



Ramboll Finland Oy
Projektipäällikkö Voutilainen
Laulukuja 6
00420 Helsinki

VIITE / REFERENS

Lausuntopyyntöne 3.4.2008

ASIA / ÄRENDE

LAUSUNTO KOUVOLAN ASEMAN LAITURIKATOSTEN KORJAUSSUUNNITELMISTA

Kouvolan keskusliikenneasema kuuluu maamme sodan jälkeisen kauden merkittäviin liikennenympäristöihin. 1960-luvun rakennuksena se kuuluu siihen nuorempaan kohderyhmään, jota tullaan tarkastelemaan laadittaessa valtakunnallisia suojeleohjelmia. Museoviraston näkemyksen mukaan Kouvolan asema-alue täyttää valtion omistamien rakennusten suojelusta annetussa asetuksessa (1985/480) tarkoitetun suojelun kohteen reunaehdot. Museovirasto esittää että Kouvolan asema jo tässä vaiheessa huomioidaan arkkitehtonisena kokonaisuutena kaikissa sitä koskevissa korjaus- ja muutoshankkeissa.

Kouvolan rautatieasema on osa maamme ensimmäistä keskusliikenneasemaa, jossa eri liikennetoiminnot (rautatiet, linja-autot, posti) yhdistettiin samaan rakennuskokonaisuuteen. Kouvolassa rautatieaseman ulkoarkkitehtuurin näyttävä osa on siltamaisina betonirakenteina toteutetut laiturikatokset. Rakentamisajan arkkitehtuurille ominaiseen tapaan niiden alapintojen lennokkaat muodot antavat vastaparin eleettömän suorakulmaiselle asemarakennukselle. Poikkeuksellinen, neljä katettua laiturikoroketta käsittävä laiturialue on oleellinen osa asemaympäristön arkkitehtonisesta kokonaisuutta.

Helsingin ja Pietarin välistä junaliikennettä ollaan nopeuttamassa, ja rataosuudella ollaan tekemässä laajoja teknisiä uudistuksia. Osana hanketta Kouvolan aseman laiturialue muutetaan uuden kaluston ja liikenteen vaatimusten mukaisiksi. Samalla laitureiden saavutettavuutta parannetaan ja teknisiä järjestelmiä uusitaan. Raiteiden siirtäminen ja laituritason nostaminen johtavat käytännössä laiturikorokkeiden katoksineen rakentamiseen uudelleen, hiukan nykyisestä poikkeaville paikoille. Ratapihan kehittäminen vastaamaan liikenteen muuttuneita vaatimuksia tukee aseman säilymistä käytössään tärkeänä risteysasemana. Muutostöissä on huolehdittava asemakokonaisuuden arkkitehtonisen identiteetin säilymisestä.

Asemaa lähinnä olevan laiturikatoksesta on tehty kuntotutkimus (Suunnittelukide Oy 14.9.2007) ja selvitys korjaus- ja uusimisvaihtoehdoista (SITO 15.2.2008). Niiden perusteella mielekkäin vaihtoehto katoksen korjaamiseen olisi sen rakentaminen uudelleen, mahdollisesti nykyisiä pilarirakenteita hyödyntäen. Kun laiturimuutokset joka tapauksessa merkitsevät katosten rakentamisesta uudelleen, vaihtoehtoina on esitetty sekä nykyisten kaltaisten uusien katosten että kokonaan uudenlaisten katosten rakentamista. Asiaa koskevissa suunnittelukokouksissa (18.2.2008 ja 3.3.2008) on sovittu että uudet katokset rakennetaan nykyisten kaltaisina. Laiturikatosten ja koko laituriympäristön arkkitehtuurin säilyttämisen kannalta oleellisia säilytettäviä piirteitä ovat mitat, materiaalit, rakenneperiaate ja rakennustapa. Kokonaisuuteen on lisättävissä tarvittavia uudistuksia ja muutoksia, kuten hissit, tuulensuojat, opasteet ja valaistus. Nykyisten katosten rakenteelliset ongelmat ovat vältettävissä rakenneperiaatteeseen sopivilla ja näkymättömiin jäävillä muutoksilla.

Ratahallintokeskus on pyytänyt Museovirastolta lausuntoa laiturikatoksia koskevista luonnossuunnitelmissa (Arkkitehtitoimisto Esa Piironen 20.3.2008). Niissä on esitetty kolme vaihtoehtoista katosmallia: rakenteeltaan nykyisen katoksen mukainen VE-1, rakenteiltaan osin nykyisen katoksen mukainen VE-1A, jossa osuuksia betonilaatasta korvattu teräs-lasirakenteella sekä kokonaan nykyisestä poikkeava teräs-lasirakenteinen katos VE-2. Museovirasto esittää, että Kouvolan rautatieaseman laiturialueen muutosten suunnittelua jatketaan vaihtoehto VE-1:n mukaisesti seuraavin huomautuksin.

Uusien katosten tulee mitoiltaan vastata nykyisiä katoksia, myös vapaalta korkeudeltaan laiturin pinnasta mitattuna. Mikäli hissitorneja ei voi madaltaa katoksen alle mahtuviksi, niitä voidaan jatkaa katosten yläpuolelle. Katosten betonirakenteen uudelleen paikalla valaminen mahdollistaa teknisten järjestelmien, kuten opasteiden ja valaisinten uudistamisen ja uuden sijoittelun. Johdotuksia ja kojeita voidaan luontevasti upottaa rakenteen sisään rakenteen vahvuuden sallimissa rajoissa. Jatkuvan valaisinkourun sijoittaminen esitetyllä tavalla katoksen alapinnan taitelinjalle ei kuitenkaan ole suositeltava, sillä se katkaisee katoksen ilmeelle oleellisen yhtenäisen valupinnan.

Jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota katosten ja hissien luontevaan sijoitukseen ja sovitukseen suhteessa paikalleen jäävään asematunneliin ja sieltä laitureille johtaviin portaisiin. Esimerkiksi hissien osalla tulee ratkaistavaksi sijoittuuko se portaan vai uuden katoksen keskilinjalle.

Laiturikorokkeen asfaltoitu pinta ja nykyisen kaltaiset betonilaatat portaan askelmien pinnoituksena ovat laituriympäristön oleellisia päämateriaaleja, joita ei tule muuttaa. Katoksia ei tule maalata.

Asemarakennuksen radan puoleisen julkisivun, sitä vasten olevan laituritason ja sisäänkäyntitason liittyminen toisiinsa on luonnoksessa esittämättä. Ratkaisu sijoittaa uusi hissitorni asemarakennuksen ulkopuolella ulkoseinään kiinni ei ole sopuisuudessa rakennuksen pelkistetyn ulkomuodon kanssa. Luontevin sijoituspaikka hissille on rakennuksen sisäpuolella.

Yli-intendentti Sakari Mentu

Arkkitehti Pekka Lehtinen

Jakelu: Ratahallintokeskus
Tiedoksi: Rakennuskulttuuriyksikkö

/PLE