

TAMPEREEN KAUPUNKI

## Hiedanrannan yleissuunnitelman vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön ja arkeologiseen perintöön

Raportti 18.6.2018, päivitetty Järvi kaupungin osalta 29.10.2019



Kervinen Minttu, Luoto Kalle, Heinilä Maritta

29.10.2019

## Sisällysluettelo

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 1     | Johdanto .....   | 1  |
| 1.1   | Työryhmä.....  | 1  |
| 1.2   | Raportin sisältö .....   | 1  |
| 1.3   | Työmenetelmät .....  | 2  |
| 1.3.1 | Vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön.....   | 2  |
| 1.3.2 | Vaikutukset arkeologiseen perintöön.....   | 2  |
| 1.4   | Tarkastelualue .....   | 3  |
| 2     | Vaikutusten arviointi rakennesuunnitelmasta .....  | 4  |
| 2.1   | Kyläaika ja rustholli aika.....  | 5  |
| 2.1.1 | Ilmiöt .....   | 6  |
| 2.1.2 | Vaikutusten arviointi ja suositukset.....  | 6  |
| 2.2   | Kartanoaika .....  | 7  |
| 2.2.1 | Ilmiöt .....   | 7  |
| 2.2.2 | Vaikutusten arviointi ja suositukset.....  | 11 |
| 2.3   | Teollisuuden aika.....   | 13 |
| 2.3.1 | Ilmiöt .....   | 13 |
| 2.3.2 | Vaikutusten arviointi ja suositukset.....  | 22 |
| 2.4   | Muita huomiota .....   | 24 |
| 3     | Yleissuunnitelman vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön ja arkeologiseen perintöön ..... | 25 |
| 3.1   | Lielahden tehdas ja keskusta.....  | 28 |
| 3.2   | Lielähti.....  | 29 |
| 3.3   | Keskuspuisto .....   | 30 |
| 3.4   | Lielahden kartano ja kartanopuisto.....  | 30 |
| 3.5   | Järvikaupunki.....   | 31 |
| 3.5.1 | Teollisuuden ajan ilmiöt Järvikaupungissa .....  | 34 |
| 3.5.2 | Vaikutusten arviointi ja suositukset Järvikaupungissa .....                                      | 40 |
| 4     | Johtopäätökset.....  | 41 |

29.10.2019

# Hiedanrannan yleissuunnitelman vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön ja arkeologiseen perintöön

## 1 Johdanto

Työssä tehdään asiantuntija-arvio Hiedanrannan yleissuunnitelman vaikutuksista rakennettuun kulttuuriympäristöön ja arkeologisiin kohteisiin/alueisiin. Aluksi arvioinnin pohjana käytettiin Hiedanrannan rakennesuunnitelman aineistoja joulukuulta 2017. Toukokuun 2018 aikana arviointia täydennettiin yleissuunnitelma-aineistolla ja laadittiin tiivis vaikutusten arviointi liitettäväksi osaksi yleissuunnitelmaselostusta. Arvioitavia kohteita alueella ovat mm. tehdaskompleksi, kartano-alue, hautakappeli sekä joitakin muita rakennuksia ja laiturirakenteita. Vaikutusten arvioinnin lähtöaineistona käytettiin kilpailuvaiheen aineistoja sekä muita Tampereen kaupungin toimittamia lähtöaineistoja. Tarkastelualueelle tehtiin maastokäynti keväällä 2018.

Tampereen kaupunki on päivittänyt Hiedanrannan yleissuunnitelmaa Järvi-  
kaupungin osalta vuoden 2019 aikana. Tämän takia myös vaikutusten arviointia on tarkistettu Järvi-  
kaupungin osalta. Vaikutusten arvioinnin pohjana on käytetty 2.7.2019 päivättyä yleissuunnitelmaa. Yleissuunnitelma käsittää Järvi-  
kaupungin 1. ja 2. vaiheen. Vaikutusten arvioinnissa on huomioitu keväällä 2019 tehty Pölkkylänniemen arkeologinen kartoitus uutena aineistona. Lisäksi vaikutusten arviointia tarkistettiin vielä 7.10.2019 päivätyn yleissuunnitelman suhteen.

### 1.1 Työryhmä

Vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön arvioivat pääasiassa arkkitehdit Maritta Heinilä ja Minttu Kervinen FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy:stä. Vaikutukset arkeologiseen perintöön arvioi Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy:stä arkeologi Kalle Luoto.

Päivitetessä vaikutusten arviointia Järvi-  
kaupungin osalta vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön arvioi arkkitehti Minttu Kervinen FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy:stä. Vaikutukset arkeologiseen perintöön arvioi Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy:stä arkeologi Kalle Luoto.

Työtä ohjasi Tampereen kaupungin puolesta projektiarkkitehti Lotta Kauppila kummassakin työvaiheessa.

### 1.2 Raportin sisältö

Raportin aluksi kuvaillaan tiiviisti alueen rakennetun kulttuuriympäristön ja arkeologisen perinnön arvoja ja arvioidaan vuoden 2017 aikana laaditun rakennesuunnitelman vaikutuksia rakennetun kulttuuriympäristön ja arkeologisen perinnön arvoihin. Rakennesuunnitelman vaikutusten arvioinnin perusteella annetaan suosituksia yleissuunnitelmaa varten. Raportin loppuosassa esitetään tiivis vaikutustenarviointi yleissuunnitelman ratkaisun suhteesta rakennetun kulttuuriympäristön ja arkeologisen perinnön arvoihin ja arvioidaan vaikutusten merkittävyttä. Tarpeen mukaan annetaan suosituksia arvojen huomioimisesta jatkosuunnittelun, kuten asemakaavojen laadinnan tai rakennussuunnittelun yhteydessä. Tiivis vaikutustenarviointi on tarkoitettu liittämään osaksi yleissuunnitelman muuta vaikutustenarviointia Tampereen kaupungin työryhmän toimesta. Raportin liitteenä on yksinkertaistettu esitys tarkastelualueen kehityksestä ja siihen liittyneistä ilmiöistä aikajanalla.

29.10.2019

Yleissuunnitelman vaikutusten arviointia on täydennetty loppukesällä ja syksyllä 2019 Järvi kaupungin suunnitteluratkaisun tarkennuttua. Päivitykset on viety osaksi 18.6.2018 päivättyä raporttia Hiedanrannan yleissuunnitelman vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön ja arkeologiseen perintöön. Päivityksiä on tehty raportin lukuun 1 Johdanto ja 4 Johtopäätöksiin. Luvussa 3 Yleissuunnitelman vaikutuksista rakennettuun kulttuuriympäristöön ja arkeologiseen perintöön on päivitetty Järvi kaupunkia käsittelevä alaluku 3.5. Luvussa on kuvattu suppeasti alueen kehitykseen vaikuttaneita ilmiöitä huomioiden keväällä 2019 tehty Pölkylänniemen arkeologinen kartoitus (24.5.2019, FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy ja Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy) sekä kuvattu päivitetyn yleissuunnitelman vaikutuksia ja annettu suosituksia rakennetun kulttuuriympäristön ja arkeologisen perinnön huomioimisesta jatkosuunnittelussa. Muualle raporttiin on tehty vain taittoon vaikuttaneita muutoksia. Lielahden tehdaskompleksin osalta muutama kohtaan on kirjattu ylös, että tehdaskompleksin tilanne on elänyt suunnittelun ja suunnitelmien päivittämisen aikana; tehdaskompleksissa on erilaista väliaikaista käyttöä ja osia tehdaskompleksista on purettu vaikutusten arvioinnin tekemisen jälkeen. Vaikutusten arviointia ei ole tarkistettu näiltä osin.

### 1.3 Työmenetelmät

#### 1.3.1 Vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön

Vaikutusten arvioinnissa tutkitaan ja vertaillaan Tampereen Hiedanrannan rakentamisen sekä muun maankäytön keskeisiä vaikutuksia rakennettuun kulttuuriperintöön. Vaikutukset arvioidaan huomioiden aikaisemmat rakennetun ympäristön selvitykset sekä rakennuskortit.

Vaikutusten arvioinnissa analysoidaan kaupungin toimittama rakennesuunnitelma-aineisto, yleissuunnitelma-aineisto sekä karttatarkastelujen perusteella Hiedanrannan ympäristöön vaikuttaneet tärkeimmät historialliset ilmiöt, sekä niiden ilmenemistä Hiedanrannan nykyisessä kaupunki- ja maisemakuvassa sekä rakennetussa kulttuuriympäristössä.

Lähtötietojen ja nykytilan analyysin pohjalta arvioidaan rakennesuunnitelman positiiviset ja negatiiviset vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön. Rakennemallivaiheessa vaikutusten arvioinnin tarkoituksena on antaa ohjeita yleissuunnitelmavaiheeseen siten, että rakennettu kulttuuriympäristö voidaan huomioida alueen suunnittelun voimavarana sen arvoa heikentämättä.

Yleissuunnitelmavaiheessa vaikutusten arviointi keskittyy arvokohteisiin kohdistuviin välittömiin ja välillisiin vaikutuksiin sekä muutosten merkittävyyden arviointiin asiantuntija-arviona. Arvioinnit toteutetaan siinä laajuudessa, mihin olemassa olevat lähtötiedot antavat mahdollisuuden. Vaikutusten merkittävyyden arvioinnissa otetaan huomioon vaikutusten lieventämismahdollisuudet.

#### 1.3.2 Vaikutukset arkeologiseen perintöön

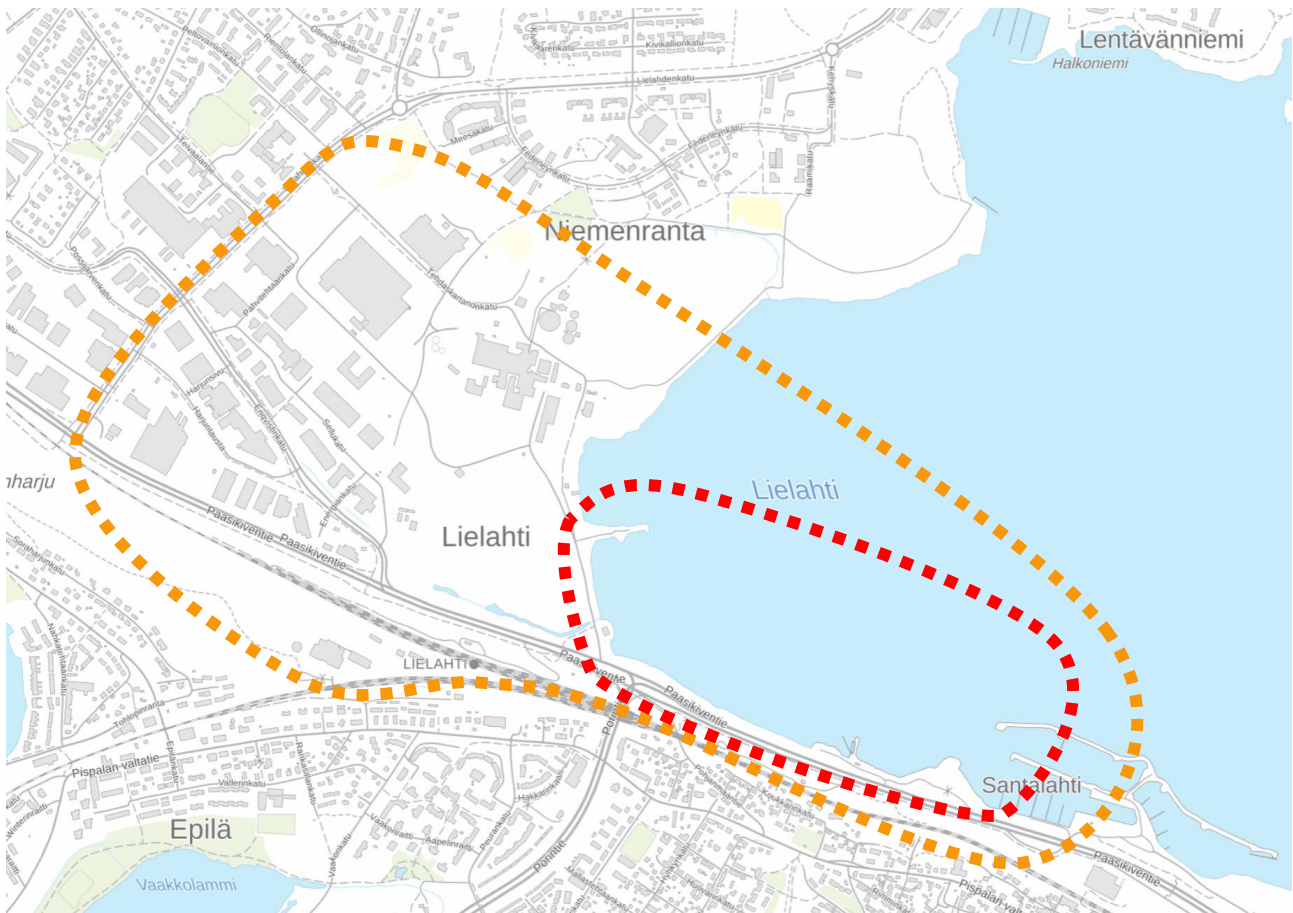
Vaikutusten arvioinnissa tutkitaan ja vertaillaan Tampereen Hiedanrannan rakentamisen sekä muun maankäytön keskeisiä vaikutuksia arkeologiseen perintöön. Vaikutukset arvioidaan olemassa olevan inventointiaineiston pohjalta, jota voidaan tarvittaessa täydentää saatavalla historiallisella kartta-aineistolla ja kirjallisuudella.

29.10.2019

Arkeologisen perinnön osalta vaikutusten arvioinnissa huomioidaan suunnittelualueen ennestään tunnetut kiinteät muinaisjäännökset sekä arvioidaan alueen mahdollista jatkotutkimustarvetta. Arkeologisista kohteista huomioidaan alueen ja sen lähiympäristöön sijoittuvat kohteet. Vaikutusten arvioinnissa tarkastelu kohdistuu kohteen välittömiin ja välillisiin vaikutuksiin. Muutosten merkittävyyttä arvioidaan arkeologisten kohteiden arvojen tuhoutumisen, vaurioitumisen ja muuttumisen lisäksi ympäristön laadun heikkenemisenä.

#### 1.4 Tarkastelualue

Oheisessa kartassa on esitetty alueet, joihin vaikutusten arvioinnissa on keskitytty.



**Kuva 1. Alueet, joihin vaikutusten arvioinnissa on keskitytty. Rakennesuunnitelman (joulukuu 2017) ja yleissuunnitelman (24.4.2018) vaikutusten arvioinnissa on keskitytty oranssilla katkoviivalla osoitettuun alueeseen. Järvi kaupungin yleissuunnitelman päivityksen (2.7.2019) vaikutusten arvioinnissa on keskitetty punaisella katkoviivalla osoitettuun alueeseen.**

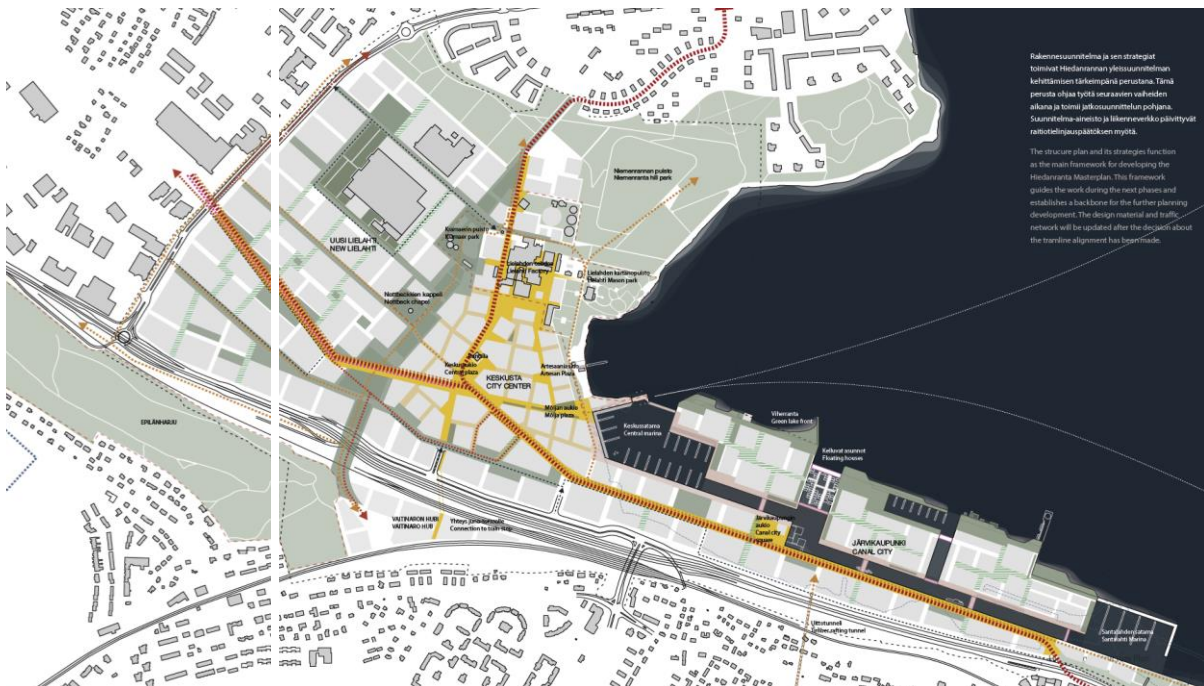
29.10.2019

## 2 Vaikutusten arviointi rakennesuunnitelmasta

Vaikutusten arviointi jäsennetään kolmeen aikakauteen:

- Kyläaika ja rustholli aika
- Kartanoaika
- Teollisuuden aika

Aikakausittain tarkastellaan rakennettuun ympäristöön vaikuttaneita teemoja ja ilmiöitä, niiden ilmenemistä alueen nykytilassa ja rakennesuunnitelman vaikutuksia niiden ilmenemiseen. Ajallisesti etenkin kartanoaika ja teollisuuden aika limittyvät toisiinsa. Kyläajan kerrokset ovat pääasiassa jääneet uudempien kerrosten alle. Kartanoajan rakennuksia on vielä jäljellä, mutta teollisuuden ajan rakenteet ovat muuttaneet kartanoajan rakennusten suhdetta maisemaan kartanon peltojen jäätyä teollisuusrakennusten ja Lielahden kaupallisen keskittymän alle. Teollisuuden aikakausi korostuu voimakkaasti alueella. Analyysin lisäksi esitetään suosituksia, jotta nämä kulttuurihistorialliset vaiheet olisivat jatkossa(kin) luettavissa kaupunkirakenteessa.



**Kuva 2. Hiedanrannan rakennesuunnitelma. Ote joulukuussa 2017 hyväksytystä Hiedanrannan rakennesuunnitelmasta.**

29.10.2019

## 2.1 Kyläaika ja rustholli aika

Kyläaika kattaa ajanjakson 1400-luvulta 1600-luvun loppupuolelle ja rustholli aika ajanjakson 1600-luvun lopulta 1800-luvun loppupuolelle.

Keskiaikaisten linnojen aikana (1200-1400 -luvuilla) nykyisen Tampereen paikoille muodostui vesi- ja maareittien solmukohta. Tarkastelualueella Epilän harju muodosti maiseman rungon vesistöjen kanssa. Maareitti Korsholman linnaan eli Kyrönkankaan tie seurasi harjujaksoa pohjoiseen. Myös itään Viipuriin johtanut Ylinen Viipurintie seuraili harjujaksoja Tampereelta itään. Nykyisen Tampereen paikoilta lähti myös tie länteen, joka haarautui rannikon useisiin kaupunkeihin ja linnoin. Maareitteihin ristesi nykyisen Tampereen kohdalla pitkälle pohjoiseen jatkuva Näsijärven vesireitti ja pyhäjärven kautta Hämeeseen jatkuva vesireitti. Kokenmäenjoki johti länteen merelle.

Tarkastelualueen maiseman rungon muodosti Epilänharju kuten nykyisinkin. Harjun pohjoispuolella oli teollisen ajanjakson taitteessa viljelysmaaksi kuivatettu Possijärvi, josta nykyisin parhaiten hahmottuu sen lasku-uoma. Lielahden kylä sijoittui oletettavasti maaston kallioisemmalle jaksolle Possijärven ja Lielahden pohjoisosassa olleen Ollinojanlahden väliin. Kylässä oli 1600-luvulla kuusi taloa. Kyläajan lopulla Lielahden kylän taloista muodostettiin yksi tila, Lielahden rustholli, joka todennäköisesti sijoittui vanhalle kylätontille.



Kuva 3. Kylä- ja kartanoajan kohteet (A, C, D) ja teollisuuden ajan kohteita (B, E, F, G).

29.10.2019

---

### 2.1.1 Ilmiöt

#### **Asuinpaikat:**

##### Lielahden historiallinen asutus: kartano ja kylä (kohteet A ja C)

Kolmasosa rusthollin autioituneesta tontista on nykyisin rakentamatonta, asfalttoimatonta tai sorapäälyllystämätöntä (kiinteä muinaisjäännös). Muu osa on tuhoutunut tai ainakin osittain tuhoutunut.

#### **Kulkureitit:**

##### *Maaliikenne:*

- kolmessa kohdassa säilyttänyt isojakokartassa kuvattujen teiden linjoja
  - Isojako- ja pitäjänkartassa Näsijärven rannan välittömässä tuntumassa kulkee paikallisliikennettä palvellut rantatie, joka pohjoisempaan kulkee Lielahden rusthollin tontin läpi
  - Selluloosatehtaasta pohjoiskoilliseen johtaa sorapäälysteinen tiekatkelma, joka vastaa isojako- ja pitäjänkartassa näkyvää tielinjaa
  - Nottbeckin hautausmaan edestä kulkeva tie. Tienkatkelmalla ja siihen liittyvällä polunkatkelmalla on kulttuuriperintöarvoa (D)
- Pohjanmaantie, kulkenut Harjun pohjoisreunalla suunnilleen nykyisen Paasikiventien/junanradan kohdalla.

##### *Vesiliikenne:*

- Hiedanrannan vanhasta satama-alueesta, joka on ollut mm. eränkävijöiden käytössä, ei ole säilynyt havaittavia arkeologisia todisteita. Paasikiventien massiivinen penger peittää lähes kokonaan alueen.

### 2.1.2 Vaikutusten arviointi ja suositukset

Tehdasaluetta on muokattu ja täytetty ajan kuluessa. Ainoastaan pienillä alueilla on saattanut säilyä jäännöksiä tehdasaikaa edeltävästä maankäytöstä. Maankäytön muutokset vaikuttavat kiinteisiin muinaisjäännöksiin ja muihin kulttuuriperintökohteisiin. Myös maisema on muuttunut jo teollisen ajanjakson taitteessa, kun Possijärvi kuivattiin viljelysmaaksi. Teollisuuden ajalla 1900-luvulla avoin viljelysmaisema on kokonaan kadonnut alueelta.

***Vanhoista yhä hahmottuvista tielinjauksista rakennesuunnitelma huomioi melko hyvin vanhan rantatien linjauksen, selluloosatehtaalta pohjoiskoilliseen johtaneen linjauksen ja hautausmaan vierestä kulkeneen linjauksen.***

***Kortteleiden rajauksia voisi paikoin tarkistaa huomioimaan vanhoja tielinjauksia paremmin. Possijärven voisi huomioida tarkemmassa suunnittelussa erilaisina vesiaiheina kortteleissa ja alueen puistoissa.***



29.10.2019

### Lielahden Rustholli (kohde A), muinaisjäännös

- todennäköisesti säilynyt jäänteitä alueen vanhemmasta asutuksesta
- Kokonaisuuteen kuuluu myös ilmeisesti ainakin osittain tuhoutunut kohde Lielahden Rustholli 2 (muu kulttuuriperintökohde). Lielahden rakuunatorpan paikka on täysin tuhoutunut.
- Alueelle suunnitteilla pääosin puistoa, kohteen säilyminen mahdollista.
- **Neuvoteltava museoviranomaisen kanssa muutoksista. Muutokset maankäytössä edellyttävät todennäköisesti lisätutkimuksia kohteen säilyneisyyden, merkityksen ja laajuuden arvioimiseksi, joiden perusteella mahdollinen lisätutkimustarve voidaan määritellä.**

### Lielahden rustholli 2 (kohde C), muu kulttuuriperintökohde

- raportissa Raninen 2015: kohde Lielahden Rustholli 2
- Lielahden teollisuusalueen entisen ligniinitehtaan konttorin länsipuolella sijaitsevalla alueella on säilynyt neljä nurmialuetta, joilla mahdollisesti jäänteitä
- periaatteessa samaa kuin Lielahden rustholli (muinaisjäännöskohde A), säilyneisyys epävarma

## 2.2 Kartanoaika

Lielahden entisen kylän ja rusthollin alue siirtyi vuonna 1872 Tampereen johtavan teollisuusjohtajan, Vilhelm von Nottbeckin omistukseen. Nottbeck omisti Suomen suurimman teollisuuslaitoksen, Finlaysonin. Kartanon omistaja käytti tilaa maaseutu- ja kesähuvilana ja kokeili tilalla myös maatalouden modernisointia teolliseen mittakaavaan. Rusthollista rakennettiin kartanomainen suurtila, jonka uusi päärakennus sijoittui lähemmäksi Näsijärven rantaa ja korosti tilan kartanomaisesta luonnetta. Päärakennusta ympäröivät puisto- ja puutarhaosat sekä talous- ja työväen asuinpihat. Kartanolle rakennettiin suuri, 400 lehmää käsittävä navetta ja maatalouden tarpeisiin kapearaiteinen yksityinen rautatieverkko.

Nottbeckit luopuvat kartanoalueesta 1904.

### 2.2.1 Ilmiöt

#### **Kartanon pihapiiri:**

Kartanon pihapiiri sijoittuu nykytilanteessa tehdasalueen länsireunaan sitä ympäröivän kartanonpuiston suojaan. Rakentamisaikanaan kartano sijaitsi Näsijärven Lielahden työntyvässä niemenkärjessä. Kartanon pohjoispuolella oli tuolloin Näsijärven kuuluva Ollinojanlahti, joka on pikkuhiljaa tuhoutunut tehtaan toiminta-aikana.

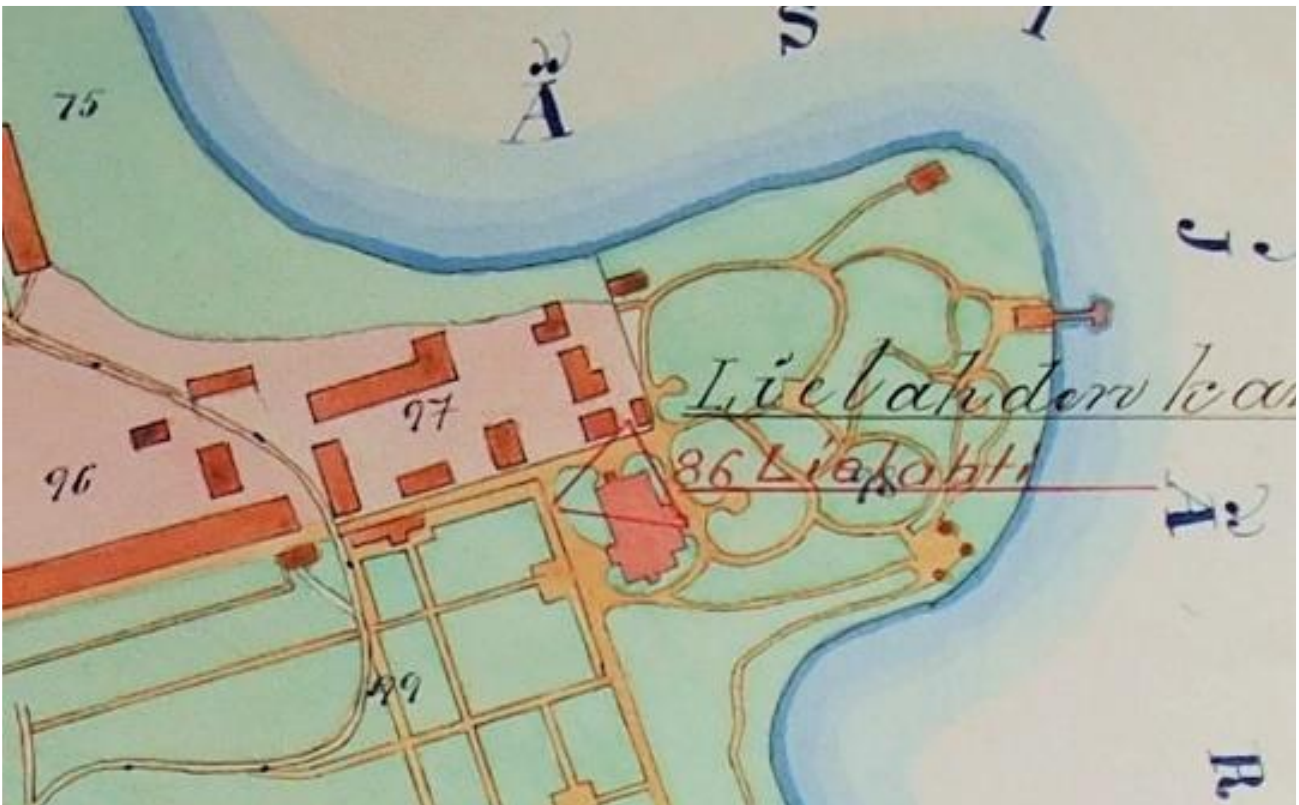
Kartanon alueella sijaitsi 1800-luvun lopulla huvilamainen asuinrakennus aivan rannan tuntumassa. Rannassa oli laiturin rakenteita, jotka on vielä nähtävissä (48). Nykyisen kartanorakennuksen pohjoispuolisella alueella on sijainnut myös kaksi pihapiiriä, joihin todennäköisesti kuuluivat kartanon pihapiiriin nykyisin liittyvät rakennukset: makasiini (4), mankelihuone (5) ja vain osittain jäljellä oleva maakellari (6). Kartanoon kuuluu lisäksi puisto ja siihen liittyvä portaikko sekä Näsijärven rannassa sijaitseva näköalatasanne. Kun kartanon pihapiirin muut rakennukset on purettu ja kartanon alkuperäinen pääsisäänkäynti siirretty vuoden 1959 jälkeen länsisivulta pohjoispäätyyn, on mankelihuoneen (5), makasiinin (4) ja kellarin (6) muodostama kokonaisuus talouspihan eteläreunalla yhdistynyt kartanon pihapiiriin.

29.10.2019

400 lehmän suurnavetta sijoittui talouspihojen länsipuolelle. Se oli kapearunkoinen, L:n mallinen tiilirakennus, jonka massoittelu on edelleen havaittavissa tehtaan rakennusosissa.

#### **Kartanon puisto:**

Kartanon ympärille on rakennettu englantilainen puisto viimeistään 1890-luvulla. Puistoalue on muodostanut leveän vihervyöhykkeen kartanon asuin-, talous- ja karjapihan eteläpuolelle, jatkuen länsireunalla sijaitsevalle vanhalle kylätontille ja yhdistyen siellä Kraemerin puistoon. Puistoalueeseen kuului myös kartanon päärakennuksen idänpuoleinen niemenkärki. Puistossa alun perin kiemurrelleet hiekkapolut, pienten rakennusten ja rakenteiden paikat sekä näköalatasanne ovat osittain säilyneet. Kartanon länsipuolella ollut puutarha ja tenniskenttä ovat jääneet vedenpuhdistuslaitoksen vuonna 1936 rakennetun jatko-osan alle. Alueen pohjoisreunassa sijainneet kasvihuoneet on purettu. Nykyisin puutarha-alue on luonnontilais- tunut. Entisen huvimajan paikalla on tasanne. Puiston suihkulähteestä on jäljelle jäänyt luonnonkivinen kehikko. Puistossa kasvaa edelleen vanhaa istutettua puustoa, mutta puistokäytävien jäljet ovat hävinneet näkyvistä.



**Kuva 4 Kartanoalue vuodelta 1910 ennen selluloosatehtaan rakentamista**

29.10.2019

---

**Rakennukset:**

Rakennusten numerointi noudattaa alueella vakiintunutta numerointikäytäntöä ja Heiskanen & Luoto Oy:n vuosina 2015-2016 laatimaa Hiedanrannan rakennetun ympäristön selvitystä ja siihen liittyviä rakennuskortteja.

## 1. Lielahden kartano

Punatiilirunkoisen, kaksikerroksisen, linnamaisen kartanorakennuksen valmistusvuotena pidetään vuotta 1893. Rakennuksen tyylivaikutteet ovat 1800-luvun lopun historiallisia tyyliä jäljittelevistä kertaustyyleistä, historiallinen romantismi, gotiikka, uusrenessanssi. Rakennuksen nykyinen ulkoasu ja tilajako vastaavat pääosin vanhoja piirustuksia. Joitakin muutoksia on kuitenkin tehty.

## 2. Jukola

Hirsirunkoinen, satulakattoinen, klassistisia ja jugendhenkisiä piirteitä omaava rakennus on todennäköisesti jo 1800-luvulta. Se siirtyi tehtaan käyttöön 1913 jälkeen. Ennen tätä se kuului kartanon talouspihaan ja oli vanhojen karttojen mukaan alun perin osa avointa neliöpihamaista talousrakennusten muodostamaa kokonaisuutta. Todennäköisesti jo 1800-luvun lopulla otetussa vanhassa valokuvassa näytetään esiintyvän sama rakennus nimellä sosiaalikonnttori. Kartanon historiaan liittyvä, ehkä palvelusväen käytössä aiemmin ollut rakennus on kunnostettu tehtaan konttoriksi 1900-luvun alussa ja myöhemmin 1910-luvun alkupuolella muutettu yhden perheen asuinrakennukseksi tehtaan virkailijoille kuten käyttöinsinööreille ja teknisten johtajien perheille.

## 3. Suunnittelukonttori

Suunnittelukonttori oli alun perin osa kartanon talousrakennusten muodostamaa kokonaisuutta, talouspihaa. Tehtaan käyttöön se on siirtynyt vuonna 1913. Rakennuksen julkisivuissa on sekä jugendin että klassistisen tyylin vaikutteita. Rakennuksen suunnittelijaksi on esitetty Birger Federleytä ja rakennusvuosiksi 1913-1914, mutta piirustuksia ei ole löytynyt. Rakennus on saattanut olla alun perin kartanon pihapiiriin kuulunut asuinrakennus ja muutettu 1910-1920 -luvulla kahden virkailijaperheen asunnoksi.

## 4. Makasiini/autotalli

Makasiinin rakentamisajankohta ei ole varmuudella tiedossa. Se on merkitty ensimmäistä kertaa vuoden 1913 asemakartalle. Rakennus on kaksikerroksinen ja joidenkin tietojen mukaan alun perin viljamakasiini, joka on myöhemmin muutettu autotalliksi.

## 5. Mankelihuone

1800-luvun loppupuolen talousrakennus on voinut olla olemassa jo ennen kartanon nykyistä päärakennusta. Mankelihuone on uusrenessanssihenkinen, vaaka- pystypaneloitu pihapiirin pienrakennus. Rakennus on säilynyt hyvin ja vaikuttaisi olevan alkuperäisessä asussa.

29.10.2019

---

## 6. Maakellari

Kaarevakattoinen tiilirunkoinen kaari-holvattu kellari on rakennettu 1800-luvun loppupuoliskolla. Se vaikuttaa olevan osa aiemmin suurempaa rakennusta. Vuoden 1916 kartalla rakennus näyttää olevan yhtä suuri kuin viereinen makasiini.

## 7. Aitta

Lamasalvoksinen, yksikerroksinen otsa-aitta on todennäköisesti siirretty nykyiselle paikalleen 1910–1930-luvulla Killinkoskelta. Aitta vaikuttaa olevan pääosin siirto-ajankohdan asussa.

## 8. Insinöörikonttori

Insinöörikonttori on rakennettu todennäköisesti samaan aikaan kartanon päärakennuksen kanssa 1890-luvulla. Rakennus edustaa Nottbeckin aikaa ja liittyy tyyllisesti kartanon aikaisiin rakennuksiin (1 ja 42). Tiilirunkoisen poikkipäädyllinen rakennus on ilmeisesti alun perin kartanon portinvartijan asunto. Sen alkuperäiset koristeelliset julkisivupiirteet ovat säilyneet. Rakennus on kuitenkin huonokuntoinen. Maisemallisesti rakennus on irtaantunut alkuperäisestä yhteydestään sekä myöhemmästä yhteydestä teollisuusmiljööseen.

## 42. Nottbeckin kappeli

Nottbeckien suvun hautausmaa perustettiin Wilhelm ja Marie von Nottbeckin pojan muistoksi vuonna 1885 peltomaalle kartanon länsipuolelle Possijärven entiselle rantatörmälle. Hautakappeli valmistui vuonna 1884. Alueen ympärille istutettiin puisto ja se aidattiin Näsinkalliolta siirretyllä aidalla 1904. Kappeli on säilynyt hyvin, mutta sen ympäristö on muuttunut, kun länsipuolelle on rakentunut liikekeskus vuoteen 1995 mennessä.

### **Kulkureitit:**

#### *Maaliikenne:*

- Kartanon pihapiirin eteläpuolella kulki vanha Laidetie, joka Kuninkaan tiekartaston 1790 perusteella tuli kartanolle Pispalan harjun suunnasta kulkien Näsijärven rantaa myöten ja kääntyi luoteeseen rusthollin tontin läpi. Tie johti lopulta Keijärven kaakkoispuolisten kylien luo. Nottbeckin hautausmaan ohitse kulkeva tie on myös historiallinen tielinjaus.

#### *Rautatieliikenne:*

- Kartanoalueelle rakennettiin kapearaiteinen yksityinen rataverkko, joka oli käytössä vuosina 1892-1907. Tampere-Pori -radan valmistuttua kartanoalue liitettiin pistoraiteella Tampere-Pori -rataan. Rataverkkoa oli 7 km ja sitä käytettiin mm. lannan ajoon tilan pelloille. Ratapenkerieet ovat nähtävästi hävinneet Hiedanrannan alueen myöhemmän maankäytön myötä (Rainen 2015: 35).

29.10.2019

## 2.2.2 Vaikutusten arviointi ja suositukset

### **Kartanon pihapiiri ja puistoalue:**

Rakennesuunnitelmassa rakennettua puistoaluetta on esitetty kartanon päärakennuksen (1) ympärille kaikkiin ilmansuuntiin. Suunnitelmassa on osoitettu myös puutarhan alkuperäistä polkuverkkoa idän puoleiseen puisto-osioon. **Kartanoalue erottuu ympäröivän puiston myötä hyvin muusta rakentamisesta. Rakennesuunnitelmalla on positiivinen vaikutus kartanon puistoalueen säilymisen kannalta.**

Rakennesuunnitelmassa Jukolan (2) ja suunnittelukonttorin (3) pohjoispuolelle on esitetty täydennysrakentamista. Rakennesuunnitelmassa esitetty täydennysrakentaminen on mittakaavaltaan ja rakeisuudeltaan ympäristöönsä sopivaa, mutta sen sijoittelu ei parhaalla mahdollisella tavalla vielä tue kartanoaikakauden ilmentymistä. **Rakennesuunnitelmassa esitetyn täydennysrakentamisen nähdään jonkin verran heikentävän kartanoalueen luettavuutta.**

**Kartanon länteen suuntautuva puistoalue suositellaan yleissuunnitelmassa jatkettavan ainakin osittain tehdaskaupungin ytimeen asti.** Rakennesuunnitelmassa esitetty uudisrakentaminen katkaisee näkymän kaupunkikeskuksesta kartanolle ja jättää kartanoalueen kaupunkikäytävän ulkopuolelle.

### **Rakennukset:**

**Kartanoaikakaudesta säilyneet ja rakennusinventoinnissa säilytettäväksi esitettävistä rakennuksista on esitetty säilyvän rakennesuunnitelmassa Lielahden kartano (1), Jukola (2), suunnittelukonttori (3), makasiini (4), mankelihuone (5), insinöörikonttori (8) ja Nottbeckin kappeli (42). Rakennusten säilyttämisellä nähdään olevan merkittävä positiivinen vaikutus kartanoaikakauden rakennetun kulttuuriympäristön arvojen säilymiseen suunnittelualueella.**

**Rakennesuunnitelmassa säilyville kartanoaikakauden kohteille ei ole esitetty niiden rakennusmassaa muuttavia toimenpiteitä, joten suunnitelmalla on rakennesuunnitelmassa suojeltavaksi esitettyjen rakennusten osalta positiivisia vaikutuksia rakennusperintöön.** Rakennusinventoinnin perusteella rakennukset (1-8 ja 42) eivät siedä muutoksia, joten myöskään niiden jatkaminen tai osittainen purkaminen ei ole suositeltavaa.

Rakennusinventoinnissa säilytettäväksi esitettävistä rakennuksista rakennesuunnitelmassa ei esitetä maakellaria (6) eikä aittaa (7). **Maakellari (6) on osa kartanon historiallista rakennuskantaa ja sen purkamisella nähdään olevan negatiivisia vaikutuksia kartanon talouspihan luettavuuden kannalta ja rakennushistoriallisten arvojen kannalta.** Aitta (7) on siirretty puistoalueelle Nottbeckien aikakauden jälkeen, joten se ei edusta kartanoaikakautta yhtä vahvasti kuin entisen kartanon talouspihan rakennukset (kohteet 2-6). **Aitan (7) purkamisella/siirtämisellä ei nähdä olevan merkittäviä negatiivisia vaikutuksia kartanoaikakauden rakennetun kulttuuriympäristön arvojen säilymiseen suunnittelualueella.**

Kaikki edellä mainitut kartanoaikakaudesta kertovat yksittäiset rakennuskohteet (1-8 ja 42) edustavat laaditun rakennusinventoinnin mukaan parhaalla mahdollisella tavalla alueen rakennettua kulttuuriperintöä, ominaispiirteitä ja ilmiöitä ja

29.10.2019

ovat hyvin säilyneitä kokonaisuuksia sekä omaavat suuren intensiteetin. ***Kaikki kartanoaikakaudesta kertovat rakennukset tulisi kokonaisuudessaan säilyttää yleissuunnitelmavaiheessa.***

Nottbeckin kappeli (42) on rakennuksena säilynyt hyvin, mutta hautausmaakokonaisuuden ympäristö on muuttunut, kun länsipuolelle on rakentunut liikekeskus vuoteen 1995 mennessä.

Nykytilanteessa kartanon alkuperäinen pihapiiri jaottelu on vaikeasti luettavissa ja muutoksista johtuen alun perin talouspihaan kuuluneet rakennukset näyttävät kuuluvan päärakennuksen kartanonpihaan. ***Mikäli rakentamista halutaan osoittaa kartanoalueen yhteyteen, täydentävällä rakentamisella voisi palauttaa talouspihan luettavuutta täydentämällä pihapiiriä rakennusten 2-6 pohjoispuolella.***

Kartanon 400-lehmän suurnavetta on yhä hahmotettavissa osana tehtaan rakenteita, vaikka navetta ei varsinaisesti olekaan säilynyt rakennuksena. Navetta on tärkeä osa Lielahden teollistumisen historiaa – alkuun osana kartanon teollista maataloutta ja myöhemmin osana sellutehdasta. ***Rakennesuunnitelman ratolinjauksen ja itä-länsi –suuntaisen jalankulkuyhteyden avaaminen tehdaskompleksin läpi entisen navetan vierestä tukevat navetan hahmottamista.***

#### **Kulkureitit:**

Teivaalantien linjauksen on rakennesuunnitelmassa säilytetty kartanoalueen eteläpuolella rannan läheisyydessä. Nottbeckin sukuhautausmaan edestä kulkeva tie on rakennesuunnitelmassa mahdollista säilyttää osana viherverkkoa. ***Rakennesuunnitelmalla nähdään olevan positiivisia vaikutuksia historiallisten tielinjausten osalta kartanoaikakauden näkökulmasta.***

***Rakennesuunnitelmassa hautausmaa-alueen edessä kulkevaa historiallista tietä tulisi säilyttää.***

#### **Koordinaatisto:**

***Rakennesuunnitelman tehdaskaupungin koordinaatisto tukee kartanoaikakauden kulttuurihistoriallisten arvojen säilymistä alueella. Myös uuden Lielahden koordinaatisto tukee Nottbeckin sukuhautausmaan sijoittumista suunnittelualueelle.***

#### **Rakennesuunnitelman kaupunki- ja viherkäytävät:**

kaupunkikäytävillä ei nähdä olevan merkittäviä yhtymäkohtia kartanoaikakauden rakennettuun kulttuuriympäristöön. Kartano pihapiireineen sijaitsee lähellä tehdaskaupunginosan merkittävää kaupunkikäytävää, mutta jättyy sen ulkopuolelle uudisrakentamisen taakse. ***Nottbeckin hautausmaa asettuu osaksi viherkäytävää, mutta rakennesuunnitelman korttelirakenne sulkee hautausmaan omaksi taskukseen viherkäytävän varrella. Korttelirakenteen tulisi tukea hautausmaan yhteyttä Lielahden kartanoon ja hautausmaan asemaa korostaisi sen liittyminen pääkatuverkkoon.***

29.10.2019

## 2.3 Teollisuuden aika

Tarkastelualueen teollistuminen on lähtenyt käyntiin jo 1800-luvulla limittyen osittain kartanoaikaan. Kartanon yhteydessä oli pienimuotoista, lähinnä maatalouteen liittyvää teollisuutta kuten perunajauhotehdas ja mylly rannassa.

Tarkastelualueen etelälaitaa kulkevaa Tampere-Pori –rautatietä alettiin rakentaa vuonna 1890 ja säännölliselle liikenteelle Tampere-Kokemäki –osuus avattiin vuonna 1894. Lielahden kartanon alueelle rakennettiin 1890-luvun alussa kapearaiteinen yksityinen rata, joka Tampere-Nokia –rataosuuden valmistuttua liitettiin siihen.

Tampereen ja Kokemäenjoen alajuoksun varhainen teollistuminen vaikutti etenkin tarkastelualueen itälaitaan. Porin tehtaille menevä puutavara uitettiin Santalahden, josta se kuljetettiin tukkiteitä pitkin Pispalan harjun yli Pyhäjärvelle. Ensimmäinen tukkitie valmistui 1864. 1930-luvulla kuljetukset siirtyivät uittotunneliin. Uitot loppuivat 1960-luvulla.

Kartanoajan voi katsoa päättyneen vuonna 1904, jolloin Nottbeckit luopuivat tilasta. Yksityisomistuksen ja keinotteluyhtiön jälkeen kartano siirtyi vuonna 1913 J.W. Enqvist yhtiölle, joka aloitti sellunkeiton kartanon navetassa. Paikka oli otollinen sellunkeiton nopealle laajenemiselle – raaka-aineen uitto tehtaassa käyttöön oli helppo järjestää Näsijärveä pitkin ja lopputuotteiden kuljetus onnistui rautatietä pitkin. Tehdaskompleksi laajeni II MS:n aikana sellunkeiton sivutuotetta hyödyntävällä spriitehtaalla ja 1960-luvulla lingiinitehtaalla. 1980-luvulla selluloosan keiton ja spriin valmistuksen loputtua tehtaassa tuotettiin kemihierrettä Takon tehtaalle. 1960-luvulta maakuljetukset korvasivat vesiteitse tapahtuneet kuljetukset.

Kaiken kaikkiaan Lielahden teollistuminen jatkui 1900-luvun loppupuolelle, jolloin alue alkoi kaupallistua. Nykyinen Lielahden kaupallinen keskittymä oli vielä 1970-luvun asemakaavoissa teollisuus- ja varastoaluetta. Kaavat sallivat 25 % kerrosalasta olevan liiketilaa, mikä johti hyvien liikenneyhteyksien äärellä olevan alueen nopeaan kaupallistumiseen. Alueelle sijoittui pääasiassa erilaisia varastomyymälöitä, vaikka mm. katuverkko oli suunniteltu teollisuuden tarpeisiin.

Teollisuustoiminta Lielahden tehdaskompleksissa päättyi vuonna 2008. Tarkastelualueella on vielä muutamia toimivia teollisuuslaitoksia, kuten Pyroll, joka jalostaa paperia, kartonkia ja muovivaivaa sekä pakkaustuotteita valmistava DS Smith. Lielahden tehtaassa osalta tilanne elää parhaillaan; alueen rakennuksissa on väliaikaista käyttöä ja tehdaskompleksin osia on purettu suunnitelmien laatimisen ja päivittämisen aikana.

### 2.3.1 Ilmiöt

#### Asuinpaikat:

- Santalahdessa on sijainnut Birger Federleyn suunnittelema Villa Rosenlew eli Pölkkyvän huvila. Pölkkyvän huvilan rakentaminen alkoi keväällä vuonna 1900. Vuonna 1976 rapistunut huvila purettiin ja se pystytettiin uudelleen Länsi-Teiskoon.
- J.W. Enqvist Oy:n hallinnassa Lielahden kartanon päärakennuksesta (kohde 1) tuli tehtaassa konttori ja toimitusjohtajan asunto. Nykyisin rakennuksessa toimii kahvila, osittain se on vajakäytöllä toimistotiloina. Julkisivut ovat alkuperäisessä asussa, sisätiloja on uusittu.

29.10.2019

---

- Kartanon talouspihan rakennuksia muutettiin J.W. Enqvist Oy:n hallinnassa virkailijoiden asuinrakennuksiksi (kohteet 2, 3) luultavasti Birger Federleyn suunnitelmien mukaan. Myöhemmin rakennukset on muutettu toimistokäyttöön. Tällä hetkellä ne eivät ole käytössä. Rakennusten yleisilme on 1910-20 -luvulta.
- Vuonna 1916 J.W. Enqvist Oy:n omistukseen hankittiin Lielahden kartanon pohjoispuolinen Niemen kartano sahoineen. Tehtaan henkilökunnan asuinrakennuksia rakennettiin Niemen alueelle ja Vainion alueelle työläisasuntoja. Vuonna 1930 Lielahden alueella oli 90 yhtiön omistamaa asuinrakennusta. Ne sijoittuivat kuitenkin tarkastelualueen ulkopuolelle.

### **Kulkureitit:**

#### *Maaliikenne*

- Tampere-Pori –rautatie 1890-luvulta. Se on säilyttänyt linjauksensa. Rata on nykyisin kaksiraiteinen tarkastelualueella. Thure Hellströmin suunnittelema punatiilinen asemarakennus on vuodelta 1927. Asema muutettiin miehittämättömäksi liikennepaikaksi vuonna 1978. Henkilöliikennepaikkana asema säilyi vuoteen 1983 asti.
- Lielahden kartanon kapearaiteisen yksityisrautatien radat (1892 - 1907). Rataverkkoa oli 7 km ja sitä käytettiin mm. lannan ajoon tilan pelloille. Ratapenkereet ovat nähtävästi hävinneet Hiedanrannan alueen myöhemmän maankäytön myötä (Raninen 2015: 35).
- Lielahden tehdasraiteet. Sellutehtaan toiminnan käynnistyttyä tehdasalueelle ja Niemen sahalle rakennettiin 1920-30-luvuilla leveäraiteiset radat. Sellutehtaalle johtanut rata noudatti kapearaiteisen yksityisradan linjausta. Linjaus erottuu edelleen tehdaskompleksin eteläpuolella. Niemen sahalle johtava rata kaarsi tehdasalueen länsipuolelta ja sen paikka on edelleen hahmotettavissa alueen katu- ja kävelytie verkossa. Yksi haara kääntyi Teivaalantien linjausta pitkin kohti Lielahden koulua. Tästä haarasta on rata-kiskoja edelleen nähtävissä, ne päättyvät DJ Smithin tehtaalle. Selluloosatehtaan eteläpuolella oli laajahko tehtaan ratapiha. Aluetta on myöhemmin käytetty puutavaran varastokenttänä, eivätkä raiteet enää hahmotu maastossa. Tehdasradan varteen rakennettiin 1930-luvulla tiilinen varastorakennus sekä tiilinen veturitalli. Varastohalli on purettu. Veturitali "Ronttila" (kohde 32) on säilyttänyt alkuperäisen ilmeensä. Tehtaan raidekuljetukset ovat siirtyneet 1960-luvulla kumipyörille ja tehdasraiteet ovat rapistuneet tämän jälkeen.
- Propsikenttä. Selluloosatehtaan propsikenttä sijaitsi tehdaskompleksin eteläpuolella pistoraiteiden ja rannan välissä. Möljän (kohde 43) lastauslaiturilta johti propsikentälle ja tehtaalle kapearaiteisia kenttäratoja, joiden avulla puutavaraa liikuteltiin. propsikenttä on jäänyt maankaatopaikan alle, eivätkä raiteet enää hahmotu maastossa.
- Tampere-Seinäjoki oikorata valmistui 1971.



29.10.2019

---

### *Vesiliikenne*

Säilyneet kohteet liittyvän Näsijärven uittoon (kohteet B, E, F, G). Kartta kohteiden sijainnista on luvussa Kyläaika ja rustholli aika.

- Uittotunnelit & tukkitiet: Pispalan yli/ali tapahtunut uitto, mahdollinen tukinvetopaikka Pölkylänniemessä (Salo & Huttunen 2015: 14-15) (F, G)

Pölkylänniemi on saanut nimensä kun Rosenlew-yhtiö nosti kesällä tukkeja rantaan tälle alueelle, jotta ne talvella voitiin kuljettaa harjun yli Pyhäjärven puolelle.

Ensimmäinen tukinkuljetustie Pispalan harjun yli valmistui 1864. Se ylitti Pispalanvaltatie suunnilleen nykyisen Pispalan kirkon kohdalla, ja tukkien siirto tapahtui hevosten avulla. Vuonna 1873 valmistui toinen tukinkuljetustie. Se alitti Pispalanvaltatie suunnilleen nykyisen Ahjolan kohdalla. Tukit siirrettiin höyryvoimalla. Jäänteitä ei ole säilynyt tarkastelualueella.

Ensimmäinen uittotunneli Pispalanharjulle valmistui 1930. Sotavuosina sitä käytettiin pommisuoja. Tukinuitto jatkui 1960-luvulle. Vanha uittotunneli on edelleen olemassa, mutta sen molemmat päät on tukittu.

Pispalan uittotunneli valmistui vuonna 1968, mutta kuljetuksissa siirryttiin raiteille ja maanteille ennen tunnelin valmistumista eikä sitä ole koskaan käytetty tukinuittoon. Tunneli oli käyttämättömänä kunnes se otettiin käyttöön veneiden kuljetustunnelina sekä kävelijöiden ja pyöräilijöiden kulkuväylänä vuonna 2013.

- Uittoon liittyvät pollarit/diktaalit Näsijärvessä
- Näsijärvi hylky (B)
- uitto Lielahden tehtaalle: Möljä (E tai 43). Insinöörikonttori (8), sellutehtaan pumppaamo (9) ja lastauslaituri Möljä liittyvät samaan 1910-luvulla rakennettuun kokonaisuuteen.
- On mahdollista, että järvien pohjasedimentissä on edelleen jäljellä tukкитеihin ja uittotunneleihin sekä niihin liittyviin laitureihin liittyviä rakenteita (Salo & Huttunen 2015: 21)

29.10.2019

**Teollisuuslaitokset:**

- Selluloosatehdas 1910-20 -luvuilla

Pyhäjärven ympäristössä puunjalostusta harjoittaneen J.W. Enqvist Oy:n perustaman selluloosatehtaan rakentaminen alkoi Lielahden kartanon navetan ympärille vuonna 1913. Navettaan kytkeytyvien tehdasrakennusten julkisivut suunnitteli tamperelainen arkkitehti Birger Federley. Tehtaan pääjulkisivu suuntautui etelään. Federleyn käyttämänä julkisivutyölinä oli aluksi mahtipontinen tiiliklassimi, joka keveni 1920-luvun aikana. Navettaan ja sen ympärille rakennetut teollisuusprosessin uudisrakennukset valmistuivat vuosina 1913-14 ja 1918. Prosessin täydentäminen ja laajentaminen jatkui tiiviisti aina vuoteen 1932, jolloin Birger Federley lopetti suunnittelun ja tehdas oli vaihtanut omistajaa.

Tehdaskompleksista hahmottuu edelleen 1910-luvun teollisuuspiha voimalaitoksen (20), valkaisuimon (15) massaosaston (26), keittämön (27) ja kuorimon (18) välissä. 1910-luvulta säilyneitä rakennusosia ympäröivät uudemmat rakennusosat ja 1910-luvun rakennusosista ympäristöön näkyvät vesitorni (10), tehtaan piippu (14) sekä osia voimalaitoksesta (20), massaosastosta (26) ja keittämöstä (27). Navetta on edelleen hahmotettavissa osana tehdaskompleksia.

Säilyneet 1920-luvun rakennusosat sijoittuvat tehdaskompleksi koilliskulmalle. Kuivaushuoneen (17) julkisivu näkyy uudempien rakennusosien lomasta tehdaskompleksin pohjois- ja itäjulkisivuilla. Puutyöverstas (11) ja massaosasto (26) ja keittämö (27) muodostavat merkittävän osan tehdaskompleksin itäjulkisivusta. Kartanon navetta hahmottuu edelleen osana tehdaskompleksia. Itä-länsi -suuntainen navetan siipi muutettiin Federleyn suunnitelmien mukaan puutyöverstaaksi. Pohjois-etelä -suuntainen siipi säilyi pitkään alkuperäisessä ulkoasussaan. Se on purettu ilmeisesti vasta 1980-luvulla, kun kemihierretehtaan jälkikäsitteilyhalli (16) rakennettiin.

Teollisuusprosessin tueksi rantaan rakennettiin pumppuamo (9) vuonna 1914 ja rannan ja tehdaskompleksin väliin vedenpuhdistuslaitos 1920-luvun lopulla. Tehdaskompleksin ja työnjohdon asuintalojen väliin rakennettiin 1920-luvun alussa sähköinstrumenttiosasto (12), jonka alkuperäinen ilme on säilynyt myöhemmistä muutoksista huolimatta.

- Selluloosatehdas 1930-40 -luvuilla ja spriitehdas

Selluloosatehtaan ja yhdyskunnan rakentaminen hiipui 1930-luvulla uuden omistajan, maailmanlaajuisen laman ja sodan seurauksena. Uusien rakennusosien suunnittelu siirtyi tehtaan ja yksityisten suunnittelijoiden toimeksi. Tiili säilyi edelleen rakennusmateriaalina ja rakennukset muistuttavat Federleyn arkkitehtuuria pääpiirteiltään.

1930-luvulla kuorimoa (18) laajennettiin pohjoiseen ja valkaisuimon länsipuolelle rakennettiin Labra (16). Kuorimon julkisivu jatkaa 1910-luvun tehdaspihaa. Tehtaan vesihuoltoa täydennettiin rakentamalla vedenpuhdistamon (19) laajennusosa tehdaskompleksin ja kartanon väliin. 1940-luvulla valkaisuimoa (15) ja Labraa (16) laajennettiin.

Spriitehdas (29) oli tärkeä sota-aikainen rakennushanke. Sulfiittispriitä valmistettiin selluloosatehtaan puun keittoprosessissa syntyneestä jäte- liemestä. Spriitehdasta oli suunniteltu jo 1910-luvun lopulla, mutta hanke

29.10.2019

---

toteutettiin vasta vuonna 1940. Spriitehtaan tislaustorni on edelleen näkyvä osa tehdaskompleksia ja parhaiten se näkyy tehtaan länsi- ja pohjoispuolille. Julkisivut ovat jonkin verran muuntuneita. Spriitehtaan matalista siipiosista pohjoinen on purettu ja eteläinen korvattu pumppuhuoneella vuonna 1960. Länsipuolinen käymisosasto on purettu 2000-luvulla.

- Selluloosatehdas ja muut tuotantolaitokset 1950-60 -luvuilla

Selluloosatehtaan ja tuotantorakennusten voimallinen laajentaminen käynnistyi maailmansodan ja sen pulakauden jälkeen 1940-luvun lopulla. Tehdas kasvoi orgaanisesti, vanhoja tuotanto-voimala- ja varistorakennuksia jatkettiin ja laajennettiin varsinkin 1960-luvulla aiempaa huomattavasti suuremmilla rakennusosilla. Uutta sivutuotetta edusti Lingiini, jonka elementtijulkisivuiset tuotantorakennukset nousivat tehtaan lounaiskulmalle.

Vanhan tehtaan ympärille kasvoi uusi julkisivu, joka 1950-luvulla pohjautui vielä vahvasti vanhan tehtaan punatiiliarkkitehtuuriin. Uusien, teollisten julkisivumateriaalien käyttö lisääntyy 1960-luvulla. Suunnittelua tekivät edelleen tehtaan omat suunnittelijat, joskin ulkopuolisten suunnittelijoiden käyttö kasvoi jakson loppupuolella.

Tehdaskompleksin lounaiskulmassa hahmottuu teollisuuspiha, jota ympäröi II MS:n jälkeistä modernismia edustava rakennuskanta. Vuodelta 1949 on voimalan (20) modernistinen punatiilinen 2. kattilarakennus, joka jää vuonna 1959 valmistuneen vaalean elementtirakenteisen, nauhaikkunallisen 3. kattilarakennuksen taakse. 3. Kattilarakennus on tehdaskompleksin korkein rakennusosa ja näkyvin osa varsinkin eteläjulkisivulla. Vastapäätä voimalaa on lingiinitehtaan haihduttamo (13), joka on vaalea elementti-vuorattu rakennus. Sen eteläjulkisivun peittää 1970-luvun laatikkomainen, vailla yksityiskohtia oleva laajennusosa. Pohjoisesta teollisuuspihaa rajaa useaan otteeseen laajennettu matala tuotevarasto (24), jonka teollisuuspihan puoleinen julkisivu on vuosilta 1959 ja 1960. Julkisivumateriaalina on mineriitti- ja acryylilevyt.

Näiden rakennusosien lisäksi kuorimoa (18) laajennettiin punatiilisillä, tasakattoisilla ja nauhaikkunallisilla laajennusosilla tehdaskompleksin lounaiskulmassa. Myös valkaisimo (15) koki muutoksia. Kuivaushuonetta (17) laajennettiin ja laajennoksen kylkeen rakennettiin märkämassavarasto (23). Ne ovat punatiilisiä, pulpettikattoisia rakennuksia, joiden pohjoisseinien yläosassa on isot nauhaikkunat.

Rakennuskanta tehtaan ympärillä täydentyi punatiilisellä Lingotechin konttorilla (21), niin ikään punatiilisellä paloasemalla (37) ja sähköinstrumenttiosaston (12) laajennuksella.

Ranskalaisomistus päättyi kun Serlachius osti Lielahden tehtaan 1965 oman teollisuustuotannon laajennusalueeksi. Samoihin aikoihin Lielahden muutos maatalous- ja teollisuusyhdyskunnasta nykyiseksi lähiö- ja liikekeskukseksi alkoi. Asumista ei edelleenkään sijoittunut tarkastelualueelle.

29.10.2019

---

- Lielahden tehdas 1970-2000 -luvuilla

Selluloosatehtaan tuotanto ei enää kasvanut ja rakentaminen käsitti lähinnä pieniä laajennuksia tuotanto-, voimala ja varistorakennuksiin. Kasvua oli lähinnä lingiinituotannossa, jonka uudet teollisuusrakennukset sijoittuvat lounaiskulmalle. Ne on nyt purettu. Uudet, Takon laajennukseen liittyvät tehdastilat sijoittuvat vanhan tehdasalueen luoteispuolelle.

Selluloosan keitto ja spriitehtaan toiminta päättyvät 1985. Tyhjentyneisiin tiloihin perustettiin kemihierrettä tuottava tehdas, jonka tarvitsemia uudisrakennuksia ovat hiertämö (25) ja jälkikäsitteilylaitos. Hiertämö on tiilielementtipintainen kuutiomainen rakennus tehdaskompleksin ja sähköinstrumenttiosaston välissä. Se on korkeutensa takia näkyvä osa tehdaskompleksin pohjois- ja itäjulkisivuja. Julkisivuissa korostetaan pystylinjoja toisin kuin 1950-60 -lukujen rakennusosissa. Suuri selkeytysallas ja liettämö tehdään pohjoispuolella ovat 1970-luvulta, pienemmät altaat 1980- ja 1990-luvuilta. Jätteenpolttolaitos on vuodelta 1979 ja profiilipeltivuorattu.

Suunnittelu siirtyi ulkopuolisten suunnittelijoiden vastuulle. Julkisivumateriaalit olivat kirjavia, tiilen ohella käytettiin elementtejä sekä profiilipeltiä.

- Yhteenvetoa:

Selluloosatehtaan ja sen sivutuotteita hyödyntävät laitokset muodostavat tiiviin, Lielahden kartanon entisen navetan ympärille kehittymään lähteneen kokonaisuuden. Kokonaisuus on ajallisesti kerroksellinen. Rakennusosat ilmentävät sekä punatiilisen teollisuusrakentamisen jatkumista 1910-luvulta aina 1980-luvulle asti että uusia rakennustekniikoita ja -materiaaleja 1960-luvulta alkaen. Navetan sijainti on yhä hahmotettavissa tehdaskompleksista. Kuljettimet sekä muut erilaiset piharakenteet ja niiden fragmentit ovat tärkeä osa alueen teollista ilmettä.

Lielahden tehdaskompleksin osalta tilanne elää parhaillaan; alueen rakennuksissa on väliaikaista käyttöä ja tehdaskompleksin osia on purettu suunnitelmien laatimisen ja päivittämisen aikana.

Ohessa on karttaesitys Hiedanrannan ideakilpailun 2016 liitteestä "Hiedanranta - kulttuurihistoriallisten aikakausien kerrostumat". Karttaesityksessä on esitetty olemassa olevien rakennusosien valmistumisvuodet eri väreihin.

Hiedanrannan rakennetun ympäristön selvityksessä (Heiskanen & Luoto) kulttuuriympäristön kannalta erityisen merkittäviksi tehdaskompleksin osiksi tai sisätiloiksi arvioidaan oheiset kohteet. Tämän luokan alueet ja rakennukset tulisi ehdottomasti säilyttää.

R1 Kartanon päärakennus sisätiloineen,  
R2 Virkailijoiden asuinrakennus, Jukola,  
R3 Suunnittelukonttori,  
R 8 Insinöörikonttori/ portinvartijan talo sisätiloineen,  
R9 Pumppaamo,  
R10 Vesitorni sisätiloineen,  
R11 Puutyöverstas, paja,  
R12 Sähköinstrumenttiosasto,  
R14 Tehtaan piippu,

29.10.2019

---

R15 Kuitulinja/ Valkaisimo, osa 1, vuoden 1929 valkaisu-  
hallin sisätilat/ kaa-  
rihalli,  
R19 Vedenpuhdistuslaitos, osa 1 sisätiloi-  
neen, osa 2,  
R20 Voimalaitos, osa 1 sisätiloi-  
neen, osat 2-4,  
R32 Konehalli Ronttila,  
R43 Möljä,  
R44 teollisuusraiteet,

Hiedanrannan rakennetun ympäristön selvityksessä (Heiskanen & Luoto) kulttuuriympäristön kannalta merkittäviksi tehdaskompleksin osiksi tai sisätiloiksi arvioidaan oheiset kohteet. Ensimmäiseen luokkaan verrattuna rakennukset edustavat nuorempaa rakennuskulttuuria ja ovat ominaisuuksiltaan suppeampia tai uudistuneita.

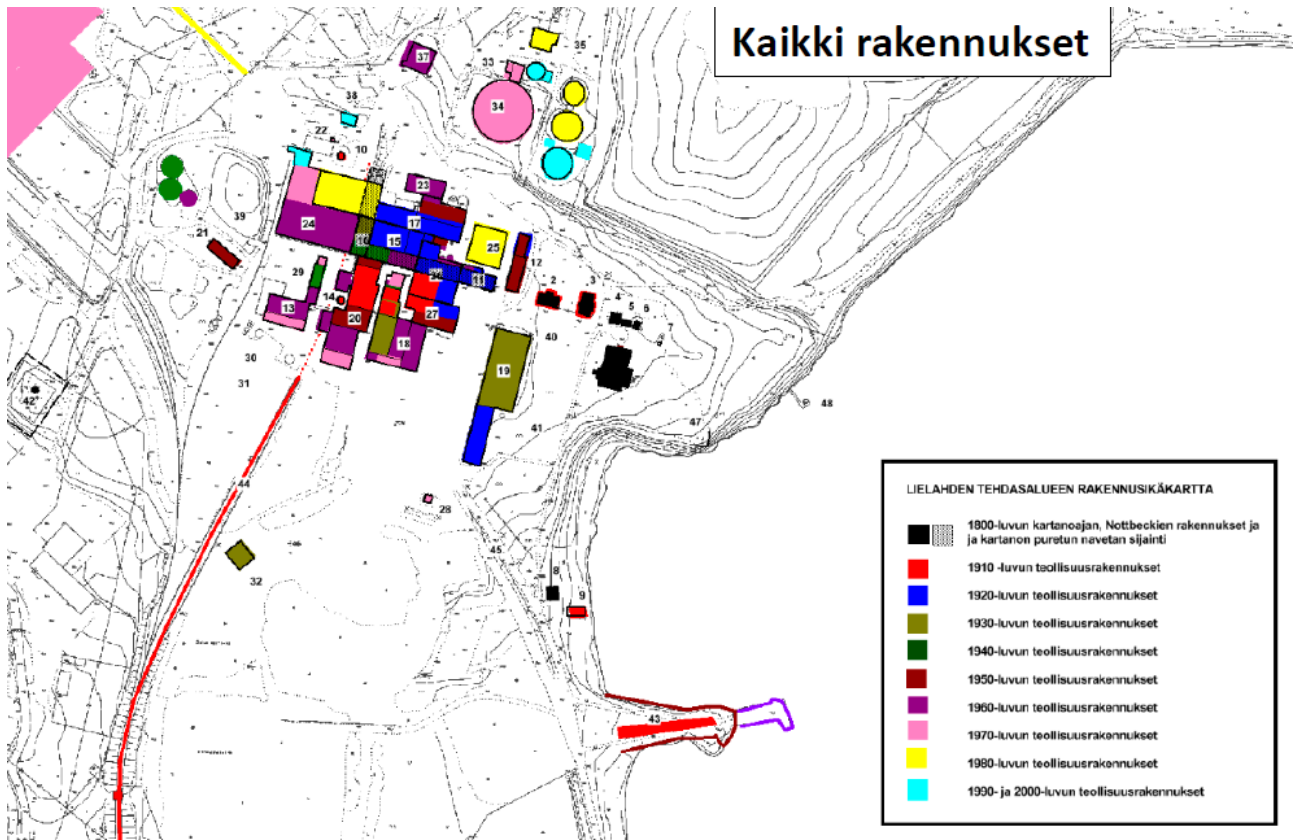
R13 Lignotech lajittelu, osa 1 haihduttamo ja osa 2 pumppamo,  
R15 Kuitulinja/ Valkaisimo,  
R16 Labra,  
R18 Kuorimo,  
R20 Voimalaitos, osat 5-7,  
R21 Tutkimuskeskus ja talousrakennus,  
R23 Kuivauslinja, osa 1 kuivauskone sisätiloi-  
neen ja osa 2 kuivausosaston  
laajennus,  
R24 Tuotevarasto, osat 1 ja 2,  
R25 Hiertämö,  
R26 ja 27 Keittämö, massaosasto ja muuntamo,  
R29 Spritechdas,  
R34 Paloasema, entinen keskusvarasto

Hiedanrannan rakennetun ympäristön selvityksessä (Heiskanen & Luoto) maisemallisesti tai historiallisesti arvokkaiksi kohteiksi arvioidaan oheiset kohteet. Luokan rakennuksilla on historiallista arvoa ja ne ovat osa laajempaa kokonaisuutta tai ilmiötä. Luokkaan on sijoitettu uudempaa rakentamista edustavia kohteita sekä muuntuneita kohteita. Niihin voi myös liittyä vanhempia osia.

R20 Voimalaitos, osa 4, vuoden 1949–1950 kattilarakennuksen sisätilat,  
R22 Väestönsuoja,  
R23 Kuivauslinja osa 3  
(R23) märkämässavarasto, osa 4 kuivausosaston jälkikäsitteilytila,  
R24 Tuotevarasto, osat 3 ja 4,  
R28 Vaaka-huone,  
R38 Ruokala,  
R33 -34, Liettämö/puhdistamo osat 1-4,  
R35 Jätteenpolttolaitos,

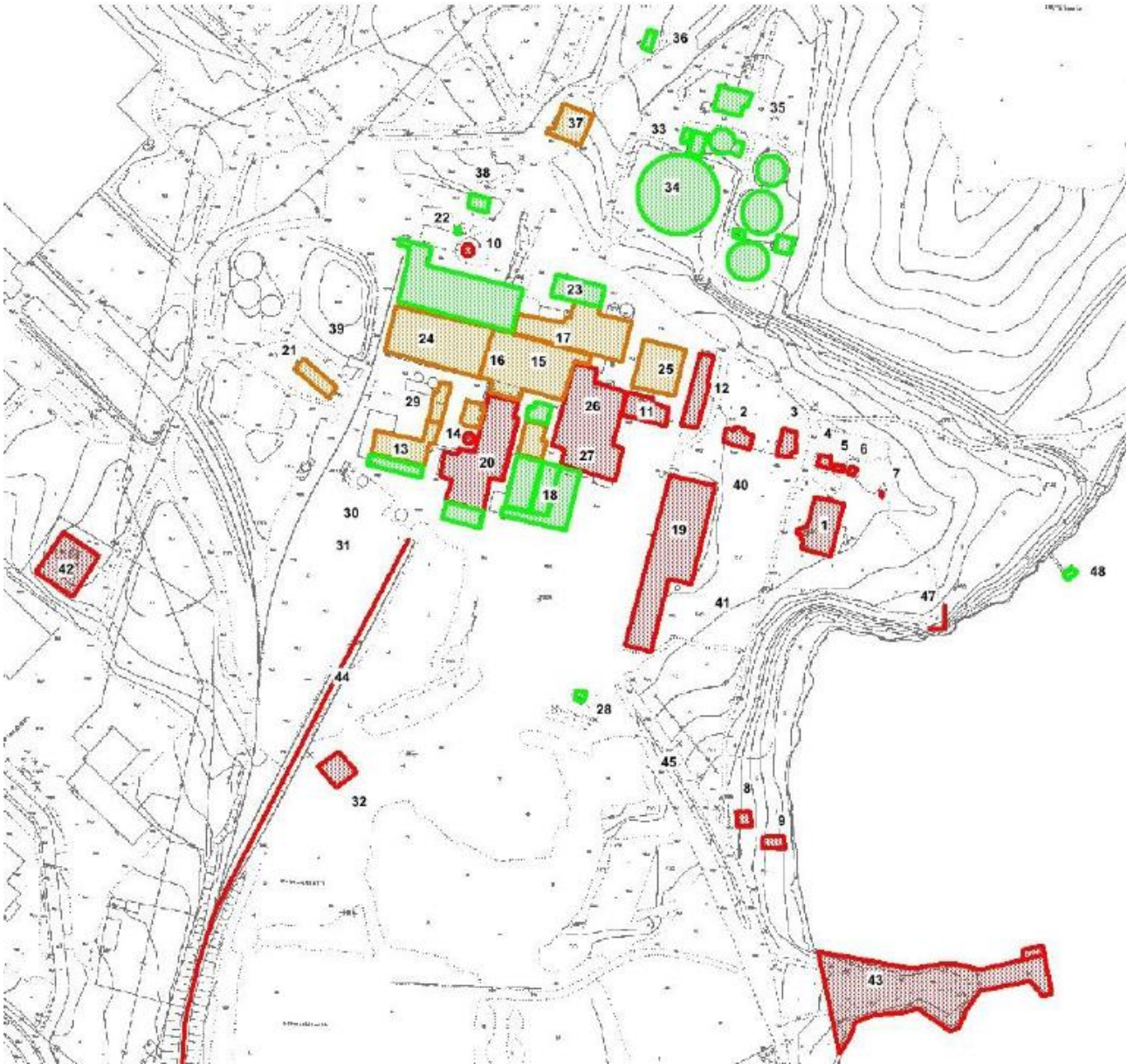
Hiedanrannan rakennetun ympäristön selvityksessä (Heiskanen & Luoto) esitetyistä rakennusten arvoluokista on ohessa karttaesitys.

29.10.2019



**Kuva 5. Rakennusosien valmistumisvuodet.**

29.10.2019



**Kuva 6. Rakennusten arvoluokat. Punaisella erityisen merkittävät rakennukset, oranssilla merkittävät kohteet ja vihreällä maisemallisesti tai historiallisesti arvokkaat kohteet.**

29.10.2019

### 2.3.2 Vaikutusten arviointi ja suositukset

#### **Teollisuuden ajan asuinpaikat:**

*Rakennesuunnitelma huomioi kartanon päärakennuksen ja sen arvojen säilymisen hyvin. Kartanon talouspihan rakennuksista virkailijoiden asuinrakennuksiksi ja myöhemmin toimistotiloiksi muutettujen rakennusten pohjoispuolelle esitetään suunnitelmassa mittakaavaltaan vastaavia uudisrakennuksia. Rakennusten puistomainen ympäristö muuttuu, mutta pohjoispuolinen lisärakentaminen ei vaikuta rakennusten suhteeseen tehdaskompleksiin.*

Suunnitelma muuttaa radikaalisti tehtaan suhdetta asumiseen. Asumisen sijoittuminen tehtaan läheisyyteen on mahdollista tuotannon aiheuttamien ympäristöhaittojen loputtua. *Asumisen sijoittuminen tehtaan läheisyyteen tukee tehdaskompleksin käyttötarkoituksen muutosta ja käytön jatkumisen myötä myös tehdasrakennusten säilymisen edellytyksiä.*

#### **Kulkureitit:**

Rakennesuunnitelma ei aiheita muutoksia pääratojen linjauksiin. *Paasikiven-Kekkosentien uuden linjauksen ja sen varteen sijoittuvien uusien korttelien myötä Vaasan radalta haarautuva teollisuusraide siltoineen ja pengereineen menetetään. Rautatieyhteys on ollut oleellinen osa tehtaan sijoittumista juuri Lielahteen. Teollisuusraiteen yhteyden rataverkkoon tulisi edelleen säilyä jotta tehtaan sijoittuminen olisi ymmärrettävissä. Pohjoisempana rakennesuunnitelma huomioi linjauksen paremmin ja raitiotielinja Niemenrannan suuntaan noudattelee teollisuusraiteen linjausta tehtaalle asti. Suunnitelma avaa tehdaskompleksin läpi reitin raitiotielle korostaen kulkuyhteyttä Niemen kartanolle. Entinen veturiralli huomioidaan osana raitiotielinjojen risteykseen suunniteltua aukiota. Myös veturitallin ymmärrettävyyden kannalta teollisuusraiteen säilyminen suunnittelualueen eteläreunalla olisi tärkeää.*

Rakennesuunnitelman korttelit tehtaan eteläpuolella jättävät alleen tehtaan entisen avoimen ratapihan ja propsikentän. Jo nykyisellään alueen käyttö maankaatopaikana on hämärtänyt Möjän lastauslaiturin, insinöörikonttorin ja pumppaamon yhteyttä tehdaskompleksiin ja etenkin Möjän ymmärrettävyyttä osana tehtaan toimintoja ja Näsijärven uittoa. *Suunnitelmassa Möjän, insinöörikonttorin ja pumppaamon yhteyttä tehtaaseen tukee rannan käyttö puistona.* Tukinuittoon liittyviä rakenteita saattaa olla edelleen lahden pohjasedimenteissä. Järvi-  
kaupungin ja Möjän eteläpuolisen sataman rakentaminen edellyttävät ruoppauksia ja läjityksiä, jotka tuhoavat mahdolliset rakenteet.

Rakennesuunnitelmassa Järvi-  
kaupungin edustalla rantaviiva siirtyy pohjoisemmaksi ja rannan edustalle rakennetaan täyttömaasta saaria. *Uittotunneli huomioidaan suunnitelmassa osana kevyenliikenteen verkostoa, mutta rannan rakentaminen rikkoo tunnelin suuaukon yhteyden vesistöön ja heikentää nippu-uitto-tunnelin suunnitellun käytön ymmärrettävyyttä. Ymmärrettävyyttä tukisi rantaviivan säilyminen nykyisellä paikalla ja yhteys Näsijärven rannan uittoon liittyviin rakenteisiin, kuten suuaukkopollareihin.*

Uiton rakenteiden/jäännöksiä merkitystä pitää selvittää/arvioida vielä tarkemmin yhtenä kokonaisuutena. Kokonaisuutena niillä saattaa olla yksittäisiä kohteita suurempi merkitys. Rakennesuunnitelman toteutuessa tukinuiton jäännökset katoavat



29.10.2019

maisemasta, millä on vaikutuksia etenkin alueen maisemaan ja alueen teollisuus-historian ymmärtämiseen.

Näsijärvi –hylky (Santalahti), muinaisjäänös

- muinaisjäänösrekisterin kohde nro 2137 Näsijärvi sijaitsee Näsijärven Santalahdessa. Muinaismuistolain suojaama vedenalainen arkeologinen kohde, johon liittyvät rakentamisen/uittotunnelin muutostöiden mahdollisesti aiheuttamat vaikutukset tulisi myös huomioida.
- hinaajan hylky, ensimmäinen Rosenlewin hinaaja Näsijärvellä. Laiva oli tarkoitettu tukkien hinaamiseen Ruovedeltä ja Vilppulasta Näsijärveä pitkin Tampereelle Pispalanharjun ylittäneen tukkitien alkupäähän Pölkkylännien lähelle.
- muutokset maankäytössä suuria, alueelle suunnitteilla rakentamista, kohteelle riskinä tuhoutuminen
- Museoviranomaiset lausuvat tarvittavista jatkotutkimuksista. Muutokset maankäytössä edellyttävät todennäköisesti lisätutkimuksia kohteen säilyneisyyden ja merkityksen arvioimiseksi, joiden perusteella mahdolliset lisätutkimustarve voidaan määritellä.

### **Tehdaskompleksi ympäristöineen:**

Rakennesuunnitelmassa tehdaskompleksin esitetään muodostavan uuden aluekeskuksen sydämen. *Raitiotiepysäkki ja tehdaskompleksiin sijoittuvat monipuoliset toiminnot aktivoivat suunnitelmassa tehdasalueen. Raitiotie johdetaan nykyisen tehdaskompleksin läpi vanhan teollisuusraiteen linjausta myötäillen. Linjaus tuo tehdasrakennukset osaksi ohikulkijoiden elämää, lisää tietoisuutta alueen historiasta ja kiinnittää tehdaskompleksin tiukasti osaksi koko Lielahden identiteettiä. Tämä parantaa säilytettävien rakennusosien säilymisedellytyksiä. Käyttötarkoitusten muutosten yhteydessä on tarkemmin tutkittava rakennusten ja rakennusosien ominaispiirteiden ja arvojen säilymisedellytyksiä ja mahdollisuuksia hyödyntää niitä osana alueen identiteettiä ja kiinnostavuutta.*

Rakennesuunnitelmassa esitetään raitiotielinjauksen länsipuolisten tehtaan osien purkamista spriitehdasta lukuun ottamatta. Tuotevaraston paikalle esitetään uudisrakennuksia. *Uudisrakentamisen ollessa matalaa tehdaskompleksin ilme ja hahmotettavuus pohjoisesta ja lännestä ei vaarannu. Alueen suunnitelmassa sen pohjoispuolelle jäävä vesitorni tulee huomioida. Uudisrakennusten tulisi luoda rauhallinen tausta vesitornille.*

Tehdaskompleksin lounaiskulmassa hahmottuu tällä hetkellä teollisuuspiha, jota ympäröi pääasiassa II MS:n jälkeistä modernismia edustava rakennuskanta. *Rakennesuunnitelmassa esitetään teollisuuspihan ja koko tehdaskompleksin massiivisimpien rakennusten – voimalaitoksen 3. kattilahuoneen ja lingiinitehtaan haihduttamon – purkamista ja korvaamista uudisrakennuksilla. Ratkaisu muuttaa etenkin tehdaskompleksin eteläjulkisivua ja samalla menetetään 1960-luvun näkyvin ajallinen kerrostuma. Niiden tilalle esitetään vastaavasti suuria ja näkyviä rakennusmassoja. Suurimpana vaarana on, että tehtaan piippu jää uudisosien taakse ja se menettää maamerkkimäisen luonteensa. Tehdaskompleksin ymmärrettävyyden kannalta piippu on erittäin tärkeä osa sitä. Piipun tulee säilyä tehdaskompleksin korkeimpana rakennusosana ja sen näkyvyyttä eri suuntiin tulee vaalia.*

29.10.2019

Tehdaskompleksin ja kartanon väliin jäävän vedenpuhdistamon pohjoinen uudisosa esitetään purettavan ja korvattavan massaltaan vastaavalla uudisrakennuksella. **Uudisrakennus erottaa nykyisen rakennuksen tapaan tehdaskompleksin kartanomiljööstä. Rakennuksen suunnittelulla mittakaavaltaan varsin massiivista tehdasympäristöä on mahdollista muokata ihmisläheisemmäksi.**

Rakennesuunnitelma muuttaa tehdaskompleksin suhdetta sen pohjoispuoliseen täyttömaakenttään, joka on entistä Ollinojanlahtea. Suunnitelmassa sijoitetaan uudisrakentamista varsin lähelle tehtaan pohjoisjulkisivua. Suunnitelmasta ei käy ilmi kortteleiden rakennuskorkeus. Matalinakin ne tulevat peittämään näköyhteyden selkiytysaltille ja näkymät täyttömaakentän yli Niemenrantaan.

**Tehdasrakennusten lisäksi erilaiset kuljettimet sekä muut piharakenteet ja niiden fragmentit ovat tärkeä osa alueen teollista ilmettä. Niitä on syytä vaalia osana tehdasmiljöötä. Etenkin tehtaan vanhimpien punatiilien osien julkisivuarkkitehtuuri on yksityiskohtaista ja täten miellyttävän pienipiirteistä. Näitä rakennusosia kannattaa vaalia osana tehdaskompleksin vetovoimaa.** 1950-luvulta alkaen rakennusosien koko on kasvanut ja yksityiskohtien määrä vähentynyt. Vielä 1960-luvun elementtirakenteisissa osissa julkisivut on jäsennellyt mm. nauhaikkunoin, mutta rakennusten mittakaava liittyy teollisuusprosessiin eikä ihmisen ulottuvuuksiin. Osa 1900-luvun lopun tehdasrakennuksista on toteutettu kiinnittämättä erityistä huomiota julkisivujen jäsennöintiin. Etenkin näihin osiin kuljettimet, putket ja muut piharakenteet tuovat pienimittakaavaisemman elementin ja lisäävät alueen kiinnostavuutta.

## 2.4 Muita huomiota

Rakennesuunnitelmassa esitetään Porin ja Vaasan radan väliselle alueelle sijoitettavan voimalaitosalueen uudisrakentamista Vaitinaron hubina. **Voimalaitoksen kulttuurihistoriallista merkitystä tulisi tutkia tarkemmin, jotta rakennesuunnitelman vaikutuksia pystyttäisiin arvioimaan.**

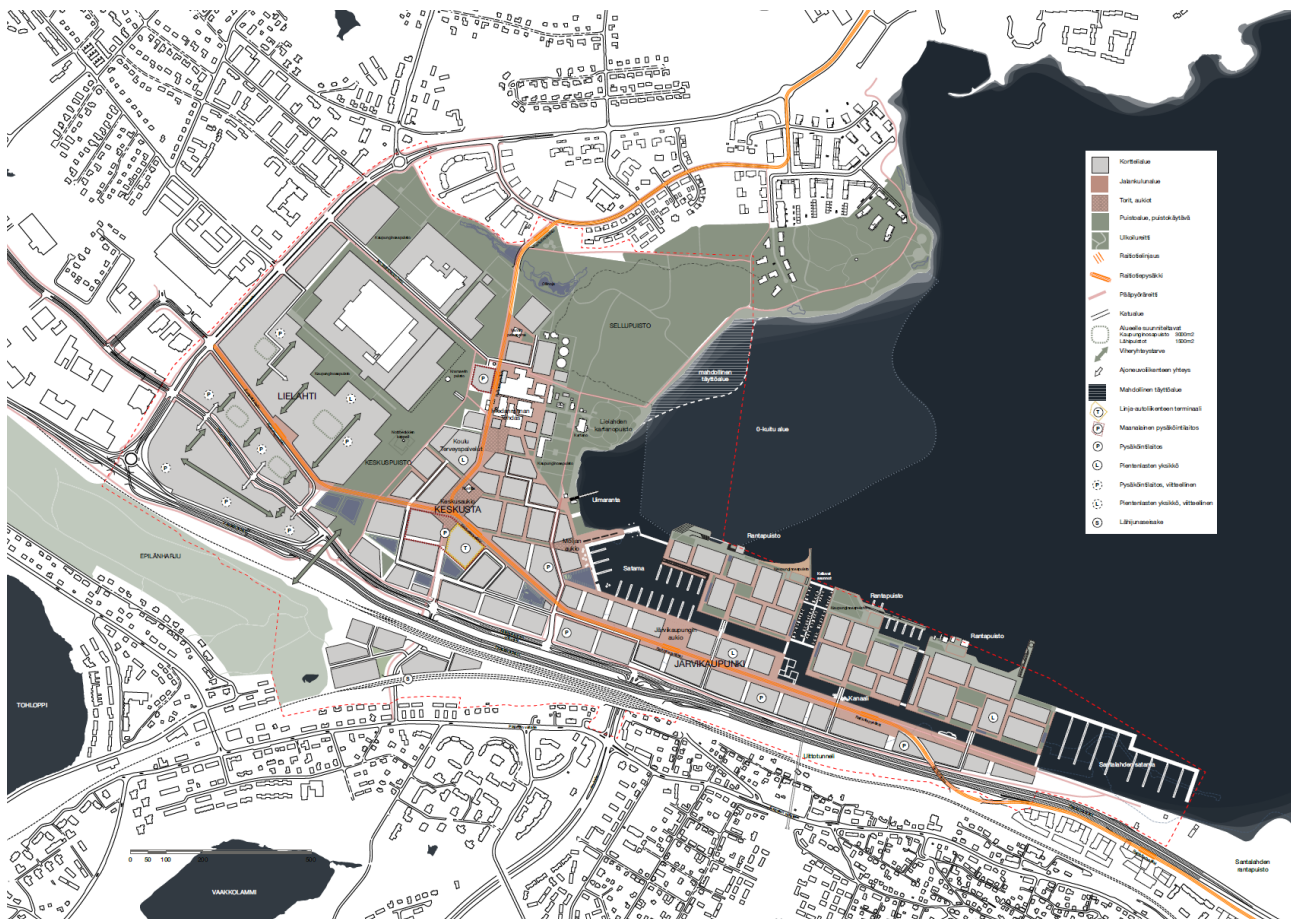
Lielahden kaupallisen alueen kehittymistä, muotoutumista ja rakentumista ei ole tutkittu. Alue on alkujaan kaavoitettu teollisuus- ja varastokäyttöön, mutta asema-kaavan salliessa tilojen käytön osittain myös liiketilana alue kehittyi ensin erilaisten varastomyymälöiden alueeksi ja myöhemmin kaavamuutosten myötä tilaa vievän kaupan keskittymäksi. Alueen rakennettu ympäristö ei vaikuta erityisen laadukkaalta. Etenkin jalankulkijan näkökulmasta mm. alueen alun perin teollisuuden tarpeisiin suunniteltu tieverkko ei muodosta miellyttävää ympäristöä. Rakennesuunnitelmassa alueen rakenne on jäsennellympi ja koostuu pienimittakaavaisemmista kortteleista. Lielahden nykyisen kaupallisen keskittymän rakenne ja rakennuskanta uudistuu ja kaupallinen keskus siirtyy idemmäksi. **Suunnitelma mahdollistaa alueen kehittämisen laadukkaana kaupunkitilana. Rakennesuunnitelman vaikutuksia alueen mahdollisiin kulttuurihistoriallisiin arvoihin ei pystytä arvioimaan lähtötietojen puutteellisuuden takia. Vaikutusten arvioinnin tukena voisi toimia esimerkiksi kehittymishistoriallinen selvitys.**

29.10.2019

### 3 Yleissuunnitelman vaikutukset rakennettuun kulttuuriympäristöön ja arkeologiseen perintöön

Yleissuunnitelman vaikutusten arviointi tehtiin 24.4.2018 päivätyn alustavan yleissuunnitelman pohjalta, josta on ote ohessa ja keväällä 2018 vallinneen tilanteen mukaan. Lielahden tehtaan osalta tilanne on elänyt; alueen rakennuksissa on väliaikaista käyttöä ja tehdaskompleksin osia on purettu suunnitelmien laatimisen ja päivittämisen aikana. Järvikaupungin osalta vaikutusten arviointia on tarkistettu loppukesällä ja syksyllä 2019 päivitetyn yleissuunnitelman pohjalta.

Vaikutusten arvioinnissa käytetty rakennusten numerointi noudattaa alueella vakiintunutta numerointikäytäntöä ja Heiskanen & Luoto Oy:n vuosina 2015-2016 laatimaa Hiedanrannan rakennetun ympäristön selvitystä ja siihen liittyviä rakennuskortteja. Numeroinnista on ohessa kartta. Muinaismuistoihin, muihin kulttuuri-perintökohteisiin sekä historiallisten teiden ja tukinuiton jäänteisiin viitataan kirjaimilla. Eri kohteiden sijainnista on ohessa kartta.



Kuva 7. Alustava yleissuunnitelma 24.4.2018.

29.10.2019

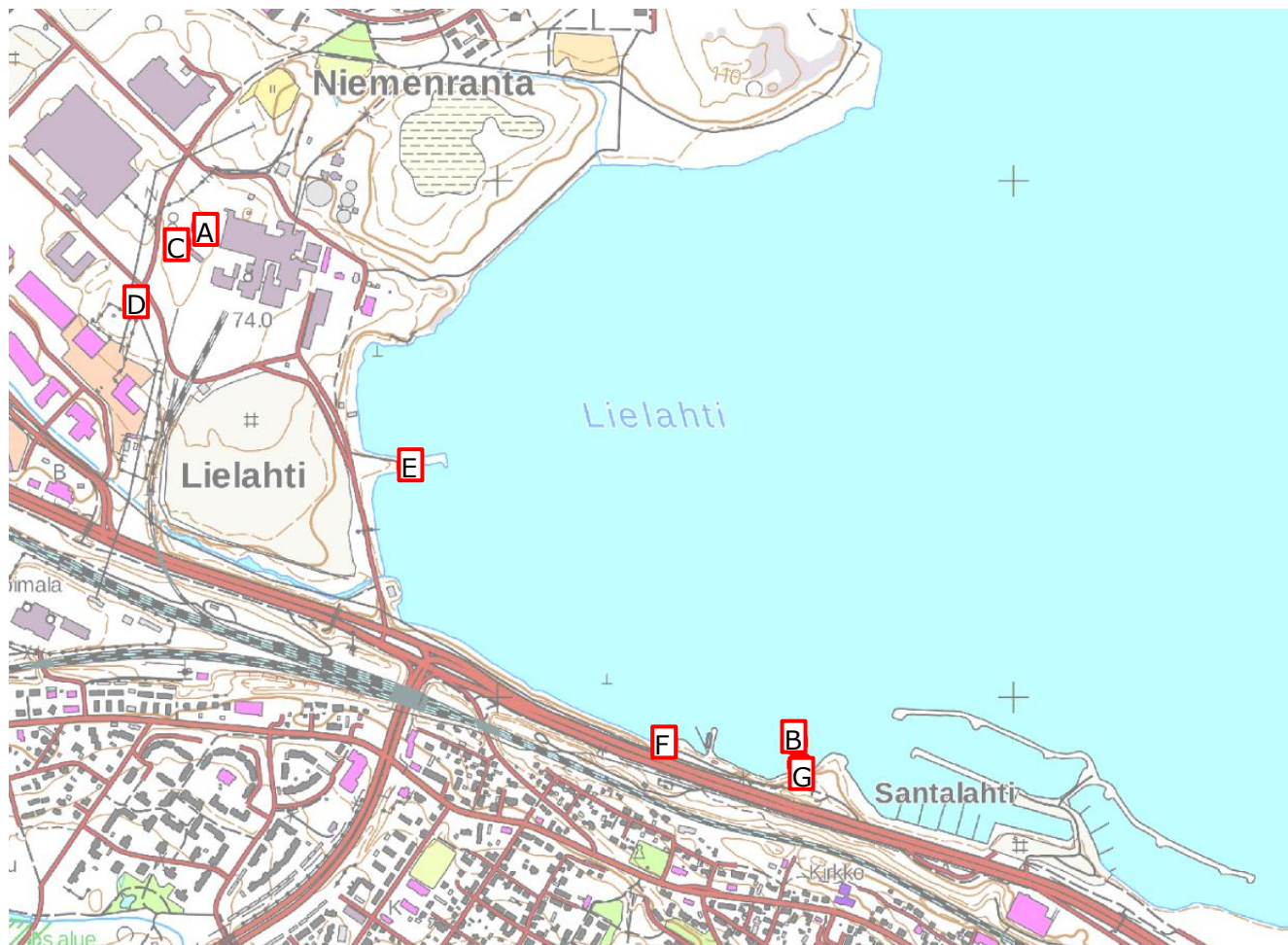
## RAKENNUKSET 2015

1. PÄÄKONTTORI, KARTANO
2. KUNNOSSAPITOKONTTORI
3. SUUNNITTELUKONTTORI
4. MAKASIINI
5. TALOUSRAKENNUS
6. MAAKELLARI
7. AITTA
8. INSINÖÖRIKONTTORI (PORTINVARTIJAN ASUNTO)
9. PUMPAAMO
10. VESITORNI
11. PUUTYÖ- JA KORJAUSPAJA
12. SÄHKÖINSINÖÖRIEN OSASTO
13. LIGNOTECH LAJITTELU
14. SAVUPIIPPU
15. KUITULINJA (VALKAISIMO)
16. LABORATORIO
17. KUIVAUSKONE
18. VARASTO (KUORIMO)
19. VEDENPUHDISTUSLAITOS
20. PANNU- JA KONEHUONE
21. LIGNOTECH KONTTORI
22. VÄESTÖNSUOJA
23. MÄRKÄMASSAVARASTO
24. TUOTEVARASTO
25. HIERTÄMÖ
26. MASSA- JA SIHTIOSASTO
27. KEITTÄMÖ
28. VAAKAHUONE
29. SPRITTEHDAS
30. LIGNOTECH (PURETTU)
31. LIGNOTECH (PURETTU)
32. KONEHALLI, RONTTILA
33. LIETTÄMÖ
34. SELKEYTYSALTAAT
35. JÄTTEENPOLTTOLAITOS
36. RAUTAVARASTO
37. PALOASEMA (KESKUSVARASTO)
38. RUOKALA
39. VANHA KYLÄTONTTI
40. TENNISKENTTÄ
41. PUUTARHURIN MÖKKI (PURETTU)
42. KAPPELI JA HAUTAUSMAA
43. TEHTAAN LAITURI
44. TEOLLISUUSLAITURI
45. TEIVAALANTIE
46. TEOLLISUUSKYLÄ
47. KARTANON PUISTO, NÄKÖALAPAikka
48. KARTANON LAITURI



**Kuva 8. Lielahden tehdasalueen rakennusten numerointi noudattaa alueella vakiintunutta numerointikäytäntöä ja Heiskanen & Luoto Oy:n vuosina 2015-2016 laatimaa Hiedanrannan rakennetun ympäristön selvitystä ja siihen liittyviä rakennuskortteja. Kuvälähde: Hiedanrannan rakennetun ympäristön selvitys 2015, Heiskanen & Luoto Oy, Liitekartta 2.**

29.10.2019



**Kuva 9. Kylä- ja kartanoajan muinaismuistot tai muut kulttuuriperintökohteet (A, C, D) ja teollisuuden ajan kohteita (B, E, F, G). A) muinaisjäänös Lielahden Rustholli, B) Näsijärvi hylky, C) kulttuuriperintökohte Lielahden Rustholli 2, D) Kappelin edestä kulkeva historiallinen tiekatkelma, E) Lastauslaituri Möljä eli rakennus nro 43, F ja G) Uittotunnelit & tukkitiet: Pispalan yli/ali tapahtunut uitto, mahdollinen tukinvetopaikka Pölkylänniemessä.**

29.10.2019

---

### 3.1 Lielahden tehdas ja keskusta

#### Lielahden tehdas

Yleissuunnitelmassa tehdaskompleksin esitetään muodostavan uuden aluekeskuk-  
sen sydämen. Raitiotiepysäkki ja tehdaskompleksiin sijoittuvat monipuoliset toi-  
minnot aktivoivat suunnitelmassa tehdasalueen. Raitiotie johdetaan nykyisen teh-  
daskompleksin läpi vanhan teollisuusraiteen linjausta myötäillen. Linjaus tuo teh-  
dasrakennukset osaksi ohikulkijoiden elämää, lisää tietoisuutta alueen historiasta  
ja kiinnittää tehdaskompleksin tiukasti osaksi koko Lielahden identiteettiä. Myös  
asumisen sijoittuminen tehtaan läheisyyteen tukee tehdaskompleksin käyttötarkoi-  
tuksen muutosta erilaisia palveluita tarjoavaksi kokonaisuudeksi. Kulttuuriympäris-  
tön teollisuushistoriallisten arvojen säilymiseen näillä ratkaisuilla on merkittäviä po-  
siitiivisia vaikutuksia säilytettävien rakennusosien osalta.

Yleissuunnitelman raitiotielinjaus ja itä-länsi -suuntaisen jalankulkuyhteyden avaa-  
minen tehdaskompleksin läpi kartanoaikaisen suurnavetan massoittelua myötäile-  
vien tehdaskompleksin osien (11, 16) eteläpuolelta tukevat positiivisella tavalla Lie-  
lahden teollistumisen alkuvaiheiden hahmottamista. Ratkaisuilla on merkittävä po-  
siitiivinen vaikutus kartanoaikaisen suurnavetan paikan hahmottumiseen ja sen ym-  
märtämiseen yhtenä alueen teollistumisen lähtökohtana.

Yleissuunnitelmassa esitetään raitiotielinjauksen länsipuolisten tehtaan osien pur-  
kamista spritehdasta (29) ja vesitornia (10) lukuun ottamatta. Tuotevaraston (24)  
paikalle esitetään uudisrakennusta. Mikäli uudisrakentaminen on kovin korkeaa, se  
voi heikentää tehdaskompleksin hahmotettavuutta lännen ja pohjoisen suunnasta  
ja varastaa huomion sekä maisemallisesti että rakennustaiteellisesti arvokkaalta  
vesitornilta.

Yleissuunnitelmassa esitetään II maailmansodan jälkeistä modernismia edustavien  
tehdaskompleksin massiivisimpien rakennusten - voimalaitoksen 3. kattilahuoneen  
(20) ja lingiinitehtaan haihduttamon (13) - purkamista ja korvaamista uudisraken-  
nuksilla. Ratkaisu muuttaa etenkin tehdaskompleksin eteläjulkisivua ja samalla me-  
netetään 1960-luvun näkyvin ajallinen kerrostuma. Niiden tilalle esitetään vastaa-  
vasti suuria ja näkyviä rakennusmassoja. Vaikka rakennushistoriallisia arvoja me-  
netetään, voi ympäristön yleinen laatu kehittyä selvästi positiiviseen suuntaan uu-  
disrakentamisen myötä. Uudisrakentamisen merkittävin negatiivinen vaikutus on,  
että maisemallisesti tärkeä ja tehdaskompleksin historian ymmärrettävyyden kan-  
nalta erittäin merkittävä tehtaan piippu (14) mahdollisesti jää uudisosien taakse ja  
se voi menettää maamerkkimäisen luonteensa. Uudisrakentamisen ei tulisi olla ny-  
kyisiä rakennusmassoja korkeampaa.

Tehdaskompleksin ja kartanon väliin jäävän vedenpuhdistamon (10) pohjoinen uu-  
disosa esitetään purettavan ja korvattavan massaltaan vastaavalla uudisrakennuk-  
sella. Rakennuksen suunnittelulla mittakaavaltaan varsin massiivista tehdasympä-  
ristöä on mahdollista muokata ihmisläheisemmäksi ja vaikuttaa positiivisella tavalla  
ympäristön yleiseen laatuun.

Yleissuunnitelma muuttaa tehdaskompleksin suhdetta sen pohjoispuoliseen täyttö-  
maakenttään, joka on entistä Ollinojanlahtea, sekä Niemenrannan alueeseen.  
Suunnitelmassa sijoitetaan uudisrakentamista varsin lähelle tehtaan pohjoisjulkisi-  
vua. Uudisrakentaminen mahdollisesti peittää näkymiä täyttömaakentän yli Nie-

29.10.2019

---

menrantaan. Uudisrakentamisen mahdolliset negatiiviset vaikutukset tehdaskompleksin hahmottumiseen pohjoisen suunnasta katsottuna riippuvat uudisrakentamisen korkeudesta ja muusta massoittelusta.

### Keskusta

Rautatieyhteys on ollut oleellinen osa sellutehtaan sijoittumista juuri Lielahden. Paasikiven-Kekkosentien uuden linjauksen ja sen varteen sijoittuvien uusien korttelien myötä Vaasan radalta haarautuva teollisuusraide siltoineen ja penkereineen menetetään, mikä osittain heikentää tehdaskompleksin sijoittumisen ymmärtämistä. Pääradat Poriin ja Vaasaan kuitenkin säilyvät, joten negatiivinen vaikutus ei ole erityisen merkittävä. Ymmärrettävyyttä tukisi pistoraitteen sillan ja penkereen huomiointi osana uusia kortteleita, esimerkiksi joidenkin sillan rakenteiden ottaminen osaksi uudisrakennusten julkisivuja. Keskustassa yleissuunnitelman raitiotienlinjaus huomioi vanhan pistoraitteen linjauksen noudatellen sitä. Entinen konehalli Ronttila (32) huomioidaan osana raitiotielinjojen risteykseen suunniteltua aukiota ja tämä tuo edelleen merkittävällä tavalla esille tehdaskompleksin kytkeytymistä rautatieverkkoon, vaikka fyysinen yhteys radalle katkeaa.

Yleissuunnitelman keskustakorttelit tehtaan eteläpuolella jättävät alleen tehtaan entisen avoimen ratapihan ja propsikentän. Jo nykyisellään alueen käyttö maankaatopaikkana on hämärtänyt sen ymmärrettävyyttä osana tehtaan toimintoja sekä Möjän lastauslaiturin (43) ymmärrettävyyttä osana tehtaan toimintoja ja Näsijärven uittoa. Yleissuunnitelman katuverkko ja rannan puistot liittyvät Möjän tehdaskompleksiin vaikuttaen positiivisesti Möjän ymmärrettävyyteen osana tehtaan toimintoja ja Näsijärven uittoa. Möjän ymmärrettävyyteen osana Näsijärven uittoa liittyy myös vesialueella olevat tukinuittoon ja tehtaan toimintoihin liittyvät rakenteet kuten diktaalit. Yleissuunnitelman vaikutuksia näihin käsitellään Järvi-  
kaupungin yhteydessä. Yleissuunnitelmassa keskustan koordinaatisto tukee positiivisella tavalla alueen liittymistä tehdaskompleksiin.

### 3.2 Lielahdi

Lielahden nykyisen kaupallisen alueen kehittymistä, muotoutumista ja rakentamista ei ole tutkittu erityisen kattavasti ja yleissuunnitelmassa alueen rakenne esitetään keskustaa viitteellisemmin. Tästä syystä myös yleissuunnitelman vaikutusten arviointi jää viitteelliseksi. Alueen kaavallinen ratkaisu 1970-luvulta on perustunut alkujaan teollisuuden tarpeisiin, minkä takia ympäristöä ei voi pitää erityisen laadukkaana etenkin jalankulkijan näkökulmasta. Yleissuunnitelma mahdollistaa alueen kehittämisen laadukkaana kaupunkitilana, millä on positiivista vaikutusta ympäristön laatuun.

Alueen lounaisosa on alavaa maastoa, joka on 1800-luvun loppupuoliskolla kuiva-  
tun Possijärven pohjaa. Kuivaamisen jälkeen entistä järvenpohjaa viljeltiin 1970-  
luvulle asti. 1980-luvulla alue alkoi rakentua ja on nykyisin merkittävä kaupallinen keskittymä. Yleissuunnitelmalla ei ole vaikutuksia Possijärven sijainnin tai alueen viljelyshistorian hahmottamiseen suhteessa nykytilaan. Yleissuunnitelma tukee positiivisella tavalla erilaisin vesiaihein Possijärven lasku-uoman sijoittumisen hahmottamista.

29.10.2019

### 3.3 Keskuspuisto

Yleissuunnitelma mahdollistaa Krameerin puistoon sijoittuvien muinaisjäännöksen Lielahden Rustholli (kohde A) ja muun kulttuuriperintökohteen Lielahden Rustholli 2 (kohde C) säilyttämisen osana keskuspuistoa. Muutokset maankäytössä edellyttävät todennäköisesti lisätutkimuksia kohteiden säilyneisyyden, merkityksen ja laajuuden arvioimiseksi, joiden perusteella mahdollinen lisätutkimustarve voidaan tarkemmin määritellä. Mahdollisista maankäytön muutoksista tulee neuvotella museoviranomaisten kanssa.

Yleissuunnitelma säilyttää Nottbeckin hautausmaan ja sen kappelirakennuksen (42). Hautausmaakokonaisuuden ympäristö on muuttunut länsipuolelle rakentuneen Lielahden liikekeskustan myötä. Yleissuunnitelma nostaa hautausmaan kappeleineen esiin sijoittaen sen keskelle Hiedanrannan keskuspuistoa. Myös uuden Lielahden koordinaatisto tukee hautausmaan ja kappelin olemassa oloa. Hautausmaan edestä kulkeva historiallinen tie on mahdollista säilyttää ja nostaa esiin tarkemmassa suunnittelussa. Yleissuunnitelmalla on merkittäviä positiivisia vaikutuksia sekä rakennushistorian säilymisen (Nottbeckin kappeli, 42) että kulttuurihistorian kannalta (historiallinen tielinjaus ja Nottbeckin sukuhautausmaa) erityisesti kartanoaikakauden näkökulmasta. Lielahden kartanon ja hautausmaan välisen alueen rakentuminen ja näköyhteyden poistuminen niiden väliltä heikentää lievästi hautausmaan liittymistä kartanoaikakauteen.

### 3.4 Lielahden kartano ja kartanopuisto

Yleissuunnitelman tehdaskaupungin koordinaatisto tukee kartanoaikakauden kulttuurihistoriallisten arvojen säilymistä alueella. Myös Teivaalantien linjaus on yleissuunnitelmassa luettavissa osittain uudisrakentamisen korttelirakenteesta.

Rakennettua puistoaluetta on esitetty Lielahden kartanon päärakennuksen (1) ympärille kaikkiin ilmansuuntiin. Suunnitelmassa on osoitettu myös puutarhan alkuperäistä polkuverkkoa idän puoleiseen puisto-osioon. Kartanoalue erottuu ympäröivän puiston myötä hyvin muusta rakentamisesta. Yleissuunnitelmalla on merkittävä positiivinen vaikutus kartanopuiston puistoalueen säilymisen kannalta.

Yleissuunnitelmassa Jukolan (2) ja suunnittelukonttorin (3) pohjoispuolelle on esitetty mittakaavaltaan ja rakeisuudeltaan ympäristöönsä sopivaa täydennysrakentamista, joka tukee kartanoaikakauden ilmentymistä Lielahden kartanon alueella täydentäen nykytilanteessa luettavuudeltaan heikentyneitä pihapiiriä. Säilytettäväksi esitettävistä rakennuksista yleissuunnitelmassa ei esitetä maakellaria (6) eikä aittaa (7). Maakellari (6) on osa kartanon historiallista rakennuskantaa ja sen purkamisella nähdään olevan negatiivisia vaikutuksia kartanon talouspihan luettavuuden kannalta ja rakennushistoriallisten arvojen kannalta. Aitta (7) on siirretty puistoalueelle Nottbeckien aikakauden jälkeen, joten se ei edusta kartanoaikakautta yhtä vahvasti kuin entisen kartanon talouspihan rakennukset (kohteet 2-6). Aitan (7) purkamisella/siirtämisellä ei nähdä olevan merkittäviä negatiivisia vaikutuksia kartanoaikakauden rakennetun kulttuuriympäristön arvojen säilymiseen suunnittelualueella.

Kartanoaikakaudesta säilyneet rakennukset Lielahden kartano (1), Jukola (2), suunnittelukonttori (3), makasiini (4), mankelihuone (5), insinöörikonttori (8) ja Nottbeckin kappeli (42) säilyminen yleissuunnitelmassa nähdään merkittävänä positiivisena vaikutuksena kartanoaikakauden rakennetun kulttuuriympäristön arvojen säilymiseen suunnittelualueella. Rakennusinventoinnin perusteella rakennukset (1-8 ja 42) eivät siedä muutoksia, joten myöskään niiden jatkaminen tai osittainen purkaminen ei ole suositeltavaa.



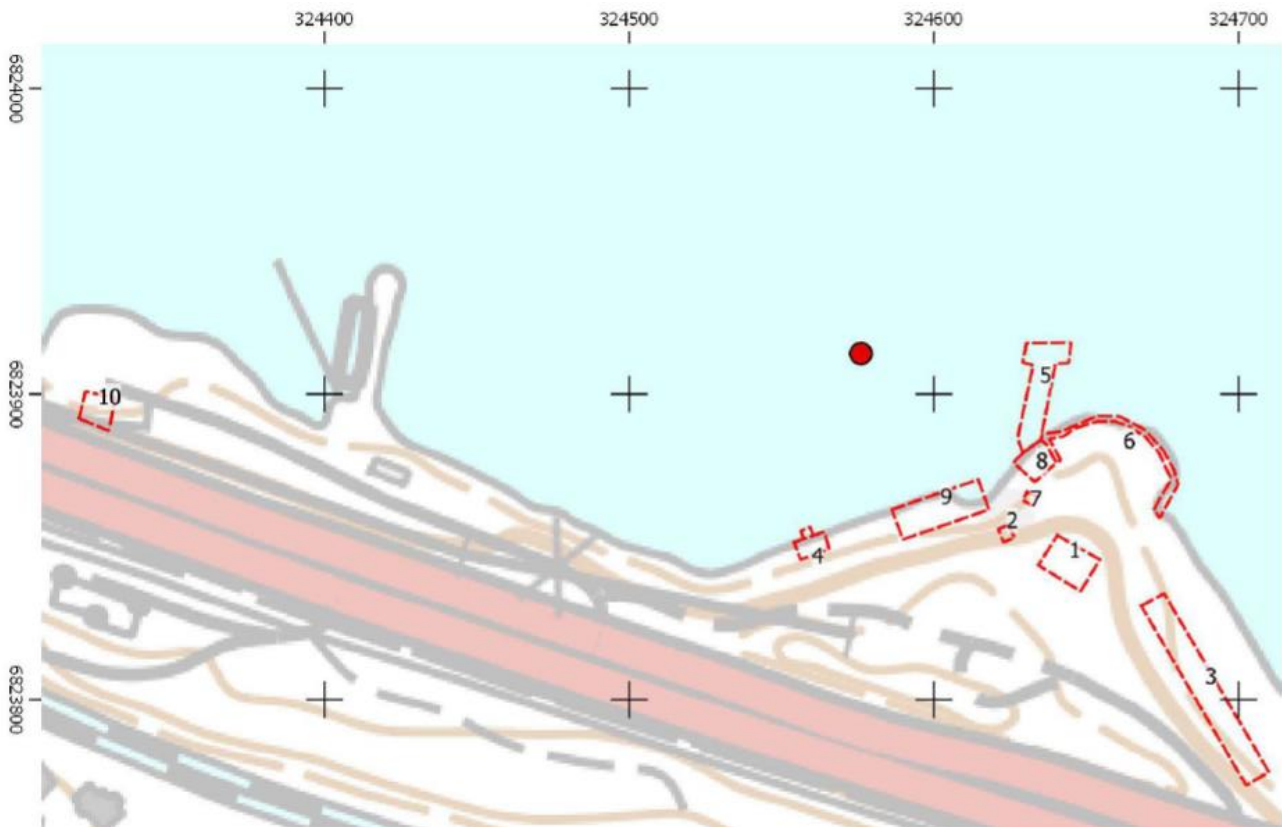
29.10.2019

### 3.5 Järvi kaupungin

Hiedanrannan yleissuunnitelman päivitetty vaikutusten arviointi Järvi kaupungin osalta tehtiin 2.7.2019 päivätyn yleissuunnitelman pohjalta. Yleissuunnitelmassa on osoitettu Järvi kaupungin rakentumisen osalta kaksi vaihetta. Lisäksi vaikutusten arviointia on vielä tarkistettu 7.10.2019 päivätty yleissuunnitelma huomioiden.

Vaikutusten arvioinnissa Järvi kaupungin osalta lähtötietona on käytetty erityisesti alla lueteltuja selvityksiä. Selvityksissä havaittujen rakenteiden sijaintia suhteessa Hiedanrannan yleissuunnitelman päivitykseen on havainnollistettu ohessa esitetyillä kartoilla.

- Tampere Hiedanranta kaavamuutoshanke – Arkeologinen vedenalaisinventointi, Eveliina Salo ja Maija Huttunen (Pintafilmi Oy), 2015
- Pölkylänniemen arkeologinen kartoitus, FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy ja Heiskanen & Luoto Oy, 2019



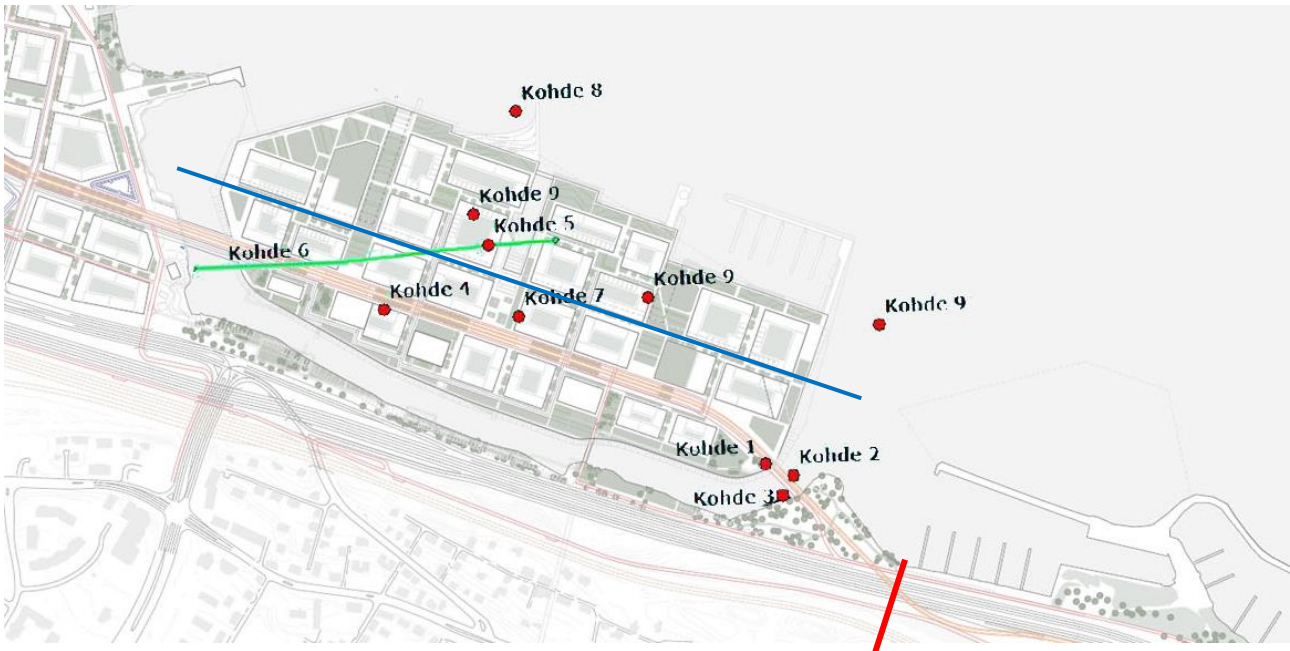
**Kuva 10. Pölkylänniemen arkeologisessa kartoituksessa (2019) käsitellyt kuivan maan kohteet. Kohdenumerointi viittaa kartoituksen kohdenumerointiin. 1) Huvila, 2) Kellari, 3) Talousrakennus (talli?), 4) Sauna, 5) Laituri, 6) Rantapengerrys, 7) Talousrakennus, tiiliperustus, 8) Vetopaikka ja 9) Vaja. Kartoituksen yhteydessä kohteista 3, 6 ja 8 muodostettiin Pölkylä, uittotukikohdaksi nimetty muu kulttuuriperintökohde. Tässä selvityksessä kohdenumeroihin viitataan lisäämällä numeron eteen kirjan P. Numeroitujen kohteiden lisäksi punaisella pisteellä on esitetty vedenalaisinventoinnin (Salo & Huttunen 2015) kohde numero 1, Santalahti -hylky. Vedenalaisinventoinnin tekemisen jälkeen on varmistunut, että kyseessä on Näsijärvi -nimisen hinaajan hylky.**

29.10.2019



**Kuva 11. Yleissuunnitelman päivittäminen 7.10.2019. Kuva esittää tilannetta, jossa Järvi kaupungin toinenkin vaihe on toteutettu.**

29.10.2019



**Kuva 12.** Yllä ote Hiedanrannan yleissuunnitelman päivityksestä (7.10.2019). Kuva esittää tilannetta, jossa Järvi kaupungin toinenkin vaihe on toteutettu. Ensimmäisessä vaiheessa on tarkoitus toteuttaa sinisen viivan eteläpuoli. Suunnitelman päälle on lisätty arkeologisessa vedenalaisinventoinnissa (Salo & Huttunen 2015) havaittujen kohteiden sijainnit. Kohdenumerointi viittaa inventoinnin kohdenumerointiin. 1) Santalahti –hylky, 2) Pölkylänniemen laiturit, 3) Pölkylänniemen vetopaikka, 4) Lielahden hirsiarkku 1, 5) Lielahden hirsiarkku 2, 6) Lielahden puuputki, 7) Lielahden kivikärry, 8) laiturin kansi ja 9) diktaalit. Tässä selvityksessä kohdenumeroihin viitataan lisäämällä numeron eteen kirjan V. Lisäksi punaisella viivalla on osoitettu punaisen tukkitien likimääräinen sijainti. Selvityksen tekemisen jälkeen on varmistunut, että kohde numero 1 on Näsijärvi –nimisen hinaajan hylky.

29.10.2019

---

### 3.5.1 Teollisuuden ajan ilmiöt Järvi kaupungissa

Järvi kaupungin edustalla Möljän ja Pölkylänniemen välillä on havaittavissa lähinnä vain teollisuuden ajan ilmiöihin liittyviä rakenteita. Ne ovat jättäneet alleen mahdolliset varhaisempiin vaiheisiin liittyvät rakenteet.

Tampereen ja Kokemäenjoen alajuoksun varhainen teollistuminen vaikutti voimakkaasti Pölkylänniemen ympäristöön. Sahateollisuuden merkitys alkoi kasvaa vuoden 1861 jälkeen, jolloin sahaustoimintaa rajoittaneet määräykset purettiin. Höyrysaahoja perustettiin etenkin rannikolle, sillä näin valmiin sahatavaran kuljetus ulkomaille onnistui laadun kärsimättä. Poriin perustetuille höyrysaahoille uitettiin tukkeja raaka-aineeksi Näsijärven latvavesiltä Santalahden kautta. Näsijärven uitoissa alettiin käyttää viimeistään 1870-luvulla höyryvoimalla toimivia hinaajia. Koska Tammerkosken rannoille sijoittuneet teollisuuslaitokset vaativat kohtuuttomia takaussummia tukkien uittamisesta Tammerkosken kautta, tukit kuljetettiin alkuun Pispalan harjun yli Pyhäjärvelle ja 1930-luvulta alkaen uitettiin tunnelia pitkin harjun ali.

Pölkylänniemessä on ollut uittoon liittyviä rakenteita arvioilta 1800-luvun puolivälistä alkaen. Uittojen alkuvaiheessa tukit kasattiin maalle Pölkylänniemeeseen, josta ne talven tullen kuljetettiin hevosella harjun yli Pyhäjärvelle. Tukin matka metsästä sahalle Poriin saattoi kestää jopa kolme vuotta. Harjun ylittävien tukkiteiden valmistuminen nopeutti niiden kuljettamista.

Punainen tukkitie valmistui Pispalan harjun kapeimmalle kohdalle vuonna 1864. Punaisen tukkitien omisti alkuun Porin Höyrysaaha, mutta se siirtyi muutaman vuoden kuluttua Rosenlewin omistukseen. Punainen tukkitie nousi Näsijärvestä Pölkylänniemen itäjuuresta ylös harjulle, ja laski edelleen Pyhäjärveen.

Reposaaren sahan niin sanottu harmaa tukkitie valmistui lamavuosien jälkeen 1873. Harmaan tukkitien alku oli punaisen tukkitien itäpuolella Santalahdessa päin. Harmaa tukkitie oli alusta alkaen höyrykäyttöinen. Tämä, ja tukkien määrän huomattava kasvu innosti myös Rosenlewia uudistamaan punaisen tukkitien tekniikkaa ja hevosvetoinen tekniikka vaihdettiin höyryvoimaan. Tukkitiet olivat käytössä 1930-luvulle asti, jolloin ne myös purettiin. Punaisen tukkitien paikka hahmottuu edelleen rautatiepenkereessä olevan aukon ansiosta. Pyhäjärven puoleisella rinteellä punaisesta tukkitiestä on säilynyt betonirakenteita.

Pölkylänniemen kärjen pengerrys liittyy luultavasti myös tukin uittoon samoin kuin niemen edustalla olleet varsin massiiviset laiturit. Vetopaikasta on jäljellä rantakallioon kiinnitetty pultti.

1950-lukua vanhemmissa kartoissa Pölkylänniemen itärannalla näkyy pitkänmallinen rakennus, joka on ollut oletettavasti osa punaisen tukkitien toimintaa. Puurunkoinen luonnonkivillä perustettu rakennus on voinut toimia joko varastona tai tallina. Rakennuksen länsipään paikka hahmottuu edelleen maastossa, itäpäätä on jäänyt Paasikiventien pengerrysten alle. 1930-luvulta 1950-luvulle asti kartoissa ja ilmakuvissa on Pölkylänniemen länsirannalla rannansuuntainen, osittain veden päälle ulottunut rakennus, joka luultavasti on ollut venevaja. Paikalla sijainneesta pitkänomaisesta rakennuksesta kertovat rantakallioon pultatut kiinnitystapit sekä luonnonkivistä tehty lohkokivikasa. Kivikasa on mahdollisesti syntynyt aluetta rai-vattaessa.

29.10.2019

---

Vuonna 1900 Pölkylänniemeeseen valmistui jugend-tyylinen huvila. Villa Rosenlewiksi kutsuttu rakennus oli Oscar Rosenlewin huvilana vuoteen 1913, jonka jälkeen rakennus oli yhtiön käytössä. Uittojen hiivuttua rappiolle jääneen huvilan pelasti yksityinen omistaja, joka siirsi huvilan Ylöjärven Kuruun vuonna 1976. Huvilan luoteispuolella sijaitsee todennäköisesti huvilaan kuulunut suuri kellari. Kellarin rakentamiseen käytettyjen materiaalien perusteella rakenne ajoittunee huvilakauden jälkeiseen aikaan. Kellarin vieressä on säilynyt tiilikasa, jonka kohdalla on historiallisen karttojen perusteella sijainnut talousrakennus. Lisäksi Pölkylänniemen länsirannalla on sijainnut 1900-luvun alussa rakennettu rantasauna, joka on luultavasti rakennettu uudelleen 1950-1960-luvulla. Rakennuksen sokkeli on edelleen havaittavissa paikalla.

Myöhemmin puutavaran liikkeisiin vaikutti 1895 valmistunut Pölkylänniemen ohi kulkeva Pori-Tampere -rata. Esimerkiksi Santalahdessa sijaitsevan noormarkkulaisen Ahlströmin höyrystävän puutavaraa kuljettiin Poriin rautateitse. Rautatie ei ollut kuitenkaan tukkien kuljettamisessa kilpailukykyinen vaihtoehto korvaamaan uittoa. Tukkitiet harjun yli olivat käytössä ainakin 1930-luvulle asti, jolloin harjun läpi kaivettiin ensimmäinen uittotunneli. Sota-aikana tunnelia käytettiin myös pommisuojana.

Uusi tukkinippujen uittamisen mahdollistava tunneli valmistui vuonna 1968. Uusi uittotunneli jäi lopulta täysin käyttämättömäksi alkuperäisessä tarkoituksessaan, kun puutavaran maantiekuljetusten kannattavuus parani huomattavasti 1970-luvulle tultaessa.

Paasikiventie avattiin käytölle vuonna 1977. Tiehankkeen tiimoilta Näsijärven rannaa täytettiin Santalahdessa 1960-luvulta lähtien. Pölkylänniemen muoto säilyi entisellään, mutta etenkin niemen länsipuolella rantaviiva on aiempaa pohjoisempaa. Tielinjauksen alle jäi Pölkylänniemen uittotukikohdan talousrakennuksia.

### **Asuinpaikat:**

- Santalahdessa on sijainnut Birger Federleyn suunnittelema Villa Rosenlew eli Pölkylän huvila (P1). Pölkylän huvilan rakentaminen alkoi keväällä vuonna 1900. Huvila siirtyi vuonna 1913 Rosenlew-yhtiön omistukseen ja sen käyttö huvilana oletettavasti loppui. Sen sijaan rakennusta käytettiin osana uittotukikohtaa. Vuonna 1976 rapistunut huvila purettiin perustuksia myöten ja se pystytettiin uudelleen Länsi-Teiskoon. Huvilan paikalla on havaittavissa muutamia kymmeniä senttejä syviä kuoppia. Kuopat ovat todennäköisesti syntyneet huvilan purkamisen yhteydessä. Huvilan pihapiiristä on muistona muutamia lehtikuusia. Puutarharakenteisiin tai tiestöön viittaavia rakenteita ei ole näkyvissä.
- Pölkylän huvilan edustalla on säilynyt suuri sementistä valettu maakellari (P2). Kellarin rakentamiseen käytettyjen materiaalien perusteella rakenne ajoittunee huvilakauden jälkeiseen aikaan. Kellariin kuuluu näyttävä ovi-aukko rannan puolella.
- Näsijärven rannassa Pölkylänniemen länsipuolella on sijainnut 1900-luvun alussa rakennettu rantasauna (P4), joka on luultavasti rakennettu uudelleen 1950-1960-luvulla. Sauna on alkujaan voinut liittyä huvilaan ja myöhemmin Pölkylänniemen uittotukikohdan toimintoihin. Rakennuksen sokkeli on edelleen havaittavissa paikalla.

29.10.2019

---

- Rantasaunan edustalla on sijainnut laituri (V3). Laiturista on jäljellä aivan rantaviivassa kiinni oleva neliskantainen louhealue, jonka edustalla on neljä puupaalua pohjasta pystyssä.
- Selvitysalueen reunalla radan varressa Pölkylänniemen kohdalla on sijainnut kaksi asuinrakennusta talousrakennuksineen. Itäisempi niistä on purettu vuosien 1974 ja 1987 välillä ja läntisempi vuoteen 1995 mennessä.

**Kulkureitit:***Maaliikenne*

- Punainen tukkitie. Vuonna 1864 valmistunutta punaista tukkitietä käsitellään osana vesiliikennettä sen liittyessä vesistöjä pitkin tapahtuneeseen uittoon.
- Tampere-Pori -rautatie on 1890-luvulta. Se on säilyttänyt linjauksensa. Rata on nykyisin kaksiraiteinen tarkastelualueella. Ratapenkereessä on edelleen aukko punaisen tukkitien kohdalla.
- Paasikiventie avattiin käytölle vuonna 1977.

*Vesiliikenne*

Tarkastelualueella säilyneet vesiliikenteen kohteet liittyvät kaikki Näsijärven uittoon. Kartat kohteiden sijainnista on esitetty kuvissa 10 ja 11 tämän raportin sivuilla 32 ja 33. Vetopaikka (V3, P8), Pölkylänniemen tasainen pengerreretty kärki (P6), oletetun tallin perustusten jäännökset (P3) ja punaisen tukkitien linjaus muodostavat mielenkiintoisen, tukinuiton varhaisista vaiheista kertovan kokonaisuuden. Kokonaisuus on nimetty Pölkylänniemen arkeologisessa kartoituksessa (FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy ja Heiskanen & Luoto Oy, 2019) Pölkylänniemen uittotukikohdaksi. Uiton varhaisiin vaiheisiin liittyy myös Pölkylänniemen edustalla oleva Näsijärvi -hinaajan hylky. Uittotunneliin puolestaan liittyy Näsijärvessä sijaitsevat tukkilautojen ja puomien kiinnipitoa varten rakennetut diktaalit.

- Punainen tukkitie. Vuonna 1864 rakennettu Tukkitie on purettu 1930-luvulla ensimmäisen uittotunnelin valmistuttua. Tarkastelualueen reunalla ratapenkereessä on edelleen aukko punaisen tukkitien kohdalla. Tukkitien harjun ylittävän osan rakenteita ei ole säilynyt tarkastelualueella, mutta Pölkylänniemen uittotukikohdassa on säilynyt tukkitiehen liittyviä rakenteita. Niitä on käsitelty tarkemmin uittotukikohdan käsittelyn yhteydessä.
- Näsijärvi -hinaaja (V1). Pölkylänniemen edustalla noin 60 metrin päässä niemestä sijaitsee hylky, jonka on määritetty olevan Näsijärvi - niminen hinaaja. Kyseessä on puurunkoinen höyrylaiva. Näsijärvi oli Rosenlew-yhtiön ensimmäinen höyryhinaaja Näsijärvellä. Laiva on rakennettu vuonna 1874 ja se on noin 30 metriä pitkä. Laivan hylky upotettiin veteen vuonna 1884, kun Rosenlew -yhtiö hankki sen tilalle uuden metallirunkoisen laivan. Uusi laiva peri edeltäjältään nimen Näsijärvi, sekä vanhan hinaajan höyrykattilan ja -koneen.

Alun perin osa upotetun laivan rungosta jäi veden pinnan yläpuolelle. Myöhemmin pinnalle jäänyt tukkien uittoa häirinnyt osa sahattiin poikki. Hylky on osittain hautautunut pohjasedimenttiin eli aineeseen, jossa on mukana

29.10.2019

---

uitto-ajoilta jäänyttä kaarnaa ja puunpaloja. Sedimentti on osaltaan edesauttanut sitä, että hylky on säilynyt muodossaan järven pohjassa niinkin pitkän ajan.

Näsijärvi –hinaaja on ollut osa varhaista puunjalostuksen ketjua, jossa puu kulki Näsijärven latvavesiltä Porin sahoille ja se kertoo pitkän matkan uitoista. Näsijärvi –hinaajan ikäiset hyvlyt ovat erittäin harvinaisia Suomen järvissä.

Hylky on muinaisjäännösrekisterin kohde 2137.

- Pölkylänniemen uittotukikohta (V3, P8, P6, P3). Pölkylänniemi on saanut nimensä, kun Rosenlew-yhtiö kasasi alueelle tukkeja odottamaan kuljetusta Pispalan harjun yli. Uittoon liittyviä rakenteita on ollut Pölkylänniemen alueella arviolta 1800-luvun puolivälin jälkeen.

1950-lukua vanhemmissa kartoissa Pölkylänniemen itärannalla näkyy pitkänmallinen rakennus, joka on ollut oletettavasti osa punaisen tukkitien toimintaa. Puurunkoinen luonnonkivillä perustettu rakennus on voinut toimia joko varastona tai tallina. Tukkitie toimi alkuvuotensa hevosvoimin ennen höyryvoimaan siirtymistä. Rakennuksesta on säilynyt kaksi luonnonkiviperustusta (P3). Niiden välinen tila on todennäköisesti kuulunut rakennukseen. Kivijalan kaakkoispää on epämääräinen ja todennäköisesti vahingoittunut Paasikiventietä ja rantaa pengerrettäessä.

Pölkylänniemen pohjoisranta on kauttaaltaan pengerretty luonnonkivistä tehdyllä kivivallilla (P6). Kivirakenne on osittain rauennut säiden ja jäiden vaikutuksesta. Todennäköisesti kivirakenteen rakentamisella on haluttu parantaa rannan käyttöä satamana. Kivivallin rajaama alue vaikuttaa poikkeuksellisen tasaiselta, joten kyseessä saattaa olla laivaliikenteeseen tai tukkien säilyttämiseen liittyvä teollisuuspiha. Ranta on niin matala, että lastia on tuskin purettu suoraan kuivalle maalle, vaan lastin purkaminen on tapahtunut laiturilla. Niemenkärjen länsipuolella sijaitsevat laiturit (V2, P5) liittyvät kiinteästi rakenteeseen.

Vetopaikalla sijaitsee rannan silokalliossa metallinen kiinnityslenkki (P8) ja rantavedessä hirsinen kehikkoomainen rakenne (V3), joiden arvellaan liittyvän toisiinsa ja paikalla sijainneeseen tukinvetopaikkaan. Mahdolliseen tukin- tai veneenvetopaikkaan liittyvien vedenalaisten rakenteiden (V3) merkityksestä ei voida olla täysin varmoja. Rannassa on sijainnut historiallisissa kartoissa näkyvä vaja, jonka rakentaminen on todennäköisesti muokannut suuresti vetopaikan rakenteita.

Uittotukikohta kertoo tukinuiton varhaisista vaiheista Näsijärvellä.

- Pölkylänniemen kiviseen rantavalliin liittyy kaksi luonnonkivistä rakennettua laituria (V2, P5). Laitureista on jäljellä kaksi massiivista louhejonoa. Historiallisiin karttoihin ei ole merkitty laivalaituria Pölkylänniemeen, joten julkisessa liikenteessä ne tuskin ovat olleet. Oletettavasti laiturit ovat liittyneet tukinuittoon.
- Uittotunneli. Ensimmäinen uittotunneli Pispalanharjulle valmistui 1930. Tukinuitto jatkui siinä 1960-luvulle. Uitto-tunneli on edelleen olemassa, mutta sen molemmat päät on tukittu. Näsijärven puolella tunneli ja osa alueen

29.10.2019

---

aiemmista jäännöksistä sijoittuvat valtatie 3 penkereen alle ja ympäristössä on lähinnä nuorempia maantäytöistä syntyneitä rantarakenteita. Uudempi nippu-uittotunneli rakennettiin hieman vanhan tunnelin länsipuolelle.

- Nippu-uittotunneli (P10). Uusi uittotunneli valmistui vuonna 1968, mutta kuljetuksissa siirryttiin raiteille ja maanteille ennen tunnelin valmistumista, eikä sitä ole koskaan käytetty tukinuittoon. Tunneli oli käyttämättömänä, kunnes se otettiin käyttöön veneiden kuljetustunnelina sekä kävelijöiden ja pyöräilijöiden kulkuväylänä vuonna 2013.

Valmistuessaan vuonna 1968 nippu-uittotunneli käsitti seuraavat toisiinsa peräkkäisinä kytkeytyvät rakenteet: Näsijärven rannan uittorakenteet – uittotunneli – tukkinippujen nostolaite – ratalinja - Pyhäjärven uittorakenteet. Uittotunneli ja siihen rannoilla liittyvät rakenteet ovat rakennettu betonista, sulut, nostolaitteet ja kaiteet ovat metallirakenteiset.

Paasikiventie ja siihen liittyvät maavallit ja rannan täytöt valmistuivat 1970-luvun alkupuolella. Uittotunnelin Näsijärven puoleisen suuaukon betonikansi on Paasikiventien alla. Tunnelista on näkyvissä neljä metriä leveä suuaukko sekä sen molemmilla puolilla noin 3 metriä leveät laiturit. Laiturien maanpäällisten osien pituus on noin 10 metriä. Pyöreä nippu-uittotunneli on säilynyt alkuperäisessä asussa. Noin 5.2 metriä halkaisijaltaan oleva tunneli on rakennettu n. 70 cm leveistä ja kaarevista betonielementeistä.

Osaksi uittotunnelin rakenteita voidaan lukea myös Näsijärvessä sijaitsevat tukkilauttojen ja puomien kiinnipitoa varten rakennetut diktaalit (V9). Pyhäjärven puolelta diktaalit on jo purettu, mutta Näsijärvessä voidaan rakenteita vielä havaita. Diktaalit on todennäköisesti rakennettu jo ennen nippu-uittotunnelin valmistumista tukinuiton tarpeisiin. Pyhäjärven puolella uittotunnelin rakenteisiin voidaan lukea rannan ruoppaamisen seurauksena tunnelin suuaukon betonirakenteiden molemmin puolin syntyneet kaksi niemekettä.

Nippu-uittotunneli on jäännöksenä ainutkertainen, koska se edustaa väistyneen teknologian viimeistä vaihetta. Vaikka tukinuitto jatkui vielä 1960-luvulla ja nykyisinkin, Pispalan nippu-uittotunnelin mittakaavassa toteutettuja rakenteita ei ole muita. Näsijärven rantaviiva muuttui merkittävästi 1960-luvulla uittotunnelin ja Paasikiventien rakentamisen seurauksena, joten nykyinen ranta- ja liikennenympäristö tarkastelualueella edustaa vuoden 1968 jälkeistä aikaa.

Maapadon rakentaminen uittotunnelin suulle 2000-luvulla on vaikuttanut alkujaan vesistöön ja rantaan liittyneen rakenteen ymmärrettävyyteen. Uittotunnelin yhteys vesistöä pitkin tapahtuneeseen uittoon on kuitenkin vielä ymmärrettävissä näköyhteyden ollessa hyvä Näsijärvelle ja diktaaleille.



29.10.2019



**Kuva 13. Vasemmalla ote kantakaupungin ilmakuvasta vuodelta 1987 ja oikealla vuodelta 2018. Nippu-uittotunnelin suuaukon edusta patoaminen 2000-luvulla on katkaissut tunnelin suoran yhteyden Näsijärvelle vesistöön. Kuvallähde: <https://kartat.tampere.fi/oskari/>**

- Uittoon liittyvät diktaalit (V9). Kolme diktaalia on perustettu järven pohjaan ilmeisesti hirsiperustalle ja niiden vedenpäällinen osa on betonia. Diktaaleihin on kiinnitetty tukkilauttoja ja niitä ohjaavia kelluvia puomeja. Myös hinaajat ja muut alukset ovat voineet kiinnittyä niihin. Diktaalien rakennusvuosi ei ole tiedossa. Niiden arvioidaan olevan rakennettu 1940–50-luvuilla. Diktaalit Pölkylänniemen edustalla ovat poistuneet käytöstä oletettavasti 1960 kun tukinuitto uittotunnelien kautta loppui. Ilmakuvien perusteella Lielahteen on uitettu tukkeja vielä 1980-luvulla.
- Lielahden hirsiarkut 1 ja 2 (V4 ja V5). Lielahden pohjassa sijaitsee 2 hirsiarkkua, joista on jäljellä joitakin hirsikertoja. Arkut on täytetty kivillä. Arkkujen arvellaan liittyvän Näsijärven uittoihin niin, että niihin on kiinnitetty tukkeja ohjaavia kelluvia ohjureita. Hirsiarkku 2 sijaitsee osittain pohjassa olevan puisen putken (V6) alla ollen putkea vanhempi.

#### **Teollisuuslaitokset:**

- Lielahden puuputki (V6). Putki on pituudeltaan 490 metriä ja leveydeltään noin 1,5 metriä. Oletettavasti se liittyy Lielahden tehtaiden toimintaan. Ei tiedetä, onko sitä käytetty veden pumppaamiseen järvestä vai järveen päästettävän nesteen laskuun. Putkesta ilmoitetaan rannassa olevilla keltaisilla puutauluilla.

#### **Muut:**

- Lielahden kivikärry (V7). Kyseessä on luonnonkivistä muodostunut melko säännöllinen kasa, joka on kooltaan noin 7 x 4 metriä. Kasaa ympäröivät kahdelta sivulta pystyssä olevat rautalevyt, ja yhdellä sivulla kallellaan kasan päälle taittuva rautalevy. Vaikuttaa, että kyseessä olisi kivilasti, joka on mahdollisesti ollut jonkinlaisessa kärryssä ja se olisi uponnut tai upotettu järveen.

29.10.2019

- Laiturin kansi (V8). Kyseessä on laiturin kansi, jolla ei ole perustuksia järven pohjassa. Kansi on kooltaan 9 x 3 metriä. Laituri ei vaikuta olevan nykyaikainen, joten on mahdollista, että se on esimerkiksi Pölkylänniemestä tai Lielahden rannasta peräisin. Laituri on myös saattanut ajelehtia pitkiäkin matkoja Näsijärven muilta rannoilta.

### 3.5.2 Vaikutusten arviointi ja suositukset Järvikaupungissa

Yleissuunnitelmassa on huomioitu Näsijärven nykyinen rantaviiva jättämällä se Järvikaupungin täyttömaasaaren mantereesta erottavan kanaalin rannaksi. Ratkaisulla on positiivinen vaikutus kaikkien vesistöön tukeutuvien rakenteiden alueen historiallisen käytön ymmärrettävyyden kannalta.

Alueen kulttuurihistorialliset arvot liittyvät erityisesti uittoon. Ensimmäinen uittotunneli Pispalanharjulle valmistui 1930. Tukinuitto jatkui 1960-luvulle. Vanha uittotunneli on edelleen olemassa, mutta sen päät on tukittu. Pispalan uittotunneli valmistui vuonna 1968. Tunneli oli käyttämättömänä, kunnes se otettiin käyttöön kulkuväylänä vuonna 2013. Uittotunneli huomioidaan suunnitelmassa osana kevyenliikenteen verkostoa, millä nähdään olevan positiivinen vaikutus sen säilymisen kannalta. Tunnelin suuaukon yhteys vesistöön säilyy nykyisellään, mikä tukee rakenteen ymmärrettävyyttä.

Uittoon liittyvät myös Järvikaupungin alueelle sijoittuvat kolme yhä säilynyttä ja veden pinnan yllä näkyvää diktaalia. Uittotunnelin ja diktaalien muodostaman kokonaisuuden ymmärrettävyyttä tukisi vesi- tai edes näköyhteyden säilyminen tunnelin suuaukoilta diktaaleille. Diktaaleista kaksi jää Järvikaupungin täyttömaasaaren alle, yksi jää täyttömaasaaren itäpuolelle, mutta oletettavasti täytöt ja läheisen sataman ruoppaukset voivat vaikuttaa siihen. Mahdollisuudet säilyttää diktaalit tulisi tutkia. Myös kaksi vesiliikenteeseen liittyvää hirsiarckua jää täyttömaan alle. Möljän laiturin edustalla oleva laaja kenttä uppotukkeja jää pääsoin yleissuunnitelmassa täyttömaasaaren alle tai rannan ruoppausten vaikutuspiiriin. Yleissuunnitelmalla on näiltä osin merkittävä negatiivinen vaikutus uittohistorian ymmärrettävyyteen.

Uittoon liittyy myös Näsijärvi hylky, jota on käytetty tukkien hinaamiseen Ruovedeltä ja Vilppulasta Näsijärveä pitkin Tampereelle tukkitien alkupäähän Pölkylänniemien lähelle. Hylky vaarantuu maankäytön muutosten myötä. Museoviranomaiset ottavat kantaa hyllyn merkitykseen ja tarpeellisiin toimiin.

Rannalla uittoon liittyy Pölkylänniemien uittotukikohta. Pölkylänniemi on saanut nimensä, kun Rosenlew-yhtiö nosti kesällä tukkeja rantaan tälle alueelle, jotta ne talvella voitiin kuljettaa harjun yli Pyhäjärven puolelle. Ensimmäinen tukinkuljetustie eli Punainen tukkitie Pispalan harjun yli valmistui 1864. Punainen tukkitie ylitti Pispalan valtatie suunnilleen nykyisen Pispalan kirkon kohdalla. Vuonna 1873 valmistui toinen tukinkuljetustie idemmäs. Punaisen tukkitien nykyiset säilyneet piirteet ja linjaus tulee säilyttää. Linjaus näkyy selvimmin rautatien pengerryksessä olevana aukkona. Jäänteitä on myös Pispalanharjun etelärinteellä suunnittelualueen ulkopuolella.

Uittotukikohdan ymmärrettävyyden kannalta on positiivista, että ranta viiva säilyy nykyisellään. Uittotukikohdan rakenteet vaarantuvat kuitenkin etenkin niemen länsipuolella, mutta myös itäpuolen rakenteet ovat vaarassa jäädä raitiotien pengerryksien alle. Rakenteisiin kuuluvat mm. pengerretty rantakiveys niemen kärjessä,

29.10.2019

---

laiturin jäännöksen veden alla ja tallin jäännökset raitiotien pengerryksen kupeessa. Näiden säilyminen olisi tärkeää alueen historian ymmärrettävyyden kannalta. Niemessä on sijainnut myös Birger Federleyn suunnittelema Villa Rosenlew eli Pölkkyän huvila. Huvila on siirretty muualle ja sen sijainti näkyy lähinnä painaumina maastossa. Niemen asutushistoriaan liittyy myös rantasauna, jonka jäännökset ovat vaarassa tuhoutua raitiotienlinjauksen myötä.

#### 4 Johtopäätökset

Kulttuuriympäristön huomioimisen osalta yleissuunnitelmassa on edistytty selvästi rakennesuunnitelmaan nähden, vaikka kaikkia etenkin Järvi kaupungissa kulttuuriympäristöön kohdistuvia negatiivisia vaikutuksia ei ole pystytty ratkomaan tai lieventämään yleissuunnitelmassa. Tärkein Järvi kaupungin negatiivisia vaikutuksia lieventävä tekijä on nykyisen rantaviivan huomioiminen järvi kaupungin edustan kannavassa.

Yleissuunnitelmassa kuten rakennesuunnitelmassakin Lielahden tehdaskompleksin esitetään muodostavan uuden aluekeskuksen sydämen. Raitiotiepiysäkki ja tehdaskompleksiin sijoittuvat monipuoliset toiminnot aktivoivat suunnitelmissa tehdasalueen. Raitiotie johdetaan nykyisen tehdaskompleksin läpi vanhan teollisuusraiteen linjausta myötäillen. Linjaus tuo tehdasrakennukset osaksi ohikulkijoiden elämää, lisää tietoisuutta alueen historiasta ja kiinnittää tehdaskompleksin tiukasti osaksi koko Lielahden identiteettiä. Myös asumisen ja työpaikkarakentamisen sijoittuminen tehtaaseen läheisyyteen tukee tehdaskompleksin käyttötarkoituksen muutosta erilaisia palveluita tarjoavaksi kokonaisuudeksi kaupunkilaisten käyttöön. Kulttuuriympäristön teollisuushistoriallisten arvojen säilymiseen näillä ratkaisulla on merkittäviä positiivisia vaikutuksia, vaikka joitakin rakennusosia ja historiallisia kerroksia tehdaskompleksista saatetaan menettää.

Yleissuunnitelmassa Keskuspuistosta on kehitetty rakennesuunnitelmaan nähden yhtenäisempi ja leveämpi vyöhyke, jonka osaksi Nottbeckin kappeli ja hautausmaa sekä Kraemerin puiston muinaismuistot Lielahdeden Rustholli 1 ja 2 asettuvat luontevasti. Yleissuunnitelma nostaa hautausmaan kappeleineen esiin sijoittaen sen puistoaksien risteyskohtaan puiston keskeisimmälle paikalle. Myös Lielahden koordinaatisto tukee hautausmaan ja kappelin olemassa oloa. Sen sijaan yleissuunnitelmassa ei ole pystytty huomioimaan näköyhteyttä hautausmaalta kartanolle, mikä edelleen heikentää lievästi hautausmaan liittymisen hahmottamista kartanoaikakauteen. Keskuspuiston päissä on luontevasti vesiaiheet muistumina Possijärvestä sekä Ollinojanlahdesta.

Yleissuunnitelman tehdaskaupungin ja keskustan koordinaatisto tukee kartanoaikakauden kulttuurihistoriallisten arvojen säilymistä ja ilmenemistä alueella. Kartano puistoineen huomioidaan ja säilytetään yleissuunnitelmassa omana kokonaisuutena. Korttelirakenne huomioi yleissuunnitelmassa rakennesuunnitelmaa paremmin vanhan Teivaalantien linjauksen. Kartanon talouspihan täydennysrakentamisen sijoittelu ja massoittelu tukevat luontevammin kartanoaikakauden ilmentymistä ja ympäristön luottavuutta yleissuunnitelmassa kuin rakennesuunnitelmassa.

29.10.2019

---

Järvikaupungin alueen kulttuurihistorialliset arvot liittyvät erityisesti uittoon. Nykyisen rantaviivan säilyttäminen helpottaa merkittäväällä tavalla alueen uittohistorian hahmottamista ja siihen liittyvien rakenteiden ymmärrettävyyttä verrattuna rakennesuunnitelmassa esitettyyn tilanteeseen, jossa rantaviivan paikkaa olisi siirretty.

Uittotunneli huomioidaan yleissuunnitelmassa osana kevyenliikenteen verkostoa, mikä tukee sen säilymistä. Uittotunnelin suunnitellun käytön ymmärtämistä tukee sen suuaukon vesiyhteyden säilyminen nykyisellään. Uittoon liittyvät myös Järvikaupungin alueelle sijoittuvat kolme yhä säilynyttä ja veden pinnan yllä näkyvää diktaalia. Uittotunnelin ja diktaalien muodostaman kokonaisuuden ymmärrettävyyttä tukisi vesi- tai edes näköyhteyden säilyminen tunnelin suuaukoilta diktaaleille. Diktaaleista kaksi jää Järvikaupungin täyttömaasaaren alle, yksi jää täyttömaasaaren itäpuolelle, mutta oletettavasti täytöt ja läheisen sataman ruoppaukset voivat vaikuttaa siihen. Mahdollisuudet säilyttää diktaalit tulisi tutkia. Lisäksi on mahdollista, että Lielahden pohjasedimentissä on edelleen jäljellä tunnistamattomia tukkiteihin ja uittotunneleihin sekä niihin liittyvien laitureiden rakenteita (Salo & Huttunen 2015: 21).

Uittoon liittyy myös Näsijärvi hylky. Hylky vaarantuu maankäytön muutosten myötä. Museoviranomaiset ottavat kantaa hyllyn merkitykseen ja tarpeellisiin toimiin.

Rannalla uittoon liittyy Pölkylänniemen uittotukikohta. Uittotukikohdan ymmärrettävyyden kannalta on positiivista, että rantaviiva säilyy nykyisellään. Uittotukikohdan rakenteet vaarantuvat kuitenkin etenkin niemen länsipuolella, mutta myös itäpuolen rakenteet ovat vaarassa jäädä raitiotien pengerrysten alle. Rakenteisiin kuuluvat mm. pengerrytty rantakiveys niemen kärjessä, laiturin jäännökset veden alla ja tallin jäännökset raitiotien pengerryksen kupeessa.

Punaisen tukkitien nykyiset säilyneet piirteet ja linjaus tulee säilyttää. Linjaus näkyy selvimmin rautatien pengerryksessä olevana aukkona. Jäänteitä siitä on myös Pispalanharjun etelärinteellä suunnittelun alueen ulkopuolella.