

ROLLIKAHALLI

RAKENNUSHISTORIASELVITYS



ARKKITEHDIT MY

Julkaisutiedot

Selvityksen tilaajan yhdyshenkilö: Tampereen kaupunki, Kiinteistöt, tilat ja asuntopolitiikka, Palvelutilaverkot, Arto Huovila

Selvityksen laatija: Arkkitehdit MY Oy, Ella Kylä-Kause

Selvityksen tarkastaja: Arkkitehdit MY Oy, Kimmo Ylä-Anttila

Tampereella, kesäkuussa 2025

Kannen kuva: E. M. Staff, ajoitusaika-arvio 1950, Vapriikin kuva-arkisto, TM

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO	4
PERUSTIEDOT	5
SIJAINTI JA LÄHIYMPÄRISTÖ	7
JOHDINAUTOLIIKENNE	9
JOHDINAUTOHALLI PYYNIKINHARJUN RINTEESEEN	11
Suunnitelmat	12
Rakennuspaikka ja tontti	13
ALKUPERÄINEN RAKENNUS	15
Tilajako ja rakennuksen toimintaperiaatteet	15
Rakenne ja materiaalit	19
Ulkoasu	21
RAKENNUKSEEN JA SEN KÄYTTÖÖN LIITTYVÄT MUUTOKSET	24
1950-luku: Ensimmäiset tila- ja julkisivumuutokset	24
1960-luku: Vesikatteen uusiminen ja tilamuutoksia	28
1970-luku: Johdinautoliikenne päättyy	29
1980-luku: Laajennuksia ja tilamuutoksia	30
1990-luku: Uusia käyttäjiä rolikkahalliin	34
2000-luku: Käyttötarkoituksen muutos ja tilamuutoksia	39
2010-luku: Uusia käyttäjiä ja tilamuutoksia	40
2020-luku: viimeisimmät muutokset	41
KIIINTEISTÖN NYKYTILA	42
Kaupunkikuvallinen asema	42
Tontti ja piha-alue	42
Ulkoasu	42
Sisätilat	43
MUUTOSKESTÄVYYS	44
YHTEENVETO JA PÄÄTELMÄT	46
LÄHTEET	48

JOHDANTO

Tämä rakennushistoriaselvitys koskee Tampereen kaupungin omistamaa rollickahallia. Kiinteistö sijaitsee Tampereella Pyynikinrinteen kaupunginosassa osoitteessa Pirkankatu 37.

Tampereen kaupungin liikennelaitoksen johdinautojen huolto- ja säilytys-halli rakennettiin johdinautojen runkolinjan varrelle kaupungin entisen sorakuopan paikalle. Rakennus valmistui vuonna 1950, ja se otettiin osittain käyttöön jo edellisen vuoden lopulla.

Tässä rakennushistoriaselvityksessä on perehdytty rollickahallin alkuperäiseen arkkitehtuuriin sekä tehtyihin muutoksiin ja kiinteistön nykytilaan. Merkittävimmät arkistolähteet ovat olleet Tampereen Tilapalveluiden arkisto, Rakennusvalvonnan arkisto, Tampereen kaupunginarkisto sekä Vapriikin kuva-arkisto. Selvitys on muodoltaan kirjallinen ja kuvallinen raportti, jonka liitteeseen on koottu täydentäviä rakennuspiirustuksia sekä valokuvia rakennuksen nykytilasta. Selvitys on laadittu huhti-kesäkuussa 2025 ja kohdekäynnit on toteutettu toukokuussa 2025.

PERUSTIEDOT

Kohde	Rollikkahalli
Kiinteistötunnus	837-107-127-2
Osoite	Pirkankatu 37, 33230 Tampere
Arkkitehti	Mikael Nordenswan, Tampereen kaupungin rakennustoimiston arkkitehtiosasto
Suunnitteluajankohta	1948–1949
Valmistumisajankohta	1950
Käyttöönoton ajankohta	Otettiin osittain käyttöön vuoden 1949 lopulla ja kokonaisuudessaan vuonna 1950
Kohteen laajuus	Bruttoala n. 7600 brm ² , kerrosala 5056 kem ² (rakennuslupa 2013), tilavuus 40 320 m ³ (rakennuslupa 1987)
Alkuperäinen käyttötarkoitus	Johdinautojen säilytys- ja huoltorakennus
Rakennukseen ja sen käyttöön liittyvät muutokset	1950 Tilamuutos kellarissa, uusi käyntiovi itäpäätyyn / Tampereen kaupungin rakennustoimiston arkkitehtiosasto 1953 Tilamuutoksia halliosassa, roskienkokoamissäiliö eteläjulkisivulle / Tampereen kaupungin rakennustoimiston arkkitehtiosasto 1956 Autojen ulkosäilytystilojen lämmityslaitteet ja kojeistosuoja eteläseinustalle / Tampereen kaupungin rakennustoimiston arkkitehtiosasto 1963 Halliosan vesikatteen uusiminen ja kattoikkunoiden korotus / Tampereen kaupungin rakennustoimiston arkkitehtiosasto 1964 Tilamuutoksia torniosan 1. ja 2. kerroksessa / Tampereen kaupungin rakennustoimiston arkkitehtiosasto 1973 Tilamuutoksia kellarissa / Tampereen kaupungin arkkitehtiosasto 1978 Halliosan kattoikkunoiden uusiminen / Tampereen kaupungin arkkitehtiosasto 1980 Itäpäädyn talliovien uusiminen / Tampereen kaupungin talonrakennusvirasto 1982 Renkaiden pesutila laajennuksena rakennuksen eteläsivulle / Tampereen kaupungin talonrakennusvirasto 1985 Tilamuutoksia halliosan luoteisnurkassa / Tampereen kaupungin talonrakennusvirasto 1988 Pesuhalli laajennuksena rakennuksen pohjoissivulle / Tampereen kaupungin talonrakennusvirasto 1991 Tilamuutoksia torniosassa ja kellarin sosiaalitiloissa, torniosan ikkunoiden ja 1. kerroksen käyntiovien uusiminen / Tampereen kaupungin talonrakennusvirasto 1997 Tilapäinen käyttötarkoituksen muutos ammattioppilaitoksen opetustiloiksi rakennuksen länsipäässä, tilamuutoksia kaikissa kerroksissa, julkisivumuutos länsi- ja eteläjulkisivuilla / Arkkitehtitoimisto Talvio Oy 1997 Tilapäinen käyttötarkoituksen muutos teatteriksi rakennuksen itäpäässä / Ulla-Maija Peltola 2004 Länsipään käyttötarkoituksen muutos pysyväksi, tilamuutoksia halliosan 2. kerroksessa, julkisivumuutos länsijulkisivulla / Tampereen Tilakeskuksen suunnitteluyksikkö

Rakennukseen ja sen käyttöön liittyvät muutokset	2009 Käyttötarkoituksen muutos opetustiloiksi rakennuksen itäpäässä / Tampereen Tilakeskuksen suunnitteluyksikkö 2013 Käyttötarkoituksen muutos Infran kalustohalliksi ja sosiaalitiloiksi sekä CrossFit-saliksi rakennuksen itäpäässä ja pohjoissivun laajennuksessa / Tampereen Tilakeskuksen suunnitteluyksikkö 2019 Tila- ja ovimuutoksia halliosassa / Arkkitehtitoimisto Q-ARK Oy 2020 Muuntamon siirtäminen kellarista rakennuksen ulkopuolelle / Anssi Salonen 2020 Tulityötila Infran kalustohalliin, julkisivumuutos pohjoisjulkisivulla / Tampereen Tilapalvelut Oy
Nykyinen käyttötarkoitus	Tampereen Infran kalustohalli ja sosiaalitilat, osa tiloista tyhjillään
Pääasiallinen rakennusmateriaali	Teräsbetoni, punatiili, tiililaatta
Lämmitysjärjestelmä	Kaukolämpö
Ilmanvaihtojärjestelmä	Koneellinen ilmanvaihto
Kaavatilanne	Asemakaava vahvistettu 25.8.1999
Rakennusoikeus	8000 kem ² (sisältää olemassa olevan rakennuksen)
Tontin pinta-ala	17 614 m ²

SIJAINTI JA LÄHIYMPÄRISTÖ

Rolikkahalli sijaitsee Tampereella Pyynikinrinteen kaupunginosassa. Pyynikinharjun pohjoisrinteessä oleva tontti rajautuu pohjoisessa Pirkankatuun ja harjun puolella havupuuvaltaiseen lähivirkistysalueeseen. Tontin eteläpuolella ylempänä harjun rinteessä on Tahmelantien, Pispalanharjun ja Pispankadun muodostama tielinja, joka rajaa Pyynikin luonnonsuojelualuetta sen pohjoislaidalla.

Pirkankadun varrella Rolikkahallin molemmin puolin on 1920-luvulla rakennettuja puisia asuinrakennuksia. Hallin itäpuolella on rakennusmestari Heikki Tiitolan suunnittelema, vuonna 1923 valmistunut Kilometritaloksi nimetty hirsirakenteinen puukerrostalo. Kaksikerroksisen, 138 metriä pitkän rakennuksen pienet asunnot rakennettiin alun perin asuntopulasta kärsivälle työväestölle. Kilometritalon itäpuolella on kaksi vuonna 1928 valmistunutta kaupunginarkkitehti Bertel Strömmerin suunnittelemaa kaksikerroksista puista asuinrakennusta ja sekä 1936 valmistunut asuinkerrostalo. Rolikkahallin länsipuolella on vastaavasti rivi pieniä, useamman asunnon käsittäviä hirsirunkoisia asuinrakennuksia, jotka on pääosin rakennettu 1920-luvun alussa. Näistä kolme on Strömmerin suunnittelemaa.

Pirkankadun pohjoispuolella Rolikkahallia vastapäätä on vuonna 2013 valmistunut Tipotien sosiaali- ja terveysasema. Arkkitehtitoimisto Sigge Oy:n suunnittelema kupariverhoiltu rakennus on sijoitettu rinteeseen siten, että rolikkahallin tontilta, sosiaali- ja terveysaseman länsipuolelta aukeaa avoin näkymä pohjoiseen kohti Näsijärveä. Sosiaali- ja terveysaseman kaakkoispuolella Kilometritaloa vastapäätä on Bertel Strömmerin suunnittelema vuonna 1938 valmistunut puurakenteinen tennishalli, jota on laajennettu länteen 1980-luvun puolivälissä.

Rolikkahalli on osa vuonna 2014 Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi määritettyä Pirkankadun länsipäätä. Rolikkahallin lisäksi alue käsittää Tennishallin, Pyynikin ammattikoulun rakennuskokonaisuuden sekä puu- ja kivirakenteisia asuinrakennuksia ja -kortteleita mukaan lukien Pirkankadun puiset asuinpienkerrostalot. Rolikkahalli on määritetty rakennuskulttuurin ydinalueeksi.¹ Lisäksi rolikkahallin tontin eteläreuna kuuluu osaksi sen eteläpuolella sijaitsevaa valtakunnallisesti arvokasta maisema-aluetta (VAMA), joka käsittää Pirkanmaan harjumaisemat. Tontin läheisyydessä ovat myös Pyynikinrinteen, Pispalanrinteen sekä Pyynikin näkötorin valtakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt (RKY).

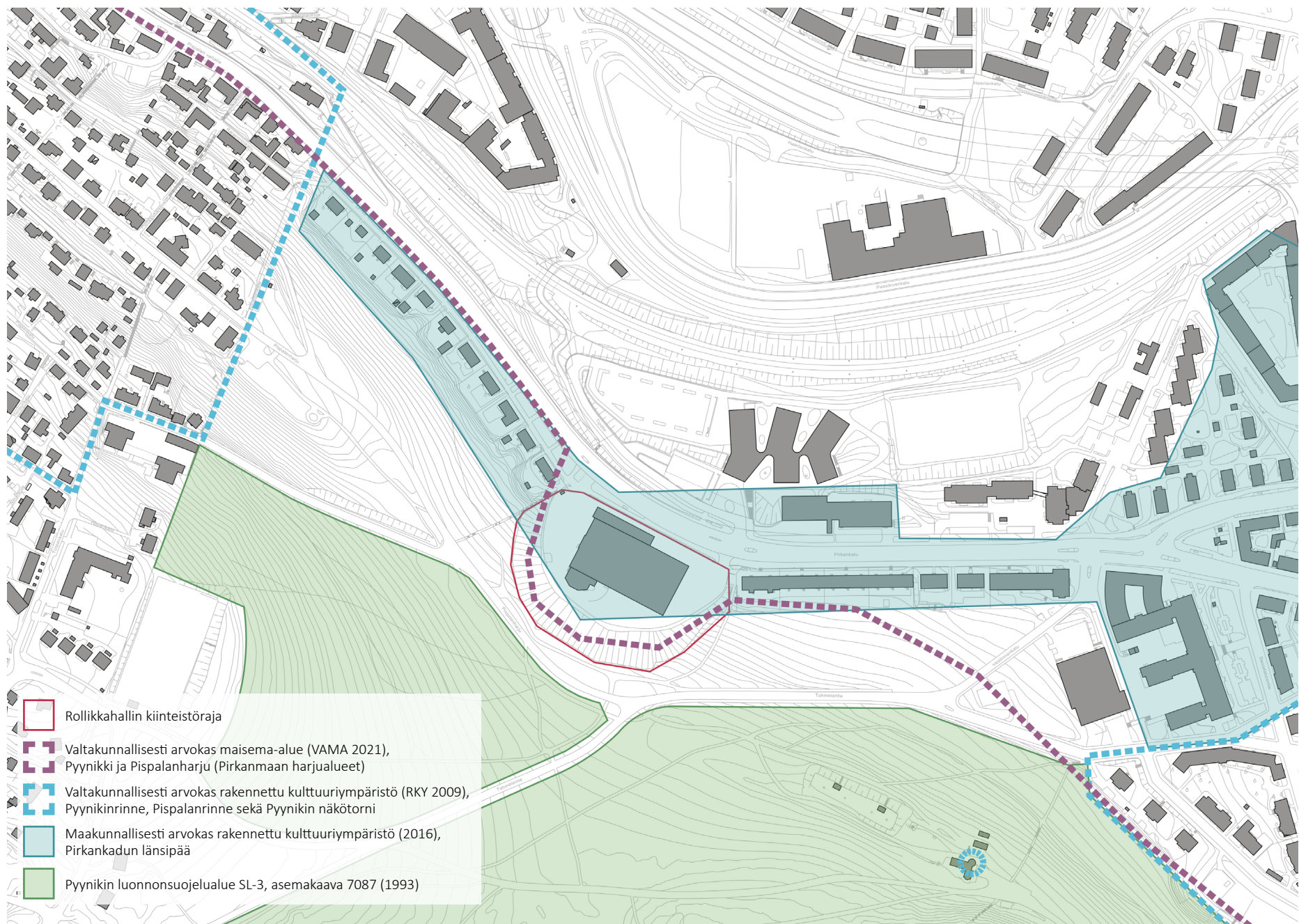


Ilmakuva vuodelta 2023, MML. Rolikkahallin sijainti on merkitty punaisella ympyrällä.



Ilmakuva vuodelta 2023, MML. Rolikkahallin kiinteistöraja on merkitty punaisella.

1 Pirkanmaan liitto 2016



Kartta rolikkahallin tontin ja sen lähiympäristön arvoaluerajauksista.

JOHDINAUTOLIIKENNE

1800-luku oli Tampereella voimakasta teollistumisen aikaa, ja sen myötä kaupungin väkiluku kasvoi nopeasti etenkin vuosisadan lopussa. 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa liikuttiin edelleen pääasiassa kävellen ja hevosilla, eikä kaupungin sisäisen joukkoliikenteen toteutumiselle väestönkasvusta huolimatta ollut vielä edellytyksiä. Väestöpohja ei 1900-luvun alussa ollut riittävän suuri ja alueellisesti riittävän laajalle levinnyt, jotta esimerkiksi sähkökäyttöisen raitiotien rakentaminen Tampereelle olisi ollut perusteltua. Lisäksi työväestövaltaisessa kaupungissa vain pienellä väestönosalla olisi ollut joko taloudellinen mahdollisuus tai tarve joukkoliikenteen käyttämiseen.²

1800-luvun jälkipuoliskolla ensisijaisesti kauko- ja tavaraliikenteen tarpeita ajatellen rakennettu rautatie mahdollisti rajatusti paikallisyhteyden myös kaupungin sisällä. Varsinaisesti paikallisliikenteeseen tarkoitettua raitiotien rakentamista alettiin käsitellä vuonna 1907, mutta hanke jäi 17 vuoden käsittelyvaiheen jälkeen toteutumatta. Tilanne paikallisliikenteen suhteen muuttui ensimmäisen maailmansodan jälkeen 1920-luvulla, kun moottorikäyttöiset linja-autot yleistyivät ja Tampereella aloitettiin säännöllinen kaupungin sisäinen linja-autoliikenne. Liikennöinti toteutettiin yksityisten yrittäjien toimesta, ja etenkin alkuvuosina kilpailu matkustajista oli kovaa, kun samoille reiteille myönnettiin lupia useille liikennöitsijöille.³

Sähköllä kulkevien johdinautojen eli niin sanottujen trolleybussien hankkimisesta kaupunkiliikenteeseen käytiin keskustelua jo 1930-luvun alkupuoliskolla sen jälkeen, kun raitiotiehankkeesta päätettiin lopullisesti luopua. 1940-luvulla sodista seurannut pula etenkin polttoaineesta ja varaosista nosti johdinautoliikenteen uudelleen keskustelun aiheeksi. Marraskuussa 1941 kaupunginhallitus asetti erityisen trolleybussitoimikunnan *valmistelemaan kysymystä trolley-bussijärjestelmän käyttöönotosta Tampereen kaupungin sisäisessä liikenteessä*. Toimikunta ryhtyi selvittämään muun muassa johdinverkon rakentamista ja niin sanottujen trolleyvaunujen hankintaa. Koska johdinautot olivat sähkökäyttöisiä, linjareittien suunnitteluun vaikutti merkittävästi muun muassa voimansaanti ja sähkönsyöttöön liittyneet reunaehdot.⁴

Johdinautoliikenteen toteuttamista kehitettiin yhteistyössä Helsingin Raitiotie- ja Omnibus Oy:n sekä sen kunnallisen seuraajan Helsingin kaupungin liikennelaitoksen (HKL) kanssa. Muiden maiden, etenkin Ruotsin, johdinautokokemuksista hankittiin tietoa sekä kirjoitettiin kirjallista tutustumismatkojen avulla. Sodan aiheuttama pula-aika vaikeutti sekä johdinautojen että johdinautolinjojen rakentamista. Pulaa oli niin pääomasta, työvoimasta kuin rakennusmateriaaleista ja -tarvikkeistakin, joita muiden jokapäiväisten tarvikkeiden tapaan alettiin säännöstelemään 1940-luvun alussa.

Erinäisten vaiheiden jälkeen trolleybussitoimikunta laati vuonna 1945 yhdessä HKL:n kanssa trolleyauton tyyppipiirustukset Tampereella sotilaslentokoneita valmistaneelle Valtion Lentokonetehtaalle. Tehtaalla kiinnostuttiin johdinautojen valmistamisesta, kun rauhan tultua oli löydettävä uusia tuotteita vähentyneen lentokone-tuotannon tilalle. Johdinautojen tuotantoon liittyi muun muassa sähkölaitteiden saatavuuteen liittyviä ongelmia, mutta lopulta Lentokonetehtaalla koottiin yhteensä 29 Tampereelle käyttöön tullutta johdinautoa, joista kaksi ensimmäistä valmistuivat vuoden 1948 alkupuolella. Tampereen autojen lisäksi tehtaalla valmistettiin 22 autoa Helsinkiin.⁵

Ensimmäisenä rakennettiin Lentokonetehtaan ehdotuksesta koelinja tehtaalta Härmälästä kaupunkiin, jossa sen kääntöpaikka oli Suomen pankin talon edessä Hämeenkadun ja Hatanpään valtatie risteyksessä. Ensimmäinen koematka Härmälästä kääntöpaikalle asti ajettiin 9. marraskuuta 1948. Säännöllinen johdinautoliikenne aloitettiin kyseisellä linjalla kuukautta myöhemmin joulukuun 8. päivänä, jolloin ensimmäinen auto lähti kohti Härmälää kääntöpaikalla pidettyjen juhlallisuuksien jälkeen.⁶

Johdinautojen runkolinja Lapista Hyhkyyn oli määrä saada valmiiksi vuoden 1950 ensimmäiseen päivään mennessä. Linjaa alettiin rakentaa helmikuussa 1949, mutta muun muassa materiaalisaatavuuteen liittyvien ongelmien vuoksi rakennustyöt viivästyivät. Liikennöinti päästiin aloittamaan maaliskuun 15. päivä 1950, aluksi vain Hyhkyn ja Tammelan välillä. Runkolinjan valmistumisen viivästyisestä huolimatta varsinaisen kaupunkiliikenne kyseisellä linjalla aloitettiin heti vuoden 1950 alussa. Liikennöinti hoidettiin ensimmäisten kuukausien aikana polttomootoriautoilla, joilla täydennettiin johdinautolinjoja ruuhka-aikoina myös myöhemmin.⁷

² Peltola 1998

³ Peltola 1998

⁴ Peltola 1998; Tampereen kaupunginhallituksen kirje teknilliselle apulaiskaupunginjohtajalle 12.11.1941, TKA

⁵ Peltola 1998; Veijonen 2020

⁶ Peltola 1998; Trolleybussitoimikunnan kirje kaupunginhallitukselle 1943, TKA

⁷ Peltola 1998

Johdinautoliikenteen alkamisvuonna lokakuussa 1948 perustettiin myös Tampereen kaupungin liikennelaitos, jonka myötä siirryttiin vähitellen yksityisten hoitamasta kaupunkiliikenteestä kunnalliseen joukkoliikenteeseen. Samalla trolleybussitoimikunnan työ päättyi. Liikennelaitoksen johtajaksi valittiin diplomi-insinööri Ilmari Borg, joka oli alusta asti osallistunut Tampereen johdinautoliikenteen suunnitteluun ja laatinut sen aloittamisesta kustannusarvion. Ennen Tampereen virkaansa Borg oli johtanut Turun kaupungin liikennelaitosta ja työskennellyt sitä ennen sähkötekniikan insinöörinä muun muassa Saksassa ja Yhdysvalloissa.⁸

Vuosina 1948–1950 kaupungin liikennelaitoksen liikennesuunnittelu perustui vahvasti johdinautojen varaan. Johdinautoliikenteen nähtiin olevan Tampereen joukkoliikenteen perusta ja alkuperäisenä tavoitteena oli pääasiallisen liikennemuodon vaihtaminen linja-autosta johdinautoon. Pula-ajan helpotettua dieselautot kuitenkin nostivat suosiotaan, mikä vaikutti johdinautoliikenteen kehitykseen. Runkolinjan lisäksi Tampereelle rakennettiin yhteensä neljä sivuhaaraa, joista viimeisin täysin uusi linja Muotialaan otettiin käyttöön syksyllä 1954. Johdinautolinjasto ei toteutunut suunnitellussa laajuudessaan, ja kaupunkiliikenteen linjoja ajettiin sekä johdinautoilla että dieselbusseilla. Vuonna 1953 dieselautoilla ajettiin ensimmäisen kerran enemmän kilometrejä kuin johdinautoilla, ja vuonna 1956 liikennelaitoksen kilometreistä jo lähes kaksi kolmasosaa ajettiin dieselautoilla. Johdinautokaluston vanhetessa dieselautot korvasivat johdinautot kokonaan 1970-luvulla, ja johdinautoliikenne Tampereella päättyi vuonna 1976.⁹

Vaikka linjasuunnitelma ei kokonaisuudessaan toteutunut, oli Tampereen johdinautojärjestelmä siitä huolimatta Suomen laajin. Tampereen lisäksi johdinautoja on ollut käytössä vain Helsingissä, jonne oli alun perin suunnitella 12 johdinautolinjaa. Helmikuussa 1949 liikenteelle avattu ensimmäinen linja jäi kuitenkin samalla myös Helsingin ainoaksi.¹⁰

8 Peltola 1998

9 Peltola 1998

10 Peltola 1998

Oikealla ylhäällä: Ihmisiä kokoontuneena johdinauton eli rollikan ympärille Suomen pankin talon edustalla 9. marraskuussa 1948, jolloin ajettiin ensimmäinen koematka Lentokonetehtaalta kaupunkiin. Johdinautosta käytettiin myös muun muassa nimityksiä ilmajohdinautovuunu, lankavuunu, lankabussi ja sarvi-jaakko. E.M. Staff, Vapriikin kuva-arkisto, TM.

Oikealla alhaalla: Johdinauto Pispalan valtatiellä. E.M. Staff, Vapriikin kuva-arkisto, TM. Ajoitusaika-arvio 1950.



JOHDINAUTOHALLI PYYNIKINHARJUN RINTEESEEN

Johdinautohankkeen edetessä trolleybussitoimikunta alkoi kartoittaa myös johdinautotallien sijoitusmahdollisuuksia suunniteltujen linjojen läheisyyteen. Huhtikuussa 1946 toimikunta keskusteli kokouksessaan *trolleyvaunujen tallikysymyksestä*. Toimikunnan näkemys oli, että ensimmäinen talli tulisi rakentaa Pirkkalanvaltatien eli nykyisen Pirkankadun varrella olevan entisen sorakuopan paikalle. Toimikunnan toimintakertomuksessa vuodelta 1948 ehdotetun sijainnin todettiin olevan tulevan runkolinjan keskivaiheilla aivan sen välittömässä läheisyydessä, jolloin välttyttiin sekä talliin johtavan erillisen linjan rakentamiselta että tuottamattomilta ajokilometreiltä. Suunnitelmissa oli myös toinen myöhemmin rakennettava tallirakennus Nekalan teollisuusalueelle kaupungille varatulle varasto- ja keskuskonepaja-alueelle tai sen välittömään läheisyyteen.¹¹

Toimintakertomuksessa Pirkkalanvaltatien varrella olleen alueen määritettiin riittävän noin 40 vaunulle sekä tarvittaville huolto-, korjaus- ja henkilökunnan sosiaalitiloille. Talli oli aluksi määrä rakentaa noin 20 vaunua varten, mutta se oli suunniteltava ja sijoitettava siten, että sen laajentaminen myöhemmin olisi *vaikeuksitta suoritettavissa*. Toimikunta pyysi tallikysymyksestä asiantuntijalausunnot Helsingin kaupungin liikennelaitoksen palveluksessa työskennelleeltä insinööri Antti Raiviolta ja tuolloin vielä Turun kaupungin liikennelaitosta johtaneelta Ilmari Borgilta, jotka molemmat puolsivat toimikunnan kantaa.¹²

Tampereen johdinautoliikenteen suunnitteluun alusta asti osallistunut insinööri Ilmari Borg laati alustavat tallipiirustukset sekä Pirkkalanvaltatien varrella olleelle sorakuopalle että Nekalaan kaupungin tulevalle varastoalueelle. Toimikunta tutustui runkolinjan varrelle suunnitellun tallin luonnoksiin tammikuussa 1948 ja teki seuraavan kuun lopulla päätöksen vaunutallin rakentamisesta Pirkkalanvaltatien varrelle. Borgin luonnoksien pohjalta johdinlinjastoja rakentamisesta vastannut sähköinsinööri Heikki Kyykoski teki tallista pohjasuunnitelmat, ja lopulliset tallipiirustukset teetettiin Tampereen kaupungin rakennustoimiston arkkitehtiosastolla.¹³



Näkymä rollickahallin nykyisen tontin paikalla olleelta suorakuopalta kohti itää ja Kilometritaloa 28.4.1935. Teuvo Mäkinen, Vapriikin kuva-arkisto, TM.

Elokuussa 1948 kaupunginvaltuusto hyväksyi arkkitehtiosaston laatiman suunnitelman ja kustannusarvion. Trolleybussitoimikunnalle annettiin tehtäväksi ryhtyä nopeasti toimenpiteisiin autohallin rakentamiseksi. Koelinjan kolme ensimmäistä vaunua säilytettiin ja huollettiin aluksi Lentokonetehtaalla Härmälässä. Oli kuitenkin selvää, ettei hallia ollut mahdollista saada valmiiksi ennen kuin johdinautoja oli määrä valmistua lisää ja virallisen liikennöinnin alkaa. Ennen Pyyntikin hallin valmistumista liikennelaitos käytti autojen korjaus- ja säilytystilana Hatanpään valtatien varressa linja-autoasemaa vastapäätä sijainnutta kaupungin autohallia¹⁴.

11 Trolleybussitoimikunnan kokouksen pöytäkirja 16.4.1946, TKA;
Trolleybussitoimikunnan toimintakertomus 8.3.1948, TKA

12 Trolleybussitoimikunnan toimintakertomus 8.3.1948, TKA

13 Trolleybussitoimikunnan kokouksen pöytäkirjat 13.1.1948 ja 27.2.1948, TKA;
Trolleybussitoimikunnan toimintakertomus 8.3.1948, TKA; Peltola 1998

14 Peltola 1998; Alameri 1973

Suunnitelmat

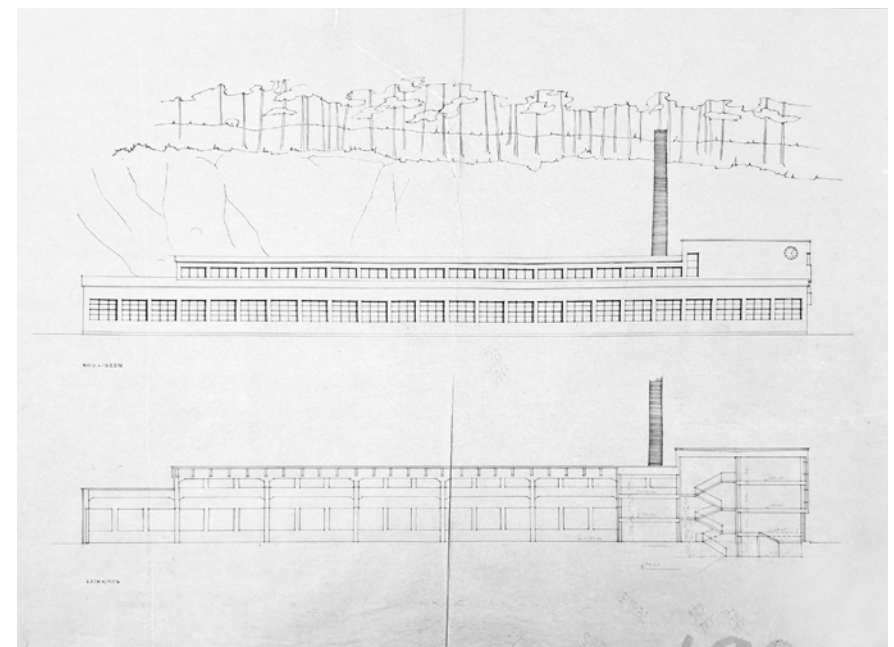
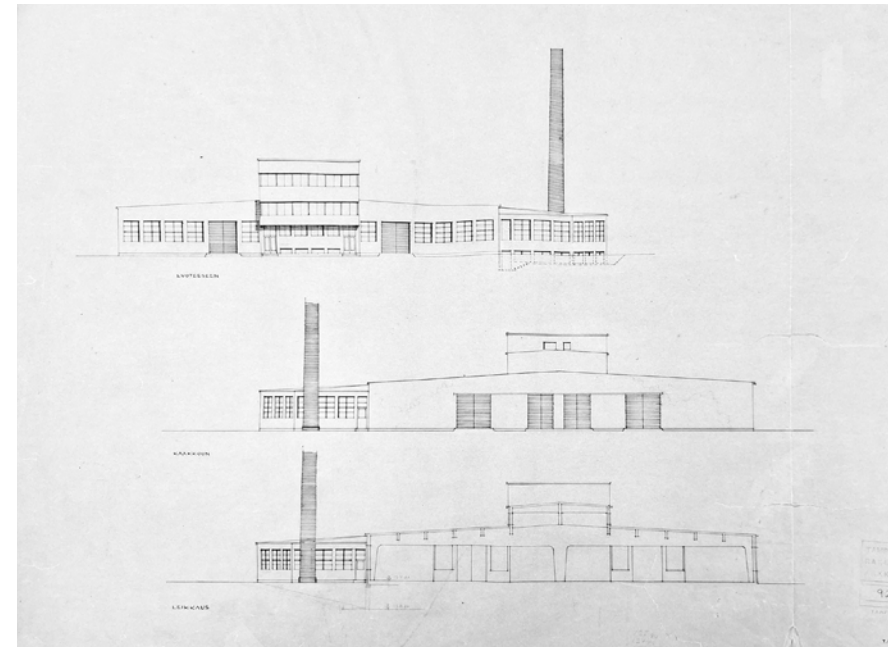
Rakennustoimiston arkkitehtiosastolla johdinautohallin suunnittelusta vastasi tiettävästi arkkitehti Mikael Nordenswan, joka työskenteli kaupunginarkkitehti Bertel Strömmerin alaisena. Myös Strömmerin allekirjoitus löytyy yksittäisistä asiakirjoista, ja hän on suunnitteluvaiheessa käynyt kirjeenvaihtoa muiden tahojen kanssa. Lupapiirustukset on allekirjoittanut apulaiskaupunginarkkitehti Vilho Kolho.

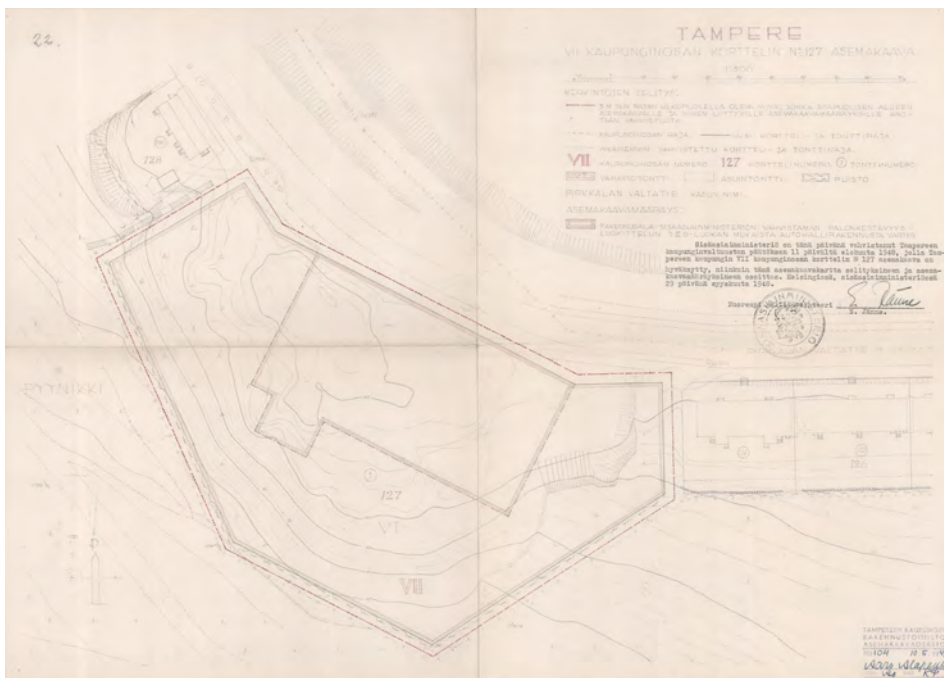
Vuoden 1948 aikana arkkitehtiosastolla laadittiin rolikkahallista useampi varsin pitkälle viety suunnitelmaversio. Trolleybussitoimikunnan toimintakertomuksessa mainittuun rakentamisen vaiheistamiseen viittaavia suunnitelmia ei selvityksen puitteissa löytynyt, vaan kaikki versiot vaikuttavat olleen tarkoitettu rakennettavaksi kerralla. Halli suunniteltiin lopulta 32 johdinautolle. Tampereella johdinautojen pituus oli 10,2 metriä ja enimmäiskorkeus maasta 3,2 metriä. Leveys vaihteli autosta riippuen 2,3 metristä 2,5 metriin.

Sähköinsinööri Heikki Kyykosken laatimat pohjasuunnitelmat ovat tiettävästi ohjanneet voimakkaasti hallin toiminnallisuuden suunnittelua. Kaikissa arkkitehtiosaston laatimissa arkistoiduissa versioissa kantavana ajatuksena on ollut hallin läpiajettavuus kahdessa linjassa. Sosiaali- ja toimistotilat on sijoitettu keskitetysti useampaan kerrokseen ja korjaustoiminnot muusta massasta ulkonevaan siipiosaan. Siipiosa on varhaisemmissa suunnitelmissa ollut pohjaltaan suorakaiteen muotoinen ja myöhemmissä versioissa mutterimainen.

Merkittävin ero suunnitelmaversioiden välillä on halliosan kattorakenne ja -muoto. Ennen toteutunutta kaarevaa kattomuotoa vaihtoehtona oli loiva harjakatto, jonka harjalla oli halliin ylävaloa tuova kattolyhty. Suunnitteluvaiheessa rakennesuunnittelijan kanssa käytiin kirjeenvaihtoa myös yksijänteisestä hallirakenteesta, joka kuitenkin hylättiin kustannussyistä. Rakennusaikaisten kustannusten lisäksi korkeampi kattorakenne olisi muodostanut lisää lämmitettäviä kuutioita. Selvityksen yhteydessä ei löytynyt syitä sille, miksi halli lopulta päätettiin toteuttaa juuri kaarikattoisena.

Oikealla: Valokuvia toteutumattoman suunnitelmaversioiden julkisivu- ja leikkauspiirustuksista kesäkuulta 1948. Tampereen kaupungin rakennustoimiston arkkitehtiosasto, TPA. Kyseisessä suunnitelmassa selkein ero toteutuneeseen rakennukseen on kattorakenteessa. Harjalla on kattolyhty, joka tuo ylävaloa hallitilaan. Piirustukset eivät ole mittakaavassa.



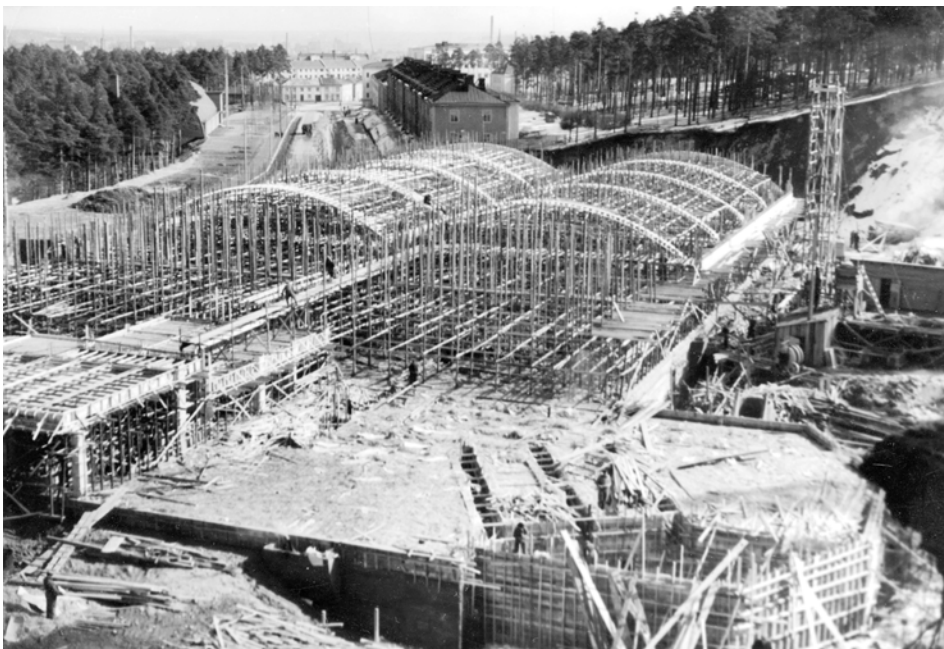


Rakennuspaikka ja tontti

Rolikkahalli rakennettiin trolleybussitoimikunnan päätöksen mukaisesti kaupungin omistuksessa olleen entisen sorakuopan paikalle Pyynikinharjun pohjoisrinteeseen. Tulevalle rakennuspaikalle muodostettiin hallia varten uusi kortteli numero 127 ja tontti numero 1. Sisäasiainministeriö vahvisti Tampereen kaupungin rakennustoimiston asemakaavaosastolla laaditun asemakaavan ja tonttijaon 29. syyskuuta 1948. Tontti määritettiin varastotontiksi ja rakennusala osoitettiin sisäasiainministeriön vahvistaman palonkestävyysluokittelun D III B -luokan mukaista autohallirakennusta varten.

Sorakuoppa hallin nykyisen tontin kohdalla oli kaivausten seurauksena lähes puuton ja erottui selkeästi ympäröivästä rinnemaastosta. Rakennustöiden alettua rinnemaata poistettiin pihan tasaamiseksi ja jyrkkää rinnettä vasten rakennettiin betoninen tukimuuri. Rakennus sijoitettiin tontin rajalle Pirkkalanvaltatien varteen siten, että sen molempiin päihin ja rinteeseen puolelle jäi piha-alue. Muurin sisäpuolinen rakennusta ympäröivä pihamaa soritettiin tiivis- ja kestäväpohjaiseksi liikennöimispihaksi.

Pirkkalanvaltatien varteen piha-alueen rajaamaan asennettiin panssariverkkoaita. Rakennuksen molemmissa päissä oleville piha-alueille oli johdinautojen ajoportit ja niiden vieressä käyntiportit. Pääsääntöisesti autot ajettiin tontille rakennuksen länsipuolella olevasta portista ja takaisin kadulle itäisemmästä portista.



Vasemmalla ylhäällä: Vuonna 1948 vahvistettu korttelin 127 asemakaava. Tampereen kaupungin rakennustoimiston asemakaavaosasto, TKA. Piirustus ei ole mittakaavassa.

Vasemmalla alhaalla: Rolikkahalli rakenteilla. Jussi Kangas, Vapriikin kuva-arkisto, TM. Ajoitusarvio 1949.



Ilmakuvat vuosilta 1946 ja 1956, OSKARI. Vuoden 1946 ilmakuvassa hahmottuu selkeästi rollickahallin nykyisellä tontilla ollut puuton sorakuoppa. Vuoden 1956 ilmakuvasta on nähtävissä puuton rinne sekä sitä vasten rakennettu pihaa rajaava tukimuuri.

ALKUPERÄINEN RAKENNUS

Johdinautohalli otettiin osittain käyttöön jo vuoden 1949 lopulla, ja se valmistui virallisesti vuoden 1950 puolella. Loppukatselmus suoritettiin 23. helmikuuta 1950 ja halli otettiin kokonaan käyttöön kyseisen vuoden kuluessa.

Aikakaudelle tyypilliseseen modernistiseen tapaan rakennuksen toiminnallisuus ja rakenteelliset periaatteet ovat vaikuttaneet voimakkaasti myös rakennuksen arkkitehtoniseen ilmeeseen. Sisätilojen toiminnot ovat ohjanneet rakennuksen massoittelua ja aukotusta, ja toiminnoiltaan toisistaan poikkeavat rakennuksen osat ovat luettavissa sen ulkohahmosta.

Alkuperäinen rakennus koostuu pohjaltaan suorakaiteen muotoisesta kaksilaivaisesta päämassasta, siihen liittyvästä siipirakennuksesta sekä osin päämassan sisällä olevasta ja osin sen yläpuolelle nousevasta korkeammasta torniosasta. Päämassa sijoittuu tontille nykyisen Pirkankadun suuntaisesti hieman itä-länsisuunnasta poiketen. Pohjaltaan puolikasta kahdeksankulmiota muistuttava mutterimainen siipirakennus liittyy päämassaan sen eteläjulkisivun länsipäässä. Torniosa sijoittuu keskeisesti päämassan länsipäähän. Rakennuksessa on kaiken kaikkiaan kolme kerrosta ja länsipäässä oleva kellari, joka on laajuudeltaan noin puolet ylemmän kerroksen alasta.

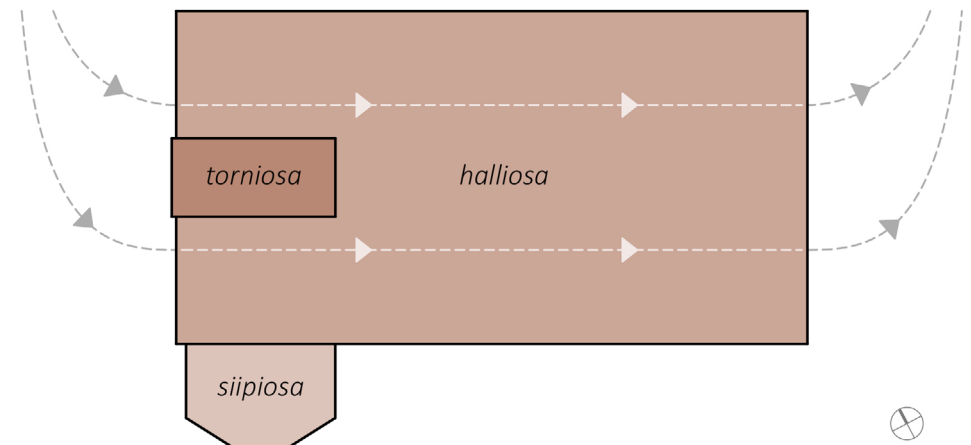
Tilajako ja rakennuksen toimintaperiaatteet

Päämassa muodostuu kahdesta toisiinsa liittyvästä itä-länsisuuntaisesta kaarirakenteista hallista. Halliosa käsittää varsinaisen johdinautohallin pesu- ja huoltopaikkoineen sekä siihen liittyvät aputilat. Kaarien alla olevien kahden hallin sisätilat ovat avoimesti yhteydessä toisiinsa. Halliosan pitkällä sivulla on suuret ruutuikkunat, minkä lisäksi molemmissa kaarirakenteisissa katoissa sisätaiteen puolella on kummassakin kaksitoista kattoikkunaa.

Kummankin hallitilan molemmissa päissä on pariovet, jotka ovat mahdollistaneet hallien läpi kulkevan liikennöinnin. Sisäänajo on toteutettu rakennuksen länsipäästä, jonne on sijoitettu autojen pesupaikat ja päivittäiseen huoltoon tarkoitettut korjauskuopat. Päivän päätyttyä kuljettajat ajoivat johdinautot hallin ulkopuolelle ja täyttivät vikailmoituskaavakkeen. Tämän jälkeen sähkö- tai huoltomies ajoi vaunun hallin sisään ja teki tarvittavat tarkastukset ja huoltotoimenpiteet.



Rolikkahalli lounaasta. Vapriikin kuva-arkisto, TM. Ajoitusaika-arvio 1949.



Rolikkahallin periaatekaavio. Johdinautot ajettiin sisään halliin rakennuksen länsipäästä ja ulos itäpäästä. Sisäänajoväylien välissä on torniosa, johon sijoitettiin muun muassa henkilökunnan sosiaalitilat sekä liikennelaitoksen toimistotilat. Varsinainen korjaamo sijaitsi siipiosassa rakennuksen lounaisnurkassa.

Samalla vaunuissa suoritettiin jokapäiväinen lakaisu ja pölyjen pyyhintä. Päivittäiset huolto- ja siivoustyöt tehtiin pääasiassa yöaikaan, sillä johdinautoliikenne alkoi aamuvarhaisella ja päättyi vasta puolen yön aikaan.¹⁵

Huoltotoimenpiteiden jälkeen johdinautot ajettiin eteenpäin hallin itäpäähän, joka on varattu autojen säilytykseen. Kummassakin hallitilassa pesu- ja korjauspaikkojen jatkeena on itä-länsisuuntainen ajoväylä, jonka molemmille puolille autot pysäköitiin vinottain. Tilankäytön tehostamiseksi autoja on tietävästi säilytetty öisin myös ajoväylällä. Aamulla autot ajettiin jälleen ulos itäjulkisivun pariovista. Itäpäässä on johdinautojen ulosajon lisäksi asennusautoille omat kapeamat pariovet ja niiden yhteydessä korjauskuopat.

Autohallin alla länsipäässä on pilareiden rytmittämä kellaritila, jota on oletettavasti hyödynnetty pääosin varastotilana. Ulkoa rakennuksen eteläsivulta on ajo-luiska suoraan kellarisiin. Luiska on rajattu betonisella tukimuurilla, joka on vastavalmainen kuin harjun rinnettä vasten valettu muuri.

15 Peltola 1998



Johdinauto huollettavana pohjoisemman sisäänajon yhteydessä olevalla korjauskuopalla vuonna 1950. E.M. Staff, Tampereen museoiden kuva-arkisto / Peltola 1998.



Näkymä hallin itäpäästä kohti länttä. Hallissa säilytettiin sekä johdinautoja että polttomoottoribusseja. E.M. Staf, Vapriikin kuva-arkisto, TM. Ajoitusarvio 1950.



Näkymä halliosan sisätilasta kohti itäpäätyä, josta autot ajettiin ulos. E.M. Staf, Vapriikin kuva-arkisto, TM. Ajoitusarvio 1950.

1. kerroksessa halliosan luoteisnurkasta pohjoisseinustalta on erotettu tilat päävystäjälle, liikennetoimistolle, kuljettajille sekä tarkastajille. Näiden itäpuolella on akkutila ja tasasuuntaajahuone. Edellä lueteltujen tilojen päälle kaarevan katon alle on rakennettu ullakkotila, josta on ikkunat kohti pohjoisempaa pesu- ja korjauslinjaa. Tasasuuntaajahuoneen alla kellarissa on muuntajahuone, josta on ollut suora porrasyhteys ylempään kerrokseen.

Lounaisnurkassa eteläisemmän pesu- ja huoltolinjan eteläpuolella hallitila liittyy rakennuksen siipiosaan, jossa on hallin varsinainen korjaamo. Siipiosa käsittää kahdessa tasossa olevan metallityösalin ja kolme korjauskuoppaa, sähköverstaan, pajan, työnjohdon tilan sekä varastotiloja. Sekä metallityösalin ala- ja ylätasoil- le että pajaan on omat sisäänkäynnit suoraan ulkoa. Mutterimaisen tilan viidellä sivulla on ikkunoita, joten työsaleissa on ollut runsaasti päivänvaloa. Kellarissa metallityösalin ylätason alla on kattilahuone ja sen vieressä pumppuhuone. Kellaritasolle on erillinen sisäänkäynti siipiosan itäsivulta. Siipiosan itäpuolella on noin 25 metrirä korkea savupiippu, joka yhdistyy kattilahuoneeseen.



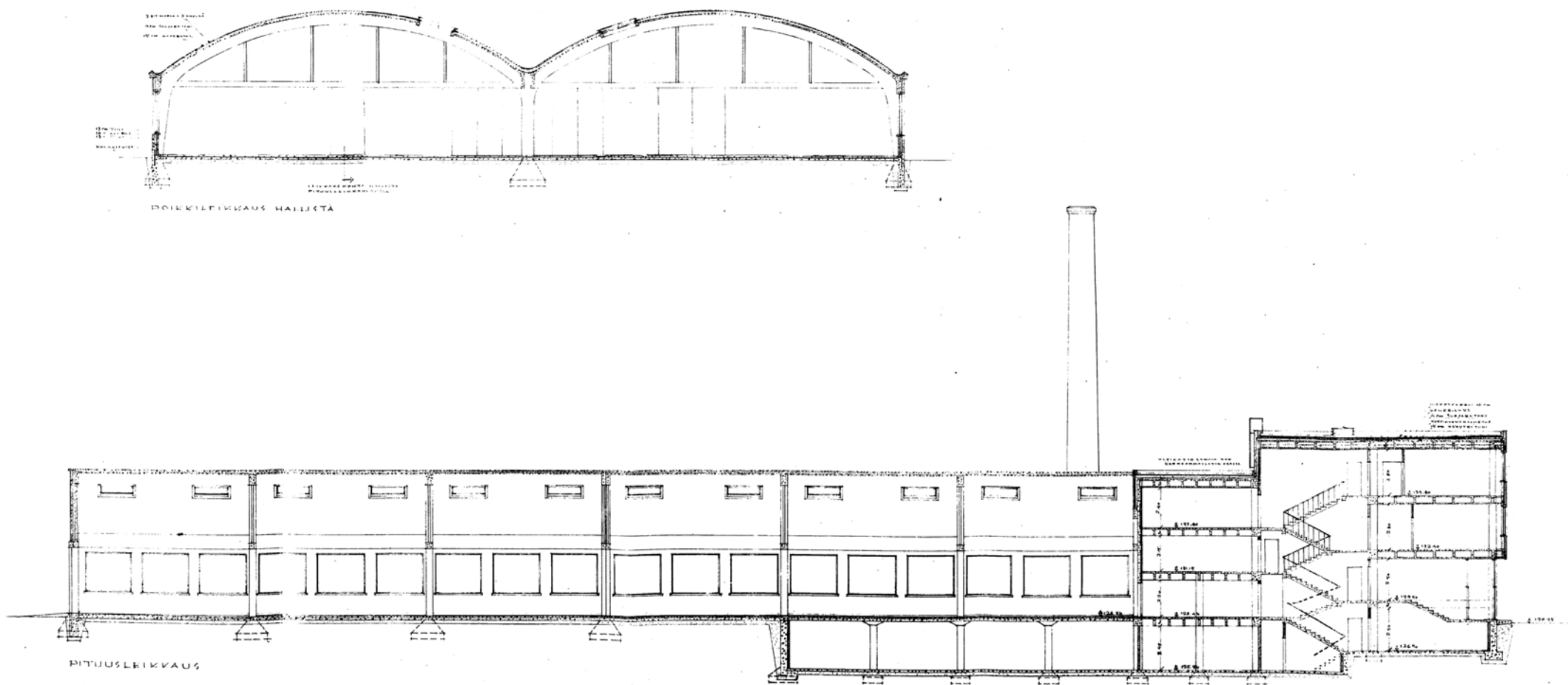
Autoja korjattavana siipiosan korjauskuopilla. Autot ajettiin korjaamoon varsinaisen hallin puolelta kuvan taustalla näkyvistä ovista. E.M. Sfaf, Tampereen museoiden kuva-arkisto / Peltola 1998.

Torniosa sijoittuu symmetrisesti autohallin sisäänajojen väliin rakennuksen länsipäähän ja käsittää kellarin sekä kolme maanpäällistä kerrosta. Länsipäässä kaksi ylintä kerrosta muodostavat noin 60 senttimetriä syvän ulokkeen erottuen ympäröivästä seinäpinnasta. Tilat jakautuvat torniosan kussakin kerroksessa kahdelle tasolle siten, että länsipään tilat ovat pääosin puoli kerrosta itäpään tiloja ylempänä. Kerrostasoja yhdistää pohjoissivun keskivaiheilla kaksisyöksyinen betoniporras.

Torniosan kohdalla kellarin itäpäässä on varastotiloja, joista on yhteys varsinaisten autohallien alla olevaan kellaritilaan. Ylemmällä tasolla, edelleen suurimmaksi osaksi maan alla olevissa tiloissa on toistensa peilikuvina kaksi henkilökunnan puku- ja pesuhuonetta. 1. kerroksessa torniosan kohdalla olevia tiloja jakaa pohjois-eteläsuuntainen käytävä, joka on molemmista päistä yhteydessä varsinaisiin autohallitiloihin. Käytävän länsipuolella on henkilökunnan wc-tilat ja itäpuolella korjauskuoppien välissä kumikorjaamo ja rengasvarasto, kompressorihuone sekä puhdistusvälinetilat. Edellä luetellut tilat ovat samassa tasossa hallitilojen kanssa. Puoli kerrosta ylempänä torniosan länsipäässä on henkilökunnan ruokailuhuone ja keittokomero. Länsijulkisivulla ruokailuhuoneen molemmiin puolin ulokkeen alla on sisäänkäynnit, joiden tuulikaapeista on kulku hallitiloihin. Pohjoisemmasta sisäänkäynnistä on lisäksi porrasyhteys puoli kerrosta ylempäs ruokailuhuoneen tasolle ja siitä edelleen ylempiin kerroksiin. Eteläisemmästä sisäänkäynnistä on vastaavasti yhteys puoli kerrosta alemmas kellarin puku- ja pesutiloihin.

Torniosan 2. kerroksessa itäpään alemmalla tasolla on yömajoitustilat, joista sisäikkunoiden kautta näkymä autohalliin. Samassa tasossa majoitushuoneiden länsipuolella on kuumavesisäiliöt, lippuvarasto sekä arkisto. Ylemmällä tasolla länsipäässä on liikennelaitoksen toimisto- ja virkahuoneita. Eteishallin ympärille on sijoitettu lähetin ja puhelinkeskuksen tila, kassa ja siihen liittyvä holvi sekä ikkunaseinustalla kolme toimistohuonetta.

3. kerroksessa alemmalla tasolla on alkuperäisissä piirustuksissa ollut yksi yhtenäinen tila, joka on nimetty *kahvi ym. huoneeksi*. Tietävästi joko jo rakennusvaiheessa tai heti rakennuksen valmistuttua tila on kuitenkin jaettu lasivälisein kolmeksi käytävän varrelle sijoittuvaksi pienemmäksi tilaksi. Rakennuksen ylimmällä tasolla torniosan länsipäässä on kokoushuone ja kaksi toimistohuonetta. 3. kerroksen toimistotiloista on sisäinen porrasyhteys alemman kerroksen toimistoihin. Toimistojen itäpuolella on lämmittäjän asunto, joka käsittää kaksi huonetta sekä keittiön. Huoneista avautuu näkymä harjun suuntaan etelään ja keittiöstä hallin kattojen yli itään.



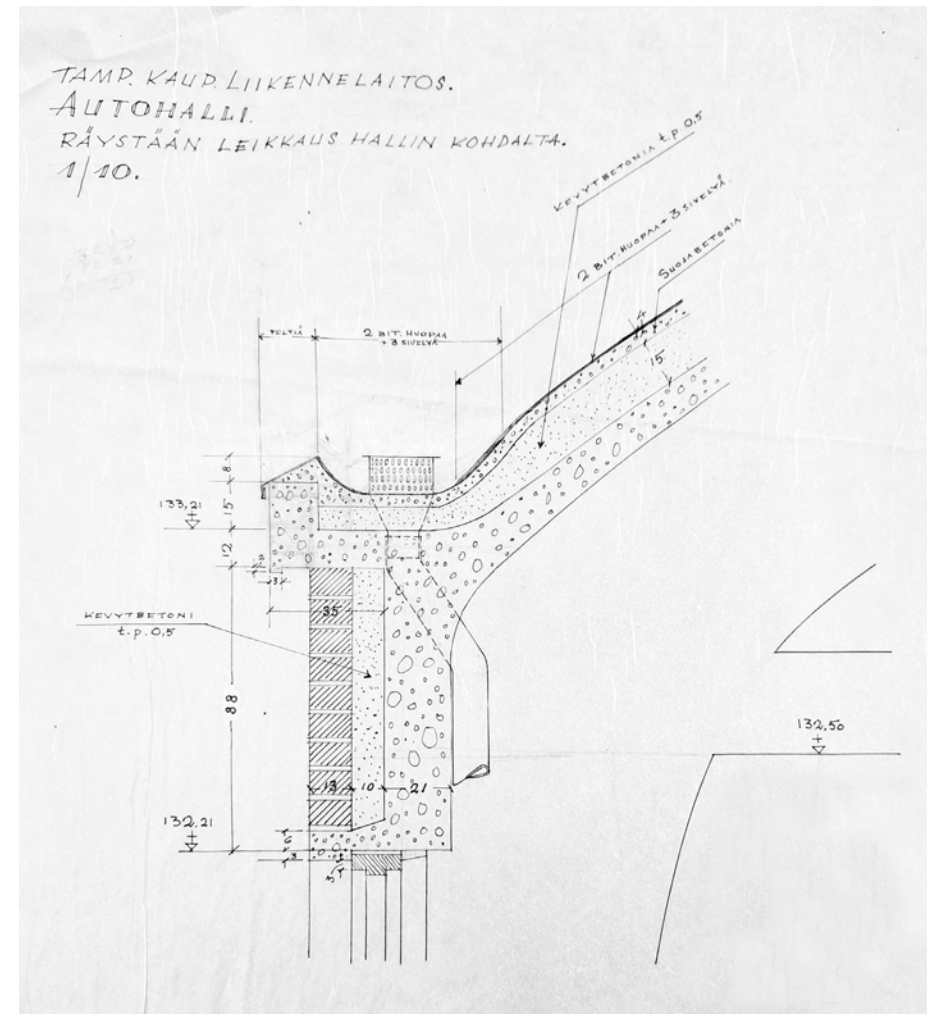
Rolikkahallin poikki- ja pituusleikkaukset. Tampereen kaupungin rakennustoimiston arkkitehtiosasto, 5.7.1949, RAVA. Piirustukset eivät ole mittakaavassa. Pituusleikkauksessa on nähtävissä torniosan puolen kerroksen välein olevat tasot ja niitä yhdistävä kaksisyöksyinen porras.

Rakenne ja materiaalit

Rakennuksessa on teräsbetonirunko ja pääosin muuratut tiiliseinät. Perustukset on rakennustyöselityksen mukaan tehty säästöbetonista. Kantavana rakenteena on käytetty sekä pilari-palkki- että pilari-laattarakennetta.

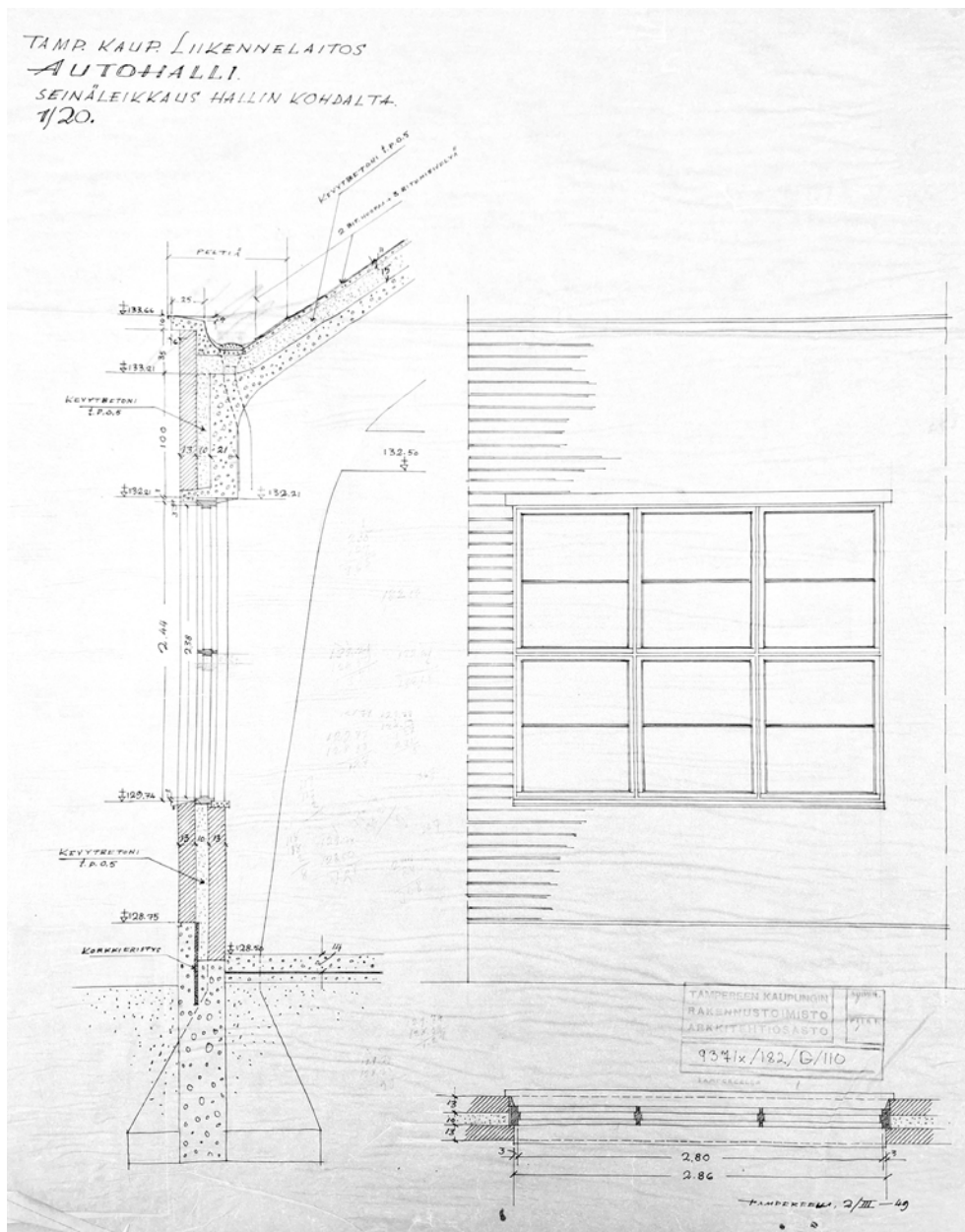
Kaksilaivaisen halliosan vesikatossa on kuorirakenne, jossa kaareva betoniholvi on liitetty vaakasuuntaiseen palkkiin betonoiduilla terästangoilla. Vetotangollisten kaarikannattajien päällä on teräsbetoninen kuorirakenne, kevytbetonieriste, suojabetoni ja uloimpana bitumihuopakate. Kaariosan kattovedet on johdettu sivuräystäille osaksi vesikattorakennetta valettuihin betonisiin vesikouruihin ja niistä edelleen hallin sisäpuolella olevien syöksytorvien kautta rakennuksen alla kulkevaan viemäriverkkoon.

1900-luvun alkupuolella yleistyneet teräsbetonirakenteet mahdollistivat hallimaisissa rakennuksissa huomattavasti suuremmat jännevälit kuin aikaisemmin käytössä olleet puiset yläpohja- ja vesikattorakenteet. Rollikkahallin kaltaisia kattorakenteita löytyy Tampereelta muun muassa Hiedanrannasta entisen Lielahden tehtaan rakennuksesta, jonka kaarikattoiset tehdassalit on rakennettu 1920-luvulla. Sotien jälkeen, 1940-luvun jälkipuoliskolla Nekalaan valmistui Tampereen Takon kaarikattoinen varastorakennus, jonka on suunnittelut myös rollikkahallin suunnitteluun osallistunut Bertel Strömmer.



Halliosan pitkien sivujen räystäsleikkaus. Tampereen kaupungin rakennustoimiston arkkitehtiosasto, 4.3.1949, TPA. Piirustus ei ole mittakaavassa.

Vasemmalla: Halliosan kantavat teräsbetonirakenteet muodostavat tilaan näyttävän arkkitehtonisen elementin. E.M. Staf, Vapriikin kuva-arkisto, TM. Ajoitusaika-arvio 1950.



Halliosan seinäleikkaus, Tampereen kaupungin rakennustoimiston arkkitehtiasasto, 2.3.1949, TPA. Piirustus ei ole mittakaavassa.

Torniosassa ja siipirakennuksessa on tasakatto. Tasakattojen ja torniosan välipohjien rakenteena on käytetty ylälaatta- ja kaksoislaattapalkistoja. Vesikattojen eristeenä betonilaattojen välissä on piirustusten perusteella kevytbetonia ja kallistukset on toteutettu koksikuonalla. Suojabetonin päällä on bitumihuopa ja hiekkakerros.

Ulkoseinissä on pääosin kaksi puolen kiven tiilimuurausta, joiden välissä on eristeenä kevytbetonilevyjä. Halliosassa ja siipirakennuksessa sisempi muuraus ulottuu julkisivuaukotusten yläpuolella olevaan betonipalkkiin. Halliosan päädyissä sisäpuolen tiili on seinän yläosassa korvattu betonilla. Torniosassa länsipään ulokkeessa ulkoseinän sisempää tiilimuurausta ei ole. Kellarin maanvastaisissa seinissä ulkopinnassa on betonia ja sisäpinnassa puolen kiven tiilimuuraus. Myös väliseinät on yksittäisiä teräsbetoniseiniä lukuun ottamatta muurattu tiilestä.

Sisäpuolen tiilimuuraus alkaa alemmalla kuin ulkopuolella, jossa vaakasuuntaiseen lautamuottiin valettu betonisokkeli ulottuu 1. kerroksen lattiatasoa ylemmäs. Sokkelin ja tiilimuurausten väliin on rakennustyöselityksen mukaisesti jätetty 3 cm korkea ja 1,5 cm syvä *kulmauurre*.

Ulkoseinien ulkopinnat ovat puhtaaksimuurattuja. Kellarivarastoissa sekä autohallissa ja työpajoissa varastotiloineen ulkoseinien sisäpinnat ja väliseinät on kalkkimaalattu. Muiden tilojen seinäpinnat on rapattu. Rappaamattomat sisäkatot ja pilarit ovat lautamuottipintaisia.

Ikkunat ja ovet on rakennustyöselityksen mukaan tehty *hyvästä, sinistymätömästä, kahdesti uunikuivatusta männystä*. Torniosan alkuperäiset ikkunat on tehty kaksinkertaisina sisään-sisään-aukeavina ja muut ikkunat sisään-ulos-aukeavina. Halliosan kattoikkunat koostuvat kahdesta erillisestä ikkunasta. Betonikehyksen päällä olevassa ulommassa ikkunassa on metallikehyksellä ja rautalankalasi. Sisempi ikkuna on kaksijakoinen, alaspäin aukeava puuikkuna.

Hallin pariovet ovat olleet kaksipuolisia, lämpöeristettyjä paneelilautaovia, jotka on kiinnitetty kiinteästi seinärakenteeseen liittyviin betonikarmeihin. Muut ulko-ovet ovat olleet lasipeiliovia. Autohallin, työpajojen ja kellaritilojen väliovet on verhottu ponttipaneelilla ja muiden tilojen ovissa on vaneripinta. Palo-ovet on verhottu asbestilla ja galvanoidulla levyllä.



Näkymä luoteesta. Johdinlangat jatkuivat varsinaiselta runkolinjalta hallin pihalle ja torniosan molemmilla puolilla oleville parioville, joiden kautta autot ajettiin sisään halliin. Kuvan oikeassa reunassa harjun rinne on vielä täysin puuton. E.M. Staf, Vapriikin kuva-arkisto, TM. Ajoitusaika-arvio 1950.



Näkymä koillisesta. E.M. Staf, Vapriikin kuva-arkisto, TM. Ajoitusaika-arvio 1950.

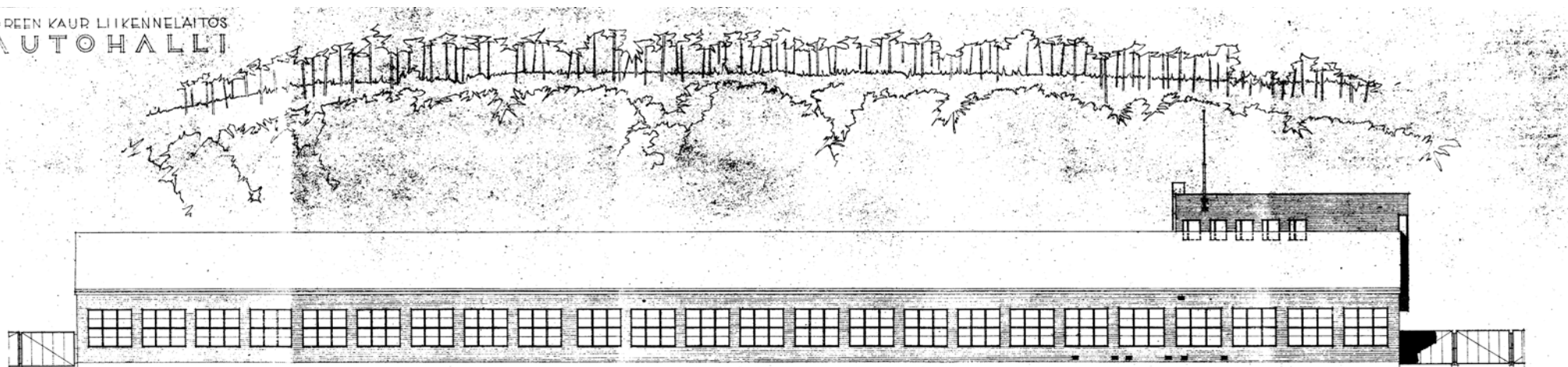
Ulkoasu

Rolikkahallin ulkoarkkitehtuuri on suunniteltu käyttötarkoituksen ehdoilla ja julkisivusommittelu perustuu symmetriaan. Kahden vierekkäisen hallin kaarikatot ovat arkkitehtonisesti hallitseva elementti etenkin rakennuksen päädyissä. Länsipään torniossa on sijoitettu keskeisesti kaariosien väliin ja sitä on korostettu tuomalla rakennusmassaa kahdessa ylimmässä kerroksessa hieman muuta julkisivupintaa ulommas. Lounaisnurkassa oleva korjaussiipi on ainoa rakennuskokonaisuuden symmetrisestä sommitelmasta poikkeava elementti.

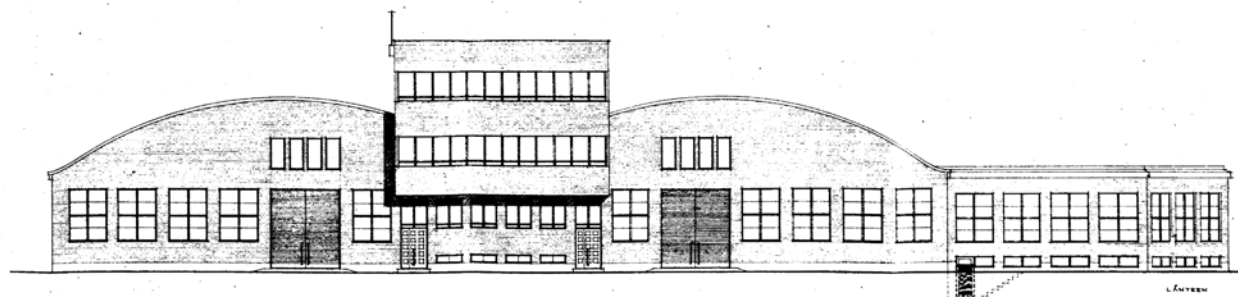
Pitkiä julkisivuja rytmittävät suuret ruutuikkunat, jotka noudattelevat hallin säännöllistä rakennetta. Länsipäädyssä johdinautojen talliovet ja niiden yläreunan kanssa samaan linjaan asemoidut ruutuikkunat on sijoitettu symmetrisesti torniosan molemmille puolille. Kaarikattoisten hallien kohdalla seinien yläosat ovat talliovien yläpuolella olevia pystysuuntaisia kapeita ikkunoita lukuun ottamatta umpinaiset. Julkisivupinnasta ulkonavan torniosan 2. ja 3. kerroksessa on tyyllisesti halliosan ja siipirakennuksen ruutukunoista poikkeavat nauhaikkunarivit. Ulokkeen alla torniosan 1. kerroksessa on kaksi symmetrisesti sijoitettua käyntiovea ja niiden välissä pienemmät yksiaukkoiset ikkunat. Itäpääty on muista julkisivuista poiketen täysin ikkunaton. Julkisivun ainoat aukotukset ovat länsipäädyn ovien linjaan asemoidut johdinautojen talliovet ja niiden väliin sijoitetut asennusautojen kapeammat pariovet.

Julkisivut ovat aikakaudelle tyyppilliseen tapaan puhtaaksimuurattua punatiiltä. Sotien jälkeen funktionalismille tunnusomaisen valkoisen rappauksen käyttö väheni, ja julkisivuissa alettiin käyttää eläväpintaisempia ja sävyiltään lämpimämpiä materiaaleja, kuten punatiiltä. Rakennustyöselityksen mukaan tiilinä on käytetty valittuja yksiväriä punaisia normaalitiiliä. Muurauksessa on käytetty puolen kiven limitystä. Ikkunoiden yläpuolella oleva betonipalkki on jätetty sellaisenaan näkyviin. Myös molemmissa päissä sekä johdinautojen että asennusautojen ovien ympärillä olevat betonikehykset ovat näkyvä arkkitehtoninen elementti koristeettomissa julkisivuissa.

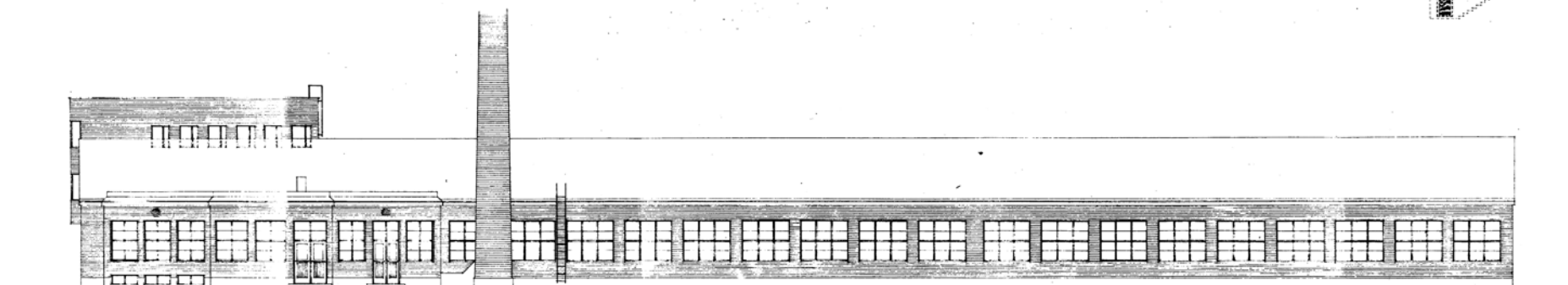
TAMPEREEN KAUP. LIKKNELAITOS
AUTOHALLI



Pohjoiseen



Länteen



Etelään

Julkisivut pohjoiseen, länteen ja etelään. Tampereen kaupungin rakennustoimiston arkkitehtiosasto, 5.7.1949, RAVA. Piirustukset eivät ole mittakaavassa.



Liikennelaitoksen rahastaja torniosaan johtavan sisäänkäynnin edustalla rakennuksen länsipäässä. Kuvassa näkyvä alkuperäinen ulko-ovi on sittemmin uusittu. Sylvi Nieminen, Vapriikin kuva-arkisto, TM. Ajoitusai-
ka-arvio 1960–1969.



Rollikkahallin arkea. Sylvi Nieminen, Vapriikin kuva-arkisto, TM. Ajoitusai-
ka-arvio 1950–1969.
Ylhäällä vasemmalla: Liikennelaitoksen korjausmiehiä rollikkahallin edustalla. Ylhäällä oikealla: Hallimies kor-
jaa linja-auton linjakylttiä. Alhaalla vasemmalla: Liikennelaitoksen rahastajat ikkunoiden pesussa. Alhaalla
oikealla: Hallipoika asentaa pestyjä ikkunoita.



RAKENNUKSEEN JA SEN KÄYTTÖÖN LIITTYVÄT MUUTOKSET

Rollikkahallissa on vuosikymmenten aikana tehty lukuisia, pääosin rakennuksen käytön edellyttämiä muutoksia. Rollikkahalli on rakennettu johdinautojen huolto- ja säilytyshalliksi, minkä lisäksi se on toiminut myös linja-autojen huolto- ja varikkohallina. Tampereen kaupungin liikennelaitos lopetti toimintansa hallissa kokonaan 1990-luvun alkupuolella, ja rakennus muutettiin ammattioppilaitoksen käyttöön. Kyseiseltä ajalta olevat muutokset ovat näkyvin ajallinen kerros rollikkahallin sisätiloissa. Koulun siirryttyä vähitellen muihin tiloihin, rakennus on vaiheittain siirtynyt Tampereen kaupungin Infran käyttöön. Lisäksi rakennus on ollut muun muassa liikunta-, teatteri- ja näyttelykäytössä. Rakennukseen ja sen käyttöön liittyvät merkittävimmät muutokset on käsitelty vuosikymmenittäin arkistoaineistoon perustuen. Kaikkiin yksittäisiin huolto- ja kunnostustoimenpiteisiin ei selvityksen puitteissa ole perehdytty.

1950-luku: Ensimmäiset tila- ja julkisivumuutokset

Heti valmistumisensa jälkeen johdinautohalli osoittautui nopeasti liian pieneksi ja ahtaaksi. Yöaikaan varsinaiset autohallit olivat tiettävästi täynnä autoja, jotka kolareiden välttämiseksi oli aamuisin ennen liikenteen alkamista ajettava varovasti ulos yksi kerrallaan valmiiksi kadulle. Johdinautojen lisäksi hallissa säilytettiin ja kunnostettiin liikennelaitoksen polttomoottoribusseja. Vuoden 1950 lopulla hallihenkilökuntaan kuului 47 huolto- ja korjaushenkilöä sekä 20 siivoojaa ja vaununpesijää.¹⁶ Rakennuksen käyttöönoton jälkeen ilmaantuneiden tarpeiden myötä rakennukseen tehtiin ensimmäiset tila- ja julkisivumuutokset heti vuosikymmenen alkupuoliskolla.

Suomen ensimmäinen autojen pesukone

Kesäkuussa 1950 johdinautohalliin hankittiin Suomen ensimmäinen autojen pesukone. Koekäytön jälkeen kone oli kuitenkin käyttämättä vuoden ajan, kunnes sitä varten vedetty vesijohto saatiin valmiiksi. Kun pesukone saatiin käyttöön, se nopeutti autojen ulkopesua ja vähensi vaununpesijöiden tarvetta.¹⁷



Johdinautoja ajettuna aamulla Pirkkalanvaltatielle odottamaan liikenteen alkamista. Tampereen kaupungin liikennenehenkilökunnan ammattiosasto / Peltola 1998.



Liikennelaitoksen linja-auto pesussa autojen pesukoneessa. Tampereen kuvapalvelu, Tampereen kaupungin liikennelaitos / Peltola 1998.

16 Peltola 1998

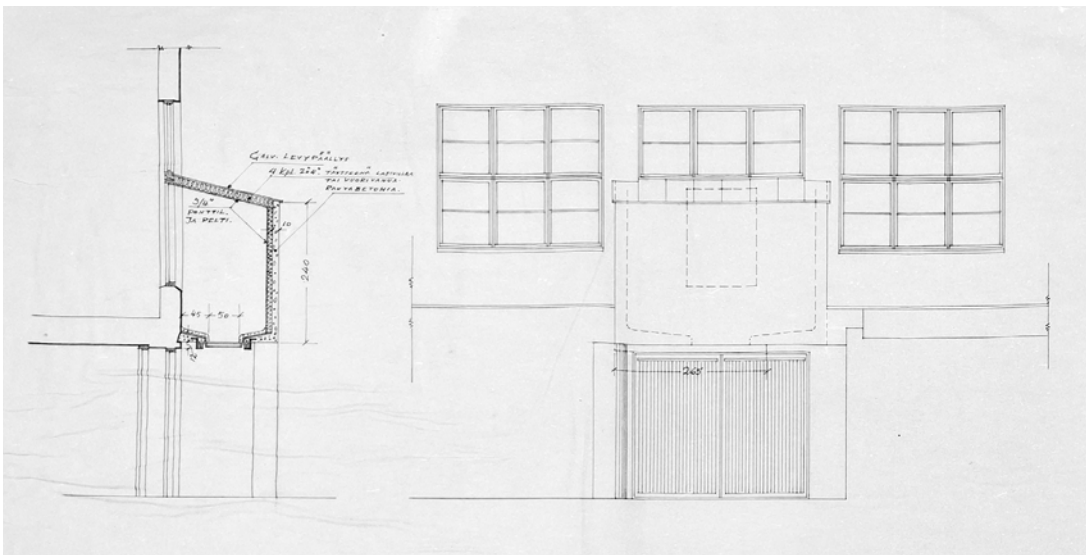
17 Peltola 1998

Muutos puku- ja pesuhuoneiden tilajakoon

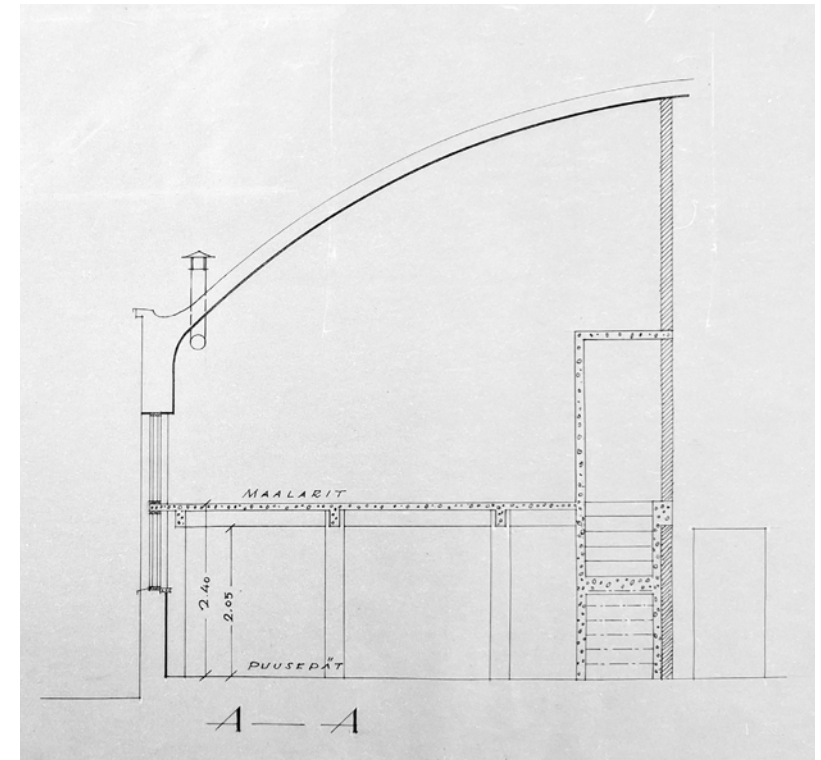
Alun perin rakennuksen kellarissa länsipään korkean osan kohdalla oli toistensa peilikuvana kaksi samankokoista pesu- ja pukuhuonetta. Valtaosa hallin työntekijöistä oli tiettävästi miehiä, sillä heti syyskuussa 1950 tehtiin suunnitelma, jossa toisesta puku- ja pesuhuoneesta otettiin noin puolet viereisen pukutilan käyttöön. Näin ollen kellarin puku- ja pesutiloista noin kolme neljäsosaa osoitettiin miehille ja naisille jäi noin yhden neljäsosan laajuinen kapea tila. Samana vuonna hallin itäjulkisivulle tehtiin uusi käyntiovi pohjoisemman tallioven pohjoispuolelle.

Työtilat puusepälle ja maalarille

Ensimmäisinä vuosina puusepän- ja maalarintyöt tehtiin varsinaisessa autohallissa, joka kuitenkin osoittautui talvella liian kylmäksi kyseisten töiden suorittamiseen. Lisäksi palopäällikkö oli tehnyt huomautuksia kyseisen työjärjestelyn paloturvallisuudesta. Vuonna 1953 vaunuhallin koillisnurkkaan rakennettiin kahteen kerrokseen erilliset työhuoneet puusepälle ja maalarille. Puuseppä sai työtilat 1. kerroksesta ja maalaustyöhuone sijoitettiin ylempään kerrokseen. Porras, kantavat pilarit ja palkit sekä välipohjalaatta tehtiin betonista ja väliseinät muurattiin tiilestä. Kyseisten tilojen rakentamisen yhteydessä pohjoisjulkisivun kahta ikkunaa muutettiin siten, että vaakavälrikarmi uuden välipohjan kohdalla korvattiin betonipalkilla. Alempaa puitetta madallettiin ja molemmille puitteille tehtiin omat karmit.



Leikkaus ja julkisivu roskienkokoamissäiliöstä. Tampereen kaupungin rakennustoimiston arkkitehtiasasto, joulukuu 1952, TPA.



Leikkaus maalarille ja puusepälle tehdyistä työtiloista halliosan koillisnurkassa. Tampereen kaupungin rakennustoimiston arkkitehtiasasto, joulukuu 1952, TPA.

Roskienkokoamissäiliö eteläjulkisivulle

Puusepän ja maalarin työtilojen rakentamisen yhteydessä hallin eteläjulkisivulle, luiskan kohdalla olevan kellarin parioven yläpuolelle rakennettiin betoninen roskienkokoamissäiliö. 1. kerroksessa osa ikkunasta ummistettiin ja korvattiin luukulla, jonka välityksellä jätteet saatiin pudotettua autohallin puolelta suoraan kuiluun. Säiliön tyhjennys hoidettiin säiliön alaosasta kellariin johtavalta luiskalta käsin.



TKL:n linjamiehet tasasuuntaajahuoneesta erotetun parvillisen työtilan portailla. Sylvi Nieminen, Vapriikin kuva-arkisto, TM. Ajoitusaika-arvio 1950–1969.

Työtilan erottaminen tasasuuntaajahuoneesta

Vuonna 1953 1. kerroksen luoteisnurkassa olleesta tasasuuntaajahuoneesta erotettiin parvellinen työtila. Työtila sijoitettiin tasasuuntaajahuoneen koillisnurkkaan ja siihen liittyvä parvi kaakkoisnurkkaan tasasuuntaajahuoneen päälle. Kantavat rakenteet tehtiin teräsbetonista ja väliseinät muurattiin tiilestä. Parvelle johtava porras toteutettiin puisena.

Oikealla: Ulkolämmityspaikat hallin eteläseinustalla. Tampereen kaupungin rakennustoimiston arkkitehtiosasto, 30.9.1957, RAVA.

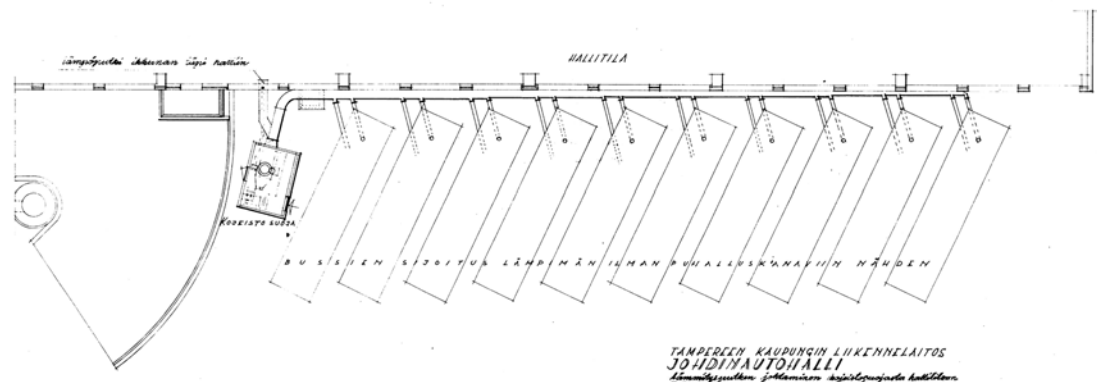
Korjaamotoiminta siirtyy Nekalaan

Kun johdinautolinja Muotialaan valmistui vuonna 1954, liikennelaitos osti seuraavan vuoden helmikuussa tehdasrakennuksen Nekalassa traktoreita valmistaneelta Takra Oy:ltä. Kauppaan kuului myös traktoritehtaan koneita, joiden avulla liikennelaitoksen oli mahdollista jatkossa valmistaa itse puuttuvia varaosia. Laitoksen korjaamotoiminta sijoitettiin vuoden 1955 aikana kokonaisuudessaan Nekalaan, ja Pyynikin johdinautohalliin jäi vain osa huollosta. Varsinainen korjaustoiminta hallin siipiosassa päättyi, mutta oletettavasti tilojen käyttö jatkui edelleen samantyyppisenä huoltotoimenpiteiden muodossa.

Ulkolämmitystilat linja-autoille

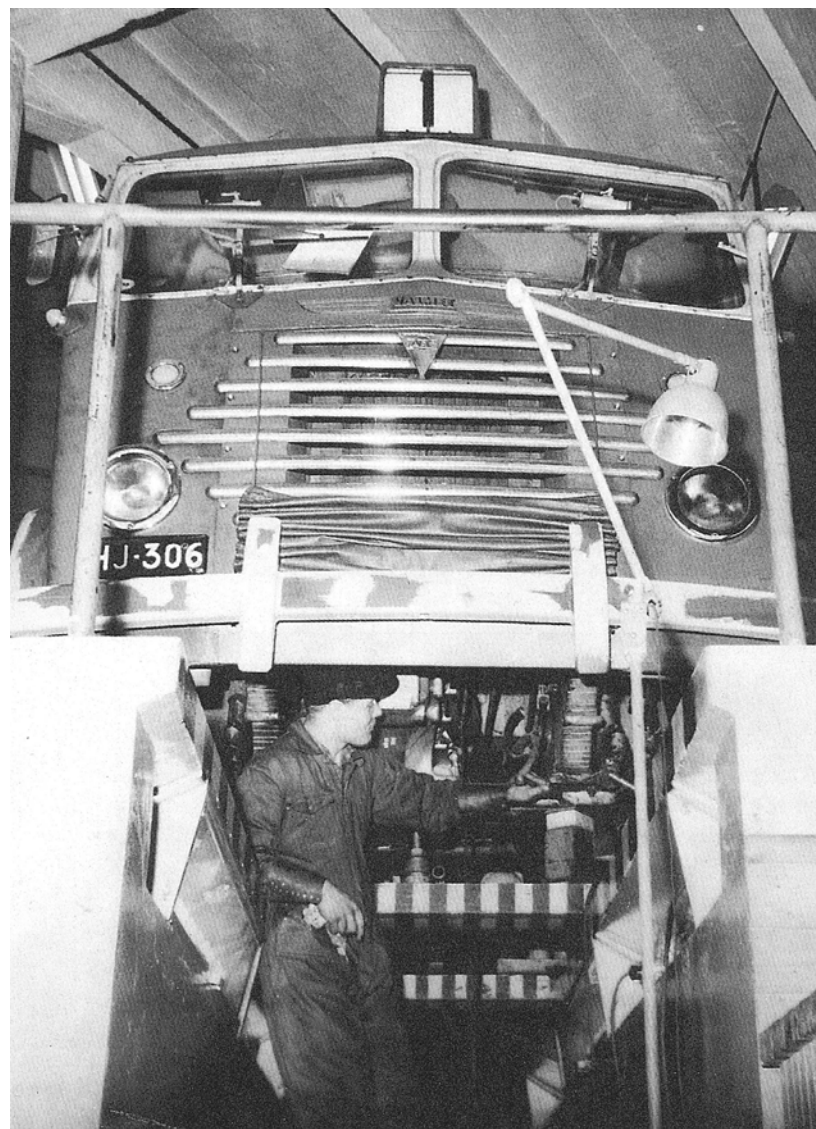
Dieselbussien yleistymisen myötä 1950-luvulla myös niille oli löydettävä jatkuvasti lisää säilytystilaa. Liikennelaitoksen autoja säilytettiin muun muassa Pirkkalanvaltatien johdinautohallissa sekä Hatanpään hallissa ja Nekalan korjaamolla. Hallitila ei kuitenkaan riittänyt kaikkien autojen yösäilytystä varten, ja autojen säilyttäminen ulkona yleistyi vuosikymmenen lopulla. Liikennelaitoksella kehitettiin erityinen ulkolämmitysjärjestelmä, jonka avulla autojen moottori ja sisätilat pidettiin lämpimänä puhaltamalla niihin lämmintä ilmaa.¹⁸ Johdinautohallin eteläpihalle rakennettiin ulkolämmitystilat kymmenelle autolle vuonna 1956. Rakennuksen eteläseinustalle asennettiin lämpöputki, josta haarautuvat letkut kytkettiin auton moottoritilaan. Kellariin johtavan luiskan itäpuolelle rakennettiin koneistosuoja, jonka sisällä oli lämminilmakojet. Lämmitykseen tarvittava polttoöljy saatiin kellarissa olleesta lämpökeskuksen öljysäiliöistä. Vuotta myöhemmin kojeistosuojasta johdettiin lämminilmapuhallusputki autohallin sisälle siten, että lämminilmakojetta oli mahdollista hyödyntää hallin sisätilan lämmittämiseen ja tuulettamiseen silloin, kun busseja ei ollut ulkosäilytyksessä.

18 Peltola 1998





Linja-auto ulkolämmityksessä rolikkahallin eteläseinustalla. Tampereen kaupungin liikennelaitos / Peltola 1998. Ajoitusaika-arvio 1957–1958.



Linja-auto siipirakennuksen korjauskuopan päällä. Tampereen kuvapalvelu, Tampereen kaupungin liikennelaitos / Peltola 1998.

Vasemmalla alhaalla: Johdinautoja ja linja-autoja ajettuna päivän päätteeksi rolikkahallin länsipihalle. Aamulehti, Tampereen museoiden kuva-arkisto / Peltola 1998.

1960-luku: Vesikatteen uusiminen ja tilamuutoksia

1960-luvulla rollickahalli oli edelleen liikennelaitoksen käytössä. Edellisen vuosikymmenen tavoin hallissa huollettiin ja säilytettiin sekä johdinautoja että polttomoottoriautoja. Vuosikymmenen puolivälissä halliin ahdettiin yhteensä jopa 75 autoa¹⁹.

Halliosaan uusi vesikate

Vuonna 1963 johdinautohallin kuorirakenteisen osan vesikate uusittiin. Vanhan huopakatteen päälle asennettiin korotettuna uusi bitumihuopa noin 12 cm vanhaa vesikatetta korkeammalle. Korotus toteutettiin alusrakenteen mukaisesti taivutetuilla puusoiroilla. Sivuräystäiden alkuperäiset sisäpuoliset syöksytorvet purettiin ja korvattiin ulkopuolisilla räystäskouruilla ja syöksytorvilla. Betoninen vesikouru täytettiin Leca-betonilla siten, että vesikaton kallistus jatkui räystäään ulkoreunaan asti. Betoniset räystäät lämpöeristettiin mineraalivillalla ja verhoitiin laudoituksella sekä galvanoidulla pellillä. Rakennustoimiston arkkitehtiosaston laatiman rakennusselityksen mukaan kaarien väliin jäävää syvennystä loivennettiin korottamalla, jotta sisäpuolisia syöksytorvia kohti saatiin riittävät kallistukset. Lisäksi kaarien väliin rakennuksen itäpäähän asennettiin uusi ulkopuolinen syöksytorvi. Katon korotuksen seurauksena myös kattoikkunoita korotettiin nostamalla ikkunoiden ylärakennetta alkuperäisestä tasostaan 20 cm.

Tilamuutoksia torniosassa

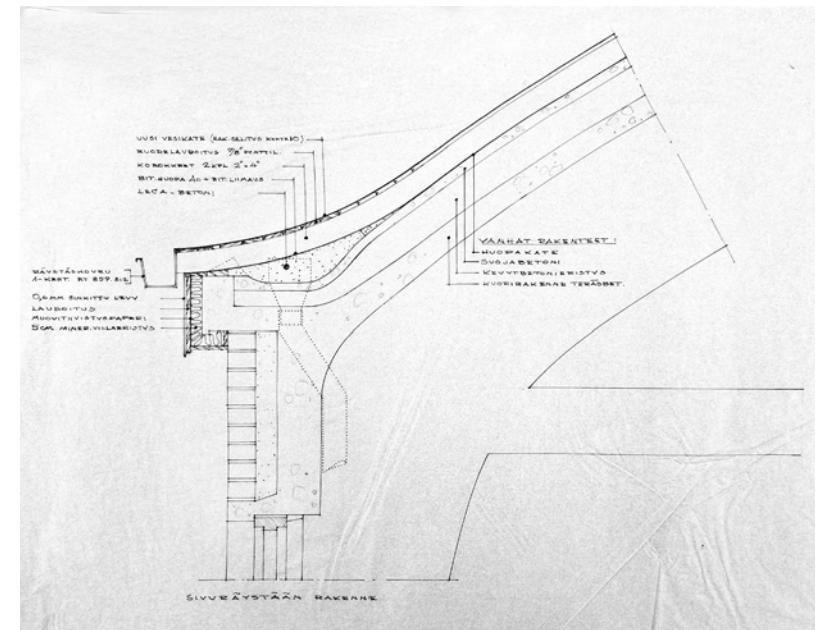
Vuonna 1964 länsipään torniosassa tehtiin tilamuutoksia. 1. kerroksessa ollut ruokailuhuone muutettiin sähkökorjaamoksi, josta avattiin uusi kulkuyhteys autohallin eteläisemmälle pesupaikalle. Sähkökorjaamon ja varsinaisen hallitilan välinen puolen kerroksen tasoero ratkaistiin torniosan eteläpuolelle rakennettavalla uudella portaalla. 2. kerroksessa olleet kaksi toimistohuonetta muutettiin väliseiniä purkamalla kahvi- ja ruokailuhuoneeksi ja käymälästä ja arkistokomerosta tehtiin keittokomero.

Koneellinen ilmanvaihto

Rakennuksen ilmanvaihto oli tiettävästi painovoimainen 1960-luvun lopulle asti, jolloin rakennukseen asennettiin koneellinen ilmanvaihto.



Linja-autoja rollickahallin länsipihalla. Martta Terävä, Tampereen kaupungin liikennelaitos / Peltola 1998.



Uusitun ja korotetun vesikaton sivuräystään rakenne. Tampereen kaupungin rakennustoimiston arkkitehtiosasto, 7.5.1963, TPA.

¹⁹ Peltola 1998

1970-luku: Johdinautoliikenne päättyy

1970-luvulla johdinautoliikenne Tampereella päättyi, minkä seurauksena johdinautot poistuivat myös rolikkahallista. Edellisten vuosikymmenten tapaan linja-autojen säilytys hallissa jatkui, ja rakennus säilyi edelleen liikennelaitoksen käytössä.

Tilamuutoksia kellarissa

Vuonna 1973 kellarikerroksessa tehtiin puku- ja pesutilojen muutos ja laajennus. Torniosan kohdalla alun perin toistensa peilikuvina toteutetut puku- ja pesutilat muutettiin kokonaisuudessaan naisten käyttöön. Eteläisempään tilaan sijoitettiin pukuhuone ja pohjoisempaan pesuhuone ja kuivaushuone. Miehillä tehtiin uusi kuivaushuoneellinen pukuhuone kellariin torniosan eteläpuolelle. Pukuhuoneesta avattiin uusi oviaukko torniosan kohdalla olleeseen alkuperäiseen varastotilaan, jonne tehtiin pesuhuone. Samana vuonna kellarikerrokseen rakennettiin akkujen lataus- ja säilytysuhuone, joka sijoitettiin kellaritilan itäseinustalle.

Johdinautoliikenne päättyy

1970-luvulla liikennelaitoksella tutkittiin johdinautoliikenteen tulevaisuutta. Alkuperäiset autot olivat tulossa tiensä päähän, ja liikennöinnin jatkaminen olisi edellyttänyt kaluston laajaa uusimista. Valtaosa johdinautoista oli peräisin 1950-luvun alkupuolelta ja viimeiset kaksi autoa hankittiin Valmetilta vuonna 1959. Liikennelaitos teetti vertailuja johdinautojen ja dieselautojen välillä tehdäkseen päätöksiä uusien autojen hankkimisesta ja johdinautoliikenteen jatkamisesta.

Joukkoliikenteessä dieselbussit olivat nostaneet suosiotaan jo 1950-luvun aikana muun muassa edullisuutensa ja joustavuutensa ansiosta. Johdinautojen tapaan dieselbusseja eivät rajoittaneet ilmajohdot tai sähkönsyöttömahdollisuudet, vaan reittilinjoja oli mahdollista muuttaa tarpeen mukaan. Lisäksi muun muassa kaupungin jatkuvien katutöiden vuoksi johdinautoja jouduttiin ottamaan kesäisin pois liikenteestä. Pula-ajan jälkeinen taloudellinen kasvu ja elintason nousu johtivat myös henkilöautojen yleistymiseen, minkä seurauksena liikennelaitoksen matkustajamäärät kokonaisuudessaan kääntyivät laskuun 1950- ja 1960-lukujen vaihteessa. 1950-luvun lopulla ja etenkin 1960-luvulla johdinautolinjoja lyhennettiin ja lopetettiin.²⁰

²⁰ Peltola 1998

Johdinautot saivat myös kannatusta muun muassa niiden meluttomuutensa ja saasteettomuutensa ansiosta. Etenkin vuoden 1973 öljykriisin seurauksena merkittävänä etuna nähtiin se, että johdinautot kulkivat kansainvälisistä kriiseistä riippumattomalla kotimaisella sähköllä, jota etenkin Tampereella oli helppo tuottaa. Lopulta kuitenkin erityisesti kustannussyyt johtivat päätökseen korvata vanha kalusto dieselbusseilla uusien johdinautojen sijaan, minkä seurauksena johdinautoliikenne päättyi Tampereella 15. toukokuuta 1976. Johdinautoliikenteen päättymisen jälkeen johdinautot poistuivat myös rolikkahallista, ja liikennevirasto jatkoi hallin käyttöä linja-autovarikkona.

Kattoikkunoiden uusiminen

Vuonna 1978 halliosan kattoikkunat uusittiin. Ikkunoita korotettiin ja aiemmin katon lappeen suuntaiset lasipinnat muutettiin nykyisenlaisiksi kahteen suuntaan kallistuviksi.



Johdinauto ja lankaverkon huoltoautoja rolikkahallin itäpään edustalla. Asennusautojen pariovet ovat kuvassa vielä alkuperäiset, mutta johdinautojen ulosajo-ovi on uusittu liukuoveksi. Kyseisen oven uusimisajankohta ei ole tiedossa. Kattoikkunat ovat vielä lappeen suuntaiset eli oletettavasti 1960-luvulla vesikaton uusimisen aikana asennetut. Reino Kalliomäki, Vapriikin kuva-arkisto, TM. Ajoitusajaka-arvio 1976.

1980-luku: Laajennuksia ja tilamuutoksia

Liikennelaitoksen toiminta oli laajimmillaan vuonna 1982, jolloin laitoksella oli linja-autoja kaiken kaikkiaan 244²¹. Tämän voidaan olettaa vaikuttaneen myös rolikkahalliin, johon tehtiin 1980-luvun aikana kaksi laajennusta. Tämän lisäksi alkuperäisessä osassa tehtiin tilamuutoksia ja muun muassa talliovia uusittiin.

Itäpäädyn ovimuutos

Heti vuosikymmenen alussa itäpään talliovet uusittiin moottoroiduksi liukuoviksi. Vuoden 1976 valokuvasta on kuitenkin pääteltävissä, että edeltävätkään ovet eivät ole olleet alkuperäiset. Ovillehdistä on teräslevypintainen eristetty umpialaosa ja kolmijakoinen lasiyläosa. Hieman myöhemmin, vuonna 1985 myös itäpään asennusautojen ovet uusittiin vastaavanlaisiksi saranoiduiksi oviksi.

Renkaiden pesutila laajennuksen eteläsivulle

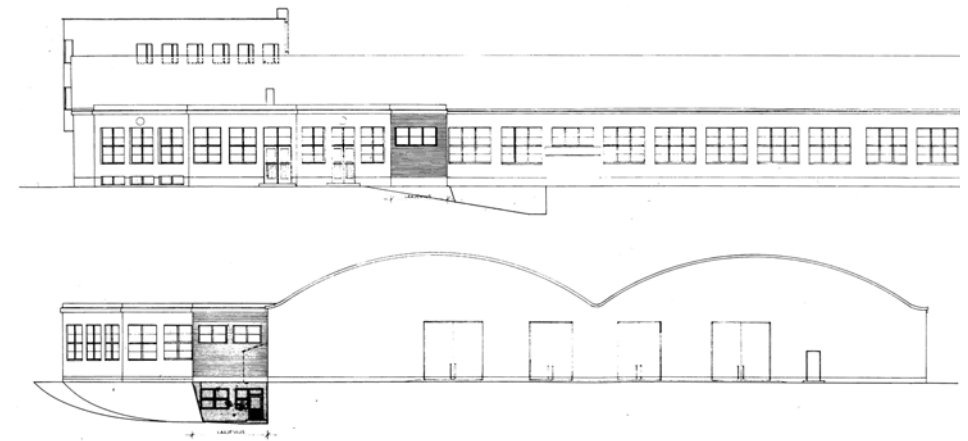
Vuonna 1982 alkuperäisen rakennuksen eteläsivulle, siipiosan itäpuolelle rakennettiin laajennuksena renkaiden pesutila. Lupapiirustusten mukaan yksikerroksinen laajennus on kerrosalaltaan 20 m² ja se käsittää yhden tilan, jonne sijoitettiin muun muassa renkaiden pesukoneita. Laajennusosa on nostettu teräsbetonipilareiden varaan 1. kerroksen tasolle siten, että se muodostaa katetun ulkotilan siipiosan kellarin sisäänkäynnin edustalle. Laajennuksen taakse jääneet siipiosan 1. kerroksen ovi- ja ikkuna-aukot muurattiin umpeen ja vastaavasti varsinaisen halliosan ikkunan tilalle tehtiin laajennuksen ja hallin välinen kulkuyhteys. Kantavat rakenteet ovat teräsbetonia. Ulkoseinien sisä- ja ulkopinnassa on tiilimuuraus ja niiden välissä villaeriste. Kahdella ulkoseinällä on horisontaaliset ikkuna-aukot, joiden yläreuna on linjattu alkuperäisen rakennuksen aukotuksen mukaisesti.

Tilamuutoksia luoteisnurkassa

Vuonna 1985 1. kerroksen luoteisnurkassa tehtiin vähäisiä väliseinä- ja ovimuutoksia. Alkuperäinen tasasuuntaajahuone ja siitä erotettu työtila muutettiin rengaskorjaamoksi. Rengaskorjaamon itäpuolelle sijoitettiin varusvarasto odotustiloineen ja sovituskoppeineen. Tilakokonaisuuden länsipään tilat hyödynnettiin toimisto- ja varastotiloina.



Ilmakuva vuodelta 1987, OSKARI. Linja-autoja on pysäköity tiiviisti rolikkahallin pihalle. Pirkankadun toisella puolella ollut pysäköintialue oli muun muassa liikennelaitoksen työntekijöiden käytössä.



Julkisivut etelään ja itään. Tampereen kaupungin talonrakennusvirasto, 1.12.1981, RAVA. Alkuperäisen rakennuksen eteläsivulle rakennettiin laajennuksena renkaiden pesutila. Piirustukset eivät ole mittakaavassa.

Pesuhalli Pirkankadun varteen

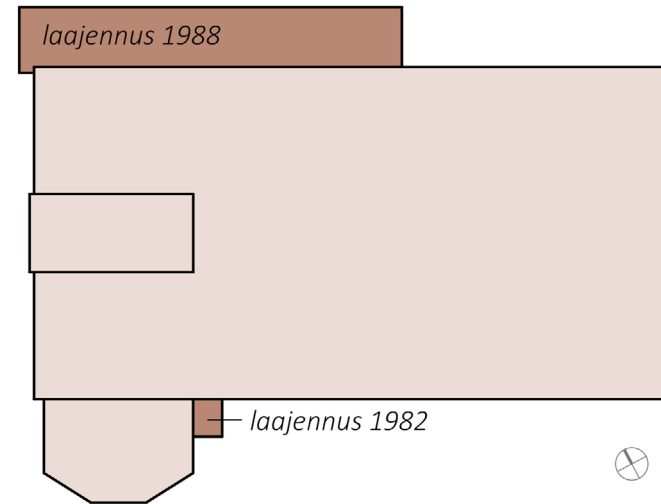
Vuonna 1985 liikennelaitos teki aloitteen rolikkahallin tontin kaavamuutoksesta. Hallin yhteyteen suunniteltiin uutta linja-autojen pesuhallia, ja tontin ahtauden vuoksi ainoan mahdollisen ja samalla myös tarkoituksenmukaisimman sijainnin nähtiin olevan rakennuksen Pirkankadun puoleisella sivulla. Suunnitellun laajennuksen paikka oli tontin rajojen ulkopuolella ja määritetty kaavassa katualueeksi. Liikennelaitoksen aloitteen mukaan rakennuksen pohjoispuolista aluetta oli kuitenkin käytetty jo vuosikymmenien ajan linja-autojen säilytysalueena.

Uusi asemakaava vahvistettiin vuonna 1986. Rolikkahallin tonttia laajennettiin Pirkankadun suuntaan siten, että pesuhalli oli ehdotetun mukaisesti mahdollista rakentaa hallin pohjoispuolelle. Tontin rajaa siirrettäessä katualueen puolelle jätettiin tilaa kevyen liikenteen väylälle ja istutuksille. Kaavamuutoksen yhteydessä tonttia laajennettiin myös etelään ylemmäs rinteseen. Laajentamisen myötä entisen sorakuopan jyrkkä eroosiorinne saatiin kokonaisuudessaan tontin alueelle ja sille oli mahdollista antaa yhtenäinen istutus- ja kunnostusmääräys. Tontin etelä- ja lounaisosassa oleva rinne merkittiin istutettavaksi tontin osaksi, jolle tuli istuttaa koulettuja männyn taimia vähintään kaksi kappaletta neliömetriä kohden.

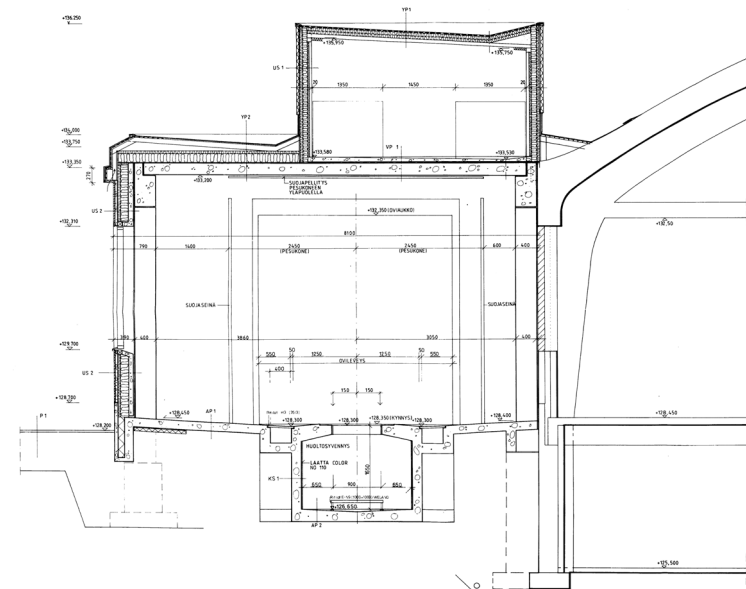
Yksikerroksinen, pohjaltaan suorakaiteen muotoinen pesuhalli rakennettiin laajennuksena alkuperäisen halliosan pohjoispuolelle, ja se valmistui vuonna 1988. Lupapiirustusten mukaan laajennuksen kerrosala on 421 m² ja tilavuus 2520 m³. Alkuperäisen halliosan tapaan pesuhalli on läpiajettava ja laajennuksen molemmissa päissä on linja-autoille mitoitettut talliovet. Sisätila on yhtenäinen avoin hallitila, jonka länsipäässä on huoltosyvennys ja itäpäässä koneellinen pesulinja. Länsipäässä on porras kellaritasolle, josta on kulkuyhteys alkuperäisen osan kellaritiloihin. Varsinaista kellarikerrosta laajennuksessa ei ole. Vesikatolla on noppamainen ilmanvaihtokonehuone, jonne on tikasyhteys pesuhallista.

Laajennuksen kantava rakenne on teräsbetoninen pilari-laattarakenne. Ulkoseinissä on betonisandwich-elementti, jonka ulkopinnassa julkisivumateriaalina on tiililaatta. Puolen kiven limityksellä ladottu tiililaatta jäljittelee alkuperäisen rakennuksen punatiilisiä julkisivuja. Toisin kuin muuratuissa julkisivuissa tiililaattapinnassa elementtisaumat ovat näkyvissä. Sokkelissa on betonipinta ja räystäällä korkea peltiverhous. Vesikatolla oleva ilmanvaihtokonehuone on verhottu vaakasuuntaisella poimupellillä.

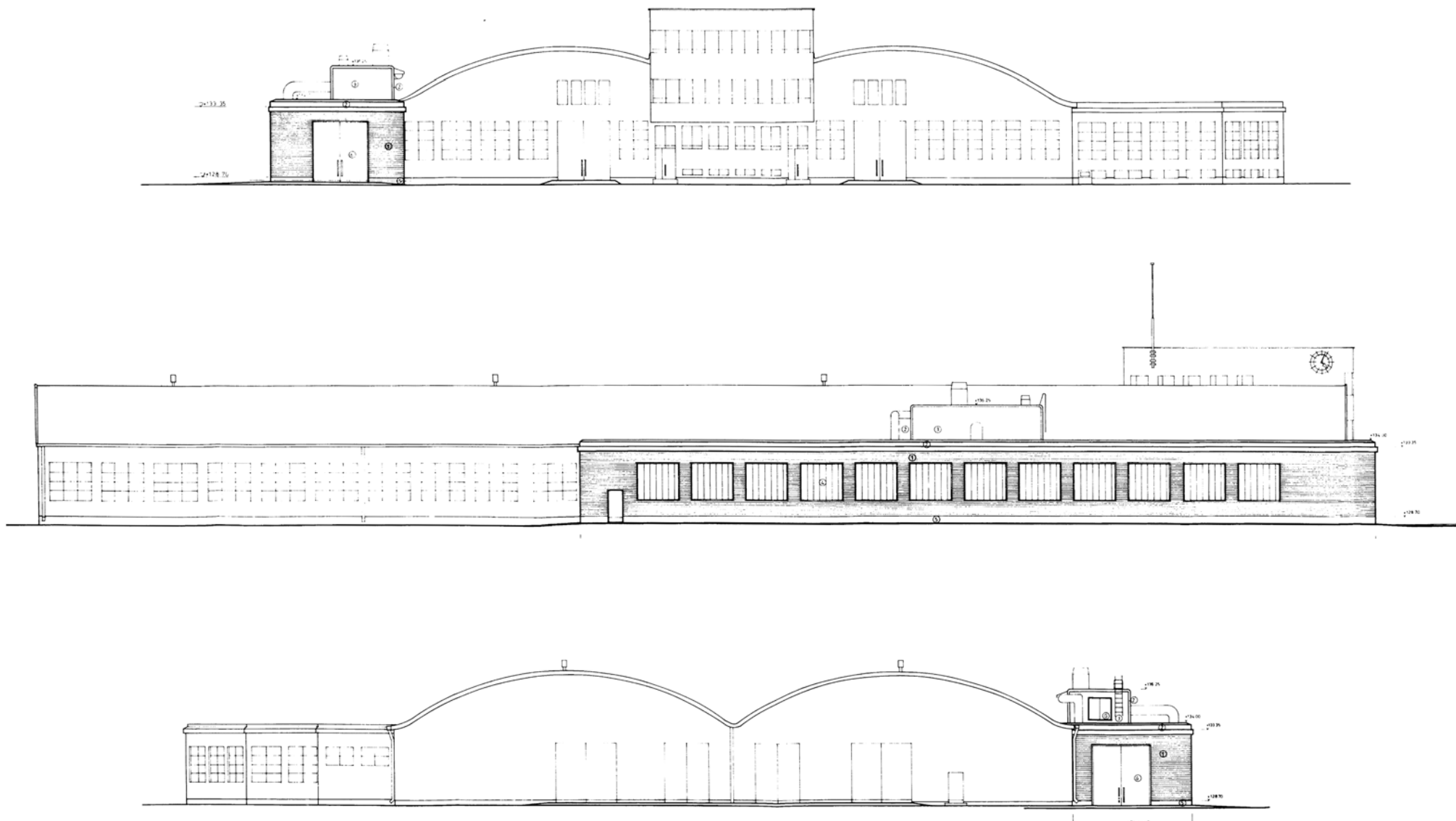
Osa laajennuksen taakse jääneistä alkuperäisistä ikkuna-aukoista muurattiin umpeen ja korvattiin uusilla teräsputki-profiilisilla paloikkunoilla. Pirkankadun puolella laajennuksen pitkällä sivulla on alkuperäisen rakennuksen ikkunajakoa toistava aukotus. Alkuperäisestä osasta poiketen ikkunat ovat yksiaukkoisia ja ikkunalasit lasilankkua. Ikkunoiden yläpuolella on alkuperäisen osan tavoin näkyvissä betonipalkki.



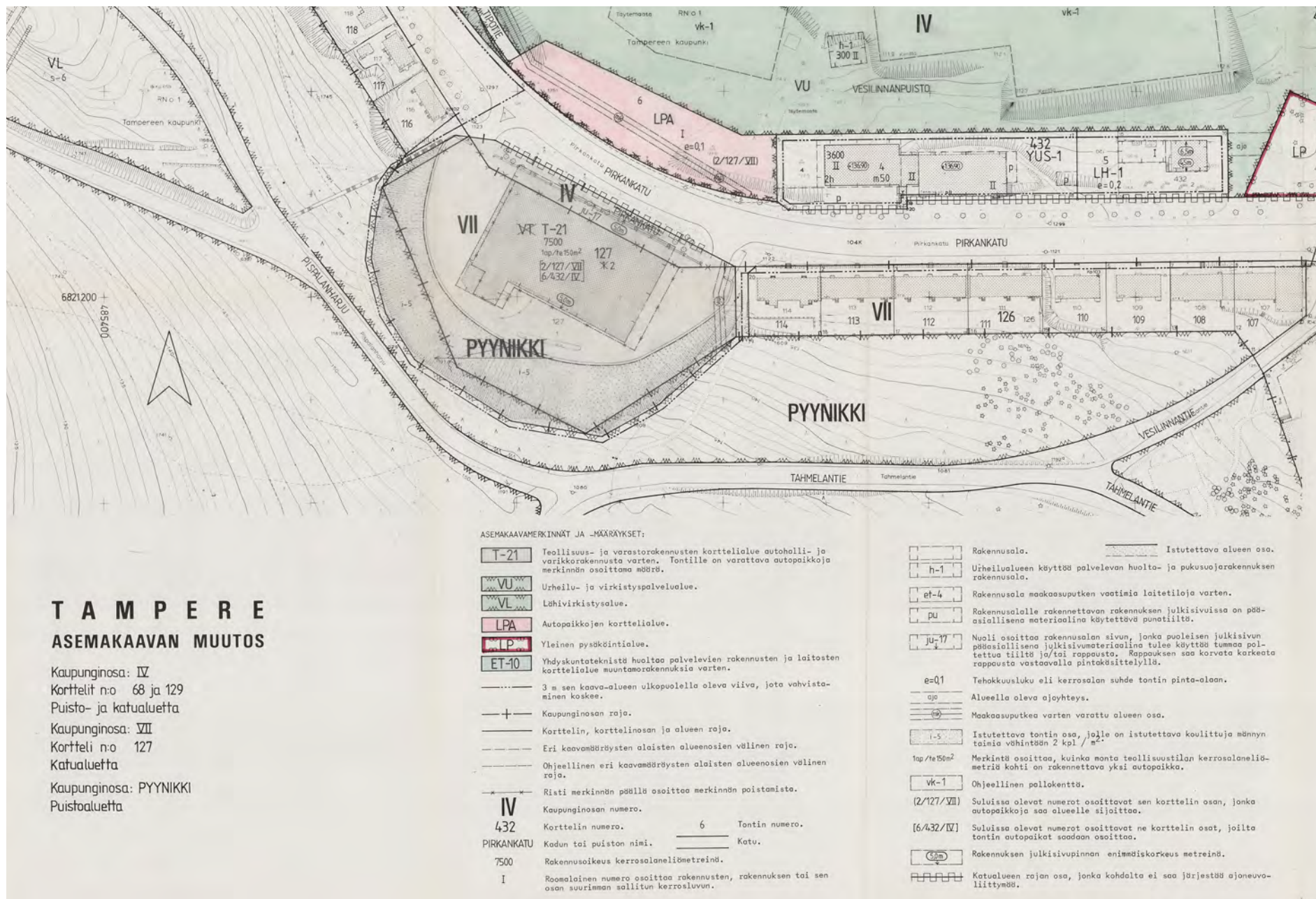
Sijaintikaavio 1980-luvun laajennuksista.



Pesuhallin poikkileikkaus ja liittyminen alkuperäiseen hallirakennukseen. Tampereen kaupungin talonrakennusvirasto, 28.4.1987, RAVA. Piirustus ei ole mittakaavassa.



Julkisivut länteen, pohjoiseen ja itään. Tampereen kaupungin talonrakennusvirasto, 28.4.1987, RAVA. Piirustukset eivät ole mittakaavassa. Alkuperäisen halliosan pohjoispuolelle rakennettiin laajennuksena uusi pesuhalli.



Ote vuonna 1986 vahvistetusta asemakaavasta, TKA. Piirustus ei ole mittakaavassa.

Rollikkahallin kortteli määritettiin teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi autohalli- ja varikkorakennusta varten. Tontin rakennusoikeudeksi vahvistettiin 7500 kem².

1990-luku: Uusia käyttäjiä rolikkahalliin

1990-luvun aikana rolikkahallin käyttötarkoitus muuttui ja rakennukseen tehtiin merkittäviä muutoksia. Liikennelaitos lopetti toimintansa Pyynikin varikollaan Nekalan vakiinnuttua sen tukikohdaksi, ja vuoden 1993 alussa rakennus siirtyi kaupungin kiinteistötoimen hallintaan. Halli oli tiettävästi kaupungin varastokäytössä, kunnes vuosikymmenen puolivälin jälkeen rakennuksen länsipää muutettiin ammattioppilaitoksen tiloiksi.

Tilamuutoksia heti vuosikymmenen alussa

Vuosina 1990–1991 rolikkahallissa tehtiin pääasiassa torniosaa koskevia tilamuutoksia sen kaikissa kerroksissa. Muutoksiin liittyvien asiakirjojen perusteella rakennus on ollut edelleen liikennelaitoksen käytössä. Kellarissa muutokset koskivat jälleen puku- ja pesutiloja. Torniosan kohdalla ollutta naisten pesuhuonetta pienennettiin hieman ja pukuhuoneen yhteydessä olleen kuivaushuoneen paikkaa siirrettiin. Myös torniosan eteläpuolelle 1970-luvulla tehdyn miesten pukuhuoneen kuivaushuoneen sijaintia muutettiin ja pukuhuoneeseen rakennettiin toinen WC-tila. Molemmissa pesuhuoneissa tehtiin kalustemuutoksia. Samassa yhteydessä torniosan eteläsivulla kellarista ensimmäisen kerroksen sisäänkäynnille johtanut porraskierros tiettävästi purettiin ja portaan alapäähän pukuhuoneiden väliin rakennettiin siivouskomero.

Ylemmissä kerroksissa torniosan tilajakoon tehtiin huomattavia muutoksia väliseiniä purkamalla ja uusia rakentamalla. 1. kerroksen alemmalle tasolle sijoitettiin huollon ja liikenteen etumiehen tila, taukotila WC-tiloineen sekä varasto ja siivouskeskus. Ylemmän tason tilat länsiseinustan sisäänkäyntien välissä muutettiin vuoromestarien tilaksi pukuhuoneineen sekä suihku- ja WC-tiloineen. Kellariin johtaneen portaan aukon päälle valettiin holvi ja uusi lattiapinta otettiin osaksi vuoromestarien tilaa.

2. kerroksessa torniosan itäpään yömajoitustilat, kuumavesisäiliöt ja arkisto muutettiin kuljettajien taukokuoneiksi ja pukuhuoneiksi WC- ja pesutiloineen. Yömajoitustilojen ja autohallin välillä olleet sisäikkunat muurattiin umpeen. Lippuvaraston paikalle tehtiin lipunmyyntitoimisto. Kerroksen ylemmälle tasolle 1960-luvulla siirretty kahvi- ja ruokailuhuone säilyi edelleen ruokalana, mutta sitä laajennettiin ottamalla luoteisnurkassa ollut toimisto väliseiniä purkamalla osaksi ruokalatilaa. Keittokomero laajennettiin suuremmaksi keittiöksi ottamalla käyttöön myös WC:n

ja puhelinkeskuksen tilat. Alkuperäinen 3. kerrokseen johtava kierreporraskierros säilytettiin, mutta välipohjan porraskierros valettiin tiettävästi umpeen.

3. kerroksessa alemmalle tasolle tehtiin saunaosasto, jonka eteläpuolelle sijoitettiin IV-konehuone ja siivouskomero. Ylemmällä tasolla länsipään tilat säilytettiin toimistokäytössä, mutta tilajakoa muutettiin. Myös alkuperäinen lämmittäjän asunto otettiin osaksi toimistotiloja yhdistämällä sen keittiö ja kaksi asuinhuonetta neuvotteluhuoneeksi. Porrashuoneen päälle itäisemmän välitasanteen yläpuolelle tehtiin varastotila, jonne avattiin kulkuyhteys entisen lämmittäjän asunnon keittiön kohdalta. Torniosan pohjoisjulkisivun itäisin ikkuna jäi varastotilan puolelle. Suunnitelmien perusteella kyseisessä kohdassa oli tiettävästi aiemmin ollut tila paisuntasäiliölle. Tilan rakentamisajankohtaa ei selvityksen yhteydessä kyetty määrittämään.

Torniosan kaikki ikkunat uusittiin kolminkertaisiksi eristyslasi-ikkunoiksi. Ikkunat toteutettiin pääosin kiinteinä puuikkunoina lukuun ottamatta hätäpoistumisteiksi määritettyjä avattavia ikkunoita. Myös länsipäädystä torniosan kohdalla olevat kaksi ulko-ovea uusittiin lasiaukollisiksi teräsprofiilioviksi.

Ammattioppilaitoksen opetustiloja rolikkahalliin

Vuosina 1996–1997 rolikkahalliin tehtiin osittainen käyttötarkoituksen muutos sekä tila- ja julkisivumuutoksia, kun rakennuksen länsipäähän sijoitettiin Hervannan ammattioppilaitoksen ja Pyynikin ammattioppilaitoksen eli nykyisen Tredun tiloja. Toimenpiteiden oli määrä olla tilapäisiä ja rakennusluvan mukaan muutokset tehtiin enintään viideksi vuodeksi.

Opetuslinjakohdaiset tilat sijoitettiin pääasiassa 1. kerrokseen varsinaiseen halliosaan, minkä seurauksena halli jaettiin väliseinien pienempiin tiloihin. Avoimeksi hallitilaksi jäänyt itäpää erotettiin väliseinien Tredun käyttöön muutetuista länsipään opetustiloista. Tredun tilojen osalla hallin pesulinjat ja korjauskuopat purettiin ja ummistettiin.

Eteläisemmän hallitilan länsipää sekä lounaisnurkan siipiosa muutettiin lentokonehuolto-opetuksen eli lekon linjan opetustiloiksi. Entiseen autohalliin tehtiin lekon huoltohalli, jonne sijoitettiin myös koulutuksessa käytetyt lentokoneet. Tilasta erotettiin apu- ja työtiloja sekä eteläseinustalle ikkunan ääreen sijoitetut kaksi opettajien tilaa. Eteläisemmän sisäänajon ja puretun pesulinjan paikalle torni-

osan ja siipiosan väliin rakennettiin tilat avioniikalle ja mittareille. Hallin yhteydessä olleeseen 1980-luvulla laajennuksena rakennettuun renkaiden pesutilaan tehtiin jäte-, öljy- ja akkutilat. Rakennuksen siipiosaan sijoitettiin lekon levy- ja komposiittityötekniikan tilat aputiloihin. Korjauskuopat ummistettiin ja ylä- ja alatasot erotettiin omiksi tiloikseen väliseinällä.

Pohjoisempaan hallitilaan rakennuksen luoteisnurkkaan sijoitettiin varasto- ja kuljetuslinjan tilat ja niiden itäpuolelle viestintälinjan tilat. Sisäänajon yhteyteen torniosan pohjoispuolelle rajattiin varasto- ja kuljetuslinjan hallitila, ja edelleen sen pohjoispuolelle rakennettiin linjan opetus- ja varastotilat. Viestintälinjan tilat vastaavasti koostuivat edellä mainitun hallin itäpuolella olleesta korkeasta, aula- maisesta ryhmätyötilasta sekä sitä ympäröivistä työpaja- ja studiotiloista. Viestintälinjan ryhmätyötilan ja lekon huoltohallin väliin tehtiin atk-luokka, joka oli tiittävästi kaikkien opetuslinjojen käytössä.

Sosiaalitilat ja kaikkien linjojen yhteisessä käytössä olleet luokkahuoneet sijoitettiin keskeisesti linjakohtaisten opetustilojen väliin pääasiassa torniosaan. Kellarissa torniosan eteläpuolelle 1970-luvulla rakennettu puku-, pesu- ja WC-tilat käsittävä sosiaalitila osoitettiin lekon poikien käyttöön ja torniosan kohdalla oleva sosiaalitila varasto- ja kuljetuslinjan poikien käyttöön. Eteläisemmän pukuhuoneen eteläpuolelle rakennettiin uusi porrasyhteys 1. kerrokseen lekon tiloihin. Porrasta lukuun ottamatta kellariin ei tehty merkittäviä muutoksia.

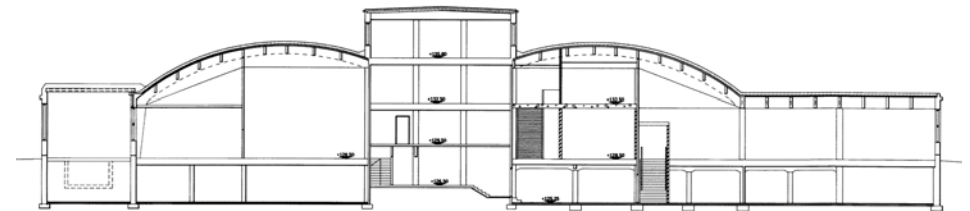
1. kerroksessa torniosan alemmalle tasolle rakennettiin kahvio, WC-tilat sekä sosiaalitilat kaikkien linjojen tytöille. Ylemmällä tasolla torniosan länsipäässä vuoromestarin tila muutettiin luokkahuoneeksi ja sen yhteydessä ollut pukuhuone opetusvälinevarastoksi.

2. kerroksessa torniosan alemmalle tasolle vuosikymmenen alussa tehdyt linja-auton kuljettajien sosiaalitilat muutettiin vähäisin väliseinämuutoksien kaikkien linjojen naisopettajien, lekon miesopettajien sekä viestintälinjan sosiaalitiloiksi. Lipunmyyntitoimiston paikalle tehtiin lähivarasto. Ylemmän tason länsijulkisivulla ruokala muutettiin luokkahuoneeksi, ja sen yhteydessä ollut keittiö säilytettiin edelleen keittiönä. 3. kerroksessa torniosan itäpään saunaosasto osoitettiin varasto- ja kuljetuslinjan sekä viestinnän perusopetuslinjan miesopettajien sosiaalitalaksi. Länsipään ylemmällä tasolla lähes kaikki kevyet väliseinät purettiin ja vanhat toimistotilat muutettiin uusilla väliseinillä kahdeksi luokkahuoneeksi ja pieneksi opettajanhuoneeksi.

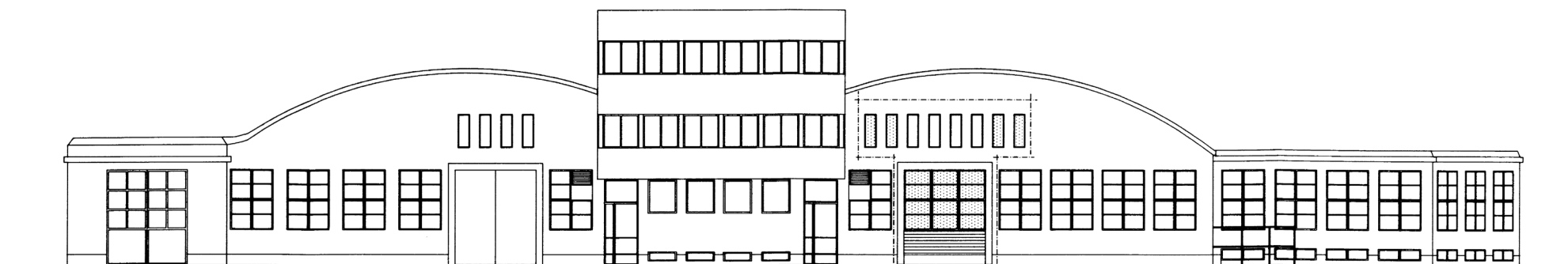
Halliosaan tehtiin parvikerroksena myös täysin uusia tiloja. Torniosan eteläpuolelle 2. kerroksen ylemmään tasoon rakennettiin lupapiirustusten mukaan 113 m² uutta kerrosalaa, joka käsitti kaikkien linjojen käyttöön tarkoitetut kirjaston ja luokkahuoneen sekä käytävän. Parven ja 1. kerroksen välille tehtiin uusi porrasyhteys torniosan eteläseinustalle. Portaon välitasanteelta avattiin käynti myös 2. kerroksen torniosan alemman tason tiloihin. Lisäksi viestintälinjan aulamaisen ryhmätyötilan yhteyteen sen pohjoislaidalla olleiden työpajojen päälle rakennettiin kaitein rajattu 22 m²:n laajuinen parvitila.

Sisätilojen muutosten lisäksi myös julkisivuihin tehtiin muutoksia. Lentokonehuolto-opetuksen huoltohallin toiminnot edellyttivät suurta oviaukkoa, joka sijoitettiin rakennuksen eteläjulkisivulle. Yhden pilarivälin leveydeltä purettiin seinä ja kolme ikkunaa, ja aukkoon asennettiin kolmiosainen lasiaukollinen liukuovi. Oviaukon korkeus ja ovimekaniikka edellyttivät oven kohdalla muutoksia myös vesikatolla ja räystäällä.

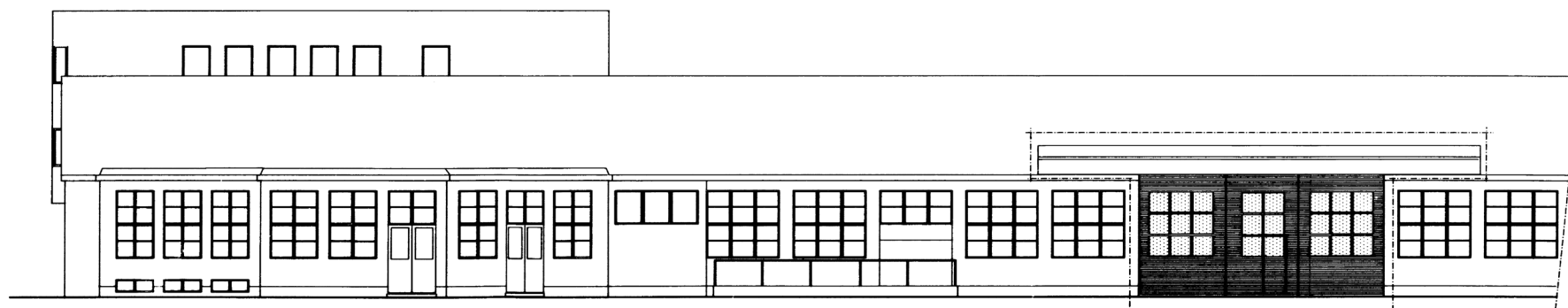
Länsijulkisivulla 1. kerroksen avioniikan opetustilan kohdalla ollut eteläisempi sisäänajo-ovi korvattiin ikkunoilla. Uusien ikkunoiden alapuolelle muurattiin punatiilellä uusi ulkoseinä ja valettiin betonisokkeli. Alkuperäinen oviaukon betoninen runkorakenne säilyi entisellään. 2. kerroksessa poistetun tallioven yläpuolista neljän pystyikkunan riviä jatkettiin neljällä uudella ikkunalla. Kaksi ikkunaa sijoitettiin vanhojen ikkunoiden pohjoispuolelle ja kaksi eteläpuolelle. Uusien ikkunoiden avulla lisättiin luonnonvaloa torniosan eteläpuolelle parvikerroksena rakennettuihin uusissa tiloissa.



Poikkileikkaus torniosan kohdalta. Arkkitehtitoimisto Talvio Oy, 4.6.1996, RAVA. Torniosan eteläpuolelle 2. kerroksen tasoon rakennettiin parvikerroksena uusia tiloja. Piirustus ei ole mittakaavassa.



JULKISIVUMUUTOS TALLA ALUEELLA:
 VANHAN OVEN KOHDALLE IKKUNAT, IKKUNOIDEN ALA-
 OSAT JA MUUTAMAAN PUNKITIELLÄ JA VALETAAIN RETO-
 NISOIKKELI.
 4 KPL YLÄIKKUNOITA LISÄÄ, VÄRISÄVIY VANHAN MUKAAN.



JULKISIVUMUUTOS TALLA ALUEELLA:
 IKKUNAT POISTETAAN JA SENNÄ PUURETAAIN KOLMEN ALKON LEVEYDELTA.
 AUKKOON ASENNETAAN KOLMIOSAINEN LASAUKKOLINEN RUSKEA LIUKUOVI.

Julkisivut länteen ja etelään. Arkkitehtitoimisto Talvio Oy, 4.6.1996, RAVA. Länsipäädyn eteläisempi talliovi korvattiin uudella ikkunalla ja sen yläpuolella olevaan ikkunariviin lisättiin neljä uutta ikkunaa. Eteläjulkisivulla purettiin ulkoseinää ja aukkoon asennettiin kolmiosainen liukuovi. Piirustukset eivät ole mittakaavassa.

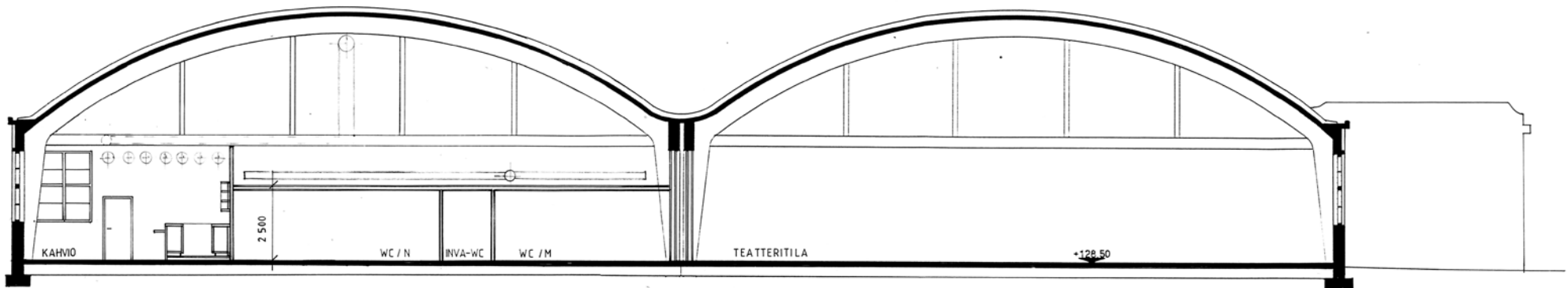
Nuorisomusikaalin teatteritilat rolikkahalliin

Kun rolikkahallin länsipää muutettiin ammattioppilaitoksen käyttöön, itäpään avoin hallitila jäi edelleen tyhjäksi. Vuonna 1997 tyhjiin hallitiloihin tehtiin yhdeksi vuodeksi käyttötarkoituksen muutos teollisuusrakennuksesta teatteriksi. Tampereen teatterin nuorisomusikaali Virgo sai ensi-iltansa marraskuussa 1997 ja sitä esitettiin Rolikkahallissa vuosina 1997–1998. Musikaali järjestettiin Tampereen kaupungin, Työvoimatoimiston, Oppisopimustoimiston ja Tampereen teatterin kumppanuusprojektina, joka työllisti toistasataa nuorta.

Käyttötarkoituksen muutoksen myötä hallin itäpää muutettiin 600 henkilön koontumistilaksi, jonka yhteyteen rakennettiin musikaalin vaatimat esitys-, sosiaali- ja lämpiötilat. Eteläinen ja pohjoinen hallitila erotettiin toisistaan väliseinän niiden välissä olevan pilarilinjan kohdalta ja asennusautojen talliovien yhteydessä olleet asennuskuopat peitettiin. Itäjulkisivun eteläinen johdinautojen ulosajoaukko muutettiin teatterin pääsisäänkäynniksi, johon rakennettiin tuulikaappi lavaste-elementteineen. Pääsisäänkäynniltä saavuttiin lipunmyynnin ja narikan kautta

eteläisemmässä hallissa olleeseen lämpiöön, jonka yhteydessä oli kioski ja kahvio, vip-tila sekä yleisö-WC:t. Tilan perälle sijoitettiin sosiaalitila tupakkahuoneineen, kampaamo sekä puku- ja pesutilat. Varsinainen esiintymistila näyttämöineen ja katsomoineen oli pohjoisemmassa hallitilassa rakennuksen koillisnurkassa. Näyttämö sijoitettiin tilan keskelle ja sen ympärille rakennettiin 520-paikkainen katsomo. Tilan ikkunat ja kattoikkunat pimennettiin. Pohjoisjulkisivulla lähimpänä 1980-luvun laajennusta ollut ikkuna poistettiin ja tilalle asennettiin kaksilehtinen poistumistieovi. Julkisivussa uuden oven ympäristöä ei toteutettu muurattuna vaan levypintaisena.

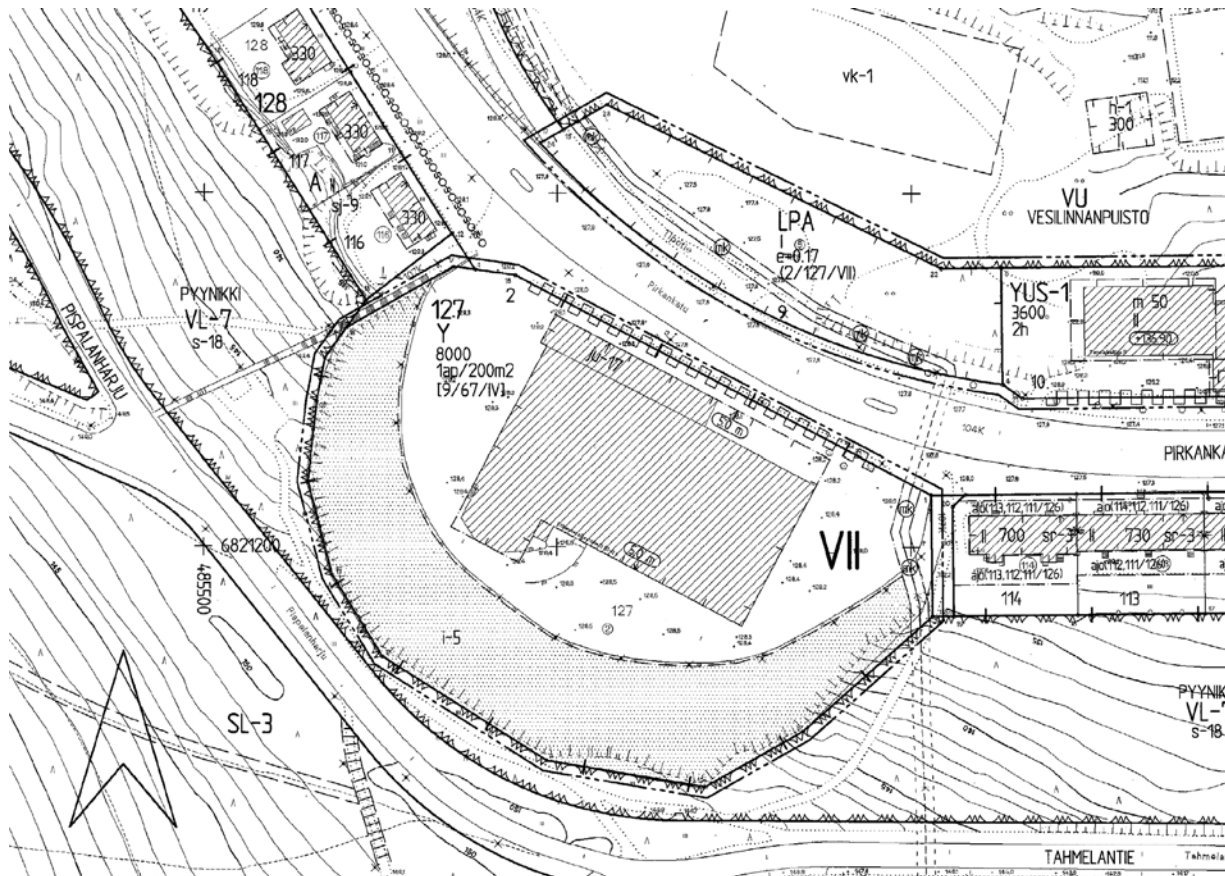
Teatterin vuokrasopimus rolikkahallissa päättyi 31. toukokuuta 1999. Esitysten päätyttyä osa teatteritoimintaa varten rakennetuista puitteista ja rakenteista säilytettiin hyödynnettäväksi tulevilla toiminnoilla. Näkyvin ajallinen kerrostuma teatterista on itäpäädyn tuulikaappi ja sen lavaste-elementit.



Poikkileikkaus halliosan itäpäästä. Ulla-Maija Peltola, 21.7.1997, RAVA. Piirustus ei ole mittakaavassa.

Uusi asemakaava rolikkahallin tontille

1990-luvun jälkipuolella rolikkahallin tontille laadittiin uusi, edelleen voimassa oleva asemakaava. Kaava vahvistettiin 25.8.1999. Koska liikennelaitos oli lopettanut toimintansa rakennuksessa, kortteli määritettiin uudessa kaavassa yleisten rakennusten korttelialueeksi. Samalla tontin rakennusoikeutta lisättiin ja uudeksi rakennusoikeudeksi vahvistettiin 8000 kem². Rakennusala ei rakennusoikeuden lisäämisen yhteydessä laajennettu. Muurin ulkopuolella oleva rinnealue säilytettiin istutettavana tontin osana.



TAMPERE ASEMAKAAVAN MUUTOS

Kaupunginosa: IV
Kortteli nro: 67 ja 432 osat
Katu- ja virkistysaluetta

Kaupunginosa: VII
Kortteli nro: 127

ASEMAKAAVAN MUUTOKSELLA MUODOSTUU

Kaupunginosa: IV
Korttelin nro: 67 osa

Kaupunginosa: VII
Kortteli nro: 127

ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MAARAKSET

Y	Yleisten rakennusten korttelialue.
YS-10	Sosiaalisia ja terveyshuollon palvelujen rakennusten korttelialue, jolla saa sijoittaa toiminta- ja palveluskaupan. Autopaikkoja on varattava vähintään merkinnän osoittamien määrä.
YUS-1	Urheilutoimintaa palvelevien rakennusten korttelialue, jolla voidaan rakentaa tiloja myös sosiaalisia ja terveyshuollon palveluihin.
LPA	Yleistä kaupunkien korttelialue.
+	300 m kaava-alueen ulkopuolella oleva viiva, jota vahvistetaan kulkua.
—	Kaupunginosa- ja alueen raja.
—	Korttelin, kortteliosan ja alueen raja.
—	Eri kaavamääräysten alainen alueenosa-alueen raja.
—	Ohjeellinen tontin raja.
—	Ilta merkinnän päällä osoittaa merkinnän postinumera.
—	Kaupunginosa- ja alueen numero.
—	Korttelin numero.
—	Tontin numero.
800	Rakennusoikeus kerrosalanimittana.
m 50	Määrämittausten rakennusoikeus kerrosalanimittana.
I	Rakennuksen numero osoittaa rakennuksen, rakennuksen tai sen osan suunnitelmien kerronnumeron.
2/3	Merkintä suunnitelman numeron edessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suunnitelmien kerronnumeron osasta saa kaavassa luokitella rakennuksen kerronnumeron osaksi.

9	Auton ajokelpoisuuden ja talousrakennuksen rakennusala.
9-1	Istutettava tontin osa, jolla on istutettava koulutusta määrittäviä vähintään 2 m² / m².
9-3	Pyökkimetsä.
9-3	Pyökkimetsä. Autopaikkuri on katkaisualue istutuksen vähintään 50 m välein.
9-3	Mansinista johtoa varten varattu alueen osa.
9-3	Mansinista johtoa varten varattu alueen osa.
9-3	Katujen rajan osa, jonka kohdalla ei saa järjestää ajoneuvoliikennettä.
9-3	Merkintä osoittaa, kuinka monta kerrosalanimittana koulun on rakennettava yksi autopaikka.
9-3	Merkintä osoittaa, kuinka monta sosiaali- ja terveyshuollon kerrosalanimittana koulun on rakennettava yksi autopaikka.
9-3	Suhteet olevat numerot osoittavat sen korttelin osan, jonka autopaikkoja saa alueella sijoittaa.
9-3	Suhteet olevat numerot osoittavat sen korttelin osan, jolla tontin autopaikat saadaan osoittaa.
9-3	Rakennuksen pituusmittana jalkaväylämittana tulee käyttää postinumeron tai väylän reppästä.
9-3	Nuori osoittaa rakennuksen sivun, jonka puolesta jalkaväylämittana jalkaväylämittana tulee käyttää postinumeron tai väylän reppästä.
9-3	Tontin suurin sallittu asuinhuoneistomäärä.
9-3	POSTITAVAT ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MAARAKSET
9-3	Tuotanto- ja varustusrakennusten korttelialue autopaikko- ja jalkaväylämittana välein. Tontin on varattava autopaikkoja vähintään 5 autopaikkaa tuotantoalasta koulun.
9-3	Huoltoasemarakennusten korttelialue. Tontilla on varattava 5 autopaikkaa huoltoasemalle koulun, kuitenkin vähintään 5 autopaikkaa huoltoasemalle koulun.
9-3	Urheilu- ja virkistysaluetta.
9-3	Katu.
9-3	Kadun tai puiston nimi.
9-3	Istutettava alueen osa.
9-3	Nuori osoittaa rakennuksen sivun, johon rakennus on rakennettava koulun.
9-3	Merkintä osoittaa, kuinka monta tuotantoalasta kerrosalanimittana koulun on rakennettava yksi autopaikka.
9-3	TAMPEREEN ASEMAKAAVAMERKINNÄT
9-3	Asuinrakennusten korttelialue.
9-3	Väylämittausten huoltoasemalle rakennusten ja laitteiden korttelialue muutamien rakennusten välein.
9-3	Lähi- ja virkistysalue.
9-3	MUUTETTU 14.10.1990 VAIHDETUTTA ASEMAKAAVA NRO 1080.
9-3	28.10.1991 - NRO 5962.
9-3	15.08.1995 - NRO 604.
9-3	17.01.1995 - NRO 6288 JA.
9-3	26.07.1995 - NRO 816.
9-3	TAMPERE ASEMAKAAVASTA LIIKTY ASEMAKAAVAN SELOSTUS.

Ote vuonna 1999 vahvistetusta rolikkahallin tonttia koskevasta asemakaavasta, OSKARI. Piirustus ei ole mittakaavassa.

2000-luku: Käyttötarkoituksen muutos ja tilamuutoksia

2000-luvulle tultaessa Tampereen ammattioppilaitos jatkoi toimintaansa rolikkahallin länsipäässä. Edellisen vuosikymmenen tapaan Pirkankadun toimipisteessä oli lentokoneasentajan koulutuksen, viestinnän koulutuksen sekä logistiikka-alan koulutuksen tiloja. Itäpään hallitilat olivat Tampereen kaupungin museotoimen varastokäytössä.

Ammattioppilaitoksen tilamuutokset pysyväksi ja lisää opetustiloja

Syksyllä 2003 ammattioppilaitoksen tiloihin haettiin rakennuslupaa kahden uuden luokkatilan rakentamiselle. Lupaa ei kuitenkaan voitu myöntää, koska 1990-luvulla rakennetuilla enintään viiden vuoden tilapäisiksi tarkoitetuilla opetustiloilla ei ollut enää voimassa olevaa lupaa. Uusi rakennuslupa tuli siis hakea myös edellisellä vuosikymmenellä toteutetuille laajennuksille ja käyttötarkoituksille. Näin ollen keväällä 2004 jätettiin uusi lupahakemus, joka käsitti sekä aiemmin tehdyt muutokset että uudet luokkatilat. Sen lisäksi väestönsuojan rakentamisvelvoitetta anottiin siirrettäväksi vuoteen 2009. Väestönsuojan rakentamiselle myönnettiin viiden vuoden lykkäys, koska muutokset sijoituivat kerrokseen, joihin väestönsuojan toteuttaminen oli teknisesti hankalaa eikä väestönsuojalle ollut osoitettavissa sopivaa normaaliajan käyttöä. Väestönsuojaa ei lopulta rakennettu lainkaan rolikkahalliin, vaan puuttuvat väestönsuojatilat toteutettiin Tipotien sosiaali- ja terveys- aseman yhteyteen.

Uudet luokkatilat toteutettiin parviratkaisuina torniosan pohjoispuolelle. Logistiikka-alan hallimaiseen varasto- ja kuljetusluokkaan itäpäädyn alkuperäisen sisäänajoväylän päälle rakennettiin ATK-luokka, joka erotettiin paloseinin korkeasta hallitilasta. Luokkaan oli kulku sekä alemman kerroksen hallista kierreportaan välityksellä että torniosan porrashuoneesta uuden oviaukon kautta. Toinen luokka sijoitettiin viestinnän aulamaisen ryhmätyötilan päälle siten, että parvena rakennettu uusi opetustila kattoi noin puolet alemman kerroksen korkeasta tilasta. Kulku luokkaan toteutettiin sekä olemassa olevan parven että uuden kierreportaan kautta.

Samassa yhteydessä länsipään opetustiloihin lisättiin uusi poistumisreitti. 2. kerroksessa torniosan eteläpuolelle edellisellä vuosikymmenellä lisätty uusi ikkuna korvattiin poistumistieovella. Vastaavasti 3. kerroksessa uusi ovi korvasi osan nauhaikkunasta torniosan lounaisnurkassa. Rakennuksen ulkopuolelle uusien varau- loskäyntien kohdalle asennettiin teräsrakenteinen kierreportas.

Itäpää ammattioppilaitoksen käyttöön

Vuonna 2007 ammattioppilaitoksen tilojen saneeraamisesta rolikkahallissa tehtiin tarveselvitys, jotta rakennus saataisiin vastaamaan paremmin siellä järjestettävien koulutusten tilatarpeita. Tampereen ammattiopisto pyrki myös etsimään ratkaisuja muun muassa kasvaneista opiskelijamääristä seuranneeseen tilaongelmaan, minkä lisäksi logistiikka-alalla vuonna 2002 aloitettu kuljettajakoulutus oli tuonut tarpeen uusille tiloille. Hallin itäpääty oli vielä tarveselvityksen teon aikaan kaupungin museotoimen käytössä, mutta tilojen oli määrä vapautua kesällä 2008, minkä jälkeen vapautuneet tilat oli mahdollista käyttää ammattiopiston laajennustarpeisiin.

Hankesuunnittelun edetessä suunnittelusta vastannut työryhmä totesi rolikkahallin saneeraamisen osoittautuneen huomattavasti budjetoitua kalliimmaksi. Lisäksi todettiin, ettei tiloista olisi huomattavallakaan saneerauksella saatu toimivia. Myöskään logistiikkakoulutuksen sijainnin vilkkaasti liikennöidyn Pispalan valtatien varrella ei nähty olevan tarkoituksenmukaista. Saneerauksen sijaan logistiikkakoulutukselle päätettiin rakentaa uudet tilat Hervantaan Hepolamminkadun toimipisteen yhteyteen.

Rolikkahallin tilat päätettiin jatkossa käyttää kokonaisuudessaan ammattiopiston tarpeisiin. Sekä lentokoneasentajan että viestinnän koulutuksilla oli molemmilla tilojen saneeraustarve, mutta logistiikka-alan tarpeet todettiin kiireellisemmiksi. Rolikkahallin tilojen saneeraukseen oli määrä palata lähivuosina, ja siihen asti tilantarpeet päätettiin ratkaista väliaikaisen helpotuksen tuovilla sisäisillä ratkaisuilla.

Vuonna 2009 museotoimelta vapautuneet itäpään hallitilat muutettiin opetustiloiksi. Teatterin väliaikaisen käyttötarkoituksen muutoksen jäljiltä itäpää oli jaettu kahdeksi erilliseksi hallitilaksi, ja samaa jakoa käytettiin myös opetustiloissa. Eteläisemmän opetustilan yhteyteen rakennettiin sosiaali-, neuvottelu- ja toimistotiloja. Osa toiminnoista sijoitettiin teatterin entisiin tiloihin ja osa toteutettiin uusien väliseinien.



Opetuskoneita lentokoneasennuskoulutuksen huoltohallissa roliikkahallin eteläisemmässä hallitilassa. Jenni Lares 2012, Työväenmuseo Werstas.



Ammattioppilaitoksen opetustila torniosan 2. kerroksen länsipäässä. Jenni Lares 2012, Työväenmuseo Werstas.

2010-luku: Uusia käyttäjiä ja tilamuutoksia

2010-luvulla hallissa tehtiin jälleen tilamuutoksia käyttäjien vaihtuessa. Ammattioppilaitos siirtyi vaihteittain pois uusiin tiloihin ja vastaavasti Tampereen Infra ja yksityinen CrossFit-sali muuttivat roliikkahalliin.

Ammattioppilaitoksen tiloihin uusia käyttäjiä

2010-luvun alkupuolella sekä logistiikka-alan että viestinnän koulutukset siirtyivät roliikkahallista uusiin tiloihin. Logistiikka-alalle valmistui uusi rakennus Hervantaan Hepolamminkadun toimipisteeseen ja viestintä sai opetustilat Tohopista Tredun uudesta Mediapolisen toimipisteestä.

Vuonna 2013 osa ammattioppilaitoksen tiloista otettiin käyttötarkoituksen muutoksen myötä Tampereen Infran käyttöön. Infran jouduttua poistumaan silloisista tiloistaan korvaavat tilat löytyivät roliikkahallista, jonne kunnossapidon keskustan urakka-alueen tukikohdat päätettiin keskittää. Rakennuksen koillisnurkassa edellisen vuosikymmenen lopulla opetustilaksi muutettuun tilaan sijoitettiin Infran kalustohalli, jonka yhteyteen rakennettiin palo-osastoitu vaatteiden kuivatushuone. Koillisnurkassa kahdessa kerroksessa olleet työtilat muutettiin alemmassa kerroksessa taukotilaksi ja ylemmässä toimistoksi. Pohjoissivun laajennusosassa Tredun varastotiloja muutettiin Infran puku-, pesu- ja ruokailutiloiksi. Laajennuksen länsipää jäi edelleen varastokäyttöön. Käyttötarkoituksen muutoksen myötä Infran käyttöön siirtyi noin 26 prosenttia rakennuksen kokonaiskerrosalasta.

Vastaavasti rakennuksen kaakkoisnurkassa liikuntasalina käytetty opetustila muutettiin CrossFit-saliksi, jonka yhteyteen rakennettiin puku- ja pesutilat, fysioterapiatila sekä siivouskomero. Sali vahvistettiin 120 henkilön kokoontumistilaksi. Sekä Infran sosiaalityötilojen että CrossFit-salin uudet märkätilat toteutettiin vuokrattavina WC-suihkukontteina.

Lentokoneasennuksen koulutus muuttaa Pirkkalaan

Vuonna 2017 Tampere-Pirkkalan lentoaseman yhteyteen valmistui Tredun uusi ilmailualan koulutuskeskus. Lentokoneasennuksen koulutus opetuskoneineen siirtyi roliikkahallista Pirkkalaan, ja ammattioppilaitoksen käytössä olleet tilat jäivät tyhjilleen. Tampereen Infra otti rakennuksen eteläisivulta käyttöönsä lekon entisen huoltohallin, josta vuonna 2019 avattiin uusi oviyhteys jo Infran käytössä olleeseen kalustohalliin. Samassa yhteydessä lekon huoltohalliin 1990-luvun loppupuoliskolla rakennetut laitevarasto ja mekaanisen työn tila muutettiin kuivaushuoneeksi ja pukuhuoneeksi. Tilojen välille avattiin uusi oviaukko.

Ratikan mallikappale esillä roliikkahallissa

Vuonna 2019 roliikkahallissa järjestettiin Maketti-näyttely, jossa esiteltiin Tampereen ratikan mallikappaletta *makettia*. Mallikappale oli esillä hallin luoteisnurkassa Tredun entisessä varasto- ja kuljetusluokassa. Maketti kuljetettiin sisään länsipään vanhan johdinautojen sisäänajon kautta ja yleisö ohjattiin näyttelyyn torniosan pohjoisemmasta sisäänkäynnistä. Näyttely oli avoinna toukokuusta lokakuuhun.

2020-luku: viimeisimmät muutokset

Kuluvan vuosikymmenen aikana roliikkahalliin on tehty yksittäisiä vähäisiä tilamuutoksia. Tampereen Infra jäi rakennuksen ainoaksi käyttäjäksi CrossFit-salin muutettua uusiin tiloihin.

Muuntamo rakennuksen ulkopuolelle

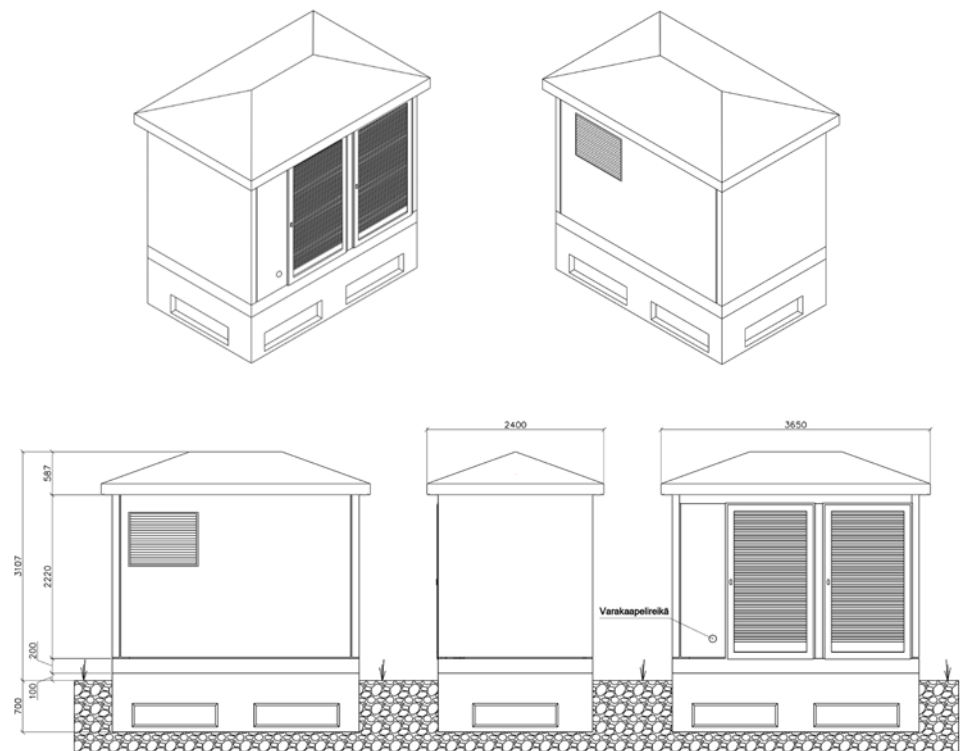
Vuonna 2020 roliikkahallin sisällä ollut muuntamo siirrettiin rakennuksen ulkopuolelle. Vanha muuntamo kellarin pohjoissivulla purettiin ja tontin luoteisnurkkaan sijoitettiin uusi tehdasmallinen jakelumuuntamo. Muuntamo on betonirakenteinen ja se tuotiin tontille valmiina moduuleina.

Tulityötila Infran kalustohalliin

2020-luvun alussa Infran kalustohalliin rakennuksen pohjoisseinustalle rakennettiin tulityötila. Tila sijoitettiin 1990-luvun teatterimuutoksen yhteydessä tehdyn poistumistieoven kohdalle. Ovi purettiin ja aukko ummistettiin rankarakenteisena levyseinänä.

CrossFit-sali muuttaa Nekalaan

Kaupunki päätti roliikkahallin kaakkoisnurkassa toimineen CrossFit-salin vuokrasopimuksen vuoden 2024 lopussa. Sali muutti uusiin tiloihin Nekalaan vanhaan linja-autojen varikkohalliin ja roliikkahallin toimitilat jäivät tyhjilleen. WC-suihkukontin vuokrasopimus päättyi tiettävästi vuoden 2024 lopulla, mutta kontti oli paikallaan edelleen toukokuussa 2025.



Muuntamorakennuksen aksometriat ja julkisivut. Anssi Salonen, 16.6.2020, RAVA. Piirustukset eivät ole mittakaavassa.

KIINTEISTÖN NYKYTILA

Rolikkahallin kiinteistö on Tampereen kaupungin omistuksessa, ja rakennus on Tampereen Infran käytössä. Varsinaisessa halliosassa on Infran kalustohalli ja Pirkankadun puoleisessa laajennuksessa sosiaalitilat. Selvityksen teon aikaan keväällä 2025 rakennuksessa ei ole muita käyttäjiä ja osa tiloista on tyhjiä.

Kaupunkikuvallinen asema

Rolikkahalli sijaitsee Pirkankadun kaarteessa keskustamaisen kaupunkirakenteen ja pääosin pientalovaltaisen esikaupunkialueen nivelkohdassa. Hallirakennus ja sen takana nouseva Pyynikinharjun pohjoisrinne ovat näkymän päätteenä sekä idästä keskustan suunnasta että lännestä Pispalan suunnasta saavuttaessa. Rolikkahalli sekä sen molemmilla puolilla olevat 1920-luvun puiset asuinrakennukset muodostavat Pirkankadun varteen julkisivujen jatkumon. Vaikka rolikkahalli poikkeaa rakennustyyppiltään ja toiminnoiltaan viereisistä asuinrakennuksista, rakennuskorkeudeltaan se mukailee niiden mittakaavaa. Rakennusrivin takana Pyynikinharju ja Pispalanharju puustoineen nousevat selkeästi rakennusten yläpuolelle ja muodostavat näkymälle maisemallisen taustan.

Kaupunkirakenteellisesti rolikkahalli sijoittuu kaupungin keskustan korttelialueen reunalle. Hallin välittömässä läheisyydessä on myös muita toiminnoiltaan ja rakennustyyppiltään keskustan korttelirakenteesta poikkeavia rakennuksia: Pirkankadun pohjoispuolella 1930-luvulla rakennettu puurakenteinen tennishalli ja 2010-luvulla valmistunut Tipotien sosiaali- ja terveysasema.

Hallin itäpuolella oleva Kilometritalo sekä edelleen sen itäpuolella olevat kaksi asuinrakennusta on asemakaavassa määritetty kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeiksi rakennuksiksi (sr-3) ja länsipuolella oleva pienempien asuinrakennusten rivi kaupunkikuvan kannalta tärkeäksi korttelialueeksi (sj-9). Uusin rakennus rolikkahallin lähiympäristössä on Tipotien sosiaali- ja terveysasema, eikä hallin välittömään läheisyyteen ole tiedossa merkittäviä muutoksia.

Rolikkahallin pohjoispuolella kulkeva Pirkankatu on merkittävä itä-länsisuuntainen liikenneväylä sekä kevyelle liikenteelle, julkisen liikenteen linja-autoille että muille moottoriajoneuvoille. Sen sijaan Pyynikinharjun etelärinteen suuntaiset yhteydet etelään ylös harjulle ja pohjoiseen alas Santalahden rakenteilla olevalle asuinalueelle rajoittuvat Rolikkahallin lähiympäristössä kevyen liikenteen yhteyksiin, joiden käyttö on itä-länsisuuntaiseen väylään verrattuna vähäisempi.

Tontti ja piha-alue

Rolikkahallin tontti koostuu rakennusta ympäröivästä asfaltoidusta piha-alueesta sekä mäntyvaltaisesta jyrkästä rinnealueesta, joka 1980-luvun asemakaavassa määritettiin tontin istutettavaksi alueeksi. Rinteen vastainen tasattua pihaa rajaava betoninen tukimuuri on alkuperäinen. Alkuperäisen soritetun pihan asfaltoinnin ajankohtaa ei selvityksen yhteydessä ole kyetty määrittämään.

Hallin piha-alue on pääasiassa Tampereen Infran pysäköinti- ja varastokäytössä. Tontille on kaksi liittymää, joista toinen sijaitsee rolikkahallin länsipuolella ja toinen itäpuolella. Itäisemmän tonttiliittymän yhteydessä on liikennevalot. Liittymien välillä Pirkankadun vastainen tontin raja on aidattu alumiiniverkkoaidalla, joka on tiettävästi asennettu 1980-luvulla pohjoissivun pesuhallin rakentamisen yhteydessä.

Ulkoasu

Rolikkahalli käsittää alkuperäisen rakennuskokonaisuuden sekä 1980-luvulla rakennetut renkaiden pesutilan ja linja-autojen pesuhallin, jotka toteutettiin laajennuksina rakennuksen etelä- ja pohjoissivuille. Halliosasta, torniosasta ja siipiosasta koostuva alkuperäinen ulkohahmo on edelleen hyvin näkyvissä ja selvästi tunnistettavissa. 1980-luvun laajennusosat ovat säilyttäneet alkuperäisen ulkoasunsa ja edustavat oman aikakautensa rakennustapaa vanhemmista rakennuksen osista erottuen.

Myös alkuperäisen rakennuksen julkisivuihin vuosikymmenten aikana tehdyt vähaiset muutokset erottuvat omina ajallisina kerroksinaan. Vanhimmat edelleen nähtävissä olevat muutokset ovat 1950-luvulta, jolloin itäpäätyyn pohjoisemman tallioven pohjoispuolelle lisättiin uusi käyntiovi ja pohjoisjulkisivun kahden itäisimmän ikkunan vaakavälikarmit korvattiin välipohjaan liittyvällä betonipalkilla. Pohjoisjulkisivulla myös lähimpänä pesuhallia olevaan ikkunaväliin on tehty muutoksia, joista viimeisin on aukon ummistaminen levyseinällä kalustohallin tulityötilan rakentamisen yhteydessä 2020-luvun alussa.

Länsijulkisivulla merkittävin muutos on 1990-luvulta, jolloin eteläisempi johdin-autojen talliovi poistettiin ja korvattiin ikkunoilla. Oven alkuperäinen betoninen runkorakenne on säilytetty, ja oven sijainti on edelleen luettavissa julkisivusta. Lisäksi oven yläpuolista ikkunariviä on jatkettu uusilla ikkunoilla 1990-luvulla ja poistetun tallioven pohjoispuolelle on lisätty kaksi poistumistieovea sekä teräs-

rakenteinen kierreporras 2000-luvulla. Eteläjulkisivulla näkyvin muutos on uuden, kokonaisen pilarivälin levyisen liukuoven rakentaminen lentokoneasennuskoulutuksen huoltohallin yhteyteen. Ovi ja sen seurauksena tehty räystäsmuutos erottuvat selkeästi alkuperäisten ikkunoiden rytmittämästä julkisivusta. Lisäksi eteläjulkisivulla on edelleen nähtävissä 1950-luvulla kellarin oven päälle tehty betoninen roskienkokoamissäiliö.

Alkuperäisen rakennuksen punatiilimuurausta ei yksittäisiä paikkauksia lukuun ottamatta ole tiettävästi uusittu. Halliosan ja siipiosan ikkunat ovat alkuperäisiä. Halliosan kattoikkunat on uusittu 1970-luvulla ja torniosan ikkunat 1990-luvulla. Vanhoista talliovista länsipään pohjoisemman sisäänajon yhteydessä oleva paneeliovi vetimineen ja saranoineen on alkuperäinen. Itäpään neljä talliovea on uusittu 1980-luvulla ja länsipään torniosassa olevat käyntiovet 1990-luvulla. Itäpään eteläisin liukuovi on jatkuvasti auki ja varsinaisena käyntiovena käytetään 1990-luvun teatterimuutoksen yhteydessä rakennetun tuulikaapin ulko-ovea.

Alun perin rakennuksen eteläpuolella ollut savupiippu on purettu. Tarkka purkamisajankohta tai syy piipun purkamiselle ei selvitystyön yhteydessä ole käynyt ilmi. Vanhojen ilmakuviin perusteella on pääteltävissä, että piippu on purettu vuosien 1966 ja 1974 välillä. Lisäksi vesikatolla ja julkisivuissa on teknisiä asennuksia ja laitteita, joiden ajoittamista ei selvityksen puitteissa ole tehty.

Sisätilat

Sisätiloissa on tunnistettavissa runsaasti vuosikymmenten aikana tehtyjä tilamuutoksia, joiden seurauksena johdinautohallin alkuperäiseen käyttötarkoitukseen liittyvä tilajako on merkittävästi muuttunut. Infran kalustohallia ja sosiaali-tiloja lukuun ottamatta sisätilat ovat käyttämättöminä. Tyhjissä tiloissa etenkin ammattioppilaitoksen noin kaksikymmentävuotinen ajanjakso on selkeästi havaittavissa edelleen.

Halliosassa kaksi alun perin toisiinsa avoimesti yhteydessä ollutta hallitilaa on jaettu pienemmiksi tilakokonaisuuksiksi, minkä seurauksena hallien läpikuljettavuus on vaikeutunut ja avoimen tilan arkkitehtoninen vaikuttavuus pienentynyt. Merkittävimmät hallitiloihin liittyvät muutokset on tehty 1990-luvun jälkipuoliskolla, jolloin rakennuksen länsipää muutettiin ammattioppilaitoksen käyttöön. 2000- ja 2010-luvuilla on tehty sekä ammattioppilaitoksen että myöhempien käyttäjien tarpeiden mukaan yksittäisiä, kokonaisuutta täydentäviä tilamuutoksia.

Torniosassa tilat jakautuvat alkuperäisen idean mukaisesti kerroksittain kahdelle tasolle. Tehtyjen muutosten vuoksi alkuperäinen tilajako kullakin tasolla on vaikeasti tunnistettavissa, ja pääosa torniosan nykyisistä tiloista on rakennettu kahdessa eri vaiheessa 1990-luvulla. 1990- ja 2000-luvuilla halliosan puolelle välittömästi torniosaan kiinni rakennettujen uusien tilojen vuoksi torniosa ei ole enää sisältäpäin hahmotettavissa omana selkeärajaisena kokonaisuutenaan.

Myös siipiosan nykyinen tilajako perustuu pääosin 1990-luvulla tehtyihin muutoksiin. Uusien väliseinien ja korjauskuoppien ummistamisen seurauksena alkuperäinen tilan kaksitasoisuuteen perustuva toiminnallinen idea hahmottuu vain alatasolta tarkasteltuna. Sen sijaan runsas luonnonvalo ja monikulmaisen tilakokonaisuuden palviljonkimainen tunnelma on tehdyistä muutoksista huolimatta säilynyt.

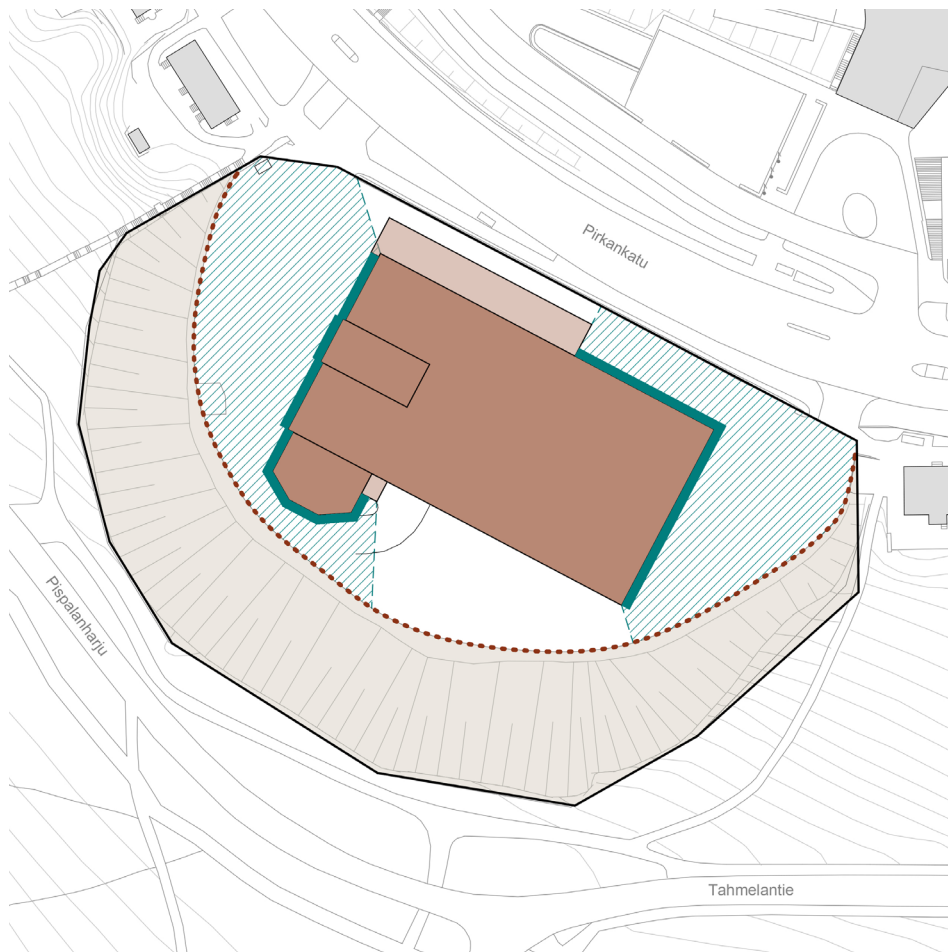
Laajennuksena 1980-luvun jälkipuoliskolla rakennettu pesuhalli alkuperäisen rakennuksen pohjoispuolella muodostaa oman tilallisen kokonaisuutensa. Alun perin yhtenäinen itä-länsisuuntainen hallitila on 2000- ja 2010-luvuilla jaettu pienemmiksi tiloiksi, minkä seurauksena myös pesuhallin läpiajettavuus on hävinnyt. Laajennuksen alkuperäinen käyttötarkoitus pesuhallina on nähtävillä hallin länsipäässä, kun vastaavasti itäpään muutos Infran sosiaali-tiloiksi on peittänyt viitteet pesuhallitoimintaan.

Rollikkahallin sisätilojen rakennusosat ja tilapinnat ovat suurimmaksi osaksi 1990-luvulta tai myöhemmiltä vuosikymmeniltä, vaikkakin myös johdinautoliikenteen aikaisia tilapintoja on säilynyt etenkin halliosassa ja kellarissa. Merkittävä alkuperäinen rakennusosakokonaisuus on halliosan kaarikatto ja sen näkyvät teräsbetonirakenteet. Yksittäisiä alkuperäisiä rakennusosia on säilynyt vähäisissä määrin erityisesti torniosassa, jossa huomionarvoisia säilyneitä osia ovat muun muassa lankalasiauukolliset väliovet, porrashuone rakennusajalle tunnusomaisine kaiteineen sekä liikennelaitoksen 2. ja 3. kerroksen toimistotiloja yhdistänyt betoninen kierreporras. Lisäksi etenkin kellarissa on säilynyt alkuperäisiä ovia heloituksineen.

Kiinteistön nykytilan valokuvia on koottu erilliseen arkisto- ja valokuvaliitteeseen.

MUUTOSKESTÄVYYS

Rollikkahallin rakennuksen ja sen lähiympäristön muutoskestävyyden arviointi perustuu rakennuksen ja sen lähiympäristön tärkeimpien ja arvokkaimpien ominaispiirteiden määrittelyyn. Näiden ominaispiirteiden säilyminen havaittavana ja tunnistettavana on tärkeää huomioida rakennukseen ja sen lähiympäristöön suunniteltavissa muutoksissa. Ominaispiirteitä on käsitelty kolmella eri osa-alueella: rakennuksen ominaispiirteet sisätiloissa, rakennuksen ominaispiirteet julkisivuissa sekä rakennuksen ulkotilaa ja kaupunkikuvallista kokonaisuutta koskevat ominaispiirteet.



Rakennuksen arvokain alkuperäinen osa

Lukuisat jo tehdyt muutokset osoittavat, että rollikkahallin enimmäkseen avoin hallimainen sisätila mahdollistaa monenlaisia tilallisia ratkaisuja ja muutoksia, ja siitä huolimatta rakennuksen merkittävimmät ominaispiirteet ovat edelleen melko hyvin tunnistettavissa. Tulevissa muutoksissa on kiinnitettävä huomiota siihen, ettei avointa sisätilaa suljeta kokonaan, vaan hallirakennuksen kaareva kattomuoto ja siihen liittyviä kattorakenteita jätetään näkyviin.

Toimistotilojen ja muiden aputilojen osalta jo tehdyt muutokset ovat heikentäneet sisätilojen alkuperäisyysastetta. Säilyneet alkuperäisdetaljit, kuten torniosan portaikko, on hyvä pyrkiä säilyttämään. Siipiosan kulmikas ja valoisa sisätila sekä sen korjaamotoiminnasta jäljellä olevat rakenteelliset detaljit, kuten korjaamoyvennykset, kertovat rakennuksen toiminnallisesta historiasta.

Hyvin säilynyt arvokas julkisivu tai julkisivun osa

Suurin osa rollikkahallin alkuperäisistä julkisivuista on edelleen nähtävissä rakennuksen eri puolilla, ja merkittävä osa yksityiskohdista on säilynyt alkuperäisinä. Näkyvin muutos on vuonna 1988 valmistunut laajennus Pirkankadun varressa alkuperäisen osan pohjoispuolella. Rakennuksen arvokkaimmat alkuperäiset ominaispiirteet ovat parhaiten tunnistettavissa päätyjulkisivuissa, pohjoisjulkisivun itäpäässä sekä sisäpihan siipiosassa.

Avoin näkymäalue arvo-osien edustalla

Rakennusta ympäröivät piha-alueet ovat laajat, tasaiset ja avoimet. Ne on rajattu betonimuurilla, jonka takana nousee jyrkkänä Pyykinrinne. Tasaiselle piha-alueelle ei itsessään sisälly erityisiä arvo-ominaisuuksia, mutta avoimet piha-alueet mahdollistavat arvokkaiden julkisivujen ja julkisivun osien näkyvyyden.

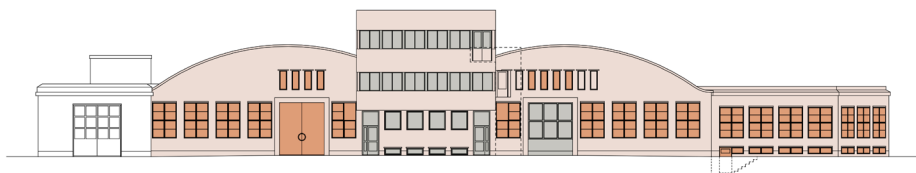
Tukimuuri

Pitkä, kaareva ja pinnalta poimutettu alkuperäinen betonimuuri on pihan ainoa mutta melko näkyvä ympäristörakenne. Sen muotokieli on ajalleen tyypillinen: suoraviivainen ja linjakas.

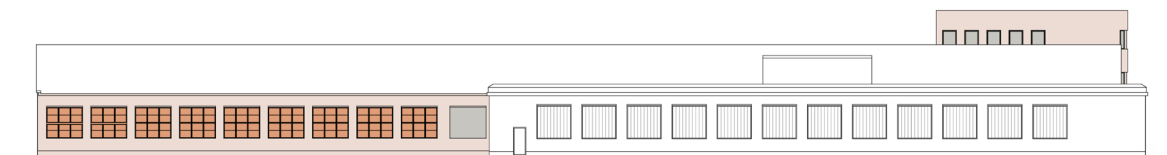
Rinne

Kaareva ja erittäin jyrkkä etelärinne on osa Pyykinharjua ja sen maisemallista kokonaisuutta. Alun perin soranoton vuoksi muodostuneena jyrkkänä leikkauksena ja harjun vauriokohdasta rollikkahallin tontti sisältyy valtakunnallisesti arvokkaan maisema-alueen rajaukseen osittain. Leikatun rinteiden puusto on kuitenkin vuosien varrella kasvanut merkittävästi ja siten leikkaukskohta ei ole enää selkeästi havaittavissa. Puustoa on mahdollisesti harvennettu rinteiden keskikohdalta, mikä luo maisemallisen näköalapaikan harjun päältä, Pispalanharjun kevyen liikenteen väylältä ja sen levähdyspaikoilta.

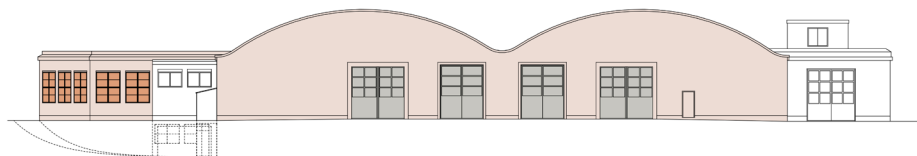
Rollikkahallin kiinteistöraja



Julkisivu länteen



Julkisivu pohjoiseen



Julkisivu itään



Julkisivu etelään

Hyvin säilynyt arvokas julkisivu tai julkisivun osa

Rakennuksen tärkeimmät julkisivut ovat länsi- ja itäpäätyjen julkisivut, joissa on nähtävissä halliosan kaarevat kattomuodot sekä suuret johdinautojen ja asennusautojen oviaukot. Länsipäädyn julkisivu on myös massoitellultaan erityinen: kaarihallien väliin on sijoitettu ulokemaisesti torniosa, jonka julkisivuissa on rakennusajalle tyypilliset nauhaikkunat.

Pirkankadun puoleinen pohjoisjulkisivu on vaatimattomampi. Alkuperäisen hallijulkisivun edessä oleva 1980-luvun laajennusosa mukaillee materiaaleiltaan ja aukotukseltaan pääsääntöisesti vanhaa rakennusta, mutta erityisesti katujulkisivun länsipäässä se peittää alkuperäisen hallirakennuksen kokonaismuodon näkyvyyttä. Alkuperäinen hallijulkisivu on näkyvissä katujulkisivun itäpäässä, ja tämä osuus yhdessä itäjulkisivun kanssa tuovat hyvin esiin hallin alkuperäisen massoitelluratkaisun.

Eteläjulkisivu on piha-alueen kapeuden ja rinteen jyrkkyyden vuoksi nähtävissä ainoastaan lähietäisyydeltä sisäpihan puolelta. Julkisivussa on tehty muutoksia ja se kestää niitä edelleen. Alkuperäisen korjaamosiiven kulmikas muoto ja suuret ikkunat ovat sisäpihan arvokaimmat elementit.

Alkuperäinen ikkuna tai ovi

Merkittävä osa rolikkahallin ikkunoista ja ovista on alkuperäisiä. Yksittäisiä alkuperäisten ikkunoiden puitteita on korvattu muun muassa teknisten asennusten vuoksi levytyksellä. Arvokas yksittäinen rakennusosa on viimeinen alkuperäinen talliovi rakennuksen länsipäädyssä.

Alkuperäinen aukko, jossa ikkuna / ovi uusittu tai ummistettu

Rollikkahallin alkuperäisten julkisivujen aukotus noudattelee pääsääntöisesti alkuperäistä aukotusta. Torniosan ikkunat ja ovet on uusittu, mutta alkuperäinen nauhaikkunaidea ylimmissä kerroksissa on edelleen tunnistettavissa. Yhtä alkuperäistä talliovea lukuun ottamatta päätyjen suuret ovet on uusittu tai ummistettu, mutta oviaukkoja kehystävä alkuperäinen betonirakenne on säilynyt.



TKL:n rahastajia pesemässä siipiosan ikkunoita. Sylvi Nieminen, Vapriikin kuva-arkisto, TM.

YHTEENVETO JA PÄÄTELMÄT

Rolikkahalli valmistui Pyynikinharjun pohjoisrinteeseen kaupungin entisen sora-kuopan paikalle vuonna 1950. Käytännön syistä halli sijoitettiin nykyisen Pirkankadun varteen johdinautojen runkolinjan välittömään läheisyyteen. Johdinautoinjojen suunnitteluun osallistuneet insinöörit tekivät hallista luonnokset ja pohjasuunnitelmat, joiden perusteella varsinaiset rakennussuunnitelmat laadittiin Tampereen kaupungin rakennustoimiston arkkitehtiosastolla.

Alkuperäinen rakennus koostuu kaksilaivaisen hallitilan käsittävästä päämassasta, siihen liittyvästä siipirakennuksesta sekä osin päämassan sisälle sijoittuvasta ja osin sen yläpuolelle nousevasta korkeammasta torniosasta. Siipirakennuksessa on alun perin ollut hallin korjaamo ja torniosaan on keskitetty muun muassa sosiaali- ja toimistotilat. Varsinainen halliosa on ollut läpiajettava. Molempien hallitilojen sisäänajot ovat olleet rakennuksen länsipäässä, jossa on sijainnut myös autojen pesu- ja huoltopaikat. Vastaavasti autojen säilytystilat ovat olleet hallin itäpäässä, josta autot on aamuisin ajettu ulos takaisin liikenteeseen.

Rakennuksen ulkoarkkitehtuuri on suunniteltu käyttötarkoituksen ehdoilla. Kahdesta kaarikattoisesta hallitilasta, torniosasta ja siipirakennuksesta muodostuvan alkuperäisen rakennuksen julkisivut ovat lounaisnurkan siipiosaa lukuun ottamatta symmetriset. Julkisivujen aukotus noudattelee hallin säännöllistä rakennetta ja toiminnan asettamia reunaehtoja. Alkuperäisen rakennuksen julkisivut on aikakaudelle tyypilliseen tapaan muurattu punatiilellä, mikä rauhoittaa rakennuksen eri osat yhtenäiseksi kokonaisuudeksi.

Rollikkahallissa on johdinautojen lisäksi tiettävästi alusta asti huollettu ja säilytetty myös liikennelaitoksen linja-autoja. Johdinautoliikenne päättyi Tampereella vuonna 1976, minkä seurauksena johdinautot poistuivat rollikkahallista ja rakennusjäi liikennelaitoksen käyttöön linja-autojen varikkorakennuksena. 1980-luvulla rakennukseen tehtiin kaksi laajennusta, kun vuosikymmenen alkupuoliskolla hallin eteläsivulle rakennettiin renkaiden pesutila ja loppupuoliskolla pohjoissivulle Pirkankadun varteen uusi pesuhalli. Jälkimmäinen, tiililaatalla verhoiltu elementtirakenteinen laajennus on rollikkahallin ulkoarkkitehtuurin kannalta rakennuksen merkittävin muutos.

Liikennelaitos lopetti toimintansa rollikkahallissa Nekalan vakiinnuttua sen tukikohdaksi, ja 1990-luvun alkupuolella rakennus siirtyi kaupungin kiinteistötoimen hallintaan. Vuosikymmenen jälkipuoliskolla rakennukseen tehtiin merkittäviä muutoksia, kun sen länsipää muutettiin ammattioppilaitoksen käyttöön. Avoimet hallitilat jaettiin väliseinän pienemmiksi kokonaisuuksiksi ja länsi- ja eteläjulkisivuilla toteutettiin toiminnan edellyttämiä ovi- ja ikkunamuutoksia.

Liikennelaitoksen lopetettua toimintansa rollikkahallissa rakennus on ammattioppilaitoksen lisäksi ollut myös muun muassa teatteri-, liikunta- ja näyttelykäytössä. Nykyisin hallissa on sinne vuonna 2010-luvun alkupuolella muuttaneen Tampereen Infran kalustohalli ja sosiaalitilat. Osa rakennuksen tiloista on ammattioppilaitoksen poistuttua jäänyt tyhjilleen.

Rollikkahalli sijaitsee kaupunkikuvallisesti näkyvällä paikalla, keskustamaisen kaupunkirakenteen ja pääosin pientalovaltaisen esikaupunkialueen nivelkohdassa. Hallirakennus on näkymän päättäneenä sekä idästä että lännestä saavuttaessa ja täydentää viereisten 1920-luvun asuinrakennusten muodostamaa julkisivujen sarjaa vilkasliikenteisen Pirkankadun varrella. Rollikkahallin laajennusta lukuun ottamatta asetelma Pirkankadun eteläpuolella on säilynyt muuttumattomana 1940-luvun lopun rakentamisajankohdasta asti.

Rollikkahallin alkuperäinen ulkohahmo on edelleen tunnistettavissa, ja ulkoasu aukotuksineen ja materiaaleineen on säilynyt kokonaisuutena hyvin. 1980-luvun laajennukset ja pääosin 1990-luvulla tehdyt julkisivumuutokset erottuvat omina ajallisina kerroksinaan alkuperäisestä hallirakennuksesta. Länsipäädyn talliovi, hallitilan ja siipirakennuksen ikkunat sekä punatiilinen julkisivumuuraus ovat julkisivujen merkittävimmät alkuperäiset rakennusosat.

Sisätiloissa toimintojen edellyttämiä muutoksia on vuosikymmenten aikana tehty runsaasti. Tilajakoa on muutettu useaan kertaan, ja alkuperäistä detaljiikkaa, kuten ovia ja kaiteita on jäljellä melko vähän. Rakennuksen halliosien kattorakenteet ovat nykyään harvinaisia, omalle ajalleen tyypillisiä hoikkia teräsbetonirakenteita.

Merkittävin muutoksiin liittyvä ajallinen kerrostuma on 1990-luvulta, jolloin rakennukseen sijoitettiin ammattioppilaitoksen opetustiloja. Muutosten myötä halliosan avoin yhtenäinen tila on jaettu pienempiin osiin, minkä seurauksena läpiajettavuus on suljettu eikä hallin sisällä oleva torniosa ole enää sisältäpäin hahmotettavissa omana selkeänä kokonaisuutenaan. Vaikka rakennuksen käyttäminen ammattioppilaitoksena on edellyttänyt hallin alkuperäiseen toiminnallisuuteen muutoksia, on opetustilat kuitenkin nähtävä merkittävänä ajallisena kerroksena ja etenkin rakennuksen jatkuvan käytön kannalta tärkeänä ajanjaksona. Lisäksi alkuperäinen ajatus hallin läpiajettavuudesta ja avoimuudesta on tarvittaessa palautettavissa kohtuullisin toimenpitein.

Nimenomaan johdinautoille rakennettuna ja mitoitettuna kokonaisuutena rollikkahalli on rakennustyyppinä erityinen ja harvinainen. Käyttötarkoituksen vaihtuessa etenkin rakennuksen sisätiloissa on tehty toimintojen edellyttämiä muutoksia. Tehdyistä muutoksista huolimatta hallin alkuperäinen rakentamistapa ja arkkitehtoninen idea ovat edelleen tunnistettavissa.

LÄHTEET

Julkaisut

Alameri, Mikko. 1973. Johdinautoliikennettä 25 vuotta Tampereella. Tammerkosi 11–12/1973. 30–33.

Niemelä, Jari. 2006. Tiilestä tehty Tampere: Punatiilirakennuksia eilen, tänään ja huomenna. Tampere: Tampere-Seura ry.

Peltola, Jarmo. 1998. Onnikoita ja rollokoita: Viisi vuosikymmentä (1948–1998) kunnallista joukkoliikennettä Tampereella. Tampere: Tampereen kaupungin liikennelaitos.

Pirkanmaan liitto. 2016. Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt 2016.

Veijonen, Harri. 2020. Rollikka: Tamperelainen linja-auto 1948–1976. Tampere: ST C/O Harri Veijonen.

Arkistot ja tietokannat sekä niistä käytetyt lyhenteet kuvaviitteissä

Maanmittauslaitos (MML)

Tampereen kaupungin karttapalvelu (OSKARI)

Tampereen kaupunginarkisto (TKA)

Tampereen museot (TM)

Tampereen rakennusvalvonnan arkisto (RAVA)

Tampereen Tilapalveluiden arkisto (TPA)

Työväenmuseo Werstas