yhdistäen keskustan itä ja länsiosat radan molemmin puolin.

Liikenteellisesti Sorin alue sijoittuu alueelle, joka on monien Tampereen pääkatuverkon katujen välissä. Hämeenkatu,

Tampereen valtatie, Kalevantie ja Itsenäisyydenkatu muodostavat Tamperen keskustan itä-länsi suuntaisten pääkatujen kokonaisuuden, joita ympäröivistä kortteleista ydinkeskusta muodostuu. Hämeenkatu on kaupan, kulttuurin ja viihteen toimintoja kokoava runkoväylä. Hämeenkadulla sijaitsevat myös raitiotiekiskot, joiden tulon myötä kadun profiili on muuttunut. Hämeenkatu ei esimerkiksi palvele henkilöautoliikennettä, vaan keskustan liikenne on ohjattu keskustan ohittaville kaduille. Hämeenkadulta ei myöskään ole suoraa ajoa keskustan moniin pysäköintilaitoksiin.

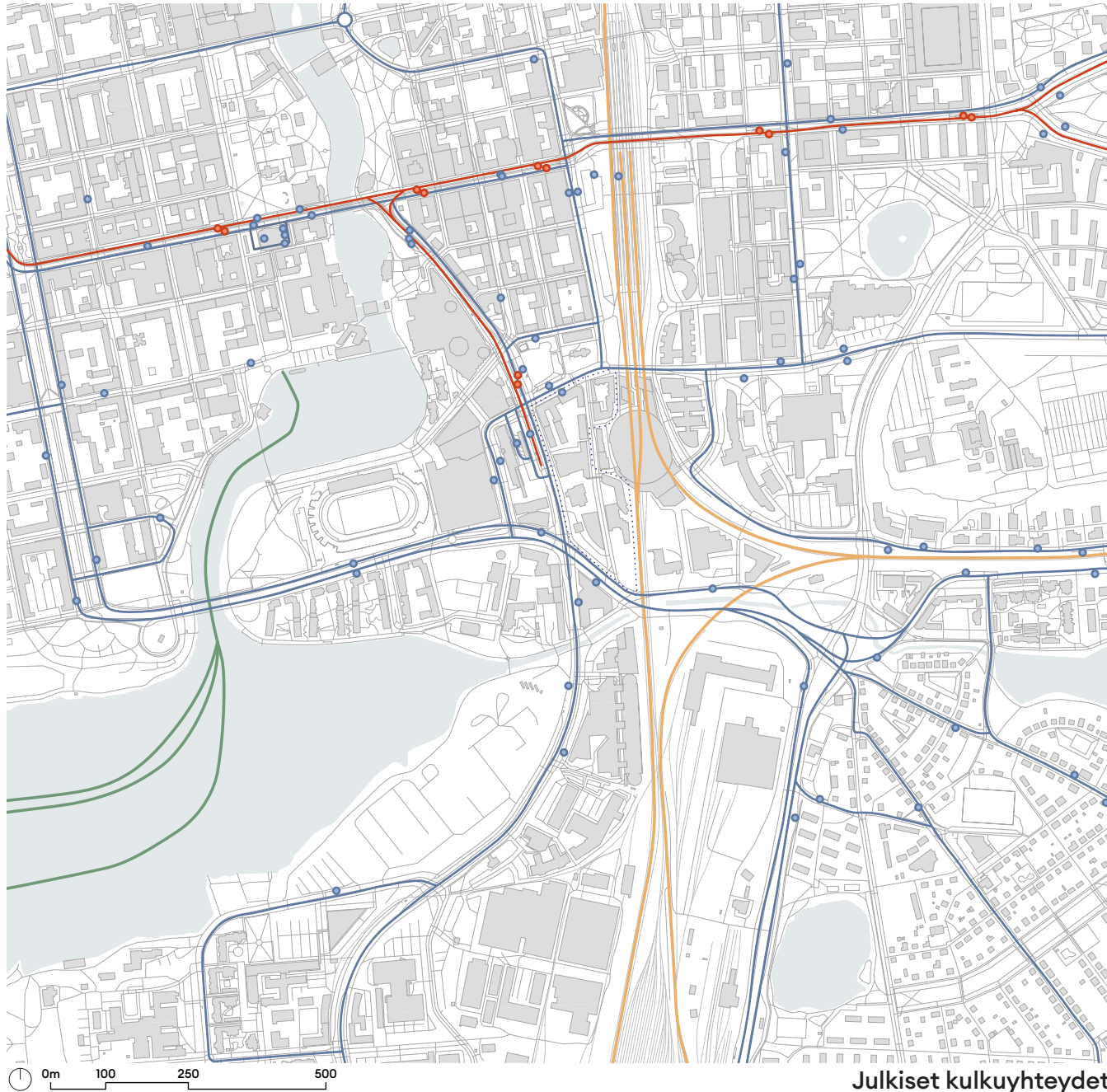
Sorin sillan itäpuolella Kalevantie syöttää liikennettä Sorin alueen kautta ydinkeskusta suuntaan. Kalevantiehen yhdistyvä Itsenäisyydenkatu puolestaan ohjaa liikennettä etelä-pohjoissuunnassa ja se mahdollistaa keskustan ohittamisen myös pohjoispuolelta Kalevantien suunnasta aluetta lähestyttäessä. Etelässä vilkkaasti liikennöity Tampereen valtatie ohittaa keskustan eteläpuolelta Ratinan sillan kautta johtaen liikennettä Hämeenpuiston suuntaan.

Lempääläntie, Ratapihankatu, Hatanpään valtatie ja Hämeenpuisto ovat etelä-pohjoissuunnan väylistä merkittävimmät. Etelän suunnasta Lempääläntien suunnasta Viinikan liittymän kautta lähestyttäessä Sorin alue näyttäytyy merkittävänä osana Tampereen silhuettia. Viinikan liittymästä liikenne ohjautuu, joko Ratapihankadulle, Tampereen valtatie suuntaan tai Kalevan puistotielle, josta on mahdollista siirtyä pohjoispuolelta keskustana ohittavaan Rantatunneliin.

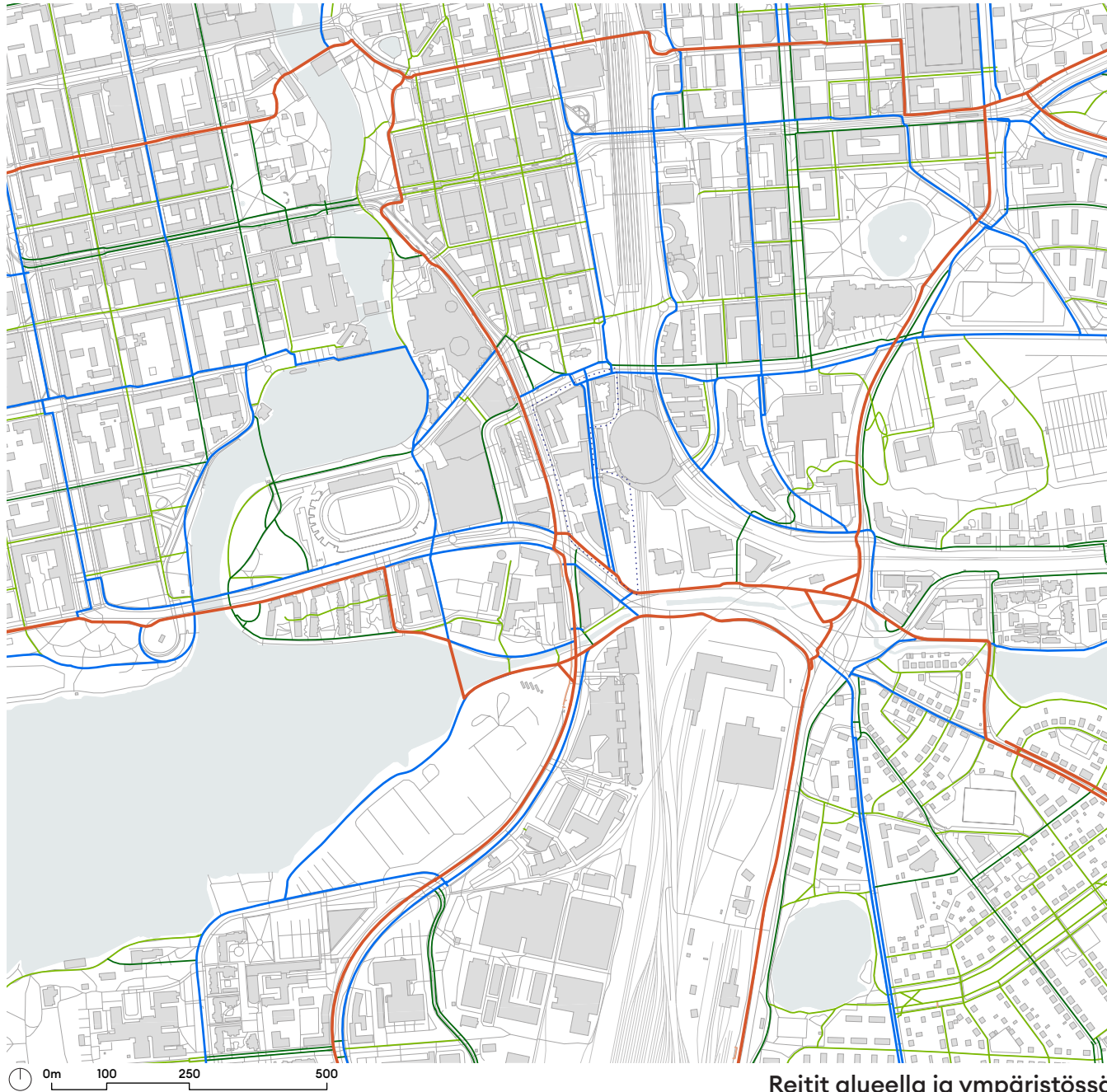


Pysäköinti alueella ja ympäristössä

- Pysäköintihallit (autopaikat)
- Maantasopysäköinti
- Invapysäköinti
- Pysäköinti tontilla, yksityinen
- Taksi / linja-autopysäköinti
- Valvoton pysäköintialue



Julkiset kulkuyhteydet



Reitit alueella ja ympäristössä

Seudullinen pääreitti

Pääreitti

Aluereitti

Paikallisreitti

5. INVENTOINTIKORTIT JA VALOKUVAT



Tästä osiosta löytyvät yksittäisten rakennusten inventointikortit on koostettu olemassa olevia selvityksiä hyödyntäen ja suoria lainauksia käyttäen. Inventointiosio on tiivis kokonaisuus, mutta kattaa rakennusten kannalta keskeisimmät historian ja nykytilan aihealueet. Inventointi keskittyy rakennusten ulkotiloihin ja niihin vaikuttaneisiin korjauksiin. Osion tarkoituksena on helpottaa jo tehtyjen selvitysten löytämistä ja omaksumista.

Kulttuurihistoriallisten merkitysten arvointeja on jo tehty yksittäisten rakennusten osalta ja ne löytyvät koostettuna tästä osiosta. Mikäli erillisiä rakennuskohtaisia inventointeja tai rakennushistoriaselvityksiä ei ole tehty, niin joidenkin rakennusten osalta kaikkia osioita ei ole täytetty. Lähteet on merkittynä tässä osiossa korttikohtaisesti alkuperäisten selvitysten löytämisen helpottamiseksi.

KOHDE

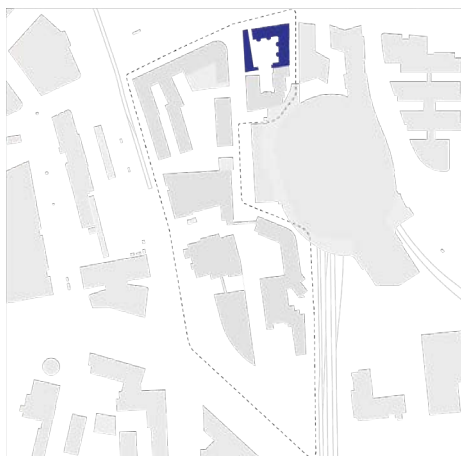
Asunto-osakeyhtiö Sorinahde

Kohteen osoite
Kiinteistönumero

Vuolteenkatu 22, Sorinkatu 2
837-118-447-1, 837-113-191-48

PIHAPIIRIN JA LÄHIYMPÄRISTÖN KUVAUS

Puurakenteinen jugendtyylisuunnan kaksikerroksinen asuinrakennus Sorinkadun ja Vuolteenkadun kulmassa, jonka hiekkapäällysteinen pihapiiri on rajattu molemmista suunnista. Suurimmaksi osin kaksi kerroksinen kokonaisuus erottuu ympäristöstään areenan läheisyyden ja mittakaavalliset kontrastien vuoksi. Sorinkadun puolella sijaitseva yksikerroksinen liikerakennus korostaa entisestään kokonaisuuden historiallista luonnetta osana välitöntä lähiympäristöä. Kaupunkikuvallisesti merkittävä kohde.



RAKENNUSHISTORIA

1910-luvulta alkaen uusia asuinrakennuksia rakennettiin nykyisen Sorin aukion ja Ortodoksikirkon läheisyyteen, esimerkkinä vuonna 1912 valmistunut osin hirsirakenteinen ja jugendtyylinen As Oy Sorinahde. Rakennusta on remontoitu vuosina 2007-2010, jolloin palautettiin mm. alkuperäinen värit.

KULTTUURIHISTORIALLISEN MERKITYKSEN ARVIOINTI

Puurakenteisia 20-luvun pienkerrostaloja Tampereella on säilynyt etenkin Pyynikinrinteen kaupunginosassa. Sorinahteen kiinteistö edustaa vuosisadan ensikymmenten vanhimpia ja ainoita jäljellä olevia työväen ja alemman toimihenkilöryhmän perustamia asunto-osakeyhtiöitä. Se on myös esimerkki eränlaisesta asuntoa koskevasta osuustoiminnasta ja hartiapankkirakentamisesta.

(RAKENNUSINVENTOINTI 1.12.2011 Jenni Räsänen, Anni Puharinen)



KOHTEEN KUVAUS

Nykyinen käyttötarkoitus	Asuin -ja liikekiinteistö
Suunnittelija	Mikko Tamminen
Alkuperäinen käyttötarkoitus	Asuinrakennus
Rakennusvuosi	1920
Kerrosten lukumäärä	2
Perustus	Graniittiperustukset ja rapattu tiilisokkeli
Runkomateriaali	Puu
Katon muoto ja materiaali	Harjakatto, konesaumattu pelti
Julkisivun väri ja materiaali	Puujulkisivujen kunnostuksen yhteydessä on palautettu alkuperäinen värit.
Muuta	As oy Sorinahteen tontin länsireunalla sijaitseva yksikerroksinen liike-, varasto- ja autotallirakennus on suunniteltu vuonna 1929 alun perin "bensinijakeluasemaksi".
Lähteet	Asunto-osakeyhtiö Sorinahde, rakennusinventointi 1.12.2011

KOHDE

As Oy Sorinkatu 4

Kohteen osoite

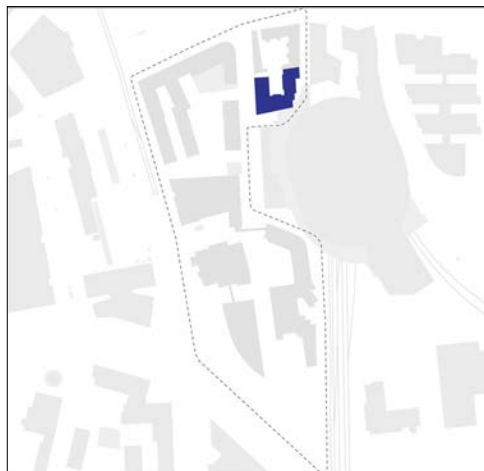
Sorinkatu 4

Kiinteistönnumero

837-113-191-47

PIHAPIIRIN JA LÄHIYMPÄRISTÖN KUVAUS

Kiinteistö sijaitsee Sorinkadun alkupäässä, katukuvassa keskeisessä asemassa. Lähiympäristössä kiinnittää huomioita 1900-luvun alkupuolen vanhimmat tehdas-, liike- ja asuinrakennukset. Uuden 1980-luvulla rakennettu osa ei näy ympäristössä. Rakennus jää Nokia Areenan sisäänkäyntien ja kujien väliin. Ympäristö moninaisin muutoksin ja uusin toiminnoin on kuitenkin kaupunkikehityksen ilmiöistä hyvin todistava.



RAKENNUSHISTORIA

Sorinkatu 4 on kolmikerroksinen toimistotalo 1920-luvulta. Ulkoasun klassismin mukaiset tyylipiirteet ovat aiheiltaan pelkistetyt. Tunnusomaisia ovat sileä seinäpinta, ikkunasmyygien puuttuminen, pitkälle ulottuvat räystäät, ankara symmetria aukotuksen jäsenyksessä. Historiakuvia verratessa rakennukseen on 1980-luvun jälkeen tehty laajennus rakennuksen eteläpäätyyn ja sokkeliin on lisätty pyörökaari-ikkunat.

KULTTUURIHISTORIALLISEN MERKITYKSEN ARVIOINTI

Arvot:

- 1900-luvun kaupungistuminen, kaupunkiasumisen vaatimukset ilmiönä.
- moderni kaupunkirakenne ja kaavoitus, kerroksisuus, jatkuvuus.
- maiseman huomiokohde

(Tampereen keskusta, Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys, SITOWISE)



KOHTEEN KUVAUS

Nykyinen käyttötarkoitus	Asuin- ja liikerakennus
Suunnittelija	Bertel Strömmer
Alkuperäinen käyttötarkoitus	Asuin- ja liikerakennus
Rakennusvuosi	1928
Kerrosten lukumäärä	3
Perustus	Betoni
Runkomateriaali	Tiili
Katon muoto ja materiaali	Harjakatto, konesaumattu pelti
Julkisivun väri ja materiaali	Keltainen rappaus
Muuta	Sisäpihalla sijaitsee 1980-luvulla valmistunut toimistorakennusosa.
Lähteet	Tampereen keskusta, Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys, SITOWISE

KOHDE

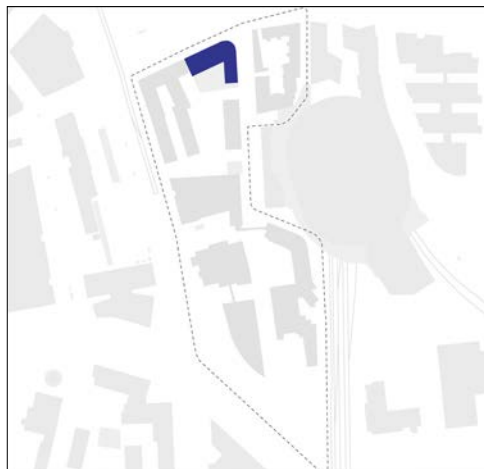
Koy Auttilankulma

Kohteen osoite
Kiinteistönumero

Vuolteenkatu 20
837-113-193-50

PIHAPIIRIN JA LÄHIYMPÄRISTÖN KUVAUS

Vuolteenkadun ja Sorinkadun risteyksen korttelin katujulkisivut ovat kaupunkikuvallisesti yhtenäiset ja rakennuskokonaisuus on säilynyt hyvin. Sisäpihan korkeusasema on hieman ympäristöään ylempänä ja pihalla sijaitsee rakennuksen pysäköintialue.



RAKENNUSHISTORIA

Auttilankulma valmistui vuonna 1927 Harald Anderssonin yritystoimintaan suunnitelluksi Oy Auto-Tarvike Ab:ksi. Tiloissa toimi autokorjaamo, paja, autokauppa, yrityksen toimistotiloja ja autokoulu. Rakennuskokonaisuuden Sorinkadun puoleinen osa on saanut myöhemmin kaksi kerrosta lisää. Julkisivussa on havaittavissa rajan, jossa tiilityyppi on vaihtunut. Vuolteenkadun puolen korotus tehty 1927 ja Sorinkadun korotus 1984.

KULTTUURIHISTORIALLISEN MERKITYKSEN ARVIOINTI

Kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakennus. Pääjulkisivut kadulle päin ovat säilyneet hyvin alkuperäisinä.

(Tampereen keskusta, Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys, SITOWISE)



KOHTEEN KUVAUS

Nykyinen käyttötarkoitus	Liike- ja toimistorakennus
Suunnittelija	-
Entinen käyttötarkoitus	Tehdasrakennus
Rakennusvuosi	1916
Kerrosten lukumäärä	3-4
Perustus	Betoni
Runkomateriaali	Tiili
Katon muoto ja materiaali	Kaartuva harjakatto, konesaumattu pelti
Julkisivun väri ja materiaali	Punatiili
Muuta	Kohde on asemakaavassa suojeltu mrkinnällä sr-3.
Lähteet	Tampereen keskusta, Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys, SITOWISE

KOHDE

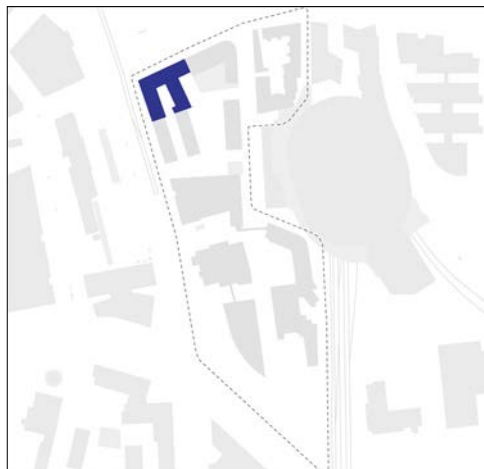
Asunto Oy Hatanpäänvaltatie 12

Kohteen osoite
Kiinteistönumero

Hatanpäänvaltatie 12
837-113-193-51

PIHAPIIRIN JA LÄHIYMPÄRISTÖN KUVAUS

Hatanpään valtatie sijaitsee Tampereen Ratinassa, linja-autoaseman ja Sorin aukion välissä, lähellä ortodoksista kirkkoa. Katutasossa on liikehuoneistoja, joissa on suuret näyteikkunat. Rakennuksessa on sisäpihalle yksi siipiosa, jonka molemmin puolin ovat luonteeltaan erilaiset sisäpihat. Hatanpään valtatie puoleinen sisäpiha on pihakansi ilman istutuksia ja toinen sisäpiha on maan tasossa ja siellä on kasvillisuutta.



RAKENNUSHISTORIA

Vuonna 1928 valmistunut osittain 6- ja osittain 7- kerroksinen asuinrakennus, jossa on osin yksi, osin kaksi kellarikerrosta.

KULTTUURIHISTORIALLISEN MERKITYKSEN ARVIOINTI

Rakennuksella on erityinen arvo yhtenä 1920-luvun vilkkaan asuntorakentamisen suurimmista kokonaisuuksista Tampereella, jonka vaiheita seurattiin rakentamisaikojen sanomalehdissäkin. Sen sijainti hyvin avoimella ja näkyvällä paikalla linja-autoaseman vieressä, sekä näkymän päätteenä Hämeentien suunnasta katsottuna, tekee rakennuksesta kaupunkikuvallisesti merkittävän.

(Rakennushistoriaselvitys, Hatanpään valtatie 12, Tampere, 14.11.2023)



KOHTEEN KUVAUS

Nykyinen käyttötarkoitus	Asuirakennus
Suunnittelija	Arvo Eränen
Entinen käyttötarkoitus	Asuinrakennus
Rakennusvuosi	1928
Kerrosten lukumäärä	6-7
Perustus	Rapattu, tiiliperustus
Runkomateriaali	Massiivitiilirunko
Katon muoto ja materiaali	Harjakatto, konesaumattu pelti
Julkisivun väri ja materiaali	Puhtaaksi muurattua tiiltä, katutasokerros rapattu
Muuta	Rakennuksella ei ole suojelumerkintää

Lähteet Rakennushistoriaselvitys
Hatanpään valtatie 12, Tampere
14.11.2023

KOHDE

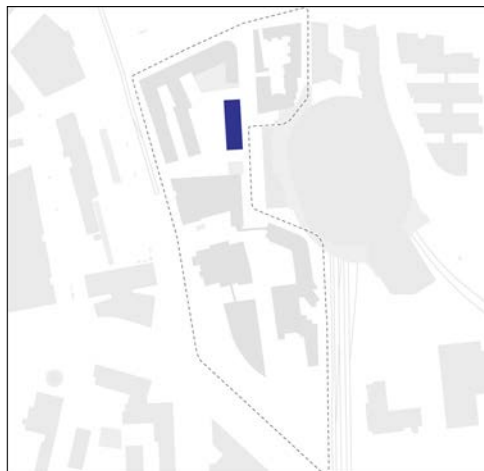
Otonkorpi Osakeyhtiö

Kohteen osoite
Kiinteistönumero

Sorinkatu 3
837-113-193-52

PIHAPIIRIN JA LÄHIYMPÄRISTÖN KUVAUS

Rakennus on asemoitu tiukasti kiinni Sorinkadun katulinjaan. Rakennus on kadun puolelta kaksi kerroksinen ja pihan puolelta kolme kerroksinen, jossa on myös ajoramppi. Sisäpihaa reunustaa puusto. Sorin kadun puolella ei puolestaan ole puita. Rakennus on ympäristössään matala rakennus.



RAKENNUSHISTORIA

Rakennusta on muutettu useaan otteeseen. Ensimmäiset muutokset teki Pekka Ilveskosken toimisto vuonna 1966. Rakennuksen julkisivuja muutettiin vuoden 1986 remontin yhteydessä.

KULTTUURIHISTORIALLISEN MERKITYKSEN ARVIOINTI

Rakennuksesta ei ole saatavilla tarkempaa selvitystä. Voidaan kuitenkin todeta, että monia muutosvaiheita läpi käynyt rakennus ei ole merkittävä oman aikakautensa edustaja.



KOHTEEN KUVAUS

Nykyinen käyttötarkoitus	Liike -ja toimistorakennus
Suunnittelija	Jaakko Ilveskoski
Entinen käyttötarkoitus	Liike -ja toimistorakennus
Rakennusvuosi	1955
Kerrosten lukumäärä	3
Perustus	Betoniperustus
Runkomateriaali	Betoni
Katon muoto ja materiaali	Harjakatto, konesaumattu pelti
Julkisivun väri ja materiaali	Roiskerappaus, harmaa
Muuta	Vuoden 1986 remontin yhteydessä kivijalkaan tehtiin muutoksia, jotka mahdollistivat myymälän avaamisen rakennukseen.

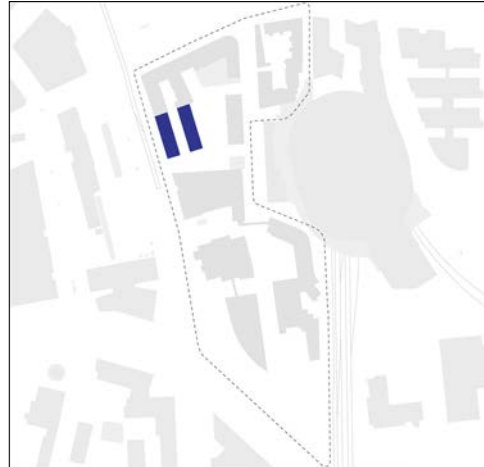
KOHDE

As Oy Sorinmäki

Kohteen osoite Hatanpään valtatie 14
Kiinteistönumero 837-113-0193-53

PIHAPIIRIN JA LÄHIYMPÄRISTÖN KUVAUS

Hatanpään valtatie 14 kerrostalo on näkymissä keskeisellä paikalla linja-autoasemaa vastapäätä. Rakennuksen erotta kadusta kapea jalkakäytävä. Kiinteistöön kuuluu kaksi asuinrakennusta, joista toinen on neljäkerroksinen ja sisäpihan puoleinen on kolmekerroksinen. Rakennusten sisäänkäynnit ja porrashuoneet on korostettu julkisivusta ulkonevilla koristeosilla. Sisäpihalla on metallipinnakaiteiset tuuletusparvekkeet.



KOHTEEN KUVAUS

Nykyinen käyttötarkoitus	Asuinrakennus
Suunnittelija	Heikki Tiitola
Entinen käyttötarkoitus	Asuinrakennus
Rakennusvuosi	1927
Kerrosten lukumäärä	4
Perustus	Betonilaatta
Runkomateriaali	Massiivitiili
Katon muoto ja materiaali	Harjakatto, konesaumattu pelti
Julkisivun väri ja materiaali	Harmaa rappaus

Muuta Talvisodassa rakennus sai osuman Tampereen suurpommituksessa 2.3.1940. Kadunvarsirakennuksen ylimmän kerroksen pääty ja osittain myös kolmas kerros tuhoutuivat.

Lähteet Tampereen keskusta, Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys, SITOWISE

As Oy SORINMÄKI
Rakennushistoriaselvitys 2024, AFRY

RAKENNUSHISTORIA

Historiakuvien perusteella asuinrakennus oli valmistuttuaan vuonna 1928 tyyliltään julkisivumateriaalin ja värityksen kanssa yhtenäinen viereisen rakennuksen Hatanpään valtatie kanssa. Alkuperäiset ikkunat olivat kuusiruutuiset ja rakennuksen vesikatteena oli pelti. Rakennusta korjattiin talvisodan jälkeen pommitusvaurioista, jolloin katujulkisivu rapattiin vaalealla sävyllä.

KULTTUURIHISTORIALLISEN MERKITYKSEN ARVIOINTI

Rakennus on merkittävä kaupunkikuvassa, vastapäätä linja-autoasemaa, vilkkaan valtatie varrella. Sen tunnistaa muutoksista huolimatta edelleen 1920-luvun edustajaksi.

(As Oy SORINMÄKI Rakennushistoriaselvitys 2024, AFRY)

KOHDE

Tampereen pääpoliisiasema, A-talo

Kohteen osoite

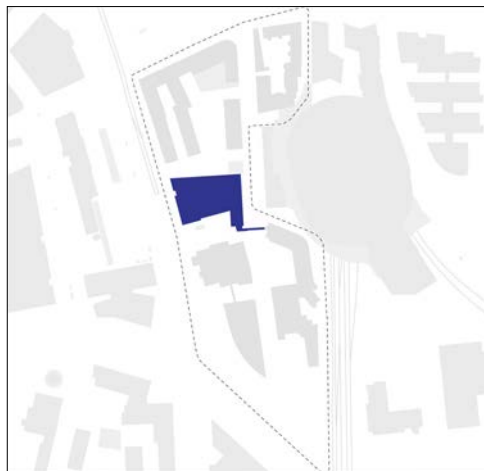
Hatanpään valtatie 16

Kiinteistönumero

837-113-193-4

PIHAPIIRIN JA LÄHIYMPÄRISTÖN KUVAUS

Pitkänmallisen kortteli 193:n keskellä sijaitsee muotokieleltään poikkeava Pekka Ilveskosken toimiston suunnittelema poliisitalo, joka rikkoo korttelin pohjoisosan yhtenäistä vaikutelmaa. Vaikka modernistinen rakennus on poikkeava ilmestys ympäristössään, se myös jatkaa Hatanpää valtatie 12:sta ja As Oy Sorinmäen katulijaa.



RAKENNUSHISTORIA

Tampereelle vuonna 1891 perustettu poliisilaitos muuttaa Sorin alueelle Kauppakadulta, jonne se sai omat tilat vuonna 1919. Uudet tilat valmistuivat Sorinkadun ja Hatanpään valtatie väliselle kaistaleelle Arkkitehtitoimisto Pekka Ilveskosken suunnittelemiin tiloihin vuonna 1961.

KULTTUURIHISTORIALLISEN MERKITYKSEN ARVIOINTI

Rakennuksesta ei ole saatavilla erillistä inventointia tai rakennushistoriaselvitystä. Sorinkadun ylittävä Tampereen poliisitalo on paikallisesti merkittävä hallinto- ja toimistorakennuskokonaisuus, jonka kaltaisia tuskin enää tullaan rakentamaan.



KOHTEEN KUVAUS

Nykyinen käyttötarkoitus	Tampereen poliisitalo
Suunnittelija	Pekka Ilveskoski
Entinen käyttötarkoitus	Poliisiasema
Rakennusvuosi	1961
Kerrosten lukumäärä	5
Perustus	Betoni
Runkomateriaali	Betonielementti
Katon muoto ja materiaali	Tasakatto, kattohuopa
Julkisivun väri ja materiaali	Pesubetoni laatta, harmaa
Muuta	Rakennusta on laajennettu vuonna 1993 viereiseen kortteliin. Rakennukset ovat yhteydessä toisiinsa ilmasillan ja maanalaisten tilojen kautta.

KOHDE

Tampereen pääpoliisiasema, B-talo

Kohteen osoite

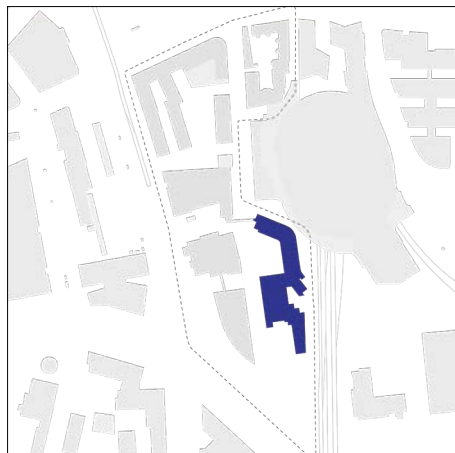
Sorinkatu 12

Kiinteistönumero

837-113-192-4

PIHAPIIRIN JA LÄHIYMPÄRISTÖN KUVAUS

Tampereen poliisilaitoksen rakennus B muodostavat kaupunkikuvallisesti merkittävän kokonaisuuden, joka on havaittavissa alueen kaikista lähestymissuunnista. Tampereen valtatie puolella erityisesti B-talo näkyy kaupunkitilassa merkittävänä yksittäisenä rakennuksena erityisesti korkeusasemansa vuoksi. Rakennuksen itäpuolella kulkee junarata, joka luo alueelle selkeän rajapinnan.



RAKENNUSHISTORIA

Uusi osa yhdistyy Sorin kadun päällä vanhaan Pekka Ilveskosken toimiston 1960-luvulla suunnittelemaan A-rakennukseen ilmasillalla, sekä maanalaisten tilojen kautta.

KULTTUURIHISTORIALLISEN MERKITYKSEN ARVIOINTI

Rakennuksesta ei ole saatavilla erillistä inventointia tai rakennushistoriaselvitystä. Sorinkadun ylittävä Tampereen poliisitalo on paikallisesti merkittävä hallinto- ja toimistorakennuskokonaisuus, jonka kaltaisia tuskin enää tullaan rakentamaan.



KOHTEEN KUVAUS

Nykyinen käyttötarkoitus	Tampereen poliisitalo
Suunnittelija	Osmo Lappo
Entinen käyttötarkoitus	Poliisiasema
Rakennusvuosi	1993
Kerrosten lukumäärä	6
Perustus	Betoni
Runkomateriaali	Betonielementti
Katon muoto ja materiaali	Tasakatto, kattuhuopa
Julkisivun väri ja materiaali	Julkisivut ovat rakennuksessa kollaasimaiset ja niissä on yhdistelty monenlaisia materiaaleja. Hallitsevana materiaalina on käytetty betonielementin pintaan kiinnitettyä valkoista keraamista laattaa.
Muuta	Rakennusta on suunniteltu laajentaa etelän suuntaan, mutta suunnitelmat eivät ole toteutuneet.

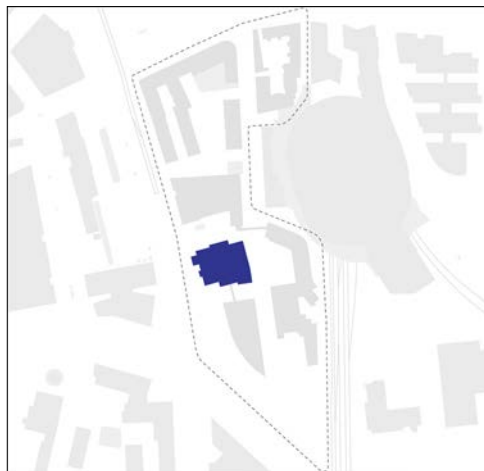
KOHDE

Teletalo

Kohteen osoite Hatanpään valtatie 18
Kiinteistönumero 837-113-193-5

PIHAPIIRIN JA LÄHIYMPÄRISTÖN KUVAUS

Rakennus sijaitsee Tampereen poliisitalon A-rakennuksen vieressä. Pihaalueella on pieni vihervyöhyke, joka luo luonnollista kontrastia muuten karuun kaupunkiympäristöön. Lähistöllä on liikerakennus, jossa on sijainnut ainakin Nesteen ja Soneran toimitiloja. Alue on vilkkaasti liikennöity ja dynaamisen kaupunkiympäristö.



RAKENNUSHISTORIA

Rakennusta on muutettu ainakin sisätilojen osalta vuosina 1996 ja 2014. Rakennus on ulkoarkkitehtuuriltaan säilynyt alkuperäisessä asussaan.

KULTTUURIHISTORIALLISEN MERKITYKSEN ARVIOINTI

Rakennuksesta ei ole saatavilla erillistä inventointia tai rakennushistoriaselvitystä.



KOHTEEN KUVAUS

Nykyinen käyttötarkoitus	Liike -ja toimistorakennus
Suunnittelija	-
Entinen käyttötarkoitus	Liike -ja toimistorakennus
Rakennusvuosi	1978
Kerrosten lukumäärä	4
Perustus	Betoni
Runkomateriaali	Betoni
Katon muoto ja materiaali	Tasakatto, kattuhuopa
Julkisivun väri ja materiaali	Pesubetoni laatta, harmaa
Muuta	Rakennus on yhdistetty viereiseen ns. Soneran ja Nesteen taloon ilmasillalla

KOHDE

Soneran / Nesteen talo

Kohteen osoite

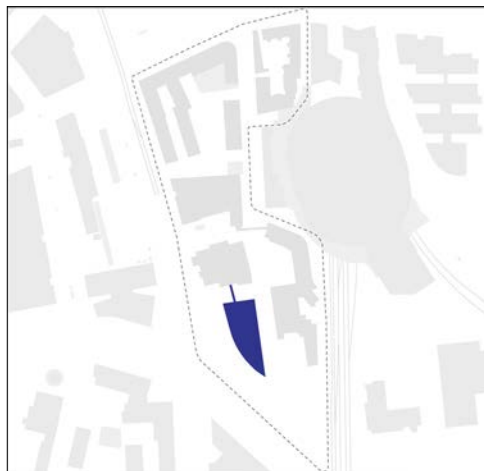
Hatanpään valtatie 20

Kiinteistönumero

837-113-193-3

PIHAPIIRIN JA LÄHIYMPÄRISTÖN KUVAUS

Rakennus sijaitsee Tampereen valtatie ja Hatanpään valtatie risteyksen yhteydessä. Alue on vilkkaasti liikennöity ja dynaamisen kaupunkiympäristö. Rakennusta suojaa Tampereen valtatie suuntaan puurivistö, joka erottaa rakennuksen piha-alueen katualueesta.



RAKENNUSHISTORIA

Sorin alue on kokenut monia muutoksia ajan saatossa ja tämä toimistorakennus on viimeisin lisäys. Nykyisen liikerakennus suunniteltiin vuonna 1999, ja rakennus valmistui 2000.

KULTTUURIHISTORIALLISEN MERKITYKSEN ARVIOINTI

Rakennuksesta ei ole saatavilla erillistä inventointia tai rakennushistoriaselvitystä.



KOHTEEN KUVAUS

Nykyinen käyttötarkoitus	Liike -ja toimistorakennus
Suunnittelija	Erkki Helamaa, Keijo Heiskanen
Entinen käyttötarkoitus	Liike -ja toimistorakennus
Rakennusvuosi	2000
Kerrosten lukumäärä	5
Perustus	Betoni
Runkomateriaali	Teräs ja betoni
Katon muoto ja materiaali	Tasakatto, kattohuopa
Julkisivun väri ja materiaali	Betoni, alumiini, teräs, lasi väri: harmaa
Muuta	Rakennus on yhdistetty viereiseen toimistotaloon ilmasillalla.

6. ARVOT JA MUUTOSKESTÄVYYDEN ARVIOINTI



Alueen kortteleita on esitelty alueen rakentumista käsittelevien lukujen yhteydessä. Edellisessä luvussa esiteltiin suunnittelualueen rakennukset inventikorttien avulla. Tässä kappaleessa kortteleista 191, 192 ja 193 on tehty kokoava yhteenveto, jossa kokonaisuuksista on tehty arvottava luokittelu sekä arvioitu rakennusten muutoskestävyyttä. Tässä selvityksessä arvottaminen on tehty tulevaa kaavoitustyötä sekä arkkitehtuurikilpailua tukevalla tarkkuudella. Muutoskestävyyden arviointi on jaettu kolmeen luokkaan: (1) herkkä muutoksille, (2) kestää jonkin verran muutoksia ja (3) kestää muutoksia. Tarkempi selvitystyö ja arvottaminen tapahtuvat asemakaavan laatimisen yhteydessä. Tätä arviointia tukemaan on tehty kaavio, jossa arvottaminen on selkeästi visualisoitu.

Yleisellä tasolla voidaan todeta, että alueella on muutamia historiallisesti merkittäviä kaupunkikuvallisia kerrostumia, jotka tulisi ottaa huomioon jatkosuunnittelussa. Yksi näistä on Sorin kadun tielinjaus ja merkittävä huoltoreitti sekä sisääntuloväylä kaupunkiin etelänä suunnasta saavuttaessa jo 1800-luvulla. Kaupunkikuvallisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kokonaisuuksia ovat paikalla muuratut punatiilijulkisivut, Sorin Ahteen puutalokortteli sekä Tampereen Poliisitalo, joka levittäytyy kahden korttelin alueelle ilmasillan sekä maanalaisten yhteyksien välityksellä.

Kortteli 191 ja sen kaupunkipuutalokokonaisuus on ollut kaupunkikuvallisesti tunnistettava kokonaisuus kaupungissa jo yli vuosisadan ajan. Samassa korttelissa Bertel Strömmerin rakennuksen takana sijaitsee 1980-luvulla rakennettu toimisto-osa, jonka osalta voidaan todeta, että se kestää muutoksia jonkin verran. Näiltä osin purkava ja tehostava täydentäminen on korttelin 191 osalta mahdollista. Osmo Lappo suunnitteli kortteliin 192 vuonna 1993 olemassa olevan Poliisitalon laajennusosan, jonka hyödyntämistä osana tulevaa kaupunkirakennetta tulisi tutkia. Korttelin 192 osalta suositellaankin suojelevaa ja sovittavaa täydennysrakentamista. Kortteli 193 osalta merkittävimmät kaupunkikuvalliset elementit ovat Vuolteenkadun ja Hatanpään valtatie punatiiliset katuulkisivut, jotka useamman taloyhtiön kokonaisuuksina ovat kaupunkikuvallisesti merkittäviä.

Tässä selvityksessä tarkasteltavan alueen eteläpuolella sijaitsee Poliisitalon laajennuksen lisäksi toimistorakentamista, jonka ikä on noin 30 vuotta. Erityisesti kaarevalla julkisivulla varustetusta betonirunkoisesta niin sanotusta Nesteen talosta on tullut kaupunkikuvallisesti merkittävä rakennus. Yleisellä tasolla uudemman rakennuskannan kohdalla tulisi harkita säilyttämistä tai transformaatiota, joka mahdollistaisi uniikin virasto- ja toimistoarkkitehtuurin sisällyttämiseksi kestäväällä tavalla osaksi uutta kaupunkirakennetta. Yleisellä tasolla voidaan todeta, että alueelle suositellaan laadukasta sovittavaa täydennysrakentamista, joka huomioi alueen monet kaupunkirakenteelliset aikakerrostumat.

RAKENNUSTEN MUUTOSTENKESTÄVYYS



Muutokselle herkkä rakennuskanta (punainen)

Muutokselle herkkimmät rakennukset ovat arvokkaiden, alueella ikonisten rakennusten ryhmä, joiden muutoskestävyys määräytyy rakennusten arvojen säilymisen kautta. Ryhmän rakennukset ovat pääasiassa jo suojeltuja rakennuksia. Rakennusten asema kaupunkirakenteessa on merkittävä. Tähän ryhmään kuuluvat muun muassa As Oy Sorinahteen puutalot ja Hatanpään valtatie 12.



Jonkin verran muutoksia kestävät rakennukset (oranssi)

Tässä ryhmässä olevat rakennukset ovat kohteita, joilla on arvoja esimerkiksi alueen identiteetin muodostajina tai esimerkkeinä rakennusajastaan. Tähän kategoriaan kuuluvat muun muassa Poliisitalo kokonaisuudessaan ja vanhemman rakennuskannan asuinrakennukset, jotka ovat jo kokeneet jonkin verran muutoksia.



Muutoksia kestävät rakennukset (vihreä)

Viimeisen ryhmän rakennukset kestävät parhaiten muutoksia. Osalla ryhmän rakennuksista ei ole tunnistettu rakennustaiteellisia arvoja eikä rakennusten säilyminen sellaisenaan ei ole olennaista alueen identiteetin kannalta. Useat ryhmän rakennuksista uudehkoja ja ovat luonteeltaan varsin joustavia sekä muunneltavia. Monet alueen toimistorakennuksista kuuluvat tähän kategoriaan.



Julkisivut

Lisäksi kartassa on esitetty inventoitujen rakennusten kaupunkikuvan kannalta merkittävimmät julkisivut, joiden säilymiseen tulee kiinnittää erityishuomiota, eikä niitä saa muuttaa. Hatanpään valtatie ja Vuolteenkadun paikallamuuratut punatiilijulkisivut kuuluvat tähän kategoriaan.



7. SUOSITUKSET

Sorin alueen jatkosuunnittelussa alue pyritään liittämään luontevaksi osaksi Tampereen ydinkeskustaa, siten että alueesta muodostuu viihtyisä, laadukas ja urbaani eteläisen keskustan uusi asuin- ja työpaikka-alue. Alueen muutos tulee tapahtumaan vaiheittain ja yhteistyössä maanomistajien kanssa. Tämä muutos tulee tapahtumaan hitaasti ja seuraten nyt alkavaa kaavaprosessia, jota edeltää arkkitehtuurikilpailu. Alueelle tavoitellaan kestävää ja hiilineutraalia rakentamista. Asuntorakentamiselle asetetaan tavoitteeksi monipuolinen asuntojakauma ja asumisen kohtuuhintaisuus. Pysäköintiratkaisun osalta puolestaan suositetaan keskitettyä mallia.

Sorin alue sijaitsee rautatieasemalta katsottuna etelän suunnassa. Ennen monitoimiareenan ja kannen rakentamista alueella on sijainnut rautatietoimintaa tukevia rakennuksia. Alue ei kuitenkaan ole osa Tampereen historiallista rautatiealuetta, vaan Sorin aluetta tulee käsitellä omana kokonaisuutena. Alueen kehittymiselle on ollut ominaista, että se on eri aikakausina seurannut teknologisen kehityksen, arkkitehtuurityylien ja kaupunkisuunnittelun monia keskenään erilaisia virtauksia. Ratinanniemen, Kyttälän, radan varren ja Hatanpään alueiden vaiheet ovat suuresti vaikuttaneet Sorin alueen muodostumiseen. Alueen ympäristö muodostaa vaihtelevan, monimuotoisen ja kerroksellisen kaupunkirakenteen, joka ilmentää monia Tampereen kehittymisen eri aikakausia.

Alueen identiteetti on muotoutunut lukuisien eri aikakausien rakentamista ilmentäväksi omaleimaiseksi yhdistelmäksi. Poliisitalo sijaitsee alueen hierarkiassa keskeisellä paikalla. Etelän puolen toimistotalot käyvät vuoropuhelua Tampereen valtatie ja Hatanpään valtatie risteyksen ympäristössä Viinikanlahden sekä Ratinan suuntiin. Pohjoispuolella sijaitsevat historialliset punatiiliset asuinrakennukset muodostavat oman kokonaisuutensa, jonka arvot on tunnistettu tässä selvityksessä. Sorinahteen puutalokortteli puolestaan on harvinainen muistuma kaupunkipuutalo rakentamisesta Tampereen keskustan alueella.

Vaikka tässä selvityksessä tarkasteltava alue on verrattain pirstaleinen ympäristö, ovat Tampereen kaupungistumisen monet kerrokset näkyvissä tällä verrattain pienellä alueella. Alueen jatkosuunnittelussa tulee ottaa huomioon ”Arvot ja muutoksenkestävyyden arviointi” kappaleessa mainitut rakennushistorialliset kokonaisuudet, sekä inventointikorteissa mainitut jo tehdyt selvitykset. Ratkaisumallina säilytettävälle alueille ja kokonaisuuksille suositellaan sovittavaa täydennysrakentamista. Toisaalta uusi kaupunkirakenne voi olla myös tonttien rajat ylittävää ja tehostavaa. Tätä toimintatapaa puoltaa se, että jotkin alueen rakennuksista eivät ole rakennus- tai kulttuurihistoriallisesti erityisen merkittäviä, eivätkä ne muodosta arvokkaita kokonaisuuksia. Sorin alueelle on ollut tyypillistä tonttirajojen ylittäminen sekä monien eri kaupunkirakenteellisten aikakerrostumien ja mittakaavojen vierekkäisyys.

Alueen eteläisellä osalla sijaitsevia rakentamattomia alueita tulisi aktivoida eheällä uudisrakentamisella, jossa ratkaisut olla perusteltuja ja tarkoituksenmukaisia. Alueen olemassa olevien hallintorakennusten uudelleenkäytön mahdollisuuksia transformaatioon sekä harkittuun täydennysrakentamisen keinoin tulisi tutkia. Kasvillisuutta ja vihervyöhykkeitä on alueella verrattain vähän. Jatkosuunnittelussa luonnon monimuotoisuudentutkimiseen ja ilmastoarvojen huomioimiseen tulisi kiinnittää erityistä huomiota. Tämä toimintatapa edistää samalla Tampereen kaupungin asettamien kestävän kehityksen tavoitteiden toteutumista.

8. LÄHTEET

Kumpulainen, Olli (2007). Sorinkatu 6-8 Tampere. Rakennushistoriaselvitys. Arkkitehtitoimisto Olli Kumpulainen 2007.

Räsänen, Jenni; Puharinen, Anni (2011). Asunto osakeyhtiö Sorinahde. Rakennusinventointi. Jenni Räsänen, Anni Puharinen 2011.

Hirvikallio, Seija (2010). Sorin Nuorisotalo. Rakennushistoriallinen selvitys. Arkkitehtitoimisto Seija Hirvikallio 2010.

Niemelä, Jari (2006). Tiilestä tehty Tampere. Tampere-seura 2006.

Valanto, Sirkka (1984). Rautateiden arkkitehtuuri. Suomen rakennustaiteen museo 1984.

Laurila, Anu (2023). Hatanpään valtatie 12, Rakennushistoriaselvitys. AFRY 2023.

Pöntys Jurkka; Halonen Minna; Honkanen Riikka; Mechkarova Ivelin; Tervo Kaisu (2024), Tampereen keskustan rakennetun kulttuuriympäristön selvitys. Sitowise Oy 2024.

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

Mukala, Jorma (2010). Tampereen arkkitehtuuria - Metso, Voima, Tuulensuu. Tampere seura Ry 2010.

Niemelä, Jari; Nieminen Kari (2013). Tampere silloin ennen. Tampere-seura 2013.

Kalakoski, Iida; Karppinen, Sanna (2012). Tampereen keskustan rakennettu kulttuuriympäristö. Tampereen kaupunki. A-Insinöörit Suunnittelu Oy 2012.

Jaakola, Juha (2022) Bertel Strömmer – Tampereen arkkitehti. Juha Jaakola 2022.

Haapala, Pertti; Peltola Jarmo (2019) Globaali Tampere. Tampereen museot 2019.

Hopeakoski, Tiia; Karu, Piritta (2024). Sorin alueen puustokartoitus. Tampereen kaupunki kaupunkiympäristön suunnittelu, asemakaavoitus. 2024

Raininen, Sami (2014). Keskustan osayleiskaava-alueen arkeologinen inventointi. Pirkanmaan maakuntamuseo Kulttuuriympäristöyksikkö 2014.

Tullin alueen yleissuunnitelma analyysiraportti. Tampereen kaupunki, SITO, Arkkitehdit MY 2015.

Internet:

www.siiri.tampere.fi

www.kartat.tampere.fi/oskari

www.tampere.fi

www.finna.fi

www.rky.fi

<https://kippeemummo.net/>

<https://www.tampere.fi/sites/default/files/2022-10/Hiilineutraali%20Tampere%202030%20-tiekartta.pdf>

Kuvalähteet:

Vapriikin kuva-arkisto

Siiri-kuvapalvelu

Suomen kansallisarkisto

Suomen valokuvataiteen museo

Tampereen kaupunki

Tampere-Seuran arkisto

<https://www.youtube.com/watch?v=eWEAHCxRKsE>

Muut kuvat: TUNDRA Architecture Oy, jos ei toisin mainita.

Piirrustukset ja kartat:

Tampereen rakennusvalvonnan arkisto

Tampereen kaavoitus

Diagrammit ja leikkaukset: TUNDRA Architecture Oy, jos ei toisin mainita.

SORIN ALUEEN

KULTTUURIYMPÄRISTÖ- JA
KAUPUNKIKUVASELVITYS

Selvityksen laatija:

Henri Käpynen, TUNDRA Architecture

Erityisasiantuntija:

Eeva Korhonen, Arkkitehdit LSV

Tilaaaja:

Tampereen kaupunki

Kaupunkiympäristön suunnittelu

Iina Laakkonen

Projektiarkkitehti

iina.laakkonen@tampere.fi

Frenckellinaukio 2B

PL 487, 33101 Tampere

Vastavalmistunut Tampereen ortodoksinen kirkko ja Sorinahteen
asutusta 1900-luvun vaihteessa.

(Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja: Toivo Paatola, 1899–1917)



2025 ©

TUNDRA Architecture Oy

Arkkitehdit LSV Oy