



Porvoon asemanseudun rakennetun ympäristön selvitys

*Tilaaaja: Kaupunkisuunnittelu, Porvoon kaupunki
Eero Löytönen, kaupunkisuunnittelupäällikkö*

*Tekijä: Saatsi Arkkitehdit Oy
Emilia Saatsi, Pekka Saatsi, Riina Sirén*

*Kohde: Porvoon asemanseutu
Ratakatu 2-3 ; Vanha Hämeenlinnantie 2-11
06100 Porvoo*

Valmistunut: 31.7.2017

*Kansikuva: Rautatieasema-alue luoteesta kuvattuna
Natalia Linsén 1894. Porvoon museo: 74_140_8*

Kuvat: Saatsi Arkkitehdit Oy, ellei toisin mainittu



PORVOON ASEMANSEUDUN RAKENNETUN YMPÄRISTÖN SELVITYS

SISÄLTÖ

JOHDANTO

HISTORIATAUSTA

SUOMEN RAUTATIERAKENTAMINEN

- Rautatieverkko 6
- Asemaympäristöt 7
- Rautateiden arkkitehtuuri 8

LÄHIALUEEN KEHITYS

- Maisema 9
- Liikenneolot 11
- Porvoon rautatie 12

KOHDEALUEEN MUUTOSVAIHEET

- Ennen rautatieasemaa 14
- Ensimmäinen vaihe 1874-1886 16
- Toinen vaihe 1887-1916 19
- Kolmas vaihe 1917-1990 23
- Neljäs vaihe vuodesta 1991 eteenpäin 34

NYKYTILAN KUVAUS

ALUEEN RAKENNE

- Maaperä 37
- Toiminnallinen jäsentely 38
- Rakenteellinen jäsentely 39
- Näkymät 41

RAKENNUSKANTA

- Henkilöliikenneasema 46
- Tavara-asema 49
- Veturipiha 51
- Asemakylä 57
- Asemapäällikön pihapiiri 66
- Pohjoinen ratapiha 69
- Rakennuskannan kerrostuneisuus 72

JOHTOPÄÄTÖKSET

ALUEEN ERITYISPIIRTEET

- Vahvistetut erityispiirteet 74
- Erityispiirteiden tarkentuminen 75
- Näkökulmia alueen kehittämiseen 76

ARVOTTAMINEN

- Arvottamisperusteet 78
- Historialliset arvot 79
- Maisemalliset arvot 80
- Rakennushistorialliset arvot 82
- Yhteenveto 86
- Arvotuslause 87

LÄHTEET

LIITTEET



1 Porvoon asemanseudun selvitysalue vaalealla esitettynä. Oranssilla rajattu alue on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY).

2 Sivulla 5: Kerava-Porvoon radan linja vuonna 1893 julkaisussa Uudenmaan läänin kartassa. Rata linjattiin jokilaaksojen viljaviin ja tiheästi asuttuihin kulttuurimaisemiin. Koska rataa ei suunniteltu erityisen suurien nopeuksien varten, varsinkin tiukat kaarresäteet hyväksyttiin suurten maanrakennustöiden välttämiseksi. MmHk.

JOHDANTO

Työn lähtökohdat

Porvoon asemanseudun rakennetun ympäristön selvitys on tehty osana Porvoon kaupungin asemakaavatyötä. Rautatieasema-alueen vain osittain kattavaa asemakaava-ollaan päivittämässä ja kaava-aluetta laajentamassa. Kaavan tavoitteena on kehittää aluetta yritystoimintaa paremmin palvelevaksi arvokkaan ympäristön suojelu-arvoja turvaten ja vahvistaen. Porvoon rautatieasema kuuluu rautatiesopimuksen (1998) piiriin, jonka mukaan kohteiden suojelutarve ratkaistaan alueen kehittämisen yhteydessä.

Käsillä olevan selvityksen tavoitteena on ollut koota riittävä tietopohja asemakaavamääräysten laatimiselle. Selvityksessä on kuvattu alueen rakennetun ympäristön kehitystä, nykytilassa näkyviä ajallista kerrostumia ja asema-alueen tilallisia ominaispiirteitä sekä yhteyksiä lähi- maisemaan. Kuvauksen ja tulkinnan pohjalta ympäristön osa-alueet on arvotettu.

Selvitystyön menetelminä ovat olleet historiaselvitys ja ympäristöanalyysi. Työ perustuu touko-kesäkuussa 2017 tehtyihin kenttähavaintoihin, joita on verrattu aiemmin tehtyihin historiaselvityksiin ja inventointeihin. Arkistomateriaalia on saatu Porvoon kaupungilta, Porvoon museolta, Suomen rautatiemuseolta, Museoviraston kuvakokoelmista ja Kansallisarkistosta (Ratahallintokeskus). Asema-alueesta on laadittu kasvillisuusinventointi (Mika Karjalainen / 2009).

Tarkastelualueen kuvaus

Porvoon rautatieasema on rakennettu Keravalle kulke- neen yksityisradan pääteasemaksi. Asema-alue rajautuu pohjoisessa Porvoonjokeen, kaakossa vanhaan Helsingin- tiehen ja Näsinmäkeen ja länsipuolella Ratakatuun, jonka takana sijaitsevat Johannisberg ja Hornhattulan teolli- suusalue. Luoteessa tarkastelualue päättyy Ratakadun ja Vanhan Hämeenlinnan tien välillä olevaan yhdystiehen.

Porvoon rautatieaseman sijainti Porvoonjoen varrella on maisemallisesti keskeinen. Vanhan kaupungin, Linnamä- kien, Maarin, Näsinmäen ja rautatieaseman alueet muo- dostavat vanhojen kulttuuriympäristöjen kokonaisuuden, joista rautatieaseman ympäristö on nuorin. Asema-alue on kokonaisuutena merkittävä, sillä alueella on säilynyt suurin osa perinteiseen rautatieasemakokonaisuuteen kuuluvista piirteistä. Asema-alueen nykyinen rakennus- kanta on pääasiassa 1800- ja 1900-lukujen taitteesta.

Selvitysalue käsittää noin seitsemän hehtaaria. Suunnil- leen puolet alueesta kuuluu Porvoon rautatieaseman val- takunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriym- päristöön (RKY), ja koko alue kuuluu valtakunnallisesti arvokkaaseen Porvoonjokilaakson maisema-alueeseen, joka on nimetty myös yhdeksi Suomen kansallismaise- mista. Joen puoleinen osa alueesta kuuluu Porvoon kan- salliseen kaupunkipuistoon.

Arvottamisen lähtökohtia

Museoviraston määritelmän mukaan kulttuuriympäristö kertoo ihmisen toiminnasta ja suhteesta ympäristöönsä ennen ja nyt. Siten se voi muodostua muinaisjäännöksi- tä, rakennetusta ympäristöstä, maisemasta ja perinnebio- toopeista. Kulttuuriympäristön arvioinnin lähtökohtana on piirteiden ymmärtäminen historiallisessa asiayhtey- dessään ja osana laajempaa kokonaisuutta. Tässä selvi- tyksessä kulttuuriympäristön käsittelyssä on painotettu rakennetun ympäristön näkökulmaa.

Historiallisten ja kulttuuristen tekijöiden arvostus vaihte- lee ajan kuluessa. Laajan näkökulman maksimoimiseksi asemaympäristön arvottaminen on tehty moniammatilli- sessä työryhmässä. Ohjausryhmään ovat kuuluneet selvi- tyksen tekijöiden lisäksi intendentti, arkkitehti Anu Laurila Museovirastosta, rakennustutkija, FT Juha Vuorinen Por- voon museosta, ylitarkastaja, FT Henrik Wager Uuden- maan Ely-keskuksesta ja kaupunkisuunnittelupäällikkö, arkkitehti Eero Löytönen Porvoon kaupungilta.

Porvoossa 31.7.2017



Emilia Saatsi
arkkitehti SAFA, maisema-arkkitehti



Pekka Saatsi
arkkitehti SAFA



SUOMEN RAUTATIERAKENTAMINEN

RAUTATIEVERKKO

Kaupunkien välisistä tavara- ja henkilöliikenteen maakuljetuksista alettiin Suomen alueella kiinnostua 1800-luvun puolivälissä. Ulkomaankaupan edistämiseksi maakuntien keskukset ja sisävesialueet haluttiin yhdistää kiskoilla rannikkokaupunkien satamiin. Ratarakentaminen kävi taloudellisesti mahdolliseksi Krimin sodan päättyessä.¹

Suomen rautateiden rakentaminen alkoi vuonna 1857, ja ensimmäinen rata Helsingistä Hämeenlinnaan avattiin vuonna 1862. Rataleveydeksi valittiin Venäjän mallin mukaisesti viisi jalkaa eli 1524mm. Radan valmistuminen merkitsi Helsingin satamien viennin voimakasta kasvua ja ponnahdusta koko kaupungin kehitykselle. 1870 valmistui ratayhteys Helsingistä keisarikunnan pääkaupunkiin Pietariin, ja 1910-luvun alkuun mennessä saatiin valmiiksi nykyisen rataverkon runko-osa.²

Valtion lisäksi ratoja rakensivat 1800-luvun loppupuolella myös yksityiset toimijat. Valtio säätelikin melko tiukasti myös yksityisiä ratoja. Ensimmäisestä yksityisradan valmistumisesta kilpailivat Porvoo ja Hanko, joista Hangon-Hyvinkään rautatie voitti avautumalla vuonna 1873. Kaikkiaan Suomessa on ollut 21 yleiselle liikenteelle avuttua yksityisrataa, joista kahdeksan noudatti valtionrautateiden raideleveyttä.³ Kaikki leveäraiteiset yksityisradat kuuluivat Valtionrautateiden yhdysliikennesopimuksen piiriin. Lisäksi yksityisille maille rakennettiin teollisuusratoja.⁴

Rautatien liikenteellinen merkitys yhdyskunnalle näkyi aseman keskeisessä sijoittamisessa.⁵ Rautateitä pidettiin sivistävinä, koska rautatie edisti postilaitosta, kirjakauppaa, sähkösanomien vaihtoa ja matkustajien kuljetusta. Junaliikenne loi myös tarpeen yhtenäiselle ajan mittaukselle ja kellon käytölle.⁶

Valtion rautateiden rakennustöitä järjesti vuodesta 1887 lähtien Tie- ja vesikululaitosten ylihallitus. Rautateiden hallinnosta ja valvonnasta vastasi vuonna 1877 perustettu Rautatiehallitus. Vuonna 1922 Rautatiehallitus sai myös rakennustehtävät. Hallinto siirtyi Ratahallintokeskuksen alaisuuteen vuonna 1995, kun Valtionrautatiet yhtiöitettiin. Ratahallintokeskus tuli osaksi Liikennevirastoa vuoden 2010 alusta lähtien.⁷

Liikennepaikkojen määrä oli suurimmillaan vuonna 1964. Tämän jälkeen alkoi liikennepaikkojen väheneminen, kun yksityisautoilun kasvu supisti joukkoliikenteen käyttöä haja-asutusalueella ja paikallisliikenne jäi linja-autoliikenteen hoidettavaksi. Rautatiet painoutuivat nopeisiin kaukoliikenteen vuoroihin.⁸

3



3 Rataverkon kehitys teoksessa Suomen valtionrautatiet 1962-1987.

1 Suomen Valtionrautatiet 1962-1987, 10-11.

2 Suomen Valtionrautatiet 1962-1987, 10-17.

3 Kilpiö 2008, 419.

4 Kilpiö 2008, 11, 39, 43.

5 Kukkonen 2006.

6 Huvila 2006.

7 KA: Arkistojen Portti: Rautatierakennukset.

8 Radan varrella 2010, 11.

ASEMAYMPÄRISTÖT

Suomen rautateillä asema-alueeseen kuuluu raiteiston muodostama ratapiha sekä usein noin 50-100 metriä leveä vyöhyke radan molemmin puolin. Lähes kaikki asemat ovat ns. väliasemia, joissa asema sijaitsee raiteiston toisella sivulla.⁹ Asemaa muodostettaessa maa-alue lunastettiin valtiolle tai yksityiselle ratayhtiölle ja varustettiin omalla sähkö- ja viemäriverkostolla.

Asema-alue jakautuu tyypillisesti neljään osaan, joihin kuuluvat henkilöliikennealue (asemarakennus, ja laiturit, yleisökäymälä ja asemapuisto), tavaraliikennealue (makasiinit, lastauslaiturit ja pysäköinti), liikennevälineiden huoltoalue eli varikko (veturitalli, vesitorni, pumppuasema, konepaja, polttoainearastot) sekä asuinalue (eri ammattiryhmien tyypitalot ja talousrakennukset).¹⁰ Perusasetelmassa henkilöliikenteen asemarakennus hallitsee asema-aluetta.¹¹

Rakennusten lisäksi puistoarkkitehtuuri liittyy oleellisesti aseman miljööseen. Valtion rautatiepuistot rakennettiin muun asema-alueen rakentamisen yhteydessä.¹² Asemapuisto oli usein kaupungin tai taajaman ensimmäinen julkinen puisto, ja ne olivat paitsi matkustajien ja paikalliskuntalaisten kohtaamispaikkoja, myös tärkeitä kasvilajien esittely-ympäristöjä.¹³

Rautateiden puistokulttuuri sai alkunsa pian ensimmäisen rautatien valmistuttua. Laaja rautatiepuisto muodostuu usein eduspuiston, asemapuiston ja asemakylän puiston kokonaisuudesta. Euroopassa rakennuskannan kokoava rautatiepuisto on melko harvinainen ilmiö, koska asemat on yleensä rakennettu Suomea kaupunkimaisemille alueille.¹⁴

Puistosuunnittelussa eduspuisto oli asema-alueen näkyvin ja julkisin osa, jonka arvoa korosti rikas kasvilajisto. Eduspuisto sijoittui asemarakennuksen eteen tai pätyyn, ja siihen kuului usein penkit matkustajille, istutuslaatikoida, hevospuomi ja pyöräteline ja myöhemmin autojen pysäköintialue. Täsmällinen perusilme syntyi nurmikenttien suorista reunoista, aidoista ja asemalaiturin ja tavarasilan kenttä- ja reunuskiveyksistä.¹⁵

Korkeita jalopuita kasvava vapaamuotoinen asemapuisto osoitti asema-alueen sijainnin maisemassa. Asemapuistoihin kuuluivat tyypillisesti siistit hiekkakäytävät, yksilajiset puurivit, havupuuryhmät, syreenimajat sekä yksittäiset muotoon leikatut lehtipuut. Rataa myötäilevä lehmusrivistö korosti tyypillisesti puiston pitkänomaista muotoa.¹⁶ Puurivejä ja pensasaitoja käytettiin palonsuojavyöhykkeinä ja erottamaan toiminnallisia osa-alueita toisistaan. Radan varsille tai asema-alueen takalaidoille istutettujen pitkien havupuurivistöjen tarkoituksena oli suojata rataa kinoksilta ja tuiskuilta.¹⁷

Rautatiehenkilökunnan asunnot muodostivat asemakyläksi kutsutun yksikön. Valtion esimerkin mukaisesti myös yksityisillä radoilla rakennettiin asuntoja, mikä oli muualla Euroopassa epätavallista. Asuinalue oli tapana rajata julkisemman luonteisista osista puukujantein. Rakennuskantaan saattoi kuulua toistakymmentä ammattiryhmittäin hierarkkisesti muotoiltua rakennusta asemapäällikön ja ratamestarin taloista vahtitupien ja työväen asuinkasarmien kautta talousrakennuksiin. Lisäksi kokonaisuuteen saattoi kuulua yhteisrakennuksia.¹⁸

Varikko sijaitsi tyypillisesti hieman kauempana asemasta. Höyryvetureiden aikakaudella puun varastoalue eli puulaani oli usein asemamiljöössä puistojakin merkittävämpi maisematekijä. Polttopuuvarastojen yhteydessä sijaitsivat myös veturitallit ja vesitorni sekä pumppuasema, joka sijoitettiin vesialueen yhteyteen. Varikon ympäristö oli usein toimintakeskeistä ja istutukset vähäisiä.¹⁹

Asemapuistojen hoito oli keskitettyä ja sen vuoksi johdonmukaista ja yhtenäistä eri puolilla Suomea. Erämaa-asemiakin on ympäröinyt puutarha, mille ei löydy vastinetta muualla maailmassa. Rautatieliikenteen suurten muutosten vuoksi perinne on katkennut ja vastuu asema-alueiden hoidosta ja puistojen tulevaisuudesta jakautunut monelle eri taholle.²⁰

9 Rautatierakennusten korjausohjeet 1. MV.

10 Aseman puisto ja pihat. MV.

11 Kukkonen 2007.

12 Rautatierakennusten korjausohjeet 1. MV.

13 Huvila 2006; Rautatierakennusten korjausohjeet 1. MV.

14 Aseman puisto ja pihat. MV; Huvila 2006.

15 Aseman puisto ja pihat. MV.

16 Huvila 2006; Rautatierakennusten korjausohjeet 1 ja 2. MV.

17 MV: Aseman puisto ja pihat. KK.

18 Aseman puisto ja pihat. MV; Rautatierakennusten korjausohjeet 1 ja 2. MV.

19 Aseman puisto ja pihat. MV.

20 Aseman puisto ja pihat. MV.

RAUTATEIDEN ARKKITEHTUURI

Valtionrautateiden arkkitehtuuri muodostaa merkittävän osan suomalaista historiallista rakennuskulttuuria. Rakennuskanta kattaa rautateiden välityksellä lähes koko maan ja muodostaa läpileikkauksen Suomessa 1800-luvun loppupuolelta asti esiintyneistä rakennustyyleistä. Rautatierakentaminen on toiminut uuden arkkitehtuurikielen ja rakennuskulttuurin levittäjänä.²¹

Rautatiehankkeiden poikkeuksellisen mittakaavan vuoksi niiden suunnitteluun on kiinnitetty erityistä huomiota. Korkean laadun takasivat omat rautatiearkkitehti ja ylipuutarhuri, joiden yhteistyönä jo varhaisimmat rautatiemiljööt syntyivät.²² Yksityisillä rautateillä otettiin mallia valtionrautateiden ratkaisusta, mutta suunnittelun taso jäi laadullisesti kirjavammaksi.

Rautateiden arkkitehtuuri oli ensisijaisesti käyttöarkkitehtuuria, jossa pyrittiin tarkoituksenmukaisuuteen ja yksinkertaisuuteen. Rakennukset tehtiin pääasiassa puusta. Vain veturitallit ja osa vesitorneista sekä konepajojen rakennukset muurattiin tiilestä. Ratakiskoja hyödynnettiin usein sitovina rakennusosina.²³

Puurakennuksissa noudatettiin 1950-luvulle asti hirsirakennusperinteen pitkälle kehittyntä tekniikkaa. Sen mukaisesti rakennuksiin tehtiin korkea kivijalka ja tuuletuvat alapohja ja ullakko, tiiviisti hirsirunkoon kiinnitetty

julkisivuvuoraus jyrkillä vesilistoilla sekä jyrkkälappeinen, pitkäräystäinen katto.²⁴ Luonnonvaloa saatiin korkeista, ulkoseinän ulkopinnan tasoon istutetuista ikkunoista, ja ilmanvaihto järjestettiin painovoimaisesti tulisijojen avulla. Ratapihan tärinän vuoksi perustukset suunniteltiin huolellisesti.²⁵

Henkilöliikenteen asemarakennuksella ei ollut valmista esikuvaa rautatierakentamisen alkuvaiheessa. Merkittävimmän rakennusvaiheen aikana 1860-luvulta 1910-luvulle suunnittelua ohjasi kuitenkin melko yhtenäinen tilaohjelma. Asemalla tuli olla yleisötilat eli odotussalit, matka- ja löytötavaratilat, lennätin ja posti ja suuremmilla asemilla erillinen ravintolasali, sekä henkilökuntatilat, jotka varattiin asemapäällikölle, junahenkilökunnalle, lipunmyyjälle sekä ravintolan henkilökunnalle. Lisäksi asema toimi usein myös asuinrakennuksena. Lähtökohdat olivat samantyyppiset aseman koosta riippumatta.²⁶

Valtion rautateiden asemat jaettiin kokoluokkiin liikennepaikan vilkkauden ja matkustajamäärien perusteella. Luokkia oli yhdestä viiteen, ja yleisimpiä olivat vaatimatottomimmat V-luokan asematalot. Lisäksi oli pysäkkejä ja laitureita. Eri luokkia varten kehiteltiin tyyppipiirustuksia, joita käytettiin yhdellä tai useammalla rataosalla.²⁷ Tyyppipiirustuksia uusittiin yleensä rataosuuskohtaisesti.²⁸

Asuinrakennusten osalta tyypit säilyivät miltei samanlaisina koko vilkkaan rautatierakentamisen ajan.²⁹ Yksityiset asemat seurasivat tässäkin valtion esimerkkiä.

Maailmansotien välisenä aikana linja-autoliikenne alkoi kehittyä rautateiden kilpailijaksi. Vastauksena rautateille perustettiin runsaasti miehittämättömiä seisakkeita. 1950-luvun jälkeen asemarakennuksia on siten valmistunut varsin vähän, ja pääpaino on lähiliikenteen asemilla.³⁰ Suurten taajamien asemat on 1970-luvulta alkaen pyritty kokoamaan linja-auto- ja junaliikenteen yhdistäviksi keskusliikenneasemiksi ja 1990-luvulta alkaen matkakeskukseksi, joiden yhteyteen on koottu kaupallisia palveluja.³¹

Suomen Valtionrautatiet rakensi vuosina 1860–1960, yli 5000 rakennusta, joista erikokoisia asemia oli noin 600. Mukaan on luettu valtion hankkimat, alunperin yksityiset asemat. Rakennuskannasta on tehty suojelusopimus (Rautatiesopimus 1998), joka käsittää noin 80 asema-aluetta ja yli 800 rautatierakennusta. Rautateiden yhtiöittämisten myötä rakennuskantaa on siirtynyt usealle omistajalle. VR-Yhtymä Oy omistaa noin 60 suurinta rautatieasemaa sekä konepaja- ja veturipihat. Rataympäristöä hallinnoi Ratahallintokeskus.³²

21 Huvila 2006.

22 Huvila 2006.

23 Hellström 1916, 314-315, 318, 324-325.

24 Hellström 1916, 319-320.

25 Huvila 2006.

26 Huvila 2006; Rautatierakennusten korjausohjeet 1. MV.

27 Hellström 1916, 322-323.

28 Radan varrella 2010, 10.

29 Rautatierakennusten korjausohjeet 1. MV.

30 Suomen Valtionrautatiet 1962-1987, 29-32, 274.

31 Radan varrella 2010, 10-11.

32 Huvila 2006.

LÄHIALUEEN KEHITYS

MAISEMA

Rautatieasema-alue sijaitsee Porvoonjoen laaksossa Näsinmäestä luoteeseen. Näsinmäki on osa kaakosta luoteeseen kulkevaa harjujaksoa, jonka puusto on mäntyvaltaista. Asema-alueen pohjoispuolella avautuu tasainen jokilaakson viljelymaisema, jonka maaperä on savipohjainen.³³

Porvoon seudun nykyisen maankohoamisen perusteella kohdealue on ollut vielä 500-luvulla merenpinnan alapuolella.³⁴ Alue on edelleen tulva-altis ja erottuu lähimaishan rakennetuista ympäristöistä alavuudellaan. 1900-luvun loppupuolella alkanut kaupungin levittäytyminen vastaavanlaisiin maastoihin ei ole vielä näkyvässä rautatieaseman läheisyydessä.

Joen vastarannalla koillisessa Maarin kosteikon taustalla on Linnamäkien penkereinen siluetti, joka etelässä rajautuu selväpiirteisesti pappilanpellon eteläpuolella alkavaksi Porvoon vanhaksi kaupungiksi. Äärimmäisenä idässä kohoa kohtisuoraan joelle ja asema-alueen suuntaan katsova Porvoon tuomiokirkon päätykolmio.

³³ Porvoonjokilaakson maisemaselvitys ja maisemanhoidon yleissuunnitelma 2001, 26.

³⁴ Miettinen et al. 1999; 8, 17, 21.

4 Näköyhteys rautatieasemalta Porvoon kaupungin tärkeimpiin historiallisiin kohteisiin on välitön. *bing.maps 2008. Grafiikka Saatsi arkkitehdit.*





1900-luvulle asti Porvoon kaupunkialueen raja erottui erittäin selkeästi ympäröivästä viljelymaisemasta. Porvoon asema-alue asettui rakentuessaan kaupunki- ja agraarimaisemien rajapintaan. Vanhoista kartoista ja ilmakuvista voi lukea maiseman olleen avoin, pienipiirteisesti hoidettu ja näkymien auenneen laajalle ympäristöön. Asema muodosti yhden maiseman useista maa-merkeistä, jossa hallitsijaksi nousi joen toisella puolella kaupungin ylle kohoava kirkko.

Kasvava teollisuus muokkasi maisemaa 1800-luvulta alkaen. Porvoon jokivarren varhainen teollisuus käsitti sahoja ja vanuttamoita, ja vuosisadan loppupuolella myös vaneri- ja sellutehtaita sekä valimoja.³⁵ Erityisesti puuteollisuudelle Porvoonjoen rooli kuljetusreitteinä oli ratkaiseva. Rautatieaseman luoteispuolelle rakentui Tojkanderin

³⁵ Selén 1997, 152-157.



Hattulan sahana tunnettu höyrysaha, joka näkyi pitkään kohokohtana jokivarren avarassa maisemassa.

Rautatieaseman eteläpuolelle kehittyi laitakaupungille ominaista tukitoimintaa. Vanhan Helsingintien varressa sijainnutta sorakuoppaa ja Mätäjärven savipohjaista lammikkoa pidettiin Porvoon pääkaatopaikkana 1950- ja 1960-luvuilla. Kaatopaikkatoiminnan päätyttyä alue verhoitiin ohuella maakerroksella.³⁶

1900-luvun jälkipuoliskolla kaupunkikeskustan ympärillä sijaitsevat pellot jäivät viljelykäytöstä. Aukeat alkoivat täyttyä asuin- ja teollisuusrakennuksista sekä vesakoista. 2000-luvun suurmaisemassa nuori puuvartinen kasvillisuus on korostetussa osassa.

³⁶ Mätäjärven kaatopaikan kunnostuksen yleissuunnitelman luonnos 2016.

5 Porvoonjoen laaksoa rautatieaseman kohdalla kuvattuna luoteeseen päin. Yhteissaunarakennus on kuvan perusteella valmistunut rantaan ensimmäisenä. Maiseman avaruudesta kertoo yli kahden kilometrin päässä sijaitsevan Kiialan kartanon erottuminen taustalla.

Vähäisestä rakennuskannasta päätellen kuvan yhteyteen merkitty 1898 on kehitysvuosi eikä kuvan ottovuosi. Natalia Linsén. PK.

6 Näkymää Porvoon tuomiokapitulirakennukselta luoteeseen, jossa jokimaiseman pellot ja niityt ovat metsittyneet. Oikealla kohoaa Linnamäki, edustalla Pappilanmäki laskeutuu Maarin kosteikkoon. Porvoonjoen takana näkyy matalan rautatieaseman asemakylän rakennuskantaa ja istutettua puustoa. Taustalla erottuvat Hornhattulan asuinalue ja Kiialan kartanon maat. Kuva 2016.

LIIKENNEOLOT

Porvoon kehittymistä edisti sijainti kahden merkittävän reitin eli Turun ja Viipurin yhdistävän Suuren rantatien sekä Porvoonjoen risteyksessä. Salpausselältä alkava jokilaakso toimi Hämeestä Tallinnaan suuntautuvana kauppareitinä, jonka reunaa seurasi myös maareitti. Tie on edelleen alueellisesti merkittävä ja yksi parhaiten säilyneistä etelä-pohjoissuuntaisista keskiaikaisista tielinjoista Uudella maalla.³⁷ Suuri rantatie oli vuosisatojen ajan 1300-luvulta alkaen Uudenmaan maaliikenteen valtaväylä.³⁸ Porvoon pitäjän osalta se mainitaan ensimmäisen kerran vuonna 1421.³⁹ Tiet ristesivät Porvoossa kohdealueella.

Kaupungin luoteispuolella ollut Maari-nimistä lahtea on pidetty Porvoon Linnamäen entisenä satamana. Lahti alkoi mataloitua 1500-luvulla, minkä jälkeen satamatoiminta siirrettiin kaupungin eteläpuolelle.⁴⁰ Kuljetukset kaupunkiin hoidettiin tämän jälkeen matalakölisillä veneillä. Höyrylaivaliikenne Porvoossa alkoi vuonna 1838 matkustajaliikenteenä Helsingin ja Porvoon välillä. Säännöllinen höyrylaivaliikenne toimi 1860-luvulta 1910-luvulle.⁴¹ Porvo-Kerava-rautatie valmistui 1870-luvulla. Maantieliikenne pääsi kunnolla vauhtiin vasta 1950-luvun lopulla, kun Porvoonjoen ylitse valmistui uusi silta.

37 Tien päällä 2014.

38 Selén 1997, 243. Molemmat tiet mainitaan Jaakko Teitin tieluettelossa 1556.

39 Gardberg 1996, 182–183; 255.

40 Maarin sijainti, ks. kuva 4. Hiekkanen 1981, 12, 27; Eenilä 1991, 57–59.

41 Selén 1997, 234–279, 324–325.



7 Ruskealla väritetyt tiet ovat maareittejä, harmaalla väritetyt kahden rivin pisteiviä talviaikaan kuljettavia reittejä. Pitäjänkartastossa näkyvät talvireitit ovat järjestelmällisesti maanteitä suurempia ylittäessään soita ja vesistöjä. Harmaat yksiriviset pisteiviä osoittavat vesireittejä. Pitäjänkartasto 1748-1756, KA: MmH.

PORVOON RAUTATIE

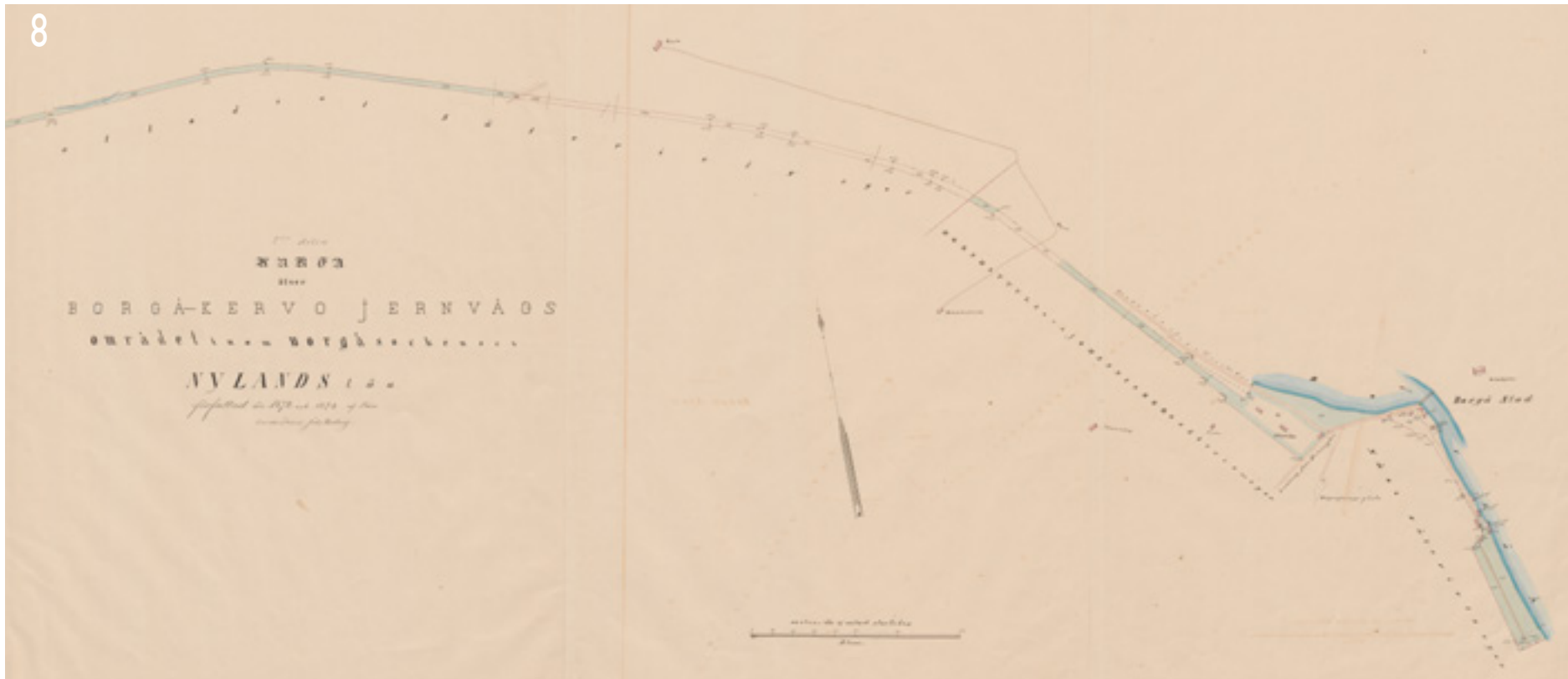
Helsinki-Hämeenlinna -radan rakentaminen innoitti porvoalaiset aloittamaan oman radan suunnittelun vuonna 1861. Tarkoituksena oli turvata tavarankuljetus sisämaasta Porvoon satamaan aikana, jolloin raideliikenteen merkitys kuljetusmuotona kasvoi. Aikataulua kiritti toive ratayhteyden luomisesta ennen Hämeenlinna-Tampere -radan valmistumista. Alkuaan risteysasemaksi kaavailtiin

Järvenpää, mutta lopulta rata linjattiin Keravalta.⁴²

Valtiopäivät ei myöntänyt hankkeelle tukea. 1860-luvun loppupuolella taloudellinen tilanne kääntyi kuitenkin rakentamisen eduksi nälkävuosien romahduttua palkkojen ja rakennustarvikkeiden hintoja, joten rata päätet-

42 Hedengren 1899, 1-3; Alameri 2008, 245-246; Borgåbladet 9.10.1862.

8 Kartta rautatietä varten Porvoon maalaiskunnan alueella lunastettavista maa-alueista. Oikealla joen itärannalla Porvoon kirkko ja silta joen yli, joen länsirannalla Helsingintien (Suuren rantatien) ja Hämeentien risteys sekä rautatieasema-alue. Kartta on kuvattu Saksalan kylän radanylityspaikalle asti. Lääninmaanmittari Joh. Rosberg 1872-1874. KA: MmU.



tiin rakentaa yksityisin varoin. Rakennuslupaa haettiin vuonna 1869, ja lupa myönnettiin kaksi vuotta myöhemmin. Porvoon kaupunki ei halunnut rataa vastuulleen, vaan luovutti toimitiluvan kreivi W. Armfeltille sekä konsuli C. Åbergille ja A. Eklöfille. Porvoon-Keravan rautatieosakeyhtiön säännöt vahvistettiin 13.2.1872.⁴³

Asema haluttiin mahdollisimman lähelle kauppatoria. Keskustan maasto-olosuhteet olivat kuitenkin hankalat, joten asema päätettiin sijoittaa Hämeen ja Helsingin teiden kulmaukseen. Johannisbergin kartanon mailla ja Porvoon maalaiskunnan puolella sijaitsevaa ratapiha-aluetta varten lunastettiin maata 14,48 tynnyrinalaa eli 7,15 ha.⁴⁴ Valittua paikkaa puolusti tasaisen maaston lisäksi läheinen sijainti kaupungin ainoan sillan kanssa. Tavararataa jatkettiin jokirantaa myöten etelämmäs.⁴⁵

Rakentaminen annettiin venäläiselle urakoitsijalle Ilja Frumkinille. Suunnittelijoina toimivat aluksi arkkitehti E. Goldberg ja insinööri Th. Frosterus, sittemmin yksinään insinööri Klas Wahlman ja lopuksi H.E. Gummerus sekä insinööri Kl. Kjerrström. Yksiraiteisen ja raideleveydeltään Helsinki-Hämeenlinna -radan kanssa yhtenäisen radan rakennustyöt aloitettiin vuonna 1872.⁴⁶ Rakentamiskustannukset nousivat töiden aikana ja ratayhtiön osakkeiden myynti takkusi, mutta tästä huolimatta 33 kilometrin pituinen rata valmistui kesällä 1874 ja liitettiin seuraavana

vuonna päärrataan. Keväällä 1875 radalla aloitettiin myös henkilöliikenne. Aluksi Porvoon radalla kulki yksi henkilöliikenteen juna päivässä kumpaankin suuntaan.⁴⁷

Sisämaan tavaraliikenne ei radan valmistuttuakaan ohjautunut Porvooseen toivotusti. Ratayhtiön maksuvaikeuksien vuoksi rataa yritettiin myydä valtiolle jo vuonna 1875. Kauppaa ei kuitenkaan syntynyt, joten Porvoon kaupunki myönsi rautatielle tukea ja valtio antoi lainaa. Kaikesta huolimatta rata tuotti tappiota ja osakeyhtiö asetettiin konkurssiin kesällä 1878. Radalla tehtiin huomattavia korjaustöitä ja liikennöinti jatkui keskeytyksettä koko konkurssipesän vuosia kestäneen selvitystyön ajan. Vuonna 1887 yhtiö myytiin uusille yksityisille omistajille ja nimi muutettiin Porvoon rautatieosakeyhtiöksi.⁴⁸

Porvoon kaupunki tuki vuosittain radan liikennöintiä. Rakentamiseen liittyvistä veloista konkurssin myötä irti päässyt uusi ratayhtiö oli kuitenkin omistajilleen hyvin kannattava, joten kaupunki päätti tuen lopettamisesta vuonna 1911. Päätöksen myötä ratayhtiö menetti kiinnostuksensa kehittämään ja kasvattaa liiketoimintaansa.⁴⁹

Radan siirtyminen valtion omaisuudeksi käynnistyi rautatietyöntekijöiden lakosta, jolla he vaativat palkkansa nostamista samalle tasolle valtionrautatieläisten kanssa. Lakko pitkittyi työnantajapuolen kieltäytyessä vaatimuksista. Kaupungissa tilanne alkoi käydä kestävämmäksi, kun Helsingin jatkoyhteyden puuttuessa maanviljelijät lopetti-

vat elintarvikekuljetukset Porvooseen. Kun lähestyvä talvi uhkasi pysäyttää myös korvaavan laivaliikenteenkin, valtio ratkaisi tilanteen lunastamalla radan lokakuussa 1917.⁵⁰

Autoistuminen heikensi Porvoon radan kannattavuutta 1930-luvulta alkaen. Kun Helsingin merkitys kasvoi, radan kiertäminen Keravan kautta muuttui rasitteeksi. Rautatien tappiota syvensivät Helsinkiin johtavan seututien valmistuminen 1935, sen leventäminen Itäväyläksi 1950-luvun aikana sekä Porvoon uusi silta, joka otettiin käyttöön vuoden 1958 alussa.⁵¹ Rautatien matkustajamäärä hupeni 1930-luvun yli 120 000:sta sota-ajan 280 000:n erityislukemien kautta 1950-luvun alun keskimäärin 50 000 matkustajaan, ja edelleen 1960-luvun puolivälin 15 000 matkustajaan.⁵²

Viimeinen isku oli Porvoon moottoritien valmistuminen. Sen myötä rautatien henkilöliikenne lopetettiin kannattamattomana toukokuussa 1981 ja tavaraliikenne kesäkuussa 1990. Rataa suunniteltiin purettavaksi, mutta rautatieharrastajat onnistuivat säilyttämään sen ylläpitämällä ja liikennöimällä noin 17 km pituista rataosuutta Ollin vaihteelta Porvooseen.⁵³ Ratahallintokeskuksen omistama rata siirtyi vuonna 2013 Liikenneviraston ylläpitoon, ja vuoden 2015 alusta rata on kuulunut yleiseen rataverkkoon museoradana. Maakuntakaavassa rata on merkitty museorautatieksi.

43 Alameri 2008, 247-255; KA: Porvoon-Keravan rautatieosakeyhtiö.

44 Hedengren 1899, 58, 185.

45 Schultz 1916, 13.

46 Schultz 1916, 13.

47 Selén 1997, 374; Stadgar för Borgå Jernvägs Aktiebolag, SR.

48 KA: Porvoon-Keravan rautatieosakeyhtiö; Selén 1996-97, 375.

49 Hedengren 1899, 257; Mäkelä-Alitalo 2004, 356-357.

50 Mäkelä-Alitalo 2004, 357.

51 Selén 1997, 240-241; Radan varrella 2010, 85.

52 Selén 1997, 242; Porvoon kaupungin historia IV, 195-196.

53 Radan varrella 2010, 85.

KOHDEALUEEN MUUTOSVAIHEET

ENNEN RAUTATIEASEMAA

Kohdealue on kartta-aineiston perusteella ollut rakentamaton ennen rautatien valmistumista. Savinen ja matala alue lieenee ollut pitkälle 1000-luvulle tulva-altista luhtaa. Maankohoamisen myötä viljavaa maata on pidetty niittynä. Aluetta on leimannut sen läpi kulkeva Hämeentie, jota lieenee käytetty Porvoonjoen varren asumusten ja meren välisenä jokireittiä tukevana maareittinä jo kivi-kaudelta alkaen.¹ Kohdealueen kaakkoisrajan on viimeistään 1300-luvulta lähtien muodostanut Turkuun johtava maantie. Paikallinen reitti on todennäköisesti ollut käytössä jo kauemmin.

Ensimmäinen tieto nykyisen rautatieasema-alueen maanomistuksesta on vuodelta 1738. Johannisbergin ja Näsin kartanoiden rajankäyntiselvityksessä kohdealue jää Johannisbergin puolelle. Johannisberg muodostui vuoden 1670 tienoilla Skinnarbackan ja Sparbackan yksinäistilojen yhdistyessä. Yhdistämistä ennen kohdealue kuului todennäköisesti Skinnarbackan tilan maihin, koska Skinnarbacka oli tiloista suurempi ja sijaitsi lähempänä tarkastelualueetta. Tilasta on maininta jo 1400-luvun alkupuolelta.²

Myöhemmistä 1700-luvun kartoista alue esiintyy vuosisadan puolivälissä mitatussa pitäjänkartassa ja sekä 1790-luvulla mitatussa kuninkaankartassa. Molempien (ks. kuvat 7 ja 12) mukaan alue oli rakentamatonta niittyä. Kohdealue siirtyi muiden Johannisbergin maiden mukana Näsin kartanon omistukseen vuonna 1824.³ Alue säilyi kuitenkin edelleen niittynä 1870-luvun alkuun asti, jolloin rautatiehanke alkoi.



9 von Numersin tussilaveeraus kohdealueen itäpäästä. Sil-
lan jälkeen oikealla on Porvoon tullihuone, jonka luona jo-
kivarresta haarautuu reitti Näsinmäen myllylle. Kohdealueen
ohittava Helsingintie eroaa rannan Hämeentiestä äärimmäi-
senä oikealla sijaitsevan metsikön kohdalla. Jokirannan voi-
makas pengeri lieenee taiteilijan liioittelema. 1789. PK.

1 Edgren 1996, 25; Selen 1997, 250-251.

2 Selén 1996, 294.

3 Selén 1996, 294.



Kohteiden numerointi: 1: nykyinen rautatieasema-alue, 2: Porvoonjoen silta, 3: Näsin kartano, 4: Mätäjärvi.

10 Varhaisin kohdealueelle ulottuva kartta on kiistelty kopio 1600-luvun puolivälin paikalliskartasta. Strömsbergin kartanon kartassa esitetään kaavio Porvoon kaupunkialueesta sekä lähialueiden suurtiloista, joihin kuuluvat Hattula, Sparrbacka, Skinnarbacka ja Näse. Jokirannassa on lisäksi kaupungin tullihuone ja panimo, kohdealueella ei ole maininnan arvoista rakennuskantaa. Alkuperäisen tekijä tuntematon. Vanhojen karttojen Suomi -teoksessa, alkuperäinen KA.

11 Johannisbegin ja Näsen kartanoiden rajankäyntikartassa vuodelta 1738 esitetään Hämeeseen (Mäntsälään) ja Helsinkiin johtavat tiet. Kartta paljastaa Helsingintien kulkeeneen jo tuolloin nykyistä linjausta myöten Mätäjärven kosteikon pohjoispuolella. Vanhan Helsingintien molemmin puolin on ollut torpparien peltuja sekä todennäköisesti myös pieniä rakennuksia. Johannisberg och Näse Rågångskarta med beskrifning. Brinck H.O. 1738. KA: MmU.

12 1700-luvun puolivälin pitäjänkarttaan (ks. kuva 7) merkitty torppa näkyy edelleen vuosisadan lopun kuninkaankartassa. Torpan pihapiiri rajautuu koillispuoleltaan kohdealueen ulkopuolelle. Kartassa näkyy myös Näsinmäelle johtava tie, joka esitetään von Numersin laveerauksessa (kuva 9). Helsingintien eteläpuolelle 1700-luvun alussa muodostettua hautausmaata ei ole korostettu, mikä saattaa kertoa siitä että alue olisi mitattu ennen hautausmaan siirtämistä kaupungin omistukseen 1789. Kuninkaankartasto 1776-1805. Alanen, Kepsu 1989 / RA.

13 1840-luvun pitäjänkartassa kohdealue on edelleen niittynä, jota määrittävät Helsingin ja Hämeen maantiet. 1800-luvun alkupuolen kartta-aineisto perustuu 1700-luvun tiluskarttoihin, joiden tarkistusmittauksia tehtiin valikoidusti, ja aineiston ajantasaisuus ei ole varmaa. Tiluskarttaan verrattuna karttaa on kuitenkin päivitetty ainakin pienellä kohdealueen kaakkoispuolen hautausmaalla. Rautatielinjaus sekä asema on lisätty valmiiseen karttaan jälkikäteen, tosin mahdollisesti jo 1860-luvulla radan suunnitteluvaiheessa, koska toteutunut ratalinja jatkoi keskustaan asti. Pitäjänkartta 1841-1842, KA: MmH.

ENSIMMÄINEN VAIHE 1874-1886

Rautatieaseman sijoittamisesta Helsingin ja Hämeen teiden risteykseen päätettiin pian ratasuunnittelun alettua 1860-luvun alussa. Asemasta suunniteltiin Valtionrautateiden luokkajakoa mukaillen ensimmäisen luokan asemaa, johon kuului kaksikerroksinen puinen henkilöliikenteen asemarakennus, puinen laiturikatos, henkilö- ja tavaraliikenteen laiturit, tavaramakasiini sekä henkilökunnan vuokratasarmi ulkohuoneineen. Veturipihan puolelle suunniteltiin veturitallin ja korjauspajan yhdistelmä.⁴

Yhtenä rakennusluvan ehtona oli veturitallin muuraaminen tiilestä. Korjauspajan sai tehdä puuta ja tiiltä yhdistäen, ja kaikki muut rakennukset puusta. Höyryvetureita varten tarvittiin vedenohjausjärjestelmä kaivoineen, pumppulaitteistoineen ja viskureineen sekä kääntöpöytä, ratavaihteet ja asemamerkit.⁵ Toukokuussa 1872 tehtiin urakoitsija Frumkinin kanssa sopimus rakennustöistä, joihin kuului ratainfrastruktuurin lisäksi lennätintekniikan asentaminen. Valmista tuli olla keväällä 1873. Maat päästiin lunastamaan kevään ja kesän 1872 aikana.⁶

Porvoon rautatieaseman alue oli entistä tulvatasankoa. Aseman työt aloitettiin kesäkuussa 1872 ojittamalla ja täyttämällä tulevaa ratapohjaa.⁷ Urakoitsija oli kuitenkin aliarvioinut vaaditun työmäärän, ja kun osa rakennusmateriaaleistakin osoittautui kehnoiksi, rakennustyöt viivä-

4 Hedengren 1899, 58-60.

5 Hedengren 1889, 129-132.

6 Hedengren 1889, 185, 189, 192-198, 200-205.

7 Alameri 1974; MV: Lausunto maaperän puhdistustarpeesta.



14 Asema-alue lääninmaanmittarin rautatiesuunnitelmassa 1872-1874. Karttaan on merkitty asemarakennus, tavaramakasiini ja vesitorni-veturitalli. Rataa ei ole esitetty. KA: MmU.

15 Rautatieasema-alue 1873 mitatun senaatinkartan mukaan. Hämeentie kulkee vielä kokonaan radan pohjoispuolella. Rata on piirretty päättymään asema-alueeseen, jolle on merkitty asema, tavaramakasiini, paja ja vesitorni-veturitalli, mutta ei asuinrakennuksia. KA: MmH.



tyivät ja rahoitus kiristyi. Laatuongelmien mittakaavasta kertoo Porvoon ensimmäinen asemarakennus, joka purettiin saman tien osoittaututtuaan sekä perustustensa että runkonsa osalta kelvottomaksi. Uusi asemarakennus pystytettiin samoilla piirustuksilla seuraavana vuonna.⁸

Radan valmistuminen venyi vuoteen 1874. Rakennuskantaan kuului silloin henkilöasema, henkilökunnan asuinrakennus, vesitorni-veturitalli ja halkovaja sekä kolme muuta talousrakennusta.⁹ Ratapihan eteläpuolelle istutettiin vaatimaton asemapuisto. Ratayhtiö ajautui maksuvaikkeuksien vuoksi konkurssiin, mutta sai pidettyä radan liikennöitynä.¹⁰ Asema-alueen kehittäminen kuitenkin pysähtyi lähes kahdeksi vuosikymmeneksi.

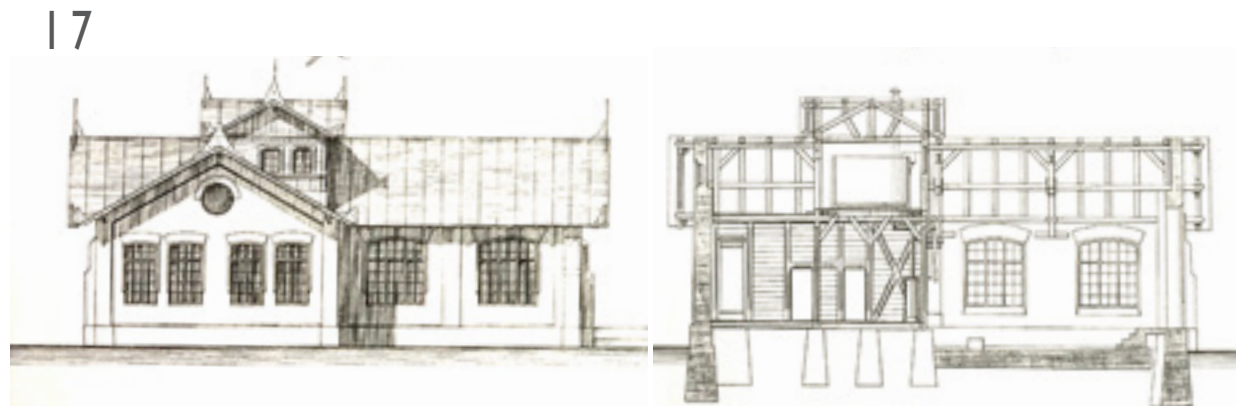
8 Hedengren 1889, 189, 192-199, 200-205, 222; Alameri 1974.

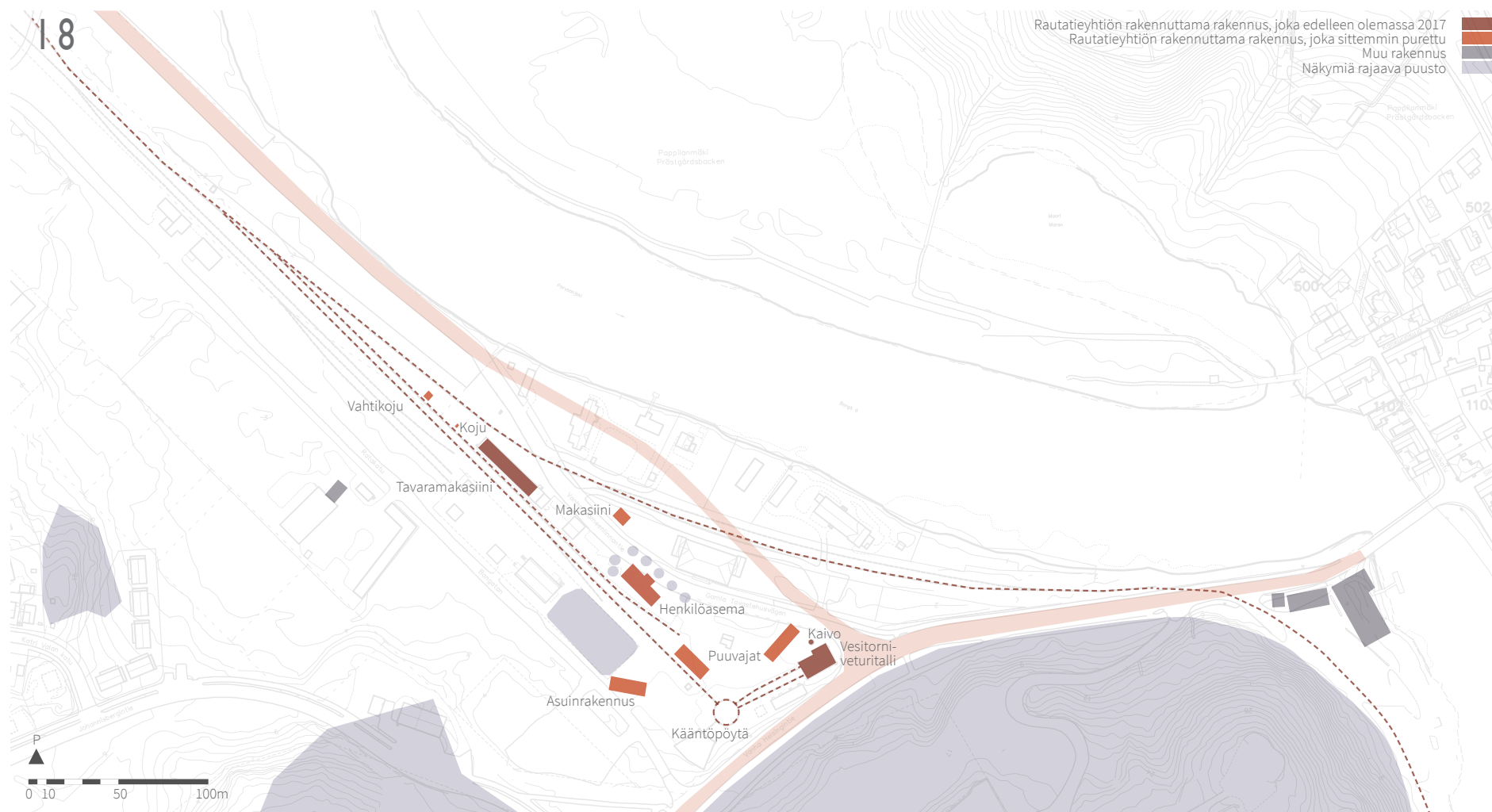
9 Mäkelä-Alitalo 2004, 362.

10 Selén 1996-97, 375.

16 Keskellä ensimmäisen, välittömästi puretun aseman jälkeen pystytetty toinen asemarakennus. Vesitorni-veturitalli jää sen taakse. Vasemmalla kaksi tavaramakasiinia ja oikealla halkovajaja sekä asuinrakennus. Taustalla keskustaan jatkava tavararata. Jos kuvaan painettu 1894 on kuvanottovuosi eikä kehitysvuosi, asemakylän rakentaminen käynnistyi vasta 1890-luvulla ja kuvan ottaminen liittyy katoavan maiseman tallentamiseen. Natalia Linsén. PM: 74_140_8.

17 Vesitorni-veturitallin ensimmäinen vaihe vuoden 1872 rakennuspiirustuksissa käsitti vaunupilttuiden lisäksi kaksi pajaa. Vesitorni toteutettiin piirustuksista poiketen tiilisellä. Leikkauskuvassa ei esitetä perustuspaaluja, mikä ei kuitenkaan todista niiden puuttumista toteutuksesta. Alameri 2008, 266, alkuperäinen KA.





18 Rautatieasema-alue ensi vaiheessa 1870-luvun lopulla. Asema-alueen aloittavat pohjoisessa vahtikoju ja tavaramakasiini, ja päättävät eteläpäässä höyryveturin tarvitsemat

kääntöpöytä, vesitorni-veturitalli ja halkovajat. Paja sijaitsi veturitallissa. Veturipihan eteläpuolella on henkilökunnan asuinrakennus ja pohjoispuolella henkilöliikenteen asema-

kennus rinnallaan makasiini. Asemanpuistojen nuori puusto erottuu matalasta maisemasta.



TOINEN VAIHE 1887-1916

Vuonna 1887 ratayhtiö myytiin uusille omistajille.¹¹ Tämä käynnisti asema-alueella uuden rakennusvaiheen. Hämeentien alkua siirrettiin etelämmäs, ja sen pohjoispuolelle rakennettiin uusi henkilöliikenteen asema talousrakennuksineen. Veturipihalle rakennettiin erillinen paja.¹² Ratahenkilökunta sai lisää tilaa, kun vanhan asemarakennuksen runko siirrettiin asuinkasarmiksi jokirantaan vanhan tienlinjan päälle. Sen itäpuolelle pystytettiin uusi yksikerroksinen asuinrakennus, ja näiden yhteyteen joukko talousrakennuksia. Rantapenkereelle istutettiin vuosiosadan loppuun mennessä hieskoivuvivistö ja asemaa reunistavaan eduspuistoon syreenipensaita.¹³

Lähiympäristön kehittymiseen vaikutti Näsin kartanon maiden ostaminen Porvoon kaupungille vuonna 1888. Konsuli C.F. Tojkander rakennutti vielä samana vuonna hieman rautatieasemasta luoteeseen höyrysahan.¹⁴ Seuranneiden vuosikymmenten aikana sahatoimintaan ja työläisten asumiseen liittyvät rakennukset levittäytyivät Hämeentien pohjoisreunaan asti. Myös rautatieaseman syntyyn vaikuttaneen August Eklöfin toiminta laajeni 1910-luvulla perustamalla hevosenkenkätehtaan ratapihan ja Hämeentien väliselle kaistaleelle. Alue täyttyi tiili- ja puurakenteisista paja- ja varastohalleista 1920-luvun loppuun mennessä.

11 Selén 1996-97, 375.

12 Uusi paja näkyy kuvassa 20. Vanha paja sijaitsi veturitallassa.

13 Koivikko näkyy kuvassa 20. Vuonna 1957 tehdyssä pihasuunnitelmassa syreenit esitetään poistettaviksi. SR.

14 Selén 1996, 192, 294; Selén 1997, 152; Mäkelä-Alitalo 2000: 273.



19 1895 valmistunut asemarakennus takanaan makasiineja ja asuinrakennukseksi muutettu vanha asemarakennus. Muutostöihin kuului rungon laajentaminen päädyistä, joidenkin ikkuna-akselien siirtäminen ja odotuskatoksen poistaminen. Etualalla Hämeentien vanhaa linjaa. Kuva Erik Söderström 1897. PM: Sö 153.

20 Asemaympäristö kolmannen asemarakennuksen valmistuttua. Henkilöliikenteen asemarakennus hallitsee maisemaa. Asemalaiturilta oli näköyhteys joelle sekä vastarannan Maariin ja Linnamäille. Puiden ollessa pieniä myös kaupunki ja kirkko olivat oleellinen osa asemanäkymiä.

Vasemmalla veturipiha, johon kuuluvat veturitalli matalalla vesitornilla, tiilinen paja sekä korkeat halkovajat. Veturipihan takana on henkilökunnan asuinrakennus rautatieaseman ensimmäisestä vaiheesta. Puistoalueet ovat huolittelemattomat, mutta tulevan Päällikönpuiston puusto on jo kasvanut rakennuskantaa korkeammaksi.

Jokirannassa on uusi asuinalue talousrakennuksineen. Lähimpänä vasemmalla uusi itäinen asuinrakennus. Asemarakennuksen edustalla on kaksi talousrakennusta, joista vasemmanpuoleinen on itäisen asuinrakennuksen ja oikeanpuoleinen asemarakennuksen asukkaiden käytössä. Aseman oikealla puolella on puu- ja tiilirakenteisia makasiineja, joista vasemmanpuoleisin on aseman ensimmäisestä vaiheesta.

Äärimmäisenä oikealla vanha asemarakennus asuinkasarmiksi muutettuna, sen vieressä puujulkisivuinen yhteiskellari ja yhteissauna kaivo rinnallaan. Asuinkasarmin takana tava-

ramakasiinin ensimmäinen vaihe. Asemapäällikön taloa ei ole vielä ole rakennettu.

Asema-alueen ympärillä avautuivat metsäisten selänteiden reunustamat pellot ja rantaniityt. Laidunnus ja pienipiirteinen hoito pitivät maiseman avoimena ja näkymät avautuivat Johannisbergiin ja aina Kialaan asti. Tojkanderin sahan taapelien lukumäärästä riippuen näkymiä avautui myös pohjoiseen Suomenkylän suuntaan. Kuvaaja tuntematon, kuvattu vuosien 1899-1904 välisenä aikana. Hiekanotto ei ole vielä alkanut taustan rinteestä. PM: BU_12



Lähiseudun kasvava teollisuus lieene edistänyt aseman kehittämistä. Uusi Valtionrautateiden tyyppipiirustusten mukainen veturitalli valmistui 1905, ja Asemapäällikön talo pihapiireineen vuosikymmenen loppupuolella.¹⁵ Viimeistään silloin rakennettiin myös veturipihan makasiini ja vahtitupa ratapihan pohjoispuolelle.¹⁶ Valokuvien perusteella aseman eteläpuoleinen puusto oli vuosisadan vaihteeseen tultaessa kasvanut ratapiha-alueen maa-merkiksi.

Kaupunki päätti radan tukemisen lopettamisesta vuonna 1911. Päätöksen myötä ratayhtiö menetti kiinnostuksensa kehittää liiketoimintaansa, ja uudistukset ratapiha-alueella vähenivät jälleen.¹⁷



15 Veturitallin seinään on muurattu sen rakennusvuosi. Asemapäällikön talo näkyy jo tammikuussa 1908 otetussa valokuvassa. L. Segerstråle, PM.

16 Ratahallintokeskuksen rakennusluettelon mukaan vahtituvan ja varastorakennuksen piirustukset siirtyivät Valtionrautateille vasta vuoden 1958 aineistokeräyksen yhteydessä. Luettelossa tämä tarkoittaa sitä, että rakennukset olivat olemassa jo ennen vuoden 1917 kauppaa, ja edelleen vuonna 1958.

17 Mäkelä-Alitalo 2004, 356-357.

21 1900-luvun alussa aseman eduspuisto oli järjestetty toiminnan ehdoilla. Toisin kuin Valtionrautateilla, joiden asemapuistot houkuttelivat ohikulkijoita virkistytymään, Porvoossa jyrävä aita rajasi ihmiset ja eläimet huolellisesti mukulakivetyt kadun puolelle. Näkymä kaupunkiin oli aitojen ja nurmialueiden yli esteetön. Kuvaaja ei tiedossa. Rata-mestarin talon vielä matalan puuston perusteella kuva on 1900-luvun ensimmäiseltä tai toiselta vuosikymmeneltä. MV: HK19731119:6111.



22 Rautatieasema-alue 1910-luvun alussa. Henkilöliikenteen asemarakennus on uusittu ja makasiineja on rakennettu lisää. Veturi- ja ratapihan pohjoisosan rakennuskanta on

täydentynyt ja jokivarteen on muodostettu asuinpihoja. Näkymää joelle on rajattu puurivillä.

KOLMAS VAIHE 1917-1990

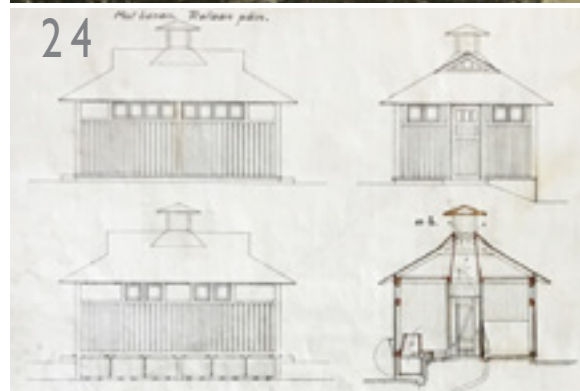
Rautatieasema-alue siirtyi valtion omistukseen loppuvuodesta 1917. Ratahallintokeskuksen piirustusluettelon mukaan aseman rakennuskantaan kuului silloin henkilöliikenneasema ja tavaramakasiini, veturipihalla kaksi veturitallia, paja, varastorakennus, resiinavaja ja halkovajoja, ratapihan pohjoispäässä vahtitupa ja lisäksi kolme asuinrakennuskokonaisuutta talousrakennuksineen. Valtionrautatiet ehti 1910-luvun lopussa toteuttaa vain yleisökäymälän, joka valmistui tyyppipiirustusten mukaisena vuonna 1918.¹⁸

18 Samoilla 1912 vahvistetuilla piirustuksilla valmistuivat käymälät mm. Elisenvaaraan, Helsingin Huopalahteen, Lahteen, Mikkeliin ja Haminaan. KA: Rhk: asemakohtainen hakemisto. Porvoon käymälärakennus näkyy vuonna 1922 otetussa Akseli ja Mary Gallen-Kallelaa kuvaavassa valokuvassa. Gallen-Kallela Museo.

23 Näkymä rautatieasemalle Tuomiokirkon pihassa sijaitsevalta kaatuneiden muistomerkiltä. Veturitallissa on jo uusi tiilinen vesitorni, mutta sen takana sijainnutta punaista asuinrakennusta ei ole vielä purettu. Peltomaisema on laaja. Oikealla näkyvät radan ja Hämeenlinnantien väliin nousseet yksityiset teollisuusrakennukset. Kuvaaja ei tiedossa, kuvausaika 1920-luvun lopussa tai 1930-luvulla. MV: HK19730318:264.

24 Valtionrautateiden vuoden 1912 tyyppipiirustus yleisökäymälästä, jossa oli jätteen erotteluun tähtäviä ominaisuuksia. Rakennus toteutettiin Porvoossa vuonna 1918. KA: Rhk.

25 Asemalaiturin yhteydessä ollut kioski vaihtoi myöhemmin aikoina useasti paikkaa. Junavaunujen takana erottuu Hämeenlinnantien tasoristeyksen puomi. Kuvannut Pietinen, kuvausaika vuosien 1927 ja 1944 välillä. MV: HK19731119:513.





Reitti Vanhalta sillalta asemalle

Porvoonjoen ylittävä silta (nyk. Vanha silta) oli 1950-luvun loppuun asti suoriin maareitti kaupungista rautatieasemalle. Sillan ja Näsinmäen välissä oli sijainnut viimeistään 1700-luvulta alkaen kaupungin tullihuone ja makasiini sekä Näsin torppa ja krouvi.¹⁹ 1870-luvulla paikalla oli

¹⁹ Rakennukset näkyvät erityisen hyvin vuoden 1792 väritetyllä kartalla. Tullihuone esiintyy myös kuvassa 9. Sama rakennuskanta seuraavaksi vuodelle 1844 kartalle asti.

myös paja.²⁰ 1900-luvun alkuun mennessä nämä rakennukset oli korvattu konepajarakennuksilla.²¹ Näsinmäki haluttiin kuitenkin säilyttää puistona, joten kaupunki ei päässyt kasvamaan rautatieasemalle päin. Varhaiseen teollisuuteen liittyvät rakennukset purettiin 1973 jälkeen.

²⁰ Rautatien suunnittelukartta 1872-1874. MmU. Ks. kuva 14.

²¹ Porvoon kaupungin asemakaava 1903. Narc: Kaupunkikartat.



26 Näkymä rautatieasemalle Vanhalta sillalta. Edustan konepaja ja taustalla näkyvä aseman vesitorni toimivat kaupungin ja asema-alueen portteina rakentamattoman rantareitin välissä. Kivetty, kaiteellinen kävelykatu johtaa asemalle. Puomit osoittavat rautatien tasoristeystä. Kuva on otettu tiilisen vesitornin valmistumisen jälkeen. Kuvaaja ei tiedossa. MV: HK19760311:153.

27 Aseman ja Vanhan sillan välinen reitti vuoden 1934 ilmakuvassa. Asemalle, Helsinkiin ja Hämeeseen johtava tie on aidattu rannan puolelta koko matkaltaan. Näsinmäen puolella rinteessä seisoo rautatien opasteita. Veljekset Karhumäki. MV: RHO16075.



1920-luvulla Suomen talouskasvu heijastui Valtionrautateihin lisääntyvinä liikennemäärinä, mikä pian johti asema-alueiden kehittämiseen. Porvoon asema sai määrärahat vanhan veturitallin kunnostamiseen ja vesitornin laajentamiseen.²² Asemarakennukseen saatiin ravintola vuonna 1925.²³ Tavaramakasiinin tiilinen laajennus toteutettiin vuonna 1926 vahvistettujen piirustusten mukaan ja Asemakylässä uusittiin yhteissauna. Todennäköisesti myös puistoalueita kunnostettiin. Vuonna 1938 tavaramakasiinia laajennettiin jälleen lamasalvotulla osalla. Eteläisen veturitallin viereen rakennettiin puurakenteinen työhuone ja pajan viereen pitkä makasiini.²⁴

22 Rakennuspiirustukset hyväksyttiin 1923. KA: Rhk: asemakohtainen hakemisto; Valtionrautatiet 1962, 3-4.

23 Porvoon kaupungin historia IV, 192.

24 kypfi.fi; KA: Rhk: asemakohtainen hakemisto.

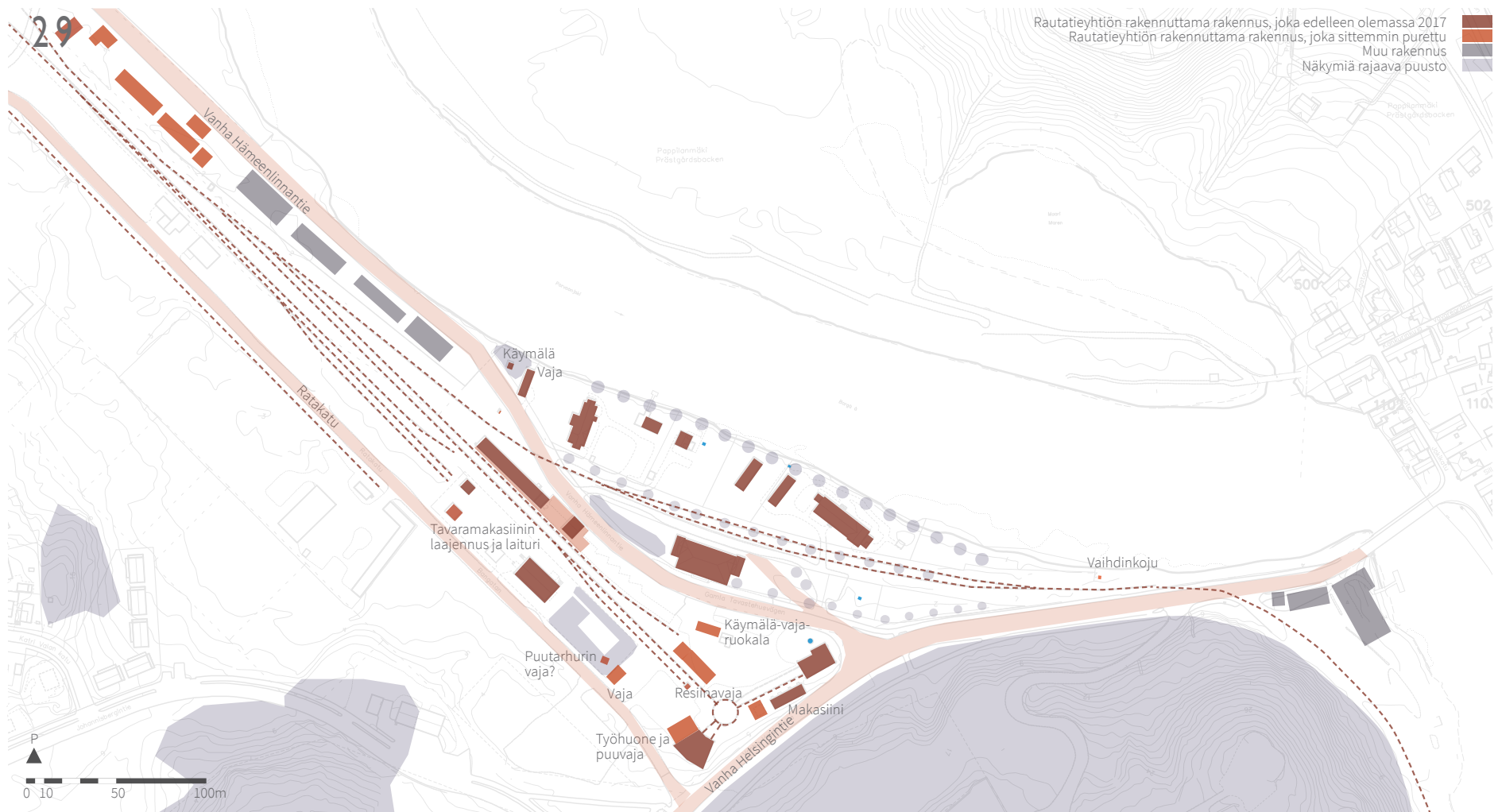
Asemaa ympäröivä peltomaisema oli laajimmillaan 1920-luvun alussa. Vuonna 1925 pohjoisen ratapihan länsipuolelle, vastapäätä 1880-luvulla aloitettua sahaa, perustettiin muurausaineita valmistava Ab Sulfitmurning, jonka teollisuusrakennuskanta alkoi hiljalleen täyttää kiinteistöä.²⁵ 1930-luvun puolivälissä aseman eteläpuolinen rinne otettiin hiekanottoalueeksi.²⁶ Sulfitmurning-yrityksen tehdaskompleksi valmistui 1950-luvun lopussa.²⁷ Kuitenkin 1970-luvulle asti puuston rajallisuus salli rautatieasemalta näköyhteyden kaikkiin lähiympäristön toimijoihin.

25 Selén 1997, 180.

26 Ilmakuva 1944. PK.

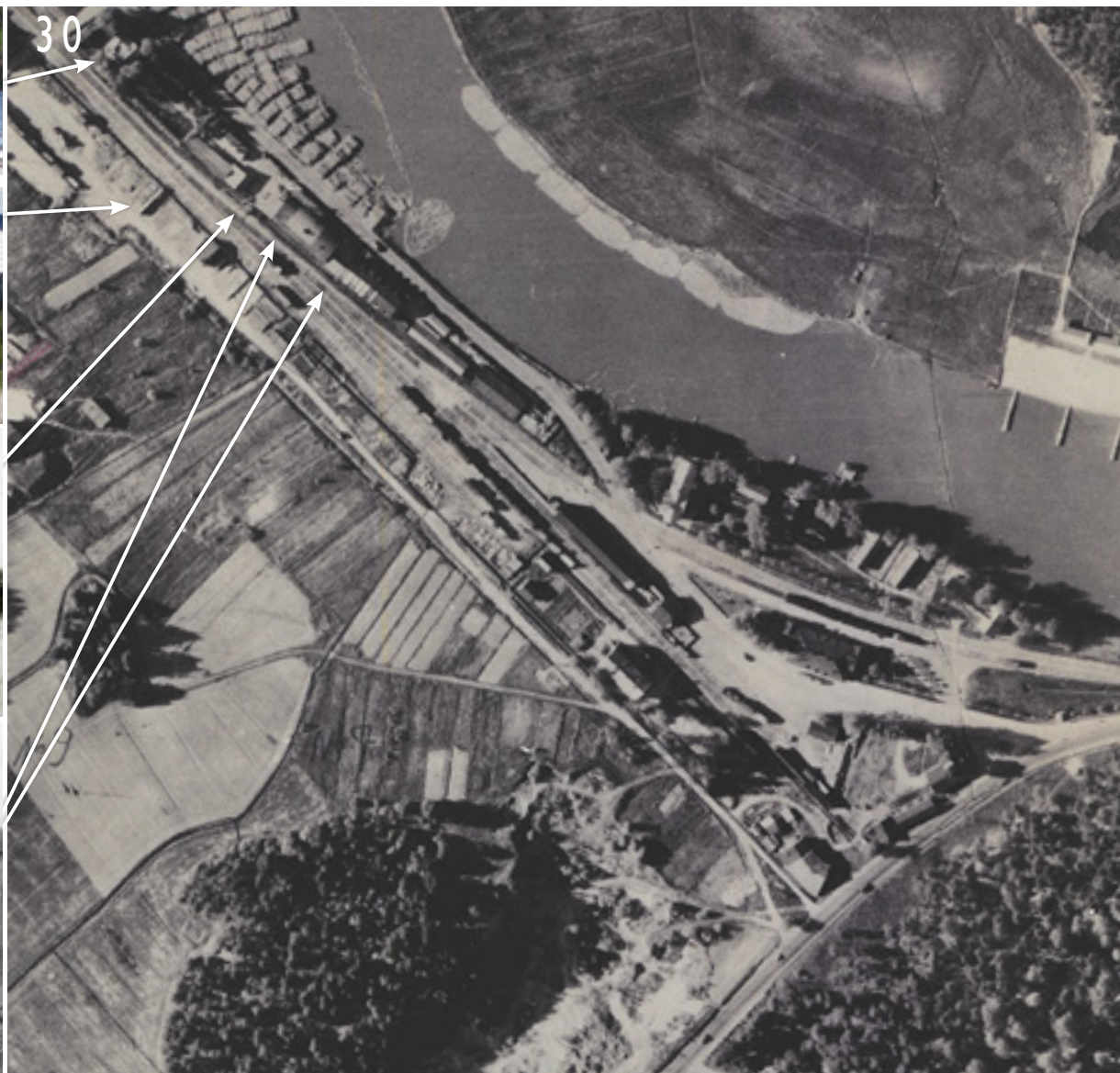
27 Selén 1997, 180; ilmakuvat 1951, 1956. PK.

28 Näkymä jokirannasta 1930- tai 1940-luvulta. Veturipihalla on halkokatoksia ja yleinen käymälärakennus. Vesitorni on jokorotettu, mutta työväen asuinkasarmen kellaria ei ole vielä laajennettu eikä yhteissaunaa maalattu punaiseksi. Asemarakennuksen kellotorni pilkistää etualan asuinrakennuksen harjan yli. Taustalla kukkulalla näkyy Johannisbergin tila. Hiekanotto taustalla näkyvästä etelärinteestä on jo alkanut. Kuvaaja tuntematon. Postikortti PM: 54_6_23.



29 Rautatieasema-alue 1940-luvun alussa. Veturi- ja vaunurakennukset on täydentynyt talousrakennuksilla, ja vesitorni-veturitallin toisen pilttuun muuttaminen autotalliksi näkyy toisen kääntö-

pöydältä johtavan kiskoparin poistamisena. Eteläinen huolinta-asema ja sivuraide on valmistunut vuoteen 1944 mennessä, ja keskustaan johtavan radan varteen on tehty vaihdinkoju.



30 Edellisellä sivulla: 1956 otetussa ilmakuvassa näkyy vuosisadan alussa rakennettu ratavahdin pihapiiri hallirivin päätteenä luoteessa. Radan varren puusto on koon perusteella juuri istutettu henkilöaseman kohdalle. Jokirantaan on tullut laituri. Kioski sijaitsee viimeisiä aikoja eduspuistossa. Aseman eteläpuolisen hiekanottoalueen epämääräisyys viittaa kaatopaikkakäytön alkaneen. PK.

31 Ratapihan pohjoisosassa radan eteläpuolella sijaitsi kapearaiteinen halkokenttärata kääntöpöytineen. Taustalla näkyvän ratavahdin pihapiiri toimi purkamiseensa asti ratapiha-alueen luontevana päätteenä. Tapio Keränen 1968. vaunut.org.

32 August Eklöfin tehtaisiin liittyvä Porvoon hevosenkätehdas sijaitsi aivan Hämeenlinnantien laidalla. Etualalla oletettavasti toimisto, taustalla paja. Mauno Mannelin, PM: 7872.

33 1960-luvulla tehtaan rakennuskanta odotti purkamistaan. Tehtaan edessä uusi vaihdinkoju. Tapio Keränen 1968. vaunut.org

34 Veturitallin yhteyteen valmistunut puurakenteinen halkovajan ja työhuoneen yhdistelmä. H. Puurunen 1973. MV: RHO44426.

35 Vesitorniin liittyvä 1870-luvun kaivo. Taustalla näkyy veturipihaa rajaava puuaita. H. Puurunen 1973. MV: RHO44434.

36 Veturihalkokatos ja vesiviskuri kääntöpöydän edustalla. Halkovajan takana on henkilökunnan työhuone, taustalla henkilöliikenteen asemarakennus. Tapio Keränen 1968. vaunut.org.



Sodan jälkeen asema-aluetta kehitettiin aluksi vähäisesti. Ratahallintokeskuksen aineiston mukaan vuonna 1940 rakennettiin puinen halkotyöläisten koju, vuonna 1947 Valtionrautateiden "tyyppi II" -piirustussarjan mukainen vaihdekoju ja vuonna 1949 halkosirkkelikatot.²⁸ Työväen asuinkasarmien erillinen kellari uusittiin vuoteen 1951 mennessä.

1950-luvun lopulla Porvoon-Keravan radan tietoja alettiin koota Ratahallintokeskuksen arkistoon. Selvitystyössä kerättiin yhteen rakennuspiirustuksia ja mitattiin olemassa olevia rakennuksia. Vuonna 1957 Porvoon henkilöasema- ja asuinpihoista tehtiin pihasuunnitelmat, joiden kopioita säilytetään Suomen rautatiemuseossa.²⁹

Säilynyt puusto vastaa pääpiirteissään 1950-luvun suunnitelmia. Niiden mukaan asemarakennukselle johti metsälehmusten rivi. Rakennuksen itäpuolella oli kaivon ja lipputangon ympärillä douglaskuusia (*Pseudotsuga*), harmaapihtoja (*Abies concolor*) ja kotipihlajia (*Sorbus aucuparia*) sekä erilaisia ruusuja ja muita matalia pensaita. Eduspuistosta esitetään poistettaviksi syreenipensaat ja kioski. Ehdotus kioskin siirtämisestä toteutettiin valokuvien perusteella vuoteen 1962 mennessä.

Asemarakennuksen länsipuolella oli suunnitelman mukaan lyhyen hieskoivurivin sekä pensaiden ja perentojen

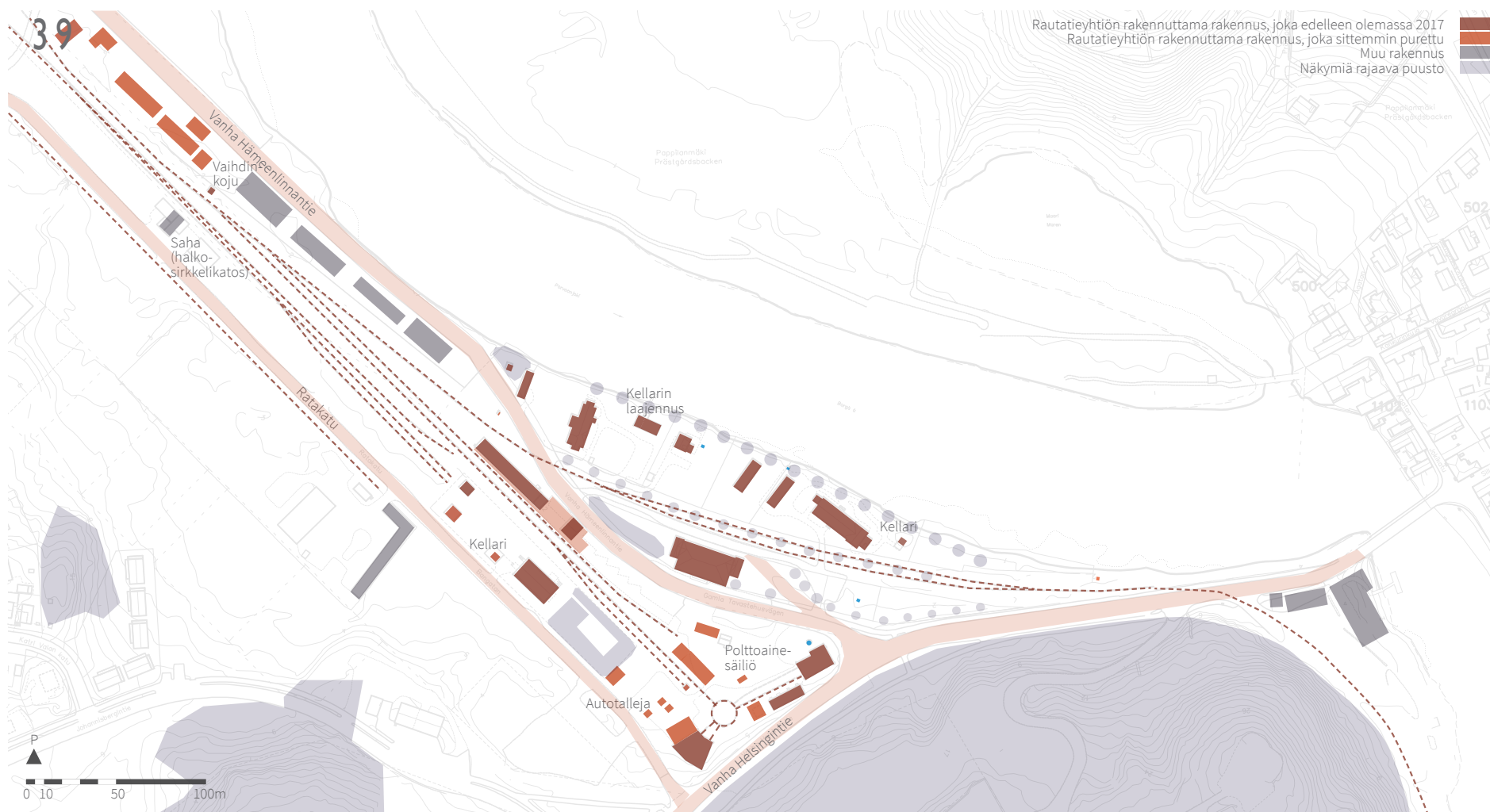
lisäksi kivetty istuskelusyvennys, joka rajautui junalaiturista ruusutarhalla. Laiturilla oli lisää penkkejä sekä kukkauria.

Jokirannan asuinpihoille istutettiin julkisten pihojen kasvilajikkeiden lisäksi hyötykasveja. Hieskoivurivit kasvoivat sekä joen että maantien puolella, ja orapihlaja-aita ja vaahterarivi erottivat asuinpihat julkisluontoisesta radasta. Toteutuksessa vaahteroiden sijaan istutettiin lehmuksia. Myös asemapäällikön pihapiiri oli suojattu orapihlaja-aidalla. Pihapiiri jakautui pohjoiseen talouspihaan ja eteläiseen edustuspihaan, jossa oli hiekkakentän ympärillä kaksi istuskelukehää sekä runsaasti ruusuja ja perentoja.

37 1950-luvun alkuun tullessa agraarimaisema oli täydentynyt teollisuusrakennuksilla. Myös tarkastelualueen rakennuskanta oli laajimmillaan. Ratapihan pohjoisosassa viimeisenä on ratavahdin asuinpiha, ja sen eteläpuolella radan perustamiseen vaikuttaneen August Eklöfin teollisuushalleja. Taustalla oikealla näkyy Hattulan sahan rakennuksia ja pääradan vasemmalla puolella läntisen huolinta-aseman suuri makasiini. Kuvasajankohtana aseman eduspuiston puurivejä ei ole vielä istutettu. Aseman kioski sijaitsee Helsingin ja Hämeenlinnantien risteyksessä. Aseman eteläpuolella on alkanut hiekanotto. Kuva 1951. PM: G. Christierninin valokuvakokoelma: S98K750.

38 Pohjoinen ratapiha-alue Porvoonjoelta tarkasteltuna vuonna 1962. Teollisuusrakennuskanta on pakkautunut radan ja Vanhan Hämeenlinnantien väliin. Sen puusto on nuorta eikä peitä rakennuksia toisin kuin vasemmalla näkyvässä asemakylässä. Taustalla vuonna 1925 perustetun Ab Sulfitmurning Oy:n kokonaiseksi teollisuuskortteliksi laajentunut tehdas. TB Sirén. PM.





39 Rautatieasema-alue 1960-luvun alussa. Asuinrakennuksille on tehty uusia kellareita. Ajankohtaan liittyi sekä

höyryvetureiden halkosirkkelikatoksen että dieselvetureiden polttoainesäiliöiden nouseminen maisemaan.

1960- ja 1970-lukujen taitteessa asemaympäristöön kohdistui muutoksia monelta taholta. Höyryveturien korvaaminen dieselvetureilla teki vesitornin ja vesiviskurit tarpeettomiksi. Halkolaanien ja polttopuuvajojen sijaan veturipihamiljööseen ilmestyi polttoainesäiliöitä ja kevytrakenteisten autotallien ryhmä.³⁰ Ratapihan pohjoispuolella sijainnut Eklöfin teollisuusrakennuskanta purettiin ilmakuvien perusteella 1970-luvun alussa, ja vuosikymmenen loppuun mennessä purettiin myös vahtituvan kiinteistö. Syynä lienee ollut tilan varaaminen rautatieaseman kehittämiseen.³¹ Viljelyn lopettaminen ympäröivillä pelloilla käynnisti näkymien umpeen kasvamisen.

Porvoon aseman merkitys henkilö- ja tavaraliikenteen välittäjänä kuitenkin väheni. Liikennöinnin lopettamispäätöksen lähestyessä radan sähköistämistä tai perusparannustöitä ei nähty tarpeelliseksi. Asemamiljöö säästyi siten raiteiston korkeusasemien nostamiselta, sähkörataportaaileilta ja ajojohdoilta. Vielä vuodelta 1976 on säästynyt suunnitelma tavaramakasiinin laajentamisesta, mutta suunnitelmasta luovuttiin.³² Lopulta osasyynä rautatieaseman lopettamiseen oli tekniikan vanhentuneisuus.

30 Rakennustarkastusviraston lausunto autotallien sijoittamisesta, PK.

31 Uusi rata läheisestä Ollista Sköldvikiin avattiin 1971. Aikakauteen liittyi suunnitelmia Helsinki-Porvoo oikoradasta. Suomen Valtionrautatien 1962-1987, 23-24.

32 Rhk, KA.



40-41 Vanhaa Hämeenlinnantietä 1970-luvulla. Puusto ja aitaus rajasivat tien veturipihasta ja aseman eduspuistosta ja muodostavat tiiviin kaupunkitilan. Toisaalta näkymät avautuvat paikoin pitkäle ympäröivien peltöjen yli. Kuvassa näkyy myös aseman tuore ulkomainonta. Oy Merkonomi-Mainos Ab sai vuonna 1970 oikeuden sijoittaa rautatieasemalle kolme mainostaulusarjaa. H. Puurunen 1973, MV: RHO44436. Asemapiiirros mainosten sijoittelusta: PK: Rv.

42 Vuonna 1981 eduspuistoon hankittiin mainospilari. Perspektiivipiirros lupa-anomuksen yhteydessä. PK: Rv.

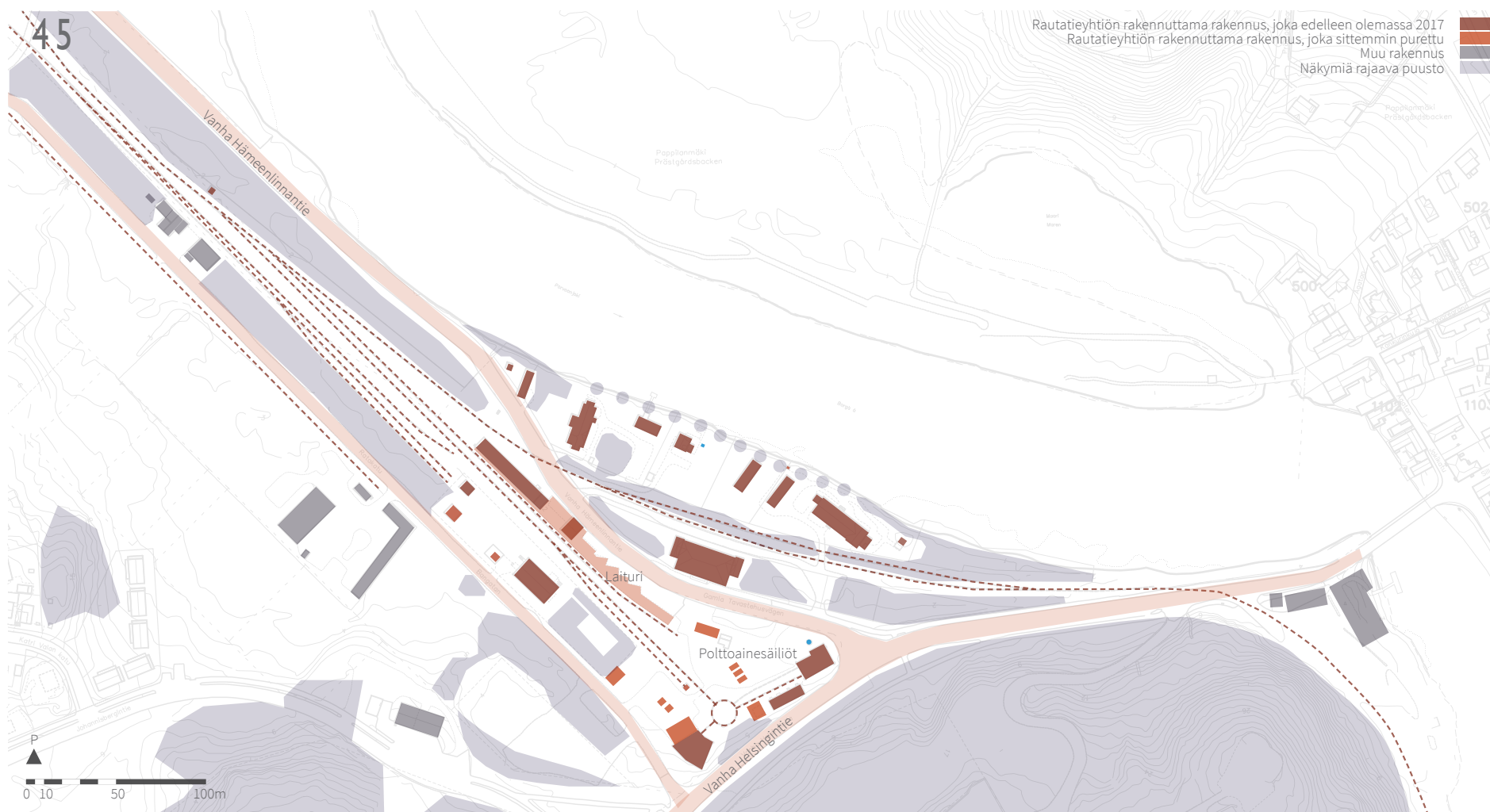




43 Ratavahdin pihapiiri ilmakuvassa 1972. Oikealla vahditupa, vasemmalla vahdin asuinrakennus. Kuvan jatkuessa oikealle paljastuu, että kaakon puolella sijaitsevat teollisuusrakennukset on jo purettu. PK.

44 Rautatieasema-alue vuonna 1970. Peltojen metsittyminen ja radanvarren teollisuusrakennusten purkaminen on alkanut. Veturipihan polttopuukatokset on korvattu kolmella polttoainesäiliöllä. Tavara-aseman laiturilla on vielä lyhyt. Hevosenkätketehtaan hirsirakennus ja kaksi varastohallia on purettu, ja myös kaarikattoinen pajarakennus on purkukuntainen. Asemakylää yhdistää vielä alkuperäistä Hämeentien linjaa noudattava keskusraitti. Ratapihan eteläpuolinen peltoaukea on otettu romuttamoon. PK.





45 Rautatieasema-alue 1980-luvun lopussa. Kaikki teollisuusrakennukset on purettu alueen pohjoisosista. Uusia rautateihin liittyviä rakenteita ovat veturipihan polttoainesäiliöt ja kumipyöräliikenteeseen liittyvä tavaraseman pitkä lastauslaituri.

liöt ja kumipyöräliikenteeseen liittyvä tavaraseman pitkä lastauslaituri.

NELJÄS VAIHE VUODESTA 1991 ETEENPÄIN

Valtionrautateiden poistuttua vuonna 1990 alueella purettiin vaarallisiksi miellettyjä rakenteita, kuten polttoainesäiliöt, tasoristeysportti ja kääntöpöydän koneisto ja kääntölevy.³³ Rata saatiin kuitenkin vuodesta 1991 alkaen museorautatien käyttöön, ja osa tekniikasta tuotiin takaisin. Museojunaliikenne jatkui keskustan seisakkeelle asti, kunnes rataosuus purettiin vaiheittain vuosina 2001 ja 2006.³⁴ Höyryveturiliikenne päättyi vuonna 2014. Jäljelle jääneellä osuudella liikennöi edelleen dieseljunia.

Säännöllisen junaliikenteen päättymisen jälkeen asuin- ja talousrakennuksia on kunnostettu yksityisille ja varikkorakennuksia yhdistysten käyttöön. Tavara-aseman makasiineissa on myymälä- ja taidenäyttelytiloja. Itä-Uudenmaan rakennussuojelukeskus Salvus toimi vuoteen 2016 asti henkilöliikenteen asemarakennuksessa. Uusi omistaja suunnittelee rakennuksen jatkokäyttöä asuntolina.

Valtionrautateiden jälkeistä kautta on kulunut kohta 30 vuotta. Tänä aikana asemaympäristössä on tapahtunut lukuisia spontaaninoloisia paikallisia muutoksia kuten purettu ja rakennettu pieniä ulkorakennuksia, pengerretty maata ja pystytetty erilaisia väliaikaisia parakkeja ja lavoja. Omistajakannan pilkkoutuminen ja kokonaisvaltaisen suunnittelun puuttuminen näkyy myös yhtenäisen hoidon puutteena.

33 MV: Lausunto maaperän puhdistustarpeesta; Häsänen 1991, 21.

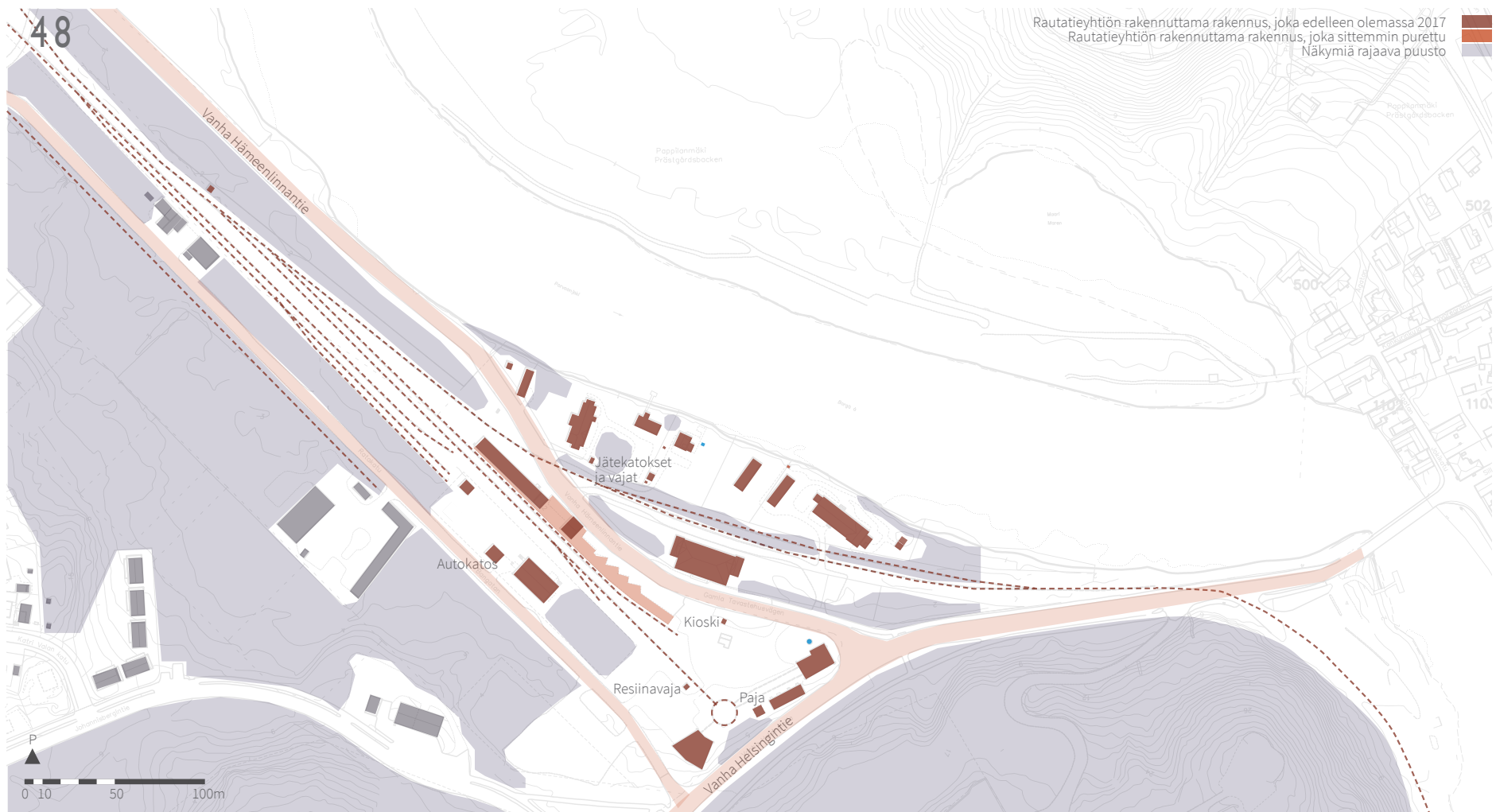
34 Radan varrella 2010, s. 85.



46 Asema-alueen käyttöä ja kaavoitusta on hidastanut pilaantunut maakerros. Kokonaisvaltaista suunnittelua odotellessa alue on otettu erilaisten pienempien tapahtumien näyttämöksi. Pajalla korjattiin veturipihan kiskoja toukuussa 2017.

47 Keskustan seisakkeelle johtavat raiteet purettiin vuonna 2006. Raiteet päättyvät nyt vanhan sillan viereen.





48 Rautatieasema-alue vuonna 2017. Suurin muutos liittyy näkymien umpeenkasvuun. Alueelle on rakennettu pienehköjä uusia rakennuksia, kuten auto- ja jätekatoksia ja paja

vuonna 2006. Aseman kioski palasi rautatieasemalle viimeistään vuonna 2007. Veturitallin rankorunkoinen työhuone-osa purettiin vuonna 2009 tai pian sen jälkeen.







ALUEEN RAKENNE

MAAPERÄ

Suurin osa maaperästä on alavaa ja heikosti kantavaa savea. Kahden metrin syvyyteen asti ulottuva pintakerros on pääosin hiekasta ja sorasta koostuvaa täyttömaata, jonka alla on liejusavea ja tämän alla noin viisitoistametrinen savikerros. Savikerroksen alla ennen kalliota on tavattu hiekkaa.¹ Jokiveden pinnankorkeus vaihtelee säännöllisesti. Alue on siis rakennusmaana hyvin haastavaa.

1900-luvun alussa henkilöasemaa ympäröivät kulkureitit olivat valokuvien perusteella mukulakivettyjä. Myös veturi-rihalla on viemärikaivannon yhteydessä löytynyt mukulakiveystä. 1950-luvun eduspuistosuunnitelmissa pienet oleskelualueet ja osa käytävistä on päällystetty liuskekivellä, ja 1970-luvulla puisto on rajattu tiestä suurilla luonnonkivillä.²

1 MV: Lausunto maaperän puhdistustarpeesta; Maankamara MML.

2 Piha-aluekuvaukset 1957. SR.

Tällä hetkellä asemalla ei ole esillä olevia kiveyksiä. Kulkuteiden pintamateriaalina on pääasiassa soraa ja kivituhkaa. Katupinnoitteena Vanhalla Hämeenlinnantiellä on asfaltti, Ratakatu on sorapintainen. Asemalaituri ja veturi-riha ovat sorapinnalla, joka nurmettuu paikoitellen.

50 *Asema-alueen tasaisuus perustuu maatyttöihin, joita tehtiin rautatien perustamisvaiheessa. Tuoreimmat maatyöt ovat 2000-luvulta, jolloin veturi-rihalla on poistettu pilaantuneita maa-aineksia.¹ Asemarakennus on kenossa.*

51 *Maatyöistä huolimatta maa on tulva-altista ja rakennuksissa ilmenee painumia. Kuivatusrakenteita on tehty useasti, viimeksi keväällä 2017. Pengerryksiä Ratamestarin talon pihalla.*

1 MV: Lausunto maaperän puhdistustarpeesta.



TOIMINNALLINEN JÄSENTELY

Porvoon rautatieasema-alueen muodostumiseen vaikuttaneet tavoitteet ovat olleet suoraviivaisia. Alueen syntymisen ja kehittymisen lähtökohtana ovat olleet rautatietoiminnan - liikennöinnin, huollon ja henkilökunnan tarpeiden - asettamat vaatimukset. Tarkoituksenmukaisuuden periaate näkyy ympäristön pelkistyneisyytenä.

Asemasommitelman ytimen muodostavat kaakosta luoteeseen kulkevat rautatiekiskot, joiden linjat määrittävät kaikkia muita alueen rakenteita. Tuloksena on ratapiha-alueille luonteenomainen pitkänomainen muoto, jota kuitenkin tyypillisimmistä asemanseuduista poiketen muokkaavat myös kaksi merkittävää luonnonrajaa: Porvoonjoki ja Näsinmäki. Radan, joen ja jyrkän rinteiden yhteisvaikutuksesta Porvoon asema-alue on järjestynyt pohjaltaan kolmion muotoiseksi.

Alueella on tunnistettava sisäinen hierarkia. Tavararata-pihan ja keskustaan jatkavan haararadan välissä sijaitsevat henkilö- ja tavaraliikenteen asemat ja ratapihan eteläpäässä leveä veturipiha, jota palvelevia rakenteita on aiemmin sijainnut myös nykyisen asema-alueen ulkopuolella. Yksityisluonteisemmat henkilökunnan asuinalueet on sijoitettu ratapihan molemmin puolin.

Yksityistaustaisen asemakokonaisuuden asettelu muistuttaa valtionrautateiden suunnitteluratkaisuja, mutta ilmeisiä erojakin on. Valtionrautateille tyypillistä puisto-alueiden sarjaa ei Porvoossa ole. Epätavallisena voi pitää myös veturipihan keskeisyyttä. Valtionrautateilla veturipiha pyrittiin sijoittamaan asema-alueen matalampiprofiiliin osiin.





RAKENTEELLINEN JÄSENTELY

Tiet ja raiteet

Aluetta rakennettaessa suunnittelua ohjasivat paikalla vuosisatoja sijainneet tiet. Tiet toimivat alueen jakajina, rajoina ja yhdistäjinä.

Vanha Helsingintie ja soratie Ratakatu ovat alueen rajateitä, ensin mainittu kaakkoisrajan ja 1930-lukuun mennessä rakennettu Ratakatu lounaisrajan. Molempien rajaavaa luonnetta vahvistaa niiden takana kasvava puusto. Vanhan Helsingintien pohjoisreunaan on rakennettu luonnonkiviharkoista jalankulkukatu viimeistään 1900-luvun alussa.

Alueen lävitse kulkeva Vanha Hämeenlinnantie sekä jakaa aluetta että johdattaa sen lävitse näkymiä avaten. Tien luonne on muuttunut sitä reunustavien aitojen ja teollisuusrakennusten hävitessä sekä kasvillisuuden villiintyessä.

Läpikulkevaa ajoneuvoliikennettä ja kevyttä liikennettä on jonkin verran. Kevyenliikenteen erillinen reitti ulottuu

jalkakäytävänä vanhalta sillalta aseman edustalle, mutta muuten liikennemuodot eivät ole erotettuja.

Vanha, Hämeeseen johtaneeseen tiehen kuulunut ja käytöstä poistettu tielinjaus näkyy asemakylän keskellä. Akseli yhdistää käytännössä työväen asuinrakennusten pääovet, vaikkei paikalla tällä hetkellä ole kulkukelpoista polkua. Tie taittaa ennen Ratamestarin taloa radan yli ja yhdistyy Vanhaan Hämeenlinnantiehen ennen Vanhan Helsingintien risteystä.

Pääosa ratapihasta sijaitsee alueen keski- ja pohjoisosissa ja muodostaa asema-alueen voimakkaimman tilallisen akselin. Raiteisto koostuu pääraiteesta, sivuraiteesta, viidestä ratapiharaiteesta ja kolmesta pistoraiteesta. Kääntöpöydälle johtavat raiteet on mainittu Suomen vanhimmiksi leveäraiteisiksi kiskoiksi vuodelta 1879.

Aukiot

Palvelevan rakennuskannan kadottua ja kasvillisuuden li-

53 Näkymiensä osalta Vanha Hämeenlinnantie on keskeinen. Taustalla vasemmalla Vanha Porvoo, kuvan ulkopuolella rajautuu Linnamäki. Maarinniemen puusto peittää kesäikaan näitä ikonisiksi nousseita porvoolaisnäkyviä. Oikealla sijaitsevan nuorpuuston paikalta purettiin 1970-luvulla teollista rakennuskantaa, joka rajasi tiiviisti katutilaa Vanhalle Hämeenlinnantielle.

säännettyä alueen aukiokeskukset ovat muuttuneet. Veturi-rihan keskelle on syntynyt uusi, pääasiassa pysäköintiin mutta myös erilaisiin tapahtumiin soveltuva aukio. Aukion vakiintuminen on tukenut myös radan ylittävän poikittaisen jalankulkureitin vahvistumista. Aitaamaton aukio on muuttunut asema-alueen uudeksi keskuksesi, josta on näköyhteys kaikkiin asemanseudun rakennuksiin.

Alueen eteläpuolelle entisen hiekanotto- ja kaatopaikan kohdalle on 2000-luvulla järjestetty sorapintainen pysäköintialue. Rautatieasema-alueelta käsin matalan pysäköintialueen rooli on kuitenkin vähäinen.



Viheralueet

Viheralueilla on ollut merkittävä rooli alueen maisemakuvan muodostumisessa. Jäsentävän luonteen lisäksi ne pehmentävät rata- ja tierakenteiden teknistä ilmettä. Nykyisen Päällikönpuiston alueella on ollut 1870-luvulta lähtien istutettua puuvartista kasvillisuutta. 1950-luvulta lähtien havupuuryhmillä on osoitettu asema-alueen alkamista ja päättymistä, ja henkilöliikenneasemaa rajaavilla lehmusrivistöillä on osoitettu alueen julkisimman rakennuksen paikka.

Julkisluonteisen ympäristön hoito on säännöllisen liikennöinnin loputtua ollut vaatimattomalla tasolla. Matala istutettu kasvillisuus on pääasiassa menetetty. Eduspuiston täytetyn kaivon paikkeille on kasattu maisemaan sopimaton keko maata, joka ilmeisesti liittyy asuntojen pysäköintijärjestelyihin, joita tehtiin tämän selvitystyön aikana keväällä 2017. Asemakylää joesta ja veturipihaa Vanhasta Hämeenlinnantiestä erottaneet koivurivit ovat suurimmaksi osaksi tuhoutuneet.

Aidat

Historiallisesti asema-aluetta on jäsennetty aidoilla. Aidoilla on ohjattu liikennettä ja erotettu yksityinen ja julkinen toisistaan. Aitojen rajaava rooli vaikuttaa valokuvien perusteella pienentyneen jo 1950-lukuun mennessä sekä aitametriä vähenemisellä että niiden ulkoisen olemuksen muuttumisella huomaamattomammaksi. Nykyisessä asemaympäristössä on lähinnä pensasaitoja. Tavara-asemaan kuuluu joitain lyhyitä puuaitoja, Vanhan Helsingintien yhteydessä on metallisia maantiekaiteita, ja vesitorini-veturitalia ympäri väliaikaisluonteinen lauta-aita.



Aitojen vähäisyyden vuoksi eri toiminnoille varatut osat alueet eivät rajaudu visuaalisesti eivätkä toiminnallisesti, vaan tilat limittyvät toisiinsa. Alueen sisäinen kulku ei ole määritelty vaan polveilee vapaasti.

Varusteet

Museorautatietoiminnan ansiosta alueella on edelleen runsaasti juniin ja raiteisiin liittyviä rakenteita ja varusteita. Raiteiden yhteydessä on merkinantolaitteita. Paikalla ovat lumenaurausta opastaneet oranssi-mustat vinosiivet ja manuaaliset vaihtenasettimet. Aseman valaisinpylväitä on jäljellä, mutta oma valaistus ei ole käytössä. Aluetta valaisevat Vanhan Helsingintien ja Vanhan Hämeenlinnantien katuvalot.

54 Asemamiljöön vastarannalta kuvattuna 1890-luvulla ja vuonna 2017. Vanhempi kuva on otettu Linnamäeltä, jonka puusto nykyään estää kattavan kuvan ottamisen. 1800-luvun lopussa Hämeeseen johtava tie sekä asemalaituri oli aidattu. Sen sijaan laiturialue ja Asemakylä muodostivat yhtenäisen tilan. PM: BU_12

55 Nyt Asemakylä on erotettu julkisluonteisesta asemarakennuksesta sekä matalalla (orapihjala-aita ja vaahterat) että korkealla (lehmukset) näköesteellä, joka kesäaikaan sulkee näkymän täysin. Kasvillisuusmuurin takana laiturialue jatkuu esteettä Vanhan Hämeenlinnantien ylitse veturipihalle.



NÄKYMÄT

Näkymät alueelle

Asema-alueen rakennuskanta muodostaa ympäristöstään selkeästi erottuvan kokonaisuuden. Rakennetun ympäristön ulkorajat ovat entisestään jäsentyneet 1970-luvulta alkaen, kun ympäröivää teollisuusrakennuskantaa on purettu. Alueen nykyistä hahmottamista haittaa kuitenkin lisääntynyt puusto, joka estää alueen tarkastelun maisemassa kokonaisuutena.

Rautatieasemaa lähestytään joko idästä Porvoon keskustasta päin, etelästä Vanhaa Helsingintieltä pitkin tai luoteesta Vanhaa Hämeenlinnantietä pitkin. Tärkein lähestymissuunta on Porvoon kaupungista.

Reitti Porvoon Vanhasta kaupungista asemalle kulkee Näsinmäen pohjoispuolitse. Keskustaan aiemmin jatkanut rata kulkee tien ja Porvoonjoen välistä pengertä ja päättyy Vanhan sillan viereen. Alueella ei ole rakennuksia. Kaupungista lähestyttäessä rautatieaseman alkamista osoittavana maamerkinä ja rautatiealueeksi paljastavana identiteettirakennuksena toimii veturipihan tiilinen vesitorni. Vesitornilla on todella merkittävä maisemallinen asema näkymän päätepisteenä. Henkilöliikenteen asemarakennus tulee näkyviin vasta aivan sen kohdalla.

56 Joelta katsottuna asema-alueesta erottuvat pääasiallisia asuinrakennukset. Kesäaikaan lähes koko rakennuskanta on puuston peittämää. Vasemmalta kaupungista päin lähestyttäessä aseman paikan osoittavat vesitorni-veturitali sekä suurikasvuinen havupuuryhmä. Rautatieperinteessä havupuut tuovat suojan lisäksi vihreyttä pitkään talvikauteen ja toisaalta kesällä syvyyttä koristekasvien joukkoon.



57 Kaupungista päin saavuttaessa asemalle johdattavat lehmukset. Perustusten pettäminen on tiepinnan korottaminen on johtanut henkilöliikenteen asemarakennuksen olemuksen heikkenemiseen ja Asemapäällikön talon nousemiseen merkittävämpään rooliin asema-alueen hierarkiassa. Vasemmallä vesitorni-veturitali, joka aloittaa asema-alueen.



Vanha Hämeenlinnantie seuraa Porvoonjoen vartta ja kääntyy jokivarresta pois vasta asema-alueen kohdalla. Jokivarresta tieltä piirtyvät esiin historiallisen Porvoon merkittävimmät kohteet: Linnamäki, Maari, Tuomiokirkko ja sen alla laskeutuva vanha kaupunki. Kesäaikaan näkymät ovat suurimmaksi osaksi suljettuja kasvillisuuden villiintymisen vuoksi.

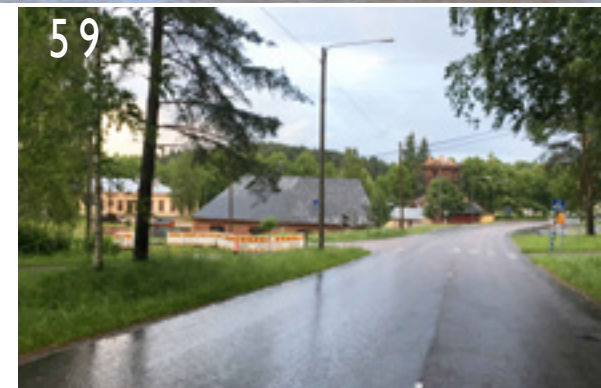
Asema-alueelle saapumista osoittavat vahvan rautatieidentiteetin omaavat makasiinirakennus ja lastauslaituri sekä ratapihalta puuston lomitse näkyvät junavaunut. Asemakylän havupuuryhmä ja vanhasta asemasta muokattu, vanhan tielinjan päälle sijoitettu kaksikerroksinen rautateiden henkilökunnan asuinrakennus muodostavat sisään tulon selkeän maamerkin pohjoisesta lähestyttäessä. Tämän jälkeen tie kääntyy rautatien yli ja tekee tavaraseman kohdalla uuden käännoksen takaisin Porvoon keskustaa kohti. Veturi- ja tiilirakennukset rajaavat näkymiä myös Vanhalta Hämeenlinnantieltä pohjoisesta lähestyttäessä. Mutkitteleva tie avaa luontevasti näkymiä eri suuntiin.

Etelän suunnasta Vanhan Helsingintien rinnettä saapuessa asema-alue avautuu näkyymiin kerralla. Ylhäältä katsottuna rakennuskanta näyttyy muuta katselukulmia tasa-arvoisempaan ja latteampana. Samasta syystä orientoituminen käy helposti.

58 Kivipenkereellä seisova Vanha Hämeenlinnantie poistuu jokirannasta Asemakylän alkaessa. Asuin- ja lastauspihan saavat kuuset osoittavat rautatieasema-alueen alkamista. Asemakylä hahmottuu eheänä kokonaisuutena.

59 Etelästä Vanhaa Helsingintietä lähestyttäessä asema-alue avautuu veturi- ja tiilirakennuksen ylitse henkilöliikenteen asemarakennukselle ja eduspuistoon sekä niitä taustoittavaan asemakylään. Nuori vaahtera peittää vesitorni-veturitallia.

60 Vanha Hämeenlinnantie tekee juuri ennen asema-alueen mutkan ylittämällä rautatien. Vasemmalla erottuva asuinpiha ja oikealla sijaitseva tavarasema osoittavat pienellä mittakaavallaan saapumisen pihapiiriin ja matalampien nopeuksien ääreen.





Näkymät alueelta

Porvoonjoki rajaa asema-alueen pohjoisessa ja koillisessa. Joki on asema-alueella vahva raja, mutta se on hahmotettavissa vain aivan rannan tuntumassa. Asemakylän rannoilta katsottuna avara jokisuisto sallii näkymän hengittää Vanhaan kaupunkiin päin sekä pitkälle pohjoiseen. Lehdettömään aikaan tilan jatkuminen on hahmotettavissa myös alueen keskemällä sijaitsevista osista käsin, mutta kesäaikaan näkymät peittyvät moninkertaiseen lehvästöön.

Muissa ilmansuunnissa vaihtelevanikäinen puusto katkaisee näkymät lähiympäristöön. Kaakossa ja etelässä maisema rajautuu Näsinmäkeen, jonka jyrkää taustaa vahvistavat vanhat männyt ja hautausmaan jalopuut. Rautatieaseman lännenpuoleisilla alueilla Porvoonjoen suisto kohoaa Katajamäen ja Johannisbergin kukkuloiksi. Luoteessa näkymä venyy hetken aikaa ratapihaa pitkin, kunnes raiteet kaartavat rataa reunustavan nuoren koivikon taakse.

61 Joen muodostama aukea on hahmotettavissa veturipihalta lehdettömään aikaan. Veturipihan kenttä, henkilöliikenneasemarakennus ja joen takana sijaitseva suuri Linnamäki muodostavat asemamaisemaan raiteiston linjoja uhmaavan poikkiakselin.

62 Asemalta itään näkyy Porvoon vanha kaupunki. Näkymäyhteys ei katoa myöskään kesäaikaan.

63 Luoteeseen katsottaessa näkymä halkeaa ratapihaksi ja Vanhaksi Hämeenlinnantieksi.





Alueen sisäiset näkymät

Asema-alueen sisäisiin näkymiin vaikuttaa ensisijaisesti rakennuskanta ja puuvartinen kasvillisuus. Rakennuskannan perusasetelma on pysynyt samana 1900-luvun alusta alkaen, ja puuston jäsentely 1950-luvun lopulta. Alueen halki kulkevalta Vanhalta Hämeenlinnantieltä ovat hahmotettavissa kaikki asemanseudun osa-alueet (vrt. kuva 52).

Suhteellisen pieni tilallinen mittakaava ja lukuisat yksityiskohdat saavat aikaan kylmäisen tunnelman. Kivi ja puu rakennusmateriaaleina sekä kaikkialla versova kasvillisuus pehmentävät ratapihan teollisen kylmien materiaalien eli teräksen ja raudan vieraannuttavaa tasalaatuisuutta. Asema-alueen inhimillistä mittakaavaa korostaa maanpinnan tasossa oleva ratapiha.

64 Länneä lähestyessä veturipihan koivut peittävät asemalle tunnusomaista vesitorni-veturitallia. Tavara-aseman lastauslaituri jakaa keskusaluetta.

65 Tavara-aseman läheisyydessä on vanhoja junanvaujuja, jotka katkaisevat näkymän veturipihalta kauemmas ratapihalle.

66 Asemakylän sisäinen näkymä. Vanhan Hämeenlinnantien 1890-lukua edeltänyt linjaus kulkee asemakylän piha-alueen poikki taustan korkean asuinrakennuksen oikeanpuoleisen ulko-oven kohdalta kuvan vasempaan alanurkkaan.

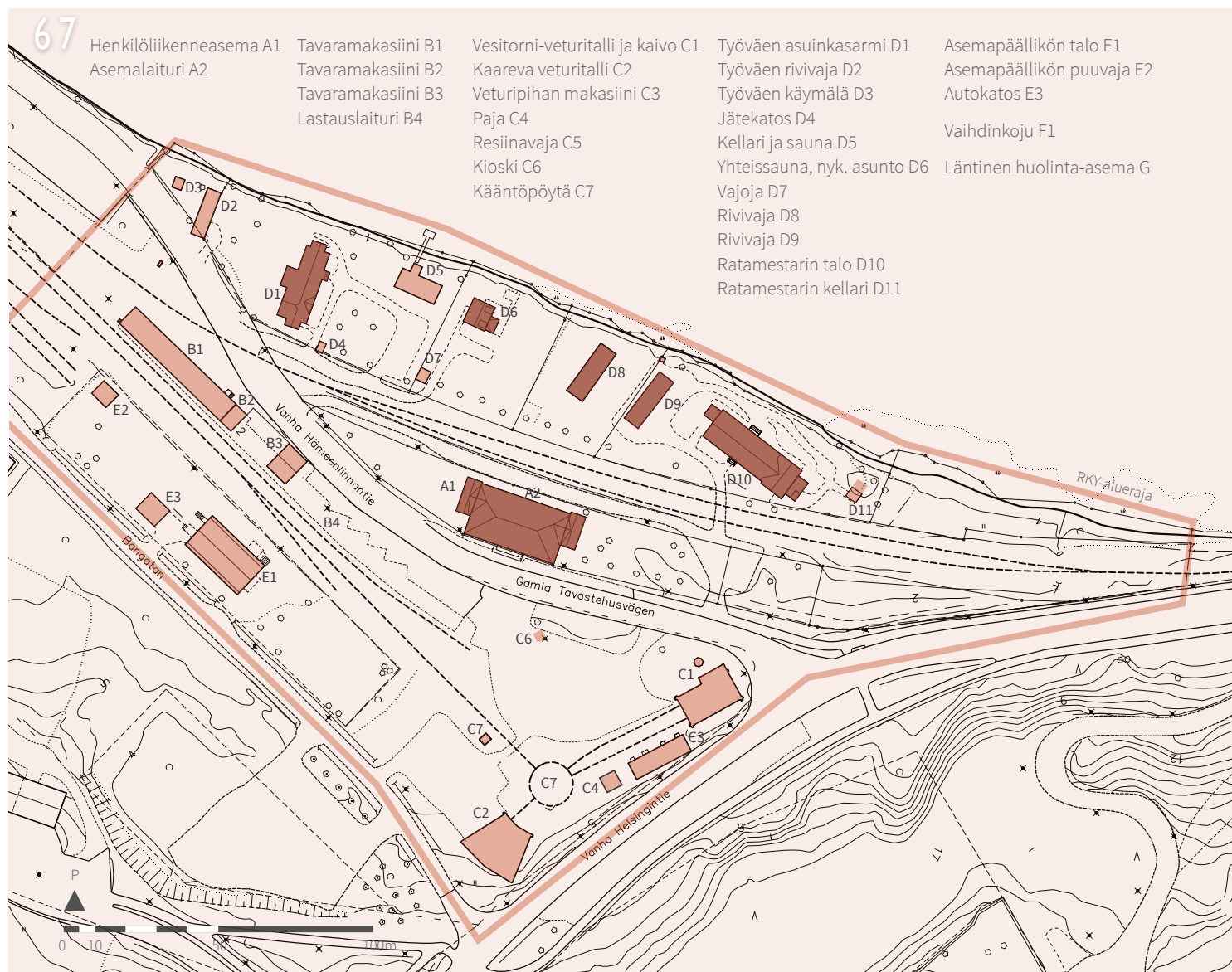


RAKENNUSKANTA

Rautatietoimintaan liittyvää rakennuskantaa on säilynyt ainoastaan valtakunnallisesti merkittäväksi rakennetun kulttuuriympäristön kohteeksi nimetyllä alueella. Sen ulkopuolella on säilynyt vain raunioitunut vaihdinkoju ja läntisen huolinta-aseman silta.

Asema-alue on muodostanut ajankohdan teollisuuskylille tyypillisesti itsenäisen yhdyskunnan. Rakennuskannan voi jakaa työpaikka- ja asuinrakennuksiin (ratapiha, veturiapiha, asemat; henkilökunnan asunnot) tai julkisiin ja yksityisiin rakennuksiin (henkilöasema, laiturialue; tavara-asema, veturiapiha ja asunnot). Henkilöliikenneasema on edustanut sekä julkisia että yksityisiä toimintoja.

Yksityisten ratayhtiöiden aikainen rakennuskanta edustaa 1800-luvun loppupuolen yksimateriaalista ja vikasietoista rakennustapaa. Julkisivukäsittelyissä näkyy pääasiassa uusrenessanssiksi kutsutun tyylikauden piirteitä.





HENKILÖLIIKENNEASEMA

Henkilöliikenneaseman alue muodostuu rautatien ja Vanhan Hämeenlinnantien välissä sijaitsevasta asemarakennuksesta, asemalaiturista ja niitä reunustavasta eduspuistosta. Asemaan liittyvä ja veturipihan puolella sijainnut matkustajien käymälärakennus purettiin jo 1950-luvun alkuun mennessä, mutta muut henkilöliikennettä palvelevat ympäristön osatekijät ovat säilyneet.

Aseman eduspuisto jakautuu asemarakennuksen ja laiturille johtavan tien välityksellä kolmeen osaan. Yksiläiset puurivit ja pensasaidat reunustavat eduspuistoa rautateiden puutarha-arkkitehtuurille tyypillisesti. Vanhaa Hämeenlinnantietä rajaavat lehmusrivit ovat säilyneet vain asemarakennuksen itäpuoleisissa osissa. Puistossa on lisäksi säilynyt havupuuryhmiä.

Henkilöliikennettä palveleva asemalaituri (A2) on sivulaiturityyppiä. Loivasti rataa kohti viettävän laiturin korkeus kiskonselästä on noin 20cm. Laiturireunan kiviharkot on

korvattu betonisilla 1960-luvun alkuun mennessä, todennäköisesti 1950-luvun lopun pihakunnostuksen yhteydessä. Nykyiseen laituriiin ei ole koskaan kuulunut katosta.

68 *Henkilöliikenneasema luoteesta lähestyttäessä. Eduspuiston alkamista ja päättymistä osoittaa havupuuryhmä. Läntisessä eduspuistossa on ilmakuvien perusteella 1970-luvulla istutettu mäntyryhmä, ja itäisessä eduspuistossa 1950-luvun douglaskuusipari ja harmaapihta. Asemarakennus on kenossa laiturille päin.*

69 *Vanhaa Hämeenlinnantietä reunustavan ja asemarakennukselle johdattavan lehmusrivin sekä asuinpihoja suojaavien orapihlaja-aitojen takia aseman eduspuisto on edelleen hahmotettavissa ja maiseman perusjäsentely on säilynyt. Kopterikuva 2016. PK.*



Henkilöliikenteen asemarakennus

Nykyinen asemarakennus (A1) on alueen järjestyksensä kolmas henkilöliikenteen asemarakennus. Yksikerroksisen, vaihtelevasuuntaisella paneloinnilla vuoratun hirsirakennuksen molemmissa päissä on matalammat siipiosat. Päärungon aumakatto jatkuu siipiosien ylle satulakattona. Matkustajien kulku ohjattiin rakennuksen lävitse. Keskeisen sijainnin ja keskeissymmetrisen toiminnallisen ja julkisivujäsentelynsä vuoksi asemarakennuksella on vahva julkisen rakennuksen olemus.

Rakennustapa perustuu 1800-luvun loppupuolen hirsirakennustekniikkaan ja julkisivujen käsittely uusrenessanssiin. Uusrenessanssille ominaisia ovat räystäitä tukevat konsolit ja ikkunoiden alapuoliset peilinauhat ja pilasterijäsennöinnit. Vaakasuora listoitus korostaa jalustaa, ikkunoiden alalinjaa, tasakertaa ja räystästä, ja pilasterit hirsirungon salvosnurkkia.

Kivijalalla lepäävän rakennuksen alapohja on lähtökohteisesti altatuulettuva. Pääosa tuuletusaukosta on kuitenkin jäänyt maan sisään Vanhan Hämeenlinnantien ja sen vieressä kulkevan kevyenliikenteenväylän pinnan korotusten vuoksi. Samoin on uponnut osa pääsisääntäytymän kiviportaista. Rakennus on kenossa asemalaituria kohti.

Asemalaiturin puolella asemalaiturin korkeus vastaa aseman lattiakorkoa. Kosteustekninen haaste on 1900-luvun loppupuolella pyritty ratkaisemaan painanteella, jonka matkustajat ylittävät lyhyitä siltoja pitkin. Nykyiset puurakenteiset sillat ovat 2010-luvulta.



70-71 Asemarakennuksen julkisivut ovat keskeissymmetriset. Keskellä sijainneet kellotornit toimivat purkamiseensa asti julkisivujen kohokohtina, jotka aksentoivat symmetrian. Vanhan Hämeenlinnantien (kuva 71) puoleiset ulko-ovet sijaitsivat alkuperäisestä poikkeavalla paikalla.

A1 Henkilöliikenteen asemarakennus

Vanha Hämeenlinnantie 5

Kiinteistötunnus 23-373-1; rakennustunnus 1026899279.

Rakennuttaja Porvoon Rautatieosakeyhtiö
Suunnittelija Arkkitehtitoimisto Björnberg & Aspelin
Suunnittelu 1895, rakentaminen 1895-1897
Asemakaavassa suojelumerkintä
Rautatiesopimuksen 1998 piirissä

Kerrosluvu I

Lamasalvottu hirsirunko

Kivijalka luonnonkiviharkkoa

Julkisivut peittomaalattua puupanelointia

Katto aumattu, kate saumattua peltiä

Muutoksia ulkoasussa:

Uudistettu n.1940-luvulla. Kellotornit purettiin, kate uusittiin, savupiiput pellitettiin, ulko-ovet vaihdettiin, julkisivut maalattiin vaaleiksi. Nykyinen väriyty on 2000-luvun alusta.

1970- tai 1980-luvulla laiturin puolella maanmuotoilua ja sisäänkäynnit varustettiin silloilla.

1996-1999 kunnostettu Itä-Uudenmaan rakennussuojelusäätiö Salvuksen toimesta. Rakennuksessa toimi vanhojen rakennustarvikkeiden kierrätyspiste Wanha Rautakauppa, verhoomo ja sisustusliike vuoteen 2015.

Peltikate uusittiin 2014. Sisäänkäyntikatokset vaihdelleet.

Vuodesta 2015 uusi omistaja. Rakennus aiotaan kunnostaa asunnoiksi.

A2 Henkilöliikenteen asemalaituri

Vanha Hämeenlinnantie 5

Rakennuttaja Porvoon Rautatieosakeyhtiö

Alkuperäinen rakentaminen n.1895-1897

Muutoksia useassa vaiheessa, viimeisimmät 2000-luvulla.

72 1920- tai 1930-luvulla otetussa valokuvassa asemarakennuksen julkisivut näkyvät vielä alkuperäisinä. Molempien pitkien julkisivujen yläpuolella on kellotorni ja ikkunoiden vuorilautojen päällä on palmuaiheet eli palmetit. Julkisivujen pienipiirteistä muotoilua on korostettu sävytyksillä.

Henkilöliikenneasema-aluetta tukevat taustan makasiini ja kioski sekä matkustajien käymälärakennus, joka sijaitsi asemarakennusta vastapäätä Vanhan Hämeenlinnantien toisella puolella. Asemarakennuksen päädyssä sijaitsevan henkilökunnan asunnon yksityispiha on rajattu puisella aidalla. Kuvaaja Pietinen. MV: HK19731119:513.

73 Aseman jämäptiä eduspuistoa 1960-luvun puolivälissä. Eduspuiston aidoista on luovuttu ja nurmientäät ovat matkustajien käveltävissä. Puiston pienikasvuiset puut pidettiin leikkaamalla matalina, jotta asemarakennuksen arkkitehtuuri sai nousta esiin. Kellotornit on purettu ja julkisivut maalattu yhtenäisen vaaleiksi. Taustalla on modernismin ihanne tasaisista julkisivupinnoista. Mikael Saarinen 1965. vaunut. org

74 Aseman jämäptiä eduspuistoa 1970-luvulla. Rakennus on maalattu vuoden 1973 jälkeen. Kuvassa näkyvät 1940- tai 1950-luvulla vaihdetut ulko-ovet. V. Laine 1974. MV: RHO40635.





TAVARA-ASEMA

Tavara-aseman alue muodostuu tavaramakasiineista ja niihin liittyvästä laiturirakenteesta, jotka sijaitsevat rata-
pihan ja haararadan risteyksessä rata-
kiskojen ja Vanhan Hämeenlinnantien välissä. Tavara-asema on laajentunut vuosikymmenten mittaan veturipihaa kohti.

Tavara-asema toimii työväen asuinkasarmien kanssa ase-
ma-alueen porttina Vanhaa Hämeenlinnantietä lähes-
tyville. Tavara-aseman ahtaasta sijainnista ja teknisestä
luonteesta johtuen sen ympäristö on pyritty pitämään va-
paana kasvillisuudesta. Pienimittakaavaisten rakennus-
ten ja monimuotoisen, tilaa polveillen rajaavan lastaus-
laiturin vuoksi tavara-aseman ympäristön tilavaikutelma
on kuitenkin vaihteleva.



75-76 Tavara-asema sijaitsee kapealla kannaksella ra-
tapihan ja Vanhan Hämeenlinnantien välissä. Tavaramakasi-
inien sekä 1970-luvun loppupuolella valmistuneen liitännälai-
turin pitkä ja kapea kokonaisuus jakaa asema-alueen kahtia
luode-kaakko-suuntaisesti. Kopterikuva 2016. PK.



Tavaramakasiinit ja laiturit

Pohjoisin tavaramakasiini (B1) on 1870-luvulta ja yksi rautatieaseman vanhimmista rakennuksista. Rankorunkoinen ja ilmeeltään käytännöllisen yksinkertainen osa on sittemmin laajentunut useaan otteeseen veturipihan suuntaan. Sen alkuperäisestä laiturista ei ole jäänyt aineistoa.

Makasiinin eteläisenä päätteenä oli 1800-luvun lopulla tiilirakenteinen makasiini.

Ensimmäinen säilynyt laajennus (B2) on tiilirakenteinen ja toteutettu 1920-luvun lopussa. Toinen laajennus (B3) toteutettiin 1930-luvulla lamasalvottuna ja irti vanhemmista rakenteista. Molemmat seuraavat alkuperäisen makasiinin mittakaavaa. 1970-luvulla tiilisen ja salvotun makasiinin väliin suunniteltiin lisäosaa, joka ei kuitenkaan toteutunut. Nykyinen suuri liitântälaiturit on 1970-luvun lopusta (B4).

B1-B4 Tavaramakasiinit ja lastauslaituri

Vanha Hämeenlinnantie 4

Kiinteistötunnus 484-3-56; rakennustunnus 102807517H

Rakennuttaja Porvoon-Keravan Rautatieosakeyhtiö ja Valtionrautatiet

Pohjoisimman osan rakentaminen n.1873-1874

Tiilisen osan piirustukset vahvistettu 1926.

Salvottu hirsiosa, ns. lämmin osasto,

1980-luvun lopussa peruskorjaus

Ei kuulu asemakaava-alueeseen

Kuuluu Rautatiesopimuksen 1998 piiriin

Kerrosluvu I

Runko osin tiilestä, osin lamasalvottu hirrestä

Kivijalka luonnonkiviharkkoa, betonimanttelointeja

Julkisivut peittomaalattua pystyrimalaudoitusta, maalattua hirttä ja puhtaaksi muurattua tiiltä

Satulakatto saumattua peltiä, tiilisessä osassa aaltoprofiilipeltiä

Tavaramakasiinissa on myymälä, taidenäyttelytila ja kahvila.

77 Ratapihan puolella on kapea junien lastauslaituri (B4), jota nykyinen toimija on jakanut aidalla. Tiilisen makasiinin (B2) seinäteksti on valokuva-aineiston perusteella alkuperäinen. Makasiini-sanan yläpuolella on ollut lisämääre, jonka sisältö ei kuitenkaan käy valokuvista ilmi. Edustalla salvottu makasiini (B3).

78 Tavaramakasiinin ensimmäinen vaihe (B1) 1890-luvun valokuvassa. Valitettavasti juna peittää laiturirakennelman. Makasiiniin on tehty myöhemmin lisää oviaukkoja. Natalia Linsén. PM: 74_140_8.

79 1890-luvun lopulla tavara-aseman eteläpäähän rakennettiin tiilinen makasiini (äärimmäisenä vasemmalla). Rakennus purettiin viimeistään 1920-luvulla, jolloin tavara-asemaa laajennettiin. PM: BU_12





VETURIPIHA

Veturipiha sijaitsee Vanhan Helsingintien ja Vanhan Hämeenlinnantien risteyksessä. Piha-alue hahmottuu nykyisin selkeästi, koska vain sen reunoilla sijaitsevat rakennukset ovat säilyneet. Pihan keskus on avoin aukio. Piha-alueen poikki kulkee kesällä 2017 vain yksi raide kääntöpöydälle.

Veturipihan ilmeisin karaktäärirakennus on vesitorni-veturitalli. Lähes yhtä ilmeikäs on nuorempi kaareva veturitalli, joka kuitenkin jää rinteeseen painautuneena vähäisempään rooliin. Kaivo, makasiini, paja ja resiinavaja tukevat kehämäistä asettelua. Uusin muutos on eduspuiston vanha kiosk, joka on toiminut alueella kesäisin viimeistään vuodesta 2007 alkaen.

80 Eduspuistoa ja veturipihaa erottaa lehmusrivistö ja Vanha Hämeenlinnantie.

81 Veturipihan rakennukset suojaavat asema-alueita rinnettä pitkin laskeutuvalta Vanhalta Helsingintieltä. Kääntöpöytä ja veturipihan kiskot kunnostettiin ja palautettiin paikoilleen vuonna 1996.¹ Kuvan ottamisen jälkeen talleihin johtavat kiskot on jälleen purettu. Kopterikuva 2016. PK.

¹ Keränen 1998; Valokuva 1996: Pauli Ruonala. vaunut.org.



Vesitorni-veturitalli ja kaivo

Veturitallin ensimmäinen kerros on kaivon ohella veturi-
ripan vanhimpia rakenteita ja peräisin asema-alueen
ensimmäisestä vaiheesta. Rakennus on edustava esi-
merkki aikansa veturiliikenteen teknisistä vaatimuksista.
Höryveturin tarvitsema vesi pumpattiin kaivosta kone-
huoneessa sijaitsevan hörykoneen avulla vesitorniin.
Ennen säiliöön ajamista vesi suodatettiin hiekan läpi.
Korkealla sijaitsevan vesisäiliön ansiosta vesi saatiin las-
kettua vetureihin painovoimalla.

Rakennus poikkeaa Valtionrautateiden veturitallimalleis-
ta, jotka alusta lähtien perustuivat ympyräasetteluun.
Porvoon veturitallin liittyy kuitenkin rakennustavaltaan
muihin ajankohdan teollisuusrakennuksiin. Puhtaaksi
muuratut tiilijulkisivut ja suuret, valoa antavat ikkunat
nähtiin ajankohtana rationaalisina tehdastyöympäris-
töjen rakenteina. Muurauksessa on kertaustyyllisiä ele-
menttejä kuten uusgotiikan kerroksellisia tukipilareja. Ra-
kenne on luonteva voimakkaasti aukotetuille tiiliseinille.

Alkuperäinen vesitorni oli matala, ja piirustusten mukaan
puuta. Valokuvien perusteella torni toteutettiin kuitenkin
tiilisenä. 1920-luvulla Valtionrautateiden aikaan valmis-
tunut korotusosa on massallisesti vaikuttava ja nostaa
rakennuksen aseman maamerkiksi. Uhkeaan huippuun
mahtui suuri vesisäiliö, jonka korkea sijainti varmisti
vedenpaineen. Samankaltainen vesitorni rakennettiin
muun muassa Seinäjoen ja Joensuun asemille.



82 Vesitorni-veturitalli 2000-luvun alussa, kun molemmat
pilttuut oli palautettu höryveturien käyttöön. Samalla toi-
nenkin raide palautettiin lähes 80 vuoden jälkeen tallin ja
kääntöpöydän väliin. Kuvassa näkyy tornin muurauksen
muuttuminen suunnilleen talliosien harjan korkeudella. Raja
ilmentää 1870-luvun rakenteen vaihtumista 1920-luvun ra-
kenteeseen. Jussi Kortman 2004. vaunut.org

C I Vesitorni-veturitalli ja kaivo

Vanha Hämeenlinnantie 2

Kiinteistötunnus 484-3-356; rakennustunnus 102807519K

Rakennuttaja Porvoon-Keravan Rautatieosakeyhtiö ja Valtion-rautatiet

Piirustukset vahvistettu 1872

Rakentaminen n.1873-1874

Vesitornin korotus ja toisen veturipilttuun muutos autotalliksi 1920-luvulla. Piirustukset vahvistettu 1923, suunnittelija O.A. Orrman (ehkä)

Ei suojelumerkintää asemakaavassa

Kuuluu Rautatiesopimuksen 1998 piiriin

Kerrosluku I + torni

Runko tiiltä, kivijalka luonnonkiviharkkoa

Julkisivut puhtaaksi muurattua tiiltä

Satulakatto saumattua kuparia, uusittu 2016-2017

Korjaustyöt meneillään 2017

83 Kesäkuussa 2017 rakennus on korjauksen alla. Kaivo on jäänyt kesän alussa rakennetun aidan ja itsestään kylväytyneen kasvillisuuden keskelle. Kaivo näkyy kuvassa 35.

84 Ensimmäinen vesitorni ei merkittävästi kohonnut veturitallien massasta. Torni on piirustuksista poiketen muurattu tiilestä. Tornin korottamisiirustukset ovat säilyneet, mutta niissä ei osoiteta muutosalueen kokoa. Valokuvaaja ei tiedossa, kuvausaika vuosien 1897-1904 välillä. Osa kuvasta 20, PM: BU_12.

85 1920-luvulla veturitalli sai uuden vesitornin. Toinen vaunupilttu muokattiin samalla autotalliksi, ja ulko-ovi vaihdettiin pienemmäksi julkisivusommitelman kärsimistä huolimatta. Valkoinen kaivo näkyy puolittain vasemmalla. Mikael Saarinen 1965. vaunut.org



Kaareva veturitalli

Kaareva veturitalli on rakennettu yksityisen radan aikana mutta Valtionrautateiden mallin mukaisesti. Kaareva-seinäinen rakenne perustuu siihen, että jokaisen veturipilttuun kiskot osoittavat kohtisuoraan kääntöpöydän keskelle. Valtionrautateilla mallia on käytetty Suomen rautatiehistorian alusta asti. Aseman koko määritteli pilttuiden lukumäärää.

Porvoossa veturitalli on säilynyt ulkoasunsa puolesta muuttumattomana. Sen läntiselle kyljelle rakennettiin vuonna 1958 samaa muotokieltä ja mittakaavaa noudatteleva mutta rankorakenteinen puutavaravarasto ja työhuone. Rakenne purettiin vuoden 2009 jälkeen.

C2 Veturitalli

Ratakatu 2

Kiinteistötunnus 484-3-356; rakennustunnus 102807518J

Rakennuttaja Porvoon Rautatieosakeyhtiö

Rakentaminen 1905

Ei kuulu asemakaava-alueeseen, kuuluu Rautatiesopimuksen 1998 piiriin

Kerrosluku I (kerroskorkeus n.10m)

Runko tiiltä, kivijalka luonnonkiviharkkoa

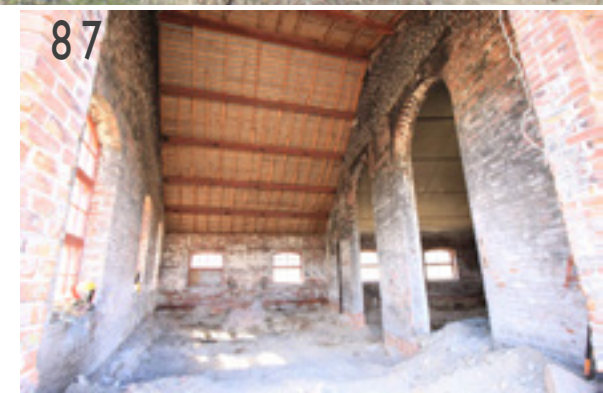
Julkisivut puhtaaksi muurattua tiiltä

Satulakatto saumattua peltiä

Korjaustyöt meneillään 2017

86-87 Veturitallin rakennusvuosi on muurattu sen itäiseen julkisivuun. Vuonna 2017 veturitallissa poistettiin pilaantunutta maata.

88 Veturitalli ja puutavaravarasto-työhuone 1970-luvulla. Kuvaaja H. Puurunen 1973. MV: RHO44426.



Veturipihan makasiini

Rankorunkoinen makasiini on rakennettu ennen vuotta 1917, mahdollisesti samoihin aikoihin kaarevan veturitallin kanssa. Pitkänomaisena ja Vanhan Helsingintien suuntaisena se yhdessä veturitallien kanssa rajaa veturipihan aukiota tiestä. Keskeisen sijaintinsa puolesta makasiini toimii rata-
pihan päätteenä, mutta todellisen vallan ottavat arkkitehtuuriltaan huomattavasti persoonallisemmat veturitallit.

Makasiini on rakennustyyppinä alueelle ominainen ulkokennus. Asemakylän vajat ovat mittakaavaltaan, mittasuhteiltaan ja rakennustavaltaan makasiinin kanssa yhtenevät.

Paja

Veturipihan paja sijaitsee makasiinin vieressä. Nykyinen paja on sijoitettu 1900-luvun alussa rakennetun aiemman ja enemmän kuin tuplasti suuremman pajan paikalle. Paja on toiminnassa.

Resiinavaja

Resiinavaja sijaitsee kaarevan veturitallin vieressä. Rakennus on valokuvien perusteella valmistunut 1970-luvun alkuun mennessä.

C3 Makasiini

Ratakatu 2

Kiinteistötunnus 484-3-356; ei omaa rakennustunnusta

Rakennuttaja Porvoon Rautatieosakeyhtiö

Rakentaminen n.1900-luvulla, varmasti ennen vuotta 1917

Ei kuulu asemakaava-alueeseen, kuuluu Rautatiesopimuksen 1998 piiriin

Kerrosluvu I

Puurunkoinen

Kivijalkana nurkkakivet luonnonkiviharkoista

Julkisivut pystyrimalaudoitusta

Satulakatto kolmiorimahuopaa

C4 Paja

Ratakatu 2

Kiinteistötunnus 484-3-356; ei omaa rakennustunnusta

Rakennuttaja Porvoon museorautatieyhdistys

Suunnittelija Raimo Salminen

Rakentaminen 2006

Ei kuulu asemakaava-alueeseen

Kerrosluvu I

Runko tiiltä, kivijalka betonia, julkisivut tiiltä

Satulakatto saumattua peltiä

C5 Resiinavaja

Ratakatu 2

Kiinteistötunnus 484-3-356; ei omaa rakennustunnusta

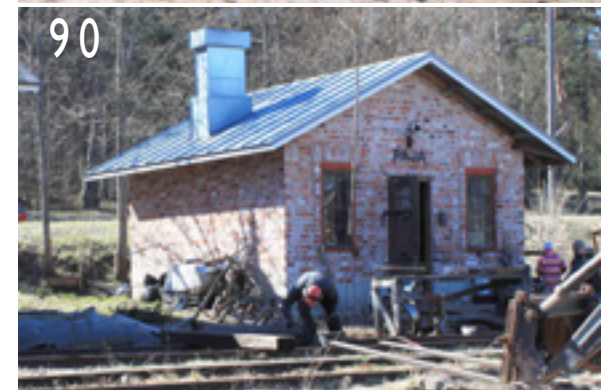
Rakennuttaja Valtionrautatiet

Rakentaminen 1970-luvulla

Ei kuulu asemakaava-alueeseen

Kerrosluvu I

Puurunkoinen, pulpettikatto huopaa



Virvoitusjuoma- ja makeiskioski

Veturipihalla tällä hetkellä sijaitseva kiosk on siirrettävä rakenne ja palvellut historiansa aikana useassa eri sijainnissa sekä rautatieasemalla että muualla Porvoossa. Matkustajille kiosk tarjosi lukemista ja virvokkeita. Henkilöliikenteen laiturialueella ja eduspuistossa kiosk toimi 1950-luvun loppupuolelle asti. Nykyisen omistajan mukaan kiosk on vieraillut sittemmin muun muassa vanhan sillan luona. Asema-alueelle kiosk palasi puolen vuosisadan evakon jälkeen viimeistään kesällä 2007.

Kioskin kate oli alunperin punaista huopaa. Julkisivut olivat 1930- ja 1940-luvuilla sinisävyiset.¹ Nykyinen ilme on 2010-luvulta.

Kioskin nykyisellä paikalla sijaitsi aiemmin henkilökunnan ruokala-, varasto- ja käymälärakennus, ja sitä ennen matkustajien käymälä eli makki vuodesta 1918 korkeintaan 1940-luvulle.

¹ Suullinen tiedonanto: kioskin nykyinen yrittäjä Maarit Järvinen.

Kääntöpöytä

Kääntöpöytä liittyy olennaisesti höyryvetureihin, jotka liikkuvat optimaalisesti vain yhteen kulkusuuntaan. Kääntöpöydän avulla myös veturitalit voitiin sijoittaa veturipihalla joustavasti. Porvoossa kääntöpöytä on ollut käytössä ensimmäisestä vaiheesta asti. Rakennetta on uudistettu melko voimakkaasti aikojen saatossa. Pyörityskoneisto on käsikäyttöinen.

C6 Virvoitusjuoma- ja makeiskioski Liikutettava rakenne, paikalla vain kesäisin

Rakennuttaja Valtionrautatiet
Puurakenteinen, kate huopaa.

Kioskin kattomuoto ja julkisivukäsittely ovat samantyyppisiä kuin matkustajien käymälässä, joka rakennettiin Porvoon asemalla Valtionrautateiden tyyppipiirustusten mukaan vuonna 1918. On mahdollista, että samassa yhteydessä aseman palveluja kehitettiin myös virvokemyynnin osalta.

93 Kuva kioskista asemalaiturin vieressä on otettu 1920-luvun loppupuolella tai sen jälkeen (taustalla näkyvä makasiini jo rakennettu), kuitenkin ennen vuotta 1944 (aseman vieressä ole makasiini vielä purkamatta). Kuvaaja Pietinen. MV: HK19731119:513.

C7 Kääntöpöytä Kiinteistötunnus 484-3-356; ei omaa tunnusta

Alkuperäinen rakennuttaja Porvoon-Keravan Rautatieosakeyhtiö
Alkuperäinen n. 1874. Nykyinen kunnostettu 1990-luvulla.
Ei kuulu asemakaava-alueeseen

94 Kopterikuva 2016. PK.





ASEMAKYLÄ

Asemakylä sijaitsee alavalla maalla Porvoonjoen ja pohjoisimman rautatielinjan välisellä kannaksella. Asuinrakennukset ovat piha-alueen päätteinä, ja talousrakennukset pääsääntöisesti niiden välissä rannan puolelle painottuen. Yksityisessä hallinnassa olevien asuinpihojen välissä on tällä hetkellä kaupungin omistama, yhden talousrakennuksen käsittävä rantatontti. Yhteissauna on muutettu yksityiseksi asunnoksi.

Asemakylä on rakennettu rautatiehenkilökunnan asuinalueeksi 1890-luvulta alkaen. Ensimmäiset piirustukset Ratamestarintalosta ovat vuodelta 1888.¹ Asuinalue on muodostettu pian henkilö- ja tavaraliikenneasemien sekä veturi- ja vaunujen jälkeen ja on kokonaisuutena Asemapäällikön taloa vanhempi. Sijainti jokirannassa tarjoaa kauniit näkymät Linnamäelle ja Porvoon vanhaan kaupunkiin. Toisaalta rakennusmaan alavuus ja tulvaherkkyys on aiheuttanut rakennuksille ja asukkaille ongelmia näihin päiviin asti.

¹ KA: Ratahallintokeskus.

95 Asemakylän rakenne erottuu parhaiten joelta käsin. Vasemmalta: itäisen asuinrakennuksen piha, asemarakennuksen ulkorakennus, entisen saunan ja nykyisen asuinrakennuksen piha, työväen asuinkasarmien piha.

96 Kopterikuva 2016. PK.





Asemakylän näkymiä julkisluonteiseen lähiympäristöön on pyritty rajoittamaan kasvillisuudella. Säilynyt puusto on lajistoltaan vaihtelevaa mutta perusasetelmaltaan jäsentynyttä. Ilmeinen tavoite piha-alueen luoteisreunan rajaamiseksi radasta hahmottuu tällä hetkellä parhaiten henkilöliikenneaseman kohdalla sekä alueen eteläpäässä. Jokeen rajautuva puusto on sijoittelultaan yhtä selkeä mutta lajistoltaan vähemmän yhtenäinen. Alueen alkamista pohjoispäässä osoittaa kuusiryhmä.

Piha-alueen omistuskannan pilkkoutuminen on häivyttänyt asemakylän yhtenäistä luonnetta. Asuinrakennuksia yhdistänyt pihatie on hävinnyt ja kasvillisuuden lajisto

paikoittain sirpaloitunut pihakohtaiseksi. Pihapolkujen nurmettuminen lieene käynnistynyt jo aiemmin talousrakennusten käyttötarkoitusten siirryttyä asuinrakennusten yhteyteen. Yksityiset pihat ovat kokeneet muutoksen asukkaiden hyötypuutarhasta moderneiksi virkistyspuutarhoiksi, mikä korostaa niiden välissä sijaitsevan kaupungin omistaman talousrakennuksen irrallista luonnetta.

97 *Asuinrakennusten uudet ulkorakenteet sijaitsevat asemakylän perinteestä poiketen pihan sisäänkäynnin luona lähellä junarataa.*

Työväen asuinkasarmi

Työväen asuinkasarmin runko on sekä perimätiedon että mittasuhteidensa perusteella Porvoon vanha henkilöliikenteen asemarakennus (vrt. kuva 16). Jo asemavaiheessa 1870-1890-luvuilla rakennus oli osittain asuinkäytössä. Kasarmiksi sovitettaessa runko siirrettiin poikittain jokirantaan vanhan Hämeentien linjauksen päälle, ikkuna-akseleita siirrettiin, ullakkokerrosta korotettiin ja rankorakenteisia porrashuoneita lisättiin. Uudella rakennuspaikalla lyötiin lukkoon sekä Hämeentien siirtymä että uuden Asemakylän yksityinen luonne.

Julkisivut on käsitelty samantapaisesti puurakentamiseen sovitettun uusrenessanssin ottein kuin nykyisessä asemarakennuksessa. Sekä korkeat ikkunat että runkoa leveyssuunnassa rytmittävät porrashuoneet korostavat rakennuksen kevyttä vertikaalia olemusta. Julkisivukäsittelyn kohokohtia ovat ikkunoiden konsolien aksentoimat katoslistat. Tapa oli ajankohdalle tyypillinen ja paljastaa verhoilun uusimisen siirron yhteydessä.

Rakennus kunnostettiin 1990-luvun loppupuolella. Samalla katolle asennettiin aurinkolämpökeräimet.

98-100 Työväen asuinkasarmi lännestä ja etelästä.



D1 Työväen asuinkasarmi
Vanha Hämeenlinnantie 9-11
Kiinteistötunnus 23-371-1; rakennustunnus 1026899235

Rakennuttaja Porvoon Rautatieosakeyhtiö
Rakentaminen n.1897, runko 1874.
Suunnittelija ei tiedossa. Ensimmäiset suunnitelmat päivätty 1872.
Asemakaavassa suojelumerkintä, kuuluu Rautatiesopimuksen 1998 piiriin
Kerrosluke II
Rungon pääosa lamasalvottua hirttä, päätyjen porrashuoneet rankorakenteiset
Kivijalka luonnonkiviharkkoa
Julkisivut peittomaalattua puupaneelia
Satulakatto saumattua peltiä

Rakennus on asuinkäytössä

D2 Työväen rivivaja
Vanha Hämeenlinnantie 11
23-9903-1, ei rakennustunnusta
Rakennuttaja Valtionrautatiet
Rakentaminen 1930- tai 1940-luvulla vuoteen 1944 mennessä
Ei suojelumerkintää asemakaavassa, kuuluu Rautatiesopimuksen 1998 piiriin
Kerrosluke I
Rankorakenteinen, kivijalka nurkkakivillä
Julkisivut peittomaalattua lomalaudoitusta
Kolmiorimahuopakatettu satulakatto

D3 Työväen käymälä
Vanha Hämeenlinnantie 11
23-9903-1, ei rakennustunnusta
Rakennuttaja Valtionrautatiet
Rakentaminen 1930- tai 1940-luvulla vuoteen 1944 mennessä
Ei suojelumerkintää asemakaavassa, kuuluu Rautatiesopimuksen 1998 piiriin
Kerrosluke I
Rankorakenteinen, perustukset betonia
Julkisivut peittomaalattua loma- ja rimalaudoitusta
Kolmiorimahuopakatettu pulpettikatto

D4 Jätekatos
Vanha Hämeenlinnantie 11
23-9903-1, ei rakennustunnusta
Rakennuttaja yksityinen
Rakentaminen 2000-luvulla
Ei suojelumerkintää asemakaavassa
Kerrosluke I
Rankorakenteinen, julkisivut peittomaalattua rimalaudoitusta
Aumakatossa huopakate



Kellari ja sauna

Työväenkasarmin pihalla on 1890-luvulta asti sijainnut nykyisen kellarin kaltainen rakennus. Valokuvissa rakennus on lautaverhoiltu ja hieman nykyistä lyhyempi, mutta korkeudeltaan ja katon mittasuhteilta yhtäläinen. 1950-luvun alusta alkaen rakennus on ollut pidempi ja julkisivut ovat olleet tiiltä. 1950-luvun valokuvissa katossa näkyvän jatkoksen perusteella rakennus vaikuttaisi ennemmin laajennetulta kuin kokonaan uusitulta. Samaan viittaa pohjan kaksinkertainen ulkoseinä, joka kiertää vain rakennuksen idempää päätä.¹ Tämän perusteella 1890-luvun rakennus olisi myös ollut kellari, jonka tiilistä kellariseinää olisi verhoonnut puurakenne. Ensimmäisestä vaiheesta olisi säilynyt sisäpuolisen tiiliseinän lisäksi osa kattorakenteita.

1 Rakennusvalvonnassa on piirustukset 1990-luvun muutoksesta. PK: Rv.

D5 Kellari ja sauna

Vanha Hämeenlinnantie 9-11

Kiinteistötunnus 23-371-1; vanha rakennustunnus 612-018-008 VARR

Rakennuttaja Porvoon Rautatieosakeyhtiö ja Valtionrautatiet
Rakentaminen 1890- ja 1940-luvuilla. Laajennusosa muutettiin saunaksi 1990-luvun lopussa, samalla kuisti, tulisijat ja savupiippu.

Ei suojeltu asemakaavassa, kuuluu Rautatiesopimuksen 1998 piiriin

Kerrosluke I

Runko tiiltä, kivijalka betonia

Julkisivut puhtaaksi muurattua tiiltä

Satulakatossa kolmiorimahuopakate



104 1990-luvun sisäänkäyntikuisti näkyy joelle.

105 Työväen asuinkasarmien puuvuorinen ja nykyistä lyhyempi kellari 1800-luvun lopussa. Pidentäminen ja julkisivujen muutos tiilisiksi tapahtui vuoteen 1951 mennessä. Osa kuvasta 20, PM: BU_12.



Yhteissauna, nykyinen asuinrakennus

Hirsirakenteisessa Asemakylän yhteisrakennuksessa on alunperin ollut sauna ja leivintupa.¹ Sisäänkäyntikuisti oli lännenpuolella rakennusta. Toimintaan on olennaisesti liittynyt itäpuolella sijaitseva kaivo sekä laituri.

Rakennusta on muokattu rajusti ensimmäisen vaiheen jälkeen. Alunperin vuorattu rakennus on riisuttu vuorauksesta ja maalattu punaiseksi. Katto on uusittu jyrkkäläppeiempänä ja ullakolle on tehty lyhtykkunoita. Ensimmäisen kerroksen ikkunoiden paikkoja on siirretty, ikkunoiden puitejakoa muutettu ja rakennukseen on tehty uusi sisäänkäyntikuisti. Läntinen kuisti on korvattu pienellä katoksella. Alkuperäisestä vaiheesta on jäljellä lamasalvottu hirsirunko sekä idea savuhormia ympäröivästä noppamaisesta hahmosta.

Asuinkäyttöön muuttamisen jälkeen pihaan on rakennettu kolme kevytrakenteista ulkovajaa tai katosta. Kaikki rakenteet sijaitsevat radan puolella päärakennusta. Sijoittelu lisää piha-alueiden yksityisyyden tuntua ja on modernille asuinalueelle tyypillinen mutta poikkeava asemakylän perinteestä, jossa talousrakennukset sijaitsevat pihojen perällä.

¹ KA: Rhk: rakennusluettelo.

D6 Yhteissauna, nykyinen asuinrakennus
Vanha Hämeenlinnantie 7
Kiinteistötunnus 23-371-2; rakennustunnus 1026899246

Rakennuttaja Porvoon Rautatieosakeyhtiö
Rakentaminen 1890-luvulla saunaksi ja pesu- ja leivintuvaksi.
Suuria muutostöitä 1927 ja 1965. Asunnoksi 2000-luvun alussa.

Asemakaavassa suojelumerkintä, kuuluu Rautatiesopimuksen 1998 piiriin
Kerrosluke I
Lamasalvottu hirsirunko, kivijalka luonnonkiveä
Julkisivut peittomaalattua hirttä
Satulakatossa kolmiorimahuopakate

D7 Ulkovajat
Rakennuttaja yksityinen, rakennettu 2000-luvulla
Rankorunko, satula- ja pulpettikatoissa huopakate
Puuverhoukset peitomaalattu

I06 Asuinrakennus etelästä ja yksi ulkorakennuksista (leikkimökki?) sekä kaivo. Asuinrakennuksen nykyinen julkisivukäsittely lähestyy 1910- ja 1920-lukujen talonpoikaista kuvastoa. Historiallista yhteyttä rautatierakennuksiin on vaikea havaita.

I07 Asuinrakennuksen postilaatikkokatos, jätekatos ja vaja radan vierellä.

I08 Yhteissauna ja leivintupa 1800-luvun lopussa. Oikealla näkyy vanha sisäänkäyntikuisti ja vasemmalla kaivo. Piha vaikuttaisi olevan viljelyskäytössä. Osa kuvasta 20, PM: BU_12.



Rivivajat

Rivivajat on rakennettu Asemakylän ensimmäisessä vaiheessa 1890-luvulla. Keskellä Asemakylää sijaitsevista vajoista itäisempi oli Ratamestarin talon ja läntisempi henkilöliikenteen asemarakennuksen asukkaiden käytössä. Sijainti julkisen asemarakennuksen ja joen välissä kertoo jokirannan olemattomasta statuksesta vajojen valmistamisajankohtana.

Pitkien rivivajojen rinnakkaisissa ulko-ovissa näkyy rakennuksia käyttäneiden talouksien monilukuisuus. Alunperin lähes identtiset rakennukset ovat sittemmin erilaisesta korjaushistoriasta johtuen kehittyneet hyvin eriluonteisiksi. Itäisempään rivivajaan rakennettu asunto on hämärtänyt talusrakennukselle ominaista monotonista luonnetta. Läntisempi on säilyttänyt ilmeensä paremmin mutta on muuten huonommassa kunnossa.

Itäisen rivivajan pohjoispuolella joen varressa on vanha kaivo, joka on sittemmin täytetty. Paikalla on betonisia reunarakenteita.



D8 Läntinen rivivaja

Vanha Hämeenlinnantie 5

Kiinteistötunnus 23-9903-1; vanha rakennustunnus 612-018-006 VARR
Rakennuttaja Porvoon Rautatieosakeyhtiö, rakennettu 1890-luvulla
Asemakaavassa suojelumerkintä, kuuluu Rautatiesopimuksen 1998 piiriin

Kerrosluku I

Rankorunkoinen, kivijalka nurkkakivillä

Julkisivut peittomaalattua puupaneelia, satulakatossa kolmiorimahuopakate



D9 Itäinen rivivaja

Vanha Hämeenlinnantie 3:

Kiinteistötunnus 23-372-1; rakennustunnus 1026899268

Rakennuttaja Porvoon Rautatieosakeyhtiö, rakennettu 1890-luvulla
Muutettu osittain asuinkäyttöön 2000-luvulla.

Asemakaavassa suojelumerkintä, kuuluu Rautatiesopimuksen 1998 piiriin

Kerrosluku I

Rankorunkoinen, nurkkakivien väliin tehty jälkikäteen betoninen perusmuuri

Julkisivut peittomaalattua puupaneelia, satulakatossa kolmiorimahuopakate



Ratamestarin talo

Ratamestarin talo on Asemakylän ensimmäisestä vaiheesta ja päättää asuinalueen idässä. Henkilökunnan asunnoiksi suunnitellun rakennuksen itäisessä poikkipäädyssä oli alunperin ratamestarin asunto. Poikkipäätty tuo valppautta talon muuten kasarmimaiseen massaan. Paneloitujen julkisivujen aukotuksissa on samantapainen käsittely kuin henkilöliikenteen asemarakennuksessa ja työväen asuinkasarmissa.

Rakennuspaikka on asema-alueen matalin, mikä on aiheuttanut ongelmia erityisesti tulva-aikaan. Piha-alueetta on pyritty pitämään kuivana pengerryksillä ja maavallirakenteilla.

D10 Ratamestarin talo

Vanha Hämeenlinnantie 3

Kiinteistötunnus 23-372-1; rakennustunnus 1026899257

Rakennuttaja Porvoon Rautatieosakeyhtiö

Rakentaminen valokuva-aineiston perusteella 1890-luvulla

Kunnostettu 1990-luvulla.

Asemakaavassa suojelumerkintä, kuuluu Rautatiesopimuksen 1998 piiriin

Kerrosluke I

Lamasalvottu hirsirunko

Kivijalka luonnonkiviharkkoa

Julkisivut peittomaalattua puupaneelia

Satulakatto saumattua peltiä



SAATSI ARKKITEHDIT

PORVOON ASEMANSEUTU / RAKENNETUN YMPÄRISTÖN SELVITYS / 31.7.2017

I02 Ratamestarin talo 1930- tai 1940-luvun valokuvassa. Itäinen kuisti on pienikokoinen. Kuvan ottamisen jälkeen noin 1950-luvulta ainakin 1970-luvulle rakennuksessa oli puna- tai sementtitiilikate. PM: 54_6_23.

I03 Ratamestarin pihapiirin kokonaisuus kolmionmuotoisella saarekkeellaan Porvoonjoen, radan ja kaupungin kiinteistön välissä. Kopterikuva 2016. PK.



D11 Ratamestarin pihapiirin kellari
Vanha Hämeenlinnantie 3
Kiinteistötunnus 23-372-1; vanha rakennustunnus 612-018-004
VARR
Rakennuttaja Valtionrautatiet (tai yksityinen)
Rakentaminen valokuva-aineiston perusteella vuoteen 1951 mennessä
Uudistustöitä parhaillaan 2017.
Asemakaavassa ei suojelumerkintää, kuuluu Rautatiesopimuksen 1998 piiriin
Tiili- ja betonirakenteinen, katettu ja eristetty maalla.





ASEMAPÄÄLLIKÖN PIHAPIIRI

Asemapäällikön pihapiiri sijaitsee ratapiha-alueen eteläpuolella, erillään työväenasunnoista. Asuintalo jakaa pitkänomaisen piha-alueen eteläiseen edustuspuistoon eli Päällikönpuistoon ja pohjoiseen talouspihaan. Rautatieperinteeseen kuuluva ja ammattinimikkeistään perustuva hierarkia näkyy asuinrakennuksen ja pihan juhlavana mittakaavana. Asemapäällikön talo valmistui valokuvien perusteella vuoteen 1907 mennessä.¹ Aiemmin asemapäällikkö lienee majoittunut henkilöliikenneasemarakennuksessa.

Talouspihan alkuperäisistä ulkorakennuksista on säilynyt yksi. Jyrkkälapeinen puuvaja määrittää tontin pohjoisnurkkaa. Toinen 1900-luvun alussa rakennettu ulkorakennus on purettu 2010-luvulla, paikalla säilytetään nyt venettä. Asuinrakennuksen vieressä sijainnut 1950-luvun maakellari on korvattu autokatoksella 2000-luvulla.

¹ Mm. Porvoon museo: kuva BMK2929b, kuvannut L. Segerstråle tammikuussa 1908. Rakennuspiirustuksia ei ole Kansallisarkistossa.

Päällikönpuisto on rautatieaseman ensimmäinen istutettu viheralue. 1890-luvun kuvissa alue erottuu ympäröivästä peltomaisemasta korostetusti, mutta sittemmin ympäristön lisääntynyt kasvillisuus on hämärryttänyt Päällikönpuiston maisemallista erityisroolia. Vuoteen 1944 mennessä puuston keskelle muodostettiin avoin kenttä, joka on havaittavissa edelleen. Vuoden 1957 pihasuunnitelmassa esitetyt matalat perennat ovat sittemmin korvautuneet ainakin valko- ja keltavuokoilla.

117 Asemapäällikön pihapiiriin kuuluva Päällikönpuisto on yksityisomistuksessa mutta julkisluonteinen. Taustalla oikealla ratapihan yli näkyy henkilöliikenteen asemarakennus.

118 Asemapäällikön pihapiiri kaakosta kuvattuna. Piha-alue rajautuu ratapihaan, Ratakatuun ja etelässä veturi-
pihaan. Kopterikuva 2016. PK.



Asemapäällikön talo

Asemapäällikön talo on vesitorni-veturitallin ja asuinrakennuksen ohella alueen korkeimpia ja siten huomattavimpia rakennuksia. Rakennus on linjassa ajankohdan rautatiearkkitehtuurin kanssa, mutta eroaa tyyllisesti muista Porvoon aseman asuinrakennuksista. Ajankohdalleen tyyppillisesti Asemapäällikön talo on syvärunkoinen ja mansardikattoinen, ja sen ikkunat ja julkisivuvuoraukset on muotoiltu kansallisromantiikan tapaan.

EI Asemapäällikön talo

Ratakatu 3

Kiinteistötunnus 484-3-55; vanha rakennustunnus 612-018-004
VARR

Rakennuttaja Porvoon Rautatieosakeyhtiö

Rakentaminen 1900-luvun 1. vuosikymmenellä

Ei kuulu asemakaava-alueeseen, kuuluu Rautatiesopimuksen
1998 piiriin

Kerrosluku II

Runko lamasalvottua hirttä

Kivijalka luonnonkiviharkkoa

Julkisivut peittomaalattua puupaneelia. Rakennuksen väri vaihdettu viimeksi 2016, aiempi väri vaalean vihertävä.

Mansardikatto aaltoprofilipeltiä



119 Asemapäällikön talo idästä. Korkea kivijalka vahvistaa rakennuksen massiivista ilmettä.

120 Pihapiiri veturipihalta kuvattuna vuonna 1984 tai sitä ennen. Taustalla näkyy kaksi ulkorakennusta, joista oikeanpuoleinen on säilynyt. MV: 177192.



E2 Asemapäällikön puuvaja

Ratakatu 3

Kiinteistötunnus 484-3-55; vanha rakennustunnus 612-030-NAV
VARR

Rakennuttaja Porvoon Rautatieosakeyhtiö

Rakentaminen n.1910-luvulla

Ei kuulu asemakaava-alueeseen, kuuluu Rautatiesopimuksen
1998 piiriin

Kerrosluke I

Puurunkoinen

Kivijalka nurkkakivillä.

Julkisivut peittomaalattua pystylaudoitusta

Satulakatto bitumihuopaa

Rakennus esitetään Museoviraston hallinnoimassa kulttuuriympäristön palveluikkunassa navettana. Navetta-käyttö on kuitenkin epätodennäköinen, koska rakennus on kevytlattiainen ja ikkunaton. Vuoden 1957 piha-aluekuvauksessa rakennus on nimetty puuvajaksi.



E3 Autokatos

Ratakatu 3

484-3-55, ei omaa rakennustunnusta.

Rakennuttaja yksityinen

Suunnittelija Tove Hagman

Rakentaminen 2004 (rakennuslupa haettu)

Ei kuulu asemakaava-alueeseen

Ei kuulu Rautatiesopimuksen 1998 piiriin

Kerrosluke I

Puurunkoinen

Maanvarainen betonilaatta

Julkisivut peittomaalattua puupaneelia

Mansardikatto saumattua peltiä



POHJOINEN RATAPIHA

Pohjoinen ratapiha-alue käsittää tavaramakasiinin luoteispuoleisen alueen, joka rajautuu Vanhaan Hämeenlinnantiehen, Ratakatuun ja Fredrika Runebergin katuun. Pääosa alueen rakennuskannasta on purettu 1970-luvulla, ja piha-alueille on sittemmin kasvanut nuorta puustoa. Rautatietoimintaan liittyvään rakennuskantaan kuuluu enää raunioitunut vaihdinkoju sekä rata- ja siltarakenteita läntisestä huolinta-asemasta, joka sijaitsi Ratakadun eteläpuolella. Ratakadun molemmin puolin on kaksi yksityisessä toiminnassa olevaa teollisuuspihaa.

124 Pohjoinen ratapiha-alue siihen liittyvine toimintoihin. Kopterikuva 2016. PK. Grafiikka: Saatsi Arkkitehdit.

125-126 Ratapihaa kaakkoon ja luoteeseen. Nuoren puuston vuoksi rautatieasema-alue tulee rataa pitkin näkyviin vasta entisen vahtituvan kiinteistön kohdalla. Alla 1940-luvun vaihdinkoju nykykunnossaan.



FI Vaihdingkoju

Vanha Hämeenlinnantie n. 8

Kiinteistötunnus 484-3-55; ei omaa rakennustunnusta

Rakennuttaja Valtion rautatiet, rakentaminen n.1947

Ei kuulu asemakaava-alueeseen eikä Rautatiesopimuksen 1998 piiriin

Puurunkoinen, maanvarainen betonilaatta

Julkisivut peittomaalattua puupaneelia

Satulakatto bitumihuopaa.

Koju on hajotettu vastikään 2016 tai 2017, ks. kuva 126.



G Läntinen huolinta-asema

Ratakatu 6-8

Kiinteistötunnus 638-484-3-56; ei omia rakennustunnuksia

Ei kuulu asemakaava-alueeseen eikä Rautatiesopimuksen 1998 piiriin

Läntinen huolinta-asema liittyi maataloustuotteiden kuljettamiseen ja oli toiminnassa viimeistään 1930-luvulta lähtien.

Laitokseen kuului tarkastelualueen ulkopuolella, nykyisen Fredrika Runeberginkadun pohjoispuolella sijainnut suuri makasiinirakennus sekä Ratakadun eteläpuolella sijainneet pistoraide (kuva 130) ja kuormaussilta (128 ja 129).

Makasiini purettiin ilmakuvien perusteella 1980- tai 1990-luvulla. Kuormaussilta on edelleen olemassa.

1980-luvulla kuormaussillan yhteydessä oli hetken aikaa jonkinlaisia teräksisiä katosrakenteita. Maastossa on säilynyt betonisten alapohjien ja teräspilareiden osia.



127 Vaihdingkoju uutena. Tapio Keränen 1968. vaunut.org

128-129 Huolinta-aseman lastauslaituri.

130 Huolinta-asemalle vievä pistoraide.

131 Teollisuuspiha, entinen halkosirkkelilaitos

Ratakatu 5

Kiinteistötunnus 638-484-3-56; ei omia rakennustunnuksia

Ei kuulu asemakaava-alueeseen eikä Rautatiesopimuksen 1998 piiriin

Pihaan kuuluu kaksi hallimaista rakennusta sekä kolme siirrettävää parakkia.

Kompleksi on jatkumoa paikalla sijainneesta Valtion rautateiden 1940-luvulla rakennuttamasta halkosirkkelilaitoksesta. Vanhin osa (korkein) on tästä vaiheesta.

Toiminta on ollut yksityistä viimeistään 1960-luvulta lähtien. Rakennukset pääasiassa puurunkoisia, myös julkisivut puisia.

132 ME-Teräs

Ratakatu 4

638-484-3-56; ei omia rakennustunnuksia

Ei kuulu asemakaava-alueeseen eikä Rautatiesopimuksen 1998 piiriin

Asemapäällikön talon länsipuolella sijaitsee 1960-luvun puolivälissä muodostettu teollisuuspiha. Aluksi pellolle perustettiin romuttamo, joka kattoi koko Ratakadun varren Asemapäällikön talolta huolinta-asemalle. 1980-luvulla toiminta keskittyi myyntiin, ja pääosa romualueesta metsittyi. Teollisuushallit ovat 1970- ja 1980-luvuilta.



RAKENNUSKANNAN KERROSTUNEISUUS

Rautatieaseman rakennuskanta on säilynyt hyvin. Rautatie toiminnan tunnistettavimmat elementit eli pääosa raiteista, henkilö- ja tavara-asemarakennukset sekä veturitallit ovat edelleen olemassa. Säilyneisyyteen on vaikuttanut rakenteiden tarpeellisuus ensin Valtionrautateiden ja sittemmin museorautatien toiminnassa.

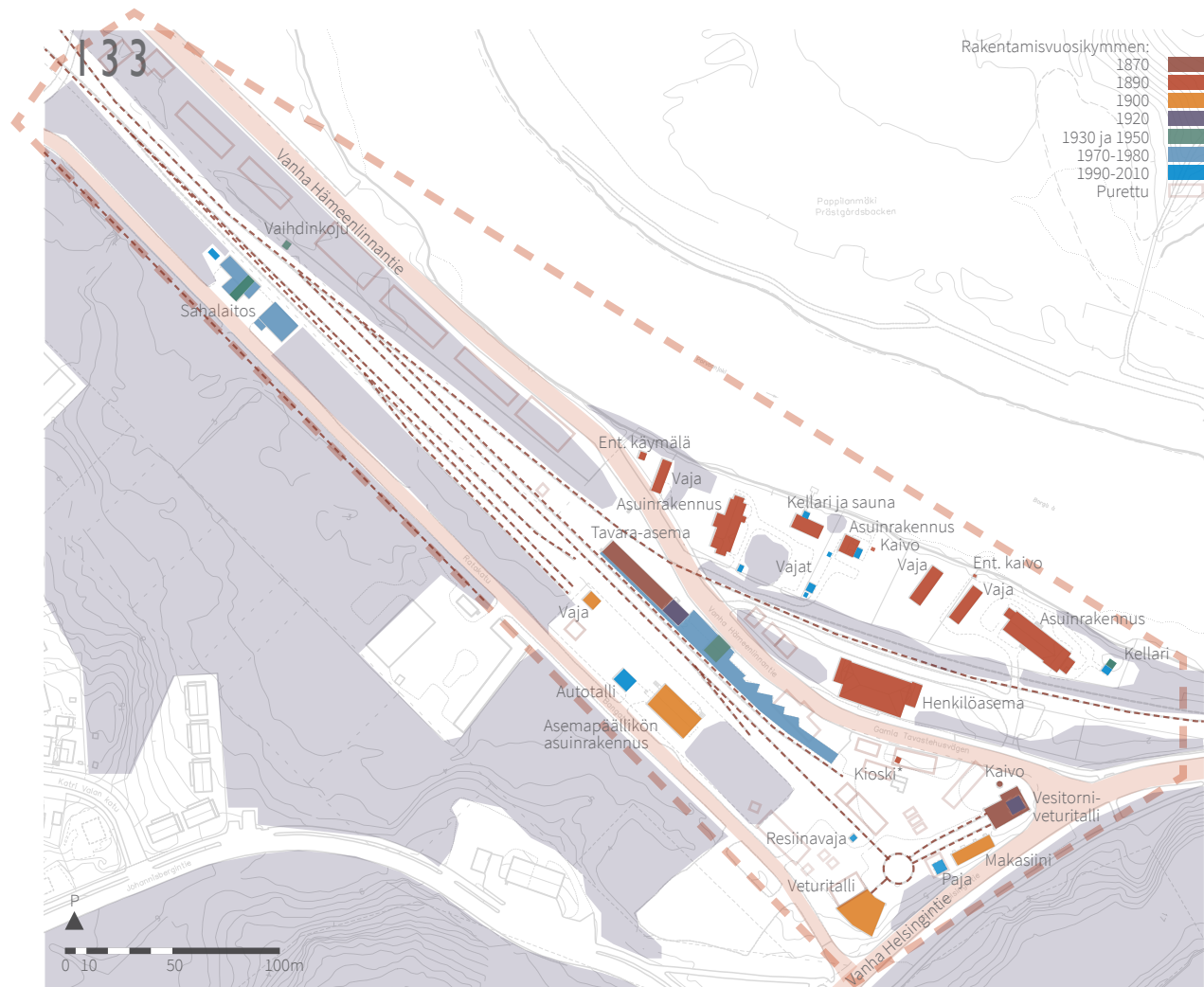
Alueelta on purettu käytöstä poistettuun tekniikkaan liittyviä rakennelmia kuten höyryvetureiden halkovajoja. Pohjoisen ratapiha-alueen yksityisen teollisuusrakennuskannan purkaminen 1970-luvun aikana liittyy sittemmin rauenneisiin aseman kehityssuunnitelmiin.

Rautatieaseman ensimmäisestä vaiheesta on säilynyt vesitorni-veturitallin ensimmäinen kerros, kaivo ja tavara-aseman läntisin osa.

Pääosa rakennuskannasta on Porvoon Rautatieosakeyhtiön ajalta: henkilöliikenteen asema, työväen asuinrakennukset talousrakennuksineen, pian myös uusi veturitalli, makasiini ja Asemapäällikön pihapiiri.

Valtionrautateille siirtymisen jälkeiseltä ajalta on säilynyt 1920-luvun vesitorni ja tavara-aseman laajennuksia.

1940-luvun jälkeen alue on kehittynyt enää hajarakenuksilla: katoksilla, maakellareilla ja vajoilla. Sahalaitos ja tarkastelualueen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat muut rakennukset ovat 1940-luvun jälkeen rakennettuja teollisuusrakennuksia.



133 Kaavio rautatieasema-alueen säilyneen rakennuskannan ajoituksista. Luode-kaakkosuuntaisella keskiakselilla on 1870-luvun rakennuksia. Pääosa säilyneistä rakenteista

on rakennettu 1890- ja 1910-lukujen välisenä aikana: jokiranta pääasiassa 1890-luvulla ja etelöosa 1900-luvulla.



ALUEEN ERITYISPIIRTEET

VAHVISTETUT ERITYISPIIRTEET

Kohdealue on moninainen kulttuuriympäristö. Alue sisältyy kokonaan tai osittain useisiin valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti arvokkaiksi määriteltyihin kulttuuriympäristöihin ja sillä sijaitsee useita yksittäisiä arvokkaita kohteita.

Arvokas maisema-alue

Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet ovat maaseudun edustavimpia kulttuurimaisemia, joiden arvo perustuu monimuotoiseen luontoon, hoidettuun viljelymaisemaan ja perinteiseen rakennuskantaan. Selvitysalue sijaitsee *valtakunnallisesti arvokkaassa Porvoonjokilaaksossa*. Porvoonjokilaakson perusteluissa mainitaan vuosisatoja vanhan asutuskulttuurin muokkaama viljelymaisema ja keskiaikaiseen kylärakenteeseen pohjautuva rakennuskanta.¹

Porvoonjokilaakso yhdessä Vanhan Porvoon kanssa on nimetty myös yhdeksi *Suomen kansallismaisemista*. Kansallismaisemat ilmentävät maan eri osien edustavimpia luonnon- ja kulttuuriympäristöjä. Kansallismaisemilla ei ole lailla määriteltyä roolia kaavoituksessa mutta niillä on merkitystä esimerkiksi matkailullisesti, joten niihin kohdistuvat muutokset pyritään pitämään vähäisinä.²

Porvoonjokilaaksoa myötäilee myös *Porvoon Kansallinen kaupunkipuisto*. Kaupunkipuiston tarkoituksena on säilyttää laajana ja eheänä kokonaisuutena monimuotoista

kulttuuriympäristöä. Selvitysalueesta Vanhan Hämeenlinnantien ja Porvoonjoen välinen alue kuuluu kansalliseen kaupunkipuistoon.³

Arvokas rakennettu ympäristö

Kiinteät muinaisjäännökset ovat rakenteita ja kerrostumia, jotka ovat syntyneet paikalla kauan sitten eläneiden ihmisten toiminnasta. Kiinteät muinaisjäännökset ovat muinaismuistolain rauhoittamia.⁴ Selvitysalueella sijaitseva kohde on jokirannan noin sata metriä pitkä *osuus vanhaa Porvoon-Hämeenlinna -tietä*, joka jäi 1890-luvulla pois käytöstä aseman uudelleen järjestelemisen vuoksi.

Inventointi *valtakunnallisesti merkittävistä rakennetun kulttuuriympäristön kohteista* (RKY) on Museoviraston laatima. Kohteet antavat alueellisesti, ajallisesti ja kohdetyyppittäin monipuolisen kokonaiskuvan Suomen rakennetun ympäristön kehityksestä.⁵ Selvitysalueeseen liittyy kaksi RKY-kohdetta: puolet ratapiha-alueesta kattava *Porvoon rautatieasema* sekä alueen syntyyn historiallisesti vaikuttanut *Suuri rantatie*, joka selvitysalueen kohdalla on nykyään nimeltään Vanha Helsingintie.

Muut erityisyyttä osoittavat päätökset

Vuonna 2004 vahvistetussa *Porvoon keskeisten alueiden osayleiskaavassa* selvitysalue on Rakennuslainsäädännön nojalla suojeltava alue, jonka suunnittelussa on varmistettava kulttuurihistoriallisten, kaupunkikuvallisten,

kaupunkirakenteellisten ja maisemallisten arvojen sekä alueen omaleimaisuuden ja suojeltavan kulttuurihistoriallisesti merkittävän rakennuskannan säilyminen.

Vanhan Hämeenlinnantien ja Porvoonjoen välinen osa rautatieasemaa kuuluu *Hornhattula-Harabackan asemakaava-alueeseen*, joka on vahvistettu vuonna 1994. Alueen rakennuksista suojelumerkintä on asemarakennuksen ja nykyisten asuinrakennusten lisäksi alueen keskiosan rivivajoilla.⁶

Rautatiesopimus 1998 eli sopimus valtakunnallisesti merkittävien rautatieasema-alueiden säilyttämisestä ja suojelemisesta tehtiin vuonna 1998 suomalaisten asema-alueiden omistajien, ympäristöministeriön ja Museoviraston kesken. Sopimus edustaa pyrkimystä muodollisia suojelupäätöksiä joustavampiin menettelyihin. *Porvoon asema-alue* kuuluu sopimuksen piiriin.

Porvoon rautatieasema-alue on lisäksi yhtenäisessä maisemassa joen vastarannalla sijaitsevan Natura-alueen kanssa. *Porvoon rautatieaseman* RKY-alueen kohdalla on pohjavesialue.

1 Arvokkaat maisema-alueet, YM.

2 YM: kansallismaisemat.

3 Porvoon kaupunki.

4 YM ja MV: Kulttuuriympäristön käsitteet.

5 rky.fi etusivu.

6 Porvoon rautatieasema-alue 200346. Museoviraston rakennusperintörekisteri. Kyppi: Porvoon rautatieasema-alue.

ERITYISPIIRTEIDEN TARKENTUMINEN

Maisema

Porvoonjokilaakson maisema on pienipiirteistä ja vaihtelevaa. Tarkastelualue sijaitsee moniulotteisessa maiseman solmukohdassa, jossa kulttuurimaisema, rakennettu ympäristö ja luonnonmuodot yhtyvät voimakkaalla tavalla. Porvoonjoki, Näsinmäki, Katajamäki, Johannisbergin mäki ja Linnamäet muodostavat asema-alueen jylhän kehiksen.

Asema-alue sijaitsee nykyisestä Porvoon keskustasta katsottuna Porvoonjoen ja Näsinmäen takana. Molemmat vaikeuttavat yhteyttä alueelle fyysisesti tai henkisesti. Aseman läheinen Vanha silta oli vielä 90 vuotta aseman valmistumisen jälkeen keskustan ainoa joenylityspaikka. Aseman ja sillan välisessä kapeikossa oli kuitenkin pitkään rakentamattomia osia, mikä vahvisti mielikuvaa kaupungin päättymisestä ja pidensi henkistä yhteyttä asemalle.

Porvoon asema-alue liittyi aluksi saumattomasti satoja vuosia viljeltyyn agraarimaisemaan. 1900-luvun alusta alkaen maanotto, kaatopaikka, saha ja verstaat alkoivat lyödä kiilaa peltomaiseman ja aseman väliin. Erilaiset maankäytön tarpeet muovasivat asema-alueesta ja sen lähiympäristöstä toisistaan irrallisten tilojen sarjan.

1960-luvulta alkaen maaseudun rakennemuutos antoi luonnolle tilaa palata asemamiljöön reunamille. Porvoonjokivarrelle ominainen avoimen maisematilan ja ympäröivien metsäisten kukkuloiden muodostama jäsentynyt rakenne hämärtä viijelyn päätyttyä Johannisbergin pelloilla. Nuori puusto on vähentänyt asema-alueen rakennuskannan ja viheralueiden erottumista maisemassa.

Ympäristön tunnistettavuus

Tarkastelualue on säännöllisen liikennöinnin päättymisestä huolimatta leimallisesti rautatieasema. Merkittävä mielikuvan ylläpitäjä on raiteisto. Rehevöityminen on korostanut raiteiden maisemallista merkitystä, koska raiteiden kohdalla näkymät ovat pysyneet avarina. Raiteet myös tuottavat ratamiljöön tuoksua, joita ei enää tapaa useimmilla peruskorjatuilla asemilla. Kivihiilitervalla kyllästettyjen puisten ratapölkkyjen ja laiturien sekä ruostuvan raudan tuoksu liittyy erottamattomasti asemaympäristöjen identiteettiin.

Tasa-arvoisesti kiskojen kanssa rautatieasemamielikuvaa ylläpitää rakennuskanta, josta ilmeisimpiä ovat veturitallit ja laiturit. Myös alueen asuinrakennusten arkkitehtuuri siirtää ajatukset rautatieasemiin. Mielikuva perustuu tyylin ja aikakauden muodostamaan kehäajatuksen: koska 1800- ja 1900-lukujen taitteessa rakennettiin runsaasti rautateitä, ajankohdan arkkitehtuurilla on rautatiesävy. Laajemmasta näkökulmasta rakennuskanta on tunnistettavissa teollisuuteen, liikenteeseen tai asumiseen liittyväksi.

Puistot ovat suomalaisen rautatieaseman viherrakenteen ydin. Porvoon asemapuistoja ovat henkilöliikenneasemaa reunustava eduspuisto sekä Asemapäällikön pihaan kuuluva Päällikönpuisto. Molemmat ovat melko ränsistyneitä, mutta niiden perusajatus on hahmotettavissa ja siten ne auttavat historiallisen ympäristön lukemista.

Alueen rakenne

Porvoon rautatieasemaa on kehitetty ensin yksityisten ja sittemmin valtio-omistaisen ratayhtiön tarpeisiin. Siten alue on eronnut tyypillisistä kaupunkialueista, joiden kehitystä ohjaa monta intressiryhmää. Yksityisen taustan

vuoksi sekä toiminnallisessa asettelussa että arkkitehtuurissa on eroja suhteessa valtionrautateiden suunnittelu- ratkaisuihin. Valtionrautateilla oli esimerkiksi tyypillisesti selkeä puistoaluehierarkia, joka Porvoosta puuttuu.

Rautatieaseman rakennuskanta on pienipiirteistä ja valmistunut pääosin lyhyen ajanjakson kuluessa. Kohteet on jaettavissa rakenteellisesti hirs-, ranko- ja tiilirunkoisiin, tai tyyllisesti 1800-luvun klassistisiin ja 1900-luvun rationalistisempiin rakennuksiin. Tyyllinen ero hahmottuu esimerkiksi vanhemman ja uudemman veturitallin käsittelyissä. Toisaalta rakennusteknistä tai tyylipiirteellistä jakoa vahvemmin välittyy jako huoltoa ja huolintaa palveleviin sekä matkustajia palveleviin ja asuinrakennuksiin.

Aseman rakennustypologia on rautatieperinteen näkökulmasta lähes eheä. Rautatieidentiteetin kannalta tärkeimpiä ovat veturitallit, henkilö- ja tavaraliikenteen asemat sekä kolme suurinta asuinrakennusta, joiden ansiosta maisemassa on useita painopisteitä. Olemassa oleva rakennuskanta edustaa asema-alueen toiminta-ajan rakennetusta ympäristöstä noin kahta kolmasosaa. Merkittävin hävinnyt kokonaisuus on ratavahdin pihapiiri alueen pohjoisosassa.

Asemanseudulla on itsenäiselle kaupunginosalle luonteva rakenne. Julkisluonteiset rakennukset kuten tavaraj- ja henkilöasemat sekä veturitallit sijaitsevat veturipihan yhteydessä alueen keskellä ja yksityiset rakennukset kuten asuin- ja talousrakennukset alueen reunoilla. Ratapihan suuntaisen pituusakselin lisäksi maisemassa on havaittavissa veturipihan ja jokirannan välinen, henkilöliikenneaseman symmetrian terävöittävä poikkiakseli. Näiden leik- kauspiste sijaitsee veturipihan luoteisreunassa.

NÄKÖKULMIA ALUEEN KEHITTÄMISEEN

Porvoon asema-alueella on omaleimainen identiteetti, joka syntyy historiallisen toiminnan tunnistettavuudesta. Alue muodostaa oman saarekkeensa, jota rakennuskannan iäkkäys ja patina sitovat mielekkäällä ja kiehtovalla tavalla yhteen. Pienimittakaavaisuus ja avoimuus houkuttelevat paikalle turisteja ja paikallisia. Liikennöimätön ratapiha kutsuu ihmisiä järjestämään tapahtumia sekä kuljeskelemaan alueella ja tutkiskelemaan sen tunnelmaa.

Alueella on liikennöinnin päättymisen jälkeen ollut melko vähän liikennettä. Kun tilaa aiemmin jakaneet toiminnot ja aidat ovat poissa, alueen läpi kulkeminen voi tapahtua spontaanisti. Maanpinta jatkuu tasaisena teiden, kenttien, nurmialueiden ja jopa raiteiden yli ja korostaa alueen avoimuutta, mikä mahdollistaa vierailijoiden pysähtelyn sekä reittien ja katseen polveilun. Aukiomaisuus sitoo rakennuskantaa kokonaisuudeksi ja korostaa alueen julkista luonnetta.

Miljöön on liikkumiseen liittyvien rakennusten ja rakenteiden leimaama, ja vähäinen liikenne korostaa alueen pysähtyneisyyttä. Aseman pohjoispuoleinen kaupunkirakenne on alkanut kehittyä, mutta maiseman umpeenkasvun takia maisemakuvan muutos ei näy asema-alueelle. Toisaalta viime vuosina hiljalleen edenneet korjaustyöt ylläpitävät aluetta ja antavat ymmärtää, että valmistautuminen muutokseen on käynnissä.

Asemanseudun kehittämisessä on otettava huomioon lähialueiden muuttuvat olosuhteet. Läheisen Hornhätulan alueen laajeneminen mahdollistaa asema-alueen

muodostumisen koko alueen julkiseksi keskuksiksi. Asukasmäärän kasvu lisää alueella tarvittavia potentiaalisia toimintoja. Aseman julkishenkinen rakennuskanta olisi luontevasti palautettavissa kaikkien kaupunkilaisten käyttöön ja osaksi Porvoon kaupunkirakennetta.

Aseman kehittämisen lähtökohtana on kokonaisuuden elävöittäminen asemahistorian tunnusomaisuudet säilyttäen ja niistä ammentaen. Historiallista ymmärrettävyyttä vahvistaisi näkymien avartaminen sekä rakennuskannan ja istutettujen viheralueiden paljastaminen itsensä kylväytynyttä kasvillisuutta poistamalla. Tarve puistojen ja kevyenliikenteen yhteyksien järjestämisestä korostuu aluetta kehitettäessä ja viherrakenteen muuttuessa.

Ilmeisimmät rautatierakenteet eli rataiskot ja laiturit ovat miljöön kannalta ensisijaisia. Avoimena tilana ne sopeutuvat maisemaan ja omaavat suuren arvon rautatie-toiminnan mahdollistajina ja alueen historian kertojina. Tavara-aseman lastauslaitureja voisi hyödyntää alkupe- räisen kaltaisen käyttötarkoituksensa lisäksi näkyvyyttä vaativien toimintojen jalustana tai kulkureittinä.

Henkilöliikenneaseman ohittava raide voisi toimia sekä visuaalisena että toiminnallisena yhteytenä keskustan ja aseman välillä. Raidetta käytetään jo nykyisellään kevyenliikenteen spontaanina väylänä, joten se olisi luontevasti kehitettävissä rantareitiksi, jonka ympärille voisi koota keskeistä toimintaa. Samalla asema-alue kytkeytyisi tiiviimmin Vanhan kaupungin yhteyteen.

Henkilöliikenneaseman ulkonäkö ja sijainti ovat julkiselle rakennukselle tunnusomaiset. Rakennuksen muuttami-

selle asunnoiksi on kuitenkin jo myönnetty rakennuslupa, joten jatkossa tulisi pitää kiinni sen eduspuiston, laituri- alueen ja raiteen palauttamisesta julkiseen käyttöön. Henkilöliikenteen asemalaiturin julkisen toiminnan mahdollisuuksia laajentaa sen kohdalla oleva viheralueyhteys joelle. Eduspuiston halkaiseva käytöstä poistettu Hämeentien linja tulisi säilyttää rakentamattomana.

Veturipiha kestää hyvin lisärakentamisen. Alueelta on purettu runsaasti rakenteita ja sen luonteeseen kuuluu muutos ja väliaikaisuus sekä vakiintuneiden rakenteiden kerrostuneisuus. Vesitorni-veturitallin merkitystä pihan kohokohtana ja näkymien päätteenä tulisi vahvistaa. Vanhan Hämeenlinnantien ja veturipihan puoleisen avoimen alueen kohdalle ei henkilöasemarakennuksen vahvan hahmon ja tasakorkoisen maanpinnan vuoksi muodostu katutilaa vaan yhtenäinen aukio. Tämä ohjaa mahdollista uudisrakentamista painottumaan veturipihan kaakkois- ja lounaisrajoille.

Vanha Hämeenlinnantie tulisi sekä historiallisen taustansa että mainioiden näkymiensä vuoksi säilyttää läpikult- jettavana, ja mahdollisesti myös läpiajettavana. Alueen eteläpuolella sijaitsevan pysäköintialueen kapasiteetti on riittävä useimpia toimintoja ajatellen. Pysäköintitilaa voisi tarpeen vaatiessa laajentaa väliaikaisin ratkaisuin nykyisen alueen itäpuolelle. Pysäköinnin häivyttämistä asemamiljööstä voisi edistää veturipihan lounaislaidan uudisrakentamisella.

Osalla rakennuksista ja rakenteista ei ole itsenäistä historiallista, maisemallista tai rakennushistoriallista arvoa. Ne saattavat kuitenkin olla tärkeitä päättymisten asema-

toimintojen hahmottamiseksi. Arvokkaampiin kohteisiin rajautuessaan niille on suositeltavaa harkita ainakin osittaista säilyttämistä eräänlaisina kulttuuriympäristön ja muun kaupunkirakenteen vaihettumisvyöhykkeinä.

Elinvoimaisen kaupunkialueen ominaisuuksiin kuuluvat hyvä saavutettavuus, tunnistettava identiteetti ja omaleimainen rakennettu ympäristö. Porvoon rautatieasemanseudun kehittämisellä on tästä näkökulmasta oivalliset lähtökohdat.

ARVOTTAMINEN

ARVOTTAMISPERUSTEET

Eurooppalainen maisemayleissopimus ja Suomen lain-säädäntö velvoittavat tunnistamaan ja vaalimaan rakennetun kulttuuriympäristön ja maiseman arvoja. Tavallisesti arvojen tunnistamista tehdään muutospaineiden alla maankäytön suunnitteluvaiheessa. Arvojen avulla hahmotetaan kulttuuriympäristön kehitystavoitteet ja -periaatteet sekä niiden saavuttamiseksi tarvittavat maisemanhoidon toimenpiteet.

Kulttuuriympäristöllä ei ole luontaisia, synnynnäisiä tai muuttumattomia arvoja, vaan niihin vaikuttavat kohteen aineelliset ja aineettomat ominaisuudet, kohteen konteksti sekä ominaisuuksien ja kohteen välinen suhde. Arvot ovat usein sitoutuneita toisiinsa, yhteismitattomia ja välillä keskenään ristiriitaisia. Suojelun, käytön ja kehittämisen kriteerit liittyvät ennen kaikkea elämyksellisyyteen ja käytettävyyteen eli niihin arvoihin, joilla on merkitystä ihmisten elämänlaatuun sekä alueen vireyteen ja taloudelliseen kehitykseen.⁷

Arvojen taustalla on laaja kirjo erilaisia arvonäkökulmia. Sosiokulttuurisesti kulttuuriympäristö nähdään itseisarvona, johon sitoutuu jaettu merkityksiä, esteettisiä kokemuksia tai jopa pyhyttä.⁸ Ympäristön luonnonarvot nähdään yleensä muista arvoista riippumattomina. Taloudelliset arvot ovat näiden suhteen osittain päällekkäisiä, mutta lähtökohtaisesti ne näkevät kulttuuriympäristön taloudellisen hyödyn välineenä.

7 Luostarinen 2016, 3; Kulttuuriympäristö ympäristövaikutusten arvioinnissa 2002, 39.

8 Luostarinen 2016, 5.

Kulttuuriympäristöt peilaavat tuhansien vuosien pituista historiaa. Menneiden kausien jälkiä ja arvoja halutaan säilyttää tulevaisuutta varten samalla kun ihmisen toiminta ja luonnon prosessit muokkaavat maisemaa alati.⁹ Maiseman luonteeseen kuuluvat muutokset joko heikentävät, vahvistavat tai ylläpitävät määriteltyjä arvoja. Elollisen luonnon nopea muutos antaa toisaalta mahdollisuuden palauttaa menetettyjä arvoja.

Määritetyillä ja kohdennetuilla arvoilla ohjataan kulttuuriympäristön kehitystä. Käsitys siitä, mikä on merkittävää eli millä on suojeluarvoa, muuntuu yhteiskunnan muuttuessa.¹⁰ Arvot on arvioitava uudelleen säännöllisesti, koska ajan kuluminen tuo arvottamiseen uusia näkökulmia. Arvojen ajantasaistamisen avulla varmistetaan mahdollisimman monimuotoisen materiaan sitoutuneen lähteistön, muistin välineen, säilyminen. Säilynyt aineellinen ympäristö sallii tulevaisuuden sukupolvien luoda menneisyydestään uusia tulkintoja.

Porvoon asemanseudun arvottamisen taustaksi on tässä valittu kolme päänäkökulmaa, jotka ovat historialliset, maisemalliset ja rakennushistorialliset arvot.¹¹ Historialliset arvot liittyvät selvitysalueen ominaisuuksiin, jotka kuvastavat, havainnollistavat tai auttavat tulkitsemaan jotain rakentamisajan tai paikan ilmiötä. Maisemalliset arvot kuvastavat kohdealueen roolia tai rooleja ympäröivässä maisemassa, ja rakennushistorialliset eli arkkiteh-

9 Kulttuuriympäristö ympäristövaikutusten arvioinnissa 2002, 38.

10 Kulttuuriympäristö ympäristövaikutusten arvioinnissa 2002, 37.

11 Näkökulmajako on suomalaisissa inventoinneissa tavanomainen. Kivilaakso, 8.

toniset, rakennustekniset ja rakennusperinteeseen liittyvät arvot koskevat alueen rakennuskantaa.

Päänäkökulmien sisällä kohteita arvioidaan arviointiperusteilla harvinaisuus, tyypillisuus, edustavuus, alkupe- räisyys, historiallinen todistusvoimaisuus, historiallinen jatkuvuus ja yhtenäisyys. Perusteet on muokattu lain rakennusperinnön suojelemisesta pohjalta Museoviraston Valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen kriteerejä sekä Pohjoismaiden ministeri-neuvoston Kulttuuriympäristön arvoja apuna käyttäen.¹²

Kriteerien täyttymistä arvioidaan osakohteittain asteikolla erittäin korkea, korkea, vähäinen. Lisäksi annetaan sanallinen arvio siitä, miksi joku elementti kuuluu kyseiseen arvoluokkaan.

12 Laki rakennusperinnön suojelemisesta. 4.6.2010/498: Suojelun edellytykset 8 §; RKY-kriteerit 11/004/2009; Kulttuuriympäristö ympäristövaikutusten arvioinnissa 2002, 36-41.

HISTORIALLISET ARVOT

Rautatiehistorian harvinainen edustaja

Rautatieasemat ilmentävät kaupan ja liikenteen historiaa. Niiden suuri yhteiskuntahistoriallinen arvo on yli 160 vuotta jatkuneen, kaikille elämänaloille vaikutuksensa ulottaneen liikennemuodon kehityksen ilmaisemisessa jälkipolville. Rautatieasema-alueet edustavat liikennemuodon toiminnallista ympäristöä.¹³ Porvoon rautatieasema-alueella on leimallisen rautatiemiljöönsä ansiosta erityistä rautatiehistoriallista merkittävyyttä.

Porvoon rautatieaseman rakennutti yksityinen ratayhtiö. Suomessa harvinaisista yksityisistä radoista Porvoon rata on toiseksi vanhin. Yksityisestä taustasta johtuen kaikkia rakennuksia ei ole toteutettu Valtionrautateiden tyyppi-
piirustusten mukaisesti. Porvoon asema edustaa siten yksityisrahoitteisten ratojen varhaista ja suppeaksi jäänyttä historiaa sekä yksityisradoille muodostunutta omaehtoista rakennusperintöä.

Suomessa rautateiden fyysinen ympäristö on muuttunut voimakkaasti 1900-luvun loppupuolella. Keskeiset ratalinjat on sähköistetty ja muutkin liikennöidyt radat on peruskorjauksissa korotettu sorapenkerein. Porvoossa suurilta muutoksilta on välttytty, koska liikennöinti ja siten kehittäminen päättyi ennen korjausaaltoa. Alueen rakenteeseen tämän jälkeen kohdistuneet muutokset ovat olleet vähäisiä tai luonteivia. Nykyisessä muodossaan Porvoon rautatiemiljöö edustaa Suomen mittakaavassa harvinaistunutta, perinteistä rautateiden kulttuurimaisemaa.

¹³ Aseman puisto ja pihat. MV 2005.

Liikennöinnin ajan historia on arvokas kokonaisuudessaan. Alueella on säilynyt rakenteita kaikista liikennöinnin ajan vaiheista. Eri aikakausien muutokset kuten asuinkäytön siirretty entinen asemarakennus ja vaihteittain laajentunut tavara-asema ilmentävät asema-alueen tarpeiden kehittymistä ja kykyä vastata muutoksiin joustavasti. Säilyneet rakenteet ilmentävät myös hoidon ja käytön historiaa. Säännöllisen rautatietoiminnan päättymisen jälkeen rautatierakenteiden kuten raiteiden ja laitureiden hyödyntäminen on vähentynyt, mutta alueen syntyhistoriaan liittyvät ja identiteettiä tukevat ominaispiirteet ovat edelleen erittäin selkeästi luettavissa.

Porvoon kehityksen kuvastaja

Porvoon radan syntyhistoria kytkeytyy kaupungin teollistumiseen sekä kaupankäyntiin. Sisämaahan suunnattu rata muistuttaa Porvoon ja Hämeen kiinteästä historiallisesta yhteydestä. Rautatie rakennettiin vuosisatoja vanhan Porvoonjokea johtaneen kauppareitin päivitetyksi versioksi ja edustaa toivetta Porvoon kaupungin liittymisestä 1800-luvun lopulla kasvaneiden suomalaisten teollisuuskaupunkien joukkoon. Valmistuessaan rata toi kaupungin imagoon kauppayhteyksien, edistyksen, tehokkuuden ja tekniikan sävyjä.

Porvoon asema oli perusteena koko Kerava-Porvo rataosuuden rakentamiselle, joten aseman merkitys radan ja siihen liittyneen kulttuurin kannalta on ohittamaton. Asema-alue on keskustan seisakkeen purkamisen jäljiltä ainut rautateihin liittyvä rakenne kävelyetäisyydellä Porvoon keskustasta. Ratahanke kuvastaa myös 1860-luvun suuria nälkävuosia sijoittumalla niiden aikaansaamaan, edullisen työvoiman edistämään rakennusaaltoon.

Liikenteen solmukohta ja kohtaamispaikka

Liikenne on leimannut kohdealuetta koko tunnetun historian ajan. Paikkaa sivuavat Suuri rantatie (Vanha Helsingintie), Hämeentie (Vanha Hämeenlinnantie) ja Porvoonjoki ovat kuljettaneet matkustajia vuosisatojen ajan. Vilkkaan rautatietoiminnan aikana alue oli paikallisliikenteen solmukohta, johon liittyi erilaisia kulkuvälineitä. Vaihteittain laajentunut lastauslaituri ilmentää tavarankuljetuksen tehostumaan pyrkintä kehitystä. Säännöllisen rautatietoiminnan lopettamisen ja uusien ohitusteiden rakentamisen jälkeen alueen välittävä merkitys on supistunut, mutta museorautatie sekä olemassa olevat joskin paikallisteiksi jääneet maantiet ovat ylläpitäneet alueen liikenteellistä perintöä.

Alueella on liikennepaikan lisäksi sosiaalishistoriallista arvoa rautatieläisyhteisön asuinalueena. Asuintalot ilmentävät rautatiealueiden kokonaisvaltaista ja henkilökunnan tarpeet huomioon ottavaa suunnittelua. Pihapiirien rakennettu ympäristö jäsentelyineen ja sijoitteluineen viestii yhteisön rautatiekulttuurille tyypillisestä sosiaalisesta kerroksisuudesta ja elämänmuodosta 1800-luvun lopulta lähtien.

Porvoon asema-alueella on myös merkitys yksittäisen joukkotapahtumien todistajana. Päivittäisen junaliikenteen matkustajavirtojen lisäksi alueelle on kokoonnuttu esimerkiksi aktivisti Eugen Schaumanin hautajaissaattoon vuonna 1906. Voimakkaita joukkotapahtumia ovat olleet myös sotiinlähdöt 1910-, 1930- ja 1940-luvuilla. Viimevuosikymmeninä museorautatien, rakennussuojelusäätiö Salvuksen sekä tuoreimpana asemalle palautuneen kioskin toiminta on kerännyt alueelle laajan joukon tapahtumakävijöitä, jotka ovat luoneet alueesta uutta muistikerrostumaa.

MAISEMALLISET ARVOT

Asema-alue maisemassa ja maisemana

Porvoon rautatieasema muodostaa itsellisen kokonaisuuden, jolla on maisemallista arvoa Porvoonjokivarren ainutlaatuisessa kulttuuriympäristössä. Porvoon aseman erityisyys perustuu rautatietoiminnan ehdoilla toteutetun rakennetun ympäristön laajuuteen ja puhuttelevuuteen. Asemanseudun elämyksellisyys syntyy aistillisesti monipuolisen, mittakaavaltaan inhimillisen ja mielikuvitusta kutkuttavan rakennetun ympäristön limittymisestä jylhään luonnonmaisemaan.

Asema-alueella ei ole yksittäistä hallitsevaa maisematekijää. Aseman vakiintunut rakenne sisältää vaihtelevuutta ja sopusointuisuutta kylämaisessa mittakaavassa, jossa kaikilla rakenteilla on merkitystä alueen sisäisten näkymien rajaajina. Kokonaisuus on maisemallisesti merkittävämpi kuin yksittäisten rakennusten, rakennelmien tai ympäristön osien arvojen summa toisistaan erillisinä.

Reitit ohjaavat tarkastelualueen liikennettä sekä näkömäsuuntia. Ratapiha ja pistoraiteeksi lyhentynyt entinen keskustan raideyhteys, joki ja tarkastelualueen läpi kulkevat vanhat tiet ylläpitävät visuaalisia ja toiminnallisia yhteyksiä sekä alueen sisällä että ympäröivään maisemaan. Tärkeimmät avoimena säilyneet näkymäsektorit suuntautuvat veturipihalta ratapihalle ja Vanhalta Hämeenlinnantieltä kohti Vanhaa Porvoota. Itsekylväytynyt kasvillisuus on peittänyt henkilöliikenteen asemalaiturin näkymäyhteyden jokirataan.

Osa-alueiden maisemallisia arvoja

Henkilöliikenneasema muodostuu asemarakennuksesta, laiturialueesta ja niiden yhteydessä olevasta eduspuistosta. Henkilöliikenneasema on asema-alueen sydän sekä keskeisen sijaintinsa vuoksi että asemaidentiteetin kiinnittymiskohtana matkustajien muistijäljissä. Merkittävältä julkisivuiltaan keskeissymmetrinen asemarakennus luo asema-alueen rakenteeseen tarpeellisen joelle katsovan poikkiakselin. Suurmaisemassa jalopuurivein korostettu eduspuisto on asema-alueen ilmeisin julkinen puisto ja toimii Vanhan Hämeenlinnantien selväpiirteisenä reunana. Henkilöliikenneaseman maisemallinen arvo on erittäin korkea.

Tavara-asema muodostuu tavaramakasiineista sekä niiden yhteydessä olevista lastauslaitureista. Rautateitä tai Vanhaa Hämeenlinnantietä pitkin lähestyttäessä tavarasema aloittaa asema-alueen ja muodostaa sen pohjoisportin. Lastauslaiturit jäsentävät asema-aluetta ja ovat asemamiljöössä sekä toiminnallisesti kiinnostava että näkömäpiirteenä tärkeä osatekijä. Tiili- ja puurakenteita yhdistelevä makasiinikokonaisuus sitoo asema-alueen tiilisiä ja puisia rakennuskantoja toisiinsa. Tavara-aseman maisemallinen arvo on erittäin korkea.

Veturipiha muodostuu varikkorakennuksista ja niiden yhteydessä sijaitsevasta, ratapihan päätteenä olevasta aukioista. Toiminnallisten vaatimusten synnyttämä aukio on Porvoon asemamiljöössä tilallisesti ainutlaatuinen. Pääosin tiilinen rakennuskanta erottautuu lähiympäristön puurakenteista materiaalillaan ja on asemamiljöönkin mittakaavassa erityisen rautatieläistä. Veturipihan raken-

nuksilla ja rakenteilla on tärkeä rooli koko asema-alueen identifiomisessa rautatieasemaksi. Pihan puurakennusten merkitys syntyy pääosin tilan rajaamisesta ja mittakaavasta. Maanvaihtojen vuoksi itse pihamaa on kulttuurihistoriallisesti vaatimaton. Tilallisuuden ja ilmeikkään rakennuskantansa vuoksi veturipihan maisemallinen arvo on erittäin korkea.

Asemakylä muodostuu jokivarren ja radan välisistä asuinrakennuksista, niiden talousrakennuksista ja näitä ympäröivistä pihoista. Lehdettömään aikaan asemakylän rakennukset kehystävät henkilöliikenneasemalta ja veturipihalta avautuvia jokinäkymiä. Näkyvän maisemapaikan vuoksi rakennuskanta edustaa Vanhasta Porvoosta ja Näsinmäiltä katsottuna koko asema-aluetta, mikä vuoksi asemakylän maisemallinen arvo on erittäin korkea.

Asemapäällikön pihapiiri käsittää Asemapäällikön talon talousrakennuksineen ja piha-alueineen. Asuinrakennus on suuren kokonsa vuoksi näkyvä osa pienimittakaavaisesta maisemasta. Talon kaakkoispuolella on asema-alueen vanhin yhtäjaksoinen viheralue, jonka nykyisessä puustossa on vielä osia 1950-luvun puutarhasuunnitelmasta. Asuinrakennuksen ja viheralueen vuoksi Asemapäällikön pihapiirin maisemallinen arvo on korkea.

Pohjoinen ratapiha-alue muodostuu Ratakadun osuudella kulkevista raiteista sekä välittömästi niiden yhteydessä olevasta rakennuskannasta. Raiteet mahdollistavat alueen alkuperäisen käytön jatkamisen, joten raiteiden merkitys maisemassa on ohittamaton. Ratapiha-alueella säilytyksessä olevien vanhojen vaunujen liikuttelu muuttaa näkymiä ratapihoille ominaisella sattumanva-

raisuudella. Rakennuskantaa on jäljellä erittäin vähän, ja säilynytkin on jäänyt pusikoituneen maiseman sisään. Ratapiha-alueen maisemallinen arvo on erittäin korkea, mutta raiteita ympäröivän rakennuskannan maisemallinen arvo on vähäinen.

Asemamaiseman identiteettirakennukset

Aseman maisemallisen omaleimaisuuden kannalta tärkeimpiä ovat identiteettirakennukset, jotka määrittelevät aluetta ja ovat tärkeässä roolissa alueen sisäisissä tai alueelle saapumisen näkymissä. Niiden sarjassa korostuvat suurikokoiset, typologisesti erikoiset ja henkilöliikenteeseen liittyvät rakenteet.

Henkilöliikenteen asemarakennus ja asemalaituri

Aseman julkisin rakennettu kokonaisuus; aikanaan matkustajaliikenteen kulminaatiopiste; tärkeä osa useita näkymiä; kaupunkikuvallisesti ja todellisesti keskeinen sijainti; asemarakennuksen liikenteellinen ja julkisivujäsentely saavat aikaan tilallisen poikkiakselin; asemalaituri ja raide vahvistavat oleellisesti rakennuksen alkuperäisen käyttötarkoituksen ymmärrettävyyttä.

Vesitorni-veturitalli. Maiseman korkein rakennus; huomattava näkymien pääte kaikista tärkeimmistä lähestymissuunnista.

Kaareva veturitalli. Alueen vahvin rautatieidentiteetti; tärkeä rooli asema-alueen etelärajana.

Tavaramakasiini ja lastauslaituri. Porvoon radan syntyperusteeseen eli tavarankuljettamiseen liittyvä rakenne;

vahva liikenteellinen identiteetti; näkymän pääte ja porttirakenne Vanhan Hämeenlinnantien suunnasta saavuttaessa; voimakas tilanjakaja.

Työväen asuinkasarmi. Osoittaa vanhan Hämeentien 1890-luvulla muutetun linjan alkamisen; toinen osa asema-alueen porttia nykyistä Vanhaa Hämeenlinnantietä luoteesta saavuttaessa.

Asemapäällikön talo. Massallisesti merkittävä rakennus hallitsee useita näkymiä ja vahvistaa asema-alueen länsireunaa.

Ratamestarin talo. Asemakylän itäreunalla sijaitseva kohde on Porvoon Vanhasta kaupungista katsottaessa asema-alueen näkyvin rakennus; Vanhan sillan ja aseman välistä raidetta pitkin lähestyessä Ratamestarin talo toimii asema-alueen porttina.

Raiteet. Maanpinnan tasoon luontevasti asettuva raiteisto ylläpitää alkuperäisen käytön, junaliikennöinnin, mahdollisuutta. Niiden liittyminen veturitalleihin, kääntöpöytään, tavara-asemaan ja henkilöliikenneasemaan sekä jatkuminen kohti vanhaa kaupunkia kertovat olennaisesti eri osa-alueiden käytöstä.

RAKENNUSHISTORIALLISET ARVOT

Porvoon rautatieaseman ilmeikäs rakennuskanta on vaihtelevan yhtenäinen. Pääosa kokonaisuudesta on valmistunut 1870-luvun ja 1900-luvun ensimmäisen vuosikymmenen välisenä aikana ja yhtenäisten ympäristöllisten edellytysten vallitessa. Ajankohdalle tyypillisen rakennustavan laajempina kontekstina voi pitää saman ajan teollisuusrakentamista. Omistajien vaihtumisesta johtuvat kehitysresurssien ja -painopisteiden muutokset näkyvät rakennuskannan sykäyksittäisenä kerroksellisuutena.

Rakennustypologia on rautatiearkkitehtuurille ominainen. Asemalla on säilynyt lähes kaikki perinteisen rautatierakennuskannan osat asema-, varikko- ja huolintarakennuksista henkilökunnan asuntoihin ja talousrakennuksiin. Höyryveturin aikaiseen miljööseen oleellisesti kuuluneiden halkokatosten puuttuminen kertoo Porvoon rautatietoiminnan jatkumisesta dieselvetureiden ajalle.

Rakennushistoriallinen arvo erityisen korkea

Henkilöliikenteen asemarakennus

- 1890-luvun rakennus (2. vaiheesta) on suomalaisen rakennusperinnön mittakaavassa harvinainen
- Ulkoasu ilmentää kohteen alkuperäistä käyttöä
- Edustava esimerkki aikansa puurakennustekniikasta
- Julkisivujen huolellisella uusrenessanssijäsentelyllä on alueen yhtenäisyyttä korostavaa arvoa rinnastuessaan asemakylän asuinrakennuksiin
- Luonteeltaan sopeutuvat julkisivumuutokset eivät ole merkittävästi heikentäneet rakennuksen arkkitehtonista ilmaisuvoimaa
- Uudet rakennusosat ilmentävät henkilöliikenneaseman toiminnan jatkuvuutta 1980-luvulle.

Rakennus sisältää arkkitehtonisia, rakennusperinteeseen liittyviä ja rakennusteknisiä arvoja.

Vesitorni-veturitalli ja kaivo

- 1870-luvun rakennus (1. vaiheesta) on suomalaisen rakennusperinnön mittakaavassa harvinainen
- Harvinainen myös rautateihin liittyvänä rakennuksena, koska ei noudata tyyppiirustuksia
- Tyypillinen ja edustava esimerkki aikansa tiilirakennustavasta, jossa tiilen rakenteellisuudella saadaan aikaan puhtaiksi muurattujen julkisivujen klassistinen jäsentely
- Tiilirakennuksella on yhtenäistävää arvoa liittyessään veturipihan pääosin muurattuun rakennuskantaan
- Historiallinen todistusvoimaisuus syntyy alkuperäiseen käyttötarkoitukseen liittyvistä säilyneistä rakenteista. Kaivo ja vesitorni paljastavat oleellisia osia höy-

ryveturitekniiikan vaatimuksista ja tukevat kertomusta kohteen alkuperäisestä käytöstä

- Muutostöissä on jatkuvuuteen liittyviä arvoja. 1920-luvun vesitorni on toteutettu alkuperäisten osiin sopeutuvasti ja niiden ominaispiirteitä kunnioittaen.
- Myöhemmät julkisivujäsentelyä rikkovat muutokset on pääasiassa häivytetty 2000-luvun korjauksissa, mikä heikentää rakennuksen historiallista ilmentämisvoimaa mutta eheyttää merkittävästi julkisivuarkkitehtuuria
- Rakennuksella on harvinaisuuteen liittyvää arvoa toisena kahdesta asema-alueen ensimmäisestä rakennusvaiheesta säilyneenä rakenteena.

Rakennus sisältää arkkitehtonisia, rakennusperinteeseen liittyviä ja rakennusteknisiä arvoja.

Kaareva veturitalli

- 1900-luvun alun rakennus (2. vaiheesta) on suomalaisen rakennusperinnön mittakaavassa harvinainen
- Valtionrautateiden tyyppiirustusten mukainen, kaksipilttuinen tiilestä muurattu talli kertoo ilmaisuvoimaisesti kohteen alkuperäisestä käytöstä
- Edustava esimerkki aikansa rationaalisesta tiilirakennustavasta, jossa massa ja julkisivut määriteltiin toiminnallisuuden ehdoilla
- Ulkoasu pääsääntöisesti alkuperäinen. Puhtaiksi muurattuja julkisivuja jäsennetty muurausteknisin menetelmin.

Rakennus sisältää arkkitehtonisia, rakennusperinteeseen liittyviä ja rakennusteknisiä arvoja.

Työväen asuinkasarmi

- Sekä rakennuksen alunperin 1870-luvulla (1. vaiheesta) lamasalvottu runko että 1890-luvun loppupuolella toteutettu siirto, laajentaminen ja verhoilu (2. vaiheesta) edustavat suomalaisen rakennusperinnön mittakaavassa harvinaistuneita ilmiöitä
- Runkorakenteella on historiallista todistusvoimaa kuluuttuaan aiemmin aseman ensimmäiselle henkilöliikennettä palvelleelle asemarakennukselle. Mittakaava viestii edelleen entisestä julkisesta roolista.
- Kokonaisuus edustaa 1800-luvun loppupuolen hienostunutta ja vikasietoista puurakennustekniikkaa
- Uusrenessanssin tyylipiirtein toteutettu julkisivujen jäsentely on edustava ja ajankohdalle tyypillinen, ja liittää rakennuksen arkkitehtonisesti asemakylän ja henkilöliikenneaseman rakennuskantaan.

Rakennus sisältää arkkitehtonisia, rakennusperinteeseen liittyviä ja rakennusteknisiä arvoja.

Asemapäällikön talo

- 1900-luvun alun rakennus (2. vaiheesta) on suomalaisen rakennusperinnön mittakaavassa harvinainen
- Ulkoasu ilmentää kohteen alkuperäistä ja edelleen jatkuvaa asuinkäyttöä sekä asemapäällikön korkeaa arvoa lähiyhteisön hierarkiassa
- Edustava esimerkki aikansa rakennusteknisesti huippuunsa hiotusta puurakennustavasta, massoittelevasta ja julkisivujäsentelystä.

Sisältää arkkitehtonisia, rakennusperinteeseen liittyviä ja rakennusteknisiä arvoja.

Rakennushistoriallinen arvo korkea

Tavaramakasiini

- 1870-luvun rakennus (1. vaiheesta) on suomalaisen rakennusperinnön mittakaavassa harvinainen
- Ulkoasu ilmentää kohteen alkuperäistä käyttöä
- Alkuperäinen rankorunkoinen osa sekä muuratut ja salvotut laajennusosat edustavat selkeälinjaisina toiminnallisuuslähtöistä talousrakennusperinnettä
- Laajennusosien yhtenäinen mittakaava liittää rakennusteknisesti erilaiset osat kokonaisuudeksi.

Sisältää rakennusperinteeseen liittyviä ja rakennusteknisiä arvoja.

Ratamestarin talo

- 1890-luvun rakennus (2. vaiheesta) on suomalaisen rakennusperinnön mittakaavassa harvinainen
- Ulkoasu ilmentää kohteen alkuperäistä ja edelleen jatkuvaa asuinkäyttöä
- Edustava esimerkki aikansa puurakennustavasta
- Julkisivujen korosteosissa on säilynyt rakennusajalle tyypillisiä uusrenessanssi-aihteita, jotka liittävät rakennuksen arkkitehtonisesti asemakylän ja henkilöliikenneaseman rakennuskantaan
- Julkisivumuutokset eivät ole merkittävästi heikentäneet rakennuksen arkkitehtonista ilmaisuvoimaa
- Muutokset ilmentävät rakennuksen asuinkäytön jatkuvuutta.

Rakennus sisältää rakennusperinteeseen liittyviä ja rakennusteknisiä arvoja.

Virvoitusjuomakioski

- Todennäköisesti 1910-luvun loppupuolen rakenne (3. vaiheesta) on suomalaisen kioskiperinnön mittakaavassa harvinainen
- Alkuperäisessä muodossa säilyneenä kohde on edustava esimerkki arkkitehtonisesti eheästä kokonaisuudesta
- Huolellisesti toteutettu julkisivujäsentely on rakennusajankohdalleen tyypillinen
- Alkuperäisen käyttötarkoituksen säilyminen tukee kohteen historiallista jatkuvuutta.

Sisältää arkkitehtonisia ja rakennusteknisiä arvoja.

Kohteella on rakennushistoriallista arvoa osana kokonaisuutta

Yhteissauna, nykyinen asuinrakennus

- 1890-luvun rakennus (2. vaiheesta) on suomalaisen rakennusperinnön mittakaavassa harvinainen
- Rakennus edustaa ajankohdalle tyypillistä puurakennustapaa, jossa lamasalvottu runko on järjestetty savuhormikimpun ympärille
- Rakennuksen käyttö ei ole jatkunut alkuperäisen kaltaisena. Julkisivumuutosten seurauksena rakennuksen alkuperäisyyteen liittyvä arvo on oleellisesti heikentynyt. Sisältää rakennusperinteeseen liittyviä ja rakennusteknisiä arvoja.

Läntinen rivivaja

- 1890-luvun rakennus (2. vaiheesta) on suomalaisen rakennusperinnön mittakaavassa harvinainen
- Vain vähäisiä muutoksia kokeneella, rakennusajalleen tyypillisellä ulkoasulla on alkuperäisyyteen liittyviä arvoja
- Ulkoasu ilmentää kohteen alkuperäistä käyttöä
- Edustava esimerkki aikansa vikasietoisesta puurakennustavasta.

Rakennus sisältää rakennusperinteeseen liittyviä arvoja.

Itäinen rivivaja

- 1890-luvun rakennus (2. vaiheesta) on suomalaisen rakennusperinnön mittakaavassa harvinainen
- Alkuperäinen käyttötarkoitus tunnistettavissa edelleen rakennuksen eteläpäädyssä

- Massaan ja julkisivuihin kohdistuneet muutokset vähentäneet rakennusperinteeseen liittyviä arvoja
- Muutokset ilmentävät tarpeiden kehittymistä ja käytön historiallista jatkumoa.

Rakennus sisältää rakennusperinteeseen liittyviä arvoja.

Tavara-aseman lastauslaituri

- 1970-luvun rakenne (3. vaiheesta) ei ole ikänsä puolesta harvinainen
- Laiturin perustuksissa on todennäköisesti aikaisempiin laitureihin liittyviä rakennuskiviä, minkä vuoksi rakenteessa on materiaaliin liittyviä säilyneisyysarvoja
- Muutostarpeiden perusteella uusittu rakenne ilmentää tavarankuljetustoiminnan historiallista jatkuvuutta.

Rakenne ei sisällä merkittäviä arkkitehtonisia, rakennusperinteeseen liittyviä tai rakennusteknisiä arvoja.

Veturipihan makasiini

- 1900-luvun alun rakennus (2. vaiheesta) on suomalaisen rakennusperinnön mittakaavassa kohtalaisen harvinainen
- Ulkoasu ilmentää kohteen alkuperäistä käyttöä
- Edustava esimerkki aikansa vikasietoisesta puurakennustavasta.

Rakennus sisältää rakennusperinteeseen liittyviä arvoja.

Paja

- 2000-luvun rakennus (4. vaiheesta) ei ole ikänsä puolesta harvinainen
- Ulkoasu ilmentää kohteen käyttötarkoitusta ja sopeu-

tuu arkkitehtonisesti veturipihan vanhempaan rakennuskantaan

- Sekä pajatoiminta että sen edellyttämät perinteiset rakennetekniset ratkaisut tukevat rakennuspaikan historiallista jatkuvuutta.

Rakennus sisältää rakennusperinteeseen liittyviä arvoja.

Kääntöpöytä ja jakoraiteet

- Alunperin 1870-luvulta peräisin oleva rakenne (1. vaiheesta) on suomalaisessa mittakaavassa harvinainen
- Kääntöpöydän säilyneessä koneistossa on tekniikan historiaan liittyviä arvoja
- Kunnostuksien yhteydessä uudistetut osat kertovat toiminnan historiallisesta jatkuvuudesta.

Rakenne sisältää rakennusteknisiä arvoja.

Kellari ja sauna

- 1800-luvun lopussa aloitettu ja 1900-luvun puolivälissä jatkettu rakennus on suomalaisen rakennusperinnön mittakaavassa harvinainen
- Ulkoseinien kaksoisrakenne ilmentää vaihteista rakentamista sekä oivaltavaa vastausta kellarin kylmänäeristävyyden teknisiin vaatimuksiin
- Vaatimaton ulkoasu ilmentää talousrakennuskäyttöä
- Muutosvaiheet kertovat käytön historiallisesta jatkuvuudesta.

Rakennus sisältää rakennusperinteeseen liittyviä ja rakennusteknisiä arvoja.

Työväen rivivaja

- 1900-luvun alkupuolen rakennus (3. vaiheesta) on suomalaisen rakennusperinnön mittakaavassa kohtalaisen harvinainen
- Vain vähäisiä muutoksia kokeneella, rakennusajalleen tyypillisellä ulkoasulla on alkuperäisyyteen liittyviä arvoja
- Ulkoasu ilmentää kohteen alkuperäistä käyttöä
- Edustava esimerkki aikansa vikasietoisesta puurakennustavasta.

Rakennus sisältää rakennusperinteeseen liittyviä arvoja.

Työväen käymälä

- 1900-luvun alkupuolen rakennus (3. vaiheesta) on suomalaisen rakennusperinnön mittakaavassa kohtalaisen harvinainen
- Vaatimattomalla ulkoasulla on alkuperäisyyteen liittyviä arvoja
- Ulkoasu ilmentää kohteen alkuperäistä käyttöä

Rakennus sisältää rakennusperinteeseen liittyviä arvoja.

Asemapäällikön puuvaja

- 1900-luvun alkupuolen rakennus (3. vaiheesta) on suomalaisen rakennusperinnön mittakaavassa kohtalaisen harvinainen
- Rakennusajalleen tyypillisellä ulkoasulla on alkuperäisyyteen liittyviä arvoja
- Ulkoasu ilmentää kohteen alkuperäistä käyttöä
- Edustava esimerkki aikansa vikasietoisesta puurakennustavasta.

Rakennus sisältää rakennusperinteeseen liittyviä arvoja.

Ei rakennushistoriallisia arvoja

Vaihdinkoju

- 1940-luvun rakennus (3. vaiheesta) ei ole suomalaisen rakennusperinnön mittakaavassa erityisen harvinainen
- Rakennustapansa, sijaintinsa ja rakentamisajankoh- tansa perusteella rakennus ei liity aseman muuhun rakennuskantaan
- Erittäin huono kunto vähentää rakennuksen alkuperäisyyteen liittyvää säilyneisyysarvoa.

Rakennus ei sisällä merkittäviä arkkitehtonisia, rakennusperinteeseen liittyviä tai rakennusteknisiä arvoja.

Läntinen huolinta-asema

- 1900-luvun puolivälin siltarakenne (3. vaiheesta) ei suomalaisen mittakaavassa ole erityisen harvinainen
- Huono kunto vähentää rakennuksen alkuperäisyyteen liittyvää säilyneisyysarvoa.

Rakennus ei sisällä merkittäviä arkkitehtonisia, rakennusperinteeseen liittyviä tai rakennusteknisiä arvoja.

1990- ja 2000-luvun pienikokoiset talousrakennukset ja rakenteet kuten asemakylän jätekatokset, postilaatikkotekineet ja asemapäällikön pihapiirin autokatos eivät sisällä merkittäviä arkkitehtonisia, rakennusperinteeseen tai rakennustekniikkaan liittyviä arvoja.

YHTEENVETO

Kohde sijaitsee Porvoonjoen rannassa Vanhan Porvoon, Näsinmäen, Linnamäkien ja Johannisbergin selänteiden sekä jokilaakson muodostamassa maisemallisessa solmukohdassa, jossa Vanha Hämeenlinnantie ja Vanha Helsingintie yhtyvät. Asema-alueen ominaispiirteisiin kuuluvat toimintalähtöinen jäsentely, harkittu puusto, inhimillinen mittakaava sekä ilmeikkään rakennuskannan aikaan saamat vaihtelevat näkymät.

Pääasiassa melko lyhyen ajan sisällä 1870-1910 valmistunut mutta typologisesti monipuolinen rakennuskanta muodostaa olemukseltaan eheän rautateiden historiallisen toimintaympäristön. Rakennustavaltaan ajalleen tyypillinen rakennuskanta on suurimmalta osin hyväkuntoista.

Alue kuuluu valtakunnallisesta arvokkaaseen Porvoonjoen maisema-alueeseen, yhteen Suomen kansallismaisemista ja siihen sisältyy vanhan Porvoon-Hämeenlinna -tien kiinteä muinaisjäännös. Lisäksi osa alueesta kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin Rautatieaseman ja Suuren rantatien rakennettuihin kulttuuriympäristöihin (RKY) sekä Porvoon kansalliseen kaupunkipuistoon.

Historiallisia arvoja

Porvoon rautatieasemaan liittyy rautatiehistoriallisia sekä laajemmin liikenteen ja teollisuuden historiaan liittyviä arvoja. Asemalla on myös elinkeino- ja sosiaalihistoriallisia arvoja Porvoon ja sen lähialueiden kehityksen kuvastajana sekä ihmisten asuin- ja kohtaamispaikkana.

Maisemallisia arvoja

Alue identifioituu julkiseksi ympäristöksi. Veturipihan, ratapihan ja liikenneasemien tunnistettavuus houkuttelee paikalle ihmisiä.

Identiteettitekijät ja maamerkit:

- Vesitorni-veturitalli näkymäpäättäneä kaupungista ja Vanhaa Helsingintietä saavuttaessa ja osoittamassa asema-alueen alkamista
- Tavara-asema näkymäpäättäneä Vanhaa Hämeenlinnantietä saavuttaessa ja osoittamassa asema-alueen alkamista
- Henkilöliikenneasema rautatiealueen julkisluonteisena kruununa ja tilallisena kulminaatiopisteenä
- Eduspuisto maisemasta erottuvana viheralueena
- Raiteisto

Tärkeät näkymäakselit ja avoimet tilat:

- Avoin ratapiha
- Henkilöliikenneaseman ohittava raide
- Vanha Hämeenlinnantie rajana, reittinä ja näkymäsarjana, johon kuuluvat vesitorni-veturitalli, henkilö- ja tavaraliikenteen asemat, työväen asuinkasarmi ja Asemapäällikön talo sekä tietä reunustavat puurivit
- Näkymäyhteys henkilöliikenneaseman ja joen välillä
- Avoin jokiranta, joka mahdollistaa aseman liittymisen kaupunkimaisemaan.

Rakennushistoriallisia arvoja

Porvoon rautatieaseman rakennuskanta on valmistunut pääosin 1870-luvun ja 1900-luvun ensimmäisen vuosikymmenen välisenä aikana. Rakennuskanta on Suomen mittakaavassa vanhaa ja harvinaistunutta.

Rakennuskantaan kuuluvat lähes kaikki perinteisen rautatierakennuskannan osat asema-, varikko- ja huolintarakennuksista henkilökunnan asuntoihin ja talousrakennuksiin. Tämän vuoksi rakennuskannalla on erityistä arvoa esimerkkinä suomalaisesta rautatieasema-arkkitehtuurista.

Pääosa rakennuskannasta on rakennusteknisesti valmistusajankohdalleen tyypillistä, joten sillä on rakennusperinteeseen liittyviä arvoja. Varikkorakennuksilla ja -rakenteilla on lisäksi tekniikan historiaan liittyviä arvoja.

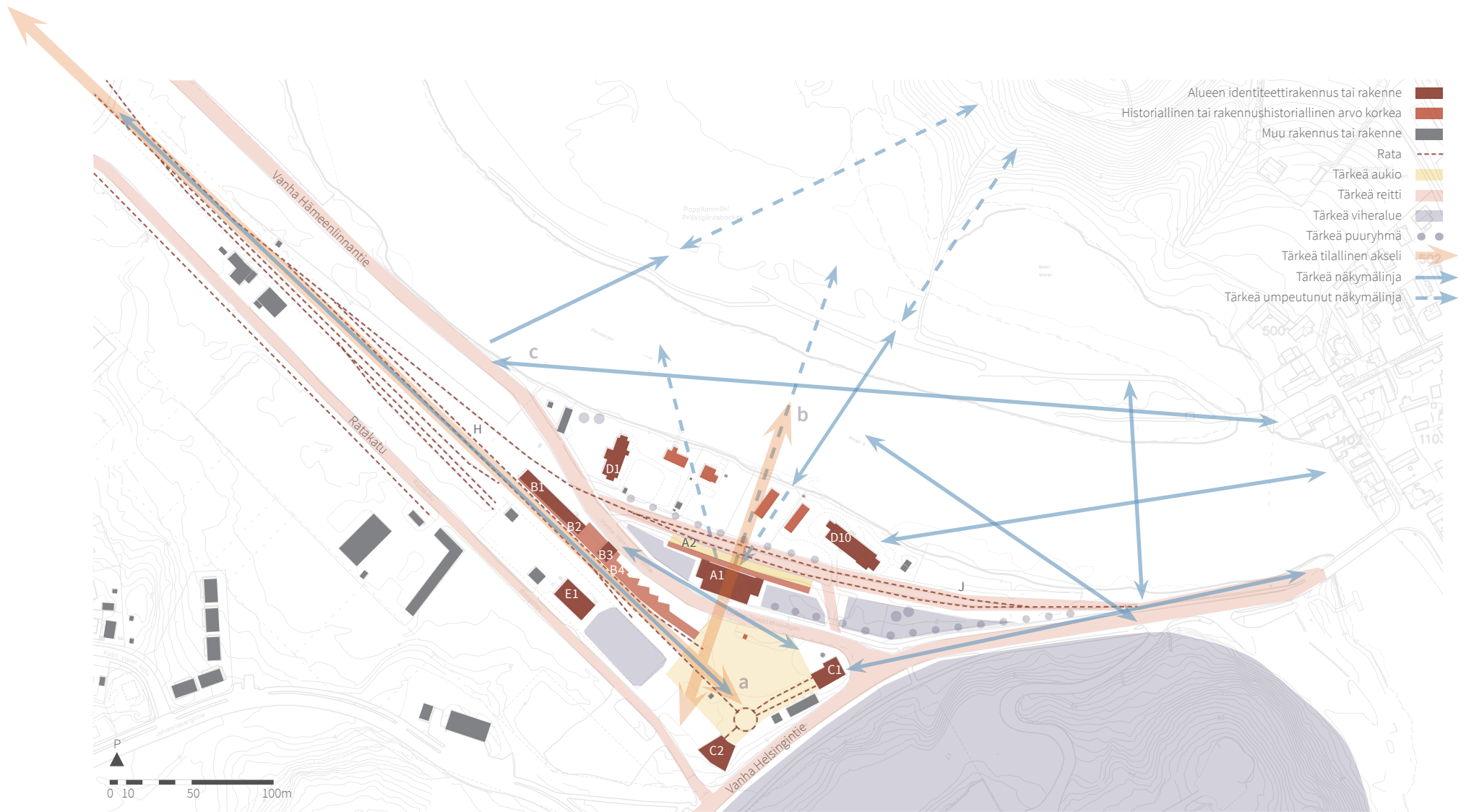
Yhteenveto rakennuskannan arvoista

Kohteella on historiallisia (H), maisemallisia (M) tai rakennushistoriallisia (R) arvoja.

- A1 Henkilöliikenneasema (H, M, R)
- A2 Asemalaituri (H, M)
- B1-B3 Tavaramakasiini (H, M, R)
- B4 Lastauslaituri (H, M)
- C1 Vesitorni-veturitali ja kaivo (H, M, R)
- C2 Kaareva veturitalli (H, M, R)
- C3 Veturipihan makasiini (H, R)
- C4 Paja (H, R)
- C5 Resiinavaja (H)
- C6 Kioski (H, R)
- C7 Kääntöpöytä (H, M, R)
- D1 Työväen asuinkasarmi (H, M, R)
- D2 Työväen rivivaja (H, R)
- D3 Työväen käymälä (H, R)
- D4 Jätekatos (-)
- D5 Kellari ja sauna (H, M, R)
- D6 Yhteissauna, nykyinen asunto (H, M, R)
- D7 Uudet vajat (-)
- D8 Läntinen rivivaja (H, R)
- D9 Itäinen rivivaja (H, R)
- D10 Ratamestarin talo (H, M, R)
- D11 Ratamestarin kellari (H)
- E1 Asemapäällikön talo (H, M, R)
- E2 Asemapäällikön puuvaja (H, R)
- E3 Autokatos (-)
- F1 Vaihdinkoju (H)
- G Läntinen huolinta-asema (H)

ARVOTUSLAUSE

Porvoon rautatieasema-alue on historiallisesti, maisemallisesti ja rakennushistoriallisesti arvokas kulttuuriympäristö, jossa rautateiden rakennusperintöön liittyvä rakennuskanta sekä raiteisto on kokonaisvaltaisesti hyvin säilynyt ja tukee paikan historiallisen käytön ja luonteen ymmärtämisen mahdollisuuksia. Historiallinen merkittävyys syntyy alueen liittymisestä Porvoon kauppa-, teollisuus- ja liikennehistorian kehitykseen. Maisemallinen merkittävyys syntyy alueen elämyksellisestä roolista Porvoonjoen kulttuurimaisemassa. Rakennushistoriallinen merkittävyys syntyy rakennuskannan arkkitehtonisista, rakennusperinteeseen liittyvistä ja rakennusteknisistä erityispiirteistä.



135 Kaavio arvokkaista rakennuksista, rakenteista, reiteistä ja näkymistä. Maiseman kannalta tärkeimpiä rakennuksia ovat henkilöliikenneasema (A1), tavarasema (B1-B3), vesitorni-veturitalli (C1), kaareva veturitalli (C2), työväen asuin-

kasarmi (D1), Asemapäällikön talo (E1) ja ratamestarin talo (D10). Rakenteista merkittävimmät ovat raiteisto (H ja J), asemalaituri (A2) ja lastauslaituri (B4). Tilallisesti tärkeät akselit muodostuvat veturi- ja ratapihojen välille (a) ja veturipihalta

henkilöliikenneaseman kautta joelle (b). Tärkeimmät näkymälinjat seuraavat rataa, teitä tai ylittävät joen. Tärkein avoimena säilynyt näkymä (c) suuntautuu ratapihan pohjoispuolitse Vanhalta Hämeenlinnantieltä kohti Vanhaa Porvoota.

LÄHTEET

ARKISTOT

KA Rhk	Kansallisarkisto Ratahallintokeskus: Rautatierakennusten piirustusarkisto
MV	Museovirasto Kuva-arkisto: Porvoo I U1110 : 4789 Porvoo II U1110 : 47B10 Diat kunnittain: P Porvoo 5. U111 : 6cc1 Rakennushistorian kuvakokoelma: Porvoo 916 : 4 Rautatieasemat M-R U1110 : 17A5
PK	Porvoon kaupunki Vanhoja karttoja, ilmakuvia ja rakennuslupa-asiakirjoja, asemanseudun vuonna 1991 tehtyyn selvitykseen liittyviä piirustusaineistoja. Kopterikuvat 2016
PM	Porvoon museo Kuva-arkisto
SR	Suomen rautatiemuseo Kuva-arkisto: Porvoon asema Asemalaituri näkymiä Asema-alueelta Vesitornit - Viskurit - Kaivot - Pumput Varikot - Veturitallit - Vengit = kääntöpöydät Veturitallit ja vengit Piha-aluekuvaukset : Porvoo

PAINETUT LÄHTEET

Alameri, Mikko: Rataosa Kerava-Porvoo, vaiheet vuoteen 1917. Rautatiemuseon vuosikirja 1980-81.

Alameri, Mikko. Porvoon-Keravan rata. Resiina-lehti 27-28, 20.9.1974.

Alameri, Mikko: Porvoon-Keravan rautatie. S. 245-276 teoksessa Leveät kiskot. Suomen yleiselle liikenteelle avatut yksityiset leveäraiteiset rautatiet. Toim. Matti Borgström ja Olavi Kilpiö. Suomen Rautatiemuseo 2008.

Aseman puisto ja pihat. Asema-alueiden hoito-ohje. Museovirasto 2005.

Edgren, Torsten ja Gardberg, C.J.: Porvoon kaupungin historia 1. Porvoon seudun esihistoria, keskiaika ja 1500-luku, 1996.

Hedengren, Johannes (toim).: Anteckningar om Borgå-Kervo Järnvägs uppkomst. Helsingfors, 1899.

Hellström, Thure: Valtionrautateiden huonerakennukset. Teoksessa Suomen Valtionrautatiet 1862-1912, osa II, s. 311-387.

Hiekkanen, Markus: Borgå. Medeltida städer. Museiverket 1981.

Huvila, Pirjo: Rautatieasemat. S. 42-53 teoksessa Lähdön ja saapumisen paikat. Suomen Kotiseutuliitto 2006.

Keränen, Tapio: Veturitallit, osa 2. Veturitallit asemittain aakkosjärjestyksessä. Resiina 3/1998.

Kilpiö, Olavi: Yhteenvedo. Suomen yksityiset yleiselle liikenteelle avatut leveäraiteiset rautatiet. S. 419 teoksessa Leveät kiskot. Suomen yleiselle liikenteelle avatut yksityiset leveäraiteiset rautatiet. Toim. Matti Borgström ja Olavi Kilpiö. Suomen Rautatiemuseo 2008.

Kivilaakso, Aura: Rakennusperintö suojelun kohteena. Suomen rakennustaiteen museo.

Kukkonen, Heikki: Aseman paikka - terminaalit yhdyskunnan rakenteessa. S.16-21. Teoksessa Lähdön ja saapumisen paikat. Suomen Kotiseutuliitto 2006.

Kulttuuriympäristö ympäristövaikutusten arvioinnissa - opas pohjoismaiseen käytäntöön. Pohjoismaiden ministerineuvosto 2000.

Luostarinen, Annina; Timo Ylimaunu: Kulttuuriympäristö kaavoituksessa - Arvottaminen kaavasuojelelussa Oulun keskustassa 50 vuoden ajalla. Arkeologia, Oulun yliopisto.

Mäkelä-Alitalo, Anneli: Porvoon kaupungin historia III : 1. Porvoon kaupunki, Porvoo 2000.

Mäkelä-Alitalo, Anneli: Porvoon kaupungin historia III : 2. Porvoon kaupunki, Porvoo 2004.

Porvoon pitäjän historia I ja II.

Schultz, K.A.: Selonteko ei radoista. Teoksessa Suomen Valtionrautatiet 1862-1912, osa II, s. 1-188.

Selén, Göran: Borgå socken genom tiderna 1. Borgå 1996.

Selén, Göran: Porvoon pitäjä kautta aikojen 2. Porvoon maalaiskunta 1997.

Valanto, Sirkka: Suomen rautatieasemat vuosina 1957-1920. Museovirasto 1982.

Valtionrautatiet 1912-1937. Rautatiehallitus, Helsinki 1937.

Valtionrautatiet 1937-1962. Rautatiehallitus, Helsinki 1962.

Valtionrautatiet 1962-1987. Rautatiehallitus, Helsinki 1987.



SELVITYKSET

Arvokkaat maisema-alueet. Maisema-aluetyöryhmän mietintö II. Ympäristöministeriö 66/1992.

Häsänen, Merja: Asemanseutu. Porvoon kaupunki, kaupunkisuunnittelu-osasto 6/91.

Kansallismaisema. Ympäristöministeriö. Alueiden käytön osasto. Helsinki 1993.

Karjalainen, Mika: Rautatiepuiston inventointi. Museovirasto 2001.

Lausunto maaperän puhdistustarpeesta Porvoon veturitallien ja makasiinien alueella, Porvoo. Museovirasto 7.1.2013.

Mätäjärven kaatopaikan kunnostuksen yleissuunnitelman luonnos. Ramboll Finland Oy, 11/2016.

Niam Porvoo Ratakatu 3. Maaperän pilaantuneisuuden ja puhdistustarpeen arviointi. 8-50213-0211 / versio A0, 2012.

Porvoonjokilaakson maisemaselvitys ja maisemanhoidon yleissuunnitelma. Itä-Uudenmaan liitto, julkaisu 69, Porvoo 2001.

Rautatierakennukset. Puurakennukset. Rautatierakennusten korjausohjeet 1. Museovirasto 1998.

Rautatierakennukset. Asemarakennus. Rautatierakennusten korjausohjeet 2. Museovirasto 1999.

Rautatierakennukset. Asemapäällikön talo. Rautatierakennusten korjausohjeet 3. Museovirasto 1998.

INTERNET

GTK Maankamara-karttapalvelu.
Geologian tutkimuskeskus

gtk.fi

JYX Heikki Rantatupa historialliset kartat.
Historian ja etnologian laitos, Jyväskylän yliopisto.

vanhakartta.fi

Kyppi Kulttuuriympäristön palveluikkuna. Museovirasto.
kyppi.fi

> Arkeologiset kohteet:

Rautatieasema

Vanha rautatieasema

> Rakennusperintökohteet:

Porvoon rautatieasema-alue

(viitattu 28.6.2017)

MMVK Vanhat painetut kartat -palvelu.
Maanmittauslaitos.
vanhatpainetutkartat.maanmittauslaitos.fi

PKp Porvoon karttapalvelu
kartat.porvoo.fi

PKk Porvoon kaupungin kotisivut
porvoo.fi
> Porvoon kansallinen kaupunkipuisto
> Raportteja ja luontoselvityksiä

RKY Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut
kulttuuriympäristöt. Museovirasto.

rky.fi

> Porvoon rautatieasema

(viitattu 28.6.2017)

TM Timo Meriluodon vanhat kartat.
Yksityinen karttojen digitaalinen arkisto.
timomeriluoto.kapsi.fi

YM Ympäristöhallinnon yhteinen verkkopalvelu.
Ympäristöministeriö.

ymparisto.fi

> Kansallismaisemat:

<http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Luonto/Maisemat/Kansallismaisemat>



SAATSI ARKKITEHDIT

PORVOON ASEMANSEUTU / RAKENNETUN YMPÄRISTÖN SELVITYS / LIITTEET / 31.5.2017

LIITTEET

Liite A: Kiinteistötunnukset



SAATSI ARKKITEHDIT

PORVOON ASEMANSEUTU / RAKENNETUN YMPÄRISTÖN SELVITYS / LIITTEET / 31.5.2017

