



HÄMEENLINNAN LINJA-AUTOASEMA
RAKENNUSHISTORIALLINEN SELVITYS
Tmi Lauri Putkonen 23.3.2012



HÄMEENLINNAN LINJA-AUTOASEMA • RAKENNUSHISTORIALLINEN SELVITYS

Tilaaaja Hämeenlinnan Eteläranta Oy

Tutkimus ja dokumentointi: Tmi Lauri Putkonen
Hämeenlinna 23.3.2012

Kuvat tekijän, ellei muuta mainintaa.

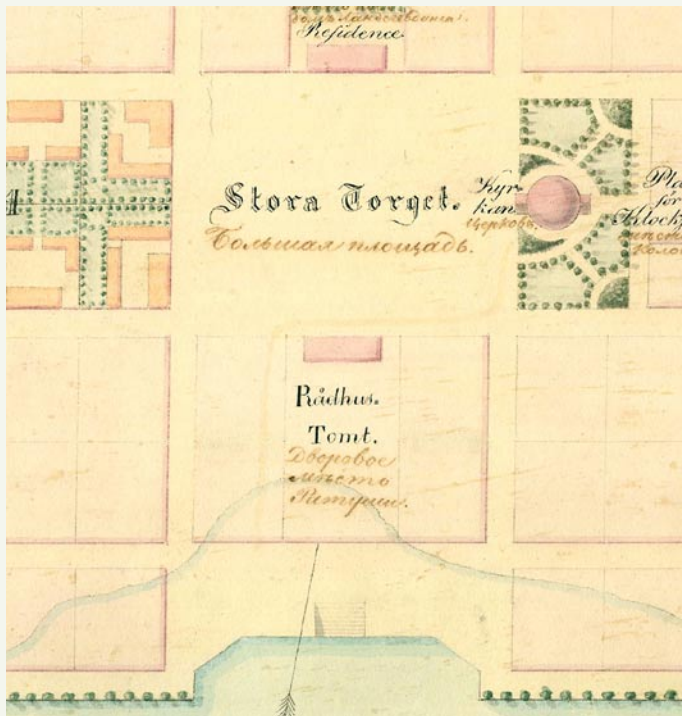
Linja-autoaseman päätyjulkisivua
– mustaa klinkkeriä ja vaaleaa
roiskerappausta

Markkinapaikasta linja-autoasemaksi

Axel Magnus von Arbinin asemakaavassa vuonna 1778 Rantatorin paikalla on kapea rakentamaton alue, joka rajoittuu Vanajaveteen. Tähän paikkaan on merkitty rakennettavaksi kaupungin vedenottoaika. Varsinaista toria ei kapealla rantakaistaleella tässä vaiheessa vielä ollut.

Kaupungin tuhouduttua pahoin vuoden 1831 tulipalossa laadittiin intendentti Carl Ludvig Engelin johdolla uusi ruutuasemakaava. Tässä kaavassa Rantatori saa selkeän torifunktion vaikkei rantaviiva edelleenkään tarjonnut mahdollisuuksia torin välittömään laajentamiseen. Ranta muotoiltiin vaatimattomaksi satama-altaaksi, sillä tuona aikana vesistöt muodostivat pääasiallisen tavaroiden kuljetusväylän niin kesällä kuin talvellakin.

Rantatorin toteuttaminen oli kuitenkin hidasta ja 1868 päästiin toimiin ranta-alueen täyttämiseksi. Vasta 1800-luvun jälkipuolella tori sai säännöllisen muotonsa ja siitä muodostui vilkas markkinapaikka.



Rantatori vuoden 1832 asemakaavasuunnitelmassa. Hämeenlinnan kaupunginarkisto.



Markkinat Rantatorilla vuonna 1909. Vasemmalla näkyy Vanajaveden rantaa. Kuva Enok Rytönen. Hämeenlinnan kaupungin historiallinen museo.

Vielä 1900-luvun alussa Rantatori oli keväisin ja syksyisin liejuinen aukio vailla kiveystä, mutta tunnelma Hämeenlinnan suurilla markkinoilla oli kuulu kautta maan. Markkinoiden aikaan paikka kuhisi maaseudulta tulleita isäntiä, emäntiä ja palkollisia sekä tietenkin hevosia. Vähitellen kukuneuvot vaihtuivat autoiksi. Suomen ensimmäinen linja-autoyhteys avattiin Turun ja Uudenkaupungin välille 1905, Hämeessä asiaan herättiin hieman myöhemmin. Ensimmäinen auto ilmestyi Hämeenlinnan katukuvaan keväällä 1909. Auton omisti Manasse Julin, joka ryhtyi heti ammattiajuriiksi.

Kaupungin sisäistä liikennettä ryhdyttiin hoitamaan linja-autoilla jo 1920 kun luutnantti Ahlgren aloitti liikenteen reitillä Rautatieasema – Myllymäki – Poltinaho. Maakunnallinen linja-autoliikenne käynnistyi täällä 1928 ja Hämeenlinnasta kehittyi nopeasti yksi autoliikenteen tärkeimmistä solmukohdista. Vuonna 1931 aloitti Jaakko Vekka linja-autoliikenteen Aulangolle. Hänen perustamansa Veljekset Vekka Oy saavutti myöhemmin keskeisen aseman Hämeenlinnan seudun linja-autoliikenteessä.



Ensimmäisiä linja-autoja Rantatorilla. Enok Rytkösen valokuva vuodelta 1927 ennen Shellin huoltoaseman rakentamista. Hämeenlinnan kaupungin historiallinen museo..

Hämeenlinnaan valmistui 1920-luvun lopussa Shell Oy:n huoltoasema, jonka yhteydessä oli odotustila linja-automatkustajia varten. Vuonna 1930 Nobel-Standard Oy rakennutti Hämeenlinnan Rantatorille aseman, jonka varustuksiin kuuluivat odotussalit niin matkustajille kuin kuljettajillekin, lippumyymälät, matkatavaroiden säilytystilat ja WC:t.

Mualla maassa ryhdyttiin rakentamaan ajanmukaisia linja-autoasemia funktionalismin hengessä. Tampereelle valmistui Pohjoismaiden suurin asema 1938 ja Turkuun samana vuonna pyöreä asemarakennus. Lahden funkisasemakin ehdittiin rakentaa 1939, mutta talvisota ja sitä seurannut jatkosota katkaisivat lupaavasti alkaneen kehityksen.

Rauhan tultua maan jälleenrakennus työllisti kansakunnan täysin eikä linja-autoasemien rakentaminen ankarana materiaalipulan vallitessa ollut mahdollista. Linja-autojen määrä alkoi kuitenkin 1950-luvulla kasvaa ja väestö liikkua. Junaverkosto ei voinut tyydyttää kaikkea matkustamisen tarvetta ja yksityisautot olivat vain harvojen käytettävissä. Siksi 1950-luvulla käynnistyi saman aikaisesti lukuisia hankkeita saada jokaiseen kaupunkiin ja kauppalaan oma linja-autoasema. Näin tapahtui myös Hämeenlinnassa, jossa kaupunki käynnisti 1958 linja-autoaseman suunnittelun.



Rantatori 1950-luvulla ennen uuden linja-autoaseman rakentamista. Huoltoasemarakennus sai toimia vielä tuolloin tilapäisenä linja-autoasemana. Kuva Mäkinen. Hämeenlinnan kaupungin historiallinen museo..

Linja-autoasema valmistuu

Linja-autoasema suunniteltiin vuonna 1958, jolloin elettiin vielä taloudellisen laman aikaa. Luvassa oli kuitenkin parempaa ja pian alkoikin teollisuustuotannon vahva kasvun kausi, joka oli omiaan luomaan optimismia. Elettiin kuitenkin aikaa, jolloin yksityisautojen tuonti oli tiukasti säännösteltyä, tuontisäännöstelyhän purettiin vasta 1962. Rakennusaineteollisuus pystyi tuottamaan taas materiaalia, joten nyt oli hyvä päästä rakentamaan parempia olosuhteita voimakkaasti lisääntyvälle linja-autoliikenteelle.

Kaupunginhallitus hyväksyi 19.3.1957 Hämeenlinnan linja-autoasemakiinteistö Oy:n yhtiöjärjestyksen. Kaupunki oli pääasiallinen omistaja, mutta sen ohella osakkaina olivat Matkahuolto Oy, Matkaravinto Oy sekä Rautatiekirjakauppa Oy. Linja-autoasemakiinteistö Oy merkittiin kaupparekisteriin 17.1.1958. Kaupunginarkkitehti Olavi Sahlberg sai tehtäväkseen laatia suunnitelmat uudeksi asemaksi ja 12.4.1958 hän saattoikin päivätä lopulliset piirustukset. Rakennustoimikunnan puheenjohtajana oli teknillinen kaupunginjohtaja Mauno Kauppila, joka insinöörinä vastasi myös aseman rakennesuunnittelusta. Valmistavat työt asema-alueella oli aloitettu tosin jo maaliskuun loppupuolella. Perustustyöt suoritti kaupungin rakennustoimisto, paa-lutusurakan Pellonraivaus Oy ja varsinainen rakennusurakka annettiin Kummila Oy:n tehtäväksi. Urakkasopimukset allekirjoitettiin juhannuksen jälkeen ja työt pääsivät ripeästi käyntiin. Harjannostajaisia vietettiin 5.9.1958 ja myymälät olivat valmiina joulukuussa. Viimeistelytyöt jatkuivat vuoden vaihteen yli ja lopputarkastus hyväksyttiin 11.2.1959.

Valmistuttuaan rakennus pystyi palvelemaan monipuolisesti matkustavia asiakkaitaan. Keskushalli oli näyttävä akustisine reikätiiliseinineen ja Hämeenlinnan ympäristöä kuvaavine seinäkartoineen. Matkaravinnon suuri ravintolasali oli kaupungin moderneimpia. Kaiken kaikkiaan uusi linja-autoasema kohensi Hämeenlinnan ennestäänkin tunnustettua asemaa yhtenä Sisä-Suomen merkittävimmistä matkailun kohteista ja keskuksista.



Uusi linja-autoasema 1960-luvun alussa. Kuva Arvo Granholm. Hämeenlinnan kaupungin historiallinen museo.

Rakennuksen kuvaus

Asemarakennuksen rakenteet

Osin yksi-, osin kaksikerroksisen asemarakennuksen perustukset lepäävät paalutuksen päällä. Sokkeli on betonia. Kantavana rakenteena on betoninen pilarilaattajärjestelmä. Seinämuurit ovat osaksi betonia ja 200 mm siporexia, osin vain siporexia. Ulkopinnassa vaihtelevat roiskerappaus, tiiliverhous, erilaiset laatat ja mineriittilevy.

Rakennuksen vesikatot ovat pulpettikatoja, joiden kallistus on rakennuksen eri osissa vastakkaisiin suuntiin.

Alkuperäinen tila-ohjelma

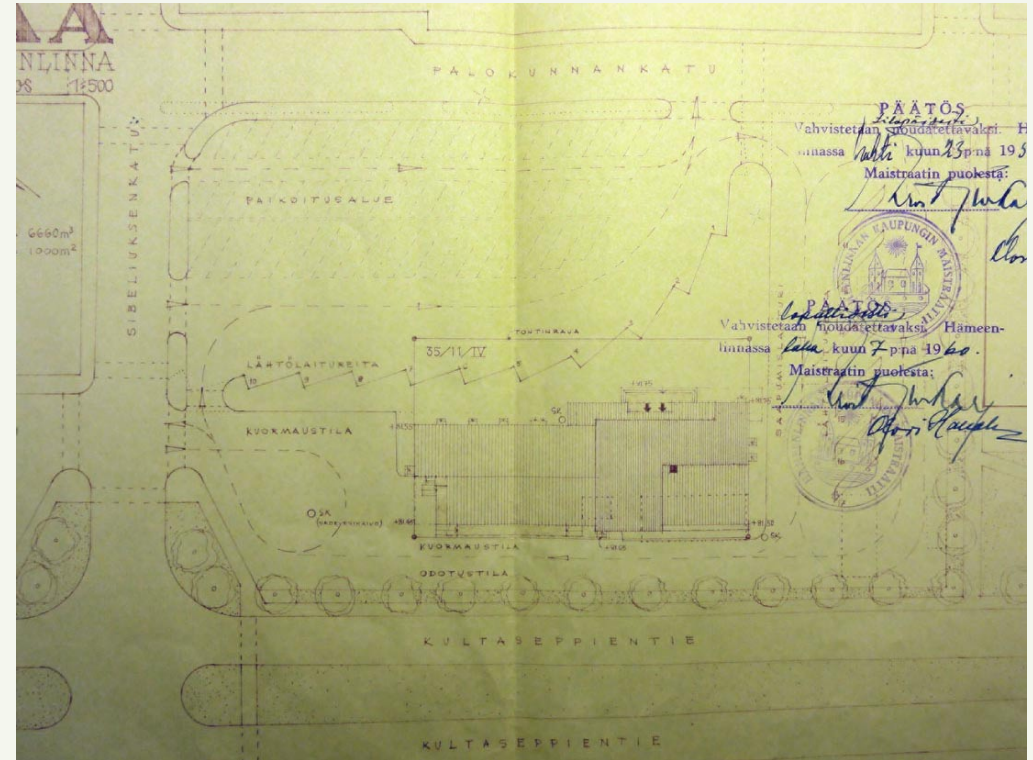
Vuoden 1958 rakennuslupapiirustusten pohjapiirroksista ilmenee huonetilojen käyttötarkoitus, joka myös ilmeisesti toteutui valtaosin. Laituripihalta tullaan pääsisäänkäynnistä suureen kaksikerroksiseen keskushalliin, jonka yhteydessä ovat kassatoiminnot, odotustilat ja yleisökäymälät. Halliin avautuvat myös kioski- ja myymälätilat sekä asemanhoitajan huone ja toimisto. Hallin yläosaan tulee valo laituripihan puoleisista ikkunoista.

Hallista johtaa avoportaati ylemmällä tasolla olevaan ravintolaan, jonka sali on korkea. Ravintolasalin rannanpuoleisella julkisivulla on suuret näköalaikkunat.

Laituripihan puolella rakennuksen länsipäässä on ensimmäisessä kerroksessa myymälätiloja, joiden ovet avautuvat suoraan pihalle. Yksikerroksisessa osassa on puolestaan rahtiasema, jossa on erikseen lähtevän ja saapuvan tavarantoimitus, toimisto ja kuljettajien lepohuone. Toisessa kerroksessa, jonne on pääsy länsipään portaikosta, sijaitsee alkuperäisten piirustusten mukaan konttoritiloja sekä kampaamo. Rannan puolella rakennuksen keskellä on porrashuone, josta on pääsy ravintolan keittiötiloihin sekä asuinhuoneistoihin. Näistä suurin, talonmiehen asunto on sijainnut laituripihan puolella, muut rannan puolella. Myös ravintolan emännän asuinhuoneisto oli tässä osassa rakennusta. Omana erityistoimintona rakennuksessa oli sen itäpään toisessa kerroksessa sijainnut kaupungin sähkölaitoksen kytkinasema. Käynti kytkinasemalle oli itäpään ensimmäisestä kerroksesta, jossa sijaitsi myös muuntaja.

Ulkoarkkitehtuuri

Rakennuksen luoteisjulkisivua hallitsee odotus- eli keskushalliin johtava katoksellinen

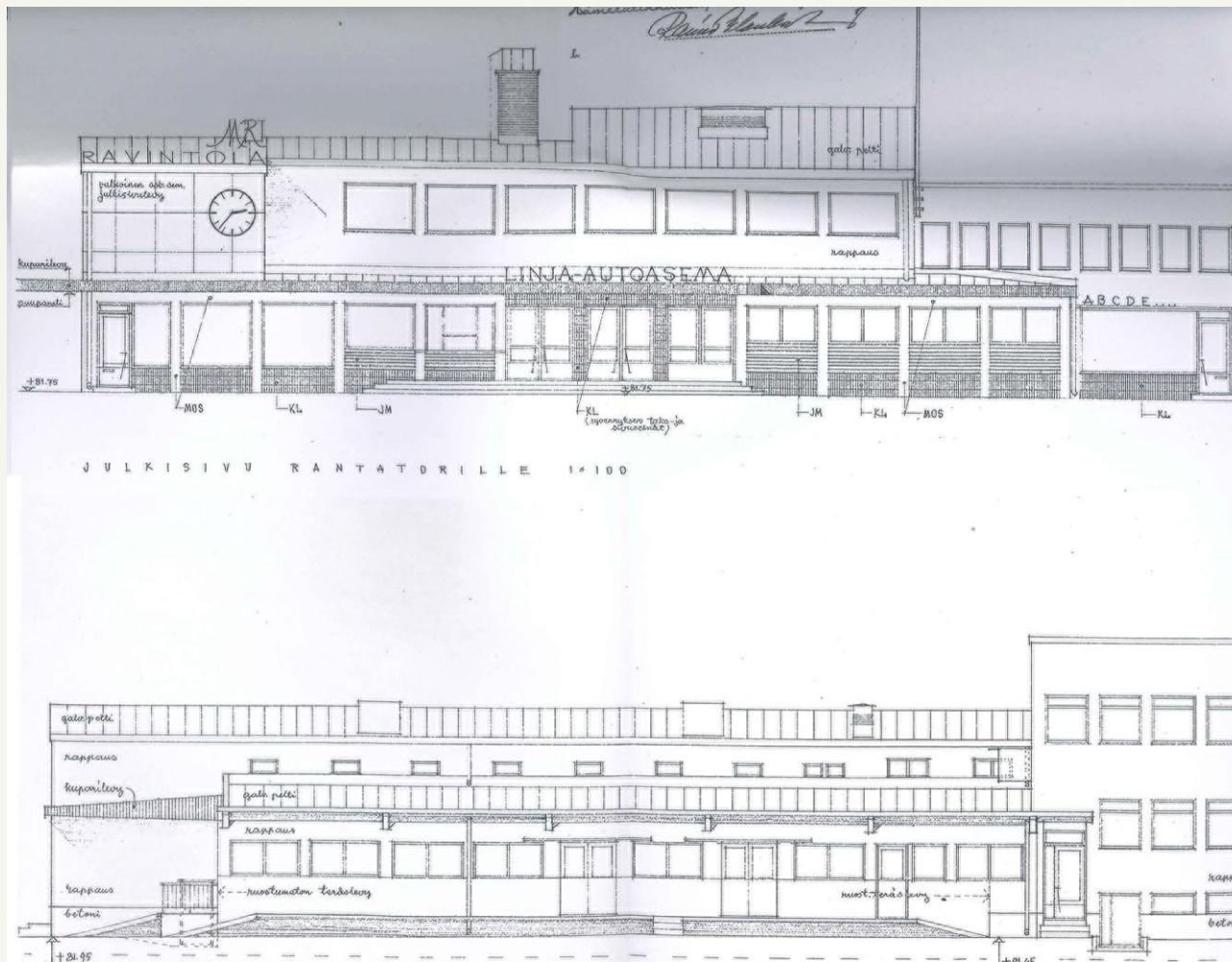


Linja-autoaseman asemapiirustus, Olavi Sahlberg 12.4.1958. Hämeenlinnan kaupunginarkisto.

pääsisäänkäynti ja keskushallin yläosan suuret ikkunat. Julkisivumateriaaleina on katusosassa käytetty alkuperäisten piirustusten mukaisesti kellertävää Sahara-julkisivutiiliä puhtaaksimuurattuna, lasitettua mustaa Kupittaa sauvaklinkkeriä sekä valkoista sintrattua pikkumosaikkia. Laatoittamaton seinäpinta on vaaleaksi maalattua roiskerappausta.

Ulkonevan sisäänkäyntiosan kohdalla katosta kiertää uritetulla kuparilevyllä päällystetty vyöhyke. Toisen kerroksen julkisivut ovat pääasiassa roiskerapattuja lukuun ottamatta ravintolan kohtaa, jossa julkisivumateriaalina on valkea asbestisementtilevy. Tätä vyöhykettä koristaa aseman pelkistetty seinäkello. Keskushallin länsikulmassa on seinään kiinnitetty lipputanko.

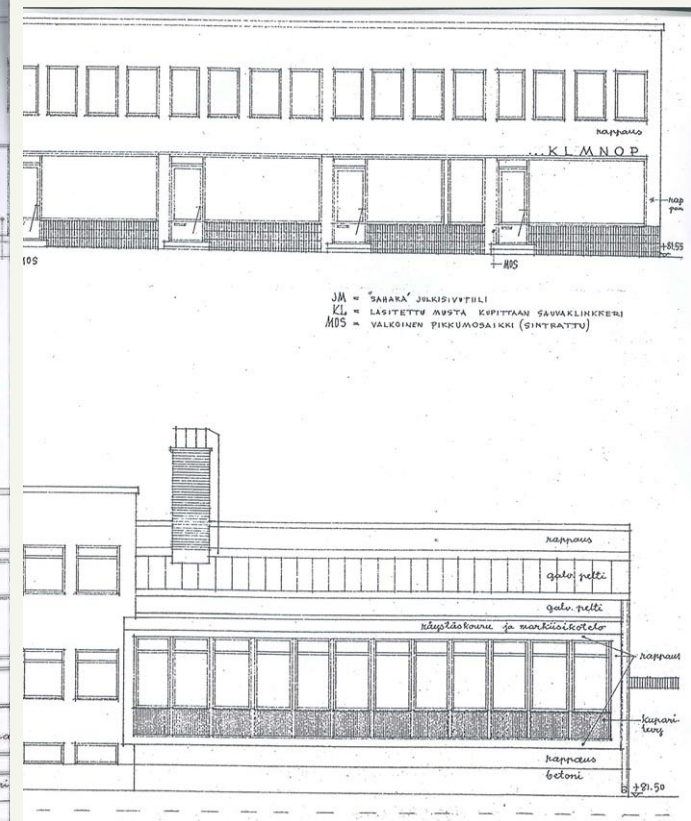
Alkuperäisissä, vuoden 1958 julkisivupiirustuksissa luoteisjulkisivun kaikissa ovissa on samanlaiset, varsin pitkät vinoon asennetut vetimet. Tällaisina ne ovat yhä myymäläsi-



Linja-autoaseman julkisivut, Olavi Sahlberg 12.4.1958. Hämeenlinnan kaupunginarkisto.

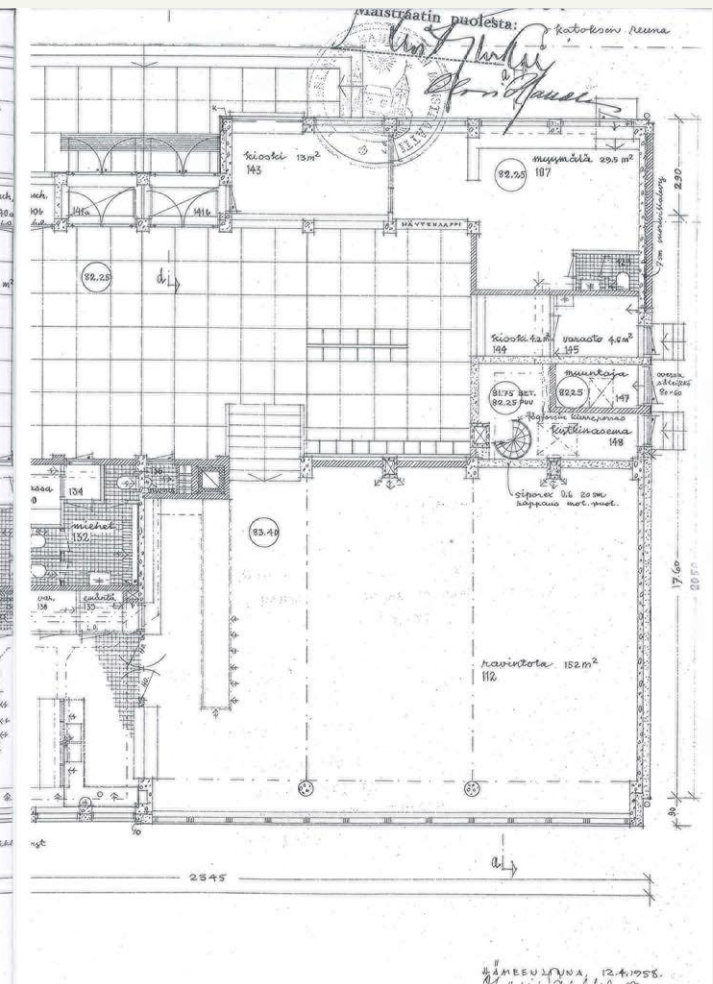
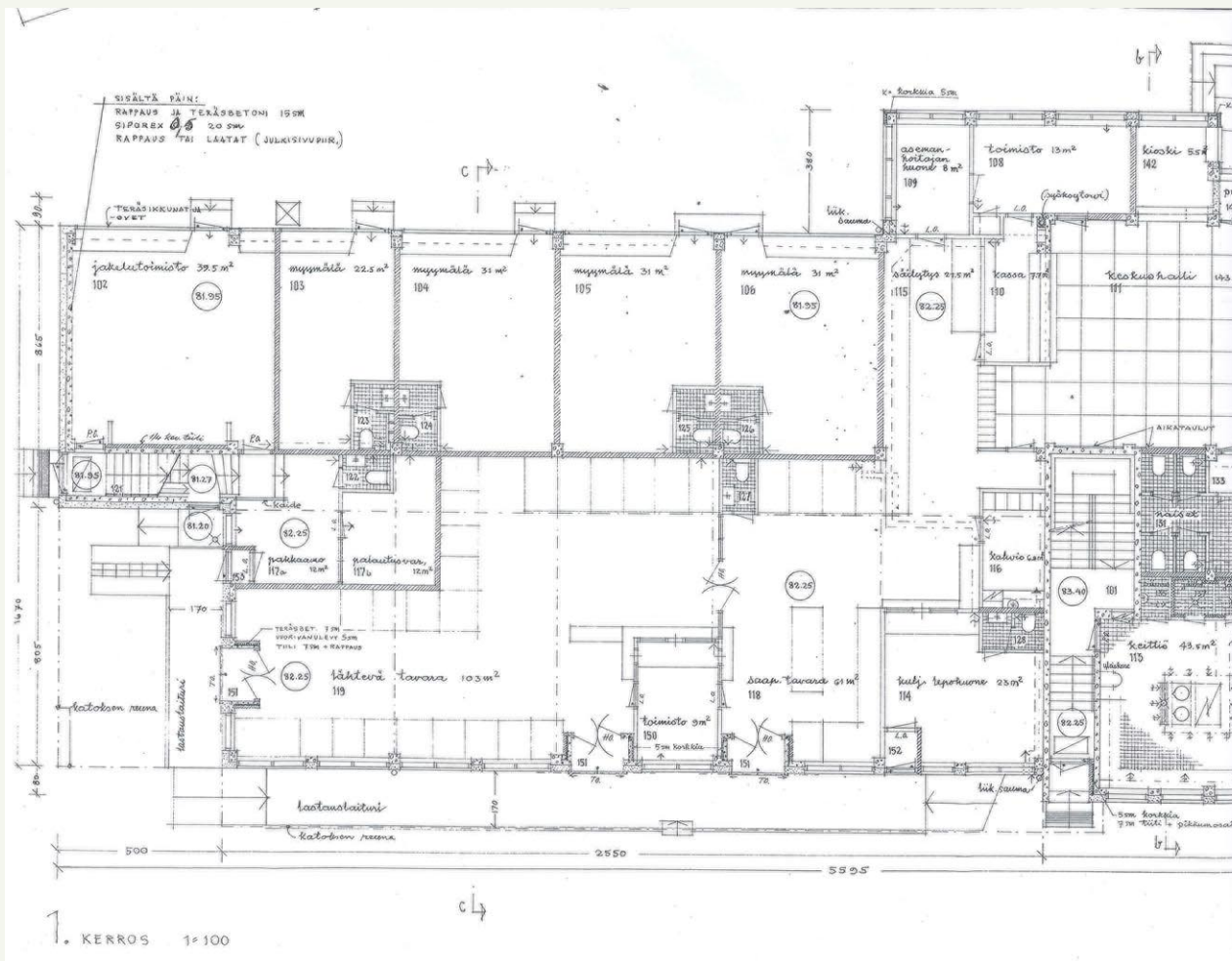
ven alkuperäisissä ovissa, jossa metallisen vetimen otekohta on puinen. Pääsisäänkäynnin teräsovilla on puolestaan uritetusta lakatusta puusta tehdyt vaakasuorat vetimet, jotka vaikuttavat vanhoilta. Teräsovet ovat kuitenkin uusia.

Rannan puoleinen julkisivu jakaantuu kolmeen osaan, betonitukien kannattamaan avoimeen lastauskatokseen ja siihen liittyviin yksikerroksisiin varastotiloihin, keski-osan kaksikerroksiseen osaan, josta on käynti mm. asuinhuoneistoihin sekä suurin ikkunoin varustettuun ravintolaosaan, jossa julkisivumateriaalina on muualla käytetyn

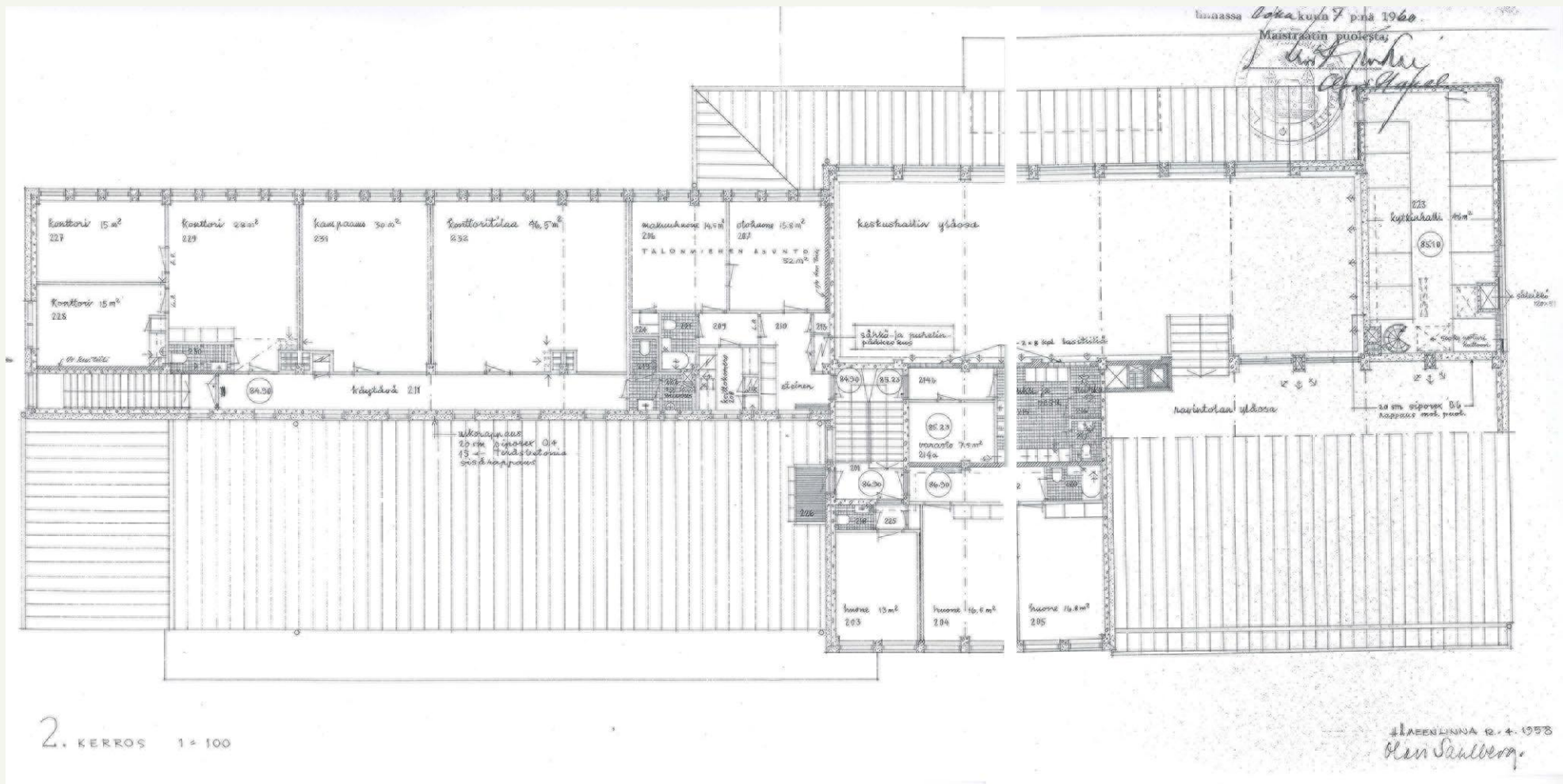


roiskerappauksen ohella poimutettua kuparilevyä.

Rakennuksen julkisivut ovat säilyneet pääpiirteissään alkuperäisessä asussa sillä mitään suurempia peruskorjauksia ei ole tehty. Tämä näkyy osin kuluneisuutena.



Alkuperäinen 12.4.1958 päivätty pohjapiirustus, ensimmäinen kerros. Hämeenlinnan kaupunginarkisto.



Alkuperäinen 12.4.1958 päivätty pohjapiirustus, toinen kerros. Hämeenlinnan kaupunginarkisto.



Pääsisäänkäynnin pintamateriaaleja: lakattua puukattoa, jossa upotettu valovyöhyke, seinien mustaa klinkkerisauvaa ja uudet teräsovet.



Pääovien ovenvetimet ovat uurrettua puuta.



Tuulikaapissa klinkkeriseinät ovat ruskeasävyiset, lattian pinta on harmaata laattaa. Valurautapatterit on maalattu samalla sinisellä kuin teräsovet.

Linja-autoaseman keskushalli on muutoksista huolimatta säilyttänyt rakentamisaikaisen ilmeensä, joka on tyypillinen 1950-luvun julkiselle rakentamiselle. Tämän selvityksen puitteissa ei ole tutkittu rakennuksen pintakäsittelyä tai värisävyjä.

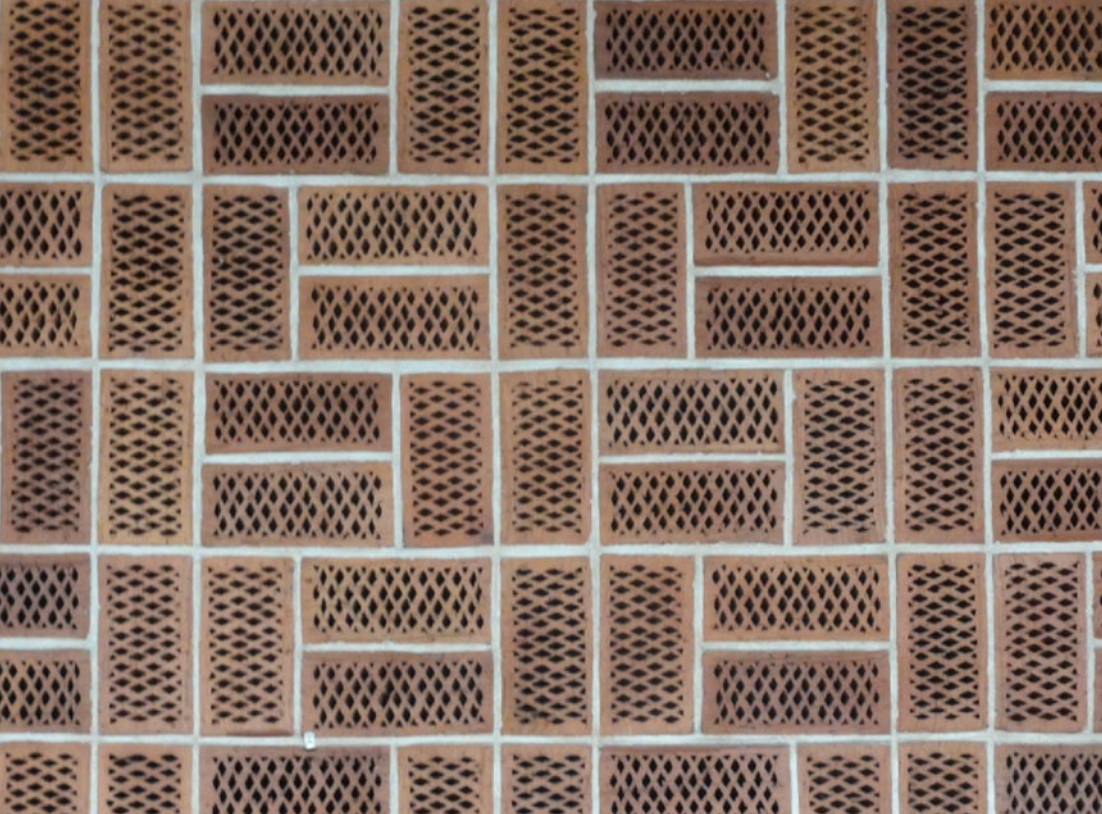
Puhtaaksimuuratun reikätiilen käytöllä on pyritty akustisesti tasapainoiseen tulokseen, mutta sillä on ollut myös selkeästi esteettiset syyt. Erityisesti koulujen sisätiloissa reikätiili oli suosittu materiaali 1950-luvulla. Ruotsalaisessa tiiliteollisuuden julkaisussa Tegel oli 1956 laaja artikkeli reikätiilen ominaisuuksista:

”Håltegel murat på kant med hålen in mot ett rum har ibland använts som ljudabsorberande material och för friskluftsinblåsning samt även som dekorativt element.”

Hämeenlinnan linja-autoasemalla osa hallin ilmanvaihdesta toteutettiin pohjapiirustusten mukaan tosin reikätiilien läpi lautasventtiilein, osa hallin itäpäädyn ilmastointiritilöiden läpi. Reikätiiliseinässä on lisäksi horisontaalinen lasitiilivyöhyke, joka antoi valoa takana oleviin saniteettitiloihin.



Näkymä keskushalliin, vasemmalla portaat ravintolatalaan, taustaseinällä matkailukartta. Hallin seinien alaosat ovat mosaiikkipintaiset, katossa profililevyä. Katon palkeista joka toiseen on upotettu valaisinvyöhykkeet. Lattian pintamateriaalina on niin ikään alkuperäinen sementtimosaiikki, jossa on vyöhykejako.



Keskushallin reikätiiliseinää.



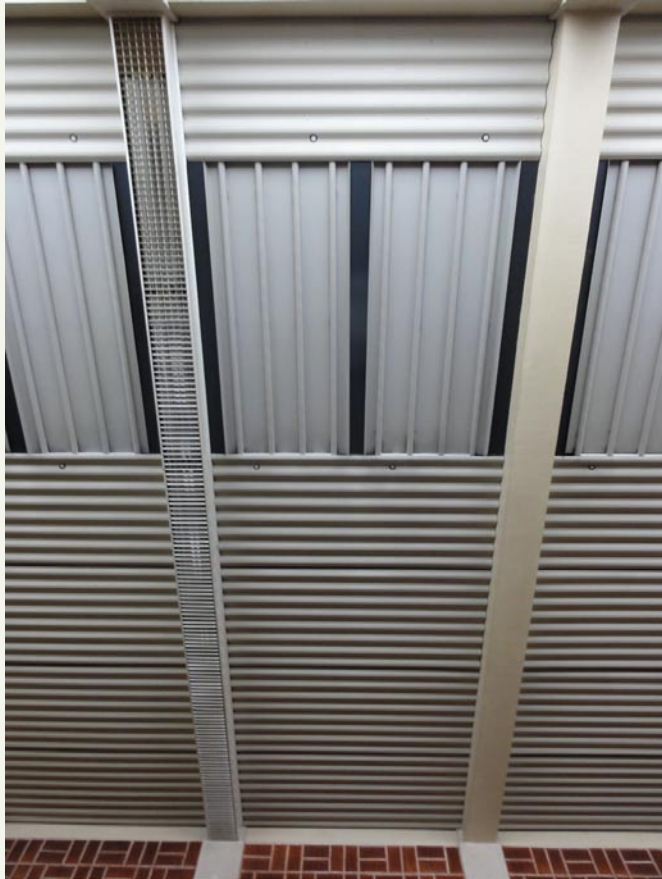
Matkapalveluiden nurkkaus. Ovi ja puuverhous vaikuttavat alkuperäisiltä.



Keskushallin päätyseinässä kassojen yläpuolella on Hämeenlinnan ympäristön tieyhteyksiä ja linjoja havainnollisesti esittävä seinämaalaus. On oletettavaa, että se on maalattu Sahlbergin ohjeiden mukaan. Maalarin henkilöys on jäänyt unohtuksiin.



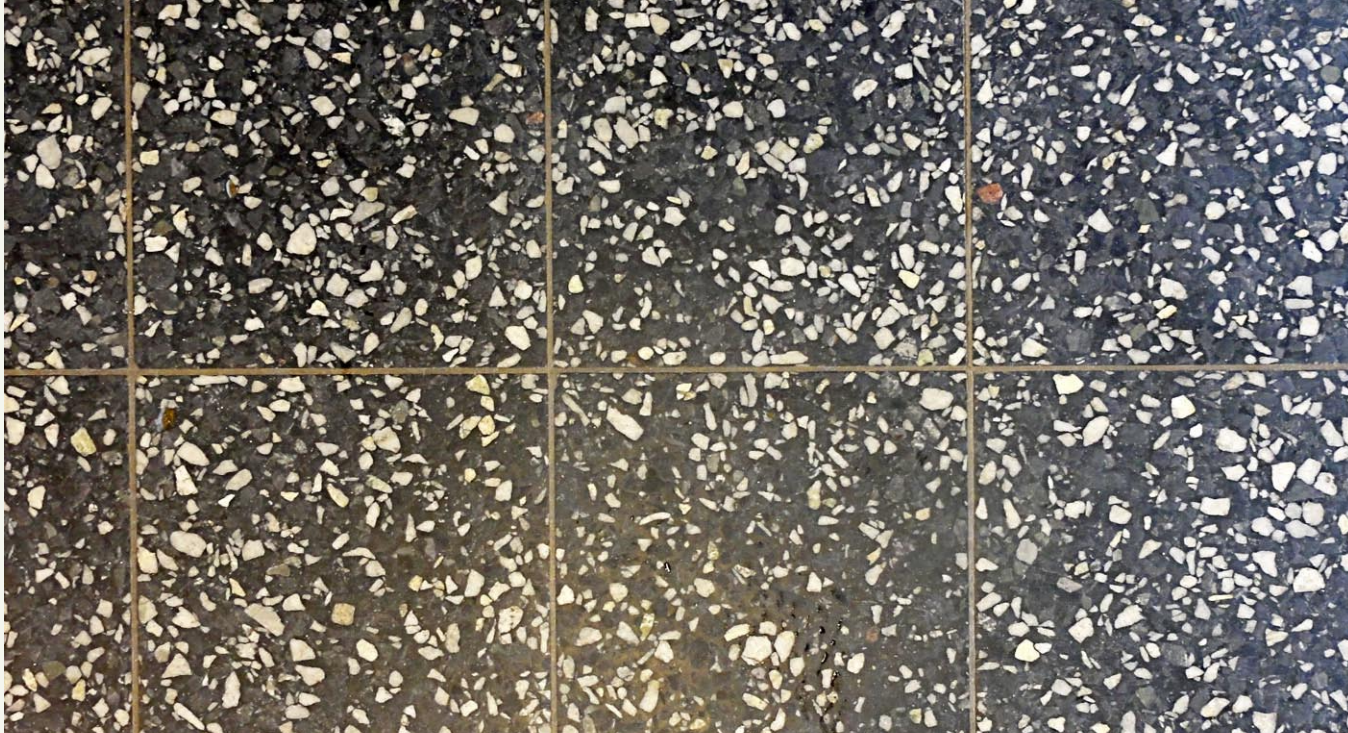
Keskushallin kellosta on jäljellä taulu. Kunnostuksen sijasta sen sisälle on sijoitettu pieni, uudenmallinen sähkökello.



Keskushallin kattopinnoitteena on poimulevy, vasemmalla palkkiin upotettu valaistus. Myös poimulevyllä on pyritty hallitsemaan hallin akustiikkaa.



Yllä portaat ravintosaliin, vasemmalla keskushallin mosaiikkipintaa, jota on käytetty seinien alaosassa.



Lastauslaiturin ulkokatos lepää teräsbetonikonsolien varassa. Seinät on suojattu laudoilla. Sisätiloissa tilanne on suurinpiirtein samanlainen kuin rakennuksen alkuaikoinakin. Sementtimosaikkilattia on kestänyt kovaa kulutusta yllättävän hyvin.



Länsipään lastauslaiturin katoksessa on alkuperäinen poimutettu kuparilevyverhous.



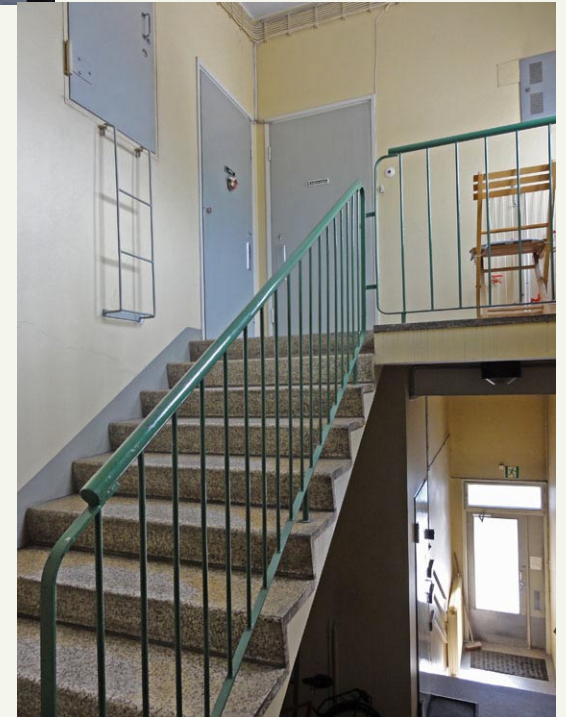
Alkuperäistä kuparilevyverhousta entisen ravintolasalin julkisivussa.



Lastauslaiturin vierestä on sisäänkäynti ravintolan keittiötiloihin sekä asuntoihin.



Asuntoihin johtava porrashuone. Portaiden materiaalina on sementtimosaiikki ja kaiteet johteineen terästä. Huoneistojen ovet ovat maalattuja levyovia.





Linja-autoaseman itäpäätyä tyhjiään olevine ravintolatiloinen.

Linja-autoasemien yhteyteen on perinteisesti kuulunut ravintola- tai kahvilapalvelut matkustajien virkistykseksi. Vuodesta 1939 Matkaravinto Oy ryhtyi hoitamaan linja-autoasemien ravintoloita ja kahviloita. Näin tapahtui myös Hämeenlinnassa kaksi vuosikymmentä myöhemmin.

Ravintolatoiminnan loputtua sen tilat ovat olleet vuokrattuina mm. Capoeira-koululle. Ravintolan alkuperäistä sisustusta ei ole juurikaan jäljellä ja sekä ravintolasalin että keittiön seinät ovat saaneet varsin kirjavan värityksen. Viime ajat tilat ovat olleet tyhjiään.

Oikealla ylhäällä ravintolan keittiötiloja nykyisessä asussaan. Alempana ravintolasali capoeirahallina.



Linja-autoasema Hämeenlinnan kaupunkikuvassa

Linja-autoaseman sijainti vanhan ruutukaava-alueen keskiakselilla on korostanut sen kaupunkikuvallista merkitystä. Aiemmin markkinapaikkana toiminut Rantatori kehittyi 1900-luvun kuluessa tärkeäksi liikennepaikaksi. Linja-autoaseman rakentaminen 1950-luvulla teki alueesta myös matkailullisen keskuksen. Tähän funktioon liittyi myös Hanssin Jukan lentokonekahvilan kausi 1959-1981. Yksityisautoilun kasvu on sittemmin vähentänyt matkailijavirtoja tällä alueella.

Rantatorin ympäristö on rakennuskannaltaan ajallisesti kerroksellista. Palokunnankadun näkymää hallitsee vanhimpana 1893 valmistunut Palokunnantalo. Torin itälaitaa hallitsevat Wetterhoffin kotiteollisuusopiston 1930-luvun rakennukset ja niistä rantaan päin vuoden 1991 suuri koulurakennus.

Torin länsireunaa hallitsee 1971 valmistunut Asunto Oy Hällätorni. Sibeliuksenkadun ja Palokunnankadun kulmassa on 1930-luvun funktionalistinen Etelä-Hämeen Osuusliike ja kadun toisella puolen Olavi Sahlbergin ja Mika Ernon 1956 suunnittelema Palokunnankatu 20. Ernon käsialaa on myös Palokunnantalon toisella puolen sijaitseva Keskustalo vuodelta 1964. Sen vieressä on Asunto Oy Jyrkänkulman funktionalistinen asuin- ja liikerakennus vuodelta 1950.

Rantatori ei siis muodosta yhtenäistä rakennettua ympäristöä vaan ajallisesti kerroksellista kaupunkikuvaa, jota voidaan pitää Hämeenlinnalle tyypillisenä. Linja-autoasemalla on tässä kokonaisuudessa hyvin keskeinen asema. Se onkin arvotettu kulttuurihistoriallisesti merkittävänä kohteena sekä Hämeen liiton että Hämeenlinnan kaupungin varsin tuoreissa selvityksissä.

Kuten liitteenä olevasta luettelosta ilmenee, linja-autoasemat ja niiden ympäristöt ovat kautta maan voimakkaassa muutostilassa. Muutamilla paikkakunnilla on päädytty vanhan linja-autoaseman purkuun, osassa vanhat asemat ovat kunnostettuina saaneet uusia käyttäjiä, osassa tilanne on yhä avoin.

Hämeenlinnan linja-autoasema on jälleenrakennuskauden hyvin säilynyt liikenne-rakennus. Rakennuksen ulkoarkkitehtuuri ja keskeiset sisätilat ovat materiaaleiltaan alkuperäiset. Erityisesti keskushalli vaihtelevine pintamateriaaleineen edustaa 50-luvun julkista rakentamista parhaimmillaan.



Suomen ilmavoimien käytössä vuosina 1940-55 ollut Douglas DC-2 kuljetuskone siirrettiin linja-autoaseman valmistumisvuonna 1959 Hämeenlinnan Rantatorin tuntumaan, missä se palveli yleisökahvilana vuoteen 1974. Satunnaista kahvilatoimintaa oli aina vuoteen 1981 ja 1983 se ostettiin ja siirrettiin Keski-Suomen ilmailumuseoon, jossa se on juuri entistettynä nyt näytteillä. Kuva kirjasta Matti Hämäläinen, Hanssin Jukka – Douglas DC-2. Marskin hovikoneen tarina. Minerva 2011.

LIITE:

Vanhojen linja-autoasemien tilanne Suomessa esimerkkien valossa

Tampereen linja-autoasema

valmistunut 1938

suunnittelijat Tampereen kaupungin rakennustoimisto, arkkitehdit Bertel Strömmer ja Jaakko Laaksovirta

Tampereen funktionalistinen linja-autoasema oli valmistuessaan Pohjoismaiden suurin ja ajanmukaisin. Yhdessä samaan aikaan rakennettujen huoltoasemarakennusten, alkuun Gulfin ja Esson sekä Autotuonnin rakennuksen kanssa rakennukset muodostavat funktionalismin henkeen toteutetun kokonaisuuden. Linja-autoaseman eteläpuolelle on rakennettu 1984 rahtiasema, joka liittyy arkkitehtuuriltaan edellisiin.

Alkuperäisessä käytössä säilyneen, asemakaavalla suojellun linja-autoaseman perusparannus toteutettiin 2007-2008. Linja-autoaseman saneerauksen suunnitteli KSOY Arkkitehtuuria, pääsuunnittelijana Timo Meuronen. Tällöin mm. lähtölaiturit siirrettiin aseman itäpuolelle ja rakennettiin uusi laiturikatos. Uudet katokset toistavat funktionalismin muotokieltä ja ne ovat tarkoituksellisesti tärkeä kaupunkikuvallinen elementti. Alueen muutokset liittyivät Ratinan kauppakeskuksen rakentamiseen.

Turun linja-autoasema

valmistunut 1938

suunnittelijat kaupunginarkkitehti Harald Smedberg ja apulaiskaupunginarkkitehti Totti Sora

Turun pyöreä linja-autoasema odotushallin pantheonmaisine kattoikkunoineen lukeutuu kaupungin merkittävimpiin funktionalismin kauden kokonaisuuksiin. Linja-autoasema peruskorjattiin 2010-2011, jolloin sen sisätilat ja arkkitehtuuri palautettiin alkuperäiseen loistonsa. Linja-autotoimintojen lisäksi uutena käyttäjänä on nyt myös apteekki, joka tuo asiakasvirtoja mm. aseman kahvilaan.

Linja-autoaseman viereen rakennettu Nobel-Standard Oy:n toimipiste eli Esso valmistui 1940 palvelemaan erityisesti ammattiliikennettä. Rakennuksen suunnitteli arkkitehti Georg Jägerroos. Huoltoasema muutettiin ravintolaksi ja hotelliksi 2000-luvun alussa. Turun linja-autoasema ympäristöineen on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö.



Tampereen linja-autoasema vastakunnostettuna. Kuva Juho Paavisto /WikimediaCommons



Turun linja-autoasema



Lahden linja-autoaseman keskushalli

Lahden linja-autoasema

valmistunut 1939

suunnittelija arkkitehti Kaarlo Könönen

Lahden funktionalistinen asemarakennus on suojeltu asemakaavassa rakennustaiteellisesti sekä liikennehistorian ja ympäristön kannalta arvokkaana. Esillä on ollut linja-autoliikenteen toimintojen keskittäminen rautatieaseman lähistölle kaavailtuun liikennekeskukseen, mutta paikka on todettu ahtaaksi ja hanke on kesken. Linja-autoasema liittyy ns. Ranta-Kartanon asemakaavoitukseen, joka on yhä kesken valitusten takia.

Tutkija Päivi Siikaniemien tiedonanto 22.3.2012

Loviisan linja-autoasema

valmistunut 1943

suunnittelija arkkitehti Anna-Liisa Stigell

Loviisan funktionalistinen linja-autoasema valmistui jatkosodan aikana. Osittain kaksi-

kerroksiseen kivirakennukseen liittyy matala, pyöröpäätteinen kahvilaosa. Asemarakennus on suojeltu asemakaavassa. Aseman ympäristöön on kaavailtu asuin-kerrostaloja.

Porin linja-autoasema

valmistunut 1955

suunnittelija arkkitehti Teuvo Peltola

Porin linja-autoasema on valmistunut vuonna 1955. Suurehkoon asemarakennukseen liittyi jo alun alkaen liiketiloja, mm. Kansallis-Osake-Pankin konttori. Vuonna 2003 peruskorjatussa rakennuksessa on säilynyt jälleenrakennuskauden 50-lukulainen ilmapii-ri, vaikka korjauksessa muutettiin mm. pintamateriaaleja. Peruskorjauksen suunnitteli Arkkitehtitoimisto Küttner. Tiloissa toimii myös Matkahuolto Oy.

Linja-autoaseman alue on Porin keskeisiä kehityskohteita. Alueelle on ollut suunnitteilla ensin market-toimistoja, myöhemmässä asemakaavanmuutoksessa asuntoja.

Linja-autoaseman rakennuksella ei ole asemakaavassa suojelumääräystä.

Rakennustutkija Liisa Nummelinin tiedonanto 21.3.2012.

<http://www2.pori.fi/rak/rak1/katuinfo/PORILA-raportti.htm>

Porin linja-autoasema vanhassa postikortissa. Kuvalähde: http://www.poritieto.com/images/b/b7/Linja-autoasema_vanha2.jpg





Riihimäen linja-autoasema

Riihimäen linja-autoasema

valmistunut 1955

suunnittelija arkkitehti Martti Jaatinen

Riihimäen linja-autoaseman kohtaloa on puitu pitkään. Linja-autoasema on luetteloitu kaupungin kaavoituspalveluiden inventoinnissa ”Riihimäen merkittäviä rakennuksia, rakennusryhmiä ja kulttuurimaisemakokonaisuuksia” taajama-alueella sijaitsevaksi merkittäväksi kohteeksi. Jälleenrakennuskauden asemarakennus on arkkitehtuuriltaan moderni.

Alueen kaavoittaminen asuinkäyttöön tuli ajankohtaiseksi, kun uusi matkakeskus valmistui vuonna 2009 rautatieaseman viereen ja torin käyttö oli vähäistä. Riihimäen kaupunginhallitus ja kaupunginvaltuusto hyväksyivät linja-autoaseman purkamisen sallivan kaavaehdotuksen. Linja-autoaseman suojelemiseksi on perustettu kansanliike ja suojelukiista on saanut valtakunnallistakin huomiota.

Hämeenlinnan hallinto-oikeus kumosi 22.3.2012 Riihimäen linja-autoaseman kaavapäätöksen. Perusteena kumoamiselle on, ettei rakennuksen kulttuurihistoriallista arvoa ja rakennuksen merkitystä osana koko maan liikenneverkoston ja julkisen lii-

kenteen kehittämisen historiaa ole selvitetty. Hallinto-oikeuden mukaan myöskään linja-autoaseman purkamisen vaikutuksia rakennuksen ympäristöön ei ole riittävästi selvitetty.

Kaija Kiiveri-Hakkarainen, Riihimäen linja-autoasema suojelukiistan kohteena

http://www.rakennusperinto.fi/rakennusperintomme/artikkelit/fi_FI/Riihimäen_linja-autoasema_suojelukiistan_kohteena/

luettu 20.3.2012

Anniina Korkeamäki, Riihimäen kauppatorin ja linja-autoaseman korttelin muutos ja täydennysrakentaminen. Diplomityö 2009. Tampereen teknillinen yliopisto, arkkitehtuurin laitos.

Forssan linja-autoasema

valmistunut 1958

suunnittelija kauppalanarkkitehti Yrjö Mykkänen

Forssan keskustan maamerkkeihin lukeutuva linja-autoasema on yhä alkuperäisessä käytössä, mutta sen ohella rakennuksessa on runsaasti liiketiloja. Rakennus on säilynyt varsin hyvin alkuperäisessä modernistisessä asussaan. Sen arkkitehtuurille antavat leimansa sisääntulokatoksen plastiset betonipylväät laituripihan puolella. Parhaillaan



Forssan linja-autoasema

tarkistetaan linja-autoaseman asemakaavaa ja tavoitteena on merkitä asema säilytettäväksi rakennukseksi. Myös rakennuksen kattava peruskorjaus on edessä. Rakennuksen omistaa Forssan kaupunki.

Kaupunginarkkitehti Sirkka Köykan tiedonanto 20.3.2012.

Rovaniemen linja-autoasema

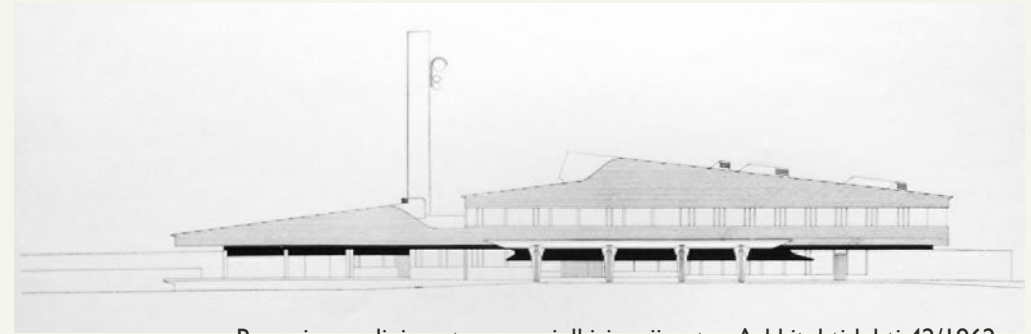
valmistunut 1959

suunnittelijat arkkitehdit Niilo Pulkka, Kaarlo Leppänen ja Pekka Rajala

Rovaniemen 1959 valmistunut linja-autoasema on Lapin jälleenrakennuskauden komeimpia monumentteja ja koko maankin mitassa arkkitehtonisesti vaikuttavimpia linja-autoasemia. Arkkitehtuurikilpailun tuloksena syntyneen asemarakennuksen kokonaisprofiili antaa viittauksen tunturimaisemaan. Rakennuksen betonikatokset



Rovaniemen linja-autoaseman linjakas katos. Arkkitehti-lehti 42/1962



Rovaniemen linja-autoasema, julkisivupiirustus. Arkkitehti-lehti 42/1962.

ovat poikkeuksellisen ekspressiiviset. Rakennuksesta tuli monine toimintoineen Lapin matkailun keskus.

Rovaniemen keskustan oikeusvaikutteinen osayleiskaava on parhaillaan vaihtoehtovaiheessa. Yhden vaihtoehtoisen rakennemallin mukaan linja-autoaseman kentälle ja huoltoasemien tilalle sijoitetaan uutta rakentamista.

Rovaniemen linja-autoasema on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö samoin kuin Kemin ja Sodankylän linja-autoasemat.

Rovaniemen keskustan osayleiskaava, Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys. StadionArk 3.11.2010.

Kaavoituspäällikkö Tarja Outilan tiedonanto 21.3.2012.

Kuopion linja-autoasema

valmistunut 1959

suunnittelijat arkkitehdit Seppo Ruotsalainen ja Arvo Tanskanen

Kuopion linja-autoasema valmistui 1959 parisenkymmentä vuotta vanhemman rautatieaseman läheisyyteen. Maakunnallisesti arvokkaaksi määritellyn linja-autoaseman arvo perustuu suurelta osin sen sisätiloihin, erityisesti valoisaan kaksikerroksiseen odotushalliin. Kuopion kulttuuriympäristöstrategiassa on pidetty ongelmana, että asemahalliin on vuosien varrella tehty muutoksia. Toiveena on esitetty, että halli voitaisi jatkossa palauttaa alkuperäiseen asuunsa, kaupunginhallituksessa hyväksytyn strategian sanoin: Sisätilojen ominaispiirteet pyritään palauttamaan korjausrakentamisessa. Asemarakennus on asemakaavassa (1988) merkinnällä sr-l.

Aseman ympäristöä tullaan rakentamaan tehokkaasti. Kuopion kulttuuriympäristöstrategiassa on linja- ja rautatieasemista yhteinen toimenpidesuositus:

Asemarakennusten muotokieli ja detaljit säilytetään. Sisätilojen ominaispiirteet pyritään palauttamaan korjausrakentamisessa. Rakennusten ympärillä olevaa tilaa säilytetään puistoalueineen. Linja-autoaseman luonne säilytetään mahdollisissa laajennuksissa. Rautatieasemarakennuksen osalta laajennuksista tulee pidättäytyä. Laajennusten tulee sopeutua ympäristöön ja puistoalue säilytetään mahdollisimman laajana.

Kuopion kulttuuriympäristö – strategia ja hoito-ohjeet. Kuopion kaupunki 2007.

Rauman linja-autoasema

valmistunut 1963

suunnittelija arkkitehti Yrjö Mykkänen

Rauman linja-autoasema edustaa kalkkiahiekkajulkisivuineen 1960-luvun vähäeleistä modernismia. Rakennus on pääpiirteissään säilyttänyt alkuperäisen asunsa ja on yhä alkuperäisessä käytössä. Ravintolasali on tyhjentynyt. Linja-autoaseman kohtalo on parhaillaan vaakalaudalla. Alueen uudelleenkaavoitus on käynnistynyt ja lähtökohtana lienee linja-autotoimintojen siirtäminen mittakaavallisesti pienempiin puitteisiin.

Jyrki Yrjölä, Rauman linja-autoaseman inventointi. Satakunnan museo, marraskuu 2011.

Lapuan linja-autoasema

valmistunut 1965

suunnittelija arkkitehti Ahti Korhonen

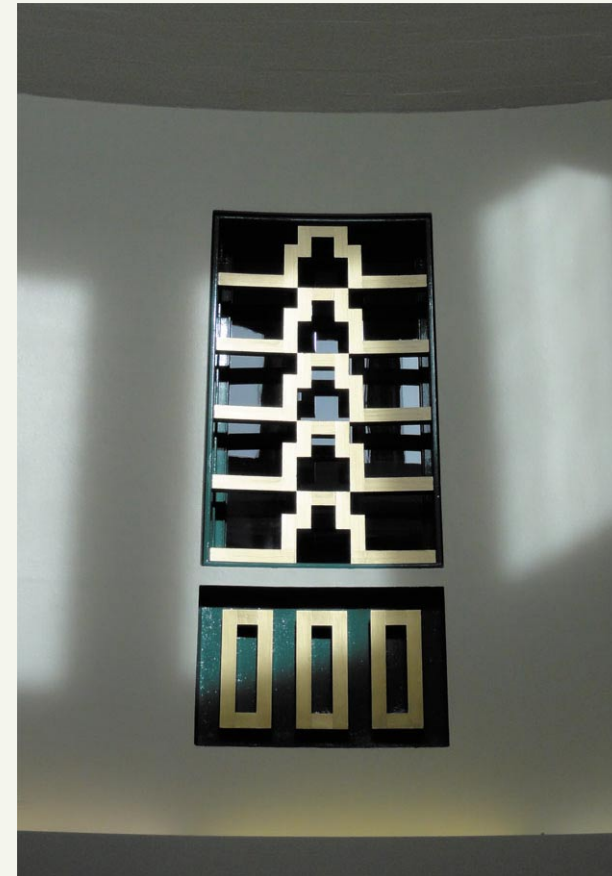
Arkkitehti Ahti Korhosen 1964 suunnitteleman modernin linja-autoaseman kohtaloa on puitu pitkään. Lapualainen kotiseutu- ja kulttuuriyhdistys Nurkkakivi ry on tehnyt suojeluesityksen linja-autoasemasta, jonka tontille on kaavailtu markettia ja myöhemmin vähittäiskaupan suurmyymälää. Länsi-Suomen ympäristökeskus asetti rakennuksen 18.2.2009 toimenpidekieltoon. Ympäristökeskus päätti olla suojelematta rakennusta. Nurkkakivi valitti päätöksestä ympäristöministeriöön 22.3.2009. Museo- virasto esitti 10.12.2009 ympäristöministeriölle antamassaan lausunnossa rakennuksen suojelemista asemakaavalla. Ympäristöministeriö päätti 15.10.2010 olla suojelematta linja-autoasemarakennusta rakennussuojelulain perusteella, koska rakennuksen säilyttäminen ja suojelu voidaan selvittää asemakaavassa. Yleiskaavassa asema-alue on keskustatoimintojen aluetta.

Valitusprosessi on edelleen kesken. Kaupungin omistama asemarakennus on toistaiseksi linja-autoliikenteen käytössä.

<http://www.netikka.net/nurkkakivi/laa.html>

luettu 20.3.2012

Kaavoitusinsinööri Reima Katajamäen tiedonanto 20.3.2012.



Yksityiskohta Turun linja-autoaseman pyöreästä keskushallista.

Lähteet ja kirjallisuus

Arkistolähteet

Hämeenlinnan kaupunginarkisto. Maistraatin arkisto. Rakennuslupapiirustukset.
Hämeenlinnan kaupungin historiallinen museo. Kuva-arkisto.

Kirjallisuus

- Arkkitehti-lehti 42/1962. Liikenteen rakennusten teemanumero.
- Hämäläinen, Matti, Hanssin Jukka – Douglas DC-2. Marskin hovikoneen tarina. Minerva 2011.
- Kiiveri-Hakkarainen, Kaija, Riihimäen linja-autoasema suojelukiistan kohteena.
http://www.rakennusperinto.fi/rakennusperintomme/artikkelit/fi_FI/Riihimaen_linja-autoasema_suojelukiistan_kohteena/
- Koskimies, Yrjö S., Hämeenlinnan kaupungin historia 4. Hämeenlinnan kaupungin historia 1875-1944. Hämeenlinna 1966.
- Leivo-Vättö-Nikkilä, Peruskuntoarvio Hämeenlinnan linja-autoasemakiinteistö Oy Eteläkatu 1 13100 Hämeenlinna 23.11.2001. Moniste.
- Museoviraston lausunto Hämeenlinnan linja-autoaseman purkamishankkeesta 15.12.2011.
- Lilius, Henrik, Hämeenlinnan asemakaava – Tavastehus stadsplan. Hämeenlinna - Tavastehus. Arx Tavastica 8. Hämeenlinna 1989.
- Lindeqvist, K. O., Hämeenlinnan kaupungin historia 2. Kaupungin historia Ruotsin vallan aikana. Hämeenlinna 1926.
- Lindeqvist, K. O., Hämeenlinnan kaupungin historia 3. Kaupungin historia vuosina 1809-75. Hämeenlinna 1926.
- Niskanen, Riitta, Linja-autoasemat. Lähdön ja saapumisen paikat. Euroopan rakennusperintöpäivät 2006. Suomen Kotiseutuliiton julkaisuja A:12. Helsinki 2006.
- Putkonen, Lauri – Ivars, Marja, Kyliä ja kortteleita. Hämeenlinnan ja Hattulan rakennuskulttuuriselvitys. Hämeenlinna 2003.
- Rakennettu Häme. Maakunnallisesti arvokas rakennusperintö. Hämeen liitto – Rakennustieto. Hämeenlinna 2003.
- Ripatti, Marja-Liisa – Laitila, Inka-Maria, Asemakaavat ja rakentaminen perustamisesta ensimmäiseen maailmansotaan. Hämeenlinna – Tavastehus. Arx Tavastica 8. Hämeenlinna 1989.

Sähköiset lähteet

Hyvinvointi-Suomen rakennusperinnön jäljillä – liikenne ja infrastruktuuri. Yhteenveto syysseminaarista 15.11.2011.

www.nba.fi/fi/rakennettu_hyvinvointi

Hotelli- ja ravintolamuseon Matkaruokailu-verkkonäyttely

<http://www.matkaruokailu.fi/>

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt

www.rky.fi