

Tampereen asemapuisto

Ympäristöhistoriallinen selvitys

21.1.2020



VR GROUP

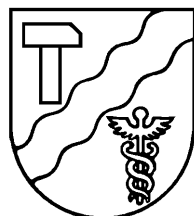


Maisema-arkkitehtitoimisto
NÄKYMÄ Oy

TAMPEREEN ASEMAPUISTO

Ympäristöhistoriallinen selvitys

Asemakaava nro 8640, ID 1 840 299



Julkaisija: Tampereen kaupunki / VR-Yhtymä Oy
Laatija: Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy / Matti Liski, Niina Alapeteri, Lilja Palmgren
Kartta-aineistot: © Tampereen kaupunki
Valokuvat ja kartat: Historialliset valokuvat ja kartat: KA = Kansallisarkisto, MVKA = Museovirasto, historian kuvakokoelma, SRMA = Suomen rautatiemuseon arkisto, TKPA = Tampereen kaupungin puistotoimen arkisto, TKKA = Tampereen kaupungin kuntateknikakeskuksen arkisto, TKMA = Tampereen kaupungin kaupunkimittauksen arkisto, TKA = Tampereen kaupunginarkisto, VRA = Valtion rautatiedien arkisto, VKA = Vapriikin kuva-arkisto.
Nykytilan valokuvat: ML = Matti Liski 2017, NA = Niina Alapeteri 2017, RH = Ranja Hautamäki, LP = Lilja Palmgren 2017, TA = Tampereen kaupunki, asemakaavoitus 2018/2019.
Visualisoinnit: Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy
Asemakaavanro ja ID: Asemakaava nro 8640, ID 1 840 299
Etukannen valokuva: Kuva 1. Rautatieasema ja sen edustan istutuksia v. 1940. Pietinen. MVKA.

Sisällysluettelo

Saatteeksi	5
1 Alueen sijainti ja suunnittelutilanne	7
Alueelle laaditut suunnitelmat ja käynnissä olevat suunnitteluhankkeet	9
2 Alueen historian vaiheita	13
Selvitysalueen varhaisia vaiheita.....	13
Ensimmäisen aseman aika	15
Kyttälän saneeraus	16
Asemapuutarha 1890-1935	20
Uuden aseman aika	31
Uuden asemapuiston ja -aukion kukoistuskauti 1940-1950-luvulla	39
Asemapuiston ja -aukion muutokset 1960-luvulta eteenpäin	43
3 Alueen nykytila	49
Liittyminen ympäristöön ja paikan yleinen topografia	49
Alueen rakennuskanta ja kulkuyhteydet	49
Tilasommitelman yleispiirteet	51
Pinnoitteet, kalusteet ja rakenteet	51
Kasvillisuus	51
Näkymät	53
4 Säilyneisyys, vaalittavat ominaispiirteet ja arvot	59
Säilyneisyys	59
Vaalittavat ominaispiirteet	65
Arvot	65
Arvoa heikentäviä tekijöitä / Vaurioita ja ristiriitoja	67
5 Suositukset jatkosuunnittelulle.....	69
Lähteet ja kirjallisuus	71
Viitteet	72



Kuva 2. Vanha asema vuonna 1928. Asema-aukion keskellä on Hämeen heimojuhlien juhlapylväs ja juhlaliputus. Oikeassa reunassa näkyy kookkaiksi kasvaneet havu- ja lehtipuut. VKA.

Saatteeksi

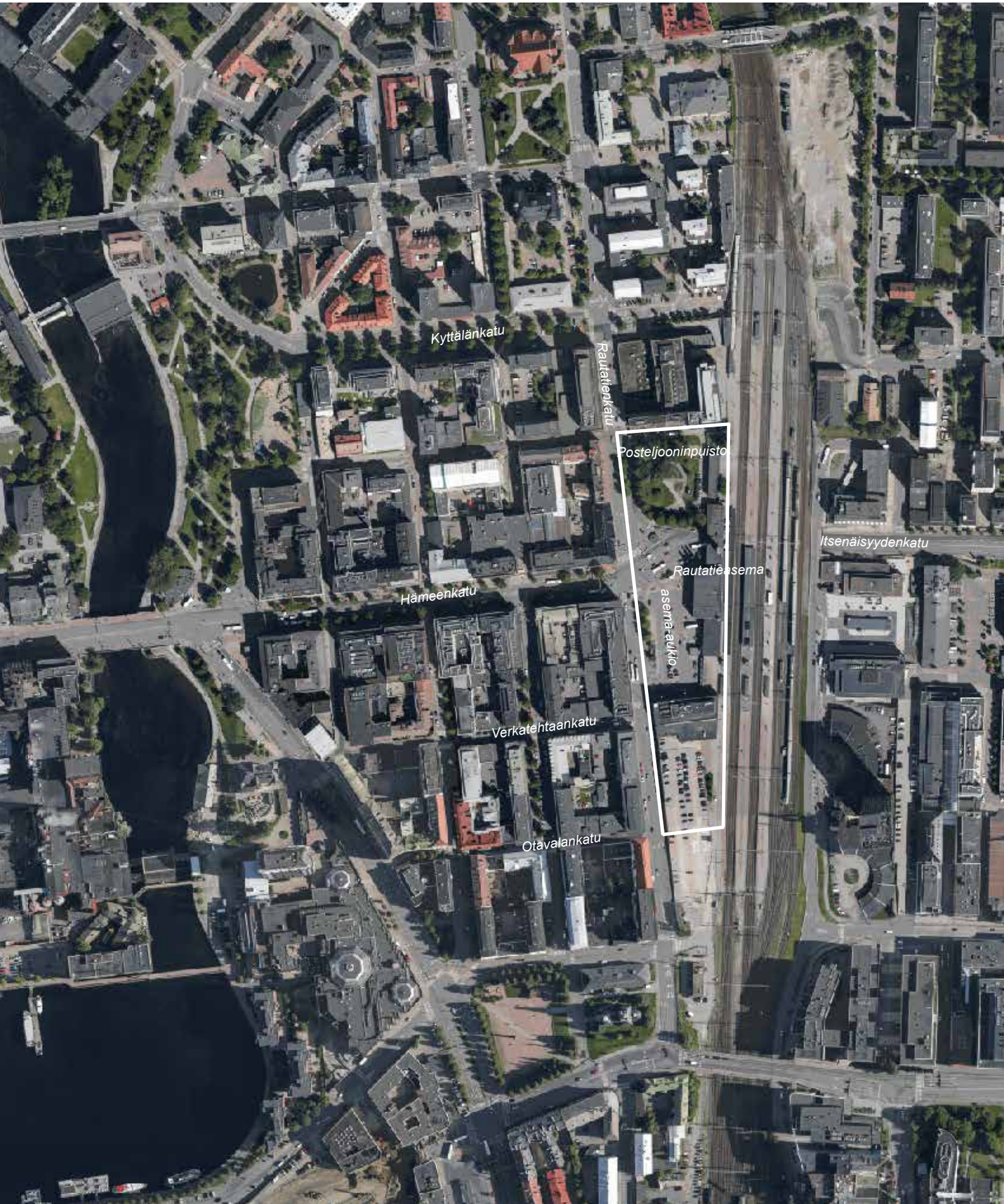
Tampereen rautatieasema rakennuksineen, aukioineen ja puistoineen on keskeinen osa Tampereen keskustaa ja sillä on ollut suuri merkitys koko kaupungin kehitykselle. Valtakunnallisesti merkittävään Tampereen asemaympäristöön on tulevien vuosien kuluessa tulossa suuria muutoksia, kun Asemakeskuksen strateginen liikenne- ja rakentamishanke mullistaa asema-alueen toiminnot, liikennejärjestelyt ja palvelut sekä vallitsevan kaupunkitilan kokonaisuudessaan. Asemapuiston- ja aukion ympäristöhistoriallinen selvitys toimii Tampereen Asemakeskuksen ja sen asema-kaavan suunnittelun taustaselvityksenä.

Selvityksen tarkoituksena on koota yhteen Tampereen asemapuiston ja –aukion rakennusvaiheet sekä tarkastella kohteen säilyneisyyttä ja arvoja osana asema-alueen rakennettua ympäristöä. Työhön kuuluu selostus selvitysalueen suunnitteluhistoriasta sekä kaupunkirakenteen kehityksestä. Työssä arvioidaan kohteen nykytilaa ja kerroksellisuutta sekä nykytilan suhdetta alueen historiallisiin vaiheisiin, kaupunkikuvaan ja –rakenteeseen. Lisäksi esitetään arvio säilyneisyydestä, kuvataan kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot sekä määritellään puiston säilyneet historialliset elementit, vaalittavat kulttuuriympäristön ominaispiirteet sekä hävinneet kulttuurihistoriallisesti merkittävät elementit.

Tässä selvityksessä on aseman edustalla sijainneesta viheralueesta käytetty kolmea eri nimitystä. Asemapuutarhasta puhutaan 1870-1935 välisellä ajanjaksoilla, Asemapuistosta 1936-1970 ja Posteljoonipuistosta sen jälkeen. Nimitykset perustuvat viheralueesta erinäisissä historiallisissa dokumenteissa esiintyviin nimiin sekä alueen nykyiseen viralliseen nimeen Posteljoonipuisto, jonka alue sai 1970-luvulla rakentuneen Postitalon mukaan.

Selvitys on laadittu syyskuun 2017 ja tammikuun 2020 välisenä aikana Tampereen kaupungin sekä VR-Yhtymä Oy:n toimeksiannosta maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy:ssä, jossa työstä ovat vastanneet maisema-arkkitehdit Matti Liski ja Niina Alapeteri avustajanaan maisema-arkkitehti-yo Lilja Palmgren. Historiallisten lähtötietojen hankintaan on osallistunut myös Tiina Kosonen Tampereen kaupungilta. Työtä on valvonut ohjausryhmä, johon ovat edustajina kuuluneet Veikko Vänskä, Marjut Ahponen, Anna Levonmaa, Antonia Sucksdorff ja Henri Väänänen Tampereen kaupungilta ja Hannele Kuitunen Pirkanmaan maakuntamuseolta sekä Pirjo Huvila ja Kai Perhola VR-Yhtymästä.

Selvityksen nykytilannetta kuvaavia valokuvia, suunnittelutilanteen kuvausta ja tekstejä päivitettiin osaltaan vuonna 2020.



Kuva 3. Tarkastelualueen sijainti Tampereen keskustassa. Ilmakuva 2015. Tampereen kaupunki, Copyright Blom 2015.

1 Alueen sijainti ja suunnittelutilanne

Tarkastelualue eli asemapuiston alue sijaitsee Tampereen kantakaupungissa, Tampereen rautatieaseman länsipuolella. Tarkastelualue rajautuu idässä rautatielaituriin, lännessä vilkkaaseen Rautatienkatuun, pohjoisessa Kyttälänkatuun ja etelässä Otavalankadun tienoille. Alueen läpi kulkee voimakkaasti liikennöity Itsenäisyydenkatu. Itsenäisyydenkatu kulkee rautatien ali itään ja johtaa Hämeenkadulle, joka alkaa tarkastelualueen reunasta ja kulkee länteen Tammerkosken yli ja edelleen länteen Hämeenpuistoa kohti.

Selvitysalue on pinta-alaltaan yhteensä 22000 m² eli n. 2,2 hehtaaria. Tampereen kaupunki omistaa siitä Posteljooninpuiston sekä Itsenäisyydenkadun läntisimmän osuuden, joka kulkee rautatieaseman edustalla olevan aukion ja Posteljooninpuiston välissä.

Osa selvitysalueesta kuuluu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY 2009) Tampereen rautatieasema ja veturitallit. Tampereen rautatieasema mainitaan maailmansotien välisen ajan merittävimpiin kuuluvana asemarakennushankkeena Suomessa. Asema muodostaa kaupunkikuvallisesti merkittävän päätteen ruutukaavakaupungin halki kulkevalle Hämeenkadulle. RKY-alueen rakennuskannasta mainitaan merkittävimpinä asemarakennuksen lisäksi radan itäpuolella sijaitsevat veturitallit, jotka eivät kuulu tämän selvityksen tarkastelualueeseen. Selvitysalue rajautuu lännessä Tampereen Hämeenkadun, Hämeensillan ja Keskustorin RKY-alueeseen.¹

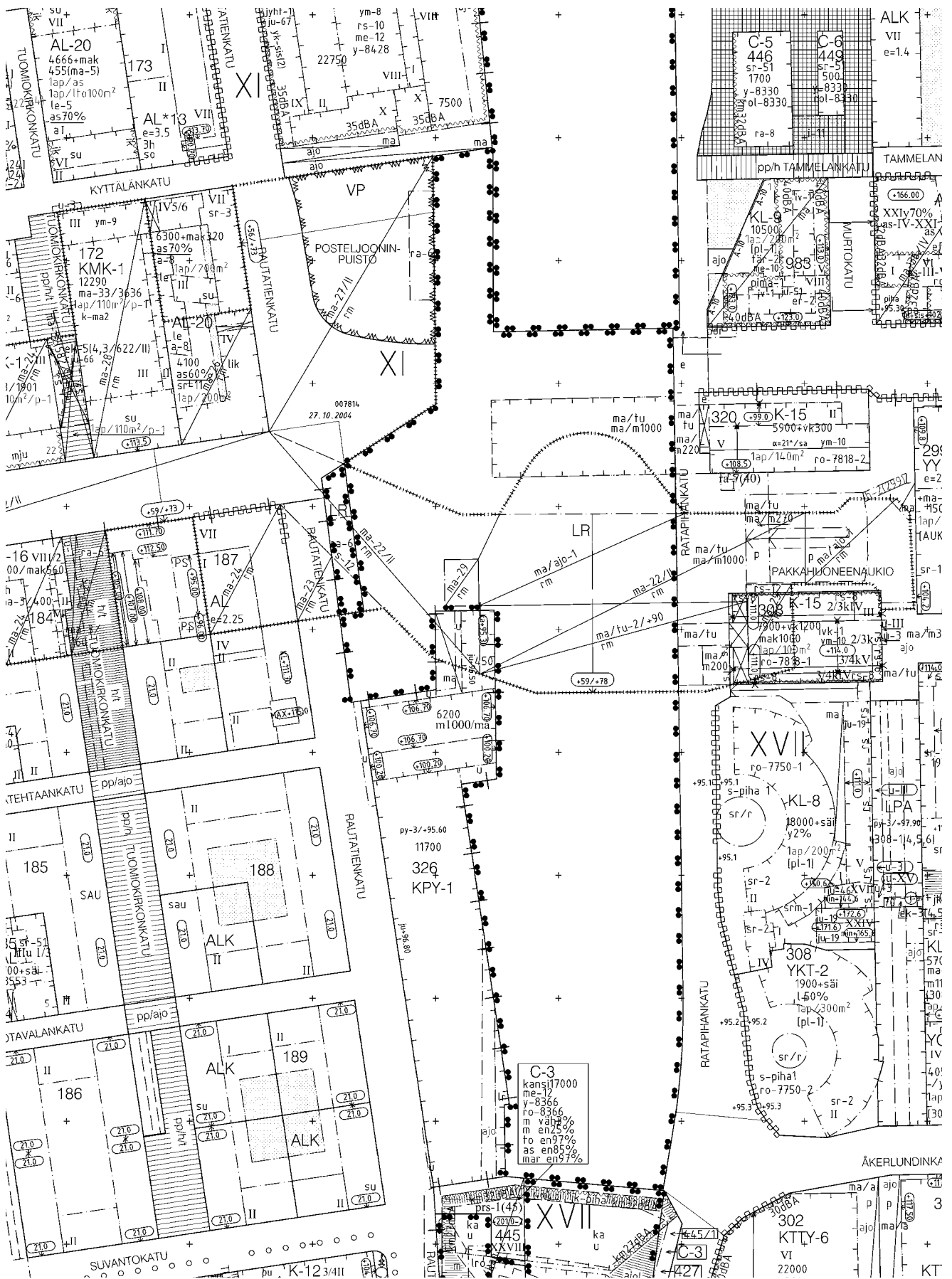
Alue kuuluu Tampereen keskustan osayleiskaava-alueeseen. Tampereen keskustan strateginen osayleiskaava on tullut voimaan 2.6.2017. Maankäyttökartassa Posteljooninpuisto ja Asema-aukio on merkitty kehitettäväksi toriksi tai aukioksi. Muut alueet ovat keskustatoimintojen aluetta. Selvitysalue on määritelty korkeaan rakentamiseen soveltuvaksi vyöhykkeeksi ja kuuluu ydinkeskustan laajentumisvyöhykkeeseen.

Liikennettä koskevassa kartassa alue on merkitty asemakeskukseksi, keskustan eri liikennemuotojen solmukohtaksi. Alue on kokonaisuudessaan esitetty kävelykeskustana kehitettäväksi hitaan liikkumisen

alueena. Itsenäisyydenkatu on merkitty joukkoliikenteen laatukäytäväksi. Rautatienkatu on merkitty osaksi keskustan kehää, jonka liikenteellinen toimivuus on otettava huomioon kaikessa suunnittelussa ja rakentamisessa. Se osuu Itsenäisyydenkadusta, joka kulkee alueen läpi, on merkitty keskustan pääkaduksi. Rautatiekatu ja Itsenäisyydenkadun alueen halkovan osuuden kohdalle on merkitty keskustan pyöräilyn pääreitit. Asema-aukiolle on merkitty keskitetty pyöräpysäköinti. Hämeenkadun, Itsenäisyydenkadun ja asemarakennuksen alla on maanalaista pysäköintiä, ja sen on varattu laajentuvan Rautatiekadun ja selvitysalueen eteläosassa olevan pysäköintilaitoksen alle.



Kuva 4. Ote Tampereen osayleiskaavan maankäyttökartasta vuodelta 2017. Tampereen kaupunki.



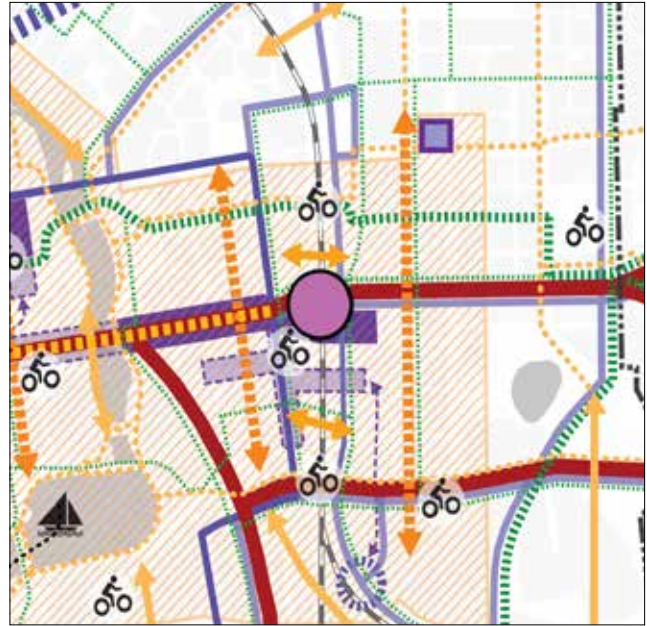
Kuva 5. Ajantasakaava asema-alueelta. Tarkastelualueen eteläosan KPY-1 merkintä on peräisin asemakaavasta nro 5750 vuodelta 1981. Se salli alueen pysäköintilaitoksen rakentamisen. Asemarakennuksen seutu on ollut LR-alueita pidempään, mutta rautatien kohdalla oleva ma/tu-merkintä lisättiin alueelle asemakaavan muutoksen yhteydessä vuonna 1988 (nro 6659). Posteljooninpuiston VP-merkintä on asemakaavasta nro 7542 vuodelta 2001, jolloin sen reunana lisättiin ra-6-alue. Myös LR-alueella oleva ra-6-merkintä lisättiin Posteljooninpuiston länsireunaan. Tampereen kaupunki.

Vuonna 2013 ydinkeskustan alueelle laadittiin maanalaisten pysäköinnin ja huollon yleissuunnitelma (WSP Finland Oy, 2013), jonka tavoitteena oli esittää maanalaisen verkon pitkän aikavälin kokonaisratkaisu. Mahdollisten uusien maanalaisten tilojen rakentaminen alueelle saattaa aiheuttaa huoltorakenteiden, sisäänkäyntejen, ajoramppien yms. rakentamista tarkastelualueelle, mikä edelleen pirstaloittaa aluetta.

Asemakaavassa nro 5750 vuodelta 1981 nykyisen pysäköintilaitoksen alue on merkitty kaavamerkinnällä KPY-1, eli liike- ja toimistorakennusten sekä yleisten pysäköintilaitosten korttelialueeksi. Asemakaavassa nro 6659 vuodelta 1988 asema-aukio, asemarakennusten alue ja rautatien alue on merkitty merkinnällä LR rautatiealueeksi. Asemarakennuksen itäpuolelle, rautatien alle on merkitty kevyen liikenteen tunneli-alue, jonka yhteyteen saa rakentaa maanalaisia liiketiloja. Asemakaavassa nro 7542 vuodelta 2001 Posteljoonipuiston alue on merkinnällä VP eli puisto. Sen itäosassa on varaus maanalaisen tilan yhteydelle, ra-6, joka sallii alueelle maanalaisiin tiloihin johtavan portaan, hissien ja ilmanvaihtohormien. Rautatienkatu ja Itsenäisyydenkatu ovat katualueita. Asema-aukion länsireunaan on merkitty alue ra-6.

Alueelle laaditut suunnitelmat ja käynnissä olevat suunnitteluhankkeet

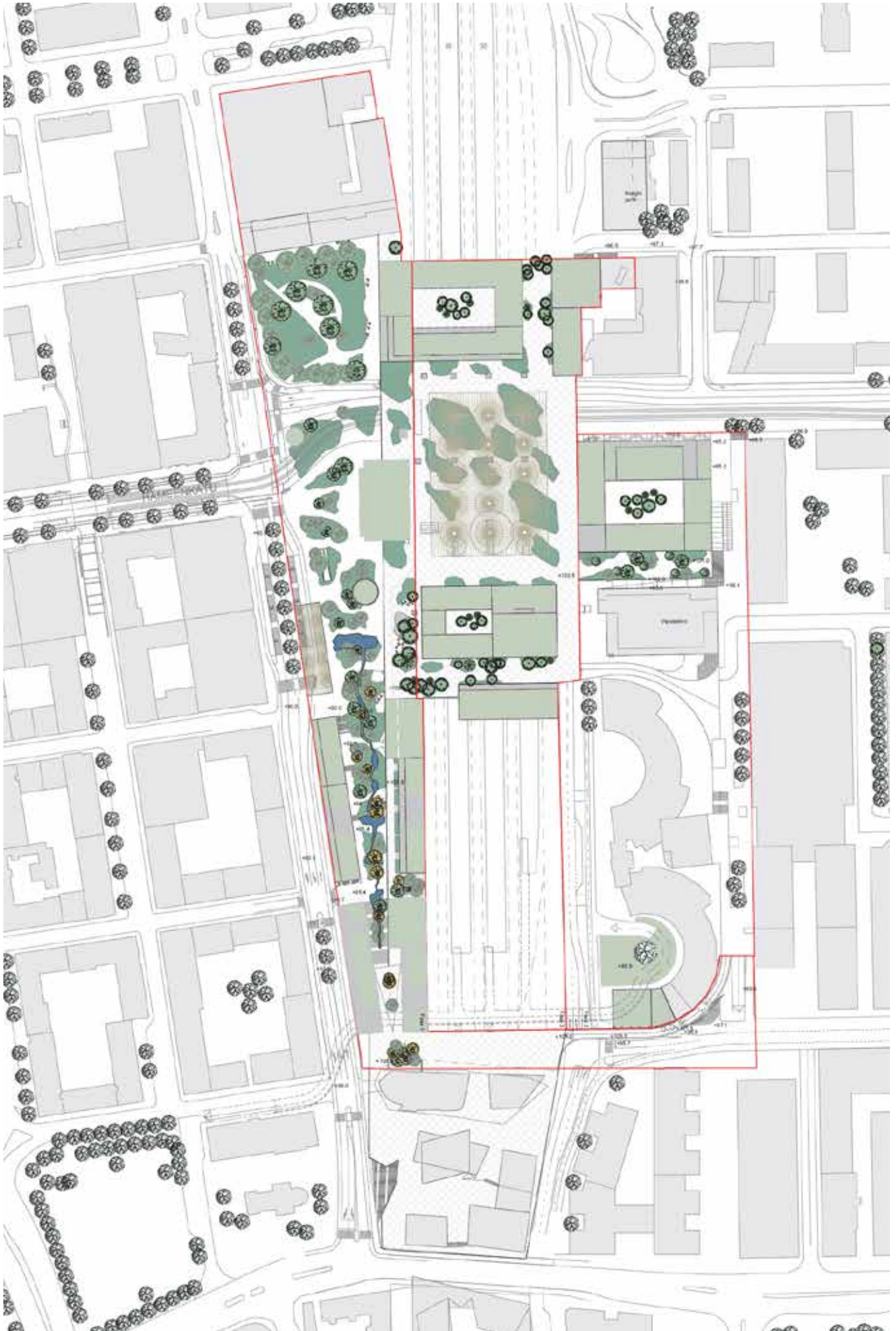
Selvitysalue on osa Asemakeskus-hanketta, joka on Tampereen keskustan merkittävimpiä strategisia liikenne- ja rakentamishankkeita lähivuosina. Asemakeskuksen lähtökohtana on visio kaikkien matkustusmuotojen hyvin toimivasta solmukohtasta, joka on vetovoimainen liike-elämän, työpaikkojen, palveluiden ja asumisen keskittymä. Tavoitteena on samalla luoda korkeatasoista kaupunkiarkkitehtuuria. Vuonna 2014 Tampereen kaupunki järjesti yhdessä Liikenneviraston, Senaatti-kiinteistöjen ja VR-Yhtymä Oy:n kanssa kilpailun Tampereen aseman seudun suunnittelusta. Suunnittelukilpailun tulokset julkistettiin 2.10.2014. Kilpailun tuomaristo piti ehdotuksista kehityskelpoisimpana tanskalais-suomalaisen kilpailuryhmän työtä nimeltään ReConnecting Tampere. Aluetta koskeva kaavamuutostyö on käynnistynyt 2016. Kilpailuryhmän laatima jatkotarkastelu valmistui huhtikuussa 2017, jonka pohjalta käynnistettiin hankkeen yleissuunnittelu. Yleissuunnitelma laadittiin vuosina 2017-2020 Tampereen kaupungin, Väyläviraston, VR-Yhtymän ja Finnpark Oy:n yhteissuunnitteluhankkeena.



Kuva 6. Ote Tampereen osayleiskaavan liikennekartasta vuodelta 2017. Tampereen kaupunki.



Kuva 7. Ote Tampereen Asemakeskuksen kilpailun voittaneesta ehdotuksesta "ReConnecting Tampere". 2014 COBE Aps ja Lunden Architecture Oy, Tampereen kaupunki.



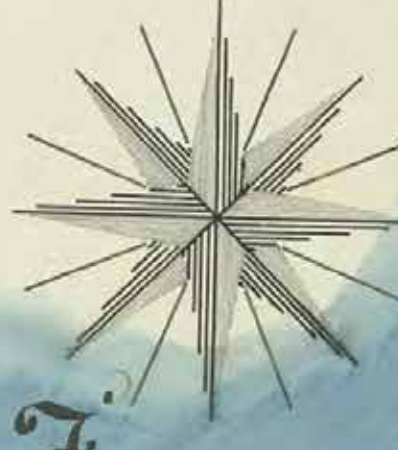
Tampereen keskustassa vuonna 2017 käynnistynyt raitiotielinjan rakentaminen valmistuu asema-alueen osalta alkuvuodesta 2020. Itsenäisyydenkatua levennettiin aseman edustalla ja näin Posteljoonipuiston eteläreuna muureineen siirtyi jopa 3 m pohjoisemmaksi. Puiston eteläreunan lehmusrivi jäi kadun levennyksen alle. Selvitysvuonna 2017 suurta osaa puistosta käytettiin työmaa-aikaisena varastointialueena. Raitiotien valmistumisen myötä katujen ajoneuvoliikenteen järjestelyt muuttuvat. Suunnitelman mukaan ajoneuvoliikenne siirtyy Itsenäisyydenkadun tunnelin pohjoisosaan, ja raitiovaunut kulkevat tunnelin eteläosaa. Hämeenkatu ei ajoneuvoliikenteen osalta enää yhdisty suoraan Itsenäisyydenkatuun, vaan yhteys kulkee Rautatiekadun kautta. Kevyen liikenteen yhteydet asema-aukiolta Posteljoonipuistoon paranevat, kun uusi suojatie valmistuu asema-aukiolta Posteljoonipuistoon. Tälle alueelle tulee myös pyörätien jatke. Sillan alle suunnitellaan kevyen liikenteen väylät kummankin puolin. Pohjoisosan kevyen liikenteen reitti jaetaan pyöräilijöille ja jalankulkijoille.

Posteljoonipuistoon laadittiin vuonna 2017 rakennussuunnitelma puiston kunnostamiseksi (Ramboll Oy) raitiotien vaatimien rakennustöiden jälkeen. Puiston kunnostus tehtiin vuonna 2018. Puiston siirtyneen eteläreunan uuden muurin viereen istutettiin uusi lehmusrivi, joka korvasi työmaan tieltä poistetut puut. Puistoa halkovan käytävän reunasta poistettiin saarni. Nurmi-alueen keskellä ollut perenna-alue ja hopeapaju poistettiin, ja niiden pohjoispuolelle käytävän reunaan istutettiin uudet perennat. Keskusaukion ympärille oleville nurmi-alueille tehtiin kukkaistutukset. Alueen kalusteet uusittiin kokonaan ja valaistus uusittiin puiston eteläosassa. Säilyvän veistoksen ympärille asennettiin noppakiveys. Kivituhkapäälysteisten reittien reunaan asennettiin nupukivireuna ja osaan reunoista nupukivikoulu.



Kuva 8, viereisellä sivulla. Ote Asemakeskuksen yleissuunnitelmasta 20.11.2019. COBE ja Lundén Architecture Company.

Kuva 9. Vihersuunnitelma Posteljoonipuistoon, 6.3.2017. Ramboll Oy, Tampereen kaupunki.



Säteries Rusthåll

N^o 1.

Lit. A. b.

TAMMERFORS
GÅRD.

ÅKER.

ÅKER.

ÅKER.

STEFANDE TILL

ÅKER.

E R W F

Wänikas

N^o 9

enskylta

lar

Jord, beväxt

Åvall och gran samt liten Björnk

och Åhl skog.

OGH SAND

OGH SOF SO

Moss

Sant. Sog.

åker

2 Alueen historian vaiheita

Selvitysalueen varhaisia vaiheita

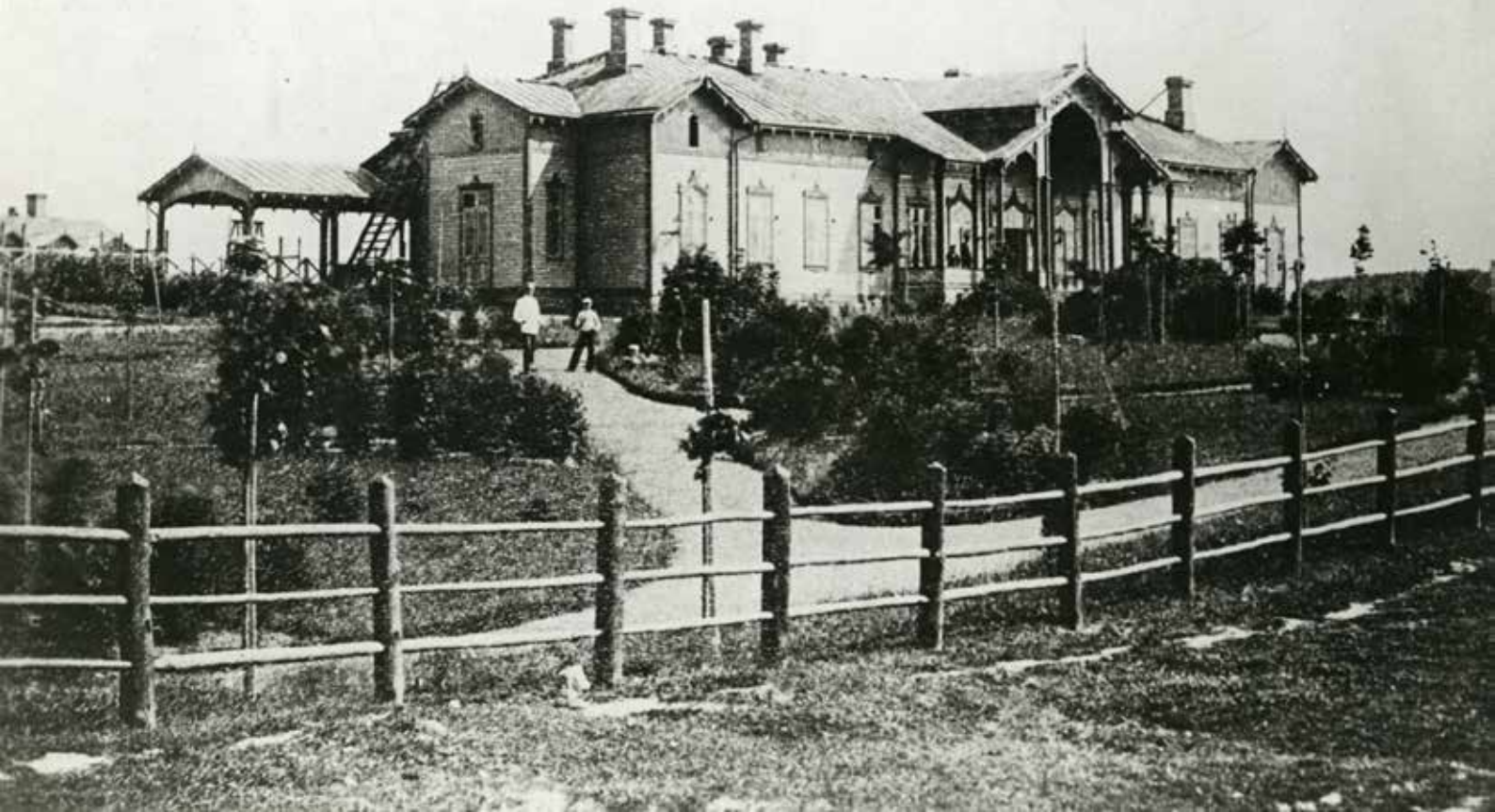
Selvitysalue sijaitsee Tammerkosken itäpuolella, vanhan Messukylän pitäjän alueella, entisillä Tammerkosken ja Hatanpään kartanon mailla. Alue oli peltoa ja laidunmaata 1800-luvun loppupuolella saakka. Kosken länsipuolelle oli perustettu Tammerkosken kauppala vuonna 1779.² Tammerkosken sillan läheisyydessä sijaitsi Skyttälän kantatalo, josta nykyisen Kyttälän kaupunginosan nimi on peräisin.³ Talon ohitse kulki koskelta Messukylään ja Viipuriin asti johtanut Vanha maantie, joka sijaitsi osin nykyisen Kyttälän-

kadun paikalla. 1850-luvulla Tampereen teollistumisen myötä, Tammerkosken itäpuolisille pelloille alkoi syntyä työläisten asutusta, kun Hatanpään kartano alkoi vuokrata maapalstoja sieltä työväelle.⁴ Rakenusjärjestystä tai kaavaa ei ollut ja talot rakentuivat vapaasti vuokratuille palstoille. Vanhan maantien ja Sorinahteelle johtavan Uuden maantien väliin jäivät kosken suuntaiset linjakadut.⁵ Kadut olivat pinnoittamattomia liejuisia väyliä eikä viemäröintiä ollut.⁶



Kuva 10, viereisellä sivulla. Tammerkosken tiluskartta vuodelta 1758. I. Lithov. Tuleva asema-alue merkitty karttaan valkoisella ympyrällä. Kartassa näkyy myöhemmin Kyttälän kaupungiosalle nimen antanut Skyttälän talo. Tässä kartassa Skyttälän ohi itään kulkeva tie sijaitsee suunnilleen samalla paikalla kuin nykyinen Kyttälänkatu välillä Aleksanterinkatu-Rautatie. KA, Maanmittauslaitoksen uudistusarkisto.

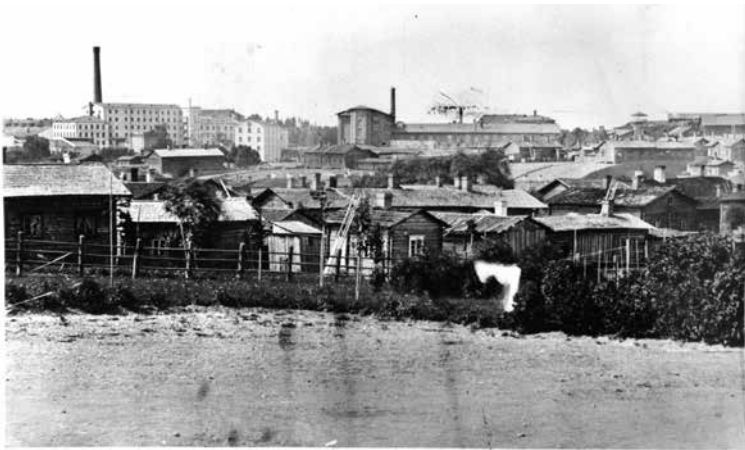
Kuva 11. Ote Kyttälän esikaupungin tonttikartasta 1875. Kyttälä Kartassa näkyy valtion Hatanpään kartanoilta lunastamat alueet rautatietä, asemaa ja Naistenlahden pistoraidetta varten. Asema- ja ratapihan alue rajautuu Vanhaan maantiehen. TKA.



Kuva 12. Asemapuutarha ensimmäisen kunnostamisen jälkeen vuonna 1883. Kuvassa näkyy pienet tukiseipäillä tuetut puuntaimet, pensasryhmiä, nurmialueet sekä käytävät. Maasto laskee asemarakennuksen edestä kohti Kyttälänkatua. Lännen suuntaan asemapuutarha oli rajattu puisella aidalla. Aidan vieressä vaikuttaisi olevan puurivi. Sommitelma vaikuttaa pitkälti samalta kuin 1890-luvun rataprofiilikirjan ratapihapiirustuksessa on esitetty (ks. kuva 21). Svante Lagergren. SRMA.



Kuva 13. Vanha rautatieasema juhla-asussaan Tampere-Hämeenlinnan radan vihkiäisissä vuonna 1876. Asema-alueen Kyttälästä rajannut aita etualalla. Aseman edustaa ei ole vielä istutettu, vaan etualalla näkyy luontaista vesakkoa. VKA.



View of the Tampere town from the 14 July 1880 from the Station house Terrace

Kuva 14. Näkymä kaupunkiin aseman portailta v. 1880. Asema-alueen rajalla näkyy puuaita. Aidan vierellä vastaistutettu puurivi tukiseipäineen. VKA.

Ensimmäisen aseman aika

Tampere sai rautatien, kun Hämeenlinna-Tampere rata valmistui 1876. Valtion rautateiden linjaama etelä-pohjoissuuntainen rata ja rautatieasema sijoituivat kaupungin ulkopuolelle, Messukylän pitäjään kuuluneen Kytälän esikaupungin itäpuolisille peltoalueille. Rataa ja asemaa varten pakkolunastettiin maata (ks, kuva 11) Hatanpään kartanolta vuonna 1874.⁷

Ratatyöt ja asemarakennuksen rakentaminen alkoivat vuonna 1874. Ratatyöläisiä saapui kaupungin ulkopuolelta, pääosin Pohjanmaalta, ja he asettuivat töiden ajaksi Kytälän numerotorppien alivuokralaisiksi.⁸ Asemarakennus oli matala ja pieni puurakennus, jota jouduttiin jo hyvin pian laajentamaan. Rautatieasema sijaitsi kaupungin keskustasta katsottuna syrjässä, jonne päästäkseen junamatkustajan täytyi kiertää Kytälän numerotorpat joko etelä- tai pohjoispuolelta. Radan yli kuljettiin tasoylikäytävän kautta, joka sijaitsi alueella kulkeneen Vanhan maantien kohdalla. Aseman edusta oli aidattu.

Asemapuutarhan perustaminen 1876-1889

Aseman ympärille perustettiin asemapuutarha (stationsträdgård) pian rakennuksen valmistumisen jälkeen. Puutarhan suunnitelma ei ole säilynyt.⁹ Puutarhatoimen vuosikertomuksen mukaan asemapuutarhaan istutettiin vuosien 1876 – 1877 aikana mm. 22 lehmusta, 10 pihlajaa, 27 jalavaa, 4 vaahteraa ja 4 päärynäpuuta sekä 36 erilajisia havupuuta. Lisäksi puutarhaan istutettiin 257 koristepensasta sekä lehtikasveja (bladväxter), kesäkukkia ja perennoita.¹⁰ Vuonna 1878 puutarhan perustamistöitä jatkettiin asemarakennuksen pohjoispuolella, radan ja (pohjoisesta) asemalle johtavan tien välissä. Alueelle perustettiin 100 metriä nurmikon reunustamia 2,5m leveitä teitä.¹¹ Vuosikertomuksen mukaan samana vuonna istutettiin myös orapihlaja-aita, mutta epäselvää on mihin aita tehtiin.¹²

Vastaistutettu asemapuutarha näkyy hyvin vanhoissa valokuvissa, joiden mukaan asema-alue ja asemapuutarha oli rajattu Kytälän työläisasutuksesta järeällä puuaidalla ja puurivillä. Pensaat sijoituivat käytävien risteyskohtiin. Käytävien väliin jäi vapaita nurmialueita. Kytälän ja asema-alueen välissä, aseman läntisellä rajalla ei kulkenut virallista tietä, vaan asemalle saavuttiin joko etelänsuunnasta Uuden maantien kautta tai pohjoisesta Vanhaa maantietä pitkin.

Vuosikertomuksista käy ilmi, että puutarha perustettiin tiiviiseen ja köyhään savimaahan, mikä aiheutti ongelmia etenkin puutarhan nurmialueille. Vuoden 1880 kuumien kesien jälkeen asemapuutarha jouduttiin kunnostamaan lähes kokonaan vain 3 vuotta sen valmistumisensa jälkeen.¹³ Kunnostus kesti lopulta useita vuosia (1881-1885), joiden aikana nurmikot uusittiin ja puutarhaan täydennysistutettiin yhteensä 42 lehtipuuta, 90 havupuuta (pääosin lehtikuusta), 120 koristepensasta, 25 ruusua sekä asema-alueen ja kaupungin rajalle istutettu lehmusrivi uusittiin (tai täydennettiin) 18 puulla.¹⁴ Vuonna 1884 asema-alueen länsirajalle valmisteltiin 500 metriä pitkän hernepensaidan istuttamista. Perustustyöt tehtiin nyt kunnolla ja maaperän parantamiseksi käytettiin hevosen lantaa, toiselta paikalta kaivettua maata sekä kompostia. Aitaa varten olisi tarvittu 1600 hernepensaan taimia, joita ei kuitenkaan ollut niin suurta määrää saatavilla.¹⁵ Ilmeisesti hernepensaan taimia ei seuraavana vuonnakaan ollut saatavilla, joten aidanne istutettiin lopulta happomarjasta.¹⁶ Puutarhan neljä vuotta kestänyt kunnostus ja maaperän parantaminen vaikuttaa onnistuneen, ainakaan ongelmista ei enää mainita vuosikertomuksissa ja niissä näkyy merkintöjä lähinnä normaalista kunnossapidosta ja täydennysistutuksista.¹⁷

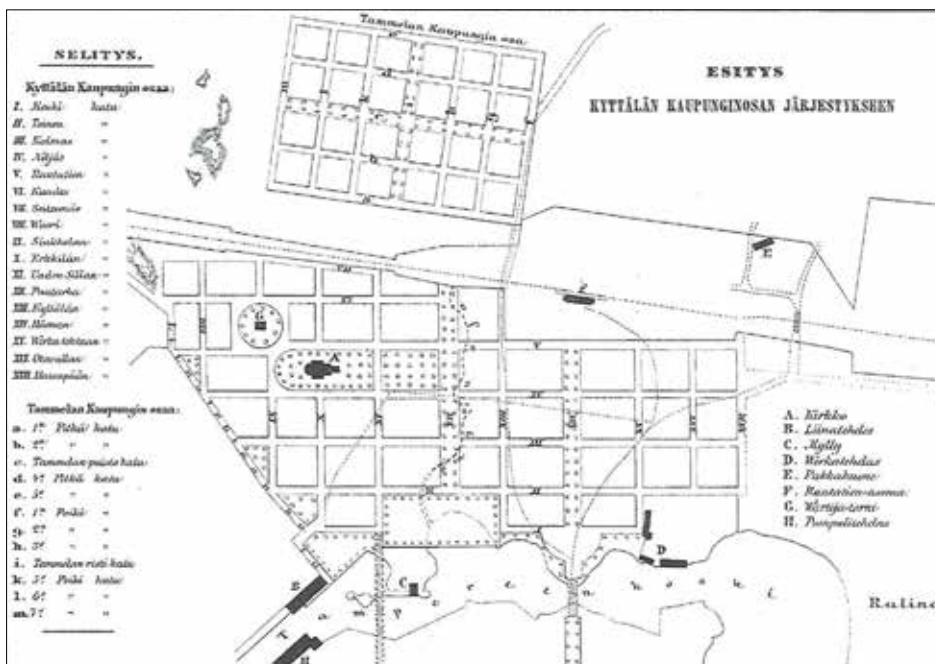


Kyttälän saneeraus

Kyttälä kasvoi nopeasti ja 1880-luvulla alueella asui yli 6000 ihmistä. Kyttälästä oli kasvanut sekasortoinen kylä, jossa ongelmat, kuten juoppous rehotti. Kosken toisella puolella Tampereen kaupunki kasvoi ja tarvitsi lisätilaa. Kyttälän liittämistä kaupunkiin pohdittiin ensimmäisen kerran jo 1850-luvulla. Lopulta rautatien ja rautatieaseman rakentaminen 1870-luvulla ratkaisi liittymispäätöksen ja joudutti maakauppoja, jonka myötä Kyttälä liitettiin osaksi kaupunkia 1877, vuosi radan valmistumisen jälkeen.¹⁸ Kaupunki oli mittauttanut alueen jo ennen alueliitosta ja alkoi heti liitoksen jälkeen suunnittelemaan alueen saneerausta.

Vuonna 1876 kaupungin ensimmäiseksi kaupunginarkkitehdiksi nimitetyn F.L. Caloniuksen Kyttälään ja radan itäpuolelle Tammelaan laatima asemakaava valmistui vuosi alueliitoksen jälkeen. Asemakaavassa Kyttälään

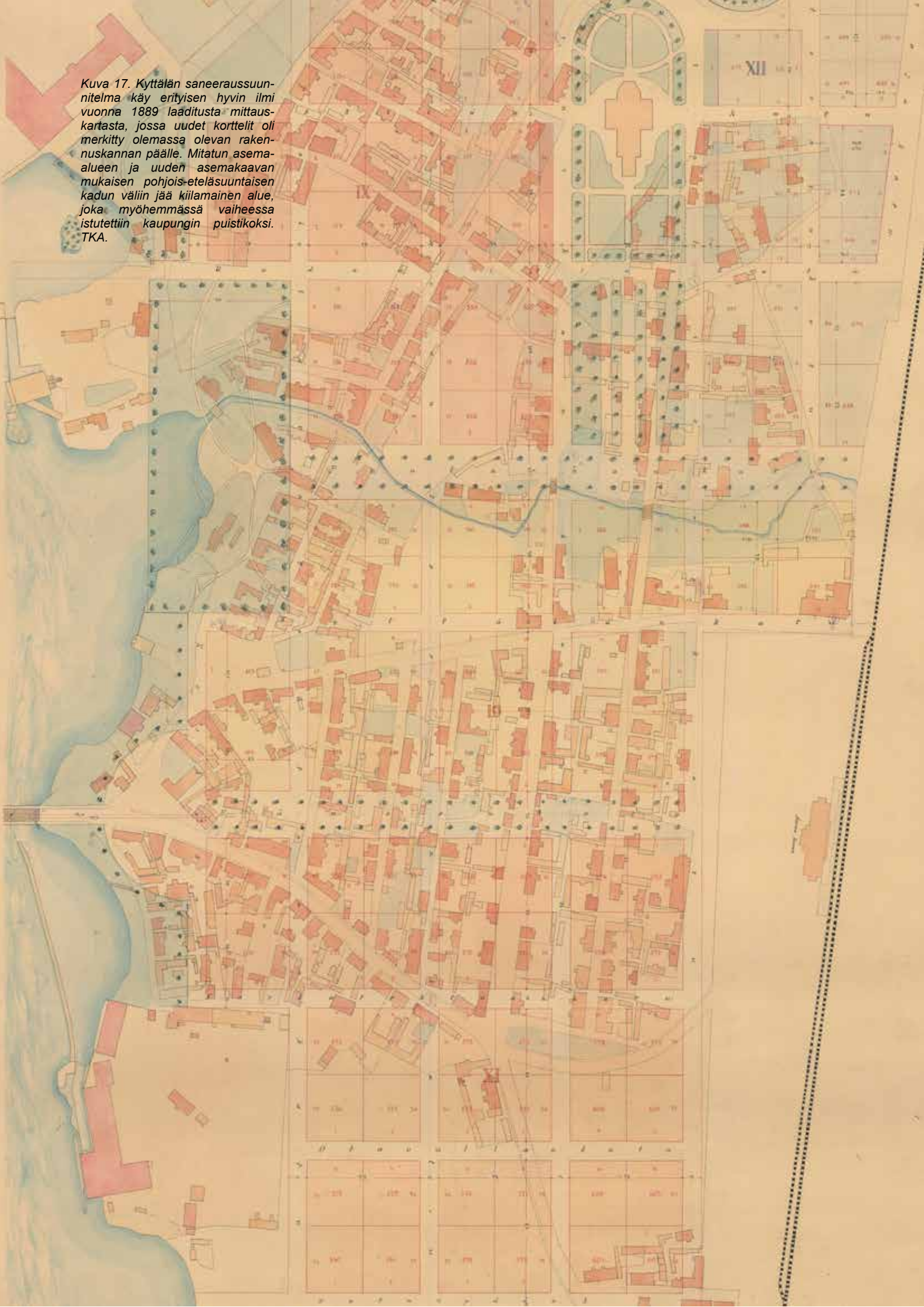
ehdotettiin keskustan koordinaatistoa noudattavaa ruutukaavaa, jossa yksikään katu ei noudattanut alueelle 1850-luvun jälkeen syntyneitä teitä ja kulkuväyliä, vaikka Kyttälänkadun ja Tammelankadun linjaus noudattelikin osin vanhaa Tammerkoskelta Messukylän kautta Viipuriin asti johtanutta tietä.¹⁹ Hämeenkatu oli rakennettu vuoden 1865 palon jälkeen 30 metrin levyiseksi puiden reunustamaksi puistokaduksi ja Kyttälän asemakaavan myötä bulevardi jatkui Tammerkosken yli rautatieasemalle asti. Rautatieasema oli alun perin jo sijoitettu siten, että siitä tuli luontaisesti Hämeenkadun pääte. Tämä vahvisti Hämeenkadun asemaa kaupungin pääkatuna.²⁰ Valtion rautateiden omistamaa asema- ja ratapiha-aluetta kehitettiin ja rakennettiin keskusjohtoisesti, jonka vuoksi se jäi kaupungin asemakaavan ulkopuolelle.²¹

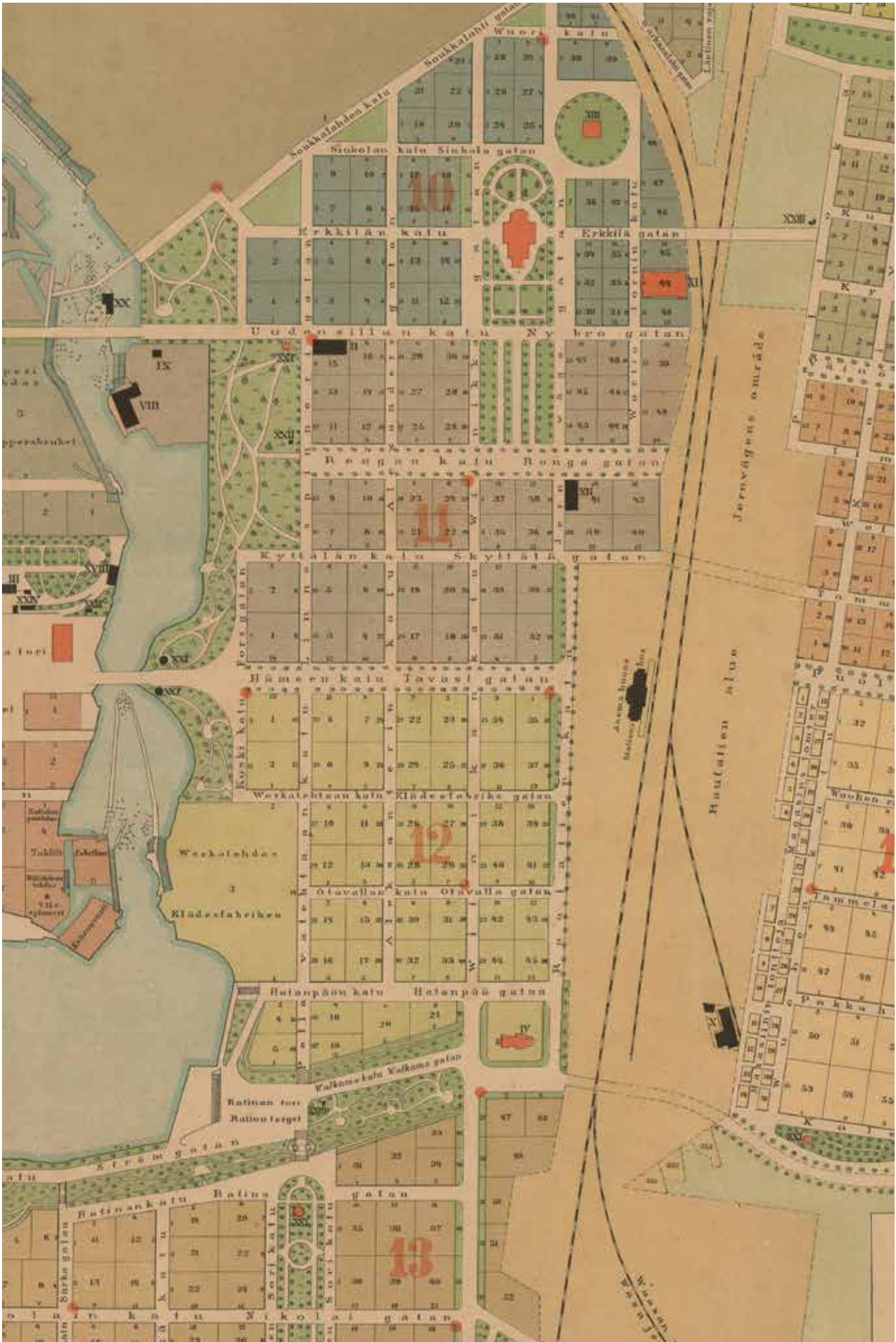


Kuva 15, yllä. Karta öfver Tammerfors stad med en del omgifningar 1877. Karttaote. F.L.Calonius. Calonius nimittiin Tampereen ensimmäiseksi kaupunginarkkitehdiksi 1876. Ensitöikseen hän kartoitti kaupungin senhetkisen tilanteen, ja samalla mittasi vielä kaupungin ulkopuolella sijaitsevan Kyttälän. Kartassa näkyy vuonna 1876 rakennettu rautatieasema. KA, Kaupunkikartat.

Kuva 16. Kyttälän esikaupungin järjestely, kaava-suunnitelma 1878. Ruutukaavan yksikään ehdotettu katu ei noudattanut alueelle syntyneitä teitä ja kulkuväyliä. Kyttälänkadun ja Tammelankadun linjaus tosin noudattelee vanhaa Tammerkoskelta Messukylän kautta Viipuriin asti johtanutta tietä. Kartassa näkyy radan ylityspaikka, ennen kuin Tammelan silta rakennettiin. Kartta julkaistiin ensimmäisen kerran hyväksymisen jälkeen 1886. TKA.

Kuva 17. Kytälän saneeraussuunnitelma käy erityisen hyvin ilmi vuonna 1889 laaditusta mittauskartasta, jossa uudet korttelit oli merkitty olemassa olevan rakennuskannan päälle. Mitatun asema-alueen ja uuden asemakaavan mukaisen pohjois-eteläsuuntaisen kadun väliin jää kiilamainen alue, joka myöhemmässä vaiheessa istutettiin kaupungin puistikoksi. TKA.





Asemakaava hyväksyttiin periaatteellisesti vuonna 1878, mutta vahvistettiin vasta 1886. Kaava toimi 1890-luvulla Kytälän uudistamisen pohjana, vaikka se ei kokonaisuudessaan toteutunutkaan. Alueliitoksen jälkeen lähes puolet kaupungin väestöstä asui Kytälän puolella. Laajan alueen nopea uudistaminen ei ollut mahdollista, joten kytäläläisten vuokrasopimuksia jatkettiin aina vuoteen 1892 asti. Kaupunki lupasi kunnostaa aluetta, mutta uudistuksia ei kuitenkaan tehty. Sen sijaan asukkaiden vuokria korotettiin, kadut pysyivät mutaisina ja viemärit avoimina. Poliisivoimia kuitenkin lisättiin alueelle valvomaan järjestystä.²²

Uuden Kytälän tonttikauppa alkoi vuonna 1890. Samaan aikaan alkoi vuokrasopimusten irtisanominen ja vanhan Kytälän saneeraus nopeaan tahtiin. Saneeraus tarkoitti työläisten talojen raivaamista, katujen linjaamista ja tasaamista sekä katuvalaistus-, vesi- ja viemäriverkoston rakentamista. Entisten kytäläläisten oli käytännössä pakko muuttaa, koska työläisillä ei ollut alueelle kaavoitettuihin tontteihin varaa.²³ Raivaaminen ja rakentaminen aloitettiin Hämeenkadun jatkeesta, jonka varrelta ensimmäiset tontit oli myyty. Kalliit tontit olivat työläisten ulottumattomissa, joten alueesta muodostui varakkaampien väestöryhmien asuinalueita. Kytälän uusi katuverkosto valmistui suurelta osin vuoteen 1894 mennessä ja suurin osa kaduista oli kivetty vuoteen 1900 mennessä.²⁴ Hämeenkadulle puurivit istutettiin kadun rakentamisen yhteydessä, Rautatienkatu sai odottaa puuriviä vielä vuosia. Hämeenkadun varrelle, kosken ja rautatieaseman välille, oli noussut vuoteen 1896 mennessä jo 13 uutta rakennusta, joista osa oli uuden aikaisia lii-

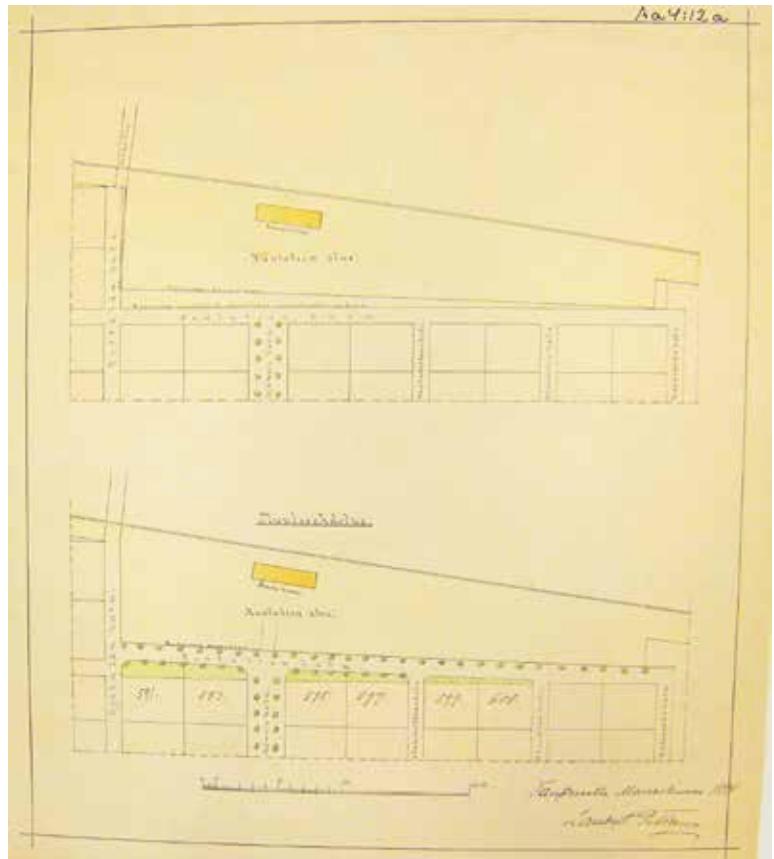
ketaloja. Rautatieaseman kupeeseen, Hämeenkadun ja Rautatienkadun risteykseen oli valmistunut vuonna 1893 Bauerin hotelli. Rautatie oli tuonut kaupunkiin useita korkea-arvoisia virkamiehiä, joita varten valmistui vuonna 1896 kaksikerroksinen kivirakenteinen asuintalo (Rautatieläistentalo) hotellia vastapäätä.²⁵ Vaikka Tammerkosken itäpuolinen Hämeenkatu oli rakennettu 30 metrin levyiseksi 1890-luvun alussa, Hämeenkatu avautui täydessä leveydessään Aleksanterinkirkolta rautatieasemalle asti vasta vuonna 1901, jolloin kosken länsipuolelta viimeinenkin vanhan asemakaavan mukainen rakennus kadun varrelta purettiin.²⁶

Vuosisadan vaihteeseen mennessä Hämeenkadun ympäristö oli muuttunut vireäksi liikealueeksi. Vaikka Kytälän keskiosan korttelit Hämeenkadun molemmin puolin olivat järjestetty uuden asemakaavan mukaisesti ja uusia rakennuksia oli noussut katujen varrelle, oli osa tonteista Hämeenkadullakin tuolloin vielä rakentamatta. Rakennuskanta Kytälässä oli Hämeenkadun varren muutamia kivirakenteisia liikerakennuksia lukuun ottamatta vaatimattomia ja matalia puisia asuinrakennuksia.²⁷ Kytälässä asui yhä enemmän rautatieläisiä, mutta myös ajureita, käsityöläisiä, tehdastyöläisiä ja virkamiehiä.

Kytälän asemakaavan jälkeen Tampereelle laadittiin uusi rakennusjärjestys, se vahvistettiin viimein 1898. Kaupunkikuvan kehittymiseen uudella rakennusjärjestyksellä oli suuri merkitys. Siinä määrättiin että puistokadun varrella kivirakennukset saivat olla enintään 5 kerrosta korkeita, samat määräykset koskivat myös yleisten aukoiden varrella olevia rakennuksia.

Kuva 18, viereisellä sivulla. Tampereen kaupungin asemakartta, tehty vuonna 1896. Kaupunginarkkitehti Lambert Petterson laati vuonna 1896 päivitetyn asemakartan, jossa Kytälän alue esitetään lähes samanlaisena kuin Caloniuksen asemakaavasuunnitelmassa. Rautatienkadun linjaus on tässä vuonna 1894 laaditun muutosehdotuksen mukainen. Kadun linjausta ei kuitenkaan koskaan muutettu eikä kadun varteen esitetyt puistokaistaleet koskaan toteutuneet näin, puurivi rautatienkadulle kuitenkin istutettiin. Kartassa näkyy myös Armonkallion alueen tonttijako. Kaupungin kartoissa Valtion rautateiden omistama asemaympäristö näytetään yhtenäisenä alueena, eikä alueen sisäisiä kulkuväyliä ja puutarhaa ei kartoissa ole esitetty. TKA.

Kuva 19. Asemakaavan muutosehdotus Rautatienkadun linjauksesta 1894. Lambert Pettersson. Kaavamuutosehdotus hyväksyttiin, koska vuoden 1896 asemakartassa Rautatienkadun linjaus on esitetynlainen, mutta kadun linjausta ei koskaan todellisuudessa muutettu eikä istutusalueet ja puurivit koskaan toteutuneet näin. TKA.





Asemapuutarha 1890-1935

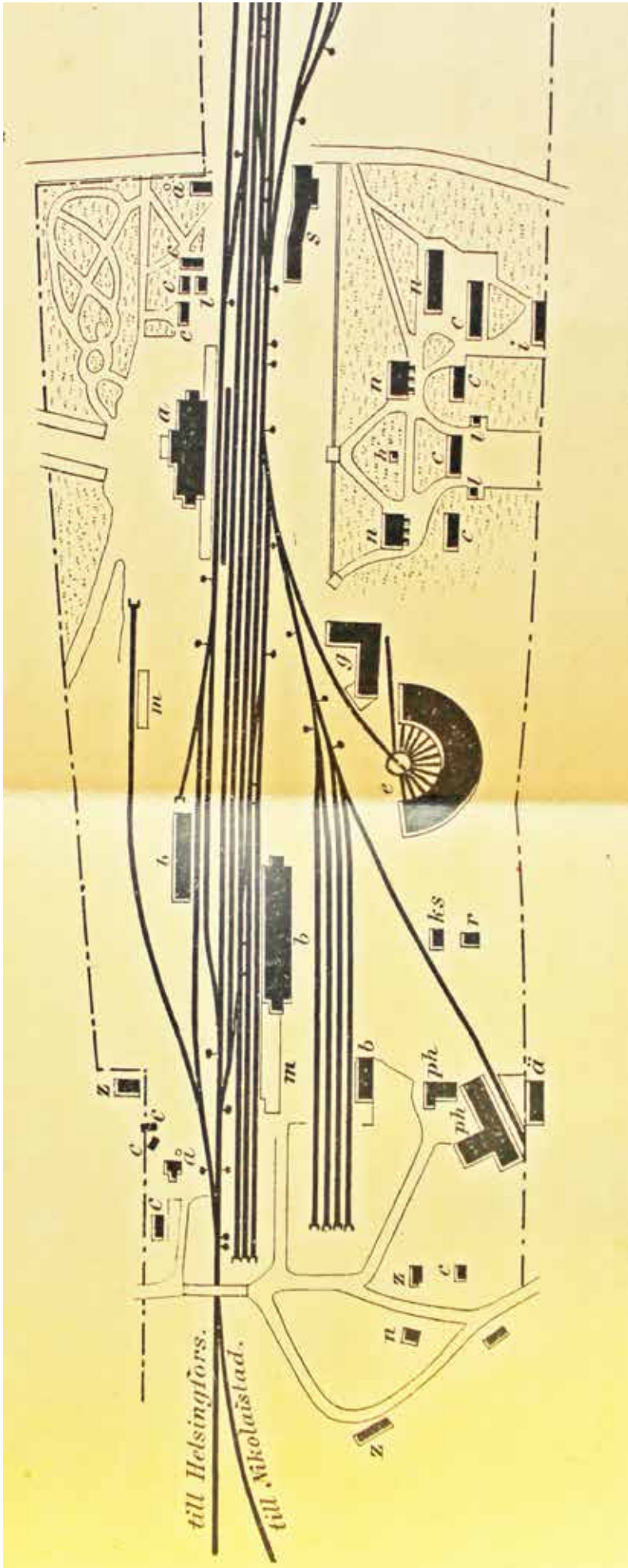
Asemapuutarhan kulta-aika 1890-1898

1890-luvulla rautatieliikenne Tampereelle ja Tampereelta oli lisääntynyt voimakkaasti uusien ratayhteyksien myötä.²⁸ Kyttälän saneeraus toi vilkkaan rautatieaseman viimein osaksi kaupunkia, kun Hämeenkadun jatkeen rakentaminen vuosien 1890-1892 aikana avasi suoran kulkuyhteyden asemalle. Vanha asemarakennus ei kuitenkaan sijainnut suoraan Hämeenkadun päätteellä, joten uusi tieyhteys Hämeenkadun ja Rautatiekadun risteyksestä aseman edustalle puhkaistiin asemapuutarhan läpi. Asemapuutarha jakautui näin kahteen osaan, laajimman osan jäädessä asema-alueen luoteis- ja pohjoisosiin. Uuden Kyttälän ja asema-alueen välissä kulkenut Rautatiekatu rakennettiin todennäköisesti samoihin aikoihin Hämeenkadun kanssa tai pian sen jälkeen.²⁹

Vuoden 1896 kartassa Rautatiekadulle on piirretty puukuja ja sen varrelle, Kyttälän puolelle on esitetty kapea viherkaista, jota ei kuitenkaan koskaan perus-

tettu.³⁰ Asema-alueen reunalle oli istutettu puurivi jo 20 vuotta aikaisemmin, ja Rautatiekatu sai puurivinsä vasta 1900-luvun alussa. Asemapuutarhan pohjoisreunaa reunustava, rautatien tasoristeykseen johtanut Kyttälänkatu rakennettiin ilmeisesti vasta 1896, jolloin puutarhasta jouduttiin lohkaisemaan siivu katua varten ja näin kadun varrella oleva pensasaita, sekä lähimmät puut, pensasryhmät ja nurmikot poistettiin.³¹

Puutarhan 1890-luvun tilannetta valottaa rataprofiilikirjassa esitetty ratapihan piirros sekä vanha valokuva vuodelta 1892. Asema-alueen Hämeenkatuun yhdistävä uusi kulkuyhteys rakennettiin puistikaduksi, ja kuten Hämeenkatukin, se kivettiin ja sitä reunusti jalkakäytävät ja puurivit. Kadun molemmin puolin sijoittuva puutarha oli rajattu aidalla, ja sen luoteisosassa oli laaja kaarteleva käytäväverkosto. Asemarakennuksen edustalle sijoittuva asema-aukio oli kivetty ja sen keskellä oli korkea lyhtypylväs.



Kuva 20, viereisellä sivulla. Näkymä Hämeenkadun päädystä kohti asemarakennusta. 1892 Hevosajoneuvoja ja ratsu Tampereen vanhan rautatieaseman edessä. Uusi kulkuyhteys Hämeenkadun päädystä asema-aukiolle on juuri avattu. G.Lojander. MVKA.

Kuva 21. Ote kirjasta Valtion rautateiden ratapihat ja pituusprofiilit. Längprofil öfver Tammerfors-Björneborgs järnväg. 1893-1896 (Teoksessa tai piirustuksessa ei vuosilukua, ajoitus arvioitu kirjoittajan toimesta). Puutarhan ja radan välissä on aseman ulkorakennuksia, käymälä sekä vahtitupa. Ratapihapiirroksessa näkyy myös katumaiseksi rakennettu yhteys Hämeenkadulle. Asemalle saavuttiin aiemmin puutarhan ohitse joko etelänsuunnasta tai pohjoisesta. SRMA.



Kuva 22. Ensimmäinen valokuva Tammelan sillasta, vuodelta 1900. Sillan alitse kulkee kulkuväylä Kyttälänkadun suunnasta asemalle. Sillan taitteen kohdalla näkyy alas laskeutuvat portaat. Havupuut sillan ja aseman välissä ovat noin 4 metriä korkeita, todennäköisesti peräisin 1880-luvun alusta. Nämä mahdollisesti uusittiin 1901-1902 töiden aikana. Tampere, Lähetykskirjakauppa, MVKA.

Lähetys Kirjakauppa.

Tammelan silta ja asemapuutarhan muutokset 1898-1935

Kaupungin läpi kulkeva leveä rata-alue vaikeutti liikku- mista radan itäpuolelle rakentuneeseen Tammelaan, jossa asui vuosisadan vaihtuessa jo 7000 asukasta. Rautatiesillat oli jo Erkkilänkadun jatkeena ja Sorinah- teella, mutta Kyttälän kohdalla käytössä oli vielä taso- ylikäytävä. Liikenteen lisääntyessä kaupunginosien välillä, radan yli päätettiin rakentaa silta. Rakennus- työt aloitettiin Kyttälän saneerauksen vielä ollessa kesken vuonna 1895, ja silta valmistui vuonna 1898.³² Kivi- ja puurakenteinen silta nousi Hämeenkadun pää- dystä vinosti kohti Kyttälänkatua, jonka jälkeen jatkui suoraan kohti Tammelankatua. Kyttälänkadulta pääsi sillalle portaita pitkin (ks. kuva 34). Sillalta oli porras- yhteys suoraan aseman edustalle. Sillan puuraken- teinen osuus sijoittui ratapihan päälle, ja kiviraken- teinen kohoava siltaosuus asemapuutarhaan. Sillan kaariholveihin eräs kaupunkilainen ehdotti vuonna 1898 rakennettavaksi kauppahalleja.³³ Ainakin uuden aseman rakennusvaiheessa sillan alitse kuljettiin ase- malle, mahdollista on myös, että kulkua on ollut sillan ali aiemminkin.

Sillan rakentamisen myötä asemapuutarha jakautui kahtia. Sillan eteläpuolelle, sillan ja asemarakennuk- sen väliin jäi kiilamainen alue, joka istutettiin vuosien 1901-1902 aikana.³⁴ Alueesta on säilynyt valtion rau- tateiden piiripuutarhuri J.K.Kornman laatima piirustus vuodelta 1902, joka kuvaa alueen istutuksia.

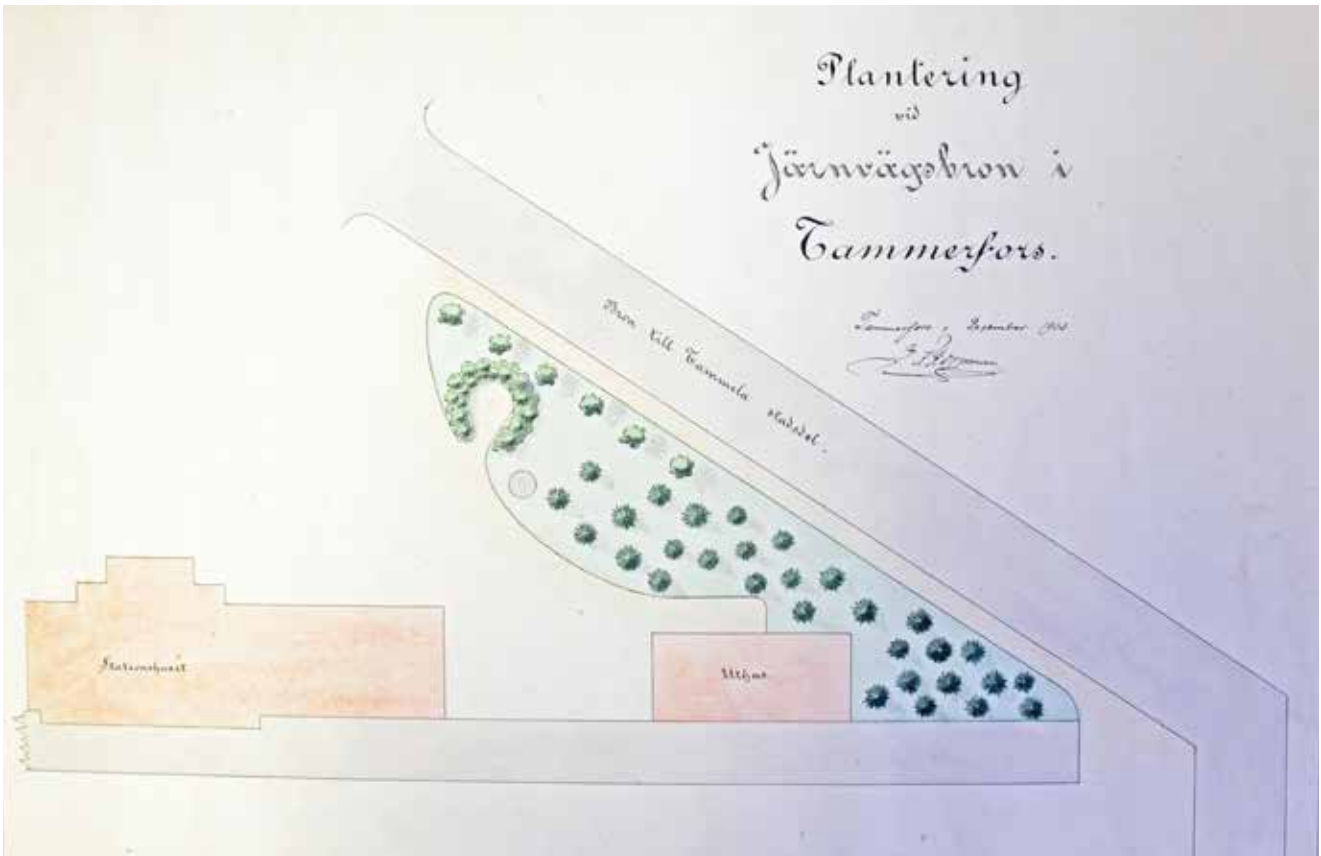
Sillan pohjoispuolella, sillan ja Rautatienkadun välissä

säilyi osa vanhasta asemapuutarhasta. On jäänyt epäselväksi missä käytössä puutarha tuolloin oli, mutta se kuului vielä rautatiealueeseen. Puiston 1900- 1910-luvun ulkoasusta voi saada käsityksen tutkimalla vanhoja karttapiirustuksia sekä valokuvia. Puutarha näyttää olleen rajattu Kyttälän ja Rautatienkadusta korkealla lauta-aidalla, jossa ainakin 1910-luvulla oli portti tai kulkuaukko puistoon Rautatienkadulta. Ase- mapuutarhan keskellä oli laaja sora-aukea, jonka keskellä on kasvoi puita. Puiden pienestä koosta voi päätellä, että osa puustosta uusittiin sillan rakentami- sen jälkeen, ainakin istutuksia tehtiin vuonna 1903 ja 1904.³⁵ Sillan kupeessa on ollut pitkänomaiset istutus- alueet. Asemapuutarhan alkuperäisestä käytävisom- mitelmasta ei näytä olevan enää mitään jäljellä.

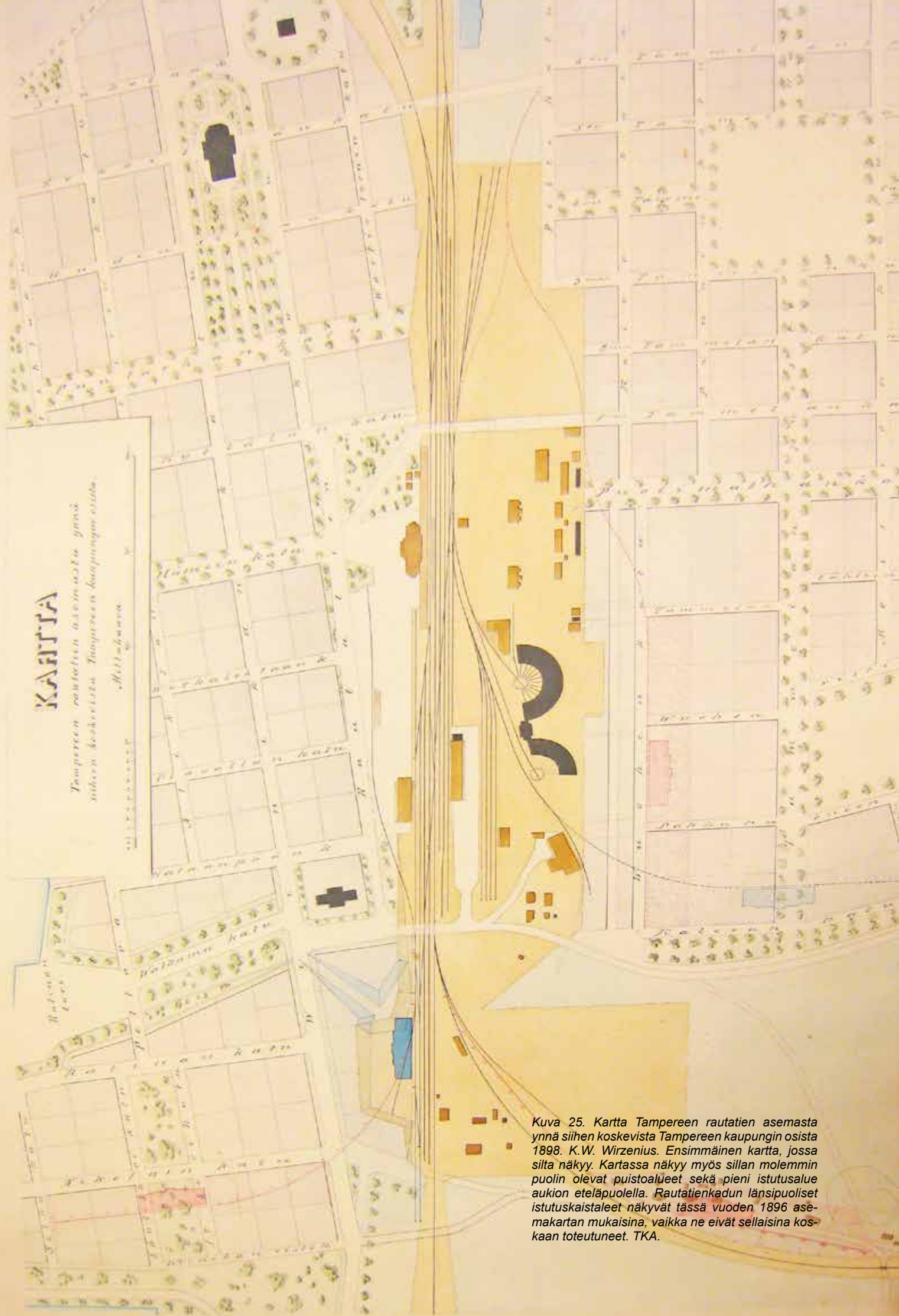
Asemapuutarhaa reunustivat ruutukaavan mukaisille tonteille rakentuneet matalat yksikerroksiset puura- kennukset. Asema-alueen ja Rautatienkadun väliin jäi kapea kaupungin omistuksessa oleva viherkaista (kuten kartassa 1908), jotka istutettiin 1904 ja 1907. Rautatienkadun varrelle istutettiin lehmusrivi ja lauta- aidan läheisyyteen pensasryhmiä. Jalkakäytävä ja viherkaista oli rajattu toisistaan matalilla puupollareilla. Hämeenkadun eteläpuoleiseen kapeaan puistikoon istutettiin vaahterarivi.³⁶ Sillan kupeeseen asemara- kennuksen puolelle rakennettiin 1904 kioski.³⁷



Kuva 23. 1900. Naiset kärryineen sillalla, takana Bauerin hotelli Hämeenkadun ja Rautatiekadun kulmassa. Asemapuutarha kuvan oikeassa reunassa, puut tässä noin 10 vuotta vanhoja. E.Lyytikäinen. MVKA.



Kuva 24. Plantering vid Järnvägsbron i Tammerfors. Tammerfors i December 1902. J.K. Kornman. Piirustuksessa on 30 havupuuta, pensaista istutettu lehtimaja sekä kuuden puun sillan suuntainen rivi. Rautatiemuseon puistopiirustukset. SRMA.



Kuva 25. Kartta Tampereen rautatieasemasta ynnä siihen koskevista Tampereen kaupungin osista 1898. K.W. Wirzenius. Ensimmäinen kartta, jossa silta näkyy. Kartassa näkyy myös sillan molemmin puolin olevat puistoalueet sekä pieni istutusalue aukion eteläpuolella. Rautatiekadun länsipuoliset istutuskaisaleet näkyvät tässä vuoden 1896 asemakartan mukaisina, vaikka ne eivät sellaisina koskaan toteutuneet. TKA.



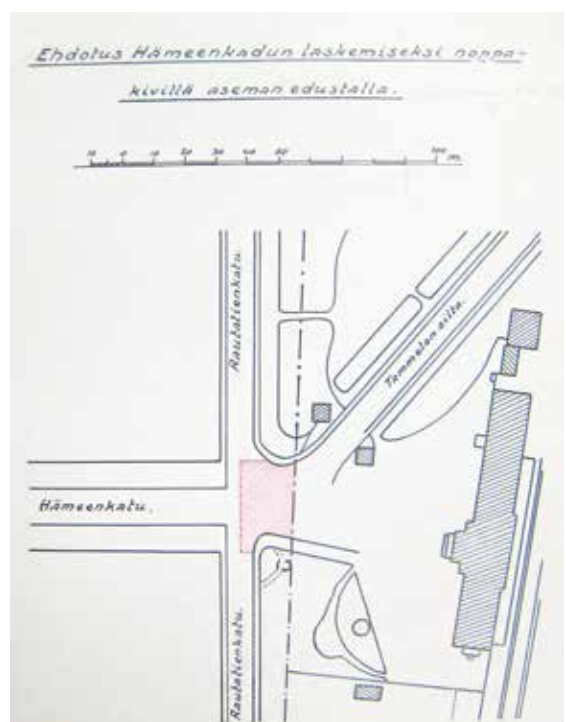
Kuva 26. 1908. Hämeenkatu, vasemmalla hotelli Hospits Emmaus. Näkymä asema-aukiolta kohti Hämeenkatua. Katu ja aukio on kivetty, jalkakäytävät on reunustettu reunakivillä. Etelän puoleiset istutukset on rajattu kevyellä aidalla katua-alueesta. M.L.Carstens. MVKA.

Seuraavan kolmen vuoden aikana asema-alueella uusittiin nurmia ja istutettiin pensasaitaa sekä pensasryhmiä ja havupuita, mutta näiden istutusten sijoittumisesta ei ole tietoja.³⁸ Vuonna 1915 Tampereen asemal alueelle istutettiin pensaita ja pensasaitaa uusittiin.³⁹

1920-luvun puoleen väliin mennessä, asema-aukion reunaan, Rautatienkadun varrelle nousi rakennus, joka toimi rautatieläisten kauppana 1930-luvulle asti. Rakennus purettiin uuden aseman ja asema-aukion rakentamisen myötä. Rautatienkadun varrelle, Hämeenkadusta etelään perustettiin noppakivillä kivetty ajuriasema vuonna 1924.

Kaupunginpuutarhuri Onni Karstenin muistelmissa 1970-luvulta mainitaan, että 1900-luvun alussa asemapuutarha oli "rautatien toimesta korkealla umpiäidällä ympäröity ja yleisöltä täysin suljettu puistoalue. Sitä kauan ihmeteltiin kunnes se uuden asematalon rakentamisen yhteydessä avattiin." Vanhoista kartoista voidaan päätellä, että ainakin vielä 1920-luvun alussa Tammelan sillan pohjoispuolinen asemapuutarha kuului rautatiealueeseen. Suuri osa asemapuistoa siirtyi kaupungin omistukseen 1920-luvun lopussa alikulkutunneliin liittyvien maanomistusjärjestelyjen vuoksi. Uuden aseman ja alikulkutunnelin suunnitelmien valmistuttua vuonna 1933 tehtiin toimitus, jossa asema-alueen ja kaupungin alueen rajoja tarkastettiin, ja selkiytettiin. Asema-alueen kaupungin ja rautateiden välinen raja sai tuolloin nykyisen muotonsa, ja koko asemapuisto siirtyi lopulta kaupungin hallintaan.

Kuva 27. Ehdotus Hämeenkadun laskemiseksi noppakivillä aseman edustalla. Kartalle lyijykynällä kirjoitettu teksti: Työn tehnyt v. 1915 Ivanoff. Kartassa näkyy asemapuiston kohdalla laaja aukea, jota reunustavat ilmeisesti sillan kupeessa olevat pitkulaiset istutusalueet. Molemmin puolin siltaa näkyy pienet rakennukset, ehkä kioskit. TKA.





Kuva 28. Rautatienkadun ja Kyttälänkadun kulmaus 1900-1903. Alakulmassa näkyy asemapuutarhan keskellä oleva hiekka-aukea, jota pensaat reunustavat. Rautatienkadulla ei vielä näy puuriviä, mutta asemapuistossa on uusia puuistutuksia. Katujen reunoilla näkyy matalat puiset asuintalot. W.M.Gestrin. VKA.



Kuva 29. Näkymä pitkin Rautatienkatua n. vuonna 1907-1910. Kuvan oikeassa reunassa näkyy ratapihan nurmipenger, jonka päällä kasvaa pensasaidanne, kauempana myös puuistutuksia. Sorinahde. R.Thüle.VKA.



Kuva 30. Näkymä Rautatienkatua pitkin kohti pohjoista n. vuonna 1910. Rautatienkadun puurivi. Oikeassa reunassa kaupungin puisto-kaistale istutuksineen, asemapuutarha aidan takana. O.Strandell. VKA.



Kuva 31. Aseman edustaa vuonna 1920-29. Sillan kupeessa näkyy vielä kioski, ja sen takana jo kookkaaksi kasvaneet lehti- ja havupuut. Rautatienkadun ja asema-aukion risteyksessä on kookkaat lehmukset. Aira. VKA.



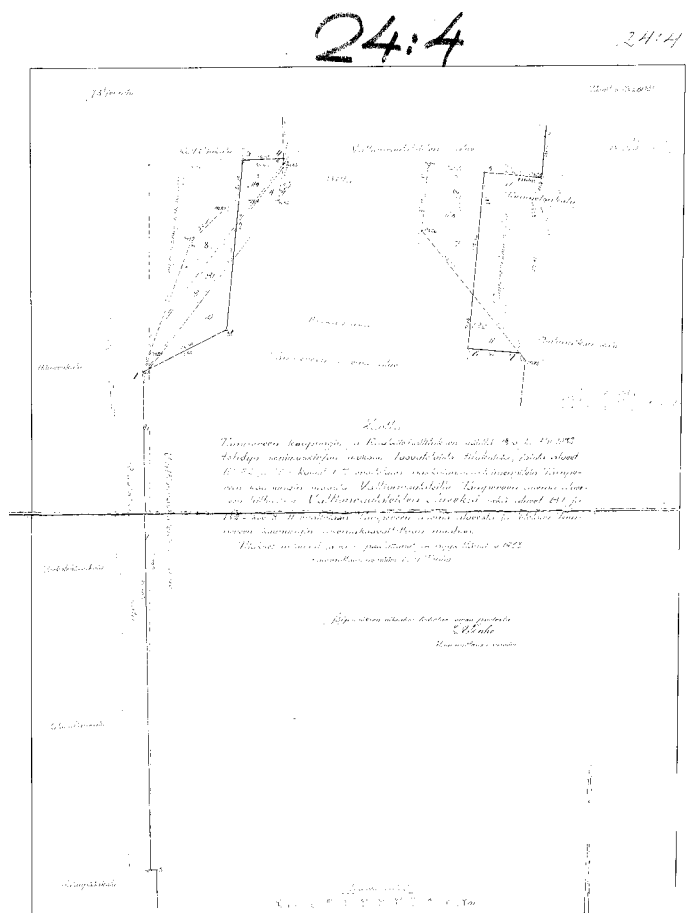
Kuva 32. Viistoilmakuva 1932. Aseman edustalta, sillan eteläpuolelta on poistettu jo puusto tulevaa tunnelia varten. Tunnelitöitä aloitettu jo ratapihallakin. Aseman edustalla näkyy rautatieläisten kauppa. Sillan pohjoispuolelle jäänyt asemapuutarha näyttäytyy kuvassa hyvin puustoisena. Puut ovat jo kookkaita. VKA.



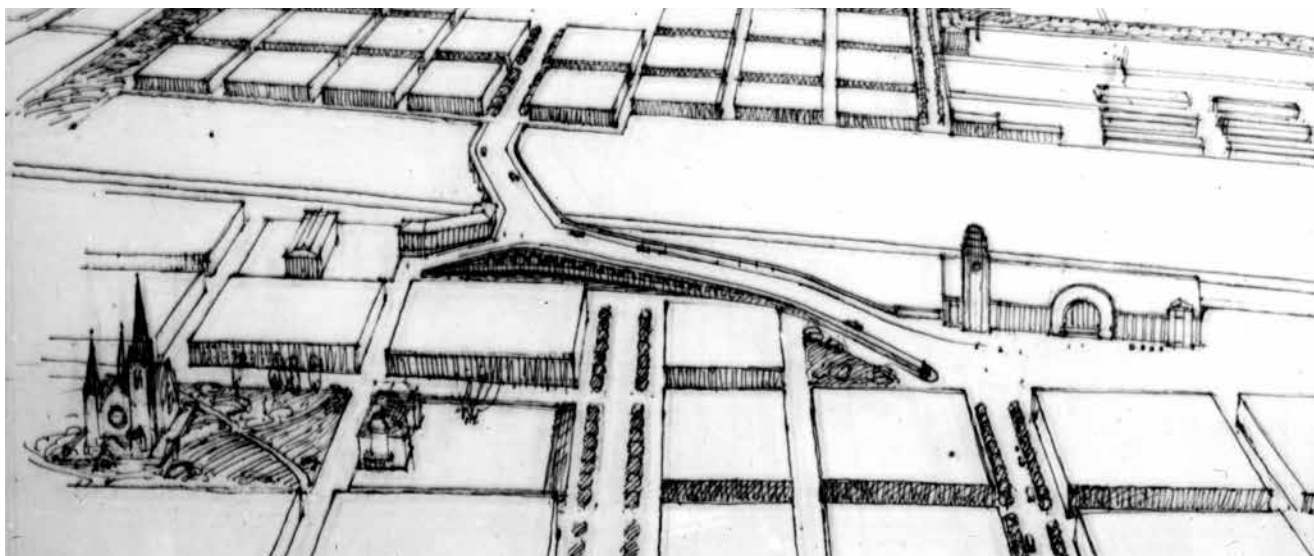
Kuva 33. 1920-29. Ratapiha Rautatienkadun varressa ennen uuden aseman rakentamista. SRMA.



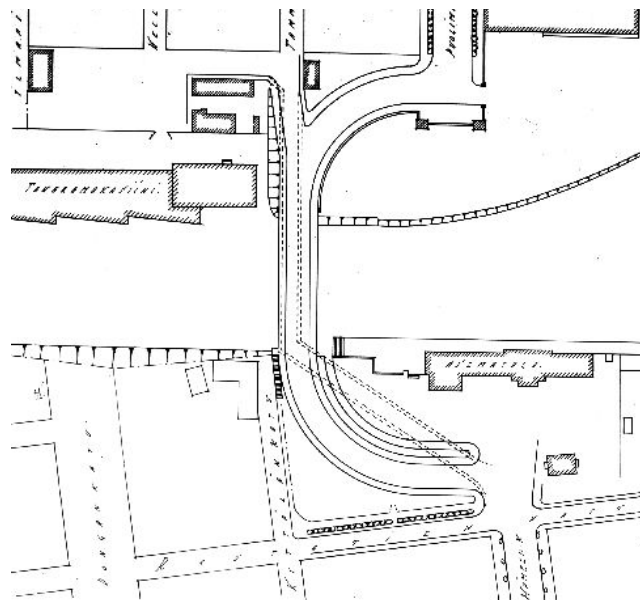
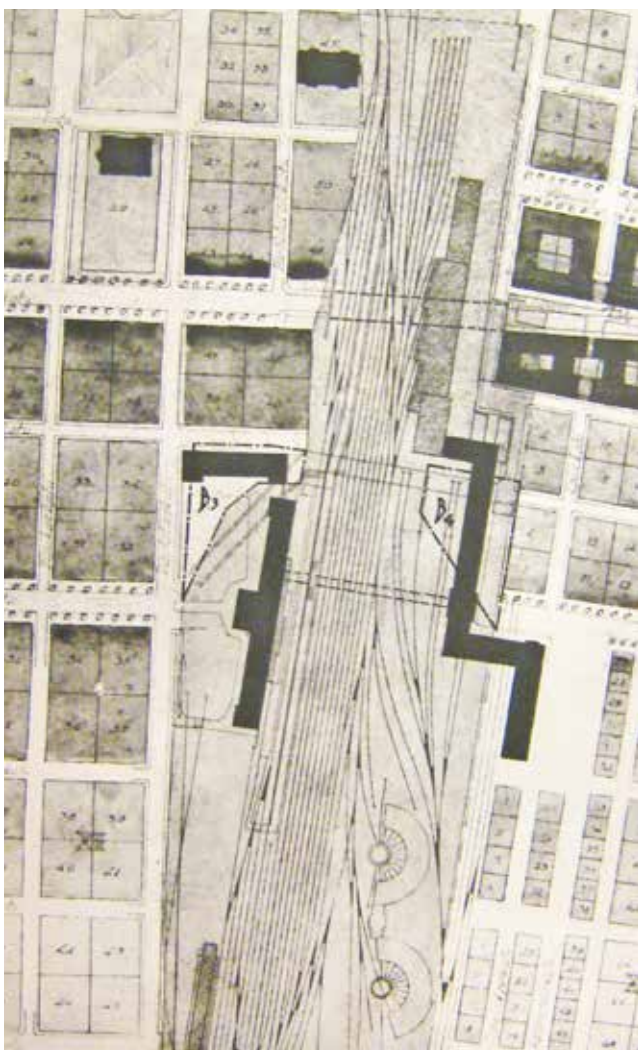
Kuva 34. 1932. Tammelan sillalle nousevat portaat. Kuva on otettu Kyttälänkadulta. Tästä kohtaa kulki ennen siltaa tasoylikäytävä. T. Mäkinen. VKA.



Kuva 35 Toimituskartta vuodelta 1933, jossa nähtävissä kaupungin ja VR:n maanvaihdokset uutta asemaa varten. TKMA.

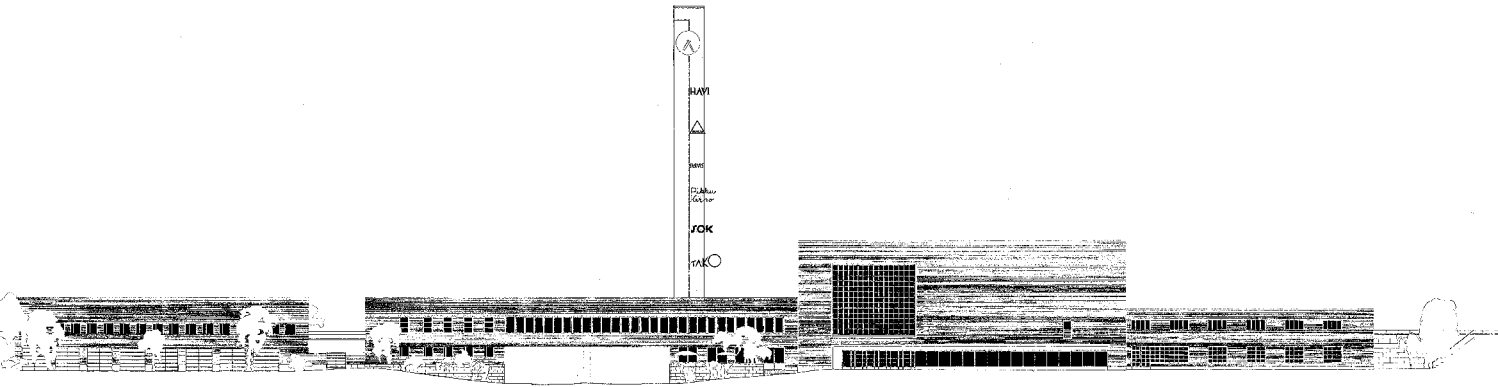


Kuva 36. Kaupunginarkkitehti Strömmerin ja apulaisarkkitehti Kolhon tekemä tekemä Tammelan sillan järjestelysuunnitelma vuodelta 1925. VKA.



Kuva 37. Rautatiehallituksen ehdotus Tammelan sillan uudelleen järjestelystä vuodelta 1925. VKA.

Kuva 38. Rongan- ja Ilmarinkatujen tunneliehdotus, vaihtoehto nro 2. E. Kaalamo 1929. Kaalamon ehdottaman uuden aseman vierelle, asemapiuston kohdalle on sommiteltu rakennusmassa, joka haluttiin kaupungin maalle. Sen vuoksi karttaan on rajattu alueet B3 ja B4, jotka suunniteltiin siirrettäväksi kaupungin omistukseen. Maanomistusmuutokset tehtiin Kaalamon laatiman kartan mukaan, vaikka asemaympäristö lopulta toteutui erilaisena eikä rakennusmassaa asemapiuston päälle koskaan rakennettu. Kaupunki suostui VR:n ehdotukseen tunnelin rakentamiseksi Puolimatkan kadun jatkeeksi (nyk. paikka). TKA.



Kuva 39. Julkisivupiirustus uudesta asemasta 17.1.1936 (22.1.1937). VRA.

Uuden aseman aika

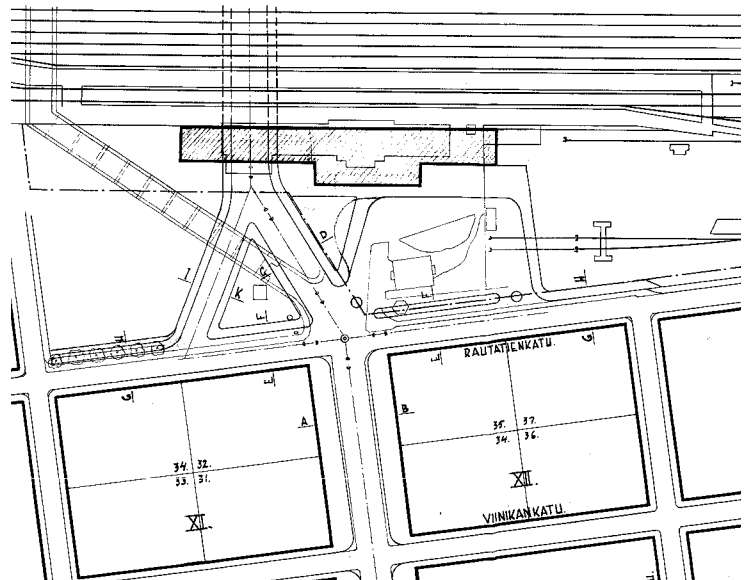
Uuden rautatieaseman ja alikulkutunnelin suunnitteluvaiheet

Ensimmäisen kerran alikulkutunnelia ratapihan ali esitettiin vuonna 1910, kun insinööri Gleim ehdotti Valtion rautateiden tilaamassa rahapihasuunnitelmassaan, että uusi asematalo sijoitettaisiin kaupungin toivomuksen mukaan Hämeenkadun akseliin. Tammelan sillan tilalle ehdotettiin alikulkutunnelia tai uutta siltaa. Silloin tunnelia ehdotettiin Tammelankadun kohdalle, mikä olisi johtanut hankaliin yhteyksikäytäviin Hämeen- ja Puolimatankadulle. Ensimmäinen maailmansota kuitenkin keskeytti suunnitelmien etenemisen toteutukseen. Seuraava ratapihaehdotus laadittiin vuonna 1918 kaupungin toimesta. Siinä alikulkutunneli ehdotettiin sijoitettavaksi Hämeenkadun jatkoksi, uuden asematalon sijaitessa tunnelin eteläpuolella. Järjestelyistä päästiin yksimielisyyteen, mutta töihin ei kuitenkaan ryhdytty. Kaupungin asettama aikaraja umpeutui ja suunnitelma raukesi. Uudet neuvottelut kaupungin ja rautatien kesken aloitettiin 1923. Kolme vuotta kestäneet neuvottelut lopulta tuottivat tuloksia kun päätös ylikulkusillan rakentamisesta syntyi vuonna 1926. Sekä kaupungilla että rautateillä laadittiin useita ehdotuksia uuden sillan järjestämiseksi.

Muutamia vuosia myöhemmin kaupunki kuitenkin ehdotti sopimuksen muuttamista, koska halusikin sillan sijaan alikulkutunnelin, tällä kertaa Rongankadun jatkoksi. VR:lle tunnelin sijainti ei kuitenkaan sopinut, sen sijaan se ehdotti tunnelia Puolimatankadun jatkoksi. Tähän suostui nyt myös kaupunki, koska se mahdollisti uuden asematalon sijoittamisen Hämeenkadun akseliin.⁴⁰ Uuden aseman suunnittelusta järjestettiin arkkitehtikilpailu vuonna 1933. Julkisivukilpailun yksi tärkeimmistä tavoitteista oli ratapihan ylittäneen sillan korvaaminen alikululla. Kilpailu ratkesi tammikuussa 1934, jonka jälkeen toimeksiannon sai Otto Flodin ja Eero Seppälän lunastukseen yltänyt ehdotus.⁴¹

Uuden aseman rakentaminen ja siihen liittyvät liikennejärjestelyt

Ratapihan alittavan alikulkutunnelin rakennustyöt käynnistettiin kesällä 1932. Työt aloitettiin ratapihan alueelta, ratojen välisistä vapaista alueilla. Asemarakennuksen ja Tammelan sillan välisellä alueella sekä Puolimatankadun puolella työt aloitettiin saman vuoden syksyllä. Tunneli saatiin puhkaistua ratapihan ali maaliskuussa 1933. Suurin osa vanhasta asemasta purettiin kesällä 1934, jonka jälkeen uuden aseman rakennustyöt voitiin aloittaa. Uusi asema rakennettiin kolmessa vaiheessa ja asemarakennus valmistui kokonaisuudessaan vuonna 1938. Tunnelin päällä sijainnut vanhan aseman osa purettiin loppu syksystä 1935, juuri ennen toisen rakennusvaiheen alkua keväällä 1936. Asemarakennuksen eteläsiipi korotettiin vuonna 1948.⁴²



Kuva 40. Hämeen- Puolimatankadun tunnelin länsipuolella olevien katuosin uudelleen järjestely, ehdotus 1. 10.11.1933. TKKA.



Kuva 41. 1935. Rautatien alikulkutunnelin rakennustyömaa. Sillan ja vanhan aseman välistä raivattiin pois lähes kaikki puusto alikulun rakentamista varten, ja lopulta kokonaan uuden aseman tieltä. Kulku asemalaiturille tapahtui Tammelan sillan ali. VKA.

Asemarakennuksen ja asema-aukion liikenne- ja tilasuunnittelu limittyi vahvasti toisiinsa. Radan ali kulkeva katulinjaus ja kadun liittyminen Rautatien- ja Hämeenkatuun oli suunniteltu kaupungin toimesta 1920-luvun lopussa (E. Kaalamo ja V. Kolho) jo ennen aseman arkkitehtikilpailua. Mutta itse asema-aukio kuului Valtion rautateiden alueeseen ja se suunniteltiin VR:n toimesta asemarakennuksen suunnittelun yhteydessä. Uuden aseman ratkaisuihin kuului asemalaitureiden sijainti toisen kerroksen tasolla, mikä tarkoitti asema-aukion madaltamista paikoin jopa kolme metriä.⁴³ Kilpailuehdotuksen alkuperäistä tai arkkitehtien myöhemmin laatimaa asemapiirrosta tai aukiosuunnitelmaa ei ole löytynyt.

Asemahallin edustalle suunniteltiin autoliikenteelle ja pysäköinnille varattu aukio. Aukiolle oli Rautatienkadulta kaksi liittymää, joten ajoliikenne asemalle ja sieltä pois oli sujuvaa. Jalankulkualueeksi oli varattu aseman pääsisäänkäynnin välitön lähiympäristö, siten että Hämeenkadun suunnasta tulijoilla oli suora yhteys asemahallin ovelle. Muualla aukiota reunustivat leveät jalkakäytävät. Aukion itäreunaan rajattiin pienempi pysäköintialue. Asema-aukiota rakennettiin samanaikaisesti asemarakennuksen viimeistelytoiden kanssa kesällä 1936. Aukio kivettiin nupukivellä ja asfaltoidut kävelyalueet rajattiin reunakivellä.

Uusien katuosuuksien rakentaminen pääsi aseman edustalla käyntiin vasta Tammelan sillan purkamisen jälkeen. 40 vuotta palvelleen rautatiesillan purkamisen aloitettiin vuonna 1936, kun uudesta alikulkutunnelista

saatiin osa käyttöön. Ensin sillasta purettiin vain se osa, joka oli katurakentamisen tiellä. Purkamista jatkettiin loppuvuodesta 1936. Uudet katuosuudet olivat leveitä ja niitä reunustivat leveät jalkakäytävät. Katujen rakennustyöt valmistuivat 1937 lähes samanaikaisesti asema-aukion kanssa.

Uudet asema-aukion järjestelyt johtivat myös 1890-luvulla rakennettujen Rautatienkadun ja Hämeenkadun risteysalueen sekä tulevan asemapuiston eteläreunan madaltamiseen. Kaduille 1890-luvulla istutetut lehmukset ja osa puistoon 1880-luvulla istutetut kookkaista puista haluttiin säilyttää, joten osa niistä kaivettiin ylös ja istutettiin uuteen katukorkoon ja osin myös uusille paikoille.⁴⁴ Asema-aukio rajattiin Rautatienkadusta puurivillä, johon istutetut lehmukset siirrettiin siihen kookkaina muualta alueelta. Myös aukion kaakkoiskulmaan istutettiin siirretty lehmus.

Aseman pääsisäänkäynnin läheisyyteen, aukion ja Puolimatkan kadun (nyk. Itsenäisyydenkadun) väliin suunniteltiin kolmionmallinen edustaistutus. Kolmioistutus perustettiin vuonna 1937, jolloin nurmialueen kadunpuoleiselle reunalle istutettiin pensasryhmiä.⁴⁵ Kolme lipputankoa sijoitettiin istutuksen aukion puoleiselle reunalle. Samalla istutettiin kookas riippasaarni tunnelinsuun eteläpuoleiselle muurien rajaamalle kivetylle alueelle, joka toimi asemaravintolan terassinä. Muurien juureen istutettiin viliviniökönnöksiä. Asema-aukio rajautui etelästä ratapihan jyrkkään nurmetettuun luiskaan, joka oli syntynyt asema-aukion madaltamisen yhteydessä.



Kuva 42. 1936. Uuden rautatieaseman toisen vaiheen rakentaminen käynnissä Tammelan sillan kupeessa. Sillan vierellä, puistossa näkyy pieniä harjakattoisia rakennuksia, jotka liittyivät mahdollisesti aseman rakennustyömaahan. E.M.Staf. VKA.



Kuva 43. 20.6.1936. Tampereen rautatieaseman rakennustyömaa, aseman edustalla kulkenutta siltaluiskaa raivataan uusien katulinjausten tieltä. K.O.Lumme. VKA.



Kuva 44. Hämeenkadun itäpään madaltaminen käynnissä vuonna 1936. Madaltaminen tehtiin vaiheissa, Emmauksen rakentamisen yhteydessä oikea puoli kadusta madallettiin. Tässä kuvassa sen puolen puutkin jo istutettu takaisin uuteen korkoon. Toisella puolella tietä tygistetyt puut odottavat vielä siirtoa. G.W.Gestrin. VKA.



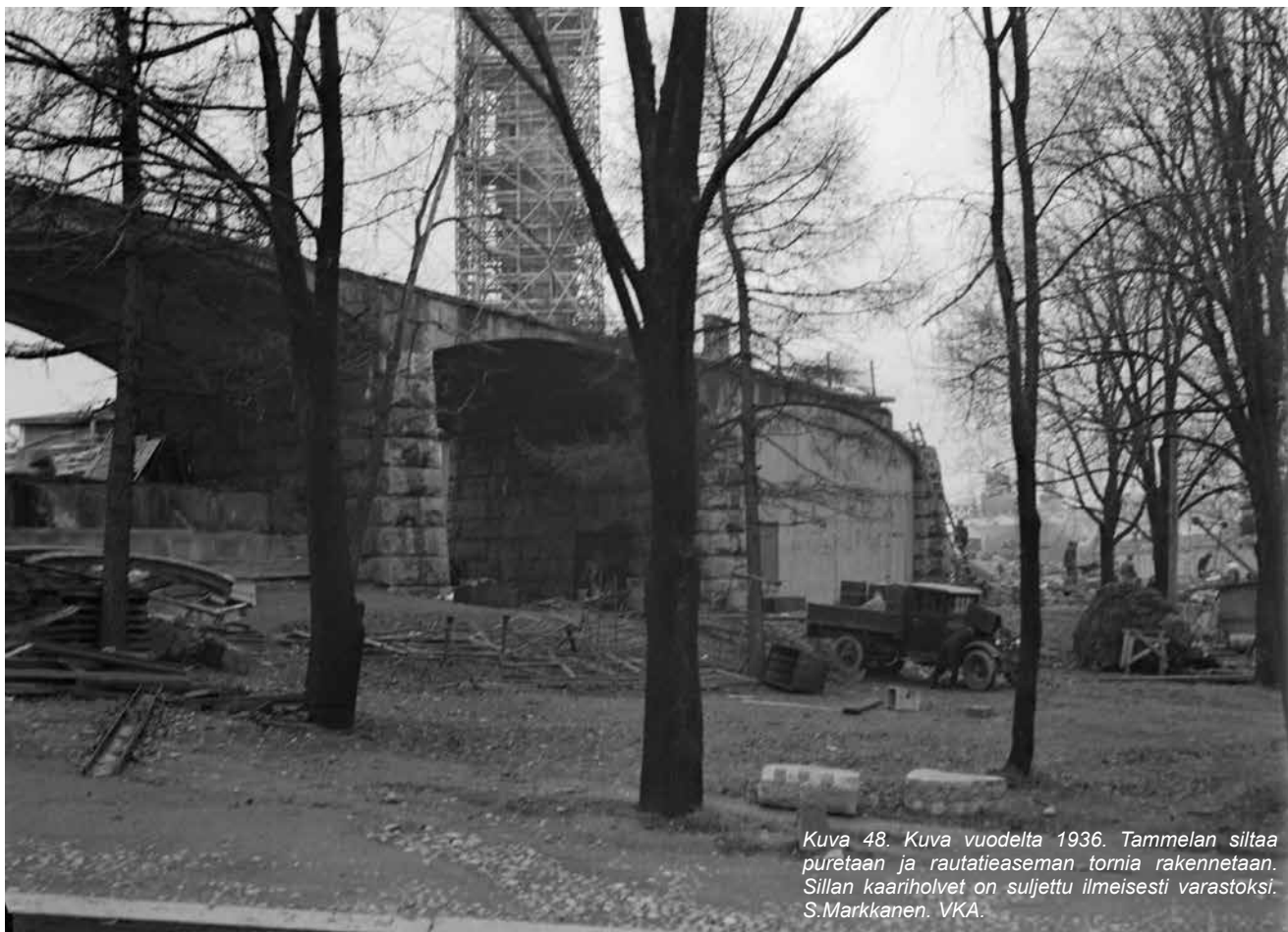
Kuva 45. Rautatieasemaa rakennetaan vuonna 1935. Asema-aukion kiveäminen käytössä. Kuva otettu ratapihan penkan päältä. Aukion kaakkoskulmassa näkyy istutettu lehmus. Panoraama kahdesta kuvasta. E.M.Staf. VKA.



Kuva 46. 1936. Itsenäisyydenkadun, Rautatiekadun ja Hämeenkadun risteysalueen rakennustöiden viimeistely. Vasemmassa alanurkassa näkyvän Rautatiehäisten talon perustusta jouduttiin korottamaan, kun risteysaluetta madallettiin suunnitellun asema-aukion tasalle. Kolmion asfaltointi käynnissä. Taustalla näkyy osin purettu Tammelan silta ja puisto, joka on vielä työmaa-alueena. E.M. Staf. VKA.



Kuva 47. Rautatieasema ja asema-aukio sekä Hotelli Emmaus juuri valmistuneena vuonna 1936. Taustalla Tammelan sillan purku käynnissä. Panoorama kahdesta kuvasta. E.M.Staf. VKA.



Kuva 48. Kuva vuodelta 1936. Tammelan siltaa puretaan ja rautatieaseman tornia rakennetaan. Sillan kaariholveet on suljettu ilmeisesti varastoksi. S.Markkanen. VKA.

Asemapuiston suunnitelma ja rakentaminen 1936-37

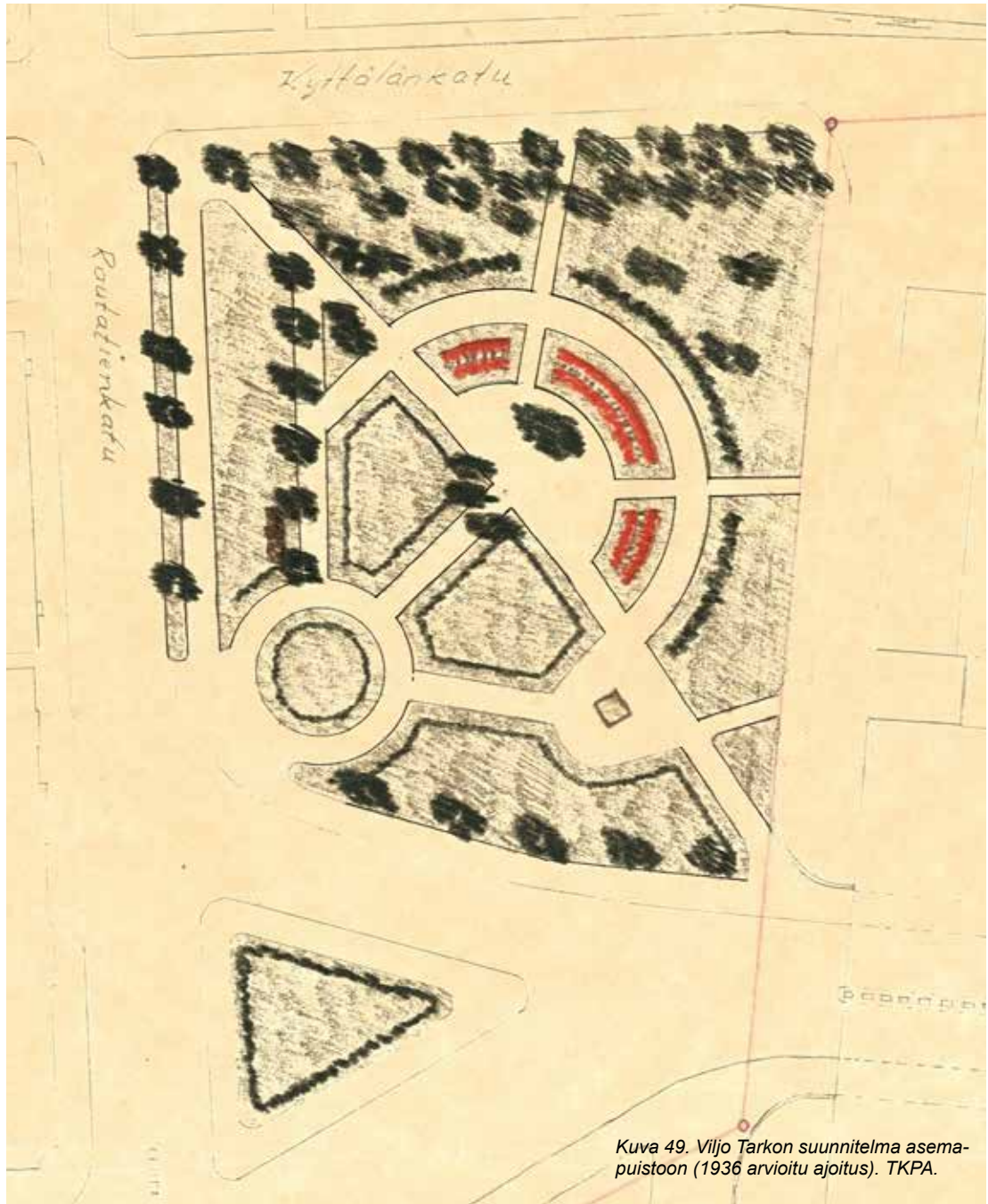
Sillan purkaminen vapautti asemapuistolle lisää tilaa, vaikka alikulkutunnelia palvelevat uudet katujärjestelyt jättivät alleen osan vanhasta asemapuutarhasta. Sillan purkamisen ja uuden aseman rakentamisen ajalta säilyneissä valokuvissa puisto näyttää tiheän puuston varjostamalta ja kuluneelta, toisaalta puut ovat saavuttaneet kunnioitettavan koon ja täyttävät koko puiston vehreillä latvuksillaan. Puiston silloisista puulajeista saadaan viitteitä vuonna 1937 ilmestyneestä Sakari Saarnijoen kirjasta "Tampereen kaupungin ja sen lähiympäristön koristepuista ja pensaista". Kartoitustyö kirjaa varten oli tehty vuosien 1934-36 aikana, siis ennen puiston kunnostusta. Lajeittain etenevässä luettelossa mainitaan asemapuistossa kasvaneista puista ilmansaasteista kärsineet vanhat havupuuyksilöt eli metsäkuuset (*Picea excelsa*, nyk. *abies* subsp. *abies*), siperianpihdat (*Abies sibirica*) ja sembramännynyt (*Pinus cembra*), kookas ja monihaarainen ruotsinpihlaja (*Sorbus suecica*, nyk. *intermedia*), äskettäin kaadettu korkea suomenpihlaja (*Sorbus fennica*), kookas vuorijalava (*Ulmus montana*, nyk. *glabra*) sekä pensaista korkeita ja paksutyvisiä vannepajuja (*Salix dasyclados*). Valokuvien ja erinäisten istutustietojen mukaan alueella kasvoi tuolloin myös lehmuksia.

Puiston muusta kasvillisuudesta ja kunnosta voi esittää vain oletuksia. Puiston pohjakerros lienee ollut hyvin kulunut. Kartoissa 1920-luvulla näkyvä sora-aukea on

ehkä nurmettunut tai sen muoto osin hävinnyt. Valokuvien mukaan, puistossa oli 1930-luvulla aseman rakennustyömaahan liittyviä koppeja ja laitteita. Uuden aseman rakennustöiden aikana käynti asemalaiturille kulki puiston kautta, sillan alitse. Vilkkaasti käytetyn aseman liepeille lienee pesiytynyt myös epämääräistä joukkoa, joka viihtyi sillan ja tiheän puuston tuomassa suojassa.

Puisto oli siirtynyt ilmeisesti jo 1920-luvun lopulla kaupungin hallintaan ja sen kunnostus odotti asemarakennuksen ja sen uusien liikennejärjestelyjen valmistumista sekä Tammelan sillan purkua. Vuonna 1936 nimetty uusi kaupunginpuutarhuri Viljo Tarko, otti viimein puiston suunnittelun hoitaakseen. Puisto rakennettiin kesän 1937 aikana Tarkon suunnitelmien mukaan. Tarko laati kustannusarvion keväällä 1937, jossa mm. oli varattu rahaa puiden siirtoa, poistoa sekä uusien istuttamista varten.⁴⁶

Tarkon puistoon laatima suunnitelma oli monimuotoinen, mutta tiukasti arkkitehtoninen sommitelma, jota hallitsi tiheä diagonaaliakseliin, puolikaaren ja ympyrän muotoisiin käytäviin sekä niiden välisiin säteittäisiin käytäviin perustuva käytäväsommitelma. Sommitelma avautui kohti Rautatieläisten taloa. Loivasti kaareva diagonaalinen käytävä kulki Kyttälänkadun ja Rautatienkadun risteyksestä alikulkutunnelin suulle,



Kuva 49. Viljo Tarkon suunnitelma asemapuistoon (1936 arvioitu ajoitus). TKPA.

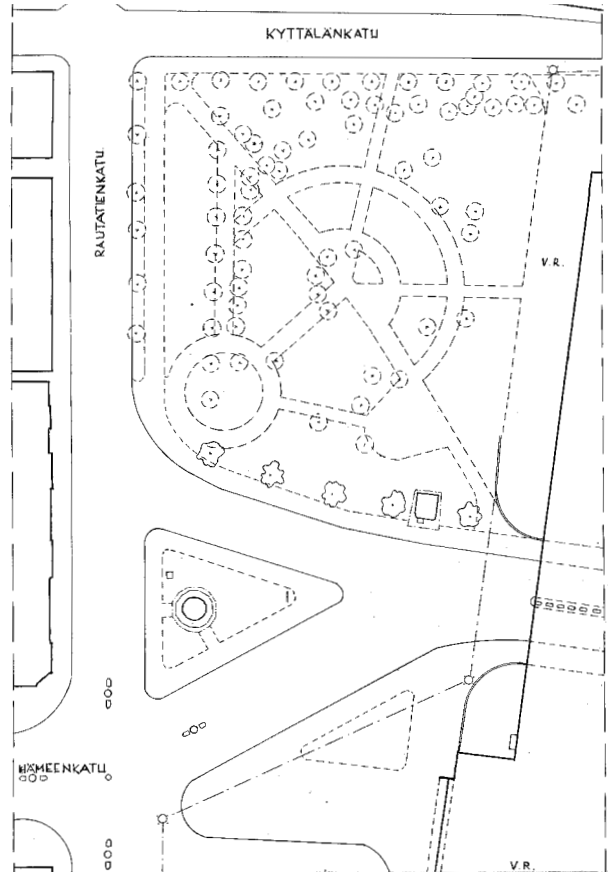
ympyräaiheen sijoituessa Rautatienkadun varteen ja puolikaaren muotoiset puistokäytävä ja sora-aukea puiston keskelle. Pensasaidat ja kukkaistutukset myötäilivät ja korostivat käytävien muotoja. Sommitelmaan otettiin osaksi Rautatienkadulle jo 1910-luvulla istutettu lehmusrivi, sekä mahdollisesti vanhaa asemapuutarhaa rajannut samansuuntainen lehmusrivi. Puiston keskellä ja pohjoisosissa säilytettiin olemassa olevaa puustoa, joista suuri osa sijoittui vapaasti muotopuutarhasommitelmaan nähden. Yksi säilytetyistä puista asettui puoliympyrän muotoisen sora-aukean keskelle. Käytävien väliin jäi kaarevat kukkapenkit. Asemapuiston eteläreunalle istutettiin tyvistettyjä ja katutöiden alta siirrettyjä lehmuksia. Eteläiselle aukiolle sijoitettiin hiekkalaatikko ja puiston länsireunaan rakennettiin vedeneheittokäymälä.

Tunnelista lännen suuntaan Hämeenkadulle ja pohjoisen suuntaan Rautatienkadulle kääntyvien katulinjausten väliin jäi pieni kolmionmuotoinen alue, jonka Tarko suunnitteli nurmipintaiseksi ja pensasaidoin rajatuksi puistikoksi. Sinne sijoitettiin 1930-luvun lopulla pyöreä ns. lankarullakioski. Betonirakenteinen kioski kuului 1920- ja 30-lukujen vaihteessa yleistyneeseen lankarullaa muistuttavaan kioskityyppiin.⁴⁷ Jonkinlainen kioski sijoittui myös puiston eteläreunaan, tunnelin suulle.

Puistoon saumattomasti liittyvä VR:n alueeseen kuuluva asemarakennuksen viereinen viheralue istutettiin vuonna 1938 VR:n toimesta. Tällöin mm. tunnelinsuun muurilla rajattu terassi istutettiin, kuten myös juuri valmistuneen autohallin päädyn istutukset sekä kolme lehmusta asemalaiturille. Seuraavana vuonna autohallin päädyn puistikon nurmi uusittiin.⁴⁸



Kuva 50. Tampereen Asemapuisto- ja aukio sekä ratapihaa vuonna 1946. Asemapuiston toteutunut sommitelma sekä puiston avoin eteläosa ja puustoinen pohjoisosa erottuu tässä hyvin. Rautatiekadulla näkyy lyhyt puurivi (vaahterat) sekä aita ratapihan luiskien vieressä. Asema-aukiota rajaa etelästä ratapihan nurmiluiska. Kyttälänkadulla ja Rautatiekadulla näkyy vielä matalia puurakennuksia. Copyright Maanmittauslaitos 2010, Aineiston kopiointi ilman Maanmittauslaitoksen lupaa on kielletty.



Kuva 51. Asemapuiston järjestely 1937 nro 619. Kartassa näkyvät vanhat puut ja uusi käytäväverkosto katkoviivoilla. Siirretyt puut näkyvät Itsenäisyydenkadun varrella. TKKA.

Pöytä	Laji	Toiden nimitys	A		Summa		Summa	
			Seik.	pää	Seik.	pää	Seik.	pää
450	m ³	Maanleikkaukset	157	-	6.750	-		
250	---	Käytävien ja nurmien sora	207	-	6.000	-		
340	ju	--- kiviä ja graniittiä	247	-	6.800	-		
170	---	Hoppakiviä jms.	57	-	8.500	-		
350	m ³	Kylästä otettu kiviä, vettä jms.	247	-	3.000	-		
3570	m ³	Maanleikkaukset o.s. muuta	247	-	8.750	-		
3000	m ²	hivitys, turvas ja muokkaus	700	-	5.250	-		
		Lannottelu ja kiviä jms.			2.500	-		
		Puiden hakkuu, vettä jms.			4.000	-		
		Pöytä jms. ja muuta			1875	-	54450	-
125	kg	Linnun oksat jms.	17	-	1875	-		
200	---	Lannottelu	700	-	700	-		
		Uusiin teiniin kanto			3000	-	5.575	-
					Summa		60.000	-

Tue, 12/15 37
V. C. C.

Kuva 52. Kustannusarvio Asemapuiston järjestelyistä 12.4.1937. TKPA.



Kuva 53. 1937. Vastaistutettu puisto näkyy kuvan vasemmassa reunassa ja ty pistetyt lehmukset Itsenäisyydenkadun varressa. Katujen keskellä sijaitseva kolmioissa on pensasistutuksia. Katualuetta ei vielä hallitse liikennemerkkien ja ohjauslaitteiden viidakko, mikä tekee puistosta ja kaduilta kohti asemaa avautuvista näkymistä rauhallisia. E.A.Bergius. VKA.

Uuden Asemapuiston ja -aukion kukoistuskauti 1940-1950-luvulla

Vuosikymmenen vaihteen valokuvissa asemapuisto ja asema-alue näkyvät vasta valmistuneena ja hyvin hoidettuna. Näkymiä hallitsevat kookkaat puut, muotoon leikatut matalat pensasaidat, kukkanauhat sekä hyvin hoidettu nurmi. Käytäviä reunustavat pensasaidat oli muodostettu kiiltotuhkapensaista yhtä pensasnauhaa lukuun ottamatta. Kukkanauhat oli toteutettu ryhmäruusuilla. Kaarikäytävää reunustava pensasaita istutettiin lehmuksista. Nurmikot ja istutukset oli suojattu kevyillä suoja-aidoilla (metallilanka ja tolpat). Penkkejä puistossa oli paljon, käytössä oli kevyt Göteborg-mallinen puistosohva. Ensimmäiset valaisimet asennettiin puistoon vasta 1950-luvulla, jolloin mallina oli korkea pallokaarivalaisin. Puistossa oli 1930-luvun lopussa myös hiekkalaatikko, Tarkon alkuperäisen suunnitelman mukaisessa paikassa, puiston eteläosan pienellä sora-aukealla.

1940-1950-luvulla asemapuiston alueella tehdyt toimenpiteet ovat olleet pienialaisia eivätkä vaikuttaneet juuri puiston yleishahmoon. Puistoa ympäröivä kaupunkiympäristö kuitenkin muuttui. Vuonna 1954 Rautatiekadun varteen, Rautatieläistentalon naapuriiin, matalan puurakennuksen paikalle, rakennettiin 7-kerroksinen VR:n työntekijöiden asuintalo. Liikenteen lisääntymisen myötä katujen välissä olevan kolmiopuistikon kioskia ympäröinyt nurmi ja pensasaidat korvattiin asfaltilla vuonna 1958.

Asemahallin edustalla sijainnut kolmioistutus uudistettiin vuonna 1941. Nurmialueen reunaan istutettiin muotoon leikattava likusteriäitä ja keskelle matalarunkoisia pallopuita (*Crataegus*) sekä niiden keskelle kukkaryhmä monivuotisia leimuja (*Phlox*). Kolmioistutus uusittiin noin 2-3 vuoden välein, ainakin vuonna 1945, 1947, 1949 ja 1951. 1940-luvun lopussa pakkaselle herkkä ja lumen painoa huonosti kestävä likusteriäitä vaihdettiin kiiltotuhkapensasaitaan, mutta ainakin vuonna 1957 laaditussa istutussuunnitelmassa alue on ympäröity taas likusteriäidalla. Kolmion keskellä kukkivat leimut (*Phlox*) ja tulppaanit ja myöhemmin myös ruusut.⁴⁹

Vuonna 1942 VR:n hallussa olevaan asemapuiston osaan istutettiin havupuita, lehtipuita ja perennoja. Vuonna 1947 VR joutui uusimaan autohallin edustalla sijainneet kaupungin asemapuiston nurmikon ja syreeniäidan, ”jonka rautateiden autot olivat turmelleet.”⁵⁰ Vuonna 1957 asemarakennuksen katoksen päälle tehtiin kukkalaatikko, johon istutettiin amppeleikasveja. 1960-1970-luvuilla istutettiin kukkasipuleita sekä uusittiin havupuuistutuksia. Asema-alueen eteläosassa sijaitsevan ratapihan nurmiluiskat uusittiin 1960-luvun alussa.⁵¹



Kuva 54, yllä. Kuvapari 1940-luvulta asematornista Asemapuistoon päin, taustalla Kyttälää. E.M.Staf. VKA.

Kuva 55, vasemmalla. Asema-aukion villinä 1940-luvulta. E.M.Staf. VKA.



Kuva 56, viereisellä sivulla. Tampereen rautatieasema Asemapuistosta nähtynä vuonna 1940. Harvinaisessa väritetyssä valokuvassa näkyy ruusunauhat ja taustalla hiekkalaatikko sekä tunnelin suun muurit ja istutuksineen. Kookkaat puut varjostavat puistoa. Puiston eteläosan oli kuitenkin valoisa ja hyvällä säällä houkutteli matkalaisia nauttimaan auringosta puiston useille penkeille. Liikenteen melu ei vielä vaikuta puiston viihtyvyyteen, koska 1940-luvun alussa autoliikennettä oli suhteellisen vähän. A.Pietinen. MVKA.

Kuva 57, viereisellä sivulla. Tampereen rautatieasema ja Itsenäisyydenkadun risteys vuonna 1953. M. Mannelin. VKA.

Kuva 58, viereisellä sivulla. Näkymä puistosta kohti rautatieasemaa vuonna 1954. Muotoon leikatut pensasaidat ovat hyvässä kasvussa. Osa Itsenäisyydenkadun varteen siirretyistä lehmuksista ei ole toipunut siirrosta. SRMA.



TAMPERE. Rahtiasema
3249



*Kuva 59. Asemapuistoa vuonna 1965. O. Lehtonen.
SRMA.*



Kuva 60. Vuonna 1971 valmistunut Tampereen uusi postitalo asemapuiston takana, kuvattuna Rautatiekadulta. E.M.Staf. VKA.

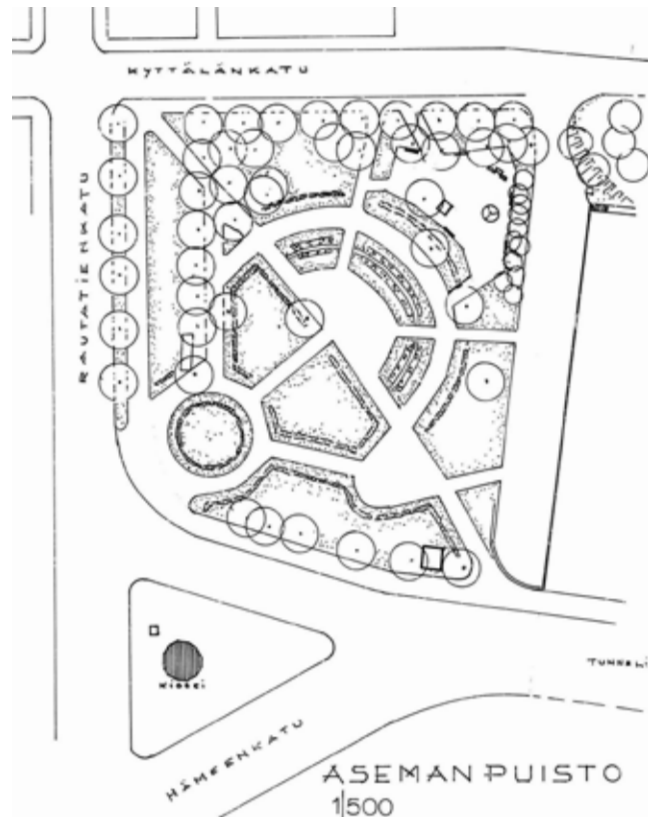
Asemapuiston ja -aukion muutokset 1960-luvulta eteenpäin

Asemapuisto

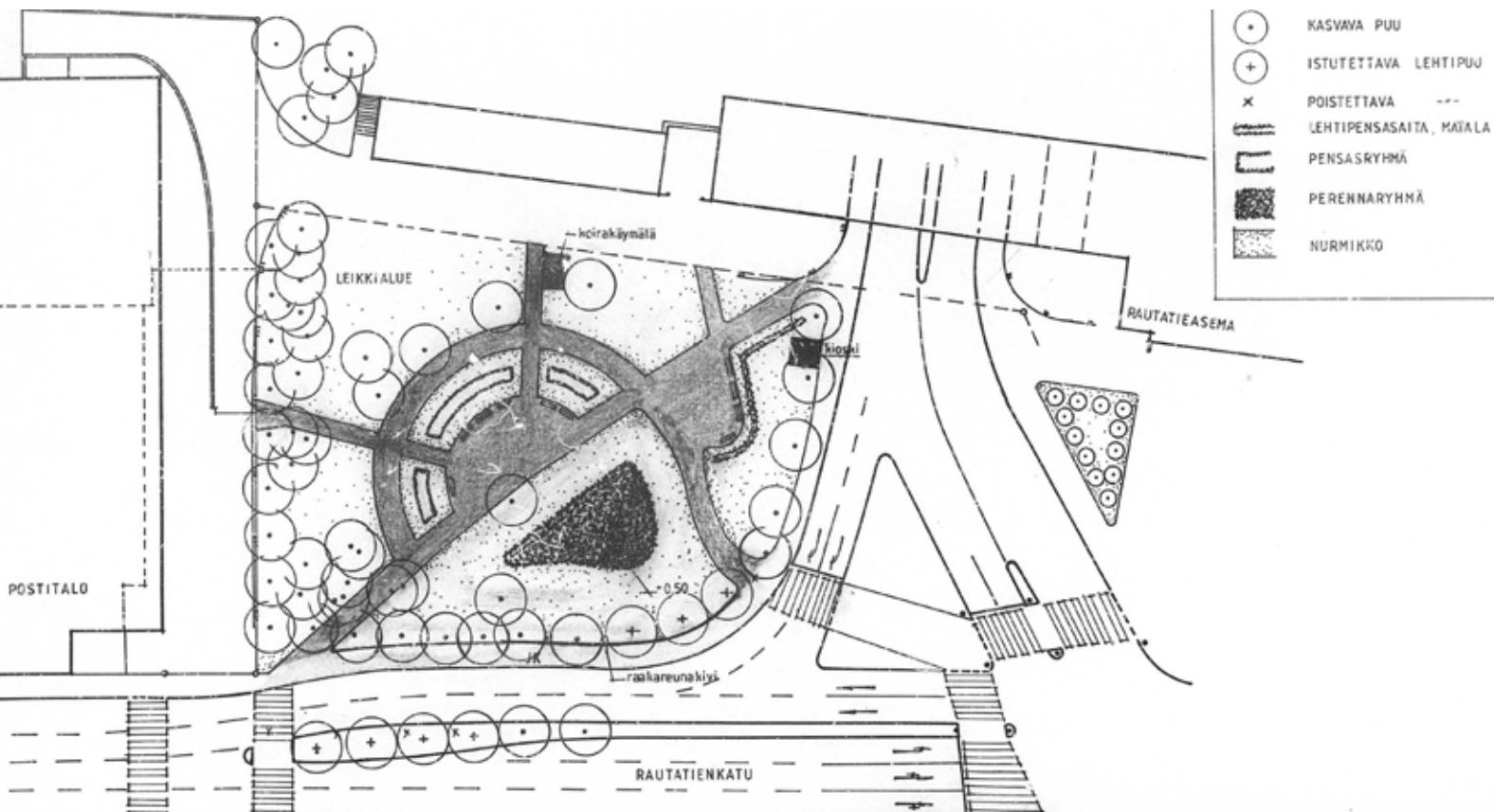
Asemapuisto säilyi 1960-luvulle asti alkuperäisessä 1930-luvun asussaan. Autoliikenteen lisääntyminen ja lasten määrän kasvu kaupungissa vaikutti alueen kehittymiseen ja aiheutti muutoksia puiston järjestelyihin.

Puiston koilliskulmaan rakennettiin 1960-luvulla leikkipaikka. Päiväämättömästä piirustuksesta käy ilmi, että leikkipaikalle suunniteltiin karusellia, hiekkalaatikkoa sekä kiipeilytelinettä. Leikkialue rakennettiin säilyvien puiden alle ja sen reunalle, autohallia vasten istutettiin syreeniaidanne.

Puiston pohjoispuoleiseen kortteliin, matalien puutalojen paikalle valmistui vuonna 1971 arkkitehti Veikko Malmion suunnittelema Tampereen uusi postitalo. Rautatiekadun ja radan välinen osuus Kytälänkadusta muutettiin tässä vaiheessa tonttialueeksi, jolloin sen leveyttä ja tasausta muutettiin. Puistosta lohkaistiin tonttia varten parin metrin kaistale. Postitalon edustalla kulkenutta katualueutta madallettiin yli metrin, jolloin puiston reunalle rakennettiin maaston korkeus-suhteiden mukaan porrastettu tukimuuri. Postitaloa palveleva ajoluiska rakennettiin puiston ja postitalon väliin. Ajoluiska palveli myös autovaunujen kuormauspaikkaa, joka sijaitsi postitalon koillispuolella. Osa autohallin päädyn vanhoista istutuksista poistettiin täällöin. Tässä yhteydessä Asemapuiston nimi muutettiin Posteljoonipuistoksi.



Kuva 61. Päiväämätön piirustus asemanpuistosta, joka todennäköisesti esittää leikkipaikan järjestämistä tai puistoon toteutunutta leikkipaikkaa 1960-luvulla. TKPA.



1980-luvun alussa Rautatienkadulle lisättiin uusi ajo-kaista Itsenäisyydenkadulta kääntyviä varten. Kadun leventämisestä oli tehty asemakaavan muutos jo vuonna 1951.⁵² Osa asemapuiston sommitelmasta jäi levenevän kadun alle, joten puistokäytävät ja sommitelma järjesteltiin uudelleen siltä osin. Puiston keskelle sommiteltiin laaja perennaryhmä. Puistoa kadusta rajannut puurivi jäi nyt Rautatienkadun keskelle, väli-kaistalle, ja vanhoista jo kertaalleen siirretyistä puista pystyttiin säilyttämään neljä eteläisintä. Kadun leventämisen myötä puiston uudeksi reunaksi muodostui puiston keskellä ollut vanha puurivi, joka nyt asettui kadun reunaan. Puuriviä täydennettiin istuttamalla kolme puuta katujen risteysalueelle siten, että Itsenäisyydenkadun ja Rautatienkadun varsien puurivit yhdistyivät yhtenäiseksi puuriviksi. Puiston reunaan, Itsenäisyydenkadun varrella kulkevalle jalkakäytävälle asennettiin metallikaiteet samassa yhteydessä. Rautatienkadun leventäminen vaikutti myös katujen väliin jäävään kolmiopuistikkoon, jossa sijainnutta lankarullakioskia jouduttiin siirtämään tässä yhteydessä.

Puistoon paljastettiin Olavi Virran muistomerkki, patsas nimeltään Elämän virta vuonna 1984. Lehtimiehet yhtymän lahjoittama kuvanveistäjä Aimo Talevan teräksinen patsas sijoitettiin perenna-alueen ja kadun väliin. Alun perin muistomerkkiä kaavailtiin Pispalanharjun korkeimmalle kohdalle, mutta kaavoitusvirasto hylkäsi kyseisen paikan.⁵³

Kulkua puistosta asemalaiturille parannettiin 1990-luvun alussa kun uudet portaat autohallin ja asemaravintolan välistä avattiin. Portaille johtavan puistokäytävän linjausta parannettiin samassa yhteydessä. Jossain vaiheessa 1980-luvun jälkeen tunnelin suun

kaarevan muurin rajaama istutusalue kivettiin ja siellä toimi ainakin 2000-luvulla kesäterassi.

Puistoon tehtiin peruskorjaussuunnitelma vuonna 1996, jolloin mm. leikkipaikka kunnostettiin. Silloin puiston pohjoisosaan esitettiin täydennysistutuksina muutamia lehmuksia sekä tukimuurin itäosan vierustalle piippuköynnöstä. Osa 1990-luvun alussa istutuista havupuista esitettiin siirrettäväksi. Leikkivälineitä kunnostettiin, siirrettiin ja uusittiin, sinne sijoitettiin mm. uusi juna-leikkiväline, keinuteline ja hiekkalaatikko. Leikkivälineet poistettiin jossain vaiheessa 2000-luvulla, mutta alue säilyi osin hiekkakenttänä vielä 2016.

Vuonna 2012 aloitettu Hämpin parkkiluolan rakentaminen toi puistoon pysäköintiluolan liittyvän ilmavaihtohormin ja porrashuoneen. Sen alta kaadettiin yksi vanhoista siirretyistä lehmuksista. Samana vuonna postitalon viereen, puiston pohjoisreunaan valmistui uusi hotelli, jonka piha- ja edustatyöt muuttivat puiston koilliskulmaa. 1970-luvulla rakennettu ajoluiska poistettiin, jonka takia ajoyhteys VR:n autohallin edustalle suunniteltiin uudestaan. Tämän työn yhteydessä puiston reunaa pengerrettiin autohallin edustalla ja puistoa reunustavaa muuria purettiin ajoluiskan alueelta. Samalla tukimuurin päällä oleva betonikaide uusittiin metallisella pystypinnakaiteella/aidalla. Puiston itsenäisyydenkatuun rajautuvaan reunaan perustettiin matala kivimuuri jossain vaiheessa 2010-lukua. Postitalon kortteliin, ratapihan puolelle valmistui hotelli-laajennus 2012. Tällöin postitalon vanha ajoramppi poistettiin ja vanhan Kyttälänkadun ja ratapihan rajalle sijoitettiin kookkaat tuuletuslaitteistot.

Kuva 62, viereisellä sivulla. Asemapuiston uudelleen järjestely 1982. Puisto-osaston laatima asemapiirustus 12.3.1982. Tässä kartassa näkyy ensimmäisen kerran myös koirakäymälä, on jäänyt epäselväksi milloin se rakennettiin. TKPA.

Kuva 63. 1970-79 Tampereen rautatie-asema. Asemahallin edustan kolmioistutus. Muotoon leikattu pensasaita, pallopuut ja kukkaistutus. VKA.



Viimeisin suuri muutosvaihe alkoi 2017, jolloin raitiotien rakentamiseen liittyvät katujärjestelyt alkoivat Itsenäisyydenkadulla. Kadun varren pitkään sinnitelleet ja kookkaiksi kasvaneet vanhat lehmukset, jotka olivat peräisin todennäköisesti 1880-1910 luvuilta, ja jotka oltiin 1930-luvulla siirretty alueen sisällä, kaadettiin raitiotieihin liittyvien katutöiden alkaessa 2017. Reunustava graniittimuuri rakennettiin uuteen sijaintiin. Ennen katutöiden aloittamista lankarullakioski dokumentoitiin ja siirrettiin katutöiden tieltä varastoon Nekalaan. Puiston ennallistamissuunnitelmat laati Ramboll.

Asema-aukio

Rautatienkatua levennettiin Hämeenkadun ja Suvantokadun välisellä osuudella neljällä metrillä ratapihan ja aukion suuntaan 1960-luvun alussa. Kadun levennys lohkaisi siivun ratapihasta ja jätti alleen mm. kadun varressa Verkatehtaankadun ja Otavalankadun välissä sijainneen vaahterarivin. Ratapihan ja kadun väliin jäi jyrkkä nurmiluiska.⁵⁴ Kadun leventäminen tarkoitti myös asema-aukion pienentymistä. Aukiota kadusta rajannut korotettu välikaista puuriveineen siirrettiin levennyksen verran. 1930-luvulla istutetun lehmusrivin puut työstettiin ja siirrettiin uuteen sijaintiin.⁵⁵

Asema-aukio rajautui ratapihan nurmiluiskaan 1980-luvun alkuun asti. Asema-aukion etelä- ja itäreunaan rakentui 4-kerroksinen liikekiinteistö sekä Rautatienkadun varteen vanhalle ratapiha-alueelle pysäköintitalo vuonna 1983. Samalla aukio laajeni etelän suuntaan n. 25 metriä.

Aukion istutuksia ja kulkuyhteyksiä muutettiin 1980-luvun lopussa ja 1990-luvun alussa uuden asematunnelin ja joukkoliikenneyhteyksien parantamisen vuoksi. Itsenäisyyden kadulle rakennettiin joukkoliikennekaista, jonka takia katujen välissä sijainnutta kolmiopuistikkoa pienennettiin. Kadun varteen asema-aukion puolelle sijoitettiin bussipysäkki, jolloin kolmioistutus sai väistyä bussipysäkin ja uuden asematunnelin välisen uuden kävely-yhteyden tieltä. Tilalle perustettiin kaksi istutusaluetta, jotka suunniteltiin 1993 kaupungin toimesta. Alueelle istutettiin mm. pensasangervoja, pylväshaapoja sekä samettikukkaa. Silloin osaksi istutusalueen suojaamiseksi asennettiin myös putkikaiteet. Uuden asematunnelin pääsisäänkäynti sijoitettiin asemaravintolan sisäänkäynnin viereen. Samalla asemarakennuksen ja muurin välistä kulkuaukkoa levennettiin purkamalla muuria. Vanhaa riippasaarnia yritettiin suojata rungonsuojalla ja juuristoalueen kiveämisellä. Aikaisemmin kivetty, ravintolan terassina toiminut alue muutettiin muurein rajatuksi istutusalueeksi, jonne riippasaarni siirrettiin jossain vaiheessa.

1990-luvulla Rautatienkadun liikennejärjestelyiden yhteydessä aukion kohdalle sijoitettiin bussipysäkki, jonka vuoksi aukion reunalla sijainneesta puurivistä poistettiin kaksi lehmusta. Uudet puut istutettiin pysäkin taakse, nyt muutama metri itään vanhan puurivin linjasta.

Vuonna 2012 Hämpin parkkiluolan rakentamisen yhteydessä aukiolle, aseman viereen pystytettiin lasinen hissirakennus.



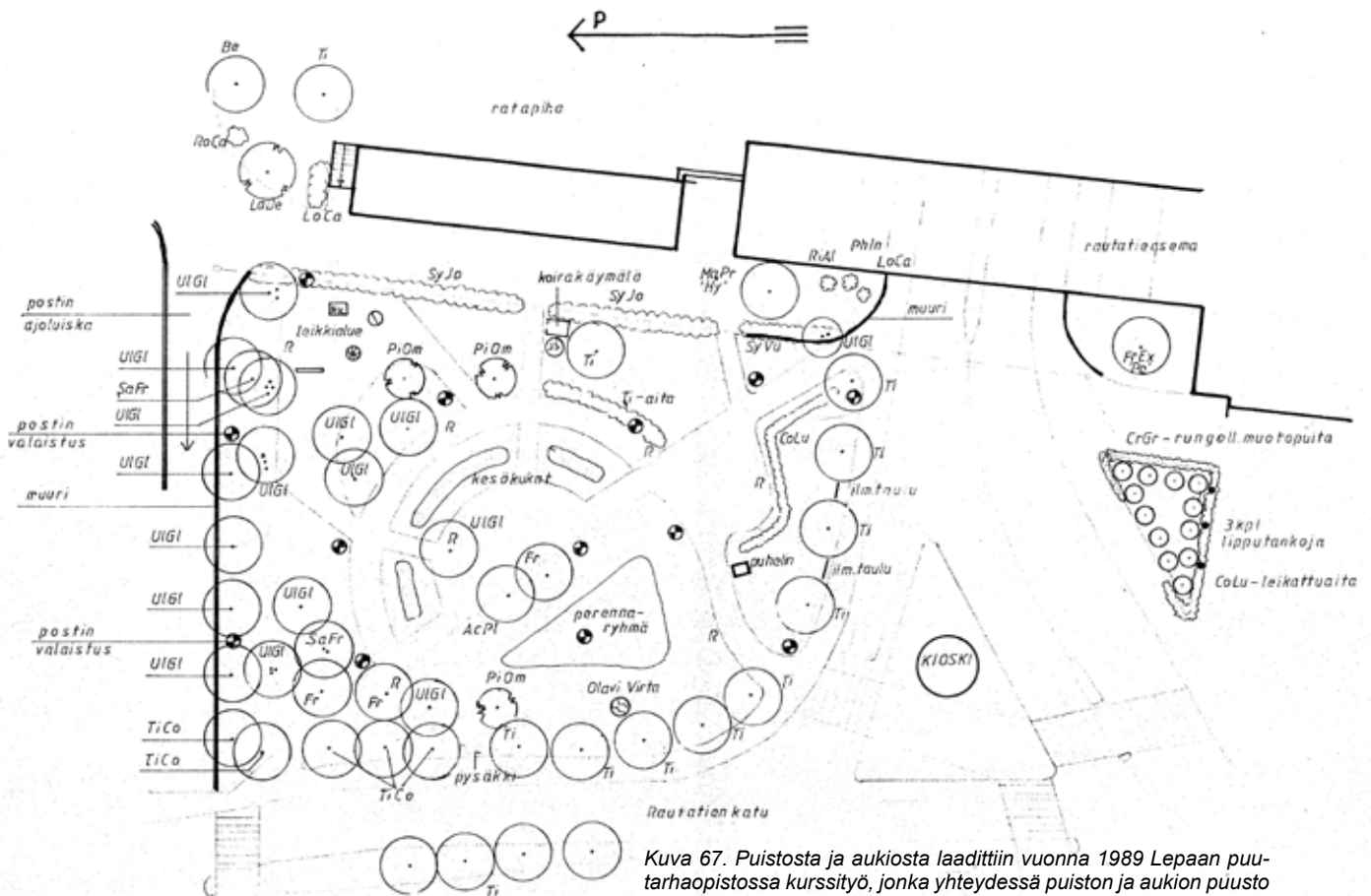
Kuva 64. Näkymä Rautatienkadulta vuonna 1960. Rautatienkadun leventäminen aloitettu, ratapihan alueelta on leikattu maata. Levennystyö tehtiin 1960-1963. Foto Ervi. SRMA.



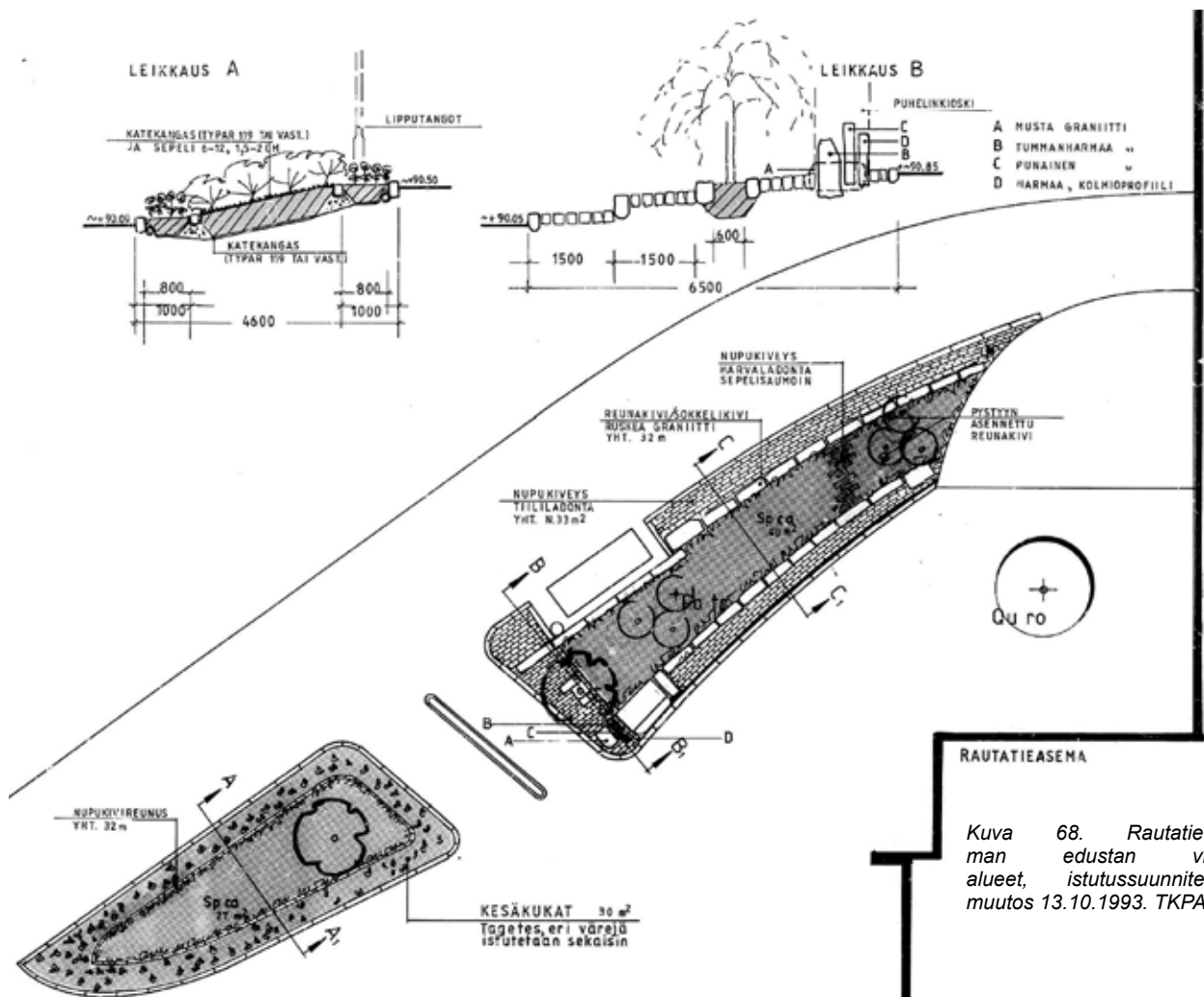
Kuva 65. Vieressä ilmakuva vuodelta 1987. Asema-aukiota rajaavat nyt 1980-luvulla rakennetut rakennusmassat. Puiston pohjoisosassa näkyy leikkiipaikka sekä puiston pohjoispuolella postitalon ajoluiska. Copyright Blom-kartta Oy 2010.

Kuva 66, alla. Näkymä postitalon katolta kohti asemaa 1980-luvulla. O. Lehtonen. SRMA

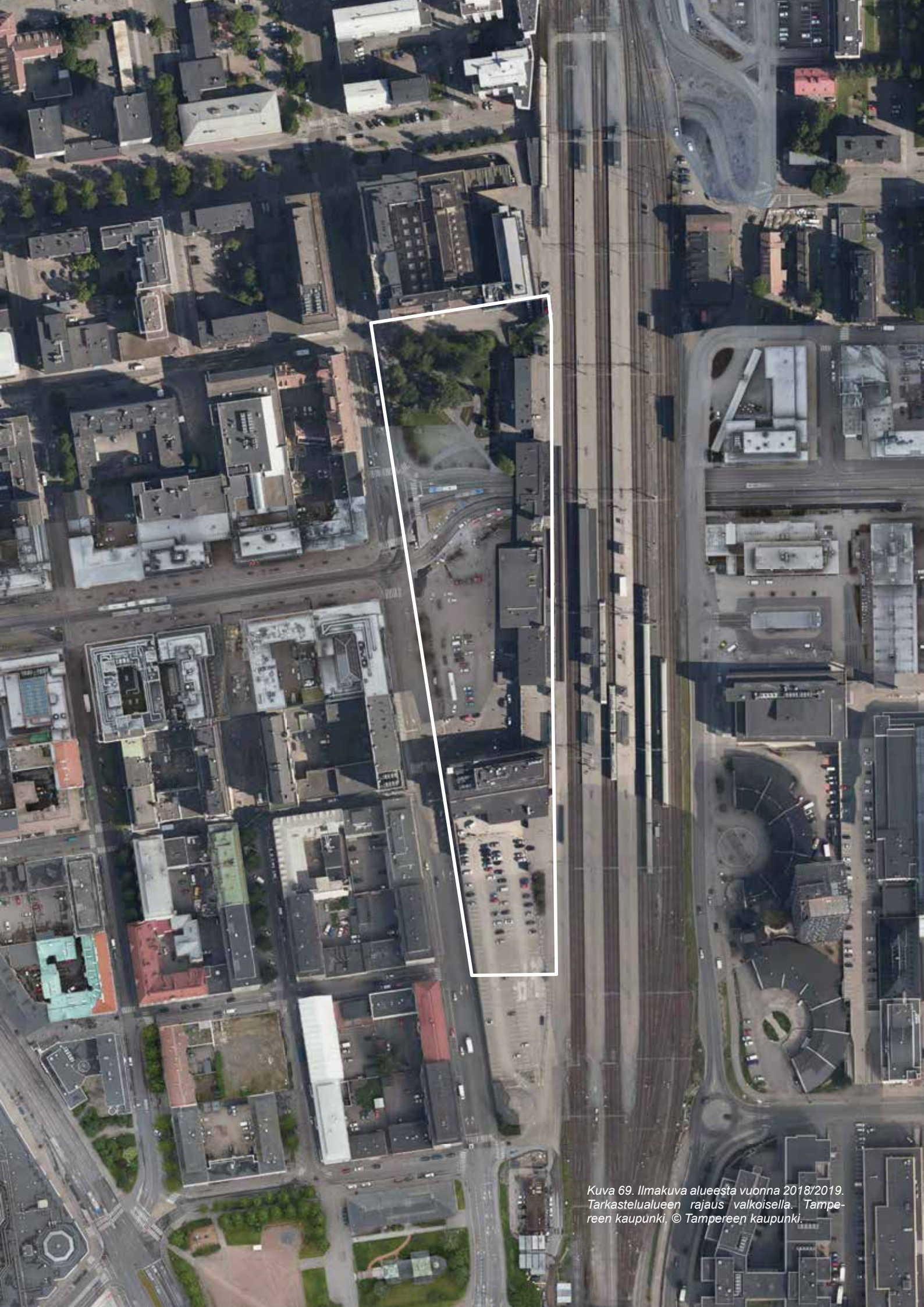




Kuva 67. Puistosta ja aukiota laadittiin vuonna 1989 Lemaan puutarhaopistossa kurssityö, jonka yhteydessä puiston ja aukion puusto ja muu kasvillisuus kartoitettiin. Puiston ja VR:n alueen rajalla kasvoi syreeniainanne ja katujen reunalla lehmuksia, puiston pohjoisissa kasvoi jalavia sekä muutamia saarnia sekä yksittäisiä pajuja, serbiankuusia ja vaahtera. Rautatienalueella kasvoi lehtikuusi sekä tunnelin suun terassilla rautatienomenapuu. TKPA.



Kuva 68. Rautatieaseman edustan viheralueet, istutussuunnitelma/muutos 13.10.1993. TKPA.



Kuva 69. Ilmakuva alueesta vuonna 2018/2019. Tarkastelualueen rajausta valkoisella. Tampereen kaupunki, © Tampereen kaupunki.

3 Alueen nykytila

Liittyminen ympäristöön ja paikan yleinen topografia

Selvitysalueena oleva asema-alue sijaitsee Kytälän liikekeskustan tuntumassa, kaupunkikuvallisesti kerroksellisen ja vilkkaan Kytälän tiiviin kaupunginosan korkeiden liike- ja kerrostalokortteleiden ja leveän ja avoimen ratapiha-alueen välissä. Selvitysalue sijoittuu liikenteen solmukohtaan Tampereen keskustan pääliikenneväylän Hämeenkatu-Itsenäisyydenkadun kulkiessa sen läpi. Hämeenkatu johtaa asema-alueelta Keskustorille ja edelleen Hämeenpuistolle ja Pirkankadulle. Itsenäisyydenkatu vie ratapihan ali itään Kalevan puistotielle, Sammonkadulle ja Teiskon tielle. Raitiotielinja kulkee asema-alueen läpi, Hämeenkadulta Itsenäisyydenkadulle. Myös asema-alueen rajaava Rautatienkatu on ajoneuvoliikenteen kannalta tärkeä. Asema-aukion ja Posteljoonipuiston välissä on yhteensä kolme ajokaistaa ja raitiovaunukiskot.

Suurmaisemassa asema-alue sijoittuu Tammerkosken itäpuolelle, Näsijärven ja Pyhäjärven välisen harjukannaksen selänteen pohjoispuolelle. Alue on maasto-oloiltaan melko tasainen, mutta ympäristöään korkeammalle sijoittuvan rautatien sekä sen alittavan Itsenäisyydenkadun vuoksi selvitysalueella on silti tasoeroja. Rautatien asemalaiturin korko on liki 96 m merenpinnan yläpuolella, ja se on tarkastelualueen maanpinnan tason korkein kohta. Matalin kohta sijaitsee alueen luoteiskulmassa, Kytälänkadulla, jossa korko on noin seitsemän metriä vähemmän. Posteljoonipuisto on melko tasaisesti kalteva, ja se laskee Rautatienkatua kohti. Puiston korkein kohta on n. 91,5 m, ja matalin kohta sen luoteiskulmassa 89 m paikoilla. Puiston eteläreunassa on korkeuseroja tasaava tukimuuri. Asema-aukio laskee kuten Posteljoonipuisto jonkin verran länteen. Aukion korkein kohta on sen kaakkoiskulmassa, 92 m. Aukion korko on asemarakennuksen seinustalla n. 91,7 m. Aukion lounaisreunan korko on 90 m.

Alueen rakennuskanta ja kulkuyhteydet

Selvitysalueella sijaitsee vuonna 1936-1938 valmistunut funktionalistinen Tampereen rautatieasemarakennus (asemahalli, asemaravintola, toimistosiiپی ja talousrakennus). Asemalaiturit sijaitsevat toisen kerroksen tasolla ja pääasiallinen kulku laitureille tapahtuu asemahallin ja asematunnelin kautta. Ratapihan ali kulkevan ajoneuvoliikenteelle ja kevyelle liikenteelle tarkoitetun Itsenäisyydenkadun tunnelin lisäksi radan ali kulkee kaksi jalankulkuliikenteelle tarkoitettua asematunnelia, varsinainen Asematunneli liikenneen sekä matkakeskuksen tunneli, jotka molemmat johtavat radan itäpuolella sijaitsevalle Pakkahuoneenaukiolle. Puistosta on kulkuyhteys laiturialueelle asemaravintolan ja autohallin välistä kulkevia kapeita teräsportaita pitkin.

Selvitysalueen muut rakennukset ovat asemarakennuksessa kiinni oleva liikerakennus ja pysäköintitalo 1980-luvulta sekä raitiotietyömaan tieltä pois siirretty ns. lankarullakioski. Pysäköintitalon katolta on suora yhteys samassa tasossa oleville asemalaitureille. Selvitysalueen reunustaa lännessä ja pohjoisessa eri aikakausilta olevat liike- ja asuinrakennusten korttelit. Näistä rakennuksista mainittakoon Hämeenkadun ja Rautatiekadun kulmauksessa olevat 1890-luvulta peräisin oleva Rautatieläistentalo ja 1930-luvulta peräisin oleva hotellirakennus sekä puiston viereinen entinen VR:n työntekijöiden asuintalo 1950-luvulta.



Kuva 70. Hämeenkadun itäpää, ennen kadun madallusta vuonna 1936. Uusi Emmauksen hotelli on rakennettu jo uuteen korkoon ja ty pistetyt puut istutettu takaisin. Tammelan sillalle johtava katuosuudelle on asennettu suojakaide Emmausta vasten. Hämeenkadun päädyistä johti väliaikaiset portaat aseman edustalle. E.M.Staf. VKA.



Kuva 71. Sama näkymä vuonna 2017. Madalletulla kadulla on huomattavasti enemmän liikennettä ja varusteita, jos vertaa vuonna 1936 otettuun kuvaan eleettömästä katutilasta. NA.

Tilasommitelman yleispiirteet

Selvityksen kohteena olevan asema-alueen muodostaa avoin rautatieasemaa palveleva jalankulkuliikenteeseen ja pysäköintiin tarkoitettu asema-aukio sekä sen vastaparina täysikasvuisten puiden vehreyttämä Posteljoonipuisto. Ratapihan suuntainen 1930-luvun funktionalistinen asemarakennus yhdistää nämä alueet kokonaisuudeksi. Suuri osa selvitysalueesta on varattu liikenteelle tai pysäköinnille.

Posteljoonipuiston läpi Rautatienkadun ja Kyttälänkadun kulmasta kohti Itsenäisyydenkadun tunnelin suuta kulkee diagonaalikäytävä, jonka varrelle sijoittuu kaa-rikäytävä istutuksineen ja penkkeineen sekä suorakaitteen muotoinen perennaistutus ja kesäisin kesäkukkaistutukset. Itsenäisyydenkadun suojatieltä on yhteys puiston läpi asemalaiturille johtaviin portaisiin. Puurivit reunustavat puistoa etelä- ja länsisivuilta. Muu puusto sijoittuu puiston keski- ja pohjoisosiin vapaasti, puiston pohjoisosa on selvästi eteläosaa puustoisempi.

Asema-aukio sijaitsee asemahallin pääsisäänkäynnin edustalla. Suurin osa aukiosta toimii pysäköintialueena ja sen länsireunassa on suuri pyöräparkki. Vain asema-aukion pohjoisosa ja aukion reuna-alueet on varattu jalankululle. Asema-aukion pohjoisosassa, Itsenäisyydenkadun varressa asemahallin sisäänkäynnin läheisyydessä on kaksi istutusalueita. Puurivi reunustaa aukiota Rautatienkadusta. Aukion itäosassa on hissi- ja porraskuilu maanalaiseen pysäköintihalliin. Asemarakennuksen pohjoissiiven edustalla, Posteljoonipuiston puoleisella reunalla on VR:n henkilökunnan pysäköintipaikkoja.

Pinnoitteet, kalusteet ja rakenteet

Katualueiden asfalttipintaiset ajoradat on rajattu graniittisin reunakivin. Jalankulkualueet ovat sekä katualueella että aukiolla asfalttipintaisia. Asema-aukion pysäköintialue on nupukivetty ja rajattu graniittireunakivin. Kiveystä on paikattu paikoin asfaltilla. Pysäköintiruudut on merkitty nupukiveykseen maalaamalla. Katualueilla ja aukiolla on runsaasti rakenteita, mm. kolme lipputankoa, erilaisia valaisinpylväitä, liikennemerkkejä, liikennevalopylväitä ja mainostauluja. Asema-aukion pohjoisreunan istutusalueet on rajattu graniittisilla reunakivillä. Istutusalueiden välissä on kulkuyhteys bussipysäkillä, joka on suhteellisen jyrkkä. Sen keskelle on asennettu teräskaide.

Asema-aukion länsilaidalla, Rautatiekadulla on yksi bussipysäkki katoksineen. Itsenäisyydenkadun ja Rautatienkadun risteyksessä sijaitsi keväeseen 2017 asti ns. lankarullakioski, joka siirrettiin pois alueelta raitiotietyömaan takia.

Posteljoonipuisto on rajattu katualueesta usealla eri tavalla, etelässä matalalla muurilla, koillisessa betonireunakivellä, pohjoisessa valetulla betonimuurilla ja sen päälle asennetulla teräskaitteella sekä idässä

ja lännessä graniittireunakivellä. Puiston käytävät on pinnoitettu harmaalla kivituhkalla. Osassa käytävien reunoista on nupukivikourut. Puistokäytävien varrella on penkkejä ja jäteastioita. Puiston koillisosassa on syväkeräysastia. Puiston nurmen alla on maanalainen hulevesiallas.

Puiston lounaisosassa on veistos ”Elämän virta”, joka on Olavi Virran muistolle pystytetty muistomerkki (Aimo Taleva, 1984). Se on todennäköisesti ensimmäinen viihdemusiikin edustajalle pystytetty muistomerkki Suomessa.⁵⁶ Teos on teräksinen ja lähes viisi metriä korkea.

Itsenäisyydenkadun tunnelin pohjoispuolinen muurilla tuettu terassialue on päällystetty betonikivillä. Terassi on osin rajattu metalliaidalla. Tunnelin eteläpuolinen muurilla tuettu alue on nykyään istutusalueena. Kaarevat graniittimuurit kuuluvat asemarakennuksen ja alikulkutunnelien alkuperäisiin rakenteisiin.

Asemarakennuksen pohjoisimman osan pohjoispuolella, puiston ja asemalaiturin välisessä rinteessä on pienialainen istutettu alue, joka on tuettu betonimuurilla kahdesta suunnasta. Hotellin puoleiseen muuriin on asennettu kolme lipputankoa. Alueen asemalaiturin puoleisessa reunassa on sähkö- ja jätehuoltoon liittyviä rakenteita. Pohjoissiiven edusta on asfaltoitu.

Asemalaituri on asfaltoitu ja se liittyy saumattomasti pysäköintihallin kattoon, joka toimii myös pysäköintialueena. Pysäköintialue on rajattu asemalaiturista betoniporsain. Pysäköintialueen reunassa on kaksi pienikokoista pysäköintihalliin liittyvää huoltorakennusta. Asemarakennuksen viereisellä tasanteella on kulku alikulkutunneliin sekä sen takana runsaasti pyöräpaikkoja.

Kasvillisuus

Selvitysalueen kasvillisuus keskittyy Posteljoonipuistoon, jossa kasvaa eri-ikäisiä lehti- että havupuita, pensaita sekä perennoja. Puiston kasvillisuuden rungon muodostaa nurmipinnasta nousevat varttuneet ja vanhat lehtipuut. Hallitseva puulaji on lehmus, jota kasvaa erityisesti katujen varsilla riveissä. Puiston keski- ja pohjoisosassa kasvaa kahdeksan vuorijalavaa (*Ulmus glabra*), joista osa on monirunkoisia. Puiston länsilaidassa kasvaa pohjoisimpana neljä metsälehmusta (*Tilia cordata*), sekä sen eteläpuolella viisi puistolehmusta (*Tilia x vulgaris*), joista kolme keskimmäistä on istutettu vuonna 1982 ja muut ovat vanhempaa alkuperää. Näiden lehmusten lisäksi Rautatienkadun keskikaistalla kasvaa neljä vanhaa puistolehmusta. Puiston keskiosissa kasvaa yksittäinen saarni (*Fraxinus excelsior*), kolme hopeakuusta (*Picea pungens 'Glauca'*), kolme serbiankuusta (*Picea omorika*) sekä yksi pienempi tammi (*Quercus robur*). Puiston keskelle on yksittäinen kookas metsävaahtera (*Acer platanoides*) sekä eräs hyvin iäkäs lehtipuuyksilö, joka todennäköisesti on kynäjalava (*Ulmus*



laevis). Puiston itäreunalla on huonokuntoinen ja aukkoinen unkarinsyreeniainne (*Syringa josikaea*). Koilliskulmassa on nuorehko marjaomenapuu (*Malus baccata*).

Asemarakennuksen pohjoissiiven pohjoispuolella, Posteljoonipuiston ja asemalaiturin välisessä nurmirinteessä kasvaa kolme nuorta itsestään kylväytynyttä vuorijalavaa, muurin tyvellä ruusupensas sekä autohallin kupeessa kuusama-aidanne (*Lonicera caerulea*). Puiston kaakkoispuolella, tunnelin suun muurilla tuetulla terassialueella kasvaa yksi monirunkoinen vuorijalava (todennäköisesti itsestään kylväytynyt), sekä yksi vanha rautatienomenapuu (*Malus 'Hyvingiensis'*).

Asema-aukion reunassa kasvaa kolme vanhempaa ja kaksi nuorempaa puistolehmusta (*Tilia x vulgaris*). Asema-aukion pohjoisosassa, Itsenäisyydenkadun varressa Asemahallin sisäänkäynnin läheisyydessä on kaksi istutusalueita. Niistä läntisemmällä nurmetetulla istutusalueella kasvaa kaksi rautatienomenapuuta ja itäisemmällä kolme pylväshaapaa (*Populus tremula 'Erecta'*) ja loistoangervoa (*Spiraea callosa 'Odensala'*). Itsenäisyydenkaduntunnelin eteläpuolisella muurilla tuetulla istutusalueella kasvaa vanha riippasaarni (*Fraxinus excelsior 'Pendula'*).

Tarkastelualueen kaakkoisosassa, asemalaiturin ja pysäköintihallin katolla olevan pysäköintialueen välisellä istutusalueella kasvaa rikkakasveja ja kaksi puumaista vuorimäntyä (*Pinus mugo*).

Näkymät

Selvitysalueen kiintopisteenä toimii Hämeenkadun päätteenä sijaitseva Tampereen asemarakennuksen asemahalli ja aseman torni, jota kohti suuntautuvat tärkeimmät näkymät niin Hämeenkadulta kuin Rautatienkatua pitkin saavuttaessa. Asemarakennuksen edustalta, asema-aukiolta aukeaa näkymä pitkin Hämeenkatua Hämeenpuistolle asti. Alueelle ovat ominaisia lyhyet kaupunkinäkymät, jossa aluetta reunustavien rakennusten julkisivut toimivat taustana. Pitkiä näkymälinjoja ei selvitysalueen sisällä synny, mutta avoin asema-aukio ja reunustavat katualueet mahdollistavat näkymien avautumisen kohti asemarakennusta, rautatieläisten taloa ja puistoa. Puiston vehreä puusto muodostaa tärkeän kaupunkikuvallisen viheramassan alueen näkymissä. Rautatienkadun varrelta avautuu moniulotteisia näkymiä kohti asemarakennusta. Puistosta on näköyhteys asemaan puiden välistä, mutta selkeitä näkymälinjoja ei puistosta avaudu. Asemalaiturin etelä- ja pohjoisosista avautuu näkymiä kohti puistoa ja Kyttälänkatua. Asemarakennuksen arkkitehtien alkuperäinen ajatus asemaravintolasta avautuvasta näkymästä Itsenäisyydenkadun liikenteen vilinä on säilynyt.

Kuva 72, vasemmalla yllä. Valokuva Posteljoonipuiston koilliskulmasta länteen. Puistossa näkyy raitiovaunun rakennustyömaan aitoja. Edustalla koristeomenapuu *Malus baccata*. ML.

Kuva 73, vasemmalla alla. Näkymä puistosta alkukutunnelia kohti v. 2007. Puiston keskusaukiota ympäröi kesäkukka-istutukset. RH.



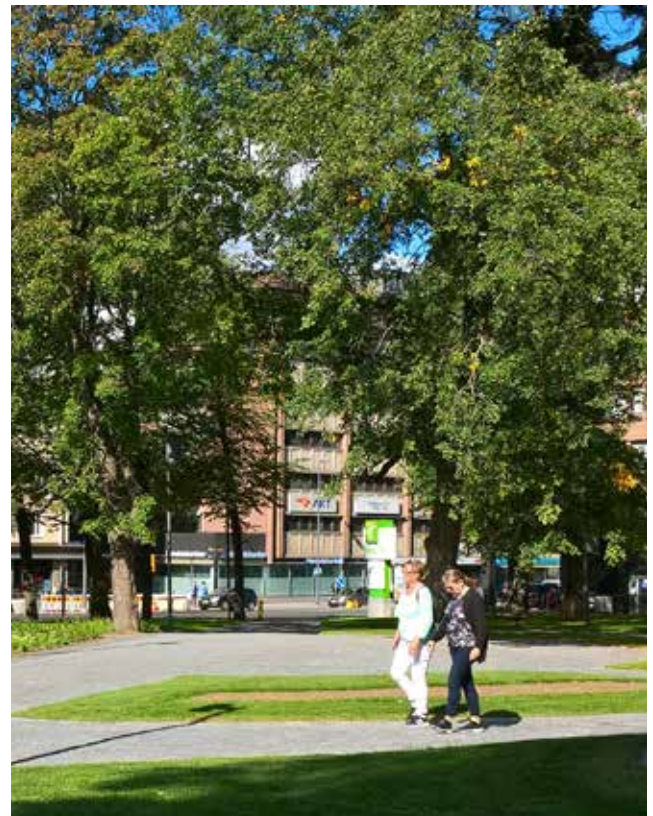
Kuva 74. Postitalo vasemmassa reunassa ja Posteljoonipuiston luoteiskulmaa v. 2019. TA 2019.



Kuva 75. Näkymä asema-aukiolta v. 2008. Kuvan vasemmassa reunassa asema-aukio ja 1930-luvulla rakennettu hotellirakennus. Tästä panoraamasta näkyy hyvin, kuinka näkymät avautuvat asemarakennuksen edustalta; etenkin näkymäsektori Posteljoonipuistoon sekä näkymä Hämeenkatua pitkin ovat merkittäviä. Niitä häiritsevät alueella oleva runsas varustekirjo pylväineen ja mainostauluineen. RH.



Kuva 76. Rautatienkadun keskikaistan lehmukset uusittiin vuonna 2018. TA 2019.



Kuva 77. Posteljoonipuisto kunnostuksen valmistumisen jälkeen 2018. Puiston keskellä on säilynyt vanha ja ilmeikäs puupari, vasemmalla metsävaahtera ja oikealla kynäjalava. Etenkin kynäjalava eroaa habitukseltaan muista puista. TA 2018.

Kuva 78. Asemarakennuksen ja Posteljoonipuiston välissä on ulkotarjoilualue, jossa kasvaa monirunkoinen jalava ja vanha rautatieomenapuu, Malus 'Hyvingiensis'. NA.

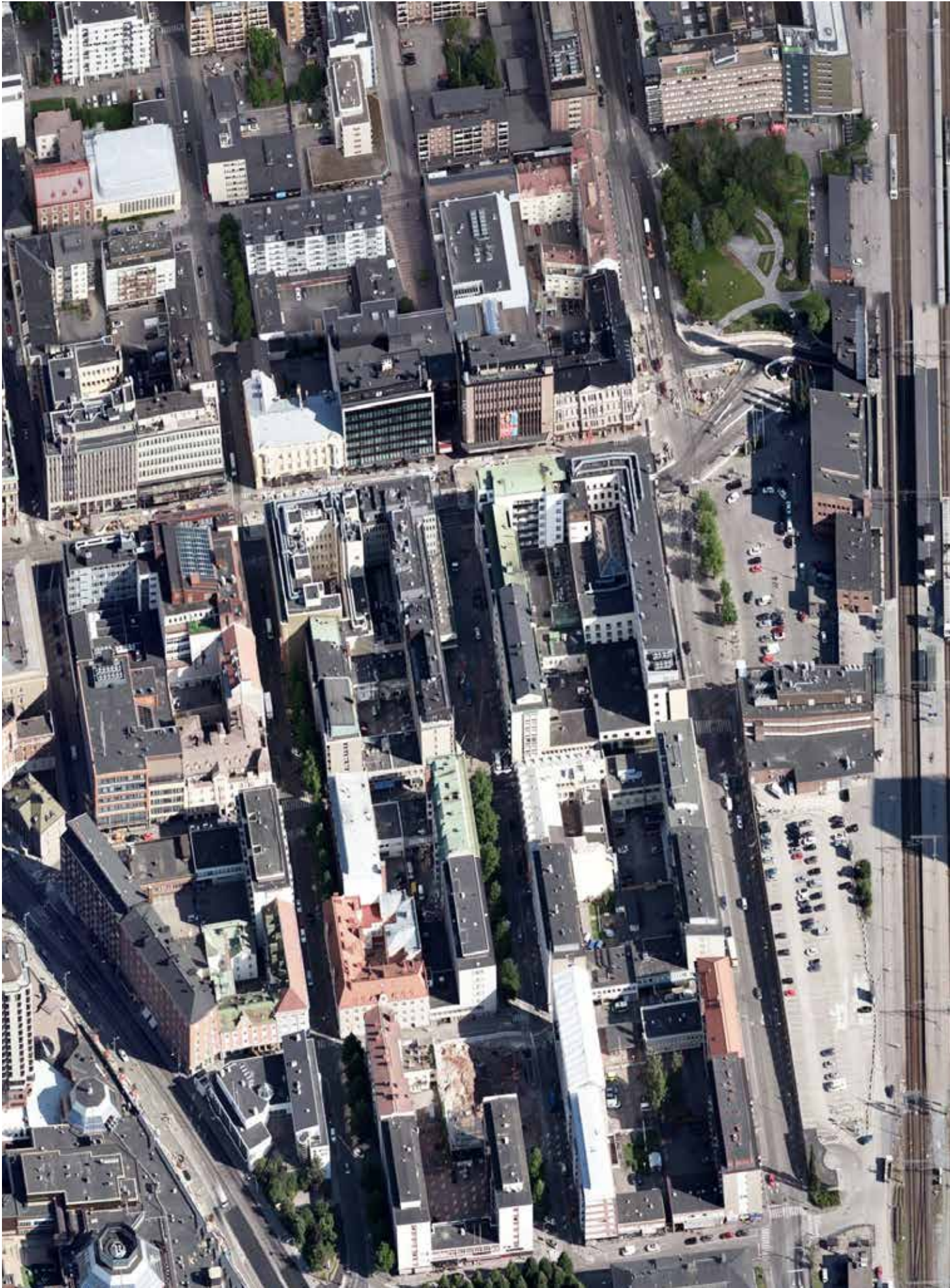


Kuva 79. Aseman edustalla on edelleen 1930-luvun alkuperäisen sommitelman mukaisesti riippasaarni. Kuvan keskellä olevat pylväshaavat ovat peräisin 1990-luvun muutoksesta. Kuva on otettu Posteljoonipuiston kunnostuksen jälkeen. Raidetyöt käynnissä. TA 2018.



Kuva 80. Asemarakennuksen pohjoispuolelle rakennettiin 1930-luvun lopulla talousrakennus, jossa oli mm autotallit, varastoja sekä taukotiloja. Rakennus on edelleen alkuperäisessä käyttötarkoituksessa. Sen edustalla on VR:n pysäköintipaikkoja. Pysäköintipaikkoja rajaa puiston puolella syreeniaidanne. ML.







Kuva 81. Visitokuva aseman seudusta vuodelta 2018. © 2018 Blom.



Kuva 82. Asemaa ja sen edustaa v. 1937-38 nähtynä Rautatiekadun puolelta. MVKA.



Kuva 83. Alun perin puiston reunassa kulkenut puistokäytävä jäi Rautatiekadun levennyksen alle 1980-luvulla. Kunnostettava aseman kellotorni jää edustalla olevan lehmuksen taakse. Asemarakennuksen taustalle on noussut uusi maamerkki, Hotelli Tornit Tampere. ML.

4 Säilyneisyys, vaalittavat ominaispiirteet ja arvot

Säilyneisyys

Kehittyvä kaupunki ja lähes 140 vuoden ajalliset kerrostumat ovat jättäneet jälkensä asema-alueeseen. Muutoksista ja sekä kaupunkikuvaa nykyisin hallitsevista erilaisista teknisistä ohjauslaitteista ja monimuotoisista kadunkalusteista huolimatta 1930-luvun funktionalistinen asemarakennus yhdessä sen edustalle levittäytyvän aukion ja puiston kanssa muodostavat suhteellisen eheän kaupunkitilan, jossa on edelleen aistittavissa 1930-luvun tunnelmaa. Siitäkin huolimatta, että sekä puiston ja aukion nykyinen asu on peräisin 1980-90-luvulta.

Kaupunkirakenteen kehitys ja asema-alueen kaupunkitilan säilyneisyys

Tampereen rautatieasema sijoittui 1870-luvulla kaupungin ulkopuolelle, Hatanpään kartanon maille Kytätälään. Asema-alue sai kaupungin ja kartanon maa-kauppojen yhteydessä ne rajat, jotka suurelta osin muokkasivat ympäröivän kaupunkirakenteen kehitystä ja ovat säilyneet osin tähän päivään asti. Rautatieaseman edustalta avautui vielä 1890-luvun alussa näkymä Kytätälän yli kohti kaupungin keskustaa, ennen kuin Kytätälän matala työläisasutus ja kiemurtelevat tiet vaihtuivat 1890-luvulla kaupunginarkkitehti Caloniuksen vuonna 1878 laatiman uuden asemakaavan mukaisiin kivi- ja puurakennuksiin ja ruutukaavan mukaisiin katuihin. Asema-aluetta ympäröivä katuverkosto sai tuolloin pitkälti nykyisen muotonsa.

Keskusjohtoisesti laajoina kokonaisuuksina suunnitelluille rautatieympäristöille on kautta aikain ollut ominaista asemarakennusten ja niitä ympäröivien ulkotilojen, asema-aukion ja asemapuiston tiivis vuoropuhelu. 1870-luvulla perustettu eduspuisto- ja aukio oli asema-alueen näkyvin ja julkisin osa, joka sijoittui Tampereella laajenevan kaupungin tulevaan liikenteelliseen solmukohtaan. Se vaikutti merkittävästi alueen kehittämiseen ja jäsentelyyn vuosikymmenten aikana. Asema-aukion merkitys julkisena ja merkittävänä kaupunkitilana korostui Hämeenkadun rakentamisen jälkeen 1890-luvulla, jolloin asema-aukio asettui kaupungin pääkadun päätteeksi.

1890-luvulla Kytätälän ja Tammelan kaupunginosien välistä liikennettä helpottamaan rakennettu Tammelan silta irrotti asemapuiston asemarakennuksen ja -aukion yhteydestä. Puisto aidattiin pian sillan rakentamisen jälkeen, eikä sieltä ollut enää suoraa yhteyttä asemarakennukselle ja asemalaitureille. Aidattu puisto oli useita vuosia eristettynä kaupunkirakenteesta ja pois matkalaisten ja kaupunkilaisten käytöstä.

Asema-alueen nykyinen tilallinen hahmo on pääosin peräisin 1930-luvulta, jolloin uuden asemarakennuksen rakentamisen ja Itsenäisyydenkadun tunneliin liittyvien katutöiden vuoksi alue järjesteltiin uudelleen. Uuden rautatieaseman asemahalli pääsisäänkäynteineen asettui suoraan Hämeenkadun päätteeksi, mikä korosti edelleen Hämeenkadun akselia. Asema-aukio sijoittui asemahallin edustalle, mutta tunneliin johtavien katujärjestelyiden vuoksi se asettui hieman Hämeenkadun akselista sivuun ja asemalaiturijärjestelyjen takia metrejä aiempaa alemmas. Avoin, matalalla kolmioistutuksella koristeltu asema-aukio mahdollisti näkymät ympäröivään kaupunkirakenteeseen, Hämeenkadulle sekä asemapuistoon, joka sijoittui asemahallista sivuun, Itsenäisyydenkadun toiselle puolelle, aseman pohjoissiiven edustalle. Asemapuisto palautettiin kunnostettuna kaupunkilaisten käyttöön Tammelan sillan purkamisen jälkeen, jolloin kaupunginpuutarhuri Viljo Tarkon puistoon laatima arkkitehtoninen istutusten ja puistokäytävien sommitelma toteutettiin vanhan säilyneen puuston lomaan. Puiston käytäväsommitelma suuntautui kohti puiston lounaiskulmalla olevaa Rautatieläisten taloa.

1930-luvun muutokset paransivat visuaalista yhteyttä puiston ja asemarakennuksen sekä asema-aukion välillä. Asemapuisto oli toiminnallisesti kuitenkin edelleen irtonainen muuhun asema-alueeseen verrattuna. Kaupungin pääkadun jatkeena olleen ja tunneliin sukeltava leveä Itsenäisyydenkatu erotti puistoa ja asema-aukiota entistä enemmän toisistaan. Puistosta ei myöskään ollut suoraa yhteyttä asemalaiturille.



Kuva 84. Valokuva aseman edustalta Hämeenkadun suuntaan v. 1908. Jo silloin sen puurivit kehystivät näkymää. Katu oli kenttäkivetty ja jalkakäytävien reunoissa oli reunakivet. G.A.Welin. MVKA.



Kuva 85. Sama näkymä vuonna 2017. Katua reunustaa osittain korkeammat rakennukset kuin 1900-luvun alussa, mm. hotelli Emmaus vasemmalla ja oikealla taustalla näkyvä Stockmann. NA.

1930-luvun lopun jälkeen asema-alueen seuraavat suuret muutokset olivat Rautatienkadun leventäminen kahdessa vaiheessa sekä asematunnelin rakentaminen. Rautatienkadun leventäminen muutti sekä puiston ja aukion sommitelmaa että koko aseman edustan kaupunkitilallista rakennetta. Puistoa ja aukiota tiiviisti kehystännyt Rautatienkadun korkea rakennusmassa siirtyi nyt useita metrejä kauemmaksi. Asemapuistossa käytäväsommitelmaa tyhistettiin ja puistoa reunustanutta lehmusriviä täydennettiin, mikä muodosti puistoon suljetun reunan. Puiston aurinkoinen ja avoin lounaiskulma oli aiemmin tarjonnut avoimen näköalan puiston ytimeen ja mahdollistanut näkymät puistosta ulos ympäröivään kaupunkirakenteeseen, Hämeenkadun päätyyn, Rautatieläisten taloon sekä asemalle. Uuden asematunnelin vuoksi aukion istutuksia muutettiin. Nykyään pensasmassat sekä korkeat puut rajavat aukiota pohjoisesta, eikä asemahallin edustalta enää avaudu vapaita näkymiä puistoon, Hämeenkadun suuntaan aukio on kuitenkin säilynyt perustellusti pääosin avoimena. 1990-luvun Uudet korkeat istutukset hämärtävät entisestään aukion ja puiston välistä yhteyttä.

Aukion ja puiston asema avoimena ja julkisena tilana kaupunkirakenteessa on säilynyt, vaikka aluetta ympäröivä rakennuskanta on kokenut muutoksia. Vanhin aluetta rajaavista rakennuksista on Hämeen- ja Rautatienkadun risteyksessä oleva Rautatieläistentalo 1890-luvulta ja uusiin 2012 valmistunut hotelli puiston pohjoispuolella. 1890-luvulla muodostunut katuverkosto noudattelee pääosin Kytälän ensimmäistä asemakaavaa. Useita katuja on levennetty, mutta niiden linjaukset ovat pääosin kaavan mukaisia. Ratapihan alittavan Itsenäisyydenkadun linjaus on peräisin 1930-luvulta.

Asemapuisto sai nykyisen nimensä - Posteljoonipuisto - vuonna 1971 puiston pohjoispuolelle rakennetun postitalon mukaan; sitä ennen ja paljon sen jälkeenkin puisto tunnettiin asemapuistona. Nimenmuutos saattaa kertoa osaltaan siitä, että toiminnallinen ja visuaalinen yhteys asemaan oli jossain määrin heikentynyt ja alue miellettiin nyt enemmän postitalon eduspuistoksi. Matalien puutalojen paikalle rakennetun 9-kerroksisen Postitalon lisäksi puiston reunalle oli rakennettu 1950-luvulla 7-kerroksinen VR:n työntekijöiden asuintalo. 1970-luvun loppuun tultaessa selvitysalueella reunustavan Rautatienkadun viimeisetkin matalat puutalot olivat vaihtuneet korkeisiin toimistojen asuintaloihin.

Asema-aukion eteläreunaan, entisen ratapihan ja sen nurmiluisen paikalle rakentui 4-kerroksinen liike- ja toimistorakennus. Visuaalinen yhteys ratapihaan katkesi ja yksi asema-alueen hahmoon pitkään vaikuttanut historiallinen kerrostuma hävisi. 2010-luvulla aukiolle, aseman viereen nousi Hämeenkadun ja rautatiealueen alle rakennetun pysäköintiluolan hissirakennus ja puistoon sen ilmanvaihtohormi (porras-huone). Viimeisin suuri muutosvaihe alkoi 2017, jolloin raitiotien rakentamiseen liittyvät katujärjestelyt alkoivat

Itsenäisyydenkadulla. Kadun varren pitkään sinnitelleet ja kookkaiksi kasvaneet vanhat lehmukset, jotka olivat peräisin todennäköisesti 1880-1910-luvuilta, ja jotka oltiin 1930-luvulla siirretty alueen sisällä, kaadettiin raitioteihin liittyvien katutöiden alkaessa 2017. Samalla 1930-luvun kokonaisuuteen olennaisesti kuulunut, Itsenäisyydenkadun kaistojen välissä sijainnut lankarullakioski siirrettiin varastoon Nekalaan.

Rautatiellä oli suuri merkitys Tampereen kaupunkirakenteen kehittämiseen. Rata-alueen toiminnan luonteesta johtuen rautatiealue oli erillinen ja pääosin kaupunkirakenteessa suljettu vyöhyke, jonka ympärille kaupunkirakenne asettui tiiviisti. Asemaympäristö on säilyttänyt merkityksensä matkustajaliikenteen keskeisenä paikkana.

Asemapuisto

Asemapuiston vanhinta historiallista kerrostumaa edustaa alkuperäisen asemapuiston ajalta säilyneet fragmentit, ts. yksittäiset vanhat puut ja puuryhmät. Vanhimmat lehmukset ovat mahdollisesti ensimmäiseen asemapuutarhaan 1880-luvulla istutettuja. Puiston länsireunalla kasvava vanha lehmusrivi saattaa olla jäännös 1880-luvulla istutetusta asemapuutarhasta rajanneesta lehmusrivistä. Osa 1930-luvulle asti säilyneistä alkuperäisistä lehmuksista siirrettiin uusiin paikkoihin alueella 1930-luvun uudistustöiden yhteydessä. Itsenäisyydenkadun varren vanhat jo kerran siirretyt lehmukset poistettiin Itsenäisyydenkadun raitiotietieyteen takia. Puurivi palautettiin uudelle paikalle puiston kunnostuksen yhteydessä 2018. Puiston keskiosassa on säilynyt todennäköisesti alkuperäisen asemapuutarhan aikainen kynäjalava, myös suurin osa vuorijalavista on todennäköisesti asemapuutarhan aikaisia. Puiston käytävälinjaukset ja istutukset ovat muuttuneet ja sommitelma on yksinkertaistunut. 1930-luvun istutuksista on säilynyt puiston reunalla syreeniainanne sekä aiheena kukkanauhat kaarikäytävän edustalla. Nykyisessä puistosommitelmassa on säilynyt osia 1930-luvulta, mutta sen nykyinen asu on pääosin peräisin 1980-luvun ja vuoden 2018 kunnostuksesta. 1960-luvulla ja sen jälkeen tapahtuneista muutoksista osa on jo ehditty häivyttämään ja puistoa on palautettu osin alkuperäiseen asuunsa. Havupuut ovat peräisin 1990-luvun alusta.

Asema-aukio ja rautateiden alueet

Rautateiden 1930-luvun istutussommitelmasta on säilynyt muutamia kasviyksilöitä; tunnelinsuun kaarevien muurien rajaamalla terasseilla kasvaa edelleen eteläpuolella riippasaarni ja pohjoispuolella rautatienomenapuu. Aukiolla on säilynyt alkuperäinen 1930-luvulla ladottu nupukiveys. Aukion nykyinen koko ja jäsentely on peräisin 1960-, 1980- ja 1990-luvuilla tehdystä katu- ja istutusjärjestelystä. Aukion Rautatienkadusta rajaavasta puurivistä kolme pohjoisinta lehmusta ovat kahteen kertaan siirrettyjä (ensin 1930-luvulla, uudelleen 1960-luvulla) ja peräisin 1900-luvun alusta.



1889

ASEMAPUUTARHA JA VANHA RAUTATIEASEMA,
KYTTÄLÄN TYÖVÄENASUTUS



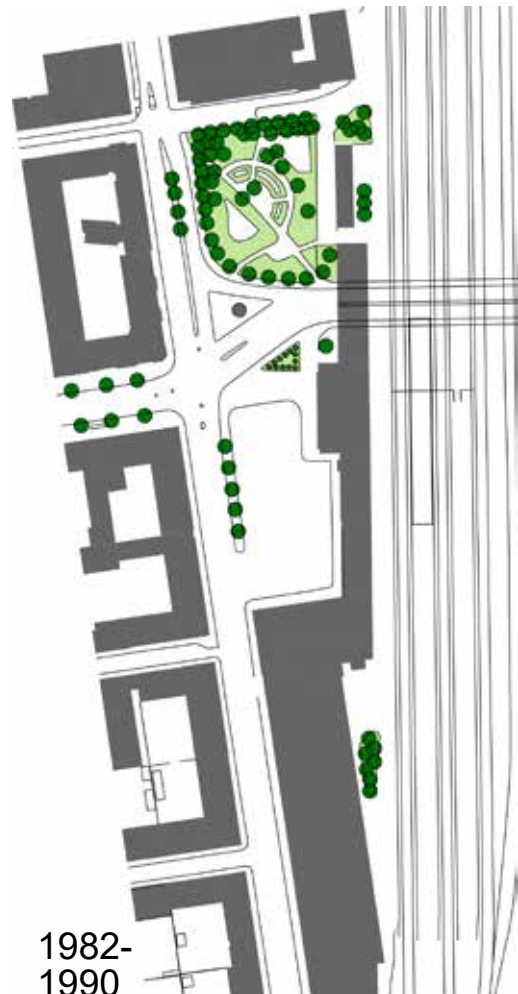
1920-
1932

KYTTÄLÄN RUUTUKAAVA JA TAMMELAN SILTA



1937-
1947

UUSI RAUTATIEASEMA, ASEMAPUISTO
JA -AUKIO



1982-
1990

KATUALUEIDEN MUUTOKSET JA AUKION
ETELÄPUOLEN RAKENTAMINEN



2016
TILANNE ENNEN RAITIOTIETYÖMAATA



2019
TILANNE RAITIOTIETYÖMAAN JÄLKEEN

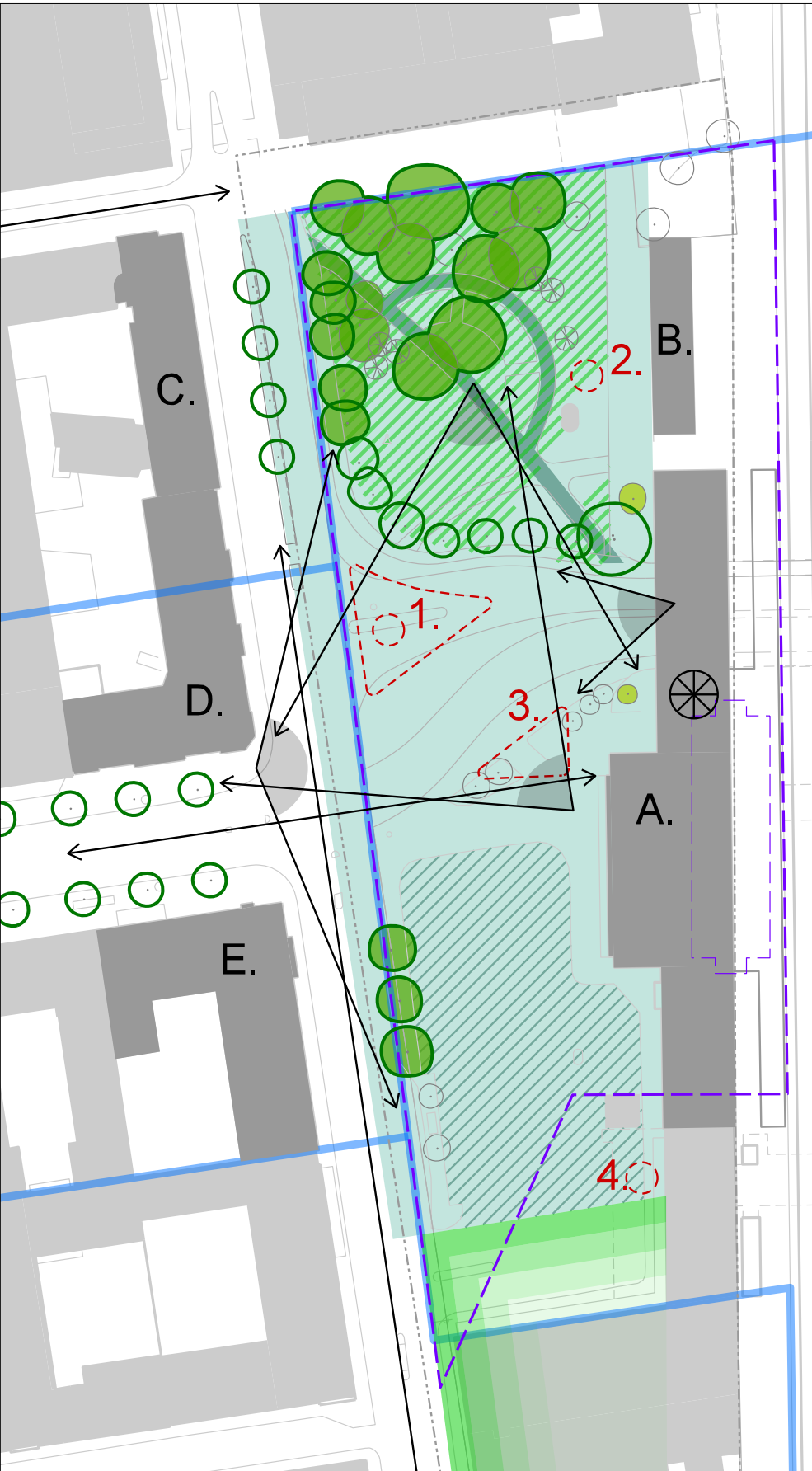
ALUEEN KESKEISET VAIHEET

Kaupunkirakenteen kehittyminen ja alueen keskeiset historialliset vaiheet tulkittuna historiallisesta kartta- ja kuvamateriaalista.

- ISTUTETTU ALUE
- PUU
- KORTTELIRAKENNE

Kuva 86. Karttasarja kaupunkirakenteen kehittämisestä. Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy, 2017.

ALUEEN ARVOT



- RKY-alueet
- Tampereen rautatieasema ja veturitallit
- Hämeenkatu, Hämeensilta ja Keskustori
- Alkuperäisen 1870-luvun asemarakennuksen edustalla sijainneen avoimen kaupunkitilan laajuus ja asemarakennuksen sijainti
- Puistoalueena 1870-luvulta säilyneet puiston osat
- Merkittävä säilynyt kaupunkitila, joka on peräisin 1930-luvun uuden asema-alueen rakentamisesta; sommitelmaan kuuluu puisto, aukio ja niiden välissä kulkeva liikenne
- Säilynyt 1930-luvulta peräisin oleva asema-aukion kiveys
- 1930-luvun sommitelmasta säilyneet käytävälinjaukset
- A. Rautatieympäristön kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset (Pirkanmaan rakennetun ympäristön kohteet)
A. Asemarakennus katoksineen, 1937
B. Talousrakennus, 1938
C. 1950-luvun rautatietyöntekijöiden asuintalo
D. Rautatieläisten talo, 1896
E. Hotelli Emmaus, 1930
- ⊗ Tärkeä maamerkki: aseman kellotorni
- Alueella olevat tärkeät näkymät / näkymäsektorit
- Säilyneet 1880-1910 istutetut puut
- Säilyneet 1930-luvun sommitelmaan kuuluneet istutukset
- Kaupunkikuvallisesti merkittävä lehtipuu, -puuryhmä, -puurivi
- 1. Hävinnyt 1930-luvun sommitelmaan kuulunut merkittävä/ olennainen istutus/rakenne (puiston ajankohta)
1. Liikennealueen koroke ja lankarullakioski (2017)
2. Puu (2012)
3. Kolmioistutus (1990-luku)
4. Puu, mahdollisesti lehmus (1980-luku)
- Hävinnyt vihreä reunavyöhyke, joka rajasi rautatieaseman edustalla olevaa kaupunkitilaa 1890-luvulta 1980-luvulle asti (poistettu v. 1982)
- Tarkastelualueen rajaus

Kuva 87. Alueen arvot. Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy, 2020.

Vaalittavat ominaispiirteet

- Asemapuiston 1930-luvun sommitelman jäänteet, mm. kaareva käytäväsommitelma, avoin eteläosa, puustoinen pohjoisosa.
- Puistosta kulku asemalaiturille. Saapumisen ja lähtemisen hetket eli yhteys laiturille ja aukiolle/aseमारakennukselle.
- Aukion eleetön 1930-luvun nupukiveys ja asfaloitu pinta jalankulkualueilla.
- Asema-aukion ja -puiston välinen visuaalinen yhteys ja vuoropuhelu. Asema-alueen ja Rautatieläisten talon välinen yhteys.
- Rautatienkadun puurivit, osin palautettavat.
- Aukion ja aseमारakennuksen välinen suhde. Aseman edustan vapaa tila.

Arvot

Asema-aukio ja -puisto ovat olennainen osa Tampereen rautatieaseman ja veturitallien valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Museo-iraston laatimassa kohdekuvauksessa todetaan, että Tampereen rautatieasema on maailmansotien välisen ajan merkittävimpiin kuuluva aseमारakennushanke Suomessa. Funktionalistinen aseमारakennus kello-ironeineen muodostaa kaupunkikuvallisesti merkittävän päätteen ruutukaavakaupungin halki kulkevalle katupuiden reunustamalle Hämeenkadulle.⁵⁷ Aseमारakennuksen rakennushistoriaselvityksessä todetaan rakennuksen maisemallisesta asemasta sekä alueen säilyneisyydestä seuraavaa: Rautatieasema on ympäristössään keskeisin rakennus ja maisemallisesti hallitseva monumentti. Tornin merkitys kaupunkikuvallisena kiintopisteenä on olennainen. Aseमारakennusta ympäröivä katutila ja osin rakennuskantakin on säilynyt samankaltaisena 1930-luvulta.⁵⁸

Tampereen uusi asema oli ensimmäinen rautatieasema Suomessa, jonka suunnittelussa autoliikenne otettiin huomioon ja liikennekysymysten ratkaiseminen oli asemaympäristön suunnittelun lähtökohta.



Kuva 88. Asema-aukio 1930-luvun lopulla. Aukiota reunustaa ratapihan vihreä ja avoin nurmiringe ja sen päällä olevat matalat istutukset. Aseman edusta on avoin ja eleetön. E.A. Bergius VKA.



Kuva 89. Asema Hämeenkadulta valokuvattuna 1937. Aseman edusta on avoin ja yksinkertaisen eleetön, mikä korostaa aseman kellotornia alueen ainoana korkeana rakennelmana. Foro Roos. SRMA.



Kuva 90. Sama alue vuonna 2017 on suhteellisen säilynyt, vaikka alue onkin työmaan takia myllerryksessä. Liikennelaitteet hallitsevat näkymää. NA.

Asemarakennuksen rakennushistoriallisessa selvityksessä todetaan, että rautatieaseman kietoutuminen eritasoiseen liikenneväyliin ja liikenteellisiin ratkaisuihin on yksi sen keskeisistä funktionalistisista piirteistä. Liikenteen ja pysäköinnin tilajäsentelyt noudattavat yhä pääpiirteittäin 1930-luvun ratkaisuja.⁵⁹

Asemarakennuksen, aukion ja puiston muodostama ajallisesti kerrostunut kokonaisuus on historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas. Asema-aukio ja asemapuisto muodostavat eheän 1930-luvun kaupunkikuvallisen kokonaisuuden asemarakennuksen kanssa, vaikka asema-alueen nykyinen ulkoasu on peräisin pitkälti 1980-90-lukujen muutosvaiheesta.

Alueella on edelleen havaittavissa 1930-luvulla suunniteltu aukion ja puiston muodostama aseman edustan kaupunkitila. Asemaympäristöille tyypillinen pitkänomaisuus toteutui myös Tampereen asemalla. Asema-alueen sommitelman tilallinen hahmo on pääosin säilynyt, vaikka sen osa-alueiden väliset suhteet ovat muuttuneet. Myös kokonaisuuden mittasuhteet ovat muuttuneet, koska alueen puusto on kasvanut ja osa aluetta 1930-luvulla ympäröivistä vanhoista matalista puurakennuksista on korvattu korkeammilla kivitaloilla ja Rautatien- ja Itsenäisyydenkatua on levennetty kaupungin voimakkaasti kasvaessa.

Asemaympäristö on säilyttänyt alkuperäisen kahtiajakaisen luonteen. Avoin asema-aukio ja puustoinen ja vehreä Posteljooninpuisto muodostavat vastaparin, joiden vuoropuhelu kaupunkitilassa on alun perin ollut tunnusomaista alueelle, mutta nykyisellään heikentynyt. Asema-alueen kahtiajakaisuus johtuu siitä, että osa-alueet suunniteltiin erikseen, puisto kaupungin toimesta ja aukio VR:n toimesta. Näin ollen asema-alue ei perustu kokonaissuunnitelmaan, vaan molemmat osa-alueet on rakennettu kummankin suunnittelijan visioiden mukaan 1930-luvun ihanteiden mukaiseksi.

1870-luvulla perustettu asemapuutarha oli yksi kaupungin ensimmäisistä julkisista puistosta.⁶⁰ 1930-luvun uusista asemajärjestelyistä huolimatta alue säilytti asemansa viheralueena ja aseman edustan julkisena puistona, ja jatkoi näin asemaympäristöjen kulttuuriperinnettä.

Posteljooninpuisto on aikakaudelleen tyypillinen (1930-luku) edustuspuisto, jonka vanhimmat fragmentit ovat peräisin 1880-luvulta. Posteljooninpuistossa sijaitsevasta puustosta suurin osa on peräisin ajan jaksolta 1880-1910. Rautatienkadulla sijaitsevat puurivit ovat aiheena peräisin 1900-luvun alusta. Pui-

ton puurivit ja- ryhmät, aukion ja ympäröivien katujen puurivit ovat olleet alusta lähtien merkittävä osa asemanseudun kaupunkikuvaa. Posteljooninpuiston alkuperäisistä 1930-luvun istutuksista on säilynyt vain syreeniainanne puiston länsireunalla. Asemarakennuksen vierustalla on säilynyt kaksi puuyksilöä 1930-luvun sommitelmasta. Posteljooninpuiston ja Rautatienkadun puustolla on suuri merkitys Rautatienkadun ja Kyttälän kadun pitkissä katunäkymissä.

Asemarakennuksen lähiympäristö puistoineen ja aukiointeineen korostaa asemarakennuksen asemaa kaupunkirakenteessa. Puiston täyteen mittaansa kasvanut puusto on tiiviissä kaupunkirakenteessa merkittävä kaupunkikuvallinen tekijä. Vapaa, avoin tila väljentää ruutukavan korttelirakennetta ja tarjoaa jalankulkijoille mahdollisuuden liikkua viistosti ruutukaavan koordinaatistoon nähden.

Arvoa heikentäviä tekijöitä / Vaurioita ja ristiriitoja

- Itsenäisyydenkadun leventämisen sekä asematunnelin rakentamisen myötä 1930-luvun sommitelmaan kuulunut yksinkertainen kolmioistutus hävisi ja tilalle perustettiin monimuotoinen tieluiskahenkinen sommitelma asema-aukion Itsenäisyydenkadun reunalla.
- Keskeinen sijainti on aseman toimimisen kannalta tärkeää, mutta keskusta-alueelle sijoittuvalla laajalla ratapiha-alueella on myös huomattava estevaikutus.
- Puiston eristyminen muusta asemaympäristöstä on ollut yksi todennäköinen syy sen rappeutumiseen vuosien saatossa.
- Asema-aukion 1990-luvun istutukset sekä istutuksen liittyvä kalustus sekä aukion muu moninainen laitteisto eivät istu 1930-luvun aukioympäristöön ja rasittavat kaupunkitilan hahmottamista, estävät näkymiä ja tekevät niistä rauhattomia.
- Lisääntynyt liikenne ja sen tuoma melu ovat vähentäneet puiston käyttöä.
- Puisto on eristettynä aseman päärakennuksesta ja kulku laiturille puiston kautta on nykyään hankalaa (huomaamattomat portaat autohallin ja asemaravintolan välistä). Lähtemisen ja saapumisen tunnelma ei enää ole osa asemapuistoa.
- Graafisten elementtien, mainoslaitteiden ja liikennemerkkien häly tekevät näkymistä rauhattomia.



- 1870-luvulta periytyvä asema-alueen puisto, jonka kookas vanha puusto ja 1930-luvun käytävälinjaukset säilytetään. Tulevaisuudessa puisto liittyy saumattomasti sen ympärille rakentuviin uudisrakennuksiin. Puistoon kohdistuvat toimenpiteet tulee olla puistokuvaa eheyttäviä sekä 1930-luvun asemapuiston hengen mukaisia.

- Asema-aukion historiallinen kaupunkitila säilytetään. Asema-aukiota kehitetään eleettömän rauhalliseksi ympäristöksi. Aukio-tila jatkuu Itsenäisyydenkadun yli Posteljoonipuiston reunaan asti.

- Asemarakennuksen edustalla olevan asema-aukion osa, jolle ei tule istuttaa puustoa.

- Vyöhyke, jota kehitetään julkisena kaupunkitilana, uutena asemapuistona

- Alue, jolle lankarullakioski voidaan sijoittaa.

- Alueen välisiä suhteita, vuoropuhelua ja alueen näkymiä vahvistetaan

- Suoraa yhteyttä vanhan ja uuden asemapuiston ja laiturialueen välillä parannetaan

- A. Hämeenkadun kaksi puuriviä kehystävät näkymää aseman suuntaan ja asemanaukiolta Hämeenkatua pitkin länteen

- B. Rautatienkadun uusittu puurivi

- C. Rautatienkadun puurivin palauttamista tulee tutkia

- 1930-luvun sommitelman asemarakennukset katoksineen

Kuva 91. Kehittämisperiaatteet. Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy, 2020.

5 Suositukset jatkosuunnittelulle

Nämä suositukset alueen kehittämiseksi ja jatkosuunnittelulle perustuvat tässä työssä määriteltyihin kulttuurihistoriallisiin ja maisemallisiin arvoihin sekä vaalittaviin ominaispiirteisiin. Esitetyt kehittämisperiaatteet- ja tavoitteet pyrkivät säilyttämään ja turvaamaan em. arvot ja määrittelemään reunaehdot alueen kehittämiseksi.

Historiallisen julkisen kaupunkitilan kehittäminen kokonaisuutena. Tärkeimpänä kehittämistavoitteena on asemarakennuksen edustan julkisen kaupunkitilan kehittäminen kulttuurihistoriallisena kokonaisuutena, joka muodostuu avoimesta asema-aukiosta ja sen molemmille puolille sijoittuvasta kaupunkivihreästä. Tavoitteena on kaupunkitilan historiallisten ja kaupunkikuvallisten ominaispiirteiden säilyttäminen ja niiden vahvistaminen.

Asema-alueen vanhimman puistoalueen säilyttäminen. 1870-luvulta periytyvän asemapuiston kookas vanha puusto ja 1930-luvun käytävälinjaukset säilytetään. Nykyään Postiljoonipuistona tunnetun puiston säilynyt alue turvataan suojelemalla se ja sen alkuperäinen puusto asemakaavalla. Alueen tulee säilyä kaupunkikuvassa puustoisena ja puistomaisena alueena. Tulevaisuudessa puisto liittyy saumattomasti sen ympärille rakentuviin uudisrakennuksiin. Puistoon kohdistuvat toimenpiteet tulee olla puistokuvaa eheyttäviä sekä 1930-luvun asemapuiston hengen mukaisia.

Asemapuiston historiallinen yhteys asema-alueeseen säilytetään. Vanhasta ja uudesta asemapuistosta tulee olla suora yhteys asemakeskukseen ja siten laiturialueelle. Uuden asemakeskuksen rakentamisen myötä asemapuiston alkuperäisen luonteen (lähtemisen ja saapumisen sekä odottamisen paikka) palauttaminen on mahdollista.

Asema-aukion historiallinen kaupunkitila säilytetään. Historiallisesti avoimena kaupunkitilana säilynyttä asema-aukiota kehitetään jatkossakin avoimena. Suoraan aseman eteen, Hämeenkadun päätteeseen, ei tule istuttaa puustoa. Alueelle ei tule enää sijoittaa uusia erinäisiä rakennelmia, kuten mainoslaitteita, sisäänkäyntipaviljonkeja, sähkökaappeja, jne., vaan ne tulee integroida mahdollisiin uusiin rakennuksiin. Tavoitteena on asema-aukion 1930-luvun ilmeen säilyttäminen sekä eleetön ja rauhallinen kaupunkiympäristö, jonka kiveys, istutukset ja kalusteet henkii suojellun asemarakennuksen 1930-luvun aikakautta. Vanhaa 1930-luvun kiveystä hyödynnetään uuden aukion kiveyksessä mahdollisuuksien mukaan.

Uusi asemapuisto. Asema-alueen pitkänomaiseen kaupunkitilasommitelmaan on 1890-luvulla kuullut vanhan asemapuiston lisäksi aseman eteläpuolella oleva vihreä reunavyöhyke. Asemakeskuksen rakentamisen myötä tutkitaan mahdollisuutta kehittää aseman eteläpuolelle julkinen viheralue, uusi asemapuisto.

Tutkitaan mahdollisuutta istuttaa yhtenäinen puurivi Rautatienkadun reunaan. Puurivi toimii kokonaisena elementtinä alueen rajalla ja on historiallisen kaupunkitilan merkittävä kaupunkikuvallinen ominaispiirre. Alun perin puurivi sijaitsi rautatiealueen reunalla, myöhemmin puurivi istutettiin Rautatienkadun varrelle Hämeenkadun ja Kyttälänkadun väliin.

Lankarullakioskin sijoittaminen. Kioski on sijoitettava keskeisesti aseman läheisyyteen. Sen paikka voi olla aseman eteläpuolella aukiolla tai Postiljoonipuistossa.



Kuva 92. Tampereen rautatieasema ja asema-aukio vuonna 1915. Atelier Laurent. MVKA.



Kuva 93. Vasta valmistunut rautatieasema kellotorneineen vuonna 1937. Atelier Laurent. MVKA.

Lähteet ja kirjallisuus

Arkistolähteet

Kansallisarkiston digitaaliarkisto, digi.narc.fi (KA)

Museoviraston kuvakokoelmat, kuvakokoelmat.fi (MVKA)

Suomen rautatiemuseon arkisto (SRMA)

valokuvat

puistopiirustukset

rataprofiilikirjat

ylipuutarhurin vuosikertomukset

Tampereen kaupungin puistotoimen arkisto (TKPA)

Tampereen kaupungin kaupunkimittauksen arkisto (TKMA)

Tampereen kaupungin kuntatekniikan keskuksen arkisto (TKKA)

Tampereen kaupunginarkisto (TKA)

Valtion rautateiden arkisto (VRA)

Vapriikin kuva-arkisto (VKA)

Painamattomat lähteet

Jokinen, Saara: Hämeenkadun lankarullakioskin rakennushistoriallinen dokumentointi. Arkkitehtistudio Kujala & Kolehmainen Oy, Tampere 2017.

Koskesta voimaa -verkkójulkaisu www.historia.tampere.fi

Kyttälän rytöpesästä Tampereen liikekeskukseksi. www.tampere-seura.fi, Tampere-seura 1996.

Lyytinen, Hanna: Tampereen tavara-asema ja muut VR:n rakennukset itsenäisyydenkadun pohjoispuolelle – rakennushistoriaselvitys. Arkkitehtitoimisto Hanna Lyytinen Ky. Tampere 2003.

Niemelä, Katri. Asemapuisto. Lepaa 1989.

Ramboll Oy. Postiljoonipuiston vihersuunnitelma 2017.

Savolainen, Panu: Tampereen rautatieasema ja eteläinen veturihalli, rakennushistoriaselvitys 2015.

Tampere - Henkilöratapihan muutos, yleissuunnitelma, suunnitelmaselustus. Liikenevirasto 2010.

Tampereen julkiset veistokset ja monumentit www.tampere.fi/ekstrat/taidemuseo/patsaat/taleva.htm
11.10.2017

Tampereen karttapalvelu, kartat.tampere.fi

Tampereen kaupunki, Raitiotieallianssi. Tampereen raitiotien katu- ja rakennussuunnitelmat 2016.

Tampereen Postitalo - rakennushistoriallinen katsaus inventoinnin pohjaksi. A-insinöörit 2012, Supa 2007.

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. Museovirasto 2009. www.rky.fi

Painetut lähteet ja kirjallisuus

Helen, Olli ja Jouko Seppänen: Helen. Tampere 2015.

Rasila, Viljo: Tampereen historia II. 1840-luvulta vuoteen 1905. Tampere 1984.

Saarnijoki, Sakari: Tampereen kaupungin ja sen lähiympäristön koristepuista ja –pensaista. Helsinki 1937.

Valtion rautatiet 1912-1937. Suomen rautateiden 75-vuotispäiväksi julkaissut Rautatiehallitus. II osa. Helsinki 1937.

Wacklin, Matti ja Seija Hirvikallio: Hämeenkatu – Tampereen sydän. Tampere 2010.

Viitteet

1. RKY, Museovirasto 2009.
2. Kuningas Kustaa III allekirjoitti kaupungin perustuskirjan 1779. Helen, s. 33. Tampere esiintyi todennäköisesti ensimmäisen kerran kaupungin nimenä 1865. Helen, s. 75.
3. Wacklin, s. 118. Seija Hirvikallio. Tampereen perustaminen ja Hämeenkatu.
4. "Kyttälän työläisten mökkejä nimitettiin numerotorpiksi siksi, ettei niillä ollut muuta osoitetta kuin numero". Helen, s.83. Numerotorparit vuokrasivat huoneita liikkuvalla tehdastyöntekijöille. Wacklin, s.118.
5. Rasila, s.169.
6. Kyttälän rytöpesästä Tampereen liikekeskukseksi. Tampere-seura 1996.
7. Rasila, s. 169, 400. Asema-aluetta varten alkuperäistä pakkolunastettua maa-aluetta laajennettiin.
8. Rasila, s. 394.
9. Sellainen oletettavasti kuitenkin laadittiin, olihan Valtion rautatiet saaneet ensimmäisen ylipuutarhurinsa jo 1873. Suomen rautatiemuseon puistopiirustuksista, eikä VR:n arkiston asemapiirustuksista löytynyt vanhan aseman aikaista puutarhasuunnitelmaa. Kansallisarkiston Vakka-tietokannassa Rautatiehallituksen Tampereen ratapiirin arkiston (rajavuodet 1882-1989) tiedoissa mainitaan, että Tampereella sijainneiden osastojen vanhemmat asiakirjat ovat suurimmalta osin tuhoutuneet. Arkistoa ei ole tässä työssä tutkittu.
10. Valtionrautateiden puutarhatoimen vuosikertomus 1878. Vuosilta 1876 ja 1877 ei ole säilynyt vuosikertomuksia tai niitä ei ole laadittu. Näiden vuosien tapahtumat lienevät yhdistetty vuoden 1878 vuosikertomukseen ja sen taulukoihin. Vuoden 1878 vuosikertomuksen mukaan vuonna 1876-77 perustetussa Tampereen asemapuutarhassa oli yhteensä 67 kpl puita, 257 pensaita, 36 kpl havuja ja 30 kpl perennoita. Taulukossa vuodelta 1878 Valtion Rautateiden taimistosta oli Tampereelle siirretty puita 67: 22 Lindar , 4 Pyr.Alm (*Pyrus almindelig*=tavallinen=communis), 10 Oxel (*Sorbus intermedia*?), 27 Alm (Ulmus), 4 Lönn (*Acer*). Pensaita 257, josta 180 orapihlajaa (hvaraf 180 Hagtorn). Erilaisia havupuita 36 (Barträd). Lehtikasveja 80 (Bladvaxter). Yksivuotisia kukkia 130 (Annual blommor). Monivuotisia kukkia 30 (Fleråriga Blommor). *Tabell öfver Förändringarna ur Statsjernvägnas Trädskolor under 1878.*
11. Vuosikertomuksessa olevan taulukon (Tabell öfver yt- och längd värden vid stationsträdgårdanläggningarna under år 1878) mukaan vuonna 1878 tehtyjen töiden pinta-ala oli noin 1400m², josta käytävöpinta-alaa oli 240m². Lisäksi kyseisellä alalla oli noin 100 metriä teitä, n. 55 juoksumetriä pensasaitaa ja 200 metriä nurmikun "kantteja" (grästorf kanter). Taulukossa mittayksikkö on jalka (fot, sträckfot), josta kirjoittaja muuntanut metreiksi.
12. Vuoden 1878 Valtionrautateiden ylipuutarhurin vuosikertomuksessa ei käy ilmi istutettiinko aita jo aiemmin perustettuun asemapuutarhaan vai vuonna 1878 perustetulle alueelle. Myös aidan pituus tai taimien määrä jää epäselväksi. Vuosikertomuksen kahdessa eri taulukossa toistuu sama luku vaikka toisessa puhutaan jaloista (sträckfot) ja toisessa kappaleista (pr. styck), on epäselvää oliko orapihlajaa aidan taimia 180 kpl vai pensasaitaa istutettu 180 jalkaa (n. 55 metriä). *Tabell öfver yt- och längd värden vid stationsträdgårdanläggningarna under år 1878 ja Tabell öfver Förändringarna ur Statsjernvägnas Trädskolor under 1878.* Pensasaita on myöhempien kertomusten mukaan sijainnut mahdollisesti nykyisen Kyttälänkadun varrella.
13. Valtionrautateiden ylipuutarhurin vuosikertomus 1880. "...hvarför de samtliga gräsplanen vid höstens inbrott lades under spaden". 8000 neliön nurmiala muokattiin ja lannoitettiin. Talven kylmyyden arveltiin möyhentävän tiivistä maata.
14. Kertomuksessa todetaan, että huonon maaperän takia Tampereen asema tulee usean vuoden ajan tarvitsemaan paljon työtä ja määrärahoja. Vuonna 1881 nurmikot kunnostettiin ja istutettiin 26 lehtipuuta, 48 havupuuta, joista suurin osa lehtikuusia ja 40 koristepensasta. Vuoden 1881 Valtionrautateiden ylipuutarhurin vuosikertomus. Vuonna 1882 istutettiin 5 lehtipuuta, 38 lehtikuusta ja 35 koristepensasta. Vuoden 1882 Valtionrautateiden ylipuutarhurin vuosikertomus. Vuonna 1883 "*I den rad av lindar hvilken är planterad vid stations områdets gräns emot staden, inplanterades under året 18 sty. samma slags träd...*" Muuten istutettuja kunnostettiin 4 lehtikuusella ja 20 kpl koristepensaalla. Vuoden 1883 Valtionrautateiden ylipuutarhurin vuosikertomus.
15. 1884 Valtionrautateiden ylipuutarhurin vuosikertomus: Vanhempi sommitelma uudistettiin istuttamalla 7 puuta ja 15 koristepensasta.
16. 1885 Valtionrautateiden ylipuutarhurin vuosikertomus: 1600 jalkaa pitkään pensasaitaan istutettiin 1300 kpl Berberis-pensaita. Istutuksia uudistettiin istuttamalla 4 kpl lehmusia ja 10 pensasta ja ryhmään 25 ruusupensasta.
17. Esimerkiksi 1887 Valtionrautateiden ylipuutarhurin vuosikertomuksessa: puu- ja pensasistutuksia uudistettiin 45 kpl koristepensaalla ja 3 kpl havupuuta.
18. Rasila s. 167,172, 174. Maat ostettiin Hatanpään kartanolta 850 000mk.
19. Kaduksi tie rakennettiin vasta Kyttälän vuoden 1892 suursiivouksen jälkeen. Kyttälästä Messukylään johtanut tie kulki nykyisen Kyttälänkadun kohdalla jo aseman valmistuttua.
20. Wacklin, s. 12-16, 119. Kauppakatu oli toimittanut pääkadun virkaa ennen Hämeenkadun leventämistä.
21. Tästä syystä asema-alue esiintyi asemakaava- ja kaupunkikartoissa aina yhtenäisenä "tyhjänä alueena", johon on yleensä merkitty vain asemarakennus sekä radat.
22. Kun uusiin vuokrasopimuksiin liittyi vuokramaksun korotus, jäi osa vuokrasopimuksista uusimatta, osa vuokrasopimuksista jouduttiin tekemään jopa vuoteen 1925 saakka. Erityisesti näin oli Juhannuskylän alueella, eli Satakunnankadun pohjoispuolella, jossa kadut eivät toteutuneet kaavan mukaan, kun niiden täytyi alistua kulkemaan pitkäaikaisten vuokrasopimusten turvaamien tonttien ohitse. Rasila, s. 173-174. Wacklin, s. 118.
23. Kyttälästä oli hädettävänä vuonna 1892 pari tuhatta henkeä. Kaupunki tarjosi muuttajille edullisesti tontteja, jonne nämä voisivat siirtää talonsa. Kyttälän asukkaiden pakkomuutto synnytti nykyiset Armonkallion ja Järvensivun kaupunginosat. Ongelmaksi muodostuivat ne tuhannet vuokralaiset, jotka olivat asuneet talonmistajien suojissa. Kaupunki myönsi näille vähävaraisille entisille kyttäläläisille rahan-avustusta ja vuokrasi määrääjäksi veloituksetta tontteja Soukanlahden kallioilta. Osan vuokrasopimuksia Kyttälän reunoilla jatkettiin vielä kymmeneksi vuodeksi ja osan "toistaiseksi". Wacklin, s. 199. Rasila, s. 174, 176.
24. Ronganojan ja nykyisen Suvantokadun välinen alue oli rakennettu vuoteen 1894 mennessä uudelleen. www15.uta.fi Koskesta voimaa 27.10.2017. Kyttälän saneeraus ja uusi Kyttälä. Rasila, s. 469.
25. Rakennus korotettiin 3 kerroksiseksi 1930. Wacklin, s. 190, 196.
26. Rasila, s. 720.
27. Rasila, s. 174-175.
28. Vaasan rata valmistui 1883. Porin rata valmistui osaltaan 1894, lopullisesti valmistui 1895. Helen s. 103.
29. Toisaalta vielä 1900-luvun alussa Rautatienkatu oli rakentamatta tai hyvin huonossa kunnossa ainakin Rongankadusta pohjoiseen. Kuva vuodelta 1903 Lapset hoitajineen Rongankadulla. Vapriikin kuva-arkisto.
30. Valokuva Rautatienkadusta vuodelta 1907.
31. 1896 Valtionrautateiden ylipuutarhurin vuosikertomus, VR.

32. Tampereen tavarasema RHS, s. 10. Sillan suunnitelmia ei ole tämän selvitystyön yhteydessä löytynyt.
33. Aamulehti 5.6.1898. Yleisöltä – palstan kirjoitus.
34. Tampereen asemalle istutettiin vuoden 1901 aikana yhteensä 14 lehtipuuta, 145 lehtipensasta, 10 havupuuta, 300 lehtikasvia ja 15 ruukkukasvia. Taulukko vuodelta 1901. *Förteckning öfver växter och gräsfrö levererade från trädskolorna å H och K till Riihimäki, Åbo, Tammerfors och Björneborgsbanorna år 1900-1908.* 1902 Valtionrautateiden ylipuutarhurin vuosikertomuksessa: 12.8.1901 aloitettiin työt puutarhasommitelman perustamiseksi sillan eteläpuoliselle alueelle. Alueen pinta-ala oli 1284m², josta nurmikon, puiden ja pensasistutusten osuus oli 900m² ja käytävää 374m². Syksyllä 1901 istutettiin 14 kpl puita ja 55 kpl pensaita. Määrärahat eivät kuitenkaan riittäneet alueen lopulliseen kuntoon panoon ja töitä jatkettiin vielä seuraavana kesänä, jolloin sinne istutettiin 20 havupuuta. Vuosien 1901-1902 aikana havupuita istutettiin yhteensä 30kpl (mikä vastaa havupuiden lukumäärää Kornmannin piirustuksessa). Toisaalta taulukoista ei käy ilmi istutettiin kaikki tuohon samalle alueelle vai toiselle puolelle. Todennäköisesti myös toiselle puolelle, koska määrät eivät täsmää piirustukseen kaikilta osin.
35. 1903 taulukon mukaan Tampereen asema-alueelle (koko rautateiden alueelle Tampereella) istutettiin 45 lehtipuuta, 150 lehtipensasta, 75 havupuuta, 100 kg nurmikon-siemeniä, 50 ruukkukasvia ja 300 lehtikasvia. Näistä tosin suuri osa istutettiin Tammelan asuintalon pihaan. 1904 taulukko. Taulukko vuodelta 1904. *Förteckning öfver växter och gräsfrö levererade från trädskolorna å H och K till Riihimäki, Åbo, Tammerfors och Björneborgsbanorna år 1900-1908.* 4 lehtipuuta, 115 lehtipensasta, 1150 aitapensasta, 25 kg nurmikon siemeniä, 50 ruukkukasvia, 500 lehtikasvia ja 600 kukkakasvia, joista Tammelan kivitalon pihaan 1000 berberis, 45 erilaisia korkeita pensaita, 25 kg siemeniä.
36. Entisen kaupunginpuutarhurin Onni Karstenin (1897-1936) muistelmissa 1970-luvulta mainitaan, että alueen vanhoista, vuonna 1904 ja 1907 istutetuista puistikoista oli säilynyt muutamia lehmuksia ja Hämeenkadun eteläpuolella vaahterarivi. Niemelä, s.4.
37. 1904 Valtionrautateiden ylipuutarhurin vuosikertomus. Hämeenkadun limonaadikioskin ympärille istutettiin 1 lehmus, 35 erilaista korkeaa pensasta, 32 erilaista matalaa pensasta, 10 *Crataegus* korkeampia pensaskasveja. 2 kiloa siemeniä.
38. *Förteckning öfver växter och gräsfrö levererade från trädskolorna å H och K till Riihimäki, Åbo, Tammerfors och Björneborgsbanorna år 1900-1908.* 1905 taulukko: 100 ruukkukasvia, 500 lehtikasvia ja 700 kukkakasvia. 1906 taulukko: 96 lehtipensasta, 100 ruukkukasvia, 500 lehtikasvia ja 1000 kukkakasvia. 35 kg nurmikon siemeniä. 1907 taulukko: 200 aitapensasta, 15 havupuuta, 56 perennaa, 10 kg siemeniä.
39. Valtionrautateiden ylipuutarhurin vuosikertomus 1915. 6 kpl *Cornus*. *Berberis* pensasaitaan 76 kpl. Uudet 20 kpl *Syringa josikaea* ja *Cornus alba* 2 kpl.
40. Valtion rautatiet 1912-1937. s. 303-304.
41. Savolainen, s. 9.
42. Savolainen, s.10
43. Tampereen aseman RHS, s. 9. "Asema rakennettiin kolmessa vaiheessa edeten etelästä kohti pohjoista. Ensimmäinen valmistui asemahalli ja sen eteläpuolinen toimistosiiپی loppuvuodesta 1935. Vuoden 1936 keväällä aloitettiin toinen rakennusvaihe, joka käsitti alikulkutunnelin, asemaravintolan ja tornin. Toinen rakennusvaihe valmistui 1936. Kolmas rakennusvaihe, aseman pohjoisosassa sijainnut autohalli ja talousrakennus, valmistui vuonna 1938."
44. Katupuut näkyvät ajan valokuvissa latvat tyypistettyinä. Tyypistys helpotti niiden siirtämistä ja paransi puiden selviämismahdollisuuksia.
45. Kolmioistutus sijoittui kaupungin ja rautateiden rajalle, mutta sen suunnittelu tehtiin VR:n toimesta.
46. Kustannusarvio Asemapuiston järjestelystä 12.4.1937.
47. Se oli tyyliltään funktionalistinen, mutta eroaa siinä rakenteestaan ja kulmikkaasta ulkomuodostaan johtuen muista lankarullakioskeista. Sen arkkitehtia ei tunneta. Hämeenkadun lankarullakioskin rakennushistoriallinen dokumentointi.
48. Vuosikertomus Valtionrautateiden puutarhatoiminnasta v:ita 1938 ja 1939.
49. Vuosikertomukset VR:n puutarhatoiminnasta vuosilta 1941, 1942, 1945, 1947, 1949 ja 1951. 1939 vuosikertomus. Uudistettiin puistoa 120m² laajuudelta. 1941 vk: Aseman edustalle edellisenä syksynä käännetty nurmiketä mullattiin ja kylvettiin ja istutettiin matalarunkoisia pallopuita (orapihlajet), kentän reunaan Likusteriaita ja keskustaan kukkaryhmä monivuotisia phloxia. 1942 vk: Aseman puistoon istutettiin havupuita, lehtipuita ja pensaita sekä paleltuneiden tilalle perennakasveja. 1945 vk: Aseman edustalla oleva nurmikolmion tallantuneet istutukset uusittiin. Uusia taimia käytettiin 45 kpl. 1947 vk: Aseman edustalla olevaan kolmioon uusittiin aita 55 jm (200 kpl) *cotoneaster lucidan* taimia. *Phlox* ryhmän paikkaukseen meni taimia 130 kpl. 1949 vk: Istutuskolmio kunnostettiin. *Phlox* 74 kpl, 40 kpl *cotoneaster*. 1951 vk: Kolmio käännettiin ja kylvettiin uudelleen. *Phlox* ryhmään istutettiin 75 kpl tulppaneja.
50. Vuosikertomukset VR:n puutarhatoiminnasta vuosilta 1942. "Pensasaita 53m:n pituinen istutettiin kokonaan uusi ja käytettiin siihen 210 kpl *Syringa josikea* taimia." Vuosikertomukset VR:n puutarhatoiminnasta vuosilta 1947.
51. Vuosikertomukset VR:n puutarhatoiminnasta vuosilta 1957, 1960, 1962-65 ja 1970.
52. Asemakaava 211, 17.3.1951. Aaro Alapuro. Asemakaavan muutos koskee korttelia no 174 sekä rautatienkadun levitystä asemapuiston kohdalla.
53. Niemelä, s.5.
54. Rautateiden alueella olevaa nurmiluiskaa uusittiin 1963, "koska kaupunki oli uusinnut oman osuutensa", joten todennäköisesti kadunlevennytyöt saatiin päätökseen tuolloin. Vuosikertomukset VR:n puutarhatoiminnasta vuodelta 1963.
55. Osa näistä 1960-luvulla siirretyistä lehmuksista oli siirretty jo kertaalleen 1930-luvulla. Tyypistetyt ja siirretyt puut näkyvät valokuvassa 1960-luvun puolesta välistä (1965-75 Tampereen rautatieasema, Vapriikki)
56. <https://www.tampere.fi/ekstrat/taidemuseo/patsaat/taleva.htm>, 11.10.2017. Lahjoitus tehtiin Lehtimiehet Yhtymältä Tampereen kaupungille laulaja Olavi Virran (1915-1972) muistolle. Muistomerkki on lakitettu vuosittain vapuna-aatonä Tampereen yliopiston ylioppilaskunnan toimesta vuodesta 1998 lähtien.
57. Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY, Tampereen rautatieasema ja veturitalit.
58. Savolainen, s.58.
59. Savolainen, s.46.
60. Hämeenpuisto istutettiin samoihin aikoihin, Kirkkopuisto jo 1835, Koskipuisto vasta 1890-l

VR GROUP



Maisema-arkkitehtitoimisto
NÄKYMÄ Oy