

TAMPEREEN LINJA-AUTOASEMAN KATOKSET – 30-LUVUN MUOTOKIELTÄ NYKYAIKAISIN RATKAISUIN

Sirkka Saarinen, toimittaja



Artikkelin valokuvat: Timo Meuronen

Jaakko Laaksovirran ja Bertel Strömmerin suunnittelema, vuonna 1938 valmistunut linja-autoasema oli aikanaan Pohjoismaiden suurin. Meuronen kertoo, että opit siihen oli haettu lähinnä rautatieasemista, koska esikuvia linja-autoasemien puolelta ei juuri ollut.

Rakennus on museaalisesti arvokas, suojeltu kohde. Kumppanina korjaussuunnittelussa olikin koko ajan Museovirasto, josta Meurosen mukaan saatiin hyvä taustatuki.

Linja-autoaseman peruskorjauksessa lähes kaikki toiminnot odotushallia lukuun ottamatta vaihtoivat paikkaa, suuri toiminnallinen muutos oli linja-autojen lähtölaiturien siirtäminen aseman länsipuolelta itäpuolelle, Hatanpään valtatie ja aseman väliin. Myös rahtiasema palasi takaisin linja-autoasemalle.

KATOKSET TÄRKEÄ KAUPUNKIKUVALLINEN ELEMENTTI

Uudet katokset ovat kaupunkikuvallisesti tärkeä elementti, korkeampi pääkatos näyttää lähtöalueen, matalampi rahtilaiturikatokas puolestaan rahti-alueen ja laiturilinjan. Jo ennestään matalan rahtisiiven kohdalla maan pintaa nostettiin lähes metrillä. Rahtisiiven uudella katoksella saatiin sen maldatun suhdemaailma sidottua muuhun rakennuskompleksiin.

”Kaupunkikuvallisia alleviivauksia, jotka näyttävät uuden toiminnan. Muotokieleltään katokset ovat funkishenkiset minimalistisesti toteutettuna”, Meuronen toteaa. Suunnittelun suurimpana haasteena hän pitää katosten mittakaavan ja suhdemaailman löytämistä asemarakennukseen nähden.

Katoksien perustavaa laatua oleva mittakaavero verrattuna siihen, jos ne olisivat alkuperäiset, on niiden korkeus. Syytä ei tarvitse hakea kaukaa: nykyinen linja-autokalusto on huomattavasti entisaikoja korkeampaa.

52 metriä pitkässä pääkatoksessa on yhteensä seitsemän laituria. Se on 5,4 metriä korkea. Rahtikatokas on 4,6 metriä korkea ja 61 metriä pitkä.

KANTAVA PALKKIRAKENNE KATSEILTA PILOSSA

Seitsemän metriä leveää pääkatosta kannattelee keskellä oleva pilarilinja. Pilareita on yhteensä seitsemän. Kantava palkkirakenne jää katoksen päälle katseilta piiloon. Elementtipilarit ovat alaspäin kapenevia. Niiden sisälle on integroitu sekä vedenpoisto että tekniset varaukset, kuten kaiuttimet.

”Suojeltuun asemarakennukseen sopivaa 30-luvun muotokieltä nykyaikaisin ratkaisuin” kuvaa tiivistettynä Tampereen linja-autoaseman uusia laiturija rahtikatoksia. Katoksissa betoni pääsee materiaalina näyttämään keveytensä: sirot paikallavaletut katoslappeet ja elementtipilarit muodostavat illuusion leijuvasta rakenteesta.

Katokset liittyvät laajempaan, koko linja-autoaseman saneeraukseen – tai paremminkin restaurointiin. Taustalta löytyy periaatteellinen päätös säilyttää Tampereella ns. hajautettu matkakeskus, joka tarkoittaa linja-auto- ja rautatieasemien sijainnin säilyttämistä entisillä paikoillaan.

Linja-autoaseman saneerauksen katoksineen suunnitteli KSOY Arkkitehtuuria, pääsuunnittelijana toimi Timo Meuronen. Hän taustoittaa suunnitteluprojektin haasteita kertomalla, että Ratinan alue, jolla linja-autoasemakin sijaitsee, on monessa mielessä suurennuslasin alla.

”Iso muutos tulee olemaan Ratinan stadionin ja linja-autoaseman väliin tuleva Ratinan kauppakeskus. Toinen iso asia on linja-autoaseman ja sen viereisen Vuoltsun korttelin sekä sen takana olevan Autotuonnin korttelin muodostama suhteellisen ehjä funkiskorttelikonaisuus. Siitä ensimmäisenä pääsi nyt saneeraukseen linja-autoasema.”

1 Rahtikatokas. Betonisten katosten katoslappeet ovat paikallavalettuja ja pilarit elementtejä.

2 Pysäkkikatokas. 52 metriä pitkässä pääkatoksessa on yhteensä seitsemän laituria.

3 Rahtikatoksen elementtipilareiden törmäyssuojauksessa on käytetty tammipystylistoitusta.

4 Seitsemän metriä leveää pääkatosta kannattelee pilarilinja. Kantava palkkirakenne jää katoksen päälle katseilta piiloon. Elementtipilareiden sisälle on integroitu sekä vedenpoisto että tekniset varaukset, kuten kaiuttimet.



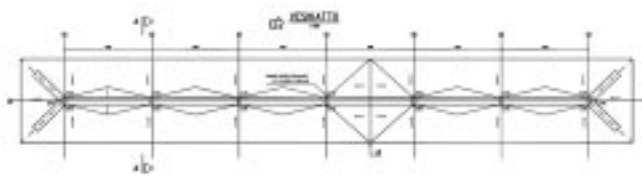
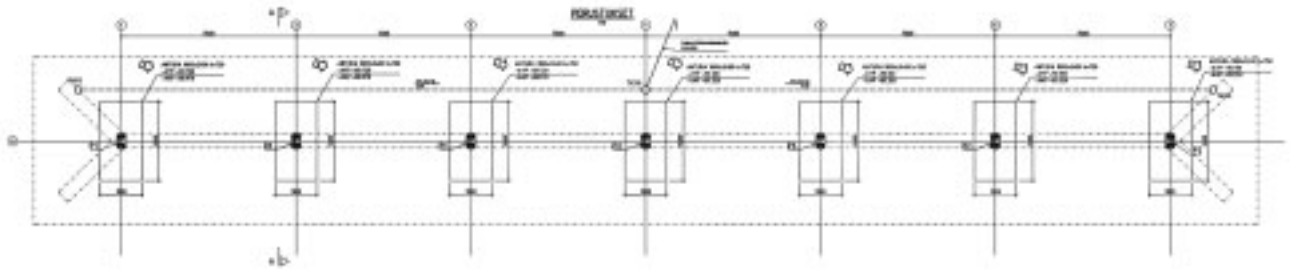
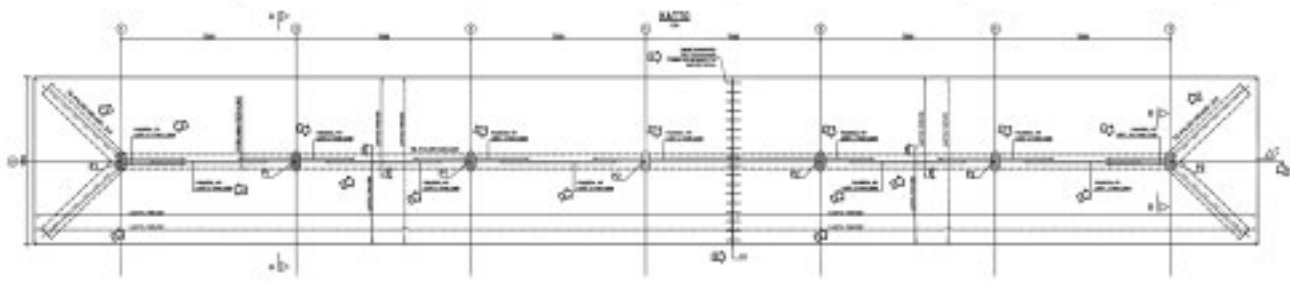
2



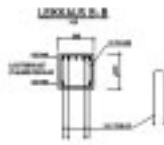
3



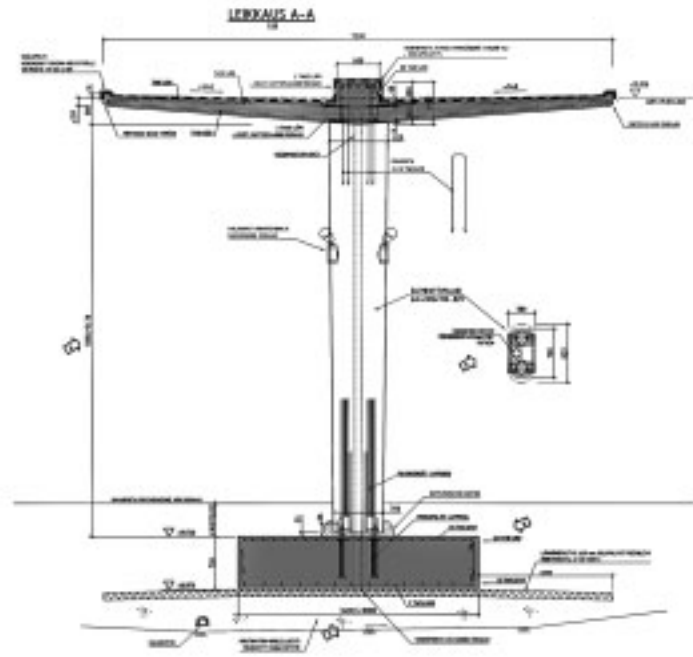
4



KÄTÖSEN PÄRTY
PALKEEN HAARAKOHTA



5



7

Rakennuksen pituus 45,7 m
 Rakennuksen leveys 10,0 m
 Rakennuksen korkeus 10,0 m
 Rakennuksen sijoitus
 Rakennuksen materiaalit
 Rakennuksen suunnittelijat
 Rakennuksen valmistaja

6



8

TAMPEREEN LINJA-AUTOASEMAN LAITURI- JA RAHTIKATOKSET

Rakennuttaja:	Tampereen kaupunki / Tilakeskus
Arkkitehtisuunnittelu:	KSOY Arkkitehtuuria, Timo Meuronen, RA, arkkit.yo
Rakennesuunnittelu:	A-Insinöörit Oy
Urakoitsija:	Skanska talonrakennus Oy, Tampere
Elementtipilarit:	Santalan Betoni Oy
Valmisbetoni:	Rudus Oy

Katokset ovat betonia: katoslappeet paikallavalettuja, pilarit elementtejä. "Haimme katosta, joka tukee rapatun päämassan arkkitehtuuria, betoni oli itsestään selvä materiaalivalinta", Meuronen kertoo.

"Työmaa täytti kaikki toiveet, paikallavalun laatu kestää lähemmänkin tarkastelun. Samoin esivalmistettuina tehdyt pilarit onnistuivat hyvin. Kävimme tehtaalla katsomassa mallipilarin, jonka toteutustapa vielä hieman hiottiin", Meuronen kiittelee.

Hän korostaa, että vaikka katosten haluttiin olevan samaa funkishenkeä kuin asemarakennuksen, katosten haluttiin näyttävän uudisosilta, ei orjallisesti vanhan kopioina tehdyiltä. "Jos katokset olisivat oikeasti 30-lukulaisia, paikallavaletut lappeet olisi muottilaudoitettu. Nyt muotit olivat vaneria, joka sileänä pintana paljastaa toteutuksen uudisosaksi."

Kiitoksia Meuroselta tulee myös rakennesuunnittelijalle, *A-Insinööreille*, jonka panos lopullisen muodonannon saavuttamisessa oli tärkeä.

VALAISTUKSELLA LISÄÄ KEVEYTTÄ

Katosten epäsuora valaistusratkaisu lisää kokonaisuuden keveyden tunnetta. Valaistus on järjestetty siten, että kaikki laiturikentälle ja rahdin katosalueelle tuleva valaistus tulee katoslappeiden kautta epäsuorasti. Se tuo Meurosen mukaan illuusion siitä, että katoslape leijuu. Keveyden tunnetta lisää se, että lappeen reuna on kapea, vain 12-senttinen. Lisäksi sitä on vielä kevennetty pienellä reunadetaljilla.

Hienovaraista tyylikkyyttä on myös rahtikatoksen pilareiden törmäyssuojauksessa. Se on toteutettu tammipystylistoituksena.

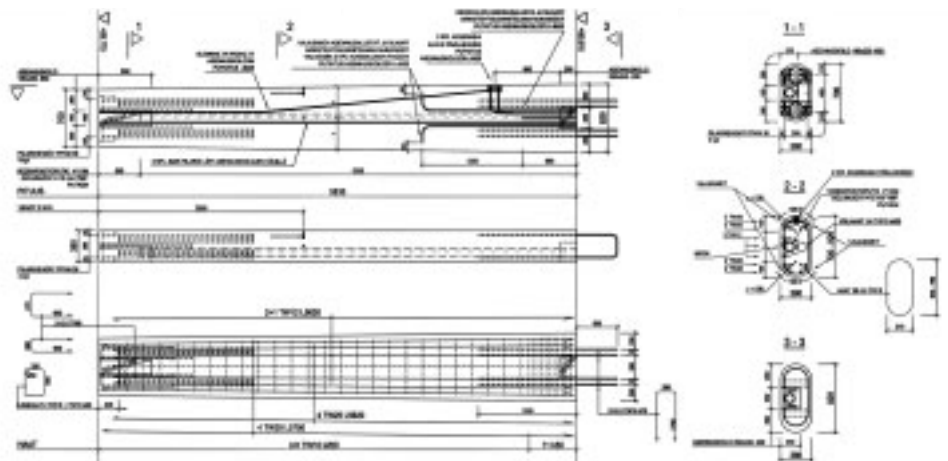
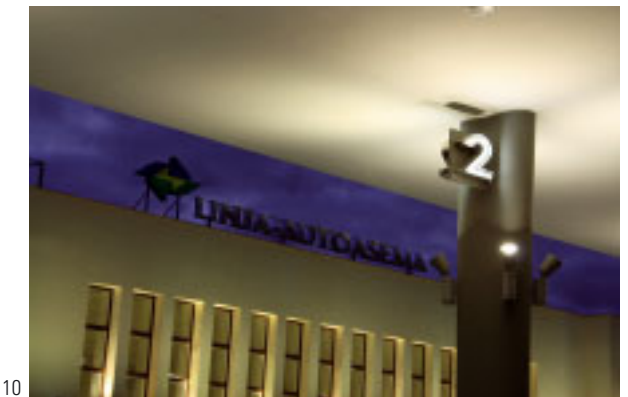
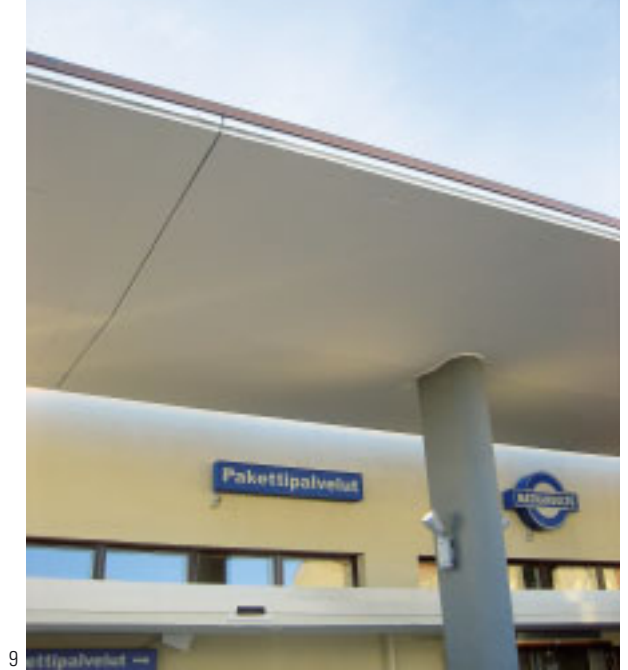
Keskeistä Meurosen mukaan on myös se, että sadevedenpoisto saatiin pilarien sisään. "Keskusteluja käytiin, mutta onneksi kaikki osapuolet näkivät, että se oli lopputuloksen kannalta tärkeä ratkaisu."

5
Pysäkkikatokso päältä.

6
Pysäkkikatokso, leikkaus A-A.

7, 8, 9, 10
Paikallavaletun katoksen lappeen reuna on kapea, vain 12-senttinen. Reunaa on vielä kevennetty pienellä reunadetaljilla. Valaistus tulee katoslappeiden kautta epäsuorasti.

11
Katoksen elementtipilareiden rakennepiirros.



SHELTERS AT TAMPERE BUS STATION

"Modern solutions integrated into 30s form language suited to the protected station building" is a concise description of the new platform and freight shelters at the bus station of Tampere. The shelters bring out the lightness of concrete as a material: slim cast-in-situ shelter panes and prefabricated columns produce an illusion of a floating structure.

The shelters were realised as part of a more extensive refurbishment of the entire bus station. The station designed by Jaakko Laaksovirta and Bertel Strömmer and built in 1938 is a historically valuable, protected site. With the exception of the waiting room, almost all the functions of the station changed places. The biggest functional change was the relocation of departure platforms from the west side of the station to the east side.

The new shelters constitute an important element of the townscape, with the taller main shelter pointing way to the departure area and the lower shelter over the

freight dock indicating the freight area and the platform line. The form language of the shelters is functional with minimalistic realisation.

The main shelter is 5.4 metres tall and 52 metres long, and covers seven platforms. The freight shelter is 4.6 m tall and 61 metres long. The 7-metre wide main shelter is supported on a line of a total of seven columns running in the centre. The load-bearing beams are on top of the shelter, concealed from sight. The prefabricated columns are narrow toward the base and carry integrated drains and technical systems, such as loudspeakers. The shelters are made from concrete; the panes are cast-in-situ structures and the columns prefabricated structures.

The indirect lighting solution of the shelters enhances the impression of total lightness. Lighting has been arranged so that all light into the platform field and the freight shelter area comes indirectly via the shelter panes. This creates an illusion of floating shelter panes.