

Porvoon huoltoasema

Kivinen autovaja- ja huoltoasemarakennus Tontilla n:o 6, Korttelissa n:o 19 Nikolain- ja Kaivokatujen kulmassa Porvoon kaupungissa.

Suppea rakennushistoriallinen selvitys ja ominaispiirteiden selvitys funkkisaikakauden huoltoasemasta.

Laitila Arkkitehdit 18.9.2019

Porvoon huoltoasema – Suppea rakennushistoriallinen selvitys

Kivinen autovaja- ja huoltoasemarakennus Tontilla n:o 6, Korttelissa n:o 19 Nikolain- ja Kaivokatujen kulmassa Porvoon kaupungissa.

Sisällysluettelo

Ensimmäinen ei toteutunut – maailmanhistoriakin tuli väliin.	3
Johdanto-osa	3
1.1. Bensiininmyynnin historiaa Suomessa.....	3
1.2. Teboilin historiaa.....	4
1.3. Tehtävä ja kohde.....	5
Kaava-aineistoa vuodelta 1843.....	7
1.4. Perustiedot ja rakennuspaikka.....	7
Kaava-aineistoa vuodelta 1903.....	8
1.5. Rakennuspaikka nykyään	10
2. Uudisrakennus, vuodelta 1937-	14
2.1. Rakennuttaminen	14
<i>Suomen Autoklubin vuosikirja 1940-1941 antaa taulukossaan tarkat tiedot vuosien 1928-1939 autotuonneista:</i>	16
2.2. Suunnitteluratkaisut	17
30.6.1937 -	17
12.8.1938 -	18
22.9.1938 -	20
2.3. Lopullinen suunnitelma ja rakennettu asu	23
3. Muutoshistoria 1937-2018.....	24
3.1. Rakenteelliset korjaukset ja muutokset.....	24
7.8.1944	24
Muutoksia - 1947	24
24.11.1977	27

26.9.1994	27
9.8.2001	28
Yhteenveto muutoksista:.....	29
3.2. Ajoituskaaviot muutoksista	31
3.3. Kuntoarvio ja rakenneauriot.....	35
3.4. Kulumat ja korjaustarve	63
3.5. Muutokset toiminnassa.....	63
3.6. Muutokset kaupunkirakenteessa	63
4. Nykytila 2019	63
Lähteet:	65

Ensimmäinen ei toteutunut – maailmanhistoriakin tuli väliin.

Ensimmäiset suunnitelmat ovat ajalta ennen toista maailmansotaa ja sodan syttyminen vaikutti suuresti rakennukseen ja maailmaan johon se suunniteltiin.

Johdanto-osa

1.1. Bensiininmyynnin historiaa Suomessa

Vuonna 1912 avattiin Suomen ensimmäinen ”hyrysysille” (kuten aikansa suomen kielen vierassanojen korvaajaksi kuviteltu Suometar-lehden 1907 kilpailun voittanut korvaaja automobiilille kuului)¹ tarkoitettu tankkausasema Viipurin Revonhääntään. Tätä aiemmin autot oli tankattu astioista ja suoraan tynnyristä, käsipumpulla tai ilman. Tästä ensimmäisestä tankkausasemasta, kuten monista myöhemmistäkään ei valokuvaa löydy.

Toinen bensiinipumppu oli tiettävästi Sergei Nikolajeff Jr:n mittari Arkadiankadulla n:o 2 Helsingissä, vuodelta 1913. Väliin tulivat Ensimmäinen Maailmansota kesällä 1914 jolloin autoja pakko-otettiin Venäjän armeijalle ja myöhemmät sotien levottomuudet. Bensiinin tuonti Suomeen jatkui 1918-1919 Englannista ja Yhdysvalloista.

Maailmansotien välisenä aikana bensiinin myyntiä hallitsi Esso (Nobel-Standard, alun perin Standard Oil) ja Shell (Masut) . Asemarakenteen merkittävä muutos tuli maaliskuun 1924 asetuksesta, joka määräsi tulenarkojen nesteiden varastoinnin maan alle.² Bensiinin myynti lisääntyi aina suureen lamaan 1930-luvun alkuun saakka. Maailmansotien välisen ajan bensiiniä myytiin kioski-mallisista kojuista, joiden pihalla oli yksi tai useampi valaistu bensiinimittari. Bensiiniasemat ovat olleet alkuajoista lähtien muuttuvia, väliaikaisia ja tilapäisiä, maahantuojien kilpaillessa ja merkkien muuttuessa.

Suomen ensimmäinen oikea huoltoasema valmistui Tampereelle linja-autoasemien yhteyteen 1929, suunnittelijanaan Bertel Strömmer.³ Nämä klassismin tyylliset rakennukset purettiin Hatanpäältä 1950-luvulla ja Pyyrikintorilta vuonna 2000.

Vuonna 1939 Suomen Autokartan mukaan bensiinin myyntipisteitä oli yli 1000.⁴ Syksyllä 1939 bensiini joutui säännöstelyyn sodan uhan takia ja sitä sai vain kupongeilla lähes 10 vuotta. Tämä hiljensi huoltoasemat ja lähes lopetti yksityisautoilun. Sotia edeltäneelle tasolle palattiin vasta 1947.



*Nobel Standardin bensiiniasema Hietalahdentorin laidassa.
Kuva Sundström Eric, 1926. Helsingin kaupungin museo*



*Klassistista tyyliä edustanut Standard-asema Tampereen
Pyyrikintorilla. Kuva Tampereen museoiden kuva-arkisto*

Suomen tiettävästi vanhin toimiva huoltoasema on vuonna 1935 avattu Helsingissä Mechelininkadulla sijaitseva, arkkitehti Georg Jägerroosin (1901-1956) suunnittelema Esso-asema, jota operoi nykyisin ABC.⁵ Ensimmäinen huoltoasema kahvio avattiin 1954 Autorin tiloihin Tampereen Tullinaukiolle. Yksilölliset asemat vaihtuivat tyyppiasemiin 1950-luvulla kilpailujen myötä (mm. Heikki ja Kaija Siren / Shell)

Suomessa on tiettävästi suojeltu rakennussuojelulain mukaisella valtioneuvoston päätöksellä vain kaksi huoltoasemarakennusta. 1935 rakennettu funktionalistinen Shell Hyvinkäällä on suojeltu 1996 ja toimii nykyään hampurilaisravintolana. 1999 on suojeltu 1930 valmistunut Nurmeksen Esso (Johan Johansson) joka toimii nykyisin kaupungin tilana. Asemakaavalla suojeltuja asemia on Suomessa noin kymmenen.⁶

1.2. Teboilin historiaa

Suomalainen merikapteeni Mauritz Skogström perusti kahden liikemiehen kanssa yhtiön nimeltä Trustivapaa Bensiini Oy - Trustfri Bensin Ab Helsingissä vuonna 1934. 1940-luvulla Trustivapaa Bensiini kasvoi voimakkaasti ja toiminnan laajentuminen edellytti lisää pääomaa. Vuonna 1948 TB:n omistaja Göran Ehrnrooth ja toimitusjohtaja Rafael Rahikainen päättivät ratkaista rahoitustarpeen pyytämällä kansainvälisesti myyntitarjouksia. Parhaan tarjouksen teki V/O Sojuznefteexport, jolle kaksi vuotta aikaisemmin oli Pariisin rauhansopimuksen perusteella siirtynyt Viipurissa 1932 perustettu öljy-yhtiö Suomen Petrooli Oy. Näin TB:stä ja SP:stä tuli sisaryrityksiä, joilla oli yhteinen pääkonttori ja johto Helsingissä.



Vuonna 1959 yhtiö aloitti kevyen polttoöljyn tuonnin ja markkinoinnin Suomessa. 1960-luvulla yhtiö ryhtyi tuomaan Suomeen raskasta polttoöljyä, joka kasvatti nopeasti suosiotaan energianlähteenä. Voiteluaineseikoittamo ja öljylaboratorio rakennettiin Herttoniemeen 1962 ja tuotanto alkoi seuraavana vuonna. 1967 aloitettiin nestekaasun maahantuonti. Huoltamoverkostoon kuului 1960-luvun lopulla yli 400 liikepaikkaa.

1966 Trustivapaa Bensiinin uudeksi nimeksi valittiin nimikilpailun perusteella Oy Teboil Ab.

1980-luvulla Teboil oli vahvasti mukana Suomen öljyalan kehityksessä. Ensimmäisenä öljy-yhtiönä Suomessa yhtiö aloitti huoltamoillaan kattavan testaustoiminnan ja kehitti takuuhuoltopalvelun. 1981 se toi ensimmäisenä luottokorttiautomaatit huoltamoille.⁷

Funktionaalista tyyliä edustanut TB-asema Helsingin Käpylässä 1956. Samoilla piirustuksilla rakennettiin lukuisia asemia ympäri Suomen. Kuva Teboil.

Leimallisesti funkkispiirteinä pidettyjä nauhaikkunoita, kaarevia julkisivuosia ja aukkojen massoittelua kokonaisuuksiksi alkaa esiintyä laajemmin vasta 1950-luvulla.

1992 Teboil toi ensimmäisenä markkinoille kaikkiin autoihin sopivan lyijyttömän bensiinin, Teboil Terran. Samana vuonna Haminaan avattiin uusi voiteluainetehdas laboratorioineen. Vuonna 1993 Heinolassa avattiin aivan uudentyyppinen liikenteen palvelukeskus, Teboil Tähtihovi. Vuonna 2000 avattiin Teboil Pirkanhovi Lempäälässä. Samalla perustettiin Suomen Tähtihovit Oy, josta tuli Teboilin tytäryhtiö.

Vuonna 2005 venäläinen PAO LUKOIL osti Teboilin ja Suomen Petroolin koko osakekannan Nafta Moskvasta (entinen Sojuznefteexport). 2006 LUKOIL ja amerikkalainen ConocoPhillips sopivat kaupasta, jolla ConocoPhillipsin huoltoasemat siirtyivät LUKOILin omistukseen. Sopimukseen kuuluivat JET-asemat Euroopassa. Teboil osti ConocoPhillipsin Finlandin, ja sen nimi muutettiin Suomen Tähtiautomaatit Oy:ksi. Jet-automaattiasemat muutettiin Teboil Express -automaattiasemiksi. Vuonna 2008 Suomen Petrooli, Suomen Tähtihovit ja Suomen Tähtiautomaatit fuusioitiin Teboiliin.

1.3. Tehtävä ja kohde

Tämän selvityksen kohteena on 1940-luvulla valmistunut, valkoiseksi rapattu ja funktionalistiselta aikakaudelta oleva edustava tiili- ja betonirunkoinen rakennus Porvoon keskusta-alueella. Rakennus on alun perin suunniteltu autovaja- ja huoltorakennukseksi, eikä ensimmäisissä suunnitelmissa ollut mukana polttoaineiden jakelua. Ensimmäiset suunnitelmat on päivätty 30.6.1937 ja suunnittelijana on J. Brander. Aikakauden Insinööri- ja arkkitehtimatrikkelista ei löydy tuolla nimellä arkkitehtia ja ne kaksi insinööriä jotka löytyvät ovat kone-insinöörejä joista toinen työskenteli tuolla ajalla Wärtsilä konsernilla ja toinen, kylläkin Porvoossa syntynyt, olisi ollut 12v.

Matrikkelista löytyy arkkitehti Kustaa Adolf Brander (1868-1944), mutta etunimen alkukirjain ei täsmää, häneen eikä lapsiin.

Rakennuksen suunnittelu- tai rakentamisajalta ei löydy paikallislehdistä mainintoja, mutta kuohuvan maailmantilanteen huomioiden (esim. Espanjan sisällissota, Itävallan miehitys Saksan toimesta ja Olympiastadionin rakentaminen Helsingissä) tätä ei voi pitää poikkeavana.

Rakennuksen suunnittelun vaiheita on useita, jotka on hyvin dokumentoitu Porvoon kaupungin rakennusvalvonnan arkistossa. Suuri osa rakennuksen ominaispiirteistä on ollut mukana alusta saakka, vaikka monet suunnitelmaversiot eivät olekaan toteutuneet. Tällä hetkellä rakennus on tyhjiillään.



Kioskityyliä edustanut Trustivapaan Bensiinin asema Salossa 1950-luvulla. Kuva Wikipedia Commons



Teboil Sotkamo, vuodelta 1956.
Kuva Kainuun Mobilistit

Rakennuksen asema Porvoon katukuvassa on erikoinen. Itse rakennus on hyvinkin neutraali ja toimii taustana pihalle sekä porrastuksena takana olevalle mäelle. Rakennuksen sijoitus luo aukion, eikä varsinaista katutilaa. Aukiolla ei kuitenkaan ole nykykäytöllä kokoontumistilan identiteettiä.

Huoltoasemat rakennustyyppinä muodostavat oleellisen osan Suomen liikenteen ja kaupan rakennuksista jotka ovat autokannan muuttuessa harvenemassa ja muuttamassa muotoaan. Tästä kehityksestä on merkkejä jo Teboilin historiaosiossa, mutta voimakkaimpina esimerkkeinä toimii ääripää kylmäasemineen ja pieniä kauppakeskuksia muistuttavine liikenneasemineen.

Tämän selvityksen tehtävänä on tarjota apua kaupunkikuvaa ja tulevaa maankäyttöä arvioitaessa, tehdä neutraali selostus rakennuksen kaupunkikuvallisesta ja rakennustaiteellisesta merkityksestä, ja antaa rakennukselle viitekehys suhteessa aikalaisiinsa ja säilyneeseen kaupunkirakenteeseen.

Työn tuloksena selvityksen on tarkoitus tarkastella huoltoaseman ja sen alueen historiaa, asemaa kaupunkikuvassa ja kaupunkirakenteessa, säilyneisyyttä, määrittää sen ominaisluonnetta ja erityispiirteitä tilakokonaisuuksittain ja osina.

Työ laaditaan tilanteessa, jossa toiminta rakennuksessa on loppunut ainakin toistaiseksi ja kiinteistön ja rakennuksen omistaja Teboil on aikeissa siirtää toimintonsa paremmin liikennevirtoihin soveltuvaan paikkaan. Haasteena nykytilanteessa on tontin sijainti vilkkaasti liikennöidyn ja liikennevalo-ohjatun sisäänantoloväylän varressa, jossa liikennevirrat risteävät tontille saapuvan tai lähtevän liikenteen kanssa. Tavoitteena on löytää ratkaisu jonka huolto/käyttö voidaan hoitaa turvallisesti ja tarkoituksenmukaisesti. Toiminnan jatkumisesta ja sen tulevasta tavasta, ratkaisusta ja sijainnista päätetään erikseen eikä se ole tämän selvityksen piirissä.

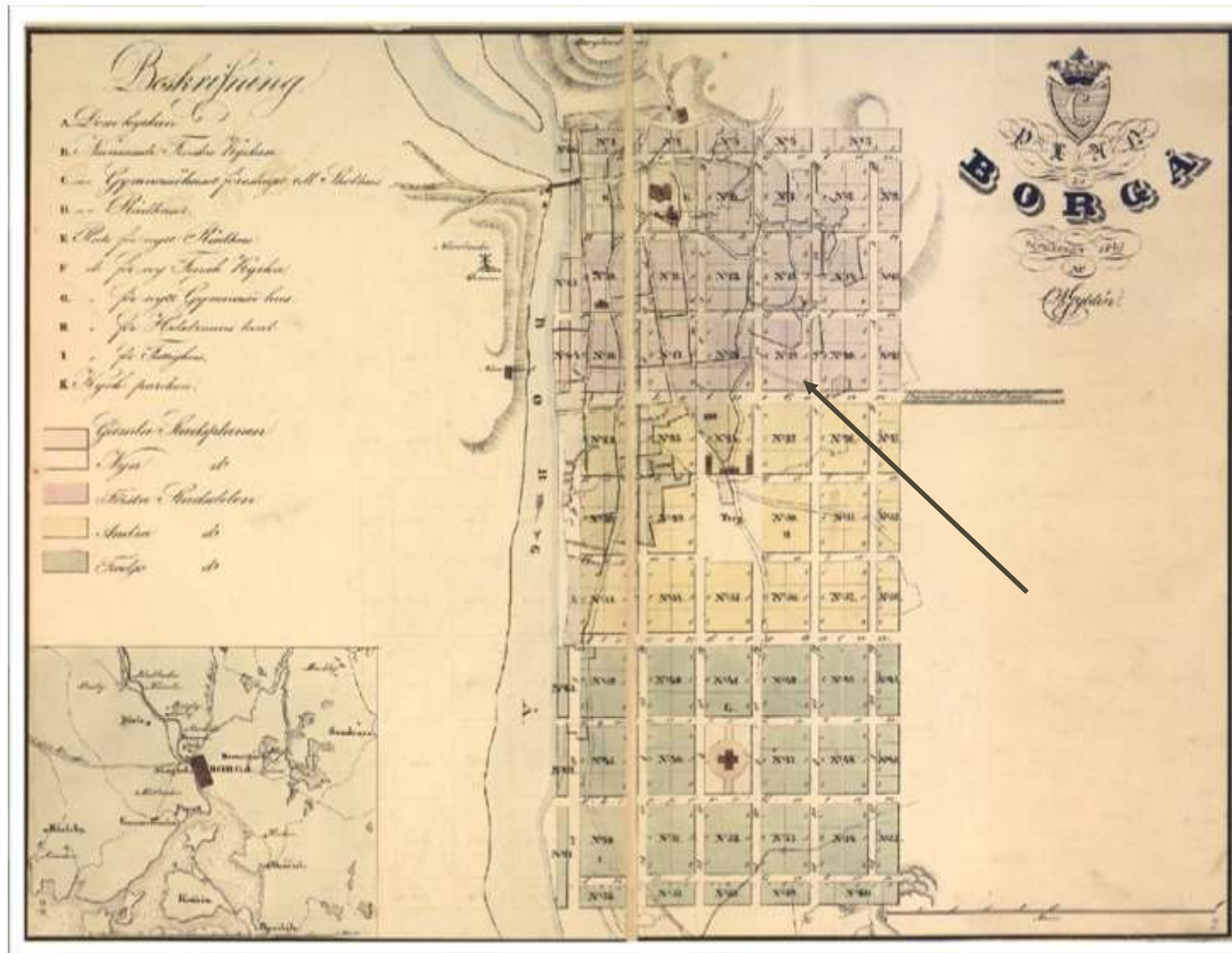
Teboil Porvoo, vuosi ja kuvaaja tuntemattomat.

Kuva Teboilin historiikista

Huomioitavaa on, että lipan päällä ja korkean osan seinässä on TB-logo vanhassa asussaan. Ainoa löytynyt kuva oletettavasta valmistumisvaiheesta.



1.4. Perustiedot ja rakennuspaikka



Kaava-aineistoa vuodelta 1843

Seuraavilla sivuilla on kaava- ja kartta-aineistoa rakennuspaikan ympäristöstä sekä aiemmilta vuosisadoilta että rakennusajalta.

Rakennuspaikka on merkitty nuolella.

Tontin läpi on aiemmin mennyt kartan mukaan tie eikä se ole kaavan laadinnan aikaan ollut osa kaupunkikortteileita.

Kaava-aineistoa vuodelta 1903

Alue on ollut kaavojen mukaan rakentamatonta tonttimaata 1900-luvun alussa, silloisen kaupunkirakenteen reuna-alueilla ja loogisella paikalla Loviisaan johtavan tien varrella.

Vanha silta kaupunkialueen luoteiskulmassa on ollut historiallinen ylityspaikka Porvoonjoelle, josta on saavuttu kirkonmäen läheisyyteen.

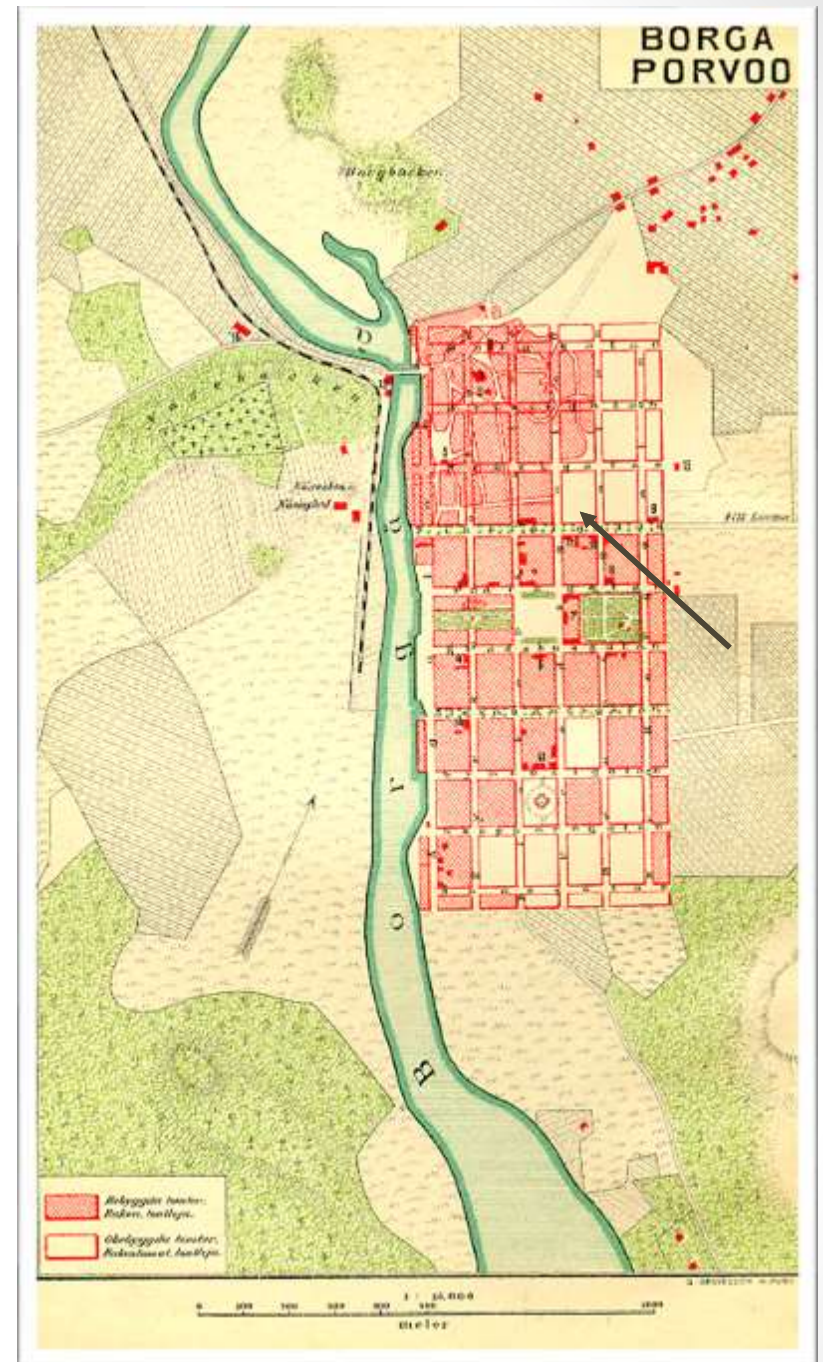
Aikaisemmin jo C. L. Engel olisi 1800-luvun puolivälissä halunnut rakentaa toisen sillan tälle paikalle, jotta saavuttaisiin kaupungin keskustaankin eikä sen laidalle, missä vanha silta sijaitsi. Hanke olisi kuitenkin lähteiden mukaan tuolloin tullut liian kalliiksi, eikä sitä ole vuoden 1903 karttaan merkitty. Silloisen Nikolainkadun päätteeksi on kuitenkin varattu sillalle paikka ja sitä on kaavailtu Loviisaan johtavan tien kanssa uudeksi pääväyläksi.

Uusi silta valmistui kuitenkin vasta 1957 ja tien nimi oli silloin jo Mannerheiminkatu. Silta on korkea, koska sen alta kulki rakentamisaikaan rautatie, joka on sittemmin purettu.

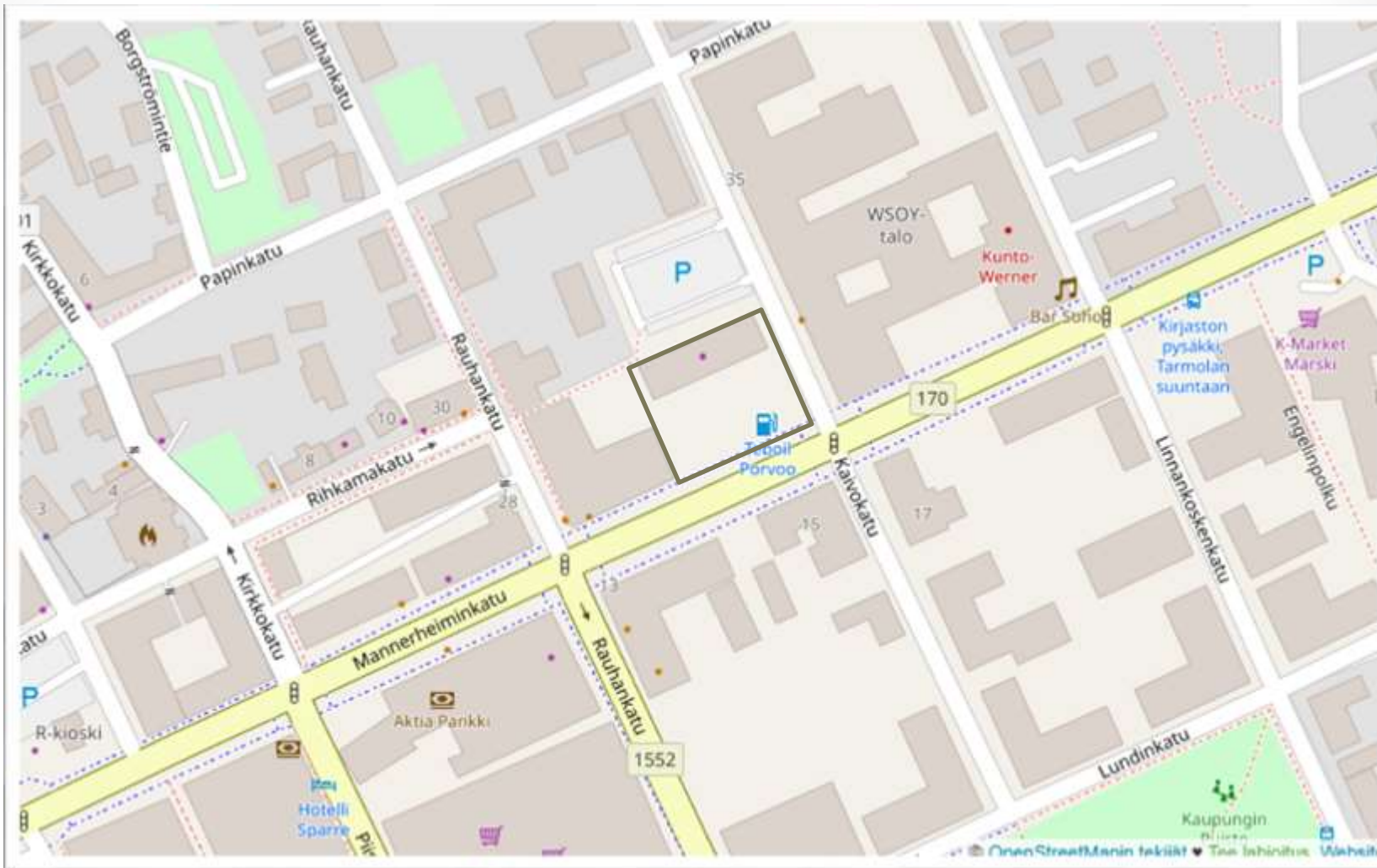
Uusin Alekstanterinkadun silta on vuodelta 2004. Nykyisin joen molemmin puolin on laajat rakennetut alueet ja kaikkiaan neljä siltaa.



Borgå: Gamla Iris 1906. Christienninin Albumi, Porvoon museo



Histdoc.net, Suomen kaupunkikarttoja 1903, Porvoon keskusta kohteen ympäristöstä.



OpenStreetMap, karttaote Porvoon keskustasta kohteen ympäristöstä.

1.5. Rakennuspaikka nykyään

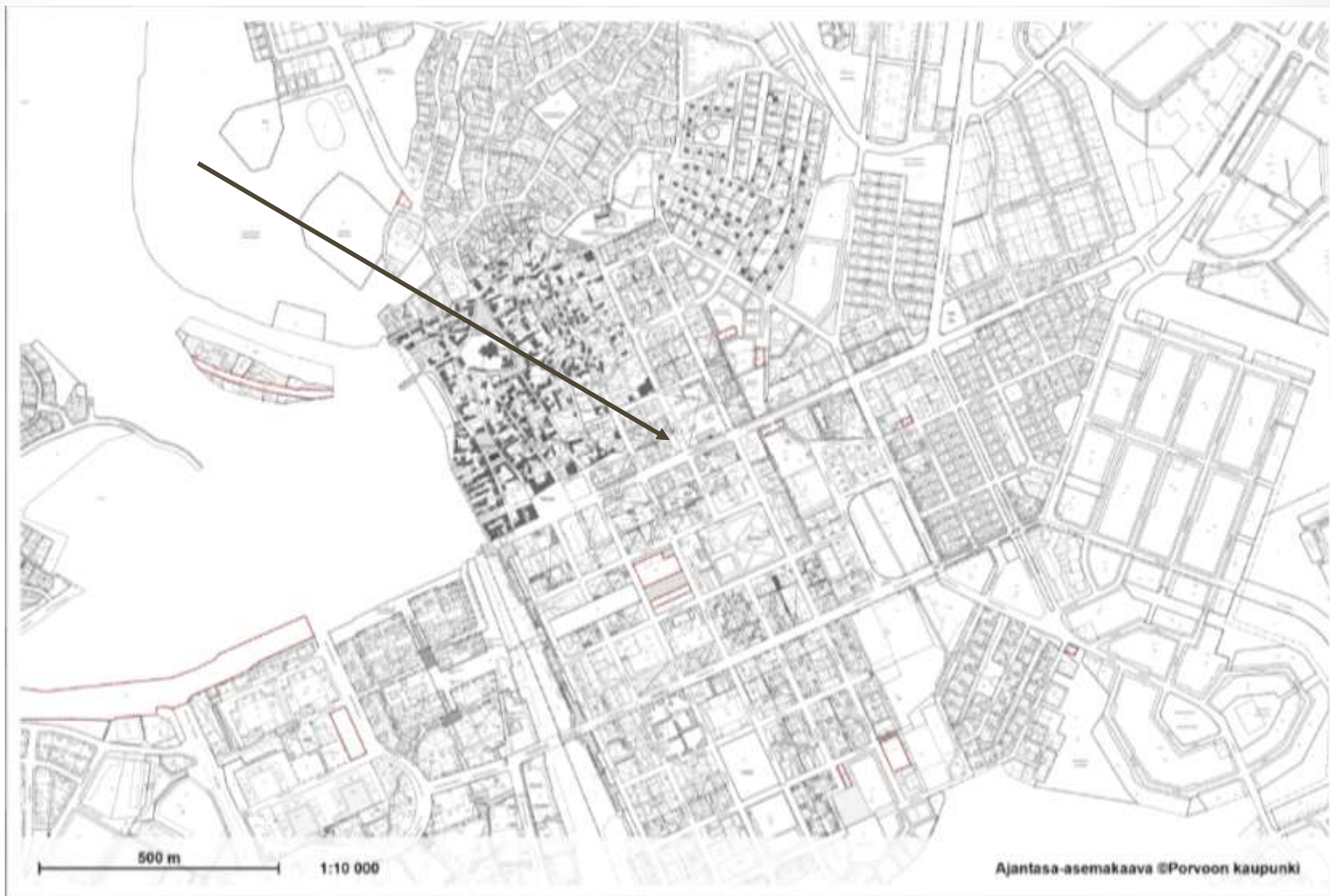
Rakennus on sijoitettu tontin takarajaan kiinni, pois katulinjasta. Edustalla on mittava, liikennöity piha-alue joka rajoittuu lännessä tonttiin ja naapuritaloon, pohjoisessa huoltamon rakennukseen, idässä nousevan kadun tukimuuriin ja etelässä katuun. Katu on otsikosta poiketen nykyisin (toisen maailmansodan jälkeen) nimetty Nikolainkadun sijaan Mannerheiminkaduksi, Kaivokatu on saman niminen.

Kadun rooli on keskusta-alueen pääväyliä, rakenteena puistokatu ja tarkemmin bulevardi. Bulevardi tarkoittaa tyyppinä puistokatua, jossa on keskimmäisenä ajoradat, joiden reunoilla on puurivi, ja reunimmaisina kevyen liikenteen väylät ennen reunustavia rakennuksia.



Rakennuspaikan liikenne on kiireisinä aikoina haastavaa Mannerheimintien suuntaisesti liikkuvien autojen sulkiessa tontilta poistuvan liikenteen välillä täysin. Tällöin autot odottavat pääsyä tontilta pois osin kevyen liikenteen väylän päällä, sulkien puolestaan jalankulkija- ja pyöräliikenteen. Varsinkin polttonestejakelun autot ovat suuria ja niiden liittyminen poikittain liikennevirtaan aiheuttaa häiriötä valo-ohjattuun pääkadun liikenteeseen.

Kuvalähde: Ortokuva: Maanmittauslaitos.



Kaavaote: Porvoon kaupunki, kaavakartat



Tontilla nykyisin oleva rakennus ei ole tontin voimassa olevan asemakaavan mukainen. Kaavassa on rakennusmassa Mannerheiminkadun varrella, joka jatkuu nelikerroksisena ylös Kaivokatua. Tontin pohjoispuolella oleva paikoitusalue on myös kaavasta eroava. Kaavassa pohjoispuoliselle tontille on suunniteltu rakennus rajoittumaan nykyisen huoltoasemarakennuksen takaseinään ja tontin rajaan.

KLH-1

Liike- ja toimistorakennusten korttelialue.

Tontille saa sijoittaa autojen huoltoasematoimintaa palvelevia tiloja max. 400 k-m^2 ja enintään 30 % kerrosalasta asuntoja.

Rakennusten sokkeli tulee käsitellä samaan tapaan kuin rakennusten julkisivu siltä osin kuin se ylittää 0,5 metrin korkeuden jalkakäytävän tasosta mitattuna.

Rakennusten kadunpuoleisella julkisivulla tulee katutasolla olla ikkunaa tai näyteikkunaa vähintään 50 % kadunpuoleisen julkisivun pituudesta.

Liike- ja toimistotiloihin, jotka sijaitsevat rakennusten ensimmäisessä kerroksessa kadunpuoleisella osalla, tulee järjestää sisäänkäynti kadun puolelta.

Autopaikkavaatimus: 1 ap/60 k-m^2 . Tontille tulee sijoittaa vähintään 50 % autopaikoista. Tämän yli menevät autopaikat tulee sijoittaa saman korttelin LPY-2 tontille.

$e=1.8$

Tehokkuusluku eli kerrosalan suhde tontin pinta-alaan.



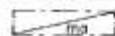
Rakennuksen julkisivupinnan ja vesikaton leikkauskohdan korkeusosama.



Rakennusala.



Ohjeellinen rakennusala.



Maanalaisten tila.



Istutettava tontin osa.



Istutettava tontin osa, jolle on istutettava 3 metrin mittaisia jalavia 10 metrin välein.



Istutettava tontin osa, jolle on istutettava 3 metrin mittaisia raudus-koivuja 8 metrin välein.

Erityismääräyksiä:

Milloin vanhan tonttijako (= 6 tonttia korttelissa) mukaisten tonttien rakennusmassat liittyvät toisiinsa, tulee julkisivut ja rakennusmassat jäsentää niin, että vanha tonttijako on selvästi havaittavissa.

Ennen 30.12.1963 rakennusluvan saaneessa rakennuksessa tai sen osassa saadaan suorittaa korjaaminen uudisrakentamiseen verrattavalla tavalla sen estämättä mitä edellä on määrätty:

- alueen käyttötarkoituksesta, silloin kun uudisrakentamiseen verrattava korjaaminen ei muuta rakennuksen tai sen osan rakennusluvassa määrättyä käyttötarkoitusta.
- tontin rakennusaloista, silloin kun olemassa oleva rakennus sijaitsee sen alueen ulkopuolella, joka on kaavassa merkitty rakennusalueksi.
- tontin enimmäiskerrosalasta, silloin kun olemassa olevan rakennuksen kerrosala ylittää tontin rakennettavaksi sallitun kerrosalan.
- tontin autopaikkojen vähimmäismäärästä
- työhuoneen sijoittamisesta. Rakennuksessa saadaan rakennusluvassa määrätty, osaksi maanpinnan alapuolella olevat päivän valolle valaistut tilat käyttää myymälä- sekä palvelu- ja työhuonetiloina.

2. Uudisrakennus, vuodelta 1937-

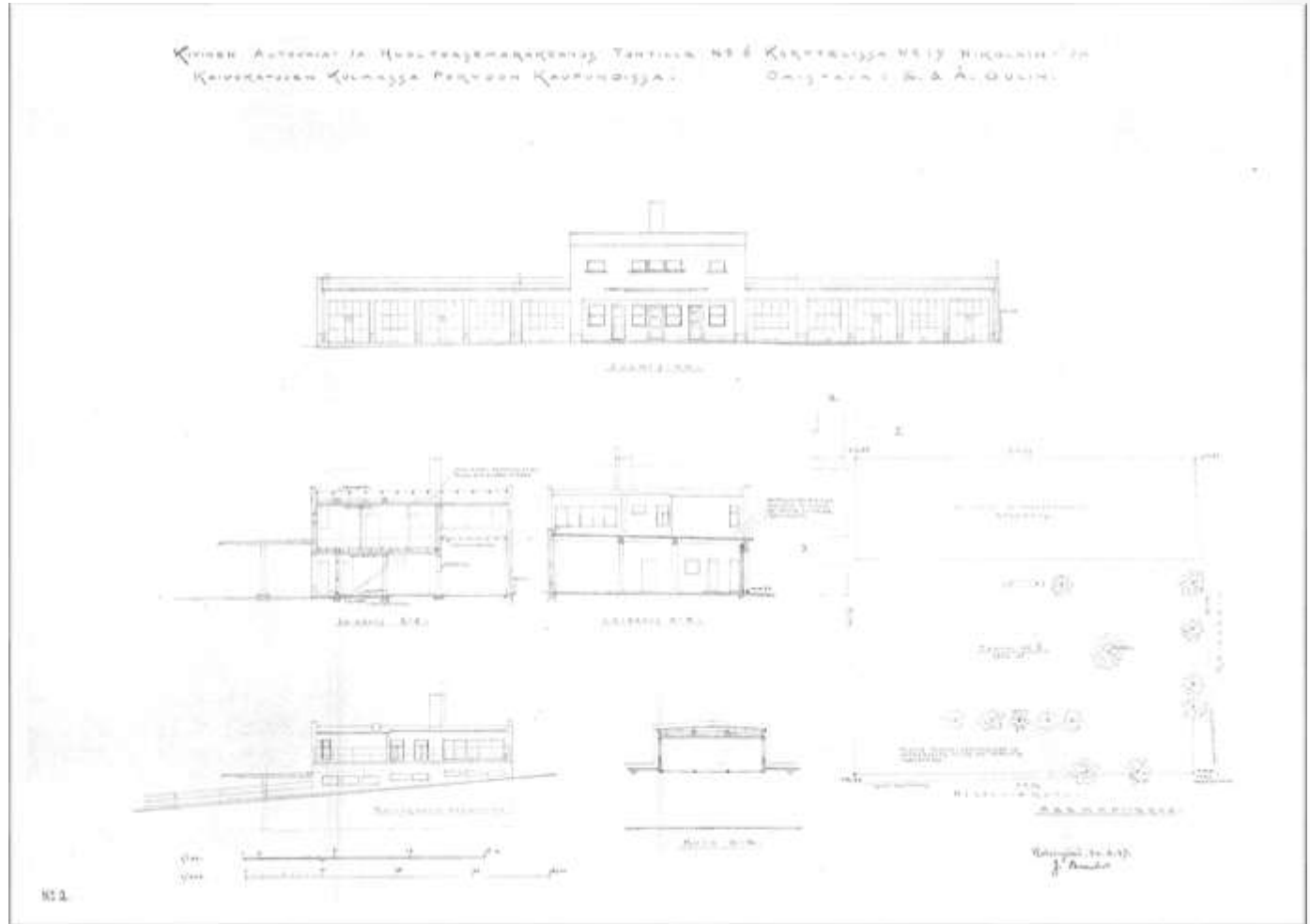
2.1. Rakennuttaminen

Tontti on ollut rakentamaton tai toisarvoisessa käytössä 1900-luvun alkupuolen.

Alkuperäisissä kuvissa esiintyy omistajatietoina S. & Å. Gulin, eikä piirustuksissa ole esitetty mainoslaitteita, jakelulaitteita tai tekstejä. Tämä on varhaisin löydetty suunnitelma rakentamisesta tällä paikalla, mikä liittyy nykytilanteeseen.

Ensimmäinen suunnitelma on päivätty 30.6.1937, Helsingissä, J. Brander. Kuvissa on tontti n:o 6, 1850m² ja tontilla on suuria puita mm. tammia jotka eivät ole kuitenkaan säilyneet.

Nämä varhaisimmat suunnitelmat ovat löydettävissä rakennusvalvonnan arkistosta, joten niillä on kohteelle haettu ensimmäinen rakennuslupa. Rakentaminen ei kuitenkaan edennyt täysin suunnitellun kaltaisena, sillä arkistosta



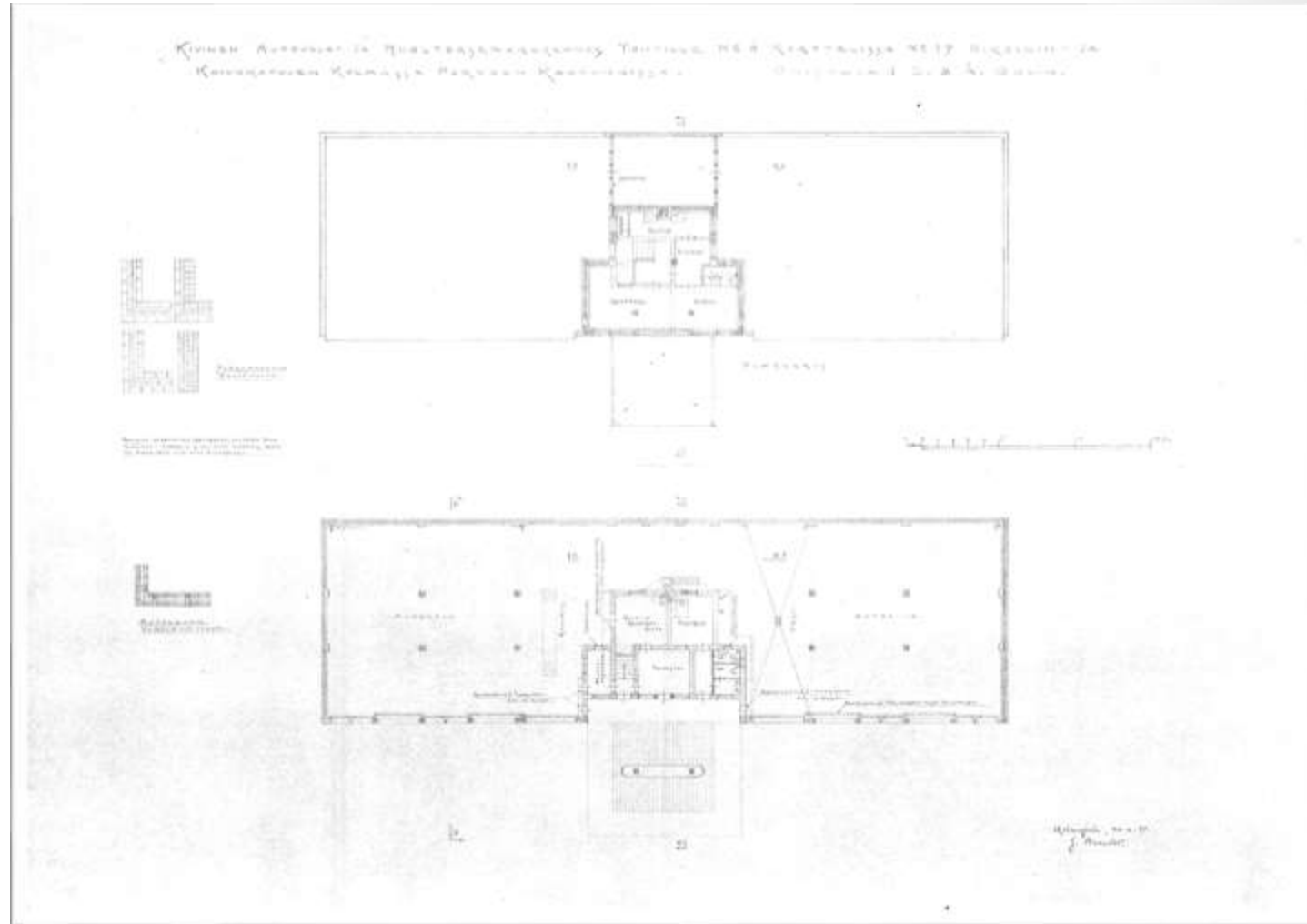
Rakennuspiirustus, 30.6.1937: Porvoon kaupunki, rakennusvalvonta

löytyy useita jonkin verran erilaisia versioita.

Perusratkaisu on kuitenkin lähes alkuperäinen ja rakennusmassa on tunnistettavissa kuvista.

Tarve autohuoltotiloille lisääntyi jälleen 1930-luvun lopulle mentäessä, kun 30-luvun lamavuosien lasku käytettävissä olevissa tuloissa alkoi hellittää ja aiemmin 20-luvun lopulla Suomeen tuodut autot olivat jo vanhoja. Autokannan selvä kasvu ajoittuu vuosille 1928-1930 ja 1937-1940.

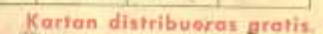
Kyseisen ajan autot olivat mekaanisesti monin verroin vaativampia huollettavia kuin nykyiset ja huoltoja tehtiin valtaosin käsityökaluin. Aikakaudella Suomeen tuotiin ainakin 84:ää eri automerkkiä.



Rakennuspiirustus, 30.6.1937: Porvoon kaupunki, rakennusvalvonta

1939 – 5340 henkilöautoa, 83 kuorma-autoa ja 2827 alustaa.

1913	3 000 tonnia
1921	4 000 tonnia
1926	20 000 tonnia
1930	70 000 tonnia
1939	180 000 tonnia



2.2. Suunnitteluratkaisut

30.6.1937 - Valitun suunnitteluratkaisun perusteet ja ominaispiirteet viittaavat suuren etupihan tarpeeseen ja vallitsevan maaston pengertämiseen rakennuksen avulla. Vuoden 1937 suunnitelmissa yläkerroksessa on vain konttori- ja asuinhuonetilaa rakennuksen keskellä ja varsinaisen huoltamotilan alue oli yksikerroksinen, loivalla pulpettikatolla. Tässä luonnokseksi jääneessä vaihtoehdossa perusmassa rakennukselle on olemassa, mutta se on yksinkertaisempi ja pihan käsittelyyn ei juurikaan oteta kantaa. (ks.s.12)

Verrattuna aikalaisratkaisuihin, ei Porvoon rakennuksen arkkitehtuuri ole leimallisen funkkispiirteistä, massaltaan tai aukotukseltaan. Rakennuksen massa on jopa ehkä tyypillisempi Art Deco- tai Jugend-rakennukselle. Suunnitelmasta puuttuu nauhaikkunat, kaarevat muuratun tai betonisen rakenteen muodot ja pyöreät ikkunat. Leimallisimpia funkkispiirteitä on Ikkunoiden malli, erityisesti vaakapuitteella jaettu alakerroksen päivystys- toimisto- ja wc-huoneiden ikkunat.

Ratkaisu on hyvin yksinkertainen, hallimainen katos ja tiloja ei ole juurikaan jaoteltu funktionalismin henkeen. Alun perin tässä suunnitelmassa on huoltamotiloissa ollut myös yksinkertaiset liukuovet eikä tilaa ole jaettu edes pesun osalta seinin.



Samalta ajalta 1939 valmistunut Lahden Autoilijain huoltoasema
Kuva Exxon-Mobil Finland
Jakelulaitteiden ja katoksen osalta on havaittavissa yhtäläisyyksiä.



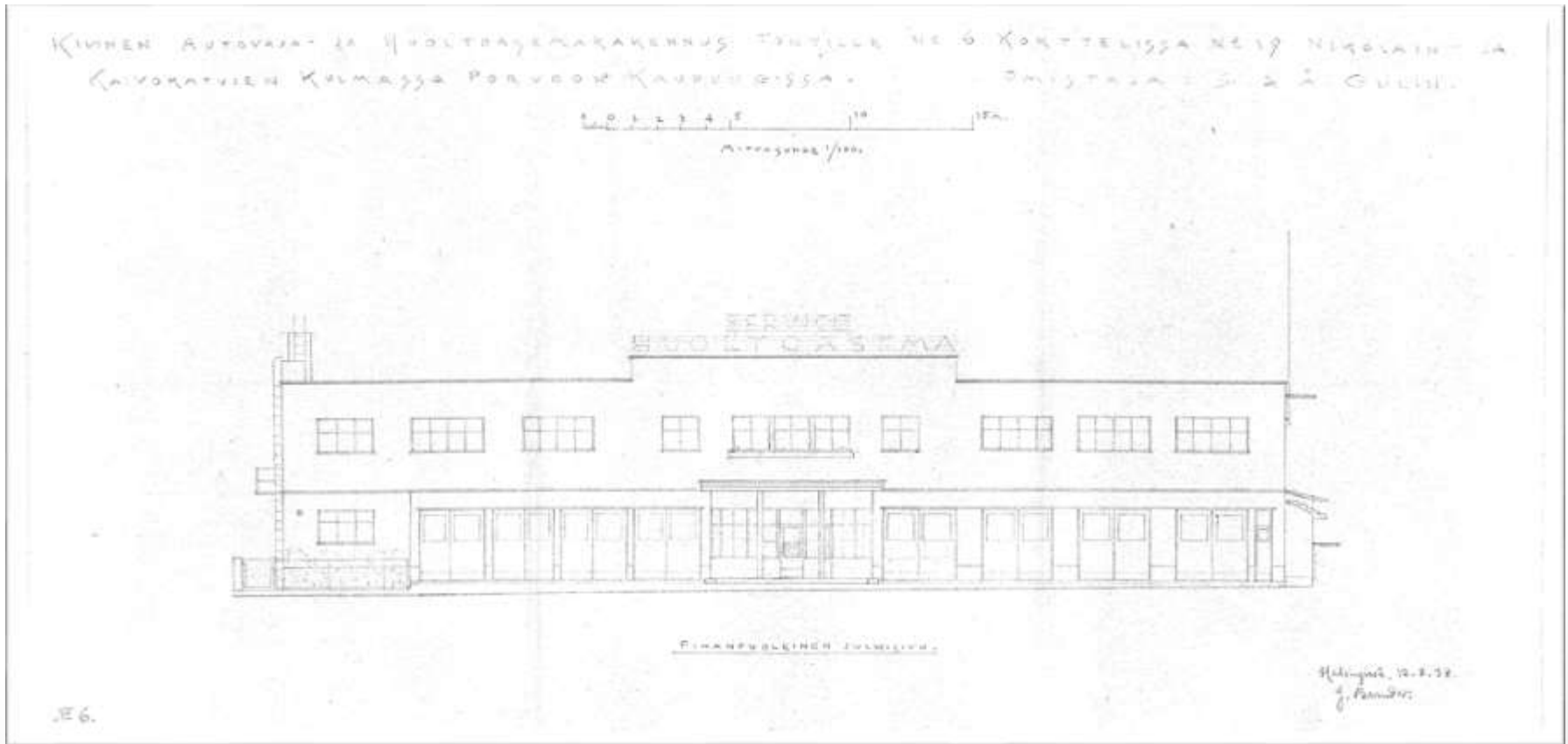
Vertauskohtana esim. Aarne Pietinen (1884–1946)
<https://www.finna.fi/Record/hkm.HKMS000005%3Akm0030n9> 1937. Autokompania. Mechelininkatu 32 - Pohjoinen Hesperiankatu 35, Helsinki.

12.8.1938 - Uusi suunnitteluratkaisu muuttaa rakennuksen yläkerrosta, keskeistä toimistotilaa ja kattoratkaisua. Rakennuksen toinen kerros on kokonaan autohallitilaa, jossa on kaakkoiskulmassa myymälä- tai työhuonetila jolla on oma sisäänkäyntinsä ja wc-tilat.

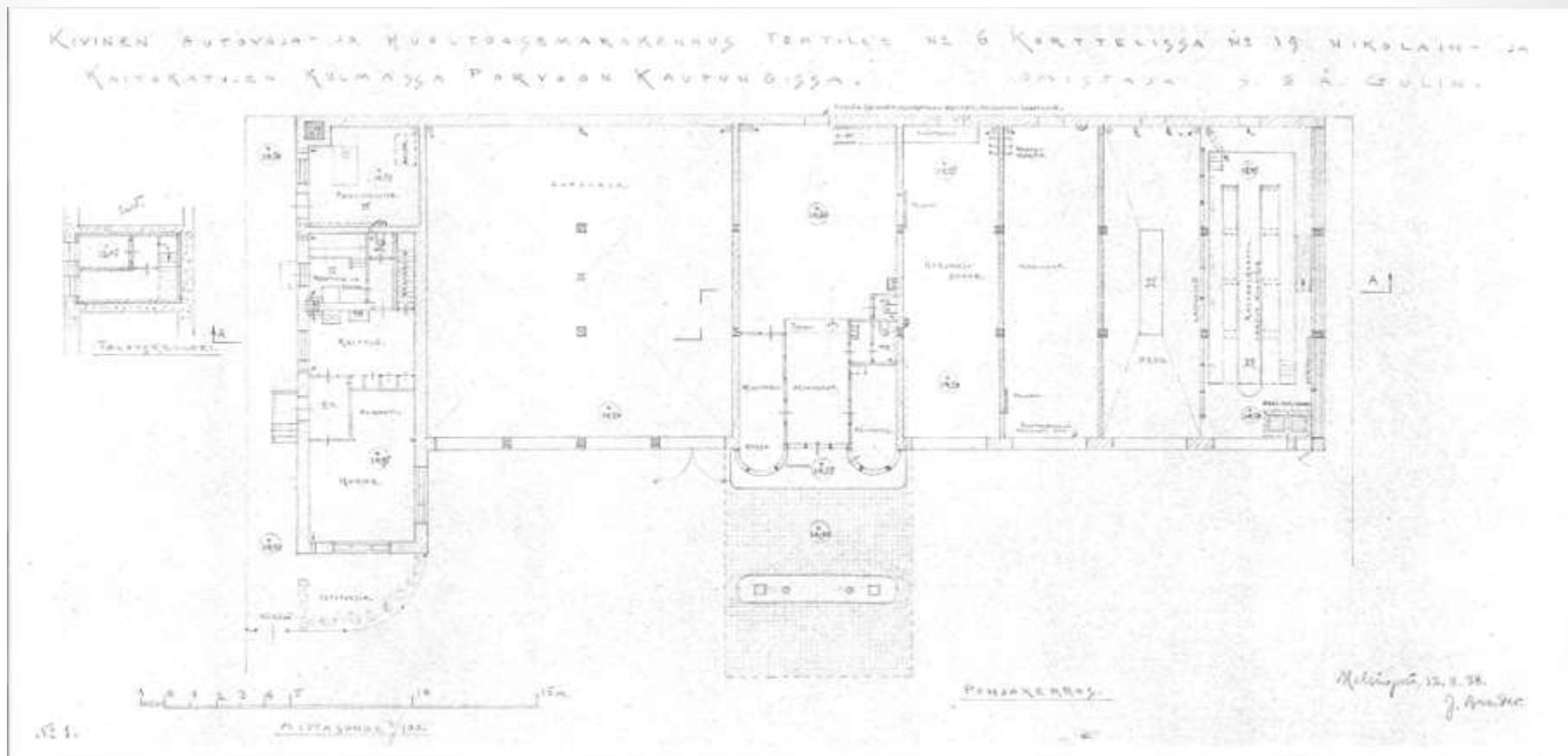
Rakennus on kokonaan hyvin loivasti tasakattoinen ja alakerrassa on jaoteltu huolto-, pesu-, ja rasvakuoppatilat erikseen. Konttoritilan takana on yleistila jota on tiskistä päätellen käytetty mm. varaosa- ja tuotemyymälänä.

Rakennuksen keskeisen toimistotilan muutos pyöreillä lasierkkereillä varustetuksi keskeisaulan ympärille massoitelluksi tilaksi tuo näkyvän funkkiselementin pohjaratkaisuun ja julkisivuihin. (ks. s.13)

Rakennuksen muoto muuttuu myös länsipäädyssä, johon on suunniteltu erillinen maantasokerroksen asunto, olettavasti kauppiaan tai asemanhoitajan asunnoksi. Keskeinen savupiippu on siirtynyt länsipäätyyn.



Toteutumaton rakennussuunnitelma, J. Brander 12.8.1938. Kuvalähde Porvoon rakennusvalvonta



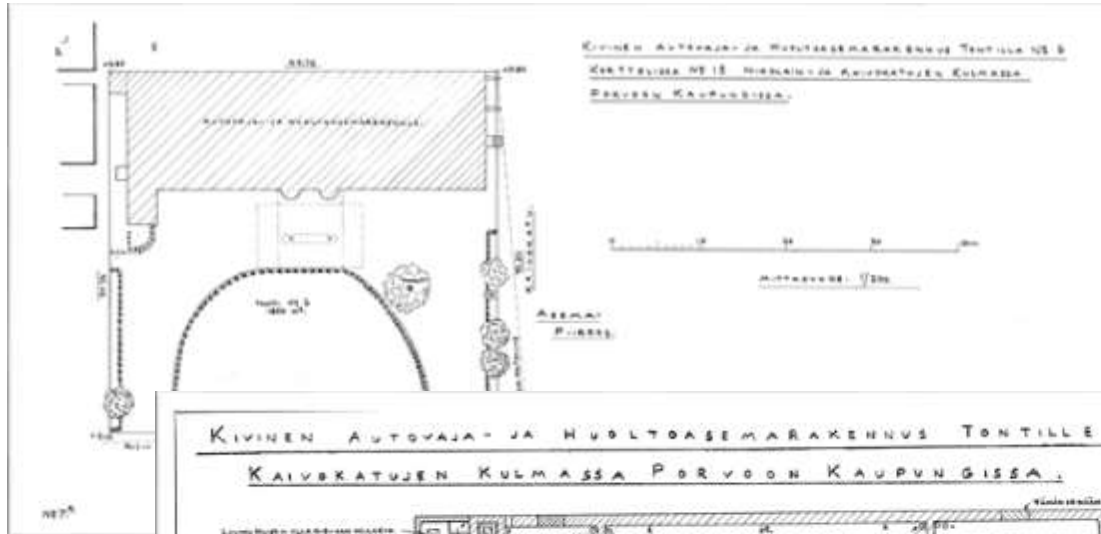
Toteutumaton rakennussuunnitelma, J. Brander 12.8.1938. Kuvalähde Porvoon rakennusvalvonta

Pohjakerroksen ratkaisu on lähes toteutuneen mukainen. Huomattavaa on että rakennuksen omistajatieto on tässä ilmoitettu ja syyskuussa päivitettyissä kuvissa vedetty yli. Asuinosan alakerta on lähes nykytilassaan, mutta toiseen kerrokseen tuleva asunto lisää porrashuoneen lämmönjakohuoneen piipun viereen.

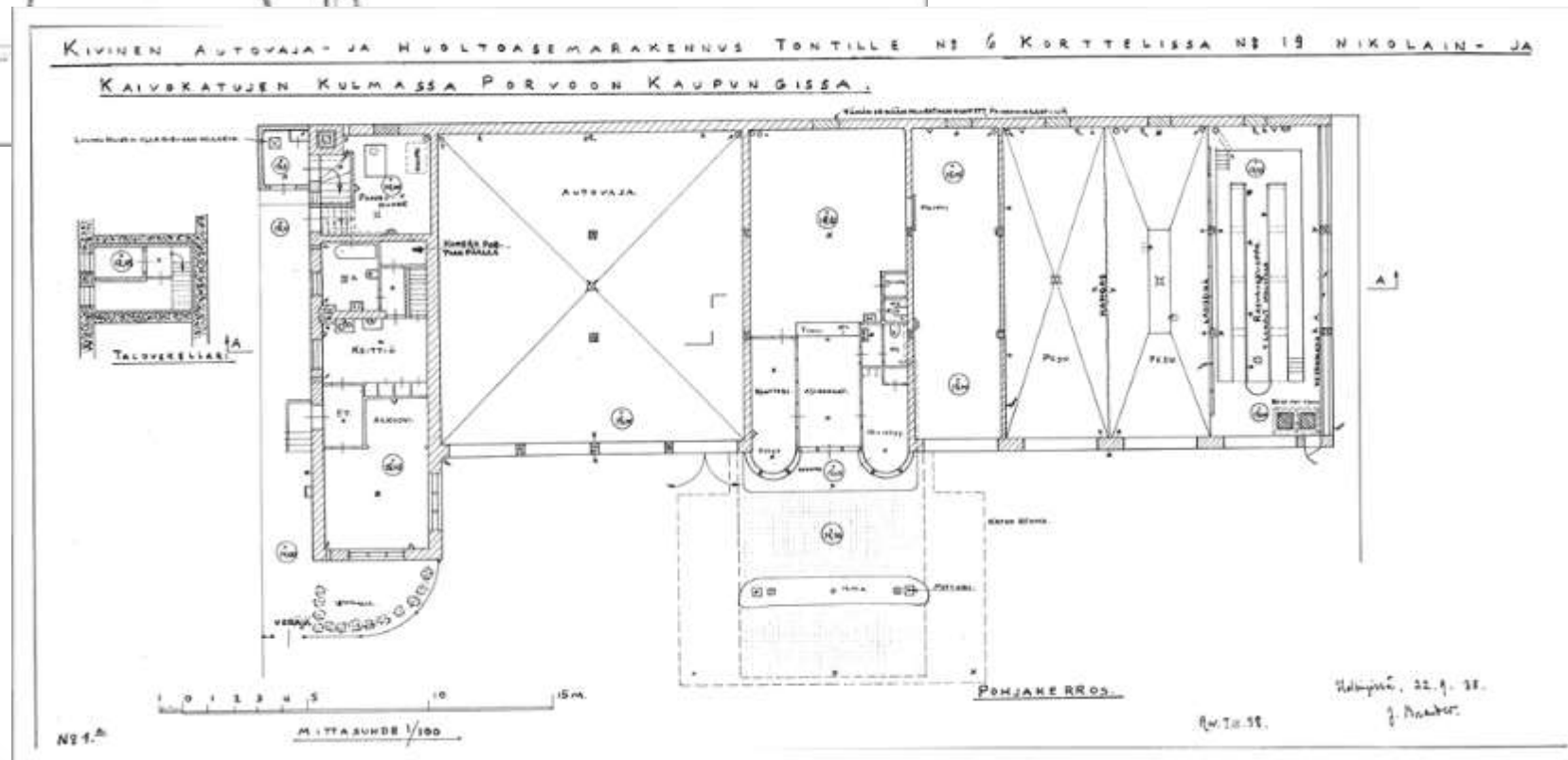
Rakennuksen Kaivokadun puoleisessa päädyssä on 1.kerroksen yläikkunat, jotka tuovat luonnonvaloa rasvakuoppatilaan. Rakennuksen pohjapinta-ala on lopullinen lukuun ottamatta edellä mainittua porrashuonetta. Mittarikatos on tässä neliskanttinen ja rajoittuu kassa / myymälätilan viereisiin huoltamotilan ovenpieliin.

Huoltamotilojen ovet esitetään alkuperäisten luonnosten liukuovien sijaan pariovina, jotka rakennetiinkin.

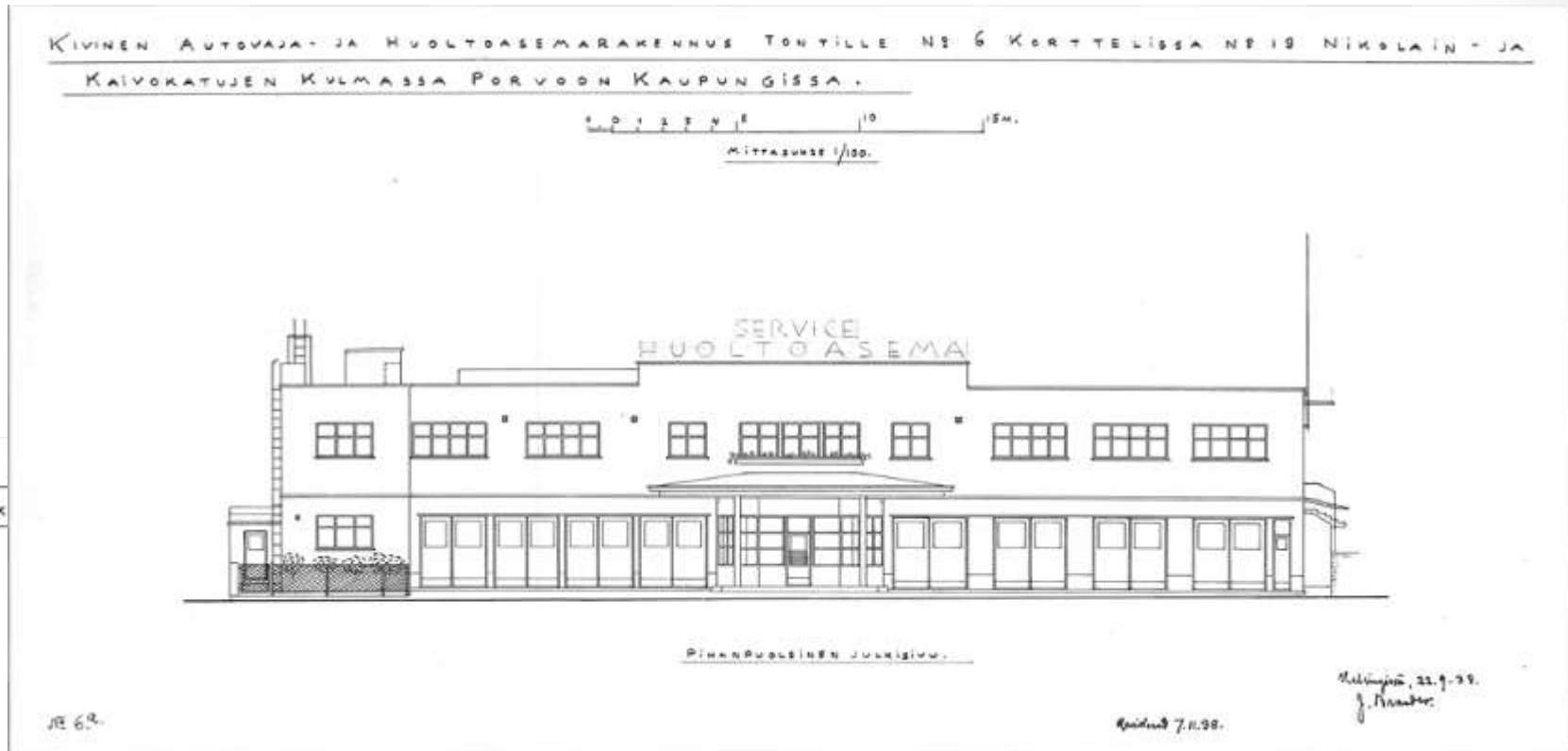
22.9.1938 - Päivitetty suunnitteluratkaisu muuttaa rakennuksen jaottelua, keskeistä toimistotilaa ja kattoratkaisua. Samalla on jaoteltu huoltamon toiminnot lähes nykyisille paikoilleen alakerroksessa. Pesutila on ryhmitelty ja erotettu huoltotoiminnasta ja rasvakuoppa Kaivokadun päädyssä otettu omaksi lasketuksi alueekseen. Rasvakuoppa-alueella ei ole tuttuja hydraulinostimia, vaan auto ajettiin maantasossa oleville tasoille, joiden ympärillä, lasketussa "kuopassa" mekaanikot työskentelivät.



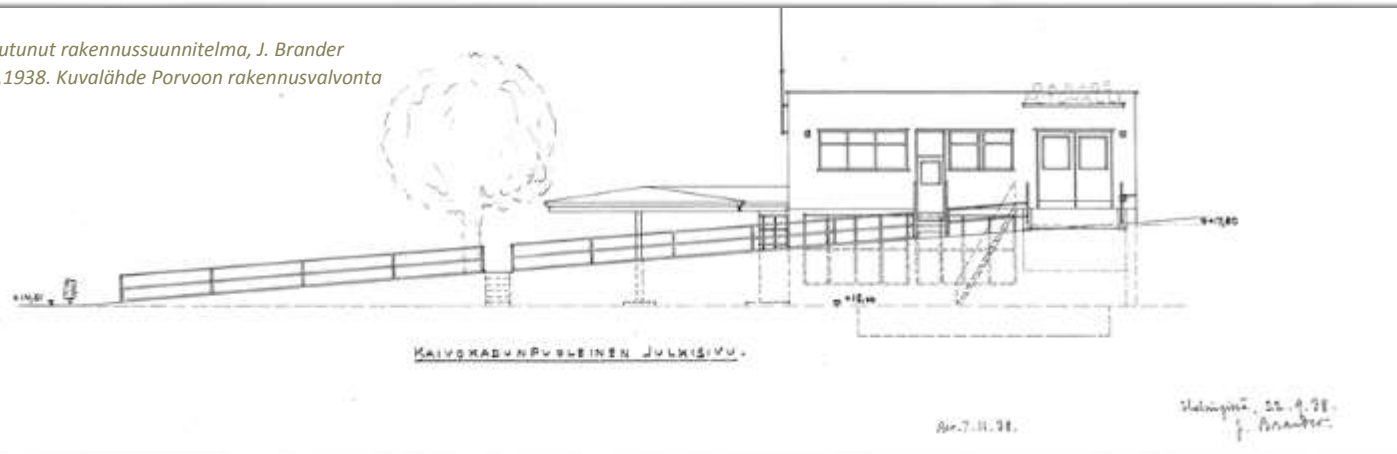
Toteutunut rakennussuunnitelma, J. Brander
22.9.1938. Kuvalähde Porvoon rakennusvalvonta

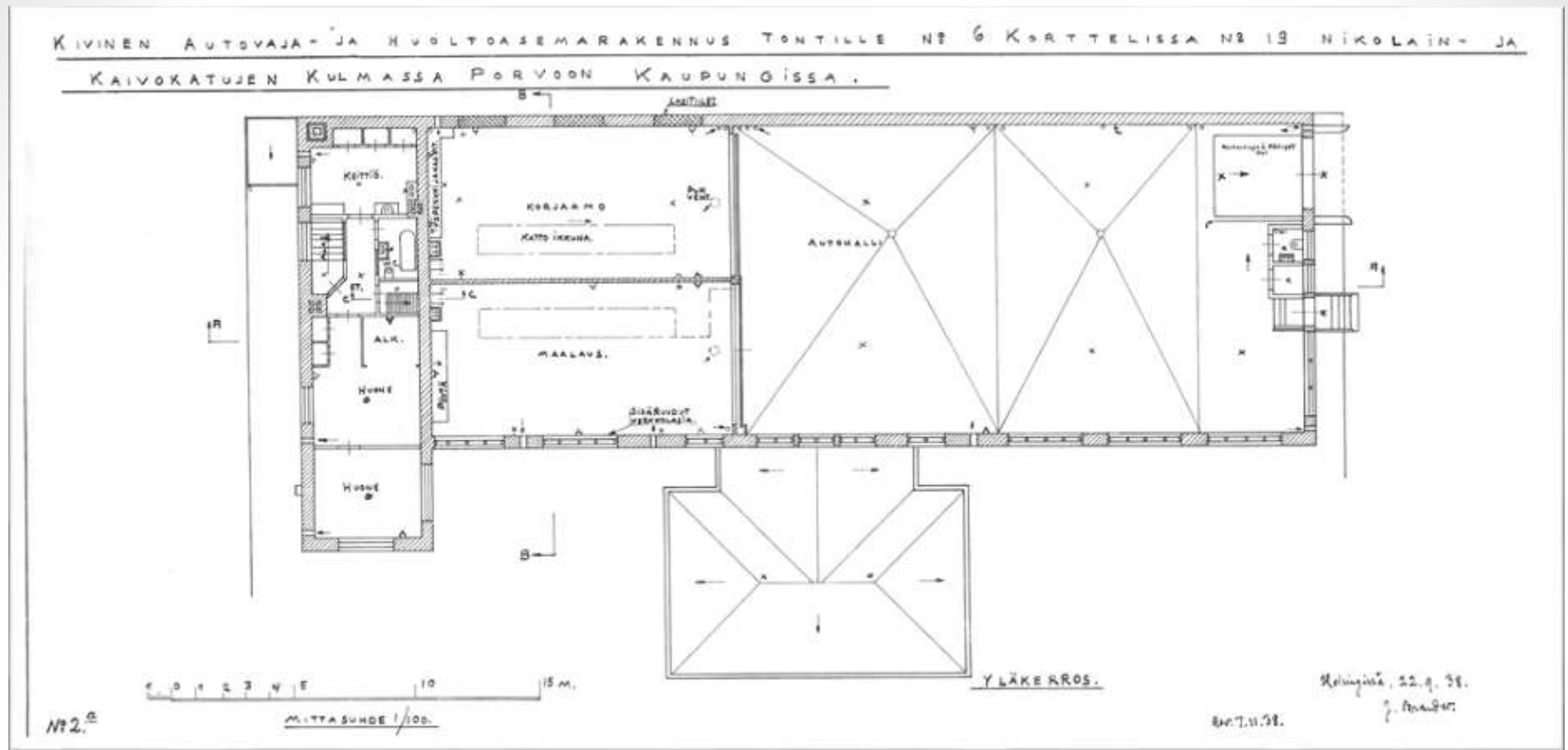


Syyskuussa 1938 päivitetty suunnitelma tuo myös yläkerran mukaan rakennukseen. Käynti siirtyi nykyiselle paikalleen Kaivokadun rinteeseen, yläkerran toiminnot kuten korjaamo ja maalaamo muodostuivat ja mittarikatos sai nykyisen laajuutensa. Näissä kuvissa koko rakennus on tasakattoinen ja sisäpuolisella vedenpoistolla varustettu. Pääjulkisivun funkkispiirteet ovat tässä versiossa vahvimmillaan.



Toteutunut rakennussuunnitelma, J. Brander
22.9.1938. Kuvalähde Porvoon rakennusvalvonta





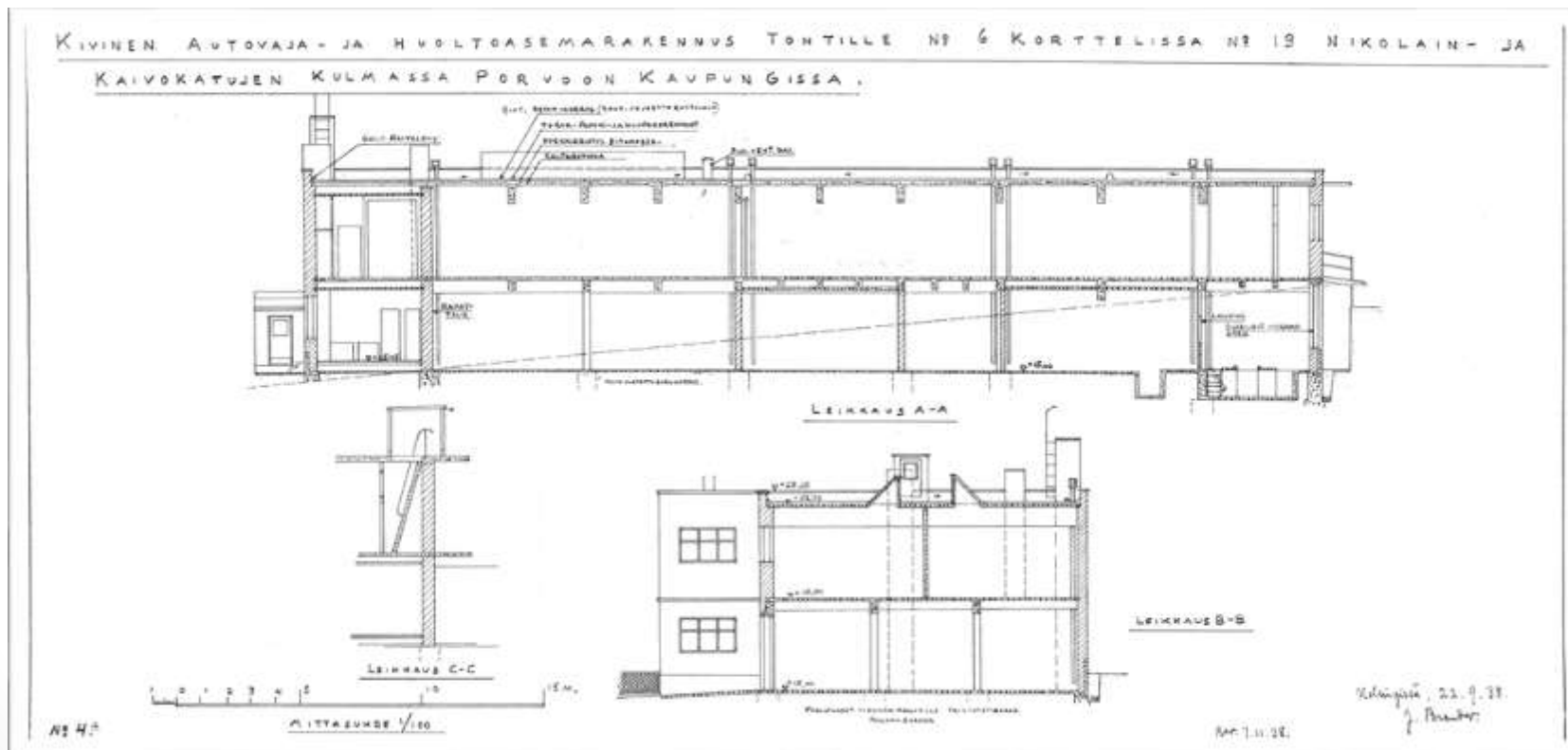
Toteutunut rakennussuunnitelma, J. Brander 22.9.1938.
Kuvälähde Porvoon rakennusvalvonta

2.3. Lopullinen suunnitelma ja rakennettu asu

Arkistomateriaalin mukaan rakennus sai luvan 22.9.1938 päivättyjen kuvien mukaan ja rakentaminen aloitettiin.

Rakennuksen työt tehtiin ainakin rungon osalta pääosin valmiiksi ennen Talvisodan syttymistä 30.11.1939. Valmiusasteesta esim. katon osalta ei löytynyt tarkkaa tietoa joten ei ole tietoa tehtiinkö kattoikkunat ja porrashuone vesikatolle lopulta näiden suunnitelmien mukaan vai ei.

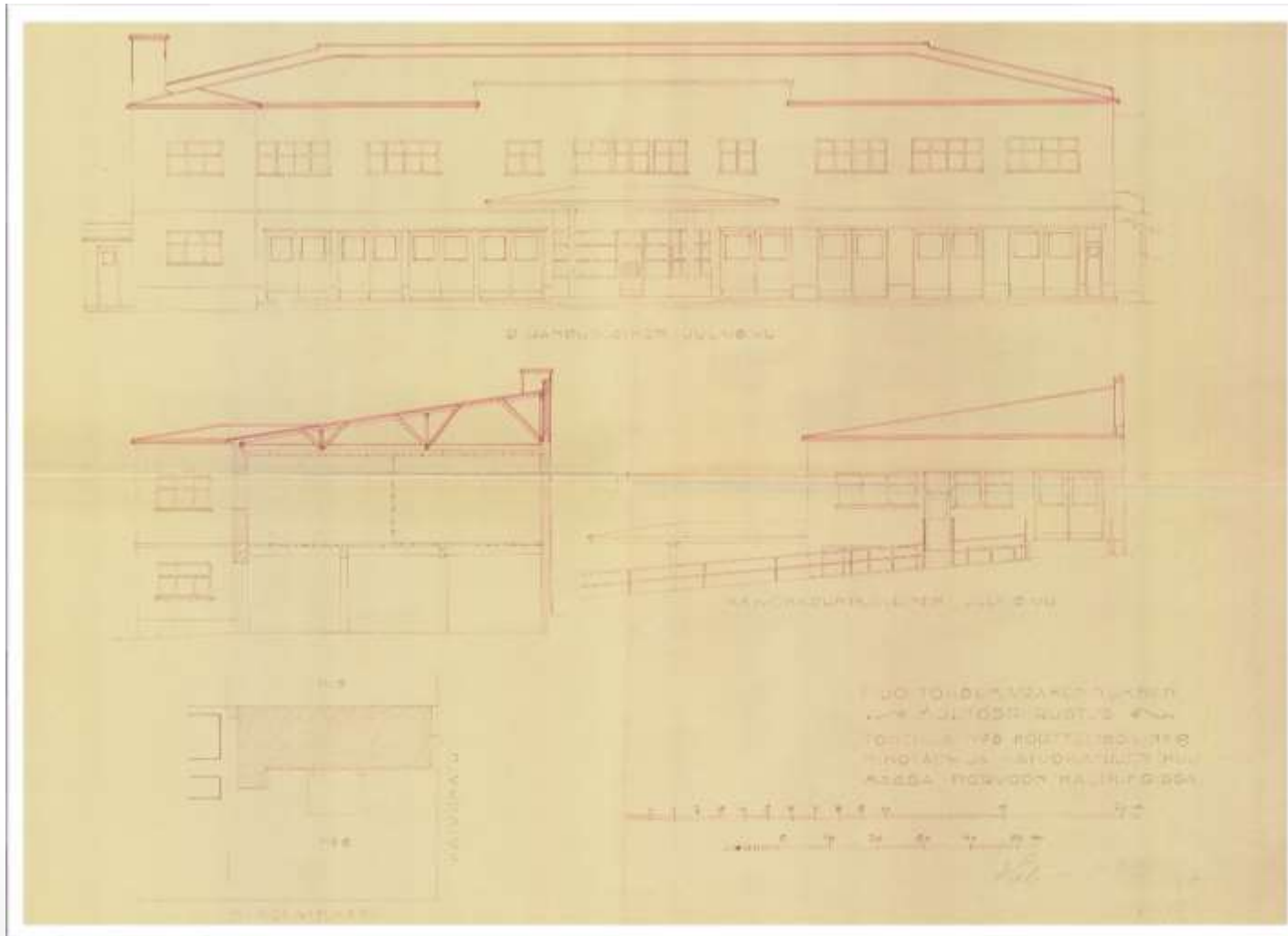
Yläkerran kantava betonirakenne palkkeineen on kuitenkin olemassa.



3. Muutoshistoria 1937-2018

3.1. Rakenteelliset korjaukset ja muutokset

7.8.1944 Suurin muutos lienee kattomuodon muutos, joka sai rakennusluvan 7.8.1944 ja lopputarkastettiin 15.3.1947. Rakennuksen alkuperäinen tasakatto muutettiin aiempaan nähden melko korkeaksi puolittaiseksi aumakatoksi, joka tukeutuu tontin pohjoisreunalla palomuurinostoon. Tämä muutos toi pääjulkisivulle räystäät ja nosti kattopinnan näkyviin kadulta katsottaessa. Samassa yhteydessä ei tiettävästi (ainakaan piirustusten mukaan) tehty muita muutoksia.



Muutoksia - 1947

Kattomuodon muutoksen yhteydessä katolle alun perin suunnitellut kattoikkunat ovat poistuneet ja samalla katolle johtava porrashuone asuinosaan 2.kerroksesta.

Rakennuksen pääjulkisivun keskellä sijaitsevan julkisivuaiheen asema muuttui julkisivun ylimmästä kohdasta vesikatto taustanaan olevaksi friisiksi.

Alun perin tämän julkisivuosan päälle suunnitellut valomainokset siirrettiin julkisivupintaan.



Porvoo: Mannerheiminkatu 16 – Rauhankatu 35 . Valok. ennen purkamista. 1984 Säästöpankin katolta. Ent. Gulinin talo, viimeksi Porvoon Krouvi, talo purettiin 1984 kesällä. Valok. Antero Lindell 1984. Porvoon museo, kuva inv. 11.3.85: 2

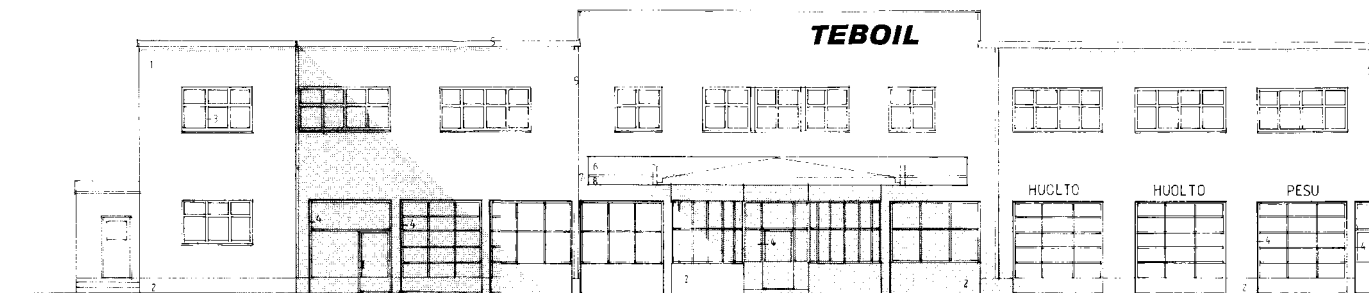


Träkåken rivs, blir parkering, Brunnsgatan 36, december 1975. Christiernin 1975

24.11.1977 Tehty sisustusmuutoksia, mm. öljysäiliö autohallin takakulmaan. Tässä kuvassa näkyy keskialueella muutoksia, jotka on joko tehty aiemmin ilman dokumentteja tai sitten ne hyväksytetään tässä vaikkakaan niitä ei ole merkitty uusiksi rakenteiksi. Keskialueen muutokset ovat muuttaneen aiemman myymälätilan luonnetta poistaen palvelutiskin ja osin muuttaen tilajakoa kassa/konttorialueella. Takaosasta on erotettu varastoalueita, sosiaalilat teknisiä tiloja. Tiloista osa on ottanut tilaa myös autohuollon puolelta. Rasvakuoppa-alue on edelleen kuvassa olemassa. Ajalta ei ole muita kuvia.

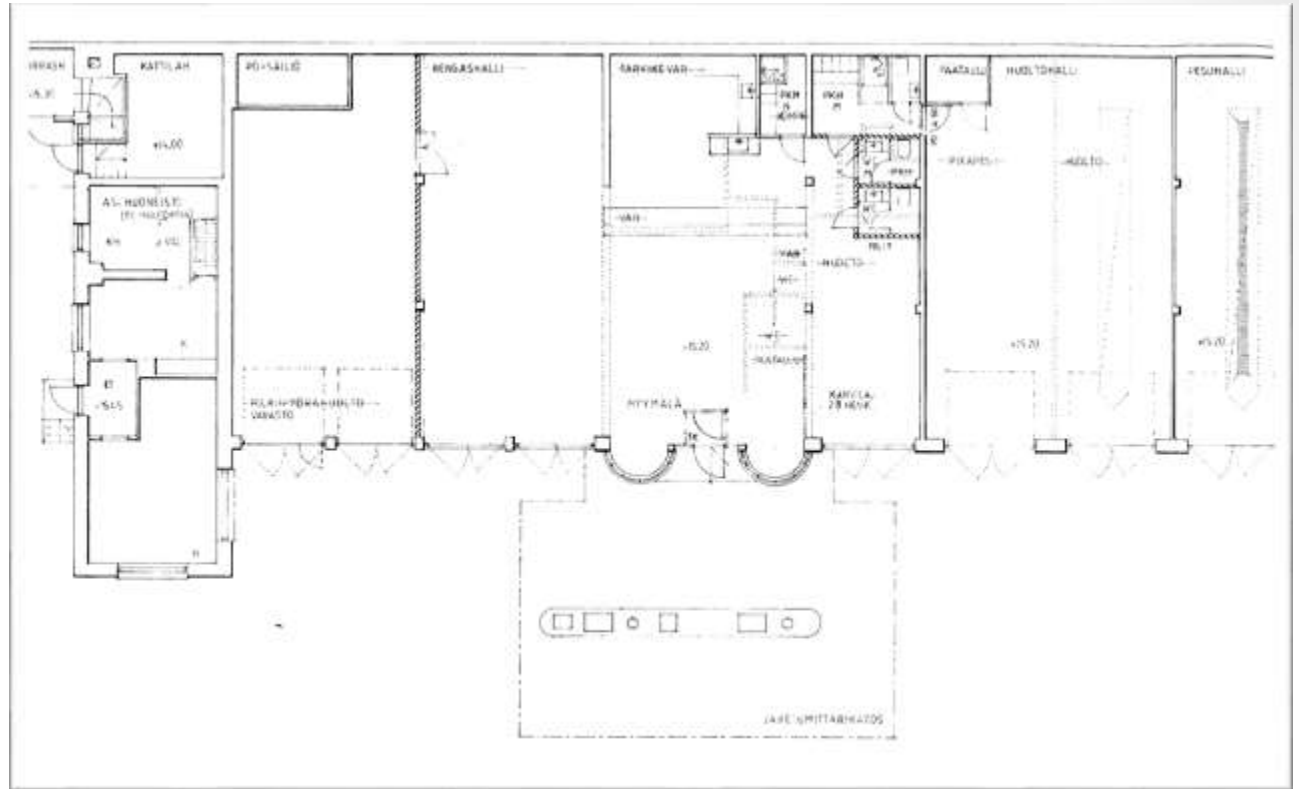


26.9.1994 päivätyissä kuvissa arkkitehtisuunnittelijana on Arkkitehtuuritoimisto Raimo Salminen, Heinästäie 32, Espoo. Näissä kuvissa on suunniteltu suurimmat muutokset ja kuvat on saatu muista poiketen Teboilin arkistosta. Tässä suunnittelu- ja työvaiheessa on tehty mittavia pohja- ja julkisivumuutoksia, mm. purettu vanha myymälätila,

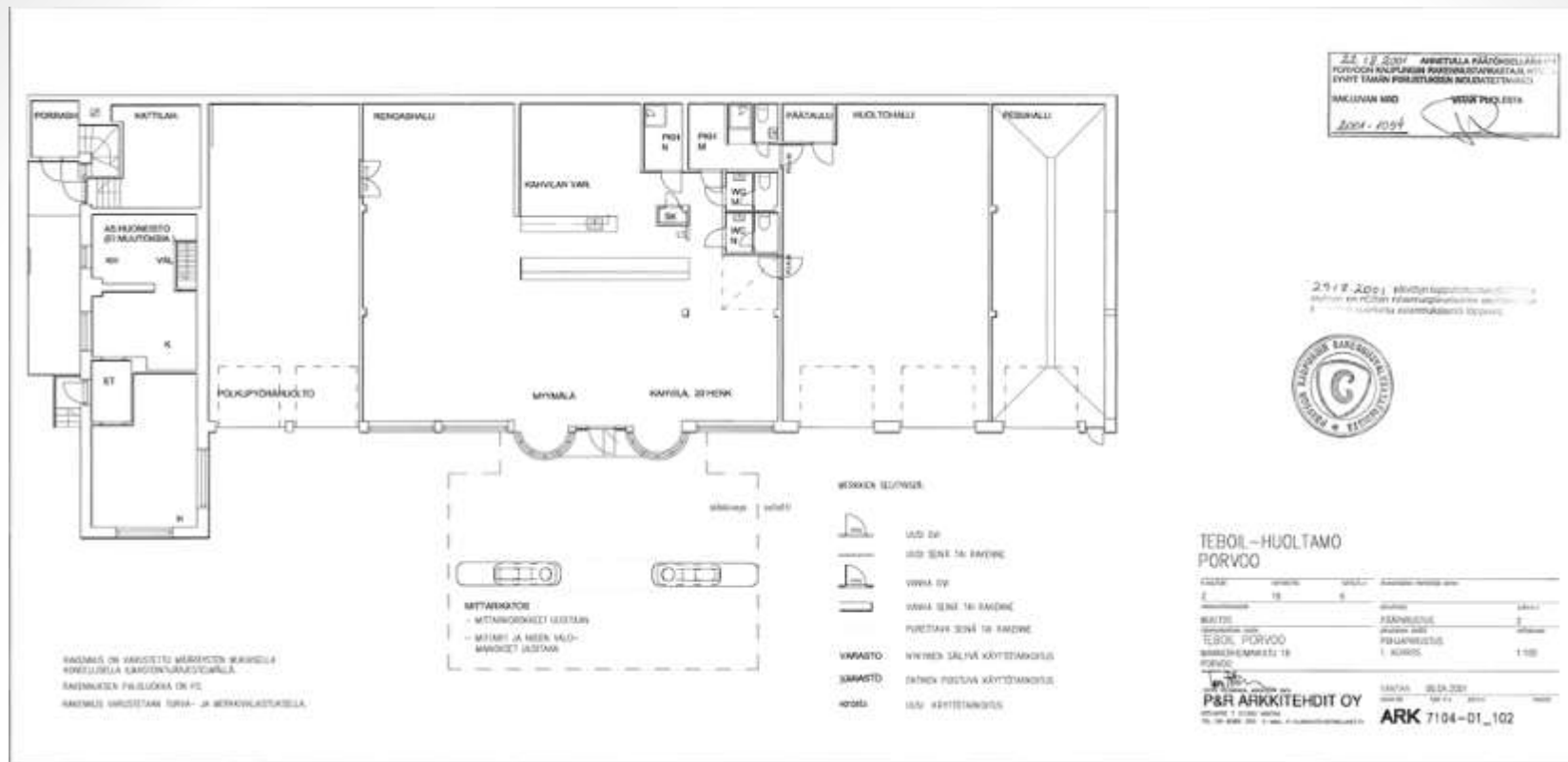


Toteutunut rakennussuunnitelma, Raimo Salminen 26.9.1994.
Kuvälähde: Teboil

Rakennusvaiheen muutokset on tehty
vuonna 1995, 11.10.1994 päivätyllä
rakennusluvalla 94/163 / Henry Larsen

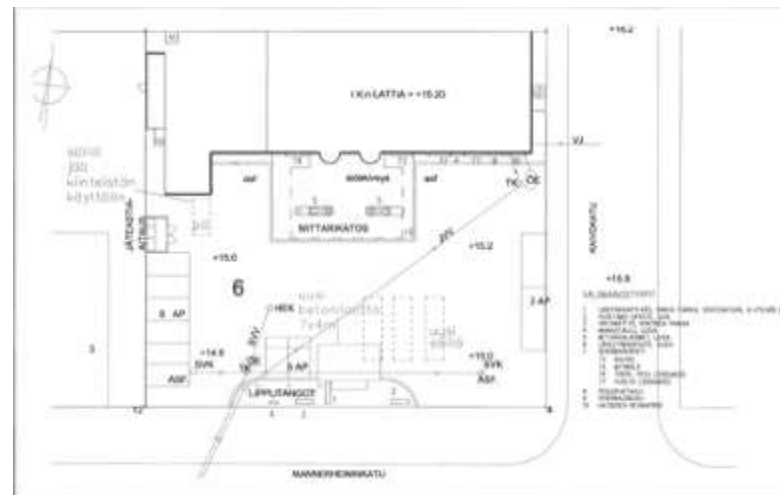


Toteutunut rakennussuunnitelma, P&R Arkkitehdit Oy / Teppo Pietarinen, Vantaa 6.4.2001.
Kuvalähde: Porvoon rakennusvalvonta



Yhteenveto muutoksista: Suurin osa rakennuksen sisätiloista on tehtyjen muutostöiden ja toiminnan luonteen muuttumisen johdosta menettänyt alkuperäisen asunsa eikä tilajaosta ole jäljellä alkuperäisiä piirteitä. Asuintilojen osalta säilyneitä tilanjakoja on enemmän, mutta niiden remontointi vuosien saatossa on poistanut muut rakentamisajalle tyypilliset ominaispiirteet pinnoista ja heloista.

Julkisivujen osalta alkuperäistä aukotusta on jäljellä asuinosaan ikkunoissa ja yläkerran ikkunoissa. Maantasokerroksen kaarevat julkisivulasitukset on korvattu alumiini-lasi-järjestelmärakenteella 1995 muutoksen yhteydessä.





Porvoo: Mannerheimin k. ja Kaivokadun risteys. Teboil-huoltoasema, oletettavasti 1988
Kuvälähde: Porvoon museo



Porvoo: Mannerheiminkatu 18 sijaitseva Teboil-huoltoasema. Valokuva Huittinen Antti., inv 9462. Kuvälähde: Porvoon museo

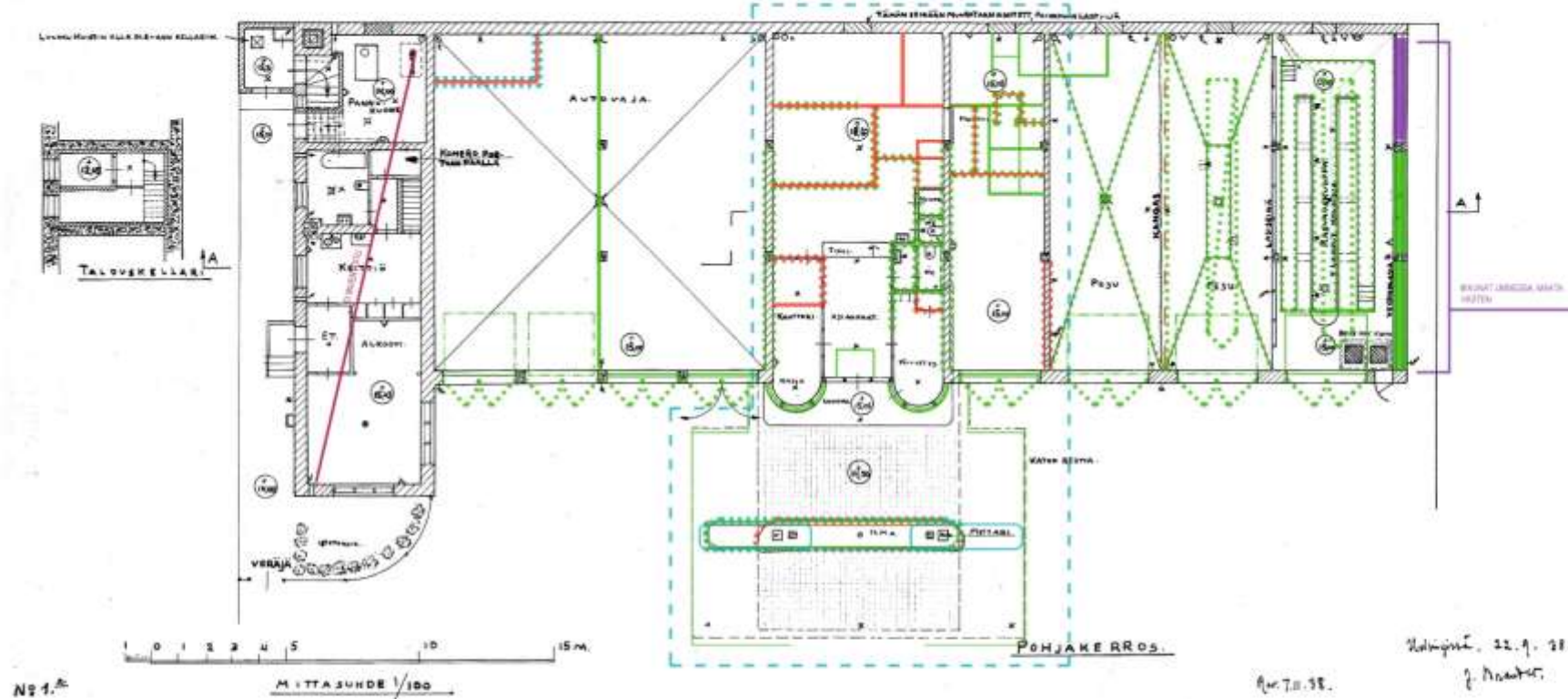


Porvoo: Kaivokatu 34, Vaunu Salminen. Valokuva: Saarto Ari 1988. Porvoon museo, inv 9465. Kuvälähde: Porvoon museo

3.2. Ajoituskaaviot muutoksista

Rakennuksen keskiosan seiniin, pintoihin ja varusteisiin tehty erityisen runsaasti muutoksia vuosien varrella

KIVINEN AUTOVAJA- JA HUOLTOASEMARAKENNUS TONTILLE N: 6 KORTTELISSA N: 19 NIKOLAIN- JA
KAIVOKATUJEN KULMASSA PORVOON KAUPUNGISSA.



-  rakennettu
 purku
 ylä
-  alkuperäinen v. 1938
 v. 1977 tehdyt muutokset
 v. 1994–95 tehdyt muutokset
 v. 2001 tehdyt tai raportoidut muutokset
 nykytilanne, toteutusaika tuntematon

TEBOIL PORVOO
MANNERHEIMINKATU 18
AJOTUSKAAMO MUUTOKSISTA
- PÖHJA 1. KRS 13.01.2020

Laitila
ARCHITECTS

YTHÄNKAARTE 1, 40000 KOKKA FINLAND	HAUSKARTE 1, 30400 HELSINKI FINLAND
TEL. +358-9-2278 31	TEL. +358-9-340110
0001	0002

Helsingfors. 22. 9. 28.
J. Arndtstr.

Aug. 7, 1898.

№ 2.^а



Medvinjia, 22.9.98.
J. Anand.

 seinä
 purku
 ylä

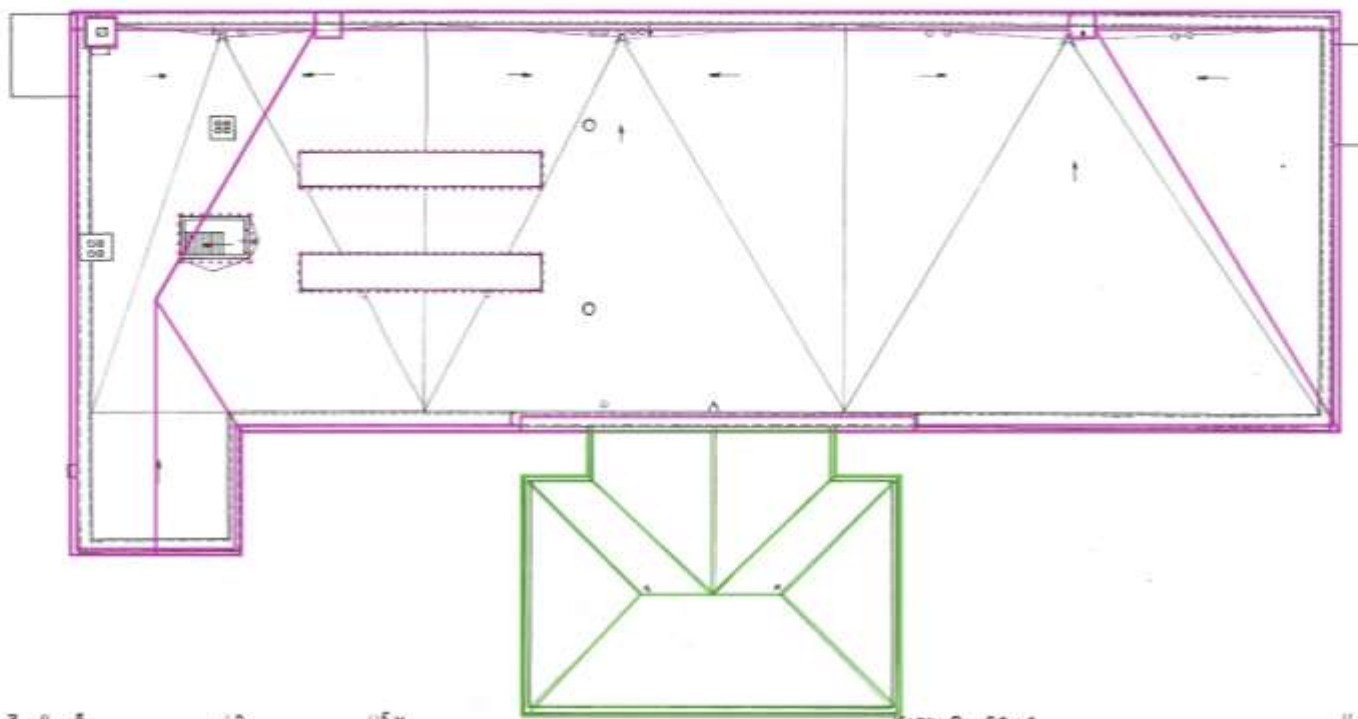
v. 1994–95 tehdyt muutokset

- POHJA 2. KRS 13.01.2020

Laitila
ARCHITECTS

STAMBUKARJE U. 44/200 KOTKA FINLAND	HAALIMATIE 2, 00100 HELSINKI FINLAND
TEL. +358-9-2219 31	TEL. +358-9-345103
WWW.LAITILA.FI	WWW.LAITILA.FI

KIVINEN AUTOVAJA- JA HUOLTOASEMARAKENNUS TONTILLE N:6 KORTTELISSA N:18 NIKOLAIN- JA
KAIVOKATUJEN KULMASSA PORVOON KAUPUNGISSA.



Kuopio, 22.8.98.
J. Laitila

Kan. 2.4.98.

N:3

MITTASUHE 1/100.

- seinä
- purku
- - - ylä
- alkuperäinen v. 1938
- v. 1947 tehdyt muutokset
- v. 1994-95 tehdyt muutokset

TEBOIL PORVOO
MANNERHEIMINKATU 18
AJOTUSKAAVIO MUUTOKSISTA
- VESIKATTO 13.01.2020

Laitila
ARCHITECTS
PROJEKTOINTI & MUUTOSKATTAUS - KÄSITTELY & SUUNNITTELU
TEL. +358-9-2274 211 FAX +358-9-2274 211
WWW.LAITILA.FI

1 0 1 2 3 4 5 10 15 M.
MITTASUHE 1/100.



PIHANPUOLEINEN JULKISIVU.

MANNERHEIMINKADUN PUOLEINEN
JULKISIVU

N^o 6^a.

— seinä
- - - - - purku
- - - - - ylä

■ alkuperäinen v. 1938
■ v. 1947 tehdyt muutokset
■ v. 1994-95 tehdyt muutokset
■ v. 2001 tehdyt tai raportoidut muutokset
■ nykytilanne, toteutusaika tuntematon

Revisio 7.11.98.

Helsingissä, 22.9.98.
J. Rönkä.



KAIVOKADUNPUOLEINEN JULKISIVU.

Rev. 7.11.98.

Helsingissä, 22.9.98.
J. Rönkä.

TEBOIL PORVOO

MANNERHEIMINKATU 18

AJOITUSKAAVIO MUUTOKSISTA

JULKISIVUT 13.01.2020

Laitila
ARCHITECTS

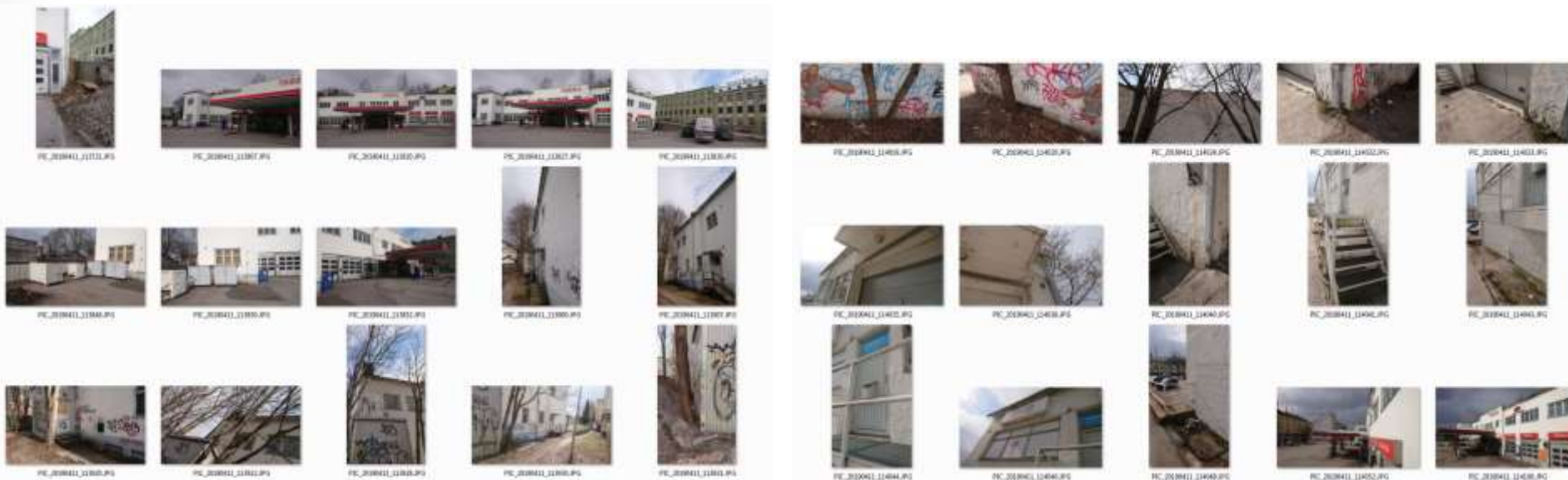
KIVINKAUPUNKI 4, ARKKI KOTKA FINLAND KULTTUURITIE 2, OSAO OULU FINLAND
TEL. +358-9-2279 201 TEL. +358-9-2279 201
ONLY LAITOS KOKOONNUS NÄMÖR

3.3. Kuntoarvio ja rakennevauriot

Rakennuksen kunnosta on tehty tarkempi myös sisätiloihin kantaa ottava kuntoarvio, joka on erillinen Teboilin tilaama dokumentti.

Aistinvaraisen havainnoinnin perusteella voidaan rakennuksen kunnosta todeta korjaustarvetta olevan ainakin julkisivujen osalta.

Ohessa tarkastuskierroksen valokuvat:

























































3.4. Kulumat ja korjaustarve

Rakenteellista kulumaa on, mutta kokonaisuutena ulkopinnat ovat kohtalaisessa kunnossa. Vaurioiden laajuutta ei pysty arvioimaan luotettavasti ilman rakenneavauksia, joita suositellaan tehtäväksi jos rakennuksen käyttö jatkuu. Rakennuksen tekniikka on yli 20 vuotta vanhaa tai vanhempaa ja osassa on uusimistarpeita. Tarkemmin LVI-S-A- tarkastuksen yhteydessä.

Piha-alue on kohtalaisessa kunnossa eikä suuria vettä kerääviä painumia ole.

3.5. Muutokset toiminnassa

Rakennuksen tarkoituksenmukaisuuden säilyttäminen on arvioitava nykyisen käyttäjän toiminnan muuttuessa, vaatimukset polttonestejakelulle ovat muuttuneet rakennuksen elinkaaren aikana laajalti. Tiedossa ei ole että alueella olisi suuria pilaantuneen maan ongelmia, mutta historian ja vastaavien kohteiden valossa on todennäköistä että alueelta löytyy pilaantuneita maamassoja. Polttonestejakelun muutostilanteissa tulee ottaa huomioon viranomaismääräysten muutokset.

Autoilun muutokset heijastuvat myös käsiteltävään kiinteistöön. Autokannan muutos yhä teknisemmäksi on vienyt pohjan pienimuotoiselta korjaamotoiminnalta, eikä sen harjoittaminen kuulu nykyisin polttonesteen jakelun kanssa samaan rakennukseen. Rakennuksen mitoitus nykykäyttöön on sinällään toimiva, mutta autojen koon kasvaminen aiheuttaa muutostarvetta mm. oviaukkojen ja autohallitilojen osalta.

3.6. Muutokset kaupunkirakenteessa

Aiemmin esitettyjen rakentamisaikaisten ja nykyisten kaavakarttojen vertailulla voidaan todeta että kaupunkirakenne on kasvanut ja aiemmin laitamilla sijainnut rakennus on nyt osa Porvoon ydinkeskustaa. Ympäröivät tontit ja rakennukset ovat pääosin rakennusliikkeiden omistuksessa ja todennäköistä on että alueen rakentamisessa tulee tapahtumaan tulevaisuudessa suuriakin muutoksia jotka osaltaan vaikuttavat nykyisen rakennuksen asemaan kaupunkikuvassa. Nykyinen rakennus sijaitsee sisäänvedettynä tontin takaosassa eikä se siten muodosta kaupunkimaista katujulkisivua ja katutilaa joka on tyypillistä bulevardikaduille. Sisäänvedetty asema on tyypillinen kaupalliselle- tai sakraalirakennukselle ja siten hyvin epätyypillinen ja osin jopa epätoivottava kaupunkikeskustassa jossa normina on korttelin suljettu kulma.

4. Nykytila 2019

Rakennus on kohtalaisessa kunnossa oleva tiilirakennus, jonka alkuperäiselle käyttötarkoitukselle ei ole tarvetta nykyisessä kaupunkirakenteessa.

Rakennuksen historialliset ominaispiirteet rajoittuvat suurelta osin sen katujulkisivuun ja siinäkin massoitteeluun ja sisäänkäynnin kaareviin erkkeripintoihin, jotka ovat lasiosiltaan modernisoitu.

Lähteet:

1. s.10, Huoltoasemakirja, Jukka Vesterinen, Alfamer 2009, ISBN 978-952-472-086-1
2. s. 14, Huoltoasemakirja
3. s. 16, Huoltoasemakirja
4. s.28, Huoltoasemakirja
5. s.140, Huoltoasemakirja
6. s.126, Huoltoasemakirja
7. <https://www.teboil.fi/yhtio/historiaa/>
8. <https://www.openstreetmap.org/#map=17/60.39538/25.66417>

Kuvalähteitä:

Kaavamateriaali: Porvoon kaupunki

Rakennuspiirustukset: Porvoon kaupunki

Vanhat valokuvat: merkitty kuvien viitteisiin, osa Porvoon Museon joista erillinen viite:

Tarkastuskierroksen valokuvat: Laitila Arkkitehdit / Tuukka Karjalainen

KUVATIEDOT

Porvoon huoltoasema RHS 8/2019

11.3.85_2.jpg (Huoltoaseman tontti ja rakennukset näkyvät kuvan oik. yläkulmassa) Porvoo: Mannerheiminkatu 16 – Rauhankatu 35 . Valok. ennen purkamista. 1984 Säästöpankin katolta. Ent. Gulinin talo, viimeksi Porvoon Krouvi, talo purettiin 1984 kesällä. Valok. Antero Lindell 1984. Porvoon museo, kuva inv. 11.3.85: 2

166K1169GC2.jpg : Träkåken rivs, blir parkering, Brunnsgatan 36, december 1975. Christiernin 1975

9459.jpg Porvoo: Mannerheimin k. ja Kaivokadun risteys. Teboil-huoltoasema

9461.jpg Porvoo: Teboil-huoltoasema Mannerheiminkatu 18 Porvoo: Teboil-huoltoasema Mannerheiminkatu 18. Mannerheiminkadulla sijaitseva Teboil-huoltoasema, taustalla WSOY:n talo 1988. Valokuva: Saarto Ari 1988. Porvoon museo, kuva inv 9461.

9462.jpg Porvoo: Mannerheiminkatu 18 sijaitseva Teboil-huoltoasema. Valokuva Huittinen Antti., inv 9462.

9465.jpg Porvoo: Kaivokatu 34, Vaunu Salminen. Valokuva: Saarto Ari 1988. Porvoon museo, inv 9465.

9466.jpg Porvoo: Kaivokatu 34, Vaunu Salminen Oy: n seinä ja parkkipaikka WSOY:tä vastapäätä. Valokuva: Saarto Ari 1988. Porvoon museo inv 9466.

SIK47.jpg Borgå: Gamla Iris 1906. Christierninin Albumi.



11.3.85_2.jpg



166K1169GC2.jpg



9459.jpg



9461.jpg



9462.jpg



9465.jpg



9466.jpg



SIK47.jpg

PORVOON MUSEO



BORGÅ MUSEUM

25.9.2019

Kaavoittaja
Pekka Mikkola

Asia: **Arvotuslause Porvoon huoltoasema (kortteli 19, tontti 6)**

Nojautuen rakennushistoriaselvitykseen koskien Porvoon huoltoasemaa (kortteli 19, tontti 6), Porvoon museo esittää seuraavaa arvotuslausetta;

Korttelissa 19, tontilla 6 sijaitseva huoltoasema on suunniteltu ja rakennettu 1930- ja 1940-lukujen vaihteessa. Suomalaisessa huoltoasemakontekstissa kohteen käyttöhistoria on ollut harvinaisen pitkä, ja tämä on edesauttanut sitä, että yksinkertaisen suunnitteluratkaisun omaava käyttörakennus on pitkälti säilyttänyt rakentamisajankohtansa arkkitehtoniset tyylipiirteensä.

Kaupunkikuvallisesti keskeisellä paikalla sijaitsevalla tontilla on kaupunkihistoriallista merkitystä. Tontin käyttö kuvaa uusia bensiininjakelun synnyttämiä muutoksia Porvoon empirekeskustassa, ja sillä on tärkeää kaupunkikuvallista ja -historiallista dokumentaatioarvoa, koskien Porvoon 1930- ja 1940-luvun kehittymistä.

Tontin kaupunkihistoriallisen arvon lisäksi rakennuksella on harvinaistumiseen pohjautuvaa arkkitehtonista ja liikennehistoriallista merkitystä rakentamisajankohtansa (harvinaistuvan) huoltoasema-arkkitehtuurin edustajana.

Juha Vuorinen
Rakennustutkija