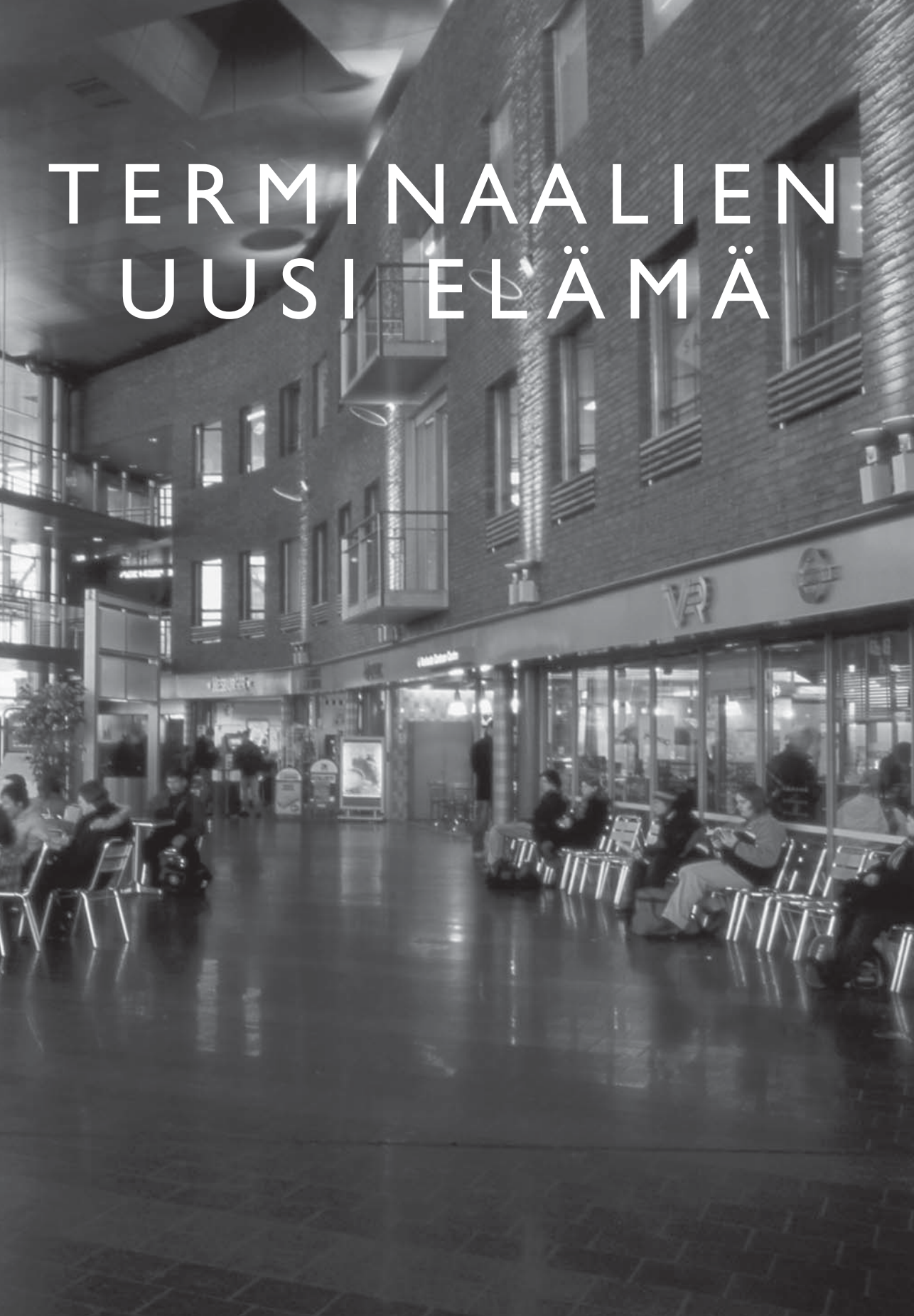




Jyväskylän vuonna 2002 avattu matkakeskus.
Kuva: Petra Hollmérus 2006.

TERMINAALIEN UUSIELÄMÄ



MATKAKESKUS

Kari Korpela
ylitarkastaja, liikenne- ja viestintäministeriö

Kaikissa Pohjoismaissa on tällä hetkellä ajankohtaista järjestellä kaupunkikeskustoissa julkisen liikenteen toimintoja uudelleen. Paikallis-, seutu- ja kaukoliikenteessä bussien ja junien markkinaosuudet ovat vähenemässä. Samanaikaisesti tuen tarve julkiseen liikenteeseen on kasvamassa mm. väestörakenteen muutoksen takia. Henkilöauto valtaa edelleen suurempaa osuutta liikennesuoritteesta.

Matkakeskus nimenä on uudissana, joka on syntynyt kuvaamaan suomalaista ratkaisua julkisen liikenteen osuuden kasvattamiseksi. Matkakeskukselle on myös kehitetty oma logo, tavaramerkki ja suunnitteluohjeisto, jota on noudatettava. Suomalainen matkakeskus poikkeaa eniten muusta Euroopasta siinä, että muualla niihin ei yleensä liity rahtitoimintoja.

Matkakeskusverkko 2007 -projektin yhteydessä liikenne- ja viestintäministeriön tavoitteena on, yhdessä matkakeskuskaupunkien ja joukkoliikenteen toimijoiden kanssa, kehittää uusia ratkaisuja matkustajien liikkumisen helpottamiseksi ja esteettömyyden pa-

rantamiseksi sekä ohjeita hyvistä käytännöistä matkustajapalvelussa.

KIEVAREISTA RAUTATIEASEMILLE

Hevosvaljakkojen vetämien kärrylinjojen, joissa postin kuljetus oli matkustajien kuljettamista tärkeämpää, kilpailijoiksi alkoi syntyä uuden liikennemuodon, rautateiden, verkosto 1800-luvun alkupuolella. Ensimmäisenä maailmassa vuonna 1827 Pohjois-Englannissa Darlingtonissa muunnettiin ”tavaramakasiini miellyttäväksi paikaksi matkustajalle odottaa rautateiden kärryä”. Siten Stocktonin – Darlingtonin rautatien ensimmäinen asema ja maailman ensimmäinen matkustaja-asema oli syntynyt.

Kun Suomen ensimmäinen rautatie otettiin käyttöön vuonna 1862, matkustajia palvelevien asemarakennusten teko samanaikaisesti radan kanssa oli jo itsestäänselvyys. Asemat rakennettiin jokaiselle yhtiölle erikseen. Kun pienessä Suomessakin oli useita rautatieyhtiöitä, niin esimerkiksi pienessä Hyvinkään kylässä oli 1900-luvun alussa kol-

me asemaa junamatkustajille: vuonna 1872 rakennettu yksityisen Hango – Hyvinge yhtiön henkilöliikenteen asema, Suomen Valtion Rautateiden asemarakennus ja Hyvinkäältä nykyiseen Karkkilaan liikennöineen Hyvinkää – Pyhäjärvi rautatieyhtiön kapearaiteisen radan asema.

ENSIMMÄISET OMNIBUSSIASEMAT

Linja-autoliikenteen yksi alkuvaiheen tärkeimpiä tehtäviä oli linja-autojen reiteistä, aikatauluista ja taksoista tiedottaminen. Aluksi linja-autoyrittäjillä oli linjan varrella agenteja, usein kauppiaita, jotka antoivat tarvittavia lisätie-

toja. Kaupoissa saattoi myös oleskella ja odotella omnibussien tuloa.

Taajamissa oli ongelmana linja-autojen lähtöpaikan löytäminen. Kun linja-autot lähtivät mikä mistäkin, Oulussa poliisimestari määräsi linja-autoille seisontapaikat vuonna 1923. Kaupunginvaltuustokin hyväksyi Ouluun vain neljä lähtöpaikkaa vuonna 1925, mutta päätöstä ei käytännössä noudatettu.

Linja-autoliikennöitsijöiden muodostama Linja-autoliiton hallitus pyysi vuonna 1928 Helsingin, Turun, Tampereen ja tarvittaessa muidenkin kaupunkien valtuustoja ryhtymään toimiin odotussuojien rakentamiseksi linja-autojen matkustajille.

Nykyisen mallin mukaisia linja-au-



Kampin vuonna 2005 avatussa uudessa matkakeskuksessa odotetaan linja-auton lähtöä mukavasti sisätiloissa. Kuva: Seppo Karppinen.

toasemia alettiin rakentaa suurimpiin kaupunkeihin: ensin Viipuriin vuonna 1932, sitten Kuopioon vuonna 1934, Helsinkiin Turun kasarmista kunnostettuun huoltorakennukseen vuonna 1935 ja Tampereelle sekä Turkuun vuonna 1938. Nämä kaikki ennen talvisotaa syntyneet asemat olivat kuntien omistamia. Tosin jo Viipurissa liikkeenharjoittajien eli myös liikennöitsijöiden omistama Viipurin Matkailu Oy hoiti asematoimintaa.

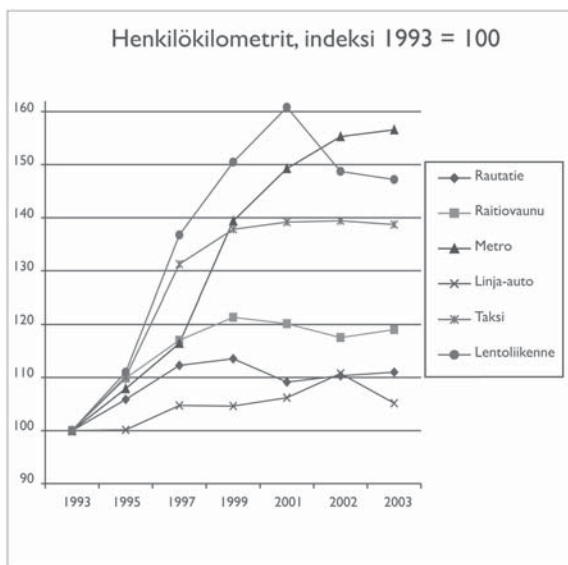
Ensimmäinen uudentyypinen osakeyhtiömuotoinen linja-autoasema rakennettiin Poriin vuonna 1955. Aseman rakennuttivat Porin kaupunki, Matkaravinto Oy, Rautatiekirjakauppa Oy, Kansallispankki ja Oy Matkahuolto Ab. Samaa konseptia käyttäen monille paikkakunnille kuten mm. Äänekoskelle, Hämeenlinnaan ja Rovaniemelle syntyivät ajanmukaiset asema-

kiinteistöt.

Usein asemat rakennettiin selkeästi rautatieasemista erilleen. Valtion pääosin hoitama rautatieliikenne, postin henkilöliikenne ja yksityinen linja-autoliikenne rakensivat kukin omaa verkkoaan joko yhteistyövaikeuksien tai kilpailun takia. Yleisesti pelättiin, että kilpailija vie asiakkaat ja rahdin. Yhteistyö ei kerta kaikkiaan ollut muodissa.

YHTEISTYÖSTÄ VÄLTTÄMÄTTÖ- MYYS – KESKUSLIIKENNEASEMA

Joukkoliikenteen markkinaosuus oli suurimmillaan 1940-luvun lopulla ja 1950-luvun alussa. Ihmisiä kuljetettiin bussien tavaratiloissa, ääritapauksessa jopa katoilla. Pyörät ja matkatavarat oli lastattu usein bussien ulkopuolelle takatarakalle tai katolle. Ihmiset seisovivat junien eteisissä ja käytävillä. Tämä tila-



Eri kulkuneuvoilla matkustetut henkilökilometrit vuosina 1993–2003. Kaavio: Tilastokeskus.

päinen joukkoliikenteen huuma kesti vain lyhyehkön ajan. Kuitenkin juhla-pyhinä saattoi esim. Helsingin linja-autoasemalta lähteä yli kymmenenkin bussia suosituimpiin suuntiin vielä 1960-luvun alussa.

Julkisen liikenteen kysyntä, myös bussiliikenteen osalta, kääntyi selkeään laskuun 1950-luvun loppupuolella. Vaikka ihmisten liikkuminen lisääntyi merkittävästi, linja-autoliikenteellä oli lisääntyviä vaikeuksia ylläpitää entistä reitistöä ja palvelutasoa ensin maaseudulla ja sittemmin myös kaupunkialueilla. Rautateiden henkilöliikenne oli alkanut vähentyä heti sodanjälkeisten poikkeusolojen tasaannuttua 1940- ja 1950-luvun taitteessa.

Suurimpiin kaupunkiin oli syntynyt yhteiskunnan tukea saavia bussiyrityksiä joko siten, että kunnallisia liikennelaitoksia laajennettiin yritysostoin tai niin, että valtio ja kunnat maksoivat osan junaliikenteen kustannuksista. Tämä synnytti tarpeen yhteistyöhön itsekannattavan yksityisen bussiliikenteen, kuntien tukeman paikallisiikenteen ja junaliikenteen kanssa. Yhteiskunnan päättäjät asettivat bussi- ja junaliikenteelle myös uudentyypisiä paineita; lippujen tulisi soveltua vaihtomat-kustamiseen ensin bussifirmojen välillä, sittemmin myös bussien ja junien kesken.

Keskusliikenneasema oli vastaus matkustajien ja julkisen vallan kritiikkiin. Keskusliikenneaseman merkittävä

ero aiempaan oli eri liikennelajien tuominen mahdollisimman lähelle toisi-aan. Uskottiin, että kun Matkahuollon rahti ja VR:n kappaleliikenne-rahti joskus postiliikenteellä täydennettynä toimivat samalla alueella, asiakkaiden eli tavaraa lähettävien ja tuovien kulut pienenevät, kansantalous hyötyy ja kunkin tavarankäsittelijän oma toiminta tehostuu ja toiminnan hyödyt kasvavat. Henkilöliikenteessä matkustaja voi keskusliikenneasemalla vaihtaa liikennelajia helpommin ja joukkoliikenne näin parantaa asemaansa suhteessa henkilö-autoon. Kaupunki taas voittaa, koska keskusta-alueen maankäyttö jäsentyy ja tehostuu.

Keskusliikenneasemia rakennettiin 1960-luvun puolivälistä alkaen Imatralle, Kouvolaan, Seinäjoelle ja viimeisenä vuonna 1978 Varkauteen. Rakentamispäätöksiä tai jonkin osan, kuten esimerkiksi linja-autoaseman siirto, tehtiin Oulussa, Heinolassa, Joensuussa, Lappeenrannassa ja Pietarsaareissa. Tosiasias-assa toiminta käytännössä pysähtyi Varkauden keskusliikenneaseman valmistuttua.

Kappaletavaraliikenteessä vallinnut kova kilpailu, VR:n kappaletavaraliikenteen subventio, suurimpien kaupunkien tuki julkiselle liikenteelle ja pienellä julkisella tuella toimivien linja-autoliikenteenharjoittajien epäluulot yhdessä aiheuttivat sen, että keskusliikenneasemien toteuttaminen tuli mahdottomaksi.

JOUKKOLIIKENNE TÄNÄÄN

Joukkoliikenteen suoritteista syntyy henkilökilometreinä laskettuna noin 45 prosenttia linja-autoliikenteessä ja runsas 30 prosenttia rautatieliikenteessä. Aivan viime vuosina linja-autoliikenteen kokonaissuorite on ollut lievästi vähenemässä ja rautatieliikenteen suorite lievässä nousussa. Linja-autoliikenteessä 2000-luvun alkuun saakka jatkunut pikavuoroliikenteen hyvä kasvu on pysähtymässä ja Helsingin seudun paikallisliikenteestä saatu kasvusykäksen vaikutus rautateille on tasaantumassa. Kumpikaan liikennemuoto ei siis ole pystynyt vastaamaan henkilöautoliikenteen kasvuun.

Joukkoliikenteen yhteistyötä on erityisesti pyritty parantamaan lippujärjestelmiä kehittämällä, ajantasaista aikataulutietoa tarjoamalla, ajoneuvo-, vauvunukalustoa uudistamalla ja lisäämällä julkisen liikenteen kokonaisrahoitusta.

MATKAKESKUS – 2000-LUVUN RATKAISU

Matkakeskuksen päätavoite on lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja palvelutasoa yhdistämällä eri rautatie- ja linja-autoasemat sekä niihin liittyvät palvelut. Tällöin matkaketjun sujuvuus paranee ja monipuolisten oheispalvelujen tarjonta mahdollistuu. Jos alueelle saadaan muuta kannattavaa kaupallista keskustahakuista toimintaa, kunnan maankäyttö tehostuu ja matkakeskuk-

sen vetovoima paranee, ilman että alue leimautuu pelkäksi bussi- tai junavarastoksi.

Matkakeskusverkko 2007 -hankkeen yhteydessä on liikenne- ja viestintäministeriön johdolla pidetty vuosittain laajahkot esittely- ja seminaarilaisuudet matkakeskuspaikkakunnilla. Tavoitteena on ollut herättää keskustelua erityisesti paikallisella päättäjätasolla ja kunnan maankäytön suunnittelijatasolla. Ratkaisun löydyttyä kaupallisista toimijoista melkein kaikki ovat olleet tyytyväisiä matkakeskusratkaisuihin.

VAIKEUDET MATKAKESKUSVERKON TOTEUTTAMISESSA

Perusvaikeus aina matkakeskusratkaisussa on löytää matkakeskuskaupungin maankäyttöön, kaupungin päätöksentekoprosessiin ja rahoitukseen sopiva taloudellinen ratkaisu, joka on liikenteenharjoittajien hyväksyttävissä. Valtio tai liikennettä harjoittava yritys ei voi kuin poikkeustapauksessa saada matkakeskushanketta liikkeelle. Kunnallinen päättäjä on avainasemassa.

Suurin vaikeus julkisen liikenteen osalta on käytännössä ollut sovittaa linja-autoliikenteen rahtipalvelut osaksi joko toimivaa saneerattua, uudelleenrakennettua tai uutta matkakeskusta.

Esimerkiksi Lappeenrannassa matkakeskuksen toiminta on koottu kaupunkikeskustan reunalle, rautatieaseman yhteyteen, hyvin toimiviin tiloi-

hin. Alueelle rakennettiin uusi erittäin toimiva rahtiterminaali ja entinen rautatieasema saneerattiin henkilöliikennettä palvelevaksi kokonaisuudeksi. Linja-autoliikenteen rahdin käsittely on helpottunut, henkilökunnan työviihtyvyys parantunut ja rahtiasiakkaiden toiminta tehostunut. Kaupunki on ollut hankkeen todellinen alkuunpanija. Kaupungin keskustan katuverkkoa ei olisi ilman linja-autoaseman siirtoa ollut mahdollista jäsentää uudelleen. Linja-autoala pitää ratkaisua kuitenkin toimimattomana ja katsoo, että kaupungin kävelykatualueella toimiva lippupiste on edelleen säilytettävä.

Helsingin Kampissa toteutettu linja-autojen kaukoliikenteen, länsisuunnan seutuliikenteen, metroliikenteen ja muun paikallisliikenteen järjestely on saanut hyvän vastaanoton. Linja-autojen rahtiterminaali on Kampissakin erillisissä tiloissa, mutta hyvin lähellä bussien kaukoliikenteen saapumis- ja lähtölaitureita. Käsittääkseni linja-autoala on hyvin tyytyväinen toteutettuun linja-atorahdin järjestelyyn.

Kamppiin on onnistuttu sijoittamaan noin 40 bussille odotustilat. Ainakin tähän saakka linja-autoalan henkilökunta, rahdista vastaavat, kappaletavara-asiakkaat ja kiinteistön omistaja, Helsingin kaupunki, ovat olleet ratkaisuun enemmän kuin tyytyväisiä.

Bussialan sisällä Kampin terminaalien käytöstä ja rahdinkäsittelystä aiheutuvat kohonneet kustannukset on jyv-



Lappeenrannan vuonna 2004 valmistunut Matkakeskus koostuu matkustajaterminaalista ja uudesta paviljonkimaisesta rahtiterminaalista. Kuvat: Kaija Kiiveri-Hakkarainen.

tetty siten, että muun maan linja-autoalalle järjestelyistä ei pitäisi tulla kustannuksia.

TULEVAISUUDESTA

Jos kadunmieheltä tai päättäjiltä kysytään, haluatteko julkiseen liikenteeseen lyhyempiä kävelymatkoja, esteettömyyttä, viihtyisiä odotustiloja, minimoida odotusaikaa ja laadukkaampaa informaatiota, vastaus on meidän kaik-

kien arvattavissa: kyllä, haluamme. Käytännössä uuden ratkaisun toteuttaminen matkustajapalveluissa synnyttää runsaasti haasteita.

Julkisen liikenteen kilpailukyky suhteessa henkilöautoon on selkeästi huonontunut. Tulevaisuuden julkiselta liikenteeltä edellytetään siksi yhä laadukkaampaa, yhteen sovitettua järjestelmää markkinaosuuden säilyttämiseksi. Jokaisessa kaupungissa tarvitaan vähintään yksi korkeatasoinen joukkoliikenteen kohtausta paikka, jona matkakeskusten on ajateltu toimivan. Lisäksi tarvitaan muita laadukkaita joukkoliikenteen vaihtopisteitä. Tämä kohottaa usein heikoimmaksi lenkiksi koetun liikennemuodon laatua.

Matkakeskusprojektin alkuvaiheessa pyrimme erityisesti matkustajainformaation laadun parantamiseen sekä helpottamaan matkalippujen saantia. Käytännössä yhtenäisten lippujärjestelmien toteuttaminen on ollut kivinen tie. Eräissä matkakeskuksissa kuten Kouvolassa, Jyväskylässä, Varkaudessa ja Helsinki-Vantaan lentoasemalla lipunmyynti on siirretty samoihin tiloihin. Operaattori, useimmiten Matka-huolto, myy kaikkien lippuja tai lipunmyynti on järjestetty tapahtuvaksi automaateista.

Yhtenäistä kaikkialle soveltuvaa konseptia hankkeessa ei ole voitu kehittää. Suurin yksittäinen este hankkeelle on nykyisen henkilöstön uudelleensijoittaminen ja siihen liittyvät kysymyk-

set. Huolimatta tekniikoiden nopeasta kehittymisestä yhtenäistä lipunmyyntiratkaisua ei saatane aikaan vuoden 2007 loppuun mennessä.

Matkakeskusverkko 2007 -projektin aikana kaikista merkittävistä matkakeskuspaikkakunnista valmistuu tai on hahmoteltu periaatetason ratkaisu. Myös Tampereen ja Turun kaupunkiseudun matkakeskuksista on valmistunut eräitä selvityksiä. Esitysten kaikkia yksityiskohdista ei ole kuitenkaan vielä saavutettu yksimielisyyttä. Kummassakin kaupungissa etenemistie on todennäköisesti vaihteellinen pienten askelten ratkaisu.

Tampereella eräät alueen maankäyttöä säätelevät asemakaavat ovat saaneet lainvoiman ja keskusta-alueen liikenneosakaavasta on paikallinen poliittinen yksimielisyys. Turussa etenemistieksi on valittu yleiskaava-, asemakaavaratkaisun selkeyttäminen ja alueen maankäytöstä sopiminen erityisesti maanomistajien kanssa. Käytännössä uusi matkakeskus voi toteutua noin kymmenen vuoden kuluessa.

Helsingin Kampin ja Elielinaukion, Jyväskylän uuden, Kouvolan saneeratun ja toteutettavien Mikkelin ja Oulun matkakeskusten esimerkkien mukainen toimivien ja hyvien matkakeskusten rakentaminen tulee jatkumaan muualla maassa. Erityisesti Kuopiossa, Kajaanissa ja Joensuussakin on selkeää tahtoa nostaa joukkoliikenteen keskeinen kohtausta paikka – matkakeskus – sille kuu-

luvalle tasolle. Matkakeskuksesta on tulossa – haluavatpa kunnat sitä tai ei – merkittävä suomalaisen kaupunkikuvan ja edistyneen mittari. Kehittyvillä paikkakunnilla ei ole varaa jättää keskeisellä paikalla olevaa joukkoliikenteen solmukohtaa kehittämättä.

Pienemmillä paikkakunnilla jatketaan linja-autoasemien ja rautatieasemien kehittämistä. Rahan niukkuuden takia Suomessa ei ole ollut mahdollista tehdä ohjelmaa rautateiden kaikkien henkilöliikenneasemien saneeraamisesta matkakeskusperiaatteilla toimiviksi. Ratahallintokeskus on kuitenkin kartoittanut asemien toiminnan myös tästä näkökulmasta. Kun rahaa ei ole ollut käytettävissä, niin esim. Kuopion ja Kouvolan asema-alueiden saneeraus on matkakeskusprojektissa ajoitettu paikallisen ratapihan saneerausaikatauluun.

Kirjallisuutta:

Viitaniemi, Matti. *Pakettitoimistosta kattavaksi kuljetusjärjestelmäksi*. Oy Matkahuolto
Ab 1933 – 1993. Matkahuolto, 1993.
www.matkakeskus.fi.

RESUMÉ

RESECENTRA

I alla nordiska länder är det i dag aktuellt att omorganisera den offentliga trafikens funktioner i stadskärnorna. I lokal-, region- och fjärrtrafiken minskar marknadsandelarna för bussar och tåg. Samtidigt ökar behovet av stöd till kollektivtrafiken, bl.a. på grund av ändrad befolkningsstruktur. Personbilen tar fortfarande en allt större andel av trafiken i besittning.

Avsikten med resecentra är att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och att höja servicenivån genom att förena buss- och järnvägsstationer och den service dessa har att ge. Då bildas en fungerande reskedja, och det blir möjligt att tillhandahålla ett mångsidigt utbud av kringsservice. Om det är möjligt att skapa annan lönsam kommersiell verksamhet i anslutning till resecentra, blir kommunens markanvändning mer effektiv och resecentra mer attraktiva.

Varje stad behöver åtminstone en högklassig mötesplats för kollektivtrafiken. Dessutom behövs det andra bytespunkter av hög klass för kollektivtrafiken.

VALOT SATAMASSA LOISTAA – UUTTA ELÄMÄÄ SATAMARAKENNUKSIIN

Lauri Putkonen, taidehistorian tutkija

Raahen rantamaisemaan on 1840-luvulta saakka kuulunut kaksikerroksinen hirsinen tulli- ja pakkahuone, jossa myös satamakaupunkiin oleellisesti liittyvällä merimieshuoneella oli tilat. Kun pakkahuone 1900-luvun alussa jäi alkuperäisestä käytöstään, päätettiin se ottaa museokäyttöön. Piirilääkäri C.R. Ehrströmin jo vuonna 1862 perustama Raahen merimuseo, maamme vanhin paikallismuseo, siirtyi pakkahuoneeseen vuonna 1909.

Raahelaisten museoksi tämä satamarakennus sopikin erittäin hyvin, sillä Ehrströmin museoinnostus oli saanut alkunsa juuri merimiesten tuomista eksoottisista esineistä. Kaukomaista tuotiin koralleja, krokotiilinpäitä ja kilpikonnaa, Englannista ajan muotikoristuksia posliinikoiria. Vanhaksi herraksi kutsuttu sukelluspuku, joka on lajissaan tiettävästi maailman vanhin, lienee sen sijaan kotimaista alkuperää.

Raahen varhainen esimerkki osoittaa, kuinka luontevasti satamien rakennuksille voidaan löytää uusi ympäristöön sopiva käyttö. Toinen vastaavan-

lainen tapaus löytyy Helsingistä, jossa kantakaupungin toiseksi vanhin rakennus, tulli- ja pakkahuone vuodelta 1765, muutettiin vuonna 1920 Kruununhaan poliisiasemaksi. 1970-luvulla sen suojiin muutti pysäköinninvalvontatoimisto. Vasta kunnostettuun kivitaloon asettui seuraavaksi Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran kirjakauppa ja kustannustoiminta. Myös Gustaf Nyströmin suunnittelema kaunis Katajanokan tulli- ja pakkahuone vuodelta 1901 on nyttemmin uudessa käytössä. Sen hyvin säilyneissä sisätiloissa toimii mm. lukuisia idänkaupan yrityksiä.

Liikennettä palvelevat rakennukset on nähty usein käyttökelpoisina muihinkin tarkoituksiin. Kun Eliel Saarisen suunnittelema Helsingin päärautatieasema oli vielä vuonna 1915 kesken-eräinen, sijoitettiin sen suojiin tilapäinen sotilassairaala ensimmäisen maailmansodan rintamalla haavoittuneille venäläisille. Epävakaat ajat johtivat siihen, että asemarakennus vihittiin sille tarkoitettuun käyttöön vasta vuonna 1919. Jo vuotta tätä ennen oli Saarinen

yhdessä Bertel Jungin kanssa laatinut ehdotuksen Helsingin yleiskaavaksi, jossa keskusrautatieasema ehdotettiin siirrettäväksi Pasilaan. Valmistumaisiltaan olleelle keskustan rautatieasemalle Saarinen kaavaili uutta käyttöä posti- ja lennätinkeskuksena. Katettuja laituri-alueita hän ehdotti muutettavaksi keskustan elintarvikehalliksi.

Viime vuosikymmenten kuluessa monet rakennetun kulttuuriympäristömme osa-alueet on otettu uuteen käyttöön. Yhteiskunnan nopea rakennemuutos yhdessä monien muiden seikkojen kanssa on johtanut asemien ja satamarakennusten lisäksi tuotantorakennusten, hoitolaitosten, kasarmien ja vankiloiden tyhjentymiseen. Kiinteistöjen haltijoilta on vaadittu usein

ennakkoluulotonta asennetta haettaessa korvaavia toimintoja. Satamien kohdalla muutos on ollut ehkä kaikkein voimakkainta. Varastointi- ja ahtaustoitinnan muutokset sekä liikenteen ongelmat kaupunkikeskustoissa ovat johtaneet siihen, että kokonaiset satama-alueet on otettu uuteen käyttöön.

RANTANÄKYMÄT VETÄVÄT PUOLENSA

Merenrantasijainti on tehnyt vanhoista satamista haluttuja asuinalueita. Helsingin Ruoholahdessa ja Turun Aura-joen rannoilla uudet asuinkerrostalot ovat kohonneet entisten satama-alueiden tuntumaan. Ruoholahdessa rakentaminen toteutettiin likimain puhtaal-



Raahen vanha pakkahuone muistuttaa yhä ajasta, jolloin purjelaivat kuuluivat kaupunkikuvaan. Museokäytössä rakennus on ollut jo vuodesta 1909. Kuva: Lauri Putkonen.

ta pöydältä – vain Salmisaaren komeat tehdasrakennukset jäivät muistuttamaan alueen teollisesta menneisyydestä. Turussa sen sijaan onnistuttiin aikaansaamaan yhteys alueen vanhojen teollisuusrakennusten ja uusien asuintalojen välille. Wärtsilän, Turun Höyrypanimon ja Turun Kaakelitehtaan vanhat rakennukset ovat saaneet joen länsirannalla uudet, aktiiviset käyttäjänsä ja samoin on käynyt myös itärannalla Manillan kiinteistölle, joka pelastettiin kansalaisliikkeen ansiosta. Helsingissä uusia asuntoalueita kaavaillaan parhailaan Jätkäsaaren ja Länsisataman alueilla.

Laajamittaisin yksittäisten satamarakennusten muutos uuteen käyttöön on toteutunut Helsingin Katajanokalla, jossa on säilynyt edustava valikoima varastorakennuksia sadan vuoden ajalta 1860-luvulta lähtien. Katajanokan pohjoisrannan makasiinialue sai 1980-luvulla uuden asemakaavan, jossa lähtökohtana oli vanhojen punatiilisten varastorakennusten säilyttäminen. Uudet toiminnot tuli sijoittaa rakennuksiin siten, ettei arvokas kaupunkikuva oleellisesti muuttuisi. Makasiineihin sijoittuikin pian erilaisia yrityksiä: ravintoloita, näyttelytiloja, kampaamoja ja liikehuoneistoja. Aiemmin varsin hil-



Katajanokan tulli- ja pakkahuone samoin kuin taustalla näkyvä entinen Warranttimakasiini ovat saaneet satamaympäristöön luontevasti liittyvän käytön. Kuva: Lauri Putkonen.



Lars Sonckin suunnittelema makasiini Helsingin Länsisatamassa on nykyisin Tallinnan laivaliikenteen matkustajaterminaalina. Kuva: Lauri Putkonen.

jainen rantakatu aktivoitui Katajanokan ja keskustan väliseksi suosituksi jalankulkuyhteydeksi.

MAKASIINEILLA MONIA KÄYTTÖMAHDOLLISUUKSIA

1890-luvun alussa annettiin asetus yleisistä talletusmakasiineista, joilla oli oikeus antaa warrantteja eli talletustodistuksia säilytykseen jätetyistä, tullaamattomista tavaroista. Katajanokalle rakennettiin Helsingin Makasiini Osakeyhtiön toimesta 1800-luvun lopulla useita warranttimakasiineja. Ne saivat 1980-luvulle tultaessa uudet käyttäjät.

Varhaisimpia uudistuskohteita oli vanhojen kaksoismakasiinien muutos

messu- ja näyttelykäyttöön vuonna 1985. Syntyi Wanha Satama, joka on ollut siitä lähtien vilkkaana tapahtumakeskuksena. Sen naapurissa sijaitsevat tiilimakasiinit korjattiin samoihin aikoihin uusiin tehtäviin, toinen Suomen elokuväsäätion, toinen ulkoasiainministeriön käyttöön.

Monumentaalisin Katajanokan makasiineista on vuosina 1913–24 rakennettu Warranttimakasiini, jonka mahdollisuuden teräsbetonirungon suunnitteli arkkitehti Selim A. Lindqvist. Rakennuksen ulkoarkkitehtuurista järjestettiin kilpailu, jonka voitti Lars Sonck. Monikerroksinen varastorakennus – aikanaan pohjoismaiden suurimmaksi mainittu – ei vastannut enää 1980-lu-



Hangon itäsatama on maan suurin vierassatama. Satama-allasta reunustavat Granit-yhtiön vanhat tehdasarakennukset sekä 1800-luvun lopun makasiinit, jotka ovat pääosin ravintolakäytössä. Kuva: Lauri Putkonen.

vun tarpeita, ja 1990-luvun alussa se muutettiin Grand Marina -hotelliksi. Toiminta nivoutuu hyvin viereisen kongressikeskuksen kanssa, joka sekin on entinen varastorakennus. Hotelli-käyttö tuntuukin soveltuvan varsin hyvin vanhojen makasiinien käyttömoodiksi: Helsingin Ruoholahdessa on Valion entinen juustovarasto ja Turun satamassa linnan tuntumassa sijaitseva vanha satamamakasiini muutettu hotelliksi.

Haminan Tervasaassa on vuonna 1903 rakennettu tulli- ja pakkahuone remontoitu matkustajasataman ravintolaksi. Myös Kemissä on vanha 1800-luvun lopun tullimakasiini kunnostettu näyttely- ja liiketiloiksi.

MATKUSTAJALIIKENNE TAVARALIIKENNETTÄ KORVAAMAAN

Varastojen muuttaminen matkustajaterminaaleiksi on osoittautunut luontevaksi toimenpiteeksi satamissa, joissa tavaraliikenne on väistynyt ja jäljelle on jäänyt pääosin vain matkustajaliikenne. Varhaisimpia terminaalikäyttöön muutettuja makasiineja on Helsingin Katajanokalla sijaitseva Gunnar Taucherin piirtämä kaartuvalinjainen makasiini vuodelta 1938, joka muutettiin matkustajapaviljongiksi jo 1970-luvulla. Myös Lars Sonckin Länsisatamaan suunnittelema makasiinirakennus on toiminut viime vuodet Tallinnan liikenteen matkustajaterminaalina.

Suomen taloushistorian merkkira-

kennus, talvimerenkulkumme kannalta tärkeässä Hangon Länsisatamassa sijaitseva Selim A. Lindqvistin vuonna 1907 piirtämä graniittinen voimakasiini on sekin kunnostettu Itämeren matkustajaliikenteen terminaaliksi. Alkuperäisessä käytössään on edelleen Helsingin Eteläsataman Olympiapaviljonki, arkkitehtikaksikko Aarne Hytösen ja Risto Luukosen tyylikäs, rantamaisemaan sopeutuva satamarakennus olympiavuodelta 1952.

SATAMARAKENTEET

Satamiin liittyvät kulttuurihistorialliset ja kaupunkikuvalliset arvot eivät rajoitu pelkästään rakennuksiin. Nosturit ja satamaradat ovat olennainen osa rannikkojemme laivarantoja. Vanhoja nostureita on säilytetty mm. Turussa Aurajoen rannalla, Suomenlinnan telakalla sekä Helsingin Hietalahden rannassa, jossa vanha nosturi on antanut nimen myös nuorison suosimalle kulttuurikeskukselle.

Helsingin satamarata rakennettiin 1890-luvun alussa, ja se kiersi aikoinaan koko Helsingin niemen. Radan katkaisi kiskojen purkaminen Eteläsatamasta, Katajanokalta ja Kaivopuistosta 1970- ja 1980-luvulla. Radan kääntösillat ovat säilyneet osana Kauppatorin ja Hietalahden rantamaisemaa. Olisi toivottavaa, että nuokin talouskasvumme varhaisvuosien muistomerkit voisivat kunnostettuina rikastaa merellistä kaupunkiympäristöä ja elävää satamamaisemaa.

RESUMÉ

HAMNBYYGGNADERNA LEVER UPP

Under de senaste årtiondena har många delar av den bebyggda kulturmiljön tagits i nytt bruk. Den snabba strukturförändringen i samhället har, tillsammans med många andra omständigheter, resulterat i att stationshus, hamnar, fabriksbyggnader, vårdinrättningar, kaserner och fängelser tömts på funktioner.

På ägarna till fastigheterna har det ofta ställts krav på en fördomsfri attityd i sökandet efter nya funktioner. Mest genomgripande har förändringen mähända varit för hamnarnas del. Ändrade lagrings- och stuvningsfunktioner samt trafikproblem i stadskärnorna har lett till att hela hamnområden fått en ny användning. Läge vid havsstrand har gjort många gamla hamnar attraktiva för bostadsbyggande.

Den mest omfattande förändringen i fråga om nya funktioner för enskilda hamnbyggnader har blivit verklighet på Skatudden i Helsingfors, där ett representativt urval lagerbyggnader från 1860-talet och framåt finns bevarade. Magasinsområdet på Skatudens norra strand fick på 1980-talet en ny stadsplan, där utgångspunkten var att de gamla rödtegelmagasinen skulle bevaras.

ASEMA-ALUEIDEN UUSI ELÄMÄ - ILMAN JUNIA JA JUNAMIEHIÄ

Sinikka Joutsalmi
tutkija, Museovirasto

Vuosien hiljaiselon jälkeen on monelle rautatieasemalle syntynyt uutta eloa ja toimintaa rakennusten siirryttyä yksityisille ja kunnille. Lähdön ja saapumisen paikasta on tullut kohtaamisen, työn ja asumisen tyyssija.

Tässä artikkelissa esitellään muutama asemanseutu, joissa uusi omistaja on kunnostanut rakennukset ja uusi toiminta on alkanut tai suunnitteilla. Kohtaaminen on saanut näillä alueilla uuden merkityksen. Se ei enää liity vain matkustamiseen tai tavarankuljetukseen kuten rautatieliikennepaikoilla. Lopussa mainittujen verkkosivujen kautta voitte tutustua tarkemmin näiden asemien uuteen elämään.

MATIN JA LIISAN LAPINLAHTI

Lapinlahden kunta osti kymmenen vuotta sitten koko Lapinlahden asema-alueen. Alue ja rakennukset kunnostettiin ja asemasta luotiin matkakeskus kunnan monipuolisen matkailun palve-

lukseen. Lapinlahti on Halosten taiteilijaveljesten ja Juhani Ahon nuoruuden maisemaa sekä koko savolaisen kulttuurin ydinseutua. Lapinlahdella asema-alue on säilynyt matkustamiseen liittyvän lähdön ja kohtaamisen paikkana perinteiden mukaisesti.

Asemarakennukseen kunnostettiin ravintola ja näyttelytila sekä asuinrakennuksiin majoitustiloja. Suunnittelusta vastasi paikkakunnalla asuva arkkitehti Hannu Puurunen, jonka ammattitaitoiseen korjaukseen voi tutustua pistäytymällä aseman kahvilassa tai kuljeskelemalla asemapuistossa. Matkustajien mukavuuden vuoksi on linja-auto- ja junaliikenteen palvelut yhdistetty rautatieasemalle, ja sen vuoksi sinne rakennettiin erityisesti tavaraliikennettä palveleva uudisrakennus. Lapinlahden asema-alue on hyvin hoidetun pienen maaseutuaseman prototyyppi.

Lapinlahdella oli vielä vuosikymmenen sitten rautatierakennusten harvinaisuus, toinen jäljelle jääneistä puisis-

ta vesitorneista. Toinen on Enon Uimarhujussa. Koristeellinen vesitorni siirrettiin kuitenkin huoltoasemalle, missä sitä voi edelleen käydä ihmettelemässä.

HUONEKALUVERSTAS JA KERAMIKKAPAJA ASEMAN ODOTUSSALEISSA

Iisveden asema sijaitsee vajaan kymmenen kilometrin päässä Suonenjoen keskustasta. Kylä on menneisyydessä ollut merkittävä sahapaikkakunta. Tänä päivänä on toiminnassa vain yksi saha, muut ovat raunioina. Elämää täynnä on sen sijaan Savon Pispalaksi kutsuttu harjun rinteelle muodostunut työväenasuntoalue Kolikkoinmäki.

Sahojen perustaminen liittyi Piela-veden rannoilla sijaitsevien laajojen metsien ja vesireitin varaan. Asema-alueelta ulottuu yksi raide myös suoraan vesirajaan siellä sijaitsevalle tavaramakasiinille.

Puuseppä Ari Junkkila osti kymmenisen vuotta sitten asemarakennuksen ja siihen kuuluvat kaksi talousrakennusta. Hän on kunnostanut niitä omakätisesti hiljalleen, osittain Museovirastolta saamiensa entistämisyavustusten turvin. Kun veden rajassa oleva tavaramakasiini tuli myyntiin, osti hän myös sen ja kunnosti siitä tunnelmallisen tilan, jossa on kesäisin kirpputori. Asemarakennuksen suurissa saleissa Junkkila kunnostaa ja myy vanhoja huonekaluja.



Lapinlahden aseman asuinrakennuksiin on tehty majoitustiloja. Kuva: Hannu Puurunen.

Kymmenissä on luettavissa ne kävijät, jotka ovat aikoinaan asuneet asemalla ja haluavat nähdä vanhat paikat ja rakennukset. Eräänä päivänä asemalle saapui vanha rouva, joka toivoi saavansa pistäytyä myös sisällä asemarakennuksessa. Tämä entisen asemapäällikön puoliso oli asunut vuosikaudet asemalla, ja halusi nyt muistella menneitä. Myöhemmin rouva tahtoi myydä komeat asemapäällikön makuuhuonetta varten teetetyt sängyt ja yöpöydät takaisin asemalle – siis Junkkilan perheelle. Ne olivat liian suuria nykyaikoihin; asemalla huonekorkeus lähenee neljää metriä.

Junkkila on saanut myös uusia naapureita, kun asema-alueella sijaitsevat vahtituvat ovat vaihtaneet omistajaa. Iisveden asemanseutu on hieno esimerkki sisäjärven rannalla vireän kylän tuntumassa sijaitsevasta rautatieläismil-

jööstä, joka on säilyttänyt oman tiiviin tunnelmansa.

Toinen vastaavanlainen muutos on tapahtunut Punkaharjun Putikossa. Sielläkin asema sijaitsee entisen sahan vieressä Pihlajaveden lahden pohjukassa, vaikkakaan ei ihan rannalla. Putikko valittiin viitisen vuotta sitten vuoden kyläksi, ja yksi kylän aktivisteista on aseman omistaja keraamikko, tai kuten hän itse itseään kutsuu, saviseppä Hannu Sairanen. Sairanen on perustanut asemasaliin keramiikkapajansa. Tavaramakasiinissa hän myy kesällä sen, mitä talvella valmistaa.

Hannu Sairanen on myös aktiivi arkkitehtuurin ja kuvataiteen harrastaja, ja hänen kädenjälkensä näkyy ympäristötilateoksina niin omalla asemantontilla kuin muuallakin kylässä.

KURSSEJA JA KULTTUURIA VETURITALLISSA

Karjaan kaupunki hankki omistukseensa Karjaan aseman veturitalin sekä asuinalueen 1990-luvun lopulla. Suureen monessa eri vaiheessa rakennettuun veturitaliin korjattiin paja, huonekaluverstas ja verhoilutilat Karjaan kurssikeskuksen käyttöön. Toimisto, sosiaalitalat ja opettajien lepo huone sijoitettiin vesitorniin, joka tässä tapauksessa on vanhaan tapaan aivan veturitalin kyljessä. Arkkitehti Kasper Järnefelt suunnitteli korjauksen.

Opetukseen kuuluu myös vanhojen

rakennusten kunnostamisen niksit ja taidot. Sen vuoksi kurssikeskus otti hoitaakseen myös viereisen VR:n asuinalueen talojen kunnostamisen. Ensin korjattiin talousrakennusten kattoja ja oikaistiin kehuimmassa kunnossa olevia runkoja. Asuinrakennuksista vanhin kunnostettiin vanhoja pintoja, materiaaleja ja kiinteää sisustusta säilyttäen.

Peipohjan veturitallia voi kunnostuksen päätyttyä kutsua oikeaksi monitoimihalliksi. Omistajaperhe korjaa Museoviraston entistämisyavustuksen turvin hyvin säilynyttä veturitallia arkkitehti Tuula Pöyhjän opastuksella. Yksi pilttuu säilyy omassa käytössä erilaisten koneiden kunnostukseen tarvittavana verstaana ja säilytystilana. Tätä pilttuuta ei juuri tarvitse muuttaa, vaan se voi puhdistuksen jälkeen jatkaa elämäänsä konehallina.

Sen sijaan kaksi muuta osaa joutuvat aivan uuden elämän alkuun: keskimmäiseen pilttuuseen on suunniteltu vety-museota, jossa esitellään vetyenergian hyötykäyttöä jokapäiväisessä elämässä. Näyttelyesineistöön kuuluvat eri kehitysvaiheiden polttokennot sekä mm. vetyauto *Fantasia*.

Kolmanteen pilttuuseen kaavillaan galleriaa ja tilaa musiikki- ja muiden kulttuuritapahtumien järjestämistä varten. Kokemällä on tähän asti ollut pulaa kunnollisista näyttelytiloista paikallisten ja vierailevien kuvataiteilijoiden käyttöön. Tilat soveltuvat erin-

omaisesti myös musiikkitapahtumien järjestämiseen akustisen avaruuden ja kartiomaisen muotonsa vuoksi.

Kokemäen kaupunki tukee Peipohjan veturitallin muutosta. Hankkeelle etsitään myös Euroopan unionin rahoitusta.

ASEMAPUISTOT RIIHIMÄELLÄ JA SALOSSA

Riihimäelle rakennettiin rautatieasema vuonna 1869 kun Suomi yhdistettiin rautateitse pääkaupunkiin Pietariin. Ensimmäisen Hämeenlinnaan ulottuneen radan varteen ei nykyisen Riihimäen kohdalle asemaa perustettu, vaan Hyvinkään ja Turengin välinen metsäinen seutu ohitettiin täydessä vauhdissa.

Riihimäestä tuli siten heti risteysasema. Sellaisena rautatieasema laajeni nopeasti ja asemalle rakennettiin vuosien myötä hotelli, lepohuoneita, rautatielääkärin ja -insinöörin talot, isoja veturitalleja, kaksi koulua ja laaja rautatieläisten asuinalue Rautatiepuistoon. Vanha, moneen kertaan laajennettu, puinen asema korvattiin uudella 1930-luvulla. Parhaimmillaan siellä työskenteli satoja rautatieläisiä.

Rautatiepuistosta löytyy nykyään monipuolinen ja edustava valikoima rautatierakennusten tyyppejä 1870-luvulta 1940-luvulle. Useat taloista ovat rautatieläiskielellä niin kutsuttuja asuinkasarmeja. Vanhimmat niistä ovat



Salon asemapuisto. Kuva: Tapio Järvinen.

pitkiä, yksikerroksisia rakennuksia. 1910-luvulla muodissa olivat kaksikerroksiset asuintalot, kunnes 1940-luvulla – kun luovutetun alueen karjalaisille oli nopeasti saatava asunnot – päädyttiin yksikerroksisiin pitkiin rivitaloihin. Puiston harvinaisuuksissa, VR:n koulutaloissa, on rautatieläisten soittokunnan harjoitustilat ja vanhusten päivätoimintakeskus.

Riihimäen rautatiepuiston läpi kulkeva Maantie on yksi pääväylistä kuljettaessa asemalta kaupungin keskustaan. Asemapuistossa on toki rakennusten ja kulkuväylien lisäksi myös komea puusto ja rauhallinen alue penkkeineen matkustajien odottaa junan tuloa. Puiston hoito on – niin Riihimäellä kuin kaikilla muillakin rautatiepaikkakunnilla – tärkeä osa kulttuuriympäristön vaalimista.

Salossa asemapuisto on siirtynyt

kokonaan kaupungin omistukseen ja kaupunginpuutarhuri Tapio Järvisen hoitoon. Hän on istuttanut sinne uusia puita, perennoja ja hankkinut myös ympäristöön sopivia veistoksia. Keskeillä puistoa on puiden siimeksessä sodan aikainen vara-asema, suuri kivilohkareilla peitetty betonirakennus, jossa liikenteenhoito oli turvassa ilmahyökkäyksiltä. Nyt rakennelma muistuttaa, varsinkin hämärässä ja lumisateessa, satulinnaa. Laaja puisto jakautuu kolmeen osaan – Asemanpuistoon, Olavinpuistoon ja Horninpuistoon Salojoen toisella puolella – muodostaen Salon kaupungin lounaiselle laidalle hienon viheralueen.

PORVOON MONIPUOLINEN ASEMA-ALUE

Porvoon asemarakennukseen on majoittunut Itä-Uudenmaan rakennus-

suojelukeskus Salvus. Sillä on siellä neuvontapiste, näyttely sekä Porvoon vanhan rautakaupan varastomyymälä. Kaiken kaikkiaan talosta voi löytää sekä tietoa että tavaraa vanhojen rakennusten korjaamiseen.

Salvus teki arkkitehti Pekka Hornamon johdolla suuren työn kunnostaessaan vanhan asemarakennuksen, joka oli vuosien saatossa jäänyt tukalaan asemaan ohi kulkevan tien kulkeeseen.

Porvoon rata rakennettiin yksityisenä ratana, vaikka se pian valmistumisensa jälkeen ostettiin valtiolle. Sen rakennuskanta poikkeaa jonkin verran valtion rautatierakennustyypeistä ja muodostaa mielenkiintoisen vertailukohteen. Yksityiset omistajat ovat korjanneet asuin- ja talousrakennukset omaan käyttöönsä, mutta veturitalli vesitorneineen ja makasiineineen on Porvoon Museoveturiasema -yhtiön käytössä.

Yhdistys pitää yllä 17 kilometrin osuutta liikennekäytöstä poistetulla Porvoon–Keravan radalla. Se myös kuljettaa matkustajia kesäisin lättähatulla eli Dm7 kiskobussilla. Radalla kulkee



Porvoon aseman veturitalli. Kuva: Henrik Wager 2006.

myös höyryveturi Lili eli Tk 3 1168, jolla VR liikennöi vuosina 1952–1970.

Asema-alue sijaitsee Porvoonjoen ja Vanhan Hämeenlinnantien varrella ja sieltä avautuu hieno näkymä Porvoon linnamäelle, kirkolle ja vanhaan kaupunkiin.

Lisätietoa:

Lapinlahden asema:

<http://www.lapinlahti.fi/?page=matkailu.nah-tavaa.asema>

Punkaharjun Putikko:

<http://www.taideverkossa.net/handmade/hs/>

Kokemäki, Peipohja:

<http://www.suvilaivat.fi>

http://www.kokemaenmatkailu.info/peipohjan_asemakyla.htm

Porvoo:

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

<http://helsinkiww.net/pmr/>

RESUMÉ

STATIONSOMRÅDENA LEVER UPP

Många stationsområden har fått nytt liv och nya funktioner sedan byggnaderna tagits över av enskilda och kommuner. I Lapinlahti i norra Savolax har stationshuset rustats upp till restaurang och utställningslokal, bostadsbyggnaderna till logi. På Iisvesi station i Suonenjoki restaurerar och säljer man gamla möbler. I Putikko i Punkaharju har keramikern Hannu Sairanen i väntsalen inrättat en keramikerverkstad.

Karis stad har köpt stationshuset och i lokstallet inrett en mekanisk verkstad och en möbel- och tapetserarverkstad som används inom yrkesutbildningen vid Karis kurscenter. Kontor, personalrum och vilorum för lärarna har placerats i vattentornet i anslutning till lokstallet. Lokstallet i Peipohja planeras för sin del bli ett museum som presenterar användning av väteenergi, ett galleri och en lokal för musik- och andra kulturevenemang.

I stationshuset i Borgå har Salvus, ett östnyländskt centrum för byggnadsvård, etablerat sig. Där ger man råd, visar en utställning och driver en järnhandel. Bostadsbyggnaderna har satts i stånd för privat bruk. Lokstallet med vattentorn och magasin används av föreningen Borgå Museijärnväg.