

# TAMPEREEN RAUTATIEASEMA, HENKILÖRATAPIHA, ETELÄINEN VETURITALLI JA VIINIKANOJAN SILTA

RAKENNUSHISTORIASELVITYS



VAHANEN INNOVARCH

## **Tilaaajat**

Tampereen kaupunki

VR-Yhtymä Oy

Väylävirasto

## **Ohjausryhmä**

Henri Väänänen, Tampereen kaupunki, Keskustahanke

Marjut Ahponen, Tampereen kaupunki, Kaupunkiympäristön suunnittelu

Kaisu Partanen, VR-Yhtymä Oy, Kiinteistöyksikkö

Kai Perhola, VR-Yhtymä Oy, Kiinteistöyksikkö

Kimmo Laatonen, Welado Oy, TAHERA

Pekka Huttunen, Welado Oy

Anna Lyyra-Seppänen, Pirkanmaan maakuntamuseo

## **Tekijät**

Anu Laurila, Vahanen Rakennusfysiikka Oy

Riku Karjalainen, Innovarch Oy

## **Kansikuvat**

Tampereen asema ja ratapiha 1956. Kuvat: Ilmavoimat, Rautatiemuseo

Työn toteutusajankohta huhti-kesäkuu 2020, työ valmis 18.6.2020

## SISÄLLYSLUETTELO

Johdanto	2
Kohteen perustiedot	5
Aseman alueen kehitys	8
Asemarakennuksen vaiheet	14
Henkilöratapiha	45
Eteläinen veturitalli	54
Viinikanojan sillan vaiheet	60
Nykytilanne ja säilyneisyys	64
Ominaispiirteet ja muutoskestävyys	82
Kulttuurihistorialliset arvot	95
Lopuksi	100
Lähteet	102

### **Liitteet**

Säilyneisyyskaaviot - Asemarakennus	104
Ominaispiirteet ja arvot	108
Ajoituskaavio: Ratapiha	111
Inventointikortit 27kpl	ks. erillinen liite

# Johdanto

## Työn tarkoitus

Tämän rakennushistoriaselvityksen tavoitteena on antaa taustatietoja Tampereen rautatieaseman, Tampereen henkilöratapihan, eteläisen veturitallin ja Viinikan-  
ojan alikulkusillan asemakaavoitusta ja ratapihan perusrakennuksen suunnittelua varten. Työssä on ollut pyrittävä määrittelemään kohteiden ominaispiirteet, muutoskestävyys ja kulttuurihistorialliset ja kaupunkikuvalliset arvot. Rakennushistoriaselvityksen laatimisessa on ollut olleet tiedossa käynnissä olevien Asemakeskus- ja TAHERA-hankkeiden tavoitteet.

Lisäksi tarkoitus on tarvittaessa tarkentaa käynnissä olevien hankkeiden suunnitelmia ottamaan huomioon tässä selvityksessä esille tulleita seikkoja liittyen kulttuurihistoriallisten ja kaupunkikuvallisten arvojen huomioimiseen. Selvityksessä tunnistetut ominaispiirteet tai arvot saattavat paikoin olla ristiriidassa käynnissä olevien hankkeiden kanssa. Selvityksessä on kuitenkin pyrittävä objektiivisuuteen eli tarkastelemaan kohteita niiden omista lähtökohdista. Hankkeita ohjaavat viranomaiset tulevat ottamaan kantaa siihen, miten selvityksessä esitetyt asiat huomioidaan hankkeissa ja millaisia kompromisseja tehdään.

Selvitykselle on asetettu tavoitteeksi palvella suojelutavoitteiden määrittelyä, mutta sitä tullaan käyttämään myös asemakaavan rakennettuun kulttuuriympäristöön kohdistuvien vaikutusten arvioinnin tukena.

## Käynnissä olevat hankkeet

TAHERA on Tampereen henkilöratapihan perusrakennushanke. Se alkaa tavoitteiden mukaan vuonna 2022 ja päättyy vuonna 2026. Hankkeeseen sisältyvät mm. henkilöratapihan laiturialueilla olevien katosten uudistaminen sekä kolmannen henkilöliikenteen välilaiturin toteuttaminen porras- ja hissiyhteyksineen. Samassa yhteydessä Viinikanojan alikulkusilta peruskorjataan tai uusitaan, Itsenäisyydenkadun alikulkusilta uusitaan myös, Asematunneli peruskorjataan tai uusitaan ja tehdään tarvittavat raide- turvalaite- ja sähkömuutokset. Tahera on Väyläviraston hanke.

Asemakeskus-hanke käsittää aseman, ratapihan ja rautatien itäpuolisia kortteleita välillä Åkerlundinkatu-Tammelankatu. Hanke on käynnissä ja se on Tampereen keskustan merkittävimpiä strategisia liikenne- ja rakentamishankkeita lähivuosina. Asemakeskuksen lähtökohdista on visio kaikkien matkustusmuotojen hyvin toimivasta solmukohdasta, joka on vetovoimainen liike-elämän, työpaikkojen, palveluiden ja asumisen keskittymä. Vuonna 2014 Tampereen kaupunki järjesti yhdessä

silloisen Liikenneviraston (nyk. Väylävirasto), Senaatti-kiinteistöjen ja VR-Yhtymä Oy:n kanssa kansainvälisen arkkitehtikilpailun Tampereen aseman seudun alueen suunnittelusta. Voittajatyöksi valittiin ReConnecting Tampere. Työn kantavana ideana on yhdistää radan itä- ja länsipuoli luontevasti yhteen rakentamalla raideliikenteen päälle kansi rakennuksineen ja katuineen. Voittaneen ehdotuksen pohjalta on työstetty Tampereen asemakeskuksen yleissuunnitelma. Yleissuunnitelma hyväksyttiin vuonna 2019 ja se toimii pohjana alueen ensimmäisen vaiheen asemakaavan laadintaan liittyvässä jatkosuunnittelussa.

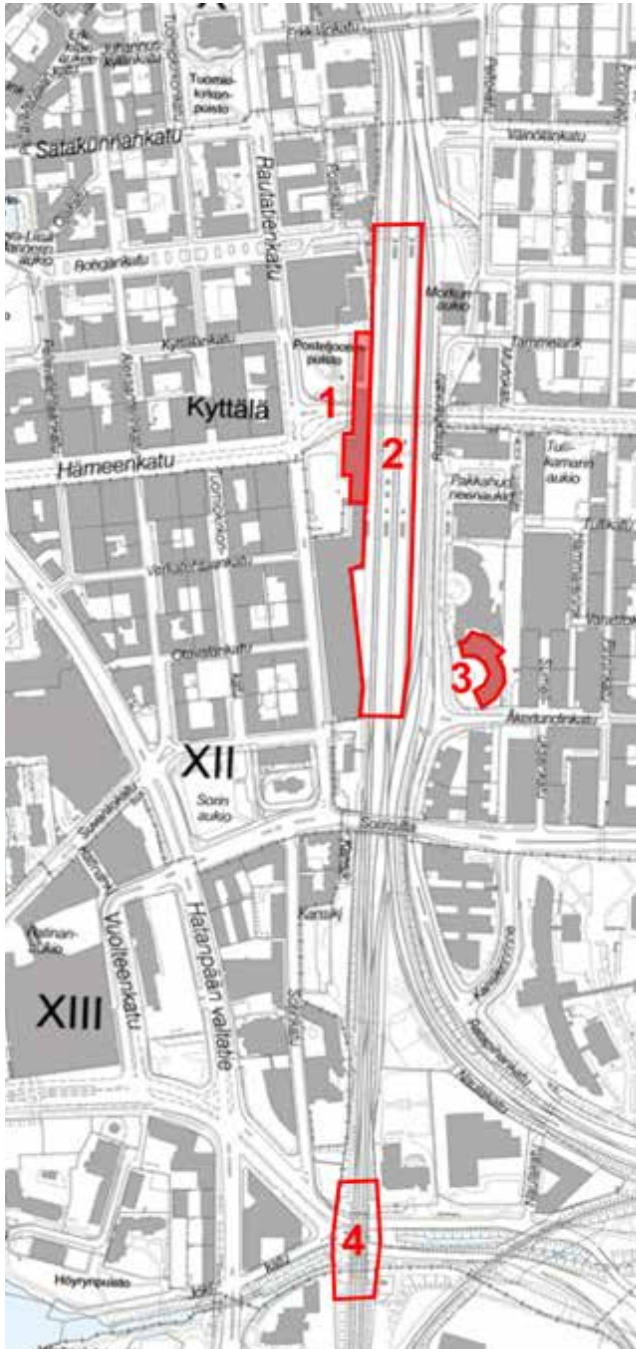
Kolmas asemaan kohdistuva hanke on Tampereen keskustassa vuonna 2017 käynnistynyt raitiotielinjan rakentaminen, joka valmistuu asema-alueen osalta 2020. Raitiotien valmistumisen myötä asemaa ympäröivien katujen ajoneuvoliikenteen järjestelyt muuttuvat. Ajoneuvoliikenne on siirtynyt Itsenäisyydenkadun tunnelin pohjoisosaan ja raitiovaunut kulkevat tunnelin eteläosassa. Hämeenkatu ei ajoneuvoliikenteen osalta enää yhdisty suoraan Itsenäisyydenkatuun, vaan yhteys kulkee Rautatiekadun kautta.

## Kulttuuriympäristöstä ja rakennussuojelusta

*”Hyvin hoidettu, elinvoimainen kulttuuriympäristö toimii rikkautena ja voimavarana sekä yhteisön ja ihmisten identiteetin perustana. Kulttuuriympäristöön ja sen hoitoon panostaminen houkuttelee kaupunkiin asukkaita ja matkailijoita, antaa mahdollisuuden monipuoliseen elinkeinotoimintaan ja viihtyisään asumiseen. Kulttuuriympäristön keskeinen haaste on, ettei sen tarjoamia mahdollisuuksia aina hyödynnetä täysmääräisesti ja sen merkitys saatetaan huomata vasta vuosikymmeniä sen menettämisen jälkeen.” (Juutinen 2019, s. 15)*

Ajatus rakennusten suojelusta ja ympäristön kerroksellisuudesta on laajalti hyväksytty yhdeksi ympäristön suunnittelua ohjaavaksi perusfilosofiaksi. Ympäristön historiallinen kerrostuneisuus tulisi ottaa myös Tampereen rautatieaseman, ratapihan ja veturitallien alueen suunnittelun keskeiseksi lähtökohdaksi, jota ei saisi unohtaa suunnittelun teknisiä ja kaupunkirakenteellisia valintoja tehtäessä. (muokailen: Salastie 1995, s.1)

Rakennussuojelu sinänsä ei ole mikään itseisarvo. Se on osa suunnittelua, joka ottaa huomioon ihmiselle oleelliset henkiset kysymykset ja tärkeän muistin sekä mahdollisuuden aktiiviseen sosiaaliseen kanssakäymiseen toisten ihmisten kanssa. Se tekee ympäristön henkisellä tavalla tasapainoiseksi ja mielekkääksi. Raken-



*Tutkimuksen kohteet:*

1. Tampereen rautatieasema
2. Henkilöratapiha
3. Eteläinen veturitalli
4. Viinikanojan alikulkusilta.

nusten suojeluperusteen määrittely ja arvo syntyy ainoastaan sellaisen prosessin kautta, johon suojelun asiantuntijoiden lisäksi osallistuvat kaikki yhteisön jäsenet. Tämän selvityksen tavoitteena on auttaa kiinteistöjen omistajia, suunnittelijoita ja suojeluviranomaisia arvioimaan mikä arvo on Tampereen asemalla, henkilöratapihalla ja veturitalleilla sekä Viinikanojan sillalla ympäristön merkityssisältöjen muotoutumisessa sekä hyvän elinympäristön luomisessa. (mukaillen: Salastie 1995, s.1)

Aikaa kestävän arkkitehtuurin ja uudisrakentamisen tärkeä ominaisuus on, että se huomioi ympäristönsä ja on osa sitä. Rakennusaikanaan Tampereen rautatieasema on sovitettu huolella paikkaansa, olevat näkymät, maaston tasoerot ja liikenne huomioiden. Myös toiminnan edellytykset rakennuksessa on pohdittu huolella. Veturitallit ja ratapiha puolestaan edustavat kestävästi suunniteltua ja toteutettua käyttötilaa, jolla on omat historialliset arvonsa. Tulevissa muutoksissa ja uudisrakentamisessa aseman, ratapihan ja veturitallien läheisyydessä tulee pyrkiä sovittamaan vanha arvokas ympäristö ja tämän ajan uudisrakentaminen hallitusti yhteen.

Vanhasta ympäristöstä tunnistetut, merkitykselliset piirteet ja arkkitehtuurin tavoitteet tulee säilyttää. Uudisosat tulisi sovittaa paikkaan siten, että ne muodostavat uuden, positiivisen lisän olevaan miljööseen. Tavoitteena on, että vanhan ja uuden kohtaaminen luo uuden kokonaisuuden, jossa kuitenkin vanhat osat ovat edelleen tunnistettavia. Lisäksi alkuperäisillä materiaaleilla ja rakenteilla on oma erityinen arvonsa, koska ne kertovat esimerkiksi oman aikansa rakentamistavoista. Nykyisillä materiaaleilla ja menetelmillä tehty "samannäköinen" rakenne tai rakennus on aina kopio, jossa menetetään materiaaliin sitoutunut tieto ja arvo sekä ajan tuoma patina.

Valtakunnallisesti merkittävässä rakennetussa kulttuuriympäristössä, joka aseman, ratapihan ja veturitallien kokonaisuus on, uudisrakentamisen tulee olla yhtä korkeatasoista ja kestävä kuin vanhan rakennuskannan. Uudisrakentamisella ei tule alistaa tai tuhota vanhaa, vaan korostaa arvokkaiksi arvioituja piirteitä ja tuoda uusi mielenkiintoinen kerrostuma kokonaisuuteen. Esimerkiksi aseman laiturialueilla on tärkeää säilyttää luonnonvaloyhteys taivaalle, kuten aseman arkkitehdit ovat alun perin suunnitelleet. Vaikka radan päälle tulisi kansi, voi kannessa olla aukkoja, joista edelleen aseman toisen kerroksen tilat saavat luonnonvaloa tai radan kohdalla voi katsoa taivaalle.

Rakennus tai rakennettu ympäristö on aina kokonaisuus, siksi sen kulttuurihistoriallinen arvokin on kokonaisuudessa ja kokonaisuuden säilymisessä hahmotettavana niin muuttuvassa ympäristössä kuin myös rakennukseen tai ympäristöön kohdistuvien muutosten yhteydessä. Hyvin tarkasti kohdennetut suojelumääräykset voivat tarkoittaa rakennuksen tai ympäristön pirstoutumista hyvin säilyneisiin osiin ja tiloihin sekä tunnistamattomaksi muutettuihin kohtiin, jolloin kokonaisuus ei enää ole ymmärrettävissä.

*”Keskeiset käsitteet rakennussuojelukeskustelussa ovat autenttisuus ja integriteetti. Rakennussuojelukeskustelussa käsitteellä autenttinen viitataan johonkin aitoon ja todenmukaiseen. Se tarkoittaa ihmisen aikaansaamaa luomusta, todellista todistetta jostakin, joka on ikääntynyt ja ehkä myös muokkautunut vuosikymmenten aikana. Integriteetillä tarkoitetaan rakennussuojelukeskustelussa arkkitehtuurikohteen kokonaisuuden eheyttä ja rikkomattomuutta. Rakennussuojelun käsitteen käyttöönoton päätekijä on pyrkimys laajentaa rakennussuojelu yksittäisistä kohteista koskemaan ympäristökokonaisuuksia.” (Juutinen 2019, s. 15)*

Rautatieaseman, ratapihan ja veturitallien muodostamaa kokonaisuutta koskevien suojelutavoitteiden tulisi kohdistua siihen, miten niiden keskinäinen suhde kaupunkitilassa saadaan säilymään (autenttisuus), miten asemarakennus ja veturitallit kumpikin hahmottuvat jatkossakin eheinä ja tunnistettavina kokonaisuuksina (integriteetti) ja mitkä erityiset piirteet ja ominaisuudet tulee säilyttää kussakin kohteessa (asemarakennus, ratapiha ja laiturit sekä veturitalli), jotta aiemmin mainitut tavoitteet voivat toteutua. Lisäksi kullakin kohteella on kaupunkitilassa oma roolinsa, jolle olisi annettavaa tilaa uudisrakenteiden suunnittelussa. Suojelutavoitteet on mahdollista jakaa kolmeen tasoon; kaupunkikuva, kunkin kohteen kokonaisuuden hallinta ja kunkin kohteen erityiset ominaispiirteet.

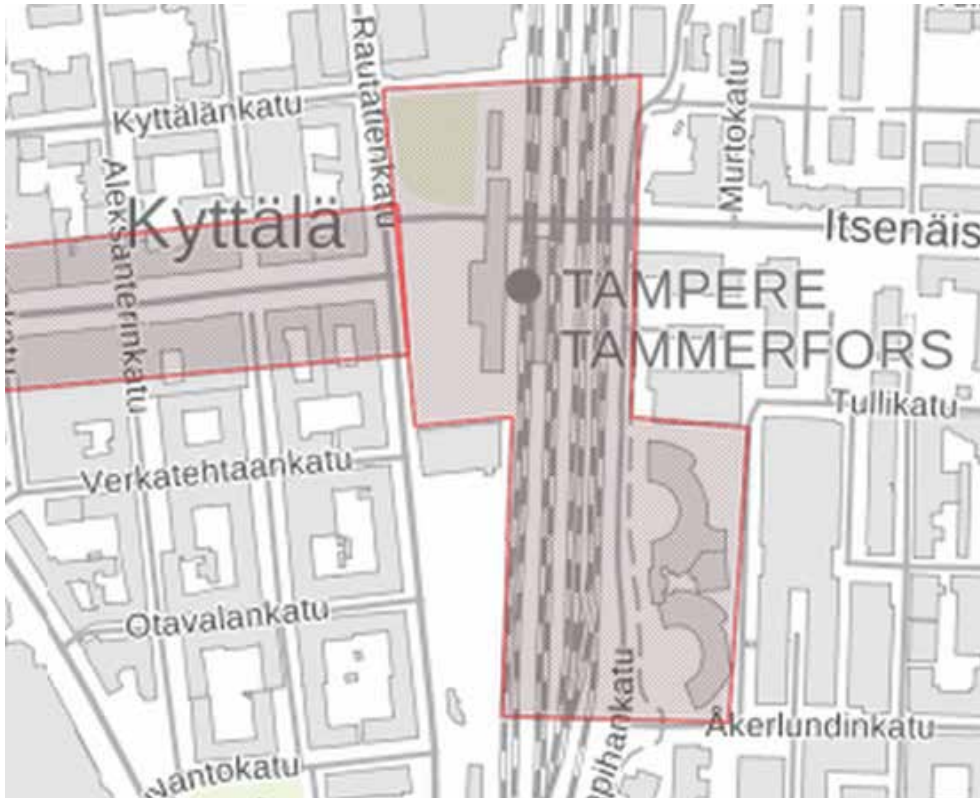
## Työn toteutuksesta

Tässä työssä hyödynnettiin mahdollisimman paljon aiemmin kohteista tehtyjä selvityksiä, joita täydennettiin ja taustoitettiin niiltä osin kuin havaittiin täydennystarpeita tai työn aikana heräsi kysymyksiä. Viinikanojan sillasta ei käytännössä ollut olemassa mitään aiempaa selvitystä, vaan sitä koskeva tieto koottiin alusta alkaen.

Työtä hankaloitti ja hidasti Suomessa Covid-19-pandemian vuoksi voimassa ollut poikkeustila, jonka vuoksi kirjastot ja arkistot olivat lähes koko työn koostamisen ja kirjoittamisen ajan kiinni. Tämän vuoksi arkistoja ja lähteitä on jäänyt tarkastamatta tai selvittämättä, mutta toisaalta internetin maailmasta on löytynyt mielenkiintoisia tiedonmuruja, joita yhdistelemällä on voitu hahmottaa ilmiöiden taustoja tai asioiden yhteyksiä.

Selvityksen loppuun on koottu lista käytetyistä lähteistä.

# Kohteen perustiedot



RKY-rajaukset asemaseudulla. Hämeenkatu on oma kohteensa ja rautatieasema, ratapiha ja veturitallit omansa. Museoviraston karttapalvelu.

Rakennushistoriaselvitys käsittää neljä kokonaisuutta: Tampereen rautatieaseman, henkilöratapihan, eteläisen veturitallin ja Viinikanojan sillan.

Näistä rautatieasema, henkilöratapiha ja veturitalli ovat valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009). Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt edustavat maamme kehitysvaiheita ja ovat historian kuvastajia. Kyse on sekä perinteen säilyttämisestä että alueiden kehittämisestä niiden ominaisluonnetta ja erityispiirteitä vahvistavalla ja niihin sopeutuvalla tavalla. On tärkeää, ettei näillä alueilla tapahdu muutoksia tai rakentamista, joka on olennaisesti ristiriidassa niiden kulttuuriympäristöarvojen kanssa. Tavoitteena on valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen rakenteen, kylä- ja kaupunkikuvan sekä alueilla jo olevien rakennusten ja ympäristön säilymisen turvaaminen sekä mahdollisen täydennysrakentamisen ja muiden muutosten sopeuttaminen kulttuuriympäristön ominaisluonteeseen ja erityispiirteisiin. Säilyttämisen ja muutosten laajuus ja sisältö ratkaistaan kaavoituksen kautta. (Ympäristöministeriön muistio "Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen huomioon ottaminen kaavoituksessa ja lupamenettelyssä" 2.4.2020 VN/7642/2020)

Lisäksi asemarakennus ja veturitallit sisältyvät nk. Rautatiesopimukseen vuodelta 1998. Kyseessä oli sopimus menettelytavoista valtakunnallisesti merkittävien rautatieasema-alueiden säilyttämiseksi ja suojelemiseksi (ns. Rautatiesopimus) ja se allekirjoitettiin 22.9.1998. Sopimuksen osapuolina olivat ympäristöministeriö, Museovirasto, Ratahallintokeskus, VR-yhtymä Oy, Valtion kiinteistölaitos (nykyinen Senaatti-kiinteistöt) ja Metsäntutkimuslaitos. Sopimuksen tavoitteena on varmistaa tärkeimpien asemien hallittu kehittäminen ja asemaympäristöjen aktiivinen vaaliminen. Rautatiesopimuksen mukaan kohteiden säilyttäminen ja suojeleminen sekä suojelesta luopuminen ratkaistaan siinä yhteydessä, kun alueen tai sen rakennusten kehittämisen ja käytön suunnitteleminen tai luovuttaminen on ajankohtaista. Käytännössä Rautatiesopimukseen kuuluvien kohteiden tullessa myyntiin tulee ratkaistavaksi suojeleminen ja soveltuva väline (asemakaava vai rakennusperintölaki). ("Rautatiesopimus" eli ympäristöministeriön päätös Dno 2/562/96, 9.12.1998)

## Asemarakennus

Nimi	Tampereen rautatieasema
Osoite	Rautatiekatu 25, 33100 TAMPERE
Kiinteistötunnus	837-599-2-15
Rakennustunnus (VTJ-PRT)	1001733424
Valmistumisvuosi	1935-38, eteläsiiven korotus 1948
Suunnittelija	Otto Flodin ja Eero Seppälä
Kerrosala	7 726 m <sup>2</sup>

## Asemakaavatilanne

Tampereen rautatieaseman alue on ajantasa-asemakaavassa merkitty LR-alueeksi eli rautatiealueeksi. Rautatieaseman ja ratapihan alueen asemakaava on vahvistettu vuonna 1897. Rautateiden alueet ovat olleet valtion maata ja siksi niitä ei ole aiemmin kaavoitettu tarkemmin. Vastaava tilanne on esimerkiksi Turun rautatieaseman kohdalla. Tampereen rautatieaseman omistaa VR-Yhtymä Oy ja ratapihan Suomen valtio.

Rautatieasema kuuluu Rautatiesopimuksen 1998 kohdevalikoimaan.

## Aiemmat selvitykset

Tampereen asemakeskus, kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöselvitys sekä vaikutusten alustava arviointi WSP 7.5.2020

Tampereen asemapuisto, ympäristöhistoriallinen selvitys Näkymä Oy 21.1.2020

Selvitys ReConnecting Tampere -kilpailuehdotuksen suhteesta valtakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön, COBE Lundén Architecure 2015

Tampereen rautatieasema ja eteläinen veturitalli, rakennushistoriaselvitys, Panu Savolainen 2015

## Henkilöratapiha

Nimi	Tampereen henkilöratapiha
Valmistumisvuosi	1875

## Asemakaavatilanne

Tampereen henkilöratapiha on merkitty LR-alueeksi eli rautatiealueeksi.

Henkilöratapihan pohjoispäässä on voimassa kaava nro 8330, joka tullut voimaan 15.06.2015.

Itsenäisyydenkadun alikulkusillan kohdalla on voimassa kaava nro 1114, joka tullut voimaan 21.03.1958.

Henkilöratapihan eteläosa (Åkerlundinkadun - Suvantokadun linjaan asti) nro -162, joka tullut voimaan 02.12.1897.

## Aiemmat selvitykset

Tampereen asemakeskus, kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöselvitys sekä vaikutusten alustava arviointi WSP 7.5.2020

Selvitys ReConnecting Tampere -kilpailuehdotuksen suhteesta valtakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön, COBE Lundén Architecure 2015



## Eteläinen veturitalli

Nimi	Eteläinen veturitalli
Osoite	Åkerlundinkatu 16, 33100 TAMPERE
Kiinteistötunnus	837-117-308-10
Rakennustunnus (VTJ-PRT):	103435144J
Valmistumisvuosi	1896, laajennettu 1901 ja 1934
Suunnittelija	K. K. Stier, 1934 muutokset Thure Hellström (signeeraus piirustuksessa)
Kerrosala	n. 1 200 m2 (arvio)

## Asemakaavatilanne

Eteläinen veturitalli on asemakaavassa (30.10.2002) merkitty YKT-2-alueeksi eli yleisten rakennusten ja toimistorakennusten korttelialue, jolle saadaan rakentaa myös liiketilaa. Lisäksi rakennus on suojeltu merkinnällä sr-2: ”Kulttuurihistoriallisesti arvokas ja kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen kulttuurihistoriallisesti arvokas ja kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Mikäli tämän pyrkimyksen vastaisesti on rakennuksessa aiemmin suoritettu rakennus toimenpiteitä, on rakennus korjaus- ja muutostöiden yhteydessä pyrittävä korjaamaan entistään.” Veturitallin edessä oleva kääntöpöytä on kaavassa suojeltu merkinnällä sr/r: ” Historiallisesti ja kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä rakenne, jota ei saa purkaa.” Veturitallin piha on suojeltu merkinnällä s-piha1: ”Piha tulee rakentaa ottaen huomioon alueen käyttö ja luonne kulttuurihistoriallisesti arvokkaan ympäristön luonne.”

## Aiemmat selvitykset

Tampereen asemakeskus, kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöselvitys sekä vaikutusten alustava arviointi WSP 7.5.2020

Selvitys ReConnecting Tampere -kilpailuehdotuksen suhteesta valtakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön, COBE Lundén Architecture 2015

Tampereen rautatieasema ja eteläinen veturitalli, rakennushistoriaselvitys, Panu Savolainen 2015

Tampereen veturitallit, kaupunkikuvallinen selvitys, Arkkitehtitoimisto Lasse Kosunen Oy 2001

## Viinikanojan silta

Nimi	Viinikanojan silta
Kiinteistötunnus	837-598-0001-0003
Valmistumisvuosi	1939
Suunnittelija	Piirustuksessa hyväksyjän signeeraus F. L. Lehtinen

## Asemakaavatilanne

Viinikanojan silta on ajantasa-asemakaavassa merkitty LR-alueeksi eli liikennealueeksi.

Sillan pohjoispäässä on voimassa kaava nro 1260, joka tullut voimaan 29.06.1959.

Suurin osa sillasta kaavassa nro 6590, joka tullut voimaan 03.03.1988.

## Aiemmat selvitykset

Tampereen Viinikanojan kehittämissuunnitelma, Annaleena Puska diplomityö 2019

Tarveselvitys Tampereen kansallinen kaupunkipuisto, Tampereen kaupunki 2017

Kantakaupungin ympäristö- ja maisemaselvitys 2008

# Aseman alueen kehitys

## Tampereen ja liikennemuotojen historiaa

Tammerkosken kauppala perustettiin vuonna 1775 ja kaupungiksi Tampere muutui 1779, kun Kustaa III allekirjoitti perustamisasiakirjan. Tampere oli alusta alkaen teollisuuskaupunki, jossa oli 1778 aloittanut kruununpolttimo ja vuonna 1783 aloitti Suomen ensimmäinen paperitehdas. Vuonna 1820 James Finlayson perusti kaupunkiin puuvillatehtaan. Varsinainen tehdaskaupunki Tampereesta tuli 1840-luvulla, kun tehdastyöläisten määrä ylitti käsityöläisten määrän. (Tampereen keskustan rakennettu kulttuuriympäristö 2012)

Kaupungin ja teollisuuden kehitystä vauhditti 1800-luvulla merkittävästi liikenteen kehittyminen, kun ensin alkoi höyrylaivaliikenne 1850-luvulla ja vuonna 1875 rautatie ulotettiin Tampereelle saakka. (Tampereen keskustan rakennettu kulttuuriympäristö 2012)

Merkittävimmät kuljetusvälineet 1800-luvun puoliväliin saakka olivat purjealusket ja hevosajoneuvot, mutta rautateiden ja höyrylaivojen myötä tilanne muuttui. Rautateiden rakentaminen helpotti raaka-aineiden kuljetusta tehtaille ja toisaalta valmiiden tuotteiden kuljetus nopeutui ja markkina-alueet laajenivat. Rautatiet mahdollistivat myös ympärivuotisen liikenteen. Rautateistä tulikin 1880-luvulle mennessä tärkein yksittäinen liikenneväline. Rautatiet lisäsivät myös väestön siirtymistä kaupunkeihin. (Aitta 2004, s.36)

Rautateillä on tavaraliikenne ollut alusta asti merkittävää. Rautateiden alkuaikoina hoidettiin kaikenlaisia kuljetuksia ja 1920-luvulle asti mm. maataloustuotteiden kuljetuksilla oli tärkeä sijansa. Nykyisin rautateiden tavaraliikenne palvelee lähinnä teollisuuden raskaita kuljetuksia. (Immonen 1961, s.30)

Rautateiden osuus henkilöliikenteessä kasvoi aina 1920-luvulle saakka, jonka jälkeen kehittyvät linja- ja henkilöautoliikenne alkoivat kilpailla sen kanssa. (Aitta 2004, s.44) Vuonna 1937 linja-autot ohittivat junat henkilöliikenteessä. Tampereelle valmistui uusi (nykyinen) linja-autoasema vuonna 1938. Tavarakuljetuksissa junat säilyttivät asemansa edelleen, koska kuorma-autoliikenteen edellyttämä päällystettyjen teiden verkosto oli vielä huono. (Rinne 2001, s. 61) Rautateilläkin oli kuitenkin asemilta tarvittavia jatkokuljetuksia varten myös omaa autokalustoa.

Autot tulivat Suomeen 1920- ja 1930-luvuilla. Autoliikenteen merkityksen kasvua ja liikkumisen helpottumista kuvaavat seuraavat eri autotyyppien määrät: Vuonna 1925 oli henkilöautoja 7600 kpl, linja-autoja 1300 kpl ja kuorma- sekä pakettiautoja 2900 kpl. Henkilöautojen määrä nousi kymmenessä vuodessa siten, että 1935 niitä

oli 19 900 kpl, kun linja-autojen määrä oli noussut vain 600:lla 1900 kpl:seen. Myös kuorma- ja pakettiautojen määrä oli kasvanut kymmenessä vuodessa reilusti, ollen 1935 12 000 kpl. (Aitta 2004, s.52) Matkustamisen ja liikenteen lisääntyessä myös rautatieliikenteen määrät kasvoivat, mikä johti tarpeeseen uudistaa suurimpien kaupunkien asemia juuri 1930-luvulla.

Rautateille huonoa aikaa oli, kun 1950-luvulla alettiin ajatella, että moottoriajoneuvoliikenne on niin tehokasta, että se tulee syrjäyttämään rautatieliikenteen. Tämän vuoksi rautateiden kehittämiseen ja ylläpitoon ei aina saatu tarpeeksi varoja. Rautateiden suosio nousi kuitenkin, kun siirryttiin höyryvetureista ensin dieselkalustoon ja sitten sähköistettiin radat. Vuonna 1955 tehtiin päätös luopua höyryvetureista ja vuonna 1965 sähköistää radat. (Rinne 2001, s. 69-70)

## Kartat ja asemakaavat

Aseman ja sen ympäristön rakentumisen historia on käyty läpi seikkaperäisesti Tampereen asemapuiston ympäristöhistoriallisessa selvityksessä (Näkymä Oy 21.1.2020). Tässä käydään lyhyesti läpi kyseisen selvityksen pohjalta asemaan, ratapihaan ja veturitalliin liittyvät seikat.

Rata ja rautatieasema sijoituivat kaupungin ulkopuolelle, Messukylän pitäjään kuuluneen Kyttälän esikaupungin itäpuolisille peltoalueille. Rataa ja asemaa varten pakkolunastettiin maata Hatanpään kartanolta vuonna 1874. (Näkymä 2020 s. 15)

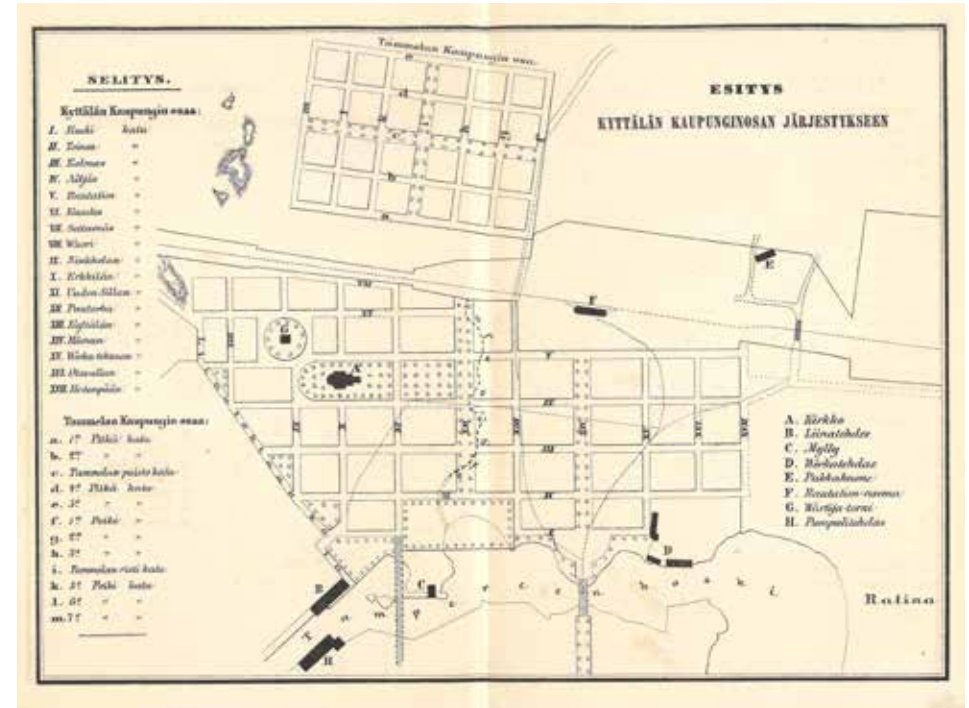
Tampereen aseman paikasta oli alun perin kaksi vaihtoehtoa. Läntisempi olisi ollut kaupungin länsireunalle, nykyisen Hämeenpuiston paikkeille, josta olisi ollut hyvä yhteys Mustanlahden satamaan. Itäisempi paikka oli Kyttälän takana, tuolloin vielä kaukana kaupungista, mutta siitä olisi hyvä tehdä jatkoyhteys Oriveden kautta Pohjanmaalle. Kaupunkilaiset kannattivat läntistä paikkaa, mutta rautatiejohtokunta rakensi itäisen vaihtoehdon. (Jaakkola 2016)

Kyttälän liittämistä kaupunkiin oli pohdittu ensimmäisen kerran jo 1850-luvulla, mutta rautatien ja rautatieaseman rakentaminen 1870-luvulla ratkaisi liittämispäätöksen ja Kyttälä liitettiin osaksi kaupunkia 1877, vuosi radan valmistumisen jälkeen. (Näkymä 2020 s. 16)

Kaupungin ensimmäisen kaupunginarkkitehdin F.L. Caloniuksen Kyttälään ja radan itäpuolelle Tammelaan laatima asemakaava valmistui vuonna 1878. Asemakaavassa Kyttälään ehdotettiin keskustan koordinaatistoa noudattavaa ruutu-



Karta öfver Tammerfors stad med en del omgifningar 1877. Karttaote. F.L.Calonius. Caloniuksen laatima kartoitus kaupungin sen hetkisestä tilanteesta ja Kyttälästä. Kartassa näkyy vuonna 1876 rakennettu rautatieasema ja sen ympärillä rautatien alueet vaaleina. Tampereen kaupunginarkisto.



Kyttälän asemakaava 1878, jossa Hämeenkatu on linjattu jatkumaan Kyttälän läpi, päätepisteenään rautatieasema. Kulku radan yli tapahtuu yhdessä tasossa raiteiden ylitse. Asemakaava vahvistettiin vasta 1886. (Tampereen kaupunginarkisto)

kaavaa, jossa yksikään katu ei noudattanut alueelle 1850-luvun jälkeen syntyneitä teitä ja kulkuväyliä. Kyttälän asemakaavassa vuoden 1865 palon jälkeen puiden reunustamaksi puistokaduksi rakennettua Hämeenkatua jatkettiin Tammerkosen yli rautatieasemalle asti. Tämä vahvisti Hämeenkadun asemaa kaupungin pääkatuna. Rautatieasema oli alun perin jo sijoitettu siten, että siitä tuli luontaisesti Hämeenkadun päätte. (Näkymä 2020 s. 16) Hämeenkatu avautui kuitenkin täydessä leveydessään Aleksanterin kirkolta rautatieasemalle asti vasta vuonna 1901, jolloin kosken länsipuolelta viimeinenkin vanhan asemakaavan mukainen rakennus kadun varrelta purettiin. (Näkymä 2020 s. 19)

Kyttälän asemakaavan jälkeen Tampereelle laadittiin uusi rakennusjärjestys, joka vahvistettiin 1898. Kaupunkikuvan kehittämiseen uudella rakennusjärjestyksellä oli suuri merkitys. Siinä määrättiin, että puistokadun varrella kivrakennukset saivat olla enintään 5 kerrosta korkeita, samat määräykset koskivat myös yleisten aukoiden varrella olevia rakennuksia. (Näkymä 2020 s. 19)

Uuden Kyttälän tonttikauppa alkoi vuonna 1890 ja samalla alkoi vanhan Kyttälän purkamisen ja uuden rakentaminen. Tämä tarkoitti työläisten talojen raivaamista, katujen linjaamista ja tasaamista sekä katuvalaistus-, vesi- ja viemäriverkoston rakentamista. Työt aloitettiin Hämeenkadun jatkeesta. Nämä tontit olivat kalliita, joten alueesta muodostui varakkaampien väestöryhmien asuinalue. Kyttälän uusi katuverkosto oli pääosin valmiina vuoteen 1894 mennessä ja suurin osa kaduista oli kivetty vuonna 1900. Hämeenkadun jatkeen rakentaminen vuosien 1890-1892 aikana avasi suoran kulku- ja näköyhteyden asemalle. (Näkymä 2020 s. 19-20)

Aseman ja ratapiha-alueen asemakaava on edelleen suurelta osin vuodelta 1897 ja siinä alue on merkitty vain rautatiealueeksi. Asema-alue on ollut valtion keskusjohtoisesti kehittämää aluetta 1800-luvulta asti, siksi aluetta ei ole käsitelty tarkemmin vanhoissa asemakaavoissa (Näkymä 2020, s.16) ja tämä käsittelytapa on jäänyt toistaiseksi voimaan.

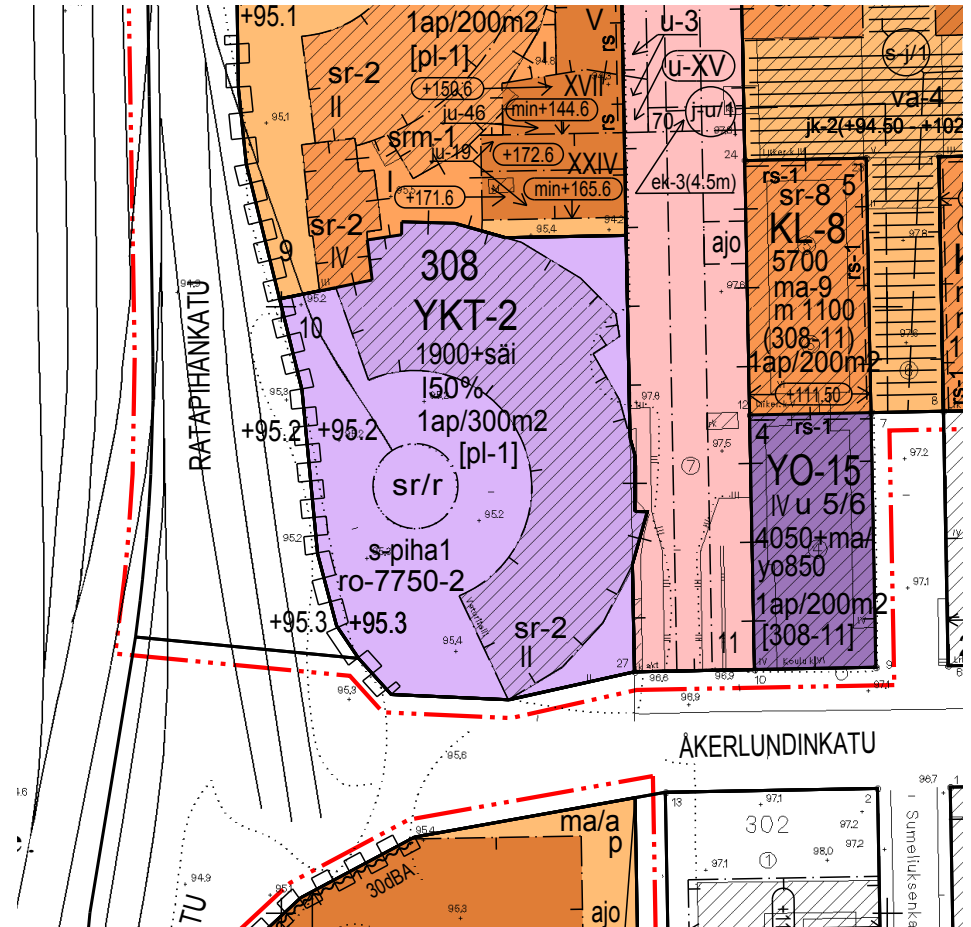


Kartta Tampereen rautatieasemasta ynnä siihen koskevista Tampereen kaupungin osista. K. W. Wirzenius 1898. Kartassa näkyy Tammelan silta radan ylitse sekä pohjoisin veturitalli ja nykyisen eteläisen tallin ensimmäiset pilttuut. Tampereen kaupunginarkisto (Kopioitu Näkömä Oy:n Tampereen asemapuiston ympäristöhistoriallisesta selvityksestä 2020)

Tampereen kartta 1917. Asema ja rautatie ovat jo selkeästi osa kaupunkirakennetta. Myös Tammelan silta radan yli näkyy kartassa samoin kuin nykyinen eteläinen veturitalli. (<https://timomeriluoto.kapsi.fi/Sivut/Paasivu/KARTAT/Kaupunki-kartat/Kaupunkikartat.html>)



Tampereen kartta 1939. Uusi asema on paikoillaan ja kulku Tammelaan tapahtuu alikulun kautta aseman kohdalla. (<https://timomeriluoto.kapsi.fi/Sivut/Paasivu/KARTAT/Kaupunkikartat/Kaupunkikartat.html>)



Eteläisen veturitalin ajantasa-asemakaava. Ratapihan alueella on myös maanlainen asemakaava pysäköintilaitos P-Hämpiä varten. Pysäköintilaitos on avattu vuonna 2012 ja se sijoittuu osittain aseman ja ratapihan alle.

## Liikenteelliset ratkaisut suhteessa asemaan ja ratapihaan

Alun perin asema sijaitsi kaupungin reunalla, mutta hyvin pian kaupunki ulottui asemalle asti ja sen länsipuolelle. Tällöin piti ratkaista, miten kulkea raiteiden yli. Aluksi kuljettiin tasossa, mikä oli tyypillistä vanhoille asemille, sitten rakennettiin Tammelan silta raiteiden yli vuosina 1895-98. Uuden asemarakennuksen myötä liikenne siirrettiin kulkemaan raiteiden alitse Itsenäisyydenkadun (silloisen Puolimatankadun) tunnelissa kuten se tänäkin päivänä kulkee.

Tasossa kuljettaessa, ylikulkusillan aikaan ja vielä aluksi alikulunkin kautta kulki kaikki liikenne samaa väylää Kyttälän ja Tammelan tai Tullin välillä. Tilanne muuttui kevyen liikenteen osalta 1988-90, kun rakennettiin Asematunneli jalankulkijoille. Jalankulkijoiden tilanne parani entisestään, kun vuonna 2008 valmistui Matkakeskustunneli. Yleisesti kevyen liikenteen tilanne kohentui edelleen, kun Ron-gankadun alikulku avattiin vuonna 2012. Autoliikenne ja jatkossa myös raitiovaunuliikenne kulkevat edelleen Itsenäisyydenkadun alikulun kautta.

Aseman kohdalla on aina ollut korkeusero kaupunkirakenteessa. Ensimmäisen aseman kohdalla se otettiin huomioon siten, että asemalle noustiin kaupungista päin loivaa mäkeä. Asema oli raiteiden tasossa. Itsenäisyydenkadun tunnelin rakentamisen vuoksi katujen korkeusasemaa madallettiin aseman ympäristössä ja etenkin Itsenäisyydenkadun (silloisen Puolimatankadun) kohdalla. Myös radan länsipuolella, Tammelassa, oli katutasoa madallettava, jotta kulku radan alitse saatiin rakennettua. Ratapiha on säilyttänyt korkeusasemansa ympäristön muutosten yhteydessä.

Puolimatankatu muuttui Itsenäisyydenkaduksi vuonna 1957, kun Suomi täytti 40 vuotta.

## Ilmakuvat

Tampereen kaupungin karttapalvelussa on sarja ilmakuvia kaupungista vuodesta 1946 vuoteen 2018. Tähän on koottu niistä valikoima, jonka avulla voidaan seurata muutoksia aseman ja veturitallien ympäristössä. Yleinen suuntaus on ollut ratapihan alueen pieneneminen ja uusien rakennusten rakentaminen koko ajan lähemmäs rataa ja asemaa.



1946

*Asema on noin kymmenen vuotta vanha ja käytännössä lähes alkuperäisessä muodossaan. Välilaituri kapenee heti katoksen jälkeen molemmista päistään. Pikatavaramakasiini on paikoillaan aseman eteläpuolella.*

*Veturitalleja on vielä kolme kappaletta ja niille johtavat raiteet. Eteläisen veturitallin päädyssä on pieni verstarakennus. Nykyinen Tullin alue on ratapiha- ja teollisuusaluetta.*



1977

*Asemalla ei ole tapahtunut juuri muuta kuin pohjoisen lisärakennuksen laiturin puoleiselle seinustalle on tullut istutuksia. Välilaituri on levennetty eteläpäädyssä tasalevyiseksi. Pikatavaramakasiini on purettu. Eteläisimmän veturitallin läheisyydestä on alettu purkaa ratapihaan liittyviä rakennuksia. Raiteet eivät kuvan mukaan johda enää keskimmaiseen (nykyiseen eteläiseen) veturitalliin.*



1987  
Asema-aukion eteläreunalle on kohonnut uudisrakennus. Ratapihalla näkyvät ensimmäisen kerran sähköpylväiden ja radan yli kulkevien sähkön kannattimien varjot. Eteläisen veturitallin päädystä on purettu verstaserakennus.



1999  
Asematunneli on rakennettu ja sen itäisen päättien kohdalle on noussut rakennus. Itsenäisyyskadun tunnelia on levennetty ja sen itäreunan yli kulkee uusi katulinja radan vieressä. Toinen välilaituri on valmistunut samaan aikaan Asematunnelin kanssa. Veturitallien kääntöpöydille tai rakennusten taakse ei kulje enää pistoraiteita.



2011  
Aseman eteläpuolelle on valmistunut Matkakeskustunneli, josta nousee uusia portaita ja hissejä laitureille. Asema-aukiolle rakennetaan P-Hämpin sisäänkäyntiä aseman eteläisen siven eteen. Välilaituri on levennetty myös pohjoispäädystään tasalevyiseksi. Eteläisin veturitalli on purettu ja paikalla on uudisrakennus. Tullin puolella on valmistunut uudisrakennus pohjoisen veturitallin viereen ja veturitallien taakse on tehty pysäköintikansi. Veturitallien edestä on johdettu uusi katulinja.



2018  
Tilanne vastaa pitkälti nykyistä. Kuvan jälkeä tapahtuneita muutoksia ovat raitiotien rakentaminen Hämeenkadulle ja Itsenäisyyskadulle, eli raitiotie kulkee myös aseman alitse. Lisäksi kuvan eteläreunassa näkyvän sillan yhteyteen on valmistumassa kansi ja sille uudisrakennus.

# Asemarakennuksen vaiheet

## Ensimmäinen asema

Suomen ensimmäinen rautatie Helsingistä Hämeenlinnaan avattiin vuonna 1862. Vuonna 1876 rata rakennettiin Tampereelle asti ja se avattiin liikenteelle 22.6.1876 (Jaakkola 2016) Samalla rataa jatkettiin Toijalan kautta Turkuun. Tampere-Toijala-Turku-asemien suunnittelijoista ei ole muuta tietoa kuin että ainoastaan Turun aseman piirrokset oli signeerattu (P.E.S. Degenaer). Oletettavaa on, että Tampereen ensimmäinen asema oli Rautatiehallituksen arkkitehdin Knut Nylanderin luonnosteleva, ellei peräti suunnitteleva. (Valanto 1984)

Aluksi ratapihoilla ja radoilla yleensä oli hyvin harvassa opastinlaitteita ja vasta 1900-luvun alussa niitä alettiin rakentaa enemmän. Varhaisimmat opastinlaitteet oli valmistettu puusta. Ensimmäiset mekaaniset, keskitetyt laitteet asennettiin vuonna 1903 Hyvinkään ja Pasilan asemille. Sähköisiin turvajärjestelmiin alettiin siirtyä 1920- ja 1930-luvuilla. (Immonen 1961 s. 35-36)

Valokuvien perusteella ratapihan alue oli hyvin avointa tilaa vanhan aseman aikaan. Ratojen välissä oli rivi tolppia, todennäköisesti valaistusta varten. Laiturialueiden perustasot olivat puuta ja laiturit olivat matalalla suhteessa junien lattiaan. Juniin oli todellakin kiivettävä laitureilta. Vuodelta 1933 olevan valokuvan mukaan ratapihalla on kaksi välilaituria. Niistä läntisimmän reunalla on kuvassa tavarajuna, joten laituri on saattanut olla tavarajunien lastauslaituri.

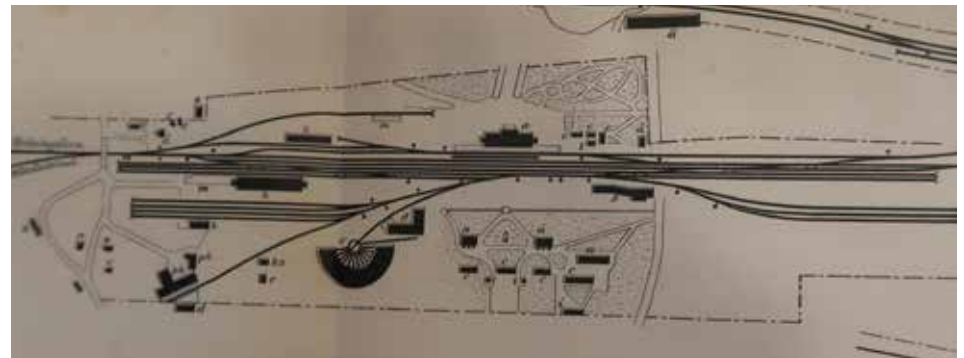
Suomessa rautateiden ja asemaympäristöjen rakentaminen tapahtui alusta lähtien valtion toimesta keskusjohtoisesti. (Valanto 1984) Aluksi vuosina 1857-1887 rautateiden ja asemien rakentamisesta vastasivat kulloistakin rataa varten nimetyt johtokunnat. Vuonna 1887 siirrettiin rautateiden rakentaminen tie- ja vesirakennusten ylihallituksen tehtäväksi. Aluksi myös ratojen hallinto ja mm. kunnossapito siirtyivät myös tie- ja vesirakennusten ylihallitukselle, kunnes vuonna 1877 perustettiin Rautatiehallitus hoitamaan näitä tehtäviä. Rautatiehallituksessa oli vuosina 1876-78 tilapäinen arkkitehdin toimi, jota hoiti Knut Nylander ja seuraavan kerran arkkitehti palkattiin vuonna 1892. Tällöin tehtävään valittiin Bruno F. Granholm, jonka ajoista lähtien suurimman osan asemarakennuksista on suunnitelleet virkamiesarkkitehdit, vain suuret kaupunkiasemat ovat olleet tästä poikkeuksia. (Valanto 1984 s.13)



*Tampereen ensimmäinen asema 1920-luvulla. Kuvassa näkyy hyvin, miten matalalla laiturit ovat olleet suhteessa rataan. Kuva Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja Hannu Rantakallio.*

*Tampereen ensimmäinen asema edusti oman aikansa "rautatiearkkitehtuuria" ja rakennettiin tyyppipiirustusten mukaan. Tampereen, Toijalan ja Vaasan asemat olivat keskenään hyvin samakaltaisia II luokan asemia. Asemat olivat arkkitehtuuriltaan yksinkertaisempia kuin Helsinki-Hämeenlinna-rataosuuden ensimmäiset asemat, mutta radan puoleista julkisivua hallitsi edelleen avonainen katos. (Valanto 1984) Asema oli puurakenteinen.*

*Ote kirjasta Valtion rautateiden ratapihat ja pituusprofiilit. Långprofil öfver Tammerfors-Björneborgs järnväg. 1893-1896 (Teoksessa tai piirustuksessa ei vuosilukua, ajoitus arvioitu Näkymän toimesta). Ratapihalla oli kuvan mukaan aseman kohdalla kaksi raidetta henkilöliikenteelle. Lisäksi ratapihalla oli useita raiteita tavaraliikennettä varten ja pohjoiseen veturitaliin johti yksi pistoraide. Ratapihalla oli ilmeisesti tavarajunien lastausta varten useita ratapihalle päätyviä raiteita. Rautatiemuseo.*





## Uusi asema

Asemien uudistaminen matkustajamäärien kasvaessa alkoi Helsingin rautatieasemasta. Vuonna 1895 rautatiehallituksessa laadittiin suunnitelma aseman ja ratapihan uudelleenjärjestelystä. Kilpailu uuden asemarakennuksen arkkitehtuurista järjestettiin 1903 - 1904. Kilpailussa keskityttiin ulkoasuun, koska pohjakaava oli laadittu valmiiksi. Kilpailun voitti Eliel Saarinen, joka sitten hioi ehdotustaan useamman vuoden ajan ja uusi asema valmistui kokonaisuudessaan vasta vuonna 1918. (Valanto 1984)

Seuraavaksi ryhdyttiin uudistamaan Viipurin asemaa, josta järjestettiin kilpailu vuonna 1904. Tässäkin oli ratapihan järjestelyt sekä aseman pohjakaava jo suunniteltu ja kilpailu käsitti ulkoasun suunnittelun. Tämänkin kilpailun voitti Eliel Saarinen. Viipurin asema valmistui vuonna 1913. (Valanto 1984)

Muita paikkakuntia, joissa vanha asema korvattiin uudella 1900-luvun alkupuoliskolla olivat mm. Riihimäki (1935), Kuopio (1934) ja Pori (1937). Kaikkien näiden suunnittelu tehtiin rautatiehallituksessa vuosina 1933-35. Autoistumisen ja linja-autoliikenteen kasvun myötä matkustaminen lisääntyi ja oli tarve rakentaa entistä isompia asemarakennuksia. (Huvila 2007)

Tampereen vanha asema alkoi 1900-luvun alkuvuosikymmeninä olla huonokuntoinen ja vaatii jatkuvasti korjauksia. (Valtionrautatiet 1912-1937 s. 386) Aseman uudistamiskysymys oli pitkään vireillä, koska siihen liittyi myös katujen ja radan risteämisen ratkaiseminen. (Peitsara 1937) Tampereella 1900-luvun alkuvuosikymmenet olivat teollisuuden kehittymisen ja alojen monipuolistumisen aikaa, mikä osaltaan vaikutti siihen, että tarvittiin myös aiempaa suurempi asema. (Tampereen keskustan rakennettu kulttuuriympäristö 2012)

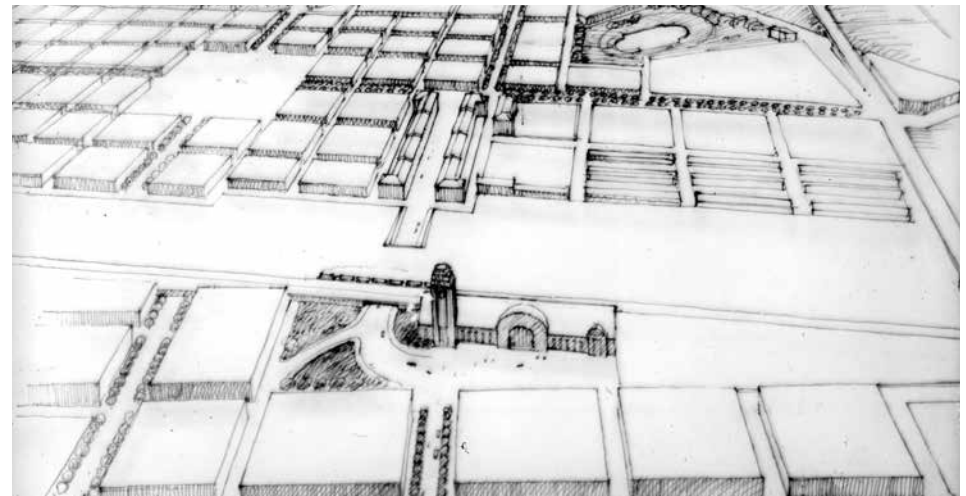
### *Alikulktunneli Tammelan ylikulkusillan tilalle*

Vuonna 1895 - 98 oli rakennettu Tammelan ylikulkusilta radan ylitse yhdistämään Tammelan ja Kytätälän alueet. Silta oli kivi- ja puurakenteinen ja sen alitse kuljettiin radan vartta. Silta katkaisi silloisen asemapuiston, kun sen piti nousta radan ylitse, jonka vuoksi nousu piti aloittaa jo puiston kohdalla. (Näkymä Oy 2020)



*Asema, ratapiha ja Tammelan silta vuonna 1933 juuri ennen vanhan aseman purkamista. Kulku välilaiturille on Tammelan sillan vierestä, reunimmaisen radan yli tasossa. Aseman edustan aukio nousee loivasti kohti asemaa. Kuvassa radan alikulktunnelia on jo alettu kaivaa. Kuva Museokeskus Vapriikki.*

*Arkkitehti Kolhon esitys uudesta asemasta ja alikulusta 1925 Kytätälästä päin katsottuna. Luonnos lienee puheenvuoro keskusteluun tehdäänkö kulku radan alitse vai ylitse. Asemarakennuksen hahmo on lainattu Helsingin uudesta asemasta. (Kolho toimi apulaiskaupungin-arkkitehtina Tampereella 1927 alkaen, joten piirros saattaa olla myös hieman myöhemmin kuin 1925.) Kuva Vapriikin kuva-arkisto.*



Sillasta muodostui tärkein kulkureitti Tammelasta kaupunkiin. Silta oli kuitenkin kapea ja sen nousuosat jyrkkiä, joten se ei olisi pystynyt pitkään vastaamaan liikenteen tarpeisiin. Vuodesta 1910 lähtien tutkittiin uuden sillan tai alikulun mahdollisuutta korvaamaan Tammelan ylikulkusilta. Vuonna 1918 Tampereen kaupunki teki ensimmäistä kertaa ehdotuksen, jossa ylikulkusilta oli korvattu alikulkureitillä, joka oli sijoitettu Puolimatkatkadun (nykyisen Itsenäisyydenkadun) linjaan eli nykyiselle paikalleen. Erilaisia vaihtoehtoja tutkittiin tämänkin jälkeen ja vasta vuonna 1932 asiasta saatiin päätös, kun kaupunki ja rautatiehallitus pääsivät yhteisymmärrykseen. (Peitsara 1937)

Alikulkutunnelin suunnitelma laadittiin rautatiehallituksen sillanrakennusjaostossa. Ensin ajateltiin, että uusi asematalo ei ulottuisi alikulun yli, mutta kun se lopulta rakennettiin, tuli alikulun pituudeksi 88 metriä. Alikulun kansi on rakenteeltaan 2-aukkoinen jatkuva palkki, jossa on välitukena ”pendelipilari”. (Peitsara 1937)

Alikulkutunnelin kustannukset jaettiin kaupungin ja rautatiehallituksen kesken, mutta itse rakennustyön suoritti valtionrautatiet. Tunneli avattiin katuliikenteelle kesällä 1936. (Peitsara 1937)

Asematunnelin linjaus Tammelassa nosti Puolimatkatkadun (nykyisen Itsenäisyydenkadun) pääkulkuväyläksi Tammelassa ja uudessa Kalevan kaupunginosassa, jota alettiin rakentaa välittömästi sodan jälkeen funktionalistiseen avoimeen katutilaan perustuvan kaupunkisuunnittelun periaatteita noudattaen. (Lyytinen 2003)



*Vanha asema oli vielä paikoillaan, kun Itsenäisyydenkadun (silloisen Puolimatkatkadun) tunnelia alettiin kaivaa juuri vanhan aseman kohdalle. Kuva Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja E. M. Staff.*

*Tammelan ylikulkusilta, kun uutta asemaa vielä rakennettiin eikä Itsenäisyydenkadun tunnelia oltu vielä avattu. Kuva Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja E. M. Staff.*





*Itsenäisyydenkadun tunnelin rakennustyömaa 1933. Itsenäisyydenkadun (siloisen Puolimatkan kadun) korkoa oli madallettava hyvin pitkältä matkalta. Kuva Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja Veikko Kanninen.*

*Tunneli tuettiin puurakenteilla kaivamisen ajaksi.  
Kuva Vapriikin kuva-arkisto kuvaaja E. M. Staff.*



*Itsenäisyydenkadun tunnelin rakennustyömaa 1933. Kuvasta näkyy hyvin, miten katu-  
tasoa on kaivettu alemmas aivan talojen vierellä. Maiseman muutos on ollut merkittävä.  
Taustalla näkyy vielä Tammelan ylikulkusilta. Kuva Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja E. M.  
Staff.*

*Itsenäisyydenkadun tunneli valmiina 1936. Myös asema alkaa hahmottua.  
Kuva Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja E. M. Staff.*



### *Uuden aseman kilpailu ja jatkosuunnittelu*

"Tampereen uusi asema oli ensimmäinen rautatieasema Suomessa, jonka suunnittelussa autoliikenne otettiin huomioon ja liikennekysymysten ratkaiseminen oli asemaympäristön suunnittelun lähtökohta." (Näkymä 2020 s. 65)

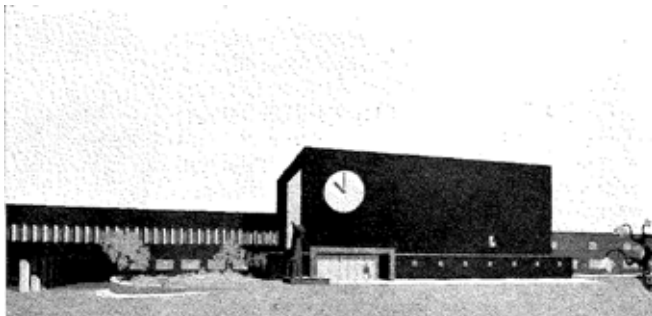
Kun päätös alikulkutunnelin rakentamisesta oli tehty, alettiin rautatiehallituksen huonerakennusjaostossa luonnostella uuden aseman pohjapiirustuksia. Pohjapiirustuksen pohjalta rautatiehallitus järjesti arkkitehtuurikilpailun lievittääkseen tuolloin vallinnutta arkkitehtien työttömyyttä. (Valtionrautatiet 1912-1937, s.386) Kilpailun ohjelma julkaistiin 18.11.1933. Kilpailu käsitti pääasiassa julkisivujen suunnittelun, mutta pohjaratkaisuihinkin sai esittää muutoksia. Kilpailun ratkaisu ilmoitettiin 22.1.1934, eikä siinä jaettu ensimmäistä palkintoa. (Peitsara 1937, Valanto 1984)

Kilpailun tuomaristo totesi kilpailun kuitenkin osoittaneen, että pohjakaavaa muuttamalla saadaan aikaan asemakaavallisesti parempi julkisivuratkaisu. Mutta koska kukaan kilpailijoista ei ollut onnistunut esittämään sekä onnistunutta pohjakaavaa että julkisivua, palkittiin ne ehdotukset, joissa annettulla pohjakaavalla oli saatu tyydyttävä ratkaisu. Palkintolautakunta valitsi ehdotuksista lunastuksen saaneen Otto Flodin ja Eero Seppälän ehdotuksen "Krackenberg" jatkosuunnittelun pohjaksi. Merkillepantavaa on, että se oli ainoa ehdotuksista, jossa asemalle ei ollut esitetty tornia. (Valanto 1984) Jatkosuunnittelun myötä torni tuli kuitenkin mukaan suunnitelmaan, tosin vastoin suunnittelijoiden näkemystä "eräiden piirien tyydyttämiseksi" kuten arkkitehdit Arkkitehti-lehden esittelyssä kirjoittivat. He myös nimittivät tornia "tornikkeeksi". (ARK-lehti 7/1937)

Tuomaristossa epäilyksiä herättänyt pohjakaava muutettiin jatkosuunnittelun myötä tehokkaammaksi ja rakennuksen runkosyvyyttä kasvatettiin. Kaupunkikuvalliselta kannalta merkittävä muutos oli tornin lisäämisen ohella asemahallin suuren ikkunan siirto pohjoisseinältä länsiseinälle, jonne Flodin ja Seppälä olivat kilpailuehdotuksessaan esittäneet suurta, opaalisilla peitettyä valaistua kellotaulua. Lisäksi laitureiden puolelle suunnitellut neljännesympyräkaaren muotoiset sisäänkäynnit ja ikkunaseinät oli korvattu yhtenäisellä rapatulla julkisivulla. (Savolainen s.10)

Asemarakennuksen alitse johdettu katutunneli aiheutti sen, että aseman pääsisäänkäynti oli alemmalla tasolla kuin laiturit. Tämä oli jo huomioitu aseman kilpailun pohjana olleessa pohjaratkaisussa, mutta jatkosuunnittelun myötä tilallinen ratkaisu selkeytyi. (Peitsara 1937)

Arkkitehtien Flodin ja Seppälä mukaan (ARK-lehti 7/1937) keskushalli on rakennuksen kohokohta ja sen suuri ikkuna sijoitettiin lopullisissa suunnitelmissa osoittamaan kohti Hämeenkatua. Asemahallin yhteyteen sijoitettiin matkustamista ja matkustajia palvelevat tilat kuten lippumyymälät, tiedonantotoimisto, matkatavaratilat sekä kahvila. Pääovien viereen oli julkisivuun sommiteltu komea näyteikkunarivistö, jolla oli haluttu välttää tilapäisten "näytekaappien" ilmaantuminen asemalle. Matkatavarioliikenne oli myös huolella suunniteltu, kun sille oli oma sisäänkäyntinsä eteläisessä siivessä sekä oma tunnelinsa välilaiturille. Rakennuksen toiseen kerrokseen oli sijoitettu loput matkustajia palvelevat tilat, kuten ravintola ja odotustilat. Muuten ylemmissä kerroksissa oli tilat niille virastoille, joiden toiminta oli välttämätöntä junaliikenteen yhteydessä.



*Vasemmalla kilpailuvaiheen julkisivu. Iso ikkuna on pohjoiseen ja valtava kello on pääjulkisivun katseenvangitsija. Pääsisäänkäynti on paikoillaan, mutta "kehys" on vain oven ympärillä kun se lopulta ulottui koko näyteikkunarivistön ylle. Ravintolan ikkunarivistö oli jo valmiina kilpailuvaiheessa. Torni tuli mukaan vasta jatkosuunnittelun myötä. Piirros Arkkitehti-lehti 2/1934 ja valokuva Vapriikin kuva-arkisto.*

### *Uuden aseman rakentaminen vaiheittain*

Uuden asemarakennuksen alta oli purettava vanha. Se purettiin kahdessa osassa uuden aseman rakentamisen vaiheiden mukaan. Arkkitehtien mukaan uuden aseman vaiheittain rakentamisessa oli huomioitu henkilöliikenteen ja asemalla olevien virastojen toiminnan jatkuminen. (ARK-lehti 7/1937)

Aseman rakentaminen jaettiin käytännön syistä kolmeen vaiheeseen. Ensimmäisessä vaiheessa rakennettiin asemahalli ja kaksikerroksinen eteläinen toimistosii-  
pi vuonna 1935, toisessa vaiheessa vuonna 1936 pohjoissiipi, jossa oli mm. ravintola sekä torni ja kolmannessa vaiheessa vuonna 1938 ”talousrakennus” asematalon pohjoispuolelle.

Talousrakennuksessa olivat ylemmässä kerroksessa rata- ja rakennusmestareiden toimistot, pakaasikärryvarasto ja niiden akkujen varaamiseen varattu tila sekä alakerrassa autotallit ja pesutupa. (Savolainen 2015) Rautateillä oli omia autoja jatkokuljetuksia varten asemalta paikkoihin, joihin ei rata kulje. Tämä rautateiden oma kuljetus alkoi Tampereelle 1.11.1934. Siksi uudelle asemalle tarvittiin myös autotalleja. (Valtionrautatiet 1912-1937 s. 781)

Viimeinen vaihe aseman rakentamisessa oli eteläisen siiven korotus yhdellä kerroksella vuonna 1947. Suunnitelman sitä varten laati J. Ungern, mutta korotus tehtiin alkuperäistä arkkitehtuuria noudattaen, eikä sitä pysty havaitsemaan erillisenä julkisivuissa.

*Vanha ja uusi asema samassa kuvassa. Uuden aseman toisessa rakennusvaiheessa vanha asemarakennus purettiin ja paikalla nousi ravintolasiipi. Kuva Vapriikin kuva-arkisto kuvaaja Veikko Kanninen.*



*Aseman ensimmäinen vaihe alkaa olla valmiina. Kuva Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja E. M. Staff.*



## ASEMARAKENNUKSEN VAIHEET

Asemaan kuului myös kaksi tunnelia raiteille: toinen oli matkustajia varten rakennettu henkilötunneli ja toinen matkatavaratunneli, josta oli tavarahissit välilaitureille. Tunnelit, samoin kuin asemalaiturikatos rakennettiin ensimmäisen rakennusvaiheen yhteydessä ja välilaiturikatos toisessa vaiheessa. Rakennustyön yhteydessä uusittiin myös ratapihan merkinanto- ja turvallisuuslaitteet nykyaikaisiksi. (Peitsara 1937)

Itsenäisyydenkadun (silloisen Puolimatrankadun) tunnelin molemmin puolin suunniteltiin kaarevat terassit. Kaareva muoto toisti asemalla kulkuväylien nurkissa käytettyä muotoa ja ikään kuin "ohjasi" autot viereiseen tunneliin. Alun perin aseman pääovelta oli kävelyreitti eteläisen tukimuurin vierustaa pitkin tunneliin.

*Aseman toinen vaihe on valmis ja pohjoinen lisärakennus rakenteilla.*  
Kuva Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja Erkki Rikala

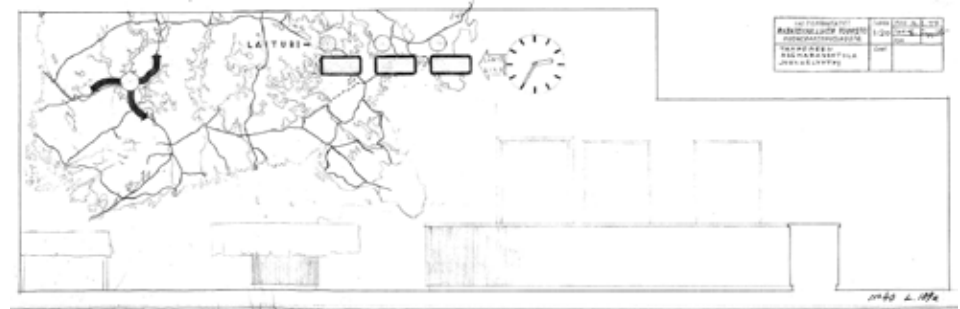


*Asema ennen eteläsiiven korotusta.*  
Kuva Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja Eino Antero Bergius.

*Eteläsiiven korotus on nähtävissä radan puolella rappaamattomana kerroksena.*  
Kuva Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja Pekka Kosonen.

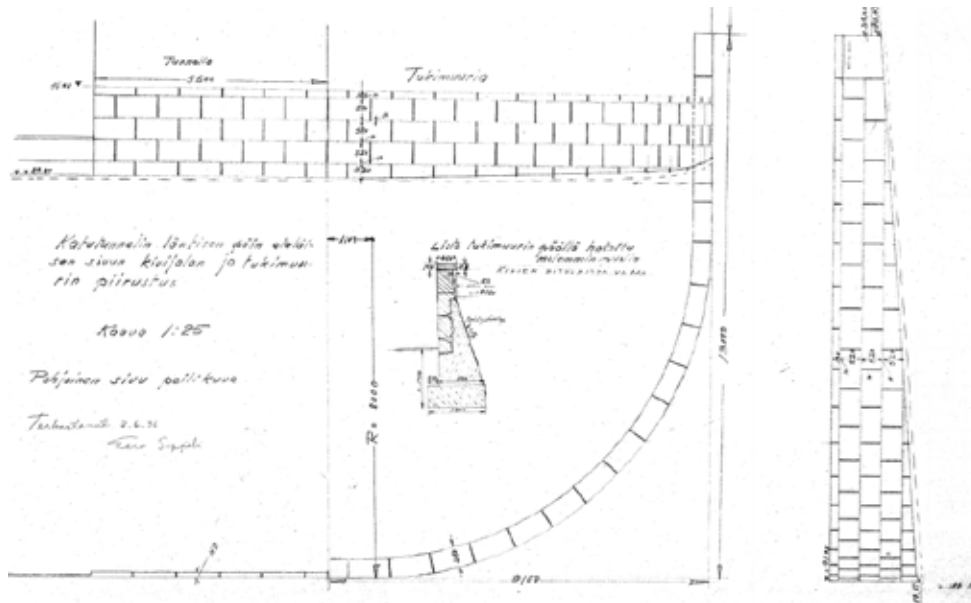


Asemarakennuksen suunnitelmat julkisivuja lukuun ottamatta tehtiin valtionrautateiden rataosastolla, rakennuspiirustukset laadittiin huonerakennusjaostossa ja lujuuslaskelmat sekä rakennepiirustukset sillanrakennusjaostossa. Sähköteknillinen toimisto vastasi valaistus- ja sähkösuunnittelusta. Julkisivusuunnittelusta vastasi aseman suunnittelukilpailun voittaneesta työparista Otto Flodin. Eero Seppälä puolestaan palkattiin valtionrautateille, jossa hän vastasi muusta suunnittelusta. Ravintolan junahälytyslaitteen kartan seinämaalauksen teki taiteilija Eino Kauria, joka myös määritteli asemarakennuksen värit. (Peitsara 1937, Savolainen 2015)



Eino Kaurian ravintolan seinälle maalaama junahälytyslaitteen kartta. Yllä suunnitelma (VR-Yhtymän arkisto), alla toteutunut. Valokuvassa myös asemaravintolan alkuperäiset valaisimet. Valokuva Vapriikin kuva-arkisto kuvaaja Eero Troberg.

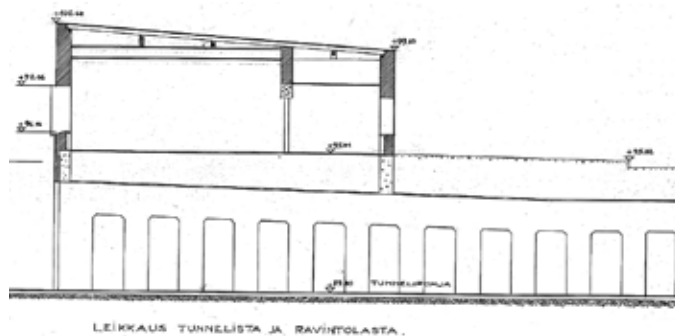
Itsenäisyydenkadun (silloisen Puolimatrankadun) tunnelia molemmin puolin reunustavien kaarevien tukimuurien piirustus. Eero Seppälä, Kuva VR-Yhtymän arkisto.



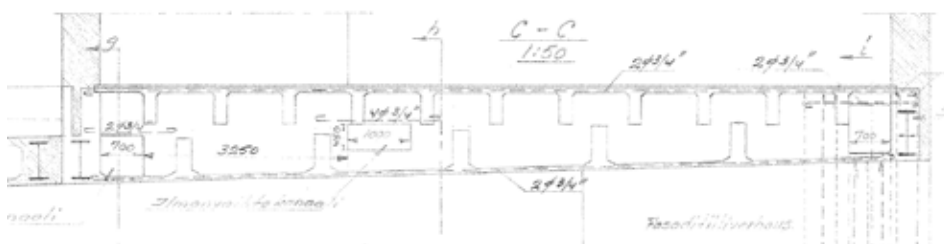
### Rakenteista ja materiaaleista

Alkuperäisten piirustusten perusteella rakennuksen ulkoseinät tehtiin massiivitiilirakenteisina ja pilarit ja maanvastaiset seinät betonista. Välipohjat olivat betonirakenteisia, kellarin ja ensimmäisen kerroksen välillä oli kaksoislaattapalkisto ja muissa kerroksissa käytettiin alalaattapalkistorakennetta. Yläpohjat olivat joko yhdistelmä ala- ja ylälaattapalkistoa tai kaksoislaattapalkistorakenteita. (Rakennuspiirustukset)

Tampereen asemalla on muutamia merkittäviä rakenneteknisiä ratkaisuja, joita seuraavassa esitellään tarkemmin. Näiden taidokkaiden rakenteiden lujuuslaskelmat laati ratainsinööri Arvi Peitsara apunaan insinööri Tauno Ryyänen. (Peitsara 1937)



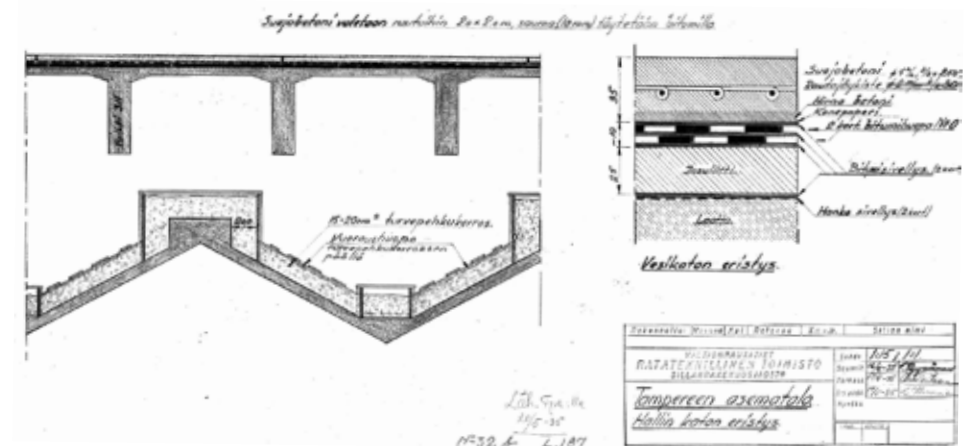
Ravintolan osuus Itsenäisyydenkadun (silloisen Puolimatkan kadun) alikulkutunnelista on tehty erilaisena rakenteena kuin muu osa. Tässä kohdassa tunnelin katonna on alalaattapalkisto, joka kantaa eristerakroksen ja ravintolan lattiana ylälaattapalkisto, jotka yhdessä muodostavat tunnelin tämän osuuden. Alapohjaan oli sijoitettu myös ilmanvaihtokanava. Kuvat VR-Yhtymän arkisto.



### Asemahallin katto

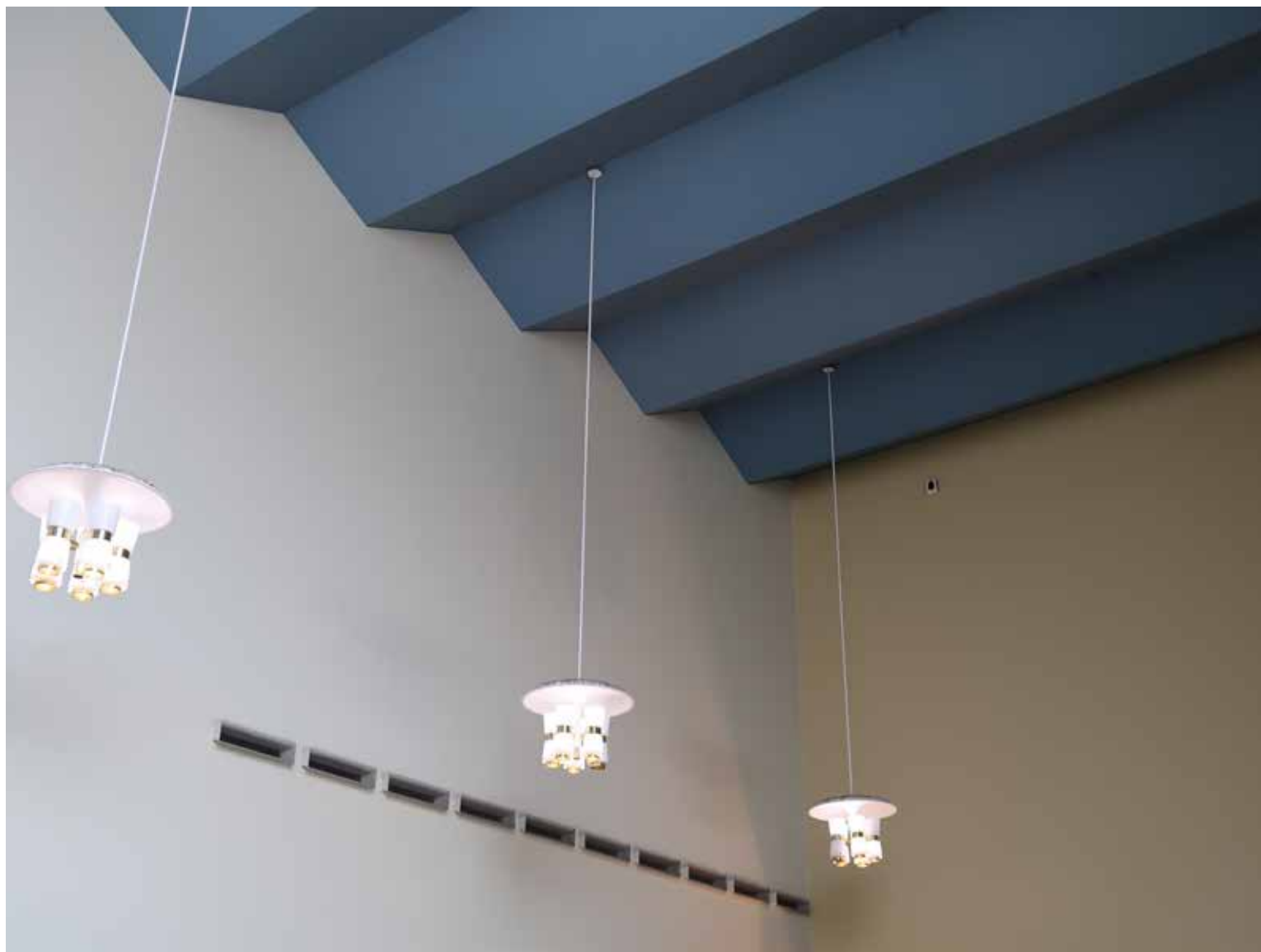
Asemahallin betonikatto on toteutettu taitelaattana. Aamulehden vastavalmistunutta asemaa käsittelevässä artikkelissa sanotaan, että Tampereen asema olisi ensimmäinen kohde jossa taitelaattaa on Suomessa käytetty. (Aamulehti 17.11.1935) Alun perin kattopinta oli tarkoitus tehdä suorana, mutta taitteisuus syntyi rakenteen suunnitelleen insinööri Arvi Peitsaran mukaan "tehtävän staattisena ratkaisuna". Hallin sivujen mitat ovat 30 m x 14 m ja korkeus noin 14 m. Katon taitteiden särmien etäisyys toisistaan on n. 3 m ja taitteen korkeus n. 80 cm. Laatan jännemitta on 14,6 m ja sen paksuus on 8 cm. Taitekohdissa laattaa on paksunnettu profiiliin lisäämiseksi puristuspuolella ja tilan tekemiseksi vetoraudoitukselle. Laatta kantaa käytännössä vain itsensä ja kevyen yläpohjatäytteen (50 kg/m<sup>3</sup>). Vesikatto on erillinen oma ylälaattapalkistorakenteensa. Betonimuotit ja valu taitekattoa varten tehtiin niin huolella, että valun jälkeinen pinta oli suoraan valmis maalaus pohja. (Peitsara 1937)

Asemahallin katon rakenne ja sen yläpuolella oleva erillinen vesikatto. Piirustus VR-Yhtymän arkisto.





*Asemahallin katto on kuin taiteltu paperi, niin teräviä ovat sen särmät. Kuvassa näkyvät myös asemahallin alkuperäisen ilmanvaihtojärjestelmän säleiköt.*



### Asemalaiturikatoks

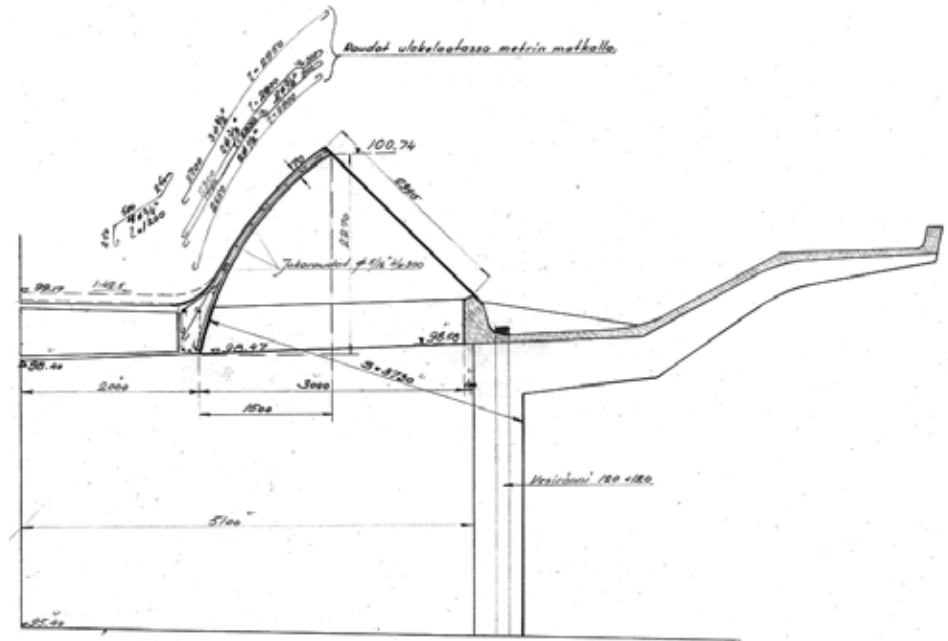
Myös asemalaiturikatoksessa käytettiin taitelaattaa. Katosta kantavat pilarit 7,2 m jaolla ja ne on sijoitettu laiturialueelle siten, että haittaavat mahdollisimman vähän liikennettä. Katos oli molemmista päistään yksipuolista uloketta. Ulokkeen pituus oli pylvään keskiakselista mitattuna n. 5 m ja betonilaatan paksuus vain 7 cm. Laatan taitteisuudella vältettiin kannatuspalkit tai paksu laatta. Kannatuspalkit oli kuitenkin pakko sijoittaa katoksen ulkoreunoihin, mikä hieman haittasi tavoiteltua keveää ulkoasua. (Peitsara 1937)

Pilarin kantava rakenne on teräspalkki (IP 471/2), joka on betonin sisällä. Tällä pilarin mittasuhteet saatiin pidettyä "kohtuullisina". Katosta kantavat ulokepalkit puolestaan ovat puhtaita rautabetonirakenteita, joiden jäykistysraudat kiinnittyvät rautapilareiden laippoihin. Ja koska ulokepalkin näkyvä korkeus haluttiin pitää samana kuin pilarin betonikuoren mitta, "piilotettiin" tarvittava lisäkorkeus laatan yläpuolelle. (Peitsara 1937)

Päälaiturikatoks on pituudeltaan asematalon mittainen, mutta ulottuu sen seinään vain sisäänkäyntien kohdalla. Muualla se kattaa vain raiteiden puoleisen leveyden laiturialuetta. Tällä on saavutettu se, että laiturikerroksen toimistotiloihin saadaan luonnonvaloa, mutta välttämättömät kulkureitit on suojattu sateelta. Lisäksi tunnelin kohdalla katoksessa on ikkuna, joka tuo valoa tunnelin aseman puoleiseen päähän.

*Ylempi kuva: Asemalaiturin katoksen leikkaukskuva kattoikkunan kohdalla. Leikkauksessa näkyvät laatan reunapalkit sekä katoksen yläpuolelle "piilotettu" palkin paksuus. Katoksen betonilaatta oli vain 7 cm paksu. Kuva VR-Yhtymän arkisto.*

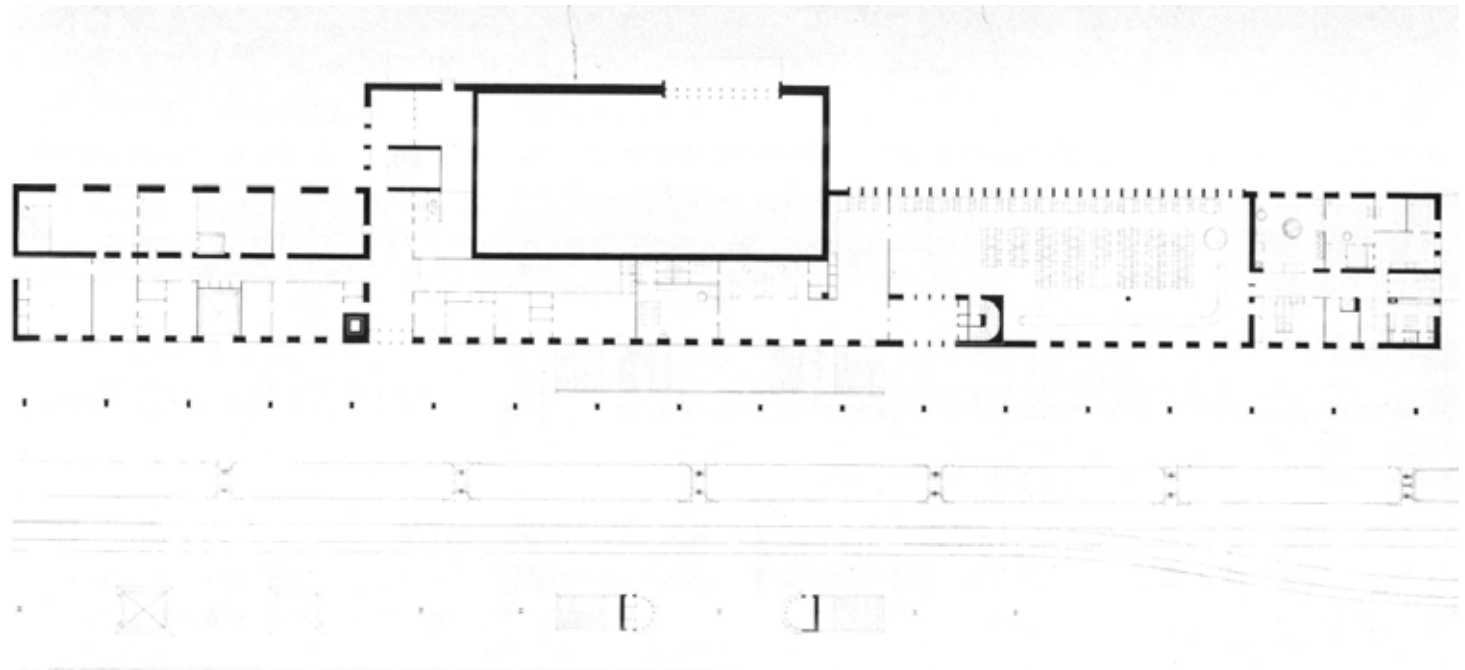
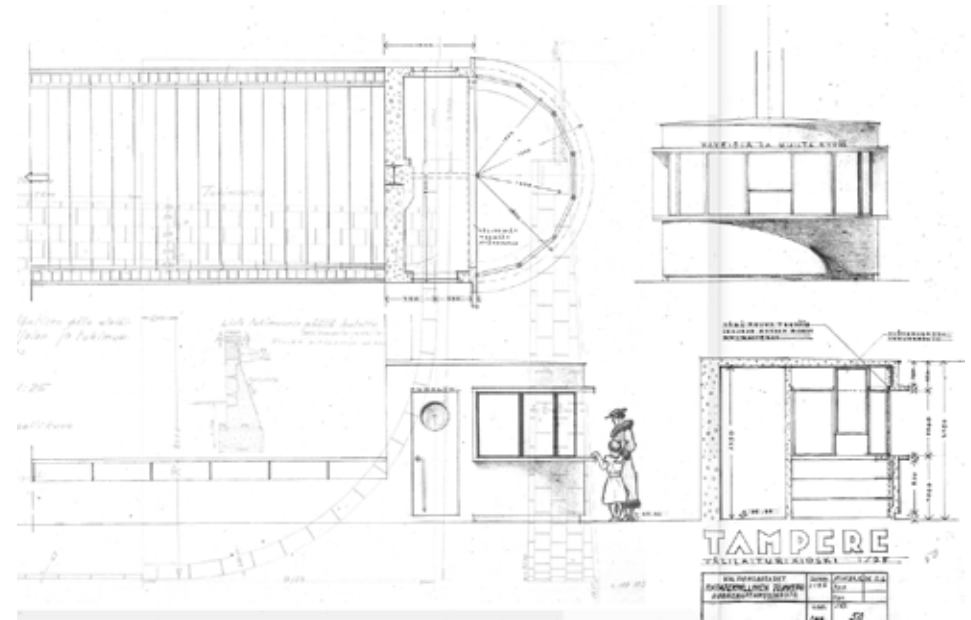
*Alempi kuva: Asemalaiturin katos oli alun perin korkeammalla kuin nyt, kun laiturit olivat matalammat kuin nykyisin. Kuva Vapriikin kuva-arkisto.*



## Välilaiturikatot

Välilaiturikatot tehtiin samankaltaisena kuin oli aiemmin tehty mm. Riihimäellä. Tampereella rakennetta kehitettiin siten, että kaikki kannatinpilarit olivat yksijalkaisia, kun Riihimäellä oli ollut sekaisin yksi- ja kaksijalkaisia. Lisäksi katoksesta jätettiin pois rautaorsien päälle asennetut puiset alusparrut ja laudoitus asennettiin suoraan Z-rautaorsien ja niiden kylkiin pultattujen lankkujen varaan. (Peitsara 1937)

Laiturikatoksen portaisiin liittyivät myymäläkioskit.



Ylempi kuva välilaiturikioskin piirustus.

Alempi kuva, josta näkyy, miten laiturikioskit liittyivät portaikkoihin. Kuvat VR-Yhtymän arkisto.

## Torni

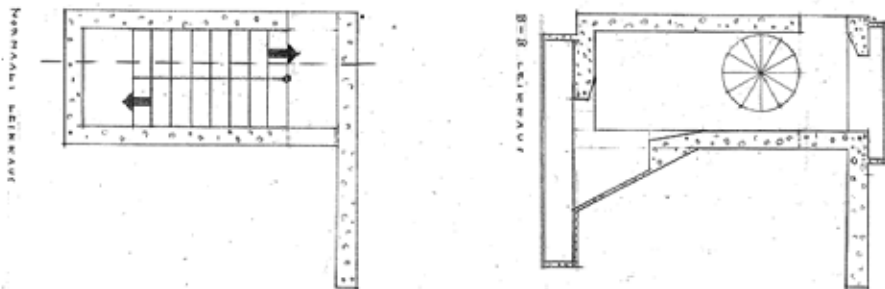
Eräissä artikkeleissa ja kirjoituksissa tornin suunnittelijaksi on sanottu arkkitehti Aulis Blomstedt, mutta tämä ei pidä paikkaansa, vaan torni oli osa Flodinin ja Seppälän suunnitelmaa. Tornin piirustuksessa on Seppälän signeeraus. Arkkitehdit tosin olivat tornia vastaan, mutta suostuivat lopulta sen suunnitelmaansa sijoittamaan.

Tampereen aseman torni on hyvin hoikka betonirakenne. Sen näkyvä korkeus on n. 36 m ja kokonaiskorkeus perustuksista alkaen lähes 50 m. Poikkileikkaukseltaan torni on suorakaide ja sen mitat ovat n. 2 m x 4,2 m. Tornissa on lisäksi "siivekeseinä", joka tietystä kulmasta saa sen näyttämään poikkileikkaukseltaan neliöltä. Siivekeseinän tarkoitus on toimia valomainosten kiinnitysalustana ja siihen on asennettu tätä varten kiinnityspultteja. (Peitsara 1937)

Tornin umpiosan sisälle on sijoitettu 0,7 m leveät portaat, jotka huipussa muuttuvat kierreportaiksi kellokoneiston vaatiman tilan vuoksi. Tornin umpiosa päättyy ylätasoon, mutta siivekeseinä jatkuu 2,5 m ylemmäs ja taittuu katokseksi ylätason päälle. (Peitsara 1937)

Tornissa on kaksi kelloa. Suurempi on kohti Hämeenkatua ja pienempi toiseen suuntaan.

Torni rakennettiin kiinteää betonimuottia käyttäen. Torni kohosi tasoväli, 3,6 m kerrollaan ja viikossa saatiin tehtyä aina kaksi osuutta. Tornin pinnaksi jäi lautamuotien jälki, sitä ei rapattu. (Peitsara 1937) Tämä oli aseman valmistumisaikaan hyvin edistyksellinen ratkaisu.



Tornin poikkileikkaus, jonka ansiosta se näyttää erilaiselta eri suunnista katsottuna. Vasemalla "normaali leikkaus" ja oikealla leikkaus aseman kellon huoltotasanteelta.



Torni rakenteilla. Samassa kuvassa huomataan, miten rapattavaksi suunniteltu julkisivu on muurattu. Kuva Vapriikin kuva-arkisto, Aamulehden arkisto, kuvaaja K. O. Lumme.

## Ilmanvaihtojärjestelmä

Vasta valmistunutta asemaa käsittelevässä Aamulehden artikkelissa kerrotaan, miten asemahallissa on "erikoislaatuinen ilmanpuhdistuslaitos". Kellarikerroksessa hallin alla on ilmanvaihtokonehuone, joka puhaltaa tomusta puhdistettua, huoneenlämpöistä ilmaa halliin ja imee pilaantuneen ilman pois. Artikkelin mukaan sama ilmanpuhdistuslaitos tulee jatkossa huolehtimaan myös myöhemmin rakennettavan ravintolan ilmanpuhdistuksesta. (Aamulehti 17.11.1935) Koneellinen ilmanvaihto oli vasta tulossa Suomeen ja Tampereen aseman laitos on varhainen esimerkki järjestelmästä. On mielenkiintoista, miten siitä käytetään nimitystä "ilmanpuhdistuslaitos" eikä ilmanvaihtolaitos.

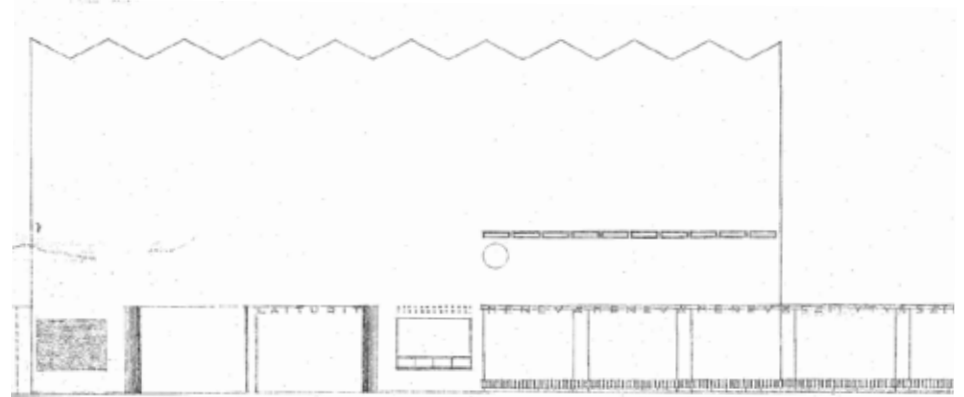
## Materiaaleista

Julkisivumateriaaleista arkkitehdit kirjoittivat Arkkitehti-lehden esittelyssä 1937, että rakennus on muuten verhottu kauttaaltaan julkisivutiilillä, mutta asemarakennuksen radan puoleinen julkisivu on rapattu ja maalattu vaaleaksi kuten ensimmäisen laiturin betonikatos. Vaalealla värillä on tavoiteltu valoisuutta laituri-alueelle. Betonisen "tornikkeen" arkkitehdit jättivät rappaamatta ja se "siveltiin kivennäisvärillä".

Aiemmassa rakennushistoriaselvityksessä julkisivutiilien sanotaan olevan erikoisvalmisteisia. Niiden valmistaja oli Paloheimo Oy, jonka tuotteisiin kuuluivat vuodesta 1921 Santamäen tiilitehtaan valmistamat julkisivutiilet. (<https://riksu.net/suunnittelija/vaino-vahakallio/>) Santamäen tiilitehtaan mainoksen (1922) mukaan heiltä saattoi tilata julkisivutiiliä, myös erikoismitoin ja -väreissä.

Erityistä pohdintaa aseman suunnittelussa oli aiheuttanut lattianpäällysteen valinta raskaasti liikennöidyissä tiloissa. Arkkitehti-lehden artikkelissa 7/1937 todettiin VR:n tehneen kokeita eri aineilla sopivan materiaalin löytämiseksi. Tampereen aseman kohdalla oli päädytty siihen, että asemahalliin, laiturille johtavaan tunneliin ja kahvilaan oli tehty graniittisepelimosaiikkilattiat ja matkatavaratiloissa sekä -tunnelissa oli käytetty duromiittia eli panssaribetonia. Ravintolan lattia oli tehty tammisesta sauvaparketista ja toimistotiloissa ja sisäisissä portaissa oli käytetty kumimattoa ja linoleumia.

Aseman rautaikkunat ja ovet toimitti Crichton-Vulcan Oy, julkisivutiilet Paloheimo Oy ja osan valaisimista Oy Taito. Tornin kellon valmistaja oli Siemens Sähkö Oy. (ARK-lehti 7/1937)



Alkuperäisessä seinäprojektiossa näkyvät IV-säleiköt rivinä asemahallin seinässä. VR-Yhtymän arkisto.



Aseman alkuperäinen graniittisepelimosaiikkilattia on ollut kestävä ja kulunut kauniisti.

## Aseman arkkitehtuurista

Asemarakennuksia on toiminnallisesti erityyppisiä riippuen lähinnä siitä, miten asema ja sen toiminnot on sijoitettu suhteessa rataan ja miten lähtevät ja saapuvat matkustajat on erotettu. Tampereen asema edustaa Suomessa yleisintä, yksipuolista asemaa, jossa asemarakennus sijoittuu radan varteen radan suuntaisesti ja tunnelien kautta päästään muille raiteille kuin aseman edustalla kulkevalle. (Valanto 1984)

Rautatierakentamisen alkuaikoina asemalle sopivaa arkkitehtonista ilmettä etsittäessä käytiin monia tyylejä läpi. Lopulta rautatieasemien tyyliksi vakiintui ns. ”italialainen huvilatyyli”, johon kuuluivat torni ja loggiaa muistuttava katos sekä pittoreski ulkoasu. Tästä ovat tietyt elementit sittemmin jääneet asemien tunnusmerkeiksi; torni, laiturikatos ja iso ikkuna pääoven yläpuolella. (Valanto 1984) Samat elementit ovat havaittavissa Tampereen uudessa asemassa, mutta ne ovat saaneet uuden muotokielen.

Aseman kello on myös tärkeä elementti. Junaliikenteen myötä siirryttiin Suomessa yhtenäiseen aikaan. Aiemmin eri paikkakunnilla kellot saattoivat olla eri ajassa, mutta rautatien myötä syntyi tarve yhtenäiselle ajalle. Junat kulkivat tarkan aikataulun mukaan. Rautateiden virallinen aika oli Helsingin paikallisaika. Rautatien myötä yhtenäinen aika levisi koko maahan. (Oja 2013 s. 81–87)

Asemien suunnittelussa alettiin 1920-luvulla siirtyä pelkistetympään muotokieleeseen kuin aiemmissa rakennuksissa. Suositummaksi asematyyppiä muodostui Valannon mukaan ”yksinkertainen puolitoistakerroksinen rakennus ilman mitään koristeaiheita”. Tällaisia on mm. Oulusta Kontiomäelle johtavan radan varrella. (Valanto 1984)

Funktionalismi alkoi tulla rautateiden arkkitehtuuriin Valannon mukaan 1930-luvulla, mutta vasta Tampereen aseman myötä funktionalismi ”saavutti Suomen rautatiet”. Siirtymävaihetta tässä tyyliuudoksessa edustavat Valannon mukaan Porin, Riihimäen ja Kuopion asemat, jotka on suunniteltu rautatiehallituksessa ja joissa on hyväksyjänä Thure Hällström. Näille asemille on tyyppillistä keskushalli, johon tehtiin suuret ikkunat ja sisäänkäyntiä korostettiin julkisivussa komealla lipalla. (Valanto 1984) Rakennukset ovat julkisivuiltaan pääosin rapattuja.

Funktionalismi toi rationalismin tavoitteiden mukaisesti esiin talojen rungon pelkistetyn muodon. 1930-luvulle tultaessa funktionalismi oli riisunut seinät suoriksi ja sileiksi, puhtaan konstruktivisiksi osiksi rakennusta. (Huvila 2007) Tämä kuva hyvin Tampereen asemaa.

Tampereen aseman julkisivuille antaa erityisen luonteen julkisivumuuraus, jossa on käytetty matalaa punatiiltä ja lähes tiilen korkuisia vaakasaumoja, jotka on viistottu. Tämä luo rakennuksen julkisivupinnalle hienon struktuurin. Aseman laiturinpuoleisen julkisivun ensimmäisen kerroksen vaalea rappaus sekä alkuperäisen betonikatoksen sileät vaaleat betonipinnat puolestaan ovat luoneet laiturille ihmisläheisen ja valoisan tunnelman. Kontrasti näiden kahden julkisivun välillä on suuri, mutta se kertoo, miten eri julkisivut on käsitelty tarkoituksenmukaisesti, funktionaalisesti. Monumentaalisen tiilipinnan ja harkitun aukotuksen avulla asema ottaa paikkansa kaupunkirakenteessa. Rapatulla julkisivupinnalla saadaan puolestaan aikaan ihmisläheinen, suorastaan kodikas tunnelma radan puolella, jossa ollaan kapealla laiturialueella lähellä julkisivupintaa.



*Rakentamisen aikaisessa kuvassa hahmottuu laiturien puoleinen valkoiseksi rapattu julkisivu hienosti. Se on kuin naamio muuten punatiilisen rakennuksen kasvoilla. Myös asemalaiturin katoksen keveys on kuvassa merkillepantavaa. Kuva Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja Atelier Laurent.*

Aamulehden kuvauksessa uuden aseman arkkitehtuurikilpailussa jatkosuunnittelun pohjaksi valittua Flodin ja Seppälän suunnitelmaa kuvaillaan "massavaikutukseen perustuvaksi monumentaalirakennukseksi, joka on kaunis ja rakennusteknisesti vaikuttava". (Aamulehti 7.2.1934) Aseman monumentaalisuutta korostaa julkisivujen vähäeleisyys, jossa tärkeää on muurin ja aukkojen suhde, pitkä julkisivunauha ravintola- ja lisärakennussiipineen asemahallin pohjoispuolella sekä muutamat pinnasta reliefimäisesti nousevat elementit. Pääovien ja näyteikkunoiden yläpuolinen terastirapattu katos, asemahallin terastirapattu kehys ja ravintolan ikkunoiden väleihin sijoitetut terastirapatut "laatat" sekä asemapääl-likön toimiston parveke pääjulkisivussa.

Arkkitehdit suunnittelivat asemalle tornin vastoin omaa näkemystään. Torni on ehkä siksi sijoitettu hieman sivuun Hämeenkadun pääakselista. Torni on kuitenkin muodostunut kaupungissa maamerkiksi molempiin suuntiin osoittavine kelloineen. Sen karkea betonipinta oli omana aikanaan poikkeuksellisen moderni ratkaisu (Savolainen 2015 s.48). Muodoltaan hoikka torni käy vuoropuhelua Tampereen teollisuuskaupungin savupiippujen kanssa, mutta erottuu niistä poikileikkausemiansa antaman muodon sekä huipun käsittelyn ansiosta. Poikileikkauksensa ansiosta torni on eri suunnista katsottuna eri näköinen.



*Asema pohjoisesta katsottuna juuri valmistumisen jälkeen. Ravintolasiiven ja pohjoisen lisäsiiven välissä on muuri, jonka taakse jää "keittiöpiha". Mataluudestaan huolimatta muuri yhdistää lisäsiiven muuhun rakennusmassaan ja tekee julkisivusta entistäkin monumentaalisemman. Ravintolan keittiön ikkunat ovat alun perin olleet vaakajaolla varustettuja. Kuva Rautatiemuseo.*

Aseman sisätilat oli suunniteltu hyvin selkeiksi ja rationaalisiksi. Ehdoton päätila oli korkea ja avara asemahalli, josta oli yhteys laitureille, matkatavaratiloihin sekä aseman kahvilaan. Asemahallin korkeuden ja muiden tilojen mataluuden välillä on selkeä kontrasti, joka korostaa asemahallin merkitystä. Kaikki aseman yksityiskohdat olivat huolella suunniteltuja, niistä on runsaasti piirustuksia VR-Yhtymän arkistossa. Arkkitehtilehdessä vuonna 1937 olleen Flodinin ja Seppälän kirjoituksen mukaan esimerkiksi asemahallin julkisivun näyteikkunarivistö tehtiin, jotta välttyttiin esittely- ja muista vitriineistä asemahallissa. Tämä kuvastaa sitä, miten asemahalli haluttiin pitää avoimena tilana. Tilalle luonnetta luovat erityisesti taitteinen katto ja suuri ikkuna ja siitä tuleva valo. Katosta roikkuvat valaisimet asemahallissa oli sijoitettu hallin itäreunaan ja länsireunalla oli seinävalaisimet.

Kaikki asemahallin ympärillä olevat toiminnot, kuten Rautakirjan myymälä, asemakonttori sekä lipunmyynti avautuivat asemahalliin aukkoina seinissä. Tämä teki asemahallin yleisilmeestä hyvin levollisen, kun hallissa ei ollut mitään "ylimääräisiä" rakenteita. Ainoa kohta, jossa on alusta alkaen ollut rakennelmia, on pääsisäänkäynnin pohjoispuolinen seinusta. Ensimmäisessä vaiheessa siinä olivat kaksi puhelinkoppia, toisessa vaiheessa paikalle rakennettiin kioski, jossa toimi matkailuinfo. Sitten kioski on uusittu muutamaan otteeseen ja sen koko on kasvanut.

Arkkitehdit olivat jopa suunnitelleet asemalla opasteissa käytetyn tekstityypin. Tekstit oli tehty irtokirjaimin ja kiinnitetty kunkin tilan tai luukun yläpuolelle. Tekstityyppiä ja ideaa hyödynnettiin vuoden 2008 korjaus- ja muutostöissä.

Tampereen aseman sisävärityksen suunnittelu annettiin taiteilija Eino Kaurialle, joka oli jo aiemmin tehnyt mm. Paimion parantolan värityssuunnitelman. Hän myös maalasi asemaravintolan seinämaalauksen. Tampereen aseman asemahalliin palautettiin väritutkimuksen perusteella Kaurian värimaailma vuoden 2008 korjaustyön yhteydessä.

Asemaravintolan sijoittaminen katutilan päälle ja päänäkymien avaaminen ravintolasta katutilaan kuvastanee mielenkiintoa uutta kulkuvälinettä, autoa, kohtaan. Katua autoineen pidettiin niin kiehtovana, että päänäkymä ravintolasta avautui liikennemaisemaan.

Tampereen aseman arkkitehtuurilla oli vaikutusta sen jälkeen rakennettuihin uusiin asemiin. Pian Tampereen aseman valmistumisen jälkeen uudistettiin Turun asema, jonka uudisrakennus valmistui vuonna 1941. Siitä ei järjestetty arkkitehtuurikilpailua, vaan suunnitelmat laati rakennushallituksessa arkkitehti Väinö Vähäkallio, joka oli ollut myös Tampereen asemakilpailun tuomaristossa. Turun asemassa voidaan havaita vaikutteita Tampereen aseman arkkitehtuurista niin massoitellussa kuin esimerkiksi asemahallin aaltobetonikatossa. (Valanto 1984)

Myös Hangon rautatieasemassa voi nähdä vaikutteita Tampereen rautatieaseman julkisivuista ja asemahallista. Rautatieaseman suunnitteli J. Ungern vuonna 1949 eli samoihin aikoihin, kun hän suunnitteli Tampereen rautatieaseman eteläisen siiven korotuksen. (Rinne 2001, s.179)

*Kuva ylhäällä vasemmalla: Asemahalli juuri valmistuttuaan. Monumentaalissa tilassa on yksi iso ikkuna korkealla ja rivistöt pienempiä aukkoja seinien alaosissa. Katosta roikkuvat valaisimet jatkavat matkatavarsiiven valaisimien linjaa ja ulkoseinälle on sijoitettu seinävalaisimet. Kuva Vapriikin kuva-arkisto, Aamulehden arkisto, kuvaaja Veikko Kanninen.*

*Kuva ylhäällä oikealla: Asemahallissa oli penkkejä alusta alkaen, kuva vuodelta 1939. Ne olivat samaa tyyliä, jota käytettiin laitureilla: teräsrunko ja istuimet puusoiroista. Kuvan oikeassa reunassa näkyy myös lipuntarkastajan "kioskin" reunaa virkailijan edessä. Kuva Vapriikin kuva-arkisto.*

*Kuva alhaalla vasemmalla: Näkymä Hämeenkadulta juuri valmistuneen aseman suuntaan vuodelta 1937. Kuva Suomen Rautatiemuseo.*

*Kuva alhaalla oikealla: Asemaravintola heti valmistuttuaan. Junahälytyskaaviota ei ole vielä maalattu takaseinälle, keittiön ovien viereen. Tila on ollut hyvin valoisa ja avara. Kuva Vapriikin kuva-arkisto, Aamulehden arkisto, kuvaaja Sulo Markkanen.*





TAMPEREEN RAUTATIEASEMA, HENKILÖRATAPIHA, ETELÄINEN VETURITALLI JA VIINIKANOJAN SILTA

## Tilojen alkuperäiset käyttötarkoitukset

Vaikka asemat Suomessa olivat pieniä verrattuna esimerkiksi Euroopan suuriin kaupunkeihin, oli niissä samat toiminnot; palvelut matkustajille eli lipunmyynti, matkatavarasäilytys ja odotustilat. Lisäksi oli ravintola sekä tiloja rautateiden henkilökunnalle, kuten asemapäällikölle, junanlähettäjille, konduktööreille ja löytöta- varoille. Asemien yhteydessä oli usein myös asuntoja. (Valanto 1984)

Tampereen aseman tilasuunnittelussa oli hyvin huomioitu eri toiminnot sekä niiden välinen liikenne. Asemahallista, joka oli matkustajia varten, oli sujuva yhteys matkatavaratiloihin ja kahvila oli kuin alkovi asemahallin pohjoisseinällä. Lipunmyyntiluukut oli sijoitettu näkyvästi asemahallin eteläseinustalle ja kulku laitureille tapahtui suoraan vastapäätä aseman pääovea. Matkustajan oli helppo orientoitua missä on mikäkin toiminto, kun hän astui pääovesta asemahalliin.

Toisessa eli laiturikerroksessa oli selkeästi erotettu matkustajien tilat sekä VR:n ja muiden virkailijoiden tilat. Kulku matkustajia varten oleviin odotushuoneisiin ja asemaravintolaan oli yhden tuulikaapin kautta. Virkailijoiden tiloihin kulku asemalaiturilta oli eteläisen siipiosan liittymäkohdassa olevan "virasto-oven" kautta. Posti oli sijoitettu eteläsiiven pätyyn ja sillä oli oma sisäänkäynti päädyistä.

Eteläisen siiven toimistotilat oli sommiteltu keskikäytävän varrelle ja asemahallin ympärillä olevat 3. ja 4. kerroksen toimistot puolestaan olivat sivukäytävällisiä.

Aseman ensimmäiseen kerrokseen sijoituivat asemahallin ympärille lipunmyynti, asemakonttori ja matkatavarasäilytys sekä kahvila. Laiturille johtavien ovien vieressä oli kaksi pientä liiketilaa, joissa toisessa oli pohjapiirroksen mukaan Rautatiekirjakauppa ja toisessa parturi. Laiturille johtavien ovien edessä, asemahallin matalassa osassa, olivat matkalippujen "tarkastuskioskit".

Ensimmäisen rakennusvaiheen suunnitelmissa on asemahallin pohjoista päätyseinää kuvaavassa projektiopiirustuksessa ulko-ovien viereen piirretty kaksi puhe- linkoppia ja "Tampereen kaupungin matkatoimisto". Toisen vaiheen valmistuttua otetuissa valokuvissa samassa kohdassa onkin koko seinän mittainen kiosk.

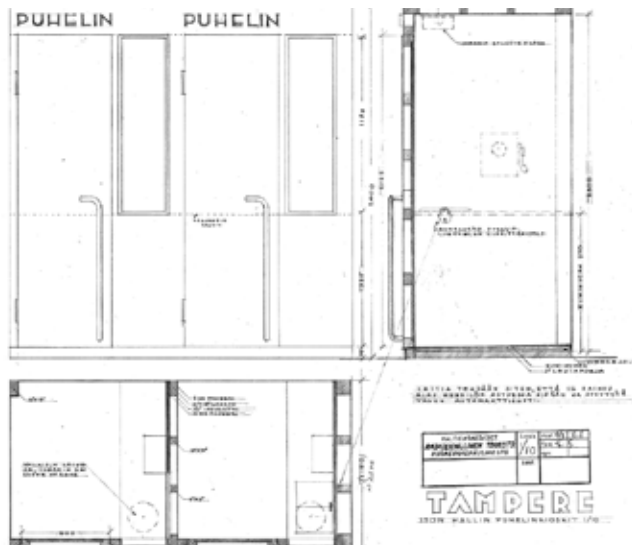


*Lipunmyyntiluukut asemahallin eteläseinustalla. Kuva Vapriikin kuva-arkisto.*



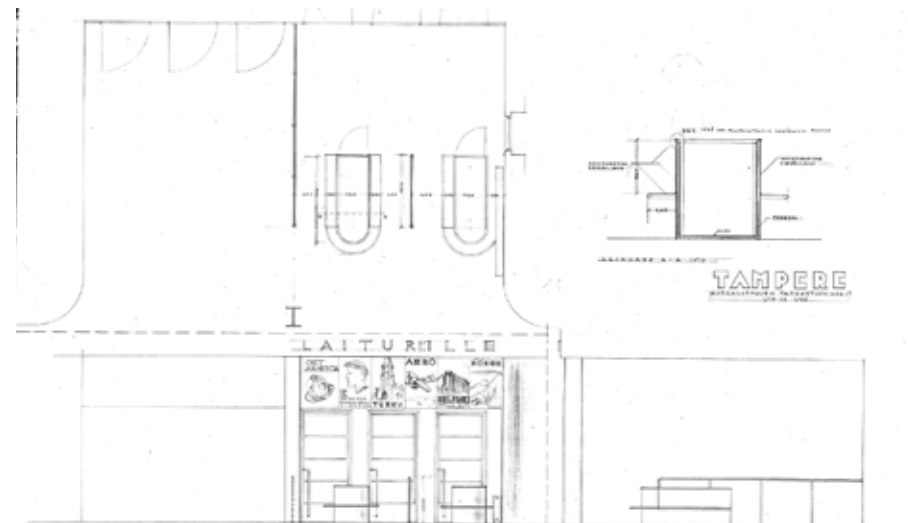
Puhelinkioskit asemahallin nurkassa. Kahvilaan johtaa leveä aukko pohjoisseinällä, mutta puhelinkoppien vieressä ei vielä ole kioskia. Valaisimet olivat aluksi hyvin yksinkertaiset. Kuva vuodelta 1936 Vapriikin kuva-arkisto.

Asemahallin pääovien vieressä olleet puhelinkopit. Kuva VR-Yhtymän arkisto.



Asemahallin matkatavaratilat rakennusvaiheessa. Matkatavaratiski oli sijoitettu pilareiden väleihin ja sen päätteenä käytävällä oli "Matka- ja kiitotavarakoju" ulko-oven vieressä. Asemahallin eteläseinällä lipunmyyntiluukut. Kuva Vapriikin kuva-arkisto.

Asemahallista laitureille lähdetessä tarkastettiin matkustajien liput. Lipuntarkastuskioskien piirustus. Kuva VR-Yhtymän arkisto.



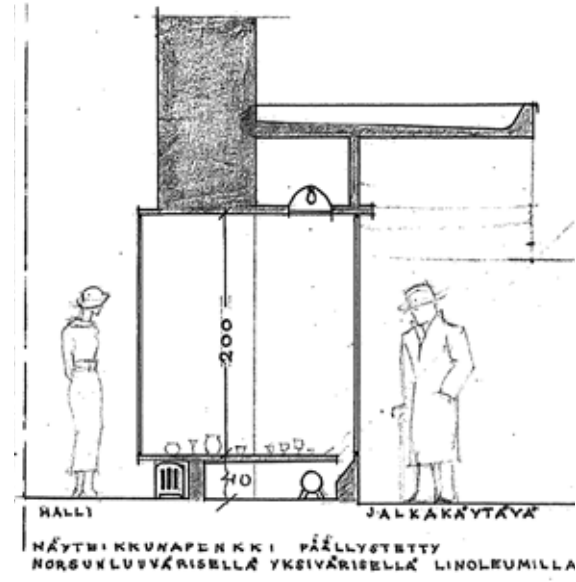
Eteläinen osa ensimmäistä kerrosta oli matka- ja kiitotavaroiden käsittelyä ja säilytystä varten. Matkatavaratiloista oli erillinen matkatavaratunneli hisseineen välilaiturille. Matkustajat saattoivat jättää joko tavaroita väliaikaiseen säilytykseen tai lähettää niitä junaan. Kiitotavara puolestaan tarkoitti yleistä tavarankuljetusta, vastaavaa, mitä nykyisin Matkahuolto esimerkiksi tekee. Matkatavara-alueella oli eteläpäädyssä erilliset pienet varastotilat "pilaantuvalla" tavaralle sekä "kaasuvarma säilytys". Matka- ja kiitotavaraosastolla oli myös oma sisäänkäyntinsä, jonka vieressä oli "Matka- ja kiitotavarakoju", joka toimi tavarankuljetuksen sisäänkirjauspaikkana.

R-kioskin, eli alun perin Rautakirjan, historia alkaa vuonna 1910 perustetusta Rautatiekirjakauppa Osakeyhtiöstä, jonka suurimmat omistajat olivat perustaja O. E. Lampén sekä Otavan, Werner Söderströmin, Hufvudstadsbladetin, Uuden Suomettaren ja Sanoma Osakeyhtiön kustantamot. Nämä kustannusyhtiöt perustivat Rautatiekirjakaupan myydäkseen kirjallisuutta ja sanomalehtiä Suomen rautatieasemilla. Yhtiö avasi ensimmäisen toimintavuotensa aikana 36 asemakioskia ja aloitti myös sanomalehtien myynnin junissa sekä alkoi myös jälleenmyydä lehtiä ja kirjallisuutta tukuihin. Tampereen asemalla toimipaikka avattiin ensimmäisten joukossa 1.1.1911. Aluksi Rautakirja myi nimensä mukaisesti vain luettavaa, mutta vuonna 1933 yhtiö avasi ensimmäiset kioskit asemien ulkopuolelle ja alkoi myydä luettavan lisäksi muun muassa makeisia ja tupakkaa. Suurilla asemilla ei tosin vielä tällöin laajennettu valikoimaa, koska oli tehty periaatepäätös, että asemilla ei kilpailta niillä jo olevien ravintolan tai makeiskioskin kanssa vaan kunnioitetaan niiden oikeuksia. Vuonna 1958 otettiin käyttöön nimi R-kioski, ja kioskit alkoivat nopeasti levitä myös ostoskeskuksiin. (<https://fi.wikipedia.org/wiki/Rautakirja> ja Kastemaa 1970, s.17, 80)

Itsenäisyydenkadun tunnelin toisella puolella ensimmäisessä kerroksessa oli asuntoja ravintolan henkilökunnalle sekä ravintolan aputiloja kuten leipomo ja kellareita. Tämän kerroksen alla on vielä alempi kellarikerros, johon oli sijoitettu juomakorivarasto sekä muita varastotiloja. Keittiön ylemmän kellarin ja pohjoisen lisärakennuksen välissä oli ns. keittiöpiha, joka oli rajattu asemapuistosta muurilla.



Rautakirja eli R-kioski asemalla, samassa paikassa vuonna 1967 (yllä) ja 2020 (seur. sivu). Vuoden 1967 kuva Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja Juhani Riekkola.



*Asemahallin reunalla, pääovien vieressä olevan näyteikkunarivistön periaatepiirros (vas.) Näyteikkunatilaa vuokrattiin liikkeille, jotka halusivat hyvän mainospaikan. Kuva VR-Yhtymän arkisto. Näyteikkuna nykyisellään (oik.).*

Rautatieasemilla oli alusta asti ravintoloita. Tämä perustui siihen, että rautateille matkustamisen malli tuli kyytilaitoksesta, jossa pysähdyspaikkoina olivat kievarit ateriointimahdollisuuksineen. (Rinne 201, s. 151). Tampereella asema sijoittui laiturikerrokseen, johon oli käynti vain asemalaiturilta. Ravintolan vieressä oli odotushuone, jonka eteläpäädyssä oli erotettu erillinen odotushuone naisille omine wc-tiloineen. Muu osa toisesta kerroksesta oli pääasiassa virkailijoiden käytössä. Huoneita oli junailijoille, komennusmiehille, junan lähettäjälle, lennättimelle, kassalle, postille, tarkkaajalle, aseman siivoojille ja löytötavaroille. Asemapäällikön käytössä oli kaksi huonetta asema-aukion puolella ja toisesta avautui parveke asema-aukiolle. Tämä korosti asemapäällikön asemaa rautateiden hierarkiassa.

Jo Helsinki-Hämeenlinna-radan asemille sijoittui postin konttoreita. Tämä johtui mm. J. V. Snellmanin ajamasta näkemyksestä, että rautateiden rakentamisella on mahdollista kehittää postin toimintaa. Vuonna 1876 senaatti määräsi, että rautateiden oli annettava asemarakennuksista sovelias huoneisto postin käyttöön korvauksetta. Samassa yhteydessä senaatti myös päätti, että pienemmillä asemilla asemapäälliköiden virkatehtäviin kuului automaattisesti postiasioiden hoito. Vielä vuonna 1945 lähes puolet maan postitoimistoista oli rautatieasemilla. (Rinne 2001, s.119)

Myös lennätin kuului aluksi asemien vakiotoimintoihin. Rautateillä oli oma lennätinlinjansa, jota myös ulkopuoliset saivat käyttää sen kapasiteetin sallimissa rajoissa. Lennätin kuului asemille aina 1950-luvulle asti. (Rinne 2001, s.122-123) Vuonna 1952 puhelin syrjäytti lennättimen lopullisesti. (Immonen 1961, s. 36)

Kolmannessa kerroksessa oli toimistotiloja, joista pohjapiirroksessa on nimetty vain muutama; lennätinmekaanikot, lennätin tekn. konttori ja puhelinkeskus. Neljännessä kerroksessa oli luentosalit, arkistohuoneita, kolme huonetta matkalla olevien rautatievirkailijoiden yöpymistä varten ja laiturin puolella suuri sali, jolle ei aluksi ollut vielä käyttöä. (Aamulehti 17.11.1935)

Kellarikerroksessa oli teknisiä tiloja, joista piirustukseen on nimetty polttoainetarasto, pannuhuone, hissikonehuone sekä pumput ym. Polttoainetarastoon johti ensimmäisen kerroksen ohitse kuilu, johon oli luukku asemalaiturilta.



*Tampereen aseman löytötavaratoimisto laiturikerroksessa. Kuvasta näkyy tilassa olleen puulattian. Kuva Vapriikin kuva-arkisto.*

Aseman pohjoispuolella olevaan talousrakennukseen oli sijoitettu ylempään kerrokseen teknisiä ja sosiaalityötiloja sekä ratamestarin toimistot. Alemmassa kerroksessa oli autotalli kahdeksalle autolle sekä autokorjaamo. Lisäksi eteläreunalla olivat ravintolaa palvelevat jääkellari, pesutupa ja mankelihuone.

Rautateillä oli jo 1930-luvulla omia autoja, joilla hoidettiin jatkokuljetukset rautatieasemilta eteenpäin. Siksi asemalla oli oltava omat autotallit.

## Asemarakennuksen tärkeimmät muutosvaiheet

Muutosvaiheet on koottu Panu Savolaisen 2015 tekemästä aseman rakennushistoriaselvityksestä sekä VR-Yhtymän ja Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan arkistoista saatujen piirustusten perusteella.

Asemaa pommitettiin 13.1.1940 ja niiden tuhojen korjaaminen oli merkittävin rakennustyö asemalla sen valmistumisen jälkeen. Tuhot kohdistuivat valokuvien perusteella pääosin toimistotiloihin ja ravintolaan radan puolella, aivan tornin vieressä.

Vuonna 1948 korotettiin aseman eteläistä siipiosaa kerroksella. Suunnitelmat on signeerannut arkkitehti Jarl Ungern, mutta laajennuksen julkisivut on tehty aivan samaa tyyliä ja materiaaleja noudattaen kuin alkuperäisen aseman. Korotusta ei huomaa julkisivusta. Myös pohjakaava noudatti siiven toisen ja kolmannen kerroksen keskikäytäväratkaisua.

Asemahalliin hankittiin 1950-luvulla Paavo Tynellin suunnittelemat valaisimet, jotka siellä ovat edelleen. (Savolainen 2015 s. 31) Tynell suunnitteli Helsingin rau-

*Pommitusten tuhoja 13.1.1940. Kuva Vapriikin kuva-arkisto, Pirkanmaan pelastuslaitoksen kokoelmat.*



tatieasemalla tapahtuneen palon jälkeen 1950-luvulla sinne uudet valaisimet ja samalla teki valaisinmalliston rautatierakennuksia varten. Tampereen valaisimet kuuluvat tähän sarjaan. (Suullinen tieto Pirjo Huvila)

Ennen 1970-lukua muutokset asemalla olivat vähäisiä. Merkittävin uudistus oli lipunmyynnin siirtäminen pois asemahallista kahvilan paikalle, asemahallin pohjoispuolelle vuonna 1955. Uudistuksen tavoitteena oli muuttaa suurilla liikennepaikoilla lipunmyynti matkatoimistoksi. (Valtionrautatiet 1937-1962 s. 229). Vanhan lipunmyynnin tilalle tuli toimistoja ja asemahallin puolelle niiden eteen kevytrakenteinen "odotuskahvio", johon liittyi muutamia penkkejä.

Aseman kellari otettiin tehokkaampaan käyttöön 1950-luvulla. Sinne sijoitettiin tällöin mm. arkisto sekä työntekijöiden sosiaalitiloja. Kolmannen ja neljännen kerroksen sekä laituritason toimistotiloissa tehtiin pieniä tilamuutoksia 1950- ja 1960-luvuilla.

*Matkatoimistoksi muuttunut lipunmyynti entisissä kahvilan tiloissa vuonna 1955. Kuva Vapriikin kuva-arkisto.*



Valtionrautateiden historiikissa vuonna 1962 pohdittiin rautatiekuljetusten ja autoliikenteen kilpailevan samoista töistä ja pohdittiin, onko markkinoita molemmille. Esimerkiksi maidon kuljetus siirtyi jo 1950-luvulla rautateiltä autoille kokonaan. (Valtionrautatiet 1937-1962 s. 403, 413) Tuolloin alkoi kehitys, jossa linja-autoliikenne ja Matkahuolto ottivat hoitaakseen pienemmän kappaletavaran kuljetuksen ja raskas rahti jäi rautateille. Tämä alkoi näkyä rautatieasemilla matkatavaraosastojen supistumisena.

Laiturikerroksen naisten odotustila muutettiin VR:n omaan käyttöön piirustusten mukaan vuonna 1971. Vuoden 1973 piirustuksessa on edelleen odotustila ravintolan eteläpäädyssä. Tämäkin odotustila on kadonnut vuoden 1980 piirustuksesta, joten odotustiloista luovuttiin 1970-luvun kuluessa ja matkustajat saivat siirtyä viettämään odotusaikaa ravintolaan tai asemahalliin.

Vuonna 1981 haettiin lupa asemahallin nurkassa, pääovien vieressä olevan kioskin uudistamiselle. Kioskin koko kasvoi ja siihen rakennettiin lippu. Vuonna 1983 matkatavaran vastaanotto on muutettu matkatavaran säilytykseksi, mutta kiitotavara- puoli säilyi ennallaan.

Vuonna 1983 vanhan lippuotomiston "lippuluukut" avattiin korkeiksi aukoiksi ja tilaan sijoittui kahvila. Vuoden 1983 pohjapiirroksessa näkyvät ensimmäisen kerran penkit asemahallissa, lähes tilan keskellä kuten ne nykyisinkin ovat. Penkit ovat aina olleet VR-Yhtymän omien arkkitehtien suunnittelua. (Suullinen tieto Pirjo Huvila)

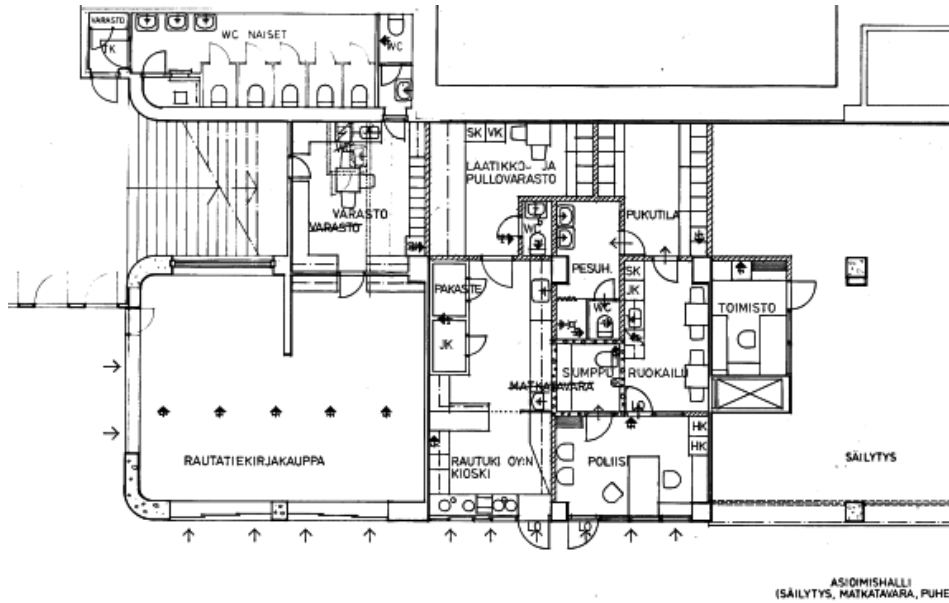
Merkittävä uudistus oli uuden asematunnelin rakentaminen vuosina 1988-90 arkkitehti Erkki Karvalan suunnitelmien mukaan. Samalla tehtiin ratapihalle uusi välilaituri ja raiteiden viereen huoltokatu. Näitä on käsitelty tarkemmin tämän selvityksen ratapihaa käsittelevässä osassa.

Asematunnelin rakentaminen merkitsi aseman julkisivussa muutosta alkuperäisen kahvilan ulko-oven kohdalla, johon asematunnelia varten avattiin kaksi suurta ovi- aukkoa. Niiden ympärille tehtiin aseman pääsisäänkäynnin detaljointia jäljittelevä terastirapattu kehys. Kahvilan ikkunat oli piirustusten mukaan uusittu alumiini-ik-

*Asemalaiturin portaat oli valjastettu myös mainoskäyttöön 1960-luvulla. Niiden etureunaan oli kirjoitettu lyhyitä mainostekstejä. Kuva Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja A. Salokorpi.*







Matkatavaratilaa pienennettiin ensimmäisen kerran vuonna 1979, kun siitä lohkaistiin tilaa kioskille ja poliisille. Puhelinkopit oli sijoitettu vuonna 1956 matkatavaratilan käytävälle ja ne sijaitsivat siinä edelleen vuonna 1979. Kuva VR-Yhtymä Oy.

Asematunnelin sisäänkäynnin terastirapattu kehys. Siinä on yritetty jäljitellä aseman pääsisäänkäynnin arkkitehtuuria, mutta detaljointi ei ole aivan samaa tasoa. Lisäksi terastirapattu kehys nostaa aseman materiaalivalintojen ja detaljoinnin hierarkian mukaan tunnelin yhdeksi aseman päätoiminnoista.

kunoiksi jo vuonna 1984. Samalla alkuperäisestä kahvilatilasta tuli läpikulkutila, jonka toisesta nurkasta erotettiin pieni liiketila ja toiseen nurkkaan rakennettiin uusi porras suoraan asemaravintolaan. Tässä yhteydessä lipputoimisto siirrettiin asemahallin itäreunalle.

vaakajaosta T-karmi-ikkunoiksi. Ravintolan keittiön ikkunoiden jaon muutos on valokuvien perusteella tapahtunut välillä 1955-59.

Asematunnelin rakentamisen yhteydessä asemalla tehtiin peruskorjaus, mm. vanhan matkatavaraosaston ikkunoista kolme muutettiin "vitriini-ikkunoiksi" korvaamalla ulompi lasiosa julkisivusta ulokkeena kohoavana ikkunalaatikkona. Sisemmät alkuperäiset teräslasi-ikkunat säilytettiin. Ravintolasalista tehtiin uusi ovi asemalaiturille ja ravintolan ulko-ovia lukuun ottamatta kaikki aseman ulko-ovet uusittiin. Asemahallin ulko-ovissa asema-aukiolle sekä laitureille säilytettiin vanha malli, muut ovet muutettiin ajanmukaisiksi alumiinioviksi.

Aseman ravintolasiipeä ja pohjoista lisärakennusta yhdistävä "keittiöpihan" muuri asemapuistoon päin on purettu kokonaan viimeistään 1988-90 peruskorjauksessa. Rakennusten väliin on silloin sijoitettu puistosta asemalaiturille johtava porras. Jo vuodelta 1949 on toteutumaton suunnitelma lisärakennuksen korottamisesta, jossa porras on esitetty, mutta piirustusaineiston perusteella se toteutettiin vasta 1989.

Todennäköisesti tässä peruskorjauksessa uusittiin myös muut aseman puuikkunat. Ainoat alkuperäiset puuikkunat ovat asemaravintolan länsiseinustan ikkunat sekä pääoviin liittyvät näyteikkunat. Muissa ikkunoissa on uusimisen yhteydessä säilytetty alkuperäinen jako, mutta ravintolan keittiön ikkunoissa jako on muutettu

Vuonna 1991 aseman ensimmäisessä kerroksessa yleisölle avointa tilaa oli pääasiassa asemahalli ja siihen liittyvät tilat sekä lipunmyynti ja eteläsiipeen avattu käytävä, jonka varrella on muutamia liiketiloja ja päädyssä matkatavaralokerot.

Vuonna 2006 on julkisivuja korjattu ja silloin on Museoviraston matkakertomuksen (Heikkilä 14.9.2006) mukaan tehty uusia tiiliä julkisivuun ja korjattu saumauksia.

Vuosina 2007-2008 tehtiin suurin muutos sitten asematunnelin rakentamisen, kun aseman eteläpuolelle rakennettiin laajennus, josta johdettiin uusi Matka-keskustunneli radan alitse. Samalla tehtiin merkittäviä muutoksia vanhan asemarakennuksen ensimmäiseen kerrokseen. VR:n ja yleisölle avoimien tilojen raja katosi ja suurin osa ensimmäisestä kerroksesta tuli yleisön käyttöön, kun vanhan aseman läpi ulotettiin käytävä uuteen matkakeskukseen. Vanhasta Matkatavara-tunnelista tehtiin matkatavaralokerotila, tunnelin ja asemalaiturin tavarahissit purettiin ja tunnelin toisen hissien tilalle rakennettiin poistumistieporras. Aseman eteläpäädyn tilat muutettiin pääosin liiketiloiksi ja avattiin käytävän levyinen aukko vanhaan ulkoseinään laajennusta vasten. Vanhaan matkatavaratilaan lipunmyynnin vieressä avattiin tila lippuautomaateille. Lippuautomaattien kohdalle tehtiin julkisivuun uusi tuulikaappi ja leveä ulko-ovi kohti asema-aukiota vanhan matkatavaratilaan johtaneen oven ja ikkunoiden tilalle.

Asemahallin vuonna 2008 valmistuneissa uudistustöissä on käytetty Flodin ja Seppälän asemaa varten kehittämää kirjasintyyppiä, jota ei alkuperäisenä ole säilynyt missään aseman sisätiloissa. Vuoden 2008 peruskorjauksen yhteydessä myös asemahallin alkuperäisiä väripintoja tutkittiin ja pinnat pyrittiin palauttamaan mahdollisimman lähelle koristemaalari Eino Kaurian alkuperäistä suunnitelmaa. (Savolainen 2015 s.31)

Pääovet ja laiturikäytävään johtavat ovet on uusittu ensimmäisen kerran vuonna 1989 ja toisen kerran vuonna 2010.

Eteläisen siiven eteen valmistui pysäköintilaitos P-Hämpin sisäänkäynti hisseineen vuonna 2012.

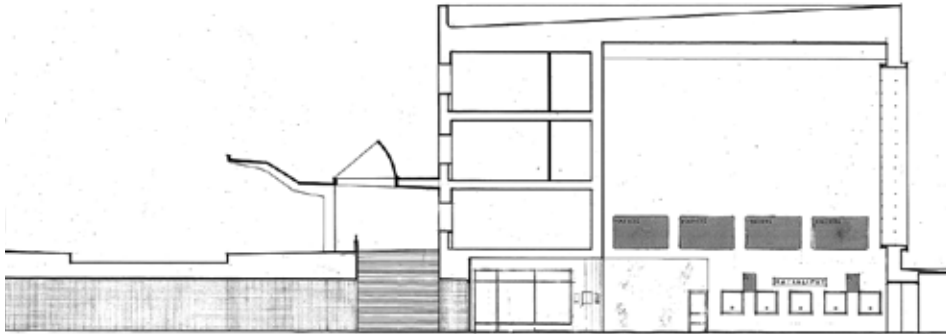
Pääsisäänkäynnin lipan rappausta korjattiin vuonna 2015. Lipan alkuperäinen rapaus oli kentiin tehty hyvin tumma, lähes musta terasti. Korjaustöiden yhteydessä se uusittiin lipan osalta lähes kokonaan. Vanha ja uusi terastipinta erottuvat lipan rakenteessa selvästi.

Betonirakenteinen torni korjattiin vuonna 2017, jolloin sen pintaan tehtiin suojaava käsittely. Ensin pohja impregnoitiin ja sitten tornin julkisivut pinnoitettiin ohuella (noin 2,5 mm) joustosementtipinnoitteella. Tavoitteena oli säilyttää pinnassa muottilautakuviointi ja betonille luonteenomainen väritys. Väritys on onnistunut, mutta muottilautakuviointi osittain katosi ja ”pehmeni” pinnan korjauskäsittelyn myötä, mutta kaupunkikuvassa tornin luonne ei suuresti muuttunut.

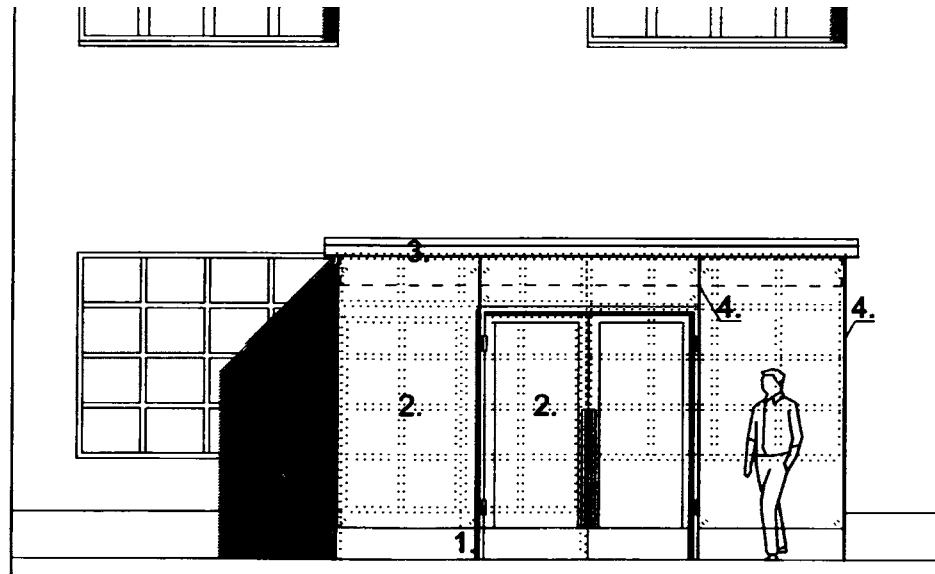
Asemalaiturin vaaleaksi rapattu julkisivu on jossain korjauksessa maalattu vaaleanvihreäksi ja asemalaiturikatoksen betoniosien vaalea maali on kulunut pois paljastaen betonipinnan.

Viimeisin muutos on ollut asemahallin nurkassa olevan kahvilan muuttaminen siten, että kahvilan myyntikioski on rakennettu asemahalliin, lähelle eteläpäätyyn johtavan käytävän suuaukkoa. Lisäksi lipunmyynti on nyt siirretty takaisin asemahalliin, mutta pääovien viereiseen kioskiin. Lippuautomaatit on keväällä 2020 sijoitettu pääoven viereen, näyteikkunoiden eteen.

Asemahallissa on visuaalinen häly (mainokset, valaistut kyltit yms) lisääntynyt sitten 1930-luvun. Vanhojen valokuvien perusteella häly oli voimakasta jo 1970-luvulla. Asemilla yksi tulonlähde on ollut mainostilan vuokraaminen (Valtionrautatiet 1912-1937 s. 794), mutta aiemmin mainosten sijoittelu oli hallitumpaa kuin nykyisin.



Mainospaikat lipunmyynnin yläpuolella vuonna 1971, suunnitelma, jossa merkintä "merkityt mainospaikat 10.9.71 todetun mukaisesti". VR-Yhtymän arkisto.



Uuden tuulikaapin piirros vuodelta 2007, KSOY. Piirroksessa näkyvät vanhat teräslasi-ikkunat ja matkatavaraosaston ulko-ovi, jotka purettiin tuulikaapin tieltä. Kuva Tampereen kaupungin rakennusvalvonta.



Asemahallin seiniä käytettiin 1970-luvulla mainospaikkana ja hallissa oli kuvan perusteella pääovien tuntumassa kioskirakenne sekä vitriini. Kuva Vapriikin kuva-arkisto

Toimistotiloja aseman ylemmissä kerroksissa on muutettu tarpeiden mukaan. Muutokset ovat pääosin olleet väliseinien poistoja ja pintamateriaalien sekä väliovien uusimista. Huoltomieheltä saadun suullisen tiedon mukaan viimeksi muutama vuosi sitten on korjattu eteläsiiven toisen kerroksen tilat ja kolmannen kerroksen tiloissa on vuonna 2015 avattu päätyihin avotoimistotilat sekä keskelle aula.

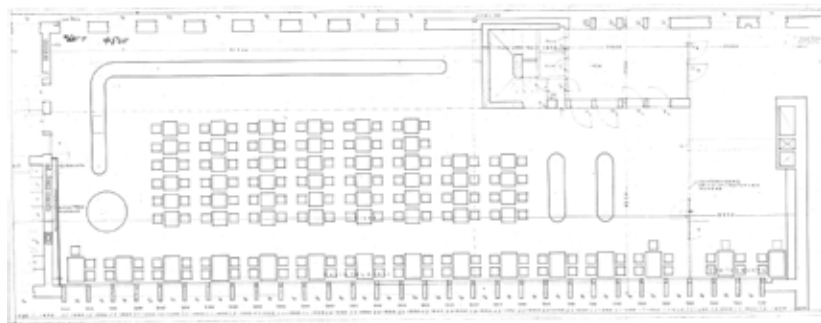
Asemaravintolan sisustusta on muutettu useaan otteeseen. Merkittävä muutos ravintolassa on ollut suoran portaan avaaminen Asematunnelista ravintolaan asematunnelin rakentamisen yhteydessä. Alun perin ravintolan asiakkaita palvelivat aseman yleiset wc-tilat. Ensimmäiset ravintolaa varten tehdyt wc-tilat on sijoitettu ravintolan päätyseinän taakse ennen vuotta 1977, keittiön tiloista "lohkaistuun" osaan. Samalla on puhkaistu uudet oviaukot seinään, jossa alun perin oli Eino Kaurian seinään maalaama junahälytyskaavio. Viimeistään silloin on kaavio poistettu seinästä. Vuoden 1977 pohjapiirroksessa näkyy myös ravintolasalin eteläpään alun perin odotustilana ollut osa, joka on muutettu kabinetiksi, jolla on oma wc-tilansa. Seuraavien muutosvaiheiden myötä kabinetti pienenee, kun wc-tilaa laajennetaan kahdessa vaiheessa ja avataan palvelemaan ravintolasalia.

Ravintolan tarjoilutiski on vielä 1977 samalla seinustalla kuin alun perin, mutta sen muoto on uusi. Vuoden 1988 suunnitelmassa tarjoilutiski siirretään tilan keskelle, jossa se edelleen on, tosin eri mallisena. Tiskin siirtämisen myötä ravintolasalin keskiosan lattiaa on korotettu, todennäköisesti tarjoilutiskin vaatiminen vesi- ja viemäriinjojen vuoksi.

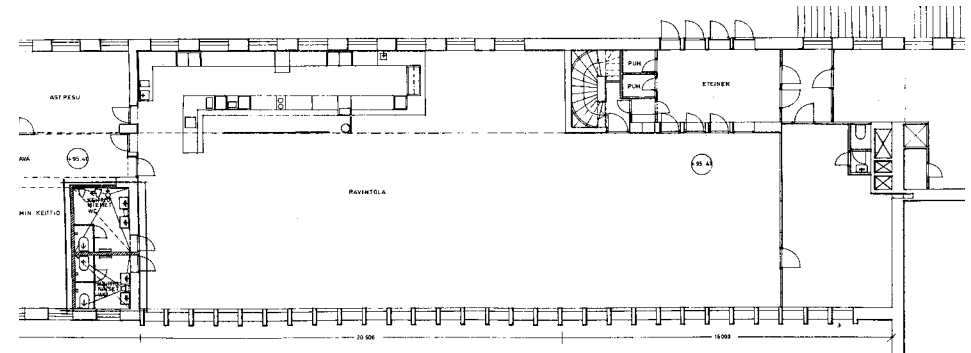
Seuraavan sivun pohjapiirrokset osoittavat asemaravintolan kehitysvaiheet.

*Kuvapari ravintolasta juuri avaamisen aikoihin ja vuonna 2020.  
Vanha kuva Vapriikin kuva-arkisto.*

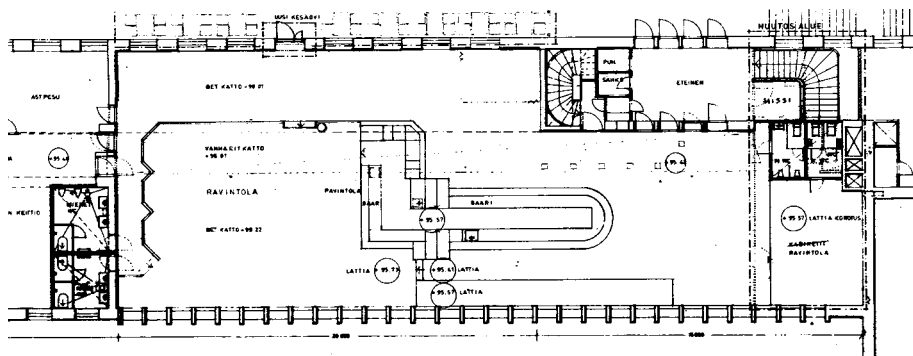




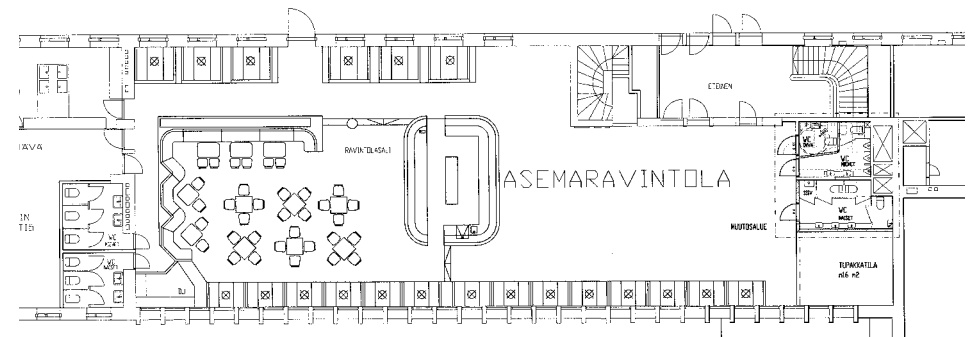
Asemaravintolan alkuperäinen pohjapiirros. VR-Yhtymän arkisto.



Asemaravintolan muutospiirustus 1977 pohjapiirros. Tampereen kaupungin rakennusvalvonta.



Asemaravintolan muutospiirustus 1988 pohjapiirros. Tampereen kaupungin rakennusvalvonta.



Asemaravintolan muutospiirustus 2012 pohjapiirros. Tampereen kaupungin rakennusvalvonta.

## Yhteenveto muutoksista

Aseman arkkitehtuuria, tiloja tai toiminnallisuutta ovat muuttaneet eniten asematunnelin rakentamisen ja sen yhteydessä toteutetun peruskorjauksen kanssa samaan aikaan tehdyt muutokset 1988-90 sekä vuoden 2008 matkakeskuskäytävän avaaminen eteläisen siiven ensimmäiseen kerrokseen. Muut muutokset ovat olleet paikallisempia.

Julkisivuissa muutokset ovat kohdistuneet pääasiassa ovi- ja ikkuna-aukkoihin. Pääjulkisivussa on muutettu alkuperäisen kahvilan aukotusta asematunnelin rakentamisen yhteydessä 1980-luvun lopulla. Samalla muutettiin matkatavarahallin ikkunoita. Matkatavarahallin ulko-oven paikalle tehtiin tuulikaappi vuonna 2008.

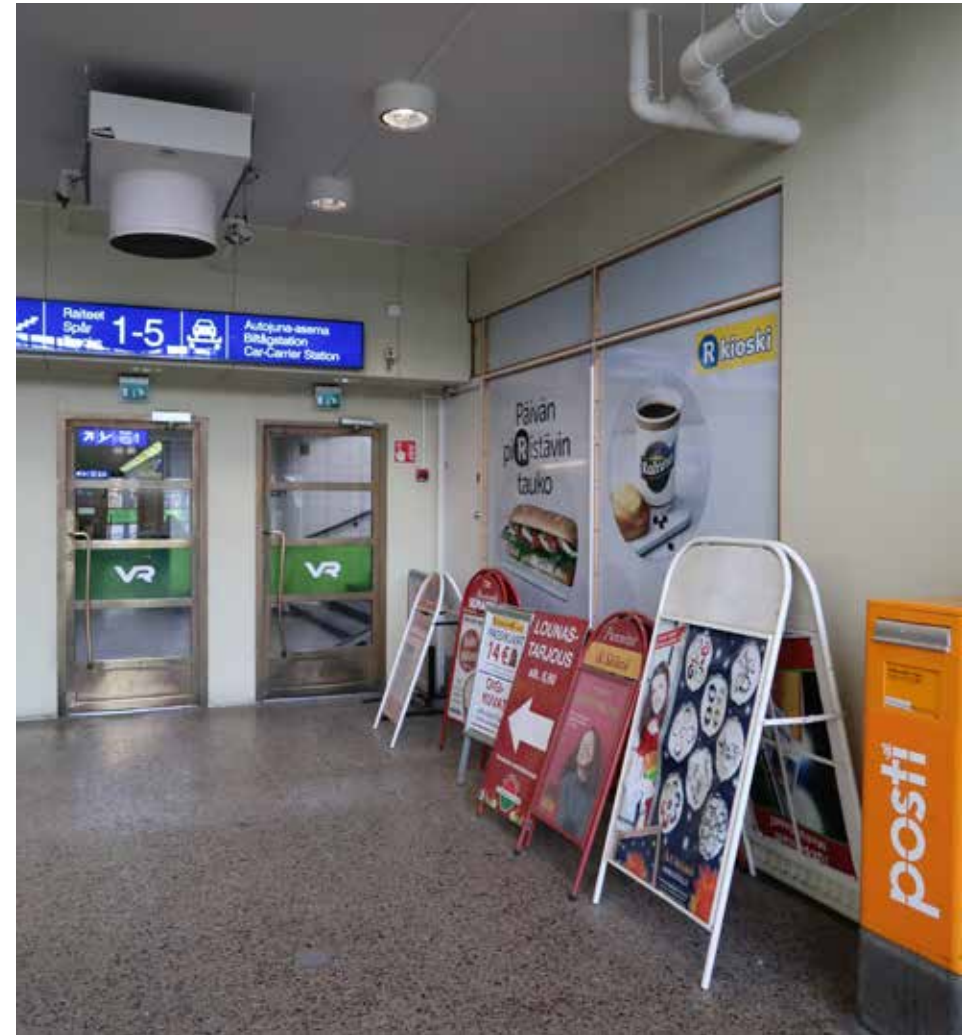
Sisätiloissa asemahalli on menettänyt avaruuttaan, kun alkuperäisen lipunmyynnin paikalle tehty kahvila on "hiipinyt" kohti asemahallia siten, että nyt kahvilalla on kioskimainen myyntipiste asemahallissa.

Eräs olennainen toiminto asemalla on lipunmyynti, jonka sijainti on muuttunut useasti. Alun perin asemahallin eteläreunalla olivat tyylikkäätkin lipunmyyntitiskit seinässä. Sitten lipunmyynti sijoitettiin asemahallin pohjoispuolella olevaan, alkuperäiseen kahvilatilaan ja kahvila siirrettiin "kevennettynä" lipunmyynnin paikalle. Asematunnelin rakentamisen myötä lipunmyynnille oli etsittävä uusi paikka ja se sijoitettiin vanhaan matkatavaratilaan aivan asemahallin tuntumaan. Lipunmyyntiä uudistettiin tällä paikalla vuosien 2007-2008 korjaus- ja muutostöiden yhteydessä. Samalla lipunmyynnin viereen, eteläisen siiven käytävän varrelle asennettiin myös lipunmyyntiautomaatit. Nykyisin aseman lipunmyynti on jälleen asemahallissa, mutta sen pohjoisseinustalla sijaitsevassa kioskissa. Lipunmyyntiautomaatit on myös sijoitettu pääovien viereen asemahalliin.

Asemaravintolassa merkittävin muutos on tilallisesti ollut tiskin siirtäminen keskelle tilaa, jolloin tila on mennyt "tukkoon". Toinen muutos on lähinnä toiminnallinen eli wc-tilojen lisääminen. Tosin ensimmäiset uudet wc-tilat ovat aiheuttaneet ravintolan päätyseinän aukotuksen, jolloin alkuperäisen Eino Kaurian seinämaalauksen kohdalla on nyt kaksi ovea.

Matkatavaratilat ovat muuttuneet eniten ensimmäisessä kerroksessa ja samalla ensimmäisen kerroksen yleisölle avoimen tilan määrä on koko ajan kasvanut.

Yleisesti aseman sisätiloissa on visuaalinen häly mainosten ja muiden ilmoitusten muodossa lisääntynyt, mikä on heikentänyt tilojen ja niiden arkkitehtuurin hahmottamista.



Kuva käynnistä laitureille 2020. Visuaalista hälyä aiheuttavat mainostelineiden lisäksi tekniset asennukset.

# Henkilöratapiha

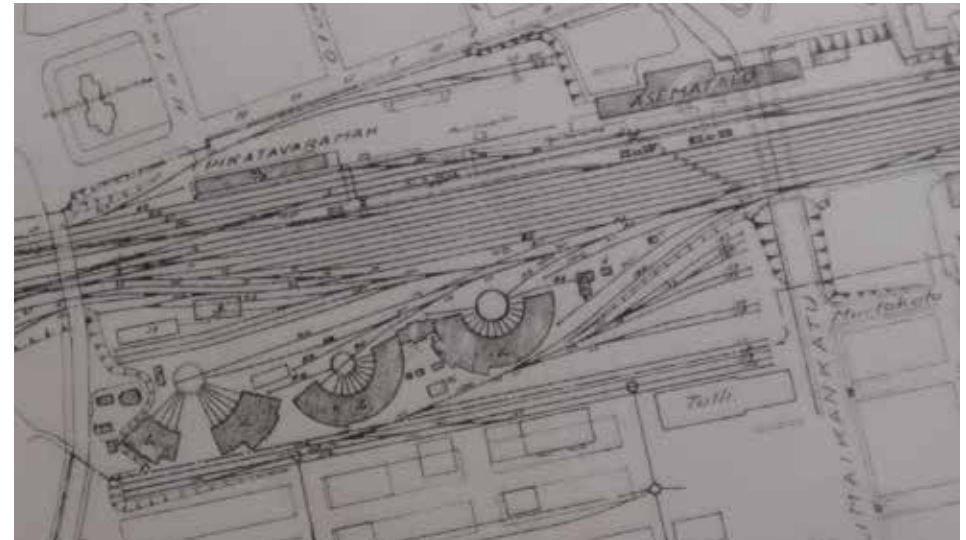
Asemien ratapihat suunniteltiin kutakin asemaa varten paikalliset olosuhteet huomioiden. Isompiin ratapihasuunnitelmiin kuului yleensä kolme erillistä osaa: henkilöasema käyttöratapihoineen, tavara-asema ja järjestelyratapiha. (Valtionrautatiet 1912-1937 s. 287)

Tampereella ratapihaa varten laadittiin suunnitelmia 1900-luvun alussa, mutta vasta 1930-luvulla saatiin asiasta päätös ja toteuttamiskelpoinen suunnitelma. Siinä aseman paikaksi tuli nykyinen ja radan alitse johdettiin Itsenäisyydenkadun (silloisen Puolimatkakadun) alikulkutunneli. Henkilöratapiha on aseman kohdalla ja tavara-asema henkilöasemaa vinosti vastapäätä radan toisella puolella. Järjestelyratapiha sijoitettiin Hatanpäälle. (Valtionrautatiet 1912-1937 s. 303-304 ja liitekartta)

## Henkilöratapiha 1930-luvulla

Uuden aseman valmistumisen aikaan henkilöratapihalla oli asemalaiturin lisäksi yksi välilaituri. Koska vanhan aseman aikaan oli kaksi välilaituria, vaikuttaa siltä, että uusi asema sijoittui sen verran länнемmäs, että laitureita muokattiin. Vanha asemalaituri ja ensimmäinen välilaituri "sulautuivat" uudeksi asemalaituriksi ja välilaituri oli vanha toinen välilaituri. Asemalaituri ulottui ratapihaa kuvaavan kartan (Valtionrautatiet 1912-1937 liitekartta) mukaan pohjoisessa hieman asemapuiston pohjoisreunaa pitemmälle ja etelässä hieman asematalon eteläsiipeä etelämmäs. Aseman eteläpuolella oli vielä vanha pikatavaramakasiini, jolle aseman eteläpuolella haarautui useita raiteita. Välilaituri puolestaan ulottui pohjoisesta Rongankadulta etelässä tavaramakasiinin reunaan asti. Välilaituri oli leveimmillään katoksen kohdalla ja kapeni päitä kohti.

Asemalaiturilla oli asemaan liittyvä siro taitelaattainen betonikatos ja välilaiturilla teräsrakenteinen katos, joiden rakenteet on käsitelty tässä selvityksessä aseman rakentamisen ja rakenteiden yhteydessä. Asemalaiturin katos on oikeastaan enemmän osa asemarakennusta kuin osa laituria. Katos ulottuu kiinni asemarakennukseen vain portaikon kohdalla ja siinä on kattoikkuna sekä ikkunaa vastapäätä kaareva, valoa ohjaava pinta. Toimisto- ja ravintolatilojen kohdalla katos on laituria vasten, jolloin asemarakennuksen toisen kerroksen tiloihin tulee luonnonvaloa.



*Tampereen ratapihan suunnitelma 1930-luvulta. Siinä on huolellisesti piirretty laiturit ja raiteet. Välilaituri kapenee päitä kohti ja asemalaituri kaartuu kohti pikatavara-asemaa aseman eteläpuolella. Kuva julkaisusta Valtionrautatiet 1912-1937, liitekartta.*

*Ilmakuva Tampereen asemasta ja ratapihasta vuodelta 1955. Ratapiha on avoin ja veturitallien ja aseman yhteys selkeä. Kuvassa näkyy, miten välilaituri kapenee kohti etelää. Kuva Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja Reino Branthin.*



Välilaiturille nousi portaat matkustajien käytössä olevasta laituritunnelista. Matkatavaratunnelista oli välilaiturille kaksi hissiä, joilla voitiin nostaa tavaroita matkatavaratiloista laiturille tai laiturilta matkatavaratilaan. Hissejä ei ollut 1930-luvulla vielä matkustajien käytössä. Portaiden yhteydessä oli laiturilla kaksi kioskia.

Valaistus laiturialueilla oli valokuvien perusteella integroitu katoksiin, joiden alapintaan oli kiinnitetty valaisimia. Välilaiturilla oli katoksen ulkopuolisella alueella lisäksi pylväsvalaisimia.

Laiturit olivat edelleen hyvin matalat suhteessa rataan. Juniin piti kiivetä laitureilta. Valokuvien perusteella välilaiturin pintana oli asfaltti ja laiturin reunoiilla oli reunakivet.

Henkilöjunien raiteet kulkivat asemalaiturin edestä ja välilaiturin molemmin puolin. Merkillepantavaa ratamaisemassa tuohon aikaan oli, että kun junat olivat höyryjuna, ei radan yläpuolella ollut mitään, vaan rata oli täysin avointa tilaa maisemassa. Vielä dieselvetureiden aikaan 1960-luvun lopulle saakka, raiteilla ei tarvittu sähköä ja ratanäkymä oli huomattavasti levollisempi kuin rautateiden sähköistyksen jälkeen.

Henkilöratapihan alitse kulki Itsenäisyydenkadun tunneli (alun perin Puolimat-kankadun tunneli) Kytälästä Tammelaan ja Tullin alueelle. Muut kaksi tunnelia ratapihan alla johtivat vain välilaiturille. Mielenkiintoinen tieto kävi ilmi Vapriikin kuva-arkiston kuvista: Itsenäisyydenkadun (silloin vielä Puolimatkatkatu) tunnelissa oli pommisuoja vuonna 1939.

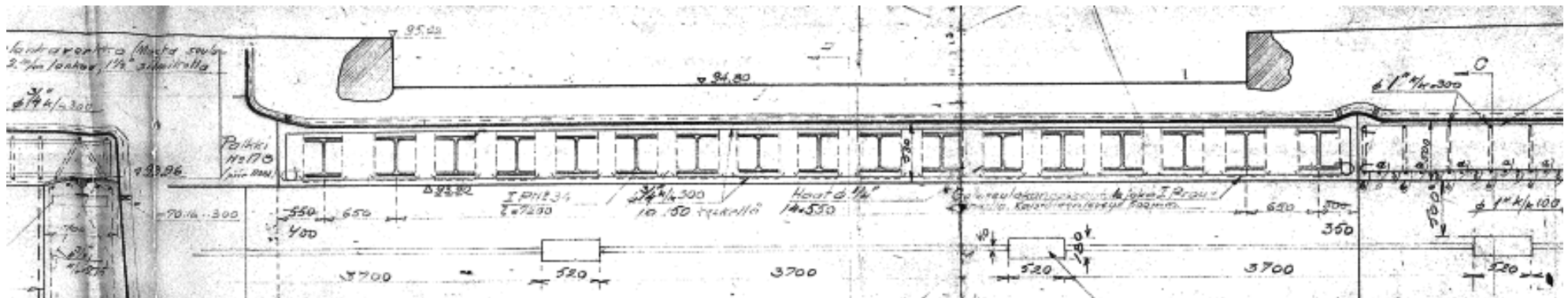
*Kuva vuodelta 1974 on ainoa, jossa hieman näkyy toisen portaan yhteydessä oleva välilaiturin kioski. Kuva on otettu juuri ennen ratapihan sähköistämistä ja ratapiha on vielä "vapaa- ta" tilaa. Kuva Työväenmuseo Werstas.*



*Asemalaiturin katos vuonna 2020. Ylävalo on jäljellä ja kuvasta näkyy hyvin, miten valoisaa on aseman julkisivun vierellä, kohdassa, jossa laiturikatot on irti seinästä.*







Laituritunnelin katon rakenneleikkaus, josta näkyy, kuinka matalat laiturialueiden korotukset olivat suhteessa rataan. Laiturin reunoissa oli luonnonkivet, jota on merkitty viivoituksella piirustukseen. Kuva VR-Yhtymän arkisto.



*Itsenäisyydenkadun tunneli pommisuojaana 1939. Kuva Vapriikin kuva-arkisto, Pirkanmaan pelastuslaitoksen kokoelmat.*

*Vasemmalla: Kuva välilaiturilta vuonna 1939 "linnoitustöihin lähtijöitä". Laiturilla on valaisimet ja laiturilla on reunakivet ja pinta vaikuttaa asfaltilta. Taka-alalla on jäljellä vanha pikatavaramakasiinirakennus radan varressa. Rakennus on purettu ilmakuvienv perusteella 1960-luvulla. Kuva Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja E. M. Staff.*

## Radan sähköistys 1970-luvulla

Vuonna 1970 oli Helsingin Sanomissa uutinen, että valtionrautatiet hankkii ensimmäiset sähköveturinsa Neuvostoliitosta. Samassa uutisessa kerrottiin hallituksen päättäneen, että ensimmäisenä sähköistetään rata Riihimäen, Tampereen ja Seinäjoen suuntaan. Tarkoitus oli aloittaa sähkövetureiden käyttö vuonna 1972. (HS 25.3.1970) Tampereen henkilöratapiha on sähköistetty vuonna 1975. Tuolloin sähköistettiin rataosuus Riihimäki – Seinäjoki.

Sähköistuksen valmistumisen kunniaksi järjestettiin Tampereella juhla 10.2.1975. (Riihimäki – Seinäjoki rataosuuden sähköistuksen valmistumisen juhlien valmisteluaineistot) Sähköistäminen kasvatti junien nopeuksia, mikä puolestaan paransi rautatieliikenteen kilpailuasemaa autoliikenteeseen nähden. Siksi pääradan sähköistämistä ilmeisesti juhlittiin hyvin näyttävästi ja jopa juhlapäivällisen menu oli sovitettu teemaan ja sähköistämiseksi oli suunniteltu oma logonsa.

Tampereen kaupungin karttapalvelussa olevien ilmakuviin perusteella välilaituri levennettiin etelään päin tasalevyiseksi sähköistämisen aikoihin. Pohjoispään leventtäminen tasalevyiseksi on ilmakuviin perusteella tapahtunut 2000-luvulla. Kenties 2001 laiturin korotuksen yhteydessä.



*Rataosuuden sähköistämisen juhla-  
menu Ravintola Näsinneulassa.  
Kuva Rautatiemuseon arkisto.*

*Vasemmalla:  
Ratapihaa kohti pohjoista vuonna  
1975, kun rata on juuri sähköistetty.  
Näkymä muistuttaa nykyistä sähkö-  
kölankoineen ja pylväineen. Välilai-  
turi kapenee pian laiturikatoksen jäl-  
keen. Kuva Rautatiemuseon arkisto.*



## Uusi asematunneli 1988-90

Välilaiturin portaaseen liittyvä kioski näkyy valokuvassa 13.6.1974, joten kioskit on purettu tämän jälkeen.

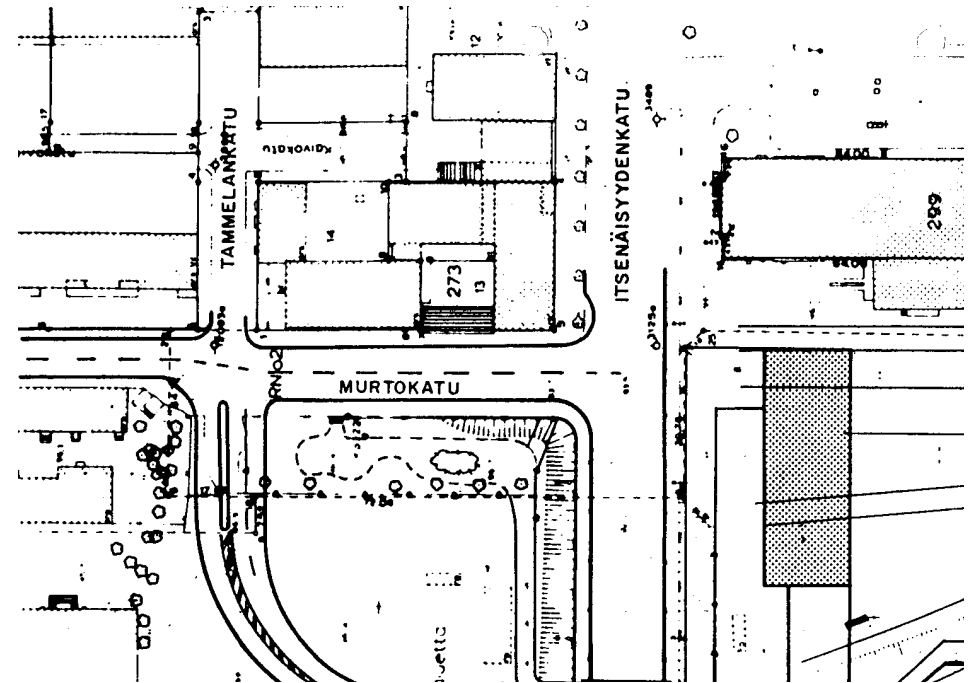
Aseman alitse rakennettiin uusi Asematunneli 1988-90. Asematunneli sijoittui Itsenäisyydenkadun viereen ja oli tarkoitettu jalankulkijoille. Samaan aikaan rakennettiin uusia liikerakennuksia Tullintorille.

Asematunnelin rakentaminen liittyi kaupungin haluun kehittää Tullin aluetta, joka oli muuttumassa teollisuus- ja varastoalueesta toimisto-, liike- ja kulttuuritoimintojen alueeksi. Alueelta purettiin pois vanhat pistoraiteet, mikä vapautti maata uudisrakentamiselle ja liikenteen uudelleenjärjestelylle. Kaupunki oli lisäksi keskustan osayleiskaavassa linjannut tavoitteen parantaa jalankulun asemaa keskustassa. Tämän osalta ensisijaiseksi parantamiskohteeksi oli asetettu Asematunneli radan ali ja Tullin alueen kytkeminen paremmin ydinkeskustaan. Tullin alueen ja Asematunnelin rakentamiseksi oli perustettu VR:n ja kaupungin yhteinen suunnitteluryhmä. Asematunnelin rakentamiseen liittyi myös vanhan Itsenäisyydenkadun tunnelin levittäminen, jotta sen itäreunalle saatiin huoltokatu radan viereen. (Asemakaavamuutoksen selostus 15.1.1988, koskien asemakaavakarttaa n:o 6659)

Tunnelin suunnitteluun tuli asemakaavaselostuksen mukaan kiinnittää erityistä huomiota, koska sen oli tarkoitus toimia erittäin vilkkaan jalankululiikenteen reitinä. Tämä puolestaan edellytti, että tunnelista tulee tehdä turvallinen ja viihtyisä, hyvin valaistu ja vartioitu. Tämän vuoksi tunneliin kaavoitettiin kevyenliikenteen väylän lisäksi myös liiketiloja. (Asemakaavamuutoksen selostus 15.1.1988, koskien asemakaavakarttaa n:o 6659)

Asematunnelista tuli siis eräänlainen kauppakuja, jossa oli molemmin puolin käytävää liiketiloja. Asematunnelin pohjakaavan muotokieli perustuu 45 asteen kulmaan, jolla lienee pyritty tekemään käytävästä mahdollisimman jouhevasti etenevä. Samaan tapaan, kun asemalla alun perin oli vilkkaimmin liikennöityjen kulkuväylien kohdilla nurkat pyöristetty. Suunnitelman asematunnelia varten laati Erkki Karvala Arkkitehtitoimisto KSOY:stä.

Taajamiin tehtyjen rautateiden alikulkutunneleiden eli -siltojen suunnittelussa on pyritty yksityiskohdat suunnittelemaan huolella ja 1970-luvulta lähtien elävöittämään pintoja. Keinoina on käytetty kuviointeja, valoja ja värejä sekä taideteoksia, joilla tunnelit on pyritty saamaan viihtyisiksi ja turvallisiksi. (Aitta 2004 s. 440)



Luonnos katuyhteydestä asemakaavaselostuksen liitteenä. Kuvassa näkyvät myös purettavat pistoraiteet uudisrakennusten kohdalla. Kuva Tampereen kaupunki.

Näitä periaatteita sovellettiin myös Tampereella mm. materiaalivalinnoissa, joista esimerkiksi kiillotetulla graniitilla tuotiin 1980-luvun suunnittelussa laadun tuntua tilaan. Tampereen asematunnelin ongelmana lienee kuitenkin ollut, että koska sen kummastakaan päästä ei ole suoraa, valoisaa näkymää ulos, ei tunnelista hyvistä tavoitteista huolimatta tullut erityisen viihtyisä.

Henkilöratapihalle rakennettiin uuden asematunnelin tekemisen yhteydessä 1988-90 myös uusi välilaituri. Samalla vanhalle välilaiturille johtavaa tunnelia jatkettiin uudelle laiturille asti ja se yhdistettiin itäpäädyssä uuteen Asematunneliin. Uudelle välilaiturille rakennettiin matkustajia palveleva hissiyhteys laituritunnelista. Uudelle välilaiturille ei rakennettu katosta. Ainoastaan sille nousevat portaat ja hissi katettiin.



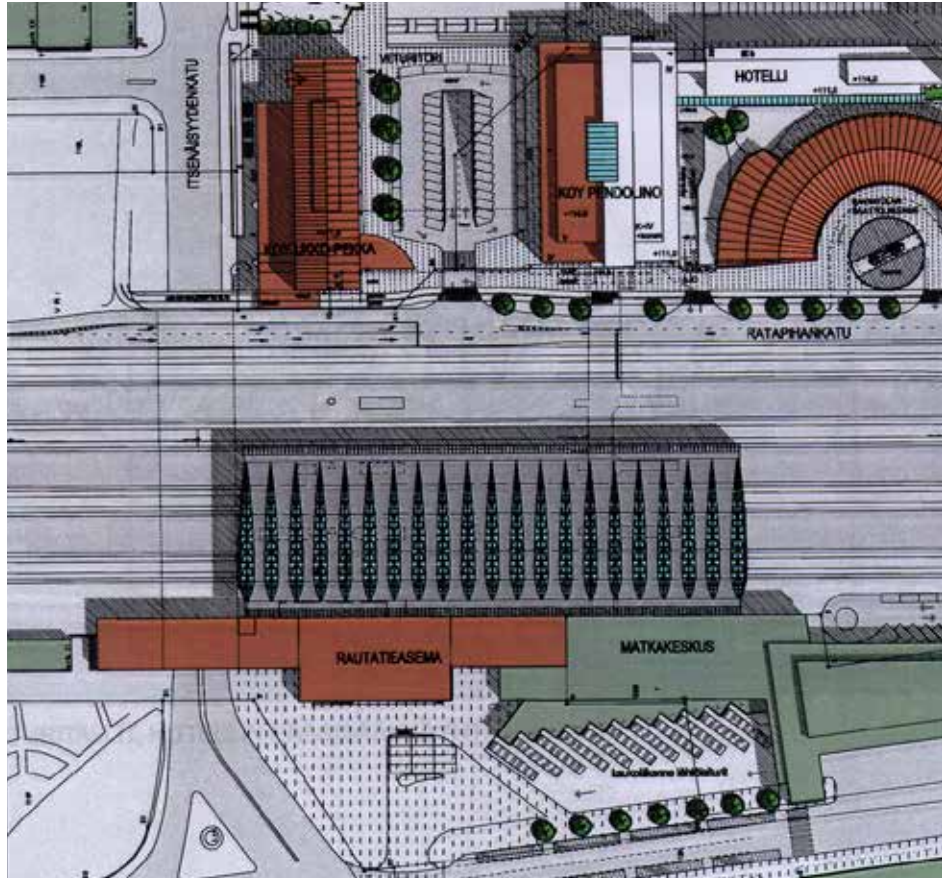
## Muutokset henkilöratapihalla 1990-luvulta alkaen

Vuoden 1995 jälkeen tehdyt, ratapihaa koskevat muutokset ovat olleet Ratahallintokeskuksen, Liikenneviraston tai Väyläviraston toteuttamia, vaikka alla viitataan VR:n tiedotteisiin.

Laiturialueita on korotettu noin puoli metriä junien saavutettavuuden parantamiseksi vuonna 2001 (<https://yle.fi/uutiset/3-5111670> ja <https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/tampereen-ratapihalle-suurkatos/5430186>). Uusista taajamajunista osa oli matalalattiajunia, joihin pääsi korotetuilta laitureilta esteettömästi tasossa. Samalla korjattiin laitureiden katoksia ja leikattiin niiden radan puoleisista reunoista muutamia kymmeniä senttejä uusien tavarajunien ja kaksikerroksisten matkustajajunien ATU-määräysten (Aukean Tilan Ulottuma) vuoksi. Laitureiden korotus on muuttanut asemalaiturilla mittasuhteita ja katokset ovat nyt "liian" matalalla. Asemalaiturin katoksen etureunasta on kadonnut sen muoto reunan lyhentämisen vuoksi. Vanhan välilaiturin vuonna 2001 käytössä olleen hissien edustalla on laiturin korotuksen seurauksena luiska.

Matkakeskuksia suunniteltiin useille paikkakunnille 2000-luvun alussa. Tarkoitus oli yhdistää eri liikennemuodot "solmukohtiksi", joissa matkustajien on helppo vaihtaa kulkuvälineestä toiseen. (Zetterberg 2011 s. 451) Tampereellekin suunniteltiin sellaista. Tarkoitus oli, että rautatieaseman viereen rakennetaan linja-autoasema ja Matkakeskus ja näin yhdistetään liikennemuodot. Matkakeskustunnelin ideana oli, että pysäköinti olisi ollut Tullin puolella, josta Matkakeskustunnelia myöten olisi päässyt rautatieaseman viereen sijoitettuun Matkakeskukseen. (Asemakaavan 7818 selostus ja viitesuunnitelma) Radan alittava Matkakeskustunneli valmistui aseman eteläpuolelle vuonna 2008. Tunneli on se, mitä Matkakeskushankkeesta lopulta toteutui.

*Asematunnelin itäpääty, joka avautuu liikerakennuksen alle. Asematunneli päättyy matalaan, takapihamaiseen tilaan mikä heijastuu tunnelin yleiseen tunnelmaan ja tekee siitä ankean. Kuva Työväenmuseumo Werstas.*



*Viitesuunnitelma, jossa näkyy Matkakeskus rautatieaseman eteläpuolella, Matkakeskustunneli ratapihan alitse. Kuvassa esiintyy myös aika ajoin keskustelu mahdollisuus "suurkatoksen" rakentamisesta rautatien laiturien ylle. (Kuva Tampereen kaupunki / Arkkitehti toimisto KSOY)*

Matkakeskustunnelin rakentamisesta johtuen vanhan välilaiturin katosta lyhennettiin noin 5 m. (Tampereen aseman laiturikatosten vaihtoehtotarkastelu, suunnitelmaselostus 71.2008) Matkakeskustunnelista rakennettiin uudet portaat ja hissit laitureille. Portaat suojattiin laitureilla teräslasirakenteisilla suojarakenteilla. Hissikuilut tehtiin laitureilla lasista.

Vuonna 2012 valmistui uusi alikäytävä ratapihan alitse Rongankadun päätteeksi. Käytävä tehtiin pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden käyttöön. Käytävästä on porraskäytävä ja hissiyhteys välilaitureille ja esteetön nousuyhteys asemalaiturille. Alikäytävä toteutettiin siltana, joka tehtiin kuudesta lohokosta. (VR tiedote 28.4.2012) Uudesta tunnelista rakennettiin uudet portaat ja hissit laitureille. Portaat suojattiin laitureilla teräslasirakenteisilla suojarakenteilla, joiden seinistä osa on lasilankuista. Hissikuilut on yhdistetty porraskatoksen kanssa.

Vuonna 2012 kunnostettiin myös raiteen 3 matkustajalaituria sekä Matkakeskustunnelin liukuportaiden ylätasanteita. (VR tiedote 6.11.2012) Raiteen kolme matkustajalaituri on vanha välilaituri.



*Hissi vasemmalla Matkakeskustunnelista asemalaiturille. Hissikuilu on lasia, mutta silti se peittää tärkeän näkymän, jossa asemarakennuksen nurkassa päädyn puhtaaksi muurattu tiili vaihtuu laiturialueen puolelle näkyvään rappaukseen.*



*Rongankadun tunnelista välilaitureille nousevat portaat ja hissit on yhdistetty katoksella. Seinissä on käytetty lasilankkua.*

# Eteläinen veturitalli

## Veturitalleista rakennustyyppinä

Tampereen Eteläinen veturitalli edustaa Valtionrautateiden veturitallien yleisintä tyyppiä eli ympyränkaaren muotoista rakennusta, jossa kullekin veturille oli oma sektorin muotoinen tilansa. Tällainen veturitalli kasvoi tarpeen mukaan, kun siihen saatettiin rakentaa uusia ”pilttuita” vetureille tarpeen mukaan. Tällaisen veturitallin ympyrämuodon keskipisteeseen sijoitettiin kääntöpöytä, jonka avulla veturit saatiin ohjattua omiin ”pilttuisiinsa” sekä niistä pois. Tällöin riitti, että veturitalleille johdettiin yksi raide ja kääntöpöydän avulla veturit ohjattiin omiin talleihinsa tai talleista pois. (Salastie 1995, s.4)

Aimo Nissin (1997) mukaan junavaunujen mitat ja liikeradat ohjasivat tilasuunnittelua ja johtivat yhtenäiseen mittajärjestelmään konepajarakennuksissa, joihin veturitallikin voidaan rakennustyyppinä laskea. Veturitallien pilttuiden runkosyvyydeksi vahvistettiin vuonna 1897 16,6 m ja se korotettiin vuonna 1904 17,4 metriin. (Salastie 1995, s.5)

Punatiilen käyttöä rakennusmateriaalina Nissi perustelee sillä, että tummassa pinnassa ei höyryveturien aiheuttama nokeentuminen näkynyt. Käytännön syy lienee kuitenkin myös paloturvallisuudessa, sillä tiili oli 1800-luvun lopulla paloturvallisin rakennusmateriaali luonnonkiven lisäksi. Peltisten tai huopapintaisten vesikattojen aluslaudoitusta kannattivat I-palkit, joiden sijaan usein VR:n rakennuksissa käytettiin ratakiskoja. Veturitalleissa oli kantavat, tiilestä muuratut väliseinät ja kolme pilttuuta muodosti yleensä yhden yksikön. Pilttuut olivat yhteydessä toisiinsa tiiliakaariaukkojen välityksellä. Yleensä yhdessä väliseinässä oli kolme korkeudeltaan erilaista aukkoa. Vuoden 1910 lopussa VR:llä oli koko maassa yhteensä 78 veturitallia. (Salastie 1995, s.5, Lehtonen 1974)

## Toiminnoista veturitalleissa

Veturitallit olivat paitsi veturien säilytystä, myös huolto- ja korjaustoimenpiteitä varten rakennettuja tiloja. (Salastie 1995, s.4) Veturitallit oli tarkoitettu pääosin veturien ”yöpymistä” varten ja niitä oli sijoitettu asemille, joille veturit jäivät yöksi. Veturitallit olivat lämmitettyjä, jotta veturit saatiin niissä talvella pidettyä sulana tai jäätyneet osat sulatettua. (Valtionrautatiet 1912-1937, s. 685)

Seuraavassa veturitalleilla työuransa tehneen T. Lehtosen Rautatiemuseossa olevasta käsikirjoituksesta (1974) koottua tietoa siitä, mitä veturitalleissa yleensä tehtiin ja miten toimittiin.

Kun veturit kulkivat höyryllä, oli erityisen tärkeää, että saatavilla oli polttoainetta (halkoja tai kivihiiltä) sekä vettä. Näiden säilytys oli aina veturitallien läheisyydessä, mutta ei itse talleissa.

Veturitalleissa vetureita huollettiin ja puhdistettiin. Esimerkiksi savutorvi oli puhdistettava säännöllisesti, koska kun se alkoi tukkeutua, saattoi junan kulkiessa lentää enemmän kipinöitä maastoon radan varrelle ja aiheuttaa tulipaloja. Erityisesti kivihiiltä käytettäessä tämä oli tärkeää.

Veturien puhdistaminen pilttuissa oli muutenkin tärkeä tehtävä. Yleensä yhden veturin puhdistaminen vaati viisi miestä, joista nuorin puhdisti likaisimmat kohdat ja vanhin puhtaimmat. Veturien puhdistuksessa oli käytettävä liuottimia, joka aluksi oli petroolia, mutta vaihdettiin myöhemmin (1920-luvun aikoihin?) naftaan.

Varsinaista korjauspajaa ei veturitalleissa yleensä ollut, mutta jonkun pilttuun takaosaan tehtiin tukeva pöytä ruuvipuristimiseen. Näin saatiin myös valoa ikkunasta pöydän ääreen, koska ikkunat olivat pilttuiden takaseinissä. Veturitalleissa oli myös varastoja erillisille korjauksissa ja huolloissa tarvittaville tarvikkeille ja materiaaleille. Tällaisia olivat esimerkiksi tiivisteet ja merkkilasit sekä ”jarrutönkät”.

Veturit vaativat myös voiteluaineita eli öljyä, joita joskus varastoitiin veturitalleissa. Veturien huoltojen yhteydessä öljyä valui usein tallien lattioille ja erityisesti tallin keskellä kulkevaan kanaaliin.

Veturitalleissa tarvittiin nostureita, mutta jos sellaista ei ollut, niin piti kehittää muita tapoja. Esimerkiksi katon kannattajiin kiinnitettiin rautakoukkuja, joiden avulla voitiin nostaa asioita. Osa nostureista oli jopa liikkuvia, jolloin ne saattoivat kulkea pituus- tai poikkisuunnassa pilttuussa.

Höyryvetureita myös käytettiin ja käynnistettiin veturitalleissa. Sodan aikana veturien oli oltava koko ajan lähtövalmiina eli käynnissä, myös tallissa ollessaan. Talleissa oli erityinen tallipäivystäjä, jonka tehtävänä oli lämmittää veturit lähtövalmiiksi.

Veturitalleissa tarvittiin valoa ja aluksi sitä saatiin käsilampuista, joissa poltettiin ”kaasuöljyä”. Tämä oli palovaarallista ja aiheutti usein pieniä palovammoja käyttäjille. Patterikäyttöisten taskulamppujen tulo mullisti valaistuksen noin 1920-luvulla ja teki siitä käyttäjille turvallisen. Myöhemmässä vaiheessa talleihin saatiin sähkövalo.



## Kääntöpöytä

Ympyränkaaren muotoiseen veturitalliin kuuluu aina kääntöpöytä, jolla veturit ohjataan pilttuisiin. Eteläisen veturitallin kääntöpöytä on 13,7 m pitkä. Alun perin se lienee ollut käsikäyttöinen, jolloin veturin siirtäminen vaati paikalle kaksi miestä. Myöhemmin kääntöpöytä on sähköistetty. (Resiina 3/1998)

Ilmavalokuvien perusteella kääntöpöydälle ja veturitalliin johtivat raiteet vielä 1960-luvulla, mutta vuoden 1987 kuvassa raiteet on poistettu.

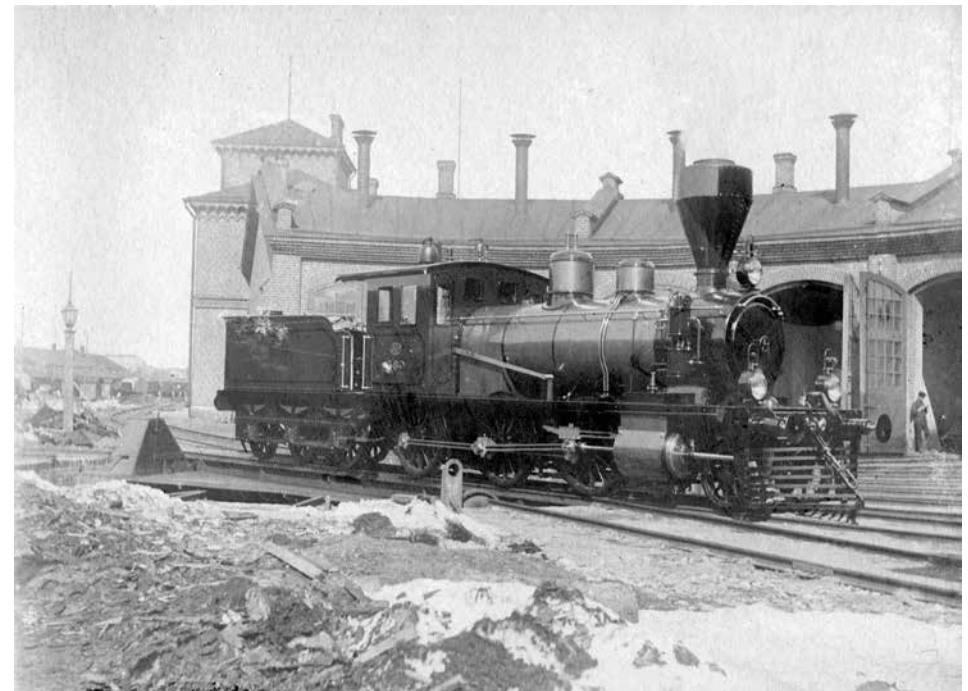
## Veturitallin rakentaminen ja rakenteet

Eteläinen veturitalli on rakennettu kolmessa vaiheessa vuosina 1896, 1901 ja 1934. Se edustaa veturitallien yleisintä tyyppiä eli ympyränkaaren muotoista rakennusta. Tosin kunkin pilttuun etu- ja takaseinä ovat suorat, joten tätä veturitallityyppiä voidaan kutsua myös sektoritalliksi. (Resiina 2/1998) Veturitallin ensimmäinen vaihe 1896 käsitti kahdeksan "pilttuuta" joiden jatkoksi lisättiin vuonna 1901 neljä pilttuuta lisää. (Savolainen 2015, s.8)

Vanhimmat "pilttuut" mitoitettiin 14,9 m jaolla ja uudemmat vuonna 1897 vahvistetun normaalimitan 16,6 m mukaan. Vaikka veturitallit noudattivat aina samaa perusrakennetta, tehtiin niitä varten yleensä yksilölliset piirustukset. Tampereen eteläisen veturihallin suunnittelijana oli K. K. Stier.

Veturitallin kivijalka on tehty graniittilohkareista ja seinät muurattu punatiilestä. Väliseinissä on aina kahden pilttuun välein korkeat kaarevat aukot, joiden kautta pilttuut olivat alun perin yhteydessä toisiinsa. Umpinaiset seinät on tehty palo-osastoinnin vuoksi ja niiden muuraus ulottuu vesikaton yläpuolelle. Piirustusten perusteella eteläisen veturitallin pilttuut ovat olleet auki kattoon asti eikä niissä ole ollut välikattoa matalammalla. Nykyisen eteläisen veturitallin pilttuut olivat laajennetuinkin pieniä ja laajentamattomiin mahtuivat vain pikkuveturit. Isommalla veturilla saattoi ajaa sisään, jos jätti savutorven ulos. (Lehtonen 1974) Tämä saattoi olla syynä siihen, ettei eteläiseen veturitalliin tehty pilttuisiin välikattoja, vaikka sellainen olisi pitänyt paremmin lämmön tiloissa eikä johtanut sitä harjan kautta ulos.

Kun veturit olivat pilttuissa käytössä, oli savu johdettava ulos. Tätä varten katossa oli pilttuiden etuosassa savutorvia. Niistä kehiteltiin erilaisia versioita, joissa pyrittiin "nappaamaan" mahdollisimman suuri osa savusta ulos, koska muuten koko pilttu oli täynnä savua. Oli mm. laskettavia malleja, jotka piti sitten muistaa nostaa, kun veturia alettiin ajaa ulos. (Lehtonen 1974) Paras malli on ollut eräänlainen "huuva", joka levenee alaspäin, jolloin ei ollut niin tarkkaa, että veturi pysähtyi juuri savutorven alle, kun savu saatiin koottua laajemmaltakin alueelta. Savutorven läpimenon kohdalle kattoon tehtiin sylinterimäinen hiekkalaatikko paloturvallisuuden vuoksi. (Resiina 2/1998) Tämän tapaisen rakenteen kiinnityksestä on merkkejä muutamissa eteläisen veturitallin pilttuissa.



*Veturia siirretään kääntöpöydän avulla eteläisen veturitallin pihalla 28.4.1902. Kuva Museokeskus Vapriikki.*

Veturitallien ovissa oli alun perin ikkunat yläreunassa. Näin saatiin valoa talleihin. (Lehtonen 1974) Tallien ovissa oli alareunassa käyntiovet työntekijöiden kulkemista varten. (Savolainen 2015 s.15)

Koska pilttuut likaantuivat nopeasti, piti niitä aika ajoin kalkita. Se oli yleensä tallin nuorimpien työntekijöiden tehtävä hiljaisempaan aikaan. (Lehtonen 1974) Eteläisen veturitallin sisäseinissä on havaittavissa useita kalkkimaalikerroksia.

Tallien lattiat tehtiin alun perin tiilistä latomalla ja siten, että ne viettivät keskelle, jotta veturien pesuvedet ja sulava lumi valuisivat pois. Keskellä olevan kanaalin reunat tehtiin alun perin luonnonkivistä. Lattiapintaa peitti yleensä paksu öljyn ja noen sekainen kerros, joka aika ajoin hakattiin pois. Myöhemmin niin lattiat kuin kanaalit tehtiin betonista. Joskus jouduttiin kanaalien reunoja sekä lattiaita uusimaan, jos betoni oli ollut liian haurasta ja imenyt niin paljon öljyä, että se oli alkanut haurastua. (Lehtonen 1974) Eteläisessä veturitallissa ovat lattiat alun perin olleet tiilistä ladottuja.

## Muutosvaiheet

Vuonna 1934 neljää pohjoisinta pilttuuta pidennettiin 22,5 metriin ja viides pilttuu etelästä lukien muutettiin pukuhuonetiloiksi, jolloin se jaettiin välipohjalla kahteen kerrokseen. (Savolainen 2015, s. 8)

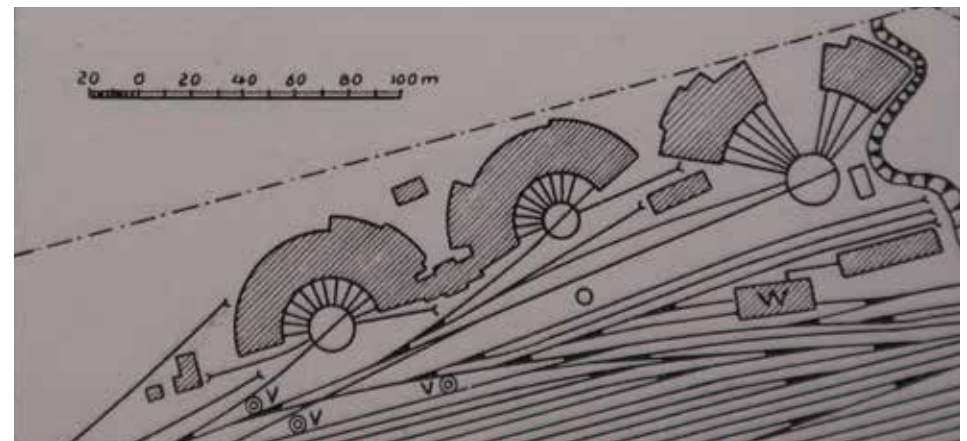
Vuonna 1947 pohjoisin pilttuu jaettiin välipohjalla ja sen alakertaan rakennettiin sauna- ja pesutilat ja yläkertaan pukuhuoneet. (Savolainen 2015) Samalla tilan ikkunoita ja ovea muutettiin. (Asemakaavaan 7750 liittyvä rakentamistapaohje) Tässä yhteydessä vuoden 1934 laajennusosiin pilttuiden perälle rakennettiin pukuhuonetiloja kaappeineen.

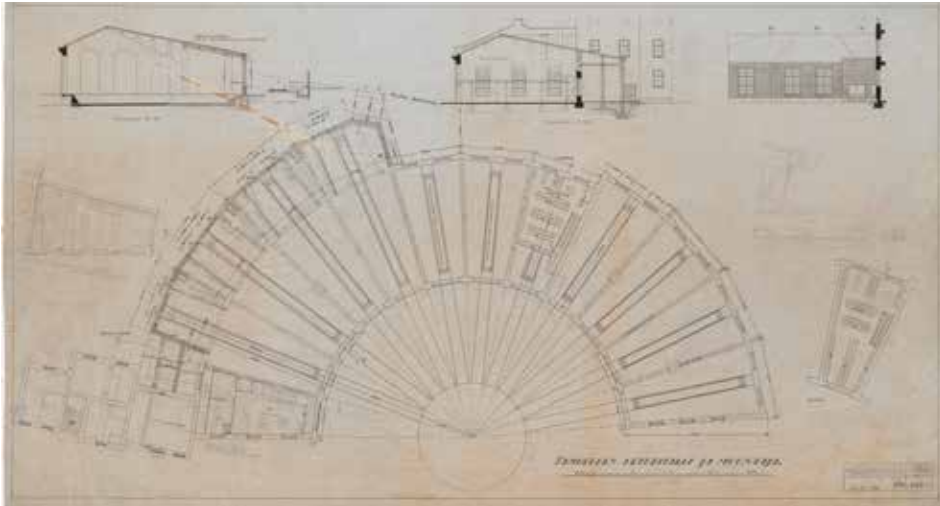
Aluksi pilttuiden lämmitys tapahtui valurautakuoristen uunien avulla. Niiden pesät olivat niin suuria, että niihin mahtuivat puolen metrin mittaiset halot. (Lehtonen 1974) 1930-luvun lopulla alettiin siirtyä keskuslämmitykseen. (Valtionrautatiet 1912-1937, s. 685) Myöhemmin Uunit korvattiin höyrylämmityksellä, kun talleissa oli jo "veturikattilat", joista saatiin lämmin vesi veturien pesuun. Höyry johdettiin putkilla pilttuiden takaseinille sijoitettuihin pattereihin ja kanaalin reunoilla oleviin putkiin. Kanaalissa putket lämmittivät ja sulattivat tehokkaasti veturien lumet ja jäät. (Lehtonen 1974)



*Ratapihaa 1920-luvulla. Oikealla näkyy osittain eteläinen veturitalli.  
Kuva Museokeskus Vapriikki.*

*Tampereen veturitallit noin vuonna 1937. Keskimmäinen talli on nykyinen eteläinen veturitalli.  
Julkaisusta Valtionrautatiet 1912-1937 s. 685.*

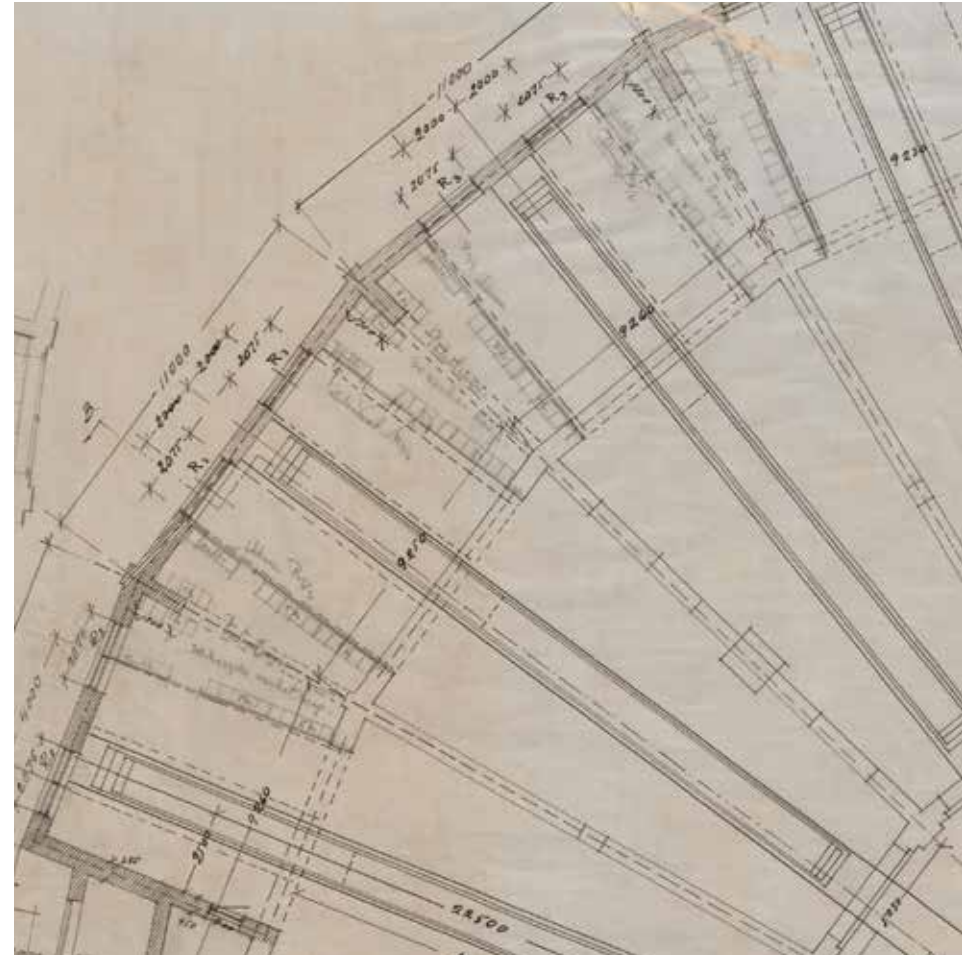




*Veturitalli lopullisessa laajuudessaan vuoden 1947 muutosten jälkeen. Kuva Kansallisarkisto / saatu selvitystä varten Aihio-arkkitehdeiltä.*

Eteläisestä veturitallista ei ole tietoa, milloin uunilämmitys päättyi, mutta erillisten pukuhuoneiden sijoittaminen piiltuiden takaosiin 1947 voisi merkitä, että niissä olisi ollut oma lämmitys.

Veturitallien ovia muokattiin aikojen myötä paljonkin. Yksi syy oli, että vaikka niiden ikkunoista saatiin valoa, niin auringon paisteella saatiin myös lämpöä ja välillä liikaa. Siksi ikkunoita peitettiin. Etenkin siinä vaiheessa, kun talleissa jo oli sähkövalot. (Lehtonen 1974) Savolaisen (2015) selvityksessä todettiin, että eteläisen veturitallin alkuperäisiä ovia oli muokattu ja erityisesti ikkunoita peitetty ja ummistettu.



*Piiltuiden laajennusosiin suunnitellut pukuhuonetilat kaappeineen piirretty lyijykynällä vanhan piirustukseen. Suurennos piirustuksesta, jossa esitetty veturitallien eri rakennusvaiheet, Kansallisarkisto, kuva saatu selvitystä varten Aihio-arkkitehdeiltä*



Ilmakuva veturitalleilta vuodelta 1956. Kuva Ilmavoimat, Rautatiemuseo



Veturitallien alue 1960-luvulla. Eteläisen veturitallin päädyn lähellä on matala versta- tai varastorakennus. Kuva Vapriikin kuva-arkisto, kuvaaja Eino R. Laaksonen.

Vuonna 1960 Tampereella oli veturitalleissa sijoituspaikat yhteensä 80 veturille. (Valtionrautatiet 1937-1962 s. 376-377) Vuoden 1969 lopussa Tampereen kaikissa kolmessa veturitallissa oli yhteensä 34 pilttuuta, joista 20 oli ratapiirin käytössä, 5 höyryveturien ja vaunujen huoltoa varten, 6 autokorjaamoina ja 3 lämpökeskuk-sina. Mitkä toiminnoista olivat eteläisessä veturitallissa, ei muistiinpanoista käynyt ilmi. (Muistiinpanot "Eräiden veturitallien käyttö 31.12.1969)

Alkuperäinen käyttö päättyi veturitalleilla 1990-luvun alussa, jonka jälkeen niissä on sijainnut toimisto-, korjaamo- ja varastotiloja. (Savolainen 2015, s.6) Resiina-lehdessä vuodelta 1998 kerrotaan, että nykyisessä eteläisessä veturitallissa olisi ollut tuolloin "koneteknikon, sähköalueen ja opastinmestarin hallinnassa". Veturi-

tallin pilttuista viisi oli tuolloin varastoina, kaksi ratakuorma-autojen ja sähköradan korjausvaunujen talleina ja yksi niiden korjaamona. (Resiina 3/1998)

Veturitallien käyttötärve lähti laskemaan 1900-luvun puolivälin jälkeen rautateihin kytkeytyvän teknisen kehityksen seurauksena. Rautateiden sähköistäminen ja polttoaineella käyvät veturit syrjäyttivät liikenteellisen tarpeen höyryvetureille ja 2000-luvun alkuun mennessä myös käyttötärpeen höyryvetureille rakennetuille veturitalleille ja ratavarikoille. (Juutinen 2019, s.34)

Dieselveturien käyttöönotto 1950-luvulla aiheutti uusia vaatimuksia veturitalleille. Niiden huoltoa varten ei esimerkiksi enää riittänyt huoltokanava kiskojen välissä, vaan kiskojen piti olla pilareiden päällä. Lisäksi dieselveturien huoltotilojen piti olla

puhtaammat ja siistimät kuin nokiset höyryveturitallit olivat. (Valtionrautatiet 1937-1962, s. 376) Ilmeisesti eteläistä veturitallia ei koskaan muokattu dieselvetureille sopivaksi, koska huoltokanavat ovat edelleen kiskojen välissä eikä kiskoja ole missään pilttuussa nostettu pilareille.

Vuonna 2001 purettiin kolmas veturitalli nykyisen eteläisen veturitallin eteläpuolelta. Samalla rakennettiin katuyhteys Åkerlundinkadun ja Ratapihankadun välille. (Asemakaava 7782)

Vuonna 2002 veturitallien alueelle laadittiin uusi asemakaava, joka mahdollisti tornihotellin rakentamisen. Asemakaavan selostuksessa todetaan kaupunkikuvasta, että "Veturitallien asema kaupunkikuvassa kasvaa Ratapihankadun rakentamisen myötä, sillä ne ovat nähtävissä läheltä ratapihan puolelta. Se on tallien ehdoton paraatijulkisivu. Tallikokonaisuus on 178 m pitkä, ja sen merkittävät kaupunkikuvalliset elementit ovat kaarevat oviseinät. Nykyisin sekalaisten ovi- ja oviseinäratkaisujen yhdenmukaistaminen luo lisää vaikuttavuutta julkisivuun lähietäisyydeltä." (Asemakaavan 7750 selostus 22.3.2002)

Asemakaavaan liittyvissä rakentamistapaohjeissa esitetään eteläisen veturitallin osalta seuraavia asioita: "Pilttuujan tulee näkyä uudessakin käytössä tallin 1 tapaan. Niiden väliseiniin voidaan avata vanhat kaariholvatut aukot. Myös alun perin pienellä oviaukolla varustettuihin väliseiniin saadaan avata samanlaiset kaariholvatut aukot, mikäli tilojen käyttö sitä vaatii. Lattioiden tulee olla kivistä, tiilestä tai käsiteltyä betonia. Kiskot tulee jättää niihin pilttuisiin, missä se on toiminnan kannalta mahdollista. Ulkoseinien oviaukkojen ovilevyt ja rakennetut seinät uusitaan niin, että uudet rakenteet luovat yhtenäisen mielikuvan moniruutuisista pariovista. Sisäkatot ovat osittain vieläkin alkuperäisen katon tapaan suoraan vesikaton kannattajien alapuolella. Säilyneet kattopinnat tulee jättää uuden lämpöeristettävän sisäkaton yläpuolelle talteen, ellei kattotuolien uusimistarve edellytä sisäkaton purkamista." (Asemakaavaan 7750 liittyvä rakentamistapaohje)

Pihan ja kääntöpöydän osalta on annettu seuraavat ohjeet: "Kääntöpöytä on tyyppillinen, kuluva rakenne, jonka hallintalaitteita on uusittu tarpeen vaatiessa. Sen kulunut yleisilme on osa veturitallien rosoisuutta ja tulee siksi säilyttää. Koska yli metrin syvennys voi olla yleisölle avoimella alueella vaarallinen, se tulee suojata. Ratapölkkyistä tehty kansi on ympäristön ja kaupunkikuvan kannalta parempi suojaus kuin aitaaminen. Pihalla on vielä kääntöpöydälle johtavat kiskot ja muuta-

mat pilttuihin johtavat kiskot. Kääntöpöydälle johtavat kiskot tulee säilyttää tontin alueella." (Asemakaavaan 7750 liittyvä rakentamistapaohje)

Veturitallit ovat siirtyneet Tampereen kaupungin omistukseen 2000-luvun alussa.

Kaikkien pilttuiden puiset ovet on uusittu yhtenäisesti teräslasirakenteina asemakaavan rakentamistapaohjeen mukaisesti. Vuoden 2015 Rakennushistoriaselvityksessä (Savolainen) on kaikki silloin tallella olleet ovet dokumentointi valokuvaamalla. Niistä on todettu selvityksessä, että kaikkia on muutettu tarpeiden mukaan, eikä yksikään ole säilynyt aivan alkuperäisessä asussaan.

Neljään eteläisimpään pilttuuseen on tehty Visit Center "tilana tilassa" rakenteena vuonna 2018. Ratkaisu johtuu siitä, että veturitallien lattioissa ja lattioiden alla olevassa maaperässä on todettu runsaasti veturitallien toiminnasta peräisin olevia haitta-aineita, joiden vaikutus tilojen sisäilmaan on saatu hallintaan alipaineistamalla vanhan ja uuden rakenteen väliin jäänyt tila.

*Visit Centerin sisätiloissa ei tunnista olevansa veturitallissa.*



# Viinikanojan sillan vaiheet

## Viinikanoja ennen siltaa

Viinikanojan alue oli 1700-luvulla viljelykäytössä. Ojan eteläpuolella oli peltoja ja niittyjä ja pohjoispuolella enemmän metsää. Ojan varrella oli kaksi torppaa. Toden­näköisesti oja toimi luonnollisena rajana Hatanpään ja Tammerkosken kartanon maiden välillä. (Puska 2019)

1800-luvulla Viinikanojan sillan läheisyyteen alkoi sijoittua pienteollisuutta, esi­merkiksi tiilitehdas. Maisema Viinikanojan varrella oli edelleen avointa. Rautatie ulottui Tampereelle vuonna 1876 ja rataa varten rakennettiin silta Viinikanojan yli. (Puska 2019)

## Ensimmäinen silta

Siltoja oli ennen rautateitä tehty maanteille ja ne oli 1850-luvun loppupuolelle asti rakennettu pääosin puusta. Joitain kivisiltoja oli myös. Ainoat terässillat olivat Saimaan ja Strömmiin kanaviin liittyneet rullasilat. (Aitta 2004, s.39)

Rautatiet aloittivat uuden vaiheen sillanrakennustekniikan kehityksessä. Oli huo­mioitava liikenneturvallisuus, suuret kuormitukset sekä paikoin suuret jännevälit. Tämä edellytti uudenlaisia laskentaperusteita sekä rakenteita. Ensimmäiset rau­tiesillat rakennettiin kuitenkin edelleen puusta, pääasiassa säästösyistä. Pian kuitenkin huomattiin, että puinen rautatiesilta vaatii jatkuvasti kalliita korjauksia ja huoltotoimia. Näin siirryttiin käyttämään terästä siltojen materiaalina. (Aitta 2004, s.39-40).

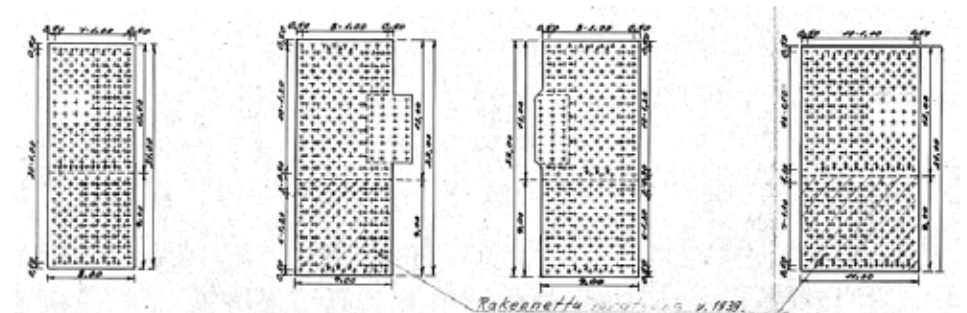
Kun rata johdettiin Tampereelle asti, käytettiin radalle sijoittuvissa silloissa ensim­mäistä kertaa vain terästä. Viinikanojan ratasilta oli tyypillinen 1800-luvun lopun teräksinen "laaksosilta" (Aitta 2004, s.40-41) Varhaisimmat terässillat tulivat meille ulkomailta ja Viinikanojan ensimmäisen sillan toimittaja olikin belgialainen E. Rolin & Co. (Aitta 2004 s. 158).

Tampereen sanomat nro 33 / 17.8.1875 kertoo Viinikanojan rautatiesillan raken­tamisesta: "... Viinikanojan, joka laskee lidesjärvestä Messukylän pitäjäästä, ranta­mat ovat lähemmä viisikymmentä jalkaa nostettavat ennenkun höyryhepo ottaa kulkeaksensa. [...] Viinikanoja näkee äyräänsä korkenevan myötäänsä ja ennen pitkää riippuu sen ylitse puinen silta, jota kannattavat wanhat kiwipatsahat, ja jota myöden ajetaan soraa ojan eteläpuolellekin Sorinahteesta. Täten kohosi äyräät siksi, että toisella wiikolla voitiin puusillan awulla wetää Viinikanojan yli uljas rautanen silta, jonka päät lepäävät tanakoilla kiwipatsailla noin 50 jalan korkeudessa ojan



Viinikanojan ensimmäinen silta. Alun perin siltaa kannatti vain kaksi ristikkotuokea keskellä, mutta hyvin pian sen sillan valmistumisen jälkeen siihen on lisätty matalammat tuet. Kuva Museokeskus Vapriikki, kuvaaja William Lomax.

Viinikanojan uuden sillan maatumien puupaalut ja perustukset piirustuksesta 28.10.1936. Vanhan sillan perustukset erottuvat kuvasta. Kuva Väylävirasto.



*wedestä ja keskempänä kannattaa sitä kahden kiwipankon päällä seisovaa nelireisistä rautaista kannatinta.”*

Ensimmäinen silta oli hoikilla teräksisillä ristikkopilareilla tuettu terässilta, jota varten Viinikanojan rantoja korotettiin. Aluksi sillassa oli vain kaksi pilaria, mutta Erkki Nuutio kertoo [www.vaunut.org](http://www.vaunut.org) -sivuston sillan kuvaa koskevassa keskustelussa, että alun perin ”sillassa oli kolme jännettä, mutta rakentamisen aikana esiintyi huolestuttavia oireita pilareiden huonon perustan vuoksi. Siksi päätettiin lisätä kaksi jännettä (eli lopullisesti 4 pilaria ja päissä maatuet). Kahden lisäpilarin muuraus ja kahden lisäjanteen asennus sekä yhdistäminen alkuperäiseen siltaan tehtiin säännöllisen liikenteen jo ollessa käynnissä vuonna 1876 tai 1877.”

Ensimmäinen silta on valokuvien perusteella ollut yksiraiteinen

Hatanpään kartanon maat Viinikanojan eteläpuolella liitettiin osaksi Tampereen kaupunkia vuonna 1913. (Puska 2019) Sen jälkeen linjattiin Hatanpään valtatie, joka yhdisti alueen kaupungin keskustaan ja toisaalta toi kaupunkirakenteen Viinikanojalle asti. (Selvitys rakennettu kulttuuriympäristö 2012)

## Uuden sillan rakentaminen

Siltoja uusittiin 1930-luvulla, kun oli todettu, ettei vanhojen vahvistaminen ole taloudellisesti järkevää, eikä sillä saavuteta yleensä tarpeeksi hyvää kuormituksen kestoa. (Valtionrautatiet 1912-1937 s. 276) Junien veturien ja vaunujen paino kasvoi 1930-luvulla ja samalla ratakiskoja vaihdettiin raskaammiksi. Helsingin-Tampereen radan kiskot uusittiin 43 kg kiskoilla vuonna 1936. (Valtionrautatiet 1937-1962, s. 127) Valtion rautateillä oli erillinen ohjelma rautatiesiltojen vahvistamisesta tai uusimisesta 1920-1930 -luvulla (Aitta s. 46 / Immonen s. 35) Viimeistään uuden sillan rakentamisen myötä sillasta tuli kaksiraiteinen.

Vuoden 1923 alussa oli rautateiden rakentaminen ja suunnittelu siirretty Tie- ja vesirakennusten ylihallitukselta Rautatiehallitukselle, johon perustettiin rautatierakennustoimisto. Silta-asioita varten perustettiin erillinen sillanrakennustoimisto, jonka ensimmäisiä tehtäviä oli laatia uudet siltojen kuormitus- ja laskentamääräykset. Ne valmistuivat vuonna 1926. Toimiston päätehtäväksi tuli suunnitella rautateihin liittyvät sillat ja hoitaa niiden rakentaminen sekä kunnossapidon valvonta. (Aitta 2004, s.45) Myös Viinikanojan silta suunniteltiin Rautatiehallituksen sillanrakennustoimistossa.



*Viinikanojan sillan koekuormitus 12.9.1930. Vapriikin kuva-arkisto, Aamulehden arkisto, kuvaaja V. O. Kanninen.*



*Viinikanojan nykyisen sillan toinen puoli rakenteilla 19.3.1939. Juna kulkee jo valmiilla sillan puoliskolla. Kuva Museokeskus Vapriikki.*

Ilmeisesti vanhan sillan perustuksissa oli ollut ongelmia ja nyt ne päätettiin tehdä huolella. Perustamisessa käytettiin järeintä tapaa, jossa "pilarit on perustettu tukevan kivillä ja betonilla täytetyn hirsarkun varaan ja arkku puolestaan rakennettu puisen tukipaalutuksen varaan." (Aitta 2004, s.163) Uuden sillan perustusten suunnitelmat on laadittu jo vuonna 1929. Puupaaluista osaan on merkitty rakennepiirustuksessa, että ne ovat vanhoja. Eli uuden sillan rakentamisessa hyödynnettiin myös aiemman sillan perustuksia.

Uusi silta rakennettiin kahdessa vaiheessa, jotta junaliikenne saattoi jatkua keskeytyksettä rakentamisen ajan. Tämä käy ilmi valokuvista sekä sillan työpiirustuksesta (R15-RHK-11312-a). Piirustukseen on merkitty jälkepäin kirjaten, että toinen puoli kustakin maa- ja välituesta on "tehty vuonna 1939 varatyönä". Varatyö oli valtion tai kunnan 1930-luvun lama-aikaan työttömille, ensisijaisesti perheellisille miehille, järjestämää työtä. Tämä kahdessa vaiheessa rakentaminen näkyy edelleen välitukien betonissa halkeamana.

Valtionrautateiden historiikissa 1912-1937 sanotaan, että "v. 1930 Viinikanojan sillan maatuet ja pilarit [rakennettiin] uudelleen kahta raidetta varten ja uudet siltajänteetkin asennettiin paikoilleen molempia raiteita varten. (Valtionrautatiet 1912-1937 s. 280) Näin ollen sillan ensimmäinen osa tehtiin vuonna 1930 ja toinen osa vuonna 1939.

Viinikanojan silta lienee tehty mukaillen rautatiesilloja varten tehtyä tyyppipiirustusta, joita tehtiin laaja kokoelma vuosina 1926-48. (Valtionrautatiet 1937-1962, s. 176) Silta valmistui kokonaisuudessaan vuonna 1939 ja se on tyyppiltään teräksinen palkkisilta, jossa on puinen kansi. Väylän Taitorakennerekisterin mukaan se on palkkisilloista toiseksi pisin maassamme (84 m), kun pisin on Pohjan silta (133,1 m). Palkkien jänneväli on 22,2 m. Sillan teräsosat on tehty niittaamalla lukuun ottamatta itäisintä palkkia, joka on hitsattu. Hitsaamista ryhdyttiin käyttämään silloissa laajemmin 1960-luvulla. Hitsaamalla tehdyt sillat ovat niitattuja kevyempiä, koska niihin tarvitaan vähemmän terästä. (Aitta 2004, s. 201)

Sillat on pyritty sovittamaan maastoon ja maisemaan. "Ympäristöön sopivalle sillalle voidaan asettaa eräitä "ikuisia" kriteerejä, kuten tarkoituksenmukaisuus, selvä rakenteen toiminnallinen muoto ja harmoniset mittasuhteet. Tähän on päästy, kun



*Reunimmainen levypalkki kuvassa vasemmalla on tehty hitsaamalla, kun muut on niitattu. Niitattut palkit ovat visuaalisesti kevyemmän näköisiä kuin hitsattu. Hitsattu palkki on puolestaan oikeasti kevyempi kuin niitattut, koska siinä on vähemmän terästä.*

sillalla on kohtuullinen läpinäkyvyys, ympäristöön sopiva sillan pituus ja korkeus, ympäristöön sopivat materiaalit ja värit sekä onnistunut yksityiskohtien ja pintojen viimeistely." (Aitta 2004, s.427) Alun perin Viinikanojan silta istui hyvin maisemaan ja oli tarpeeksi läpinäkyvä eikä muodostanut näköestettä maisemassa.

Kun silta valmistui, kulki Viinikanoja sen alitse vapaana ojana. Sillan alta kulki uusi "Jokikatu" Viinikanojan pohjoisreunaa, eteläreunan ollessa edelleen avointa rantaa. Asemakartassa vuodelta 1937 sillan alta kulkeva katu näkyy ensimmäisen kerran. (Selvitys rakennetusta kulttuuriympäristöstä 2012) Maantieverkkoa paran-



nettiin 1900-luvun ensi vuosikymmeninä suurten kaupunkien läheisyydessä, kun autoliikenne lisääntyi, joten Viinikanojan sillan uusiminen saattaa osittain liittyä myös tarpeisiin parantaa autoliikenteen edellytyksiä.

Keskustan kartassa vuodelta 1963 Viinikanojan sillan ympäristö alkaa jo olla olennainen osa kaupunkia eikä enää maalaismaisemaa. (Selvitys rakennetusta kulttuuriympäristöstä 2012)

## Muutosvaiheet

Toisen maailmansodan jälkeen maantieliikenne ohitti suosiossa rautatieliikenteen niin henkilö- kuin tavaraliikenteen osalta. (Aitta 2004 s.59) Uusi tielaki säädettiin helmikuussa 1954 ja huhtikuussa valmistui komiteamietintönä ehdotus valtatieverkosta, jonka perustana olivat mm. suurimpien kaupunkien väkimäärät. Tavoitteena oli virkistää talouselämää ja parantaa suomalaisten yritysten kilpailukykyä. Tästä syystä päätiestö uudistettiin lähes kokonaan vuosina 1955-1970. (Masonen & Hänninen 1995, s. 61)

Riihimäen-Tampereen rataosa rakennettiin kaksiraiteiseksi vuosien 1946-47 ohjelman mukaan. (Valtionrautatiet 1937-1962, s. 133) Viimeistään tällöin myös Viinikanojan sillan yli johdettiin kaksi raidetta. Koko Hämeenlinna – Tampere rataosuus saatiin kaksiraiteiseksi 1960-luvun alussa. (Alameri 1976)

Ilmakuvien perusteella Viinikanojaa varten on rakennettu rumpu sillan kohdalle vuosien 1966 ja 1977 välillä. Siihen asti oja kulki maisemassa vapaana vesiaiheena, jonka pohjoisreunalla oli tie rautatiesillan alitse. Viinikanoja on "piilotettu" rumpuun sillan kohdalla, kun sillan alta kulkenut tie nimettiin Tampereen valtatieksi ja linjattiin kulkemaan ojan molemmiin puolin aiemman pohjoisreunan sijaan. Tiestä tuli valtatie 3:n jatke kaupungissa, kun valtatie rakennustyöt valmistuivat 1960-luvun puolivälissä. (Masonen & Hänninen 1995, s. 61, 179) Hämeen tiepiirissä tehtiin myös vuosina 1966-67 Tampereen seudun tieverkko-suunnitelma, joten tieasioissa tapahtui 1960-70-luvulla paljon kehitystä Tampereella. (Masonen & Hänninen 1995, s. 220)

*Silta Ratinan suunnasta katsottuna. Sähköjohtoja kannattelevien ristikkoiden kohdalle siltaan on tehty levennykset ja maatuen kohtaa on levennetty koko matkalla.*

Rautatielinja Tampereelle sähköistettiin vuonna 1975, minkä vuoksi radan varteen ja päälle oli rakennettava sähkölinjoja. ([https://fi.wikipedia.org/wiki/Suomen\\_rautaverkko](https://fi.wikipedia.org/wiki/Suomen_rautaverkko)). Sillan alla ja päällä tapahtui muutoksia lähes yhtä aikaa. Maan pintaa nostettiin autoteitä varten ja sähkön kuljettamiseksi radalla radan vierelle ja yli tehtiin ristikkorakenteita. Sillan ulkoasu ja mittasuhteet muuttuivat. Myös asema maisemassa jäi autoteiden varjoon.

Ilmakuvien perusteella sillalle lisättiin raiteita 1970-80-lukujen taitteessa ja samalla sillan kantta levennettiin. Tämän jälkeen sillalla oli neljä raidetta. Tällöin lienee lisätty itäisin, hitsattu levypalkki.

Sillan maa- ja välitukia on levennetty hieman länteen päin vuonna 1998. Silloin maatukien kohdalla ilmeisesti siirrettiin ratajohdon pylväitä sivummalle ja sillan kantta levennettiin 1,35 m. Samalla siirrettiin kahta länsipuolen reunimmaista teräspalkkia länteen päin. Tuolloin sillalla oli jo neljä raidetta kuten siinä on nytkin.

Sillan maa- ja välitukien betonipinnat on ruiskubetonoitu vuonna 2006. Samalla kivirakenteet on puhdistettu ja niiden saumat tiivistetty polyuretaanilla. Eteläpään etuluiska on kenttäkivetty ja keiloihin asennettu siirtonurmikko. (Piirustus R15-RHK-8565-ar)



# Nykytilanne ja säilyneisyys

## Kaupunkikuva

### *Rautatieasema ja ratapiha*

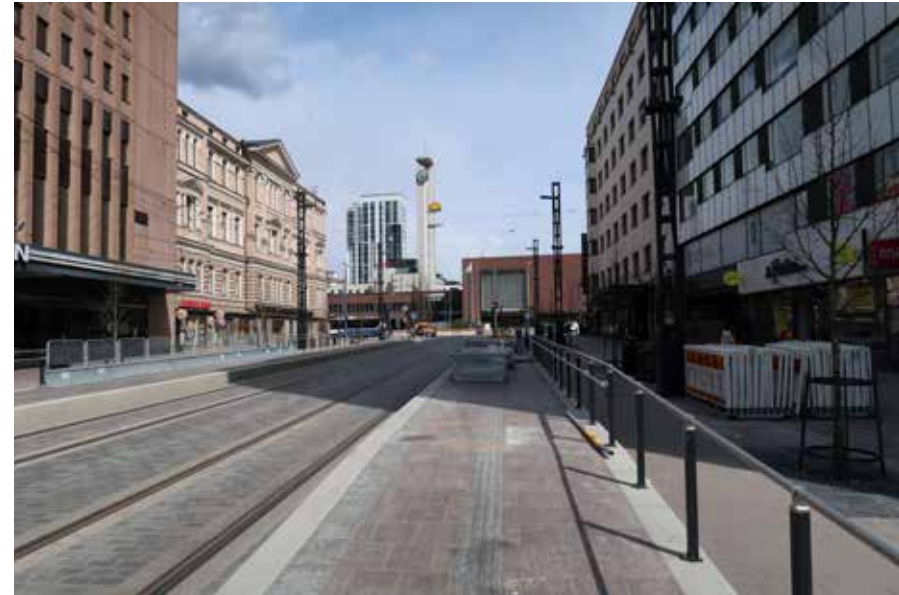
Rautatieaseman alue veturitalleineen on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö samoin kuin asemalta länteen lähtevä Hämeenkatu. Asemaa ympäröivän kaupunkitilan katuverkosto on edelleen pitkälti vuoden 1878 kaupunginarkkitehti Caloniuksen laatiman mukainen. (Näkymä 2020 s. 59)

Rautatieasema sijoittuu kaupunkirakenteessa siten, että asemahallin suuri ikkuna sekä lähemmäs asemaa tultaessa myös torni toimivat Hämeenkadun päätteenä. Nyt tornin asemaa kaupunkikuvassa Hämeenkadulta päin katsottaessa heikentää uusi, korkea asuinrakennus aivan näkymäsuunnassa tornin takana. Aseman torni näkyy maamerkinä myös hyvin pitkälle pitkin Itsenäisyydenkatua. Itsenäisyydenkadun pohjoisreunaa kulkiessa tornin juuresta avautuu lisäksi hetkellinen näkymä Hämeenkatua pitkin suunnilleen Tullikamarin rakennuksen kohdalla. Nämä pitkät näkymät kaupunkirakenteessa auttavat hahmottamaan kaupunkitilaa ja helpottavat orientaatiota.

Lounaasta asemaa lähestyttäessä asemahallin päämassa korostuu ja torni jää taka-alalle, toisin kuin itä-länsisuuntaisissa näkymissä. Luoteesta asemaa lähestyttäessä asemapuiston puut peittävät ensin asemarakennuksen suurelta osin näkyvistä, mutta toisaalta asemapuisto itsessään on olennainen osa asema-aluetta. Vähitellen luoteestakin lähestyttäessä asema tulee kokonaan esille ja asemapuiston reunassa aukeaa näkymä pitkin Itsenäisyydenkatua aseman ja radan ali.

Valmistuessaan asema on ollut kookas rakennus kaupunkirakenteessa, mutta sittemmin sen ympärille on rakentunut suuria rakennuksia, jotka ovat muuttaneet aseman koon suhdetta kaupunkikuvaan. Silti aseman julkisivut ovat niin selkeät ja hyvin sommitellut, että asema on säilyttänyt paikkansa kaupunkitilassa. Eräs kaupunkikuvallinen heikennys on ollut pohjoisen talousrakennuksen muuhun rakennusmassaan liittäneen tiilimuurin purku. Tämä on heikentänyt länsijulkisivun monumentaalisuutta ja irrottanut pohjoisen lisärakennuksen erilliseksi. Tätä erillisyyttä korostaa muurin takana olleen entisen "keittiöpihan" sekava ja takapihainen olemus.

Aseman edessä olevan aukion avoimuus myös korostaa aseman julkisivusommittelun selkeyttä. Pysäköintilaitos Hämpin sisäänkäynnin rakentaminen juuri aseman nurkalle on tosin heikentänyt aseman eteläpäädyn julkisivun hahmotettavuutta sekä asema-aukion avoimuutta Rautatienkatua etelästä tultaessa.



*Aseman torni on saanut kilpailijan Hämeenkatua pitkin katsottaessa. Asemahallin ikkuna toimii edelleen hienosti kadun päätteenä, etenkin uusilta raitiotiepysäkeiltä katsottuna.*

*Itsenäisyydenkatua pitkin. Aseman torni näkyy komeasti hyvin pitkälle lähes kadun päätteenä.*





*Aseman ravintolasiiven ja pohjoisen lisärakennuksen välinen "epätila", joka on alun perin ollut julkisivun tasassa olleen muurin rajaama keittiöpiha. Muurin purkaminen on irrottanut pohjoisen lisärakennuksen irralliseksi rakennukseksi, vaikka se on olennainen osa aseman massan monumentaalisuutta.*

*P-Hämpin sisäänkäynti tukkii näkymän lounaasta kohti asemaa.*



*Aseman ympärillä on häly lisääntynyt samalla tavalla kuin asemahallin sisällä. Kaupunkitilassa häly syntyy katuopasteista, valopylväistä, mainoksista ja uutena piirteenä raitiotien rakenteista.*

## Veturitalli

Veturitallit ja niiden välinen toimisto-osa muodostavat selkeän kokonaisuuden, jota on tarkasteltava myös kaupunkikuvan kannalta yhtenä. ”Veturitallit edustavat Tammelan ratapihan vanhinta rautatiearkkitehtuurin kerrostumaa. Eteläisen veturitallin merkitys on pohjoiseen vastinpariinsa verrattuna korostunut, sillä se sijaitsee eteläpuolelta avaralla näkymäsuunnalla ja on yhä yksityiskohdiltaan yli sadan vuoden aikana kerrostuneessa asussaan toisin kuin vastikään hotellin aulatiiloiksi peruskorjattu pohjoinen veturitalli.” (Savolainen 2015 s.40)

Veturitallien ympäristö on muuttunut hyvin paljon niiden olemassaolon aikana. Viimeisimpänä tornihotellin rakentaminen kiinni pohjoiseen veturitalliin ja tallien väliseen toimistorakennukseen. Veturitallit muodostavat kuitenkin selkeän oman rakennuskokonaisuutensa, joka poikkeavan ja vahvan muotonsa vuoksi on hyvin itsenäinen. Tallien itäpuolella olevat korkeammat rakennukset toimivat niille taustana ratapihan suunnasta katsottuna. (Kosunen 2001)

”Eteläisen veturihallin ympäristö on havainnollinen esimerkki jäsentymättömästä kaupunkitilasta, jossa rakennusten väliset suhteet ja alueet vaikuttavat muotoutuneen lähes sattuman oikusta. Viimeisin lisäys, veturitallin pohjoispuolinen tornihotelli, viistää eteläisen veturitallin pohjoista julkisivua harkitsemattomasti, ja ennen kaikkea veturitallien ja niiden länsipuolella sijaitsevan pysäköintilaitoksen välinen alue on epämääräistä, osittain kasvillisuuden valtaamaa joutomaata.” (Savolainen 2015 s.42)

Veturitallien kokonaisuus on junasta ja asemalaitureilta katsottaessa hallitsevassa asemassa kaupunkikuvassa. (Kosunen 2001) Ainoa 1900-luvun alkuun verrattuna samankaltaisena avautuva suunta on avoin ratapiha-alue. (Savolainen 2015 s. 40) Tosin tornihotellin rakentaminen on heikentänyt veturitallien asemaa ja nykyisin ne toimivat hotellirakennuksen liittymänä maan tasoon.

Kääntöpöydän päälle sijoitettu Kannen ja Areenan pienoismalli hämärtää pihan luonnetta, etenkin kun sen jalusta on korotettu maan pinnasta.



*Kuvassa hahmottuu hyvin, miten voimakas veturitallin muoto on ja miten luonteenomaisia sille ovat päädyt. Pohjoisessa päädyssä on näkyvissä alkuperäinen muoto, jossa harja on keskellä ja eteläisessä päädyssä myöhempi, epäsymmetrinen harjan sijoitus. Kuva Riku Karjalainen.*



*Veturitallien taakse on rakennettu pysäköintikansi, jonka seinä on lähes kiinni veturitallissa. Veturitallit ovat kattomaisemaa lukuun ottamatta näkymättömissä takaosaltaan.*



*Veturitalli muodostaa tornihotellin jalustan, liittymän maahan. Pienoismalli ja sen korotettu jalusta kääntöpöydän päällä hämärtävät puolipyöreän tallin sisäpihan luonnetta.*

### *Viinikanojan silta*

Tämän sivun kuvat kertovat muutoksesta sillan asemasta maisemassa. Kuvat on otettu juuri sillan valmistuttua 1930-40-lukujen vaihteessa ja kevättalvella 2020. Viinikanojan sillan asema kaupunkikuvassa on muuttunut maiseman kohokohdasta takapihamaiseksi ja tila sillan ympärillä on hyvin jäsentymätöntä.

Alun perin silta on ollut hyvin selkeä ja komea rakenne ja Viinikanoja on kauniisti ja ilmeisesti kulkenut sen alta. Sillan alta on ollut pitkä näkymä kohti Pyhäjärveä. Vain pohjoisreunalla on ollut autotie ja ojan varret ovat olleet avoimia. Rata on ollut eleeeton, kun voimalähteenä junissa on ollut höyry, joka ei vaadi radalta erityisiä rakenteita.

Nyt sillan alla kulkee vain autoteitä. Viinikanojaa ei enää hahmota sillan kohdalla, koska se on ohjattu kulkemaan rummussa teiden alta. Sillan välituet näyttävät paksuilta ja raskailta, kun ne eivät enää reunusta ojaa ja maata on nostettu niiden ympärillä. Sillan kokonaisvaikutelma maisemassa on alkuperäistä raskaampi ja sen alta ei oikeastaan voi sanoa olevan näkymää. Rata on sähköistetty, jonka vuoksi sillan molemmissa päissä on pilarit, joiden välillä on sähkölankoja kannattelevat palkit. Viinikanojan rannalla rummun jälkeen kasvaa pensaita, minkä vuoksi siltaa ei hahmota kokonaan.

*Kuva sillan itäpuolelta kohti Pyhäjärveä 1933. Kuva Museokeskus Vapriikki, kuvaaja Teuvo Mäkinen.*



*Kuva sillan itäpuolelta kohti Pyhäjärveä vuonna 2020.*

*Kuva sillan länsipuolelta Viinikanojaa pitkin.*



## Asema

### Julkisivut

Julkisivut ovat säilyttäneet piirteensä pääosin ennallaan. Näkymä kaupunkiin on komean tiilinen ja laituritasolle vaaleaksi rapattu. Vaalea rappaus on tosin nykyisin maalattu vaalean vihreäksi, kun se alun perin on ollut murretun valkoinen. Tiilijulkisivussa on korjauksissakin säilytetty sille ominainen muuraus- ja saumaustapa. Laiturialueen rappauspinta on nykyisin maalattu vaaleanvihreäksi, kun se alun perin on ollut murretun valkoinen. Terastirapatuista osista asemahallin suuren ikkunan kehys ja ravintolan ikkunoiden välit ovat todennäköisesti alkuperäiset. Pääsisäänkäynnin terasti on pääosin uusittu, eikä täysin vastaa pinnan laadun osalta vanhaa.

Pääjulkisivussa länteen muutoksia ovat olleet tuulikaapin rakentaminen 2008 entisen matkatavaratilan oven paikalle ja Asematunnelin ovien avaaminen ikkunoiden tilalle sekä eteläpäädyn maantasokerroksen ikkunoiden ulkopinnan uusiminen ulkonevina "näyteikkunoina" 1988-90. Lisäksi uuden Matkakeskustunnelin aulan ja liiketilojen rakentaminen aseman eteläpäätyyn on muuttanut kokonaisuutta siten, että asema ei enää ole itsenäinen monumentaalinen rakennusmassa.

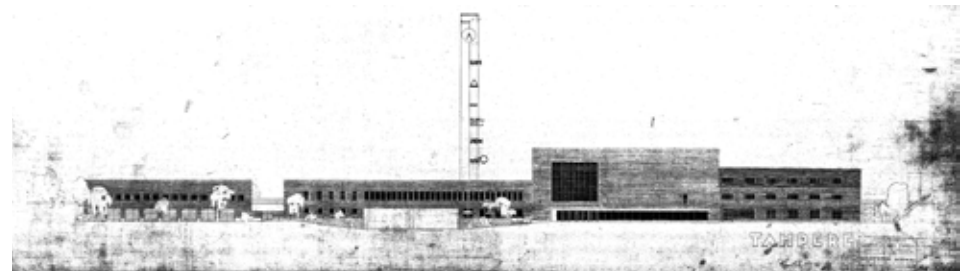
Pohjoinen talousrakennus oli alun perin olennainen osa aseman kokonaisuutta, kun se yhdistyi muurilla muuhun rakennusmassaan. Nyt muuri on poissa ja vanha keittiöpihan alue on epämääräinen takapiha. Lisäksi pohjoisen puolipyöreän terrassin nurkalle on rakennettu väliaikainen kioski ja terrassin kivikaidetta on korotettu "romantisoivalla" rautakaiteella. Näiden muutosten vuoksi pohjoinen talousrakennus vaikuttaa aseman kokonaisuudesta irrallaan olevalta rakennukselta, vaikka sitä se ei ole. Talousrakennuksessa ovat säilyneet alkuperäiset valaisimet isojen ovien yläpuolella niin laiturin kuin puiston tasolla.

Eero Seppälän suunnittelema pronssiovia on jäljellä enää neljä kappaletta, ja ne sijaitsevat asemaravintolan laiturialueelle johtavassa sisäänkäynnissä. Muualla asemarakennuksessa ulko-ovet on vaihdettu 1980-luvun lopun peruskorjauksen yhteydessä ja pääovet myös 2000-luvulla. (Savolainen 2015 s. 28) Asemapäällikön toimiston parvekkeen ovi on alkuperäinen. Lähes kaikki rakennuksen ikkunat on myös uusittu, mutta niiden puitejako on säilytetty muualla paitsi ravintolan keittiössä. Säilyneitä ikkunoita ovat ravintolan länsijulkisivun puuikkunat, pääoviin liittyvät näyteikkunat sekä matkatavarasiiven teräsikkunoiden sisäpuitteet ja yksi ulkopuite.



*Laiturin puolella on julkisivussa jäljellä rappaus, mutta sen sävy on vaalean vihreä. Hilseilevän vihreän maalin alta näkyy paikoin vanha vaalea kalkkimaali.*

*Julkisivupiirros eteläsiiven laajennuksen jälkeen. Kuva osoittaa talousrakennuksen olevan olennainen osa länsijulkisivun sommitelmaa. Itsenäisyydenkadun tunnelin keskipilari puolestaan on yritetty "häivyttää". Kuva VR-Yhtymän arkisto.*





*Pohjoinen talousrakennus jää irralliseksi rakennukseksi, kun sitä asemaan yhdistävä yhdistävä muuri on purettu. Lisäksi ravintolan kohdalle on rakennettu terassin kioski kiinni asemaan, joka estää hahmottamasta lisärakennusta kunnolla. Kuva Riku Karjalainen.*

Torni on muuttunut hieman ulkoasultaan, kun sen lautamuottipintaan lisättiin ohut suojakerros vuoden 2017 korjaustyössä. Tornin asu kelloineen ja mainokseen on muuten säilynyt ennallaan, vaikka mainokset ja niiden aiheet ovat muuttuneet aikojen myötä.

### *Päätilat*

Aseman päätiloja ovat asemahalli liiketiloineen ja halliin liittyvä käynti asema- ja välilaiturille, ensimmäisen kerroksen eteläisen siiven käytävä (alkuperäiset matkatavarakäytävä ja matkatavaratunneli) sekä laiturikerroksessa asemaravintola.

Asemahalli on säilyttänyt piirteensä hyvin, lukuun ottamatta eteläreunalle rakennettua kahvilan kioskia, joka rikkoo asemahallin tilallisen eheyden ja tavoitteen avoimesta tilasta. Kioski peittää osittain näkymän pääovelta kohti eteläsiiven käytävää. Myös keväällä 2020 asennetut lippuautomaatit on sijoitettu vastoin arkkitehtien alkuperäistä ajatusta siitä, että asemahalliin ei tulisi sijoittaa mitään rakenteita.

Asemahallissa lattiamateriaali on edelleen alkuperäinen graniittisepelimosaiikki, tosin se on hiottu vuoden 2008 korjauksen yhteydessä. Asemahallin katon väritys on palautettu 2008 Eino Kaurian suunnittelemaan sinisen sävyyn. Samoin aseman opastetekstit palautettiin alkuperäisen malliseksi irtokirjainteksteiksi 2008.

Pääjulkisivun näyteikkunat ovat nekin alkuperäisessä asussaan, mutta Seppälän detaljipiirustuksissa mainittu "norsunluunvärinen" linoleumi on uusittu. Linoleumin sävy on edelleen vaalea.

Käyntiä asemahallista laiturikäytävälle reunustavat kaksi pyöreänurkkaista liiketilaa, jotka ovat säilyttäneen hahmonsaa, mutta joiden aukotus on muuttunut. Alun perin matalaan asemahallin matalaan lipuntarkastustilaan oli liiketiloista vain umpiovet ja tilat avautuivat asemahalliin päin.

Asemahallin eteläinen käytävä – entinen matkatavarahalli – on matkustajaliikenteen käytäntöjen muuttuessa uusittu lähes täysin. Aseman sisätilojen tunnusomainen arkkitehtuuri on kuitenkin yhä hahmotettavissa alkuperäisen lattian ja entistä matkatavaratiskiä rajanneen pylväikön ansiosta. (Savolainen 2015, s.31) Käytävän alku asemahallista lähtien oli osa alkuperäistä tila-ajattelua, jossa korkeasta asemahallista avautui matalampia tiloja kolmeen suuntaan. Alun perin käytävää reunusti toiselta sivulta pilareiden väliin sijoitettu matala matkatavara-



*Kahvilan kioski peittää osittain eteläisen käytävän suuaukon asemahallin pääovelta katsottaessa. Lisäksi se peittää asemahallin seinässä olevan, alkuperäistä lipunmyyntiluukkujen rivistöä noudattellen aukotuksen.*



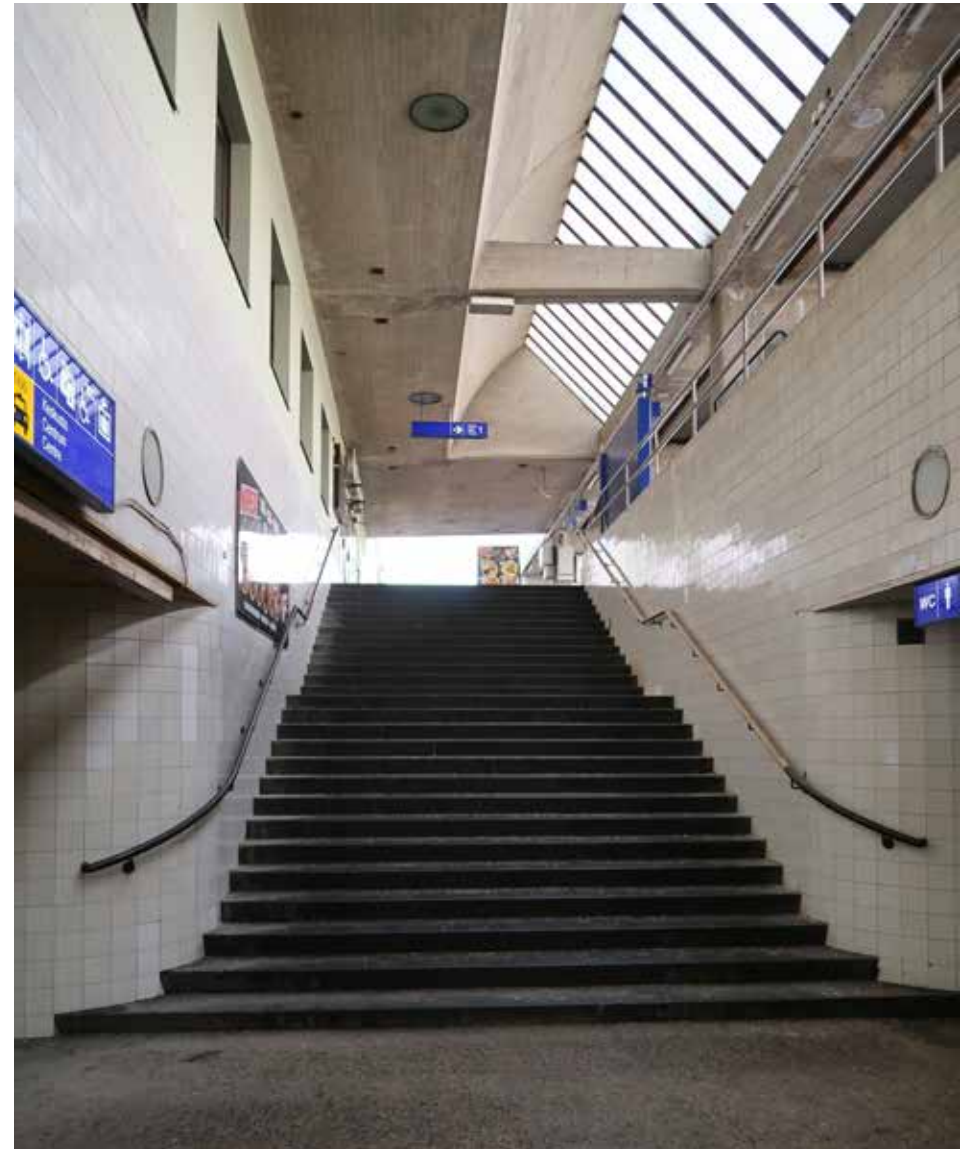
tiski ja muuten aukot pilarien välissä olivat auki. Käytävä oli alun perin lyhyehkö ja päättyi kiitotavaran vastaanottokoppiin heti matkatavaraosaston oven jälkeen. Tämä kohta on edelleen havaittavissa käytävän lattiamateriaalin vaihdoksena. Tilamuutos 2007-2008 on ollut käytävän avaamisen osalta positiivinen aseman tilasarjan kannalta, vaikka tilojen käyttötarkoitus muuttuikin. Tilat selkeytyivät ja alkuperäisten tekstityyppien ja värityksen käyttäminen palauttivat tilan yleisilmettä kohti alkuperäistä arkkitehtuuria ja sen tavoitteita. Tämän käytävän ulkoseinällä ovat uuden tuulikaapin kohtaa lukuun ottamatta säilyneet alkuperäiset teräslasi-ikkunat.

Ravintola on sinänsä tilana säilynyt, mutta tilassa tapahtuneet tiskin siirto keskelle tilaa, kalustejärjestelyt ja lattian korotus ovat muuttaneet tilan tukkoiseksi alkuperäisen valoisuuden ja keveyden sijaan. Nykyisellään tilan lattiassa on korkeuseroja ja ravintolan sisustus värityksineen on hyvin raskas. Kun matala tarjoilutiski oli alun perin tilan reunalla, on korkea baari nyt tilan keskellä, mikä heikentää kokonaisuuden hahmottamista. Tila olisi edelleen palautettavissa olemukseltaan sen alkuperäistä vastaavaan avoimuuteen ja avaruuteen, jossa pitkä ikkunarivi ja sivuilta tuleva valo luovat tunnelman. Asematunnelin rakentamisen yhteydessä 1980-luvun lopulla ravintolaan rakennettiin uusi porras asematunnelista, mikä mahdollistaa ravintolan riippumattomuuden aseman aukioloajoista.

"Asemalaiturin ja alikulkutunnelin betonirakenteet, lasikatteet ja klinkkeriseinät ovat pieniä yksityiskohtia kuten kaiteiden paikkauksia lukuun ottamatta alkuperäisellään. Asematunnelin ja päälaiturin yhdistävä portaikko on aseman arkkitehtuurin kohokohtia." (Savolainen 2015, s.34)

Asematunnelin yleisö-wc:t ovat säilyneet alkuperäisellä paikallaan tunnelin laituritasolle nousevan portaikon pyöristetyissä kulmauksissa. (Savolainen 2015, s.31) Wc-tilojen sisustus on uusittu äskettäin.

*Portaikko asemalaiturille. Alkuperäiset klinkkeriseinät kapealla saumalla ovat säilyneet, samoin betonirakenteinen katos ylävaloineen.*



Visuaalinen häly asemahallissa on lisääntynyt mainosten ja erilaisten telineiden yms vuoksi. Asemalla on aina ollut mainoksia, mutta aiemmin niiden sijoittelu oli harkitumpaa ja todennäköisesti säädellympää kuin nykyisin.

Tynellin 1950-luvun rautatierakennuksia varten suunnittelemaat valaisimet ovat edelleen käytössä asemalla, ja ne ovat jo muodostuneet osaksi asemahallin kokonaisuutta. Asemahallin penkit ovat todennäköisesti 1980-luvulta.



*Kuvapari kertoo, miten visuaalinen häly on lisääntynyt asemahallissa, kun tilan reunoille on kerääntynyt erilaisia lehti- ja mainostelineitä. Junaopastekin on uusi, mutta se kuuluu rautateiden toiminnan kehitykseen ja luonnollinen toiminnallinen osa nykyistä asemaa. Kuva 1937 Museokeskus Vapriikki, kuvaaja Atelier Laurent.*

### *Muut tilat*

Aseman toisessa kerroksessa on ollut ja on edelleen asematoimintojen tiloja. Tilojen käyttötarkoitukset ovat muuttuneet ja tiloja on korjattu ja muutettu. Alkuperäisen pitkä ja kapea löytötavaratila on jaettu väliseinällä kahteen osaan. Nykyisin toisessa kerroksessa on erityisesti junahenkilökunnan taukotiloja sekä toimistotiloja. Keskikäytävään perustuva tilajako on säilynyt eteläisessä siivessä ja jonkin verran vanhoja väliovia on myös säilynyt käytävän varrella. Erityisesti wc-tilojen kapeat ovet ovat säilyneet.

Kolmannessa ja neljännessä kerroksessa on ollut toimistotiloja ja on edelleen. Tiloja on muutettu ja esimerkiksi kolmannen kerroksen päädyissä on isot avotila-toimistot, joista väliseinät on purettu pois. Samoin kolmannen kerroksen keskellä on avattu iso aulatila purkamalla väliseiniä.

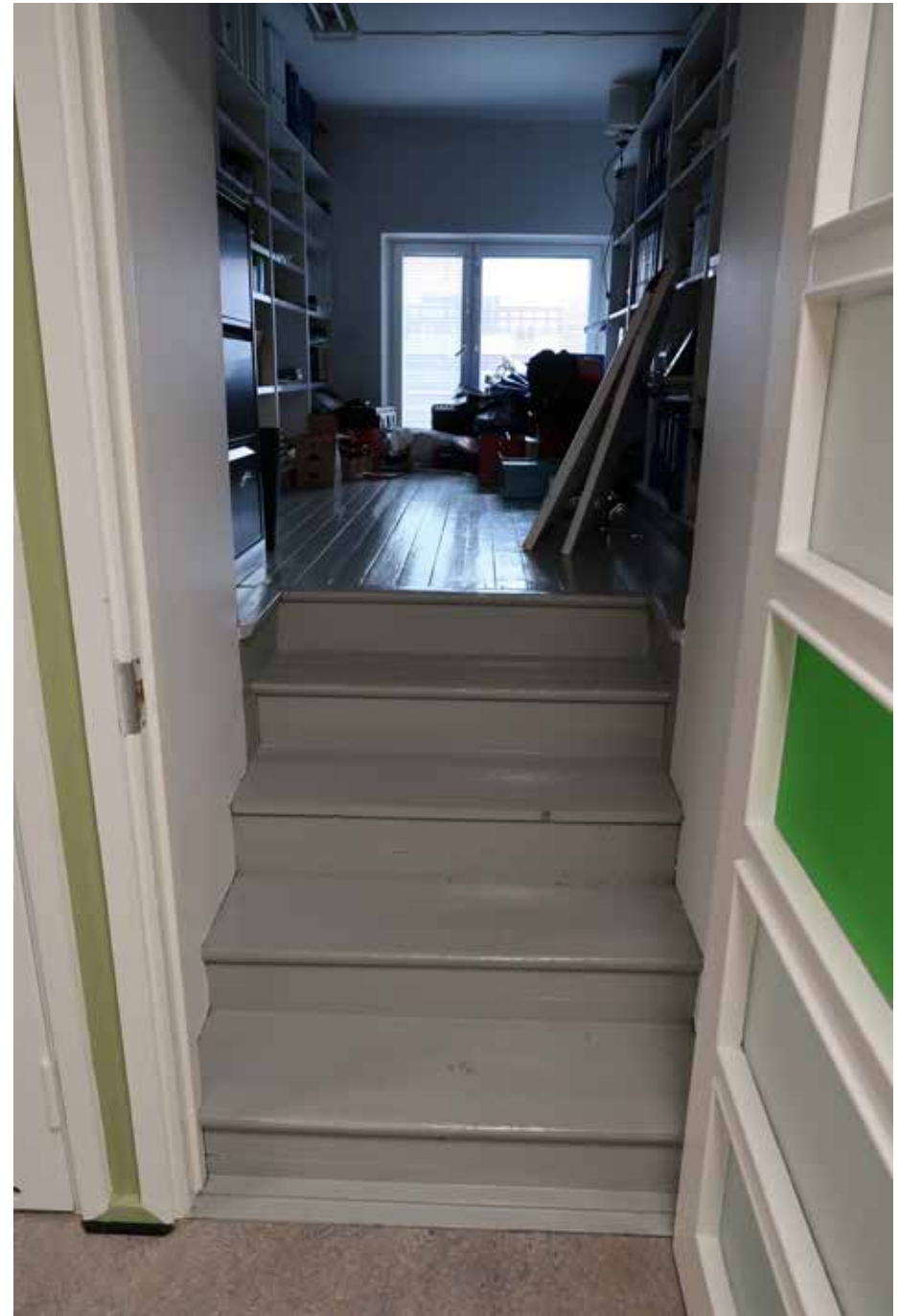
Toimistotilat ovat muuttuneet tarpeiden ja käyttäjien mukaan. Tiloja on lähinnä avattu ja uusia väliseiniä on tehty lähinnä toisen kerroksen alkuperäisten odotustilojen kohdalle, kun tilat ovat saaneet uusia käyttötarkoituksia. Säilyneitä osia toimistokerroksissa ovat jäljellä olevat väliseinät pääosin, satunnaiset vanhat peiliovet sekä porrashuone. Mielenkiintoinen säilynyt tila on kolmannen kerroksen eteläisen siiven keskivaiheilla, vanhan tavarahissin yläpuolella ollut matalampi huonetila. Sinne johtavat portaat käytävältä ja lattia sekä portaat ovat edelleen lautapintaiset.

*Kuvat vasemmalta oikealle:*

*Matkatavarahissin (purettu) yläpuolella kolmannessa kerroksessa oleva tila.*

*Porrashuone puukaiteineen.*

*Säilyneitä lasipeiliovia toisen kerroksen käytävällä*





### *Talousrakennus*

Asemarakennuksen pohjoispuolinen talousrakennus on asemarakennuskokonaisuuden alkuperäisimpänä säilynyt osa. 1930-luvun arkkitehtuuri on siinä jäljellä ikkunoita ja ovia myöten. Lisäksi rakennus on säilynyt alkuperäisessä käyttötarkoituksessaan. (Savolainen 2015, s. 39)

Puiston tasossa sijaitsevat seitsemän autotallia koko rakennuksen leveydellä. Toisessa kerroksessa päälaiturin tasolla ovat alkuaan sijainneet akkumulaattorivaunujen tallit. Talousrakennuksen pohjoisosassa on ollut sosiaalitylöitä, muun muassa pukuhuoneita sekä eteläosassa vaunusiivoojien ja -huoltajien taukotiloja. (Savolainen 2015, s. 39)

Rakennuksen sisätilojen käyttö on luonnollisesti mukautunut kahdeksassa vuosikymmenessä rautatietekniikan ja henkilöstöprofiilin muuttuessa. Pääpiirteittäin sisätilojen nykykäyttö kuitenkin vastaa alkuperäistä käyttöä tauko- ja varastotiloina. Sen osalta, mitä rakennukseen oli mahdollista päästä sisään, myös sisätilojen alkuperäistä detaljiikkaa kuten ovia, on säilynyt, ja sisätilat ovat joitain mahdollisia muutoksia lukuun ottamatta alkuperäisen tilajaon mukaisia. (Savolainen 2015, s. 39)

Talousrakennus on aina ollut toiminnoiltaan apurakennus, mutta se on ollut olennainen osa asemakokonaisuuden massoittelemista ja etenkin länsijulkisivua. Vaikka sen tilajako on säilynyt, niin se on alun perinkin ollut hyvin käytännön sanelema. Merkittävin säilynyt tilasarja talousrakennuksessa on puiston tasossa oleva autotallirivistö, joka kertoo Valtionrautateiden omasta autoliikenteestä.

*Talousrakennuksessa on säilynyt jonkin verran alkuperäisiä väliovia ja yksi sisäikkuna. Autotallit ovat edelleen avointa tilaa.*



## *Käyttötarkoitukset*

Aseman ensimmäisessä kerroksessa suurin muutos käyttötarkoitusten osalta on ollut lähes koko kerroksen avautuminen yleisökäyttöön ja liiketilojen merkittävä lisääntyminen. Asematunnelin avaaminen 1988-90 aloitti aseman ensimmäisen kerroksen muuttumisen pienimuotoiseksi kauppakeskukseksi. Liiketilojen lisäys eteläisen siiven ensimmäisessä kerroksessa 2008 jatkoi samaa kehitystä. Kaupallisista toimijoista R-kioskillä eli Rautakirjalla lienee pisin yhtäjaksoinen historia asemalla.

Matkatavaraosasto oli alun perin hyvin suuri, mutta nyt se on kadonnut käytännössä kokonaan. Tämä kuvastaa rautatien merkityksen muutosta tavarakuljetuksissa. Nyt pienemmät toimitukset kulkevat linja-autoilla tai kuljetuspalvelujen omilla autoilla ja rautateille ovat jääneet raskaat kuljetukset, jotka eivät vaadi palvelua asemilla. Muistumana matkustajien matkatavara palvelusta ovat vain lokerot entisessä Matkatavaratunnelissa.

Olenaisena osana matkustamiseen kuulunut lipunmyynti on muuttanut paikkaa ja kokoa useaan kertaan, mutta lipunmyynti on pysynyt asemalla. Nyt se on ”palannut” asemahallin reunalle. Tosin vastakkaiselle puolelle kuin alun perin. Lippuautomaatit on myös tuotu keväällä 2020 asemahalliin.

Myös kahvila on säilynyt asemalla, mutta sen sijainti ja luonne ovat muuttuneet. Alun perin kahvila oli oma kahvilaksi sisustettu tilansa, joka aukesi asemahalliin. Sitten siitä tehtiin kevyt ”palvelupiste” asemahalliin ja nyt kahvilalle on rakennettu erillinen kioski asemahallin reunalle.

Alun perin olennainen toiminto asemalla olivat odotustilat, jotka oli sijoitettu laiturikerrokseen. Erilliset odotustilat ovat asemalta kadonneet ja nykyisin asemahalli toimii myös odotustilana. Toisessa kerroksessa yleisölle avointa tilaa on vain asemaravintola, joka on säilynyt alkuperäisellä paikallaan, mutta jonne on avattu käynti myös Asematunnelista.

Aseman merkitystä kaupunkirakenteen läpikulkutilana ovat lisänneet ensin 1980-luvun lopulla rakennettu Asematunneli ja sitten 2008 valmistunut Matka-keskustunneli.

## *Toiminnallisuus*

Tampereen asema on aina toiminut erilaisten liikennemuotojen solmu- ja toisaalta myös läpikulkukohtana. Asemalla ovat kohdanneet juna- ja autoliikenne sekä kevyt liikenne. Asema ja rata olisivat voineet muodostua kaupunkia jakavaksi elementiksi, mutta hyvällä suunnittelulla kokonaisuus toimii enemmänkin yhdistävänä tekijänä.

Alun perin asemalla ei ollut erillistä tunnelia, jota myöten jalankulkijat olisivat voineet kävellä radan alitse, vaan kulku tapahtui autotien reunoilla olevia jalkakäytäviä myöten. Nykyisin ratapihan alitse kulkee kolme erillistä kevyen liikenteen väylää. Näin asema ja ratapihan alue toimivat nykyisin myös osana kaupungin kevyen liikenteen reittejä ja yhdistävät Kyttälän ja Tammelan sekä Tullin alueet.

Asema itsessään on odotus- tai läpikulkupaikka matkustajille ja se tarjoaa mahdollisuuden vain istahtaa asemahalliin tai nauttia kahvia, ruokaa tai virvokkeita. Matkustaja hahmottaa edelleen kohtuullisen hyvin heti asemahalliin saapuessaan matkustamista palvelevien toimintojen sijainnit, kuten lipunmyynnin tai kulun laitureille. Ainoastaan matkatavaralokeroita on etsittävä erikseen.

Itse asemarakennuksessa alun perin matkustajille varattua tilaa olivat ensimmäisessä kerroksessa asemahalliin lisäksi vain asemahallin pohjoisreunalla oleva kahvila sekä kulku matkatavaratiloihin ja laitureille sekä toisessa kerroksessa odotushuoneet ja ravintola. Nykyisin lähes koko aseman ensimmäinen kerros palvelee matkustajia, kun alkuperäiset matkatavaratilat on muutettu pääosin liiketiloiksi ja matkustajille avoimeksi tavarasäilytystilaksi (lokerikot). Vain lipunmyynnin ”takatilat” ovat ainoastaan aseman henkilökunnan käytössä. Yleensäkin matkustajille suunnatut, VR:n tarjoamat palvelut ovat vähentyneet, kun enää ei ole neuvontaa (alkuperäinen asemakonttori), matkatavarasäilytystä ja lipunmyyntikin on supistunut asemahallin nurkkakioskiin. Asema on alkanut muistuttaa pienimuotoista liikekeskusta.

## Henkilöratapiha

Asema- ja välilaiturien alueet ovat muuttuneet junaliikenteen vaatimusten myötä. Välilaituri on muuttunut muodoltaan tasaleveäksi alkuperäisen päistään kapeamman sijaan. Kun laiturit olivat aluksi lähes raiteiden tasossa, on niitä korotettu niin, että nykyisin raiteet kulkevat selkeästi laituritasoa matalammalla. Katosten yleishahmot ovat yhä pitkälti 1930-luvun asussa, vaikka niitä onkin raiteiden puolelta työstetty junien koon kasvaessa. Päälaiturikatoksen huonokuntoinen betonilaatta purettiin vuonna 2007 ja korvattiin puupalkeista ja vanerista koostuvalla väliaikaisratkaisulla, jonka muoto jäljittelee alkuperäistä taitelaattaa. Katoksen alkuperäinen kolmitaitteinen muoto on yhä hahmotettavissa myös jäljelle jätettyjen kannatinpalkkien avulla. Päälaiturille nousevaa portaikkoo valaiseva katoksen ikkuna-aukko on ikkunalaseineen 1930-luvun asussa. (Savolainen 2015, s. 35) Välilaiturikatosta on lyhennetty etelästä päin ja aluslaudoitus on vaihdettu vaneriksi. Voimakas muoto on kuitenkin edelleen jäljellä. Välilaiturikatoksen niittiteräsrakenteet ovat niin ikään säilyttäneet alkuperäisen asunsa. Välilaiturilla sijainneet kioskit on sittemmin purettu, mutta käytöstä poistetut matkatavarahissien rakennukset ovat yhä jäljellä. Välilaiturikatoksen kantavana rakenteena olevat teräspalkit ovat kauttaaltaan jäljellä. (Savolainen 2015, s. 35)

Alkuperäinen selkeys henkilöratapihalla on muuttunut radan sähköistyksen myötä, kun radan päälle on asennettu johtolangat ja radan vierelle ja laitureille lankoja kannattavat pylväät. Ristikkorakenteisina pylväät ja niiden radan yli ulottuvat palkit tekevät yleisilmeestä levottoman.

Ratapihalla on kuitenkin säilynyt avoimuus huolimatta sähköistyksen tuomista pilareista ja langoista maisemassa. Avoimuuteen kuuluu, että laiturit eivät ole kokonaan katettuja, vaan asemalaiturilla on katoksessa aukko aseman julkisivun vierellä, jotta toimistotiloihin pääsee luonnonvaloa. Asemalaiturin katos on muutenkin juuri asemarakennuksen mittainen, vaikka laituri on pitempi. Välilaiturikatosis on vielä lyhyempi, mikä antaa laiturilla oleskelevalle mahdollisuuden valita, odottaako junaansa varjossa vai valossa, sateen suojassa vai taivasalla. Kontrasti tunnelmassa katosten alla tai avoimella laiturialueella antaa luonnetta ratapihalle.

*Kuvassa välilaiturin katoksen säilynyt muoto sekä tavarahissitorni. Katosta on lyhennetty tästä päädyistä noin 5 m, minkä vuoksi jäljelle jäänyt osa on tuettu vinotuilla seinästä. Katoksen kuluneet vaneripinnat tai hissitornin rappauksen huono kunto heikentävät niiden arkkitehtuurin kokemista. Asemalaiturin korkeusaseman nosto on aiheuttanut luiskan syntymisen hissien oven eteen.*



*Asemalaiturin katoksen keveys hahmottui parhaiten alun perin katoksen päädyissä. Nyt päädyt on pellitetty hyvin raskaasti ja katoksen sileäpintaisten betonitaitelaattojen tilalle on kertonpuupalkeilla kannatettu, kulunut vaneri.*





Ratapihan alta kulkee nyt neljä alikulkua, joista kaksi (Asematunneli ja alkuperäinen laituritunneli) yhtyvät itäpäässä yhdeksi. Kukin alikulku portaikkoineen ja hisseineen edustaa oman aikansa arkkitehtuuria, mutta niiden mittakaava on yhtenäinen.

Vanhin laitureille johtava tunneli on osittain 1930-luvulta, osittain 1980-luvun lopusta. Se yhdistyy itäpäässä asematunneliin. Tunnelin alkupää asemalaiturille nousevine portaineen on säilyttänyt 1930-luvun arkkitehtuurin piirteensä kapeasaumaisine laatoituksineen. Tämä tekee tilaan kevyen vaikutelman. Kun tunnelia on jatkettu 1980-luvulla, on laatoitettu uudelleen myös tunnelin 1930-luvun seinät wc-tilojen ovista eteenpäin ja näin saatu tunnelin ilmeestä yhtenäinen.

Asematunneli on säilyttänyt hyvin 1980-luvun piirteensä, mutta jo valmistuessaan se on ollut luonteeltaan aivan erilainen kuin asema. Sen arkkitehtuuria ei erityisesti pyritty sovittamaan aseman arkkitehtuuriin, vaan se edustaa täysin 1980-luvun liikerakentamista, eikä keskustele aseman kanssa. Sen 1980-luvun piirteitä ovat 45 asteen kulmat tiloissa, alumiinilasirakenteiden raskailla detaljeilla toteutetut liiketilat ja kiiltävä graniitti, jolla yritettiin tuoda arvokkuutta tilan käsittelyyn. Tunnelissa on kuitenkin raskas tunnelma johtuen osittain mittasuhteista ja tilan mataluudesta. Lisäksi tunneli päättyy itäpäädyssä pimeään tilaan rakennuksen alla ja tunnelista ei ole länsisuuntaankaan näkymää suoraan ulos.

Matkakeskustunneli edustaa oman aikansa käyttöarkkitehtuuria ja on hyvin neutraali ulkoasultaan. Tunnelista laitureille nousevat portaikat ja hissit kuvaavat hyvin rakennusaikansa arkkitehtuuria, jossa esimerkiksi hissien tekniikka saa näkyä lasiseinien läpi. Tunneli on neutraalin yleispätevä ja voisi sijaita missä tahansa.

Uusin Rongankadun alikulkutunneli on 2010-luvun arkkitehtuuria ja sen porras- ja hissirakenteet tuovat luontevan uuden kerrostuman laiturialueille.



Laatoitus on uusittu laituritunnelissa wc-tilojen ovista välilaitureille päin. Asemalaiturille nousevien portaiden seinämissä on jäljellä vanha, kapeasaumainen laatoitus.

## Eteläinen veturitalli

Veturitallin julkisivut ovat säilyttäneet hyvin 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun asunsa. Myös kattomaisemassa ovat säilyneet savupiiput ja kattopinnan yläpuolelle ulottuvat osastoivien seinien yläosat. Veturitalleissa on säilynyt niille ominainen materiaalimaailma punatiilijulkisivuineen. Piiloon jääneessä taka-seinässä tosin on runsaasti rapautumaa.

Veturitallien sisäpihan keskellä oleva kääntöpöytä on tallella pihalla olevan pienoismallin jalustan alla. Kääntöpöydän luota johtavat kiskot yhteen pilttuuseen. Muissa ne on katkaistu juuri oven edestä.

Verrattuna rakennushistoriaselvitykseen 2015 (Savolainen) veturitallin vanhat ovet on korvattu teräslasirakenteella, jossa on kiinteään ikkunan keskellä ovi kuhunkin pilttuuseen. Pilttuiden vanhat ovet on dokumentoitu valokuvaamalla vuoden 2015 selvitykseen.

Sisätiloissa suurin osa pilttuista on erittäin hyvin säilyttänyt piirteensä ja ker-  
tovuutensa. Pilttuista kahdeksas pohjoisesta päin laskien on jaettu välipohjalla jo vuonna 1934. Välipohja on puinen kevytrakenteinen tilanjakaja, joka kertoo tilojen tuotannollisesta luonteesta. Veturitallit olivat käyttötiloja, joihin tehtiin toiminnassa tarvittavia muutoksia käytännöllisesti. Tiloissa on säilynyt piirteitä ja rakenteita myös veturitallikäytön jälkeisistä ajoista.

Vain kahta pohjoisinta pilttuuta on uusittu ja korjattu siten, että niistä ei tilaa ja pintoja hahmota. Eteläisimmät neljä pilttuuta ovat todennäköisesti hyvin säilyttäneet piirteensä nykyisten "tila tilassa" -rakenteiden alla. Savolaisen mukaan (2015) näiden "pilttuiden sisätiloissa hahmottuu hyvin 1990-luvun alkuun asti jatkunut käyttö veturitalleina, vaikka valtaosa kiinteästä sisustuksesta onkin peräisin 1900-luvun alkupuolelta. Pilttuiden lattiamateriaalit ovat sekä tiiltä että betonia."

Veturitallien säilyneisyys on käsitelty pilttuukohtaisesti (lukuun ottamatta nykyisen Visit Centerin kohdalla olevaa neljää pilttuuta) inventointikorteissa.



*Savuaukko katossa. Aukko on suunnilleen höyryveturin piipun kohdalla ja sen aukosta on ollut torvi tai kupu alaspäin ja savutorvi ulos. Kuva 115.b Nosturi yhdessä pilttuussa.*

*Pilttuissa on jäljellä vanhoja sähköasennuksia ja pieniä palo-ovia alkuperäisissä umpiseinissä.*



## Viinikanojan silta

Viinikanojan silta on tehty ilmeisesti jonkinlaisten tyyppiinrakentamisen mukaan, mutta sovitettu mitoiltaan juuri kyseiseen paikkaan. Silta on alun perin ollut sopusuhtainen rakenne ja sopeutunut hyvin maisemaan. Sittemmin läpinäkyvyys on heikentynyt huomattavasti, kun maan pintaa sillan alla on korotettu uusien autoteiden rakentamisen myötä ja oja on johdettu kulkemaan piilossa. Samalla suhde sillan pituuden ja korkeuden välillä on muuttunut siten, että silta vaikuttaa nyt matalalta ja raskaalta.

Sillan virtaviivaisuutta ovat heikentäneet sen molemmin puolin tehdyt levennykset, erityisesti johtopilareita varten tehdyt erilliset "patit" maatumien kohdalla.

Viinikanojan silta ei hahmotu erityisen hyvin nykyisessä kaupunkirakenteessa. Silta on joutunut sopeutumaan autoliikenteen ehtoihin ja lähelle nousseet rakennuksetkin tuntuvat kääntäneen selkänsä sillalle. Itse silta on suurilta linjoiltaan säilyttänyt piirteensä, mutta ympäristön muutokset, mm. katujen rakentamisen myötä korotettu maanpinta ovat muuttaneet sillan luonnetta.



Viinikanojan silta ja sen ympäristö nykyisin. Kuva Google maps. Kuvaan on hyvin hahmoteltu sillan alta kulkevat tiet.

# Ominaispiirteet ja muutoskestävyys

Muutoksissa tavoitteena tulee olla kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden rakennusten ja ympäristöjen säilyminen tunnistettavina niiden ympärillä tai niissä tapahtuvista muutoksista huolimatta. Tässä luvussa pyritään tunnistamaan ja määrittelemään kohteiden ominaispiirteet sekä niiden kautta kohteiden muutoskestävyys.

## Kaupunkikuva

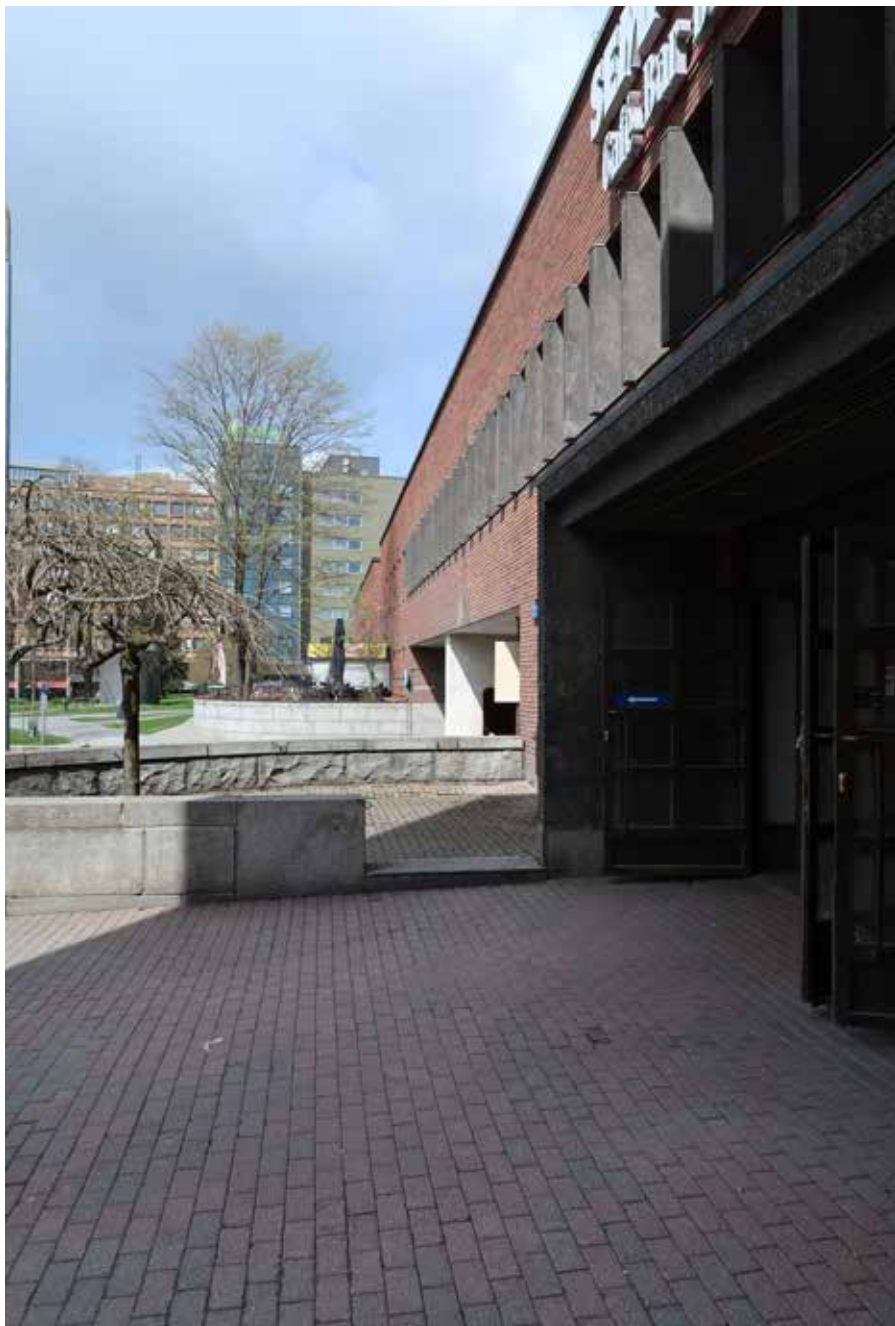
”Rautatiellä oli suuri merkitys Tampereen kaupunkirakenteen kehittymiseen. Rata-alueen toiminnan luonteesta johtuen rautatiealue oli erillinen ja pääosin kaupunkirakenteessa suljettu vyöhyke, jonka ympärille kaupunkirakenne asettui tiiviisti. Asemaympäristö on säilyttänyt merkityksensä matkustajaliikenteen keskeisenä paikkana.” (Näkymä 2020 s. 61)

Rautateiden rakennuksille on ollut ominaista rakennusten ja ulkotilojen tiivis vuoropuhelu. Tampereen aseman edustalle 1870-luvulla perustettu eduspuisto ja aukio ovat olleet asema-alueen julkisin osa. Aukion merkitys korostui Hämeenkadun rakentamisen jälkeen, kun asema-aukiosta muodostui kadun pääte. (Näkymä 2020 s. 59)

Rautatieaseman ominaispiirre kaupunkikuvassa länteen päin on muurimainen monumentaalisuus. Näkymistä asemaa kohden tärkein on aina ollut ja on edelleen Hämeenkadun pääte, jossa aseman suuri ikkuna ja torni toimivat näkymän päätteinä. Itsenäisyydenkadulla aseman torni näkyy hyvin pitkälle ja toimii kiintopisteinä maisemassa.

Ratapihan merkittävin ominaispiirre kaupunkikuvassa on avoimuus, avoin alue keskellä tiivistä kaupunkirakennetta. Erilliset laiturikatokset korostavat tätä avoimuutta. Toinen ominaispiirre ovat pitkät näkymät. Keskellä kaupunkia on laaja alue, jossa on pitkät ratanäkymät etelään ja pohjoiseen. Ne korostavat aseman luonnetta matkustamisen paikkana, jossa aseman ohitse johtava rata kuljettaa ihmisiä ja tavaraa uusiin määränpäihin.





*Yllä: Avoin tila kaupunkirakenteessa ja pitkä näkymä välilaituria myöten*

*Keskellä: Aseman ravintolasiiven ja pohjoisen lisäosan muodostama monumentaalinen tiilim-uuri asemapuistoon päin.*

*Vasemmalla: Asema, torni ja suuri ikkuna Hämeenkadun pääteenä. Uusi valaisinpylväs "varastaa" tilaa aseman tornilta perspektiivivaikutuksen vuoksi.*

Veturitallien ympäristö on kokenut paljon muutoksia, ja veturitallit ovat jossain määrin jääneet uuden ympäristön varjoon. Veturitallit muodostavat kuitenkin selkeän ja tunnistettavan kokonaisuuden kaupunkikuvassa johtuen vahvasta muodostaan. Muotonsa vuoksi rakennukset ovat myös hyvin itsenäisiä. Niiden yhteys rata-alueeseen on edelleen visuaalisena olemassa, vaikka raiteet on poistettu ja tallien ja radan väliin rakennettu katu.

Viinikanojan sillan positiiviset ominaispiirteet kaupunkikuvassa ovat pääosin hävinneet ympäristön muutosten myötä. Etenkin sillan mittasuhteiden muutos on tehnyt siitä raskaan.

### *Kaupunkikuvallinen muutoskestävyys*

Asemarakennus kestää muutoksia kaupunkikuvassa, jos aseman edessä säilytetään avoin tila (asemapuisto ja -aukio) ja tornin näkymäkselit vähintään länteen (Hämeenkatu) ja itään (Itsenäisyydenkatu) pysyvät. Jo pienet muutokset länsijulkisivun edessä kuten P-Hämpin sisäänkäynti eteläisen siiven edessä ja kioski pohjoisen siiven nurkalla ovat vieneet voimaa muurimaiselta julkisivulta kaupunkikuvassa.

Ratapihan muutoksissa pitkät näkymät rataa pitkin säilyttävät matkustamisen tunnun ja ratapihan toiminnallisen luonteen.

Kaupunkikuvassa tärkeää olisi muutosten yhteydessä saada säilymään näköyhteys radan yli aseman ja veturitallien välillä, jotta niiden voidaan hahmottaa kuuluvan samaan rautatieympäristön kokonaisuuteen. Erityisen tärkeä on veturitallien näkymäyhteys radalle, koska veturitallit ovat osa ratapihamiljöötä.

Veturitallit kestävät muutoksia ympäristössään, jos niiden voimakas muoto säilytetään hahmotettavana kaupunkitilassa. Muutoksissa tulisi veturitallien luonteenomaisten päätyjen ja rakennusten kokonaisuuden säilyä tunnistettavina.

Luonteenomainen piirre veturitalleille on avoin piha kääntöpöytineen. Pihan avoimuus on olennainen säilyttää muutoksissa, koska muuten rakennuksen toiminnallinen idea katoaa. Jo nykyisin pöydän päällä oleva pienoismallikin hieman hämärtää kokonaisuutta.

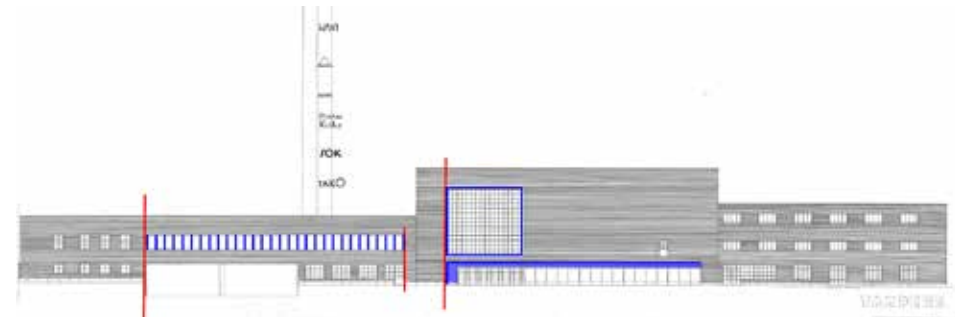
Viinikanojan sillan asemaa maisemassa on mahdollista parantaa ympäristön muokkaamisella. Maiseman avaaminen sillan ja Viinikanojan ympärillä keventäisivät sillan nykyistä raskasta olemusta maisemassa.

## Asema

### *Julkisivut*

Rautatieaseman julkisivut ovat hyvin pelkistetyt virtaviivaiset ja yksinkertaiset ja massoittelu selkeä. Tämä tekee asemasta monumentaalisen rakennuksen. Kuutio-omainen asemarakennusosa sijaitsee keskellä ja etelä- ja pohjoissivuilla on matalamat toimisto- ja ravintolasiivet sekä pohjoinen talousrakennus. Katseenvangitsijana asemalla on betonipintainen torni, joka näkyy niin Hämeenkadulle kuin Itsenäisyydenkadulle. Alun perin pohjoinen talousrakennus on "sidottu" päämasaan matalalla tiilimuurilla, joka sittemmin on purettu. Tiilimuuri korosti julkisivun monumentaalisuutta.

Julkisivujen sommittelu on hyvin eleetön. Siksi jokaisella detaljilla, aukkojen rytmillä, ikkunoiden muodolla ja jaolla sekä julkisivun linjalla on merkitystä. Esimerkiksi aseman pääovien yläpuolisen katoksen ja sen taittumisen seinämäksi ja asemahallin suuren ikkunan reunojen linjat on sovitettu toistensa kanssa samaan linjaan. Sama linjojen kohtaaminen havaitaan Itsenäisyydenkadun tunnelin reunan sovituksessa ravintolan ikkunanauhan sivun kanssa. Toinen julkisivuissa havaittava sommitteluperiaate on ollut epäsymmetrian tasapaino, jossa esimerkiksi asemahallin suuren ikkunan vastapainona on samassa julkisivussa asemapäällikön parveke.



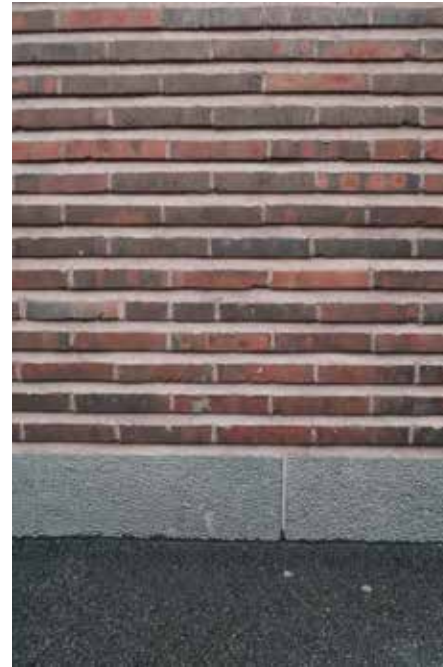
*Sinisellä merkitty terastirapatut osat ja punaisella tärkeät linjat julkisivussa. Pohjana julkisivupiirustus 1947, kun eteläistä siipeä korotettiin kerroksella toisen kerroksen ulkoasua noudattaen. Kuvasta puuttuu pohjoinen talousrakennus.*

Julkisivujen yksityiskohdista on erityisesti mainittava seinän tasoon upotetut kupariset syöksytorvet, jotka jättävät rakennuksen nurkat vapaiksi ja teräviksi. Samoin räystäskourut ovat julkisivupinnan tasossa. Tällöin rakennuksen massojen terävät reunat hahmottuvat selkeästi ja täsmällisesti.

Julkisivussa on suurten tai muuten erityisten ikkunoiden avulla osoitettu yleisölle avoimet tilat eli asemahalli ja ravintola, kun toimistotilojen ikkunat ovat vaatimatomia ja tavanomaisia. Myös vanhan matkatavarahallin sisäänkäynti oli alun perin osoitettu julkisivussa muita suuremman ikkunan ja siihen liittyvän lasioven avulla. Muutenkin matkatavaraosaston ikkunat olivat muista poikkeavia, pieniruutuisia teräslasi-ikkunoita. Nykyisin ulko-oven tilalla on uusi tuulikaappi, johon on liitetty ahtaasti nurkkaan ahdetun vaikutelman antava ikkuna. Vanhan matkatavaratilan kohdalla käytävän reunalla ovat säilyneet hienosti detaljoidut ja sirot teräsikkunat, joista eteläisimmässä teräsikkuna on säilynyt myös julkisivussa.

Itsenäisyydenkadun tunnelin keskellä oleva pilaririvistö näkyy julkisivussa vaaleana, maalattuna ja julkisivupiirustuksissa tuntuu kuin se olisi yritetty piirtää mahdollisimman huomaamattomaksi. Se on eräänlainen tekninen apurakenne, jota ei ole haluttu korostaa.

Luonnetta Tampereen asemalle luovat myös julkisivuissa käytetyt materiaalit. Tiilet ovat hyvin matalia ja niiden väliset vaakasaumat lähes yhtä korkeita kuin tiilet, mikä antaa julkisivuille niille selkeän struktuurin. Lisäksi saumojen profiili on viisto, mikä näkyy etenkin rakennuksen nurkissa.



*Julkisivun tiilimurausta, jossa kapeat pystysaumot ja korkeat vaakasaumat tekevät julkisivuun hienon struktuurin. Rakennusmassojen selkeyttä korostavat seinään upotetut syöksytorvet, jolloin rakennuksen nurkat jäävät "vapaiksi" ja teräviksi.*

Pääjulkisivussa on korostettu asemahallin ikkunaa, pääsisäänkäyntiä näyteikkunoihin ja ravintolaa. Korostukseen on käytetty terastirappausta. Terasti on läheltä katsottuna luonnonkivimäisen ja arvokkaan oloinen pinta.

Laiturialueen valaiseminen vaalealla rappauksella on yksi asemarakennuksen mielenkiintoisista ominaisuuksista. Kontrasti hyvin funktionalistisen tiilipintaisen pääjulkisivun ja melko perinteisen, laitureille avautuvan rapatun julkisivun välillä on suuri.

Tornin arkkitehtonisesti oivaltavana ja kaupunkikuvallisesti olennaisena piirteenä voidaan pitää sen eri ilmansuuntiin aukeavia erilaisia visuaalisia vaikutelmia. Ne on saavutettu yksinkertaisella keinolla, joka perustuu pystysuuntaisesti jäykistävään rakenteeseen. Tornin arkkitehtuurissa yhdistyvät yksinkertaisella ja kauniilla tavalla rakenteellinen periaate, maamerkin suuntaa merkitsevä tehtävä sekä uuden funktionalistisen arkkitehtuurin ideologia. (Savolainen 2015 s.48-49)

### *Julkisivujen muutoskestävyys*

Rautatieaseman ulkoinen hahmo ei selkeydessään ja yksinkertaisuudessaan kestäisi merkittäviä muutoksia muuttumatta joksikin muuksi. Etenkin länsijulkisivu on monumentaalisuudessaan ja eleettömyydessään hyvin herkkä. Jo nyt muutamat muutokset ovat heikentäneet aseman julkisivujen ominaispiirteiden hahmotettavuutta. Kioski pohjoisen siiven edessä, tuulikaappi vanhan matkatavarasisäänkäynnin kohdalla ja muurin purkaminen päämassan ja pohjoisen lisärakennuksen väliltä sekä ovat heikentäneet julkisivun massiivisuutta ja selkeyttä. Monumentaalinen ja harkiten sommiteltu länsijulkisivu ei kestä juurikaan uusia aukotuksia.

Laiturialueen "tavanomaisempi" rapattu julkisivu on kestänyt ja kestävä todennäköisesti esimerkiksi uusien ovien avaamisen, jos ne sijoitetaan julkisivun sommittelua noudattaviin kohtiin.

Tärkeää on myös kiinnittää huomiota korjauksissa käytettäviin materiaaleihin ja niiden käyttöön, koska väärin tehdyillä korjauksilla voidaan helposti rapauttaa alun perin laadukkaista materiaaleista ammattitaidolla tehtyä olemusta. Tornin betonipinnan muotilautakuvion säilyttäminen tulee tulevaisuudessa olemaan entistä vaikeampaa, koska jo vuonna 2017 pintaan lisätty ohut suojakerros pehmeni ja häivytti laudoituskuviota.



*Julkisivun ikkunoiden ja pääsisäänkäynnin korostuksessa käytettyä terastirappausta. Lähikuva sisäänkäyntikatoksen alapinnasta, jonka rappaus on uusittu ja jossa uusi ja vanha pinta erottuvat selvästi.*



## Sisätilat

Rautatieaseman tiloista ehdottomasti merkittävin on asemahalli, jolle on luonteenomaista avaruus ja selkeys sekä suuren ikkunan kautta tilaan tuleva valo. Tilan värit korostaa sen ilmavuutta ja etenkin sininen kattopinta antaa tilalle luonnetta. Asemahallin lattiamateriaaliksi alun perin valittu graniittisepelimosaiikki on säilynyt hyvin ja tekee asemahallin lattiasta elävän.

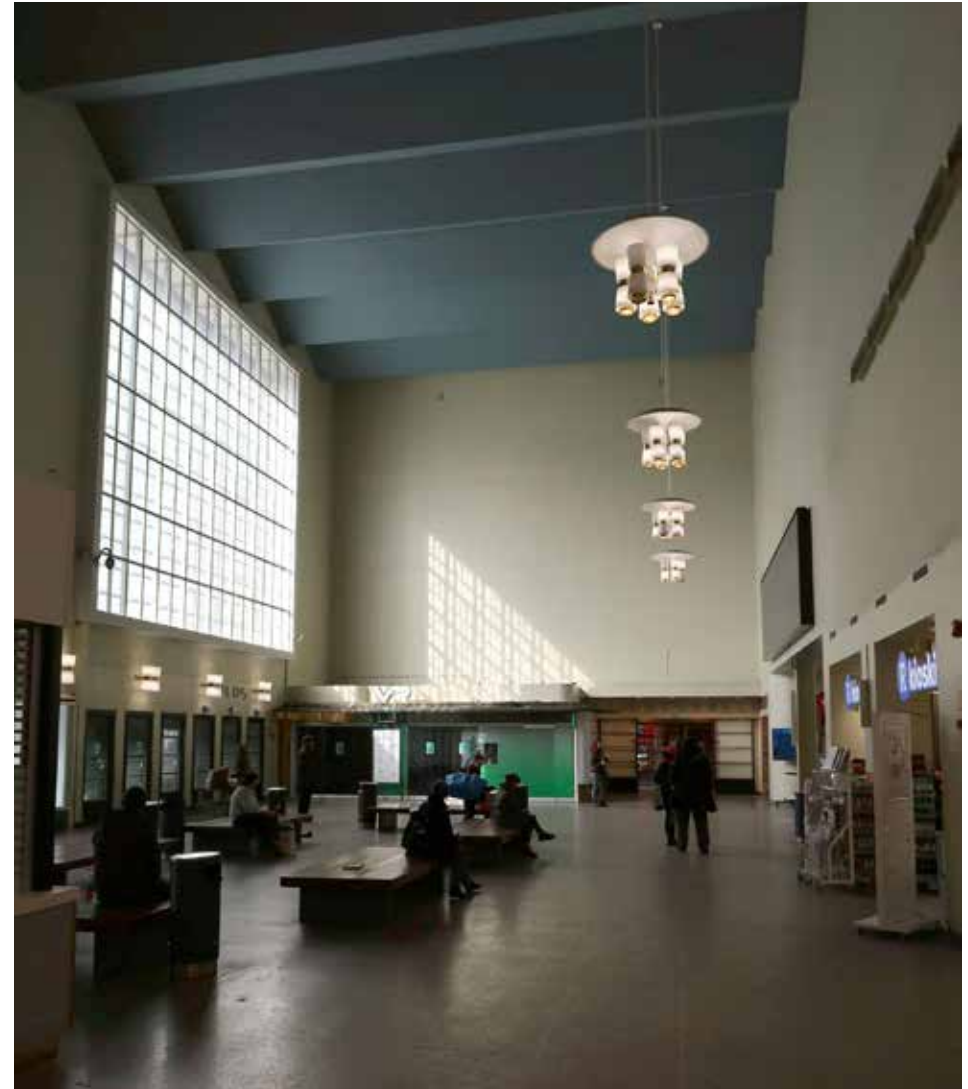
Asemahalliin liittyvistä tiloista käynti asemalaiturille sekä aseman eteläpäätyyn johtava käytävä ovat merkittäviä ja asemalle luonteenomaisia. Matala käynti asemalaiturille junien aikataulunäytön alta ja heti ovien jälkeen korkeaksi avautuva tila ylävaloineen ja kahteen suuntaan johtavat portaat on vaikuttava tilallinen kokemus. Tämä tasoero sisäänkäynnin ja laiturialueen välillä ja se, miten hieno tilasarja siitä on saatu suunniteltua, on erityinen piirre Tampereen asemalla.

Eteläpäätyyn johtava käytävä on nykymuodossaan syntynyt vasta 2007-2008 tehdyssä korjaus- ja muutostyössä, koska alun perin aseman eteläpäädyssä oli matkatavaroiden käsittelytiloja. Ominaista eteläpäätyyn johtavalle käytävälle on pilaririvistö, jonka välit ovat visuaalisesti avoimia.

Aseman sisäänkäynnin ja laitureiden tasoerosta johtuen tunneleilla on aseman arkkitehtuurissa ja toiminnallisuudessa oma asemansa Matkatavaratunneli on alun perin ollut yksi selkeä tunneli muiden aseman tunneleiden joukossa. Vanha matkatavaratunneli ei enää ole hahmotettavissa tunneliksi, vaan siitä on tullut osa ensimmäisen kerroksen yleisölle avointa tilaa. Sen luonne avoimena tunnelina, jossa nurkat on viimeistellysti pyöristetty, on täysin kadonnut. Lisäksi sitä on kaivennettu rakentamalla toimistotilaa käytävän varrelle.

Eräs asemalle ominainen arkkitehtoninen piirre ovat nuo matkatavaratunnelisakin esiintyvät pyöristetyt umpinurkat. Niitä on mm. asemahallista laitureille johtavien ovien viereisissä liiketiloissa, välilaituritunnelissa wc-tilojen kohdalla ja matkatavaratunneliin johtavan käytävän nurkissa.

Laiturikerroksen päätila on ehdottomasti asemaravintola. Sen ominaispiirteisiin kuuluu avoin pitkäomainen tila, johon valo tulee kahdesta suunnasta. Alkuperäisessä sisustuksessa tätä korosti se, että itä- ja pohjoisseinustaa kiertävä tiski oli matala, ulottuen ikkunoiden alareunan korkeuteen. Lisäksi näkymä ravintolasta ulos kaupunkiin on ollut harkittu. Liikenteen solmukohdassa on voinut katsoa ravintolan toisella puolella kulkevia junia ja toisella puolella ihailia aikakauden uutta kulkupeliä, autoja.



Asemahalli 2020.

Kuten ravintolatilassa, myös aseman sisällä pitkät näkymät ja yleisötilojen selkeys ovat olleet ominaisia piirteitä.

Toimistotiloja on vuosien varrella peruskorjattu laajalti, ja ainoat 1930- ja 40-luvun rakennusvaiheesta säilyneet piirteet ovat porraskäytävä, patterit sekä muutamat toimistohuoneiden ovet. (Savolainen 2015 s. 36) Eteläsiiven toimistotiloissa on säilynyt keskikäytävään perustuva tilaratkaisu ja kolmannessa kerroksessa matala puulattiainen tila vanhan tavarahissin yläpuolella.



### *Päätilojen muutoskestävyys*

Asemahallin tilallinen voima on suuri, mutta sen voi rikkoa helposti, jos halliin tehdään uusia rakenteita, joilla tilan selkeys ja avaruus katoavat. Jo nyt halliin tehty kahvilan kioski tekee särön tilan kokemiseen ja tukkii näkymän pääovelta eteläsiiven käytävään. Myös uudet lippuautomaatit asemahallissa ovat ehkä käyttäjien kannalta saavutettavassa paikassa, mutta ne peittävät näyteikkunarivistön alkupään ja heikentävät tilan arkkitehtonisten ideoiden hahmottamista.

Eteläsiiven käytävä on kokenut paljon muutoksia, mutta rytmikkään pilaririvistön säilyminen visuaalisesti avoimien välikköineen on ylläpitänyt alkuperäistä arkkitehtonista ajatusta. Eteläsiipi kestää muutoksia, kunhan pilaririvistö säilyy selkeästi hahmotettavana ja käytävä avoimena.

Asemaravintola on muuttunut jo tunnistamattomaksi, mutta muutokset eivät ole peruuttamattomia. Asemaravintolan tilassa tulisi tavoittaa sen ilmavuus sekä aukeaminen kahteen suuntaan (rata ja kaupunki) sekä valoisuus, jotka ovat olleen sille luonteenomaisia.

Matkatavaratunneli on ylittänyt muutoskestävyytensä rajat, koska sitä ei enää havaitse tunneliksi vaan sen mieltää "kellarikäytäväksi", jossa eivät esimerkiksi nurkkien pyöristykset ole enää havaittavissa. Aseman ominaispiirteisiin kuuluvat pyöristetyt umpinurkat luovat rakennukseen erityisen laadun ja 1930-luvun tunnelman. Niiden säilyminen näkyvillä mahdollisimman monessa kohdassa antaa tilaa ja mahdollisuuksia muille muutoksille.

*Eteläpäätyyn johtava käytävä 2020.*

## Henkilöratapiha

Henkilöratapihan ominaispiirteisiin Tampereella kuuluu avoimuus. Asema on radan sivussa ja niin asema- kuin välilaiturilla on 1930-luvulta saakka ollut omat katoksensa, mikä on jättänyt rataosat avoimiksi.

Luonnetta ratapihalle antavat sivuprofiililtaan voimakkaan muotoiset asemalaiturin ja vanhemman välilaiturin katokset. Toinen luonteenomainen piirre ovat pitkät näkymät pohjoiseen ja etelään. Tosin näkymä etelään on lyhentynyt uuden kannen päälle parhaillaan nousevan rakennuksen vuoksi.

Ominaista ratapihalle on eri aikaisten kerrostumien selkeä erottuminen rakenteissa. Laitureille nousevat portaat, hissit ja niiden rakenteet edustavat kukin oman aikansa arkkitehtuuria, mikä kertoo hauskasti niiden rakennusajankohdista. Kaikki ovat kuitenkin kooltaan samaa mittakaavaa, mikä yhdistää niitä ja toisaalta tekee laiturialueiden ilmeen yhtenäiseksi.

Aseman ali kulkeva Itsenäisyydenkadun tunneli on pääasiassa autotunneli ja nyttemmin myös raitiovaunutunneli, jonka reunoilla on alusta asti ollut jalkakäytävät. Tunnelin keskellä oleva pilaririvistö tekee tunnelista ilmavamman kuin mitä se olisi, jos välituki oli täysin umpinainen.

Vanhan laituritunnelin ominaispiirteisiin kuuluvat kiiltävä laatoitus kapein saumoin sekä asemahallin lattiamateriaalin jatkuminen tunneliin. (Kts. myös aseman päätilat.)

1980-luvulla valmistuneen asematunnelin ominaispiirteitä ovat 45 asteen kulmat tiloissa, teräslasirakenteisen raskailla detaljeilla toteutetut liiketilat ja kiiltävä graniitti, jotka edustavat vahvasti tunnelin rakentamisaikaa.

Vuonna 2008 valmistunut "Matkakeskustunneli" edustaa hyvin neutraalia arkkitehtuuria, jossa ominaispiirre onkin juuri sen eräänlainen yleispätevyys. Sitä ei ole sovitettu erityisesti asemaan, vaan se sopisi melkein mihin vain.

Uusin Rongankadun tunneli edustaa 2000-luvun arkkitehtuuria, jossa ominaispiirteitä ovat eleettömyys ja selkeys, mutta samalla selkeä jäsentely.

*Laiturikatosten hahmot ovat edelleen jäljellä, mutta molemmat ovat ikään kuin "haavoittuneita", kun niiden alkuperäisiä, harkittuja materiaaleja ja detaljeja on vaihdettu ja muutettu.*



### *Henkilöratapihan muutoskestävyys*

Ratapiha on jo kestänyt paljon erilaisia muutoksia, kuten sähköistyksen, säilyttäen silti luonteensa avoimena tilana, jossa on pitkiä näkymiä. Muutoksen rajoina ovat laitureiden katosten säilyttäminen laiturikohtaisina, jossa asemalaiturin katos lisäksi liittyy edelleen osaksi aseman arkkitehtuuria. Pitkien näkymien tuoma, asemaan kuuluva matkustuksen tunne ei kestä näkymien lyhentämistä rajusti.

Asemalaiturin pilaripalkkien väliset betonilaatat on korvattu vanerilla ja kertopuulla ja välilaiturikatoksen laiturialueella näkyvä aluslaudoitus on korvattu vanerilla ja katoksen pilareita on käytetty erilaisten laitteiden ja kalusteiden kiinnitysalustana. Asemalaiturin ja välilaiturin katosten muodot ovat kuitenkin niin vahvoja, että ne ovat säilyneet hahmotettavina korjauksissa ja muodot tulisi säilyttää edelleen. Palauttavat muutokset vanhoissa katoksissa lisäävät niiden muutoskestävyyttä, jos laiturialueilla tehdään uudistuksia. Mahdollisissa katosten jatkoksissa on suositeltavaa käyttää muuta muotokieltä kuin vanhoissa, jotta vanhat katokset säilyttävät asemansa ja tunnistettavuutensa.

Ratapihalle ominainen kontrasti katetun laiturin ja avoimen laiturin välillä edellyttää, että taivasta on edes jossain määrin nähtävissä laiturikatosten välissä ja ulkopuolella.

Tunneleista vanhan laituritunnelin alku kuuluu aseman "matkustamisen tilasarjaan", joka ei juurikaan kestä muutoksia, vaan tulisi säilyttää ennallaan. Myös vanhan laituritunnelin jatko on osa rautatieaseman toiminnallista kokonaisuutta, jota ei tulisi hävittää. Vaikka Asematunneli on säilyttänyt 1980-luvun piirteensä erittäin hyvin, se ei alun perinkään ole ollut aikakautensa edustavimpia kevyen liikenteen tunneleita hyvistä tavoitteista huolimatta. Vanhaa laituritunnelia lukuun ottamatta tunnelit ovat enemmän "käyttötilaa", jotka kestävät hyvin toiminnan edellyttämiä suuriakin muutoksia.



Kuva Riku Karjalainen

TAMPEREEN RAUTATIEASEMA, HENKILÖRATAPIHA, ETELÄINEN VETURITALLI JA VIINIKANOJAN SILTA

## Eteläinen veturitalli

### *Julkisivut*

Eteläinen veturitalli edustaa ympyränkaaren muotoista veturitallityyppiä, jolle on ominaista visuaalisesti voimakas muoto. Muodon ja toimintansa vuoksi veturitallin ominaisuuksiin kuuluu, että se on itsenäinen rakennus, joka ei ole kiinni kuin toisissa samaan toimintaan liittyvissä rakennuksissa.

Tärkeimmät julkisivut veturitallissa ovat päädyt ja keskikaari, takaosa on jo jäänyt uusien rakenteiden puristukseen, eikä ole enää kunnolla hahmotettavissa. Veturitallin pihan keskellä oleva kääntöpöytä kuuluu olennaisena osana rakennukseen, samoin kuin kuuluisivat kääntöpöytäympyrästä pilttuisiin johtavat raiteet, joista vain yhdet on enää jäljellä. Pihan avoimuus on olennainen piirre veturitallien luonteen kannalta.

Materiaalina punatiili kuuluu teolliseen ympäristöön ja on ominainen veturitalleille. Veturitallien kaupunkikuvallisessa selvityksessä 2001 (Kosunen) todetaan, että ”pinnan käsityömyyisyys ja kuluneisuus luovat lämpimän yleisvaikutelman valon ja varjon vaihdellessa päivänkierron aikana [...] Veturitallien tiiliarkkitehtuuri on patinoitunutta lämmintä arkkitehtuuria.”

Veturitallien julkisivuissa eräs vahva ja niille luonteenomainen aihe on kattomaisema vanhoine savupiippuineen ja osastoivien väliseinien yläosineen. (Kosunen 2001) Veturitallin kontreforit, räystäät ja vesikaton yläpuolelle nousevat palokatkojen seinänharjat ja piiput ovat veturitallin arkkitehtuurin hienostuneimpia piirteitä. (Savolainen 2015 s. 22)

### *Julkisivujen muutoskestävyys*

Vahva muoto ja selkeä aukotus ovat kestäneet julkisivuissa ovien uusimien teräslasirakenteena, kun julkisivut ovat muuten säilyneet ennallaan. Korjausten ja uudisosien materiaalivalinnoilla voidaan joko tukea tai heikentää veturitallien luonnetta teollisina rakennuksina. Liian ”hienot” materiaalit korjauksissa heikentävät rakennuksen kertovuutta.

Veturitallien sisäpuolelta luonteeseen eivät kuulu maan pinnan tason yli nousevat rakenteet, jotta kääntöpöytä ja jäljellä olevat kiskot edelleen olisivat yhdistettävissä rakennuksen toimintaan ja luonteeseen.

Veturitallin julkisivujen ja muodon tulisi hahmottua vapaasti kaikista suunnista, mutta nyt takajulkisivu on jo jäänyt uudempien rakenteiden taakse. Rakennuksen muoto ei kestä sitä, että siihen rakennetaan aivan kiinni uusia rakennuksia. Aiemmin toisen päädyt lähellä on ollut matala verstaas/varastorakennus, mutta sekään ei ollut kiinni veturitallissa.



*Veturitallien voimakas muoto ja aukotus ovat kestäneet kohtuullisesti ovien vaihtamisen ”liian tyylikkäisiin” teräslasi-ikkunaoviin ja maan pinnan kiveämisen siistiksi.*

### *Sisätilat*

Veturitalleissa tilan tuntu on todella voimakas niissä pilttuissa, joita ei ole jaettu välipohjalla kahteen kerrokseen tai uusittu nykyaikaiseksi toimistotilaksi. Pilttuissa tilan tuntu koostuu sen muodosta, oviaukkoihin päin kapenevasta tilasta, joka on hyvin korkea. Tiloissa näkyvillä olevat materiaalit, tiilistä ladottu lattiapinta raiteineen ja huoltomonttuineen sekä rapatut seinät ja lautakatto ovat teollisen rouheat. Umpeen muuratut kaariaukot pilttuiden välillä hahmottuvat monissa tiloissa ja antavat aavistaa, millainen tilavaikutelma olisi, jos aukot olisivat avoimia.

Tiloissa on säilynyt taloteknisiä asennuksia ja mm. nostureita niiden käytön ajalta.

Veturitalleista ovat tällä hetkellä käytössä neljä eteläisintä pilttuuta. Niihin on sijoitettu "Visit Center" tavalla, joka on piilottanut kyseisistä tiloista kokonaan niiden ominaispiirteet, ja tiloihin tullessa ei tajua lainkaan olevansa veturitallissa.

### *Sisätilojen muutoskestävyys*

Sisätiloissa veturitallien voima on tilan korkeudessa ja muodossa. Näiden piirteiden tulisi säilyä hahmotettavina. Pilttuut ovat tiloina niin vahvoja, niin että ne kestävät kohtuullisen paljonkin muutoksia, jos tilaa ei jaeta osiin pysty- tai vaakasuunnassa.

Jotta tilojen teollinen luonne ei katoa muutoksissa, tulee hyväksyä pintojen ja materiaalien rouheus ja säilyttää niitä mahdollisuuksien mukaan. Tai käyttää uusina materiaaleina vastaavia materiaaleja.

*Sisätilojen vahvoja piirteitä ovat tilan muoto ja korkeus, umpeen muurattuinkin hahmottuvat kaariaukot ja puinen katto sekä rouhea lattiapinta kiskoineen ja huoltomonttuineen.*



## Viinikanojan silta

Viinikanojan silta ei ole rakenteeltaan ainutlaatuinen, vaan vastaavia siltoja on Väylän Taitorakennerekisterin mukaan Suomessa 114 kpl (ennen vuotta 1940 valmistuneita). Verrattuna muihin saman rakenteen omaaviin siltoihin Suomessa Viinikanojan ainoa erityispiirre Väylän Taitorakennerekisterin mukaan on se, että se on omassa tyypissään toiseksi pisin.

Sillan materiaalimaailma on pääosin säilynyt, mutta välitukien pinnan ruiskubetonointi on tehnyt niistä tukkoiset ja hävittänyt betonin luonnetta. Sillan teräspalkit ovat yhtä lukuun ottamatta edelleen niitattuja, mikä keventää niiden visuaalista vaikutelmaa. Itäisin palkki, joka on hitsattu, on huomattavasti muita raskaamman oloinen visuaalisesti.

### *Muutoskestävyys*

Viinikanojan silta itsessään on muuttunut kohtuullisen vähän, mutta sen ympäristö sitäkin enemmän. Ympäristöä on muokattu lähinnä autoliikenteen ehdoilla, jolloin sillan hahmo ja suhde ympäristöön ovat hämärtyneet. Sillan yhteys ja liittyminen ympäristöönsä on tärkeä osa siltojen merkitystä ja arvoa ja Viinikanojan sillan kohdalla muutoskestävyys vaikuttaa jo olevan ylitetty ympäristön osalta.



*Ympäristön muutokset ovat muuttaneet rajusti sillan asemaa maisemassa.*



# Kulttuurihistorialliset arvot

Tampereen rautatieasema ja veturitallit on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö. Kohteen kuvauksessa (ww.rky.fi) todetaan:

”Tampereen rautatieasema on maailmansotien välisen ajan merkittävimpiä asemarakennushankkeita Suomessa. Asema muodostaa kaupunkikuvallisesti vaikuttavan katutilan päätteen ruutukaava-alueen halki kulkevalle Hämeenkadulle. Asema-alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävimpiä rakennuksia ovat funktionalistinen asemarakennus vuodelta 1936 sekä radan itäpuolella olevat kaksi veturitallia vuosilta 1874-1930. Punatiilinen asema- ja veturitallirakennusten sarja liittyy itäpuolella olevaan Tullinaukion rakennuskantaan ja sillä on suuri kaupunkikuvallinen merkitys.

Tiilinen asemarakennus muodostuu kuutiomaisesta asemarakennusosasta ja matalammista suorakulmaisista toimisto- ja varastosiivistä. Asemarakennus ja siihen liittyvät betonirakenteiset kello- ja mainostorni sekä laiturin katokset edustavat pelkistettyä ja monumentaalista funktionalismia. Myös aseman sisätilat ovat arkkitehtonisesti korkeatasoiset. Hämeenkadun puoleista pääjulkisivua hallitsee suuri neliönmuotoinen ikkuna.

Veturitallit muodostavat vaikuttavan vastaparin ratapihan toisella puolella sijaitsevalle asemalle.”

Amerikkalainen arkkitehtuurin tutkija Carrol L. V. Meeks on todennut Tampereen rautatieasemasta, että ”kyseessä on yksi 1930-luvun huomattavimmista asemasuunnitelmista; selkeä, vapaa menneisyyden assosiaatioista, sopivan monumentaalinen.” (Rinne 2001, s.178)

## Asemarakennus ja henkilöratapiha

Rautatieaseman kietoutuminen eritasoisiin liikenneväyliin ja liikenteellisiin ratkaisuihin on yksi sen keskeisistä funktionalistisista piirteistä. Liikenteen ja pysäköinnin tilajäsentelyt noudattavat yhä pääpiirteittäin 1930-luvun ratkaisuja. (Savolainen 2015 s. 46 ja Näkymä 2020 s. 67)

Vuoden 2015 rakennushistoriallisen selvityksen (Savolainen 2015) loppuun on koottu aseman arvotekijöistä taulukko, jonka sisältöä on hyödynnetty ja täydennetty seuraavassa aseman arvojen kuvauksessa.

### *Aseman merkitys*

Tampereen rautatieasema on ensimmäinen todella täysipainoinen funktionalistinen asemarakennus Suomen rautatieasemien historiassa niin arkkitehtuuriltaan kuin toiminnaltaan. Sen liittämässä niin kaupunkiympäristöön kuin liikenneympäristöön ja toiminnassa eri liikennemuotojen solmukohtana on onnistuttu hienosti. Aseman ja ratapihan alitse kulkevat katutila ja kevyen liikenteen väylät on sovitettu luontevasti kokonaisuuteen. Aseman yksi erityinen arvo onkin sen luonteva liittyminen erilaisiin liikennemuotoihin. Asemasta ja ratapihasta ei ole muodostunut kaupunkia jakavaa elementtiä, vaan yhdistävä.

Aseman arkkitehtuurissa on onnistuneesti otettu haltuun tasoero kaupunkirakenteessa sekä aseman sisäisissä toiminnoissa.

Tampereen asema oli valmistuessaan arkkitehtuuriltaan uudenlainen asemarakennus Suomessa ja siitä tulikin malli seuraaville asemarakennuksille. Näistä Turun asemarakennuksessa on erittäin selkeänä havaittavissa Tampereen aseman vaikutus.

### *Arvo kaupunkikuvassa*

Asema muodostaa kaupungin akselina toimivan Hämeenkadun päätteen. Aseman säilyminen hahmotettavana ja aidosti monumentaalisen rakennuksena kadun päässä edellyttää avointa tilaa kaupunkirakenteessa aseman länsijulkisivun edessä. Nykyisin lähes kiinni länsijulkisivussa ovat P-Hämpin sisäänkäyntirakenne sekä Itsenäisyydenkadun varrella olevan pohjoisen terrassin kioski. Nämä, etenkin terrassin kioski, heikentävät länsijulkisivun hahmottamista kokonaisuutena.

Saman asian on todennut Savolainen (2015): "Asema-aukion poikkeuksellisen epäonnistuneena tilaratkaisuna on mainittava maanalaisen pysäköintilaitoksen porrasmuoto asemarakennuksen eteläsiiven edustalla (edellisen sivun valokuva). Sen töksähtävä ja ympäristöönsä nähden harkitsematon ulkomuoto häiritsee myös aseman julkisivuvaikutelmaa lounaasta tarkasteltuna." (Savolainen 2015 s. 46)

Asemarakennuksen pohjoisen talousrakennuksen länsijulkisivun sijoittuminen samaan linjaan aseman pohjoissiiven kanssa voimistaa aseman monumentaalisuutta kaupunkikuvassa. Asemarakennuksen lisäksi ei itsessään ole erityinen tai erityisen arvokas, vaan sen arvo muodostuu osana asemakokonaisuutta.

Kellotornin asema kaupunkikuvassa on merkittävä etenkin Hämeenkadun ja jossain määrin myös Itsenäisyydenkadun suuntaan. Torni toimii maamerkkinä moneen suuntaan. Tornin erityisenä ominaispiirteenä on pohjan geometriasta johtuva erilainen hahmo kaikkiin ilmansuuntiin.

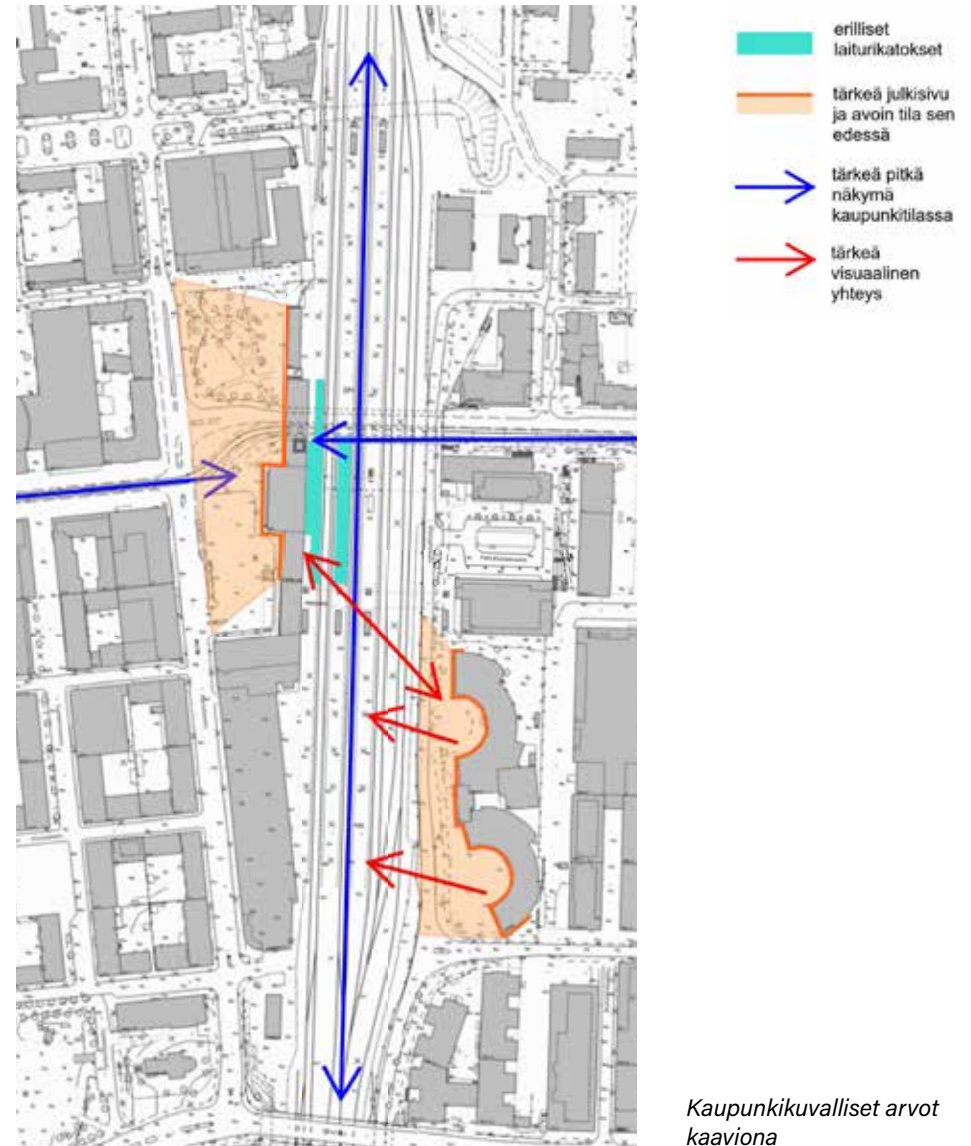
Ratapihan kaupunkikuvallinen arvo sen avoimessa tilassa ja pitkissä näkymissä keskellä kaupunkia.

Veturitallit muodostavat kaupunkikuvassa ratapihan historiasta kertovan kokonaisuuden. Ne ovat olennainen osa rataympäristöä ja vahvan muotonsa ansiosta ne erottuvat kaupunkikuvassa helposti, kun niiden ja radan välinen yhteys säilyy.

### Aseman julkisivut

Aseman julkisivujen erityinen arvo on niiden kontrasti kohti kaupunkitilaa ja kohti laiturialuetta ja ratapihaa olevien näkymien välillä. Tiilipinta terastirappauksella korostettuine aukkoineen liittyy aseman hienosti kaupunkiin ja antaa sille julkisen rakennuksen luonteen. Rapattu vaalea julkisivu laiturialueelle päin puolestaan tekee rakennuksesta helposti lähestyttävän ja valoisan junalta tultaessa.

Aseman julkisivuista ehdoton pääjulkisivu on länsijulkisivu. Tämän vuoksi myös talousrakennuksen länsijulkisivu on tärkeä, koska se on osa aseman monumentaalista julkisivua kaupunkiin ja asemapuistoon päin. Lisäksi talousrakennuksen länsisivun autotallien ovirivistö kertoo Valtionrautateiden toiminnasta myös autoliikenteen harjoittajana jo 1930-luvulla. Vastaavia rautateiden autotallirivistöjä ei liene säilynyt muualla asemilla.



Kaupunkikuvalliset arvot kaaviona

Muurin ja aukkojen suhde on monumentaalisisäisessä länsijulkisivussa harkittu ja tärkeä. Siksi uusia aukkoja ei tulisi juurikaan hyväksyä länsijulkisivuun. Jos joitain aukkoja on välttämätöntä tehdä, on ne sovittava alkuperäiseen ideaan aukkojen hierarkiasta sekä ovi- ja ikkuna-aukkojen reunalinjojen sovittamisesta toisiinsa. (Asematunnelin 1988-90 tehty sisäänkäynti sotii molempia periaatteita vastaan.) Aukkoja ei myöskään tulisi tehdä rakennuksen reunoihin, vaan niiden tulisi olla aukkoja tiilimuurissa. Rapattu julkisivu laiturialueelle päin on kestänyt ja kestää kohtuullisen hyvin muutoksia aukotuksessa, kunhan aukotuksen rytmi säilyy.

Pääsisäänkäyntiin liittyvä näyteikkunarivistö kuvastaa hienosti aikansa ajattelua asemasta myös mainos- ja esittelytilana. Alkuperäiset, säilyneet teräslasi-ikkunat asemahallissa ja vanhalla matkatavarakäytävällä sekä näyteikkunoiden ja ravintolan alkuperäiset puuikkunat huoliteltuine detaljeineen muodostavat tärkeän alkuperäisestä vaiheesta kertovan kerrostuman.

Ikkunoilla ja ovilla on myös osoitettu funktionaliseen tapaan minkä tyyppisiin tiloihin ne liittyvät. Tärkeimmät ovet ovat komeita pronssiovia ja niitä on käytetty matkustajia varten olleissa tiloissa; pääovent, laiturikäytävän ja ravintolaan sekä odotustiloihin johtavat ovent. Näistä vain nykyiset ravintolan ulko-ovet ja tuulikaapin sisäovent ovat alkuperäisiä. Erityisiä ikkunoita on sijoitettu ravintolan länsijulkisivuun, matkatavaraosastolle sekä näyteikkunoihin ja kaikista tärkeimpänä asemahallin suuri teräslasi-ikkuna. Toimistotilojen ikkunat ovat tavanomaisia puuikkunoita.

Ilmeinen arvo on julkisivuun valituilla materiaaleilla ja niiden käsittelytavoilla. Tiilen käyttö puhtaaksi muurattuna aseman julkisivussa oli uutta, koska siihen asti asemarakennukset olivat olleet joko puuta tai rapattuja. Punatiili oli ollut varattu varikkorakennuksia varten. Tampereen aseman tiilipinta on ainutlaatuinen huolella suunniteltu kapeine tiileneen ja leveine, värjättyine vaakasaumoineen, joiden muotoiluun on kiinnitetty huomiota. Korostukset terastirappauksella tuovat erityistä arvokkuutta julkisivujen käsittelyyn. Muuraukseen upotetut syöksytorvet korostavat rakennuksen nurkkien terävyyttä ja mahdollistavat sen selkeän muodon hahmotettavuuden (verrattuna siihen, että syöksytorvet olisivat tavalliseen tapaan ulkonevina erillirakenteina rakennuksen nurkissa).

Tornin alkuperäinen puhdas betonipinta muottilautakuviointineen oli aikanaan hyvin rohkea ratkaisu ja tornille hyvin ominainen piirre. Tampereen aseman tornin luonne "mainosalustana" on juuri tälle asemalle erityinen piirre ja kuvaa rakennusaikaista ajattelua. Samaa mainostamisen ideaa edustavat asemahallin näyteikkunat, jotka eivät ole enää aikoihin olleet käytössä. Tornin kelloilla on myös oma merkityksensä rautateiden ja yhtenäisen kellonajan yhteyden symbolina.

### *Sisätilat*

Johtuen asema-aukion ja laiturialueen korkeuserosta, on tilasarja aseman pääovelta laitureille poikkeuksellinen verrattuna asemiin yleensä. Pääovista astutaan korkeaan asemahalliin, josta kuljetaan laiturialueelle matalan, porttimaisen tilan läpi. Tämän jälkeen nousevat ovien molemmin puolin ylhäältä valaistut portaat asemalaiturille tai matka jatkuu laituritunnelia myöten välilaitureille. Tämä tilasarja on aseman ydin.

Asemahallin erityisiä arvoja ovat sen selkeys ja monumentaalisuus. Suuren ikkunan luoma valo asemahalliin on lähes kirkkomainen. Pääoven viereisten näyteikkunoiden läpi tuleva valo puolestaan avartaa tilaa maan tasossa. Asemahalli on avoin ja avara, jotta tilaan tullessa on helppo heti suunnista oikeaan paikkaan. Arkkitehdit myös suunnittelivat asemalle näyteikkunarivistön välttääkseen asemahalliin nousevia "näytekaappeja" ja pitääkseen asemahallin avoimena tilana.

Asemahalliin liittyvät liiketilat laitureille johtavan kulun molemmin puolin ovat säilyneet, vaikka niiden aukotusta on muutettu aikojen kuluessa. Liiketiloiissa erityisen luonteenomainen piirre ovat kaarevat umpinurkat.

Asemahallissa on alusta asti ollut kioski pääoven viereisessä nurkassa, vaikka sen koko ja muoto ovat aikojen kuluessa muuttuneet. Paikka on edelleen luonteva liiketilalle ja nykyisellään se on saavuttanut maksimikokonsa.

Asemahallin arvoihin kuuluvat myös tietyt rakenteet ja materiaalit. Näitä ovat katon taidokas taitteinen betonirakenne, lattiaan erityisesti ja harkiten valittu graniittisepelimosaiikki sekä varhaisen ilmanvaihtolaitoksen säleiköt ja niiden harkittu sijoittelu. Myös Tynellin 1950-luvulla asemalle hankitut valaisimet ovat jo muodostuneet osaksi asemahallin kokonaisuutta. Asemahalliin kuuluvat myös penkit, jotka on uusittu ja muodistettu jo muutamaan otteeseen.

Matkatavaratilat ovat kokeneet eniten muutoksia aseman ensimmäisen kerroksen tiloista. Nykyisellään käytävä eteläiseen siipeen on hyvin hahmotettavissa vuoden 2008 muutosten jälkeen. Käytävän selkeys muodostuu sitä rytmittävästä pilaririvistöstä, jossa pilarien välit ovat visuaalisesti auki. Väliseinät on muutoksissa sijoitettu pilarien kohdille, jotta tilan rytmi käytävällä säilyy. Matkatavarakäytävä välilaiturille on menettänyt alkuperäisen merkityksensä, mutta sillä on erityistä arvoa osana kahteen kerrokseen rakennetun aseman alkuperäistä logistista ajattelua.

Asemaravintolan arvona on ollut sen oivaltava sijoittaminen kadun päälle sekä näkymät kahteen eri suuntaan ja eri liikennemuodon näkymään. Tila on arkkitehtuuriltaan avara ja valoisa, koska valo pääsee pitkänomaiseen tilaan sen molemmilta reunoilta. Asemaravintolassa alkuperäinen tila on edelleen hahmotettavissa ja palautettavissa. Ravintolan alkuperäisten pintamateriaalien mahdollinen säilyneisyys nykyisten alla olisi suositeltavaa selvittää.

Eino Kaurian asemalle alun perin suunnittelema väriytyy on myös suositeltavaa jatkossa selvittää.

Toimistotilat ovat alun perin edustaneet aikansa tavanomaista, laadukasta toimistotilaa. Niitä on muutettu aikojen ja tarpeiden myötä, mutta perustilajako on säilynyt. Porrashuoneessa on säilynyt laadun tuntu, mikä syntyy tilan selkeydestä ja kauniisti taivutetusta puukaiteesta. Toisen kerroksen alkuperäinen asemapäällikön toimisto alkuperäisine parvekkeineen ja parvekeovineen on arvokas tila ja kertoo rautatievirkaileijoiden hierarkiasta aseman rakennusaikaan. Myös kolmannen kerroksen vanhan tavarahissin yläpuolinen matala varastotila puulattioineen ja -portaineen on erityinen tila historiallisen kertovuutensa vuoksi.

### *Henkilöratapiha ja laiturialueet*

"Asemalaiturin katoksen kolmitaitteinen muoto on ajankohtaansa nähden poikkeuksellinen betonirakenne, jolle en ole onnistunut löytää selkeää vastinetta tai esikuvaa muualta. Asemalaiturille johtavaan portaikkoon katoksen yläikkunoista aukeava valo on yksi katoksen arkkitehtuurin olennainen piirre." (Savolainen 2015 s. 52) Asemalaiturin katos on ollut betonitekniikan taidonnäyte ja sellaisena ainutlaatuinen katokkunoineen. Lisäksi se on tehnyt Tampereen asemasta hyvin tunnistettavan radan suunnasta. Merkittävä seikka asemalaiturin katoksessa on myös sen irrottaminen aseman julkisivusta, jotta toisen kerroksen tiloihin tulee luonnonvaloa. Tämä kuvaa arkkitehtien huolellista eläytymistä tilojen käyttöön ja tunnelmaan.

Vaikka välilaiturin katos on eräänlainen tyypikatos, on sillä arvoa osana Tampereen henkilöratapihan kokonaisuutta. Laiturikatosten välillä on ollut alun perin hierarkia, jossa asemalaituri on ollut ehdoton ykkönen. Välilaiturille nouseviin alkuperäisiin liittyvät kioskit on purettu, mutta niiden taustaseinät ovat edelleen portaissa jäljellä. Matkatavaratunnelin välilaiturille sijoittuvien hissirakennusten arvo on niiden kertovuudessa sekä siinä, miten ne rytmittävät laiturialuetta.

Asemalaiturin portaikon kiiltäväksi lasitettu laatoitus kapealla saumalla on piirre, joka kertoo 1930-luvun rakentamisesta ja luo asemalaiturin portaisiin erityisen kevyen tunnelman. Se on arvokas säilynyt esimerkki 1930-luvun rakennustavasta.

Niin asemalaiturin kuin välilaiturien vanhat portait ovat avoimia ja niiden katteena toimivat laiturien katokset. Uusista laiturialueen portaitoista ja hissirakennuksista kukin edustaa hyvin oman aikakautensa arkkitehtuuria, mutta kaikkia yhdistää yhteinen mittakaava.

Olennaista henkilöratapihan katoksissa on se, että ne ovat laiturikohtaisia ja asemalaiturin katos on oikeastaan enemmän osa rakennusta kuin laituria. Alkuperäisten katosten muodot ovat niin voimakkaita ja rakennusajalleen luonteenomaisia, että mikäli katoksia on tarpeen laajentaa kattamaan laiturialueita laajemmin, on laajennuksissa suositeltavaa käyttää erilaista muotokieltä kuin alkuperäisissä katoksissa ja rakentaa uudet osat irti vanhoista.

## **Eteläinen veturitalli**

Veturitalleilla on arvoa olennaisena osana Tampereen rautatieympäristöä sekä itsenäisenä, hyvin rautatiekäytön ajalliset kerrostumat sekä piirteet säilyttäneenä ympyränkaaren muotoisen veturitallityypin edustajana.

”Veturitallin historiallinen arvo liittyy sen ikäarvoon Tammelan ratapihan rautatiearkkitehtuurin vanhimman kerrostuman edustajana yhdessä pohjoisen veturitallin kanssa sekä rakennuksen kertovuuteen. Kertovuudella tarkoitetaan tässä tapauksessa rakennuksen ulkoisen hahmon voimaa viestiä katsojalle sen alkuperäisestä käyttötarkoituksesta ja merkityksestä osana alueen historiaa.” (Savolainen 2015, s. 44) Ulkoasun kertovuutta ovat heikentäneet vastikään teräslasirakenteina uusitut ovet sekä pihan ratapihamiljööseen liian ”hieno” betonikiveys.

Rakennuksen kertovuus ulottuu myös sen sisätiloihin, jotka ovat erittäin hyvin säilyttäneet piirteensä ja sekä ajalliset, rautatietoiminnan luomat kerrostumat. Veturitallit vertautuvat teollisiin tuotantorakennuksiin, joissa toiminta on määritellyt muodot, materiaalit ja rakenteet sekä muutokset.

Piirteitä, joita veturitallissa tulisi vaalia, jotta niiden historiallinen arvo ja kertovuus säilyisivät, ovat puhtaaksi muurattu tiilijulkisivu ikkunoineen, kattomaisema piippuineen ja osastoivien seinien yläosineen, korkea tila ainakin joissain pilttuista, lattioiden huoltomontut ja lattiaan upotetut raiteet mahdollisuuksien mukaan, väli-seinien kaariaukkojen hahmotettavuus sekä pihalla kääntöpöydän jäänteet sekä pilttuisiin johtavien raiteiden jäänteet. Suositeltava muutos tai palauttava toimenpide olisi kaariaukkojen avaaminen pilttuiden välillä vähintään muutamissa tiloissa.

Lisäksi veturitallin tulisi säilyä itsenäisenä rakennuksena, jotta sen muoto ja sisäpiha olisivat hahmotettavissa kaupunkikuvassa. Veturitallin yhteys rataan on erityisen tärkeä säilyttää.

Eteläisen veturitallin pihalla on kääntöpöydän jäänteet sekä ainakin yhteen pilttuuseen johtavat edelleen kiskot kääntöpöydältä. Nämä ovat olennainen osa tämän veturitallityypin kertovuutta. Kääntöpöytä varten pihan keskellä on ollut syvenys ja vain kääntöpöydän rakenteet ovat nousseet maan pinta korkeammalle. Pihan avoimuus maan tasossa ja sen alapuolella olevine kääntöpöydän jäänteineen on olennainen osa veturitallin kertovuutta.

## **Viinikanojan silta**

Viinikanojan siltaa rakenteeltaan vastaavia siltoja on Väylän Taitorakennerekisterin mukaan Suomessa 114 kpl (ennen vuotta 1940 valmistuneita), joten siltarakenteena se ei edusta mitään ainutlaatuista ratkaisua. Kuusi saman rakenteen omaavaa siltaa on rekisterissä merkitty historiallisesti merkittäviksi.

Alun perin silta on ollut sopusuhtainen ja sopeutunut kauniisti maisemaan. Ympäristössä tapahtuneet muutokset ovat kuitenkin muuttaneet merkittävästi niin sillan mittasuhteita kuin asemaa maisemassa.

Sillalla ei voida katsoa olevan erityisiä kulttuurihistoriallisia arvoja lukuun ottamatta sitä, että samalla paikalla on ollut rautatiesilta jo vuodesta 1876.

Sillan ympäristöä on suositeltavaa kehittää siten, että sitä avarretaan vastaamaan paremmin alkuperäistä avointa tilaa, jossa silta oli eräänlainen kohokohta maisemassa. Viinikanoja olisi suositeltavaa saada paremmin havaittavaksi vesiaiheeksi, mikä voi olla vaikeaa sen jäätyä hyvin matalalle suhteessa sitä ympäröiviin teihin.

Viinikanoja on osa Tampereelle suunniteltua Kansallista kaupunkipuistoa. Alueelle on myös asetettu kaavallisia tavoitteita: lidesjärven ja Viinikanlahden yhdistävä Viinikanojan alue on esitetty keskustan strategisessa osayleiskaavassa viher- ja virkistysvyöhykkeeksi, jossa on kehitettävä yhteyksien laatua ja jatkuvuutta. Vyöhykettä tulee kehittää kaupungin vetovoimatekijänä. (Tarveselvitys Kansallinen kaupunkipuisto, Tampereen kaupunki 2017)

# Lopuksi

Tampereen aseman, ratapihan ja veturitallien muodostama kokonaisuus on muuttunut ympäristön ja yhteiskunnan kehityksen ja muuttuvien vaatimusten myötä. Muutos on ollut vähittäistä, mutta jatkuvaa. Kaikki rautatieympäristön tärkeät elementit ovat kuitenkin pääosin säilyneet, minkä vuoksi alue on edelleen tunnistettavissa juuri Tampereen asema-alueeksi.

Muutoksen vauhti tuntuu olevan kiihtymässä, siksi on tärkeää pysähtyä miettimään, mikä ympäristössä on olennaista ja mitä siitä halutaan siirtää tuleville sukupolville. Tämä selvitys antaa pohjaa tämän asian pohtimiseen ja toisaalta pyrkii edistämään sitä, että muutokset tehdään hallitusti ja tiedostaen, mitä ollaan tekemässä.

Selvityksessä esille tuodut ominaispiirteet ja arvot on pyritty kuvaamaan objektiivisesti kohteiden omista lähtökohdista käsin. Hankkeita ohjaavat viranomaiset ottavat kantaa siihen, miten selvityksessä esitetyt asiat huomioidaan hankkeissa.



Kuva Riku Karjalainen

# Lähteet

## Julkaisut

Aitta, Seppo (toim.), Siltojemme historia, RIL 2004  
Immonen K. J. (toim.) Valtionrautatiet 1862-1962, Kirjayhtymä 1961  
Kastemaa Matti J. Rautatiekirjakauppa 1910-1970 Sanomapaino 1970  
Masonen Jaakko, Hänninen Mauno, Pikeä, hikeä, autoja, Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945-2005 Helsinki 1995  
Rinne Matti, Aseman kello löi kolme kertaa, Otava 2001  
Valanto Sirkka, Rautateiden arkkitehtuuri 1857-1941, Helsinki 1984  
Valtionrautatiet 1912-1937, osa II, Helsinki 1937  
Valtionrautatiet 1937-1962, Helsinki 1962  
Zetterberg Seppo, Yhteisellä matkalla VR 150 vuotta, Helsinki 2011

## Selvitykset, opinnäytetyöt

A-Insinöörit Tampereen keskustan rakennettu kulttuuriympäristö 2012  
Alameri Mikko, Juhlapuhe Turun - Tampereen radan 100-vuotisjuhlassa 1976/  
Rautatiemuseon arkisto  
Ark-byroo Riihimäen rautatieasema ja pohjoinen ratapiha, rakennushistoriaselvitys 2018  
Arkkitehtitoimisto Lasse Kosunen Oy, Tampereen veturitallit, kaupunkikuvallinen selvitys 2001  
Henkilöratapihan rata- ja rakentamissuunnittelun suunnitteluperusteet 2019  
Jaakkola Juha, Artikkelit Rautatieasema, veturitallit ja Tuomiokirkko, Parasta Tampereetta 11.10.2016  
Juutinen Saara, Jyväskylän Veturitallit -muuttuva tila, maisterintutkielma Jyväskylän yliopisto 2019  
Lehtonen T. Muistelmia veturitalleista ja sen vierustoilta, käsikirjoitus 21.4.1974 / Rautatiemuseon arkisto  
Moilanen Teppo, "Uusi junankuljetusmetodi" valtionrautateiden ensimmäiseen

sähköveturihankintaan johtaneista teknillisistä ja poliittisista tekijöistä, artikkeli julkaisussa Tekniikan Waiheita 1 / 2014

Muistiinpanot "Eräiden veturitallien käyttö 31.12.1969/ Rautatiemuseon arkisto

Nissi Aimo, Pasilan konepajan rakennushistoriallinen selvitys, diplomityö TKK Arkkitehtiosasto 1997

Näkymä Oy, Tampereen asemapuiston ympäristöhistoriallinen selvitys 21.1.2020

Peitsara Arvi, Tampereen asema (artikkeli Teknillinen aikakauslehti 1/1937)

Puska Annaleena Tampereen Viinikanojan kehittämissuunnitelma, diplomityö Aalto-yliopisto 2019

Riihimäki - Seinäjoki rataosuuden sähköistyksen valmistumisen juhlien valmisteluaineistot/ Rautatiemuseon arkisto

Salastie Riitta, Pasilan veturitallit, rakennushistoriallinen tarkastelu Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 10 / 1995

Savolainen Panu, Rakennushistoriaselvitys Tampereen rautatieasema ja eteläinen veturitalli 2015

WSP Finland Oy, Tampereen Asemakeskus, Kaupunkikuva- ja kulttuuriympäristöselvitys sekä alustava vaikutusten arviointi 2018-2020



## Nettilähteet

Erkki Nuution kirjaamat tiedot [www.vaunut.org](http://www.vaunut.org) -sivustolla

Huvila, Pirjo, Rautatieasemat - arkkitehtuuria sadan vuoden ajalta 2007 (lainattu [www.kulttuuriymparistomme.fi](http://www.kulttuuriymparistomme.fi) -sivusto 31.3.2020)

Kukkonen Heikki, Aseman paikka -terminaalit yhdyskunnan rakenteessa 2007, päiv. 2017 (lainattu [www.kulttuuriymparistomme.fi](http://www.kulttuuriymparistomme.fi) -sivusto 31.3.2020)

Oja Heikki, Aikakirja 2013 (<http://almanakka.helsinki.fi/images/aikakirja/Aikakirja2013kokonaan.pdf>)

[www.finna.fi](http://www.finna.fi)

[www.kyppi.fi](http://www.kyppi.fi)

<http://siiri.tampere.fi/>

<https://fi.wikipedia.org/wiki/Rautakirja>

<https://timomeriluoto.kapsi.fi/Sivut/Paasivu/KARTAT/Kaupunkikartat/Kaupunki-kartat.html>

## Muut

Aamulehdet 1934 ja 1937

Asemakaavojen selostuksia

Museoviraston ja Pirkanmaan maakuntamuseon lausuntoja

Puhelinkeskustelu arkkitehti Pirjo Huvilan kanssa (18.5.2020)

Rautatiemuseon arkistoaineistot

Tampereen ratapihan veturitallien haitta-aineisiin liittyviä selvityksiä (9 kpl)

Tampereen rautatieaseman piirustuksia VR-Yhtymän arkistosta ja Tampereen kaupungin rakennusvalvonnan arkistosta

Veturitallin piirustuksia Aihio-arkkitehdit Oy:ltä

Viinikanojan sillan piirustukset Väylävirastosta

VR-Yhtymän tiedotteita

## Liitteet

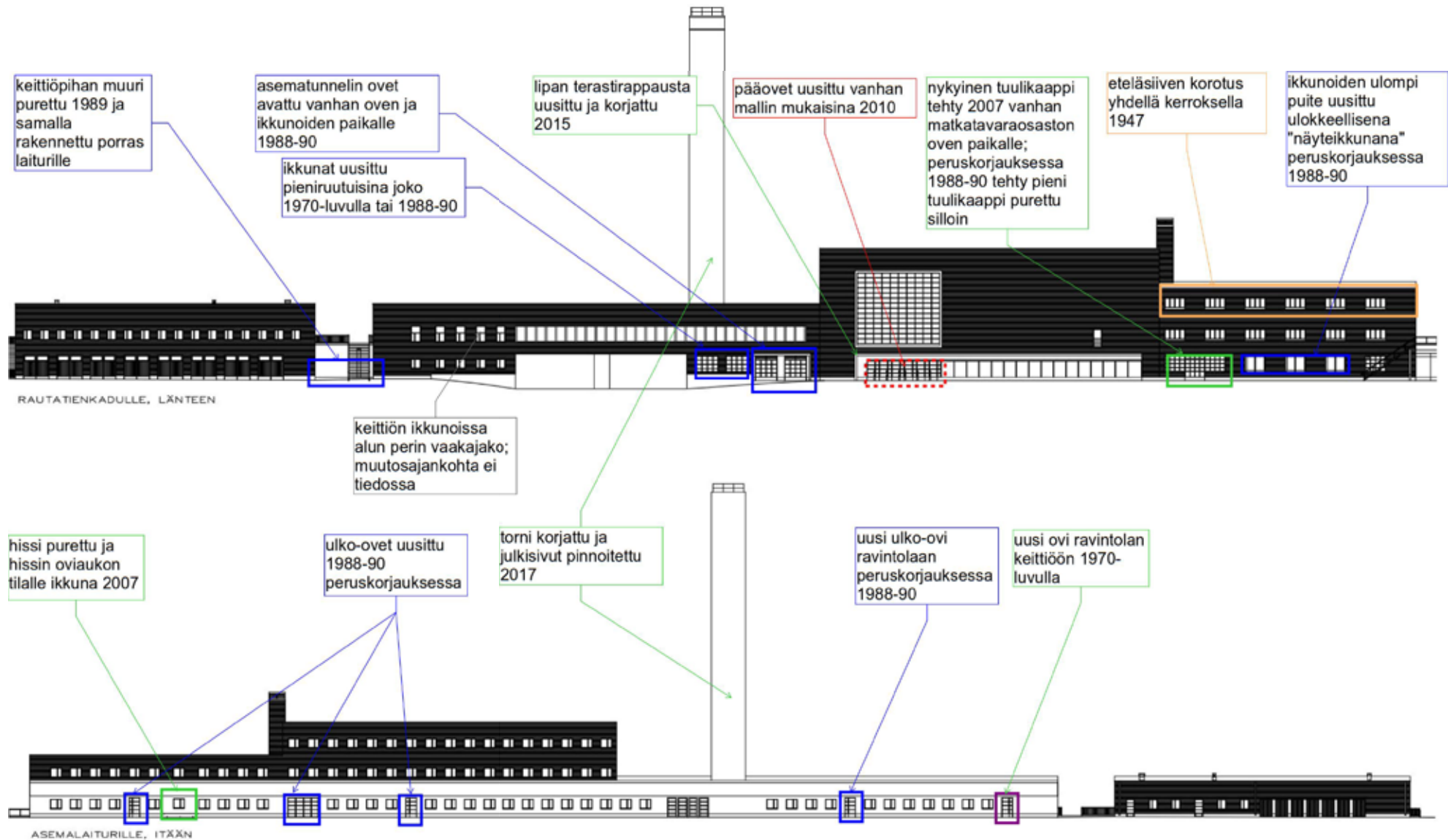
Säilyneisyyskaaviot asemarakennus

Kaavio ominaispiirteet ja arvot asemarakennuksessa

Ajoituskaavio ratapiha

Inventointikortit 27 kpl

# Säilyneisyyskaaviot - Asemarakennus

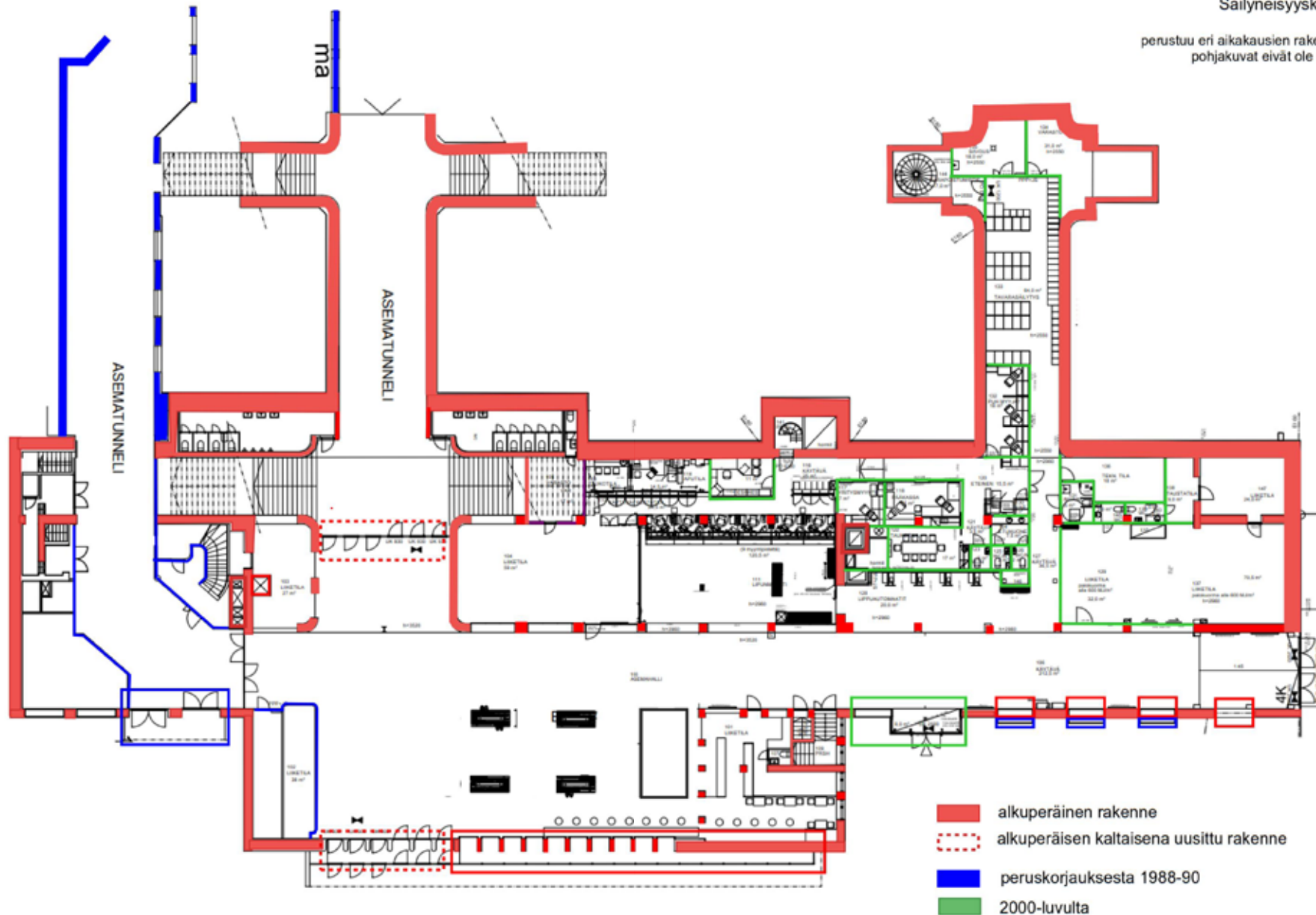


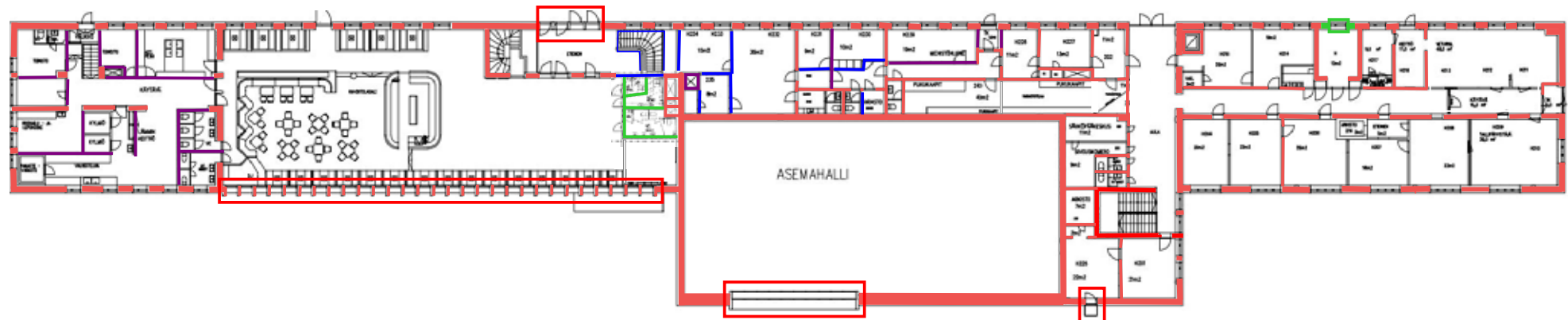
TAMPEREEN RAUTATIEASEMA  
Pitkien julkisivujen säilyneisyyskaavio

# TAMPEREEN RAUTATIEASEMA

Säilyneisyyskaavio 1. kerros

perustuu eri aikakausien rakennuspiirustuksiin,  
pohjakuvat eivät ole täysin ajan tasalla





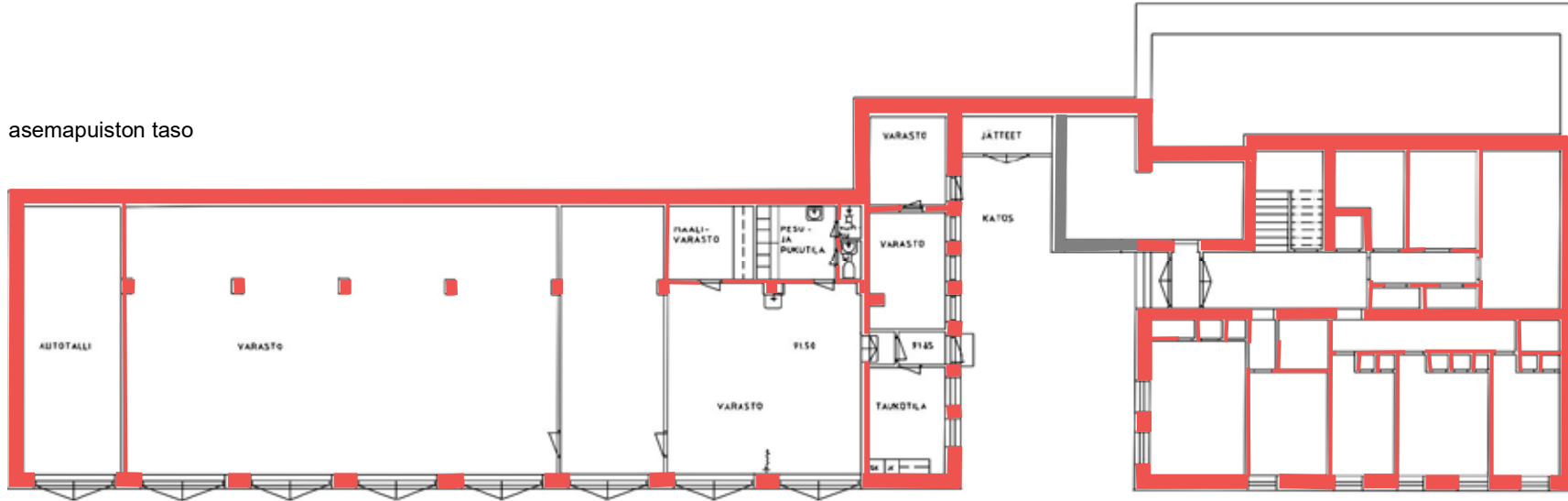
- alkuperäinen rakenne
- 1940-1950-luvulta
- 1970-luvulta
- 1980-luvulta tai peruskorjauksesta 1988-90
- 2000-luvulta
- ajoittamaton



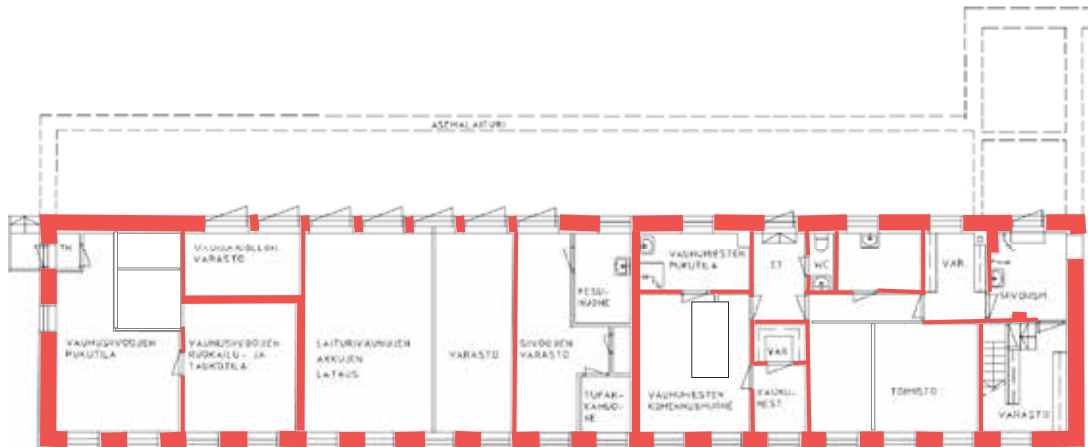
**TAMPEREEN RAUTATIEASEMA**  
Säilyneisyyskaavio 2.- 4. kerros

perustuu eri aikakausien rakennuspiirustuksiin,  
pohjakuvat eivät ole täysin ajan tasalla

asemapuiston taso



ravintolan keittiön ylempi  
kellari



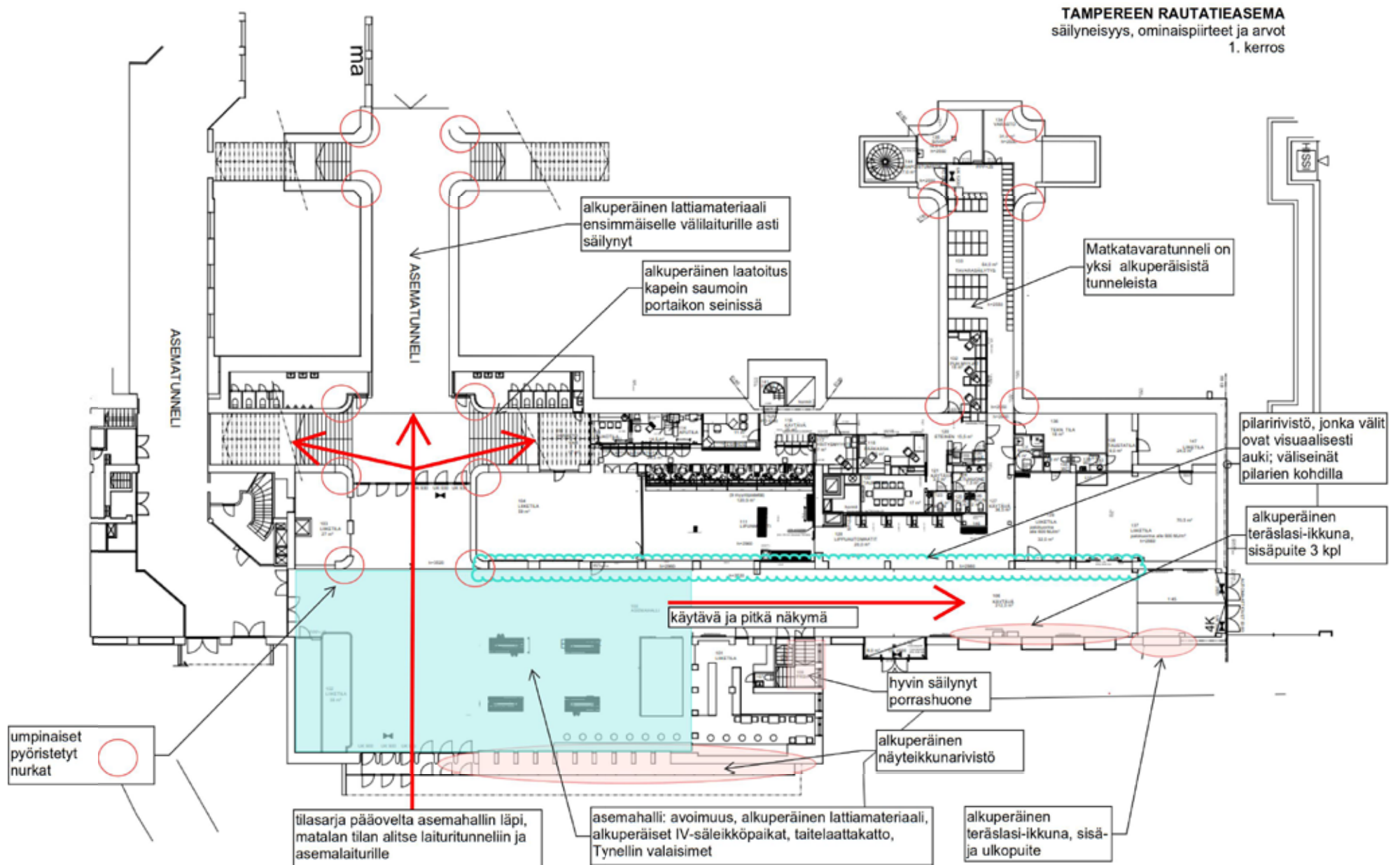
asemalaiturin taso

- alkuperäinen rakenne
- 1950-60-luvulta
- ajoittamaton

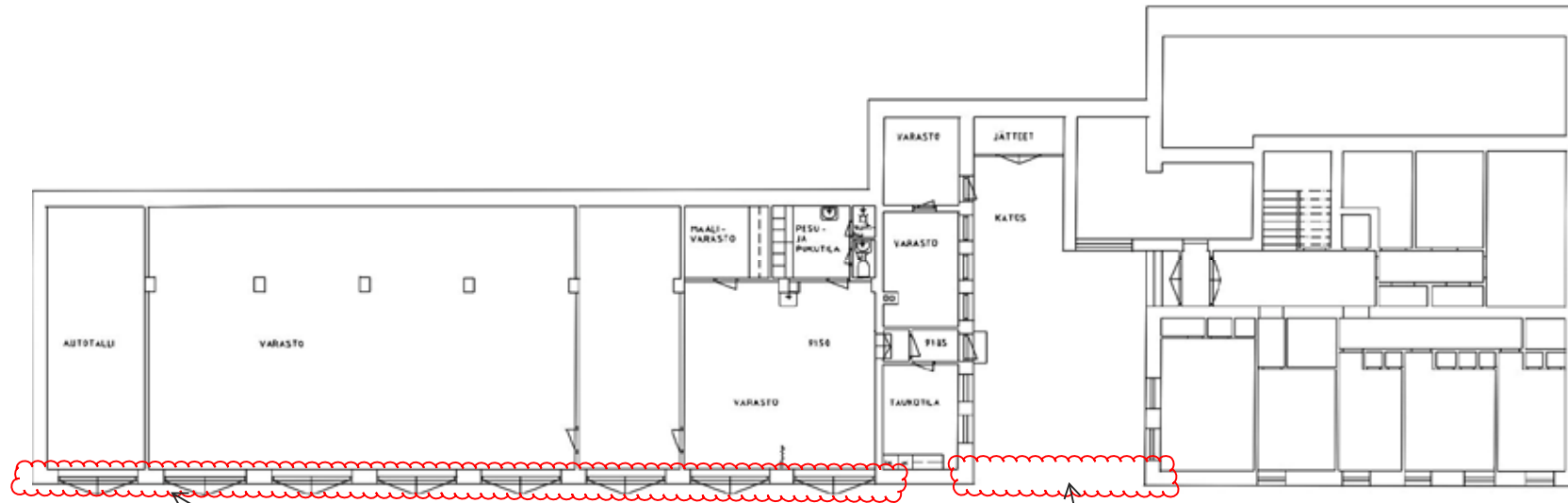
**TAMPEREEN RAUTATIEASEMA**  
Säilyneisyyskaavio lisärakennus ja  
ravintolan ylempi kellari

perustuu eri aikakausien rakennuspiirustuksiin,  
pohjakuvat eivät ole täysin ajan tasalla

# Ominaispiirteet ja arvot







talusrakennuksen länsijulkisivu ja sen oviaukkorivistö, joka kertoo VR:n omasta autoliikenteestä; alkuperäiset valaisimet ovien yläpuolella

monumentaalisen julkisivun eri osien yhteys; talusrakennuksen länsijulkisivun merkitys osana aseman pääjulkisivua



- talusrakennuksen julkisivut säilyttäneet hyvin piirteensä  
- sisätiloissa tilajako pitkälti säilynyt, pinnat uusittu

**TAMPEREEN RAUTAT EASEMA**  
säilyneisyys, ominaispiirteet ja arvot  
lisärakennus



# Ajoituskaavio Ratapiha

Ratapihan rakenteiden  
ajoitus

-  alkuperäinen  
katos tai laiturit,  
mutta korotettu
-  1970-l levennetty
-  1988-90
-  2000-l tai silloin  
levennetty





# TAMPEREEN RAUTATIEASEMA, HENKILÖRATAPIHA, ETELÄINEN VETURITALLI JA VIINIKANOJAN SILTA

INVENTOINTIKORTIT



VAHANEN INNOVARCH

## **Tilaaajat**

Tampereen kaupunki

VR-Yhtymä Oy

Väylävirasto

## **Ohjausryhmä**

Henri Väänänen, Tampereen kaupunki, Keskustahanke

Marjut Ahponen, Tampereen kaupunki, Kaupunkiympäristön suunnittelu

Kaisu Partanen, VR-Yhtymä Oy, Kiinteistöyksikkö

Kai Perhola, VR-Yhtymä Oy, Kiinteistöyksikkö

Kimmo Laatonen, Welado Oy, TAHERA

Pekka Huttunen, Welado Oy

Anna Lyyra-Seppänen, Pirkanmaan maakuntamuseo

## **Tekijät**

Anu Laurila, Vahanen Rakennusfysiikka Oy

Riku Karjalainen, Innovarch Oy

## **Kansikuvat**

Tampereen asema ja ratapiha 1956. Kuvat: Ilmavoimat, Rautatiemuseo

Työn toteutusajankohta huhti-kesäkuu 2020, työ valmis 18.6.2020

## SISÄLLYSLUETTELO

Asemahalli liittyvine tiloineen	2	1. veturitallipilttuu	91
Matkatavaratunneli	8	2. veturitallipilttuu	96
Vanhat matkatavaratilat (takatoimistot ja lipunmyynti)	11	3. veturitallipilttuu	102
Porrashuone	16	4. veturitallipilttuu	108
2. kerroksen asematoimintojen tilat	20	5. veturitallipilttuu	113
3. kerroksen toimistotilat	27	6. veturitallipilttuu	117
4. kerroksen toimistotilat	33	7. veturitallipilttuu	121
Ravintola kellareineen	39	8. veturitallipilttuu	124
Talousrakennus	52	9.-12. veturitallipilttuut	129
		Viinikanojan silta	132
Asemalaituri	62		
Ensimmäinen välilaituri	66		
Toinen välilaituri	72		
Itsenäisyydenkadun (Puolimatkankadun) tunneli	74		
Laituritunneli 1935	76		
Asematunneli 1989	80		
Matkakeskustunneli 2008	84		
Rongankadun alikulkutunneli 2012	88		

# Asemahalli liittyvine tiloineen



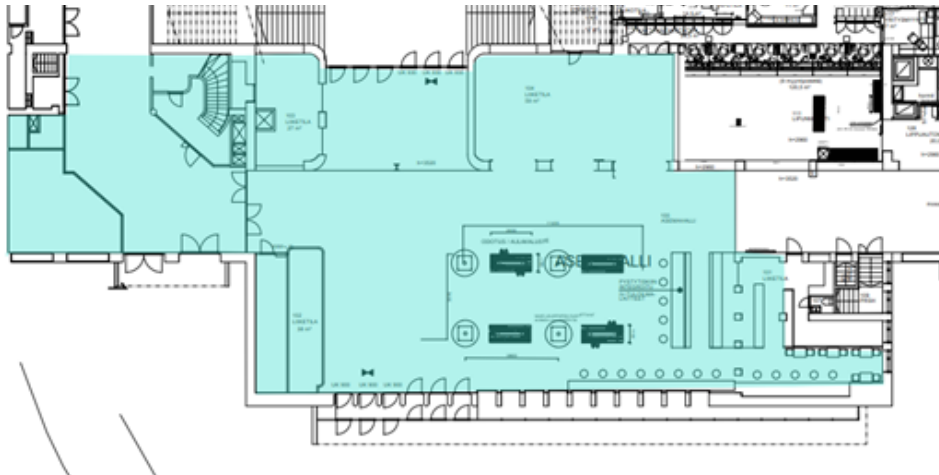
## **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Ehdoton aseman päätila on korkea ja avara asemahalli, josta on yhteys laitureille, matkatavaratiloihin sekä aseman kahvilaan. Asemahallin korkeuden ja muiden tilojen mataluuden välillä on selkeä kontrasti, joka korostaa asemahallin merkitystä. Kaikki aseman yksityiskohdat olivat huolella suunniteltuja, niistä on runsaasti piirustuksia VR-Yhtymän arkistossa. Arkkitehtilehdessä vuonna 1937 olleen Flodin ja Seppälän kirjoituksen mukaan esimerkiksi asemahallin julkisivun näyteikkunarivistö tehtiin, jotta välttyttiin esittely- ja muista vitriineistä asemahallissa. Tämä kuvastaa sitä, miten asemahalli haluttiin pitää avoimena tilana. Tilalle luonnetta luo erityisesti taitteinen katto. Katosta roikkuvat valaisimet asemahallissa oli sijoitettu hallin itäreunaan ja länsireunalla oli seinävalaisimet. Idea säilyi, kun valaisimet uusittiin 1950-luvulla Paavo Tynellin valaisimiin.

Kaikki asemahallin ympärillä olevat toiminnot, kuten Rautakirjan myymälä, asema-konttori sekä lipunmyynti avautuivat alun perin asemahalliin aukkoina seinissä. Tämä teki asemahallin yleisilmeestä hyvin levollisen, kun hallissa ei ollut mitään "ylimääräisiä" rakenteita. Ainoa kohta, jossa on alusta alkaen ollut rakennelmia, on pääsisäänkäynnin pohjoispuolinen seinusta. Ensimmäisessä vaiheessa siinä olivat kaksi puhelinkoppia, toisessa vaiheessa paikalle rakennettiin kiosk, jossa toimi matkailuinfo. Sittemmin kiosk on uusittu muutamaan otteeseen ja sen koko on kasvanut. Nyt kioskissa toimii VR:n lipunmyynti.

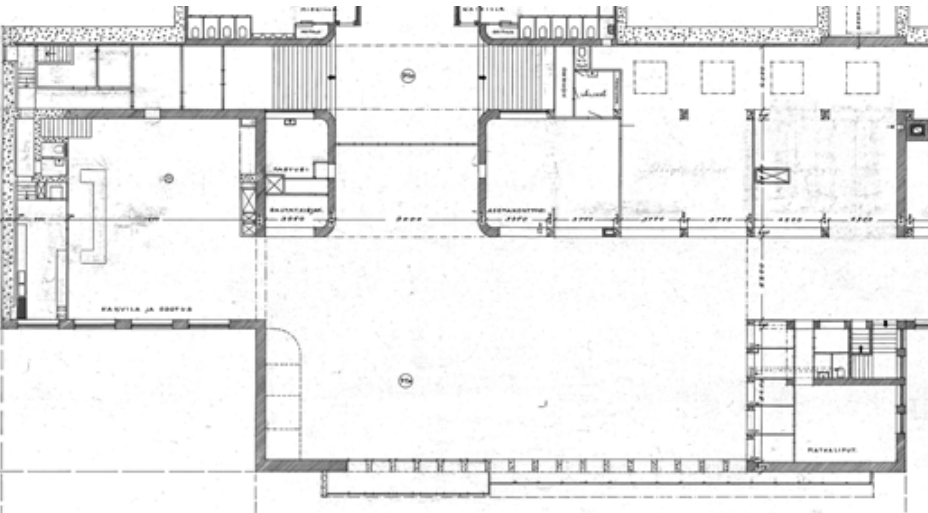
Nykyisin asemahalliin liittyvät tilat ovat liiketiloja, jotka on avattu lattiaan asti ulottuvilla aukoilla asemahallin suuntaan. Alkuperäinen kahvilatila on liitetty osaksi vuosina 1988-90 rakennettua Asematunnelia.

Asemahalliin on tullut uutena rakenteena kahvilan kiosk, joka osittain peittää näkymän pääovealta eteläsiiven käytävään. Myös lipunmyyntiautomaatit on siirretty keväällä 2020 asemahalliin.



Nykytilanne. Tässä kortissa käsitellyt tilat merkitty värillä.

Alkuperäinen pohjapiirros.



## Lattia

Alkuperäinen graniittisepelimosaiikki, 70cm x 70cm. Hiottu ainakin 2008 (Savolainen 2015).

Vanhan kahvilan, nykyisen Asematunnelin aulan lattia kiillotettua graniittia.

R-kioskin tilan lattia laminaattia.

## Seinät

Seinät kellanvaaleaa maalattua sileää rappausta.

Alkuperäiset IV-säleiköt R-kioskin yläpuolella nurkkaan saakka.

Alkuperäiset lipunmyyntiluukut avattu aukoiksi lattiaan asti, koppien väliseinät purettu ja tila muutettu kahvilan tiloiksi. Asemahallin pintoja palautettu Eino Kaurian alkuperäisen väriytsuunnitelman pohjalta 2008.

## Kattopinta

Siniseksi maalattu betoninen taitelaatta. Maalattu suoraan betonivalun pintaan. Eino Kaurian väriyksen tutkimuksen perusteella 2008 maalattu.

## Ikkunat

Suuri asemahallin alkuperäinen teräsikkuna, puitteet ulkoseinän ulko- ja sisäpintojen tasalla.

Pääsisäänkäynnin eteläpuolella alkuperäiset vitriini-ikkunat.

Vanhan kahvilatilan, nykyisen asematunnelin liiketilan ikkunat uusittu 1970-luvulla (?).

R-kioskissa kiinteä teräsikkuna puulistoin laituritunnelin ovien viereisessä seinässä. Vitriini-ikkunoiden lattia alkuperäinen "norsunluunvärinen" linoleum uusittu. Vitriinien alla asemahalliin päin alkuperäiset lämpöpatterit.

## Ovet

Ulko-ovet vaihdettu 1980-luvun peruskorjauksen yhteydessä (Savolainen 2015). Pääovet uusittu viimeksi vuonna 2010. Ovet laituritunneliin uusittu 1980-luvun peruskorjauksessa. Uusimiset tehty vanhaa mallia materiaaleineen mukailleen.

Vanhasta kahvilan ovesta ja yhdestä ikkunasta tehty Asematunnelin oviaukko 1980-luvulla. Liukuovet asemahallin ja Asematunnelin välillä.

Laituritunnelin ovien viereisen liiketilan aukoissa teräsotet puulistoin. Alunperin pronssiovet pääovina ja käyntinä laiturikäytävään.

## Kiintokalusteet ja varusteet

Kiinteät odotusalueen puupenkit roska-astioineen.

Runsaasti erilaisia mainostelineitä seinien vierustoilla.

Lipunmyyntiautomaatit pääoven vieressä asemahallissa.

R-kioskin kyltit roikkuvat pilareiden välisissä aukoissa.

## Valaisimet

Paavo Tynellin suunnittelemat valaisimet 1950-luvulta: riippu- ja seinävalaisimet

## Muuta

Pääovien vieressä kioski, jossa nyt toimii VR:n lipunmyynti ja asemahallissa kahvilan kioski.

Näyteikkunoiden vieressä putkikaiteella asemahallista erotettu tila kahvilaa varten.

Asematunnelin aulasta porras laiturikerroksen asemaravintolaan.

*Asemahallin pääsisäänkäynti. Ulko-ovet on vaihdettu 1980-luvun peruskorjauksen yhteydessä ja uudestaan 2010 (Savolainen 2015). Huomaa kulutusta kestävästi valittu alkuperäinen graniittisepelimosaiikki. Lattiaa on hiottu ainakin vuonna 2008 (Savolainen 2015).*







Asemahallin suuri ikkuna. Maalatut teräspuitteet ovat ulkoseinän ulko- ja sisäpintojen tasalla. Ikkunapintoja välissä tukiraudat kahden ruudun välein.



Asemahallin ikkunavitrinit pääsisäänkäynnin eteläpuolella.



Asemahallin luoteisnurkka pääsisäänkäynnin vieressä. Vuonna 1935 tässä oli kaksi puhelinkoppia ja "Tampereen kaupungin matkatoimisto". Kioski uudistettiin ensin vuonna 1956 ja nykyinen Asematunneliin johtavan oviaukon yläpuolella olevine lippoineen on vuodelta 1981. Kioskissa on nyt VR:n lipunmyynti.

Vitriinien alapuolinen patterilämmitys ja graniittisepelimosaiikkilattian pintaa.



Asemahallin penkit ja roska-astiat. Taustalla ovensuussa kolme lipunmyyntiautomaattia.



Kulku Laituritunneliin. Seinällä suuri junaliikenteen näyttötäulu.





Kulku Asematunneliin. Aukon yläpuolinen "Liiketunneli"-teksti ehkä muistuttaa vuoden 1935 tekstityyppistä mutta ei ole sen mukainen. Huomaa teräslasiset liukuovet

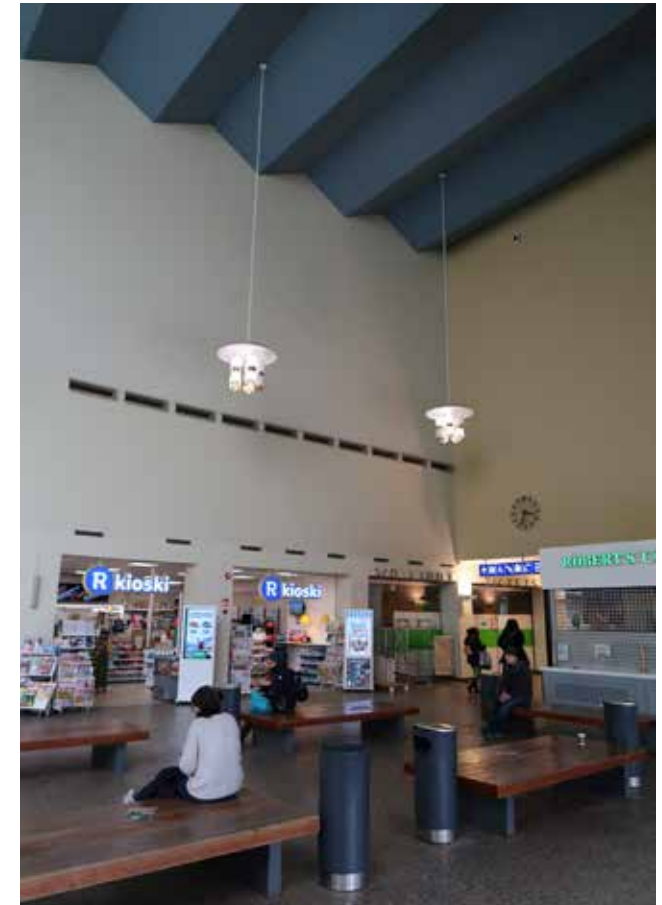


Vuoden 1935 Rautakirjakioskin ja parturiliikkeen seinäaukot hallin koillisnurkassa. Yhdistetyssä liiketilassa on nyt ruoka-baari. Aukkoja suurennettu ja niihin tehty ovet.

Laituritunnelin ovien edustan mainosstandit, postilaatikko ja R-kioskin näyteikkunateippaus.



R-kioskin laajennettu myymäläalue.



Taitekatto, seinällä ilmanvaihtoritilät ja kellotaulu. Samanlainen kello on sijainnut R-kioskin yläpuolella 1970-luvulla.



Lähikuva kattolampuista ja ilmanvaihtorilöistä.



Näkymä kohti vuoden 1935 lipunmyynnin aluetta. Lipunmyynnin eteen sijoitettiin 1970-luvulla kevytrakenteinen "odotuskahvio" ja lipunmyyntitoimiston tilalle toimistoja. Niiden tilalle tuli 1983 kahvila, ja lipunmyyntiluukut avattiin korkeiksi aukoiksi. Nyt tila on kahvilan taustatilaa ja seinäaukkojen edessä on Robert's Coffeen myyntitiskisaari. Kaksi oikeanpuoleista aukkoa avattiin 1980-luvun kahvila-tilaan. Huomaa teräskaiteet kahvilakäyttöä varten (koronavirus-tilanteen takia kuvassa tyhjänä).



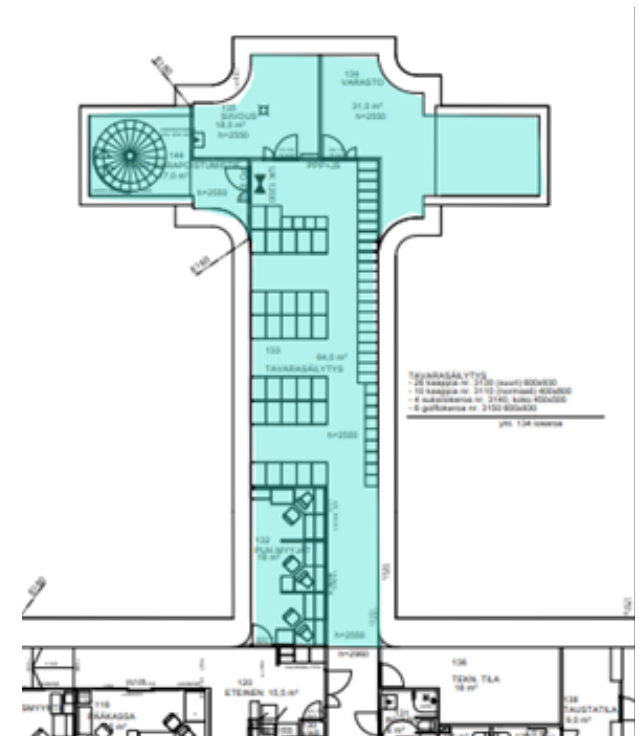
Oikealla: Lipunmyyntiskien seinäaukkojen ja Robert's Coffeen väliin jäänyt ahdas tila

# Matkatavaratunneli



## Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.

Vanha matkatavaratunneli on alun perin toiminut kuljetusväylänä ensimmäiselle välilaiturille. Tunneli on ollut avoin tila ja sen nurkat on pyörästetty osittain varmastati tavaroiden kuljetuksen helpottamiseksi. Tunnelin päästä on ollut kaksi hissiä välilaiturille. Tunnelia on 2000-luvulla kavennettu rakentamalla sen varrelle toimistotiloja ja päädyistä on erotettu väliseinillä varastotiloja.



## **Lattia**

Hiottu betonilaatta vuodelta 2008

## **Seinät**

Maalattu, vaaleankeltainen. Jalkalistat samaa materiaalia kuin lattia.

## **Kattopinta**

Länsipäässä alaslaskettu ritiläkatto, joka on yhteinen Vanhojen matkatavaratilojen alakaton kanssa. Idänpuoleisessa osassa laskettu levyalakatto, väri valkoinen.

## **Ikkunat**

-

## **Ovet**

Käytäväovet maalattuja laakaovia, väri vaaleanharmaa

## **Kiintokalusteet**

-

## **Varusteet**

Siniset matkatavarasäilytyskaapit käytävän itäpäädyn levennyksessä.

## **Tekniset laitteet**

Ritiläkatossa pyöreät upotetut valaisimet.

Itäpäädyssä välipohjan pintaan asennetut pyöreät plafondit.

## **Muuta**

Tunnelin itäpäässä:

Poistumisporras ensimmäiselle välilaiturille vanhassa hissikuilussa, siivouskeskus, käytöstä poistettu toinen hissi.



*Kulku Matkatavaratunneliin asemarakennuksen käytävältä. Huomaa lattiamateriaalit ja niiden rajapinnat. Tunnelin lattia on hiottua betonilaattaa vuodelta 2008.*



*Matkatavaratunneli itään laitureita kohti.*



*Matkatavaratunneli länteen. Tunnelin varrella ovet vasemmalla sähköpääkeskukseen ja esteettömään wc:hen. Ovi oikealla takatoimistoihin.*

*Matkatavaratunnelin itäpäädyn matkatavarasäilytyslokerot. Huomaa poistumistie-opaste vasemmalle lokeroiden taakse poistumistieportaisiin.*



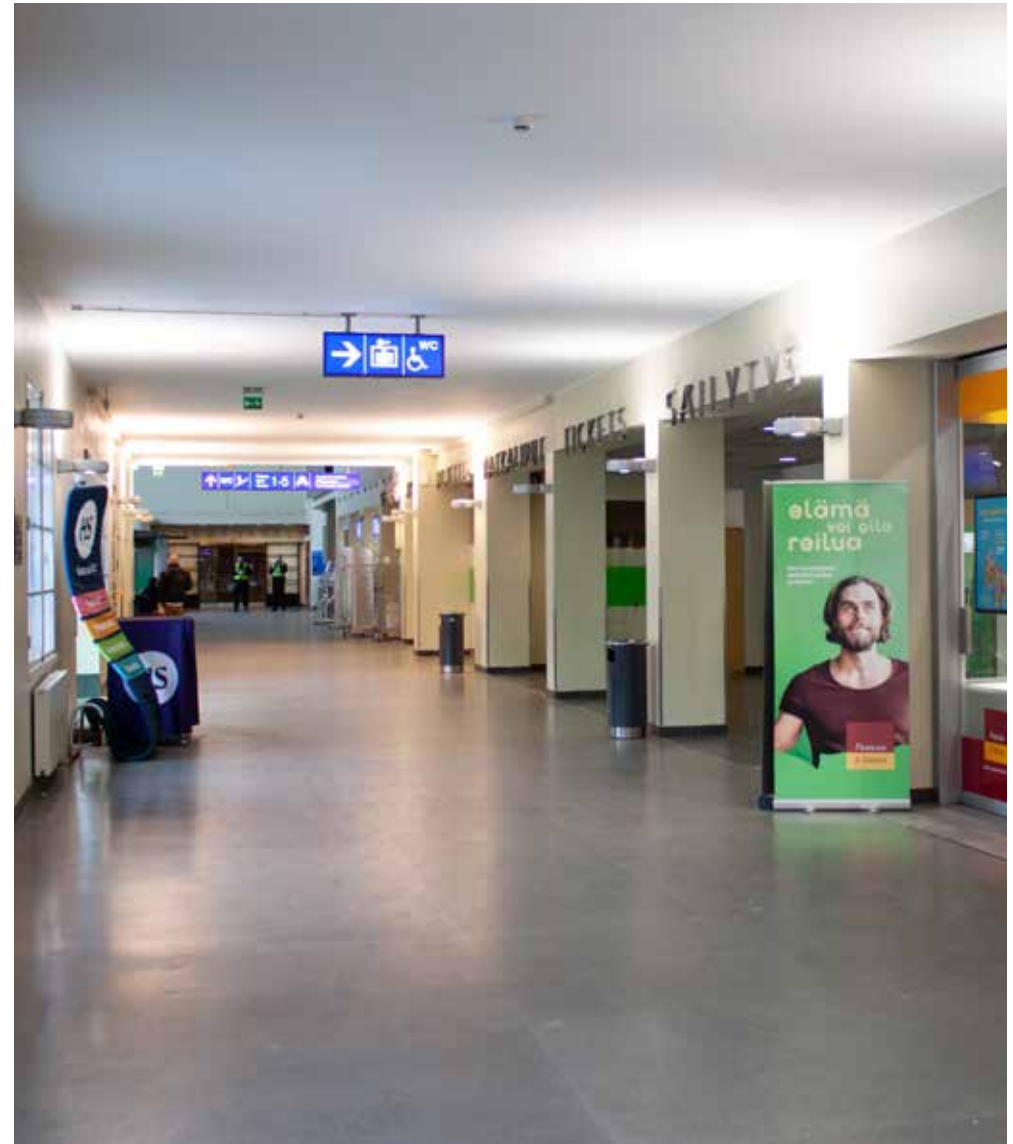
# Vanhat matkatavaratilat (takatoimistot ja lipunmyynti)

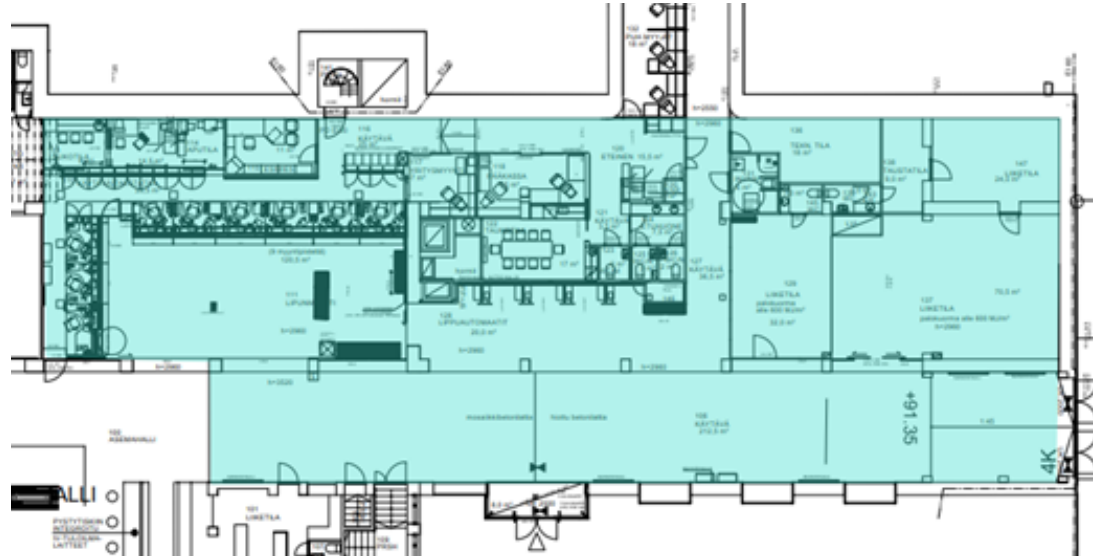
## **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Alun perin aseman ensimmäisestä kerroksesta hyvin suuri osa oli varattu matkatavaroille. Tämä tarkoitti niin kiito- kuin matkatavaroita. Matkustajat saattoivat jättää joko tavaroita väliaikaiseen säilytykseen tai lähettää niitä junaan. Kiitotavara puolestaan tarkoitti yleistä tavarankuljetusta, vastaavaa, mitä nykyisin Matkahuolto esimerkiksi tekee. Matkatavara-alueella oli erilliset tilat "pilaantuvalle" tavaralle sekä "kaasuvarma säilytys". Matka- ja kiitotavaraosastolla oli oma sisäänkäyntinsä, jonka vieressä oli "Matka- ja kiitotavarakoju", joka toimi tavarantoimituksen sisäänottopaikkana. Matkatavara-alueelta oli hissi eteläsiiven toiseen kerrokseen, asemalaiturille. Lisäksi matkatavara-alueelta johti matkatavaratunneli välilaiturille.

Alkuperäinen matkatavara-alue on eniten muutoksia läpikäynyt alue asemalla. Sitä on ollut helppo muokata, koska alun perin tilassa ei ollut juurikaan väliseiniä. Lukuunottamatta eteläpäädyn erityisiä varastotiloja. Tilan käytön muutokset alkoivat 1977 ja vuonna 2008 matkatavaratoiminnoista olivat jäljellä enää lokerot. Nekin sijoitettuna matkatavaratunneliin.

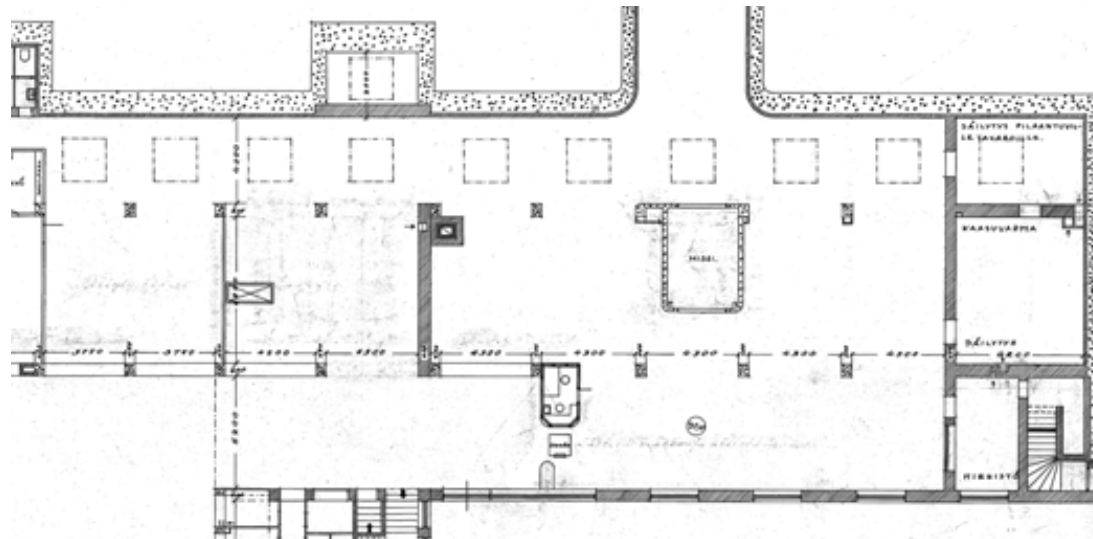
*Tilojen käyttötarkoitus muuttumassa 2020. Samalla tilajako muuttuu.*





Nykytilanne. Tässä kortissa käsitellyt tilat merkitty värillä.

Alkuperäinen pohjapiirros.





## **Lattia**

Käytävällä osittain alkuperäinen graniittisepelimosaiikki, 70cm x 70cm. Hiottu ainakin 2008 (Savolainen 2015).

1935 matkatavaroiden taustatilojen lattia on duromiittia eli panssaribetonia.

Graniittisepelimosaiikin ja duromiitin rajapinta on nykyisen tuulikaapin keskikohdassa, alun perin matka-tavaratiskin ja vaa'an kohdalla.

Sivutiloissa useita kivilaattatyyppisiä, RST-tasolistat.

## **Seinät**

Käytävän varren seinät samaa kellanvaaleaa maalattua sileää laastia/rappausta kuin Asemahallissa.

Sivutilojen seinämateriaalit ja väriytykset vaihtelevat.

Liiketilassa lasiseinät.

## **Kattopinta**

Maalattu valkoinen tasoite. Sivutiloissa matkalippualueella alas laskettu ritiläkatto, joka ulottuu Matkatavaratunneliin.

## **Ikkunat**

Käytävän teräslasi-ikkunat 1935. Sisäpuitteet kaikissa alkuperäiset, ulkopuitteet uusittu yhtä lukuun ottamatta 1989 "ulkoneviksi näyteikkunoiksi".

## **Ovet**

Vuonna 2008 ulos laajennettu tuulikaappi käytävän varrella. Tuulikaapilla korvattu alkuperäinen matkatavaraosaston sisäänkäynti ikkunoineen.

Matkakeskustunnelin rakentamisen myötä avattu iso ovi eteläseinälle kohti tunnelia.

## **Valaisimet**

Epäsuora seinälyhtyvalaistus katon kautta pilareiden kohdalla, vuodelta 2008.

## **Kiintokalusteet ja varusteet**

Pyöreät roska-astiat

## **Tekniset laitteet**

Aikataulunäyttöjä käytävän varrella.

Lippuautomaatit siirretty keväällä 2020 näistä tiloista asemahalliin.

## VANHAT MATKATAVARATILAT (TAKATOIMISTOT JA LIPUNMYyntI)



Matkalippuautomaattien syvennys ennen automaattien siirtoa.



Lipunmyynti ja takatilat. Aiemmat tilan käyttötarkoitukset: 1935 Matkustajien matkatavaratila. 1979 R-kioskin takatila varastoineen, poliisin tilat pukutiloineen, matkatavarasäilytys. 1988 Lipputoimisto, toimistotiloja.



Takatoimistotilat: Alun perin avoimeen tilaan sijoitettiin toimistotiloja, mm. puhelinmyynnille.

Nykyinen käytävän varren lipunmyyntiautomaattialue pilaririvin syvennyksessä. Huomaa asemarakennuksen suunnittelijoiden rakennusta varten suunnitteleman tekstityypin käyttö pilareiden välisten palkkien alareunassa. Tekstit tehty 2008 vanhan mallin mukaan

Käytävä Matkakeskustunnelia kohti. Huomaa porraskäytävän ovi ylempiin toimistokerroksiin ja sen viereinen ovi kellariin. Tämä oli vuoden 1979 aikoihin "Asioimishalli". Kuvassa käytävän oikealla puolella oli kolme puhelinkoppia käytävän varrella ainakin vuosina 1956-1979.

Vuonna 2008 rakennettu oviyhteys ja ulos laajennettu tuulikaappi käytävän varrella. Huomaa lattiamateriaalien rajapinta käytävällä entisen matkatavaratiskin ja vaa'an paikalla.





Käytävän teräslasi-ikkunoiden sisäpuitteet ovat alkuperäiset 1935 ja yhden ikkunan ulkopuite myös. Sisäpuoliset ikkunapinnat ovat Asemahallin suuren ikkunan tapaan ulkoseinän sisäpinnan tasalla

Käyntiovet Matkakeskustunnelista asemalle päin. Pääkäytävää on jatkettu Matkakeskustunneliin vuoden 1935 miehistön tilojen ja porrashuoneen läpi.



Nykyinen lasipaneelin rajattu liiketilojen alue asemarakennuksen eteläpäädyssä. Paikalla 1935 kaasuvarma säilytystila ja säilytys pilaantuville tavaroille. Vuonna 1988 poliisi ja putkat. Myymälän nykyisten takatilojen tilalla oli pesupaikka, akkuvaraaja ja siivoushuone. Matkatavaraalueella on sijainnut myös kukkakioski (1988), parturi (2008).



Eino Lähtenmäen muistolaatta käytävän ikkunaseinällä.

# Porrashuone



## **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Toimistotilojen portaikko ja käytävätasanteet. Porras yhdistää toimistokerrokset ja sitä kautta pääsee myös ensimmäisen kerroksen alkuperäiseen matkatavara-tilaan. Puiset kaiteet säilyneet, mutta lattian pintamateriaaleja uusittu.

## **Lattia**

Kerrostasanteiden lattiamateriaali vaihtelee kerroksittain:

1. kerros portaiden muovimatto
2. kerros hiottu betonilaatta.
3. kerros portaiden muovimatto
4. kerros tekstiilimatto

Porraskäskelmien ja välitasanteiden materiaalina tummanvihreä muovimatto, joka askelman etureunaa lukuun ottamatta on kohokuvioitu.

Muoviset tummat/mustat jalkalistat. Ei tietoa alkuperäisistä jalkalistoista.

## **Seinät**

Maalattu, vaaleanharmaa.

## **Kattopinta**

Porrassyöskyjen sivut ja alapinta maalattu valkoinen.

## **Ikkunat**

Tasanteilla "toimistoikkunat". Uusittu.

## **Ovet**

Tasanteilla osastoivia pariovia.

## **Muut rakennusosat**

Porraskaiteen alaosa betonia, maalattu valkoinen. Puinen käsijohde lakattu, sävy kirsikkapuu. Käsijohde seuraa porraskaidetta. Välitasanteilla suora käsijohde seinällä.

## **Valaistus**

Ylimmällä tasanteella uuden alakaton jakoa noudattavat neljän ruudun kattovalaisin.

Välitasanteiden alapinnalla plafondi, seinillä lyhdyt.

2. kerroksessa aulan kattovalaisin jatkuun porrashuoneen perällä saakka.

## **Tekniset laitteet**

Valurautapatterit termostaateineen.



*Ovi asemahallin käytävältä porrashuoneeseen.*



*Portaat asemahallin tasolta ensimmäiselle tasanteelle. Seuraavan porrassyöksyn edessä on ollut kalteriportti, mistä jäänteenä saranat ja rajoittimet seinässä ja katossa. Maalatut teräskateet ikkunan edessä.*



*Portinrajoitin välipohjan alapinnassa.*



*Lakattu puinen käsijohde.*



*Porraskelmat ja jalkalistat.*



*Ylimmän tason alakattoruutujakoa noudattava kattovalaisin. Huomaa välitasanteen kaide seinässä.*

## 2. kerroksen asematoimintojen tilat



Aulan sisäänkäynti asemalaiturilta. Sivuovi pohjoissiipeen taempaan portaiden edessä.

### **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Alun perin toisessa eli laiturikerroksessa oli selkeästi erotettu matkustajien tilat sekä VR:n ja muiden virkailijoiden tilat. Kulku matkustajia varten oleviin odotushuoneisiin ja asemaravintolaan oli saman tuulikaapin kautta. Virkailijoiden tiloihin kulku asemalaiturilta oli eteläisen siipiosan liittymäkohdassa olevan "virasto-oven" kautta. Eteläsiiven päädyssä oli postikonttorin ulko-ovi.

Laiturikerroksen odotustilat poistettiin vähitellen 1970- ja 1980-lukujen kuluessa. Tiloihin tuli VR:n omia toimintoja.

Viimeisin korjaus eteläisessä siivessä on tehty vuonna 2018, jolloin ilmeisesti pintamateriaaleja on uusittu ja päädyn tila avarrettu nykyiseen asuunsa.

*Vuonna 1935 huoneita kerroksessa olivat mm. asemapäällikkö, vahtimestari, löytötavara, lennätin, tarkkaaja, kassa, junan lähettäjä*

*Nykyinen taukotila eteläpäädyssä oli 1935 postin tiloja.*

*Sähköpääkeskus oli 1935 "Siivoojat".*

*Pukuhuone oli 1935 "naistenhuone" eli naisten odotushuone.*

*Vuoden 1935 iso odotushuone on jaettu kolmeen huoneeseen (H233, H234, H235), joissa on taukotila ja päädyssä luottamusmiehen toimisto.*

*Nykytilanne. Tässä kortissa käsitellyt tilat merkitty värillä.*





## Lattia

Aula: hiottu betonilaatta, rinnalla tummanvihreä muovimatto.

Eteläsiipi: toimistokäytävät, taukotilat: Vaalea puujäljitelmlaminaatti.

Pukuhuoneet: kirkkaan vihreä ”kolikkomatto”, kumia.

Asemahallin viereiset tilat: Erivärisiä muovimattoja.

## Seinät

Aula: Maalattu rappaus, väliseinät. Vaaleanharmaa tausta, VR:n vihreä logo, koristeaiheita, valkoinen tehostemaalaus. RST-jalkalistat.

Eteläsiipi: Käytävät ja muut tilat: maalattu, yleisväri vaaleanharmaa.

Asemahallin viereiset tilat: Maalattu. Käytävällä yleisvärinä valkoinen, käytävällä tehostevärinä VR:n vihreä. Muissa tiloissa eri pastellisävyjä.

## Kattopinta

Aula ja eteläsiipi: Laskettu paneelialakatto.

Asemahallin viereiset tilat: Välipohjaan paikoin liimattuja akustolevyjä. Kanavistot näkyvissä.

## Ikkunat

Ikkunat uusittu

## Ovet

Pääsisäänkäynti ja aula: ulan levyiset teräslasiovet. Käytävä- ja sisäisiä toimisto-ovia on uusittu ja asennettu useissa vaiheissa.

Alkuperäisiä ovia on säilynyt saranoineen, erityisesti WC- ja varastokoppien ovina.

Eteläsiiven huoneissa 205 ja 206 viisilasiset peiliovet.

Uudemmat ovet maalattuja laakaovia, eteläsiivessä lasiliukuovia.

Asemapäällikön toimiston asema-aukion suuntaan oleva parvekkeenovi on alkuperäinen.

## Kiintokalusteet ja varusteet

Eteläsiipi: kiintokalusteita, ml. keittiökaluusteet, uusittu äskettäin.

Asemahallin viereiset tilat: kiintokalusteita, ml. keittiökaluusteet, 80-90-luvulta

## Tekniset laitteet

Alkuperäiset valurautapatterit.

Toimistohuoneet molemmissa siivissä: Katossa jäähdytyspatterit. Ripustetut kattovalaisimet

Eteläsiipi: Valkoiset sähkökourut.

Asemahallin viereiset tilat: Alumiiniset sähkökourut

## Muuta

WC-tilat: taukoiloissa tummanruskea lattia- ja seinälaatoitus, valkoiset wc-kaluusteet.

Neuvottelutiloissa tummat seinät, tummanvihreä tekstiilimatto.

Asemapäällikön toimisto nyt käyttämättömänä, peruspinnat ja varustus valaistusta ja jäähdytyspattereita lukuun ottamatta kuten Asemahallin viereisissä tiloissa. Asemapäällikön toimistossa alkuperäinen lasiovi parvekkeelle Asema-aukiolle. Vihreä muovimatto. Aiemman vaiheen alumiiniset sähkökourut. VR:n vihreät verhot sivuikkunoissa.

Pohjoissiiven taukoilassa vanhat odotustilan kolme penkkiä, tarkastusleima vuodelta 1944.

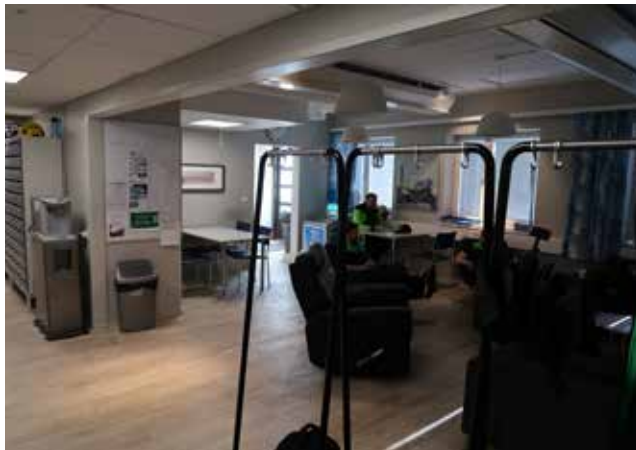
Alkuperäinen pitkänomainen löytötavaratila jaettu väliseinällä kahteen osaan.

## 2. KERROKSEN ASEMATOIMINTOJEN TILAT



*Aulan sisäänkäynti.*

*Eteläpään taukotilat.*



*Alkuperäinen peiliövi aulassa.*



*Aula portaikkoa kohti.*



*Eteläsiiven käytävä taukotiloista aulaa kohti.*



*Huoneiden 205 ja 205 alkuperäiset lasipeiliövet.*



*Patterit ovat alkuperäisiä valurautapattereita. Ikkunat uusittu myöhemmin.*

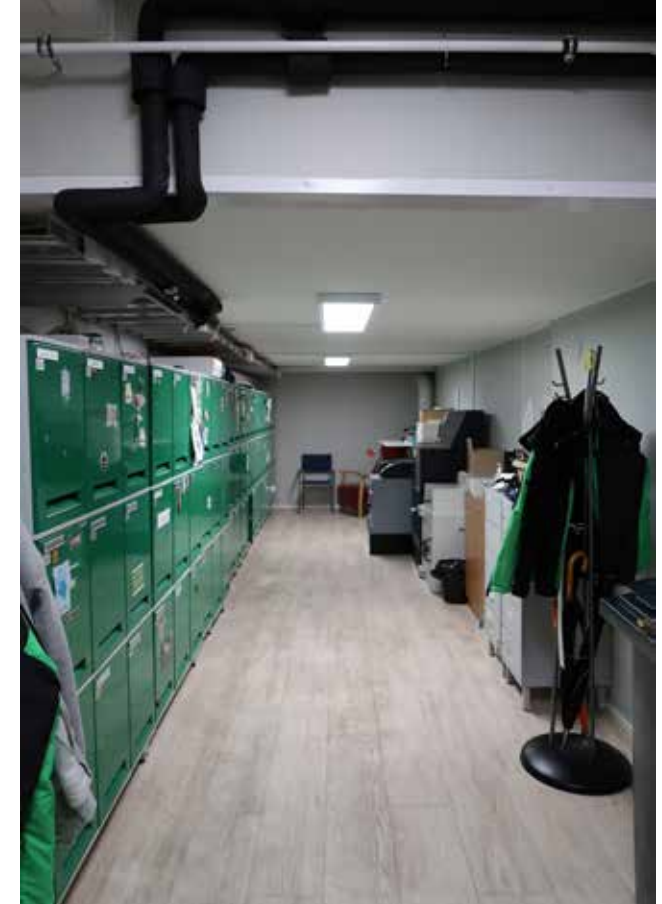
## 2. KERROKSEN ASEMATOIMINTOJEN TILAT



*Tyypillinen toimistohuone eteläsiivessä.*



*Asemahallin viereinen käytävä.*



*Henkilökunnan työvarustekaapit aiemman pitkän löytötavara-toimiston paikalla.*



*Osa aiempaa pitkää löytötavaratoimistoa.*



*Entisen tavarahissin paikalle tehty neuvottelutila eteläsiivessä.*



*Varastuhuone eteläsiivessä.*

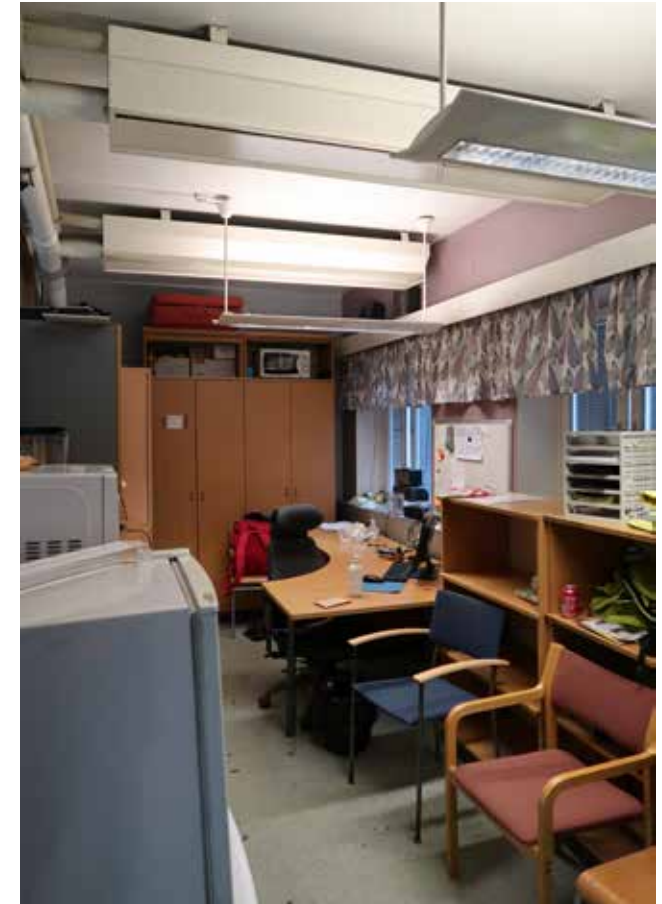
## 2. KERROKSEN ASEMATOIMINTOJEN TILAT



*Asemapäällikön toimisto ja alkuperäinen parvekeovi Asema-aukiolle.*



*Pohjoissiiven taukotila. Etualalla vanhat odotustilan penkit.*



*Toimistohuone pohjoissiivessä.*

## 3. kerroksen toimistotilat



### **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Kolmas kerros on aina ollut toimistotilaa. Eteläsiiven kolmas kerros on laajennusosa vuodelta 1948. Päämassan asema-aukion puoleisiin toimistohuoneisiin on tehty asennuslattia sähköasennuksia varten. vuonna 1984.

Viimeisin muutos on tehty eteläsiiven ja laitureiden puoleisissa toimistotiloissa vuonna 2015.



### **Lattia**

Käytävällä uudehko linoleum.

Toimistohuoneissa tekstiilimatto tai linoleum.

Eteläsiiven vanhan tavarahissin yläpuolisessa tilassa maalattu puulattia ja puuportaat. Lattia korkeammalla kuin muut kerroksen tilat.

Asema-aukion puoleisissa kahdessa toimistohuoneessa korotettu asennuslattia sähköasennuksia varten.

### **Seinät**

Eri seinämateriaaleja, maalattu. Yleisväri valkoinen, tehosteväriä vihreän eri sävyt.

Useissa paikoin vanhat maalatut jalkalista, uudet mattoasennuksen pienemmin mattolistoin.

RST-kulmasuojat.

### **Kattopinta**

Toimistohuoneissa välipohjaan liimattuja akustopaneeleita.

Käytävällä alas laskettu paneelikatto, laidoilla valkoiset pellitykset.

### **Ikkunat**

Uusittu, eivät alkuperäiset.

### **Ovet**

Oviasennuksia eri vaiheista, lasi- ja laakaovia.

Alkuperäisiä ovia WC- ja varastokopeissa.

### **Muut rakennusosat**

Varapoistumistie pohjoispäädyn ikkunasta katolle.

### **Kiintokalusteet**

Taukotilan aulassa keittiökaluusteet.

### **Varusteet**

Käytävällä VR:n yrityskuvataidetta lasilevyillä.

### **Tekniset laitteet**

Valurautapatterit termostaatein varustettuna.

Jäähdytyspalkit toimistohuoneissa.

Alumiiniset sähkökourut.

### **Muut**

Länsisiipi, asemapäällikön toimiston yläpuoliset kolme huonetta:

Huoneiden lattiat on korotettu rautateiden sähköistämiseen tai sen myöhempään vaiheeseen liittyvän ristikytkentähuoneen kaapelivetojen takia. Huoneissa pastellinsävyiset pintamateriaalit ja irtokalusteet 1980-90-luvuilta.





*Porrashuoneen ovi toimistoon.*



*Toimiston tauko- ja aulatila.*



*Neuvotteluhuone aulan yhteydessä.*

*Kolmannen kerroksen värejä ja pintamateriaaleja.*



*Pohjoispäädyn avotoimisto, perällä poistumistie katolle.*



### 3. KERROKSEN TOIMISTOTILAT



*Toimistokäytävä.*



*Toimistohuone.*



*Entisen hissien yläpuoliseen varastohuoneeseen johtava lasipeiliovi. Vieressä alkuperäinen varastokomeron ovi.*



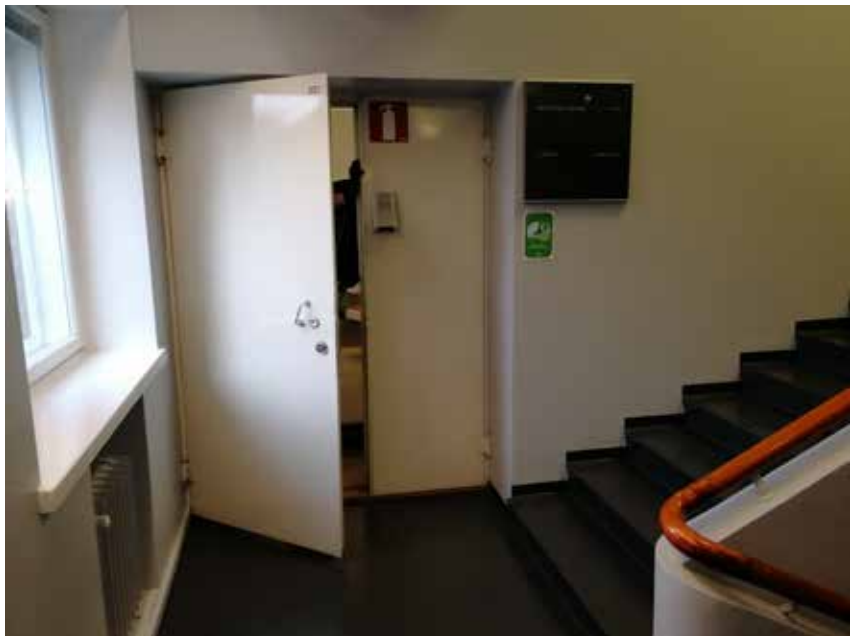
*Entisen hissien yläpuolinen varastohuone puulattioineen. Alapuolella hissien tilasta tehty neuvotteluhuone.*



*Hissikuilun kantavan seinän yläosa ulokkeena vasemmalla.*



*Vanha säilynyt WC:n ovi.*



*Porrashuoneen teräspalo-ovi länsisiipeen.*



*Lattiankorotus länsisiipeen astuttaessa alapuolisten sähkökaapelointien takia.*



*Länsisiiven toimistohuone, korotettu lattia ja ikkunallinen väliseinä.*

## 4. kerroksen toimistotilat



### **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Neljäs kerros oli valmistuessaan aluksi vajaakäytössä. Kerroksessa olivat aluksi luentosali, arkistohuoneita, kolme huonetta matkalla olevien rautatievirkaillijoiden yöpymistä varten ja laiturin puolella suuri sali, jolle ei aluksi ollut vielä käyttöä.

Nopeasti tilat kuitenkin otettiin toimistokäyttöön, jossa käytössä ne edelleen ovat.



*Toimistohuone. Kuvan tuoli vanhempaa perua.*

### **Lattia**

Pitkällä käytävällä ja toimistohuoneissa muovimatto, 90-lukuun viittaavia värejä.

Porrashuoneen ja pitkän käytävän välissä tumma tekstiilimatto.

Taukotilassa vaalea laminaattilattia.

Pienemmässä neuvottelutilassa pyökin värinen laminaatti/parketti, tummemmat puiset jalkalistat.

Isossa neuvotteluhuoneessa tekstiilimatto VR:n brändivärein.

### **Seinät**

Pienemmässä neuvottelutilassa pastellivärit.

Isossa neuvotteluhuoneessa mustat seinät.

### **Kattopinta**

Porrashuoneen ja pitkän käytävän välissä laskettu alakatto, äskettäin tehty, jatkuu porrashuoneen ylle.

Taukotilassa välipohjaan liimatut akustopaneelit.

Ison neuvotteluhuoneen keskellä laskettu rei'itetty kipsialakatto, suuret pyöreät upotetut kattovalaisimet.

### **Ikkunat**

Eivät alkuperäisiä, uusittu

### **Ovet**

Alkuperäisiä ovia komeroissa

### **Kiintokalusteet**

Taukotilan keittiökaluusteet 2000-luvun puolelta.

Eteläpäädyn arkistohuoneessa on kassakaapin ovi.

### **Tekniset laitteet**

Valurautapatterit termostaateineen.

Pienemmässä neuvotteluhuoneessa alumiiniset sähkökourut.



*Toimistosiiven käytävä.*



*Eteläisimmän toimistuhuoneen päädyn arkiston kassakaappi-  
ovi.*



*Kassakaappiovi. Valmistajan Kaipio Oy, Tampere.*

#### 4. KERROKSEN TOIMISTOTILAT



*Toimistohuoneen ovenpieli. Viimeisin käyttäjä VR Groupin palkkalaskenta.*



*Komeroiden ovet varhaisimmasta toimistotilojen rakennusvaiheesta, alkuperäiset helat.*



*Kahviotilan keittiö neuvotteluhuoneiden yhteydessä.*





Lattiamateriaaleja: vasemmalla taukotila laminaattilattia, oikealla edessä pitkän käytävän ja porrashuoneen oven välinen tekstiilimatto, taustalla pitkän käytävän muovimatto.



Kattomateriaalit: kahvion liimatut akustopaneelit, ylhäällä käytävän uudempi laskettu ruutupaneelikatto, pitkällä käytävällä vanhempi paneelikatto.



Ovi länsisiiven isoon neuvotteluhuoneeseen porrashuoneesta.

#### 4. KERROKSEN TOIMISTOTILAT



*Länsisiiven iso neuvotteluhuone.*



*Neuvotteluhuoneiden välinen vaatesäilytys- ja varastotila.*

# Ravintola kellareineen



## **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Asemaravintola on koko aseman olemassaolon ajan ollut samassa paikassa. Myös ravintolasalin koko ja muoto ovat säilyneet, mutta sisustus ja erityisesti tiskin muoto, sijainti ja korkeus ovat muuttuneet.

Alkuperäinen ravintolan tiski oli matala ja sijoittui tilan itä- ja pohjoisseinustalle. Tiskin vieressä, pohjoisella päätyseinällä oli taiteilija Eino Kaurian maalaama junahälytyskaavio. Valo tilaan tuli sen molemmilla pitkillä sivuilla olevista ikkunoista.

Muutospiirustusten perusteella viimeistään vuonna 1977 ravintolan tiski muuttui vain itäseinustan ikkunoiden edessä olevaksi. Merkittävä muutos oli tarjoilutiskin siirtäminen keskelle tilaa vuoden 1990 aikoihin. Samalla korotettiin ravintolatilaa lattian tiskin pohjoispuolella. Viimeisimmässä muutoksessa on tiski säilytetty keskellä tilaa ja ikkunaseinustoille on rakennettu "looseja".

Tila on jokaisessa muutoksessa mennyt enemmän ja enemmän "tukkoon" menettämällä alkuperäisen valoisuutensa ja ilmavuutensa täysin.

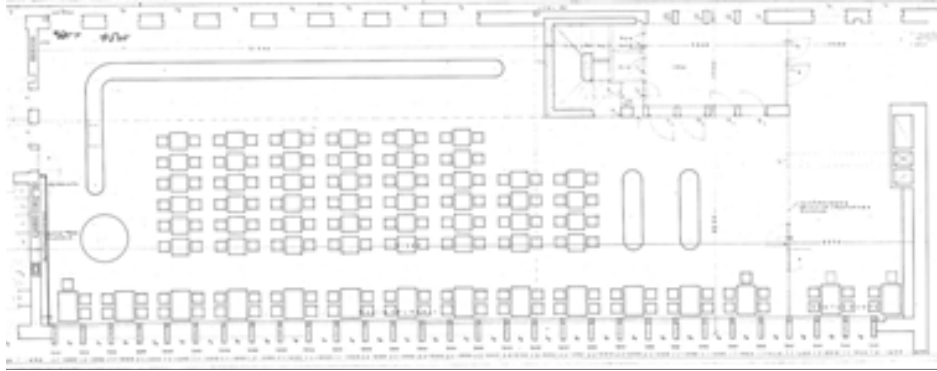
Alun perin ravintolan asiakkaat käyttivät ilmeisesti aseman yleisiä wc-tiloja. Vuonna 1977 ravintolalle tehtiin omat wc-tilat, joille avattiin ovet seinään, jossa oli ollut Kaurian maalaus. Viimeistään tässä yhteydessä junahälytyskaavio poistettiin.

Ravintolan eteläpäädyssä oli alun perin erotettu kolmen ikkuna-aukon mittainen tila osaksi odotustilaa. Tämä tila muutettiin 1977 ravintolan kabinetiksi, sitten osittain uusiksi wc-tiloiksi ja nykyisin tällä kohdalla on kolme wc-tilaa ja "tupakointi-tila".

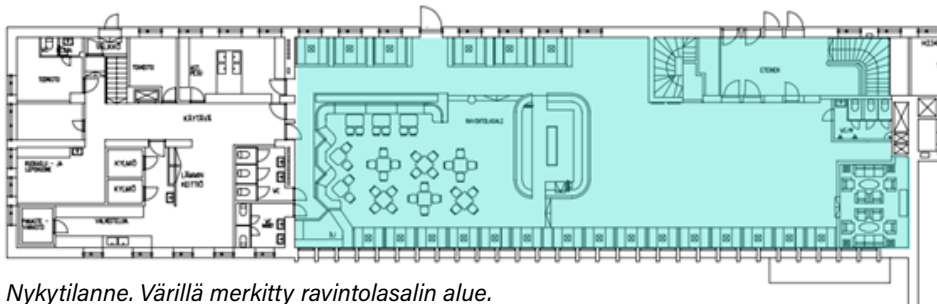
Alun perin kulku asemaravintolaan oli vain asemalaiturin kautta, mutta Asematunnelin rakentamisen yhteydessä 1988-90 tehtiin porras suoraan tunnelista ravintolaan. Vuonna 1977 tehtiin myös uusi ovi asemalaiturilta ravintolan keittiöön.

Taustatilojen käyttötarkoituksissa muutoksia. Lämmin keittiö on alkuperäisellä paikalla.

Alakerran tilojen alkuperäisiä käyttötarkoituksia halkokellari, talouskellarit, emännän huone ja henkilökunnan asuinhuoneet. Näissä ei ole tehty väliseinämuutoksia. Nykyiset käyttötarkoitukset lähinnä varastoina ja pukutilakäytössä.



Alkuperäinen asemaravintola.



Nykytilanne. Värillä merkitty ravintolasalin alue.

## Lattia

Eteisessä nahanuskea klinkkeri/lattialaatta, ravintolasalissa laminaatti/parketti.

Ravintolasalissa ikkunanvierten pöytärivit ja salin pohjoisosaa korotettu.

Ravintolasalissa alunperin tamminen sauvaparketti

## Seinät

Ravintolasalissa valelokkovilaattoja, seinät osin maalattu. Seinän alaosissa tummanruskea panelointi.

Eteisessä vaaleankeltaisen seinävärin rinnalla VR:n vihreä tehosteväri. Klinkkerijalkalistat

Eino Kaurian junahälytysseinämaalauksen pohjoispäässä vuoden 1937 jälkeen.

Vanhon valokuvien perusteella läntisessä seinässä alun perin tummahko värisävy.

## Kattopinta

Länsisivulla maalattu, ruskea. Keskiosassa paneloitus otsa ja alakatto. Itäisivulla alaslaskettu tapetoitu levyalakatto

Eteisessä osin tummanruskea rimanelointi, osin valkoiseksi maalatut vino-neliörimoitettut alakattokentät.

## **Ikkunat**

Alkuperäiset ja kunnostetut ikkunat Asema-aukion puolella. Muut ikkunat uusittu.

## **Ovet**

Ulko-ovet ja eteisen väliovet ovat alkuperäiset pronssiovet. (Savolainen 2015)

Muut ulko-ovet ovat uudempia, 1970-80-luvuilta

## **Muut rakennusosat**

Kierreportaat Asematunnelista 1989, seinäväri VR:n vihreä.

## **Kiintokalusteet**

Molemmin puolin salia ikkunavierillä korotus, kiinteät pöydät ja kahden-kolmen hengen soivat. Keskellä baaritiski ja baarikalusteita.

## **Varusteet**

Biljardipöytä. Baari- ja ravintolavarusteita.

Ravintolasalin perällä näyttötaulu, kaiuttimia, tarjoilutiskejä.

## **Tekniset laitteet**

IV-kanavistot näkyvissä maalatun välipohjan osalta.

## **Keittiö**

Keittiön ruoanvalmistusosat pääosin samoilla paikoilla kuin alun perin. Ruoanvalmistusalueella laitoskeittiömuovimatto, käytävällä vanha panssaribetoni/duromiittilattia. Seinät pääosin maalattu valkoiseksi, aprikoosinväri tehosteena. Muut tilat sekalaisen tavarain ja tarvikkeiden varastona.

Keittiön alkuperäiset ikkunat ovat olleet kolmiosaiset vaakajaolla. Kukin lasi avautui valokuvien mukaan erikseen.

## **Portaikko**

Sisäinen porraskellariin: porraskäytävät panssaribetonia, jalkalistat maalattu pyörityin kulmin siniharmaalla, seinä pastellinsininen. Valurautapatteri syvennyksessä, teräskäsihoiteet pyörityin mutkin maalattu. Portaiden alapäässä vasikallinen nelipeilinen ovi väliovena. Ylimmät kaksi peiliä lasia. Yläikkuna.

## **Kellari**

Kellarin sisäänkäynnin lasiteräspariovi uudempaa tekoa rakennuksen pohjois-sivulla. Tuulikaapin sisäovipari kuten ravintolan portaiden alapäässä: neliosainen peilliovi, jossa kaksi ylintä peiliä lasia.

Varastokäytävän päässä ja molemmin puolin varastohuoneita ja komeroita, alkuperäiset ovet maalattu harmaalla. Seinät maalattu aprikoosinvärisiksi.

Asuntokäytävän varrella alun perin emännän ja keittiötyöntekijöiden asuinhuoneita. Nyt sekalaisen tavarain varastona ja pukuhuonekäytössä, ei mainittavia muutoksia tilajaossa. Ilmanvaihto vaikuttaa riittämättömältä.



Ravintolan sisäänkäynti asemalaiturin puolella. Ovet ovat pronssia ja alkuperäiset (Savolainen 2015).



Ravintolan eteinen, kierreportaat nykyiseen Asematunneliin, tehty 1980-luvulla.



Ravintolan sisäänkäynti Asemalaiturilta.



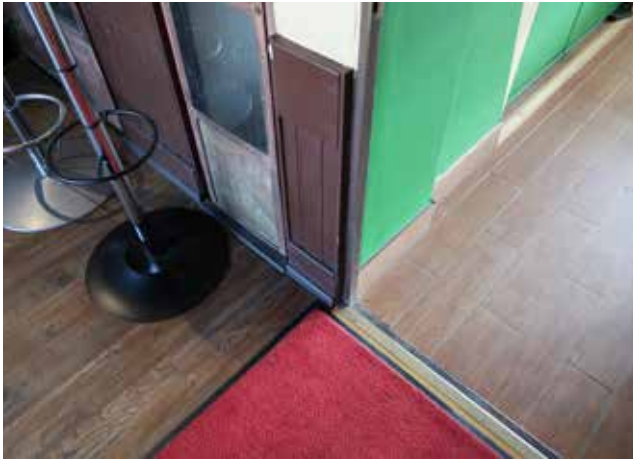
*Alkuperäiset ovet eteisestä ravintolasaliin.*



*Ulko-oven ovipumppu.*



*Ravintola sisäovi.*



*Eteisen lattia- ja seinäpintoja.*



*Ravintolasali.*



*Maalattu alakatto.*

*Ravintolasalin itäisivun paneloitu alaslasku ja IV-kotelo.*



*Ravintolasali baaritiskin suunnasta.*



*Ravintolasalin alkuperäiset ikkuna ja terastirapattu ikkunapilari.*







*Ravintolasalin sivukabinetti. Tupakointitila vuodesta 2012.*



*Ravintolasalin laituripuolen kalusteita seinävieren korokkeella.*



*Korotettu ravintolan keskiosa baariskeineen.*

*Ravintolan peräseinän takana on käytävä WC-tiloihin.*



*Ravintolan ja baaritskin lattiapinnat.*





*Ovet keittiöön ravintolasalin puolelta.*



*Käytäväkäynti keittiön viereisiin yleisö-wc-tiloihin. Alkuperäinen ravintolaseinä ja Eino Kaurian seinämaalaus on sijainnut kuvan valelohkokiviseinän tasalla. Seinän takana rakennuksen hormistoa.*



*Asemalaiturin sisäänkäynnin tuulikaappi.*



*Ravintolan ja Talousrakennuksen väliin on rakennettu asiakas-wc ja esteetön wc luiskineen Asemapuiston puolen terassi-ravintolaa varten.*



*Teräslasipariovi ravintolan kellarin.*



*Kellarikerroksen sisäänkäynnin tuulikaappi ja alkuperäiset sisäovet.*



*Kellarikerroksen käytävä ja lasipeiliovi yläikkunoineen portaikkoon.*



*Varastokäytävä.*



*Ovi varastokäytävään eteläpään varastosta.*



*Asuinhuonekäytävä käytäväkomoineen.*



*Portaat ravintolaan. Huomaa maalattu jalkalista.*



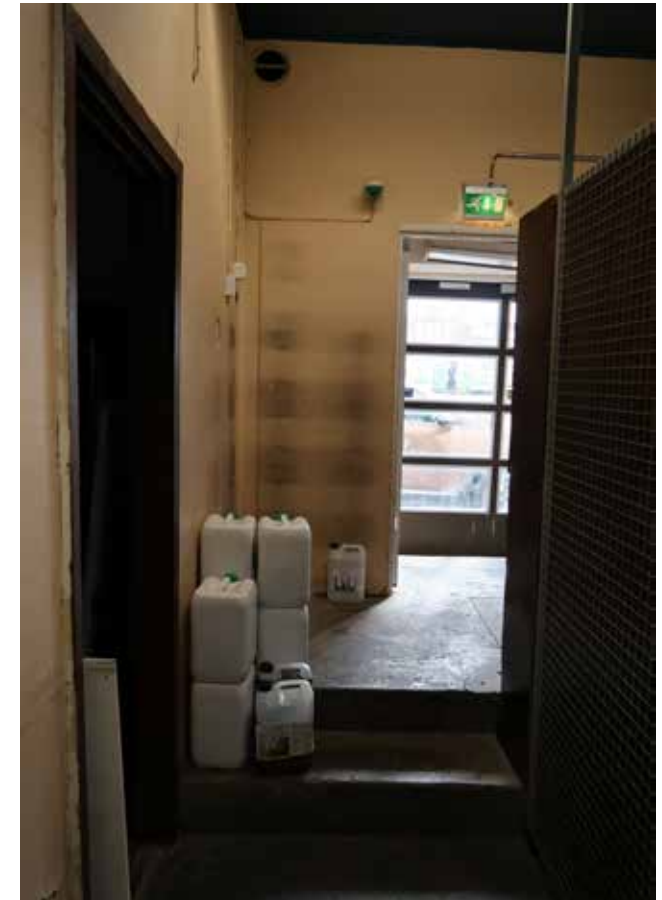
*Portaan ylätasanne.*



*Portaikön yläpää: panssaribetonilattia ja porrasaskelmat, maalatun ja keraamisen jalkalistan yhtymäkohta, teräksinen maalattu käsijohde.*



*Panssaribetonilattian ja keittiöpuolen laitoskeittiömuovimatons välinen kynnyks*



*Keittiön sisäänkäynti asemalaiturin puolelta.*



*WC:n oven kahva ja lukko.*



*Keittiön valmisteluhuone alkuperäisen valmisteluhuoneen kohdalla.*



*Lämminkeittiö alkuperäisen keittiön kohdalla.*

# Talousrakennus



## **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Talousrakennus on aseman kolmas rakennusvaihe, joka valmistui vuonna 1938 asematalon pohjoispuolelle. Talousrakennuksen ja asemarakennuksen välissä oli "keittiöpiha", joka oli rajattu tiilimuurilla asemapuistoon päin. Muuri yhdisti talousrakennuksen osaksi asemaa ja toisaalta talousrakennuksen länsijulkisivu vahvisti aseman monumentaalisuutta ja muurimaisuutta.

Talousrakennus oli nimensä mukaisesti aputoimintojen rakennus, jossa oli henkilökunnan tiloja sekä tiloja vaunuille, autoille ja tekniikalle. Rakennuksessa ei ole tehty erityisen muutoksia, vaan se on säilyttänyt piirteensä hyvin. Jopa ulkovalaisimet ovien yläpuolella ovat alkuperäiset.

*Henkilöstön tiloja laiturikerroksessa:*

*Vaunusiivoojien tilat, 1938 ratamestari, H.R.Mestari, hiekka*

*Laiturivaunujen akkujen lataus ja varasto, siivoojien varasto, pesuhuone, tupakka-huone, 1938 pakaasikärryt ja -lataus*

*Vaunumiesten tilat - ei muutosta käyttötarkoitukseen*

*Vaunumestarin tilat - ei muutosta käyttötarkoitukseen*

*Toimisto ja pukuhuone, 1938 vaununhuoltojohtajan tilat*

*Varasto, 1938 pesijät*

*Kellarin tiloja puiston tasossa olevassa kerroksessa:*

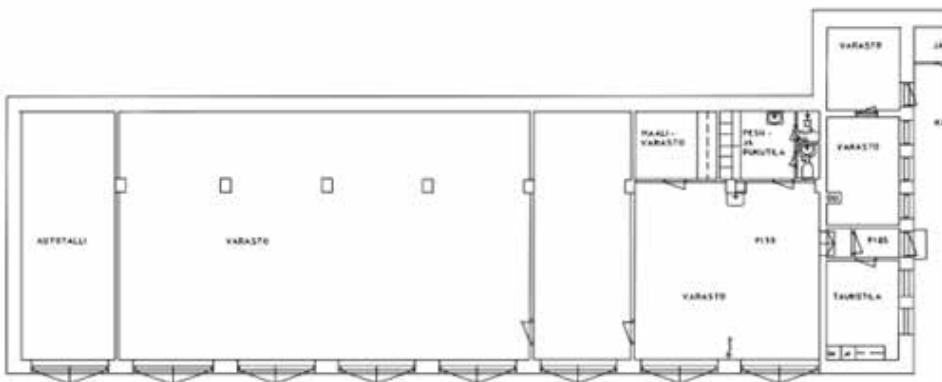
*Varasto, seitsemän autotallin ovea, 1938 Autotallit ja akkuvaraamo*

*Maalivarasto ja pesu- ja pukutilat, 1938 puku- ja ruokailuhuone*

*Muut varastohuoneet, 1938 ravintolan jäät, pesutupa*

*Taukotila, 1938 mankeli*





### Lattia

Toimistot: Vaalea laminaattilattia. Pohjoisessa toimistossa eteisessä maalattu betoni, vaaleanharmaa.

Pesu- ja saunatiloissa laattalaatoitus

Siivoustarvikevarasto ja varastotilat: betoni

Avecran käytössä olevissa tiloissa myös laitoskeittiömuovimatto.

### Seinät

Seinät maalattu yleensä valkoiseksi.

### Kattopinta

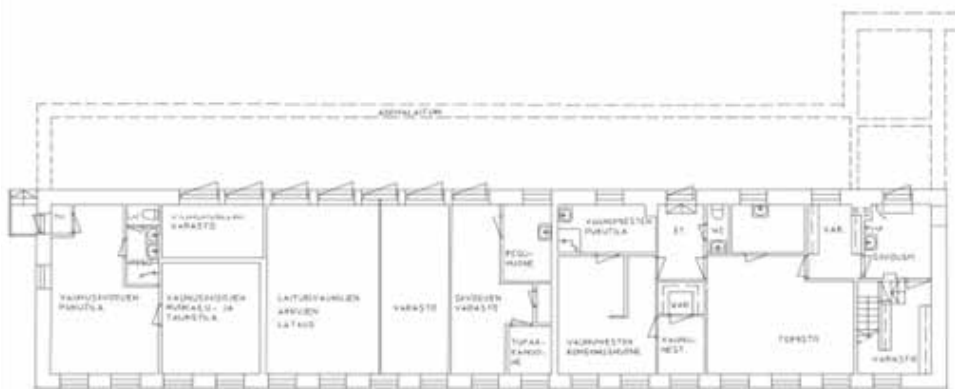
Toimistot: maalattu valkoinen, liimattuja ja ripustettuja akustolevyjä alakatossa.

Avecran tiloissa paneeli alakatto.

### Ikkunat

Ei alkuperäiset, uusittu.

Vaunumestarin lasinen palvelutiskin sisäikkuna jäljellä.



## Ovet

Sisäänkäyntien käyntiovet on uusittu.

Eteläpään toimisto: Sisäovet pääasiassa alkuperäisiä peiliovia.

Taiteovi lisätty neuvottelutilaan.

Pohjoispään toimisto: Ei alkuperäisiä väliovia.

Varasto-ovet kunnostettu ja uudelleenverhoiltu, alkuperäinen runko ja saranat.

Autotallien ulko-ovet kunnostettu ja uudelleenverhoiltu, alkuperäinen runko ja saranat.

## Muut rakennusosat

Pohjoispäädyn kiviportaattaituritaso ja Asemapuiston välillä poissa käytöstä. Teräsputkikaiteet pohjoispäädyn sisään-käynnillä.

## Kiintokalusteet

Taukutilojen keittokomerokalusteet.

## Tekniset laitteet, valaisimet

Valurautapatterit, joitakin uudempia pattereita kellari-kerroksessa.

Valkoiset sähkökourut toimistoissa.

Ulkovalaisimet ovien yllä alkuperäiset.



*Siivoushuoneen alkuperäinen ovi varastoon ja sisäiseen portaikkoon.*



*Sisäänkäynti toimistoon.*



*Eteläpään toimiston tauko- ja pukutila. Ovi alkuperäinen.*



*Eteläpään toimiston käytävä.*



*Eteläpään toimiston neuvottelutila.*

*Vaunumestarin toimiston alkuperäinen lasiluukku.*





*Asemalaiturin julkisivu, toimiston ja varastojen ovet.*



*Alkuperäinen seinävalaisin.*



*Varaston ovi.*



*Varastojen ovien rungot ovat alkuperäisiä saranoineen, ovet on kunnostettu ja verhoiltu uudestaan.*



*Akkujen lataushuoneen sivuseinä.*



*VR:n kiinteistöyksikön toimisto, alkujaan vaunusiivoojien pukutila.*

*Laiturivaunujen akkujen lataushuone siivoustarvikevarastona.*



*Lataushuoneen sisäänkäynnin ramppi.*





*Kiinteistöyksikön käyntiovi Talousrakennuksen päädyssä.*



*Kiinteistöyksikön pesu- ja saunatila.*



*Kiinteistöyksikön käyntiovi. Suljettu porrasyhteys Asemapuiston puolelle.*



*Autotallin ovi Asemapuiston puolella.*



*Ovien rungot vaikuttavat alkuperäisiltä. Ovet on kunnostettu ja uudelleenverhoiltu.*



*Varaston oven sarana.*



*Päädyn autotalli.*



*Varasto.*



*Varaston laiturinpuoleinen seinä ja välipohja. Kosteus puskee läpi maanvastaiselta seinältä myös muissa kellarikerroksen tiloissa.*

*Varasto ja teräsoveet viereisiin varastohuoneisiin.*



*VR:n kolmen oviparin laajuinen varastotila, alun perin autotalli.*



*Sisäänkäynti AVECran tiloihin pohjakerroksessa.*







*Avecran käytössä olevia ruoanvalmistus- ja varastotiloja pohjakerroksessa, ml. upporasvakeitin huuvalla.*



*Vesivahingon vuoksi pois käytöstä oleva taukotila sisäänkäynnin länsipuolella pohjakerroksessa.*



*Kellarikerroksen eteläpään sisäänkäynti entisiin tauko-, pesu- ja pukutiloihin ja toimistoon. Nyt VR:n ravintolapalvelujen, Avecran, tukikohtana. Huomaa myös seinäritilä IV-konehuoneen kohdalla. Tämä on entinen "keittiöpiha", joka oli alun perin rajattu tiilimuurilla, joka kulki länsijulkisivun tasossa.*

# Asemalaituri



## **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Asemalaituri on rakennettu uuden aseman kanssa samaan aikaan, ensimmäisessä vaiheessa 1935. Asemalaituri ulottui aluksi ratapihaa kuvaavan kartan (Valtionrautatiet 1912-1937 liitekartta) mukaan pohjoisessa hieman asemapuiston pohjoisreunaa pitemmälle ja etelässä hieman asematalon eteläsiipeä etelämmäs. Aseman eteläpuolella oli vielä vanha pikatavaramakasiini, jolle aseman eteläpuolella haarautui useita raiteita.

Laiturilla oli alun perin katos, joka oli taidokas betoninen taitelaattarakenne. Katokseen liittyi kattoikkuna portaikon kohdalla. Katoksen ulottumaa rataa kohti lyhennettiin vuonna 2001 uusien kaksikerrosjunien vuoksi. Katoksen betoninen taitelaatta korvattiin vanerirakenteella 2008, mutta pilaripalkit ja kattoikkuna säilytettiin.

*Raide 1: Helsinki-Seinäjoki/Vaasa/Oulu*

*Laiturin pohjoispäässä autojunien lastaus- ja purkauspaikka*



## Perustason käsittely

Laiturialueen reunaa korotettu vuonna 2001. Katoksen kohdalla melkein pilareille saakka betonikivipäälyste, muualla asfalttipäälyste. Laiturin asfaltoidulla osalla on huomiokiveys ja uloimpana reunassa uritettu betonipalkki.

## Seinä

Asemarakennuksen seinusta: Vaalean vihreäksi maalattu rapattu seinä.

Alun perin rappaus oli maalattu vaaleaksi, murretun valkoiseksi.

## Katokset

Betonipintaiset teräspalkkipilarit (IP45½) noin 7,2m jaolla.

Katoksen kannatuspalkit teräsbetonia, jäykistysraudat kiinnittyvät pilareiden laip-poihin.

Katoksen betoninen taitelaatta on purettu ja korvattu vanerilla ja liimapuupalkeilla vuonna 2008.

Katos liittyy asemarakennuksen seinään sisäänkäyntien kohdalla.

Tunnelin kohdalla katoksessa on vino lankasitettu teräsikkuna.

Katoksen vedenohjausta varten syöksytorvet upotettu pilarien kylkiin.

## Käynnit alikulkuihin

Kaksoisportaat Laituritunneliin ja sitä kautta asemahalliin ja Asematunneliin.

2008 portaat ja hissi Matkakeskustunneliin. Teräslasirakenteet laiturilla.

2012 esteetön kulkuluiska Rongankadulta.

## Muut rakennelmat

Punaiset teräsaidat asemaravintolan terassialueen ympärillä. Kaksi suurta punaista terrakottaruukkuu asemaravintolan edessä koristeina.

## Valaisimet

Loisteputkivalaistus katoksen radanpuoleisessa reunassa. Muuten kahden lyhdyn pylväsvalaistus.

Taitelaattakatokseen liittynyt alun perin pyöreät valaisimet, jotka oli sijoitettu laatan etureunaan.

## Kiintokalusteet

Tummanvihreät teräsritiläpenkit.

Siniset julistevitriinit sijaintikarttaa, lähiliikenteen linjakarttaa ja aikatauluja varten.

## Tekniset laitteet (esim. junanäytöt)

Katokseen ripustetut junanlähtönäytöt viisarikelloineen.

Radan sähkölaitteet ristikkopilareineen ja kannatusrakenteineen



*Asemalaituri toiselta välilaiturilta kuvattuna.*



*Asemalaiturin liittyminen asemarakennukseen, kattoikkunat ja portaat Laituritunneliin ja asemahalliin. Huomaa julkisivun materiaalirajaukset, ikkunat toimistotiloihin ja porraskaiteen muotoilu sinisen julistevitriinin takana.*



*Asemalaiturin vino, lankalasettu kattoikkuna.*

*Puretun betonisen katoksen alapinnan rajausta ja väliaikainen katerakenne.*



*Pyöreän valaisimen paikka puretun osan rajalla katoksessa.*



*Matkakeskustunnelin hissitorni.*





Näkymä pohjoiseen asemaravintolan kohdalta, katoksen kannatusrakennetta. Kuvan punaiset teräsaidat liittyvät ravintola-toimintaan.



Katoksen pilareihin upotetut kupariset syöksytorvet. Huomaa asemarakennuksen julkisivu ja tiiliverhottu vuoden 1948 lisäkerros. Sokkelikivilaatat ovat alkuperäiset.



Teknisiä laitekoteloita ja roska-astia katospilarissa.

Asemalaiturin pohjoispään autojunien lastaus- ja purkauspaikka



# Ensimmäinen välilaituri



## **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Jo vanhan aseman aikaan oli ratapihalla välilaituri. Silloin se oli puupintainen. Laiturin muoto oli uuden aseman valmistumisen aikaan päistään kapeneva ja leveimmillään se oli katoksen kohdalla. 1930-luvulla laiturin pinta oli valokuvien perusteella asfalttia. Laiturialue levennettiin ilmakuviin perusteella eteläpäädyttään tasalevyiseksi 1970-luvulla ja pohjoispäädyttä vasta 2000-luvulla. Laituritasoa on korotettu vuonna 2001 saavutettavuuden parantamiseksi, jolloin käytössä olleen hissien oven edustalle on syntynyt luiska.

Laiturin katos on rakennettu uuden aseman myötä vuonna 1939. Sitä on lyhennetty eteläpäädyttä noin 5 m matkakeskustunnelin rakentamisen yhteydessä.

Laiturille nousi alun perin kahdet portaat laituritunnelista ja kaksi hissiä matkataratunnelista. Portaiden yhteydessä oli alun perin kioskit. Kioskit on purettu valokuvien perusteella vuoden 1974 jälkeen.

Matkakeskustunnelin rakentamisen yhteydessä vuonna 2008 laiturille tehtiin matkustajia palveleva hissi ja uudet portaat tunnelista vanhan laiturikatoksen eteläpuolelle.

Rongankadun tunnelin rakentamisen yhteydessä vuonna 2012 laiturille tehtiin matkustajia palveleva hissi ja uudet portaat tunnelista laiturin pohjoispäähän.

*Raiteet:*

*Raide 2: Helsinki-Seinäjoki/Vaasa/Oulu;*

*Raide 3: Haapamäki/Jyväskylä; Turku/Pori*

*Radan sähköistys 1970-luvun alussa*

## **Perustason käsittely**

Laiturialueita korotettu vuonna 2001. Katoksen kohdalla betonikivipäälyste, muualla asfalttipäälyste. Laiturin reunoilla huomiokiveys ja uloimpana reunassa uritettu betonipalkki.

Toisen tavarahissin oven edessä luiska johtuen laituritason korotuksesta.

## **Katokset**

Teräksiset niitatut kannatinpilarit n. seitsemän metrin välein.

Z-teräs- ja lankkuorret.

Katoksen laudoitus on korvattu vanerilla 2008.

Katosta lyhennetty 5 metriä 2008 Matkakeskustunnelin yhteydessä laiturialueelle nousevan hissien rakentamista varten.

Katoksen ulottumaa kavennettu rataa vasten vuonna 2001 ATU (Aukean Tilan Ulottuman) vaatimusten kasvamisen vuoksi.

## **Käynnit alikulkuihin**

1935 portaat Laituritunneliin.

2008 hissi, portaat ja liukuporras Matkakeskustunneliin. Teräslasirakenne.

2012 portaat ja hissi Rongankadulle. Yhtenäinen teräslasirakenne laiturilla, osittain lasilankkuja.

## **Muut rakennelmat**

Matkatavarahissien rakennukset. Toisen hissien paikalle poistumisporras Matkatavaratunnelista 2007-2008.

Molempien portaiden yhteydessä on laiturilla ollut kioski. Ne on purettu vuoden 1974 jälkeen.

Eteläisen hissitornin eteläisen julkisivun yläreunassa ollut alun perin maalattu teksti "TAMPERE".

## **Valaisimet**

Loisteputkivalaistus katoksen alapinnassa. Muuten kahden lyhdyn pylväsvaistus.

Vaistus on alusta asti ollut integroitu katoksiin.

## **Kiintokalusteet**

Tummanvihreät teräsritiläpenkit.

Siniset julistevitriinit sijaintikarttaa, lähiliikenteen linjakarttaa ja aikatauluja varten.

## **Tekniset laitteet (esim. junanäytöt)**

Henkilöliikenteen laituriopasteita.

Radan sähkölaitteet ristikkopilareineen ja kannatusrakenteineen

## ENSIMMÄINEN VÄLILAITURI



*Ensimmäisen välilaiturin katos pohjoisesta katsottuna.*



*Ensimmäisen välilaiturin katos etelästä katsottuna. Kuvassa käytöstä poistettu eteläinen Matkatavaratunnelin hissitorni. Huomaa teräskaide luiskan reunalla. Luiska on syntynyt laiturialuetta korotettaessa 2001.*



*Katoksen päädyn seinään kiinnitetyt vinotuet. Katosta on lyhennetty tästä päädyistä noin 5 m Matkakeskustunnelin rakentamisen yhteydessä 2008.*

*Laiturikatoksen pääty. Pellitys, filmivanerialuskate, Z- ja laip-pateräspalkit. Asemalaitteistoa.*



*L-teräsdiaagonaalijäykistys, niitattu Z-palkkeihin.*



*Seinä portaikon yläpuolella. Paikalla oli alun perin kioski. Kioskit on purettu vuoden 1974 jälkeen.*







*Pohjoinen hissitorni, nykyinen poistumistie Matkatavaratunnelista vuodelta 2007-2008.*

*Seinän maalikerroksia*



*Seinä portaikon yläpuolella. Mainostaulujen yläpuolella pieni laiturioaste.*



*Eteläisen hissitornin pohjoispuoli, huoltoyhteys katolle.*



*Niitattu pilarin ja pääkannattajan liitos.*



*Matkakeskustunnelin hissitorni 2008.*



*Matkakeskustunnelin liukuporras.*



*Matkakeskustunnelin liukuporraskatos 2008.*



*Rongankadun porrashissihuone*

*Näkymä etelään.*



*Näkymä pohjoiseen.*



# Toinen välilaituri



*Asematunnelin porraskatos vaikuttaa aikansa rautatieasemien standardiratkaisulta. Asematunnelin porraskatoksen räystäään otsapelti ja teräsrakenteet vaaleanharmaat, pintamaali teräsosissa paikoin huonossa kunnossa, pohjamaali tullut näkyviin. Alumiiniset ikkunalistat.*



## **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Laituri on rakennettu samalla 1988-90, samaan aikaan Asematunnelin kanssa.

*Raiteet 4-5: Haapamäki/Jyväskylä; Turku/Pori*

## **Perustason käsittely**

Laiturialueita korotettu vuonna 2001. Asematunnelin ja Matkakeskustunnelin kohdalla betonikivipäällyste, muualla asfalttipäällyste. Laiturin reunoilla huomiokiveys ja uloimpana reunassa uritettu betonipalkki.

## **Katokset**

Katokset vain portaiden ja hissien kohdilla, ei varsinaista laiturikatosta.

## **Käynnit alikulkuihin**

1988-90 portaat ja hissi Asematunneliin. Portaiden suojarakennelma teräslasirakenne ja hissitorni rapattu.

2008 portaat ja hissi Matkakeskustunneliin. Teräslasirakenteet laiturilla.

2012 portaat ja hissi Rongankadulle. Yhtenäinen teräslasirakenne laiturilla, osittain lasilankkuja.

## **Valaisimet**

Kahden lyhdyn pylväsvalaistus.

## **Kiintokalusteet**

Tummanvihreät teräsriläpenkit.

Siniset julistevitriinit sijaintikarttaa, lähiliikenteen linjakarttaa ja aikatauluja varten.

## **Tekniset laitteet**

Tummansinisistä pilareista ripustetut junanlähtönäytöt viisarikelloineen.

Radan sähkölaitteet ristikkopilareineen ja kannatusrakenteineen.



*Siniset julistevitriinit sijaintikarttaa, lähiliikenteen linjakarttaa ja aikatauluja varten.*



*Näkymä etelään Matkakeskustunnelilta.*

*Näkymä pohjoiseen, Rongankadun tunnelin porras- ja hissikatokset.*



*Rongankadun porras- ja hissikatos.*



*Asematunnelin hissitorni 1988-89. Tornissa on otettu huomioon ensimmäisen välilaiturin arkkitehtuuri toisin kuin laiturin porraskatoksessa. Vaaleankeltainen pintamaali on osin lohjennut, kunto välttävä. Huomaa yläikkunat.*

# Itsenäisyydenkadun (Puolimatkankadun) tunneli



## **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Itsenäisyydenkadun (silloisen Puolimatkankadun) tunneli on rakennettu aseman rakentamisen yhteydessä vuosina 1934-1936. Sen rakentamista varten jouduttiin katujen tasoa laskemaan radan molemmin puolin.

Siltaa levennetty itään päin 1988-90 huoltokatua varten.

## **Siltakansi**

Kaksiaukkoinen jatkuva palkki.

Alapinta maalattu.

Ravintolan kohdalla välipohjarakenne.

## **Seinät ja maatuet**

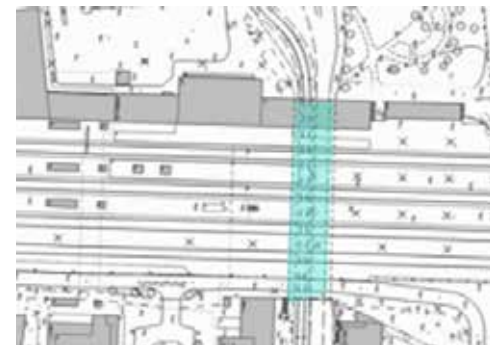
Valettu ja maalattu betoni.

## **Välituki**

Pendelipilarit

## **Kulkuväylät**

Eteläinen tunneli varattu raitiovaunuliikenteelle, pohjoinen autoliikenteelle, jalankululle ja pyöräilijöille.





*Tunnelin keskivälin pendelpilarit. Pilareiden väliset aukot on levytetty väliaikaisesti eteläisen puolen työmaan ajaksi. Huomaa kai-  
tein erotettu kevyen liikenteen väylä oikealla ja viimeisimmän tunnelin pidennyksen ja rata-alueen levennyksen rajapinta katossa ja  
pendelpilaristossa.*

*Tunnelin itäinen suuaukko työmaan ajalta 2.4.2020.*



*Tunnelin katon pintaa. Maali hilseillyt paikoin.*



*Tunnelin länsisuu asemaravintolan alla. Raitiotien tunnelityöt käynnissä kuvanottohetkellä 2.4.2020.*

# Laituritunneli 1935



## **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Laituritunneli kuuluu aseman alkuperäisiin tiloihin. Se ulottui välilaiturille asti ja sen varrella, asemalaiturin alapuolella olivat alun perin aseman ainoat yleiset wc-tilat. Laituritunnelista nousivat portaat asemalaiturille ja ensimmäiselle välilaiturille, hissejä ei matkustajille alun perin ollut. Laituritunnelia jatkettiin toiselle välilaiturille 1988-90 Asematunnelin rakentamisen yhteydessä. Toiselle välilaiturille tehtiin tunnelista hissi ja portaat.





## Lattiataso

Graniittisepelimosaiikki ensimmäiselle välilaiturille saakka.

1988-90 tunnelin jatkeessa toiselle välilaiturille punagraniittilaatta ja vastaavan kokoinen jalkalistalaatta

## Seinät

Valkoinen klinkkeri kapein saumoin alkuperäisenä seinämateriaalina WC-tiloihin saakka.

WC-tilojen kulmasta eteenpäin tunnelissa on 1988-90 Asematunnelin seinien mukainen klinkkerilaatoitus, kaksi harmaan sävyä, aprikoosi tehosteväriä ja vaakaraidoissa.

## Kattopinta

Maalattu betoni, väri valkoinen.

## Portaat ja yhteydet

Portaat asemalaiturille ja ensimmäiselle välilaiturille 1935. Alumiinirampit portaiden sivussa. Käsihohteet osin puuta, osin terästä.

Hissi ja portaat toiselle välilaiturille 1988-90. Pintamateriaalit kuten Asematunnelissa. Upotetut valaisimet porraskaiteen alapuolella.

## Valaisimet

Katoksessa pinta-asennetut loisteputkivalaisimet. Muuten kaksoislyhtypilarit

## Varusteet

Sinipohjaiset laiturioasteet katossa. RST-roska-astiat.

## Ovet ja ikkunat

WC-tiloissa mustat teräsovet, kulmassa suora korvausilmaventtiili.

Vuoden 1988-90 laajennuksen liiketilassa eloksoidut alumiinilasiulko- ja väliovet.

## Muuta

WC/M ja WC/N, uusittu 2000-luvulla.

*1935 käymälätiloissa oli kummassakin hoitajankoppi.*

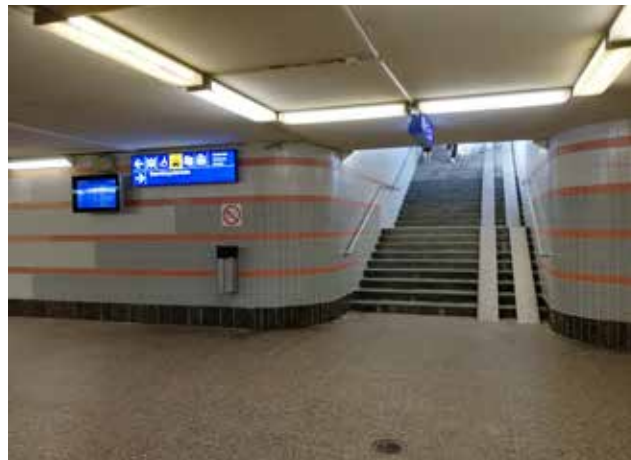


Pohjoisenpuoleiset portaat asemalaiturille.



Etelänpuoleiset portaat asemalaiturille.

Ensimmäisen välilaiturin harmaagraniittiset portaat.



Naisten WC:n ovi. Huomaa uusi laatoitus WC:n kulkusta tunneliin 1989-90 Asematunnelin rakentamisen yhteydessä. Laatoitus alkaa valkoisena ja muuttuu asteittain Asematunnelin väriskeeman mukaiseksi.

Miesten äskettäin uusittu WC-tila. WC-kalusteiden sijoitus alkuperäisen mukaisesti.





*Portaat toiselle välilaiturille Laituritunnelin jatketussa osassa. Portaat ovat 1989-90 Asematunnelin mukaisesti punaista pallograniittia.*



*Näkymä toisen välilaiturin tasalta kohti asemarakennusta. Huomaa risteyskohdan kattovalaistus ja 45 asteen viisteet portaiden yhtymäkohdissa.*

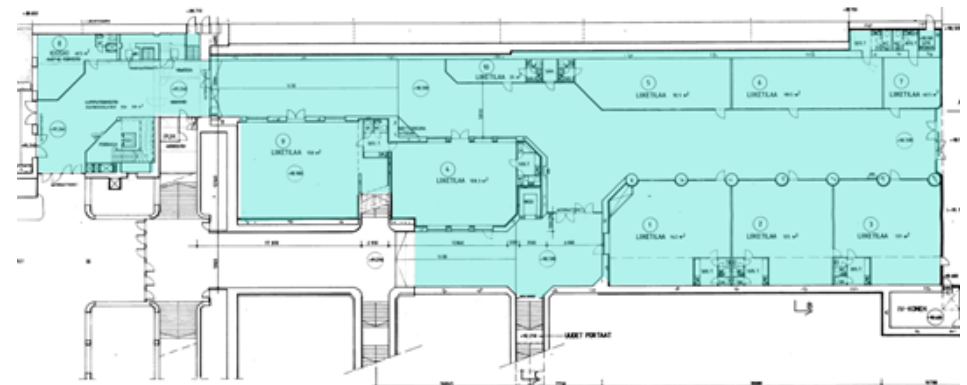
# Asematunneli 1989



## Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.

Asematunneli rakennettiin vuosina 1988-90. Asematunnelin rakentaminen liittyi kaupungin haluun kehittää Tullin aluetta, joka oli muuttumassa teollisuus- ja varastoalueesta toimisto-, liike- ja kulttuuritoimintojen alueeksi. Kaupunki oli lisäksi keskustan osayleiskaavassa linjannut tavoitteen parantaa jalankulun asemaa keskustassa. Tämän osalta ensisijaiseksi parantamiskohteeksi oli asetettu asematunneli radan ali ja Tullin alueen kytkeminen paremmin ydinkeskustaan. Tunnelin suunnitteluun kiinnitettiin erityistä huomiota, koska sen oli tarkoitus toimia vilkkaana jalankulkuliikenteen reittinä. Siksi tunnelista tuli tehdä turvallinen ja viihtyisä, hyvin valaistu ja vartioitu. Tämän vuoksi tunneliin kaavoitettiin kevyen liikenteen väylän lisäksi myös liiketiloja.

Asematunnelista tuli siis eräänlainen kauppakuja, jossa oli molemmin puolin käytävää liiketiloja. Asematunnelin pohjakaavan muotokieli perustuu 45 asteen kulmaan, jolla lienee pyritty tekemään käytävästä mahdollisimman jouhevasti etenevä. Suunnitelman asematunnelia varten laati Erkki Karvala Arkkitehtitoimisto KSOY:stä.



## **Lattiataso**

Graniitti- ja muita kivilaattapintoja. Käytävän seinänvierillä kiillotettu punagraniittilaatta ja vastaavankokoinen jalkalistalaatta.

Alun perin kahvilan kohdalla on ollut sama graniittisepelimosaiikkinen lattia asemahallissa

## **Seinät**

Klinkkerilaatoitus, kaksi harmaan sävyä, persikka tehosteväriä ja vaakaraidoissa.

## **Kattopinta**

Alaslaskettu metallisälealakatto, jonka yläpuolella käytävän valaistus.

## **Portaat**

1988-90 Portaat ja hissi uudelle välilaiturille. Kierreporras asemaravintolaan alkuperäisen kahvilan nurkasta rakennettu asematunnelin rakentamisen yhteydessä.

## **Valaisimet**

Metallisälekaton yläpuolella.

## **Kiintokalusteet**

Ei kalusteita

## **Ovet ja ikkunat**

Eloksoidut alumiinilasiulko- ja väliovet tunnelin molemmissa päissä. Alkuperäisen kahvilatilan ikkunat uusittu todennäköisesti lipputoimiston yhteydessä 1970-luvulla tai asematunnelin rakentamisen yhteydessä. Ikkunoissa alun perin pystyjako, nyt pienet ruudut.

## **Sisäänkäynti**

1988-89 Ulko-ovien ympärille tehdyllä terastirapatulla kehyksellä on jäljitely aseman pääsisäänkäyntiä.

## **Muuta**

Liiketilojen edustalla mainosstandeja ja tuotteita myynnissä.

Mainostila Asematunnelin alakaton otsissa ja mainosteippaukset näyteikkunoissa tekevät tilasta visuaalisesti levottoman.

Valokuva-automaatti ja pankkiautomaatti.



Asematunnelin sisäänkäynti Asema-aukion puolelta. Eloksoidut alumiinisiliukuovet käyttöovina. Saranaovent ovat mahdollisesti 1989-90 Asematunnelin rakentamisen ajalta ja liukuovet lisätty myöhemmin.

Asema-aukion sisäänkäynnin viereinen kahvila.



Asematunnelin sisäänkäyntialue/"tuulikaappi" 1988-90. Yhteys asemahalliin ja kierreportaat ravintolasaliin. Alue oli alunperin kahvio ja odotustila. 1970-luvulla lipunmyyntitila. Tilan luoteisnurkassa on ollut ennen 1988 "A.A.P.:n toimisto", mahdollisesti aseman apulaisasemapäällikön toimisto.

Asematunnelin sisemmät väliovet Hämeentien sisäänkäynnin suunnasta.



Näkymä itään kohti Itsenäisyydenkatua. Tunnelin kulmat 45 asteen viistoin. Kulman viiston näyteikkunan mainosteippaus tekee Asematunnelista entistäkin sulkeutuneemman.

Itsepalveluvalokuvaamo.





Näkymä kohti länttä. 1988-90 kivilaattalattia, neliöaihe laituritunnelin risteyksen kohdalla.



Yhteyskäytävä Laituritunneliin ja 1988-90 materiaalivalinnat: seinälinkkeri, kiillotettu punagraniitti seinänvieri- ja jalkalista-laattana. Harmaa graniitti varsinaisena lattialaattana. Ritiläkatto. Eloksoidut alumiinilasiliukuovet laituritunneliin.

Näkymä länteen kohti Hämeenkatua. Käytävän varrella pieniä liiketiloja, seinillä mainosvitriinejä.



Asematunnelin liittyminen Laituritunnelin jatsoon.



# Matkakeskustunneli 2008



## **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

2000-luvun alussa oli tarkoitus rakentaa rautatieaseman viereen linja-autoasema ja matkakeskus, millä yhdistettäisiin eri liikennemuodot. Matkakeskustunnelin ideana oli, että pysäköinti olisi ollut Tullin puolella, josta Matkakeskustunnelia myöten olisi päässyt rautatieaseman viereen sijoitettuun Matkakeskukseen. Radan alittava Matkakeskustunneli on se, mitä Matkakeskushankkeesta lopulta toteutui vuonna 2008. Samaan aikaan valmistunut Pendolinotunneli yhdisti Matkakeskustunnelin Asematunneliin aseman itäpuolella. Pendolinotunneliyhteys suljettiin järjestyshäiriöiden vuoksi 2012.





## **Lattiataso**

Betonikivilaatta.

## **Seinät**

Oliivinvihreä ja haalean terrakotan värinen seinälaatoitus, vaaleat saumat. Hissien vieressä ja liukuportaikon pielissä vaaleat kivilaatat.

Liukuportaissa haalean terrakotan värinen vastaava laatoitus. Laituritason lasipinnat vihreään sävytettynä.

## **Kattopinta**

Pääasiallisena kattopintana alaslaskettu metallikasettikatto, väri harmaa.

Kasettikenttien ja eteläseinän vierellä betoninen tunnelin alapinta on maalattuna näkyvissä.

Laituriportaiden ja hissien kohdalla betoninen tunnelin alapinta jatkuu tunnelin poikki liukuportailta hissille.

## **Portaat**

Liukuportaat ja hissit matkustajalaitureille 2008.

Liukuportaiden ylätasanteiden kunnostus 2012.

## **Valaisimet**

Upotetut neliön muotoiset kasettialakattovalaisimet.

## **Ovet ja ikkunat**

Teräs/alumiinilasiovet, lasiseinien tukirakenne maalattua terästä. Ovet automaattiliukuovia.

Teräslasiväliovet asemarakennuksen käytävään länsipäässä.

## **Muuta**

Sinipohjaiset laituripasteet katossa. Taustavalaistujen mainosten sijoittaminen seinän pintaan rauhoittaa ja selkeyttää tilan.



Näkymä läntisen sisäänkäynnin kohdalla asemarakennuksen käytävää kohti.



Ravintolatila läntisen sisäänkäynnin eteläpuolella.



Näkymä länteen ensimmäisen välilaiturin kohdalla. Huomaa lasketun alakaton katkaisu laiturien kohdalla.

Ensimmäisen välilaiturin hissi.



Välilaitureiden liukuportaat.



Näkymä itään, kuvassa toisen välilaiturin liukuporras- ja hissi-yhteys.





*Ensimmäisen välilaiturin liukuporras.*



*Ensimmäisen välilaiturin kulma, pintamateriaaleja ja lattiakaivo-ritilät.*



*Tunnelin itäpääty ja liukuovet.*

*Itäpäädyn tunnelitaso, portaikko Tullintorille.*



# Rongankadun alikulkutunneli 2012



## **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Tunneli on valmistunut vuonna 2012 ja se on tarkoitettu kevyelle liikenteelle.



## **Lattiataso**

Betonikiveys, asfaltti.

## **Seinät**

Portaikossa keltainen keraaminen laatta, tunnelissa maalattu betoni, valkoinen

## **Kattopinta**

Tunnelin alakatto levytetty, kaksi kiiltoastetta

## **Portaat**

Porras- ja hissiyhteydet välilaitureille. Yhtenäinen teräslasirakenne laiturilla, osittain lasilankkuja.

Esteetön nousuyhteysluiska asemalaiturille Rongankadulta.

## **Valaisimet**

Tunnelissa katon nauhavalaisimet, epäsuora valaistus alakaton reunan takaa.

## **Muuta**

Alikäytävän kansi tehty kuudesta lohkosta.

Hissin ja portaiden kohdalla kävely- ja pyöräilyreitit jakavat matalat RST-pylonit.

Tunnelin suulla LED-valo-opasteet.



*Porraskatos- ja hissitornikonaisuus.*



*Porras- ja hissiyhteys välilaitureille.*

*Jalankulku ja pyöräily on erotettu toisistaan tasonkorotuksella, lattiamateriaalierolla ja laiturikulkujen kohdalla matalilla pylo-neilla.*



*Porraskatoksen yläpää, seinäpintoina lasilankut.*

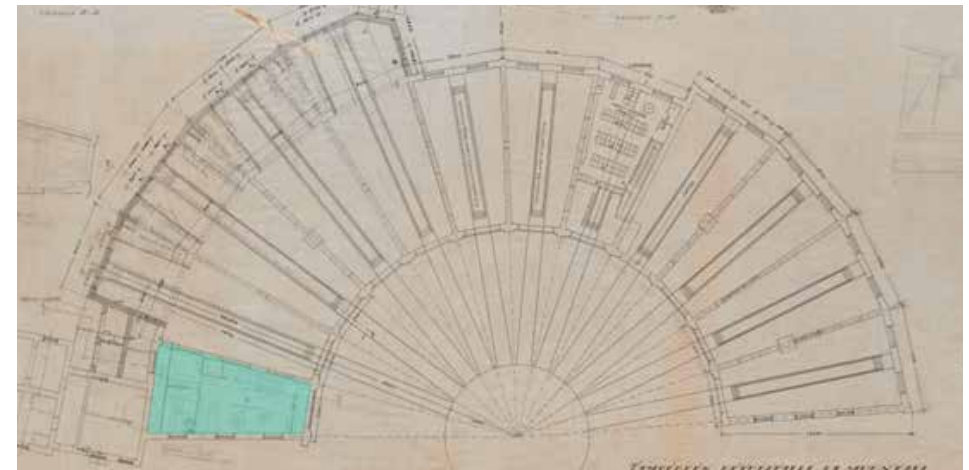
# 1. veturitallipilttuu



## **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Pilttuu sijaitsee veturitallin vanhimmassa osassa, joka on valmistunut alun perin vuonna 1896. Silloin valmistuivat pohjoisimmat 8 pilttuuta. Alun perin vanhimman osan pilttuut olivat pituudeltaan 14,9 m. Vuonna 1934 osaa pilttuista laajennettiin ja tähän pohjoisimpaan rakennettiin jatkeeksi arkistotila sekä kaksi pientä tilaa, joihin oli käynti suoraan ulkoa. Vuonna 1947 pilttuu jaettiin välipohjalla kahteen kerrokseen. Alakertaan rakennettiin sauna- ja pesutilat, yläkertaan tuli pukuhuone vaatelokeroineen. Samalla tilan ikkunoita ja ovea muutettiin. Myöhemmistä muutoksista ei ole löytynyt piirustuksia. Tila muutettiin myöhemmin toimistoksi ja on ilmeisesti toiminut viimeksi väliaikaisena työmaatoimistona.

Ei pääsyä toiseen kerrokseen.



### **Rakennusvuosi**

1896

1934: tilojen lisäys, ml. arkisto, pilttuun takaosaan

1947: Jako kahteen kerrokseen. Pesuhuone, sauna.

### **Lattia**

Maalattu betoni. Takaosan toimistossa muovimatto.

Siivous/pesutilassa laatoitus ruskea/okra

### **Seinät**

Rapattu, päällemaalattu tiili.

Siivous/pesutilassa seinälaatoitus valkoinen

### **Kattopinta**

Laskettu alakatto

### **Ikkunat**

Teräs/alumiini-ikkunaseinä.

Sivuseinän kaksiosaiset ikkunat vuodelta 1947. Ikkunoissa sälekaihtimet toimistokäyttöajalta.

### **Ovet**

Useimmat väliovet poistettu, oveja karmeineen uusittu. Teräspalo-ovi yläkertaan johtavan portaan edessä.

### **Muut rakennusosat**

Välipohjassa suurehkoja puupalkkien kannatuksena I-teräspalkit.

Väliaikaiseksi tarkoitettuja seinäketilajakoja työmaan toimistokäyttöajalta.

Porrashuone toiseen kerrokseen.

### **Varusteet**

Putkivalaisimet, alumiiniset sähkökourut

### **Tekniset laitteet**

Uudehko eristetty lämpölinja.





*Pilttuun ikkunaseinä ja toisen kerroksen seinälevytys.*



*Veturitalin päätyseinä eli pilttuun 1 sivuseinä, jossa näkyvissä vuoden 1947 jako kahteen kerrokseen. Ikkunarivien välissä punaiseksi maalattu vaakalaudoitus.*



*Välipohjan kannatusrakenteita. Toimistovaiheen talotekniikka, loisteputkivalaisimet ja sähkökourut.*

## 1. VETURITALLIPILTTUU



*Entiseen toimistotilaan rakennettuja työaatoimistovaiheen koppeja.*



*Toiseen kerrokseen johtavan portaan teräspalo-ovi.*



*Vuoden 1947 pesukopit.*



*Vuoden 1947 jälkeen tehtyjä toimiston sähkövetoja.*



*Märkätila, jossa jälkiasennuksena hyllyjä. Alun perin vuoden 1947 pesutiloja.*



*Toimistohuone. Uusia ja vanhoja putkilinjoja.*

## 2. veturitallipilttuu



### **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Pilttuu sijaitsee veturitallin vanhimmassa osassa, joka on valmistunut alun perin vuonna 1896. Silloin valmistuivat pohjoisimmat 8 pilttuuta. Alun perin vanhimman osan pilttuut olivat pituudeltaan 14,9 m.

Vuoden 1947 muutospiirustuksessa on pilttuun pohjoisreunalle, vuoden 1934 laajennusosaan esitetty pukuhuonetiloja kaappeineen.

Veturitalleihin on jossain vaiheessa, mahdollisesti jo 1934 lisätty keskuslämmitys.

Tilaan on rakennettu ("tila tilassa") henkilökunnan sosiaalitilat: taukotila, pukutila, peseytymistila ulottuu 1. pilttuun puolelle, varastotila ulottuu 3. pilttuun puolelle, kaksi wc:tä ja yksi toimistohuone (käytettyjen materiaalien perusteella ehkä 1970-luvulla).

Sosiaalitiloihin on tultu tallipihalta tuulikaapin kautta. Takaosan pukutilassa on avattu ovi ulos rampeineen pohjoisenpuolimmaisesta ikkunan toisen puoliskon kautta.

Hallin etuosan perällä on matala huonetila, jonka yläpuoliseen tilaan on sijoitettu ilmanvaihdon kanavistoa.

Takaosasta erotettuun huoneeseen johtaa yksi ovi. Takaosassa on ollut pukukaappeja, paikalla lattiassa nyt jäljellä kuivatuspatterilinjat.

Tila on ollut viimeksi väliaikaisessa työmaan taukotilakäytössä ennen ikkunaseinien asennusta.

Pilttuun korotettu lattia on uuden ikkunaseinän oven kynnyksen yläpuolella.



## **Rakennusvuosi**

1896, pidennys 1934

## **Lattia**

Kvartsivinyylilaattalattia korotetun betonivalun päällä. Pyöreä teräksinen viemärinkansi on jätetty pilttuumontun kohdalle tarkastusluukuksi.

## **Seinät**

Levytetty, maalattu lastulevy, avosaumat n. 5mm.

Takatilassa myös maalattu tiili, maalattu laasti.

## **Kattopinta**

Laskettu alakattolevytys, oranssit peitelistat.

## **Ikkunat**

Teräs/alumiini-ikkunaseinä, jonka asennuksen viimeistely kesken kuten muissa pilttuissa.

## **Ovet**

Maalatut laakaväliovet

## **Muut rakennusosat**

Minikeittiö: allastaso, uuniliesi, yläkaapisto kuivatusritilöineen. Kaappien ovet maalattu oranssiksi, vihreä akryylilevy allastason ja liedon yläpuolella.

## **Varusteet**

Henkilökunnan ilmoitustaulu sisäänkäynnin yhteydessä

## **Tekniset Laitteet**

Aiempi pilttuun ovi on ollut umpinainen patterin kohdalla ja jäljelle jäänyt patteri on maalattu valkoiseksi vain pilttuun puolella.

Takaosan pukutilan pukukoppien kuivatuspatterilinjat lattiassa.

Loisteputkivalaisimet

Koneellinen IV.

Kolmireikäiset puhelinpistokkeet

## 2. VETURITALLIPILTTUU



*Viimeisimmän rakennusvaiheen tilanjakoa. Huomaa minikeittiö, sähkötaulu, matala toimistokoppi, ilmanvaihtoventtiilit, alakaton levytykset maalattuine saumalistoineen ja loisteputkivalaistus, kvartsiivinyyliälämaalattia.*



*Pieni keittiönurkka.*



*Viimeisimmän rakennusvaiheen patteri pintavetoiseen. Huomaa kolmipiikkiset puhelinpistokkeet.*



*Sosiaalilavaiheen sisäänkäynnin tuulikaappi ja henkilökunnan ilmoitustaulu.*



*Lattian korotusvalu ja oven eteen jätetty, ilmeisesti toiminnassa oleva seinäpatteri.*



*Kvartsivinyylilaatta ("hovilaatta") tasoitelaastin päällä. Pyöreä teräksinen tarkastusluukku pilttuumontun kohdalla.*

## 2. VETURITALLIPILTTUU



Maalattu lastulevy pilttuiden tiilisen väliseinän päällä. avosau-  
mat. Huomaa vihreäksi maalattu jalkalista ja oranssi kattolista.



Sulaketaulu ja ilmanvaihdon kytkimet. Valmistaja "TATEKA".



Pukutila, pukukaappien kuivatuspatterit lattiassa.





*Takaseinän ikkunan läpi avattu poistumistieovi rampeineen. Sosiaalitilavaiheen ilmanvaihtolaitteistoa. Uusimmissa lämpölinjoissa harmaa muovikuori eristeen päällä.*



*Pesutila ulottuu Pilttuu 1:n taakse.*



*Sosiaalitilan wc.*

### 3. veturitallipilttuu



#### **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Pilttuu sijaitsee veturitallin vanhimmassa osassa, joka on valmistunut alun perin vuonna 1896. Silloin valmistuivat pohjoisimmat 8 pilttuuta. Alun perin vanhimman osan pilttuut olivat pituudeltaan 14,9 m. Vuonna 1934 osaa pilttuista laajennettiin siten, että niiden pituudeksi tuli 22,5 m. Tilassa on ollut toisella seinällä korkeita kaariaukkoja 4. pilttuuseen, mutta ne on jossain vaiheessa ummistettu. Vuoden 1947 muutospiirustuksessa on pilttuun pohjoisreunalle, vuoden 1934 laajennusosaan esitetty pukuhuone-tiloja kaappeineen.

Veturitalleihin on jossain vaiheessa, mahdollisesti jo 1934 lisätty keskuslämmitys.



## Rakennusvuosi

1896

1934: pidennys

## Lattia

Jälkeenpäin valettu betonilattia. Raide näkyvissä lattian tasalla, jatkuu ikkunaseinän ali.

Nosturin korotetut anturat montun molemmin puolin lattiassa, pultit tallella.

Pyöreä teräksinen tarkastusluukku.

## Seinät

Kalkittu. Alkuperäinen jyrkempi ja lyhyempi kattolinja näkyy peräosan seinien yläosissa.

Seinän holvatut kaaret Halli 4:n puolella näkyvissä, aukot peitetty levyin, maalattu. Teräksinen peitelevy.

Vuoden 1934 pidennyksen yhteydessä jätetty vanhan takaseinän osat seinäpilareiksi ja jatkettu ylöspäin takaosan kattoa kannattavaa primääriteräspalkkia varten.

## Kattopinta

Poikittaiset teräspalkit näkyvissä

Tallin jatketussa osassa ohuimmat teräs I-palkit sekundaariruoteina.

Etuosan katossa maalattu lastuvillalevytyks ("toja").

Takaosan aluslaudoitus maalattu valkoisella nokeentuneen kattopinnan päälle.

## Ikkunat ja ovet

Teräs/alumiini-ikkunaseinä.

Keskeneräinen asennuksen viimeistely.

Takaosan ikkunat: alkuperäinen ikkuna, vanerinen suojalevytyks ikkunan alaosissa.

## Muut rakennusosat

Uusi eristetty lämpölinja pilttuun takaosassa katosta ripustettuna.

## Varusteet

Korkkinen ilmoitustaulu seinässä

## Tekniset laitteet

Raiteesta jääne pilttuun edessä

### 3. VETURITALLIPILTTUU



Pilttuun 3:n kattorakennetta teräspalkkeineen ja aluslaudoitukseen. Huomaa äskettäin asennettu lämpölinja pilttuun takaosassa.



Ensimmäisen vaiheen 1896 kattolinjaa ja 1934 lisätyn osan seinätäytteet.



Pilttuun 4 vastaisia ummistettuja kaariaukkoja. Huomaa myös näkyvissä oleva alkuperäinen vuoden 1886 kattolinja, jonka yläpuolella aukkojen ummistus muuraamalla. Veturiastian puoleinen alakaton paloeristys puuttuu muun alakaton alueelta.

Vuoden 1934 laajennuksen katto-osan tuenta.





*Katon etulapteen levytystä. Pyöreä reikä katossa on tallissa olevan höyryveturin savupiipun kohdalla savunpoistoa varten. Vastaava reikä löytyy pilttuu 5:n katosta, jossa on myös nokeentunut kattolaudoitus.*



*Veturitaliin on jossain vaiheessa lisätty keskuslämmitys. Kuvan lamellipatterissa on raudoin suojattu termostaatti.*



*Pilttuun 2 vastainen seinä, huomaa vetotangon tai muun myöhemmin katkaistun asennuksen vaatima laippa. Vastaava laippa löytyy tämän pilttuun vastapäiseltä seinältä.*

### 3. VETURITALLIPILTTUU



*Valettu betonilattia on mahdollistanut raiteiden käytön, vaikka piltuumonttu on peitetty. Raiteiden ura on täytynyt tai täytetty myöhemmin irtonaisella maa-aineksella.*



*Pilttuun takaosan nurkka, teräspalo-ovi ja pilttuiden välinen palo-osastoiva levytys. Vuoden 1934 suunnitelmassa näissä kohdissa on aukko, ei seinää.*



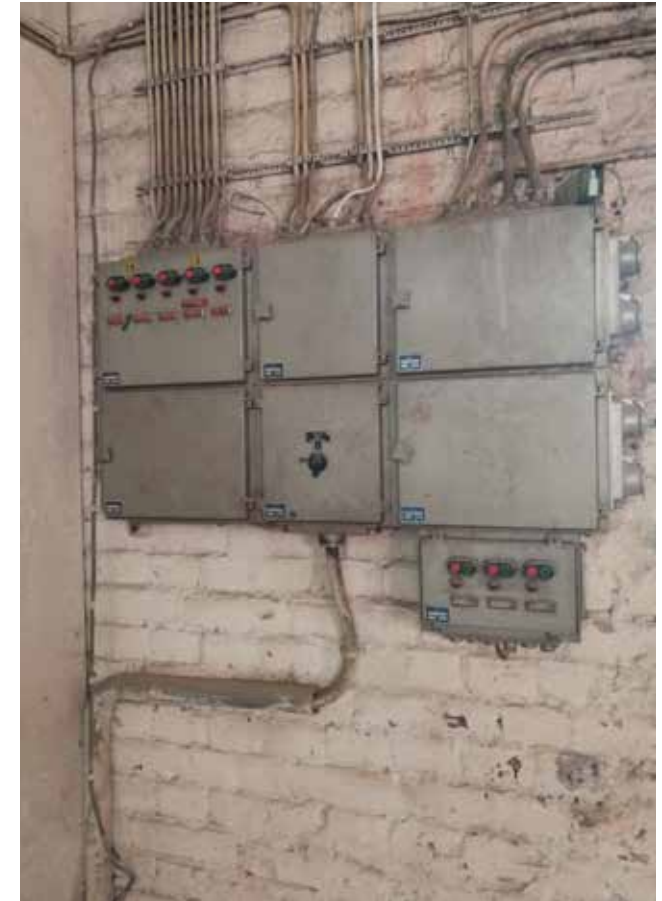
*Pilttuu 2:n sosiaalitilojen laajennus Pilttuu 3:n puolelle. Varastokäytössä olleen tilan seinästä puuttuu levy.*



*Takaseinä levyillä suojattuja ikkunoita.*



*Kivinen antura/sokkeli, päällä tiilimuuraus. Uudessa ikkuna-seinässä kiireinen työn jälki: suojamuovit jätetty sisäpuolelle, saumat viimeistelemättä.*



*Sulake- ja kytkentätäulu.*

## 4. veturitallipilttuu



### **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

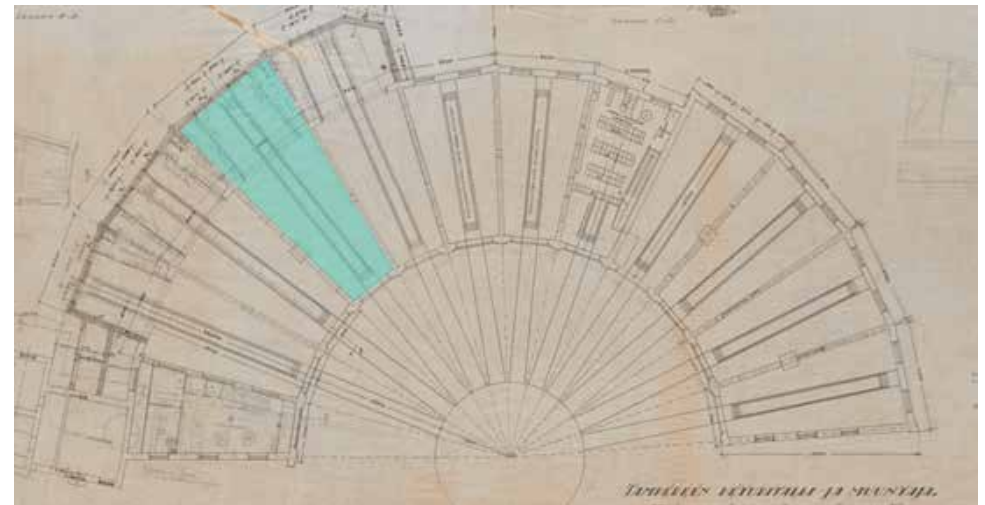
Pilttuu sijaitsee veturitallin vanhimmassa osassa, joka on valmistunut alun perin vuonna 1896. Silloin valmistuivat pohjoisimmat 8 pilttuuta. Alun perin vanhimman osan pilttuut olivat pituudeltaan 14,9 m. Vuonna 1934 pilttuuta laajennettiin.

Viimeksi todennäköisesti verstaas/varikkokäytössä.

Viimeisimmässä rakennusvaiheessa tehdyt muutokset: etu- ja takaosassa alaslaskettu katto. Takaosan toimisto erotettu osastoivalla levyseinällä, yksi teräsovi perätilaan. Raiteiden välissä tasausvalu. Tilassa on keltaiseksi maalattu nosturirakenne.

Tilassa ei ole kunnan lattiakaivoja eikä lattiamonttua. Tämä on ollut "kuivia" töitä varten.

Pohjoispuoleisen seinän holviaukoissa I-teräspalkit alakaton alapuolella.





## Rakennusvuosi

1896

1934: pidennys

## Lattia

Alkuperäinen tiililattia näkyvissä, raide ja teräslevyin peitetty huoltomonttu näkyvissä. Huoltomontusta kohti takaseinää raiteiden väliin on valettu betoni raiteiden korkeustasalle

## Seinät

Kalkitut tiiliseinät. Kaariaukot levytetty.

Etu- ja takatilan jakava seinä ja takatilan pilttuiden vastaiset seinä levytetty lujalevyillä.

Takaseinällä kalkkimaalaus irronnut, punatiilipinta näkyvissä.

Takaseinässä ulkopuolella on havaittu aiemmin pakkasrapautumaa (Savolainen 2015)

Pohjoisenpuoleisen seinän holviaukoissa I-teräspalkit alakaton alapuolella.

## Kattopinta

Ikkunaseinän yläreunan tasoon asennettu vaakasuora lujalevytyks. Avosaumat, n. 5mm.

## Ikkunat

Teräs/alumiini-ikkunaseinä. Keskeneräinen asennuksen viimeistely, suojakalvot jätetty kiinni karmeihin pilttuun puolella.

Pilttuun takaosan ikkuna-aukot pääosin peitetty ja eristetty sisäpuolelta.

## Ovet

Pilttuun takaosassa teräspalo-ovet viereisiin pilttuisiin

## Varusteet

Vesipiste, pesuallas.

## Tekniset laitteet

Loisteputkivalaistus.

Kääntyvä pilarinosturi, jonka tuentavetotangot ulottuvat pilttuu 5:n puolelle.

Eristetty lämpölinja perätilan yläosassa pilttuita 9-12 varten.

#### 4. VETURITALLIPILTTUU



*Pilttuun etuosa. Huomaa raiteiden väliin tehty betonivalu, keltainen kääntyvä pilarinosturi ja muut verstaas/korjaamovaruusteet sekä äskettäinen uusi lämpölinja eristeineen. Lämpölinjan reiän porauksesta tiiliseinän läpi on jäänyt pölyt seinälle. Teräspalo-ovi johtaa takahuoneeseen.*

*Veturitallikäytön aikainen tiililattia ja montun teräskansi pilttuun etuosassa.*



*Alakaton ja holviaukkojen lujalevytyt. Huomaa I-palkki oikealla holviaukon yläosassa alakaton alapuolella.*



*Pilttuun takaosa ja peitetyt ikkunat.*

*Takaseinän kalkkimaalauksen alta paljastunutta tiilipintaa.*





*Kääntyvä pilarinosturi tukirakenteineen. Nosturi on kiinnitetty vieresen pilttuu 5:n läpi vedettyihin tukitankoihin.*



*Työnkirjauspiste ja puhelinteline seinässä. Punainen tiilipöly peräisin uuden lämpölinjan asennuksesta.*



*Ovisyvennys pilttuu 5:een. Oven viereen on jäänyt jälki aieman käyttövaiheen valokatkaisijasta.*

#### 4. VETURITALLIPILTTUU



*Etutilan kiertoilmalämmitin.*



*Pilttuun oviaukon pieli. Kivinen sokkeli alimmaisena, useita väri- ja laastikerroksia.*

## 5. veturitallipilttuu



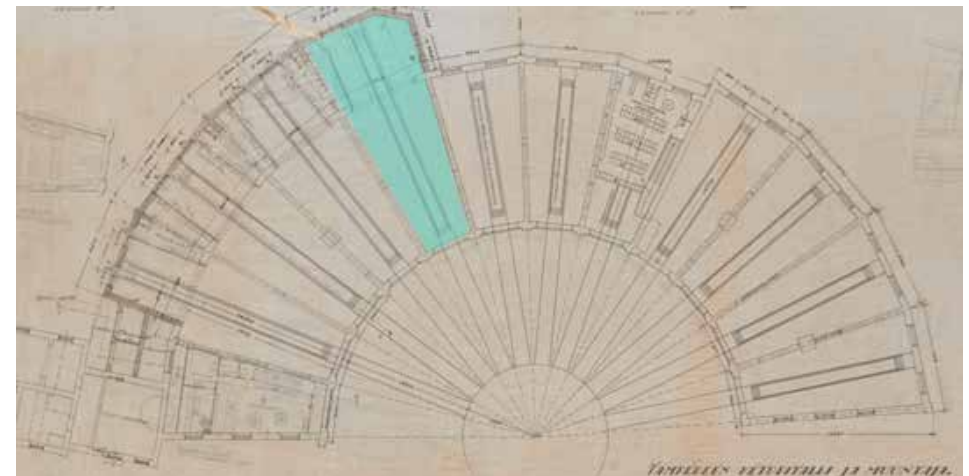
### **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Pilttuu sijaitsee veturitallin vanhimmassa osassa, joka on valmistunut alun perin vuonna 1896. Silloin valmistuivat pohjoisimmat 8 pilttuuta. Alun perin vanhimman osan pilttuut olivat pituudeltaan 14,9 m. Vuonna 1934 pilttuuta laajennettiin.

Avoin tila vesikattoa ja peräseinää myöten. Laajennettu.

Ei viitteitä siitä, että tila olisi ollut käytössä muuna kuin veturitallina.

Lämpölinjat katkaisevat yhtenäisen veturitallitilan.



## Rakennusvuosi

1896, laajennettu 1934

## Lattia

Alkuperäinen tiililattia näkyvissä. Montun päällä betonivalu raiteiden välissä raiteiden yläpinnan tasalla. Raiteiden sisäpuolelle on jätetty vaunun pyörän mentävä ura.

## Seinät

Seinät kalkkimaalattu valkoiseksi.

Alkuperäinen jyrkempi ja lyhyempi kattolinja näkyy peräosan seinien yläosissa.

Vuoden 1934 pidennyksen yhteydessä jätetty vanhan takaseinän osat seinäpilareiksi ja jatkettu ylöspäin takaosan kattoa kannattavaa primääriteräspalkkia varten.

Seinän holvatut kaaret Halli 4:n puolella ovat näkyvissä, aukot muurattu.

Takaosan pilttuiden välinen seinä levytetty.

Takaosan seinien alaosa on maalattu keltaisella.

## Kattopinta

Katon aluslaudoitus ja palkiston on noesta tummunut. Katossa on jäljellä myöhemmin yläpuolelta laudoitettu savunpoistoaukko.

## Ikkunat

Teräs/alumiini-ikkunaseinä.

Taka- ja laajennuksen sivuseinällä alkuperäiset ikkunat, alaosa suojalevytetty.

## Ovet

Vanha teräsovi vuoden 1896 seinässä. Teräsovi pilttuu 4:ään laajennusosassa.

## Muut rakennusosat

Pilttuu 4:n pilarinosturin vetotangot.

## Varusteet

Kääntyvän pilarinosturin runko vanhan takaseinän kohdalla.

## Tekniset laitteet

Alkuperäinen/varhainen sähköjohtoasennus pohjoisenpuoleisen seinän yläosassa.

Eristetyt lämpöputket n. 3,5m korkeudella laajennuksen seinäpilareiden etupuolella, kulkevat taimman suljetun holviaukon yläosan kautta. Putkivalaisimet seinillä.

## Muuta

Edusta: asfaltti. raiteista jääne



*Pilttuu 5, jota on laajennettu vuonna 1934. Huomaa raiteiden väliin tehty betonivalu monttuluukkuineen ja äskettäin lisätty lämpölinja eristeineen.*



*Vuoden 1934 laajennuksen tukipilariksi jätetty vuoden 1896 takaseinä.*



*Kääntyvän pilarinosturin runko.*

## 5. VETURITALLIPILTTUU



*Pilttu 4:n vastainen seinä. Vasemmalla vanha alkuperäinen teräsovi taottuine saranoineen, oikealla mahdollinen lämmitys-uunin syvennys. Veturitallikäytön aikaisia sähköjohtoja pinta-asennuksena.*

*Etelänpuoleinen seinä. Uusi lämpölinja vanhan holviaukon muuratun yläosan kautta. Loisteputkivalaistus seinillä.*



*Pyöreä reikä katossa ilmeisesti konekäytön savunpoistoa varten. Vastaava reikä löytyy pilttuu 3:n katosta, jossa on myös nokeentunut kattolaudoitus.*



*Pilttuu 4:n pilarinosturin tuennan vetotangot hitsattu katon teräspalkkeihin. Vetotankojen päällä kaksi pitkää keskitysmittaa.*



## 6. veturitallipilttuu

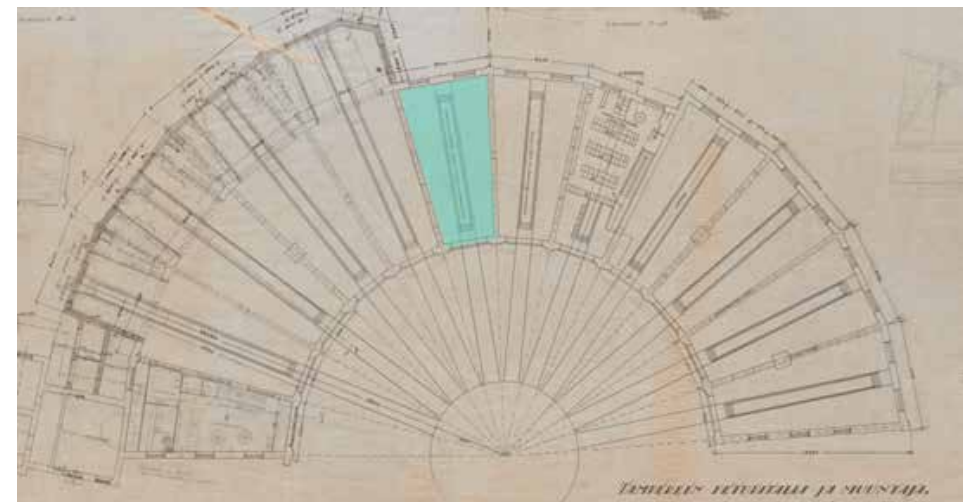


### **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Pilttuu sijaitsee veturitallin vanhimmassa osassa, joka on valmistunut alun perin vuonna 1896. Silloin valmistuivat pohjoisimmat 8 pilttuuta. Pilttuu on pituudeltaan 14,9 m, sitä ei ole pidennetty.

Parhaiten säilynyt vuoden 1896 veturitallin pilttuista. Ei merkkejä muusta kuin veturitallikäytöstä.

Avoin tila vesikattoa ja peräseinää myöten lukuun ottamatta uutta lämpölinjaa.



## Rakennusvuosi

1896

## Lattia

Tiililattiassa ohut laastikerros. Tiilen kuvio osittain näkyvissä.

Huoltomonttu peitetty, pilttuun takaosassa portaat alas.

## Seinät

Seinissä vaihtelevan paksuisia kerroksia kalkkimaalia, slammausta. Takaseinän kalkkimaalausta irronnut ja tiilipinta osittain näkyvissä. Holviaukko/aukot peitetty tiilimuurauksella. Sivuseinien alaosa maalattu tummanharmaalla. Pohjoisenpuoleisen seinän yläosassa tummat valumajäljet

## Kattopinta

Teräspalkit ja lankkuruoteet näkyvissä. Aluslaudoitus ruoteineen on ehkä uusittu veturitallikäytön jälkeen tai loppupuolella.

Teräspalkkien väliin lisätty rautoja lämpöputkiston kannattamiseksi.

## Ikkunat

Teräs/alumiini-ikkunaseinä.

Peräosan ikkunat ovat matalampia kuin laajennuksissa, yläosassa matala kaari, alkuperäinen ikkunajako, alaosa suojattu levytyksellä.

## Ovet

Ovisyvennys pilttuu 7:ään

## Tekniset laitteet

Eristetyt lämpöputket n. 3,5m korkeudella, tuotu taimman holviaukon kaarta hipoen. Porauksen tiilipölyn jäljellä. Putkivalaisimet seinillä.



*Pilttuu 6. Alkuperäinen katon aluslaudoitus. Huomaa alkuperäiset ikkunat ja säilynyt montun osa peitelankkuineen raitteiden välissä pilttuun perällä.*



*Katon aluslaudoitus, huomaa valumat seinän yläosassa.*



*Pilttuun takaosa ja portaat monttuun.*

*Huoltomonttu*





*Pilttuun etuosa holviaukkosityvennyksineen. Verhojen tarkoitus pilttuiden ikkunaseinillä on peittää näkyvyys sisään.*



*Uusi lämpölinja.*

*Ikkunaseinät. Pielissä jäänteet saranan tapeista kivitukineen.*



*Portaat huoltomonttuun.*

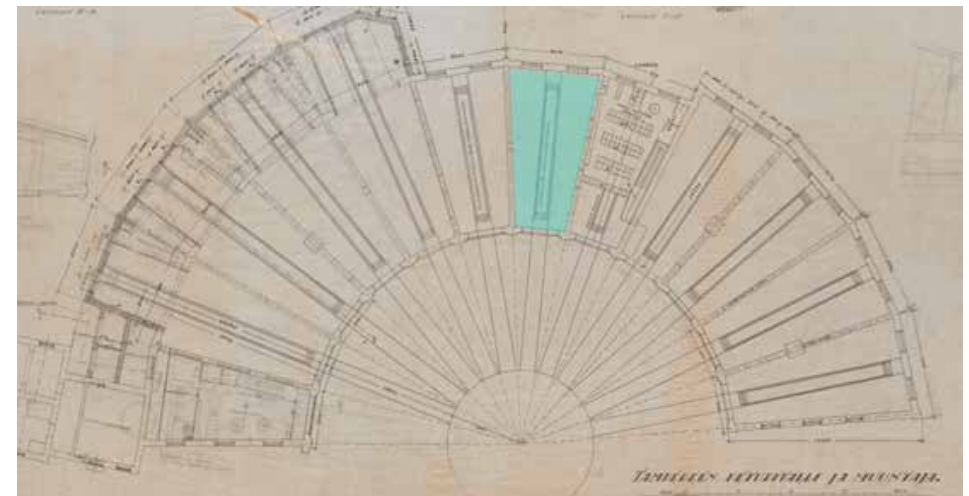
## 7. veturitallipilttuu



### **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Pilttuu sijaitsee veturitallin vanhimmassa osassa, joka on valmistunut alun perin vuonna 1896. Silloin valmistuivat pohjoisimmat 8 pilttuuta. Pilttuu on pituudeltaan 14,9 m, sitä ei ole pidennetty.

Avoin tila vesikattoa ja peräseinää myöten lukuun ottamatta lämpölinjaa. 1934 piirustuksen mukaan autonkorjaustila.



## Rakennusvuosi

1896

## Lattia

Lattiassa ja raiteiden välissä betonivalu. Ura raiteen vieressä on mahdollistanut veturi/vaunukäytön.

## Seinät

Seinissä vaihtelevan paksuisia kerroksia kalkkimaalia, slammausta. Peräseinän kalkkimaalaus irronnut alaosastaan. Holviaukko/aukot peitetty tiilimuurauksella. Pilttuun etummainen holviaukko pilttuu 8:aa vasten: holvin levyinen suorakulmainen oviaukko. Aukko on tehty ilman yläpuolisen tiilimuurauksen tuentaa.

## Kattopinta

Vesikaton myötäinen tojalevytyks aluslaudoituksen alapuolella eristeenä. Poikittaiset teräspalkit näkyvissä, palkin ylempi laippa levytyksen alla piilossa.

## Ikkunat

Teräs/alumiini-ikkunaseinä.

Peräosan ikkunat matalampia kuin laajennuksissa, yläosassa matala kaari, alkuperäinen ikkunajako, alaosa suojattu levytyksellä.

## Tekniset laitteet

Uudet eristetyt lämpöputket n. 3,5m korkeudella.

Kattolamput

*Tojalevytyks alakatossa, I-teräspalkeissa ei ole erityistä palosuojauks ja levytyks on palvellut lähinnä vaikeastisytyvänä lämmöneristeenä.*





*Takaseinän ikkunat ja eristetyt lämpölinjat ripustusrautoineen.*

*Pilttuun oven pieli ja sokkelikivi.*



*Oviaukko pilttuu 8:aan. Yläpuolisesta muurauksesta puuttuu kannatus.*



*Pilttuun seinän rappausta ja paljastunut punatiili.*

## 8. veturitallipilttuu

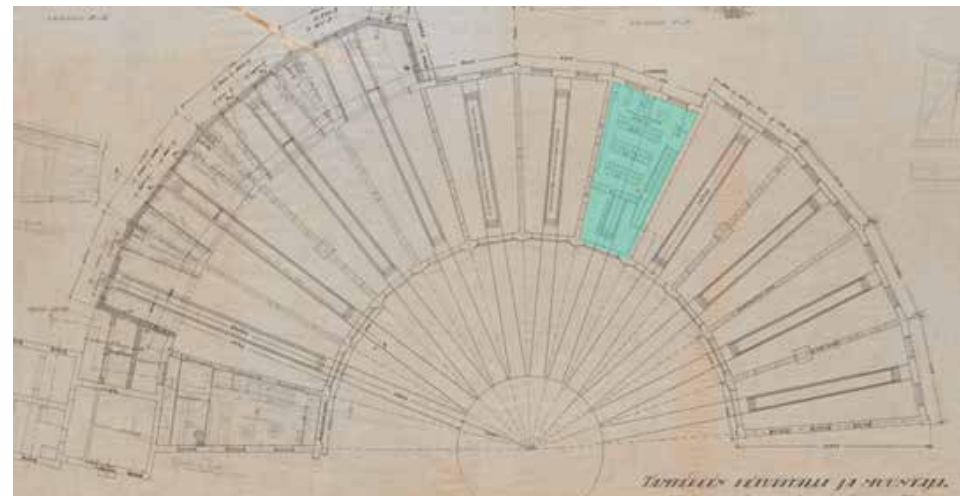


### **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Pilttuu sijaitsee veturitallin vanhimmassa osassa, joka on valmistunut alun perin vuonna 1896. Silloin valmistuivat pohjoisimmat 8 pilttuuta. Pilttuu on pituudeltaan 14,9 m, sitä ei ole pidennetty.

Vuoden 1934 suunnitelman mukaan pilttuu jaettu kahteen kerrokseen. Alakerrassa pukuhuone ja pilttuun etuosassa varaus autolle. Alakerrassa myös suihkukopit vuodelta 1934. Välipohja tehty yksinkertaisella laudoituksella teräksisten I-pilareiden varaan, puupalkkien päälle.

Välipohjaan on sahattu aukko ikkunaseinän eteen.





## **Rakennusvuosi**

1896

## **Lattia**

Pintamateriaalina valettu betoni. Raiteiden väli valettu kokonaan, raiteiden yläpinta näkyvässä.

Välipohjassa lattialankut.

## **Seinät**

Seinät rapattu/kalkkimaalattu. Suihkutilan seinässä kiiltävä maali ulkopuolella.

## **Kattopinta**

Pilttuun etuosassa levytys kuten pilttuussa 7. Pilttuun takaosassa on valkoiseksi maalattu paneelilaudoitus.

## **Ikkunat**

Teräs/alumiini-ikkunaseinä.

Peräosan ikkunat matalampia kuin laajennuksissa, yläosassa matala kaari, alkuperäinen ikkunajako, alaosa suojattu levytyksellä.

## **Ovet**

Alkuperäiset ovet suihkukopeissa.

## **Muut rakennusosat**

Välipohja kannatettu I-teräspilarein ja puupalkein. Portaissa I-teräspalkkireidet ja puiset askelmat.

## **Kiintokalusteet**

Peräosan levyinen verstastyöpöytä veturitallitoiminnan ajalta.

Lautaverhoiltu komero, korotettu lattiasta, liukuovet.

## **Tekniset laitteet**

Loisteputkivalaisimet

## 8. VETURITALLIPILTTUU



*Pilttuun välipohja teräspilareineen ja puupalkkeineen.*

*Välipohjaan varasto- tai työmaavaihetta varten sahattu haalausaukko ikkunaseinän edessä. Kaiderakenteet hentoja.*



*Etuosan katon levytys, takaosan kattopanelointi.*



*Toisen kerroksen takaosan kattopanelointi. Seinää vasten vanha pilttuun oven fragmentti.*



*Kattopanelointi ja alta näkyvää vesikaton aluslaudoitusta.*



*Lämpölinjat toisessa kerroksessa.*

*Pilttuun toinen kerros, äskettäin asennetut peiteverhot.*



*Portaat toiseen kerrokseen.*

## 8. VETURITALLIPILTTUU



*Varastokomero ja verstaaspöytä ikkunaseinällä. Kyltin mukaan komerossa on säilytetty "telinevaatteita".*



*Visit Centerin työmaa-aikainen oviyhteys pilttuuseen 9.*



*Lattian betonivalu ja pilttuumonttua varten jätetty ja laudoilla peitetty tarkastusaukko.*

## 9.-12. veturitallipilttuut



### **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta:**

Tämä osa on vuodelta 1901 peräisin oleva laajennus.

Visit Center, SRV-myynti, suunniteltu 2018

Toteutettu "tila tilassa" -periaatteella. Savolaisen selvityksen mukaan (2015) näiden "pilttuiden sisätiloissa hahmottuu hyvin 1990-luvun alkuun asti jatkunut käyttö veturitalleina, vaikka valtaosa kiinteästä sisustuksesta onkin peräisin 1900-luvun alkupuolelta. Pilttuiden lattiamateriaalit ovat sekä tiiltä että betonia." Pilttuut ovat todennäköisesti siis säilyttäneet hyvin piirteensä nykyisten rakenteiden takana.

Pilttuussa 9 SRV:n myyntitila

Pilttuussa 10 kaupungin näyttelytila

Pilttuussa 11 esitystila

Pilttuussa 12 baaritila

*Eteläpäädyn ikkunat on peitetty mainostauluin ja oletettavasti suojattu sisä- ja ulkopuolelta levytyksin.*

## Rakennusvuosi

1901

## Lattia

Pilttuu 9-11: Muovimatto, tekstiilimatto

Pilttuu 12: Laminaatti/parketti

Nykyisten lattiamateriaalien alla tiili/betoni (Savolainen 2015)

## Seinät

Sekalaiset seinäpinnat, sisustuslevyjä, tiilijäljitelmäpaneelit pilarien kohdalla

## Kattopinta

Alaslaskettu alakatto, pinnoitettu valkoinen paneeli, sisustuselementtejä

## Ikkunat

Teräsalumiini-ikkunaseinät.

Eteläpäädyn sivuikkunat on peitetty sisältä lämmöneristeillä, ulkoa levytetty mainoskyltein. Ikkunoiden kunto tuntematon.

## Ovet

Sisäövet maalattuja laakaovia.

## Kiintokalusteet

Vierailukeskusta palvelevat kiintokalusteet

## Varusteet

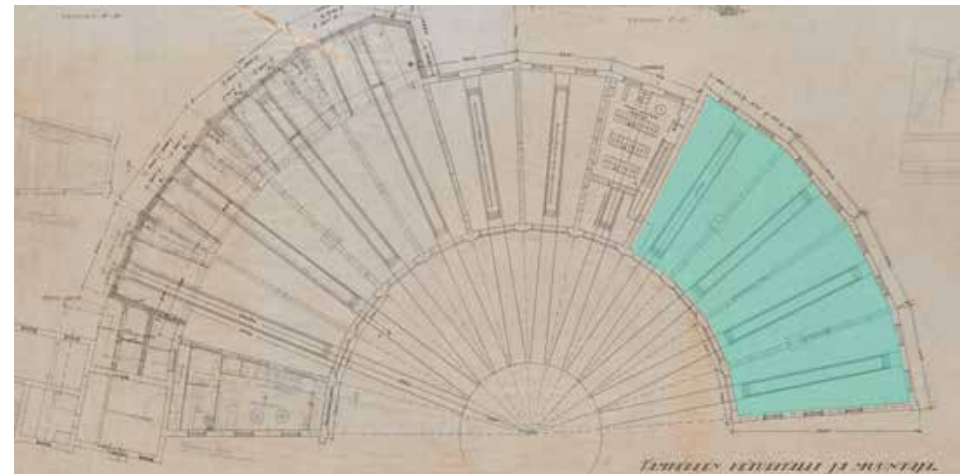
Vierailukeskusta palvelevat varusteet

## Tekniset laitteet

Koneellinen IV; ilmanjäähdytyselimä

## Muut

Edusta: katukiveys, betoni





Pilttu 9



Pilttu 10



*Pilttuiden tiilipinnat on verhoiltu sisustuslevyillä, veturitalin pintamateriaaleja ei ole näkyvissä.*

Pilttu 11:n esitystila



Pilttu 12



# Viinikanojan silta



## **Yleiskuvaus tilasta ja sen käyttö- ja muusta historiasta.**

Viinikanojan uusi silta rakennettiin vanhan sillan paikalle kahdessa vaiheessa, jotta junaliikenne saattoi jatkua keskeytyksettä rakentamisen ajan. Sillan ensimmäinen vaihe valmistui 1930 ja silta oli valmis 1939.

Viimeistään vuosien 1946-47 aikana sillasta tuli kaksiraiteinen ja ilmakuviin perusteella raiteita lisättiin 1970-80-lukujen taitteessa siten, että lopulta sillalla oli neljä raidetta.

Rata on sähköistetty vuonna 1975.

*Näkymä idästä Tampereen Valtatieltä.*



## Siltakansi

Niitattu teräksinen levypalkkisilta. Itäisin palkisto on hitsattu.

Kuumasinkityt teräsverkkokaiteet.

## Päällysrakenteet

Neljä raideparia.

Raiteiden väleissä lankut ja levytys.

## Maatuet

Maapenkat päissä.

Välituessa betoniperustus puupaalutuksen varassa. Välituessa halkeama kahden rakennusvaiheen rajapinnassa.

Maa- ja välitukia on levennetty länteen päin 1998, jolloin ratajohdon pylväitä siirrettiin ja sillan kantta levennettiin 1,35m.

Maa- ja välitukien betonipinnat on ruiskubetoinoitu ja saumat tiivistetty polyuretaanilla 2006.

Eteläpään maatuen etuluiska on kenttäkivetty ja keiloihin on asennettu siirtonurmikko.

## Muuta

Viinikanojan siltarumpu 1966 ja 1977 välillä



*Näkymä lounaasta Viinikanojan varrelta Viinikanpolulla. Huomaa siltarummun suuaukko.*

*Näkymä neljän raideparin sillalta pohjoiseen.*





Näkymä luoteesta Tampereen Valtatieltä Soininkadun risteyksestä.



Näkymä luoteesta Tampereen Valtatiellä. Huomaa 1998 levennetty betoninen maatuki vasemmalla.

Eteläinen maatuki. Vasemmanpuoleinen, itäisin palkisto hitattu, muut niitattu. Huomaa uudemmat betonipinnoitteet ja maatuen kenttäkiveys tässä päässä siltaa.

Lännestä lukien toisen raideparin niitattua teräsrakennetta





*Eteläinen maatuki ja lännestä lukien kolmannen raideparin palkiston tukinivelet.*



*Eteläisempi välituki ja sillan ali kulkeva Viinikanpolku. Huomaa välituen ylin kiviladonta ja sen alapuolinen betonointi. Huomaa myös kahden läntisen raideparin tuennan korkeusero kahteen uudempaan itäiseen raidepariin nähden ja viisto sauma välituessa näiden kahden välillä.*



*Itäisten raideparien välituenta ja laakerointi.*



*Raideparien välissä puupalkkien päät ja pitkittäinen lankutus.*



*Läntisimmän raideparin reunan kansilevytyksen palkkituenta ja kaiteen kiinnitys.*



*Sillan eteläisen maatuen kenttäkiveystä.*



