



Lausunto

8.2.2024

MV/26055/2023

1 (31)

VR-Yhtymä Oyj

Viite Lausuntopyyntö 8.11.2023 / Kaj Perhola

Asia VR:n luovutettavien asemakiinteistöjen ominaispiirteet ja suojeluarvot

Museovirasto on antanut 21.12.2023 (MV/26055/2023) VR-yhtymä Oyj:lle (VR Group) pyydetyn lausunnon vuonna 1998 solmitun rautatiesopimuksen ajankohtaisuudesta myyntitilanteessa. Lausunnossaan Museovirasto totesi muun muassa, ettei sopimuksen mukainen menettelytapa ole enää ajankohtaisena sellaisten kohteiden osalta, joiden suojelu on sopimuksen solmimisen jälkeen ratkaistu kohteen suojelutavoitteet huomioivalla asemakaavalla tai erillisellä suojelupäätöksellä.

On huomattava, ettei rautatiesopimuksessa (Sopimus menettelytavoista valtakunnallisesti merkittävien rautatieasema-alueiden säilyttämiseksi ja suojelemiseksi; YM:n päätös 9.12.1998; diaarinro 2/562/96) yksilöidä rakennuskohtaisia suojelumääräyksiä. Suojelutavoitteet tutkitaan ja ratkaistaan kaavoituksen tai erillisen suojelupäätöksen yhteydessä.

Joulukuuisessa lausunnossa todettiin myös, että luovutuksen jälkeisessä yhteydenpidossa kulttuuriympäristön asiantuntijaviranomainen on alueellinen vastuumuseo, ellei kohdetta ole suojeltu rakennusperintölailla, jolloin yhteysviranomainen on edelleen Museovirasto. Nyt läpikäytävässä listassa rakennusperintölailla suojeltuja ovat Helsingin ja Turun päärautatieasemat

Tässä uudessa lausunnossaan Museovirasto arvioi VR-yhtymän pyynnöstä myytäväksi aiottujen rautatieasemien historiallisia ominaispiirteitä, kulttuurihistoriallisia arvoja ja suojelutilannetta. Kunkin rautatieaseman tunnistetietoina tuodaan esille katuosoite, kiinteistötunnus ja alueellinen vastuumuseo, jonka toimialueella asema on. Rautatieaseman asema rataverkossa, sen rakennushistoria, arkkitehtuuripiirteet ja kaupunkikuvallinen asema on tiivistetysti kuvailtu, samoin asemaympäristön rautatiehistoriallinen kokonaisuus. Lopuksi arvioidaan kohteen suojelutarvetta ja olemassa olevan suojelun riittävyttä.

Tunnistettujen suojeluarvojen tullessa jatkossakin huomioon otetuksi ei Museovirasto näe esteitä tässä lausunnossa käsiteltyjen asemarakennusten luovuttamiselle pois valtio-omistuksesta.

Lausunnon valmisteluun ovat osallistuneet erikoisasiantuntijat Elisa El Harouny, Kaija Kiiveri-Hakkarainen ja Laura Tuominen.

Tässä lausunnossa käsitellään seuraavat kohteet:

Toijalan rautatieasema, Akaa

Helsingin päärautatieasema

Hyvinkään rautatieasema

Hämeenlinnan rautatieasema

Joensuun rautatieasema

Järvenpään rautatieasema

Kajaanin rautatieasema

Kemijärven rautatieasema

Keravan rautatieasema

Kolarin rautatieasema

Kotkan rautatieasema

Kouvolan rautatieasema

Kuopion rautatieasema

Lahden rautatieasema

Mikkelin rautatieasema

Oulaisten rautatieasema

Parkanon rautatieasema

Pieksämäen rautatieasema

Riihimäen rautatieasema

Siilinjärven rautatieasema

Tampereen rautatieasema

Turun päärautatieasema

Kupittaaan rautatieasema, Turku

Jokelan rautatieasema, Tuusula

Varkauden rautatieasema

Toijalan (Akaan) rautatieasema

Pätsiniementie 4

20-404-6-121

Tampereen museoiden / Pirkanmaan alueellisen vastuumuseon toimialue

Toijala oli Helsingin ja Tampereen välisen radan ainoa II luokan rautatieasema ja Suomen ensimmäinen varta vasten risteysasemaksi rakennettu asemarakennus. Toijalan ensimmäinen asemarakennus valmistui vuonna 1876 ilmeisesti Knut Nylanderin piirustusten mukaan hyvin samankaltaisena kuin vuonna 1874 valmistunut Lahden rautatieasema. Lähes samanlaisten piirustusten mukaan rakennettiin Toijalan aseman ohella myös Tampereen rautatieasema ja Vaasan rautatieasema, joista jälkimmäinen on säilynyt nykypäiviin saakka.

Toijalan asemarakennusta laajennettiin myöhemmin kolmeen otteeseen vuosina 1913, 1925 ja 1947. Asemalle rakennettiin myös kahdeksanpaikkainen veturitalli, jota laajennettiin 1900-luvun alussa. Toijalan asema sijaitsi alun perin noin puoli kilometriä kyläkeskuksesta pohjoiseen, mutta lähes koko tiiviisti rakennettu kylä tuhoutui vuonna 1886 sattuneessa tulipalossa ja uusi kylä rakennettiin hajanaisemmin. Samalla asutuksen painopiste siirtyi rautatieaseman tuntumaan, ja asema veti puoleensa myös teollisuutta. 1910-luvun loppuun mennessä aseman ympäristöön oli muodostunut jo noin 2 000 asukkaan yhdyskunta. Vanha Akaan kunta, josta osia oli liitetty Kylmäkosken ja Viialan kuntiin, lakkautettiin vuoden 1946 alussa ja sen jäljelle jääneestä osasta muodostettiin Toijalan kauppala. Toijala ja Viiala yhdistyivät Akaaksi vuonna 2007.

Vuonna 1935 valmistui Toijalan aseman ratapihan ylittävä, edelleen käytössä oleva silta. Henkilöratapiha uusittiin 1960-luvun puolivälissä, ja arkkitehti Aarno Ravealan suunnittelema uusi asemarakennus valmistui vuonna 1963. Samaan aikaan rakennettiin myös asema-aukion länsilaidalla sijaitseva liikerakennus, jossa sijaitsi mm. posti. Molemmat rakennukset ovat julkisivuiltaan puhtaaksimuurattua ruskeaa tiiltä. Kattomuotona on loiva satulakatto. Rakennusten massoittelu on selkeää ja julkisivuja jäsentävät eri osissa hieman eri korkeisten ikkunoiden muodostamat nauhat. Korkean osan itäpäädyssä on päädyn muotoa myötäilevä kookas ikkuna. Rakennukset ovat 1950-1960-luvun vaihteelle melko tyyppilliset.

Vanha asemarakennus myytiin huutokaupalla purettavaksi talvella 1964, ja seuraavana kesänä valmistui asemalaitureille johtava alikulkutunneli. Ratapiha mitoitettiin paikallisliikennettä silmällä pitäen, mutta paikallisliikenteen supistamisen myötä ratapiha todettiin ylimitoitetuksi. Vuonna 1968 otettiin käyttöön Turun radan uusi linjaus, joka kaarsi asemalta aiempaa loivemmin Sotkiaan saakka. Veturien huollon keskittyessä Tampereelle veturitalli jäi tarpeettomaksi, ja osa siitä purettiin ratapihan laajennuksen yhteydessä vuonna 1974. Vuonna 1979 perustettu Museoveturiseura sai veturitallin käyttöönsä ja sijoitti sinne kaksi hylättyä höyryveturia.

Toijalan asemarakennus siirtyi VR-Yhtymän omistukseen vuonna 1995. Tavara-asemarakennus purettiin vuonna 1990. Ratapihan alittava uusi alikulkutunneli lähtölaitureille valmistui 2000-luvun alussa, ja vanha tunneli poistettiin käytöstä. Veturitalli ja vesitorni siirtyivät eräiden muiden rakennusten mukana Senaatti-kiinteistöille vuonna 2007.

Inventoinnit

Asema-alueesta on laadittu rakennusinventointi vuonna 2004 (Toijalan rautatieasema-alue inventointi 31.12.2004 / Arkkitehtitoimisto Eija Teivas).

Asema- ja ratapiha-alue on ollut mukana myös vuonna 2009 laaditussa yleiskaavatasoisessa inventoinnissa (Toijalan rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema / FCG Planeko Oy, Heiskanen & al.) Toijalan asema ja ratapiha ympäristöineen on määritelty selvityksessä kulttuurihistoriallisesti arvokkaaksi aluekokonaisuudeksi, mutta itse asemarakennusta ei ole tässä yhteydessä inventoitu.

Toijalan aseman ympäristö ja asuinalue on maakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö, jossa asema on yksi rakennuskulttuurin ydinalueista. Vakiintuneen käytännön mukaan ydinkohteiden/-alueiden on katsottu olevan rakennuksina maakunnallisesti arvokkaita. (Pirkanmaan maakunnallisesti arvokkaat rakennetut kulttuuriympäristöt 2016 / Pirkanmaan liitto 2016)

Kaava- ja suojelutilanne

Toijalan aseman ympäristö ja asuinalue on maakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö, jossa asema on yksi rakennuskulttuurin ydinalueista. Pirkanmaan maakuntakaavassa 2040 maakunnallisesti arvokkaita rakennettuja kulttuuriympäristöjä koskee seuraava suunnittelumääräys: Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä tulee turvata ja edistää alueen kaupunkikuvan ja rakennusperinnön arvojen säilymistä ja edelleen kehittämistä. Uusi rakentaminen on sopeutettava alueen kulttuuriympäristön ominaispiirteisiin ja ajalliseen kerroksellisuuteen.

Rautatieasema on suojeltu asemakaavassa (Aseman seudun 1. vaiheen asemakaavan muutos, 2011) merkinnällä sr-2: Suojeltava rakennus, (Rakennuksessa tehtävät muutos- ja korjaustyöt tulee tehdä siten, ettei rakennuksen arkkitehtonisia ja taajamakuvallisia arvoja vaaranneta. Laajennusten tulee sopia tyyllillisesti yhteen rakennusten nykyisten osien kanssa.) Myös muita asemakokonaisuuteen sisältyviä rakennuksia ja korttelialueita on suojeltu /s ja sr-merkinnöillä.

Kulttuurihistoriallinen arvo

Toijalan asema-alue on maakunnallisesti merkittävä. Toijalan asemalle ja sen ympäristölle riittävät asemakaavan suojelumerkinnot.

Helsingin päärautatieasema

Kaivokatu 1

Kiinteistötunnus: 91-2-11-1

Helsingin kaupunginmuseon / Keski-Uudenmaan alueellisen vastuumuseon toimialue

Suomen ensimmäinen rataosuus Helsingin ja Hämeenlinnan välille valmistui 1860-luvun alussa. Samoihin aikoihin valmistui Helsingin ensimmäinen rautatieasemarakennus. Helsinkiin ryhdyttiin kaavailemaan uutta rautatieasemaa 1800-luvun lopussa edellisen käytyä kaupungin kasvun takia liian ahtaaksi. Ennen arkkitehtuurikilpailua päätettiin uuden rakennuksen sijainti, tilajäsentely ja

pääteasemille tyypillinen U-kirjaimen muoto. Kilpailijoiden tehtäväksi jäi ulkomuodon ja julkisivujen suunnittelu.

Arkkitehti Eliel Saarinen (1873-1950) voitti suunnittelukilpailun 1904. Helsingin päärautatieasema on Suomen rautatiearkkitehtuurin keskeinen tunnuskuva ja 1900-luvun alun arkkitehtuurin merkkiteos. Rakennus on Eliel Saarisen tunnetuimpia kotimaisia töitä. Helsingin rautatieaseman arkkitehtuuri sai valmistumisestaan alkaen tunnustusta niin kotimaassa kuin kansainvälisestikin.

Helsingin rautatieasema toteutettiin 1900-luvun alkuvuosikymmeninä. Rautatieaseman rakentamisvaiheet nivoutuvat Suomen historian murrosvaiheisiin. Asema suunniteltiin Venäjän keisarikunnan Pietarin radan läntiseksi pääteasemaksi ja Suomen suuriruhtinaskunnan päärautatieasemaksi, mutta asema vihittiin itsenäisen tasavallan päärautatieasemaksi 1919.

Helsingin rautatieaseman osia ovat hallintorakennus, asemarakennus ja länsisiipi. Hangon punagraniittista rakennettu mittava rakennus on yhtenäinen kokonaisuus, mutta sen eri osilla on oma toiminnallinen historiansa, samoin julkisivuilla ja sisätiloilla oma luonteensa. Julkisivut ornamentteineen ovat ammattitaitoista käsityötä. Tunnettuja yksityiskohtia ovat kuvanveistäjä Emil Wikströmin luomat asemarakennuksen graniitista veistetyt, valaisimia kannattavat neljä mieshahmoa aseman pääsisäänkäynnin molemmin puolin. Aseman tornin huippu on verhoiltu kuparilla, josta on muotoiltu aseman ja rautateiden kansainvälisyyttä julistava neljän siipipyörän kannatteleva maapallo sekä päällimansuuntiin näytävät kellot.

Asemarakennuksen avarat päätilat ovat toisiinsa liittyvä kokonaisuus. Keskushalli ja sen molemmin puolin olevat odotus- ja ravintolasalit avautuvat toisiinsa suurien kaariikkunoiden kautta. Muita pääsaleja ovat läntinen sisääntulohalli sekä itäinen halli ja ravintolasali hallin toisessa kerroksessa. Pääsaleja kattavat holvit ovat varhaisimpia pitkän jännevälin betoniholveja Suomessa. Keskushallissa ja läntisessä hallissa on Paavo Tynellin muotoilemat kattokruunut. Ravintolasalin itäseinällä on Eero Järnefeltin maalaama Pielisjärvi-aiheinen kesämaisema. Korkea-arvoisten vieraiden odotussali on edustustila, jonka keisarivallan symbolit viittaavat alkuperäiseen käyttötarkoitukseen keisarin odotussalina. Hallintorakennuksen yli vuosisadan mittainen rooli Valtionrautateiden virastotalona on vaihtunut hotellikäyttöön. Länsisiipi tavaraliikennettä palvelevana on puolestaan muuttunut käytöltään liikekeskukseksi.

Helsingin päärautatieasema sijaitsee pääkaupungin ydinkeskustassa muodostaen liikenteen solmukohtan ja yhden kaupunkirakenteellisen huippukohtan, joka on määrittänyt keskustan rakentumista ja kaavoitusta. Tällä hetkellä asema muodostaa lähiympäristön julkisten rakennusten, kuten Kansallisopopperan, Ateneumin taidemuseon, Postitalon ja Sokoksen tavaratalon kanssa mittakaavallisesti tasapainoisen kokonaisuuden. Tilanne muuttuu, mikäli avoin kaupunkitila aseman ympärillä huomattavasti vähenee ja Elielinaukiota lähdetään kehittämään mittakaavallisesti ympäristöään poikkeavin volyymein.

Helsingin rautatieasema on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä Helsingin Rautatientori (RKY 2009, www.rky.fi). Rautatieasema sisältyy myös maakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön Helsingin empire-keskusta ja kivikaupunki.

Rautatieasema on suojeltu voimassa olevalla asemakaavalla (asemakaavan muutos 1996/10275, tullut voimaan 11.4.1997). Asemakaavassa määrätään muun muassa, että arvokasta asemarakennusta ei saa purkaa eikä siinä saa suorittaa sellaisia korjaus-, muutos- ja lisärakentamistöitä, jotka tarvelevät julkisivujen, vesikaton tai

sisätilojen rakennustaiteellista tai kulttuurihistoriallista arvoa tai tyyliä. Asemarakennuksen arvokkaat sisätilat, kuten asemahallit, lippuhalli ja ravintolat, sisääntuloaulat, porrashuoneet, kongressi- ja istuntosalit sekä presidentin odotustilat tulee säilyttää siten, että niiden rakennustaiteellista ja historiallista arvoa tai tyyliä ei turmella.

Helsingin rautatieasema on suojeltu rakennusperintölain nojalla (ympäristöministeriön päätös suojelun vahvistamisesta 28.8.2018). Suojelu kohdentuu rakennuskokonaisuuden ulkoasun ohella yksityiskohtaisesti myös sisätiloihin ja niiden kiinteään sisustukseen.

Rautatieasemarakennus on itsessään riittävällä tavalla suojeltu rakennusperintölain nojalla. Rakennuksen kaupunkikuvallista asemaa saattaa sen sijaan uhata se, että lähiympäristöä kehitetään aukiotiloja täyttävällä ja ympäristöstä poikkeavalla suurimittakaavaisella rakentamisella.

Hyvinkään rautatieasema

Rautatienkatu 9
106-403-18-443

Helsingin kaupunginmuseon / Keski-Uudenmaan alueellisen vastuumuseon toimialue

Hyvinkään rautatieasema sijoittuu 1862 perustetun Helsinki–Hämeenlinna -radan varrelle. Hyvinkään asemanseudusta kasvoi vilkas risteysasema, kun rata Hangon talvisatamaan oli valmistunut 1873 ja Hyvinkää-Karkkilan rata 1911. Hangonradalla oli Hyvinkäällä oma pääteasemansa, joka on nykyisin museokäytössä.

Hyvinkään 1862 valmistunut asemarakennus on rataosuudellaan yksi neljästä säilyneestä lääninarkkitehti C.A. Edelfeltin suunnittelema asemasta. Piirustukset oli tarkoitettu alun perin Riihimäen asemaa varten. Suhteellisen vaatimattomaan suorakaiteen muotoiseen asemarakennukseen lisättiin 1891 arkkitehti Bruno Granholmin suunnittelemat poikkipäädtyt. Lisäysten myötä rakennus edustaa tyyliään uusrenessanssia. Rakennuksen päätyyn sijoittui ravintolasali ja keskiosaan odotustilat eri luokkien matkustajille. Ravintolasali on restauroitu 1988 korjaus- ja muutostöiden yhteydessä.

Asemarakennuksen vieressä on postitalo vuodelta 1908. Rakennusten edustalla on asemanpuisto. Ensimmäinen rautatiepuutarhuri Rudolf Grönholm lienee ollut suunnittelemassa ja rakentamassa asemapuistoa, koska rautateiden keskuspuutarha perustettiin Hyvinkäälle vuonna 1874.

Rautatieasema sijaitsee keskeisesti Hyvinkään keskustan kaupunkirakenteessa. Suhteellisen laaja ja vehreä asemanpuisto asemarakennuksen edustalla Rautatiekadun vastapuolella luo väljyyttä historiallisen asema-alueen ja uudistuneen keskustarakenteen välille. Rautatieasema luo keskustaan merkittävän historiallisen kerrostuman.

Rautatiesopimuksen tarkoittamaan kokonaisuuteen Hyvinkään rautatieasemalla kuuluu asemarakennus, postitalo ja asemanpuisto. Asemarakennuksen osalta mainitaan suojelun koskevan ulkoasun lisäksi myös ravintolasalia kiinteine sisustuksineen. Asema sisältyy RKY-kohteeseen ”Hyvinkään rautatieasema”, johon kuuluu Hyvinkään rautatieaseman lisäksi lähellä sijaitseva Hyvinkää–Hanko -radan

pääteasema. Asema kuuluu myös laajaan maakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön Hyvinkään keskusta.

Hyvinkään asema sisältyy Väylän inventointiin: Kerava–Riihimäki-rataosuuden kulttuurihistoriallisten kohteiden inventointi. Väyläviraston julkaisuja 53/2021.

Rautatieasema sisältyy Hyvinkään keskustaajaman kulttuuriympäristön hoitosuunnitelmaan vuodelta 2013. Valintaperusteena on RKY ja hoitosuosituksena todetaan: ”Asemakokonaisuuteen kuuluvia rakennuksia ja asemapuistoa tulee hoitaa ja kunnostaa siten, että niiden erittäin merkittävä kulttuurihistoriallinen arvo säilyy”.

Asema-alueella on voimassa asemakaava vuodelta 1997. Asema sijaitsee korttelialueella LR. Kaavassa on osoitettu suojelumerkinnot seuraavasti: asemarakennus sr-1, postitalo sekä kellarirakennus sr-2 ja puistoalue VP/s. Asemarakennusta koskee seuraava määräys: ”Rakennustaiteellisesti ja historiallisesti arvokas rakennus. Rakennuslain 135 §:n 1. momentin nojalla määrätään, että rakennusta ei saa purkaa eikä siinä saa tehdä sellaisia korjaus- ja muutostöitä, jotka turmelevat julkisivujen ja vesikattojen rakennustaiteellista ja historiallista arvoa.

Museoviraston näkemyksen mukaan asemakaava on suojeluvälineenä riittävä. Asemarakennuksen suojelu olisi kuitenkin ulotettava rakennuksen keskeisiin odotus- ja salitiloihin kiinteine sisustuksineen.

Hämeenlinnan rautatieasema

Hämeentie 16

109-5-58-2

Hämeenlinnan kaupunginmuseon / Kanta-Hämeen alueellisen vastuumuseon toimialue

Historia

Hämeenlinnan rautatieasema on Suomen ensimmäisen radan pääteasema. Hämeenlinnan valintaan ensimmäisen radan pääteasemaksi vaikutti sijainti Vanajaveden rannalla, koska näin saatettiin yhdistää Sisä-Suomi pääkaupunkiin sisävesiliikenteen ja uuden radan avulla. Rautatieasema sijaitsi vuoteen 1915 saakka Hämeenlinnan maalaiskunnan alueella. Kun aseman seutu liitettiin Hämeenlinnan kaupunkiin, siellä oli vain jonkin verran tehdas- ja asutusalueita. Myöhemminkään rautatieaseman ympäristöön ei ole syntynyt merkittävää liikekeskusta, vaan Hämeenlinnan hallinto- ja liikekeskus ovat pysyneet Vanajaveden länsipuolella.

Asemarakennus, ympäristö ja rataverkko

Hämeenlinnan ensimmäinen tiilirakenteinen ja tornillinen asema oli C.A. Edelfeltin suunnittelema, mutta se tuhoutui kaupungin valtauksen yhteydessä huhtikuussa 1918. Palaneen aseman tilalle rakennettiin arkkitehti Thure Hellströmin Koiviston asemaa varten tekemien suunnitelmien mukaan uusi asemarakennus, joka valmistui 1921. Tiilinen asemarakennus on harvinaista 1920-luvun barokkivaikutteista klassismia edustavaa tyyppiä. Rakennuksen matalampaa siipiosaa on jatkettu 1960-luvulla. Rakennus on sisätiloiltaan varsin hyvin säilynyt.

Asema-aukioita koristavat lehmuskujat. Asema-alueella on pieni tiilinen varastorakennus, kaksi asuinrakennusta ja harvinainen 1870-luvulta peräisin oleva puinen vaunuvaja ja siihen liittyvä samanikäinen tiilinen veturitalli. Ratapihan itäpuolella on kookas tiilimakasiini 1860-luvulta. Asema-alueen viereen, länsipuolelle on kaavoitettu ja rakentumassa tiivis kerrostaloalue parkkitaloineen.

Hämeenlinna sijaitsee Helsingin ja Tampereen puolivälissä, ja siksi rautatiellä on varsin paljon läpikulkuliikennettä, vaikkei Hämeenlinna olekaan risteusasema. Asemalla pysähtyvät R-junat sekä osa Helsingin ja Tampereen välillä liikennöivistä kaukojunista. Hämeenlinnan asemalla on vuonna 1999 rakennettu alikulkutunneli, joka korvasi edellisen 1960-luvun puolivälissä valmistuneen tunnelin.

Kaavoitus- ja suojelutilanne

Rautatieaseman alue on osa Hämeenlinnan kansallista kaupunkipuistoa ja valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY2009, Hämeenlinnan rautatieasema).

Asemarakennus kuuluu rautatiesopimuskohteisiin ja on mukana Kanta-Hämeen maakunnallisesti merkittävien kohteiden inventoinnissa. Asemasta on tehty rakennushistoriaselvitys vuonna 2017.

Asemarannan asemakaavassa (hyv. 2016) asemarakennus on merkinnällä sr10 (Suojeltava rakennus, jota ei saa purkaa. Korjaus- ja muutostyöt on tehtävä siten, että rakennuksen kulttuurihistoriallinen arvo säilyy. Rakennuksen muutoksista on neuvoteltava Museoviraston kanssa.). Asemanpuisto on merkinnällä VP/s (Puisto/alue, jolla ympäristö säilytetään).

Hämeenlinnan yleiskaavassa kohdetta koskee merkintä ”lailla suojeltu” ja merkintä: Lailla suojeltu rakennus tai rakennusryhmä. Rakennuksissa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden, täydennysrakentamisen ja muiden alueella tehtävien toimenpiteiden tulee olla sellaisia, että alueen rakennushistoriallisesti, kulttuurihistoriallisesti ja/tai maisemakuvallisesti arvokas luonne säilyy. Rakennuksia ei saa purkaa.

Kulttuurihistoriallinen arvo

Hämeenlinnan rautatieasemalla on erityisen merkittävä rooli suomalaisen rataverkoston ja asemien joukossa. Rakennus on suojeltu kaavalla, mutta se täyttää myös rakennusperintölaissa tarkoitetut suojelun kriteerit. Suojelu rakennusperintölailla on perusteltua, mikäli sen sisä- tai ulkotiloihin kohdistuu merkittäviä muutosaikeita.

Joensuun rautatieasema

Itäranta 12

Kiinteistötunnus: 167-067-003

Pohjois-Karjalan museon / Pohjois-Karjalan alueellisen vastuumuseon toimialue

Joensuu oli ehdolla Karjalan radan pääteasemaksi keskusteltaessa kolmen tärkeän pääradan Oulun, Savon ja Karjalan radan linjauksista. Rata Joensuusta Värtsilään rakennettiin heti Savonradan jälkeen vuosina 1892–1894. Asema sijoitettiin joensuulaisten ehdottaman Pielisjoen länsirannan sijasta sen itärannalle.

Pohjoinen rata Joensuusta Nurmekseen rakennettiin 1907–1909. Joensuusta kasvoisteysasema eri puolille maakuntaa ulottuvien teollisuusratojen vuoksi. Joensuu-Outokumpu -rata valmistui 1928 ja poikkiratayhteys Pieksämäelle Varkauden kautta syntyi 1939 ja rata Ilomantsiin 1957.

Karjalan radan alkuperäisistä 18 asemasta Suomen nykyisten rajojen sisällä on vain kaksi. Toinen niistä on Joensuun asema, arkkitehti Bruno Granholmin suunnittelema uusrenessanssityylinen, lautavuorattu hirsirakennus vuodelta 1894. Sen rakentamisessa käytettiin Savonradan kolmannen luokan piirustuksia eli samoja kuin Oulun radalla.

Asemarakennusta on laajennettu ja/tai korjattu vuosina 1910–11, 1926, 1947, 1954 ja 1966. Viimeisin peruskorjaus on vuosilta 2009–2010, jolloin uusittiin lattiarakenteet, sisäpuolen seinäpinnat ja eristykset. Ulkoasu säilytettiin ennallaan, mutta piha-alueen kiveys uusittiin. Aseman toinen pääty uusittiin ulkopuolisille vuokrattaviksi liiketiloiksi. Rakennuksen julkisivut kunnostettiin 2016.

Asemarakennus on osa valtakunnallisesti merkittävää Joensuun rautatieasema ja sen ympäristö -nimistä rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009). Rakennusta ympäristöineen koskee rautatiesopimus. Rakennushistoriallinen selvitys asemasta on tehty 2016.

Nykyinen asemakaava on vuodelta 2020, ja siinä rakennuksella on suojelumerkintä sr-1: ”Suojeltava rakennus, joka on rakennustaiteellisesti arvokas tai kaupunkikuvan säilymisen kannalta tärkeä. Rakennusta ei saa purkaa eikä siinä saa suorittaa sellaisia korjaus- tai muutostöitä, jotka vaarantavat rakennuksen rakennustaiteellisesti arvokkaan tai kaupunkikuvan kannalta merkittävän luonteen säilymisen.” Kyseinen kaavamääräys riittää turvaamaan asemarakennuksen suojelun.

Järvenpään rautatieasema

Asemakatu 5

186-401-46-0

Helsingin kaupunginmuseon / Keski-Uudenmaan alueellisen vastuumuseon toimialue

Helsingin ja Hämeenlinnan välinen rautatie valmistui 1862. Järvenpään puurakenteinen asemarakennus on Suomen vanhimpia rautateiden rakennuksia. Se on ilmeisesti valmistunut jo vuonna 1858 käytettäväksi alkuun työpäällikön asuntona, mutta radan valmistuttua sen oli määrä palvella asemarakennuksena. Asemarakennuksen suunnittelijasta ei tiettävästi ole varmuutta, koska piirustuksia ei ole signeerattu.

Rakennusta ei ole laajennettu ja se on säilynyt hahmoltaan alkuperäisenä. Uusrenessanssityylinen rakennus on ulkoasultaan varsin hyvin säilynyt. Asemaa siirrettiin vuonna 1999 noin 25 metriä alkuperäiseltä paikaltaan ja nostettiin samalla hiukan ylöspäin laiturirakenteiden koron vuoksi. Samassa yhteydessä rakennusta kunnostettiin. Odotustilat ovat pienehköllä asemalla keskeiset. Tiloissa on toiminut kahvila. Sisätilat ovat muuttuneet jossain määrin sisustukseltaan.

Asemakadun ja aukion toisella puolella sijaitsee radan suuntainen asemanpuisto. Laajempaa asemarakennusten kokonaisuutta ei sen sijaan ole jäljellä. Asema sijaitsee Järvenpään keskustan liike- ja asuinrakennuksien sekä julkisiin rakennuksiin uudistuneessa kaupunkirakenteessa ja tuo siihen merkittävän historiallisen kerrostuman.

Järvenpään asema ei kuulu rautatiesopimuksen piiriin eikä se ole valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009). Järvenpään asema on sen sijaan maakunnallisesti arvokasta rakennettua kulttuuriympäristöä. Järvenpään asema sisältyy myös Väylän inventointiin: Kerava–Riihimäki-rataosuuden kulttuurihistoriallisten kohteiden inventointi. Väyläviraston julkaisuja 53/2021. Järvenpään kulttuuriympäristön hoitosuunnitelmassa vuodelta 2018 luokiteltu toimenpideluokkaan 1: Suojeltu.

Järvenpään Asemamäen kaava on vuodelta 2019, jossa asema on suojeltu sr-5 merkinnällä, määräyksellä: ”Rakennusala, jolla olevaa rakennusta tai sen osaa ei saa purkaa. Rakennuksessa tehtävien korjaus-, muutos- tai laajennustöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen historiallisesti arvokas tai kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy.”

Asema on korttelialueella K-21, jota koskee määräys: ”Rakennukseen saa sijoittaa liike-, toimisto- ja palvelutiloja sekä julkisia lähipalvelutiloja. Tontille ei saa sijoittaa asuintiloja. Kaikki rakenne- ja tilaratkaisut on tehtävä korkeatasoisesti kiinnittämällä erityistä huomiota rautatieasemaympäristön ja kaupunkikuvan vaatimuksiin.”

Aseman välittömään ympäristöön on kaavoitettu henkilöliikenneterminaalin korttelialue (LHA-2), joka sijoittuu osittain asemanpuiston alueelle.

Asemakaava turvaa kuitenkin hyvin itse asemarakennuksen säilymistä.

Kajaanin rautatieasema

Asemakatu 1

205-2-93-1

Kainuun museon / Kainuun alueellisen vastuumuseon toimialue

Savonradan jatkoyhteys Kuopiosta Kajaaniin avattiin 1904 ja samana vuonna kaupungin ruutukaava-alueen reunalle valmistui Kajaanin asemarakennus. Rautatie oli hyödyksi erityisesti viljan kuljetuksissa, mutta se myös nopeutti muita kuljetuksia.

Ratayhteydet Kontiomäelle ja Ouluun sekä Paltamosta Vuokattiin ja Sotkamoon rakennettiin 1920-luvulla. Jatkoyhteys Kontiomäeltä Hyrynsalmelle avattiin 1939. Näiden yhteyksien ansiosta Kajaanin asemasta tuli vilkas tavara- ja matkustajaliikenteen solmukohta. Asemarakennusta laajennettiin pienellä matalalla siipiosalla, mutta sen ulkoasu on muutoin säilynyt hyvin alkuperäisenä.

Kajaanin jugendtyylinen rautatieasemarakennus kuuluu harvoin arkkitehtiprofessori Gustaf Nyströmin suunnittelemiin asemiin. Sen piirustuksia ei siis laadittu rautatiehallituksen rakennussuunnitteluosastolla. Nyström tunnettiin uusrenessanssirakennuksistaan, mutta Kajaanin asemarakennuksen jäsentely,

ikkunajärjestelyt ja paanukuvioidut julkisivut liittävät sen jugend-kauden arkkitehtuuriin. Rakentamisessa käytettiin pystyhirsitekniikkaa.

Asemarakennus on osa Kajaanin rautatieasema -nimistä valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY 2009). Kajaanin keskustaajaman kulttuuriympäristöstä kaavoitusta varten laaditussa selvityksessä se sisältyy rakennus-, kulttuuri- ja kaupunkihistoriallisten kohteiden luetteloon.

Kajaanin asemarakennus sisältyy rautatiesopimukseen.

Kajaanin keskustaajaman yleiskaavassa asemarakennus on merkitty suojelukohteeksi. Alueen asemakaavassa (2018) asemarakennuksella on suojelumerkintä sr-24 ja seuraava kaavamääräys ”Suojeltava rakennus. Historiallisesti rakennustaiteellisesti ja kaupunkikuvan kannalta arvokas rakennus, jota ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien sisä- ja ulkopuolen korjaus- ja muutostöiden sekä käyttötarkoituksen muutosten tulee olla sellaisia, että kohteen rakennustaiteellinen ja kaupunkikuvallinen arvo ja luonne säilyvät. Muutoksista on kuultava museoviranomaisia.”

Asemakaavamääräys turvaa kohteen suojelun, mutta noin 120-vuotiaassa hyvin säilyneessä asemarakennuksessa on tarpeen yksilöidä sisätiloja ja niiden yksityiskohtia koskevat tarkemmat suojelutavoitteet. Olennaista on, että luovutustilanteessa tuleva omistaja on tietoinen myös sisätilojen yksityiskohtaisista suojelutarpeista ja -tavoitteista. Rakennuksen kulttuurihistoriallisen merkittävyyden vuoksi kaikissa toimenpiteissä pitää ottaa huomioon asemarakennuksen ominaisuusluonne ja erityispiirteet. Korjaus- ja muutostöiden tulee täyttää historiallisen rakennuksen korjaukselle asetetut arkkitehtoniset ja rakennustekniset tavoitteet. Tämä edellyttää myös ennen myyntiä tehtävää rakennushistoriallista selvitystä.

Kajaanin asemarakennus on suojeltu kaavalla, mutta se täyttää myös rakennusperintölaissa tarkoitetut suojelun kriteerit. Suojelu rakennusperintölailla on perusteltua, mikäli sen sisä- tai ulkotiloihin kohdistuu merkittäviä muutosaikeita.

Kemijärven rautatieasema

Asematie 4

320-401-255-1

Lapin maakuntamuseon / Lapin alueellisen vastuumuseon toimialue

Junaliikenne Kemijärvelle alkoi Rovaniemen-Kemijärven ratayhteyden valmistuttua Särkikankaalle Kemijoen länsirannalle vuonna 1934. Alkuperäiset rautatierakennukset tuhoutuivat sodassa.

Nykyinen kivinen, rapattu asemarakennus on vuodelta 1955. Se rakennettiin Valtion rautateiden huonerakennusjaostossa arkkitehti Jarl Ungernin johdolla laaditun suunnitelman mukaan. Rakennus käsittää kaksi toisiinsa kytkettyä rakennusosaa: yksikerroksisessa osassa on matkustajatilat, kaksikerroksisessa jatkeessa on aseman muita tiloja. Kokonaisuus on jälleenrakennuskauden edustavaa asemarakennusta, kuten Kemijärven keskustaajaman rakennus- ja kulttuuriympäristön inventoinnissa todetaan (Tmi Lauri Putkonen 2012).

Asematien varressa rautatieaseman pohjoispuolella on kahdeksan rautatieläisille rakennettua asuintaloa vuoden 1946 vaiheilta ja samanikäinen veturitalli. Ratapihan eteläosassa on puinen tavara-asema samalta vuodelta.

Kemijärven rautatieaseman alue sisältyy Rovaniemen - Itä-Lapin maakuntakaavaan (2022) maakunnallisesti arvokkaana kulttuuriympäristönä (ma). Maakuntakaavan mukaan Kemijärven rautatieaseman alue muodostaa hyvin säilyneen kokonaisuuden, jolla on paikallishistoriallista ja kaupunkikuvallista arvoa.

Maakuntakaavan ma-merkintään liittyy määräys: "Alueen suunnittelussa on otettava huomioon kulttuuriympäristön ja maiseman ominaispiirteiden vaaliminen ja turvattava maisema- ja kulttuurihistoriallisten arvojen säilyminen. Kohteeseen tai alueeseen merkittävästi vaikuttavissa hankkeissa on alueelliselle vastuumuseolle varattava mahdollisuus lausunnon antamiseen."

Voimassa olevassa asemakaavassa (1956) rautatieasema on rautatiealuetta (LR) ilman suojelumerkintöjä.

Kemijärven rautatieasemarakennuksen ulkoasu ja asema ympäristössään tulee säilyttää maakuntakaavan pohjalta. Jälleenrakennusajalta säilyneisiin piirteisiin tulee kiinnittää huomiota myös sisätiloissa. Suojeluarvo tulee huomioitavaksi alueen yleis- ja asemakaavoja päivitettäessä.

Keravan rautatieasema

Asemanaukio 1

245-404-9-0

Helsingin kaupunginmuseon / Keski-Uudenmaan alueellisen vastuumuseon toimialue

Keravan rautatieasema sijaitsee vuonna 1862 valmistuneen Helsinki – Hämeenlinna - radan varrella. Ensimmäinen asemarakennus oli Hyvinkäältä vuonna 1863 siirretty ratatyöntekijöiden asuinrakennus. Se kävi pieneksi, kun Kerava – Porvoo -rata avattiin vuonna 1874, ja Keravasta tuli risteysasema. Haarakata Keravan tiilitehtaalle valmistui 1889 ja Saviolle Oy Motor Ab:lle 1911.

Nykyinen uusrenessanssityylinen, puurakenteinen asemarakennus valmistui arkkitehti Knut Nylanderin suunnitelmien mukaan 1878, ja sitä jatkettiin 1904. Keravan pitkänomainen asemarakennus on arkkitehtuuriltaan poikkeava tornillinen asemarakennus. Laajennusten lisäksi asemaa on nostettu vuonna 2000 maannousun ja uusien laitureiden vuoksi. Kokonaisuuteen kuuluu asemarakennuksen lisäksi postitalo ja rautatieläisten asuinrakennuksia sekä puisto. Keravan kapea ja pitkä asemapuisto sijaitsee radan suuntaisesti.

Asemarakennus vaikuttaa melko hyvin säilyneeltä ja kohtuukuntoiselta. Sisätiloissa mm. keskeinen suuri odotushalli on säilynyt osin myös kiinteän sisustuksen, kuten rintapaneelien osalta. Rakennuksessa on hiljattain toiminut kahvila ja R-kioski. Aseman tornin spiiraa on 2023 kunnostettu alueellisen vastuumuseon korjausrakentamisen asiantuntijan ohjauksessa.

Keravan asema sijaitsee Keravan kaupungin uudistuneessa ja edelleen voimakkaasti kehittyvässä kaupunkirakenteessa. Asemanseudulle on paineita sijoittaa korkeaa rakentamista. Rautatieasema luo keskustaan merkittävän historiallisen kerrostuman.

Asemarakennus, postitalo ja asuinkasarmi kuuluvat rautatiesopimuksen piiriin. Keravan rautatieasema on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009). Alueeseen kuuluvat asemarakennus, sen vieressä entinen postitalo, kaksi asuinrakennusta sekä Alikeravantien varrella sijaitseva asuinkasarmi. Keravan asemanseutu on arvioitu myös maakunnallisesti merkittäväksi.

Keravan aseman ympäristössä on voimassa asemakaava vuodelta 1927. Asemarakennus sijaitsee rautatiealueella (LR). Kaavassa ei ole suojelumerkintöjä.

Asemanseudulle on vuonna 2017 ryhdytty laatimaan asemakaavan muutosta, josta on vuonna 2020 ollut esillä asemakaavan muutoksen luonnos. Luonnoksessa asemarakennus ja sen lähiympäristö on merkitty liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi. Asemarakennukselle on esitetty suojelumerkintää sr-24: ”Suojeltava rakennus. Rakennus on historiallisesti, rakennustaiteellisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokas. Rakennuksessa tehtävät korjaustyöt on toteutettava niin, että rakennuksen kulttuurihistoriallinen arvo säilyy. Muutoksista on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.” Postitalo on myös osoitettu suojeltavaksi. Vanhasta asemanpuistosta jäljellä oleva osa on saanut merkinnän keskustatoimintojen korttelialue (C-1), joka on pääosin rakennusala. Asemakaavaluonnos oli lähtökohtana vuonna 2022 järjestetyille arkkitehtuurikilpailulle Keravan asemanseudusta. Asemakaava ei ole vielä edennyt päätökseen asti.

Asemarakennus ja kaksi muuta asemamiljööseen kuuluvaa rakennusta sisältyvät Keravan rakennuskulttuurin inventointiin ja kulttuuriympäristön hoitosuunnitelmaan vuodelta 2003. Luettelointiperusteena asemarakennuksen osalta todetaan arvoina A (arkkitehtoninen), H (historiallinen), Y (ympäristöllinen), harvinainen, liittyy ympäristöön, sijaitsee valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittävässä kulttuurihistoriallisessa ympäristössä. Kaikkien rakennusten hoitosuosituksena todetaan, että hoidetaan rakennuksen kulttuurihistorialliset arvot säilyttäen.

VR:ltä saatujen tietojen mukaan kohteesta on tehty rakennushistoriaselvitys vuonna 2016.

Museoviraston näkemyksen mukaan kohde voidaan suojella riittävästi asemakaavassa annettavilla määräyksillä. Asemarakennuksessa suojelu olisi kuitenkin ulotettava myös asemarakennuksen keskeisiin säilyneisiin yleisötiloihin. Vanha asemanpuisto olisi suojeltava vähintään osittain.

Kolarin rautatieasema

Asematie 7

273-401-127-1

Tornionlaakson museon / Tornionlaakson alueellisen vastuumuseon toimialue

Tornion-Kolarin radan päätteenä oleva Kolarin rautatieasema on Suomen pohjoisin toimiva rautatieasema. Liikennepaikka muodostettiin Ylläsjoensuuun Kolarin taajaman koillispuolelle radan valmistuessa vuonna 1966. Talvilomakuljetuksiin keskittynyt henkilöliikenne alkoi vuonna 1985.

Nykyinen asemarakennus on vuodelta 1998. Sen kodan muotoinen odotustila on myös julkisivun erityispiirre. Osin kaksikerroksisen rakennuksen pohjakaava on monimuotoinen.

Rakennus ei ole kaavoissa kulttuuriympäristökohteena eikä se sisälly maakunnallisiin tai kuntakohtaisiin rakennuskulttuuri-inventointeihin.

Kolarin rautatieaseman Lappi-aiheinen arkkitehtuuri on vaalimisen arvoinen rautatiekohde.

Kotkan rautatieasema

Kotkantie 1

285-420-17-0

Kymenlaakson museon / Kymenlaakson alueellisen vastuumuseon toimialue

Kouvola-Kotkan rata valmistui vuonna 1890. Alkuperäinen asemarakennus tehtiin tyyppiirustusten mukaan. Vuonna 1915 aloitettu ratapihan laajennus merkitsi muun muassa asemarakennuksen uutta paikkaa radan pohjoispuolella. Nykyisen vuonna 1925 valmistuneen asemarakennuksen suunnitteli Thure Hellström. Se on kaksikerroksinen punatiilirakennus, jonka molemmilla pitkillä julkisivuilla on katos sisäänkäynnin yhteydessä ja kaksi poikkpäätä.

Rautatieasema sijaitsee Kotkansaaren luoteisosassa, kaupunkikeskustan laidalla, jossa on myös rautatieläistaloja ja veturitalli. Aseman kanssa samalla kiinteistöllä asemapiustossa on sirpalesuojattu kivirakenteinen vara-asema eli kivikukko toisen maailmansodan ajalta. Nykyisin Itä-Suomen ratapihojen kivikukot arvioidaan suojeltaviksi historiallisiksi kohteiksi.

Kotkan rautatieasemaa ei ole vuonna 2020 lainvoiman saaneessa maakuntakaavassa huomioitu kulttuuriympäristökohteena. Se ei sisälly myöskään rautatiesopimuksen kohteisiin.

Kotkan keskustan osayleiskaavan taustaselvityksessä (Kotkan keskustan rakennettu kulttuuriympäristö 2018) rautatieasema on arvioitu maakunnallisesti merkittäväksi. Sen todetaan olevan edustava 1920-luvun punatiilinen asemarakennus, jonka klassismin piirteissä vaikutteita myös keskieurooppalaisesta rakentamisesta.

Rautatieasema on Kotkan keskustan osayleiskaavassa osoitettu suojeltavaksi esitetyksi rakennukseksi (srE16). Kaavamääräyksen mukaan sen suojelun yksityiskohtainen toteuttamistapa ratkaistaan asemakaavatasolla. Kivikukko on merkitty muuksi arkeologiseksi kulttuuriperintökohteeksi (sms-3). Kaavamääräyksen mukaan "alueella sijaitsevien historiallisten rakenteiden ja kerrostumien poistaminen on sallittu vain erityisestä syystä ja riittävän dokumentoinnin jälkeen. Aluetta koskevista suunnitelmista on kuultava museoviranomaista". Rautatieasema ja kivikukko ovat osayleiskaavan PA-alueella: uusi tai olennaisesti muuttuva yhdistetty asuinrakennusten, palveluiden ja hallinnon alue.

Voimassa olevassa asemakaavassa (1970) asema on rautatieliikenteen aluetta (LR) ilman suojelumerkintöjä.

Sijaintialue on Ruotsinsalmen linnoituskaupungin kiinteää muinaisjäännöstä (Muinaisjäännösrekisterin tunnus 1000007482). Maahan kajoavia toimenpiteitä suunniteltaessa on oltava yhteydessä Kymenlaakson museoon.

Kotkan rautatieasemarakennuksen ja kivikukon historialliset ominaispiirteet ja arvot tulee säilyttää siten, kuin ne on osayleiskaavassa tunnistettu. Asemapuisto on rautatieympäristön olennainen osa.

Kouvolan rautatieasema (matkakeskus)

Hallituskatu 3

286-402-16-204

286-402-16-2

Kymenlaakson museon / Kymenlaakson alueellisen vastuumuseon toimialue

Riihimäen–Pietarin radan valmistuminen vuonna 1870 teki Valkealan kunnan pienestä maalaiskylästä merkittävän liikennepaikan. Tätä vahvasti Savonradan valmistuminen vuonna 1889, minkä ansiosta Kouvola tuli Pietarin radan ensimmäinen risteysasema. Asemakylästä kasvoi lopulta Kouvolan kaupunki. Kouvola risteävät nykyisin viidestä eri suunnasta tulevat rautatiet.

Nykyinen vuonna 1960 valmistunut rautatieasema tunnetaan Kouvolan matkakeskuksena. Sitä pidetään Suomen ensimmäisenä matkakeskustyyppisenä rautatieasemana. Kokonaisuus, jonka suunnitteli arkkitehti Eero A. Kajava, muodostuu rautatieasemasta ja sen toimistosivistä, laiturikatoksista ja vanhasta postitalosta. Se on pääpiirteissään säilyttänyt alkuperäisen asunsa ja käyttötarkoituksensa. Toimintoihin kuuluu myös linja-autoasema. Matkakeskuksella ja asema-aukiolla on merkittävä kaupunkikuvallinen asema.

Kouvolan ydinkeskustan osayleiskaavan taustaselvityksessä (Suojeltavat rakennukset ja ympäristöt 1.6.2017) todetaan, että Kouvolan rautatieaseman alue on tärkeä osa rautatiekaupungin historiaa ja lähes jokaisen kaupunkilaisen elämää ja että se on maakunnallisesti merkittävä. Rautatieasemasta ja postista todetaan, että se on valtakunnallisesti merkittävä: "Kolmesta osasta koostuva rakennusryhmä muodostaa selkeän yhtenäisen ja arvokkaan kokonaisuuden, joka on tyyppillinen aikansa edustaja keveine julkisivuineen, lasiseinineen ja nauhaikkunoineen. Sisätilat ovat osin säilyttäneet alkuperäisen muotonsa ja muutetut osat ovat nekin palautettavissa alkuperäisasuunsa. Asemahalli ja virastotalon aula ovat tilallisilta ja arkkitehtonisilta ratkaisuiltaan erityisen onnistuneita."

Kouvolan rautatieasemaa ei ole vuonna 2020 lainvoiman saaneessa maakuntakaavassa huomioitu kulttuuriympäristökohteena. Se ei sisälly myöskään Kouvolan rautatieasema-alueelta valittuihin rautatiesopimuksen kohteisiin (veturitallit, paja, varikon konttori) eikä Kouvolan rautatievarikon alueen valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY 2009).

Vuonna 2020 lainvoiman saaneessa Kouvolan ydinkeskustan osayleiskaavassa rautatieaseman alue laiturikatoksineen on osoitettu rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti tai kaupunkikuvallisesti arvokkaaksi alueeksi (/s) ja rautatieasema ja posti asemakaavalla suojelluksi rakennukseksi.

Voimassa olevassa asemakaavassa vuodelta 2017 matkakeskus on merkitty suojeltavaksi rakennukseksi (sr) keskustoimintojen korttelialueella (C). Asemakaavan suojelumääräyksen mukaan "rakennusta/rakennusryhmää ei saa purkaa eikä sen ulkoasua muuttua siten, että kohteen arvokkaat ominaispiirteet tuhoutuvat. Korjaus ja uudisrakentaminen tulee sopeuttaa kaupunkikuvallisiin ja rakennetun kulttuuriympäristön arvoihin. Rakennuksiin voidaan tehdä toiminnan vaatimia muutoksia niin rakennuksen ulko- kuin sisätiloissa. Tehtävien muutostöiden tulee ensisijaisesti palauttaa rakennuksen alkuperäinen tyyli." Arkkitehtoniseen kokonaisuuteen kuuluvat laiturikatokset ovat rautatiealueella (LR). Asema-aukio on osoitettu asemakaavassa katuaukioksi/toriksi.

VR:n ilmoittamien tietojen mukaan kohteesta on tehty rakennushistoriaselvitys vuonna 2017.

Kouvolan rautatieaseman (matkakeskuksen) arkkitehtoninen ja kaupunkikuvallinen suojeluarvo on laiturikatoksia lukuun ottamatta ratkaistu ja osoitettu asemakaavassa. Asemakaava on suojeluvälineenä riittävä.

Kuopion rautatieasema

Asemakatu 1

297-407-7-0000

Kuopion kulttuurihistoriallisen museon / Pohjois-Savon alueellisen vastuumuseon toimialue

Savon rata avattiin Kouvolan ja Kuopion välillä liikenteelle syksyllä 1889. Alun perin Kuopio oli ainoa II luokan asema Savonradalla. Kuopion ja Iisalmen välinen rataosuus avattiin 1902 ja rata Kajaaniin valmistui 1904.

Kuopioon 1934 hätäaputöinä valmistunut uusi asemarakennus sijoitettiin ruutukaava-alueen pohjoisreunaan, ratapihan länsipuolelle. Rakennuksen suunnittelivat Valtionrautateiden arkkitehdit Jarl Ungern ja Thure Hellström. Rapattu ja valkoiseksi maalattu tiilirakennus edustaa arkkitehtonista siirtymävaihetta klassismista funktionalismiin. Se koostuu kaksikerroksisesta asemahallista, johon liittyvät molemmin puolin yksikerroksiset siipiosat. Asemahallista on edelleenkin yhteys matkustajatunneliin. Asemakadun sisäänkäyntiä suojaa suurikokoinen lippakatos, joka valaistuksineen on 1930-luvun funkikselle tyypillinen ratkaisu. Rakennuksen koillissivulle on 1960-luvulla tehty laajennus.

Rakennushistoriallinen selvitys asemasta valmistui 2016. Alun perin asemalla toimi mm. posti ja lennätin. Siellä sijaitti aluksi myös aseman henkilökunnan asuntoja ja lepohuoneita junien henkilökunnalle.

Vielä 1970-80-luvuilla toisen kerroksen itäpäässä oli ainakin talonmiehen asunto. Asemarakennus peruskorjattiin 1970-luvulla. Ravintolatiloihin on tehty muutoksia 1980-luvulla ja niitä on korjattu 2000-luvulla. Osaa tiloista on ulosvuokrattu 1990-luvulta lähtien. Kokonaisuutena rakennus on säilyttänyt varsin hyvin keskeiset arvokkaat piirteensä.

Kuopion asemarakennus kuuluu rautatiesopimukseen. Se on myös osa valtakunnallisesti merkittävää Kuopion rautatieympäristöt -nimistä kulttuuriympäristöä

(RKY 2009) ja maakuntakaavassa osa MA 11.1202 -aluetta (Asemakoululta vankilalle -alue).

Kuopion kulttuuriympäristö - strategia ja hoito-ohjeet -ohjelmassa liikennealueiden toimenpidesuosituksessa sanotaan näin: ”asemarakennusten muotokieli ja detaljit säilytetään. Sisätilojen ominaispiirteet pyritään palauttamaan korjausrakentamisessa. Rakennusten ympärillä olevaa tilaa säilytetään puistoalueineen. [...] Rautatieasemarakennuksen osalta laajennuksista tulee pidättäytyä.”

Rakennushistoriallisesti, historiallisesti ja maisemallisesti/kaupunkikuvallisesti arvokas rakennus on suojeltu yleiskaavassa merkinnällä SR-1 ja asemakaavassa merkinnällä sr-35, jonka kaavamääräysteksti on seuraava: ”Rautateiden kulttuurihistoriaan liittyvä arvokas rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden sekä käyttötarkoituksen muutosten tulee olla sellaisia, että rakennuksen historiallisesti arvokas ja rautatieasema-alueeseen liittyvä merkittävä luonne säilyy. Rakennukseen tehtävistä korjaus- ja muutostöistä on pyydettävä museoviranomaisen lausunto.” Kyseinen asemakaavamääräys turvaa hyvin rakennuksen säilymisen.

Lahden rautatieasema

Mannerheiminkatu 15

398-1-1085-13

Lahden museoiden / Päijät-Hämeen alueellisen vastuumuseon toimialue

Historia ja ympäristö

Lahden rautatieasema on perustettu Riihimäki-Pietari -radan varrelle liikenteellisesti merkittävään paikkaan, jossa Päijänteen ja Vesijärven vesistöalueen puutavara on siirretty kuljetettavaksi rautateitse eteenpäin sekä Helsingin että Loviisan satamiin. Ensimmäisen Salpausselän ja Vesijärven yhtymäkohtaan sijoitetulla rautatiellä ja asemalla oli keskeinen merkitys Lahden kaupunkikehitykselle. Lahdesta tuli kauppalaa 1878 ja kaupunki 1905.

Hollolan pitäjän Lahden kylän alueelle rakentamisvaiheessa sijoitettu asemarakennus tuhoutui tulipalossa 1873. Seuraavana vuonna valmistunut uusi asemarakennus rakennettiin vanhalle paikalle ja jäi siten varsinaisen taajaman ulkopuolelle. Asemaan ja asemapuistoon liittynyt asemapäällikön asuinrakennus valmistui 1912. Toinen rautatieasema palveli kauppalaa ja kaupunkia 1930-luvun alkupuolelle saakka, jolloin puinen asemarakennus purettiin raidealueen leventämisen vuoksi pois. Nykyinen, vanhan aseman länsipuolelle rakennettu asema valmistui 1935.

Aseman itäpuolella on vanhassa asemapuistossa asemapäällikön asuinrakennus, joka on rakennettu 1912 arkkitehti Albert Leideniuksen tyyppiirustusten pohjalta. Rakennuksen alkuperäistä jugendasua on muutettu myöhemmin.

Pääradasta erkanevan satamaradan risteyksessä sijaitseva varikkoalue on noin kilometrin päässä aseman länsipuolella. Rakennuskantaan kuuluu rautateiden veturitallin ja vesitornin lisäksi lukuisia asuin- ja talousrakennuksia sekä koulurakennus 1900-luvun alkupuolelta. Veturitallin vanhimmat osat ovat radan

rakentamisen ajalta. Vesitorni on rakennettu 1957 arkkitehti Jarl Ungernin laatimin tyyppiirustuksin.

Asemarakennus

Lahden nykyinen asemarakennus sijaitsee kaupungin etelälaidalla. Aumakattoinen, kaksikerroksinen ja modernin yksinkertainen tiilirakennus on valmistunut vuonna 1935 arkkitehti Thure Hellströmin suunnittelemana. Rakennuksen vieressä on samanikäinen tiilinen makasiinirakennus.

Asema poikkeaa muista 1930-luvun funkkisasemista mittasuhteiden ja materiaalivalintansa vuoksi. Klassismin ja funktionalismin välivaihetta edustavaa arkkitehtuuria korostaa rakennusaineena käytetty tumma Santamäen tiili.

Asemalla tehtiin muutostöitä vuonna 2006. Lipunmyyntipiste siirrettiin käytävän itäpuolelta länsipuolelle, mistä poistettiin tavaransäilytyslokerot ja R-kioski, jolloin lipunmyyntipiste on nyt oikealla puolella rautatieasemalle sisään tultaessa. Asemaravintola on edelleen entisellä paikallaan käytävän itäpuolella. Lisäksi asemalaitureita ja Vesijärvenkadun länsipuolella olevaa alikulkukäytävää uudistettiin.

Keväällä 2016 valmistui rautatieaseman yhteyteen Lahden matkakeskus, johon sijoituivat Matkahuolto ja kaukoliikenneterminaalit. Silloin linja-autoliikenne siirtyi kokonaisuudessaan uuteen matkakeskukseen.

Kaava- ja suojelutilanne

Lahden rautatieasema on valtakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö (RKY 2009, Lahden rautatieasema ja varikkoalue).

Asemarakennus on vuonna 1917 hyväksytyssä asemakaavassa suojeltu merkinnällä sr-1 (Arkkitehtonisesti, kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävä rakennus ja muurit, joita ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden tulee olla sellaisia, että kaupunkikuvan kannalta merkittävä luonne säilyy. Rautatieaseman sisätilojen tilarakenne on säilytettävä. Asemahallin alkuperäisiä tai sitä vastaavia ominaispiirteitä tulee vaalia.). Asema-aukiolla on merkintä LPA/S (Autopaikkojen korttelialue, joka on tarkoitettu vain saattoliikenteen lyhytaikaiseen pysäköintiin. Korttelialueelle ei voi osoittaa velvoiteautopaikkoja. Alue on kaupunkikuvallisesti ja kulttuurihistoriallisesti merkittävä aukio. Rautatieaseman pääsisäänkäynnin ja Mannerheimin ratsastajapatsaan välinen puiden rajaama akseli tulee säilyttää avonaisena. Tilan historiallista liikenneaukioluonnetta tulee vaalia.)

Lahden asema on rautatiesopimuksen kohde.

Kulttuurihistoriallinen arvo

Lahden asemalla ja asema-alueella on valtakunnallista arvoa. Asemakaavan suojelumerkintä on varsin kattava ja aseman osalta tällä hetkellä riittävä.

Mikkelin rautatieasema

Mannerheimintie 1

491-1-27-1

Riihisaaren - Savonlinnan museon / Etelä-Savon alueellisen vastuumuseon toimialue

Mikkelin rautatieasema on osa alkuperäistä Savonrataa. Asemanrakennuksen piirustukset, joissa hyödynnettiin Oulun ja Vaasan radan piirustuksia, hyväksyttiin vuonna 1888. Se on toinen alkuperäisistä Savon radan III luokan asemista ja ainoa säilynyt ylemmän luokan asemarakennus Savon radalla. Nikkarityylistä asemarakennusta laajennettiin vuosina 1902 ja 1925.

Asemarakennuksella on erittäin merkittävä asema kaupunkikuvassa. Se muodostaa arvokkaan päätteen Hallituskadulle.

Mikkelin rautatieasema on rautatiesopimuksen kohde ja se on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009). Mikkelin rautatieasema sisältyy inventointikohteena Etelä-Savon kulttuuriperintörekisteriin. VR:n ilmoittamien tietojen mukaan siitä on tehty rakennushistoriaselvitys vuonna 2018.

Asemarakennus sijaitsee asemakaavassa (2006) henkilöliikenneterminaalin korttelialueella (LHA), ja se on suojeltu kaavassa suojelumerkinnällä sr-ra. Suojelumerkinnän mukaan rakennuksessa saa suorittaa sen historiallisen ominaisuutensa huomioivia hyvän rakennustavan mukaisia muutoksia ja korjauksia.

Rakennuksen asema ulkoasu ja ympäristössään tulee säilyttää asemakaavan pohjalta. Sisätiloissa on suositeltavaa säilyttää odotushuoneen ja asemaravintolan tilajako.

Oulaisten rautatieasema

Rautatienkatu 2 A

563-402-2-474

Pohjois-Pohjanmaan museon / Pohjois-Pohjanmaan alueellisen vastuumuseon toimialue

Junaliikenne Oulaisiin alkoi Seinäjoen-Oulun radan valmistuttua vuonna 1886. Ratapiha oli 1960-luvulle saakka vilkas puutavaran lastauspaikka.

Vuonna 1886 valmistunut asemarakennus toteutettiin IV-luokan tyyppiaseman n:o 1 piirustusten mukaan. Puurakennus on säilyttänyt suureksi osaksi alkuperäiset rikkaat uusrenessanssi-aihteensa. Radanpuoleisessa julkisivussa on sisäänkäynnin kohdalla poikkipääty, talon toisella sivulla on kaksi sivupäätyä. Sisätilojen keskeinen tila on odotushuone.

Asemarakennus on rakennushistoriansa rinnalla myös kaupunkikuvallisesti merkittävä. Samalla kiinteistöllä on yksikerroksinen tavaramakasiini. Aseman ja makasiinin välissä on alikulku laitureille.

Oulaisten rautatieasema-alue on rautatiesopimuksen kohde. Sopimus käsittää asemarakennuksen ohella sen eteläpuoliset kolme kaksoisvahtitupaa talousrakennuksineen. Sama kokonaisuus on luokiteltu myös valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (RKY 2009) ja arvokkaaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaavassa.

Oulaisten Keskustan päivitetystä osayleiskaavassa (2022) sijaintialue on rautatieliikenteen aluetta (LR). Se osoitetaan yleiskaavassa valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi seuraavin määräyksin:

"Alue on omaleimainen ja sen rakennusperinne on arvokasta. Alueella olevia rakennuksia ei saa purkaa ilman lupaa (MRL 127.1 §) eikä niiden ulkoasua muuttaa siten, että niiden kulttuurihistoriallisesti arvokas tai miljöönnä kannalta merkittävä luonne heikkenee. Alueen pääkäyttötarkoituksen mukainen toiminta ja rakentaminen on sopeutettava alueen rakennustaiteellisiin, kulttuurihistoriallisiin ja maisemallisiin arvoihin. Uudis- ja korjausrakentaminen tulee sopeuttaa olevaan rakennusperinteeseen. Rakennuksiin kohdistuvia olennaisia toimenpiteitä koskevissa lupa-asioissa tulee pyytää museoviranomaisen lausunto."

Voimassa olevassa asemakaavassa (1979) rautatieaseman alue on rautatieliikenteen aluetta (LR) ilman suojelumerkintöjä.

Oulaisten rautatieaseman ulkoasu ja asema ympäristössään tulee maakuntakaavan ja yleiskaavan pohjalta säilyttää. Suojeluarvo tulee huomioitavaksi asemakaavaa päivitettäessä. Sisätiloissa on suositeltavaa säilyttää odotushuoneen tilajako.

Parkanon rautatieasema

Uudenasemantie 360

581-421-51-1

Tampereen museoiden / Pirkanmaan alueellisen vastuumuseon toimialue

Liikennepaikka avattiin henkilö- ja tavaraliikenteelle vuonna 1971. Asema sijaitsee taajamarakenteen ulkopuolella, noin kuuden kilometrin päässä Parkanon keskustaaajamasta koilliseen.

Parakkityylinen, pulpettikattoinen, ilmeisesti tilapäiseksi suunniteltu parkkialueiden ympäröimä asemarakennus on peräisin vuodelta 1971 ja peruskorjattu vuonna 1994, josta rakennuksen ilme nykyisin peräisin.

Parkanon rautatieasema rakennettiin Tampere–Seinäjoki-oikoradan yhteydessä paikkaan, jossa oikorata ristei Haapamäki–Pori-radana kanssa. Alun perin liikennepaikalla ei ollut tarkoitus olla lainkaan henkilöliikennettä. Parkanon merkitys risteysasemana jäi vähäiseksi, koska Porin ja Haapamäen välillä oli jo aseman valmistuessa vain vähän liikennettä. Henkilöliikenne Parkanosta Porin ja Haapamäen suuntiin lopetettiin vuonna 1981. Myös tavaraliikenne on loppunut, ja rataosuudella vain Parkano-Niinisalo on liikennöitävissä.

Kaava- ja suojelutilanne

Kohde on inventoitu osayleiskaavaa varten laaditussa selvityksessä: Parkanon rakennetun ympäristön selvitys - Maaseudusta kirkonkyläksi ja teollistuneeksi kaupungiksi (FCG, 2010). Arvo: 1960-70-luvun liikennehistoria. Arvoluokka: uudehko rakenne, ei arvotettu.

Alueella voimassa Asemanseudun osayleiskaava (2012) ja Pirkanmaan 2040 maakuntakaava (2016). Kummassakaan ei ole osoitettu suojeluun tähtäviä merkintöjä.

Kulttuurihistoriallinen arvo

Asemarakennuksen kulttuurihistorialliset arvot ovat vähäiset ja sen myynti, käyttötarkoituksen muutos tai jopa purkaminen on mahdollista.

Pieksämäen rautatieasema

Asemakatu 2

593-402-60-0

Riihisaaren - Savonlinnan museon / Etelä-Savon alueellisen vastuumuseon toimialue

Rautatieliikenne Pieksämäelle alkoi Savon radan valmistuttua vuonna 1889. Alkuperäinen asemarakennus toimii nykyisin Savon radan museona. Pieksämäen risteysasemasta ratapihoineen muodostui maamme rataverkon tärkeimpiä.

Nykyinen rautatie- ja linja-autoasemarakennus on vuodelta 1981. Kaksikerroksinen tiilipintainen rakennus on porrastettuja päätyjä lukuun ottamatta suorakaiteen muotoinen. Pääjulkisivun tiilipinnat nauhaikkunoineen on voimakkaasti jaoteltu. Pääoven yläpuolella on laaja katos. Keskeinen sisätila on odotussali puisine istuimineen, palvelutiskeineen ja korkeine ikkunoineen. Lippumyymälän ja ravintolan tilat ovat vailla käyttöä. Asemarakennuksessa on ollut myös rahtipalveluja.

Asemarakennus sijaitsee näkyvästi kaupunkikuvassa. Sen eteläpuolinen lähiympäristö on luokiteltu valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi (Pieksämäen rautatieläisympäristöt). Nykyinen asemarakennus ei sisälly maakunnallisiin tai kuntakohtaisiin kulttuuriympäristön inventointeihin.

Asemarakennus sijaitsee asemakaavassa (1993) rautatiealueella (LR) ilman suojelumerkintöjä. Pieksämäen uudistettuihin asemajärjestelyihin 2023–2024 kuuluu muun muassa alikulkutunnelin katettu sisäänkäynti aseman edustalla.

Rautatie- ja linja-autoasemarakennuksen pelkistetty arkkitehtuuri on vakiintunut ja hyödyntämisen arvoinen osa Pieksämäen kaupunkikuvaa ja rautatierakentamista. Sisätiloissa on suositeltavaa säilyttää kahden kerroksen korkeinen odotushuone.

Riihimäen rautatieasema

Asema-aukio

694-5-502-4

Hämeenlinnan kaupunginmuseon / Kanta-Hämeen alueellisen vastuumuseon toimialue

Historia ja aseman ympäristö

Riihimäen asemanseutu syntyi rautatien rakentamisen myötä Karan kartanon takamaille Herajoen kylässä. Helsinki-Hämeenlinna -rata rakennettiin 1857–1862. Riihimäki valittiin Pietarin radan risteysasemaksi ja itäisen radan rakennustyöt laajensivat ja vilkastuttivat asemanseutua vuosina 1868–1870.

Riihimäki on pää ratojen risteysasemana yksi liikenteellisesti merkittävimmistä. Alueen sadan vuoden aikana syntynyt, runsas ja hyvin säilynyt rakennettu ympäristö kuvastaa poikkeuksellisen monipuolisesti rautateiden historiaa ja toimintaa. Rautatien ja aseman kupeeseen kasvaneella Rautatienpuiston alueella on säilynyt runsaasti yksityistä ja julkista rakennuskantaa 1800-luvun loppupuolelta ja 1900-luvun alkupuolelta.

Alueen vanhin säilynyt rakennuskanta on peräisin jo ensimmäisen, Helsingistä Hämeenlinnaan johtaneen radan rakentamisajalta 1850-luvulta.

Rautatiealue leviää aseman länsipuolella laajana asuinalueena ja idässä yhtä laajana varikkoalueena. Alue käsittää 1850-luvulta 1920-luvulle rakentuneen Rautatienpuiston laajan työväenasuinalueen, VR:n alueille luonteenomaisen hoidetun puiston, poikkeuksellisen komean veturitallien sarjan, harvinaisen lennätinkonepajan. Nykyinen, arkkitehti Thure Hellströmin suunnittelema funktionalistisen asemarakennus on rakennettu 1930-luvulla.

Rakennuskannan joukossa on lennätinkonepajan lisäksi muitakin harvinaisuuksia kuten insinöörin talo, kaksi koulua ja yhdistystalo. Rautatienpuiston itäreunalla on entinen VR:n lääkärintalo ja yksityinen asemahotelli sekä Karan ulkotilan tilanhoitajan asuinrakennus.

Alueen maamerkinä asemakokonaisuuteen liittyy sen eteläreunassa 1910-luvulta alkaen rakentunut punatiilinen Paloheimo Oy:n sähkölaitos. Länsilaidalla on kirkko 1900-luvun alkupuolelta ja seurakuntatalo 1960-luvulta.

Asemarakennus ja ratapiha

Nykyinen asemarakennus oli alkuperäisissä suunnitelmissa tarkoitus sijoittaa keskelle ratapihaa, mutta siitä luovuttiin kalliin hinnan vuoksi. Lopulta Thure Hellströmin suunnittelema funktionalistinen rakennus valmistui entisen paikalle vuonna 1935. Arkkitehtonisesti asema sijoittuu 1930-luvun siirtymäkauteen, klassismin ja modernismin välille.

Rautatieaseman eteläpuolelle avattiin matkakeskus huhtikuussa 2009. Samassa yhteydessä myös asemarakennuksen sisätiloja peruskorjattiin. Riihimäen lipunmyynti lakkautettiin vuoden 2016 alusta.

Riihimäen henkilöratapihalla alkoi vuonna 2018 käynnistyneet uudistustyöt, joiden yhteydessä muun muassa laiturit korotettiin ja laiturikatokset, hissit sekä valaistus uusittiin.

Kaava- ja suojelutilanne

Riihimäen asema on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (Riihimäen asema ja Rautatienpuisto, RKY 2009) Riihimäen rautatieasema on osa maakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä.

Riihimäen varikko ja asemapuisto ovat ratatiesopimuksen kohteita.

Riihimäen asemasta on tehty kulttuuriympäristö- ja rakennushistoriallinen selvitys (Riihimäen rautatieasema ja pohjoinen ratapiha, Arkbyroo, 2018)

Riihimäen rautatieasemaa koskee asemakaavamääräys LHA-1 (Henkilöliikenneterminaalin korttelialue. Alueelle saa sijoittaa pääkäyttötarkoituksen lisäksi liike- ja toimitilaa). Asemarakennus on suojeltu merkinnällä sr-1 (Historiallisesti arvokas ja kaupunkikuvallisesti merkittävä rakennus ja katos. Rakennusta ja katosta ei saa purkaa. Rakennuksessa ja katoksessa suoritettavien korjaus- ja muutostöiden on oltava sellaisia, että rakennuksen ja katoksen historiallisesti arvokas ja kaupunkikuvallisesti merkittävä luonne säilyy. Ennen rakennus- tai toimenpideluvan myöntämistä tulee hakemuksesta pyytää museoviranomaisen lausunto. Julkisivun materiaaleja ja aukotusta ei saa olennaisesti muuttaa. Vesikaton muotoa ei saa muuttaa.) Asemakaava on tullut voimaan 2006.

Kulttuurihistoriallinen merkitys

Riihimäen asema on Suomen ensimmäinen risteysasema. Asemakokonaisuus puistoineen on kaupunkikuvallisesti merkittävä. Asema on ulkoiselta hahmoltaan säilynyt lähes alkuperäisenä, eteläjulkisivu yhdistyy uuden matkakeskuksen kanssa lasisella yhdyskäytävällä. Sisätiloissa on säilynyt paljon alkuperäisiä piirteitä, mutta joitain väliseinä- ja tilamuutoksia on tehty, ravintolaa ja kahvilaa on muutettu useaan otteeseen.

Rakennuksen kavasuojelu on riittävä, mutta on huomattava, että aseman seutu on voimakkaan muutoksen kohteena juuri nyt ja suunnittelu tulisi tehdä ratapihan kulttuurihistorialliset arvot etusijassa.

Siilinjärven rautatieasema

Asematie 8

749-405-18-412

Kuopion kulttuurihistoriallisen museon / Pohjois-Savon alueellisen vastuumuseon toimialue

Savon rataa jatkettiin Kuopiosta Iisalmeen vuosina 1888–1902 ja tuolloin Siilinjärvelle ja Toivalaan rakennettiin samanlaiset V-luokan asemarakennukset rautatiehallituksen pääarkkitehdin Bruno Granholmin tyyppi- ja piirustusten mukaan. Siilinjärven asema valmistui 1902 ja koostui tuolloin toimistosta, odotussalista ja asemapäällikön asunnosta.

Asemarakennusta laajennettiin muutamalla pohjoispuolen huoneella jo 1908 (nykyinen odotussali), edelleen Granholmin piirustuksin. Entisestä odotussalista tehtiin tuolloin toimisto ja postihuone ja asuntoon lisättiin yksi huone. Nykyiseen asuunsa rakennus peruskorjattiin vuosina 1975–76.

Siilinjärven asemarakennuksen ulkoasussa näkyvät maltillisessa muodossa Granholmille tuolloin tyypilliset, kansallisromantiikkaan kuuluvat karjalaiset sekä sveitsiläistyyliset vaikutteet. Koristelu keskittyy ikkunoiden kehyksiin ja räystäskonsoleihin.

Asemarakennuksen myötä rakentuivat sekä asemanseutu että Siilinjärven kunnan keskusta. Rakennushistoriallisesti, historiallisesti ja maisemallisesti arvokas asema-

alue on rakennuksineen ja puistoalueineen suojeltu maakuntakaavassa SR-aluerajauksella (SR13.605).

Asemakaava alueella on melko tuore (2017) ja siinä Siilinjärven asemarakennus on osoitettu suojeltavaksi sr-2-merkinnällä. Merkintään liittyvä kaavamääräys on seuraava:

”Suojeltava rakennus. Rakennusta ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavat korjaus- ja muutostyöt eivät saa vähentää rakennuksen kulttuurihistoriallista arvoa. Ennen korjaamis- ja muutostöitä museoviranomaisille on varattava tilaisuus lausunnon antamiseen.”

Asema-alue on merkitty asemakaavaan kaupunki- tai kyläkuvallisesti tärkeäksi alueeksi sk-1-rajauksmerkinnällä. Määräystekstissä todetaan alueen olevan maakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen kohde, jolla olevien rautatierakennusten ja niiden pihapiirien ominaispiirteet on säilytettävä. Uudis- ja korjausrakentaminen, tiestön rakentamis- ja korjaustoimenpiteet sekä muut ympäristöä muuttavat toimenpiteet tulee määräyksen mukaan *sopeuttaa ympäristön ominaispiirteisiin*. Näin ollen asemakaavassa määrätään myös, että aluetta koskevista muutostöistä on pyydetty museoviranomaisen lausunto.

Edellä mainitut kaavamääräykset turvaavat hyvin asemarakennuksen säilymisen.

Tampereen rautatieasema

Rautatienkatu 25

837-599-2-15

Tampereen museoiden / Pirkanmaan alueellisen vastuuseon toimialue

Historia, asemarakennus, ympäristö

Hämeenlinna-Turku-Tampere -radasta tehtiin päätös valtiopäivillä 1872. Rata vihittiin käyttöön 1876. Sitä jatkettiin Tampereelta pohjoiseen 1877–1878 valtiopäivillä tehdyn päätöksen mukaan ja rakennustyöt Tampere-Vaasan -radalta saatiin päätökseen 1883. Tampere-Pori -rata rakennettiin 1890–1895.

Tampereen rautatieasema on maailmansotien välisen ajan merkittävimpiä asemarakennushankkeita Suomessa. Asema muodostaa kaupunkikuvallisesti vaikuttavan katutilan päätteen ruutukaava-alueen halki kulkevalle Hämeenkadulle. Asema-alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävimpiä rakennuksia ovat funktionalistinen asemarakennus vuodelta 1936 sekä radan itäpuolella olevat kaksi veturitallia vuosilta 1874–1930. Punatiilinen asema- ja veturitallirakennusten sarja liittyy itäpuolella olevaan Tullinaukion rakennuskantaan ja sillä on suuri kaupunkikuvallinen merkitys. Pohjoisin veturitalli on rakennettu 1874 ja 1925, korkea huoltorakennus 1896 ja eteläisin 1917 ja 1930. Veturitallit muodostavat vaikuttavan vastaparin ratapihan toisella puolella sijaitsevalle asemalle.

Vanhan 1876 valmistuneen II luokan asemarakennuksen käytyä ahtaaksi saatiin Rautatiehallituksen arkkitehtitoimistossa pitkien katuliikenteen järjestelyistä johtuneiden viivästysten jälkeen valmiiksi uuden aseman luonnokset 1933. Hankkeesta järjestettiin arkkitehtikilpailu, jonka jälkeen

tehtävän toteutuksen saivat lunastetun ehdotuksen tehneet arkkitehdit Otto Flodin ja Eero Seppälä ansiokkaiden sisätilojen järjestelyiden vuoksi. Asema valmistui vuonna 1936.

Tiilinen asemarakennus muodostuu kuutiomaisesta asemarakennusosasta ja matalammista suorakulmaisista toimisto- ja varastosiivistä. Asemarakennus ja siihen liittyvät betonirakenteiset kello- ja mainostorni sekä laiturin katokset edustavat pelkistettyä ja monumentaalista funktionalismia. Myös aseman sisätilat ovat arkkitehtonisesti korkeatasoiset. Hämeenkadun puoleista pääjulkisivua hallitsee suuri neliönmuotoinen ikkuna.

Alakertaan sijoitettiin matkatavaroiden käsittelytilat sekä suuri, kahden kerroksen korkuinen keskushalli toimisto- ja kahvilatiloineen. Hallista rakennettiin henkilö- ja tavaratunnelit laitureille. Rakennuksen toiseen kerrokseen sijoitettiin toimisto-, ravintola- ja postitiloja. Laiturikatokset toteutettiin rakenteellisesti erikoisella taitelaattamenetelmällä teräsbetonista. Noin 36-metrinen Aulis Blomstedtin suunnittelema kellotorni liitettiin jälkikäteen suunnitelmiin rautatiehallituksen vaatimuksesta (korkeus katutasosta laskien noin 47 metriä). Torni ja aseman pohjoinen siipi asemaravintoloineen valmistuivat vuonna 1937. Vuonna 1948 aseman eteläistä siipeä korotettiin yhdellä kerroksella Seppälän suunnitelmin ja edelleen Jarl Ungernin suunnitelmin 1947. Erkki Karvalan suunnittelema alikulkutunneli jalankulkijoille toteutettiin 1989–1990.

Rakennukseen lisättiin 1930-luvun loppupuolella torni, vaikkei sitä ollut alkuperäisessä suunnitelmassa. Rakennusta laajennettiin ja sen eteläpäätyä korotettiin 1937 Seppälän suunnitelmin ja edelleen Jarl Ungernin suunnitelmin 1947.

Asemanseutu on kokenut useita muutoksia. Aseman eteläpäähän rakennettiin vuonna 1983 myymälä-pysäköintirakennus. Vuonna 1989 Asema-aukiolta puhkaistiin asemarakennuksen läpi 98 metriä pitkä liiketunneli, niin sanottu Asematunneli, jonka varrella toimii useita liikkeitä. Tällöin jalankulkijoiden ei tarvinnut enää käyttää ahdasta ja meluisaa Itsenäisyydenkadun alikulkua. Samalla aseman lipputoimisto muutti uusiin tiloihinsa. Lipputoimiston yhteyteen rakennettiin matkatavaralle uudet tilat vuonna 1994. Vuonna 2008 valmistui ratapihan alittava Matkakeskustunneli ja vuonna 2012 valmistui kolmas, 60 metriä pitkä radansuuntainen Pendolino-tunneli, joka yhdistää kaksi aiempaa tunnelia. Pendolino-tunneli suljettiin läpikululta vuonna 2016. Vuonna 2012 avattiin myös 75 metriä pitkä Rongankadun alikulkutunneli jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käyttöön helpottamaan kulkemista Tammelan ja keskustan välillä. Tunnelista on hissi- ja porrasyhteys kaikille laitureille.

Kaavoitus- ja suojelutilanne

Tampereen asema kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY2009, Tampereen rautatieasema ja veturitallit) ja on rautatiesopimuksen kohde. Asema-alueen kaavoitus on käynnissä, edellinen kaava on vahvistettu 2.12.1897.

Rakennuksesta on olemassa rakennushistoriaselvitys (2020).

Kulttuurihistoriallinen arvo

Tampereen rautatieasemalla on erityisen merkittävä rooli suomalaisen rataverkoston ja asemien joukossa. Asema on mahdollista suojella rakennusperintölailla, mikäli sen

sisä- tai ulkotiloihin kohdistuu oleellisia, merkittäviä muutosaikeita. Muutoin asemakaavaan tuleva suojelumerkintä on riittävä.

Kupittaaan rautatieasema, Turku

Joukahaisenkatu 6

853-1-52-4

Turun museokeskuksen / Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon toimialue

Kupittaa rautatieasema sijaitsee Helsinki – Turku -rataosuudella Turun kaupungin alueella siten, että se on Turun päärautatieasemalta lähtien seuraava asema Helsinkiin päin.

Tapiolan Studio Arkkitehtien suunnittelema Kupittaaan asemarakennus valmistui 1994 ja otettiin käyttöön 1995. Kupittaaan vanha puinen asemarakennus vuodelta 1909 sijaitsee noin sata metriä nykyisestä asemasta luoteeseen. Se poistui rautatiekäytöstä uuden aseman käyttöön ottamisen myötä.

Uusi asemarakennus muodostuu rata-alueen yllä sijaitsevasta pienestä odotushallista sekä laiturikatoksesta. Arkkitehtuuri näkyvillä olevien teräsrakenteiden perusteella lähinnä konstruktivistista. Värien käyttö nousee pelkistetyssä arkkitehtuurissa keskeiseksi aiheeksi. Asemahallia kannattelevat rakenteet on maalattu vihertäviksi, asemalaiturin katoksen rakenteet punaisiksi ja portaikon tukirakenteet keltaisiksi. Pääasiallisina julkisivumateriaaleina ovat teräskasetti, lasi ja aaltopelti. Asema on varsin alkuperäisessä asussaan.

Asema liittyy tiiviisti Kupittaaan kaupunginosan voimakkaasti kehittyvään kaupunkirakenteeseen, jota leimaavat jo nyt kookkaat liike- ja laitosrakennukset. Radan päällä sijaitseva asema itsessään on kaupunkikuvassa kuitenkin varsin huomaamaton.

Kupittaaan asema ei kuulu rautatiesopimukseen eikä se sisälly valtakunnallisesti (RKY) tai maakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin. Kupittaaan asema ei ole sisällynyt muihinkaan inventointeihin. VR:n antamien tietojen mukaan asemasta ei ole laadittu rakennushistoriaselvitystä.

Vuonna 2004 voimaan tulleessa asemakaavassa asemarakennus sijaitsee LR/u-alueella, jota koskevassa määräyksessä todetaan mm. seuraavaa: Rautatien liikennealue, jonka päälle saa rakentaa rajoittuvaan kortteliin tai muuhun alueeseen kuuluvan ulokkeen. Asemalla ei ole suojelumerkintöjä.

Rakennuksella ei ole sellaisia kulttuurihistoriallisia arvoja, että se olisi tarpeen suojella.

Turun päärautatieasema

Ratapihankatu 37

853-514-3-9

(Turun museokeskuksen / Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon toimialue)

Turun rautatieasema avattiin vuonna 1876 Toijala-Turku -radan pääteasemana. Ensimmäinen asemarakennus oli arkkitehti P.E.S. Degenaeerin suunnittelema. Asemarakennus korvattiin uudella vuonna 1941. Se on poikkeuksellisesti Rakennushallituksen arkkitehtien, Martti Välikankaan ja Väinö Vähäkallion suunnittelema. Merkittävistä asemista järjestettiin yleensä arkkitehtikilpailu, mutta Turun uudesta asemasta näin ei tehty.

Rakennus on funktionalistinen, kaksikerroksinen, keltatiilipintainen selkeä rakennus, jonka pääjulkisivua korostaa suuri ikkuna. Alun perin julkisivupinta oli keltaista klinkkeriä, mutta se vaihdettiin 1978–79 tiileksi, mikä kasvatti hieman julkisivun paksuutta. Rakennuksessa on kolme suurta ikkunaa: yksi asema-aukiolle, yksi sataman suuntaan ja yksi pohjoiseen.

Funktionalismi ilmenee selkeästi myös sisätiloissa. Keskushalli on avara, kahden kerroksen korkeinen tila, jonka reunoilla nousevat portaat toiseen kerrokseen. Hallin katto muodostuu kapeista, puolipyöreistä betoniholveista. Toisessa kerroksessa oli alun perin mm. ravintola. Keskushallin molemmin puolin olevissa siipiosissa olivat matkustamista ja tavarankuljetusta palvelevat tilat.

Aseman puistoalueet sijaitsevat radansuuntaisesti asemarakennuksen länsipuolella sekä vastapäätä Ratapihankadun toisella puolella.

Turun päärautatieasema liittyy Turun keskustan tiiviiseen kaupunkirakenteeseen ruutukaava-alueen reunalla. Radan puolella avautuu laaja konepaja- ja varikkoalue.

Turun rautatieympäristöt kuuluu rautatiesopimuksen piiriin. Kokonaisuus jakautuu asema-alueeseen ja radan toisella puolella sijaitseviin varikko-konepaja-alueen rakennuksiin. Asema-alueella sopimuksen piiriin kuuluu asemarakennuksen lisäksi kaksi asuinrakennusta sekä asema-aukion ja radansuuntaisen asemanpuiston käsittävä alue.

Turun rautatieympäristöt on myös valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009). Aluerajaus on laajempi kuin rautatiesopimuksessa. Siihen kuuluu asema-alueen lisäksi varikko-konepajan alue sekä aseman puistoalueet radan suuntaisesti sekä asemarakennusta vastapäätä. Turun kaupunkiseudun maakuntakaavassa rautatieaseman alue on osoitettu suojeltavaksi rakennetun ympäristön kokonaisuudeksi.

Varsinais-Suomen alueellisen vastuumuseon päivittyvässä rakennetun ympäristön kohdeinventoinnissa Turun rautatieasema on luokassa valtakunnallisesti arvokas.

Alueen asemakaava on tullut voimaan 1897. Kaavassa ei ole korttelialue- eikä suojelumerkintöjä. Alueella ei ole vireillä kaavahankkeita. Mikäli matkakeskushanke etenee, on sillä vaikutusta aseman tulevaisuuteen. Hankkeen tavoitteena on siirtää rautatieasematoiminnot linja-autoaseman lähelle, mikä tarkoittaisi asemakäytön loppumista rautatieasemalla.

VR:n antamien tietojen mukaan rakennuksesta on tehty rakennushistoriaselvitys vuonna 2017.

Turun rautatieaseman suojelu on toteutettu kattavasti rakennusperintölain nojalla. Ympäristöministeriö on vahvistanut Varsinais-Suomen ELY-keskuksen tekemän suojelupäätöksen 15.12.2022. Suojelu koskee asemarakennusta, asemapäällikön taloa sekä asuinkasarmia. Aluerajaus käsittää rakennusten lähiympäristön aukio- ja piha-alueineen sekä asemanpuiston kadun toisella puolella.

Asemarakennuksessa suojeltua ovat ulkoarkkitehtuuri, rakennukseen liittyvä laiturikatos, rakennusrunko, tuulikaappi entisine puhelinkioskeineen, keskihalli parvineen ja portaineen, alkuperäiset puupaneloidut lipunmyyntikioskit ja toisen kerroksen ravintolasali. Sisätilat on suojeltu kiinteine sisustuksineen, johon kuuluvat sisäpinnat, portaat, kaiteet, sisäovet ja -ikkunat sekä listoitukset.

Jokelan rautatieasema, Tuusula

Asemanraitti

858-405-2-543

Helsingin kaupunginmuseon / Keski-Uudenmaan alueellisen vastuumuseon toimialue

Pohjois-Tuusula oli ennen rautatien rakentamista harvaanasuttua, mutta alueen savialueet ja rautatie loivat hyvät edellytykset tiiliteollisuudelle. Helsingin ja Hämeenlinnan välinen rautatie valmistui 1862. Junat pysähtyivät Jokelassa alkuun tarvittaessa. Rautatiehen tukeutuva Jokelan teollisuusyhdyskunta sai alkunsa 1874 perustetun tiilitehtaan myötä ja rautatieasema perustettiin seuraavana vuonna. Asema on ilmeeltään pieni väliasema.

Jokelan asemarakennuksen 1875 valmistuneen asemarakennuksen on suunnitellut Knut Nylander. Asemaa on muutettu vuonna 1903 Bruno Granholmin suunnittelemana poikkipäätyisellä osalla, jolloin rakennukseen lisättiin II-luokan odotussali kaksine huoneineen. Puurakenteisen ja vuoratun aseman julkisivussa on nikkarityylistä koristelua. Asemarakennus vaikuttaa suhteellisen hyvin säilyneeltä ja hyväkuntoiselta. Rakennuksessa on viimeksi toiminut kahvilayrittäjä.

Asemarakennuksen lähetyvillä on asemapäällikön talo. Alueella on lisäksi muutama pieni varastorakennus sekä vaatimatonta puustoa. Historiallisena kerrostumana asema on tärkeä osa Jokelan taajamakuva, joka on muuttunut varsin paljon uusien asuin- ja liikerakennusten myötä. Asemalta etelään sijaitsee Jokelan teollisuusalue, joka on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009).

Jokelan asema ei ole rautatiesopimuskohteeksi eikä se sisälly läheiseen Jokelan teollisuusalueen valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY 2009). Sen sijaan asema kuuluu maakunnallisesti merkittävään kulttuuriympäristöön ”Jokelan teollisuusalue ja rautatieasema”.

Tuusulan kulttuurimaiseman ja rakennuskannan inventoinnissa vuodelta 2014 Jokelan asema on osoitettu I-luokkaan (erityisen merkittävät kohteet). Asemarakennuksen todetaan kuuluvan paikkakunnan historian kannalta tärkeimpiin yksittäisiin rakennuksiin.

Jokelan asema sisältyy Väylän inventointiin: Kerava–Riihimäki-rataosuuden kulttuurihistoriallisten kohteiden inventointi. Väyläviraston julkaisuja 53/2021. VR:n antamien tietojen mukaan asemasta ei ole laadittu rakennushistoriaselvitystä.

Tuusulan Jokelan rautatieaseman asemakaava on vuodelta 1970. Asema on rautatiealuetta LR. Kaavassa ei ole osoitettu suojelumerkintöjä.

Asemarakennuksen suojelun edellytykset on tarpeen selvittää seuraavan asemakaavamuutoksen yhteydessä. Museoviraston näkemyksen mukaan rakennus

on suojeltava vähintään ulkoasultaan. Sisätiloissa on tapahtunut muutoksia, mutta keskeisten sisätilojen, kuten aula- ja salitilojen säilyneisyys ja suojelutarve on syytä selvittää samassa yhteydessä.

Varkauden rautatieasema

Relanderinkatu 18

915-410-2-195

Kuopion kulttuurihistoriallisen museon / Pohjois-Savon alueellisen vastuumuseon toimialue

Vuonna 1911 päätettiin rakentaa ratayhteys Pieksämäeltä Savonlinnaan ja suunnitelmaan kuului myös haararata Huutokoskelta Varkauteen, joka valmistui 1914. Varkauteen rakennettiin arkkitehti Thure Hellströmin suunnittelema, Suupohjan radan V luokan asemarakennuksia mukaileva asemarakennus. Varkauden asemarakennusta laajennettiin 1937. Tässä ”Wanhassa asemarakennuksessa” (Asemakatu 3, 78200 Varkaus) on toiminut sittemmin mm. kahvila.

Varkauden rautatieliikennettä lisäsi talvisodan aikana valmistunut ratayhteys Viinijärvelle. Alueluovutusten takia poikki mennyt Karjalan radan liikenne ohjattiin 1960-luvulle Varkauden kautta Pieksämäelle. Varkauteen rakennettiin uusi asemarakennus 1978, johon sijoituivat VR:n toimintojen lisäksi Matkahuollon, taksin ja poliisin tilat. Odotustiloja tai VR:n matkustajapalveluita rakennuksessa ei enää ole. Rakennuksen omistaa vuonna 1977 perustettu Varkauden Keskusliikenneasemakiinteistö Oy, jonka osakkaina ovat kaupunki, Matkahuolto ja VR.

Arkkitehtuuriltaan asemarakennus sijoittuu 1970-luvun alkupuolelle ominaisen selkeälinjaisen betonielementtirakentamisen ja vuosikymmenen lopulla rantautuneen postmodernin suuntauksen murroskohtaan. Julkisivupinnoissa on käytetty klinkkeriä. Rakennusta ei tiettävästi ole kulttuurihistoriallisesta näkökulmasta inventoitu, eikä sille ole osoitettu suojelutavoitteita – myöskään Pohjois-Savon maakuntakaavatyön (Mkk 2040, 2. vaihe) modernia rakennettua kulttuuriympäristöä koskevissa neuvotteluissa.

Osastonjohtaja

Ulla Salmela

Erikoisasiantuntija

Timo Kantonen

Tiedoksi Etelä-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Hämeen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Hämeenlinnan kaupunki/Hämeenlinnan kaupunginmuseo
Helsingin kaupunginmuseo / Keski-Uudenmaan alueellinen vastuumuseo
Joensuun kaupunki/Pohjois-Karjalan museo
Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Kainuun elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Kajaanin kaupunki/Kainuun Museo
Kotkan kaupunki/Kymenlaakson museo
Kuopion kaupunki/Kuopion kulttuurihistoriallinen museo
Lahden kaupunki/Lahden kaupunginmuseo/Päijät-Hämeen alueellinen vastuumuseo
Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Pirkanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Pohjois-Karjalan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Pohjois-Pohjanmaan museo, Kulttuuriympäristöpalvelut
Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Rovaniemen kaupunki/Lapin maakuntamuseo
Savonlinnan kaupunki/Riihisaari – Savonlinnan museo
Tampereen museot/Museokeskus Vapriikki
Tornionlaakson museo - Tornedalens museum
Turun kaupunki/Turun museokeskus
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Asiakirjan sähköinen allekirjoitus
Elektronisk underskrift av document
Electronic signature of a document

Asia / Sak / Case

MV/26055/2023

VR:n omistamien asemakiinteistöjen luovutus

Asiakirja / Dokument / Document

MV/26055/2023-3

**VR:n luovutettavien asemakiinteistöjen ominaispiirteet ja
suojeluarvot**