

# TAMPEREEN KANSI JA KESKUSAREENA KULTTUURIYMPÄRISTÖN ARVOT JA HANKKEEN VAIKUTUKSET ARVOIHIN

ASEMAKAAVA NRO. 8366

LIITE 12

UNITED  
BY OUR  
DIFFERENCE



## Kulttuuriympäristö

### I. Agraarivaihe ja kylähistoria

Tammerkoski sijoittui rannikolle johtavan kaupallisesti tärkeän kulkuyhteyden, Kokemäenjoen, vesistön yläjuoksulle. Tammerkoski yhdisti Näsijärven ja Pyhäjärven toisiinsa. Tammerkosken seutu oli aikoinaan hyvien liikenteellisten yhteyksien varrella, ja alueella oli hyvät kaupalliset ja maanviljelylliset edellytykset. Asutus oli keskittynyt pääosin Tammerkosken länsipuolisille alueille. Alueella harjoitettiin maataloutta, eränkäyntiä ja kauppaa. Tammerkoski toimi markkinapaikkana, ja se oli yksi seutukunnan pääkylistä jo keskiajalla. Tammerkosken voimaa hyödynnettiin alueella tuotettujen maataloustuotteiden jalostukseen, ja koskessa sijaitsikin myllyjä. Vaikka asutus oli keskittynyt kosken länsipuolelle, sijaitsi sen itäpuolella joitakin kyliä (mm. Erikkilän ja Skyttälän) ja torppia (ks. kuva alla). Alueen halki kulki harjujaksoa seuraillen itä-länsisuunnassa kulku- ja postireitti, joka Tammerkosken itäpuolella jakautui kahteen haaraan: itään ja kaakkoon vievään. Kaakkoon vievä pääkulkureitti jatkui nykyisen Rautatienkadun ja Vuolteenkadun risteyksestä etelään. Teiden ohella vesistöä hyödynnettiin tärkeänä kulkureittinä. (Törmä 2006.)



Kartta Tammerkosken ympäristöstä vuodelta 1770. Punaiset viivat ovat teitä, ja siniset viivat merkitsevät nykyistä katuverkkoa. Tammerkosken länsirannalla näkyy Tammerkosken kartano. Lähde: Törmä 2006, joka lainannut Alhonen 1988.



Sotilaskartta Pirkkalasta. Kartan laatimisvuosi ei ole tiedossa.

Kartasta näkyy itä-länsisuunnassa kulkeva kulkureitti ja harjujakso. Lähde: Vanhakartta 2011.

## 2. Kaupungin perustaminen

Tampereen kaupungin kehitys on saanut alkunsa Tammerkosken länsirannalta, jossa sijaitsi 200 asukkaan kylä 1700-luvulla. Kustaa III perusti tästä kylästä kaupungin Ruotsin vallan aikana vuonna 1779 kauppapaikaksi. (Törmä 2006.) Tästä alkoi alueen varhainen kaupungistuminen, mikä hiljalleen muutti alueen kehitystä agraariyhteiskunnasta kaupunkimaisemmaksi. Maatalous oli kuitenkin yhä merkittävä elinkeino, ja torpparilaitosjärjestelmään tehtyjen muutosten myötä maanviljely levisi laajemmalle 1700-luvun lopulla. Ensimmäinen kaava laadittiin 1700-luvun lopulla, joka käsitti Tammerkosken alueen (Törmä 2006).

## 3. Teollistuminen

Teollistuminen alkoi Tampereella 1800-luvun alkupuolella. Tammerkoski oli merkittävä teollistumista sysäävä tekijä. Sen rannoille perustettiin käsityöverstaita ja myöhemmin tiiliruukki, paperitehdas ja sähkölaitos. Siirtyminen agraariyhteiskunnasta teollisuusyhteiskuntaan tapahtui tekstiiliteollisuuden myötä. (Törmä 2006.) Tämä merkitsi työväenluokan syntymistä.

Teollistuminen vaikutti merkittävästi Tampereen kaupungin kehitykseen: teollistumisen myötä alue tarjosi työtä aiempaa enemmän, minkä johdosta väestö kasvoi ja kaupunki alkoi laajentua. Tehdasmiljöiden rakentuminen muutti myös kylämaista, puutalovaltaista kaupunkikuvaa. Kosken varren kansallismaisemaan kuuluvat tehdasrakennukset ovat peräisin 1800-luvun lopulta.

Kaupungin kasvu keskittyi kosken länsipuolelle, ja kosken itäpuolinen osa oli pääosin kahden kulkureitin halkomaa metsä- ja peltoaluetta. Kosken itäpuolelle alkoi kehittyä asutustaajama vasta 1850-luvulta alkaen. Tämä Kyttälän taajama liitettiin rautatien tuleminen myötä Tampereen kaupunkiin. Kyttälä oli työläisväestön aluetta. Kaupungin nopein kasvu ajoittui 1800-luvun lopulle, jolloin syntyi mm. Tullin ja Tammelan alueet, ja Ratinan alue alkoi kasvaa. Tammerkosken idänpuoliset osat tulivat osaksi keskusta-aluetta. (Tampereen kaupunki 2004 ja Törmä 2006.)

Väestön kasvaessa Keskustorin kirkko kävi ahtaaksi, joten eri puolille kaupunkia rakennettiin lisää kirkkoja. Tällöin, vuonna 1898, rakennettiin myös Kytälän ortodoksikirkko.

#### *Rautatie tulee Tampereelle*

Vuonna 1876 valmistui rautatieyhteys Hämeenlinnasta Tampereelle, mikä antoi uuden sysäyksen kaupungin kasvuun ja kehitykselle. Rautatie myös vahvisti Tampereen asemaa liikenteellisenä keskuksena.

Rautatien valmistuessa sen viereiset kaupunginosat, Kytälä, Tulli ja Tammela, olivat vain osittain rakennettuja (Reijonen 2007). Rautatien myötä Tammerkosken idän puoleiset kaupunginosat alkoivat kasvaa nopeammin, jolloin alueen suunnitelmallinen kasvu tuli ajankohtaiseksi. Kytälän alueen ensimmäinen asemakaava valmistui aivan 1800-luvun lopulla, mikä muutti alueen luonnetta huomattavasti, ja Tammelaan hieman tätä ennen. Kaupungin itäosa alkoi muuttua kaupunkimaisemmaksi. (Tampereen kaupunki 2004, Vähäpesola 2011.)

Rautatien rakentaminen sai aikaan sen, että ratapihan ympäristöön alkoi nousta rautatieliikennettä palvelevia rakenteita ja rakennuksia. Kytälään valmistui 1876 ensimmäinen asemarakennus. Tammelaan kuuluva tavara-asema rakennettiin asemarakennuksen koillispuolelle 1900-luvun alkupuolella. Tullin alueeseen kuuluvat veturitallit kohosivat tavara-aseman eteläpuolelle, joista pohjoisempi valmistui 1874 ja eteläisempi 1917 (Museovirasto 2011 ja Tampereen kaupunki 2004). Tampereen kaupungin 1920-luvulta peräisin olevasta asemakartasta huomataan, että kolmatta –eteläisintä – veturitallia on alettu rakentaa.

#### **4. Modernisoituva ja kasvava kaupunki**

1900-luvun alussa Tampere alkoi modernisoitua ja siitä oli kehittynyt maan kolmanneksi suurin kaupunki ja merkittävä tekstiiliteollisuuden keskus. Kaupunkirakennetta tiivistettiin, ja kaupunkikuvassa alkoi näkyä korkeampia kivitaloja matalien puutalojen sijaan. Kytälä rakennettiin uudelleen vuosisadan vaihteessa. Kytälän kasvu ja rautatien tuleminen vaikuttivat siihen, että kaupungin länsi- ja itäosan yhdistävästä Hämeenkadusta oli tullut kaupungin pääkatu. (Törmä 2006.) Kaupungin kehittäminen perustui yhä enemmän suunnitelmalliseen kasvuun, ja vuosisadan alussa esimerkiksi Tullin alue sai ensimmäisen asemakaavansa (Suodenjoki 2011).

Liikennemäärät kasvoivat. Junaliikenteen matkustajamäärien lisääntymisen myötä vuonna 1936 valmistui uusi asemarakennus radan länsipuolelle (Tampereen kaupunki 1998). Asemarakennus oli ajan merkittävimpiä asemarakennushankkeita Suomessa (Museovirasto 2009). 1920-luvulle tultaessa oli valmistunut Sorin silta (nykyinen Sorin silta on vuodelta 1959). Aiemmin liikenne kaupungin keskustaan oli kulkenut rautatien länsipuolitse, mutta Sorin sillan rakentamisen myötä poikittaisliikenne ja liikkuminen rautatien rajaamien kaupunginosien välillä helpottui.

Tehtaat työllistivät yli puolet kaupungin väestöstä, mutta myös kaupungin rakentaminen tarjosi työtä (Markkola 2011). 1940-luvulle tultaessa kaupungin pinta-ala oli kasvanut parissa vuosikymmenessä lähes viisinkertaiseksi, ja esikaupunkien suosio oli kasvanut (Peltola 2011).

#### *Kytälä*

Vuonna 1918 päättyneen sodan jälkeen Kytälä eteläosa oli pahoin tuhoutunut. Aluetta rakennettiin voimakkaasti. Tiheää puutaloasutusta korvattiin uusilla kivi- ja puutaloilla, alueen

itäosan rakennuskanta uusittiin ja 1910-luvun lopulla valmistui Hatanpään valtatie. Alueella asui suhteellisen paljon varakasta väestöä, ja työläisiä oli asukkaista noin puolet. Elintaso oli Tampereen korkeimpia. (Keskinen 2011a.)

#### *Viinikka-Nekalan pientaloalue*

Työväenluokan asuntotarpeisiin päätettiin perustaa juuri ennen kansalaissotaa Viinikan puutarhakaupunkimainen ja tiivis omakotitaloalue. Omakotitaloaluetta laajennettiin myöhemmin Nekalaan. Nämä alueet rakentuivat 1920-1940 -lukujen aikana. Vuonna 1932 valmistui klassismia edustava Viinikan kirkko, joka on ollut valmistumisestaan lähtien maisemaa hallitseva elementti. Nykypäivään asti säilynyt Viinikka-Nekalan –pientaloalue edustaa korkeatasoisesti suunniteltua aluetta, joka kuvastaa työväen asumista. (Museovirasto 2009 ja Tampereen kaupunki 1998.)

#### *Yleinen sairaala Kalevanharjulla*

Kaupungin kasvu sekä valtion ja kuntien ryhtyminen huolehtimaan sairaistaan synnyttivät myös tarpeen uuden valtiollisen sairaalan rakentamiselle. Uusi yleinen sairaala rakennettiin Kalevanharjulle vuonna 1910. Tämä Kalevanharjun päätepisteeseen sijoittunut julkisen terveydenhuollon kokonaisuus kuvaa hyvin aikansa toiminnallisia, arkkitehtonisia ja teknisiä ratkaisuja: ratkaisuihin vaikuttivat mm. maan hinnan kohoaminen, lääketieteelliset edistysaskeleet sekä judengajan ja klassismin suuntaukset (Museovirasto 2009 ja Tampereen kaupunki 1998).

#### *Tulli*

Tullin aluetta kehitettiin erityisesti 1900-luvun alkuvuosikymmeninä. Tällöin valmistuivat mm. Tullikamari ja siihen liittyvä Pakkahuone (1901), Attilan kenkätehdas (1915) sekä osuuskauppaa palvelevia rakennuksia (1920- ja 1930- lukujen aikana). Tulliin rakennettiin 1920- ja 1930-lukujen aikana myös asuinkerrostaloja. Kaupungin kasvu vauhditti puistojen rakentamista, ja 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä rakennettiin useita puistoja, kuten esimerkiksi Sorsapuisto (1937) Tullin kaakkoisosaan. (Suodenjoki 2011.)

#### *Ratina*

Ratinan alueen kehittäminen alkoi 1900-luvun alun vuosikymmenillä. Vuosisadan alun jugend-tyyliä edustaa aivan rautatiekuilun viereen rakennettu As. Oy Sorinahde. Sen länsipuolelle rakennettiin 20-luvun lopussa tiivis ja ilmeeltään yhtenäinen kerrostalojen korttelialue, jonka tieltä poistettiin köyhälistön asumuksia. Tämä tunnetaan nykyisin YLE:n korttelina.

Ratinan aluetta alettiin kehittää suunnitelmallisemmin 1930-luvulla, jonka myötä alue parissa vuosikymmenessä kehittyi virkistyspaikkana, mistä esimerkkinä on esimerkiksi 1940-luvulla aloitettu urheilustadionin hanke. Ratinaa kehitettiin myös liikenteellisenä solmukohtana. Alueelle antoi ilmettä uusi, funktionalismia edustava linja-autoasema (valmistui 1938) sekä samaa tyyliisuuntaa edustavat palvelevat Vuoltsun ja Autotuonnin korttelit (rakentui 1937-1939 välisenä aikana) Hatanpään valtatie varteen. (Keskinen 2011b.) Nämä korttelit syntyivät modernismin ihannoinnin myötä palvelemaan kasvavan autoliikenteen tarpeita.

1920-luvulla rakennettiin pienteollisuuden tarpeisiin Sorinkatu 6-8:n punatiiliset rakennukset, jolloin toisessa toimi kaasutehdas ja toisessa happitehdas. Pienteollisuus sijoittui aivan radan viereen, rakentamattomalle joutomaalle. Rakennukset siirtyivät VR:n käyttöön 1949, jolloin rakennusten käyttötarkoitus muuttui palvelemaan rautatieliikenteen tarpeita. Tässä yhteydessä VR rakennutti näiden rakennusten viereen huolto- ja tukikohtarakennuksen, joka toimii nykyisin huolto- ja asuinrakennuksena. (Reijonen 2007.)

## 5. Hyvinvointia luomassa

Sotien jälkeen olosuhteet ja yhteiskunta oli muuttunut verrattuna sotia edeltävään aikaan. 1940-50 -luvuilla Tampereen rooli alueen keskuksena vahvistui. Sotien jälkeen Tampereesta kasvoi alueliitosten myötä maan toiseksi suurin kaupunki, ja kaupungin kasvaessa jälleenrakennuksen aikana kaupunkirakenne alkoi hajautua ja liikenneyhteyksiä parannettiin. Esimerkiksi bulevardimainen Messukyläntie poistettiin vuonna 1966 ja Tullin ja Kalevanharjun välinen päätie muutettiin Kalevantieksi. Aikakauden vallitsevana tyyli-suuntana oli funktionalismi, joka vaikutti siihen että asuminen, puistot ja tehdasalueet pyrittiin eriyttämään toisistaan (Aatsinki 2011). Asuntorakentaminen keskittyi keskustan ulkopuolisille alueille, ja keskustaan rakennettiin liike- ja toimistotiloja.

Teollisuus oli yhä tärkeä työllistäjä, mutta myös asuntorakentamisen kasvu tarjosi työtä. Elinkeinoelämää koetelleen rakennemuutoksen myötä teollisuuden merkitys työllistäjänä alkoi vähentyä. Hyvinvointivaltion rakentaminen merkitsi julkisen rakentamisen kasvua. Tältä ajalta on peräisin mm. Kalevanharjulla sijaitsevan, vuonna 1960 valmistuneen, yliopiston ensimmäinen rakennus.

## 6. Jälkiteollinen palveluyhteiskunta

Teollisuuden merkitys työllistäjänä vähentyi, ja palvelun ja hallinnon alojen työpaikat korvasivat menetettyjä työpaikkoja. Tällainen kehitys oli havaittavissa mm. Kyttälässä, jossa vuoteen 1982 asti toimi Tampereen Verkatehdas Oy Tammerkosken varrella. Rakennemuutoksen myötä tehdas lopetti ja siirtyi muualle. Tehtaan paikalle valmistuivat 80-luvulla Koskikeskus ja Hotelli Ilves. Nämä rakennukset ovat yhä selkeitä maamerkkejä alueella.

Vaurauden kasvaessa vapaa-ajan merkitys kasvoi, ja mm. siihen liittyville kulttuuripalveluille rakennettiin uusia tiloja. Esimerkkinä tällaisesta kehityksestä on Tullin alueen Tampere-talo, joka valmistui vuonna 1990. Tampere-talo on kaupunkikuvallisesti ja maisemallisesti tärkeä maamerkki. Yliopiston kampusaluetta laajennettiin 90-luvun alkupuolella, jolloin yliopistoalueen kolmas rakennusvaihe valmistui (Tampereen kaupunki 1998). Yliopistonmäen rakennukset dominoivat kaupunkikuvaa ja edustavat eri aikakausien rakennushistoriaa.

## 7. Nykyaika

### *Kyttälä*

Kyttälän kaupunginosa on nykyisin tiiviin kaupunkimaista ruutukaava-alueetta ja se on keskeinen osa kaupungin keskusta-alueetta. Historiallinen kaupunkirakenne ja -koordinaatisto ovat säilyneet tähän päivään asti sekä useat arvokirakennukset, kuten uskonnollisena maamerkkirakennuksena toimiva ortodoksikirkko ja yhä käytössä oleva rautatieasema, joka säilyi sotien pommituksilta. Kyttälä rajoittuu selkeästi ratapiha-alueen ja kosken väliin, ja alueella on nykyisin pääosin toimitila- ja asuinrakentamista.

### *Tulli*

Myös Tullin alue on tiiviin kaupunkimainen, ja sille antavat leimaa kapeat kujat. Alueella on nykyisin pääosin toimitila-, tuotanto- ja varastotoimintoja. Varastotoiminnot ovat peräisin Tullin alueen muutoksesta 1920-30-luvuilta, jolloin alueelle rakennettiin funktionalismia edustavia varasto- ja konttoritiloja (Suodenjoki 2011). Myös vuosisadan alussa rakennettu Tullikamari ja Pakkahuone ovat säilyneet, ja niissä järjestetään nykyisin kulttuuritoimintaa.

Järjestelyratapiha on siirtynyt asemarakennuksen läheisyydestä Viinikkaan, joka otettiin käyttöön 80- ja 90-lukujen vaihteessa. Kaksi kolmesta veturitallista ovat säilyneet. Kolmas veturitalli näkyy vielä vuoden 1966 virastokartassa, mutta tämän jälkeen veturitalli on purettu ja paikalla on nykyisin toimitilarakennus.

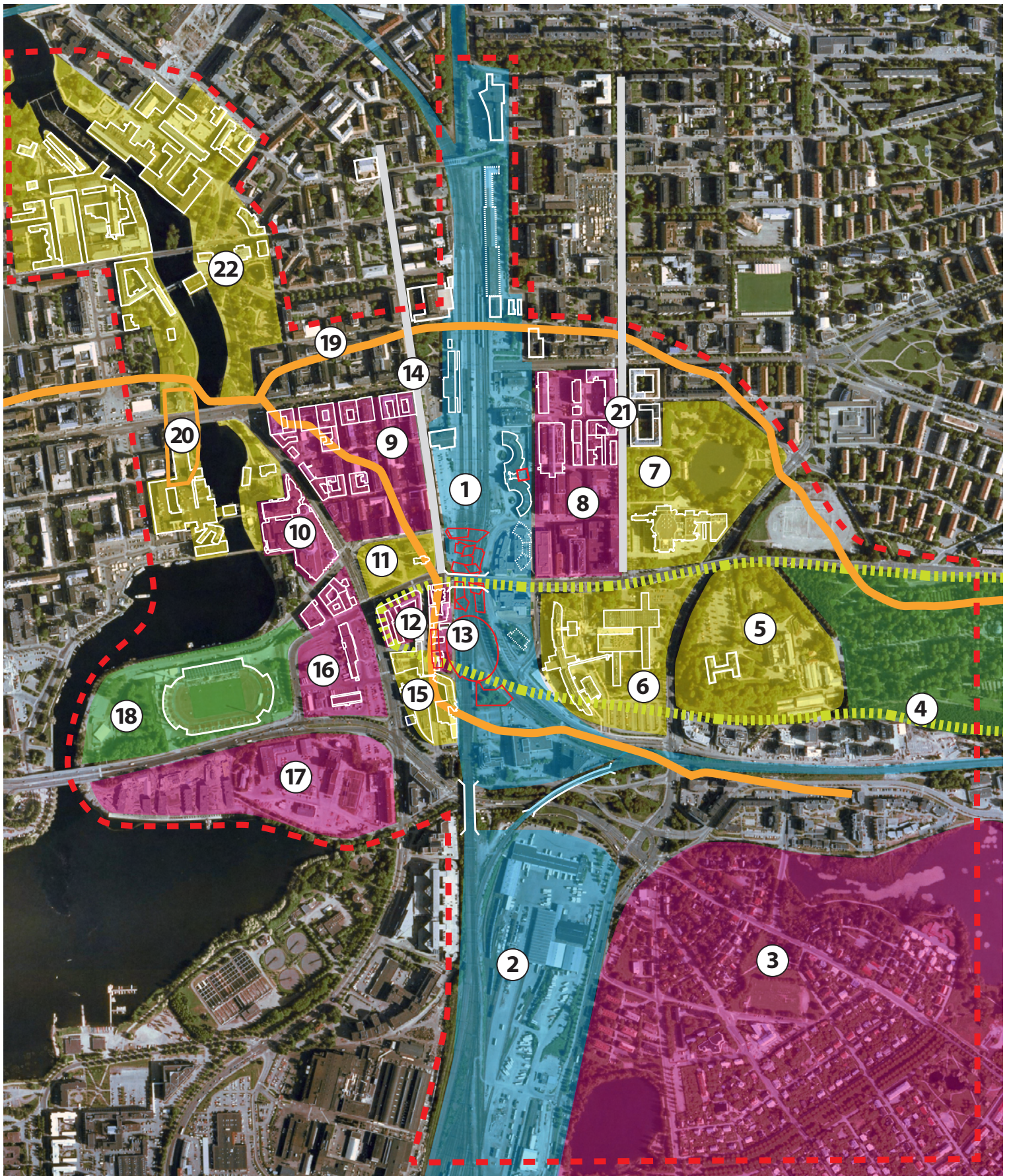
### *Kalevanharju*

Kontrasti Tullin ja sen eteläpuolella sijaitsevan Kalevanharjun välillä on selkeä. Kalevanharjun rakennuskantaa on täydennetty yliopiston lisärakennuksilla 80-luvulla. Yliopistokampuksen kokonaisuus on säilynyt sellaisenaan. Alueen länsiosaa on täydennetty toimistorakennuksilla 2000-luvun alkuvuosina. Yliopiston uudempi rakennus ja uudet toimistorakennukset sijoittuivat rakentamattomalle maalle, joten niiden myötä ei ole kadotettu kulttuurihistoriallisia arvoja.

Kalevanharjun kautta kulkee merkittäviä liikenneväyliä: rautatie, Ratapihankatu, Kalevantie ja Tampereen valtatie.

### *Ratina*

Ratinan alueella on pääosin liike-, terminaali- ja asuinrakentamista. Kaupunginosan läpi kulkevat merkittävät liikenneväylät, kuten Hatanpään ja Tampereen valtatie, määrittävät alueen luonnetta. Ratina on itäisintä osaa lukuun ottamatta väljästi rakennettu, ja sen alueelle tilaa vieviä toimintoja, kuten linja-autoasema ja stadion, joten Ratinan asukasmäärä on pienin verrattuna muihin edellä esiteltyihin kaupunginosiin. Alueella on yhä ortodoksikirkko ja sen vieressä Sorin aukio, joka toimi linja-autoasemana ennen kuin uusi asema rakennettiin. Uutta virastorakentamista edustavat poliisitalon rakennukset, jotka valmistuivat 90-luvun alkupuolella.



## KULTTUURIHISTORIALLISET ARVOT

--- tarkastelualue

— vanha tielinja

— Tammerkosken vanhan kartanon paikka

□ merkittävä rakennus

□ merkittävä rakennus (purettu)

— merkittävä katukokonaisuus

□ kulttuuriperinnön kannalta merkittävät alueet

— Kalevanharju

□ suunnitellut rakennukset



+ POSITIIVINEN / EHEYTTÄVÄ VAIKUTUS  
 – NEGATIIVINEN VAIKUTUS  
 0 EI VAIKUTUSTA TAI VAIKUTUKSET VÄHÄISIÄ

KY:N OSA-ALUE	KULTTUURIHISTORIALLISET ARVOT	VAIKUTUS	+ / –
<b>1. Historiallinen rautatiealue</b>	1.1 Historiallinen ratayhteys 1.2 Kaupunkikuvallinen rajapinta helposti tunnistettavissa 1.3 Eri aikakausien arvokasta rakennushistoriaa	1.1 Rautatieyhteys säilyy 1.2 Häviää osin näkyvistä 1.3 Kansi rakentuu asetinrakennuksen päälle, ei vaikutusta arvorakennuksiin	+ – 0
<b>2. Järjestelyratapiha</b>	2.1 Rautatieliikenteen historiallinen ja toiminnallinen muutos, joka tapahtui 80- ja 90-lukujen vaihteessa	2.1 Järjestelyratapiha säilyy	0
<b>3. Viinikka-Nekalan pientaloalue</b>	3.1 Selkeästi erottuva eheä työväen asumisperinteeseen liittyvä tiivis puutarhakaupunkimainen omakotitaloalue, joka on rakentunut 1920-1940 -lukujen aikana 3.2 Valtakunnallisesti merkittävä (RKY) kokonaisuus	3.1 Tornirakennukset näkyvät alueelle Kantakaupunkirakentaminen lähestyy aluetta 3.2 Sijoittuu etäälle alueesta	0 0
<b>4. Kalevanharju</b>	4.1 Maisemahistoriallinen dominantti, joka on myös historiallinen kulkureitti	4.1 Kansi eheyttää peittämällä rautatien aukon	+
<b>5. Yleinen sairaala</b>	5.1 Valtakunnallisesti merkittävä (RKY) ja rakennushistoriallisesti arvokas kohde vuodelta 1910 5.2 Ehjä, maisemassa erottuva kokonaisuus 5.3 Kalevanharjun päätteeseen rakentunut julkisen terveydenhuollon palvelukokonaisuus	5.1 Ei vaikutusta 5.2 Dominanttiasema vähenee 5.3 Täydentää keskustan palveluperinnettä	0 – +
<b>6. Yliopiston mäki</b>	6.1 Rakennukset kaupunkikuvallisia dominanteja 6.2 Eri aikakausien arvokasta rakennushistoriaa, vaalea rakentamisperinne 6.3 Sivystys- ja koulutuskokonaisuus	6.1 Kaupunkikuvallinen merkitys rautatieltä nähtynä vähenee 6.2 Hanke voidaan liittää kaupunkikuvallisesti alueen vaaleisiin rakennuksiin 6.3 Toiminnallinen kytkös mahdollinen	– + +
<b>7. Tampere-talo</b>	7.1 Kaupunkikuvallisesti ja maisemallisesti merkittävä maamerkki 7.2 Keskustan kulttuuri- ja musiikkipalveluita 7.3 Liittyy 1930-luvulla rakennettuun Sorsapuistoon	7.1 Dominanttiasema heikkenee 7.2 Hanke täydentää kulttuuri- ja musiikkitarjontaa 7.3 Harjoitushallin viherkatto jatkaa viherperintöä	– + +
<b>8. Tulli</b>	8.1 Rakennushistoriallisesti arvokas, 1800-luvun lopulta alkaen rakentunut, alue jonka historia on yhä luettavissa 8.2 Tulliperinne, varasto- ja tuotantotilojen perinne muuttumassa kaupan ja toimistojen alueeksi 8.3 Tullin kauppakeskuksen funktionalistityylinen rakennus on maamerkki	8.1 Ei vaikutusta 8.2 Hankee vahvistaa alueen elinkeinotoiminnan edellytyksiä 8.3 Maamerkkiasema heikkenee	0 + –
<b>9. Kyttälä</b>	9.1 Rakennushistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas alue 9.2 Historiallinen kaupunkirakenne ja -koordinaatisto ovat säilyneet 9.3 Kivijalkakaupan perinne, Hämeenkatu, Rautatienkatu	9.1 Ei vaikutusta 9.2 Ei tue ruutukorttelikaupunkirakennetta 9.3 Tukee liikekeskustan elävyyttä ja toimintojen sekoittuneisuutta	0 – +
<b>10. Koskikeskus ja Hotelli Ilves</b>	10.1 Tunnistettava maamerkki 10.2 Ostoskeskusperinteeseen liittyvä merkittävä toiminnallinen kokonaisuus	10.1 Jatkaa maamerkkiperinnettä, Ilves jää matalammaksi 10.2 Tukee elinvoimaisuutta	+/- +

+ POSITIIVINEN / EHEYTTÄVÄ VAIKUTUS  
 – NEGATIIVINEN VAIKUTUS  
 0 EI VAIKUTUSTA TAI VAIKUTUKSET VÄHÄISIÄ

KY:N OSA-ALUE	KULTTUURIHISTORIALLISET ARVOT	VAIKUTUS	+ / –
11. Ortodoksikirkko	11.1 Valtakunnallisesti merkittävä uskonnollinen maamerkkirakennus vuodelta 1898, edustaa kaupunkisuunnittelun historiaa 11.2 Kaupunkikuvallisesti ja maisemallisesti merkittävä, avoin kaupunkitila	11.1 Ei vaikuta rakennukseen 11.2 Dominanttiasema kaupunkijulkisivussa heikkenee, kirkon itäinen tausta muuttuu avoimesta rakennetuksi, kirkko nähdään idästä uudelta tasolta, näkymä junasta katoaa osittain	0 – / +
12. YLE:n korttelikokonaisuus	12.1 Tiivis kivikaupunkikortteliperinne 1920-luvulta 12.2 Suojellulla YLE:n rakennuksella arkkitehtonista merkitystä Vuolteenkatua rajaavana	12.1 Jatkaa tiiviiden korttelien perinnettä 12.2 Jatkaa Sorinsillalla katurajausperinnettä	+ +
13. Sorinkatu 2-8	13.3 As. Oy Sorinahde, jolla rakennustaiteellista merkitystä 13.2 Saara Hildén -korttelikokonaisuus 13.3 Radanvarren pienteollisuusrakennukset	13.1 Itäsvilla kansi peittää kivijalkaa, itäsvilla muuttuu avonaisesta rakennetuksi 13.2 Kansi muodostaa uuden tason itäsvillalle, alin kerros jää kuoppaan 13.3 Rakennukset häviävät	– – –
14. Rautatienkatu	14.1 Eteläosan ryhdikäs kivikaupunki kivijalkaliikkeineen	14.1 Saattaa vahvistaa kaupakatuperinteen elinvoimaisuutta	+
15. Poliisilaitoksen ympäristö	15.1 Mittakaavallisesti erottuva virastokokonaisuus	15.1 Ei kaupunkikuvallista haittavaikutusta, toiminnallisia ristiriitoja	0/–
16. Linja-autoasema sekä Vuoltsun ja autotuonnin korttelit	16.1 Linja-autoasema valtakunnallisesti merkittävä kokonaisuus 16.2 Korttelit edustavat liikenteen historiaa 16.3 Matala funktionalistinen rakennuskokonaisuus maisemassa	16.1 Ei vaikutusta 16.2 Ei vaikutusta 16.2 Uusi maisemapäätteen Vuolteenkadun päähän	0 0 + / –
17. Ratina	17.1 Ranta-alue, johon rakentunut voimalarakennuksia, muuttumassa asuinalueeksi	17.1 Tukee keskustarakenteen asumisen ja työpaikkojen painopisteen muuttumista	+
18. Stadion	18.1 Valtakunnallisesti merkittävällä rakennuksella on rakennushistoriallista ja kaupunkikuvallista merkitystä 18.2 Urheiluperinteen ja kulttuurin elävä symboli	18.1 Areena liittyy osaksi laajempaa urheilupaikkakokonaisuutta 18.2 Jatkaa elävää urheilu- ja kulttuuriperinnettä	+ +
19. Vanha tie 1700-luvun lopulta	19.1 Merkittävä osa kaupungin tiehistoriaa	19.1 Kansi ja nykyinen Sorinsilta ei sijoitu vanhalle tieyhteydelle, läntisin AK-kortteli merkkää vanhaa katua	0/+
20. Vanha Tammerkosken kartanon paikka	20.1 Merkittävä osa kaupungin syntyhistoriaa, kaupunkirakenteen kehitys alkoi tältä paikalta Tammerkosken länsipuolelta	20.1 Hanke jatkaa ydinkeskustan laajentamista, mutta ei sijoitu tälle alueelle	+ / 0
21. Yliopistonkatu	21.1 Kaupunkirakenteen toinen pääkoordinaattisto	21.1 Ei vaikutusta	0
22. Tammerkosken teollisuusmaisema	22.1 Koskimaisema 22.2 Teollisuusperinne 22.3 Rakennushistoria	22.1 Hankkeen torniosat näyttävät Tammerkosken teollisuusmaisemassa etelän ja kaakon suunnassa. Vastaavasti Tammerkoski näkyy torniosien ylimpiin kerroksiin 22.2 Teollisuusperinne muuttuu kulttuurin ja urheilun palvelutarjonnaksi 22.3 Ei vaikutusta	– / + 0 0

## Lähteet:

Aatsinki, Ulla 2011. Kaupunki 1940-1960. Koskesta voimaa-sivusto.

<http://www.uta.fi/koskivoimaa/kaupunki/1940-60>

Alhonen, Pentti 1988. Tampereen luonnonympäristön kehitysvaiheet. Teoksessa Alhonen, Pentti, Unto Salo, Seppo Suvanto & Viljo Rasila: Tampereen historia I, vaiheet ennen 1840-lukua. Tampereen kaupunki. 3-50.

Keskinen, Jouni 2011a. Kaupunginosa XII – Kytälän eteläosa. Koskesta voimaa-sivusto.

<http://uta.fi/koskivoimaa/kaupunki/1918-40/XII.htm>

Keskinen, Jouni 2011b. Kaupunginosa XIII – Ratina.

<http://www.uta.fi/koskivoimaa/kaupunki/1918-40/XIII.htm>

Markkola, Pirjo 2011. Tamperelaisten arkielämää 1900-1918. Koskesta voimaa-sivusto.

<http://www.uta.fi/koskivoimaa/kaupunki/1900-18/index.htm>

Museovirasto 2009. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY.

[http://www.rky.fi/read/asp/r\\_default.aspx](http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx)

Museovirasto 2011. Kulttuuriympäristö rekisteriportaali. Rakennusperintörekisteri.

<http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/portti/default.aspx>

Peltola, Jarmo 2011. Kaupunki 1918-1940. Koskesta voimaa-sivusto.

<http://www.uta.fi/koskivoimaa/kaupunki/1918-40>

Reijonen, Anna-Maarit 2007. Sorinkatu 6-8 Tampere. Rakennushistoriaselvitys.

Arkkitehtitoimisto Olli Kumpulainen ja VR Yhtymä Oy.

Suodenjoki, Sami 2011. Tullin alue – XVII kaupunginosa. Koskesta voimaa-sivusto.

<http://www.uta.fi/koskivoimaa/kaupunki/1918-40/XVII.htm>

Tampereen kaupunki 1998. Tampereen kantakaupungin rakennuskulttuuri 1998. Tampereen kaupungin ympäristötoimen kaavoitusyksikön julkaisuja 2/98. Tampere.

Tampereen kaupunki 2004. Ratapihan pohjoispään ja Tammelan länsiosan kaupunkikuvaselvitys. Kaavoitusyksikön julkaisuja 12/2004.

Törmä, Milla 2006. Tampereen kantakaupungin ympäristö- ja maisemaselvitys. Tampereen kantakaupungin kulttuurimaiseman kehitys. Tampereen kaupunki.

Vanhakartta 2011. Heikki Rantatupa, historialliset kartat. <http://www.vanhakartta.fi>.

Vähäpesola, Johanna 2011. Kaupunki 1870-1900. Koskesta voimaa-sivusto.

<http://www.uta.fi/koskivoimaa/kaupunki/1870-00/index.htm>