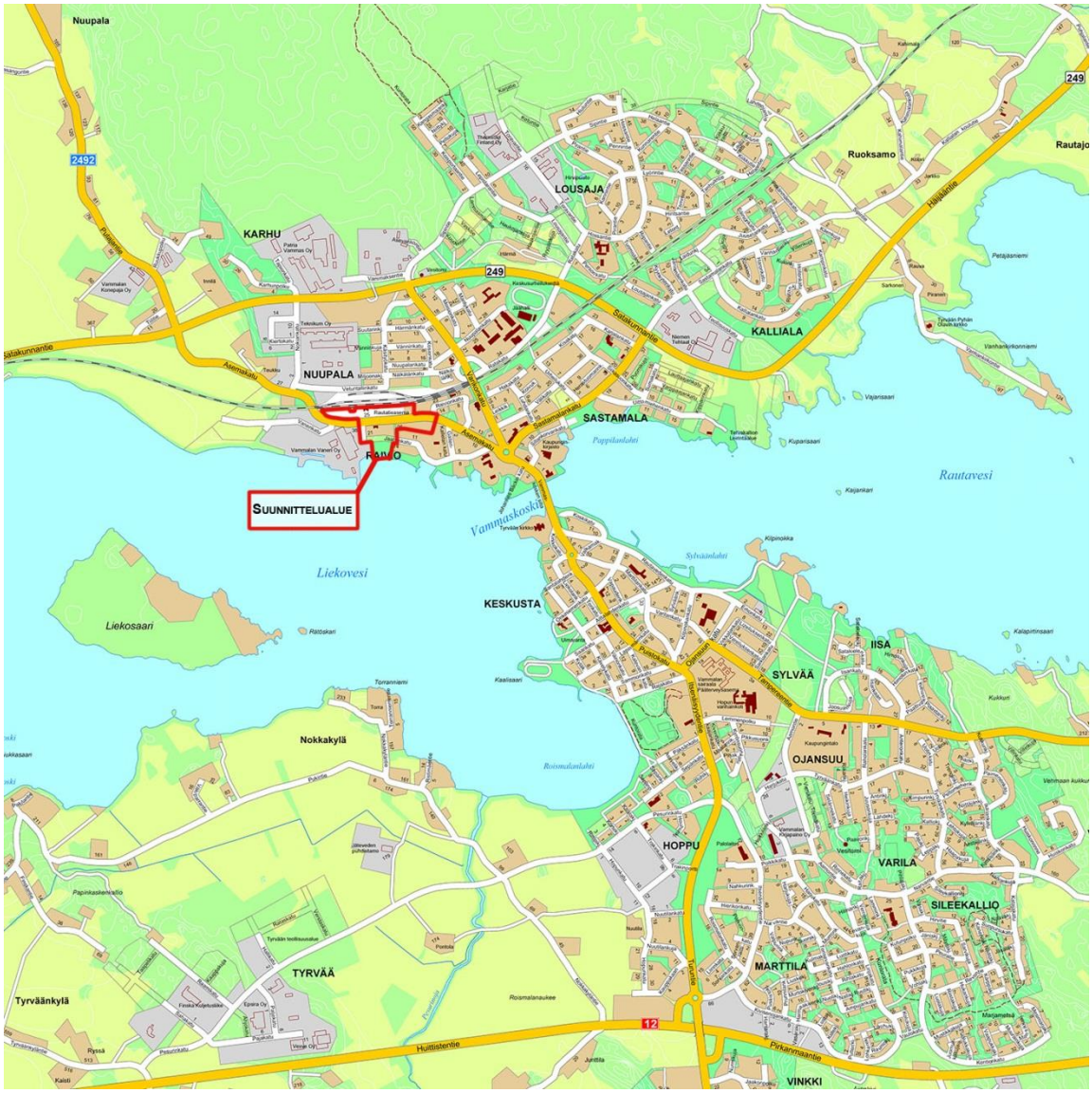
Sastamalan kaupunki
Yhdyskuntasuunnittelu
Asemanseudunasemakaavanmuutos

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA
ASEMANSEUDUN ASEMAKAAVANMUUTOS
A_007



KUVA 1: Kaava-alueen likimääräinen sijainti

SASTAMALAN KAUPUNKI
YHDYSKUNTASUUNNITTELU
26.6.2014 tark. 15.1.2016, 5.9.2019

SISÄLLYSLUETTELO

1. OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA 2

2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET 2

2.1. Vireille tulo 2
2.2. Suunnittelualue 2
2.3. Vaikutusalue 2
2.4. Nykytilanne ja voimassa olevat kaavat 2
2.4.1. Rakennettu ympäristö 3
2.4.2. Arkeologia 6
2.4.3. Maakuntakaava 7
2.4.4. Kaupunkirakennesuunnitelma 8
2.4.5. Yleiskaava 10
2.4.6. Asemakaavat 11
2.5. Maanomistus 12
2.6. Tavoitteet 12

3. OSALLISTUMINEN JA VUOROVAIKUTUS 12

3.1. Osalliset 12
3.2. Tiedottaminen 13
3.3. Viranomaisyhteistyö 13

4. KAAVAN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI 13

5. KAAVAPROSESSIN KULKU, OSALLISTUMINEN ERI VAIHEISSA JA AIKATAULU 13

5.1. Kaavan vireilletulo sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelma 13
5.2. Suunnittelun kulku ja alustava aikataulu 14
5.2.1. Kaavaluonnos 14
5.2.2. Kaavaehdotus 14
5.2.3. Kaavan hyväksyminen 14
5.2.4. Alustava aikataulu 14

6. YHTEYSTIEDOT 15

1. OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) sisältää suunnitelman kaavoitusprosessissa noudatettavista osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyistä sekä kaavan vaikutusten arvioimisesta.

OAS:n tarkoituksena on antaa selkeä käsitys kaavan tarkoituksesta ja tavoitteista ja selvittää miten ja milloin osalliset voivat vaikuttaa kaavoitusprosessiin ja mistä he saavat tietoa kaavoituksesta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa (OAS) päivitetään tarpeen mukaan koko suunnittelutyön ajan ja on nähtävillä kaupungin www-sivuilla (sastamalankaupunki.fi) sekä yhdyskuntasuunnittelun ilmoitustaululla Sastamalan kaupungintalolla Aarnontie 2 A, 2.kerros.

2. SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT JA TAVOITTEET

2.1. VIREILLE TULO

Asemanseudun asemakaavan muutos on mukana Sastamalan kaupungin 2014 – 2015 kaavoitusohjelmassa.

Suunnittelualue on sisältynyt Raivion asemakaavan muutosalueeseen, jonka osallistumis- ja arviointisuunnitelman Vammalan kaupungin tekninen lautakunta hyväksyi 21.3.2007. Kaava kuulutettiin vireillä olevaksi 5.4.2007. Myöhemmin Raivion asemakaavan muutos laajennettiin koskemaan myös rautatieasemaa ja sen ympäristöä sekä korttelia 3 ja osaa korttelista 4.

Sittemmin Raivion asemakaavan muutosalue on jaettu kahteen osaan, joista toinen käsittää rautatieaseman ja sen ympäristön sekä rautatieasemaan liittyvät rakennukset sekä osan Asemakadun eteläpuolen kiinteistöistä. Toinen osa (Raivion asemakaavan muutos) käsittää Raivionkadun ja sen varrella olevat kiinteistöt sekä osan Asemakadun varren pohjoispuolen kiinteistöistä.

Alueen nykyinen asemakaava on pääosin vuosilta 1956 ja 1959. Kaava ei vastaa alueen kiinteistöjakoa, käyttötarkoitusta eikä maanomistusta eikä kaavaan sisälly erityisiä rakennuskannan säilyttämistavoitteita.

2.2. SUUNNITTELUALUE

Asemakaava koskee osaa Sastamalan rautatieaseman alueesta, Asemakadun eteläpuolisia kiinteistöjä vaneritehtaan ja Jaatsin välillä, osaa Jaatsinkadun varren kiinteistöistä sekä osaa Liekopuistosta. Alue sijaitsee noin puolentoista kilometrin päässä Vammalan torista. Alueen kokonaispinta-ala on noin 7 ha.

2.3. VAIKUTUSALUE

Asemakaavan ratkaisujen vaikutukset pyritään selvittämään ja tunnistamaan koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan katsoa olevan vaikutuksia, rautatieaseman ansiosta vaikutuksia voi olla hyvinkin laajalla alueella. Vaikutusaluetta on etenkin asemanseutu ja Sastamalan keskustan pohjoinen alue.

2.4. NYKYTILANNE JA VOIMASSA OLEVAT KAAVAT

Alue on rakentunut 1895 ja 1970 välisenä aikana. Suunnittelualueen poikki kulkevan Asemakadun liikenne on verrattain vilkasta. Alueen rakennuskanta on pääosin pienimittakaavaista ja rakentamisaikakausilleen tyypillistä. Alueella on kulttuurihistoriallisesti arvokas Sastamalan rautatieasema (ent. Tyrvään asema) ympäristöineen.

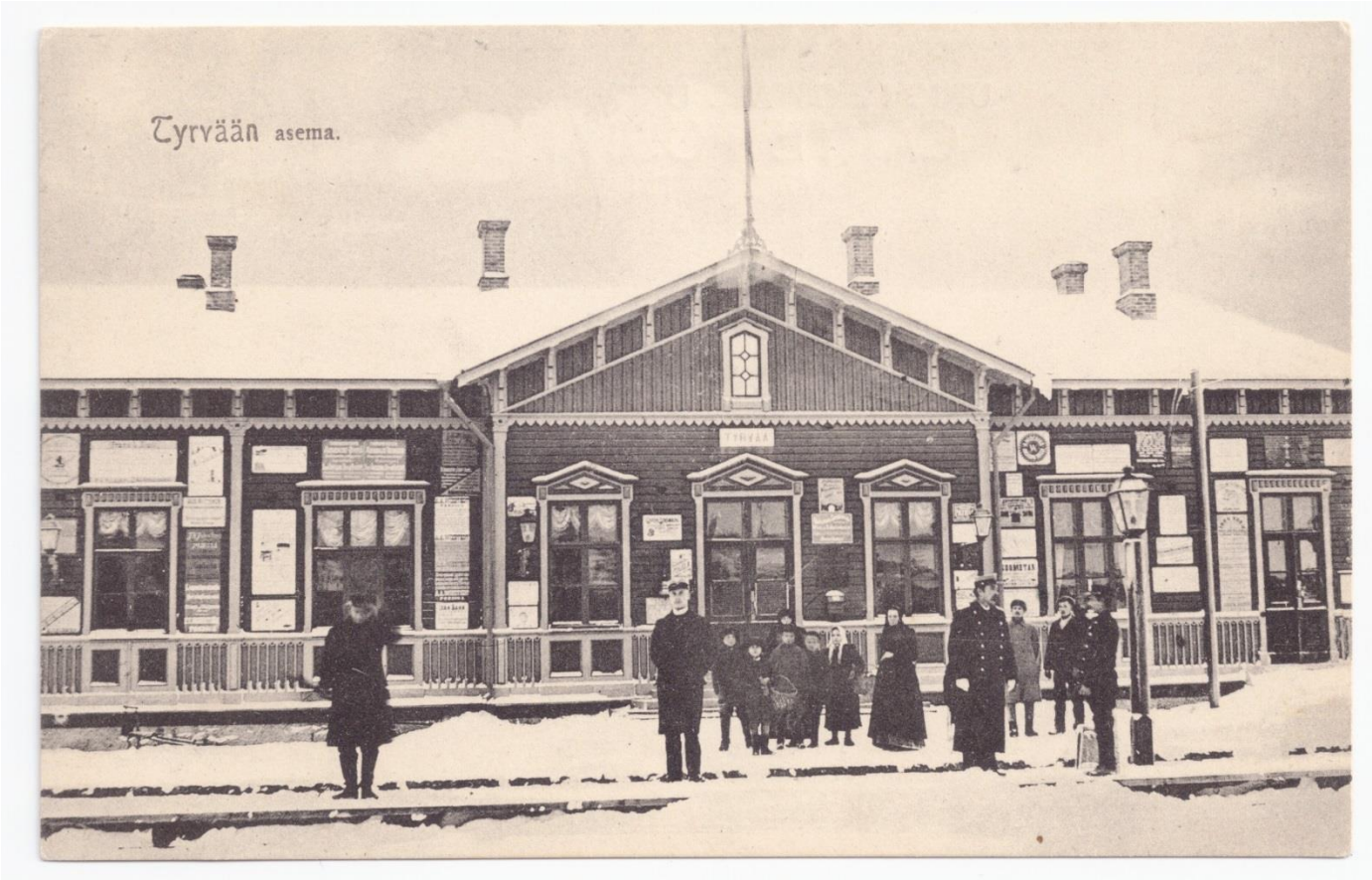
2.4.1. Rakennettu ympäristö

KUVA 2: Kartta kaava-alueen arvorakennuksista. 1) Asemarakennus 1985, 2) Asuinrakennus 1890-luku, 3–4) Talousrakennus 1890–91, 5) Asuinrakennus 1942, 6–7) Maakellari 1895–1900, 8) Makasiini 1930-luku, 9) Mylly 1954, 10) Vesitorni 1930, 11) Asuinrakennus 1890-luku, 12) Matkustajakoti 1900, 13) Asuinrakennus 1930-luku, 14) Asuinrakennus/huoltoasema (Öljylä) 1934, 15) Korjaamo/talousrakennus 1934, 16) Huoltoasema 1935, 17) Liike/asuinrakennus Kino Tyrvää 1941.

Vammalan, entisen Tyrvään, rautatieasema-alue puistoineen ja rakennuksineen on valtakunnallisesti merkittävistä asema-alueista solmitun rautatiesopimuksen kohde. Se on myös joulukuussa 2009 valtioneuvoston hyväksymässä valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen ympäristöjen luettelossa. Museoviraston lausunnossa Vammalan aseman suojelutavoitteista todetaan, että asemapuistoa ja rakennuksia hoidettaessa ja korjattaessa on kulttuurihistorialliset arvot erityisesti huomioitava eikä niiden luonteeseen sopimattomia tai vaarantavia toimenpiteitä saa tehdä.

Vammalan keskustan osayleiskaava-alueen kulttuuriympäristöinventoinnissa vuodelta 2004 asemanseutu on arvioitu arvoalueeksi. Arvoalueeksi on rajattu alue, johon kuuluu Vammalan rautatieasema-alueella asemarakennus 1985, kaksi asuinrakennusta 1890-luvulta, asuinrakennus 1942, kaksi talousrakennusta 1890–91, kellarirakennus 1895, maakellari n. 1900, varastomakasiini 1930-luvulta, vesitorni 1930 ja E-liikkeen mylly 1954. Asema-aluetta vastapäätä Asemakadun eteläpuolella on tiivis rakennusryhmä, johon kuuluvat entinen matkustajakoti Liekoranta 1900, asuinrakennus 1930-luvulta, huoltoasemaksi rakennettu asuinrakennus 1934 ja korjaamo/talousrakennus 1934. Lisäksi Asemakadun eteläpuolella on funkkistyylinen huoltoasema vuodelta 1935.

Aseman arvoalueeseen ja arvokkaaseen rakennettuun ympäristöön kuuluu myös asemapuisto. Asemapuisto on aikoinaan ollut vanhojen rautatieasemapuistojen tapaan hyvin suunniteltu ja hoidettu edustuspuisto, mutta VR:n ja liikenneviraston prioriteettien muuttuessa hoito jäi taka-alalle ja puisto on päässyt jonkin verran villiintymään.



KUVA 3: Tyrvään asema 1903.

KUVA 4: Vammalan asema 2014.

Aseman arvoalueen lisäksi alueella on 2004 kulttuuriympäristöinventoinnissa arvokohteeksi arvioitu Kino Tyrvään funkkishenkinen rakennus vuodelta 1941, jota on jatkettu 3-kerroksisella asuinrakennuksella vuonna 1960-luvulla. Vuodelta 1941 peräisin oleva osa on inventoinnissa arvioitu kohteeksi, joka tulisi säilyttää.

Ote Vammalan keskustan osayleiskaava-alueen kulttuuriympäristöinventoinnista vuodelta 2004 vastaa hyvin nykytilannetta ja on kaavoituksen kannalta riittävä. Rakennuksia on ylläpidetty kohtuullisesti eikä yhtäkään rakennusta ole purettu tai laajennettu inventoinnin jälkeen. Rautatieasema on peruskorjattu 2014–15. Asemarakennuksen peruskorjaus on tehty maakuntamuseon valvonnassa.

1.

2.

3.

4.

5.

KUVA 5: Aseman arvoalueen rakennuksia. 1) Asuinrakennus 1980-luku, 2) Maakellari 1895, 3) Öljylä 1930-luku, 4) Vesitorni 1930, 5) matkustajakoti 1900.

2.4.2. Arkeologia

Rautatien ja asemarakennuksen rakentamisen yhteydessä 1890-luvulla löydettiin useita rautakautisia keihäänkärkiä ja kalmistoon viittaavia rakenteita. Alueella on sijainnut löytöjen perusteella *Tyrvään asema-alue* -niminen rautakautinen kalmisto. Kiinteän muinaisjäännöksen todettiin tuhoutuneen rautatietä, asemarakennusta ja maantietä rakennettaessa. Aseman piha-alueella tehtiin vuonna 1986 arkeologisia koekaivauksia, joissa tutkittiin kaksi osa-aluetta aseman pihalla. Tuolloin todettiin, että pihaa on muokattu monin tavoin ja maata on myös siirretty. Tutkimusten perusteella rautakautisen kalmiston todettiin tuhoutuneen.

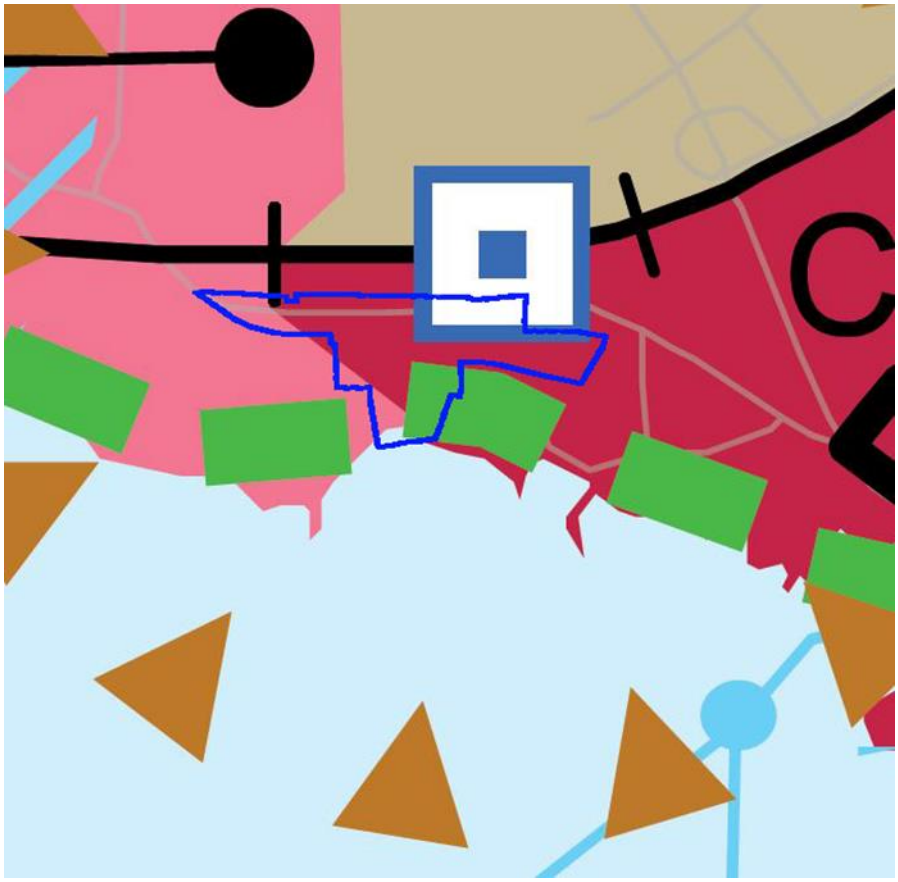
Aiempien havaintojen ja maakuntamuseon Asemaseudun asemakaavanmuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta antaman lausunnon perusteella suunnittelualueelle tehtiin tarkkuusinventointi vuoden 2015 keväällä. Inventoinnissa ei havaittu kiinteitä muinaisjäännöksiä tai muita arkeologisia kohteita. Tarkkuusinventoinnin tulos on samassa linjassa aluetta koskevissa aiemmissa arkeologisissa tutkimuksissa saatujen tulosten kanssa.

KUVA 6: 2015 arkeologisen tarkkuusinventoinnin koneellisesti kaivettujen koeojien (vihreällä) ja käsin kaivettujen koekuoppien (aniliinilla) sijainti.

2.4.3. Maakuntakaava

Pirkanmaalla on voimassa Pirkanmaan maakuntakaava 2040, jonka Pirkanmaan maakuntavaltuusto on hyväksynyt 27.3.2017. Maakuntakaava tuli voimaan kuulutuksella 8.6.2017. Korkein hallinto-oikeus on käsitellyt hyväksymispäätöstä koskeneet valitukset ja 24.4.2019 antamallaan päätöksellään pitänyt Pirkanmaan maakuntakaavan 2040 voimassa sellaisenaan, kuin siitä päätettiin maakuntavaltuustossa.

Voimaan tullessaan Pirkanmaan maakuntakaava 2040 on kumonnut Pirkanmaan 1. maakuntakaavan, turvetuotantoa koskevan Pirkanmaan 1. vaihemaakuntakaavan, liikennettä ja logistiikkaa koskevan Pirkanmaan 2. vaihemaakuntakaavan sekä lisäksi entisen Kiikoisten kunnan alueen osalta Satakunnan maakuntakaavan.



KUVA 7: Ote Pirkanmaan maakuntakaava 2040. Likimääräinen kaavarajaus on osoitettu sinisellä.

Maakuntakaavassa alueella on seuraavat merkinnät:

Keskustatoimintojen alue (punainen). Merkinnällä osoitetaan valtakunnan osakeskus, kaupunkitasoiset keskukset ja Tampereen ydinkaupunkiseudun alakeskukset. Merkintä sisältää niihin liittyvät keskustamaisen asumisen ja keskustahakuisten palvelu-, työpaikka- ja muiden toimintojen alueet liikennealueineen ja puistoineen.
Suunnittelumääräys:
Alueen suunnittelussa on otettava huomioon yhdyskuntarakenteen eheys, kaupunkikuvan omaleimaisuus, asuinympäristön laatu ja monipuolisuus, yhteydet seudullisille virkistysalueille, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn toimintaedellytykset sekä liityntäpysäköinnin ja joukkoliikenteen vaihtopaikkojen kehittäminen. Alueen suunnittelussa on turvattava kulttuuriympäristöjen arvojen säilyminen.
Keskustatoimintojen alueille voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Vähittäiskaupan suuryksiköt on suunniteltava keskustaympäristöön soveltuviksi. Ne on mitoitettava ja niiden toteutus on ajoitettava yksityiskohtaisemmassa

suunnittelussa siten, etteivät ne aiheuta merkittäviä haitallisia vaikutuksia muille keskusta-alueille tai seudun palveluverkon tasapainoiselle kehittämiselle.

Maakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö.

Suunnittelumääräys:

Alueen yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä tulee turvata ja edistää alueen kaupunkikuvan ja rakennusperinnön arvojen säilymistä ja edelleen kehittämistä. Uusi rakentaminen on sopeutettava alueen kulttuuriympäristön ominaispiirteisiin ja ajalliseen kerroksellisuuteen.

Tiivistettävä asemanseutu.

Merkinnällä osoitetaan yhdyskuntarakenteeltaan tiivistettävät alueet, jotka tukeutuvat ensisijaisesti raideliikenteeseen.

Suunnittelumääräys:

Alueen suunnittelussa ja toteutuksessa on pyrittävä raideliikennettä tukevaan tiiviiseen yhdyskuntarakenteeseen sekä laadukkaisiin kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin. Tiivistettävän alueen laajuus tulee tarkentaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa.

Viheryhteys.

Merkinnällä osoitetaan taajamiin liittyvät olemassa olevat tai tavoitteelliset viheryhteydet, joilla on erityistä merkitystä alueellisen virkistysverkoston ja/tai ekologisten yhteyksien kannalta.

Työpaikka-alue.

Merkinnällä osoitetaan seudullisesti merkittävät ja toimialarakenteeltaan monipuoliset liike- ja toimistorakentamisen tai tuotantotoimintaan varatut alueet.

Suunnittelumääräys:

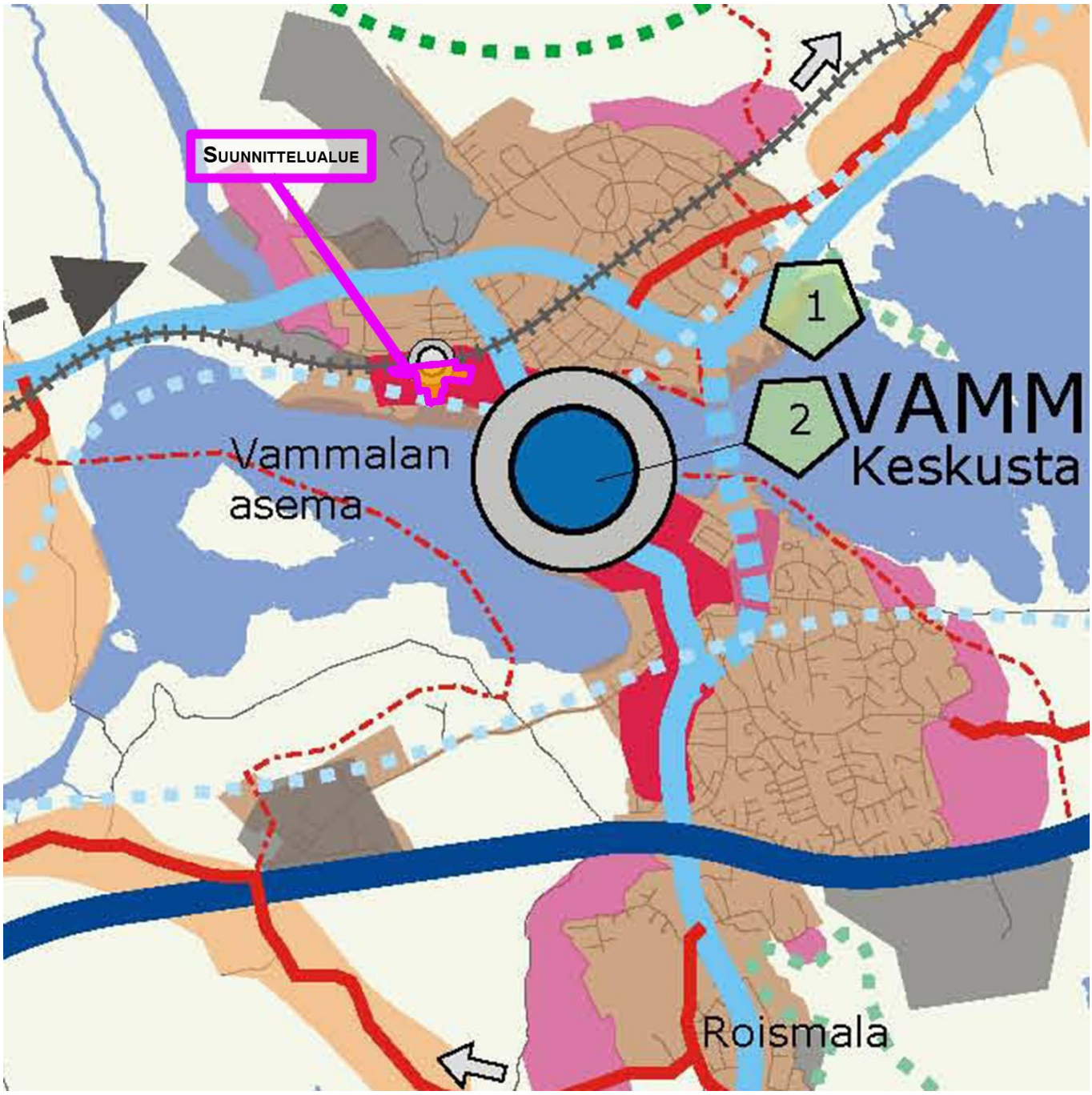
Alueen suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota tarkoituksenmukaiseen toteutusjärjestykseen ja yhdyskuntarakenteen eheyteen sekä joukkoliikenteen järjestelyihin ja toimiviin kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin. Alueelle ei tule osoittaa merkittävää määrää uutta asumista eikä asumiseen saa kohdistua merkittäviä ympäristöhäiriöitä.

Merkitykseltään seudullisten vähittäiskaupan suuryksikköjen koon alaraja on paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan osalta 7 000 k-m².

Alueen suunnittelussa on otettava huomioon, etteivät vähittäiskaupan suuryksiköt aiheuta merkittäviä haitallisia vaikutuksia seudun palveluverkon tasapainoiselle kehittämiselle.

2.4.4. Kaupunkirakennesuunnitelma

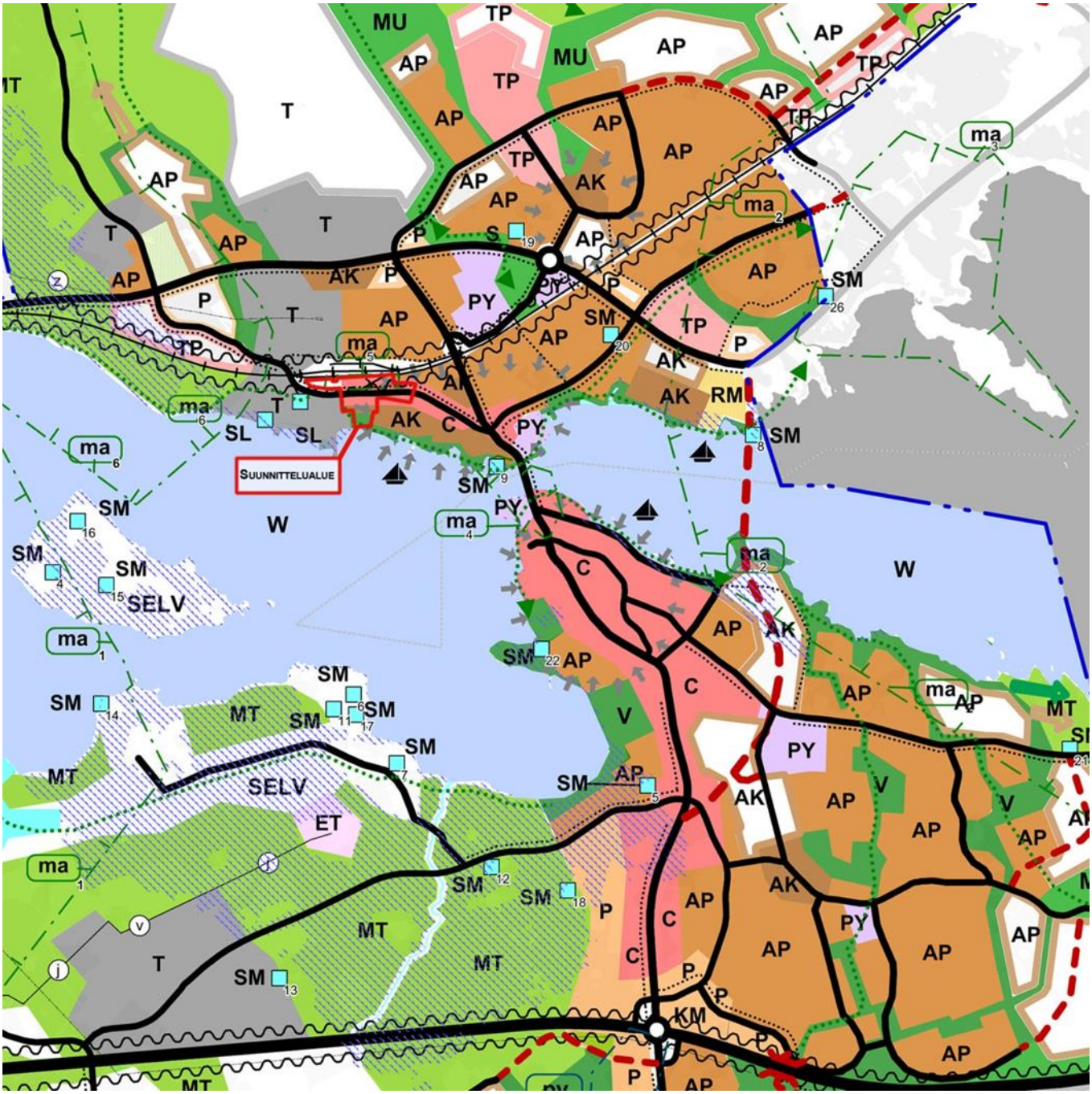
Sastamalan kaupunginvaltuusto on keväällä 2014 hyväksynyt ohjeellisena noudatettavaksi kaupunkirakennesuunnitelman, joka on hyvin yleispiirteinen strateginen maankäyttösuunnitelma. Siinä kaavamuutosalue on merkitty kuuluvaksi keskusta-alueeseen.



KUVA 8: Ote kaupunkirakennesuunnitelmasta vuodelta 2014 ja asemakaavamuutosalueen sijainti

2.4.5. Yleiskaava

Sastamalan keskustaajaman rakenneosayleiskaavassa, joka on saanut lainvoiman 12.6.2014, alueella on merkinnät C, AK, V ja ma.



KUVA 9: Ote rakenneosayleiskaavaehdotuksesta ja suunnittelualueen likimääräinen sijainti

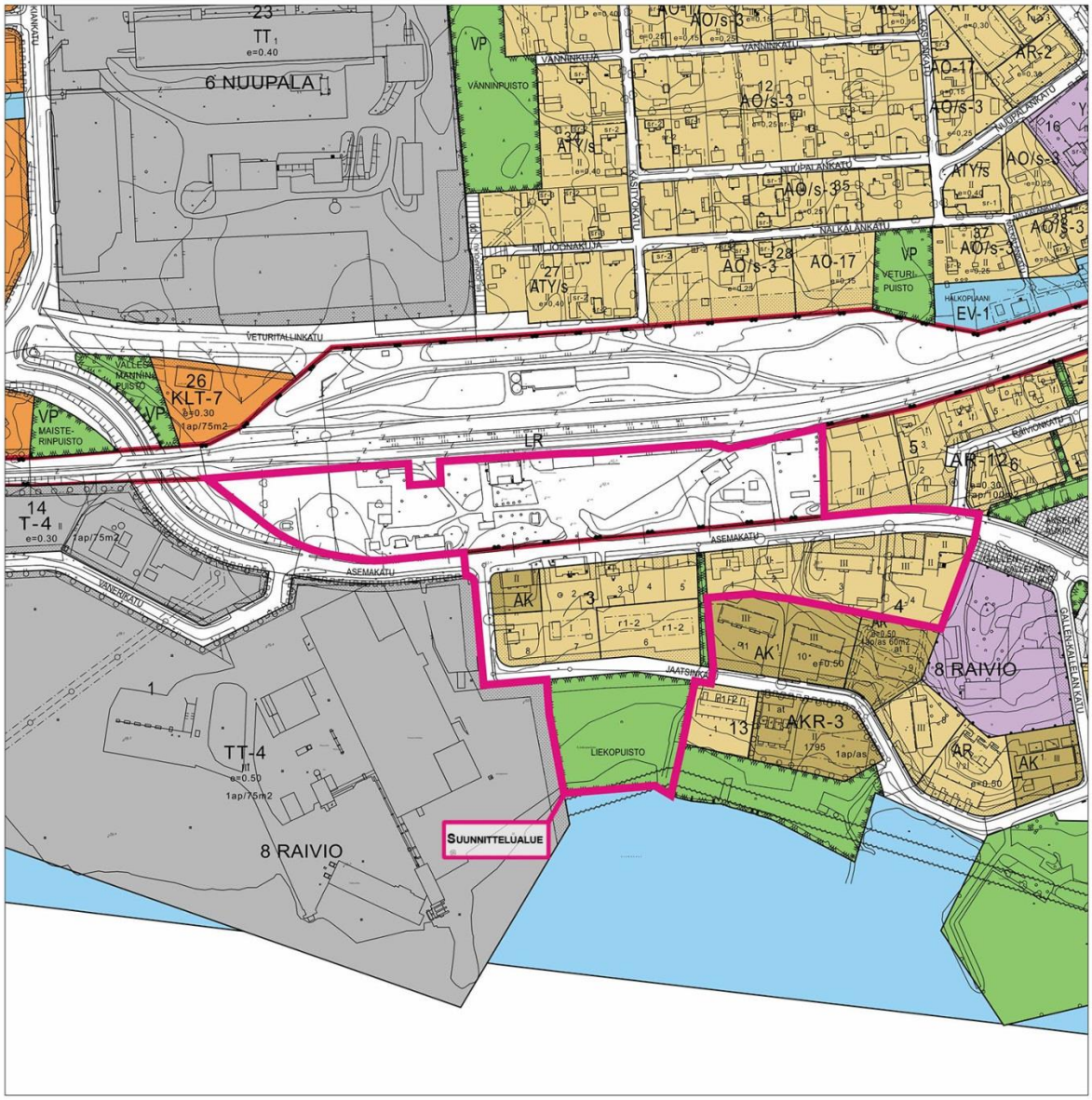
- C. Keskustatoimintojen alue Merkinnällä osoitetulla alueella pääasiallisia toimintoja ovat palvelut ja hallinto, keskustaan soveltuva asuminen sekä näihin liittyvät liikennealueet ja puistot.
- AK. Kerrostalovaltainen alue. Merkinnällä on osoitettu asumisen käyttöön varattavat alueet, joiden asuinkerrosalasta pääosa sijoittuu kerrostaloihin. Merkintä voi sisältää myös pienehköjä palvelujen ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattoman työpaikkatoiminnan alueita. Samoin siihen sisältyy virkistys-, puisto- ja erityisalueita sekä pääväyliä pienempiä katualueita.

- V. Lähivirkistysalue. Merkinnällä on osoitettu merkittäviä päivittäiseen ulkoiluun ja virkistykseen tarkoitettuja alueita. Alueen suunnittelussa tulee pyrkiä yhtenäisten virkistysreittien aikaansaamiseen. Alueen suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota luonnon kulutuskestävyyteen ja luonnonarvojen säilymiseen.
- ma. Maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti arvokas alue; Tyrvään rautatieasema. Alueen tarkemmassa suunnittelussa tulee huomioida rakentamisen ja ympäristönhoito-toimenpiteiden sopeutuminen alueen maisemallisiin, kulttuurihistoriallisiin ja rakennus-taiteellisiin arvoihin. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee luoda edellytykset sille, että maisema-alueen tai rakennetun kulttuuriympäristön maisemallisesti tai rakennushistoriallisesti arvokas luonne säilyy. Museoviranomaiselle varataan mahdollisuus lausua mielipiteensä merkittävistä maankäyttöhankkeista.

Alueiden toteutus tulee tutkia yksityiskohtaisen maankäytön suunnittelun yhteydessä.

2.4.6. Asemakaavat

Suunnittelualueella on voimassa vuosina 1956, -59 ja -63 vahvistetut asemakaavat.



KUVA 10: Ote asemakaavayhdistelmästä ja suunnittelualueen likimääräinen sijainti.

Asemakaavoissa alueelle on osoitettu:

- Liikennealuetta
- Asunto- ja liikekortteleita.
- Puistoaluetta
- AK. Asuntokerrostalojen korttelialue.

Sallittu kerrosluku vaihtelee yhden ja kolmen välillä. Alueelle on osoitettu yksi tontti, jolle saa rakentaa vain rivitalon.

2.5. MAANOMISTUS

Sastamalan kaupunki omistaa rautatieaseman ympäristöineen sekä Liekopuiston ja katualueet. Loppu suunnittelualueesta on yksityisessä omistuksessa.

2.6. TAVOITTEET

Asemakaavanmuutoksen tavoitteena on muuttaa vanhentunut kaava vastaamaan yhdyskunnan nykyisiä tarpeita ja kaupungin strategisia päämääriä. Tarkoituksena on ajantasaistaa alueen asemakaava vastaamaan rakennuskannan suojelutavoitteita rautatieaseman valtakunnallisesti arvokkaassa kulttuuriympäristössä ja Asemakadun eteläpuoleisissa kortteleissa sekä säilyttää keskustakuva rikkaana ja ajallisesti moninaisena. Rautatieaseman arvorakennusten soveliainta käyttötarkoitusta tutkitaan.

Alueen tulevaisuutta tarkastellaan myös raideliikenteen hyödyntämisen ja kehittämisen näkökulmasta. Tavoitteena on edistää rautatieaseman ympäristön rakennuskannan käyttöä ja mahdollisuuksien mukaan tiivistää yhdyskuntarakennetta niin, että alueelle saadaan lisää kaupunkirakennesuunnitelman mukaista keskustamaista rakentamista ja potentiaalisia rautatien käyttäjiä.

3. OSALLISTUMINEN JA VUOROVAIKUTUS

Maankäyttö- ja rakennuslain 62 § edellyttää vuorovaikutusta kaavaa valmistettaessa. Kaavoitusmenettely tulee järjestää siten, että kaikki suunnittelualueen maanomistajat ja ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään, voivat osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta.

3.1. OSALLISET

Kaikki ne, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava vaikuttaa:

- maanomistajat ja asukkaat
- kaava-alueen naapurialueiden maanomistajat
- kaavan vaikutusalueen asukkaat, yritykset, elinkeinoharjoittajat, alueen työntekijät ja palveluiden käyttäjät
- kuntalaiset

Viranomaiset:

- Sastamalan kaupungin ydinprosessit
- Ympäristöterveydenhuolto
- Pirkanmaan pelastuslaitos
- Pirkanmaan ELY-keskus
- Pirkanmaan liitto
- Pirkanmaan maakuntamuseo
- Museovirasto
- Liikennevirasto

Muut osalliset:

- Caruna Oy

Kaavahankkeen osallisiksi voi lisäksi ilmoittautua sellainen, jonka katsotaan täyttävän MRL 62 §:n osallisen määritelmän. Sen mukaan osalliseksi katsotaan alueen maan-omistajat ja ne "…joiden asumiseen, työtekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa" sekä viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään".

3.2. TIEDOTTAMINEN

Asemakaavan käynnistämisestä, vireille tulosta ja kaavoituksen eri vaiheista tiedotetaan Sastamalan kaupungin yhdyskuntasuunnittelun julkisten kuulutusten ilmoitustaululla sekä virallisissa kaupungin päättämissä lehdissä (Tyrvään Sanomat, Alueviesti).

Kaavoituksen eri vaiheisiin voi tutustua myös Internetissä www.sastamalankaupunki.fi

3.3. VIRANOMAISYHTEISTYÖ

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavaluonnos lähetetään viranomaisille tiedoksi ja mahdollista lausuntoa varten. Kaavamuutoksen aloitusvaiheessa järjestetään tarvittaessa MRL 66 § mukainen viranomaisneuvottelu.

Ehdotus lähetetään tiedoksi ja mahdollista lausuntoa varten viranomaisille. Saadun palautteen perusteella laaditaan vastineraportti ja pidetään tarvittaessa ehdotusvaiheen viranomaisneuvottelu.

4. KAAVAN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI

Kaavan vaikutuksia arvioidaan ainakin seuraavien ominaisuuksien osalta:

- Vaikutukset ihmisten toimintaedellytyksiin ja -olosuhteisiin
- Vaikutukset kaupunkikuvaan, rakennettuun kulttuuriympäristöön ja maisemaan
- Vaikutukset yhdyskunnan toimintaedellytyksiin ja -olosuhteisiin
- Vaikutukset luonnonympäristöön
- Vaikutukset liikenteeseen

Vaikutusten arviointi tarkentuu suunnittelutyön edetessä. Vaikutusta arvioidaan laskennallisen menetelmin, asiantuntija-arvioin sekä erilaisia tutkimuksia ja selvityksiä hyödyntämällä.

5. KAAVAPROSESSIN KULKU, OSALLISTUMINEN ERI VAIHEISSA JA AIKATAULU

5.1. KAAVAN VIREILLETULO SEKÄ OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Sastamalan tekninen lautakunta päättää asemakaavan vireilletulosta sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman asettamisesta julkisesti nähtäviksi.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma pidetään nähtävillä Sastamalan kaupungin maankäytön ilmoitustaululla kaupungintalon 2. kerroksessa (Aarnontie 2 A, 38200 Sastamala) sekä internetissä osoitteessa www.sastamalankaupunki.fi

Osalliset voivat esittää suullisia ja kirjallisia mielipiteitä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa täydennetään tarvittaessa kaavoitusprosessin aikana.

Osallisilla on ennen kaavaehdotuksen asettamista julkisesti nähtäville mahdollisuus esittää Pirkanmaan ELY-keskukselle neuvottelun käymistä osallistumis- ja arviointisuunnitelman riittävyydestä.

5.2. SUUNNITTELUN KULKU JA ALUSTAVA AIKATAULU

5.2.1. Kaavaluonnos

Vireilletulon sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtäville laiton jälkeen suunnittelualueelle tehdään perusselvitykset ja laaditaan kaavaluonnos. Tekninen lautakunta hyväksyy luonnoksen laitettavaksi nähtäville. Kaavaluonnos asetetaan nähtäville kaupungin maankäytön ilmoitustaululle ja internetiin vähintään 30 päivän ajaksi. Tänä aikana osallisilla on mahdollisuus jättää kaavaluonnoksesta mielipiteitä kirjallisesti tai suullisesti. Kaavaluonnos lähetetään tiedoksi ja mahdollista lausuntoa varten eri viranomaisille

5.2.2. Kaavaehdotus

Kaavaluonnoksen pohjalta laaditaan kaavaehdotus luonnoksesta saatujen lausuntojen ja mielipiteiden perusteella. Kaupunginhallitus hyväksyy kaavaehdotuksen virallisesti nähtäville. Kaavaehdotus asetetaan nähtäville kaupungin maankäytön ilmoitustaululle ja internetiin vähintään 30 päivän ajaksi. Osalliset voivat tänä aikana jättää kaavaehdotuksesta kirjallisen muistutuksen.

Kaavaehdotuksesta pyydetään lausunnot eri viranomaisilta.

Saadut muistutukset ja lausunnot käsitellään ja niihin laaditaan vastineet. Muistutuksen tehneille ilmoitetaan kaupungin perusteltu vastine jätettyyn muistutukseen. Tarvittaessa järjestetään neuvotteluja ja kaavaehdotusta tarkistetaan saatujen muistutusten ja lausuntojen perusteella.

Mikäli tarpeellista kaavaehdotus asetetaan uudelleen nähtäville, jolloin osallisilla on jälleen mahdollisuus jättää ehdotuksesta kirjallinen muistutus ja viranomaisilla on mahdollisuus antaa lausunto.

5.2.3. Kaavan hyväksyminen

Sastamalan kaupungin hallitus hyväksyy asemakaavanmuutoksen. Hyväksymispäätöksestä on 30 päivää aikaa valittaa Hämeenlinnan hallinto-oikeuteen ja edelleen korkeimpaan hallinto-oikeuteen. Mikäli valituksia ei tule, kaava kuulutetaan voimaan edellä mainitun 30 päivän valitusajan kuluttua.

5.2.4. Alustava aikataulu

TYÖVAIHE	SUORITUS, TIEDOTTAMIEN, OSALLISTUMINEN	AJANKOHTA
Kaavoituksen käynnistäminen	• Osallistumis- ja arviointisuunnitelma tekniseen lautakuntaan. • Vireilletulosta kuuluttaminen ja OAS nähtäville. • Tiedoksi ja lausuntoa varten eri viranomaisille.	kesä 2014
Selvitykset ja suunnittelu	• Viranomaisneuvottelu tarvittaessa. • Selvityksien laadinta. • Vaihtoehtojen laadinta. • Vaikutusten arviointi ja vertailu.	kesä 2014- kesä 2015
Kaavaluonnos	• Laaditaan kaavaluonnos. • Kaavaluonnos tekniseen lautakuntaan. • Luonnos nähtäville min. 30 vrk ajaksi. • Luonnoksesta voi jättää mielipiteitä nähtävilläoloaikana.	kesä - talvi 2015

	• Tiedoksi ja lausuntoa varten eri viranomaisille.	
Kaavaluonnos (nro 2)	• Laaditaan tarvittaessa lisäselvityksiä. • Laaditaan tarkistettu kaavaluonnos. • Kaavaluonnos ympäristölautakuntaan. • Luonnos nähtäville min. 30 vrk ajaksi. • Luonnoksesta voi jättää mielipiteitä nähtävilläoloaikana. • Tiedoksi ja lausuntoa varten eri viranomaisille.	syksy 2019
Kaavaehdotus	• Tarkistetaan ja täydennetään kaavaa. • Laaditaan kaavaehdotus. • Kaavaehdotus ympäristölautakuntaan. • Kaavaehdotus kaupunginhallitukseen. • Ehdotus nähtäville min 30 vrk ajaksi. • Kaavaehdotuksesta voi jättää kirjallisia muistutuksia nähtävilläoloaikana. • Tiedoksi ja lausuntoa varten eri viranomaisille • Viranomaisneuvottelu tarvittaessa.	kevät 2020
Hyväksyminen	• Tarkistetaan ja täydennetään kaavaa saadun palautteen perusteella. • Mahdollinen toinen ympla ja hallitus sekä nähtävilläpito. • Kaava kaupungin hallitukseen hyväksymiskäsittelyyn. • Valitusaika 30 vrk • Kaava kuulutetaan voimaan.	kevät / kesä 2020

Aikataulu voi muuttua suunnittelun edistyessä.

Suunnitteluaineisto on koko kaavaprosessin ajan nähtävillä Sastamalan kaupungin www-sivuilla osoitteessa: www.sastamalankaupunki.fi

6. YHTEYSTIEDOT

Sastamalan kaupunki
Yhdyskuntasuunnittelu

- Maankäyttöpäällikkö Merja-Liisa Hannuksela, p. 0500 776 138
  merja-liisa.hannuksela@sastamala.fi
- Kaavasuunnittelija Pinja Ahola, p 040 506 2520
  pinja.ahola@sastamala.fi
- Kaavavalmistelija Merja Juntunen, p. 040 826 8417
  merja.juntunen@sastamala.fi

KIRSI LUOTO
KULTTUURIYMPÄRISTÖPALVELUT HEISKANEN & LUOTO OY

SASTAMALA
ASEMANSEUDUN ASEMAKAAVAN MUUTOSALUEEN ARKEOLOGINEN TARKKUUSINVENTOINTI 2015

SISÄLLYSLUETTELO

1 Johdanto 4

2 Inventointialue 4
2.1 Topografia ja arkeologisesti potentiaalit alueet 4
2.2 Arkeologinen tutkimushistoria 5
2.3 Tutkimusalue historiallisissa kartoissa 7

3 Inventoinnin esi- ja maastotyöt sekä dokumentointi 9

4 Havainnot 10

5 Tulokset 17

6 Lähteet 18

Liite 1. Digitaalikuvaluettelo
Liite 2. Kuvaukset koekuoppien ja -ojien maannoksista.

Kartat:
Kartta 1. Koekuoppien ja –ojien sijainti, MK 1: 1700

Taustakartat:
- Sastamalan kaupunki 2015
- Maanmittauslaitoksen Maastotietokannan 05/2015 aineistoa
http://www.maanmittauslaitos.fi/avoindata_lisenssi_versio1_20120501

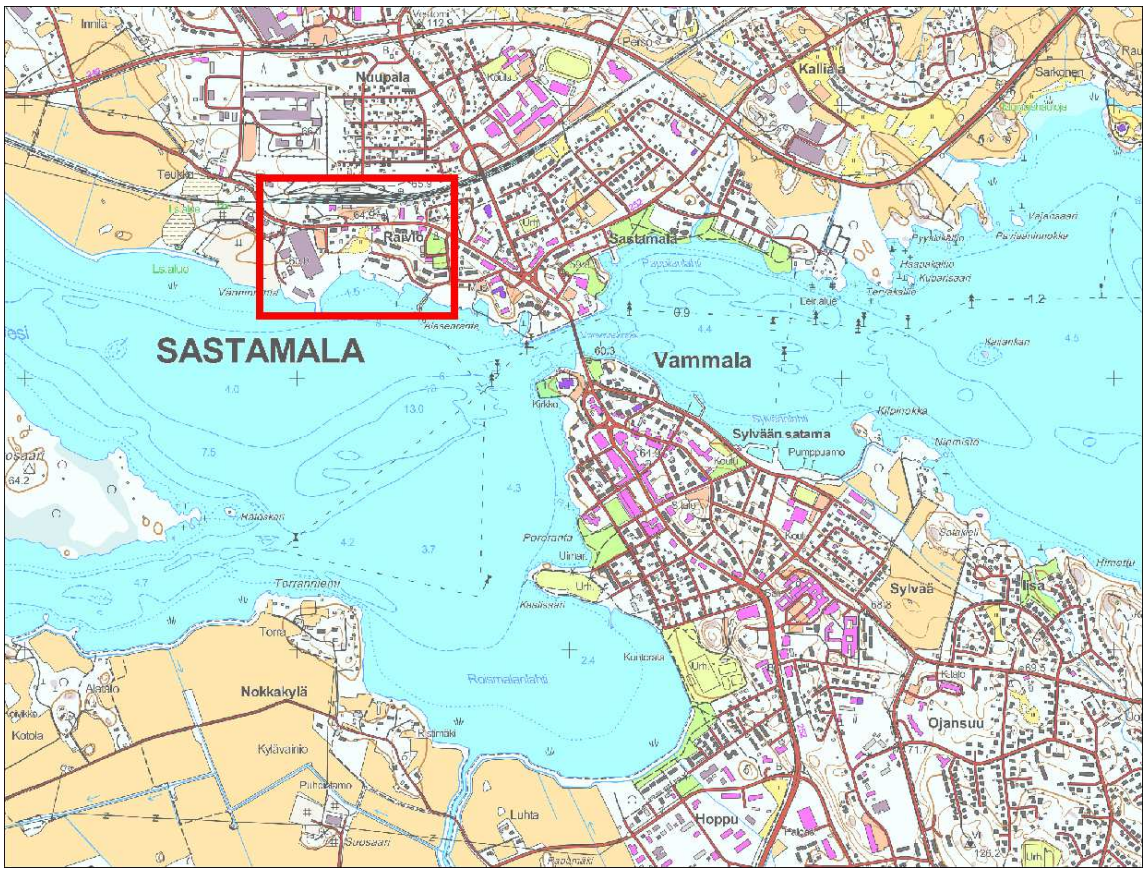
SASTAMALA
ASEMANSEUDUN ASEMAKAAVAN MUUTOSALUEEN ARKEOLOGINEN SELVITYS 2015
TIIVISTELMÄ

Kulttuuriympäristöpalvelut Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy suoritti keväällä 2015 arkeologisen tarkkuusinventoinnin Sastamalassa, asemanseudun asemakaavan suunnittelualueella. Inventoinnin kenttätyöt tehtiin yhteensä viiden työpäivän aikana 27.-30.4 ja 21.5.2015, ja niistä vastasi arkeologi (FM) Kirsi Luoto. Tarkkuusinventoinnin kenttätöissä avustivat myös arkeologi (FM) Markus Laurel sekä kaivausharjoittelija Miro Kypärä. Inventoinnissa keskityttiin etsimään uusia muinaisjäännöksiä kaava-alueen muuttuvan maankäytön alueilta sekä selvittämään Vammalan rautatieaseman piha-alueen arkeologista potentiaalia. Selvityksessä huomioitiin niin esihistorialliset kuin historiallisenkin ajan muinaisjäännökset, ja sen kustannuksista vastasi Sastamalan kaupunki. Inventoinnissa ei havaittu kiinteitä muinaisjäännöksiä tai muita arkeologisia kohteita.

ARKISTO-JA REKISTERITIEDOT:

Tutkimuksen laji:	Asemakaava muutosalueen arkeologinen tarkkuusinventointi
Tutkimuslaitos:	Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy
Inventoija:	FM Kirsi Luoto
Kenttätyöaika:	27.-30.4.2015 ja 21.5.2015
Peruskartta:	2121 07
Inventointialueen sijainti:	ETRS-TM35FIN P: 6808380 - 6808640 I: 279910 - 280485
Tutkimusten rahoittaja:	Sastamalan kaupunki
Alkuperäinen tutkimuskertomus:	Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, arkisto
Kopiot:	Sastamalankaupunki Museovirasto Pirkanmaan maakuntamuseo
Löydöt:	Ei löytöjä.
Aikaisemmat tutkimukset:	Heikel 1893 tarkastus Ojala 1986 inventointi/koekaivaus
Tutkimuksen kuvat:	Sastamala, asemanseudun asemakaavan muutosalueen arkeologinen tarkkuusinventointi 2015: 1 – 10 (Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy:n arkistossa)

LÄHESTYMISKARTTA

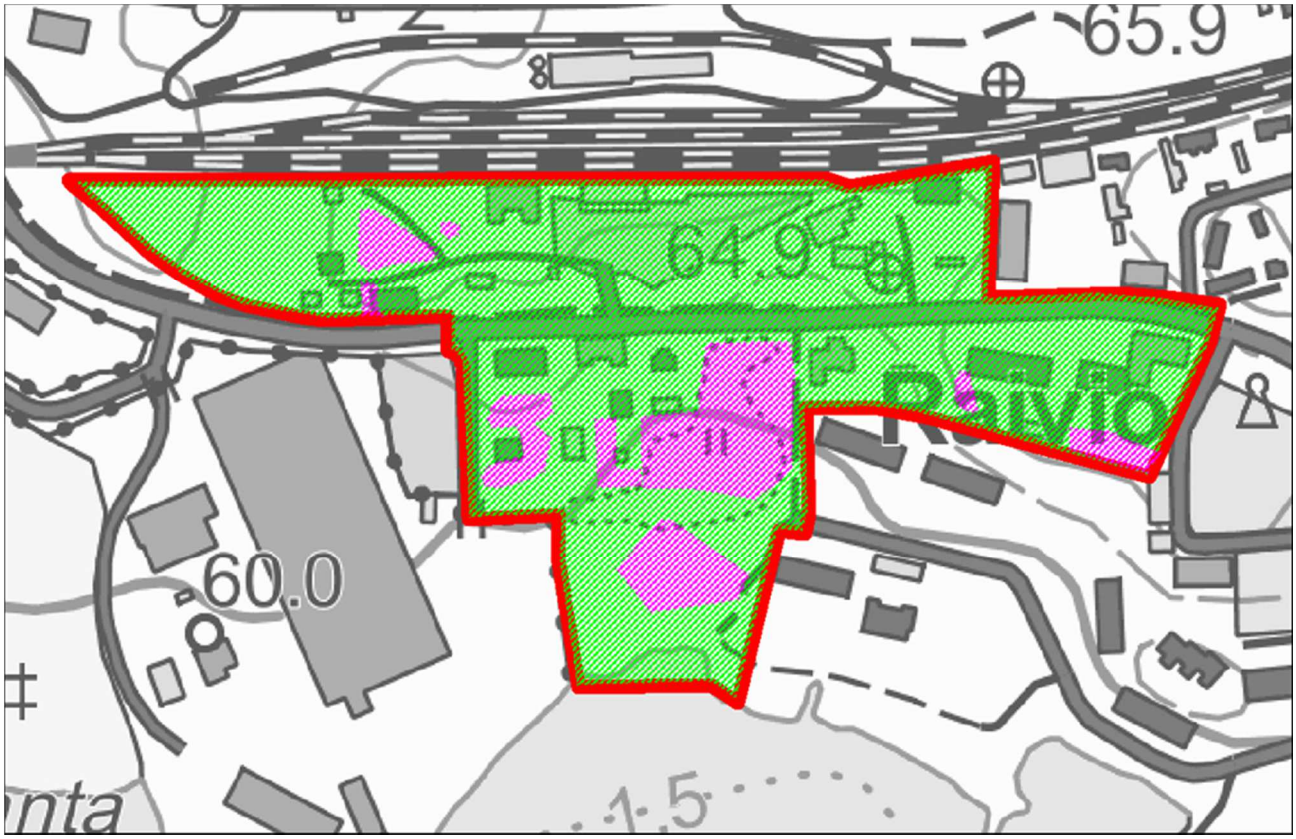


Kuva 1. Inventointialueen suurpiirteinen sijainti merkitty kartalle punaisella neliöllä. Pohjakartta © Maanmittauslaitos 04/2015.

TARKKUUSINVENTOINTU ALUE JA ALUSTAVA KAAVALUONNOS

Kuva 2. Alustava kaavaluonnos, jonka pohjalta tarkkuusinventointi suunniteltiin.

TUTKITUT ALUEET

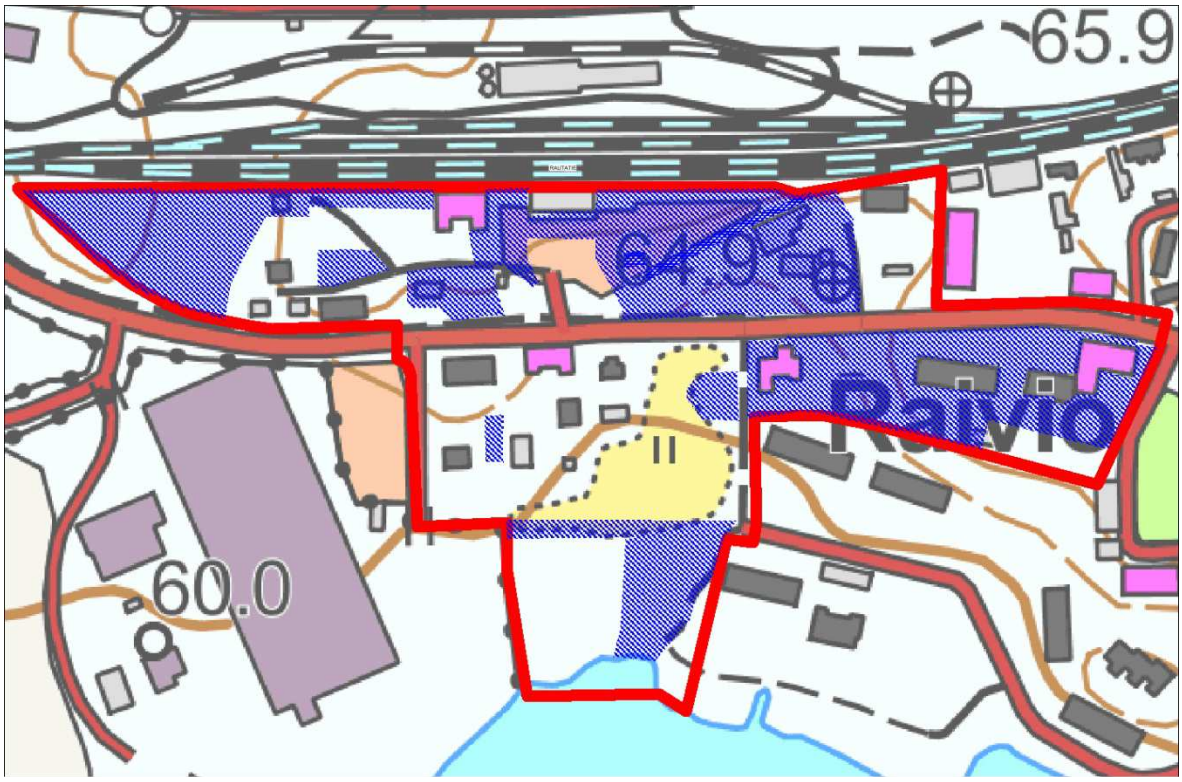


Kuva 3. inventointialue ja tarkastetut alueet. Silmämääräisesti tarkastetut alueet rasteroitu vihreällä, koekuopitetut aniliinilla. Pohjakartta © Maanmittauslaitos 05/2015.

KOEKUOPPIEN JA KOEOJIEN SIJAINTI

Kuva 4. Koneellisesti kaivettujen koeojien (vihreällä) ja käsin kaivettujen koekuoppien (aniliinilla) sijainti. (Pohjakartta (c) Sastamalan kaupunki). Koeojien numerointi ja tarkempi sijainti käy ilmi kartasta 1.

MYÖHEMMÄN MAANKÄYTÖN TUHOAMAT ALUEET



Kuva 5. Myöhemmän maankäytön tuhoamat alueet. Pohjakartta © Maanmittauslaitos.

1 Johdanto

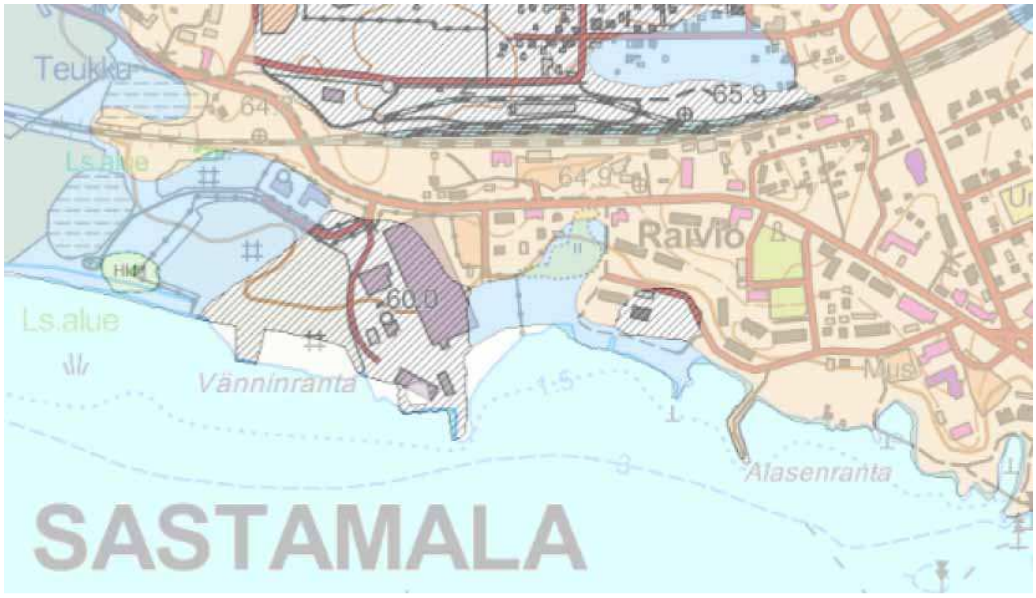
Kulttuuriympäristöpalvelut Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy suoritti keväällä 2015 arkeologisen tarkkuusinventoinnin Sastamalassa, asemanseudun asemakaavan suunnittelualueella (kuvat 1 ja 2). Inventointi toteutettiin asemakaavoitustyön tausta-aineistoksi antamaan tietoa alueen arkeologisesta kulttuuriperinnöstä.

Inventoinnin kenttätyöt tehtiin yhteensä viiden työpäivän aikana 27.-30.4 ja 21.5.2015, ja niistä vastasi arkeologi (FM) Kirsi Luoto. Tarkkuusinventoinnin kenttätöissä avustivat myös arkeologi (FM) Markus Laurel sekä kaivausharjoittelija Miro Kypärä. Inventoinnissa keskityttiin etsimään uusia muinaisjäännöksiä kaava-alueen muuttuvan maankäytön alueilta sekä selvittämään Vammalan rautatieaseman piha-alueen arkeologista potentiaalia. Selvityksessä huomioitiin niin esihistorialliset kuin historiallisenkin ajan muinaisjäännökset, ja sen kustannuksista vastasi Sastamalan kaupunki.

2 Inventointialue

2.1 Topografia ja arkeologisesti potentiaalit alueet

Asemaseudun asemakaavamuutoksen kohteena oleva alue sijaitsee Sastamalan keskustassa, Liekoveden pohjoisrannalla, noin 800 m Vammalan kirkosta luoteeseen. Alue sijaitsee korkeustasoltaan pääosin 57,5 – 65 m mpy välisellä alueella. Inventointialueen pohjoisosassa maannos on korkeustasoltaan hieman yli 60 m mpy sijaitsevalla alueella moreenia. Tätä alemmalla korkeustasolla maannos on savea (kuva 6).



Kuva 6. Inventointialueen maannoksia kuvaava maaperäkarttaote. (Maaperäkartta © GTK 2015)

Inventointialueen pohjoisosassa sijaitsee Vammalan (Tyrvään) 1800-luvun lopussa rakennettu rautatieasema piharakennuksineen. Asemarakennuksen länsi- ja länsilounaispuolella sijaitsee suurelta osin joutomaana oleva aseman puistoalue ja asemarakennuksen itäkaakkopuolella laaja sorapeitteinen pysäköintialue. Pysäköintialueen itäpuolella on vanha myllyrakennus sekä yksittäinen omakotitalo. Asemakadun eteläpuolella on muutamia omakotitaloja, 1900-luvun alussa rakennettu kestikievarirakennus, vanha huoltoasema sekä joitakin kerrostaloja ja liike-kiinteistö. Inventointialue rajautuu etelässä Liekoveteen, jonka savisista ranta-alueista osa on peitteistä, vanhaa peltoa ja osa rannan metsittynyttä virkistysaluetta venepaikkoineen.

Arkeologisesti potentiaalisimpana alueena on pidettävä vanhan asemarakennuksen länsi- ja länsilounaispuolisia alueita Asemakadun pohjoispuolella, joilta aiemmin on tehty rautakautisia löytöjä (Heikel 1898). Alueella onkin sijainnut kokonaan tuhoutuneeksi ajateltu rautakautinen kalmisto, Tyrvään asema-alue (rauhoitusluokka 3, muinaisjäännösrekisteritunnus 912010015). Korkeustasoltaan myös tätä alemmat alueet omaavat arkeologista potentiaalia, sillä Rauta- ja Liekovesin rannoilta vastaavilta korkeuksilta on havaintoja esihistoriallisesta ihmistoiminnasta. Osa Asemakadun eteläpuolisesta alueesta on kuitenkin maannokseltaan savea, jota ei voi lähtökohtaisesti pitää otollisimpana maannoksena ajatellen esimerkiksi pyyntikulttuurin asuinpaikkojen esiintymistä.

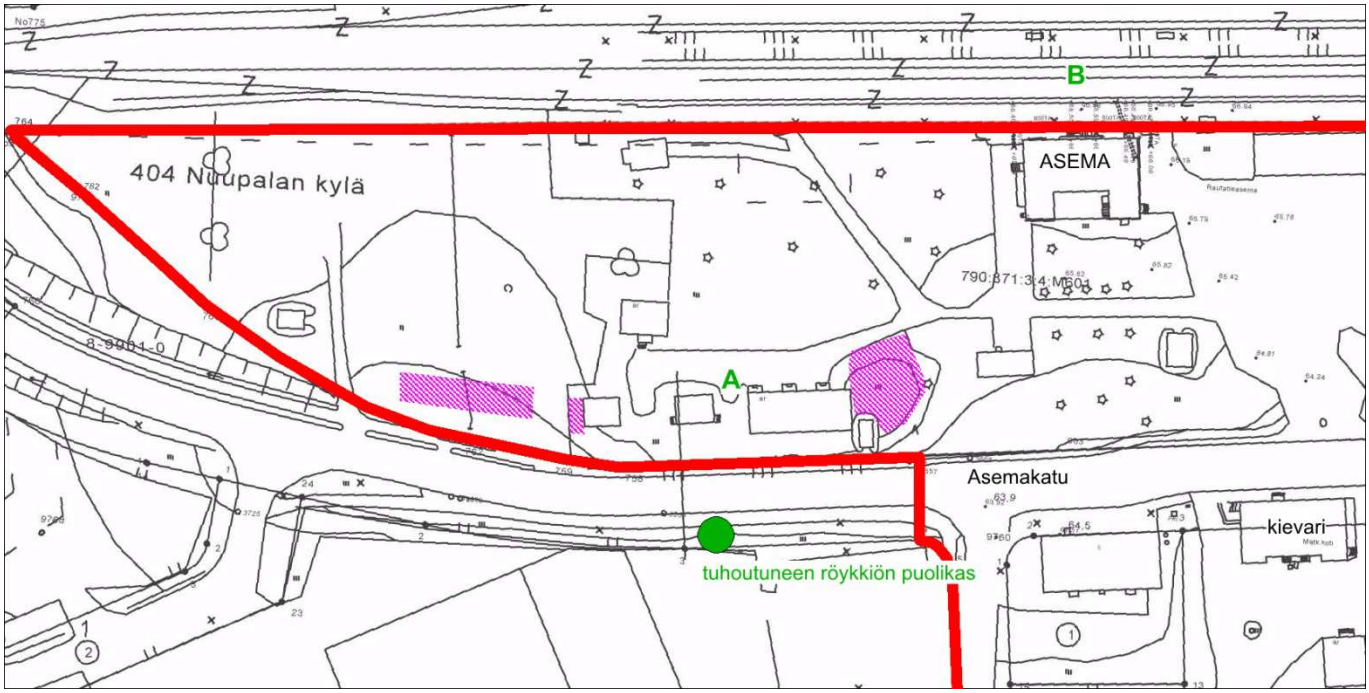
2.2 Arkeologinen tutkimushistoria

Kevään 2015 tarkkuusinventointialueella sijaitsee rauhoitusluokkaan 3 kuuluva rautakautinen kiinteä muinaisjäännös nimeltä Tyrvään asema-alue (muinaisjäännösrekisteritunnus 912010015). Kyseessä on tuhoutuneeksi otaksuttu kalmisto, johon tiedetään varmuudella liittyneen ainakin yhden, nykyään jo tuhoutuneen röykkiöhaudan. Kohde on löytynyt 1890-luvulla Tampere – Pori rautatietä ja Vammalan asemarakennusta rakennettaessa.

Vuonna 1893 rautatien alta, nykyisen asemarakennuksen kohdalta, löydettiin kolme rautakautiseksi ajoitettua keihäänkärkeä. Samoihin aikoihin alueelta lienevät löydetty myös ne kolme muuta rautakautista keihäänkärkeä ja kaksi miekkaa, jotka A.O. Heikel sai toimittaak-

seen Kansallismuseon kokoelmiin tehdessään Tyrvään (Vammalan) rautatieaseman kohteeseen tarkastuksen vuonna 1898. Tarkastusmatkallaan Heikel havaitsi aseman eteläpuolitse kulkevan maantien (nykyinen Asemakatu) etelälaidassa lähes kokonaan tuhoutuneen röykkiön, jossa kivien välissä, mustan nokimaan seassa oli havaittavissa palanutta luuta. Röykkiöstä ”joitakin kymmeniä metrejä” pohjoiseen, mäeltä, ratamestarin asuinrakennuksen pihapiiristä kerrottiin Heikelille löydetyn lisäksi 4 keihäänkärkeä ja kaksi miekkaa. Heikel arveli viimeksi mainittujen löytöjen olevan peräisin aseman alueella sijainneesta, mutta piha-alueen rakennustöissä tuhoutuneesta kalmistosta.

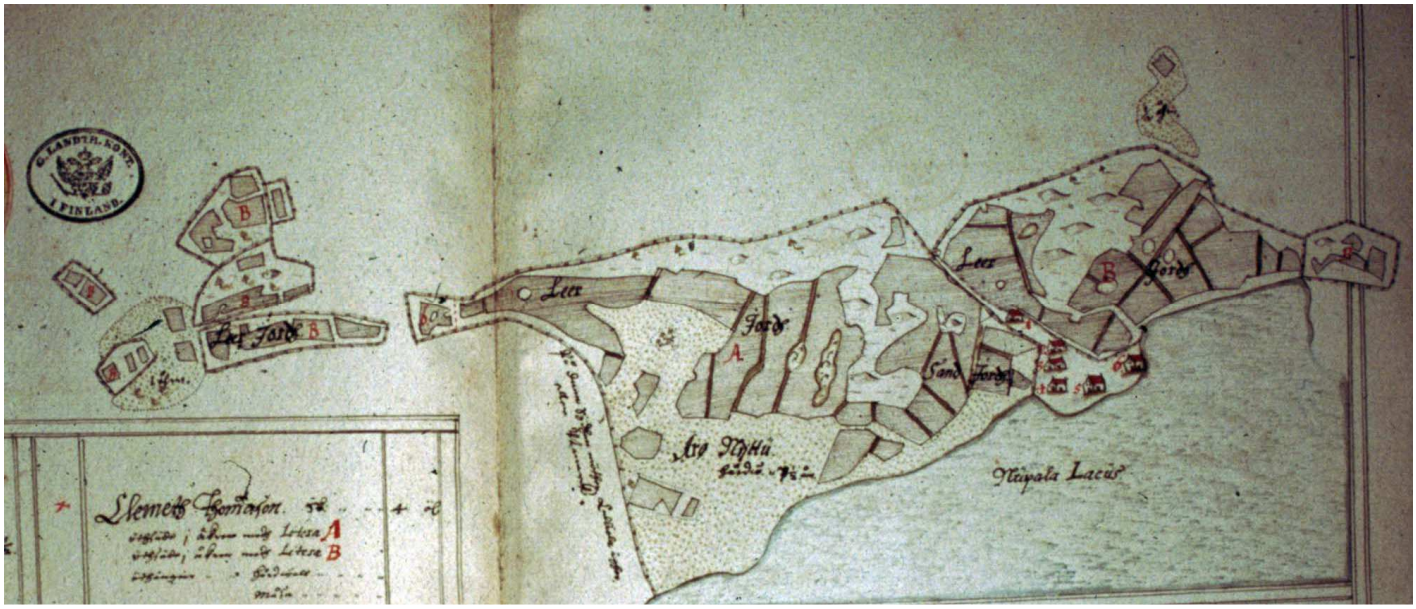
Heikelin tarkastusmatkan jälkeen muinaisjäännösalueella on tapahtunut muutoksia: Asemakatua on levennetty ja sen eteläpuolella kulkee kevyenliikenteenväylä. Rautatieaseman pihapiiristä on purettu rakennuksia ja joitakin uusia puolestaan rakennettu. Heikelin löytämä ja suurelta osin jo tuolloin tuhoutuneelta vaikuttanut röykkiö on aikojen saatossa jäänyt nykyisen vaneritehtaan pysäköintialueen ja kevyenliikenteenväylän alle ja sen voidaan katsoa olevan täysin tuhoutunut. Ratamestarin talon pihapiiristä tehtyjen löytöjen läheisyyteen on rakennettu rautatieläisten asuinrakennus. Alueelta tehtyjen löytöjen, neljä keihäänkärkeä ja kaksi miekkaa, löytöpaikka näyttää verrattaessa Heikelin 1898 karttaa nykyiseen kaavakarttaan sijaitsevan asuinrakennuksen länsipäässä, nykyisen pihatien alueella. (kuva 7)
Aluetta on Heikelin tarkastusmatkan jälkeen tutkittu Turun Yliopiston arkeologian oppiaineen toimesta vuonna 1986. Tuolloin arkeologianopiskelija Helena Ojala suoritti Vammalan Liekoveden alueen rautakautisten kohteiden inventointia ja koekuopitusta. Yhtenä koekuopitettavana kohteena oli Tyrvään asema-alue, jonne Ojala työryhmineen kaivoi yhteensä 55 koekuoppaa kahdelle eri tutkimusalueelle (kuva 7). Toinen koekuopitetuista alueista sijaitsi rautatieläisten asuinrakennuksen itäpäässä kohdassa, jossa on suuri maakumpu, toinen puolestaan sijaitsi ratamestarin talon puutarhassa, joutomaalla. Koekuopissa ei havaittu merkkejä kiinteästä muinaisjäännöksestä eikä selkeästi rautakauteen liitettävissä olevia löytöjä tehty.



Kuva 7. A.O.Heikelin 1800-luvun lopussa tekemät havainnot vihreällä (A = 4 keihäänkärkeä ja 2 miekkaa, B = 3 keihäänkärkeä, vihreä pallo = puoliksi tuhoutunut röykkiö [nykyään kokonaan tuhoutunut]) ja Helena Ojalan vuonna 1986 koekuopittamat alueet aniliinilla rasterilla. Pohjakartta © Sastamalan kaupunki 2015.

2.3 Tutkimusalue historiallisissa kartoissa

Varhaisin inventointialuetta kuvaava kartta on Jonas Strengin piirtämä Nuupalan kylän maakirjakartta 1600-luvulta (kuva 8). Kallialan jakokuntaan kuulunut Nuupalan kylä mainitaan jo 1540-luvun maakirjoissa (Suvanto 1973, 58). Strengin kartassa Nuupalan kylä on merkitty Liekoveden, ”Nuupalanlahden” (”Nupala Lacus”) rantaan ja sitä ympäröivät kylän pellot. Mielenkiintoisia ovat kartassa kylän koillispuolella esiintyvät kummut, jotka vaikuttaisivat sijaitsevan alueella, josta 1800-luvun lopussa tehtiin rautakautiseen kalmistoon viittaavia löytöjä. Samankaltaisia kumpuja esiintyy kartassa tosin myös lännempänä. Alueella, jolla Nuupalan kylä on sijainnut, on nykyään vaneritehdas, ja kylänpaikka lieneekin täysin tuhoutunut. Kylän sijainti on ollut sama vielä isojaon toimituksen aikoihin. Aluetta kuvaavassa isojakokartassa (Collin 1770-1793) sama alue, jolla Strengin karttaan on piirretty kumpuja, on merkitty joutomaaksi (kuva 9).

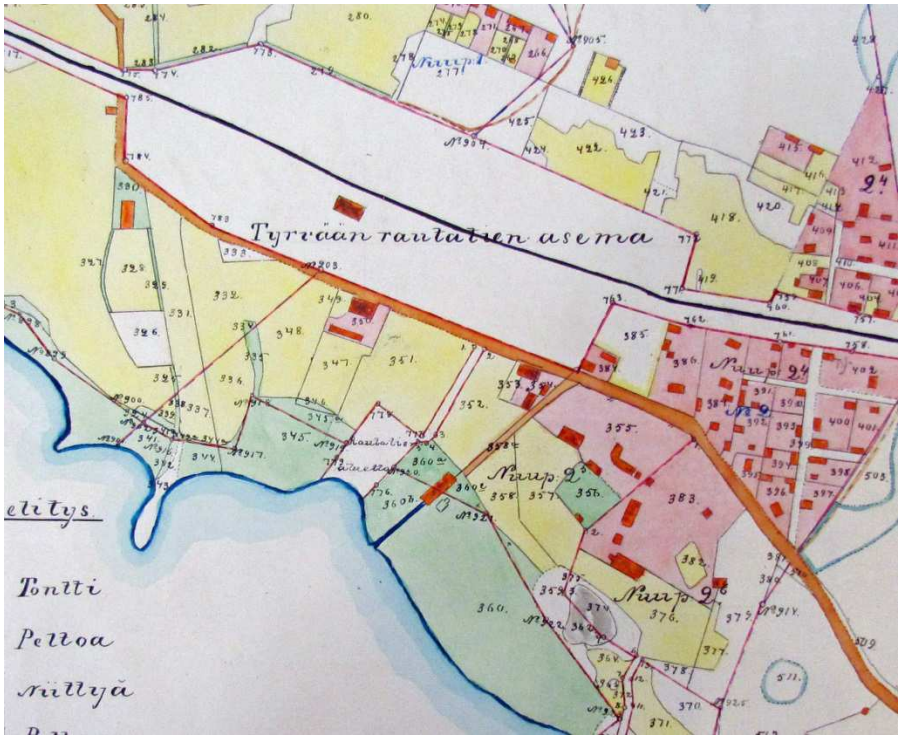


Kuva 8. Jonas Strengin maakirjakartta 1600-luvulta, johon Nuupalan kylä on merkitty Liekoveden rantaan alueelle, jossa nykyään sijaitsee vaneritehdas.

Kuva 9. Ote Collinin (1770-1793) isojakokartasta.

1800-luvun lopun pitäjänkarttaan (kuva 10) Nuupalan kylää ei ole enää merkitty. Inventointi-alueelle on rakennettu Tampere – Pori –rautatie ja Tyrvää asema. Vuodelta 1913 olevassa iso-jaon täydennyskartassa rautatie asemineen näkyvät hyvin. Kartasta käyvät ilmi kaava-alueella rannassa sijainnut VR:n varastoalue, sen itäpuolella sijannut saha sekä Asemakadun eteläpuolella sijainneet, nyt jo puretut rakennukset.

Kuva 10. Ote pitäjänkartasta1800-luvun lopulta, johon ei Nuupalan kylää enää ole merkitty.



Kuva 11. Isojaon täydennyskartta (1913), josta käy ilmi tarkkuusinventoidun alueen 1900-luvun alun maankäyttö.

3 Inventoinnin esi- ja maastotyöt sekä dokumentointi

Inventoinnin esityövaiheessa tutustuttiin alueen historialliseen kartta-aineistoon Kansallisarkistossa sekä Kansallisarkiston digitaaliarkistossa. Esityövaiheessa tarkasteltiin myös muinaisjäännösrekisterin tietoja koskien alueen lähistön kiinteitä muinaisjäännöksiä ja tutustuttiin alueen tutkimushistoriaan (Heikel 1989, Ojala 1986).

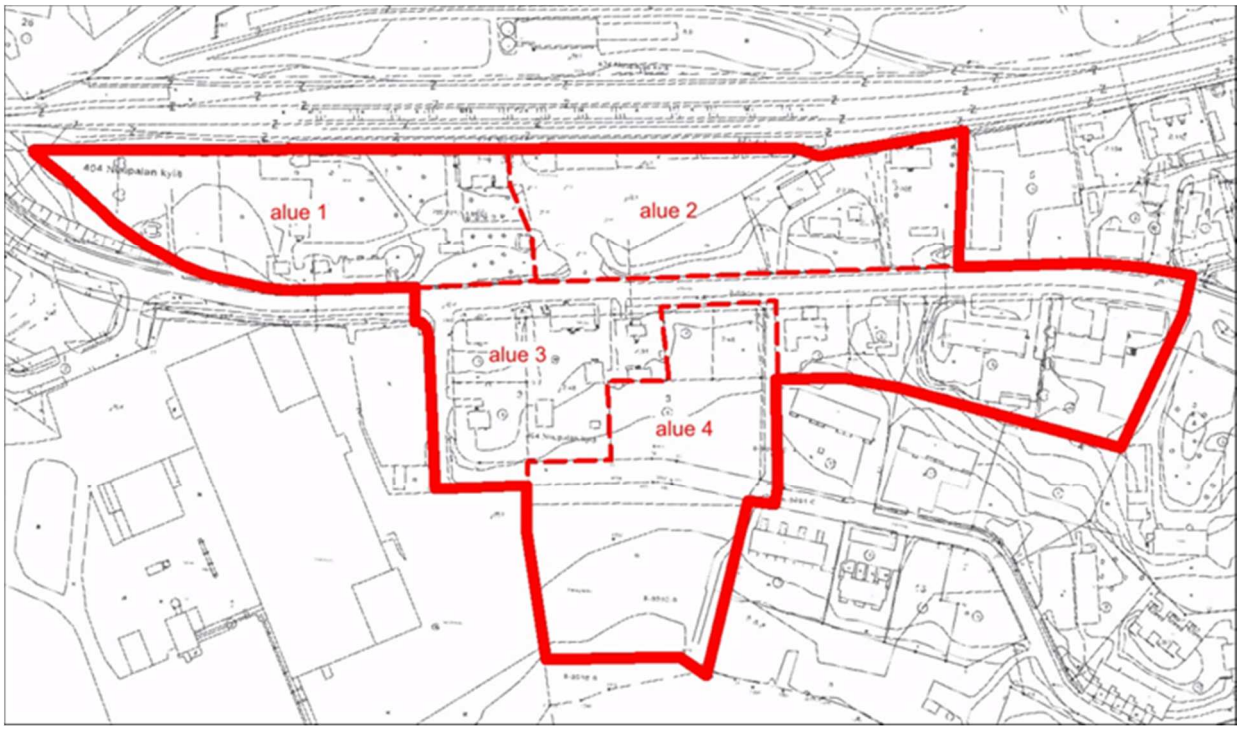
Inventoinnin kenttätyöt tehtiin kahdessa osassa 27.-30.2015 ja 21.5.2015. Inventoinnissa huomioitiin niin esihistorialliset kuin historiallisenkin ajan muinaisjäännökset. Inventointimetodina oli kentällä käytössä silmämääräisen havainnoinnin lisäksi koekuoppien ja koeojien kaivu. Maahan kajoavia toimenpiteitä tehtiin pääasiassa niillä alueilla, joille alustavassa Vammalan asemanseudun asemakaavaluonnoksessa (kuva 2) oli osoitettu muuttuvaa maankäyttöä.

Omakotitalojen ja kerrostalojen piha-alueilla koekuopat kaivettiin käsin. Asemakadun eteläpuolisen peltoalueen ja ranta-alueen koeojien kaivamisessa käytettiin apuna kaivinkonetta. Osa muuttuvan maankäytön alueiksi tavoitelluista maastonkohdista osoittautui jo silmämääräisesti tarkasteltuna olevan niin tuhoutuneita maannokseltaan, ettei niitä ollut syytä koekuopittaa (kuva 5). Asemarakennuksen länsipuoliselle, osin puistomaiselle alueelle kaivettiin käsin joitakin koekuoppia niille alueille, jotka vaikuttivat silmämääräisen tarkastelun perusteella arkeologisesti potentiaalisimmilta, ja joita ei Ojalan (1986) tutkimuksissa oltu tutkittu. (Kuva 3. Tarkastetut alueet ja Kuva 4. Koekuoppien ja koeojien sijainti, kartta 1)

Havaintoja ja inventoinnin kulkua dokumentoitiin sanallisen kuvauksen lisäksi ottamalla digitaalivalokuvia ja paikantamalla tehdyt havainnot satelliittipaikanninta (tarkkuus +/- 5 - 10 m) käyttäen. Koordinaatit on ilmoitettu ETRS-TM35FIN -tasokoordinaatteina. Jälkityö-vaiheessa digitaalivalokuvat luetteloitiin Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy:n arkistoon ja kartat piirrettiin puhtaaksi käyttäen Map Info- GIS paikkatieto-ohjelmistoa.

4 Havainnot

Kaava-alue Vammalan asemanseudun asemakaava-alueen tarkkuusinventoinnissa ei havaittu merkkejä kiinteästä muinaisjäännöksestä. Havaintojen esittelyn helpottamiseksi asemakaava-alue on jaettu neljään osaan (kuva 12), joihin liittyvät havainnot esitellään seuraavassa osa-alueittain. Osa-alueet ovat: 1. Asemarakennuksen puisto, 2. Aseman pysäköintialue ja sen itäpuolinen alue Asemakadun pohjoispuolella, 3. Asemakadun eteläpuoliset rakennetut alueet ja 4. Asemakadun eteläpuolinen pelto- ja ranta-alue.

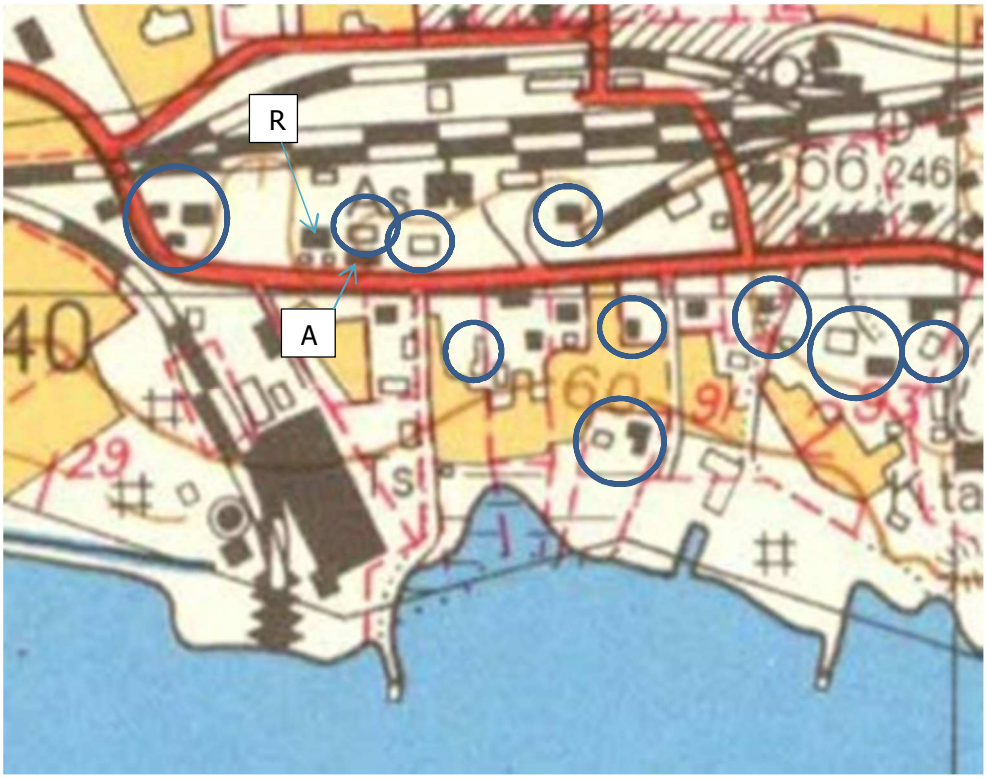


Kuva 12. Raportoinnissa apuna käytetyt kaava-alueen osa-alueet. (Pohjakartta (c) Sastamalan kaupunki)

1. Asemarakennuksen puisto

Asemakadun pohjoispuolella sijaitseva ja asemarakennuksesta länteen oleva alue on merkitty kaavaluonnokseen merkinnällä AL/s. Silmämääräisen havainnoinnin perusteella alueet pohjoiseen ja länteen ratamestarin asuinrakennuksesta (kuvassa 14 merkitty kirjaimella R) vaikuttaisivat olleen myöhemmän maankäytön kohteena. Ratamestarin asuinrakennuksen ja lännessä sijaitsevan resentin maakellarin välinen alue vaikuttaa erityisen kajotulta (kuva 13). Alueen länsipäästä tiedetään puretun muutamia rakennuksia, jotka näkyvät vielä vuoden 1961 peruskartassa (kuva 14). Samoin rautatieläisten asuinrakennuksen (kuvassa 14 merkitty kirjaimella A) pohjois- ja itäkoillispuolelta on purettu kaksi rakennusta, jotka niin ikään näkyvät vuoden 1961 peruskartassa.

Kuva 13. Aluetta ratamestarin asuinrakennuksen ja kaava-alueen länsipään välissä. Alueen halki kulkee muuta aluetta alempana oleva ”laaksomainen” muodostelma, jolta on mahdollisesti kaivettu soraa radan alle. Kuvassa taustalla olevalla alueella on maakumpuja, jotka lienevät syntyneen, kun alueella vielä 1960-luvulla sijainneet rakennukset on purettu. Kuvattu pohjoiskoillisesta. (Kuva: Sastamala asemanseutu 2015: 1)



Kuva 14. Peruskarttaote vuodelta 1961 © Maanmittauslaitos. Kaava-alueelta puretut rakennukset ympyröity.

Arkeologisesti potentiaaleimmalta vaikuttavalle alueelle rautatieläisten ja ratamestarin talon läheisyyteen kaivettiin yhteensä yhdeksän koekuoppaa, joissa ei kuitenkaan havaittu merkkejä kiinteästä muinaisjäännöksestä. Osa koekuopista pyrittiin sijoittamaan lähelle Heikelin (1898) raportoimaan neljän keihäänkärjen ja kahden miekan löytöpaikkaa (kuva 15).

Kuva 15. Kahden miekan ja neljän keihäänkärjen löytöpaikka. Vasemmalla oleva vaalea rakennus on rautatieläisten asuinrakennus, jonka länsipäädystä löydöt on tehty jo ennen kuin rakennus sijaitsi paikalla. Kuvattu pohjoiskoillisesta. (Kuva: Sastamala asemanseutu 2015: 2)

Osan koekuopista sijainnin määrittelemisessä käytettiin apuna myös metallinilmaisinta: koekuopat 21 – 24 ja 27 ja 28 kaivettiin arkeologisesti potentiaalilta vaikuttavalla alueella sinne, missä metallinilmaisimella oli saatu lupaavimmat signaalit (kuva 16). Koekuopista ei kuitenkaan löydetty esihistoriallista löytömateriaalia. Saadut löydöt olivat resenttejä ja osan koekuopista maannoksessa oli havaittavissa maannoksen sekaantuneisuutta (koekuopat 27, 28 ja 29). Tehdyt havainnot vahvistavat kuvaa siitä, että aseman puistoalueen maankäyttö lienee tuhonnut siellä mahdollisesti aikanaan sijainneet muinaisjäännökset.

Kuva 16. Markus Kankkunen käyttää metallinilmaisinta vanhan löytöpaikan tuntumassa. Kuvattu etelälounaasta. (Kuva: Sastamala asemanseutu 2015: 3)

2. Aseman pysäköintialue ja sen itäpuolinen alue Asemakadun pohjoispuolella

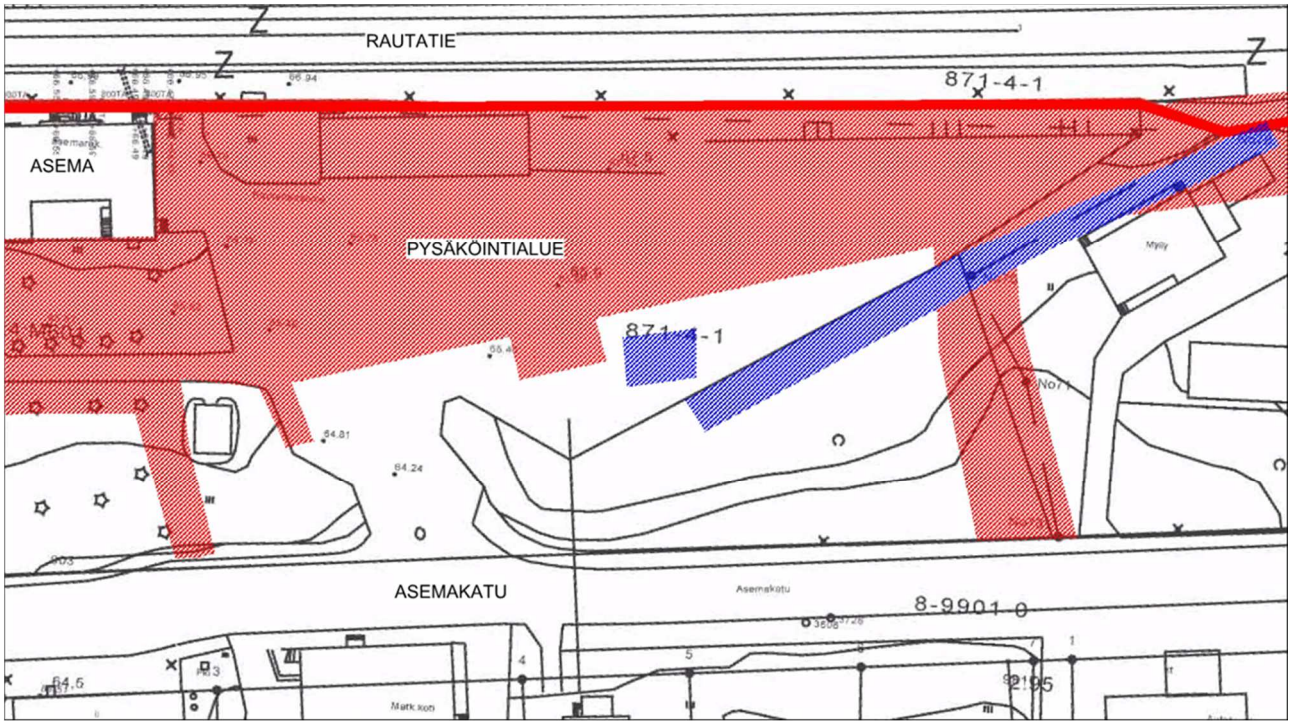
Vammalan rautatieaseman itä ja kaakkoispuolella, Asemakadun pohjoispuolella, sijaitsee laaja, sorapintainen pysäköintialue (kuva 17). Kaavaluonnoksessa pysäköintialueen itäosaan on suunniteltu täydennysrakentamista (kaavamerkintä AL). Myös itse pysäköintialuetta on tarkoitus uudistaa (kaavamerkintä LP). Alkuperäinen suunnitelma oli kaivaa muuttuvan maankäytön alueille tarkkuusinventoinnin yhteydessä koekuoppia tai -ojia kaivinkoneella. Inventoinnin ensimmäisten päivien kuluessa kävi kuitenkin selväksi, että pysäköintialueella kulkee useita putki- ja kaapelilinjoja sekä ilmeisesti Tampere – Pori rautatiehen liittyviä Liikenneviraston kaapeleita. Kaapeleiden tarkempaa sijaintia ryhdyttiin selvittämään ja alueelle pyydettiin kaikkien selville saatujen kaapeleiden ja putkien osalta kaapelinäytöt. Kaiken kaikkiaan selvitettyjä

kaapelin- tai putkienomistajia oli yhdeksän, joista viidellä oli kaapeleita tai putkia suunnitellulla työalueella. Osan kaapeleista varoalue oli jopa 10 m molempiin suuntiin kaapelin keskiviivasta lukien. Kun kaikki kaapelit ja putket oli selvitetty, huomattiin, että sellaista aluetta, jolla varsinaista kaivutyötä olisi mahdollista ollut suorittaa, oli vain murto-osa laajasta pysäköintialueesta. Lisäksi alueella saattaa selvitettyjen kaapelilinjausten lisäksi olla sellaisia kaapeleita, joiden mahdollista sijaintia alueella ei ole saatu mistään selvitettyä.

Kuva 17. Kaava-alueella sijaitseva laaja, sorapintainen rautatieaseman pysäköintialue kuvattuna lännestä. (Kuva: Sastamala asemanseutu 2015: 4)

Aseman pysäköintialueen halki on vielä 1960-luvulla kulkenut sittemmin purettu pistoraide, jonka päätepisteessä, keskellä nykyistä pysäköintialuetta, on sijainnut rakennus. (ks. peruskarttaote 1961, kuva 14) Pysäköintialueen eteläosaa vaikuttaa täytetyltä; alue lienee täytetty siinä vaiheessa, kun pistoraide ja alueella sijainnut asuinrakennus on purettu. Ottaen huomioon pysäköintialueelta puretut raiderakenteet, rakennukset ja siellä sijaitsevat putki- ja kaapelilinjaukset, voidaan todeta että alueen maannos on todennäköisesti tuhoutunutta, eikä alueella mitä todennäköisimmin ole löydettävissä jäännöksiä esihistoriallisesta ihmistoiminnasta. (Kuva 18. Kaapelit, putket ja muuten maankäytön tuhoamat alueet aseman pysäköintialueella)

Pysäköintialueen itäpuolella sijaitsee vanha mylly, siihen liittyviä rakennuksia sekä vanha rautatien vesisäiliö. Alueen maannos on todennäköisesti sekoittunutta resentin ihmistoiminnan seurauksena. Suunniteltu kaavamerkintä alueelle on KTY, itse myllyrakennus on sr-2 -merkinnällä varustettu ja alueella sijaitseva ja höyryveturiliikenteeseen liittyvä vesisäiliö merkinnällä sr-1. Myllyn itäpuolella sijaitsee puinen, arviolta 1900-luvun alusta peräisin oleva omakotitalo piharakennuksineen. Täällä maannokset ovat todennäköisesti paremmin säilyneitä. Omakotitalon tontti on merkitty alustavassa kaavaluonnoksessa merkinnällä AL/s.



Kuva 18. Punaisella merkitty alueet, joilla sijaitsee kaapeleita. Merkintään on sisällytetty kaapeleiden varoalueet. Sinisellä merkitty alueen maannosta tuhoava maankäyttö, josta nykyään ei näy merkkejä maanpinnalle (pistoraide ja siihen liittyvä rakennus vuoden 1961 peruskartan mukaan). (Pohjakartta (c) Sastamalan kaupunki)

3. Asemakadun eteläpuoliset rakennetut alueet

Asemakadun eteläpuolella asemakaava-alueella sijaitsee 1900-luvun alusta peräisin oleva kievarirakennus, muutamia omakotitaloja sekä kolme kerrostaloa, joiden tonteille on kaavaluonnoksessa suunniteltu täydennysrakentamista (kaavamerkinnät AL, AK sekä AL/s). Osa täydennysrakentamiselle tavoitelluista alueista oli jo lähtökohtaisesti niin tuhoutuneen oloisia maannokseltaan, ettei niille kaivettu koekuoppia (kuvat 19 ja 20).

Kuva 19. Alue vanhan huoltoaseman lounaispuolella vaikutti jo lähtökohtaisesti olevan maannokseltaan tuhoutunut. Kuvattu lounaasta. (Kuva: Sastamala asemanseutu 2015: 5)

Kuva 20. Alue vanhan huoltoaseman itäpuolella, jolle alustavassa kaavaluonnoksessa on varattu rakennuspaikka viisikerroksisille kerrostalolle. Kuvattu koillisesta. (Kuva: Sastamala asemanseutu 2015: 6)

Asemakadun eteläpuoliselle kaava-alueelle tehtiin yhteensä 20 käsin kaivettua koekuoppaa, joissa ei kuitenkaan ollut havaittavissa kiinteää muinaisjäännöstä. Ainoa selkeästi ihmistoimintaan liittynyt, sekoittumaton havainto koekuopista oli sekin resentti: Koekuopassa nro 16 oli havaittavissa 1800-1900-lukujen taitteeseen ja tätä nuorempaan aikaan ajoittuva kulttuurimaannos (kuva 21), joka liittynee paikalla sijainneeseen Jaatsin navettarakennukseen. Maannokset koekuopissa olivat melko sekaantuneita, ja lähes kaikista koekuopista tehtiin resenttejä löytöjä. Täyttökerrokset omakoti- ja kerrostalojen pihoilla olivat yleensä vähintään 50 cm paksuja, ja joissakin tapauksissa käsin kaivetut koekuopat eivät ylettyneet puhtaaseen pohjamaahan saakka (koekuopat 4,5, 8, 13, 15, 18). Alueella onkin 1961 peruskartan (kuva 14) mukaan sijainnut useita nyt jo purettuja rakennuksia, joista osa sijoittuu kaava-alueen muuttuvan maankäytön alueiksi suunnitelluille alueille.

Kuva 21. Koekuoppa 16: näkyvissä tummanruskea hiekkamaannos, josta tehtiin 1800-luvun lopulle ja 1900-luvun alkuun ajoittuvia löytöjä. (Kuva: Sastamala asemanseutu 2015: 7)

4. Asemakadun eteläpuolinen pelto- ja ranta-alue

Asemakadun eteläpuoliselle pelto- ja ranta-alueelle on kaavaluonnoksessa suunniteltu AL- ja AK-merkinnöillä varustettuja muuttuvan maankäytön alueita. Osa rannassa on varustettu VP-merkinnällä. Tarkkuusinventoinnissa keskityttiin tutkimaan AL- ja AK-merkinnöillä varustettuja muuttuvan maankäytön alueita. Näille tehtiin yhteensä 15 kaivinkoneella kaivettua koeojaa/-kaivantoa (kuva 22). Kaivetuissa koekaivannoissa tai –ojissa ei ollut havaittavissa kiinteää muinaisjäännöstä.

Kuva 22. Koeojat 1 – 6 kuvattuna koillisesta. (Kuva: Sastamala asemanseutu 2015: 8)

Maannos koeojissa 1 – 6 ja 13 – 15 nurmea kasvavalla pellolla kertoi häiriintymättömästi jatkuneesta peltoviljelystä: noin 30 cm paksun peltokerroksen alla oli alueen luontainen pohjamaa, puhdasta savea (kuva 23). Peltokerroksesta löydettiin resenttien löytöjen lisäksi joitakin punasaviastioiden kappaleita, joita ei kuitenkaan luetteloitu Kansallismuseon kokoelmiin. Asemakadun reunassa, pellon koilliskulmassa, oli havaittavissa betonisia rakennuksen perustuksien jäännöksiä, jotka ovat merkkejä paikalla vielä 1961 peruskartan mukaan sijainneesta omakotitalosta ja sen ulkorakennuksista.

Kuva 23. Koeoja 2:ta kaivetaan. Maannos oli puhdasta savea heti peltokerroksen alla. Kuvattu pohjoisluoteesta. (Kuva: Sastamala asemanseutu 2015: 9)

Ranta-alueen koekaivantojen – ja ojien maannos (kaivannot 7 – 12) oli hyvin sekaantunutta ja niissä esiintyi 80 – 100 cm paksuja täyttökerroksia (kuva 24). Rantaan kaivetussa koeojassa numero 11 havaittiin tiili-betonirakenne, joka liittynee alueella mahdollisesti sijainneeseen VR:n varastorakennukseen (Eino Nurmi, suullinen tiedonanto 21.5.2015). Kaivun jälkeen kuoppa täyttyi nopeasti vedellä, eikä resentistä rakenteesta saatu kunnon kuvaa. Ranta-alueella, hieman itää inventointialueesta, on sijainnut myös puurakenteinen saha. Vuoden 161 peruskartassa ranta-alueella, muuttuvan maankäytön alueeksi tavoitellulla ja AK-merkinnällä varustettujen alueiden kohdalla sijaitsee nykyään purettu asuinrakennus ulkorakennuksineen.

Kuva 24. Ranta alueelle kaivettu koekaivanto, jonka profiilissa näkyy paksu täyttömaakerros. (Kuva: Sastamala asemanseutu 2015: 10)

5 Tulokset

Sastamalan asemanseudun tarkkuusinventoinnissa ei havaittu merkkejä kiinteästä muinaisjäännöksestä. Pääasiassa muuttuvan maankäytön alueiksi tavoitelluille alueille kaivettiin useita koekuoppia ja –ojia. Lisäksi selvitettiin alueen aiempaa maankäyttöä mm. vanhojen peruskarttojen sekä kaapelointi- ja putkikarttojen avulla. Tarkkuusinventoinnin perusteella vaikuttaa siltä, että suuri osa kaava-alueesta on ollut verrattain voimakkaan viimeaikaisen, pääasiassa 1900-luvulle ajoittuvan maankäytön kohteena.

Voimakkainta maakerroksia tuhoava maankäyttö on kenties ollut asemarakennuksen viereisellä pysäköintialueella, jossa on sijainnut rautatien pistoraide ja muutamia nykyään purettuja rakennuksia ja jolla nykyään sijaitsee useita maahan kaivettuja putki- tai kaapelilinjoja. Omakoti- ja kerrostalojen piha-alueet vaikuttavat niin ikään voimakkaasti muokatuilta, eikä merkkejä varhaisesta ihmistoiminnasta ollut myöskään täällä havaittavissa. Voimakkaasti ihmistoiminnan muokkaama alue on ehkä hieman yllättäen myös kaava-alueen rannan seutu, jossa oli havaittavissa paksuja täyttömaakerroksia.

Inventoinnin perusteella vaikuttaa siltä, että Tyrvään vanhan aseman kiinteää muinaisjäännöstä ei ole säilyneenä nyt koekuopitetuilla tai myöhemmän maankäytön tuhoamilla alueilla. Tarkkuusinventoinnin tulos on samassa linjassa aluetta koskevissa aiemmissa arkeologisissa tutkimuksissa saatujen tulosten kanssa.

Tampereella 15.6.2015

Kirsi Luoto
Arkeologi, FM

6 Lähteet

Painamattomat lähteet:

Heikel, A. O. 1898. Kertomus Heikelin tarkastuksesta Tyrvään asemalla 1898. Museoviraston keskusarkistossa.

Ojala, Helena 1986. Vammalan Liekoveden ympäristön rautakaudenajan hautojen inventointi ja ympäristön koekeuopitus. Turun yliopisto, arkeologian oppiaineen topografisessa arkistossa.

Painetut lähteet:

Niukkanen, Marianna 2009. Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset, tunnistaminen ja suojelu. Museoviraston Rakennushistorian osaston oppaita ja ohjeita 3.

Suvanto, Seppo 1973. Satakunnan historia III, keskiaika. Satakunnan Kirjateollisuus Osakeyhtiö Offset 1973.

Digitaaliset lähteet:

Museovirasto, Kulttuuriympäristö rekisteriportaali, Muinaisjäännösrekisteri. http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/mjreki/read/asp/r_default.aspx (09/2014)

Museovirasto, Kulttuuriympäristö rekisteriportaali, Hankerekisteri. http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/portti/default.aspx (09/2014)

Museovirasto, Kulttuuriympäristö rekisteriportaali, Kulttuuriympäristön tutkimusraportit/ arkeologia. http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/portti/default.aspx (09/2014)

Kartat:

Streng, Jonas. Nuupalan kylän maakirjakartta. Kansallisarkisto, sig. A1 115.

Collin 1770-1793. Kallaialan jakokunnan isojaonkartta, Nuupalan kylä. Kansallisarkisto, sig. A 106 8/10.

Kallaiala; Isojaon täydennys ja osittainen tilusmittaus Kallialan jakokunnassa 1913. Kansallisarkisto, sig. A 106 8/44-104.

Digitaaliset kartat:

Pitäjänkartta, Kiikka 2121 07. Kansallisarkisto, digitaaliarkisto > Pitäjänkartat > Kiikka 2121 07.

Liite 1. Sastamala, asemanseudun asemakaavan muutosalueen arkeologinen tarkkuusinventointi 2015

Digitaalikuvaluettelo.

Kuvannut Kirsi Luoto 2015. Kuvat on arkistoitu Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy:n arkistoon.

Kuva	Aihe	Kuvattu suunnasta	Pvm
1	Aluetta ratamestarin asuinrakennuksen ja inventointi-alueen länsipään välissä.	pohjoiskoillinen	20.3.
2	Rautatieläisten asuinrakennuksen länsipäätä.	pohjoiskoillinen	30.4.
3	Markus Kankkunen käyttää metallinilmaisinta vanhan löytöpaikan tuntumassa.	etelälounas	30.4.
4	Aseman pysäköintialue.	länsi	20.3.
5	Alue vanhan huoltoaseman lounaispuolella.	lounas	20.3.
6	Alue vanhan huoltoaseman itäpuolella.	koillinen	20.3.
7	Koekuoppa 16.	-	29.4.
8	Koeojat 1 – 6.	koillinen	27.4.
9	Koeoja 2:ta kaivetaan.	pohjoisluode	27.4.
10	Ranta alueelle kaivettu koekaivanto, jonka profiilissa näkyy paksu täyttömaakerros.	-	24.5.

Liite 2. Sastamala, asemanseudun asemakaavan muutosalueen arkeologinen tarkkuusinventointi 2015

Koekuoppa- ja ojakuvaukset

Koekuoppa 1:

0 – 9 cm	turve
9 – 19 cm	harmaanruskea savi
19 – 52 cm	vaaleanharmaa savi

- löytöinä tiiviistä savikerroksesta resenttejä löytöjä.

Koekuoppa 2:

0 – 8 cm	multa
8 – 20 cm	soransekainen savi
20 – 43 cm	savensekainen täyttömaa
43 – 55 cm	tiivis savi

- sorakerroksesta ja täyttömaasta resenttejä löytöjä.

Koekuoppa 3:

0 – 15 cm	multa
15 - 45 cm	hiekka, seassa isoja (halk. 40 cm) kiviä
45 – 60 cm	tummanruskea hiekka
60 cm ->	pohjasavi

- hiekkakerroksesta ja täyttömaasta resenttejä löytöjä.

Koekuoppa 4:

0 – 5 cm	multa
5 - 60 cm	hiekka, seassa isoja (halk. 40 cm) kiviä

Koekuoppa 5:

0 – 10 cm	multa
10 - 60 cm	hiekka, seassa isoja (halk. 40 cm) kiviä

Koekuoppa 6:

0 – 3 cm	turve
3 – 15 cm	humuksen sekainen hiesu
15 - 30 cm	savensekainen hiesu
30 cm ->	savi

- Löytöinä kaikista kerroksista tiiltä, palamatonta luuta, nauloja ja kaksi punasaviastian palaa.

Koekuoppa 7:

0 – 3 cm	turve
3 – 21 cm	humuksen sekainen hiesu
21 - 50 cm	harmaa hiekansekainen hiesu
50 cm ->	savi

Koekuoppa 8:

0 – 10 cm	turve
10 - 23 cm	tiivis savi
23 - 48 cm	savensekainen hiekka
48 - 60 cm	savensekainen hiekka
60 – 64 cm	hiekka

Koekuoppa 9:

0 – 10 cm	turve
10 - 35 cm	täyttökerros
35 - 55 cm	sora
55 - 65 cm	savi

Koekuoppa 10:

0 – 10 cm	turve
10 - 30 cm	täyttökerros
30 - 40 cm	sementtiä ?
40 - 57 cm	täyttökerros
57 – 60 cm	savi

Koekuoppa 11:

0 – 10 cm	turve
10 - 20 cm	tummanharmaa savi
20 - 33 cm	vaalea savi

Koekuoppa 12:

0 – 10 cm	turve
10 – 20 cm	multa
20 – 47 cm	täyttömaa (savi)
47 – 55cm	täyttömaa (sora)
55 – 70 cm	savi

- koekuopasta resenttejä löytöjä.

Koekuoppa 13:

0 – 10 cm	turve
10 – 20 cm	multa
20 – 50 cm	täyttömaa (savi)
50 – 80 cm	möyheä, mullansekainen hiekka

- koekuopasta resenttejä löytöjä.

Koekuoppa 14:

0 – 10 cm	turve
10 – 25 cm	multa
kivi	esti kaivamisen

Koekuoppa 15:

0 – 10 cm	turve
10 – 80 cm	täyttömaa

Koekuoppa 16:

0 – 10 cm	turve
10 – 20 cm	vaalea hiekka
20 – 50 cm	harmaa hiekka
50 – 80 cm	tummanruskea hiekka, seassa kalan ja muiden eläinten palamattomia luita sekä 1800-luvun lopun – 1900-luvun alun löytöjä.
80 – 90 cm	pohjahiesu

- Paikalla on paikallisen informantin mukaan aikanaan sijainnut Jaatsin tilan navetta.

Koekuoppa 17:

0 – 5 cm	nurmi
5 – 40 cm	savensekainen multa
40 cm ->	savi

Koekuoppa 18:

0 – 5 cm	nurmi
5 – 45 cm	täyttömaa
45 – 57 cm	teollinen hiekka (kaukolämpöputken täyttöhiekka)

Koekuoppa 19:

0 – 10 cm	turve
10 – 35 cm	savimulta
35 – 45 cm	savi

Koekuoppa 20:

0 – 10 cm	turve
10 – 40 cm	savi

Koekuoppa 21:

0 – 5 cm	turve
5 – 10 cm	savi
10 – 28 cm	sora
28 cm -> savi	

Koekuoppa 22:

0 – 5 cm	turve
5 – 19 cm	multava hiekka
19 - 33 cm	punertava hiekka, seassa multaa
33 cm ->	rikastunut hiekka

Koekuoppa 23:

0 – 5 cm	turve
5 – 21 cm	multa
21 – 33 cm	vaaleanruskea hiesu

Koekuoppa 24:

0 – 4 cm	turve
4 – 12 cm	hiekansekainen multa
12 – 25 cm	vaalea sora
25 cm ->	kellertävä pohjaa (moreeni)

Koekuoppa 25:

0 – 5 cm	turve
5 – 15 cm	savimulta
15 cm ->	savi

Koekuoppa 26:

0 – 5 cm	turve
5 – 35 cm	savimulta
35 cm - >	savi

Koekuoppa 27:

0 – 5 cm	turve
5 – 15 cm	multa
15 – 50 cm	täyttömaa (hiekkaa)

Koekuoppa 28:

0 – 5 cm	turve
5 – 15 cm	multa
15 – 40 cm	täyttömaa (ruskea hiekka)
40 cm ->	savi

Koekuoppa 29:

0 – 5 cm	turve
5 – 30 cm	sora
30 cm ->	savi

KOEOJAT:

Koeojat 1 – 6 ja 12 – 15:

0 – 40 cm	peltokerros
40 cm ->	savi/hiesusavi

Koeoja 7:

0 – 130 cm	täyttökerros (soraa)

Koeoja 8:

0 – 80 cm	täyttökerros (soraa)
80 cm ->	pohjasavi

Koeoja 9:

0 – 20 cm	täyttömaa

- Suuret kivet estivät syvemmälle kaivamisen.

Koeoja 10:

0 – 100 cm	täyttökerros (soraa) - löytöinä muovipusseja, tiiltä, nahkaa, lasia.
100 cm ->	suuria kiviä

Koeoja 11:

0 – 80 cm	täyttökerros (soraa)
80 cm ->	resentti tiili/betonirakenne (liittyy ilmeisesti paikalla sijainneeseen VR:n varastorakennukseen)

SASTAMALA

ASEMANSEUDUN ASEMAKAAVAN MUUTOSALUEEN ARKEOLOGINEN TARKKUUSINVENTOINTI 2015

Kartta 1. Koeojien ja koekuoppien sijainti.

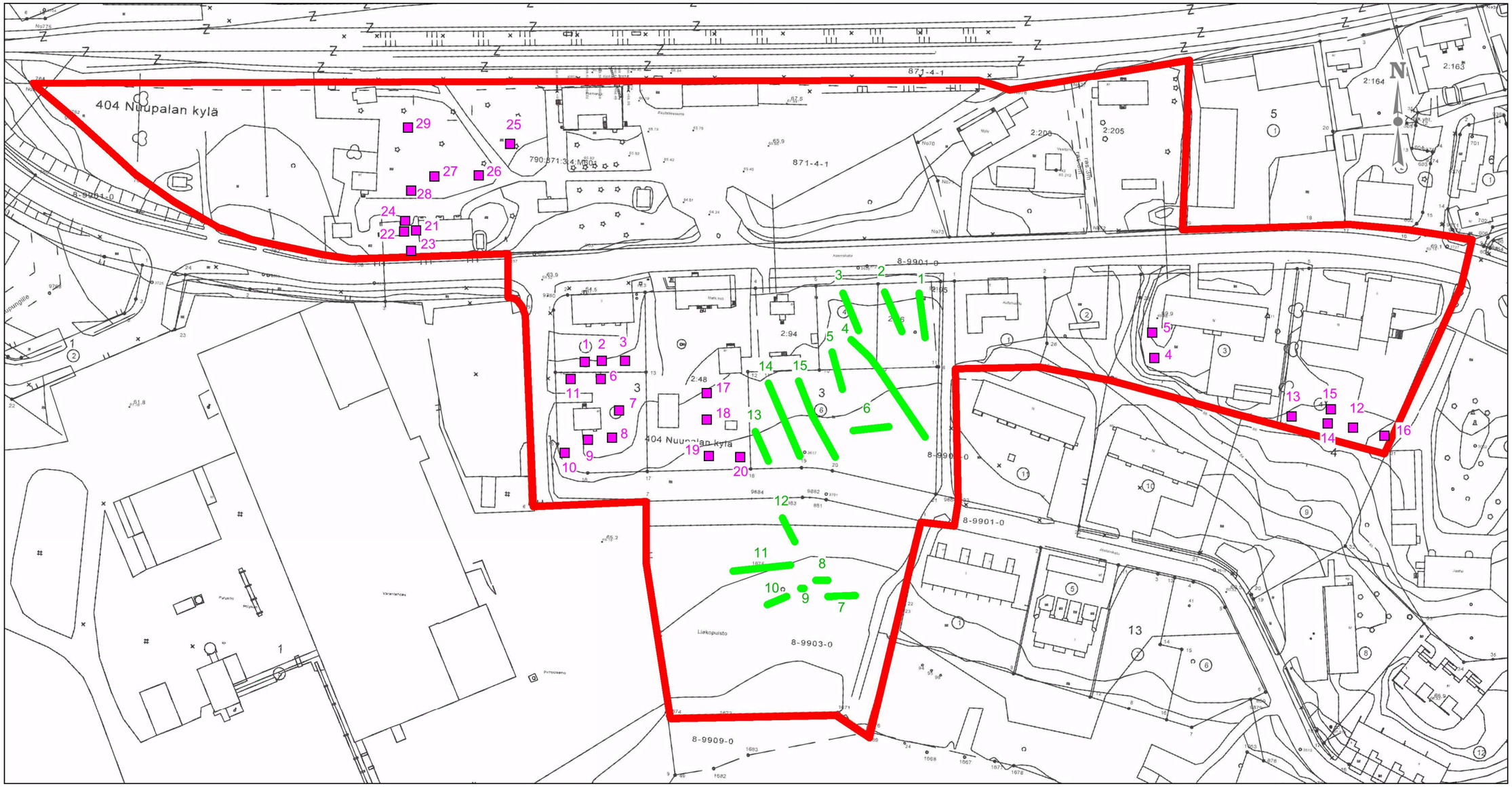
MK 1: 1700

Digitoinut Kirsi Luoto

inventointialueen raja

koeoja

koekuoppa



Pohjakartta (c) Sastamalan kaupunki 2015

Sastamalan kaupunki
Maankäyttö
Timo Silomaa
PL 23
38201 Sastamala

Turku 23.2.2015

TIE- JA RAIDELIIKENNEMELUSELVITYS

Asemakadun alikulku–Sipintie

Vammalan taajama, Sastamala

Raportin vakuudeksi

Jani Kankare
Toimitusjohtaja, FM

HELSINKI
Porvoonkatu 9 A
00510 HELSINKI
puh. 050 377 6565
www.promethor.fi

TURKU
Rautakatu 5 A
20520 TURKU
puh. 050 570 3476
promet@promethor.fi

Sisällysluettelo

1 Yleistä ... 3
2 Alueen sijainti ja ympäristö ... 3
3 Melutason ohjearvot ... 4
4 Melutasojen laskenta ... 4
4.1 Laskentamenetelmät ... 4
4.2 Maastomalli ... 5
4.3 Liikennetiedot ... 5
5 Laskentatulokset ... 7
6 Tulosten tarkastelu ... 7
7 Lisätietoa ... 7
8 Kirjallisuus ... 8

Liite 1. Liikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso $L_{Aeq,7\text{-}22}$ (liite 1A) ja yöajan keskiäänitaso $L_{Aeq,22\text{-}7}$ (liite 1B) nykytilanteessa.

Liite 2. Liikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso $L_{Aeq,7\text{-}22}$ (liite 2A) ja yöajan keskiäänitaso $L_{Aeq,22\text{-}7}$ (liite 2B) tulevaisuudessa nykyisellä maankäytöllä ja vuoden 2035 ennusteliikenteellä.

1 YLEISTÄ

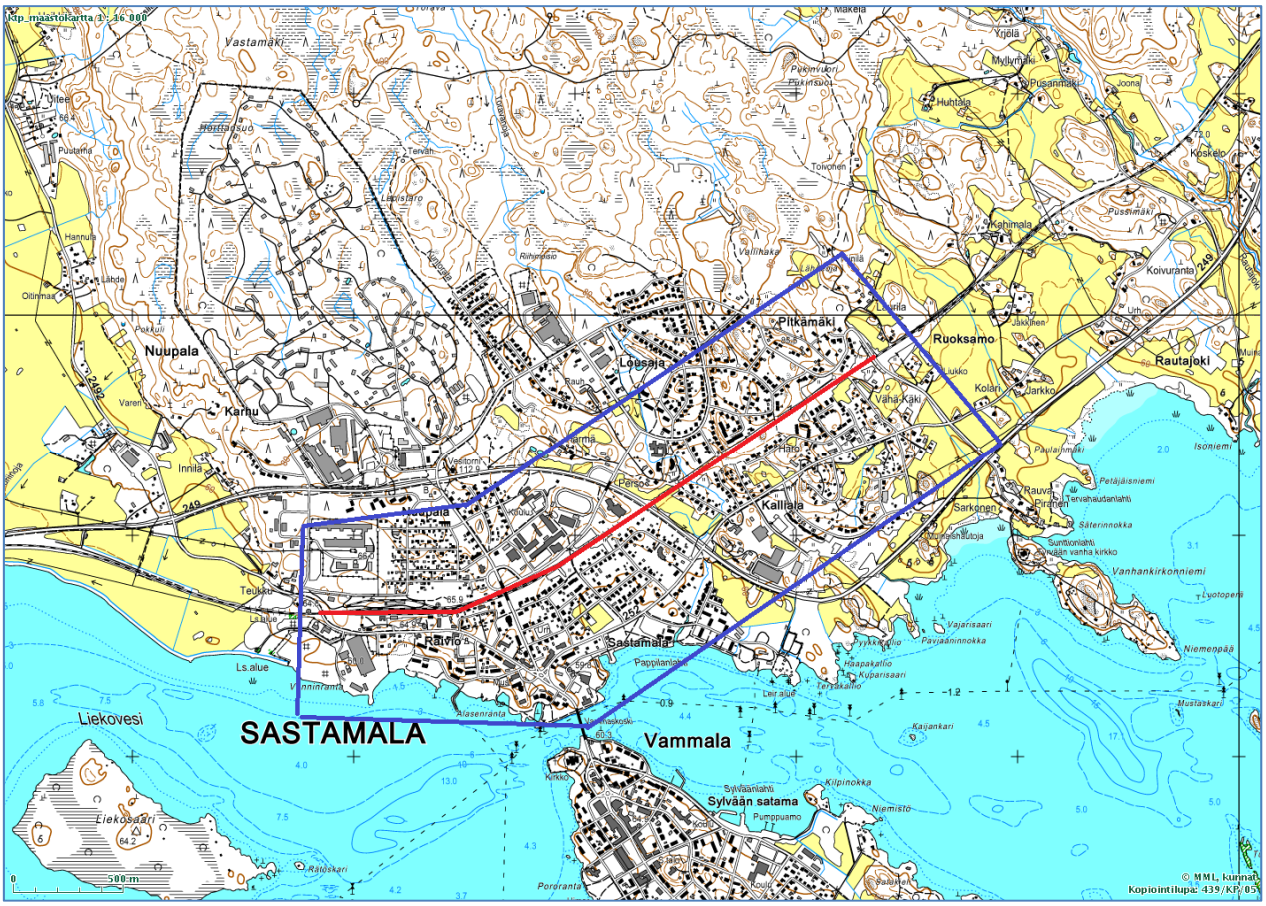
Tässä selvityksessä tarkastellaan raideliikenteen ja kolmen keskeisen kadun tieliikenteen aiheuttamaa melutasoa Vammalan taajamassa välillä Asemakadun alikulku–Sipintie. Selvityksessä tarkastellaan melutilannetta nykytilanteessa sekä tulevaisuuden tilanteessa nykyisellä maankäytöllä ja ennustetulla liikenteellä. Vaneritehtaan aiheuttamaa melua ei ole huomioitu laskennoissa.

Selvitys on tehty laskennallisesti mallintaen ohjelmalla Datakustik Cadna 4.5 käyttäen yhteispohjoismaisia tie- ja raideliikennemelumalleja [1, 2]. Laskentatuloksia on verrattu valtioneuvoston päätöksessä 993/1992 [3] esitettyihin ympäristömelun ohjearvoihin. Selvityksen ovat tehneet Tero Virjonen ja Jani Kankare.

2 ALUEEN SIJAINTI JA YMPÄRISTÖ

Tarkasteltava kohde sijaitsee Sastamalassa, Vammalan taajamassa. Tarkastelualue sijoittuu välille Asemakadun alikulku–Sipintie (kuva 1). Tarkastelualueen läpi kulkee Pori/Rauma–Tampere-junarata.

Tarkastelualueen eteläosassa on kaksi asemakaavan muutosaluetta: Raivio (8) ja Asemanseutu (7). Tieliikenne on huomioitu näiden kaava-alueiden läheisyydessä.



Kuva 1. Tutkittavan alueen sijainti on rajattu sinisellä.

3 MELUTASON OHJEARVOT

Lähinnä kaavoituksen ja maankäytön kannalta käytettävät ohjearvot on annettu valtioneuvoston päätöksessä 993/1992. Taulukossa 1 on esitetty päätöksen sisältämät ohjearvot ulkona havaittavalle ympäristömelulle. Päätöstä sovelletaan meluhaittojen ehkäisemiseksi ja ympäristön viihtyisyyden turvaamiseksi maankäytön, liikenteen ja rakentamisen suunnittelussa sekä rakentamisen lupamenettelyssä.

Päätöksessä ohjearvot on annettu päiväajan klo 7–22 ja yöajan klo 22–7 ekvivalentti- eli keskiäänitasoina. Päätöksessä ei ole esitetty ohjearvoja hetkittäisille maksimiäänitasoille.

Päätöstä ei sovelleta katu- ja liikennealueilla eikä melusuoja-alueiksi tarkoitetuilla alueilla.

Taulukko 1. Ohjearvot keskiäänitasolle L_{Aeq} ulkona

Alueen käyttötarkoitus	**Keskiäänitaso L_{Aeq}**	
	Klo 7–22	**Klo 22–7**
Asumiseen käytettävät alueet, virkistysalueet taajamissa ja taajamien välittömässä läheisyydessä	55 dB(A)[1]	50 dB(A)[1,2]
Hoito- tai oppilaitoksia palvelevat alueet	55 dB(A)	50 dB(A)[2,3]
Loma-asumiseen käytettävät alueet, leirintäalueet, taajamien ulkopuolella olevat virkistysalueet ja luonnonsuojelualueet	45 dB(A)	40 dB(A)[4]

[1] Loma-asumiseen käytettävillä alueilla taajamassa voidaan soveltaa näitä ohjearvoja.
[2] Uusilla alueilla yöohjearvo on 45 dB(A).
[3] Oppilaitoksia palvelevilla alueilla ei sovelleta yöohjearvoa.
[4] Yöohjearvoa ei sovelleta sellaisilla luonnonsuojelualueilla, joita ei yleisesti käytetä oleskeluun tai luonnon havainnointiin yöllä.

Lisäksi päätöksessä on maininta, että jos melu on luonteeltaan iskumaista tai kapeakaistaista, mittaus- tai laskentatulokseen lisätään 5 dB ennen sen vertaamista edellä mainittuihin ohjearvoihin. Tulokseen tehtävä lisäys johtuu siitä, että iskumaisuus ja/tai kapeakaistaisuus lisää melun häiritsevyyttä.

Tie- tai raideliikenteen aiheuttama melu ei ole normaalisti iskumaista tai kapeakaistaista. Näin ollen viiden desibelin lisäystä ei ole lähtökohtaisesti tarpeen tehdä. Asema-alueelta voi ajoittain kuulua raideliikenteen aiheuttamia yksittäisiä kolahduksia ja pyörien kirskahduksia.

4 MELUTASOJEN LASKENTA

4.1 Laskentamenetelmät

Mallinnus tehtiin laskentaohjelmalla Datakustik Cadna 4.5 käyttäen yhteispohjoismaisia tie- ja raideliikennemelumalleja [1, 2]. Maastomalli syötetään ohjelmaan kartta- ja paikkatietotiedostoja käyttäen, jolloin maasto muodostuu kolmiulotteisesti. Ohjelmaan voidaan antaa lisäksi syöttötietoina mm. laskenta-alueen maastopinnat ja suunnitellut melusuojaukset.

Laskennassa käytetään lähtötietoina liikennetietoja (tyypit, määrät ja ajonopeudet), joiden perusteella määritetään ns. lähtömelutasot. Lähtötasojen perusteella määritetään äänilähteen aiheuttama äänenpainetaso tarkastelupisteissä erilaiset ääntä vaimentavat ja vahvistavat tekijät huomioiden. Tekijöinä huomioidaan mm. geometrinen leviäminen, estevaimennus, maavaimennus ja heijastukset erilaisista pinnoista.

Laskentatulokset vastaavat pitkän ajanjakson keskiäänitasoa. Laskentatuloksen epävarmuus on sitä suurempi, mitä kauempana lähteestä tarkastelupiste sijaitsee.

Taulukossa 2 on esitetty laskennassa käytetyt laskenta-asetukset.

Taulukko 2. Laskenta-asetukset

Parametri	Käytetty arvo
Laskentaruudukon koko	5 x 5 m^2
Laskentakorkeus	2 m
Melutason laskentaetäisyys (maks)	1000 m
Maanpinnan akustinen kovuus	Veden pinta 0 (kova) Rakennusten alue 0 (kova) Muu ympäristö 0,68 (melko pehmeä)
Rakennusten heijastus	Absorptiokerroin 0,2 (lähes täysin kova)
Heijastusten lukumäärä	1

4.2 Maastomalli

Alueen maastomallina käytettiin Sastamalan kaupungin toimittamaa kantakartta- ja kiinteistörajakartta-aineistoa. Rautatiealueen ja melulähteinä huomioitujen katujen maastomallia on täydennetty Maanmittauslaitoksen 2 m x 2 m pisteaineistolla. Kantakartan tietojen perusteella melukartoissa on merkitty rakennukset käyttötarkoituksen mukaan seuraavasti:

- asuinrakennukset mustalla
- muut rakennukset harmaalla.

Joissakin selvityksissä/suunnitelmissa radan varteen esitettyjä meluesteitä ei ole laskennassa huomioitu. Tilaajalta saadun tiedon mukaan radan varressa tarkastelualueella ei ole meluesteitä.

4.3 Liikennetiedot

Raideliikenne

Laskennoissa käytetyt raideliikenteen tiedot on esitetty taulukossa 3. Liikennetiedot on saatu Vr Track Oy:ltä. Kaikki henkilöliikennejunat pysähtyvät Vammalan asemalla. Tavarajunista on arvioitu pysähtyvän yksi suomalainen ja yksi venäläinen tavarajuna päivällä ja yöllä. Venäläisiä tavarajunia ei rataosuudella kulje yksinään, vaan venäläiset vaunut ovat osa suomalaisia tavarajunia. Venäläisten tavarajunien osuus (määrä) on kuitenkin esitetty liikennemäärätaulukossa erikseen.

Junaraiteet on laskennassa jaettu noin 300 m pituisiin osiin. Jokaisella osalla eri junatyypeille on annettu ajonopeudet sen mukaan pysähtyykö juna asemalla ja mikä on rataosuuden etäisyys asemasta. Rautatieaseman kohdalla kaikkien pysähtyvien junien nopeudeksi on annettu 40 km/h. Henkilöjunat ajavat suurinta nopeuttaan noin 1200…1800 m etäisyydellä asemasta ja pysähtyvät tavarajunat noin 1800 m etäisyydellä asemasta.

Nykyisin suurin osa henkilöjunista käyttää aseman kohdalla eteläisintä raidetta (042). Ennustetilanteessa henkilöjunat käyttävät tasaisesti kahta eteläisintä raidetta (042 ja 041). Ohi ajavat tavarajunat käyttävät keskimmäistä pääraidetta (041), mutta pysähtyvät tavarajunat voivat käyttää (laskennassa käyttävät) pohjoisinta pääraidetta (043).

Ennustetilanteessa junaradan aiheuttama melupäästö on sekä päivällä että yöllä noin 0,5 dB nykytilannetta suurempi. Yöajan melupäästö on hieman päiväajan melupäästöä suurempi.

Taulukko 3. Laskennassa käytetyt liikennemäärätiedot

Tyyppi	Selite	Nykyisin v.2015 Päivä/yö [kpl]	Ennuste v.2035 Päivä/yö [kpl]	Pituus [m]	Nopeus ilman pysähtymistä [km/h]
Sr	Sr1- tai Sr2-veturin vetämät henkilöliikenteen junat (punaiset, siniset)	4/2	0/0	117	140
IC2	Sr2-veturin vetämät IC-vaunuista koostuvat junat	8/0	14/2	152	140
F-TaJu	Suomalaisista tavaravaunuista koostuvat tavarajunat	9/5	11/7	320	80
R-TaJu[1]	Venäläisistä tavaravaunuista koostuvat tavarajunat	3/3	3/3	480	70

[1] Ovat todellisuudessa osa suomalaisten tavarajunien vaunuja.

Tieliikenne

Laskennoissa käytetyt tieliikenteen tiedot on esitetty taulukossa 4. Taulukossa esitetty KVL-liikennemäärä tarkoittaa tien keskimääräistä vuorokausiliikennemäärää. Oletuksena on, että päiväajan liikenteen osuus on 90 % koko vuorokauden liikenteestä. Liikennemäärät on arvioitu tilaajan toimittamien liikennetietojen pohjalta. Ennustevuoden liikennemäärät nostavat tieliikenteen melupäästöjä alle desibelin nykyisten liikennemäärien melupäästöihin verrattuna.

Taulukko 4. Liikennetiedot nyky- ja ennustetilanteessa

Tie	Osa	KVL nykytilanteessa vuonna 2015 [ajon.]	KVL ennustetilanteessa vuonna 2035 [ajon.]	Raskaan liikenteen arvioitu osuus [%]	Nopeusrajoitus [km/h]
Asemakatu	Rautatieasema–Uosso	5500	6600	7	40
	Rautatieasemasta länteen	2500	3000	7	40
Varikonkatu	Rautatie–Uosso	5500	6600	7	40
	Rautatiestä pohjoiseen	3100	3720	7	40
Sastamalankatu	Uosso–Siikasuonkatu	5500	6600	7	40
	Siikasuonkadusta eteenpäin	4500	5400	7	40

5 LASKENTATULOKSET

Seuraavassa on esitetty tiivistetysti laskentatulokset nyky- ja ennustetilanteissa nykyisellä maankäytöllä ja rakennuksilla. Melun leviämiskartat on esitetty liitteinä. Päiväajan keskiäänitason ohjearvo asumiseen käytettävillä alueilla (piha-alueilla) on 55 dB(A). Uusilla asuinalueilla yöajan ohjearvona käytetään 45 dB(A) ja ns. vanhoilla asuinalueilla 50 dB(A).

Yli 55 dB(A):n päiväajan keskiäänitason melualue ulottuu suurimmillaan noin 115/120 m etäisyydelle junaradasta (nykytilanne/ennustetilanne). Yöaikana 50 dB(A):n melualue ulottuu 260/275 m etäisyydelle ja 45 dB(A):n melualue 510/540 m etäisyydelle junaradasta. Yli 55 dB(A):n raideliikennemelualueella olevien vakituisten asuinrakennusten piha-alueita (vähintään puolet pihasta melualueella) on noin 60 (58/63). Yöajan yli 50 dB(A):n melualueella olevia piha-alueita on yli 150. Lisäksi laskennassa huomioitujen katujen melualueilla on noin 20 asuinrakennuksen piha-aluetta (vanhat alueet).

Asemanseudun (7) kaava-alueella päiväajan keskiäänitaso on Asemakadun ja rautatien välissä pääosin yli 55 dB(A) ja yöaikana kokonaisuudessaan yli 50 dB(A) sekä nyky- että ennustetilanteessa. Asemakadun eteläpuolella melutason ohjearvot pääosin alittuvat.

Raivion (8) kaava-alueella melutason ohjearvojen ylitykset rajautuvat rautatien ja katujen reunojen läheisyyteen. Ohjearvot (vanhat alueet) alittuvat viimeistään 20…40 m etäisyydellä katujen tai rautatien reunasta.

6 TULOSTEN TARKASTELU

Ulkoalueet

Suoritettujen laskentojen mukaan nyky- ja ennustetilanteessa ohjearvot ylittävälle raideliikenteen melulle altistuvien piha-alueiden lukumäärä tarkastelualueella on yli 150 kpl. Lisäksi katuliikkeen aiheuttaa noin 20 piha-alueen altistumisen ohjearvot ylittävälle melulle (tarkastelluilla kaduilla). Ennustetilanteessa päiväajan keskiäänitaso on ohjearvoa 55 dB(A) suurempi suurimmillaan yli 100 m etäisyydellä junaradasta. Uusien alueiden yöajan ohjearvo 45 dB(A) voi ylittyä vielä yli 500 m etäisyydellä junaradasta.

Vaneritehtaan aiheuttamaa ympäristömelua ja pienempien katujen tieliikennemelua ei laskennoissa ole huomioitu.

Julkisivujen ääneneristävyydet

Uusien rakennusten julkisivujen ääneneristävyysvaatimukset tulee määrittää asemakaavoituksien tai yksittäisten talojen rakennuslupakäsittelyjen yhteydessä.

7 LISÄTIETOA

Jani Kankare
Promethor Oy
puh. 040 574 0028
sp. jani.kankare@promethor.fi

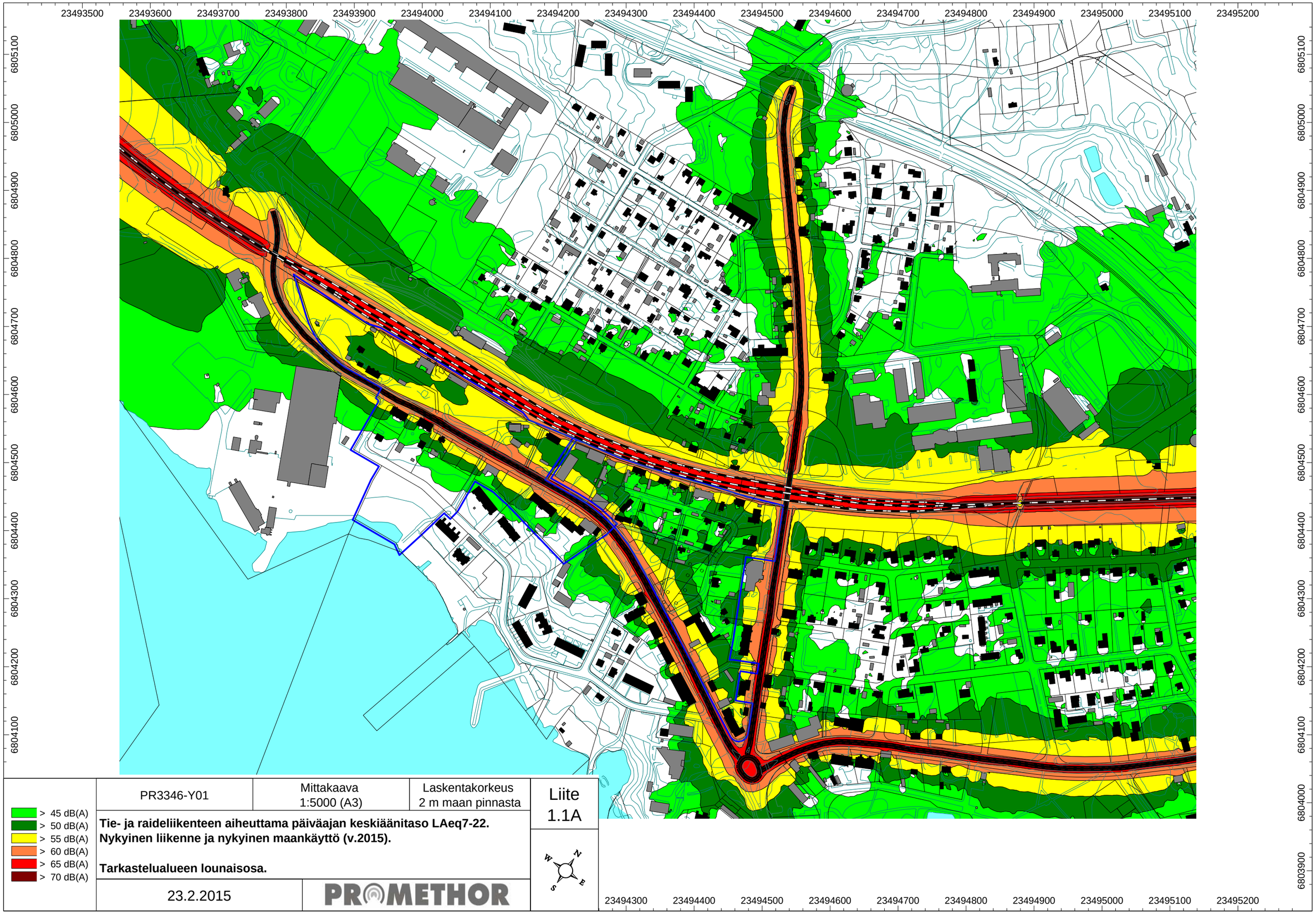
Tero Virjonen
Promethor Oy
puh. 040 082 3557
sp. tero.virjonen@promethor.fi

8 KIRJALLISUUS

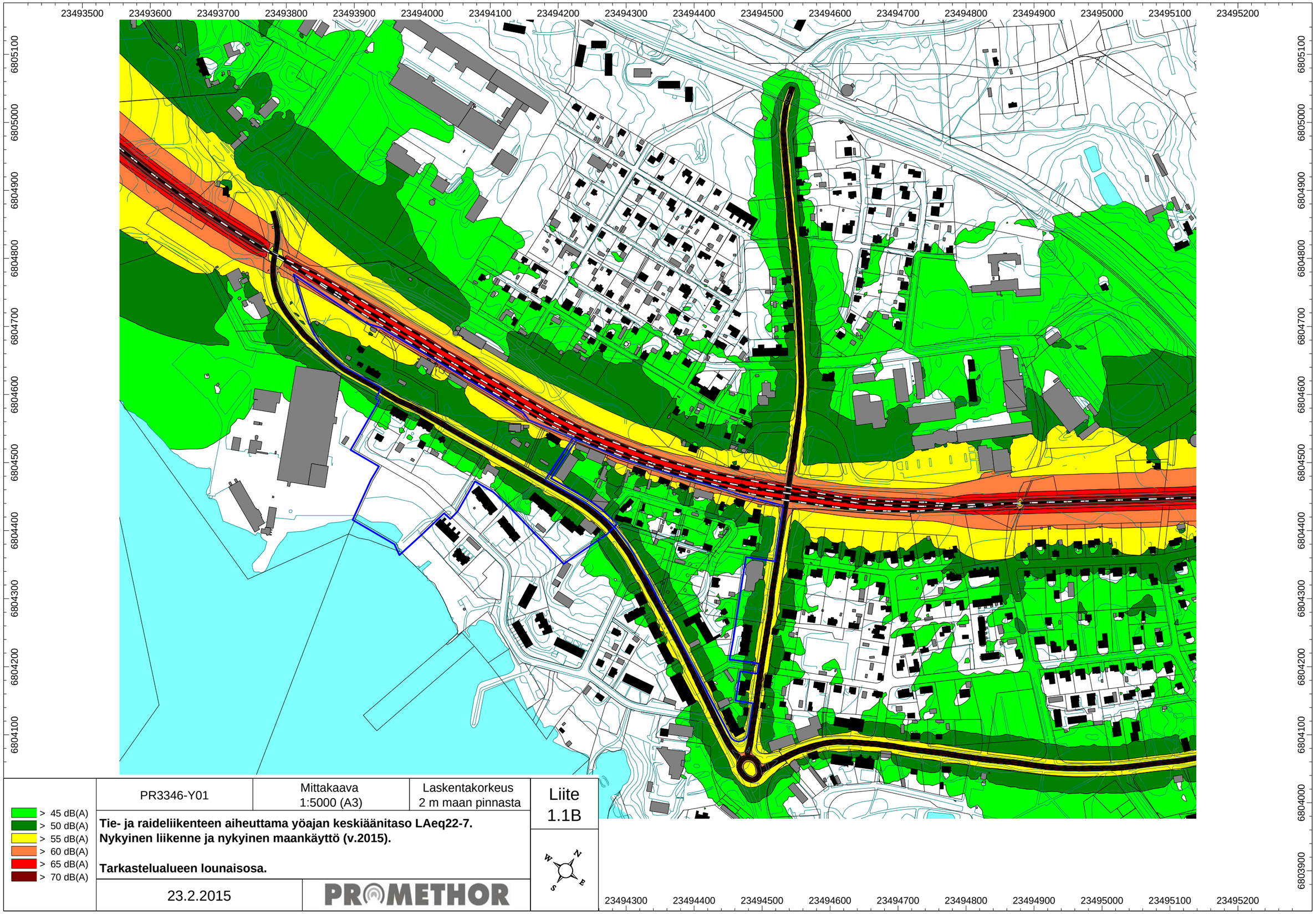
1. Nielsen H. L et al., Road traffic noise. Nordic prediction method. TemaNord 1996:525. Århus 1996. 74 s. + liitt. 36 s.

2. Nielsen H. L et al., Railway Traffic Noise. The Nordic Prediction Method. TemaNord 1996:524. Århus 1996. 65 s. + liitt. 8 s.

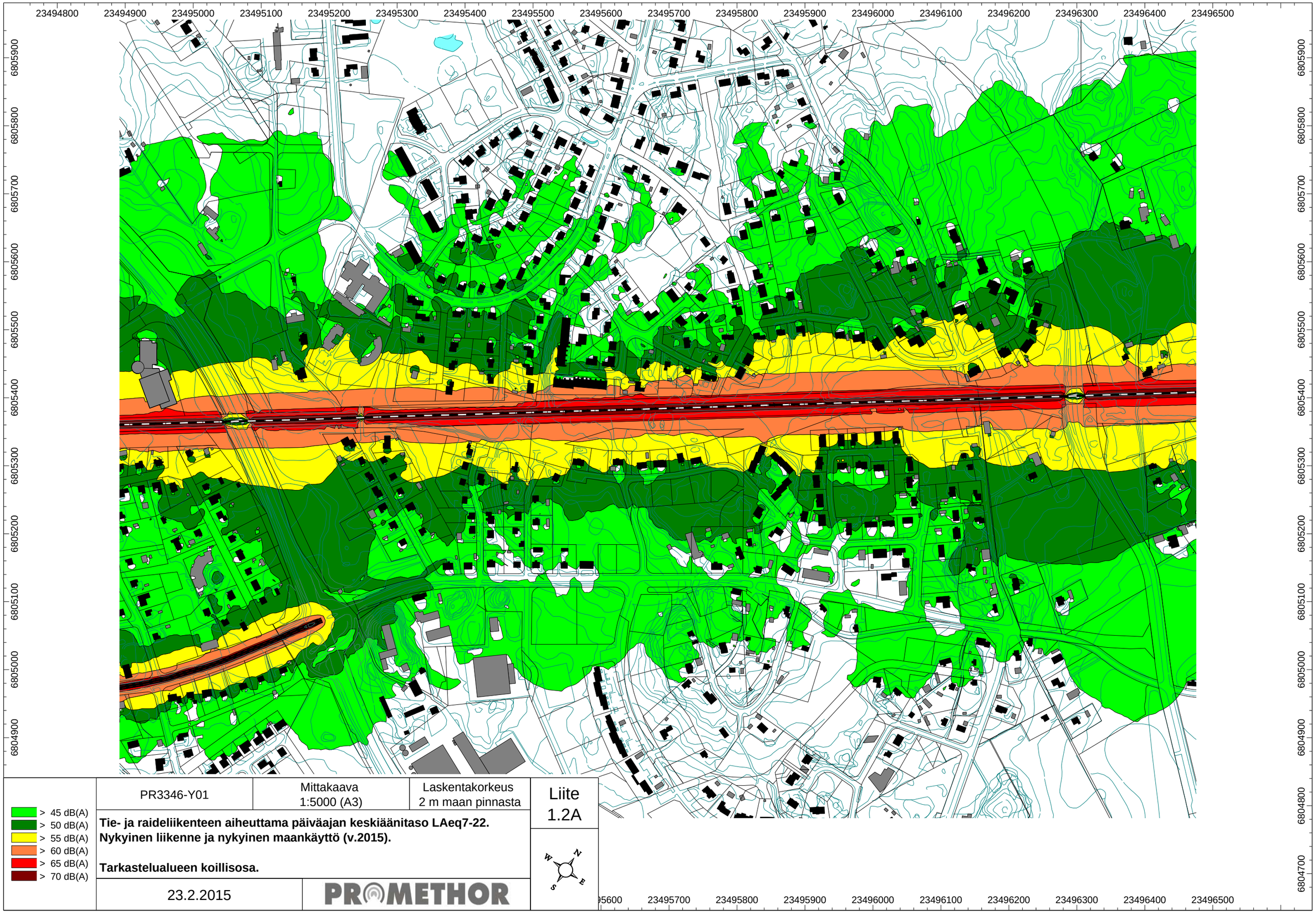
3. Ympäristöministeriö. Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992.



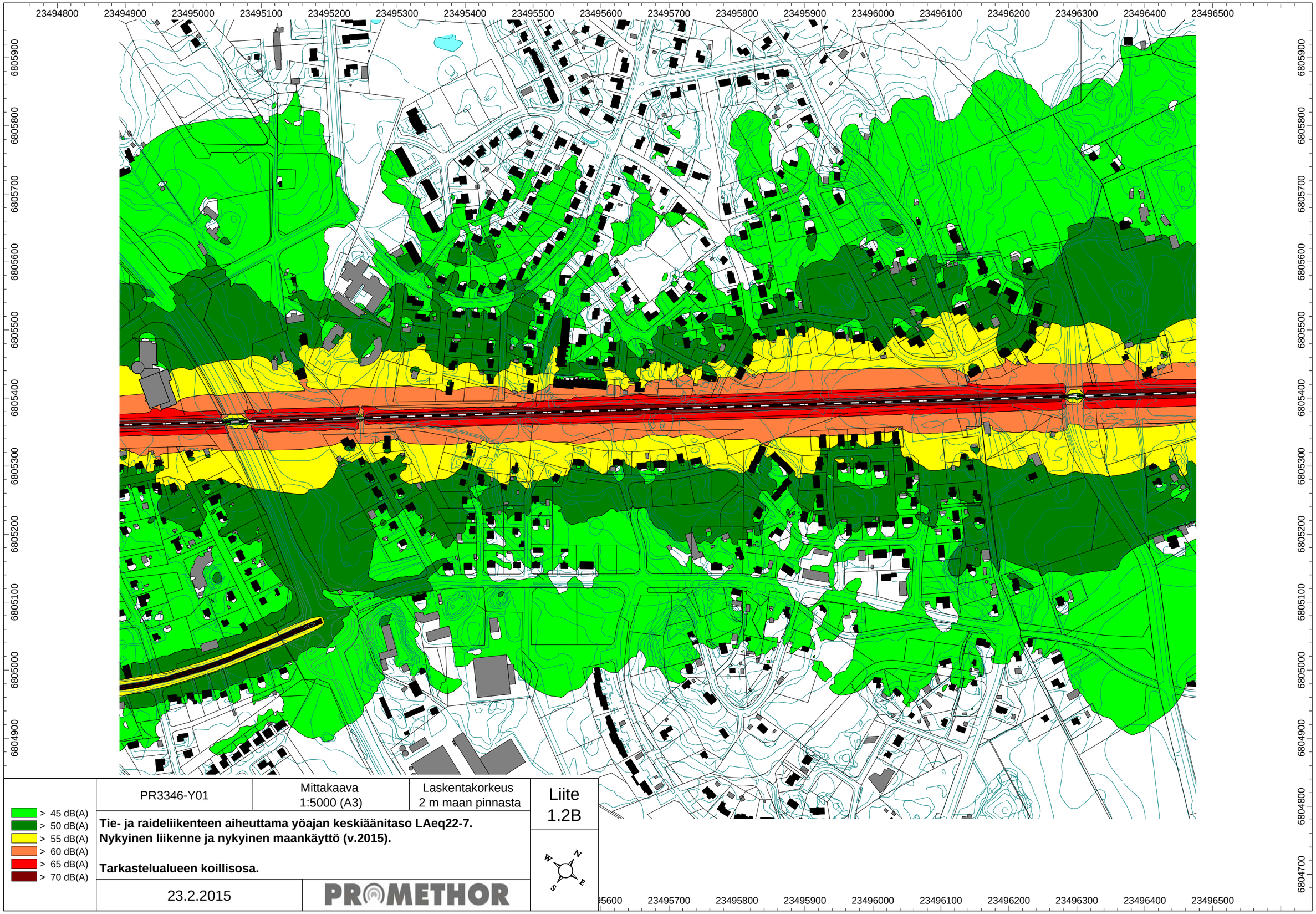
PR3346-Y01	Mittakaava 1:5000 (A3)	Laskentakorkeus 2 m maan pinnasta	Liite 1.1A
Tie- ja raideliikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso LAeq7-22. Nykyinen liikenne ja nykyinen maankäyttö (v.2015). **Tarkastelualueen lounaisosa.**			
23.2.2015	PROMETHOR		



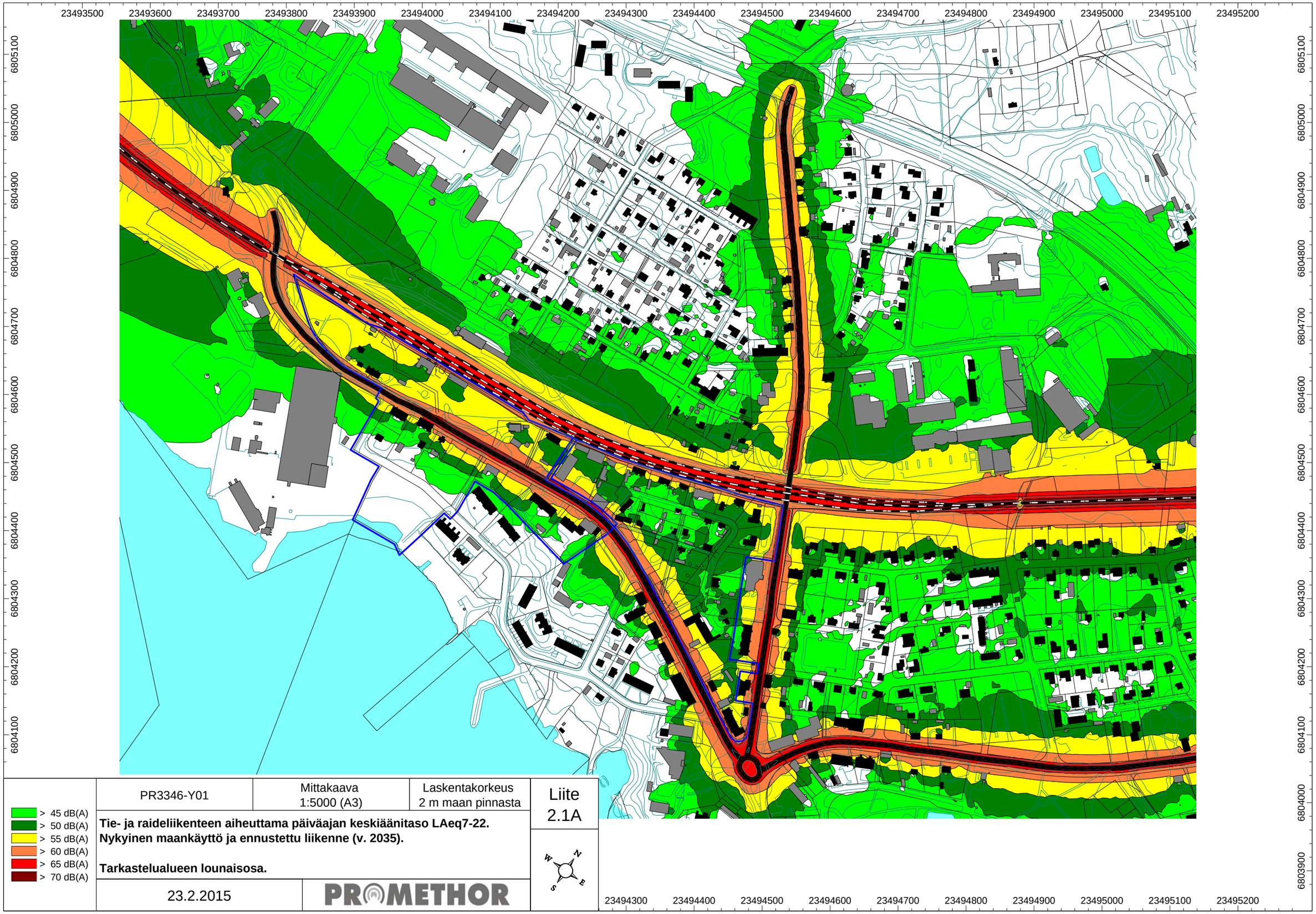
PR3346-Y01	Mittakaava 1:5000 (A3)	Laskentakorkeus 2 m maan pinnasta	Liite 1.1B
Tie- ja raideliikenteen aiheuttama yöajan keskiäänitaso LAeq22-7. Nykyinen liikenne ja nykyinen maankäyttö (v.2015). **Tarkastelualueen lounaisosa.**			
23.2.2015	PROMETHOR		



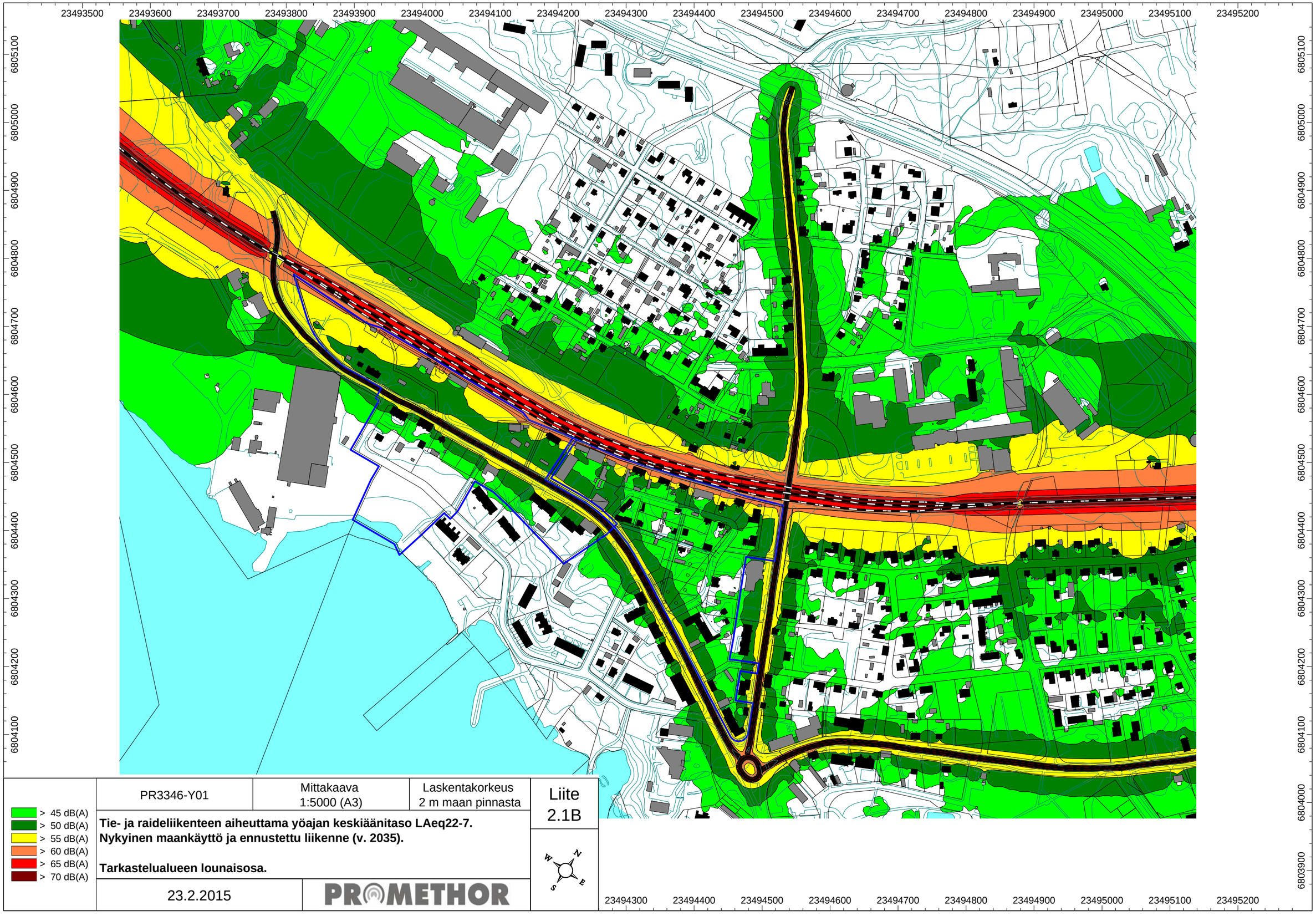
PR3346-Y01	Mittakaava 1:5000 (A3)	Laskentakorkeus 2 m maan pinnasta	Liite 1.2A
Tie- ja raideliikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso LAeq7-22. Nykyinen liikenne ja nykyinen maankäyttö (v.2015). **Tarkastelualueen koillisosa.**			
23.2.2015	PROMETHOR		



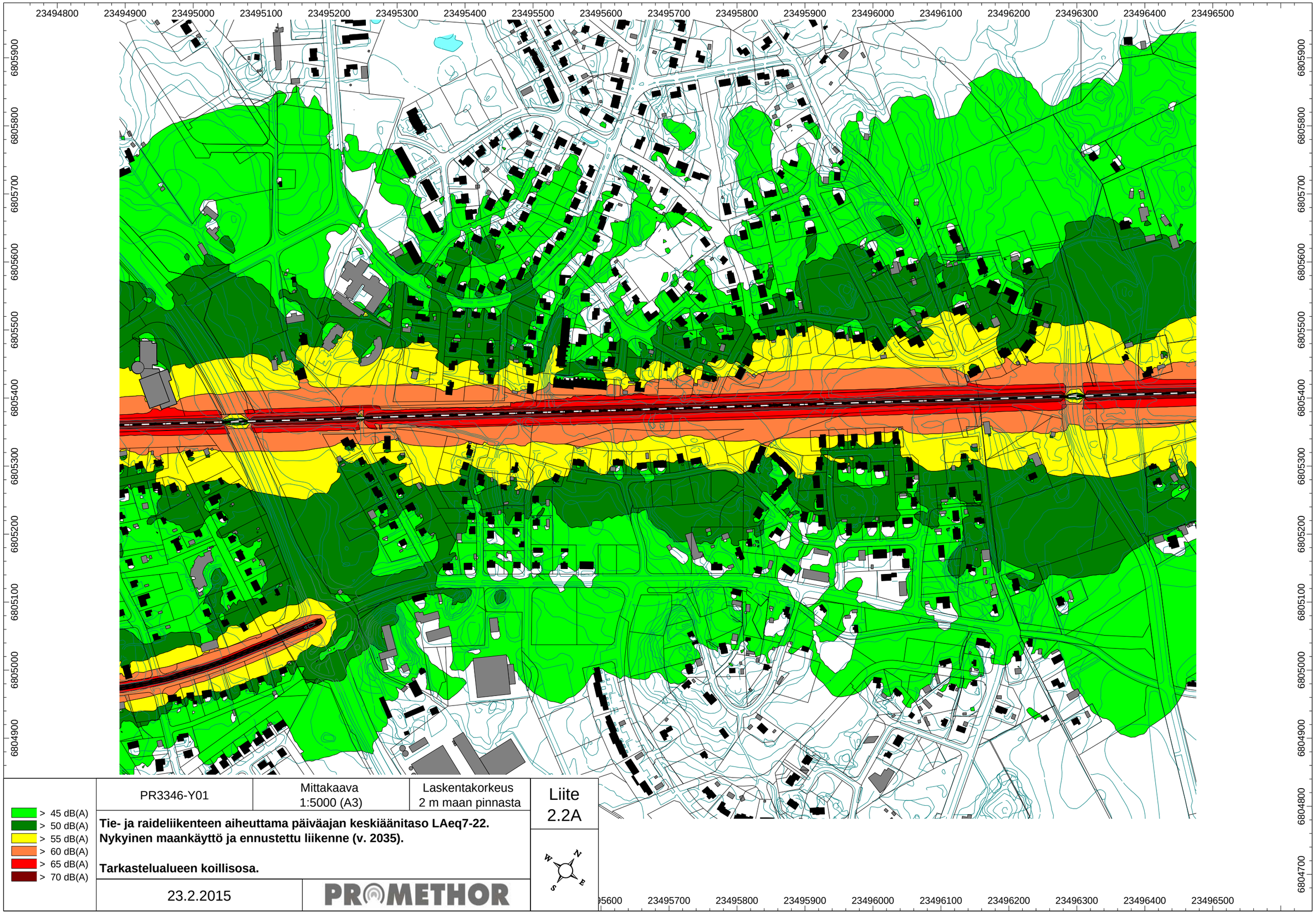
PR3346-Y01	Mittakaava 1:5000 (A3)	Laskentakorkeus 2 m maan pinnasta	Liite 1.2B
Tie- ja raideliikenteen aiheuttama yöajan keskiäänitaso LAeq22-7. Nykyinen liikenne ja nykyinen maankäyttö (v.2015). **Tarkastelualueen koillisosa.**			
23.2.2015	PROMETHOR		



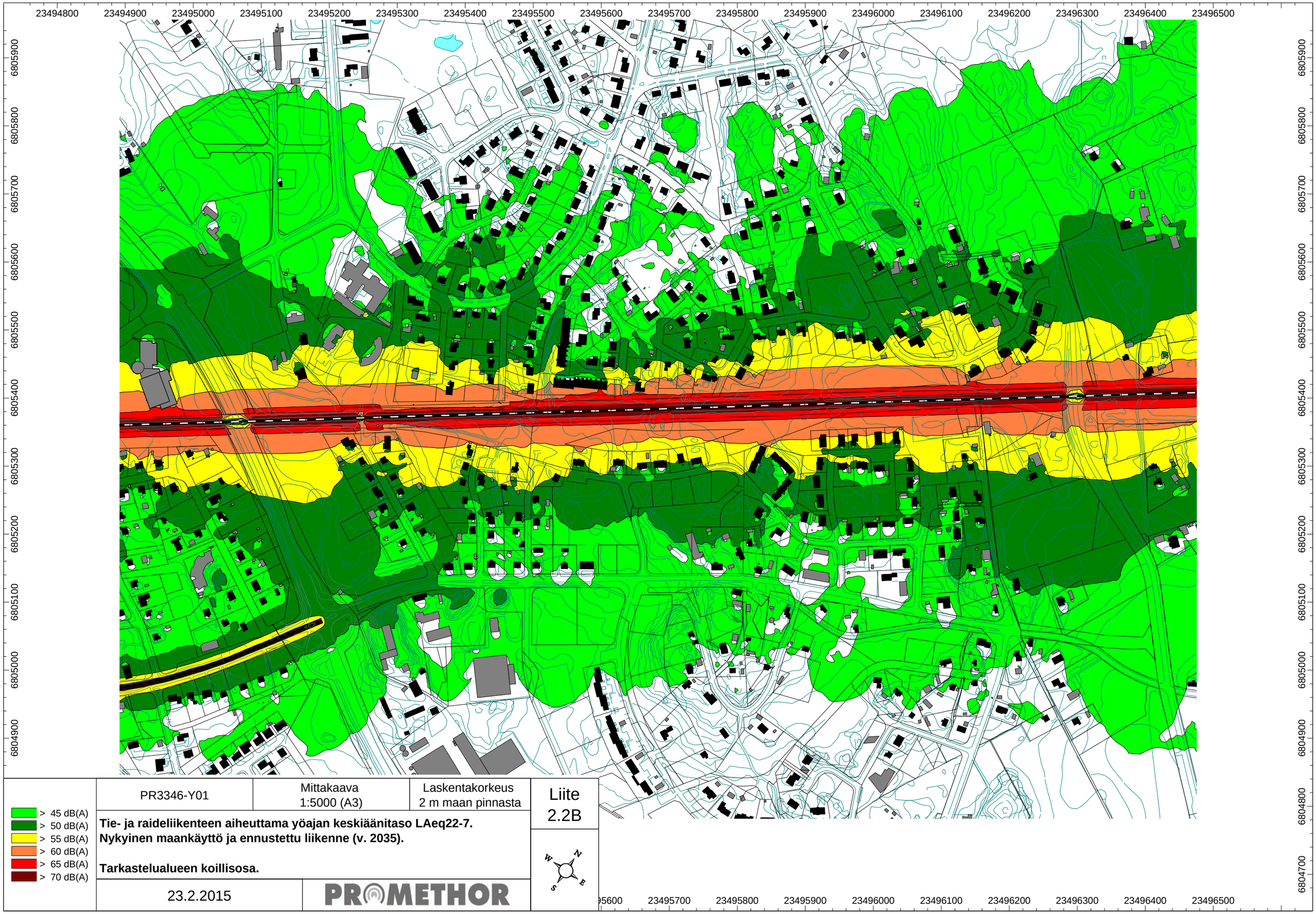
PR3346-Y01	Mittakaava 1:5000 (A3)	Laskentakorkeus 2 m maan pinnasta	Liite 2.1A
Tie- ja raideliikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso LAeq7-22. Nykyinen maankäyttö ja ennustettu liikenne (v. 2035). **Tarkastelualueen lounaisosa.**			
23.2.2015	PROMETHOR		



PR3346-Y01	Mittakaava 1:5000 (A3)	Laskentakorkeus 2 m maan pinnasta	Liite 2.1B
Tie- ja raideliikenteen aiheuttama yöajan keskiäänitaso LAeq22-7. Nykyinen maankäyttö ja ennustettu liikenne (v. 2035). **Tarkastelualueen lounaisosa.**			
23.2.2015	PROMETHOR		



PR3346-Y01	Mittakaava 1:5000 (A3)	Laskentakorkeus 2 m maan pinnasta	Liite 2.2A
Tie- ja raideliikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso LAeq7-22. Nykyinen maankäyttö ja ennustettu liikenne (v. 2035). **Tarkastelualueen koillisosa.**			
23.2.2015	PROMETHOR		



PR3346-Y01	Mittakaava 1:5000 (A3)	Laskentakorkeus 2 m maan pinnasta	Liite 2.2B
Tie- ja raideliikenteen aiheuttama yöajan keskiäänitaso LAeq22-7. Nykyinen maankäyttö ja ennustettu liikenne (v. 2035). **Tarkastelualueen koillisosa.**			
23.2.2015	PROMETHOR		

ASEMAN PUISTO JA PIHAT

Asema-alueiden hoito-ohje

Asemapuiston radansuuntainen pitkänomainen linjakkuus korostuu erityisesti eduspuistossa: asemalaiturin reunakiveys, pensas- ja puuaidat, hiekoitettu käytävä ja nurmikon suora reunuslinja. Kuva Porin vanhalta asemalta 1900-luvun alusta. M. L. Carstens, Museovirasto.

Asemapuisto on kaikille suomalaisille tuttu: sen komeat havupuut kertovat jo kauas missä asema sijaitsee, sen lehtevät lehmukset ovat tarjonneet suojaa junan lähtöä tai tuloa odottelevalle, ja sen kuusi- tai orapihlaja-aidat ovat rajanneet rautatieläisten pihoja. Puisto on antanut asemalle oman rautatieläisen luonteen, vaikka se samalla onkin mukautunut paikallisiin oloihin.

Asemapuisto suunniteltiin ja rakennettiin yleensä samanaikaisesti tai pian aseman valmistumisen jälkeen. Kaupunkeja lukuun ottamatta suomalainen asema sijaitsi useimmiten keskellä metsää tai peltomaisemaa ja asemataajama kasvoi sen ympärille. Asema-alue oli sen vuoksi usein rakennusten valmistuttua vielä avoin. Kesti vuosikymmenen tai pari ennen kuin istutetut puut olivat varttuneet riittävästi luomaan vehreyttä. Muilla istutuksilla kuten pensailla, perennoilla ja kesäkukilla luotiin viihtyisyyttä nopeammin.

Asemapuistojen hoito oli keskitettyä ja sen vuoksi johdonmukaista ja yhtenäistä eri puolilla Suomea. Rautatieliikenteen suurten muutosten vuoksi tämä perinne on katkennut ja vastuu asema-alueiden hoidosta ja puistojen tulevaisuudesta jakautunut monelle eri taholle.

Tämä vihko on tarkoitettu avuksi asema-alueen eri osien, erityisesti asemapuiston, hoidossa. Toimenpiteet tähtäävät alueen perinteisen, rautatieliikenteen myötä syntyneen ilmeen ja puistokulttuurin säilyttämiseen. Ohjeiden toivotaan tukevan pyrkimyksiä vaalia asema-alueen jatkuvuutta rautatiepuistona, on kyse sitten kaavamuutoksesta, puiston hoidosta tai pihan istutuksista.

Alueiden suojelu toteutuu ensi sijaisesti asemakaavalla. Suojelumääräyksistä ja hoitotavoitteista saa tietoa kunnasta.

Komea puusto on asemapuiston parhaiten säilynyt ominaisuus. Kuva on Kauniaisten asemalaiturilta. Mirkka Niemi 2004.

VIESTI MENNEISYYDESTÄ

Asema-alueet kertovat rautatieliikenteen historiasta. Niiden suuri kulttuurihistoriallinen arvo on lähes 150 vuotta jatkuneen, kaikille elämänaloille vaikutuksensa ulottaneen liikennemuodon toiminnallisen kehityksen välittämisessä jälkipolville.

Asemapuiston ja -alueen merkitystä voidaan tarkastella useista eri näkökulmista:

- syntynyt merkittävän liikennemuodon toiminnallisena ympäristönä
- usein paikkakunnan ensimmäinen julkinen puisto
- suunniteltu keskusjohtoisesti, lopputulos on laadukas ja kestävä
- suunnittelijoina ammatti-ihmisiä, joiden työssä ovat kuvastuneet oman ajan ihanteet
- esteettinen ja puistosuunnittelun historiaan liittyvä laatu
- monen ikäisiä kerroksia ja osia, jota laitoksen oma perinne - rautatieläisyys - yhdistää kokonaisuudeksi
- esimerkki ympäristölle, mm. uusien kasvilajikkeiden levittäjänä

Näitä piirteitä löytyy kaikilta asema-alueilta. Toisissa kokonaisuus on säilynyt paremmin ja yhtenäisempänä, toisissa perusluonne on jo hajoamassa.

ASEMAPUISTO - ENSIMMÄISIÄ JULKISIA PUISTOJA MAASSAMME

Rautateiden puutarha- ja puistokulttuuri sai alkunsa pian ensimmäisen rautatien valmistuttua. Ensimmäinen ylipuutarhuri aloitti vuonna 1873 eli kymmenisen vuotta Hämeenlinnan radan valmistumisen jälkeen. Keskuspuutarha ja taimisto perustettiin Hyvinkäälle, ja siirrettiin sieltä 1960-luvulla Nuppulinnaan. Toiminta lopetettiin 1990-luvulla.

Puutarhurit olivat saaneet peruskoulutuksensa Suomessa, mutta useimmat heistä matkustelivat Euroopassa saamassa lisäoppia. 1900-luvun taitteesta säilyneet puistosuunnitelmat kertovat suuresta ammattitaidosta ja pyrkimyksistä soveltaa puutarhataiteen yleisiä suuntauksia asema-alueiden tarpeisiin.

Rataverkoston laajentuessa ylipuutarhuri sai avukseen piiripuutarhureita, joita oli parhaimmillaan neljällä puutarhatoimialueella Nuppulinnassa, Kuopiossa, Oulussa ja Tampereella. Taimistoja oli Nuppulinnan lisäksi Kou-

Ylipuutarhurit

Grönholm, Rudolf Johannes (1846-96)
1870-71 Ranskassa Rotschildin Ferriére-linnassa
1870-71 palkittiin Wienin maailmannäyttelyssä
ylipuutarhuri 1873-1891

Nykopp, Otto Wilhelm (1863-1935)
vuodesta 1888 puutarhurina Oulun ja Vaasan radoilla
ylipuutarhuri 1891-1928

Hellemaa, Aarno (1891-1976)
ylipuutarhuri 1928-1937

Jokela, Kaarlo (1906-1973)
ylipuutarhuri 1937-1971

Vierikko, Pentti (1933-)
ylipuutarhuri 1971-90

volassa, Seinäjoella, Kuopiossa ja Oulussa. Piirit hoitivat alueelleen kuuluneiden asemien puistot ja istutukset. Rautatieläiset saivat ostaa taimia ja sen vuoksi myös asuinpihojen lajisto oli yhtenäinen ja heijasti tässäkin suhteessa rautatieläisyyttä.

Suomalainen asema-alue on ollut edustava pienoisyhdyskunta sekä rakennustensa että puisto- ja puutarhakulttuurinsa vuoksi. Aikoinaan on todettu, että Suomessa erämaa-asemiakin on ympäröity puutarhalaitteilla ja kaikkein pienintäkin rautatieasemaa ympäröi puutarha, mille ei löydy vastinetta muualla maailmassa.

Suomessa radat rakennettiin lähes poikkeuksetta valtion toimesta ja määrärahoin, ja Valtionrautatiet tarjosi asunnot työntekijöilleen. Näin syntyi "asemakylä", joka erottuu omaksi alueekseen kaikkialla Suomessa tyyppitalojensa ja istutustensa vuoksi. Suomalaiselle asema-alueelle ei löydy vertaa muualla Euroopassa, missä radat rakennettiin enimmäkseen yksityisellä rahoituksella eikä asuinalueita siten syntynyt.

Rautatie täydensi järviliikennettä palvelevien kanavien verkostoa eikä ole sattuma, että asemapuisto muistutti aluksi suuresti kanavasulkujen istutuksia. Julkisten laitosten puutarhat ja istutukset ovat poikkeuksellisen tärkeitä suomalaisen puutarhataiteen historiassa, koska yksityinen puutarhakulttuuri on ollut vaatimatonta muuhun Eurooppaan verrattuna.

Nykyisten pintakerrosten alta voi edelleen löytyä vanhaa mukulakiveystä.Pulsan asemalla Pietarin radalla oli asemalaiturilla vielä 1970-luvulla kiveyksen lisäksi puukate ja vaihde-laatikot. Sirkka Valanto 1974, MV/RHO.

Imatran vanhalla asemalla näkyvät eduspuiston pallopuut ja penkit sekä taustalla yleisökäymälän takana puiston puuryhmä. Postikortti 1900-luvun alusta. Museovirasto.

Ryhtiä ja täsmällisyyttä puistoon luovat suorat linjat ja hoidetut reuna-alueet. Kuvassa näkyy monesta paikasta jo purettu asemalaiturin reunakiveys ja lehmusrivi. Siilinjärvi, Sirkka Valanto 1974, Museovirasto/RHO.

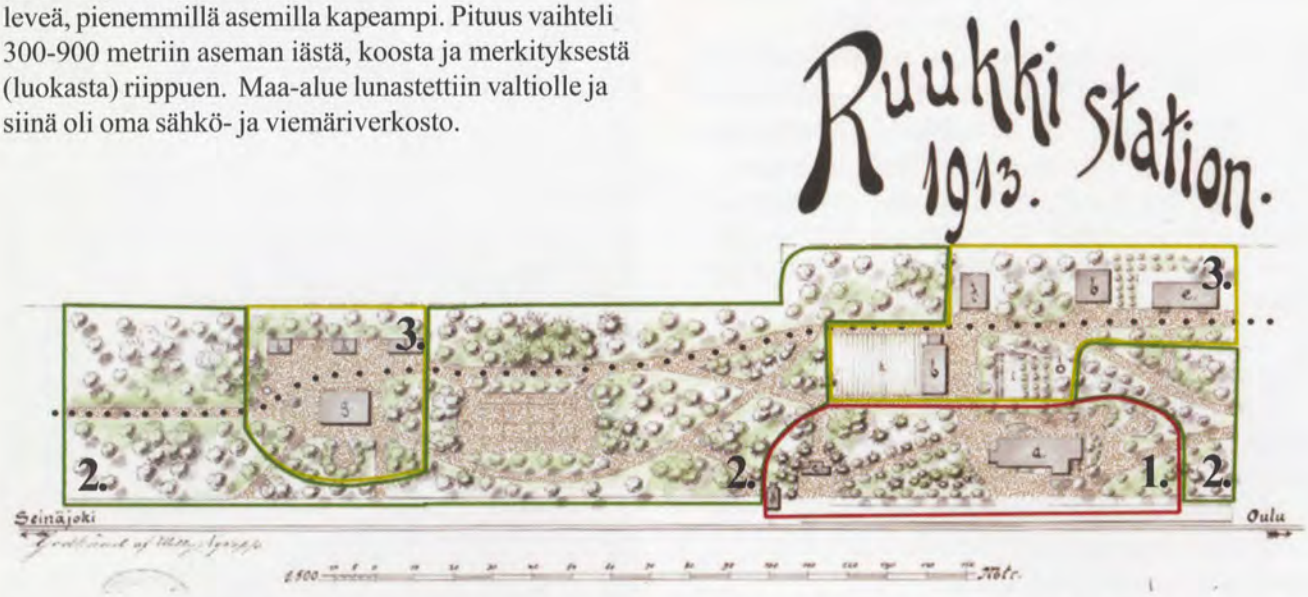
Jatkuvan hoidon päättyminen ja katkos rakennusten käytössä johtavat käytävien nurmettumiseen ja puiston umpeenkasvamiseen. Isonkyrön asema 2002. RHK/Paula Hurme.

TOIMINTA MÄÄRÄÄ LUONTEEN

Asemalle varattiin radan varresta pitkänomainen alue, jonne sijoitettiin rautatien eri toiminnot: henkilöliikenteen rakennukset ja alue (asemarakennus ja asemapuisto), tavaraliikenteen alue (makasiinit, lastauslaituri ja pysäköinti), liikennevälineiden huollon alue (veturitalli, vesitorni, pumppuasema, konepaja, polttoainevarasto ym) sekä asuinalue (eri ammattiryhmien tyyppitalot ja talousrakennukset).

Alue oli pääte- ja risteysasemilla vähintään 100-120 m leveä, pienemmillä asemilla kapeampi. Pituus vaihteli 300-900 metriin aseman iästä, koosta ja merkityksestä (luokasta) riippuen. Maa-alue lunastettiin valtiolle ja siinä oli oma sähkö- ja viemäriverkosto.

Asemat luokiteltiin niiden sijainnin ja liikennemäärän perusteella viiteen eri luokkaan. Sijoittuminen saattoi muuttua jos asemasta tuli esim. risteysasema tai liikenne väheni huomattavasti. Ensimmäisen luokan asemia olivat vain Helsinki ja Viipuri, risteysasemat olivat III luokan asemia, suuri osa asemista kuului V luokkaan, jota kutsuttiin eri ajanjaksoina eri tavalla, mm pysäkiksi.



Asemapuisto koostuu useista eri luonteisista osista. Puistosuunnitelmassa vuodelta 1913 näkyy miten pitkänomainen muoto määrää eri toimintojen sijoittamista. Toimitus on nimennyt, rajannut ja numeroinut alueet havainnollisuuden vuoksi: 1. eduspuisto, 2. varsinainen asemapuisto, 3.asuinpiha. Asema-alueen halki kulkeva raitti on merkitty pisteviivalla. Ruukin aseman puistosuunnitelma, J.K.Kornman, Tampere 1913. Suomen Rautatiemuseon kokoelmat.

EDUSPUISTO

Eduspuisto sijoittui asemarakennuksen eteen, päätyyn tai sen ja sisäisen raitin väliin. Eduspuisto oli asemaalueen näkyvin ja julkisin osa, joka yhdisti muun alueen asemalaituriin ja sen liikenteeseen. Eduspuiston arvoa korosti kasvillisuuden lajirikkaus ja koristeellisuus: mitä suurempi asema, sitä huolellisemmin hoidettu eduspuisto.

Kulku asemalaiturille päällystettiin yleensä mukulakivin. Kulkuväylän molemmin puolin oli usein nurmikentät, ja niillä pensaita tai puita. Nurmikoiden reunoilla oli kukkapenkkejä tai istutuslaatikoita kesäkukkia varten.Eduspuistossa oli penkit matkustajille, hevospuomi ja pyöräteline sekä myöhemmin autojen pysäköintialue. Asemalaiturilla oli myös asetinlaitteita, lennätinpylväs, valaisinpylväitä ja isommilla paikoilla kioski. Toisessa päässä oli tavaramakasiini, toisessa aina 1960-luvulle saakka yleisökäymälä.

Eduspuiston perusilmeen täsmällisyys syntyi nurmikenttien suorista ja hoidetuista reunoista, aidoista ja ennen kaikkea asemalaiturin ja tavarasillan reunuskiveyksistä. Rakennusten nurkissa oli räystäsvesiä pois juoksuttavat kivillä katetut tai betoniset kourut. Kaikki tämä jäsensi eduspuistoa ja antoi sille ryhtiä.

Tavaramakasiinin ja asemarakennuksen välillä oli avoin kenttä, sillä makasiiniin on – usein tavarasiltaa myöten – kuljetettu rahtia sekä hevosilla että erilaisilla kärryillä.

Eduspuiston luonne tiivistettynä:

- aseman julkisin alue
- osa asemapuistoa
- asemarakennuksen välitön ympäristö sekä laiturialue
- koristepensaita ja muotoon leikattuja pensasaitoja sekä ns.pallopuita
- aitoja erottamassa eri toimintoja toisistaan ja ohjaamassa yleisön kulkua
- kesäkukka- ja perennaistutuksia, kukkauurnia, koristeellisia kukkaistutuksia
- kivetty edusta, mukulakiveys, myöhemmin asfaltti

Matala, leikattu pensasaita ja pallopuut Haapamäen risteysaseman eduspihalla vuonna 1959. Suomen Rautatiemuseon kokoelmat.

Hoidon suunnittelussa tulisi tähdätä ennen kaikkea eduspuiston julkisesta luonteesta johtuvan rakenteen säilymiseen: laiturialue on vailla istutuksia, käynti asemarakennukseen on hiekoitettu, kivetty tai asfaltoitu kenttä, Nurmikoiden ja käytävien reunat pide-tään täsmällisinä ja suorina, puu- ja pensasistutukset korvataan tarvittaessa asemapuistolle tyypillisiillä lajikkeilla. Tämä on tavoite silloinkin kun asema on jäänyt pois liikenteen käytöstä.

Asemapuiston hoidon tavoitteena on säilyttää sen luonne asema-aluetta kokoavana ja, jos mahdollista, yhte-näisenä viheralueena. Käytävät hiekoitetaan ja niiden reunat pidetään täsmällisinä. Puiden ja pensaiden vanhetessa istutusryhmät uusitaan samoille paikoille. Perennoja hoidetaan ja uusitaan.

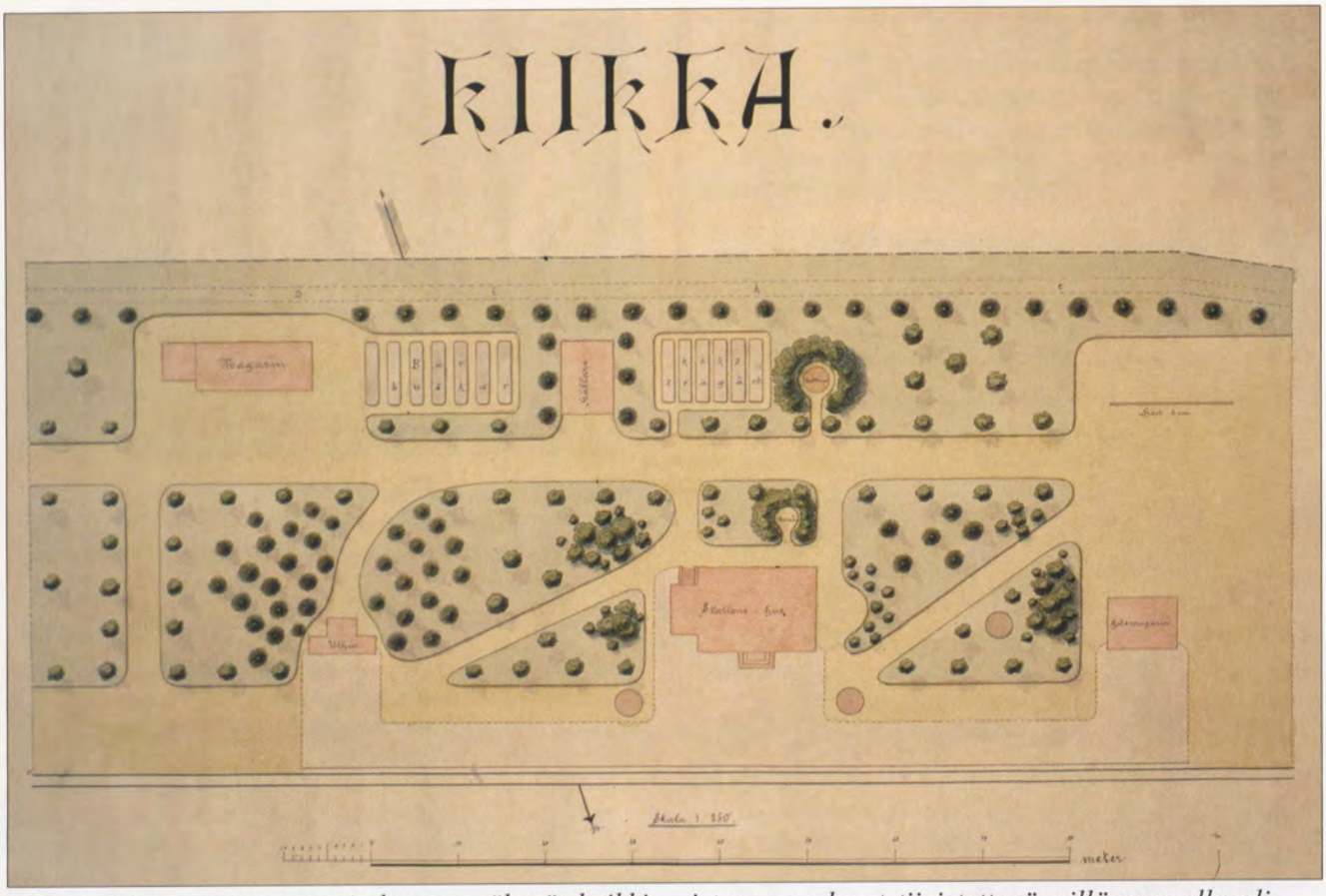
ASEMAPUISTO

Eduspuistosta asemapuisto jatkui varsinaisena puistoalueena kohti asuinaluetta. Se ikään kuin sulki sisäänsä asema-alueen eri osat, ja käytävät ja puurivit muodostivat sen rakenteellisen selkärangan. Siellä oli mutkittelevia, hiekoitettuja käytäviä ja niiden varsilla penkkejä. Oli havu- tai jaloja lehtipuita ryhminä tai yksittäisinä maisemapuina sekä pensasryhmiä, joiden kätkössä saattoi olla koristeellisella kannella varustettu kaivo tai huvimaja. Puisto loi välimatkaa julkiseksi tilaksi miellettävän aseman ja peremmällä asema-alueella sijaitsevan asuinalueen välille.

Asemapuistosta voi sen julkisesta luonteesta huolimatta löytyä myös suojaisia oleskelupaikkoja. Kuva teoksesta Paluulippu, 2001.

Asemapuiston luonne tiivistettynä:

- julkinen, usein paikkakunnan ainoa, puisto
- junan odotukseen ja virkistäytymiseen liittyviä oleskelualueita ja rakenteita (huvimaja, lehtimaja, kivetty oleskelualue, pelikenttä)
- puukujanteita, puurivejä, puu- ja pensasryhmiä, yksittäisiä maisemapuita
- asemaa ja asuntoja yhdistävä raitti



Kiikan aseman puistosuunnitelmassa näkyvät kaikki puiston osa-alueet tiivistettynä, sillä asemalla oli vain yksi asunto asemarakennuksessa. Asuinpihan hyötytarha on kellarin ja talousrakennuksen välissä. J.K.Kornman, 1903. Suomen Rautatiemuseon kokoelmat.

ASUINPIHAT

Rautatieläisten asuintalot olivat ammattiryhmän mukaisesti eri kokoisia ja arkkitehtuuriltaan erilaisia tyyppitaloja. Virkahierarkia näkyi myös piha-alueiden suunnittelussa ja kasvillisuudessa. Jokaiseen asuntoon kuului oma tai osuus suuremmasta aittarivistä, puuliiteristä, navetasta, kellarista, käymälästä sekä oikeus käyttää yhteistä saunaa.

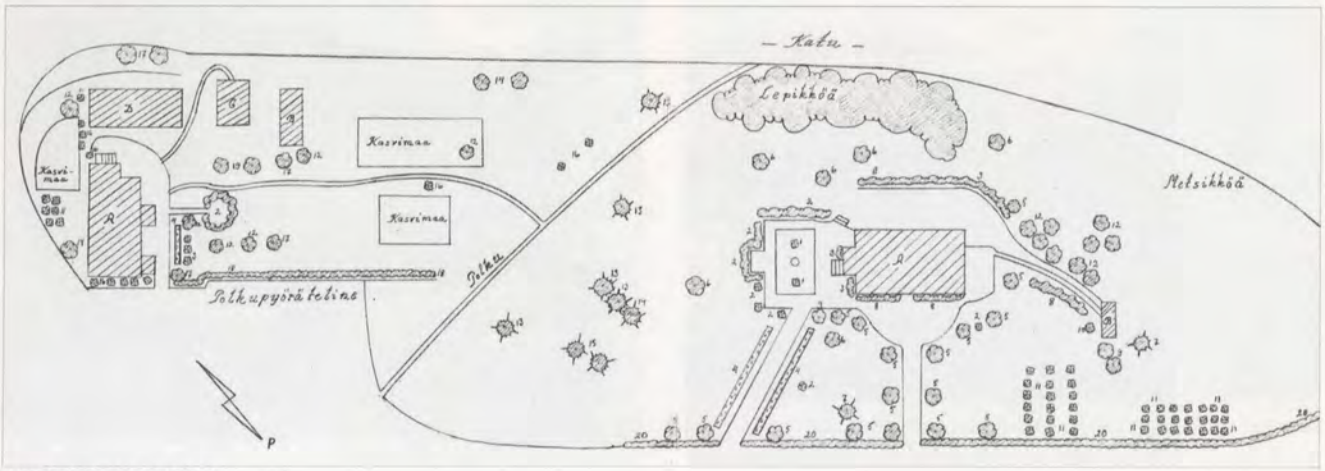
Rautatieläisten piha-alueet olivat tärkeä osa asemapuistoa. Käytännön tarpeet ja maaston muodot sanelivat istutusten sijoittelua. Oleskelualueita kehystivät koristepensaat ja lehtimajat. Sisäänkäyntiä ja oleskelualueita korostettiin perenna- ja kesäkukkaistutuksin. Hyötytarhoille varattiin paikat useimmiten kellarin tai talousrakennusten läheisyydestä. Istutusalat olivat säännöllisiä rivejä tai suorakaiteita, joiden välissä oli suorat käytävät. Kasvimaa saatettiin erottaa muusta pihamaasta, oleskelualueesta ja julkisesta puistosta pensasaidalla. Asuinpihojen kasvillisuudesta suurimman osan muodostivat marjapensaat, hedelmäpuut ja keittiökasvimaa. Hedelmäpuut istutettiin tyypillisesti tasavälein

Asuinpihan luonne tiivistettynä:

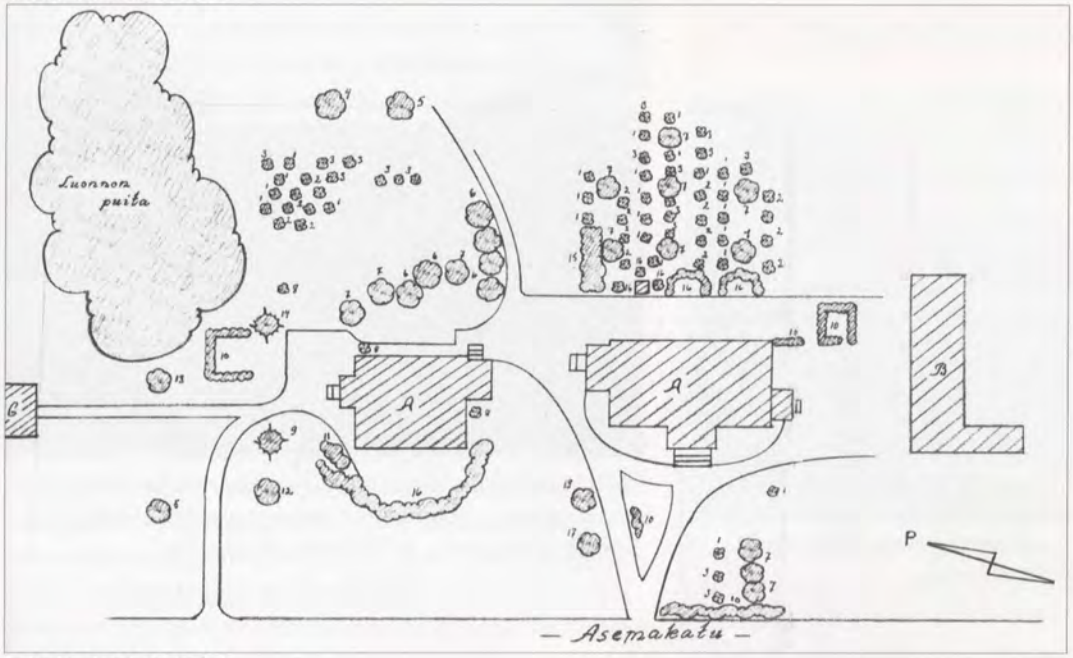
- työntekijöiden virka-asema näkyi rakennusten lisäksi myös piha-alueissa
- asuinrakennuksen läheisyydessä suhteellisen vaatimattomia - paitsi asemapäälliköllä - kesäkukka- ja perennapenkkejä sekä oleskelualueita
- hyötypuutarha sekä omenapuita ja marjapensaita, joskus lehtimaja ja koristepensaita
- kivetty oleskelualue (1950-luku)

Asuinpihojen hoito voi olla yksilöllisempää kuin muualla asemapuistossa. Tärkeintä on säilyttää pihamaan yhteys asemapuistoon ja välttää aitoja sen ympärillä. Jos aita on välttämätön,suositaan pensasaitaa.

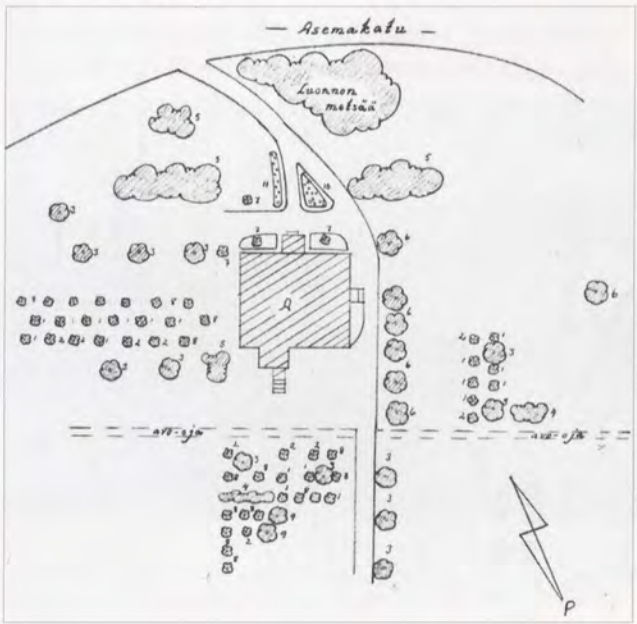
ASEMAPÄÄLLIKÖN JA KIRJURIN PIHAT



VIRKAILIJAN PIHA



RATAMIEHEN PIHA



Piha-alueiden laajuus ja istutusten monipuolisuus heijastivat työntekijöiden asemaa virkahierarkiassa samoin kuin asuinrakennusten arkkitehtuurikin. Tällä sivulla on kolme esimerkkiä jo kadonneelta asuinalueelta Järvenpäässä. Ylinnä ovat asemapäällikön (oik.) ja kirjurin (vas.) pihat, keskirivissä virkailijoiden asuinrakennusten piha-alue ja alimpana ratamiehen piha. Asemapäälliköllä on ulko-oven edessä perennoin erotettu oleskelualue; hedelmätarha ja kasvimaa ovat hieman etäämmällä. Hyötytarhan osuus kasvaa ja muiden istutusten vastaavasti vähenee mitä alemmas hierarkiassa mennään.

Suunnitelmat ovat ylipuutarhuri Kalle Jokelan käsialaa vuodelta 1959. Nuppulinnan arkisto, Suomen Rautatiemuseon kokoelmat. Kuvia on muokattu.

riveihin. Marjapensaat istutettiin neliöihin tai ne reunustivat kaarevasti kasvimaata. 1950-luvun suunnitelmissa mainitaan erikseen mm. puna-ja mustaherukka, vadelma ja raparperi

Työntekijät saivat ostaa tai heille jaettiin taimia VR:n taimitarhasta. Varsinkin 1900-luvun taitteessa heitä kannustettiin hankkimaan hedelmäpuita ja marjapensaita. Radan varsilla asuneiden ratavartijoiden pihaalueet olivat kooltaan 0,25 ha ja näitä pihapuutarhoja voi pitää asema-alueiden puutarhoiden pienoismallina.

Yläkuvassa virkailijan asuinpiha Kempeleellä. Perunamaata ja marjapensaita talousrakennusten kupeessa Vainikkalassa (alh.). RHK/Paula Hurme 2002.

RATAPIHA JA HUOLTOALUE

Merkittävä visuaalinen tekijä asema-alueella oli höyryvetureiden tarvitseman puun varastoalue eli puulaani. Se sijaitsi useimmiten asemaa vastapäätä radan toisella puolella, missä myös veturitalli ja vesitorni olivat. Pumppuasema sijoitettiin luonnollisesti lähelle vettä, joko puron tai järven rantaan. Ympäristö näillä alueilla oli kulunutta ja jopa likaista. Istutukset olivat vähäisiä.

Hoita tähtää alueen siistimiseen ja sen avoimen, kentmäisen luonteen säilymiseen, ellei uusi käyttö edellytä muuta. Hiekka- tai asfalttipintaisena nämä alueet toimivat mm. pysäköintipaikkoina.

Kuva Hyvinkään risteysasemalta kertoo havainnollisesti miten paljon pinta-alaa höyryveturin tarvitsema puuvarasto vaati. Puuvarasto sijaitsi Pietarin radan ja Hyvinkään radan haarautumassa, oikealla ratavartijan tupa. Museovirasto.

ASEMAPUISTO JA RATAPIHA MUUTTUVAT

Asema-alueet ovat jatkuvien muutosten kohteena. Niihin kohdistuu teknisiä ja toiminnallisia, organisatorisia ja omistuksellisia muutoksia. Komeat puut, kuusi- ja pensasaidat ja perusrakenne ovat kuitenkin useimmiten jäljellä; ne on sitkeällä työllä vielä löydettävissä ja vauriot korjattavissa.

Vesi- ja viemäröintijärjestelmien myötä katosivat yleisökäymälät ja samalla myös tavaramakasiini-asemarakennus-yleisökäymälän kolminaisuudesta syntynyt rakenne. Samaan aikaan alkoi myös muiden talousrakennusten käyttö muuttua: kellareiden tilalle tuli jääkaappi, aitassa ei enää säilytetty arkikäytössä olevia tavaroita ja puuliiteriä käytettiin entistä harvemmin. Kaikki tämä näkyi asuinpihan polkujen nurmettumisena. Myös hyötytarhan viljely väheni 1960-luvulta alkaen.

Dieselveturien syrjäyttäessä höyryveturit - muutosprosessi joka jatkui aina 1970-luvulle - katosivat halkolaanit ja vesitornit jäivät pois käytöstä. Erityisesti puuvarastojen häviäminen muutti suuresti asemanseutujen visuaalista luonnetta. Autoistumisen lisääntyessä hävisivät hevospuomit ja jalankulkijoiden hiekkakäytävät. Tilalle tulivat asfaltoidut pysäköintialueet. Junien akselipainojen ja pituuksien kasvaessa ratoja perusparannettiin, raiteiston korkeusasemia nostettiin ja puistot ja asemarakennukset jäivät painanteisiin, ratapenkkoja huomattavastikin alemmaksi. Ja muutos on jatkunut. Sähköistäminen myllersi ratapihoja, joiden hallitseviksi elementeiksi tulivat sähkörataportaalit ja ajojohdot. Samalla monet istutukset katosivat.

Niin kauan kuin muutokset tapahtuivat rautatieliikenteen kehityksen puitteissa, ne tulivat vaiheittain eikä yksittäisen muutoksen vaikutus murtanut perinteen voimaa. Jatkuva hoito ja hoidosta vastaavien pitkäaikainen toiminta - useat olivat VR:n palveluksessa elinikänsä - takasivat asema-alueiden yleisilmeen jatkuvuuden.

Nyt tilanne on toinen. Vain pieni osa asema-alueista ja rakennuksista on liikenteen käytössä. Osa on käyttämättömänä tai vuokrattuna, osa myyty yksityisille. Käytön muutos näkyy yhtenäisen hoidon puutteena, kulkureittien häviämisenä, kasvillisuuden villiintymisenä tai katoamisena, perinteisen istutustavan muutoksena tai rakennusten ja rakennelmien sijoittamisena rautatieperinteestä poiketen. Hoito-ohjeiden avulla voi löytää keinoja kunnioittaa asema-alueen perinnettä ja säilyttää sen omaleimaisuus, "rautatieläisyys".

Salon veturitallissa on taidemuseo. Kuvassa näkyy hieman veturitallin nurkkaa ja museon uudisrakennus. Kuva teoksesta Paluulippu, Tampere 2001.

Uusien rakenteiden kuten kierrätysastioiden sijoittaminen onnistuneesti edellyttää asema-alueen ja asemapuiston rakenteen ymmärtämistä. Perniössä uusi tielinjaus on katkaissut asema-alueen ja tuonut jäteastiat sen keskelle. Mirkka Niemi 2004.

Uusi alikulkuyhteys jakaa asema-alueen kahteen osaan. Yhteys asemalaiturille sekä pengerrysten istutus ja hoito vaativat selkeää vastuunjakoa eri osapuolten kesken. Kuva Siuntion asemalta, Mirkka Niemi 2004.

TEKNISET RAKENTEET

Valtionrautatiet on yhtiönä ollut hyvin itsenäinen ja vastannut alueensa vedestä, viemäröinnistä ja sähköistä. Sen vuoksi asema-alueelta talon ostanut saattaa yllättyä joutuessaan vastaamaan kunnalliseen verkostoon liittymisen kuluista.

Rata-alueella on usein erilaisia maanalaisia kaapeleita. Niiden tarkka sijainti on aina selvitettävä ennen kaivuutöiden alkua. RHK:n piirustusarkistosta voi löytyä sähkö- ja LVI-piirustuksia, joista näkee miten johdot kulkevat. Rata-alueen ulkopuolisten johtojen ja putkien paikat selviävät paikallisesta sähkölaitoksesta tai kunnan vesilaitoksesta. Käytännössä johdot voivat olla eri paikoissa kuin piirustuksissa, mutta maastotutkimuksen avulla voi päätellä niiden sijainnin.

Alueella olevista vesi- ja viemärijohdoista huolimatta joutunee asema-alueen uusi asukas hankkimaan oman vesi-, viemäri- ja sähköliittymän. Isännöitsijä yleensä tietää kuka urakoitsija on kaivanut johdot ja putket maahan. Ellei sijainti selviä näistä lähteistä, voi kääntyä LVI -liikkeen puoleen, joka selvittää kaapeleiden ja putkien tarkat paikat.

SUOJELU JA KAAVOITUS

Monet asema-alueet ovat ympäristö- ja museoviranomaisten luetteloissa, ja osa niistä kuuluu maankäyttö- ja rakennuslain tarkoittamien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden piiriin. Se edellyttää, että suunnittelussa ja rakentamisessa alueen ominaispiirteet on otettava kehittämisen lähtökohdaksi.

Osa asema-alueista sisältyy luetteloon, jonka kohteiden säilyttämistavoitteista on sovittu vuonna 1998 solmitulla valtakunnallisella sopimuksella ympäristöministeriön, Ratahallintokeskuksen, VR-Yhtymä Oy:n ja Museoviraston kesken. Kapiteeli Oy on myöhemmin liittynyt sopimukseen. Sopimusteksti ja asemaluettelo löytyvät osoitteesta http://www.nba.fi/fi/rautatierakennukset.

Rautatiealueen käytön ja omistuksen vaihtuessa on pyrkimyksenä uusia asemakaava, jolloin kaavamerkintä muuttuu aiemmasta - "Liikenteen alue" (LR) - uutta käyttöä vastaavaksi. Asema-alueen tai sen osan suojelu kaavalla edistää siihen liittyvien arvojen säilymistä. Suojelumerkinnät ja kaavamääräykset sisältävät suojelun ja kunnostamisen tavoitteet ja tavat. Myös asemapuisto voidaan suojella ja siihen voi kohdistua kaavamääräyksiä. Istutuksia ja kasvilajeja koskevia ohjeita voidaan antaa kaavaselostuksessa tai rakennustapaohjeissa.

Jos kaavamuutosta ei ole tehty, ei yleensä myöskään tonttijakoa ole toteutettu. Silloin asukas saa rakennusten oston yhteydessä vuokraoikeuden tietyn suuruiseen määrä-alaan. Määräalan koko ja kiinteistötunnus ovat kiinteistöteknisiä asioita. Niistä kuten kaavoituksestakin saa tietoa kunnasta. Sieltä selviää kohdistuuko kiinteistöön rasitteita, kaavamääräyksiä tai hoito-ohjeita.

Autojen pysäköinnin lisäksi tilaa on löydyttävä myös polkupyörille. Pyörät ja asfalttipiha on kuvattu Oulun asemaravintolan päädyssä vuonna 2003. Miia Perkkiö, Arkkitehtitoimisto Ark-Byroo.

Heinolan asemalla sijaitsevien pallopuiden ja puukujanteen kaltaisten asemapuiston osien säilyminen ja niiden hoito-ohjeita voidaan sisällyttää asemakaavaan ja rakennustapaohjeisiin. RHK/Paula Hurme 2002.

'Puutarhan tyylin tulisi sopia rakennuksen ja ympäristön kanssa yhteen' (Jenny Elfving)

HOIDON YLEISTAVOITTEITA

Hoito-ohjeet määrittelevät niitä ominaisuuksia ja toimenpiteitä, jotka turvaavat asema-alueen kulttuuriarvojen ja omaleimaisuuden säilymisen. Perusominaisuuksia ovat asemien välinen ja asema-alueen sisäinen hierarkia, sommittelun selkeys sekä rakennusrivin ja viheralueen radansuuntainen pitkänomainen muoto. Yhtenäisyyttä ja tunnistettavuutta luo asema-alueille tyypillisen kasvillisuuden käyttö. Ensisijaisena tavoitteena on asema-alueen rakenteen säilyttäminen.

Tarkoituksenmukaisuus

Tarkoituksenmukaisuus on ollut rautatieläisyyden, niin toiminnan, arkkitehtuurin kuin ympäristönhoidonkin perusperiaate ja se toimii hyvin myös ympäristön ja viheralueiden hoidon suunnittelun lähtökohtana. Se näkyy ympäristössä yksinkertaisuutena ja pelkistyneisyytenä.

Alueen sisäinen hierarkia

Asema-alueen kunnostamisessa pyritään säilyttämään jako eduspuistoon, varsinaiseen asemapuistoon, asuinalueeseen ja huoltoalueeseen, vaikka toiminnat näissä muuttuisivatkin. Muotokielen ei tarvitse noudattaa vanhaa, vaan ratkaisujen tulee kunnioittaa rautatieperinnettä.

Tyypillisen kasvillisuuden säilyminen

Tavoitteena on maisemallisen tilajaon ja kasvillisuuden säilyttäminen tai palauttaminen hoidon avulla ja käyttämällä uusissa istutuksissa perinteistä kasvilajistoa. Hoidon ja uudistamisen tulee perustua kasvillisuuden ja puistorakenteiden inventointiin sekä puuston kuntokartoitukseen.

Ajalliset kerrostumat ja niiden näkyminen on yksi asema-alueiden ominaispiirteistä. Historiallisesti merkittävillä asema-alueilla ja alueilla, jotka sijaitsevat keskeisellä paikalla taajamarakennetta, voidaan harkita tiettyjen historiallisten kerrosten korostamista palauttamalla valitulle ajalle tyypillisiä piirteitä.

Hoitosuunnitelman tekeminen yhdessä muiden asema-alueella asuvien ja toimivien kanssa edesauttaa asemapuiston yhtenäisyyden säilymistä. Usein asemarakennus jää vaille käyttöä (ylh.) ja sen lähiympäristö nurmettuu ja kasvaa umpeen kun taas asuinalueella uudet asukkaat jatkavat pihan hoitoa (kesk.). Marjapensaat aitan nurkalla ovat säilyneet Selänpään asemalla. RHK/Paula Hurme 2002.

INVENTOINTI JA HOITOSUUNNITELMA

Vanhan viheralueen kunnostaminen vaatii aikaa, kärsivällisyyttä ja ymmärrystä. Vanhat puut ja pensaat ovat asema-alueen tärkeimpiä ominaispiirteitä ja ansaitsevat vaalimista.

Hoitosuunnitelmaa tehtäessä on tunnettava oma alue. Menneisyyden selvittämisen ja nykytilanteen dokumentoinnin jälkeen kirjataan omat tavoitteet ja arvioidaan käytettävissä olevat resurssit (raha, aika ja työpanos sekä suunnitteluvaiheessa että tulevina hoitoa vaativina vuosina). On hyvä jos on mahdollista käyttää maisemasuunnittelun ja puutarha-alan ammattilaisia apuna. Se maksaa, mutta tuottaa yleensä paremman tuloksen ja säästää vaivaa, jopa rahaakin.

Suunnittelun tueksi ja omaksi iloksi kannattaa tiedot koota kansioon; siihen kerätään lähdeaineisto, maastoinventoinnin tulokset, suunnitelmat, valokuvat sekä hoidon seuranta.

Yhteistyö naapureiden kesken on sekä alueen kulttuurihistoriallisen luonteen että asemapuiston toiminnallisen ja taiteellisen yhtenäisyyden säilymisen kan-nalta tärkeää. Edes yleispiirteinen yhteinen hoito-suunnitelma ja historiikki auttavat kaikkia osapuolia, ja on puiston arvon säilymisen elinehto. Yhteistyö luo myös edullisen lähtökohdan hakea avustusta hoito-suunnitelman toteuttamiseksi. Avustuksia voi selvittää alueellisista ympäristökeskuksista.

Lähdeaineiston tutkiminen ja arviointi
- vanhat suunnitelmat ja valokuvat (mm. paikallis- ja maakuntamuseot, Rautatiemuseo, Museoviraston kuva-arkisto)
- kirjallisuuslähteet (mm. kunta/kaupunkihistoriat)
- entisten asukkaiden haastattelu
- on syytä aina arvioida lähdetietojen luotettavuus, sillä kaikki suunnitelmat eivät välttämättä ole toteutuneet sellaisinaan.

Maastoselvitykset
Tavoitteena on kartoittaa ja dokumentoida kohteen nykytila ja keskeiset piirteet. Muistiinpanot piirretään pohjapiirustukseen. Siihen tarvitaan pohjakartta, jonka malli löytyy sivulta 13.

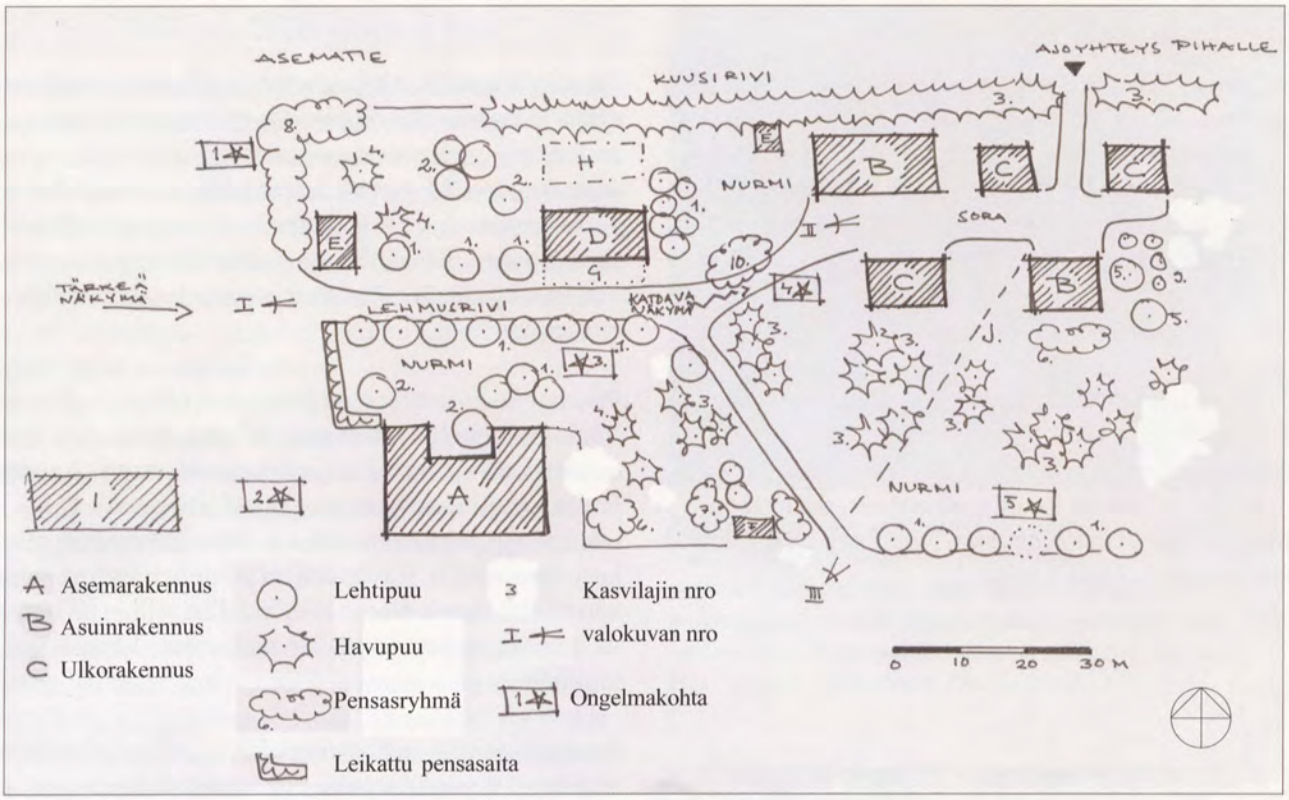
Työssä on otettava huomioon
- luonnonolosuhteet (maaston korkeussuhteet, maaperä, vesiolosuhteet, kasvustotyypit),
- kasvillisuuden yleispiirteet (tärkeimmät kasvustot ja yksinäiskasvit, kunto, vauriot, luonne)
- puusto (puulajit, koko, kunto, vauriot, ikäarvio, kasvumuoto, luonne)
- rakenteet (tiet, käytävät, tukimuurit, aitaukset, pinnoitteet). Näitä saattaa löytyä myös raunioituneina tai kasvillisuuden peittäminä, jolloin ne tai niiden jäänteet löytyvät kunnostuksen aikana.
- pahimmat vauriot ja häiriötekijät

Tarkastele ympäristöä eri vuodenaikoina!

Puiston käytön selvitys ja aineiston arviointi
- omistussuhteet (suunnittelun ja hoidon toteuttaminen yhdessä naapurin kanssa)
- nykyinen käyttö ja käyttöön liittyvät ongelmat
- suhde laajempaan ympäristöön (ympäristöä koskevat suunnitelmat, kaavoitus)
- säilyneiden historiallisten osien ominaislaatu ja merkitys

Kunnostus- ja hoito-ohjelma
- määritetään hoidon tavoitteet (suojeleva hoito, uusiminen, hoidon taso)
- hoito- ja toimenpideohjelman laatiminen: tavoitteet, aikataulu, kustannusarvio jne.
- määritetään/eritellään toimenpiteet lyhyelle, keskipitkälle ja pitkälle aikavälille
- esitetään toimenpiteet piirroksena (pohjakartalle)

Hoitotöiden raportointi
Hoito-ohjelman suunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota raportointiin:
- merkitään muistiin mitä ja milloin toimenpiteitä on tehty
- liitetään mukaan valokuvia lähtötilanteesta ja hoidon eri vaiheista. Näin helpotetaan tulevien vuosien työsuunnittelua ja kasvillisuuden hoidon seurantaa. Aikaisemmat toimenpiteet voidaan tarkistaa dokumenteista eikä tarvitse nojautua muistitietoon.



Esimerkki pohjakartasta. Pohjakarttaan merkitään rakennukset, kasvillisuus, käytävät, rakenteet ja maastonmuodot. Kartassa voi käyttää symboleja, selventäviä tekstejä tai numeroita, joiden avulla rakenteita tai kasvillisuutta on mahdollista eritellä. Siihen merkitään mielellään myös osa-alueiden nimitykset ja tärkeimmät näkymät (nuolilla). Lisäksi on hyvä osoittaa valokuvien kuvauspaikat. Kartta varustetaan merkintöjen selityksellä, mittakaavajanalla ja pohjoisnuolella. Mittakaava valitaan kohteen laajuuden mukaan. Pohjakartaksi käy myös maastossa piirretty, kuvassa esitetyn kaltainen, yksinkertainen kartta. Piirros Mirkka Niemi 2005.

Kuva Runnin asemalta Savon radalla osoittaa asema-alueiden lähtötilanteen: vasta rakennusten valmistuttua on istutusten vuoro. Rata rakennettiin vuosina 1902-03. Museovirasto.

KASVILLISUUS

Ikääntynyt kasvillisuus on asemapuiston tyypillisimpiä ongelmia. Käytöstä pois jääneillä asemilla puistoja on myös taimetettu. Kasvillisuuden villiintymisen myötä osa istutetusta kasvillisuudesta on kylväytynyt itsekseen ja muodostanut tiheitä kasvustoja. Villiintynyt kasvillisuus ja pensoittuminen on tukehduttanut toisia lajeja ja asema-alueen selkeälinjaiset piirteet katoavat vihreän kasvillisuusmassan kätköihin.

Raivaamisen ja niittämisen jälkeen ja kasvuolosuhteiden parantuessa saattaa vanhoja perennoja palautua. Kasveja voi myös yrittää tunnistaa vanhoista valokuvista. Hyviä lähteitä kasvilajien etsimisessä ovat taimistojen vanhat kasviluettelot. Niitä käytetään yleisesti puistojen entisöinnin tukena.

Puukujanne on tehokas keino jäsentää puiston rakennetta ja sommittelua. Pitäjänmäellä lehmuskuja reunustaa asemapuiston itäpuolen jakavaa raittia. Sirkka Valanto 1974. Museovirasto/RHO.

PUUKUJANTEET JA -RIVIT

Puurivejä ja pensasaitoja käytettiin palontorjunnallisista syistä ja erottamaan osa-alueita toisistaan. Tunnusomainen piirre on puistoa rajaava tien tai/ja radan suuntainen puurivi. Myös tärkeimpiä puistoteitä korostettiin puukujantein. Asema ja ratapiha on usein erotettu toisistaan puurivillä tai pensasaidalla. Näin ne toimivat maisemakuvaa jäsentävinä, rajaavina ja johdattavina elementteinä.

Puurivit ja -kujanteet ovat pääasiassa olleet yksilajisia. Yleisimpiä lajeja ovat lehmus, koivu, hopeapaju ja jalokuuset. Koivuja istutettiin erityisesti asemalle johtavien teiden varsille kun taas rataa rajasi lehmusrivi. Pienilehtisiä lajeja vältettiin niiden radalle aiheuttaman roskaamisen vuoksi. Havupuita on pitkinä rivistöinä radan varrella tai asema-alueen takalaidoilla, jolloin tavoitteena on ollut suojata asema-aluetta ja rataa lumelta ja tuiskuilta.

Puustoa uusittaessa on huomioitava, että puuriveillä ja erityisesti kujanteella tulee olla selkeä alku ja loppu. Tilavaikutelma syntyy puiden välimatkasta, koosta, lajista ja olemuksesta. Avainsanoja ovat säännöllisyys ja rytmi.

Säännöllisen puukujan tai -rivin aikaansaamiseksi on kaikki puut uusittava samalla kertaa. Koko puurivin uusimista ei kuitenkaan tule tehdä, jos rivistöstä puuttuu tai joudutaan poistamaan vain muutama puu. Sen sijaan jos huonokuntoisia puita on useita, voidaan kujanne/rivi uusia. Joissakin tapauksissa on luontevaa, että puukuja/rivi muuttuu ajan myötä puuryhmiksi tai yksittäispuiksi. Tämä tulee kyseeseen erityisesti pitkäikäisten puiden, kuten tammen, vaahteran ja saarnen, kohdalla.

PUURYHMÄT JA MAISEMAPUUT

Runsaat havupuuistutukset on yleensä sijoitettu useamman puun ja joskus useamman lajinkin ryhmiin. Puut ovat tuoneet suojan lisäksi vihreyttä pitkään talvikauteen ja kesällä tummuutta sekä syvyyttä kesävihreiden koristekasvien joukkoon ja taustaksi. Käytetyimpiä havupuulajeja ovat olleet kuusi, sembramänty, siperianpihtakuusi ja lehtikuuset.

Puuryhmän - yleensä 3-6 puuta - taimet näyttävät istutettaessa pieniltä ja puiden kasvuominaisuudet tuleekin huomioida lajeja valittaessa. Yksittäinen puu toimii ns. maisemapuuna, jolla voidaan korostaa puiston tärkeää kohtaa.

PUIDEN HOITO

Vanhaa ja kookasta puustoa on syytä käsitellä erityisen harkiten, koska uusien puiden kasvattaminen vie vuosikymmeniä. Silmämääräinen kuntokartoitus tehdään kerran vuodessa ja kannattaa pyytää viheralan ammattilaista arvioimaan tilanne tietyin väliajoin. Kartoituksen perusteella päätetään mm. vaarallisten puiden poistosta, lisätutkimuksen tarpeesta, oksien tuenta-, leikkuu- ja lannoitustarpeista. Kaato tai leikkuu kannattaa jättää puunhoidon ammattilaiselle.

Asemakaava-alueella ei saa kaataa puita ilman erityistä lupaa. Myös yleiskaavassa saattaa olla määräys vaadittavasta maisematyöluvasta. Ennen kaatamista on hankittava lausunto rakennusvalvontaviranomaiselta.

Lähes kaikki puut on mahdollista hoitaa kuntoon leikkaamalla. Iäkkäästä puusta poistetaan vain kuolleita, sairaita tai vahingoittuneita osia, lyhennetään ylipitkiä oksia ja yleisesti ottaen siistitään. Suurempien oksien poistossa tulleisiin haavoihin on syytä käyttää haavavoidetta. Puun yleiseen rakenteeseen vaikuttavat leikkaukset tulee tehdä 30 vuoden ikään mennessä.

Monille lajeille paras leikkausajankohta on varhainen kevät ennen lehtien puhkeamista, eli maalis-huhtikuu. Keväällä leikattavia ovat mm. jalava, tuomi, lehmus, poppelit, saarni, omenapuut ja tammi. Runsaasti mahlaa vuotavat puut esim. luumut, kirsikat, koivut, vaahterat ja hevoskastanja leikataan elo-syyskuussa.

Puiden tyviltä poistetaan nurmikko ja rikkaruohot 60-150 cm:n alueelta. Mullan voi peittää katteilla kuten puunkuorella, hakkeella, maatuneella kompostilla tai ruoho-silpulla. Ne pitävät rikkaruohot pidempään loitolla ja vähentävät kastelun tarvetta. Ennen kuoren tai hakkeen levitystä maa on lannoitettava.

Runko- ja juurivesat poistetaan näkyvimmillä paikoilla vuosittain, muualla n. 2-3 vuoden välein. Nuoria, itsestään levinneitä lehtipuita sen sijaan tulee pitää kurissa ja liian lähelle rakennuksia tulleet pensaat ja puut on raivattava pois. Pensaiden sekaan kasvaneet puuntaimet poistetaan sahaamalla ne keväällä poikki maanrajasta.

Rautatieläisyyden symboliksi on noussut ylipuutarhuri Kalle Jokelan kehittämä "Rautatieomenapuu". Turun Sanomat kirjoitti 1982, että "Kukka-Kalle" pääsi luonnonhistorian sivuille risteytettyään omenapuut niin, että niiden oksat rupesivat kasvamaan alaspäin. Kuva Viinijärveltä, RHK/Paula Hurme 2002.

Leikkaamiseen on aina oltava pätevä syy:

- kaksoislatva ja kuolleet oksat
- repeämiselle alttiit ja liian jyrkässä kulmassa kasvavat oksat
- sairaat, vioittuneet tai puun sisälle kasvaneet oksat
- häiritsevästi tiellä olevat oksat tai haara
- toisia oksia pahasti hankaavat oksat
- runko- ja juurivesat

Leikattaessa tulee muistaa:

- kuolleita oksia voi poistaa koska tahansa
- kookkaat oksat poistetaan useana kappaleena puun repeämisen estämiseksi
- oksia poistettaessa ei saa vioittaa oksankaulusta
- runsaasti mahlaa vuotavia puita leikataan mahdollisimman vähän
- puun luontaista kasvutapaa pitää aina kunnioittaa
- vältetään isojen oksien poistoa ja suuria haavapintoja
- mitä nuorempana oksa poistetaan, sen paremmin leikkaushaava paranee

Asemapäällikön talon istutuksia Kaskisten asemalla vuonna 1974 (ylh.) ja pallopuita Heinolassa vuonna 2002. Kuvat Sirkka Valanto, Museovirasto/RHO ja RHK/Paula Hurme.

Asemapuistosta löytyy lukuisia erilajikkeisia pensaita vapaasti kasvavina ja muotoon leikattuina. Piirros Mirkka Niemi 2005.

PENSAAT

Pensasistutuksilla korostettiin erityisesti käytävien risteysalueita ja aukioita, runsaasti leikattuja pensasaitoja käytettiin mm. rajaamassa rataa ja puistoa sekä erottamaan ja suojaamaan piha-alueita. Tyypillisin pensasaitakasvi on ollut orapihlaja. Myös nykyään ensisijaisen rajaavan elementin tulisi olla pensasaita tai aidanne. Suuria yli 10 kappaleen pensasryhmiä ei juuri käytetty. Tyypillisiä lajeja ovat syreenit, orapihlaja, hernepensas, hanhikki, kanukka, tuomipihlaja, happomarja, tuhkapensaat, angervot ja ruusut. Orapihlajasta ja syreenistä käytettiin myös rungollisia muotoja, jotka leikattiin pallopuiksi.

Yksittäisinä pensasistutuksina käytettiin yleensä suuriksi kasvavia kasveja kuten kanukka, tuomipihlaja, hernepensas ja angervot. Erityisesti 1900-luvun alun puistoissa tyypillinen lehtimaja oli hevosenkengän muotoinen ja pensaskasvina käytettiin pääasiassa syreeniä. 1950-luvulta alkaen suunnitelmissa esiintyy neliön muotoisia lehtimajoja.

Yksittäispensaana paljon käytetty isotuomipihlaja on hoitamattomilla alueilla kylväytynyt runsaasti ympäristöön muodostaen jopa pikkumetsiköitä. Terttuseljaa ja koiranheisiä istutettiin käymälöiden ympärille suojaistutuksiksi ja rakennusten purkamisen jälkeen ne yhä ilmentävät näiden sijaintia. Suosittuja köynnöskasveja olivat villiviini ja köynnöskuusama.

Alasleikkausta kestävät mm.:
pensasruusut mm. hansa-, kiilto-, nukke-, keijun- ja kurttulehtiruusut, happomarjat, hortensiat, pajut ja tuoksuvatukka; monet angervolajit (paju-, norjan-, virpi-, keiju-, ruusu-, pihlaja- ja japaninangervo), lumimarjapensas, pensashanhikki, sinikuusama ja seppelvarpu sekä ainavihanta mahonia.

Keväällä kukkivia lajeja leikataan tarvittaessa vasta kukinnan jälkeen. Tällaisia ovat mm.:
juhannusruusu, kultaherukka, kääpiömanteli, marjaomenapensas, norjanangervo, onnenpensaat, persiankeltaruusu, ruusuorapihlaja, ruusukvitteni, tuomipihlajat, syreenit ja vihmat.

Harvennettavia pensaita ovat:
kanukat, aroniat, hopeapensaat, heidet, kello-, kota- ja rusokuusamat, marjaomenapensas, pensashanhikit, pähkinäpensas, tyrni, syreenit, tuomipihlaja, vihmat, tuhkapensaat, onnenpensaat, terijoensalava.

PENSAIDEN HOITO

Pensaista leikataan mm. edellisvuotiset kukinnat, selkeästi muodosta ulos kasvaneet, katkenneet sekä sairaat versot. Ränsistyneet, kuolleet sekä pahasti hankaavat versot ja oksat poistetaan. Istutusalueen ulkopuolelle levinneet juurivesat poistetaan maata myöten. Leikkausajankohdat ovat kasvilajikohtaisia, ohjenuorana on kasvien luonnollinen kasvutapa ja muoto.

Alasleikkausta vältetään. Se voidaan tehdä, jos kasvusto on erittäin ränsistynyttä ja pensaat kaljuuntuvat alaosistaan. Nuorennuksen voi tehdä hyvin versoville pensaslajeille, esim.orapihlaja- tai hernepensasaidoille. Versot lyhennetään noin 20-30 cm:n mittaisiksi. Työ ajoitetaan aina kevääseen ja sen voi uusia noin 4-5 vuoden välein.

Havukasveja ei tarvitse käsitellä, ellei niitä ole istutettu leikattavaksi pensasaidaksi. Havupensaat voidaan siistiä leikkaamalla mihin vuodenaikaan tahansa eli poistaa kuivat, paleltuneet, sairaat ja katkenneet versot.

Pensasalueet kitketään säännöllisin välein muutaman kerran kasvukaudessa, julkisissa puistoissa useammin. Istutusvuonna tai alasleikkauksen yhteydessä ne voidaan kattaa. Mikäli on oletettavissa että havupensaat kärsivät kuivattavasta kevätauringosta, ne tulee suojata jo syksyllä.

Pensasaita

Pensasaitaa leikataan 1-2 kertaa kesässä. Jos tyydytään kertaleikkaukseen, se tehdään kesäkuun lopulla. Leikkauksessa tasataan päällys ja muotoillaan sivut. Uutta kasvua jätetään jäljelle vain parin sentin verran. Pallopuut ja muut muotoon leikatut puut tai pensaat tulee leikata vuosittain.

Havukasveja ei leikata istutettaessa. Aidan annetaan kasvaa korkeutta mutta sivuja leikataan joka vuosi. Latvoja ryhdytään leikkaamaan vasta kun aita on saavuttanut sopivan korkeuden. Uutta kasvua on jätettävä joka vuosi pari senttiä niin sivuille kun latvaoksiinkin. Kuusiaitaa ei siis voi myöhemmin nuorentaa leikkaamalla.

KUNTOISUUSKILPAILUJA

Asema-alueiden hoito ei ollut vain keskus- ja piiripuutarhoiden työntekijöiden asia, vaan myös asemien työntekijöiltä toivottiin aktiivista osalllistumista oman alueen kaunistamiseen. 1950- ja 60-luvuilla järjestettiin kilpailuja sekä asemien että asukkaiden kesken parhaimmin hoidetusta alueesta.

Asemien välinen kilpailu perustui Rautatiehallituksen päätökseen ja sen tarkoituksena oli tehostaa asemien kaunistamista ja hoitoa. Kilpailuun osallistuivat ilman erityistä ilmoittautumista kaikki liikkennenpaikat paitsi ne suuret asemat, joita VR:n puutarhalaitos hoiti.

Asemat kilpailivat kolmesta eri teemasta : kasvillisuudesta ja ympäristöstä, viihtyisyydestä (penkit, mainokset ja muut) sekä yleisvaikutuksesta.

Valtionrautateiden sosiaalitoimi vastasi puolestaan kotipihakilpailuista. Niissä kilpailtiin kahdessa eri ryhmässä: rautateiden asuntoalueet kilpailivat 1-2 perheen vuokra-asuntojen pihoista ja omakotitalon omistavat rautatieläiset omista kotipihoistaan. Vuokralaisina pihojaan hoitavia osallistui kilpailuun vain

Ympäristönhoitokilpailun satoa vuodelta 1955. Kilpailukuvat ovat poikkeuksetta eduspuistosta. Huomaa aitaustapa Asunnan asemalla (yläkuva). Alhaalla Kiuruveden asema. Suomen Rautatiemuseon kokoelmat.

NURMI VAI NIITTY

Vanhan nurmen vaivat johtuvat useimmiten maan tiivistymisestä. Nurmikkoa voidaan ilmastaa tekemällä reikiä esim. talikolla ja haravoimalla niihin turvehiekkaseosta. Nurmen aukkoja voi paikata keväällä tai syyskesällä kun maassa on luontaisesti kosteutta. Kuollut kasviaines poistetaan, pintamaa kuohkeutetaan ja tarvittaessa lisätään kasvualustaa. Paikkauskohtaan kylvetään siemenseos, se peitetään kevyesti multa-hiekkaseoksella ja jyrätään. Jos nurmi on erittäin huonokuntoinen ja uudistusalue laaja, on käytännöllistä uudistaa koko nurmikko. Siemenseoksista saa lisätietoja siemenkaupoista ja taimistoista. Yleislannoitus annetaan tarvittaessa heti lumen sulamisen jälkeen.

Julkisilla viheralueilla erityisesti rakennusten läheisyydessä siistin ja täsmällisen vaikutelman saamiseksi tulisi nurmikon reunat kantata.

Käytöstä poistuneita liikennealueita ja vähäisempiä viheralueita voidaan hoitaa niittyinä ja ketoina niittämällä niitä säännöllisesti tai laiduntamalla. Näin säilytetään avoimuus ja vältytään taimettumiselta. Vesakot poistetaan tarvittaessa ja alue niitetään 1-2 kertaa kasvukaudessa. Jos niityllä on yksi- tai kaksivuotisia lajeja, niiton on tapahduttava vasta siementen tuleentumisen ja karisemisen jälkeen. Raivaus- ja niittojätteet kerätään pois ja kompostoidaan. Laiduntaminen edellyttää asianmukaisia aitoja ja portteja.

KESÄKUKAT JA PERENNAT

Rakennukset ja rakenteet ovat suunnittelutyylien kanssa ohjanneet kesäkukkien ja perennojen sijoittelua ja muotoilua. Ne sijoitettiin ennen kaikkea asema- sekä asuinrakennusten läheisyyteen, korostamaan sisäänkäyntiä ja oleskelualueita. Asemarakennuksen ohella koristeellisimmat istutukset olivat asemapäällikön pihassa. Siirryttäessä virkahierarkiassa alaspäin muuttuivat kukkaistutukset vaatimattomimmiksi. Rakennusten läheisyydessä istutukset noudattivat niiden muotoja. 1950-luvulla oleskelualueiden yhteydessä käytettiin myös vapaamuotoisia istutusaloja. Uusia istutuksia suunniteltaessa tulee sommitelmissa noudattaa perinteisiä istutustapoja. Kukkaryhmiä ei tule sijoittaa hajalleen nurmialueelle.

Heinän korkeudesta huolimatta eduspihan reunat ovat täsmällisesti rajatut ja yleisvaikutelma on siisti. 1900-luvun alun kuvassa kiveys vahvistaa rajausta Siilinjärven asemalla (ylh), mutta vielä 1970-luvulla Ahmaksessa eduspihan niittymäisellä nurmikolla on suorat kulmista kaartuvat rajat (alh.). Ylempi postikorttikuvan kuavaaja on Victor Barsokevitsch 1906 /Kuopion museo, alemman kuvan Sirkka Valanto 1974, Museovirasto/RHO.

Kasvillisuutta uusittaessa on syytä ymmärtää asemapuiston osa-alueiden luonne. Tavaramakasiinin edusta on perinteisesti käytännön pakosta ollut avoin eikä sinne pidä istuttaa eikä antaa itsekseen levinneiden puiden tai pensaiden kasvaa. Edusta on syytä pitää avoimena. Sirkka Valanto 1974, Museovirasto/RHO.

Puiston ja puutarhan hoito edellyttää parhaimmillaan suurta ahkeruutta. Työoimavaltaisista hoitotoimista ryhdyttiinkin luopumaan 1970-luvulla. Nuppulinnan arkistossa oleva lehtileike vuodelta 1948 kertoo vielä askareista, joita asema-alueilla tarvittiin edustavan asemapuiston hoitamiseksi. Suomen Rautatiemuseon kokoelmat.

TÄYDENTÄVÄT ISTUTUKSET

Kasvit valitaan käyttötarkoituksen, kasvupaikan ja kasvien omien ominaisuuksien mukaan. Hoidon tarve määritellään jo suunnitteluvaiheessa. Asema-alueen kasvillisuuden perinteisiä käyttötapoja tulisi kunnioittaa ja hyödyntää istutuksia suunniteltaessa. Tärkeitä, mutta käytännössä liian usein unohdettuja, seikkoja ovat kasvien lopullinen korkeus, kasvunopeus, kasvutapa ja tilantarve. Kotimaista alkuperää olevat taimet ovat sopeutuneet vaihtelevaan ilmastoomme, lyhyeen kesään ja talven koviin pakkasiin.

Maanalaisten kaapeleiden tai vesi- ja viemärijohtojen päälle ei pidä istuttaa puita. Isokokoisia puita ei tulisi myöskään istuttaa n. 6-8 metriä lähemmäs talon seinää, sillä puun juuret voivat vahingoittaa rakennuksen perustuksia. Suureksi kasvavia puita ei saa istuttaa sähkö- ja valaisinjohtojen alle tai läheisyyteen, koska liian lähelle johtoja kasvavat puut joudutaan katkaisemaan. Johtojen alle voidaan istuttaa matalakasvuisia puita ja pensaita. Mikäli puu halutaan istuttaa lähelle tontin rajaa, on asiasta syytä neuvotella naapurin kanssa.

Kodin Kuvalehti 1948/5.

↑ Vehmainen on istutusten rehevyydessä nimensä mukainen.

Salon asemapäällikön asunnon edessä terveheitä kävijää tällainen näköala.

Pääkaupunkilaiset saavat ihailla tällaista istutusrikkautta.

Kukkien loistetta ja vihantaa vehreyttä EI OLE UNOHDETTU RAUTATEILLÄKÄÄN

KASVILUETTELO

Asemapuistojen istutussuunnitelmissa oli useimmiten mukana kasviluettelo, mutta kasvit oli merkitty hyvin yleisesti, ilman lajikemerkintää (esim. koivu, kannukka). Tähän luetteloon on koottu yleisimpiä suunnitelmissa esiintyneitä lajeja tai lajikkeita jotka mainitaan niissä erityisesti. Kasvien nimien kirjoitus oli vaihtelevaa, tässä on käytetty yleisiä nykynimityksiä. Suluissa on luetteloissa mainittu nimi.

Havupuut

Abies palsamea (Abies palsami) = palsamipihta
Abies concolor = harmaapihta
Abies lansiocarpa = lännenpihta
Abies sachalinensis = sahalininpihta
Abies sibirica = siperianpihta
Larix sibirica = siperianlehtikuusi
Picea abies = metsäkuusi, kuusi
Picea omorika = serbiankuusi
Picea punges= okakuusi
Picea punges 'Glauca'= hopeakuusi
Pinus cembra = sembramänty
Pinus mugo = vuorimänty
Pinus sylvéstris = mänty
Pseudotsuga menziesii = douglaskuusi
Thuja occidentalis = kanadantuija
Thuja occidentalis ' Fastigiata'= pilarituija

Lehtipuut

Malus prunifolia 'Hyvingiensis' = rautatieomenapuu
Acer platanoides = vaahtera
Acer plat. Reitenbachii?
Betula pendula = rauduskoivu
Betula verrucosa = rauduskoivu
Betula pubescens = hieskoivu
Fraxinus excelsior = saarni
Fraxinus pennsylvanica= punasaarni
Populus balsamifera 'Elingata'= palsamipoppeli
Populus x berolinensis = berliininpoppeli
Prunus padus = tuomi
Prunus maackii= tuohituomi
Salix alba 'Argentea'= hopeapaju
Salix 'Sibirica' = hopeasalava (hopeapaju) (hopeapajun aikaisempi lajikenimi oli 'Sericea' tai 'Splendens'
Sorbus aucuparia=kotipihlaja
Sorbus aucuparia 'Pendula' = riippapihlaja
Sorbus hybrida = suomenpihlaja
Sorbus intermedia=ruotsinpihlaja
Sorbus aria = saksanpihlaja
Tilia cordata (Tilia cordabata)= metsälehmus
Tilia vulgaris = puistolehmus
Ulmus glabra = vuorijalava
Ulmus glabra 'Exeniensis'= kartiojalava
Ulmus laevis= kynäjalava
Quercus robue= tammi

Pensaat

Acer tataricum=tataarivaahtera
Amelanchier = tuomipihlaja
Amelanchier spicata = isotuomipihlaja
Aronia melanocarpa = marja-aronia
Berberis=happomarjat
Caragana arborescens = siperianhernepensas
Caracana arborescens 'Lorbergii' =sulkahernepensas
Crataegus grayana (Crataegus coccinæ) = aitaorpihlaja (rungollista muotoa leikattuna ns.pallopuu)
Cornus alba = idänkanukka
Cornus alba = Lännenkanukka (Useita lajikkeita mm.'Sibirica'= korallikanuka, 'Arenteomarginata = Laikkukirjokanukka, 'Gouchaultii'(Cornus Gouchaultii) = keltakirjokanukka
Corylus avellana = euroopanpähkinäpensas
Cotoneaster = tuhkapensaat
Euonymus europaeus = euroopansorvaripensas
Lonicera coerulea = sinikuusama
Lonicera tatarica = rusokuusama
Potentilla frut. = pensashanhikki
Philadelphus coronaries = pihajasmike
Rosa rugosa = kurttulehtiruusu
Sambucus raceosa = terttuselja
Spirea = angervot
Symphoricarpos albus = valkolumimarja
Syringa x henryi = puistosyreeni
Syringa josikæa = unkarinsyreeni
Syringa vulgaris = pihasyreeni
Taxus cuspidata = japaninmarjakuusi
Viburnum opulus= koiranheisipensas

Kesäkukat ja perennat

Tyypillisiä kesäkukkalajeja olivat mm. verenpisara - myös rungollinen muoto, verbena, petunia, samettikukka, pelargonia - myös rungollinen muoto, begoniat, daaliat ja lobelia. 1960-luvulla yleistyivät mm. kesäsypressi, salkoruusu ja risiini. Lisäksi saunio, rungollinen muoto ja hopeavillakko/hopealehti. Kevätkukintaan käytettiin narsisseja ja tulppaaneja.

Yleisiä kaksivuotisia lajeja ja perennoja olivat mm. harjaneilikka, tarhaorvokki, pioni, ritarinkannus, hopeahärkki, pikkutalvio, kaukasianmaksaruoho, etelänkevätesikko, nukkapähkämö, tatar, syysleimu, syyshortensia, ryhmäruusut.

ULKORAKENNUKSET JA UUSIEN RAKENNUSTEN SIJOITTAMINEN

Uudet rakennukset sijoitetaan ensisijaisesti purettujen rakennusten paikalle. Niiden tulee olla yksinkertaisia ja tarkoituksenmukaisia sekä sopia mittasuhteiltaan, materiaaleiltaan ja värimaailmaltaan alueen muihin rakennuksiin. Rakennukset tulee ensisijaisesti sijoittaa radan suuntaisesti ja alueen raitin varrelle perinteisen tavan mukaisesti.

Talousrakennukset, maakellarit ja kaivot ovat tärkeä osa vanhaa asemamiljöötä, joten ne kannattaa kunnostaa ja säilyttää, samoin puistossa sijaitsevat huvimajat ja kaivon kansirakennelmat. Pihamailla huvimajoja on ollut harvoin, ja nykyaikaiset rakennelmat kuten grillikatokset tai pergolat kannattaa suunnitella hyvin ja liittää pihaan istutuksin. Myös roska-astiat tulisi sijoittaa pihaan mahdollisimman huomaamattomasti mm. aidan tai ulkorakennuksen suojaan.

Ohjeita rakennusten korjaukseen löytyy Rautatierakennusten korjausohjeista nro 2.

AIDAT JA AITAAMINEN

Junien nopeuden kasvu, niiden aiempaa hiljaisempi ääni sekä rautatierakennusten siirtyminen muuhun kuin liikenteen käyttöön antavat yhä useammin aiheen aidata rata ja rakennukset. Tarkoituksena on ennen kaikkea henkilövahinkojen torjuminen, kotieläinten suojaaminen liikenteen vaaroilta ja radan ylittämisen estäminen vaarallisissa paikoissa.

Eduspuistossa on perinteisesti käytetty sekä pensasaitaa että muista materiaaleista tehtyjä aitoja suojelemaan istutuksia tai asemarakennuksen päädyssä asuneen asemapäällikön pihaa. Muita asuinpihoja on harvemmin erotettu aidalla muusta puistosta. Sen sijaan asema-alueen taajaman puoleisella laidalla on saattanut olla kuusi- tai orapihlaja-aita.

Jos asemaympäristössä on vanhaa aitaa, kannattaa harkita sen kunnostamista. Vanha, kunnostettu aita sopii usein paremmin ympäristöönsä kuin uusi elementtirakenteinen verkkoaita. Alueen vanhoja aitamalleja kannattaa tutkia valokuvista sekä kirjallisista kuvauksista ja käyttää näitä tietoja apuna uuden aidan valinnassa.

Ratahallintokeskuksen julkaisu Asema-alueiden aidat sisältää ohjeita ja neuvoja, jotka koskevat asema-alueilla tehtäviä aitaustöitä. Julkaisu neuvoo niin rakennuttamisesta vastaavia henkilöitä, kuin uusia omistajia ja vuokralaisia aitojen valitsemisessa ja rakentamisessa. Julkaisua voi tiedustella Ratahallintokeskuksesta (www.rhk.fi).

Kankaanpään asemalla lisärakennus on sijoitettu onnistuneesti samaan riviin etualan vanhan talousrakennuksen viereen. Kuva teoksesta Paluulippu, 2001.

Ohjeita:
Ennen aidan rakentamista on syytä varmistaa kunnan rakennustarkastajalta, onko asemakaavassa tai rakennusjärjestyksessä määräyksiä aitojen sijoituksesta. Tällöin selviää myös onko aidan rakentamisesta tehtävä toimenpideilmoitus tai haettava toimenpidelupa, ja miten rajanaapureiden kuuleminen on hoidettava.

KOHONNUT MAANPINTA

Kohonnut maanpinta on usein ongelma tontilla. Maan pintaa tulisikin seinän vieressä laskea ja korvata pintamaa vettä hyvin läpäisevällä kerroksella, esim. soralla.

Maanpinta muotoillaan siten, että vesi valuu joka puolelta poispäin rakennuksista ja edelleen hallitusti sadevesiviemäriin tai kunnostettujen avo-ojien kautta maastoon. Avo-ojat ovat nykyisin monin paikoin vain painanteita, eivätkä johda vesiä pois riittävän tehokkaasti. Vanhat avo-ojat kunnostetaan ja pintavesikourut puhdistetaan säännöllisesti.

Nurmikoilla ja istutusalueilla varsinaista kuivatusta ei useinkaan tarvita, vaan liika vesi ohjataan pois maastoa muotoilemalla. Salaojituksen lisäämistä tulee harkita tarkoin ja usein riittääkin pintavesien alkuperäisen valumissuunnan palauttaminen.

KÄYTÄVÄT JA PINNOITTEET

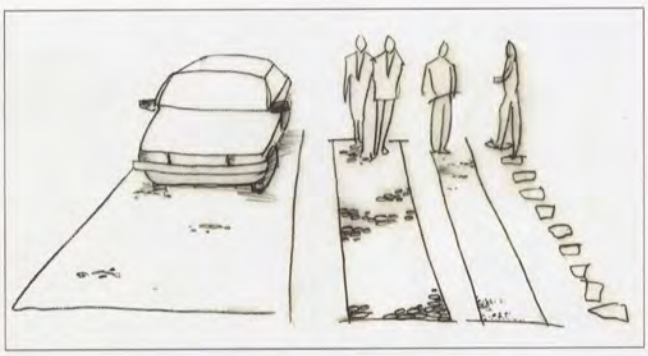
Puistokäytävät ja piha-alueet olivat hiekkapintaisia, myöhemmin pintamateriaalina on käytetty soraa ja kivituhkaa. Yleisölle tarkoitetut alueet, kuten laiturit sekä asemarakennuksen, makasiinin ja yleisökäymälän edustat päällystettiin kenttäkiveyksillä ja myöhemmin asfaltilla. (Maakerrosten alta voi yhä löytyä vanhaa kenttäkiveystä!) 1950-luvun puistosuunnitelmissa puiston pienet oleskelualueet ja myös pieniä osia käytävistä on päällystetty liuskekivellä.

Ulkonäköön vaikuttavat mm. väri, pinnan karkeus ja kuviointi. Kunnossapito-ominaisuuksien on sovittava käyttötarkoitukseen (mm. kulutuksen ja talvikunnossapidon kestävyys, korjattavuus).Pintarakenteet tulee säilyttää luonnollisina ja rakenteissa kannattaa ensisijaisesti suosia aitoja luonnonmateriaaleja. Keinotuotteet, kuten betonikivet luovat vaihtelevuuden sijasta sekavuutta ja yksitotisuutta ja niitä tulisikin välttää. Hiekkakäytävät ja luonnonkivimateriaalit nostavat ympäristön arvoa ja viihtyisyyttä sekä jatkavat perinnettä.

Teräväreunainen sepeli on muotonsa ja yleensä myös värinsä puolesta vieras materiaali historiallisiin ympäristöihin. Myös kivituhkapintaista käytävää tehtäessä tulisi väri valita muistuttamaan paikan luontaisen hiekan/soran väriä. Näin käytävistä saadaan mahdollisimman luontevan näköisiä.

Luonnonkiveyksen parhaita ominaisuuksia ovat kestävyys, pitkäikäisyys ja kauneus. Niitä on myös helposti saatavilla. Kivien asennus tehdään samoilla menetelmillä kuin muutkin kovat pinnoitteet.

Maanpinnan kohoaminen vaikuttaa sekä asemapuiston ulkonäköön (esteettinen haitta) että veden valumissuuntaan. Sen vuoksi esimerkiksi asemalaituria kohotettaessa on syytä pohtia sen vaikutusta laajemmallekin asemapuistossa. Siuntio, RHK/Paula Hurme 2002.



Ajotien sopiva leveys on alle 3 metriä ja kaksi ihmistä kulkee rinnakkain hieman yli metrin levyisellä (120 cm) käytävällä. Yhdelle tarkoitettu käytävä (80 cm) voidaan korvata myös askelkivillä. Piirros Mirkka Niemi 2005.

LÄHTEET JA KIRJALLISUUTTA

Yleistä

***Elfving**, Jenny, Puutarhasuunnitelmia pienviljelijöille, Helsinki 1913.*

***Elfving**, Jenny, Kukkaviljelys avomaalla. Yksi- ja kaksivuotiset kukat sekä avomaata varten viljeltävät ruukkukasvit, Helsinki 1921.*

***Elfving**, Jenny, Suomalaista puutarhataidetta, Helsinki 1929.*

***Karlsson**, R,, Kodin kukkaistarha. Opas monivuotisten, ruohovartisten koristekasvien viljelyssä, käyttäminen ja lisääminen, Porvoo 1924*

***Karlsson**, R, Kesäkukat. Opas kerholaisille ja muillekin, Porvoo 1932.*

***Kornmann**, J.K, Uudenaikaisesta puutarhataiteesta. Puutarha 9,1909.*

***Krannila,** Anssi, Hyvä Hyötytarha, 1995.*

***Luostarinen,** Katri, Puutarha ja maisema, Porvoo 1951.*

***Miettinen**, Tuovi ja Veijo, Saario, Meeri ja Vainio Hannele, Arkko, Senja, Hämäläinen-Forslund, Pirjo, Koskinen, Veikko, Krannila, Anssi, Hyvä hyötytarha, 1995.*

***Portti puutarhaan**. Historiallisten puistojen inventointiopas. Ranja Hautamäki (toim.). Museoviraston rakennushistorian osaston julkaisuja 21, Helsinki 2000.*

***Sinkkilä**, Jyrki, Historiallinen puutarha – menneisyyden suojeltava muistomerkki. Puutarha 1994, extra 95.*

Kasvillisuus

***Alanko**, Pentti - Regårdh, Elina, Suomalainen piha ja puutarha, Jyväskylä 2004.*

***Alanko**, Pentti, Puut ja pensaat, Porvoo 1993.*

***Alanko**, Pentti - Kahila, Pirkko, Ukonhattu ja ahkeraliisa. Perinteiset koriste- ja hyötykasvit, Keuruu 1994.*

***Alanko**, Pentti - Kahila, Pirkko, Palavarakkaus ja särkynytsydän sekä muut perinteiset koristekasvit, Tampere 1992.*

***Alanko**, Pentti, Tammen suuri puutarhakirja 1-2, Helsinki 1998.*

Dendrologian seuran puisto-oppaat.

***Hämet-Ahti**, Leena - Palmen, Annikki - Alanko, Pentti - Tigerstedt, Peter M.A, Suomen puu- ja pensaskasvio, Helsinki 1992.*

***Hämet-Ahti**, Leena, Kasvisto suomalaisissa puutarhoissa, Puutarha 4 B, 1992.*

***Lindholm**, Johanna - Åkersson, Torbjörn, Puutarhan puiden ja pensaiden leikkaaminen, 2002.*

Rautatieläisyys

***Helminen**, Anna, Asemapuistot kulttuuriperintönä. Painamaton käsikirjoitus,[SJ:n hallussa oleva kappale] .*

***Joutsalmi**, Sinikka, Asemapuisto. Hortus Fennicus. Suomen puutarhataide. Viherympäristöliitto ry. Puutarhataiteen seura ry. Helsinki 2001.*

***Joutsalmi**, Sinikka, Asemapuisto työ- ja asuinympäristönä. Muistomerkki Puusta perinnöksi. Juhlakirja Pekka Kärjelle 16.4.200, Jyväskylä 2000.*

***Karhu**, Niilo, Havaintoja rautatieasemien istutuksista syksyllä 1988. Painamaton käsikirjoitus, [SJ:n hallussa oleva kappale].*

***Oulun asema-alue**. Asemapuiston inventointi. Arkkitehtitoimisto Ark-Byroo, 28.11.2003. Painamaton moniste. [Oulun kaupungin teknisen viraston tilaama selvitys.]*

***Paluulippu**. Kulttuurihistoriallisesti merkittävien asema-alueiden uusi käyttö. Tampereen teknillinen korkeakoulu, Tampere 2001.*

***Saarinen**, Laura, Rautatie kaupungissa. Rautatiealueet osana Vaasan kaupunkirakenteen kehitystä. Länsi-Suomen ympäristökeskuksen moniste 22/1998.*

***Valanto, Sirkka,** Suomen rautatieasemat vuosina 1857-1920, Museovirasto, rakennushistorian osasto, julkaisu 11, Helsinki 1982.*

***Veijola-Reipas**, Ritva, J.K. Kornmann Valtionrautateiden puutarhurina ja Alavuden asemapuistosuunnitelma. Pro gradu-tutkielma, Helsingin yliopisto, Taiteiden tutkimuksen laitos, Helsinki 2002.*

JULKAISIJA

MUSEOVIRASTO
RAKENNUSHISTORIAN OSASTO
2005

Tämä vihko on tehty ympäristöministeriön tuella.

TEKIJÄT

Maisema-arkkitehti Mirkka Niemi
Tutkija Sinikka Joutsalmi

Työryhmä:
Pirjo Huvila, VR-Yhtymä Oy
Marja-Leena Ikkala, Museovirasto
Irma Lounatvuori, Museovirasto
Simo Kariluoma, Ratahallintokeskus

ISBN 952-616-021-2 (koko teos)
ISBN 951-616-125-1 (osa 7)

Rautatierakennusten korjausohjeet on luettavissa osoitteessa www.nba.fi/fi/rakperjulk#rautatierak (Puurakennukset, Asemarakennus, Asemapäällikön talo, Kaksoisvahtitupa, Yksinkertainen vahtitupa, Väritysohjeet)

Kopioita voi tilata osoitteesta
Sturenkatu 4, 00510 Helsinki
puh. 09-4050 9416

LISÄTIETOJA

Museovirasto, entistämisavustukset
http://www.nba.fi/fi/entavustus

Alueelliset ympäristökeskukset
www.ymparisto.fi.

Suomen Rautatiemuseo
Hyvinkäänkatu 9, 05800 Hyvinkää
Puh. 0307 25241
www.rautatie.org

Ratahallintokeskus
PL 185, 00101 Helsinki
Puh: (09) 5840 5111
www.rhk.fi

VR-yhtymä Oy
PL 488, 00101 Helsinki
Puh. 030710
www.vr.fi

YMPÄRISTÖ
& TERVEYS

VANERITEHTAAN JA ASEMANSEUDUN ASEMAKAAVAN MELUSUOJAUS

Päivämäärä 30/07/2018

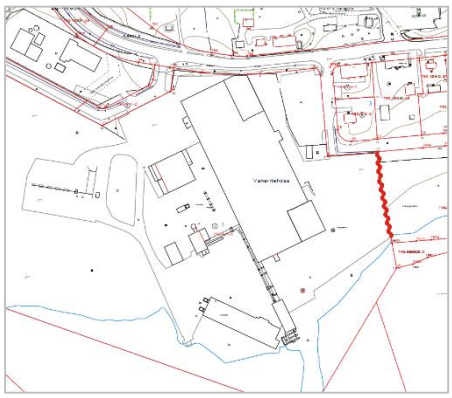
Ramboll
PL 718
Pakkahuoneenaukio 2
33101 TAMPERE

Timo Korkee
p. 040 596 9456
timo.korkee@ramboll.fi
www.ramboll.fi

Alustavat melulaskennat on tehty ja alustavat melukuvat ovat tämän tekstin perässä.

Melusuojaus on pyritty mitoittamaan Sastamalan kaupungin tarjouspyynnössä esittämään sijaintiin (kartta 1), jolloin melusuojauksella on mahdollista alentaa äänitasoja asemakaavaluonnoksen mukaisen puiston (VP-2) ja Jaatsinkadun eteläpuoleisella asuinpientalojen korttelialueella (AP-10).

Lisäksi melulaskennoilla on tutkittu miten vaneritehtaan uuden sorvilinjan rakentaminen ja mobiilin hakettimen eri sijaintipisteet vaikuttavat Riga Wood Finland Oy:n toiminnan melutasoihin ja melusuojaustarpeeseen.



Kartta 1. Esitetty melusuojauksen sijainti

Sovellettavat melun ohjearvot

Maankäytön, liikenteen ja rakentamisen suunnittelussa ja lupamenettelyssä sovelletaan Valtioneuvoston päätöksen (VNp 993/1992) mukaisia melutason ohjearvoja. Päätöksen mukaan asuinalueilla ohjeena on, että melutaso ei saa ulkona ylittää päiväajan keskiäänitasoa ($L_{Aeq\ 7\text{-}22}$) 55 dB. Yöllä ohjearvo on uusilla asumiseen käytettävillä alueilla 45 dB. Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja

Ramboll Finland Oy
Y-tunnus 0101197-5, ALV rek.
Kotipaikka Espoo

ympäristökeskuksen oppaan 2/2013 (Melun ja tärinäntorjunta maankäytön suunnittelussa) mukaan uudella asuinalueella tarkoitetaan pääsääntöisesti vähintään korttelin kokoista aluetta, jolla on ennestään hyvin vähän tai ei lainkaan asuinrakennuksia, jolle luodaan uutta infrastruktuuria ja jolle laajennetaan kaavoitettua aluetta tai luodaan uutta. Tällaisia alueita on Jaatsinkadun varressa olevat AP-10 -korttelit.

Melun ohjearvot koskevat myös puistoiksi kaavoitettuja alueita. UUD-ELY:n opas 2/2013 mukaan käytännössä annettuja ohjearvoja joudutaan puistoissa soveltamaan, jotta taajamiin saadaan puistoja. Puiston käyttötarkoitus on tärkeää ottaa huomioon. Mikäli puistoa ei voida sijoittaa kokonaisuudessaan vähämeluisalle alueelle, tulee ainakin leikki- ja muut runsaassa käytössä olevat alueet osoittaa vyöhykkeelle, jolla melutaso on päivällä < 55 dB tai suojata kohteet melulta.

Riga Wood Finland Oy:n toiminnan melutasoista määrätään laitoksen ympäristöluvassa. Ympäristöluvan mukaan lähimmillä asuinalueilla ja oppilaitoksia palvelevilla alueilla ei saa ylittää päivällä klo7.00-22.00 ekvivalenttimelutasoa 55 dB eikä yöllä lähimmillä asuinalueilla klo 22.00-07.00 ekvivalenttimelutasoa 50 dB. Tehtaan päiväajan raja-arvo asuinalueilla on sama kuin VNp 993/1992 mukainen asuinalueiden ohjearvo. Yöaikaan tehtaan raja-arvo 50 dB on 5 dB suurempi kuin VNp 993/1992 mukainen uusien asuinalueiden ohjearvo.

Melulaskentojen tulokset

- Tilanne, ei melusuojausta

Kuvissa 1 ja 2 on esitetty tie- ja raideliikenteen melualueet päivällä ja yöllä. Tie- ja raideliikenteen osalta melusuojausta ei välttämättä tarvita, vaikka AL-28-kortteli on osin melualueella. Korttelin leikkiin ja oleskeluun tarkoitetut alueet lienee mahdollista sijoittaa rakennusten taakse ”meluvarjoihin”, jolloin ohjearvot alittuvat.

Kuvassa 3 on esitetty vaneritehtaan (uuden sorvilinjan rakentamisen valmistuttua), lämpölaitoksen ja tie- ja raideliikenteen päiväajan keskiäänitasot, tilanteessa kun haketus ei ole käynnissä. Päiväaikaan VP-2 ja AP-10-korttelit eivät tarvitse melusuojausta. Päiväajan keskiäänitaso alueella vaihtelee 47 – 51 dB välillä. Asemakaavaluonnoksen mukainen Vaneritehtaankadun varressa oleva AL-28 -alue on päiväajan 55 dB keskiäänitason tasalla.

Kuvassa 3.1 on esitetty pelkän vaneritehtaan päivämelualueet uuden sorvilinjan rakentamisen jälkeisessä tilanteessa. Tehdas alittaa ympäristöluvan mukaisen 55 dB melurajan lähimpien asuintalojen kohdalla.

Kuvassa 4 on esitetty vastaava kuvan 3 kaltainen yöajan tilanne. Jaatsinkadun etelä ja pohjoispuolella olevat AP-10-korttelit ovat n. 47 - 48 dB keskiäänitasossa ilman melusuojausta, mikä ylittää uusien alueiden yöajan 45 dB ohjearvon. Lisämelusuojausta tarvitaan. AL-28-kortteli voidaan tulkita vanhaksi alueeksi, jolloin sen yöajan ohjearvo on 50 dB, mikä alueella suurimmaksi täyttyy.

Kuvassa 4.1 on esitetty pelkän vaneritehtaan yömelualueet uuden sorvilinjan rakentamisen jälkeisessä tilanteessa. Lähimpien asuintalojen kohdalla yömelutaso on 50 dB tai alle, ympäristöluvan raja-arvo alittuu ilman erillistä melusuojausta.

Melukuvat 5 – 7 esittävät päiväajan kokonaisäänitasoa (keskiäänitasoa) päivänä, kun haketusta harjoitetaan:

- Kuva 5 esittää päiväajan keskiäänitaso, kun haketus tapahtuu Riga Wood Finland O:n ympäristöluvan meluselvityksessä esitetyssä sijainnissa: VP-2 ja AP-10- alueilla ei ylity päiväajan 55 dB. AL-28 -kortteli on päiväajan 55 dB tasalla. Erillistä melusuojausta ei tarvita kaavoituksen tai tehtaan ympäristöluvan kannalta.

- Kuvassa 6 haketus on esitetty tapahtuvan uudessa sijainnissa tehtaan länsipuolella. Päiväajan keskiäänitaso Liekopuiston alueella on alempi kuin kuvassa 5, ohjearvo alittuu. Kortteli AL-28 on päiväajan 55 dB tasalla tai lievästi yli. Erillistä melusuojausta ei tarvita kaavoituksen tai tehtaan ympäristöluvan kannalta.
- Kuvassa 7 haketus tapahtuu vaneritehtaan itäpuolella. VP2-alue on suurelta osin yli 70 dB keskiäänitasossa. AP-10 -kortteli 65-70 dB melualuetta ja päiväajan ohjearvo ylittyy selvästi suurella alueella tehtaan ympäristössä. Keskiäänitaso lähimpien asuinrakennusten kohdalla ylittää selvästi vaneritehtaan ympäristöluvan salliman tason 55 dB ilman melusuojausta.

Esitetty melusuojaus

Melukuvassa 8 on kuvan 4 mukaisen yöajan yhteismelutason alentamiseksi tehtaan ja puistoalueen rajalle on mitoitettu melusuojaus. Melusuojausratkaisu on pituudeltaan n. 78 metriä ja tyypiltään valli + aita. Aidan yläreunan korkeus on nykyinen maanpinta + 10 m. Esitetyllä melusuojauksella Jaatsinkadun eteläpuoleinen AP-10 -kortteli saadaan yöajan 45 dB alittavaan tasoon. Jaatsinkadun pohjoispuoleisella AP-10 -korttelissa 45 dB osittain ylittyy melusuojauksesta huolimatta.

Melukuvassa 9 on esitetty päiväajan keskiäänitaso samalla maanpinta + 10 m korkealla melusuojauksella tilanteessa, jossa haketin sijaitsee tehtaan itäpuolella. Esitetyllä maanpinta+10 m korkealla melusuojauksella päästään AP-10-kortteleissa päivällä 55 dB keskiäänitason tasalle. AL-28 -korttelissa ohjearvot kuitenkin melusuojauksesta huolimatta ylittyy.

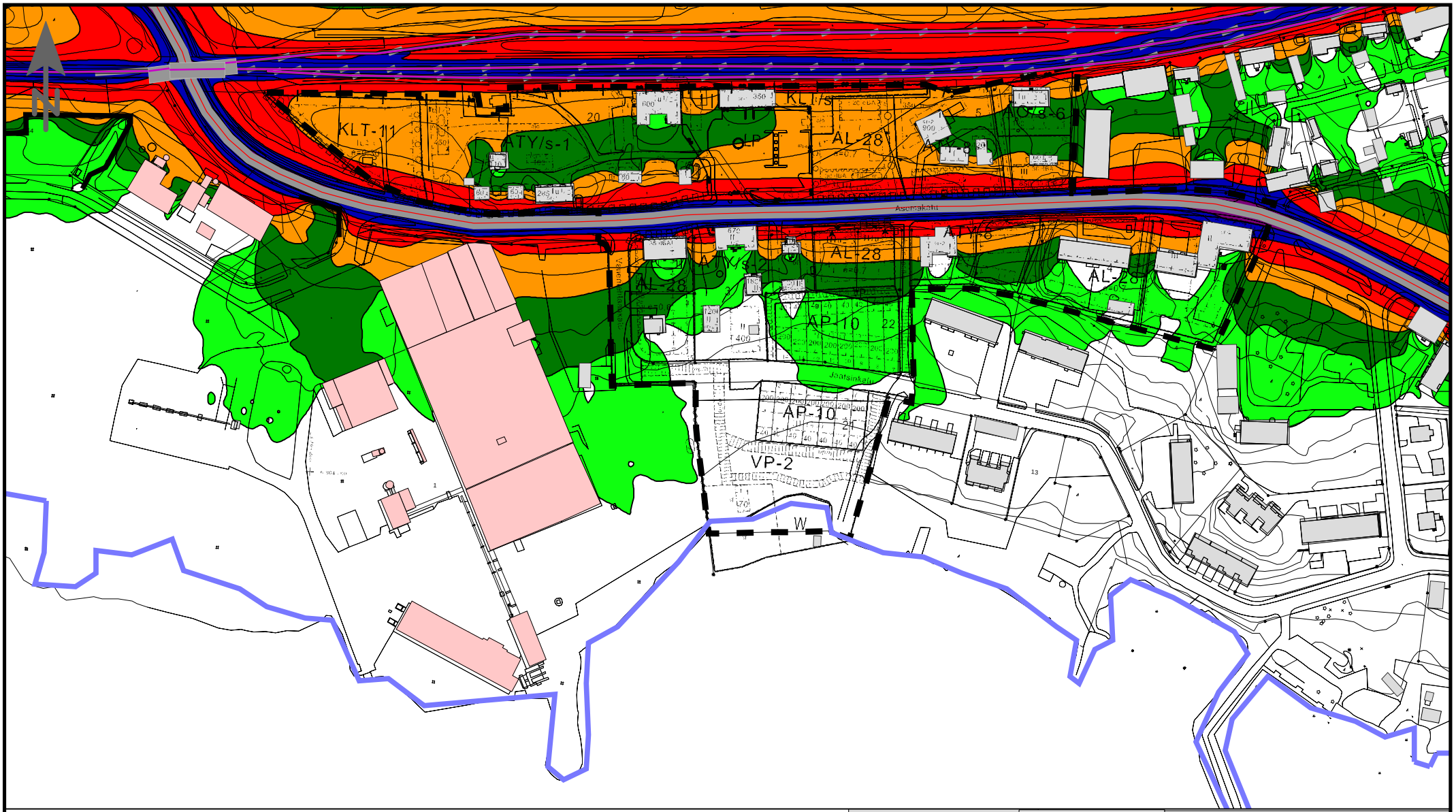
YHTEENVETO

Tehtaan ja Liekopuiston rajalla tarvittaisiin noin maanpinta +10 m korkea melusuojaus asemakaavoitusta varten, jotta yöaikainen yhteismelu alittaisi Jaatsinkadun eteläpuoleiselle AP-10 -korttelialueella 45 dB ohjearvon.

Tehtaan ympäristöluvan mukaiset melun raja-arvot alittuvat ilman melusuojausta tilanteessa kun haketusta ei harjoiteta tai haketusta harjoitetaan vaneritehtaan länsipuolella.

Jos haketus tapahtuu päiväaikaan tehtaan itäpuolella maanpinta +10 m korkea melusuojaus on teoriassa riittävä AP-10 -korttelien suojaamiseen päiväajan 55 dB tasoon. AL-28 -korttelissa ohjearvo tällöin kuitenkin ylittyy ja on muuallakin päin korkea.

On muistettava, että haketuksen aikainen äänitaso (=toiminnan aikainen äänitaso) on selvästi korkeampi kuin laskentakuvissa esitetty päiväajan klo 7-22 (=15 tunnin keskiäänitaso). Haketuksen ääni voi lisäksi aika ajoin sisältää impulssimaisia kolahduksia lähialueelle, jolloin tuloksiin tulisi tehdä vielä + 5 dB impulssikorjaus.



Sastamalan kaupunki
Asemanseudun asemakaava

Tie- ja raideliikenteen melualueet ennustevuonna 2035.
Päiväajan keskiäänitaso, $L_{Aeq7-22}$

Selitteet

- Asuinrak / liike-ja tsto.r
- Teollisuusrakennus
- Kaava-alueen rajaus

Äänitaso

dB(A)

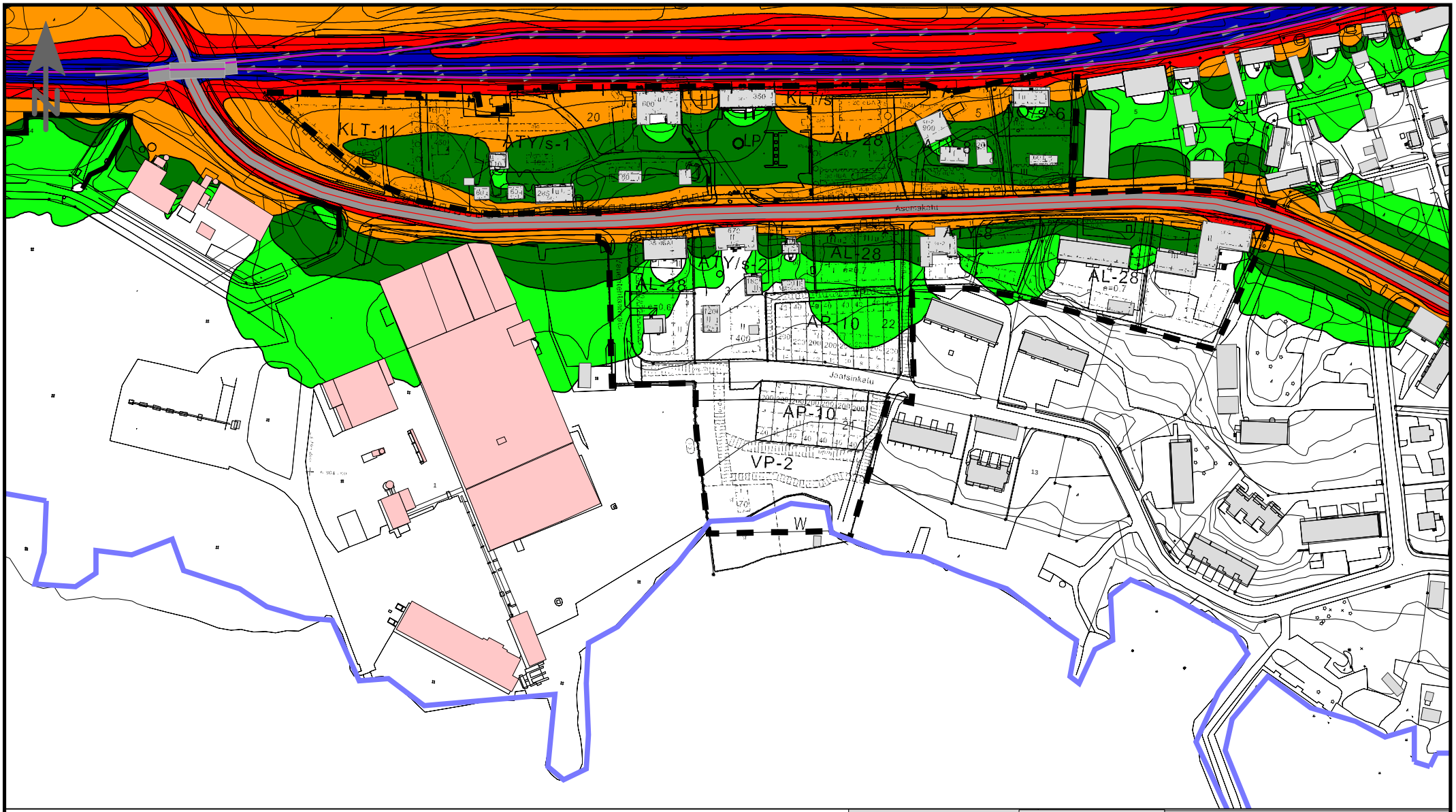
70 <	
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
45 <	<= 50
	<= 45

0 15 30 60 90 m

26.7.2018 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 1



Sastamalan kaupunki
Asemanseudun asemakaava

Tie- ja raideliikenteen melualueet ennustevuonna 2035.
Yöajan keskiäänitaso, $L_{Aeq22-7}$

Selitteet

- Asuinrak / liike-ja tsto.r
- Teollisuusrakennus
- Kaava-alueen rajaus

Äänitaso

dB(A)

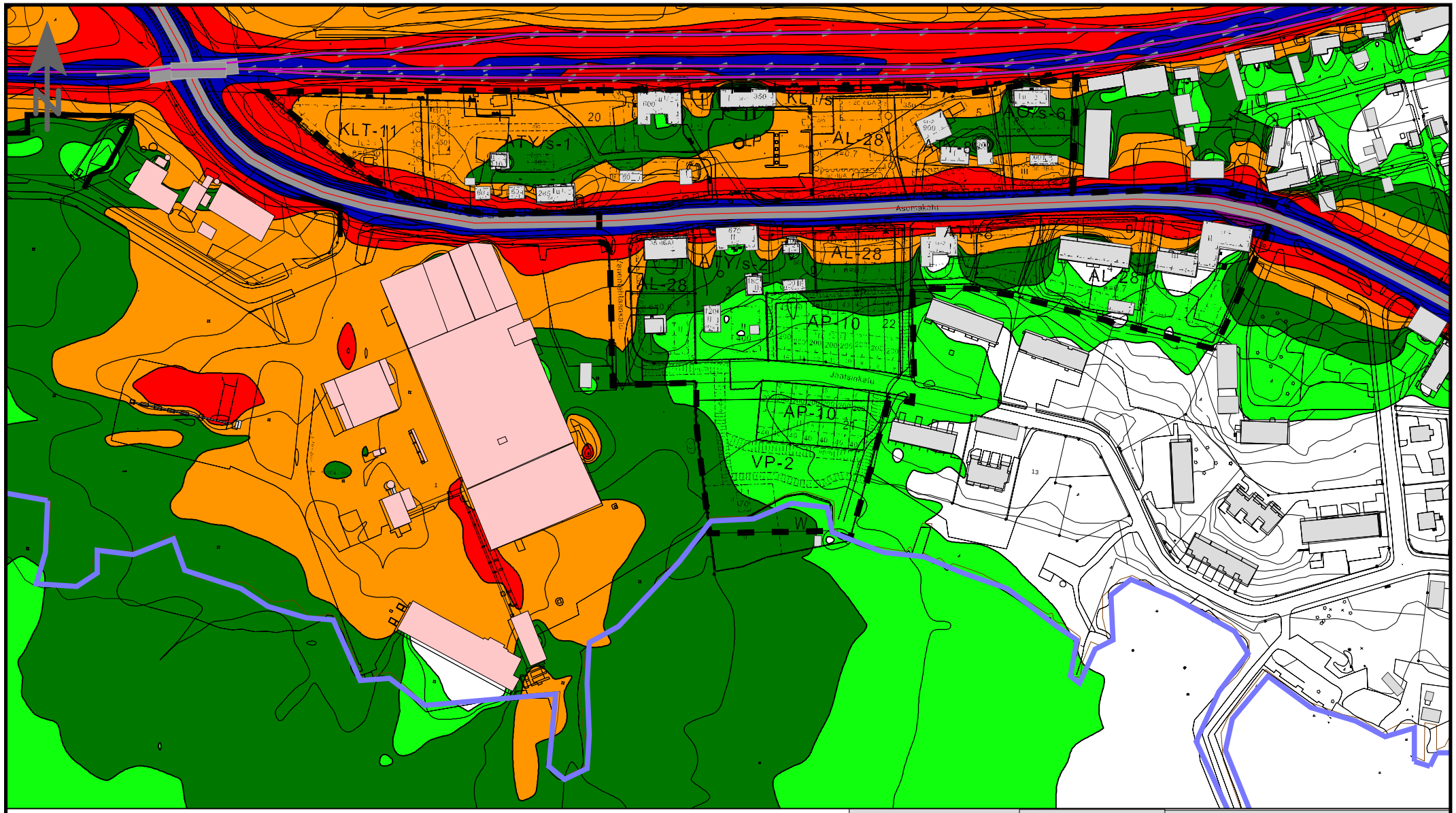
70 <	
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
45 <	<= 50
	<= 45

0 15 30 60 90 m

26.7.2018 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 2



Sastamalan kaupunki
Asemanseudun asemakaava

Vaneritehdas uuden sorvilinjan rakentamisen valmistuttua, lämpölaitos sekä tie- ja raideliikenteen melualueet ennustevuonna 2035.
Päiväajan keskiäänitaso, $L_{Aeq7-22}$

Selitteet

- Asuinrak / liike-ja tsto.r
- Teollisuusrakennus
- Kaava-alueen rajaus

Äänitaso

dB(A)

70 <	
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
45 <	<= 50
	<= 45

0 15 30 60 90 m

26.7.2018 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 3

Sastamalan kaupunki
Asemanseudun asemakaava

Vaneritehdas uuden sorvilinjan rakentamisen valmistuttua.

Päiväajan keskiäänitaso, $L_{Aeq7\text{-}22}$

Selitteet

- Kaava-alueen rajaus
- Mobiilihakettimen sijainti
- Asuinrak./ liike-ja tsto.rak
- Teollisuusrakennus

Äänitaso

dB(A)

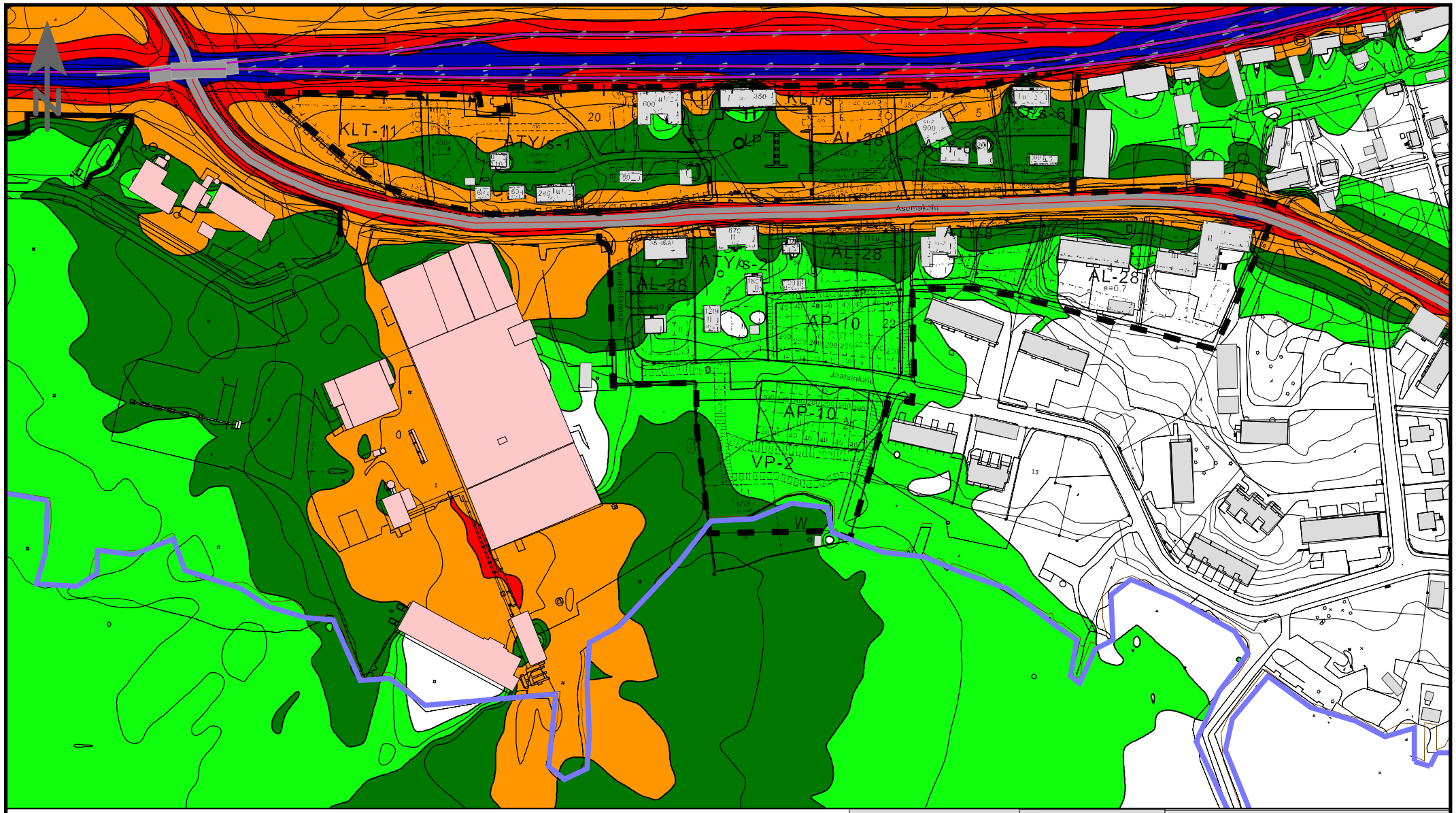
70 <	
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
45 <	<= 50
	<= 45

0 15 30 60 90 m

26.7.2018 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 3.1



Sastamalan kaupunki
Asemanseudun asemakaava

Vaneritehdas uuden sorvilinjan rakentamisen valmistuttua, lämpölaitos sekä tie- ja raideliikenteen melualueet ennustevuonna 2035.
Yöajan keskiäänitaso, $L_{Aeq22-7}$

Selitteet

- Asuinrak / liike-ja tsto.r
- Teollisuusrakennus
- Kaava-alueen rajaus

Äänitaso

dB(A)

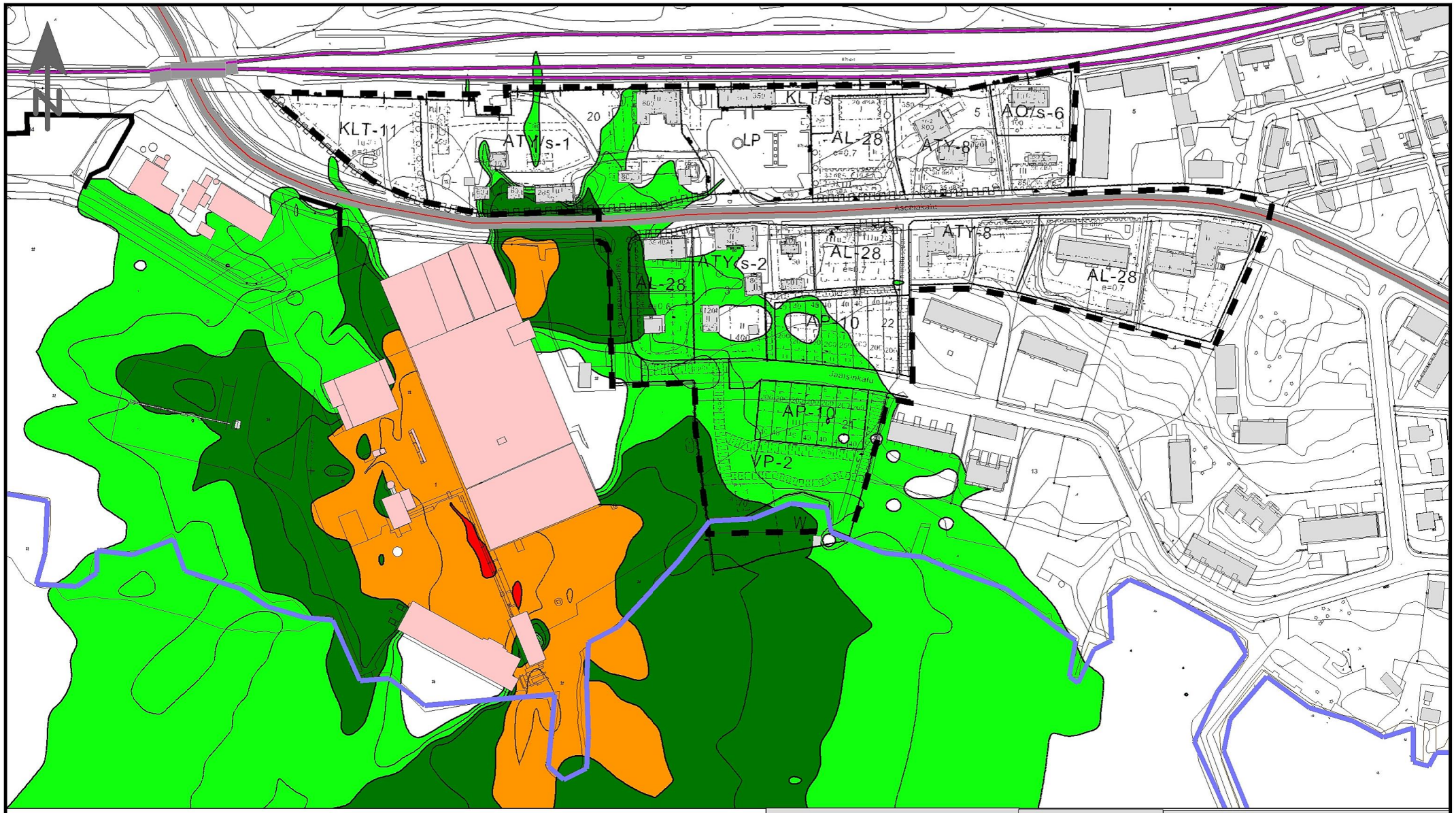
70 <	
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
45 <	<= 50
	<= 45

0 15 30 60 90 m

26.7.2018 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 4



Sastamalan kaupunki
Asemanseudun asemakaava

Vaneritehdas uuden sorvilinjan rakentamisen valmistuttua.

Yöajan keskiäänitaso, $L_{Aeq22-7}$

Selitteet

- Kaava-alueen rajaus
- Mobiilihakettimen sijainti
- Asuinrak./ liike-ja tsto.rak
- Teollisuusrakennus

Äänitaso

dB(A)

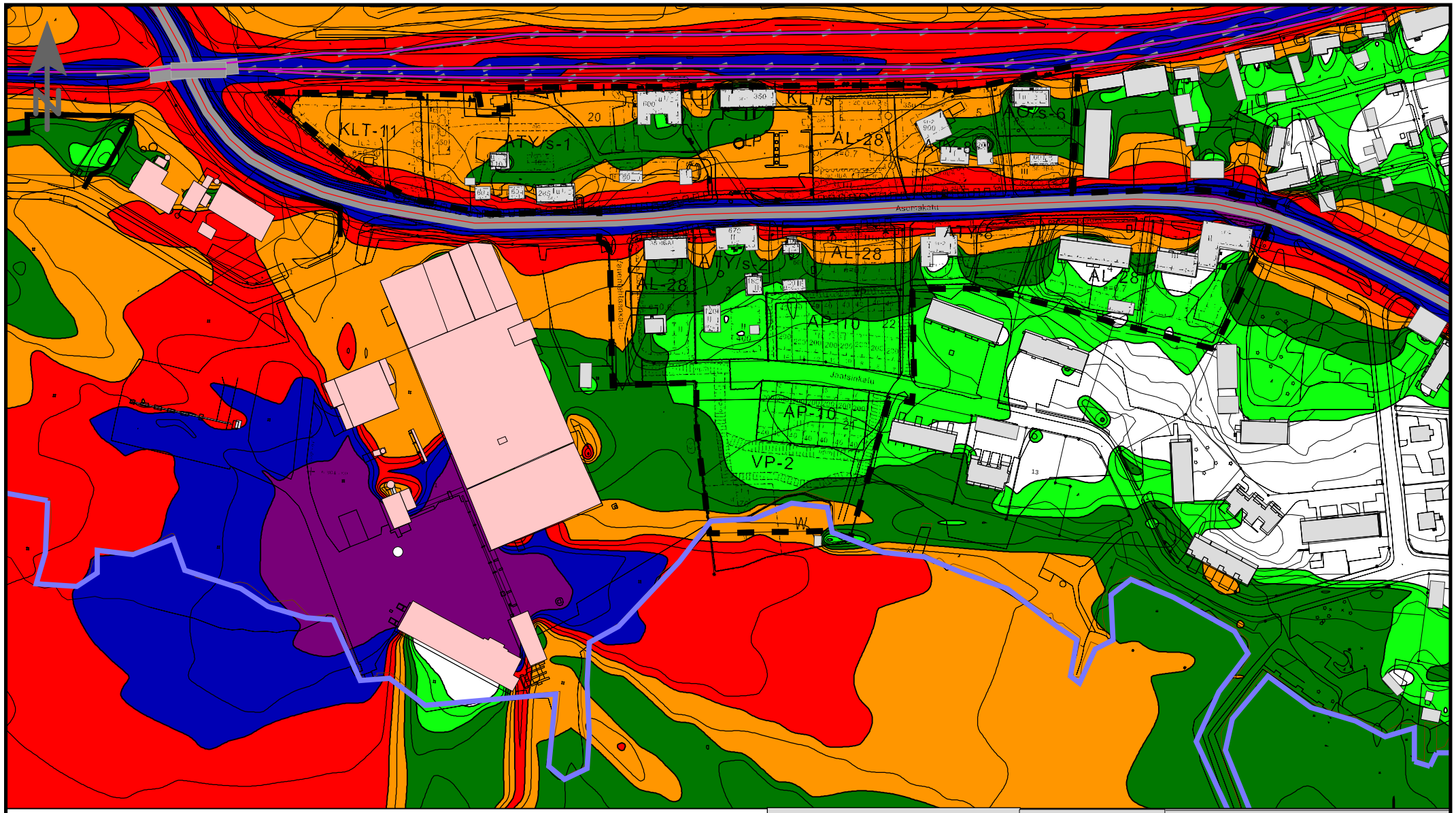
70 <	
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
45 <	<= 50
	<= 45

0 15 30 60 90 m

26.7.2018 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 4.1.



Sastamalan kaupunki
Asemanseudun asemakaava

Vaneritehdas uuden sorvilinjan rakentamisen valmistuttua, lämpölaitos sekä tie- ja raideliikenteen melualueet ennustevuonna 2035.
- Haketus käynnissä ympäristäluvan mukaisessa sijainnissa.
- Ei melusuojausta
Päiväajan keskiäänitaso, $L_{Aeq7-22}$

Selitteet

- Kaava-alueen rajaus
- Mobiilihakettimen sijainti
- Asuinrak./ liike-ja tsto.rak
- Teollisuusrakennus

Äänitaso

dB(A)

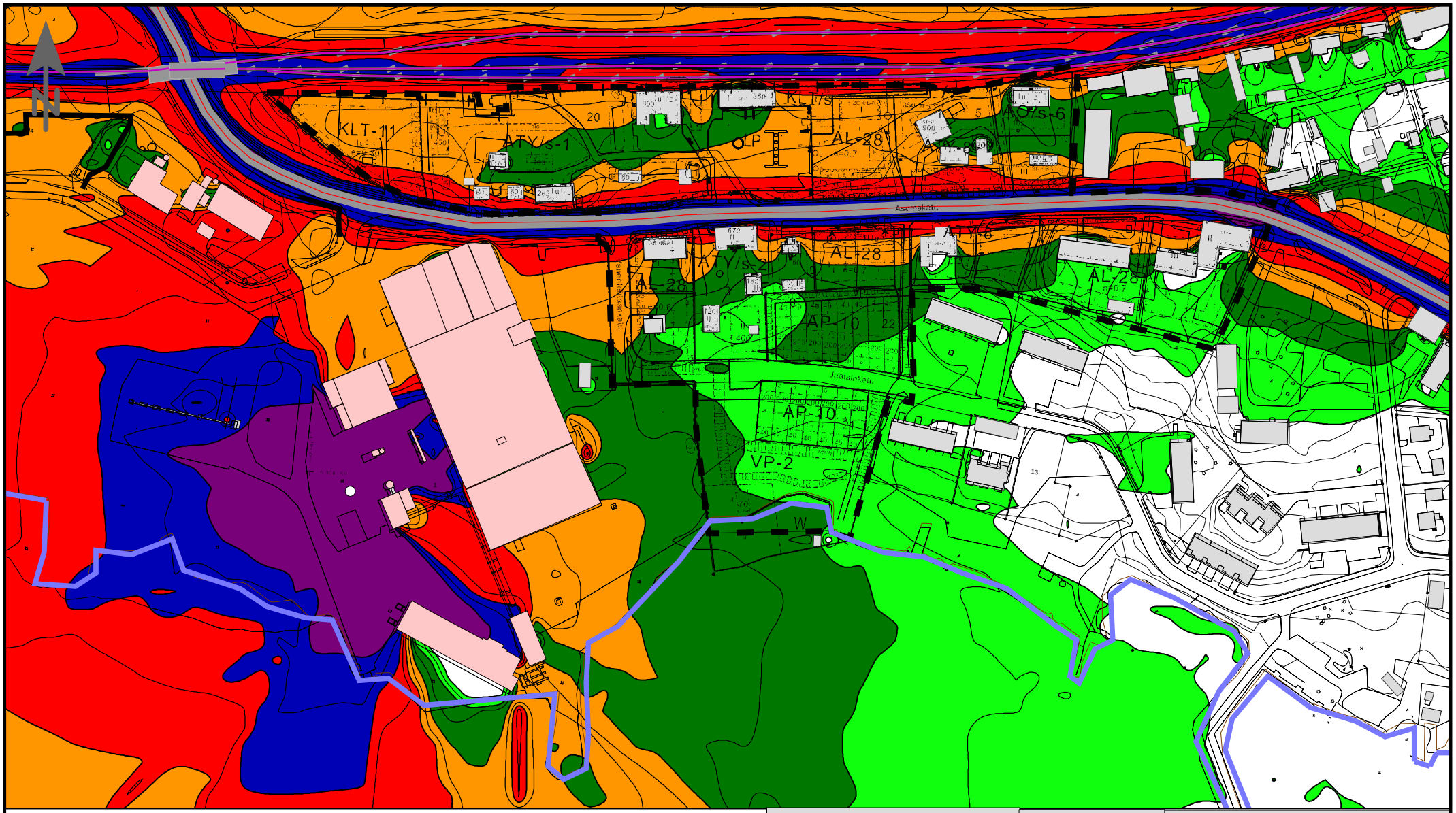
70 <	
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
45 <	<= 50
	<= 45

0 15 30 60 90 m

26.7.2018 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 5



Sastamalan kaupunki
Asemanseudun asemakaava

Vaneritehdas uuden sorvilinjan rakentamisen valmistuttua, lämpölaitos sekä tie- ja raideliikenteen melualueet ennustevuonna 2035.
- Haketus käynnissä uudessa sijainnissa
- Ei melusuojausta
Päiväajan keskiäänitaso, $L_{Aeq7-22}$

Selitteet

- Kaava-alueen rajaus
- Mobiilihakettimen sijainti
- Asuinrak./ liike-ja tsto.rak
- Teollisuusrakennus

Äänitaso

dB(A)

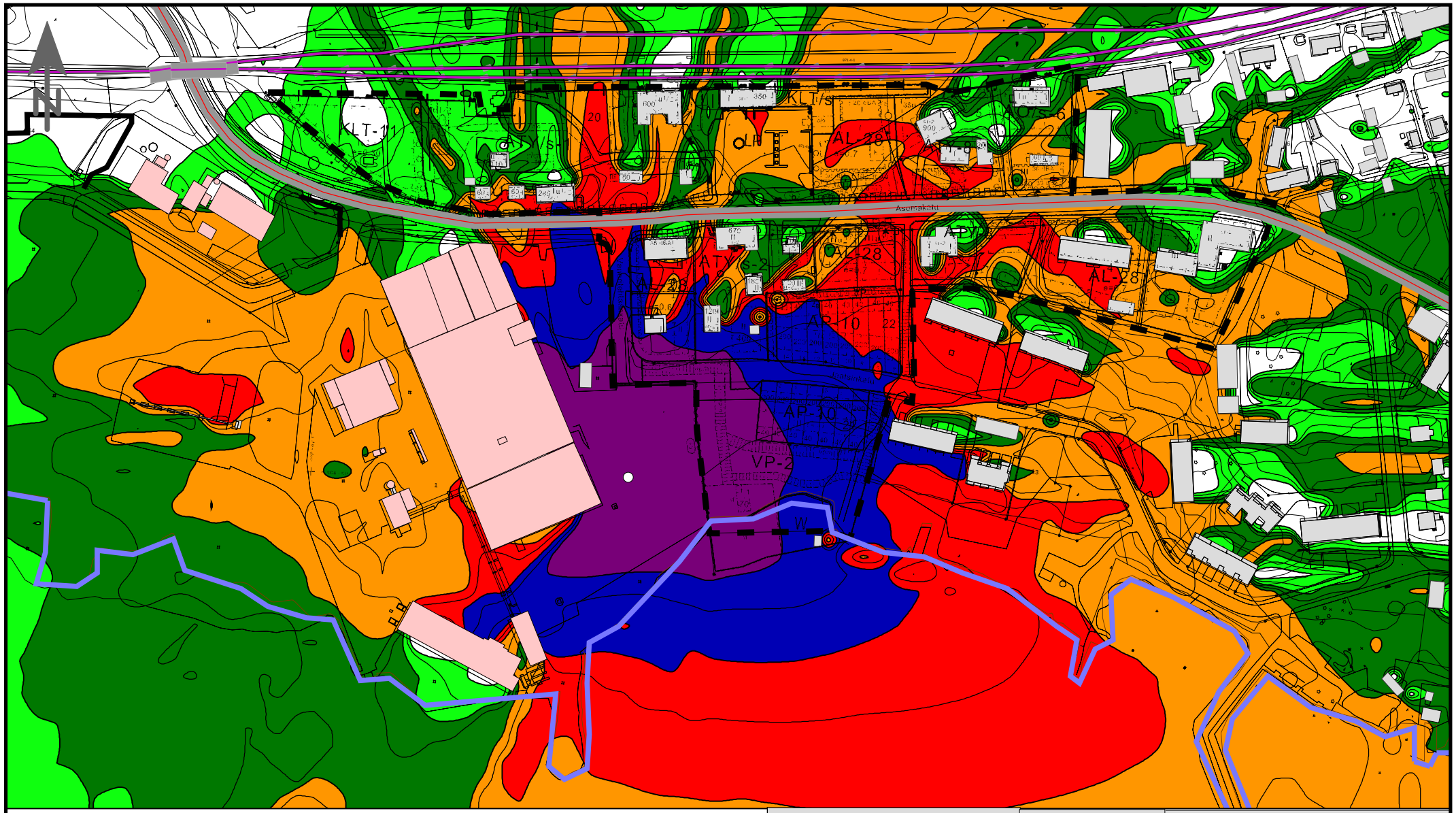
70 <	
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
45 <	<= 50
	<= 45

0 15 30 60 90 m

26.7.2018 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 6



Sastamalan kaupunki
Asemanseudun asemakaava

Vaneritehdas uuden sorvilinjan rakentamisen valmistuttua, lämpölaitos sekä tie- ja raideliikenteen melualueet ennustevuonna 2035.
- Haketus käynnissä uudessa sijainnissa
- Ei melusuojausta
Päiväajan keskiäänitaso, $L_{Aeq7-22}$

Selitteet

- Kaava-alueen rajaus
- Mobiilihakettimen sijainti
- Asuinrak./ liike-ja tsto.rak
- Teollisuusrakennus

Äänitaso

dB(A)

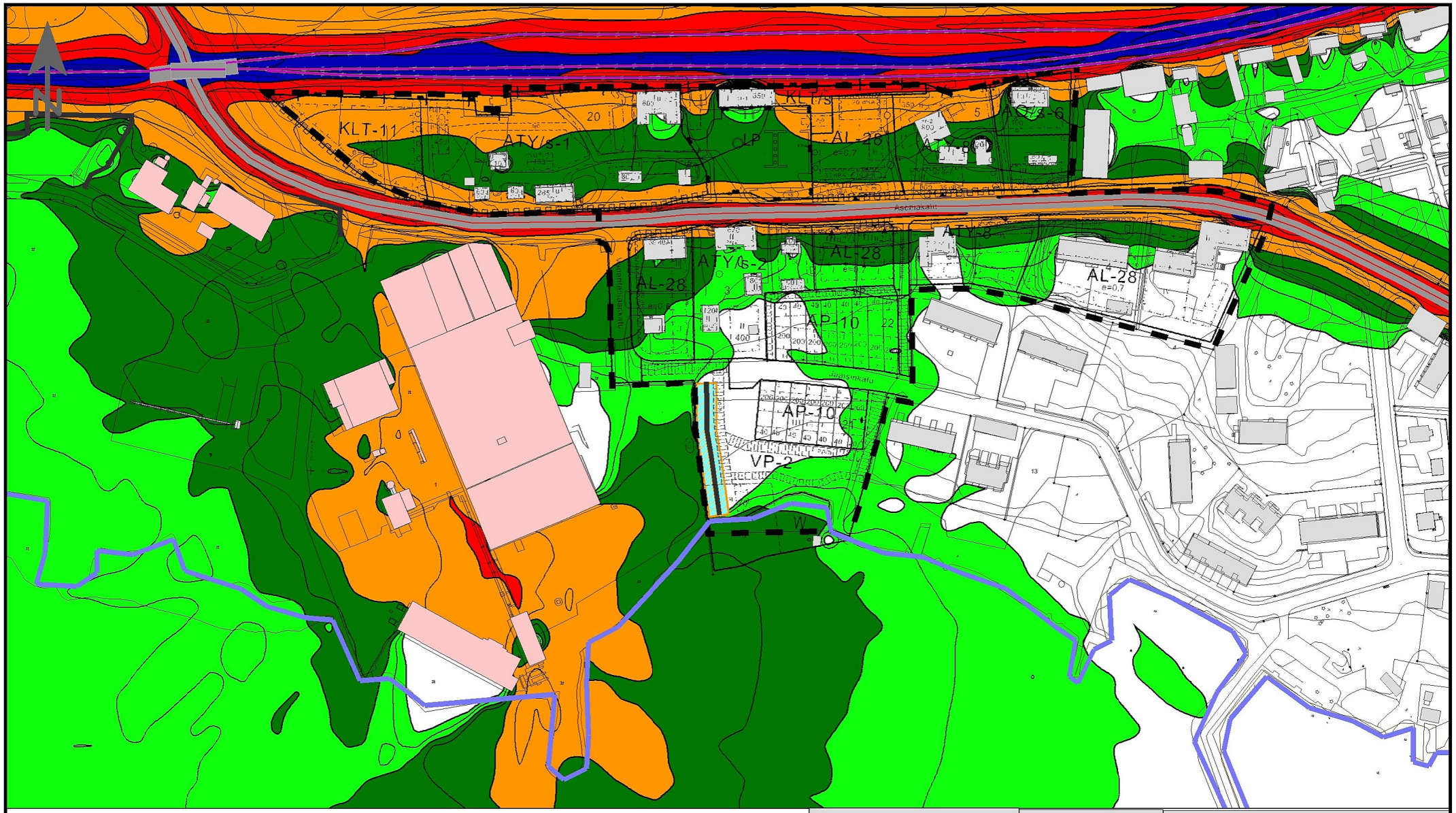
70 <	
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
45 <	<= 50
	<= 45

0 15 30 60 90 m

26.7.2018 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 7



Sastamalan kaupunki
Asemanseudun asemakaava

Vaneritehdas uuden sorvilinjan rakentamisen valmistuttua, lämpölaitos sekä tie- ja raideliikenteen melualueet ennustevuonna 2035.
Yöajan keskiäänitaso, $L_{Aeq22-7}$
- Melusuojaus toteutettu (korkeus nykyinen maanpinta + 10 m).

Selitteet

- Kaava-alueen rajaus
- meluaita (vallin päällä)
- Asuinrak / liike-ja tstorak.
- Teollisuusrakennus
- Meluvalli

Äänitaso

dB(A)

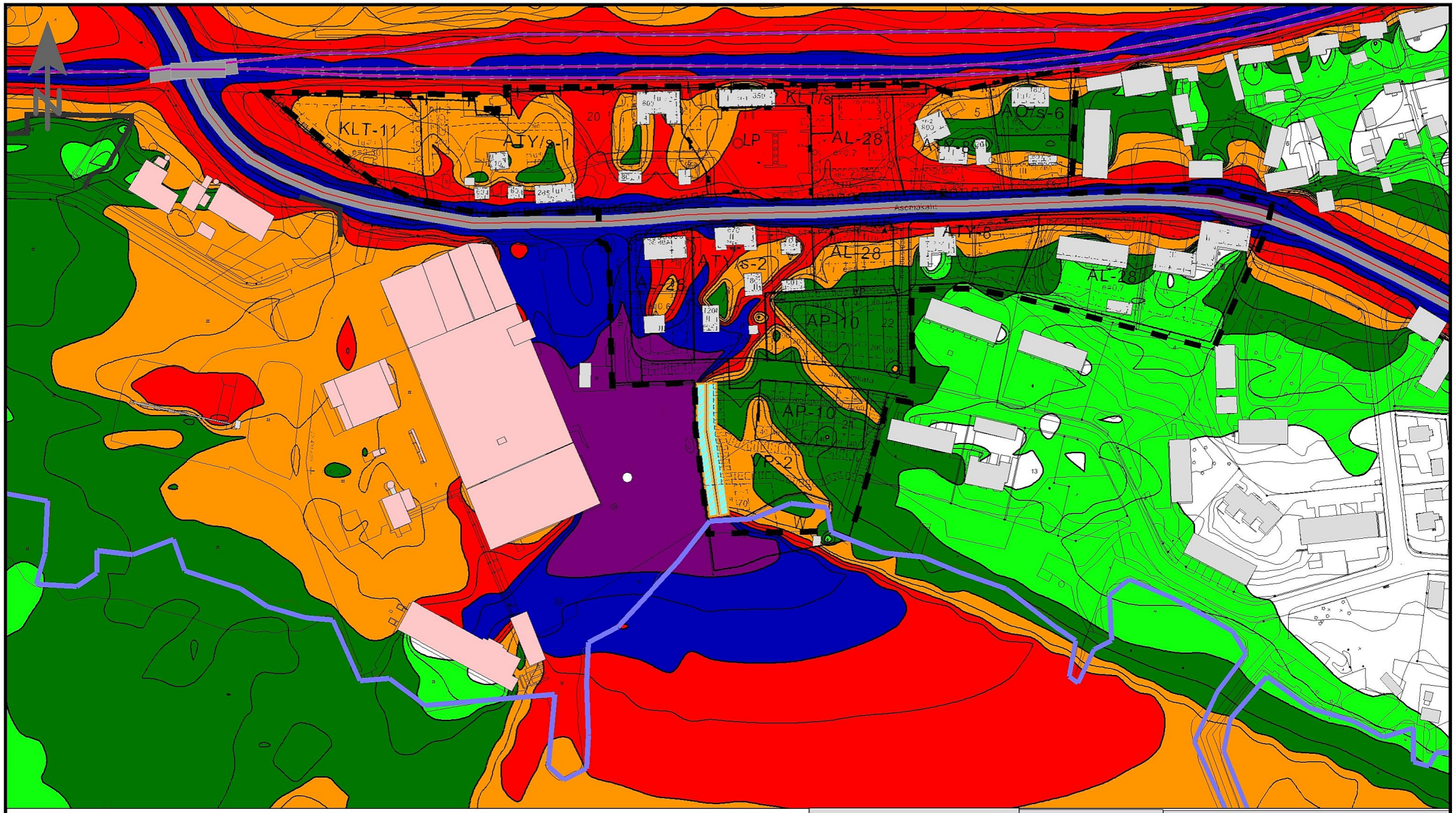
70 <	
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
45 <	<= 50
	<= 45

0 15 30 60 90 m

26.7.2018 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 8



Sastamalan kaupunki
Asemanseudun asemakaava

Vaneritehdas uuden sorvilinjan rakentamisen valmistuttua, lämpölaitos sekä tie- ja raideliikenteen melualueet ennustevuonna 2035.
Päiväajan keskiäänitaso, $L_{Aeq7\text{-}22}$
- Haketus käynnissä uudessa sijainnissa
- Melusuojaus toteutettu (korkeus nykyinen maanpinta + 10 m).

Selitteet
- Kaava-alueen rajaus
- meluaita (vallin päällä)
- Asuinrak / liike-ja tstorak.
- Teollisuusrakennus
- Meluvalli

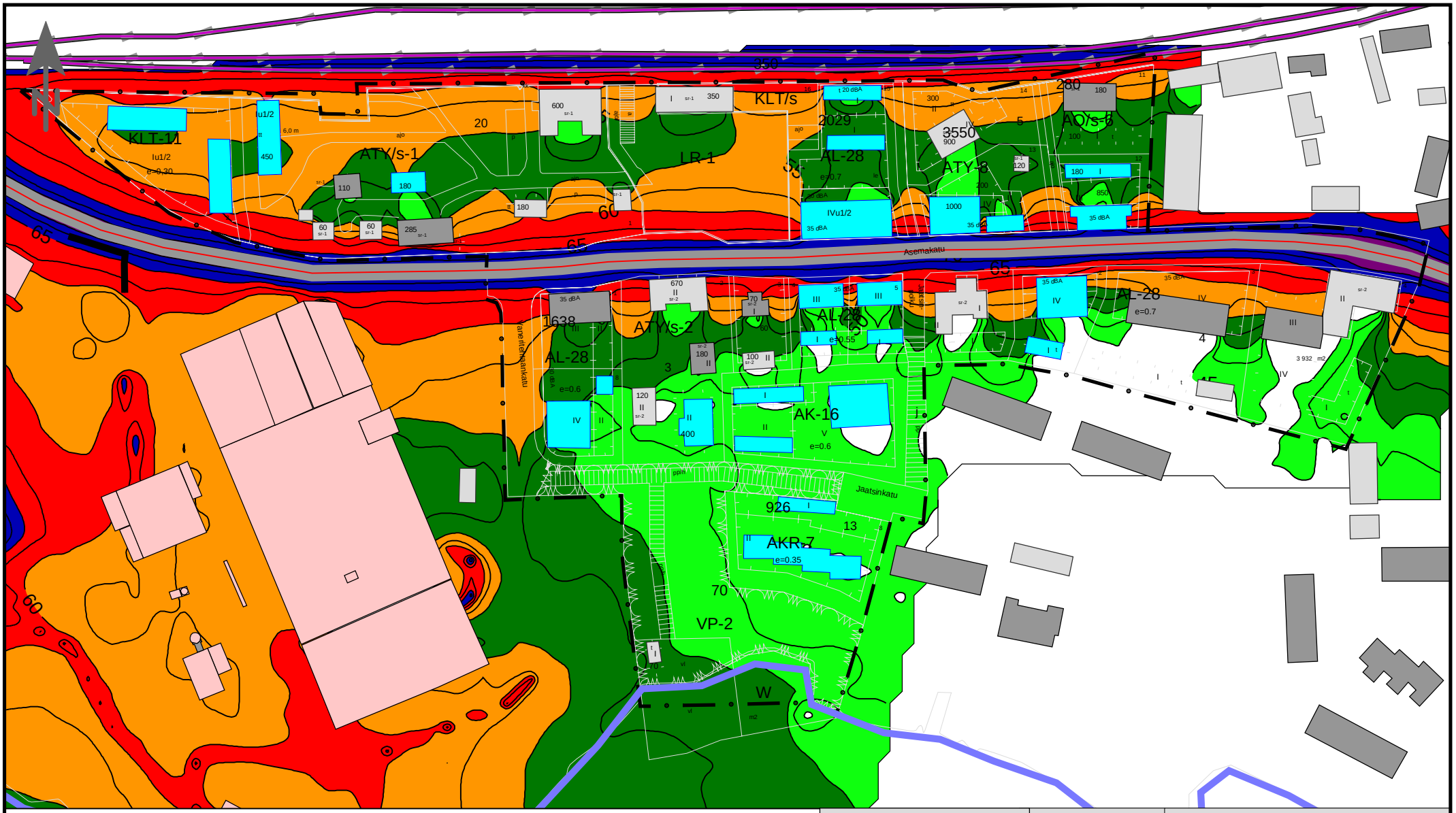
Äänitaso
dB(A)
- 70 <
- 65 < <= 70
- 60 < <= 65
- 55 < <= 60
- 50 < <= 55
- 45 < <= 50
- <= 45

0 15 30 60 90 m

26.7.2018 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 9



Asemanseudun asemaaava

VE 1

Päiväajan keskiäänitaso, $L_{Aeq7-22}$
- Ei meluntorjuntaa

Selitteet

- Vanha rakennus
- Teollisuusrakennus
- Uusi rakennus

Äänitaso dB(A)

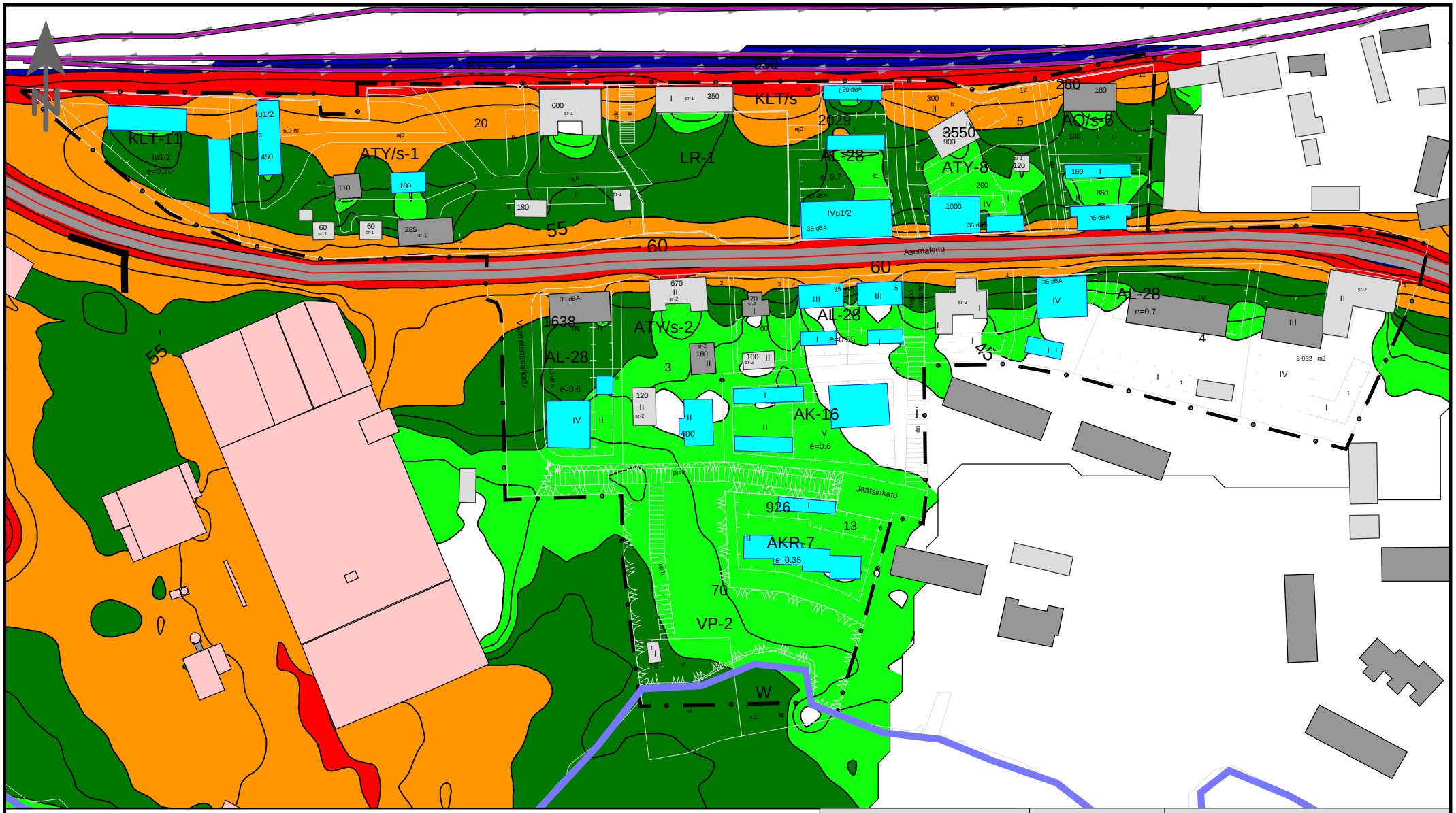
70 <	
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
45 <	<= 50
	<= 45

0 10 20 40 60 m

25.1.2019 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 1



Asemanseudun asemaaava

VE 1

Yöajan keskiäänitaso, $L_{Aeq22-7}$
- Ei meluntorjuntaa

Selitteet

- Vanha rakennus
- Teollisuusrakennus
- Uusi rakennus

Äänitaso dB(A)

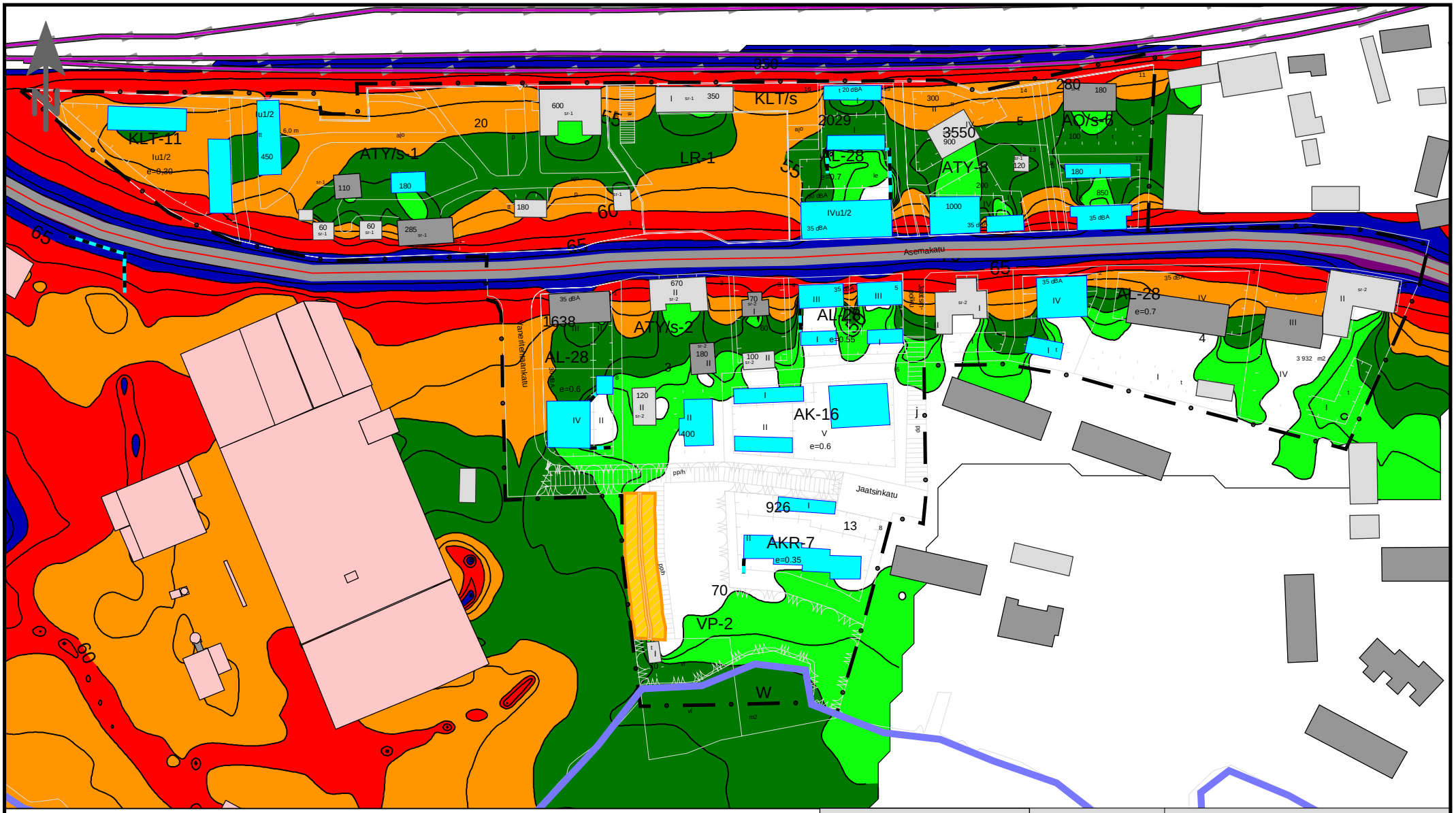
70 <	
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
45 <	<= 50
	<= 45

0 10 20 40 60 m

25.1.2019 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 2



Asemanseudun asemaaava

VE 1

Päiväajan keskiäänitaso, $L_{Aeq7-22}$
-Meluntorjunta toteutettu

Selitteet
- Meluaita
- Teollisuusrakennus
- vanha rakennus
- Uusi rakennus

Äänitaso
dB(A)

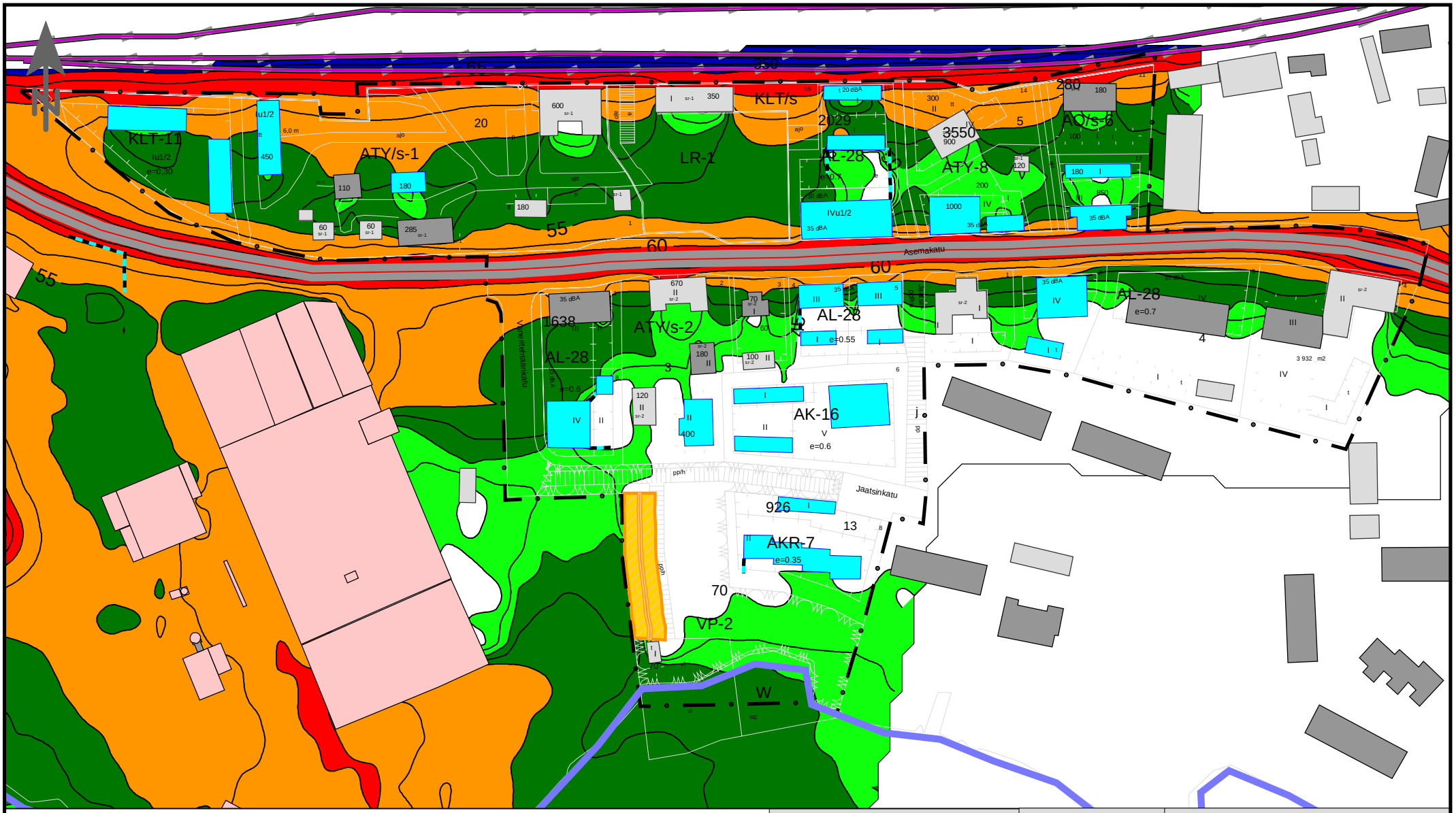
70 <	
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
45 <	<= 50
	<= 45

0 10 20 40 60 m

25.1.2019 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 3



Asemanseudun asemaaava

VE 1

Yöajan keskiäänitaso, $L_{Aeq22-7}$
-Meluntorjunta toteutettu

Selitteet
- Meluaita
- Teollisuusrakennus
- vanha rakennus
- Uusi rakennus

Äänitaso
dB(A)

70 <	
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
45 <	<= 50
	<= 45

0 10 20 40 60 m

25.1.2019 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 4

Asemanseudun asemaaava

VE 1

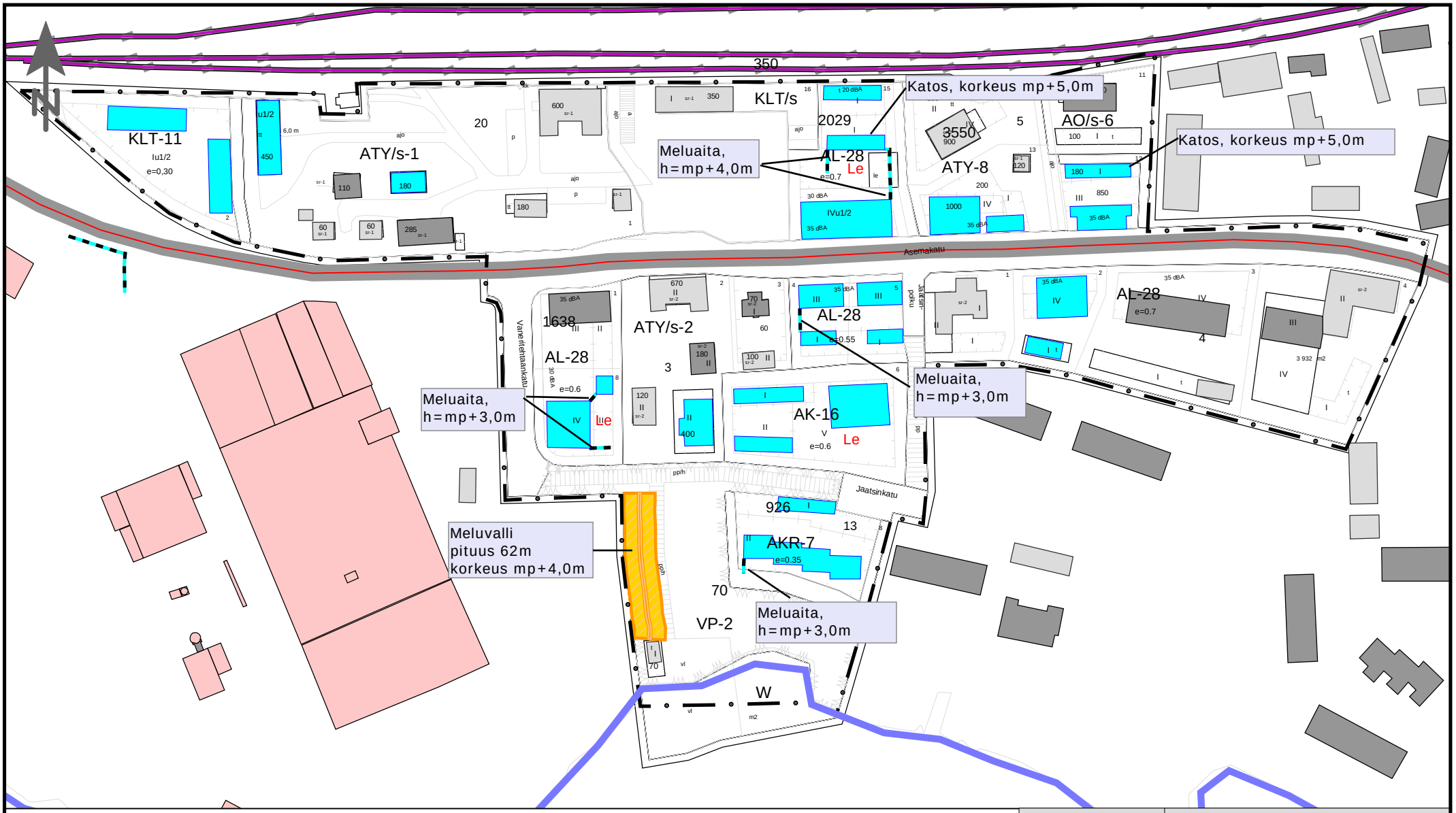
Julkisivuun kohdistuva päiväajan keskiäänitaso, $L_{Aeq7-22}$.
-Kuvassa meluisimman kerroksen äänitaso.

Meluntorjunta toteutettu.

25.1.2019 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 5



Asemanseudun asemaaava

VE 1

Esitetty meluntorjunta.

Le =ohjeellinen leikki- ja oleskelualueen sijainti

Äänitaso
dB(A)

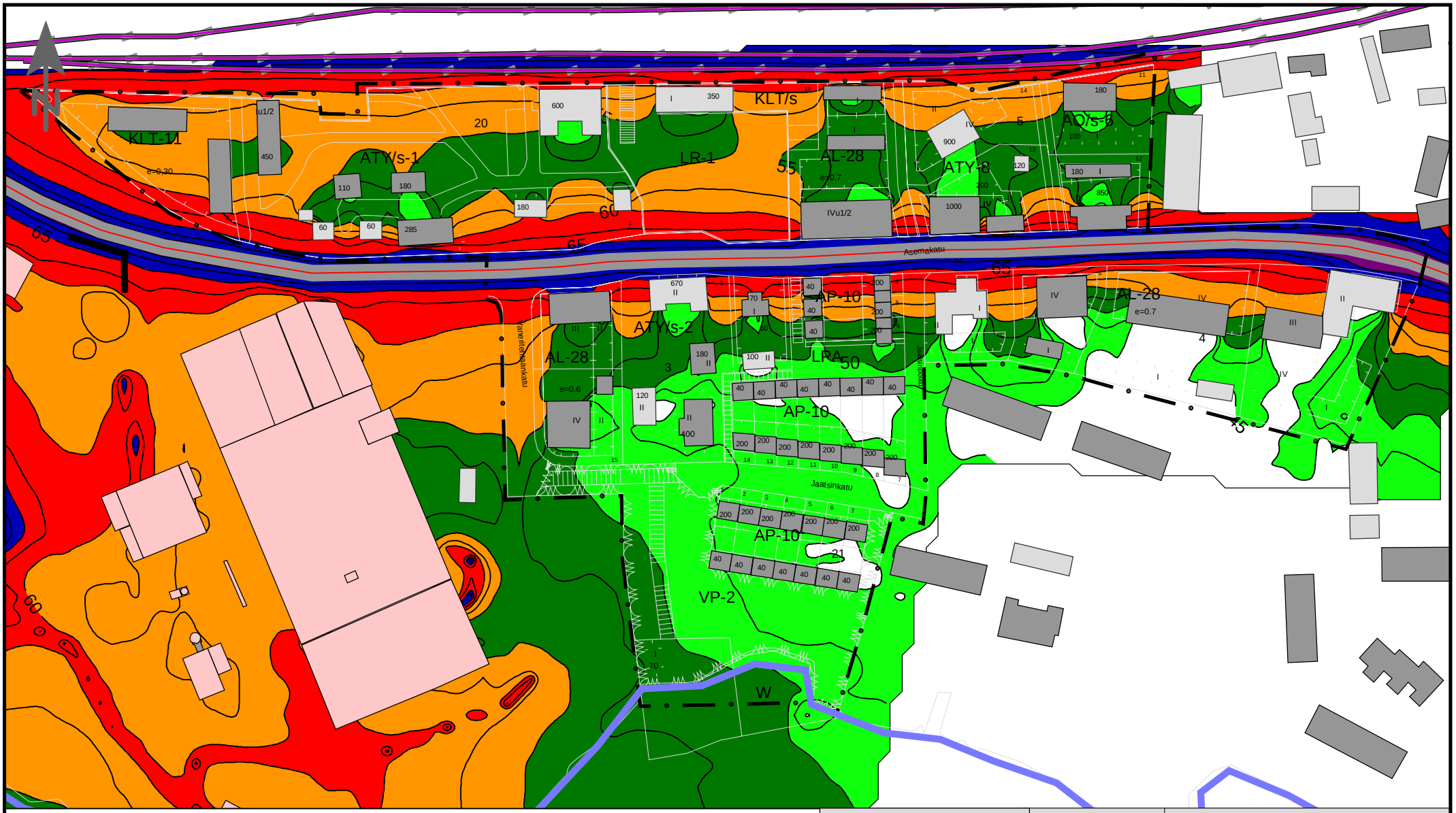
70 <	
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
45 <	<= 50
	<= 45

0 10 20 40 60 m

25.1.2019 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 6



Asemanseudun asemaaava

VE 2

Päiväajan keskiäänitaso, $L_{Aeq7-22}$
- Ei meluntorjuntaa

Selitteet
- Vanha rakennus
- Teollisuusrakennus
- Uusi rakennus

Äänitaso
dB(A)

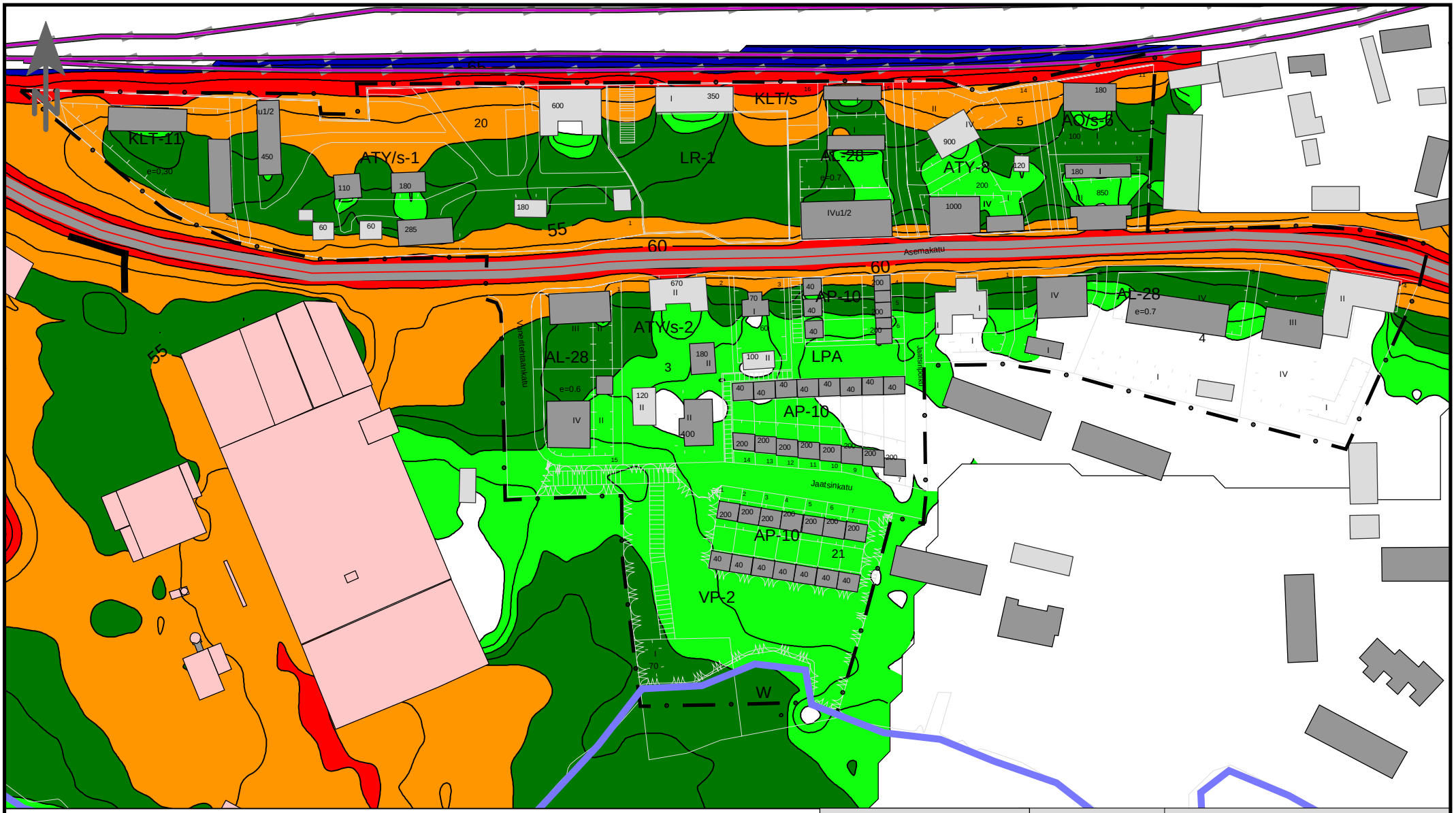
70 <	
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
45 <	<= 50
	<= 45

0 10 20 40 60 m

25.1.2019 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 7



Asemanseudun asemaaava

VE 2

Yöajan keskiäänitaso, $L_{Aeq22-7}$
- Ei meluntorjuntaa

Selitteet

- Vanha rakennus
- Teollisuusrakennus
- Uusi rakennus

Äänitaso dB(A)

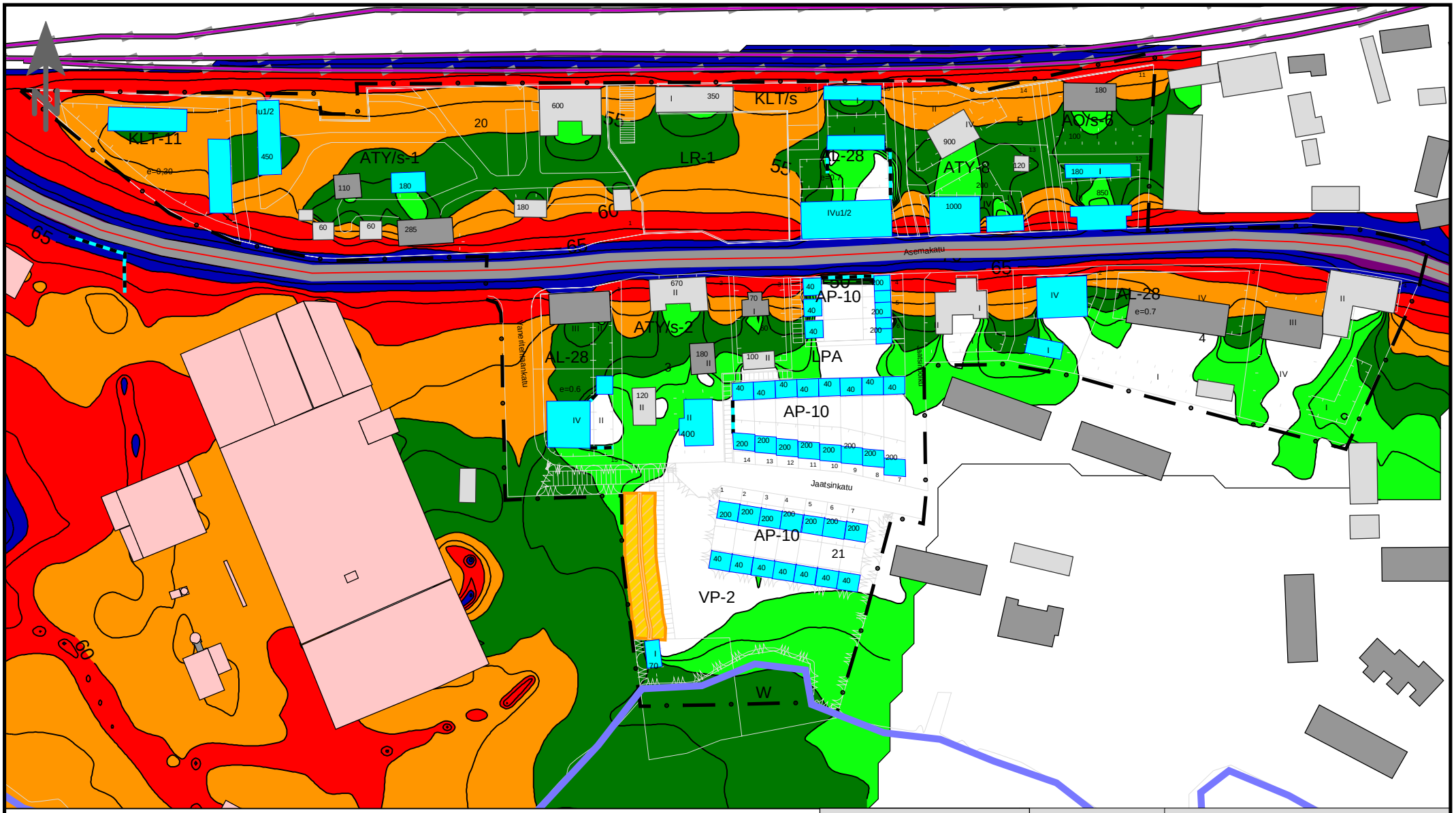
70 <	
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
45 <	<= 50
	<= 45

0 10 20 40 60 m

25.1.2019 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 8



Asemanseudun asemaaava

VE 1

Päiväajan keskiäänitaso, $L_{Aeq7-22}$
-Meluntorjunta toteutettu

Selitteet
- Meluaita
- Teollisuusrakennus
- vanha rakennus
- Uusi rakennus

Äänitaso
dB(A)

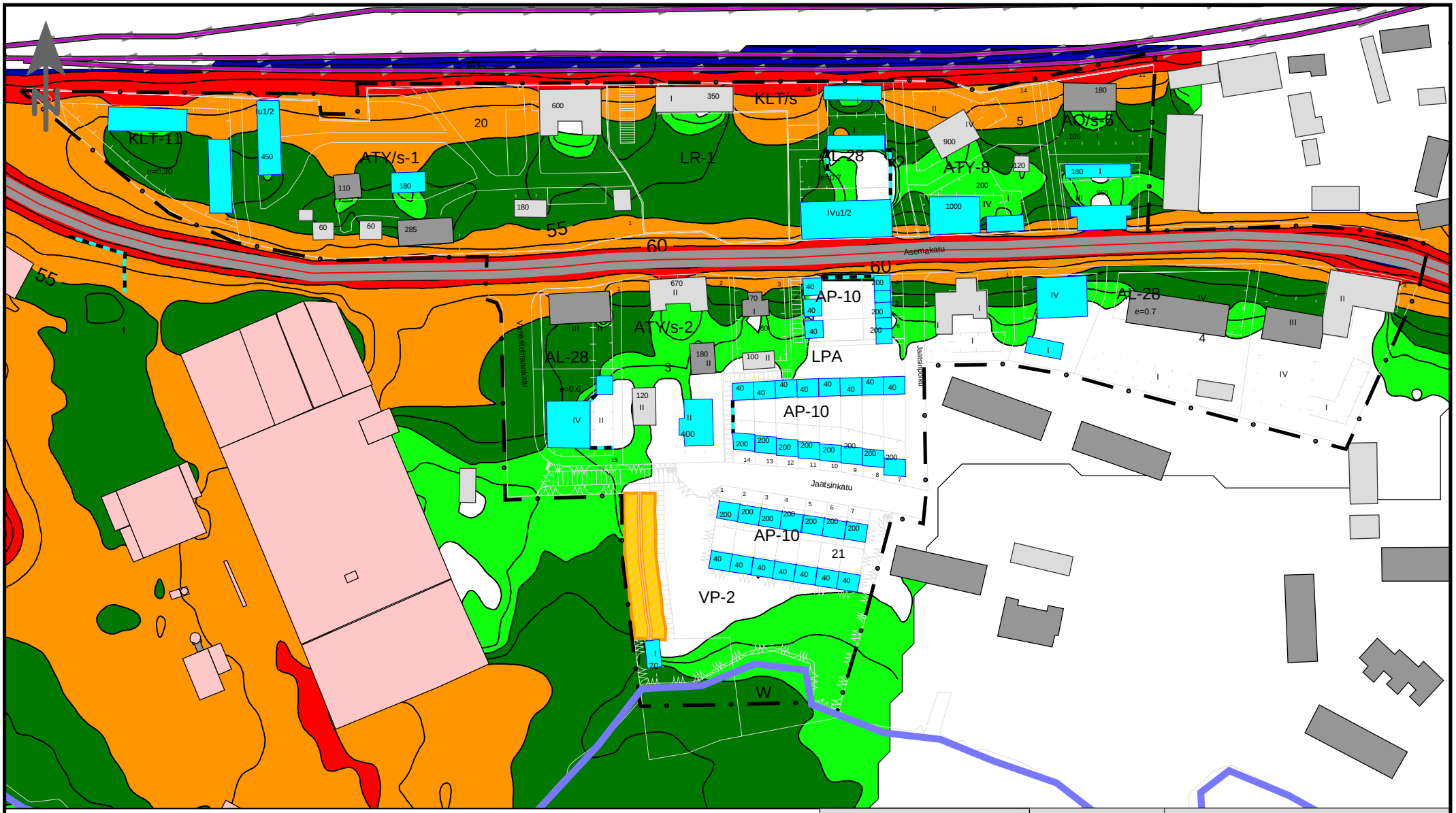
70 <	
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
45 <	<= 50
	<= 45

0 10 20 40 60 m

25.1.2019 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 9



Asemanseudun asemaaava

VE 1

Yöajan keskiäänitaso, $L_{Aeq22-7}$
-Meluntorjunta toteutettu

Selitteet
- Meluaita
- Teollisuusrakennus
- vanha rakennus
- Uusi rakennus

Äänitaso
dB(A)

70 <	
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
45 <	<= 50
	<= 45

0 10 20 40 60 m

25.1.2019 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 10

Asemanseudun asemaaava

VE 2

Julkisivuun kohdistuva päiväajan keskiäänitaso, $L_{Aeq7-22}$.
-Kuvassa meluisimman kerroksen äänitaso.

Meluntorjunta toteutettu.

Äänitaso
dB(A)

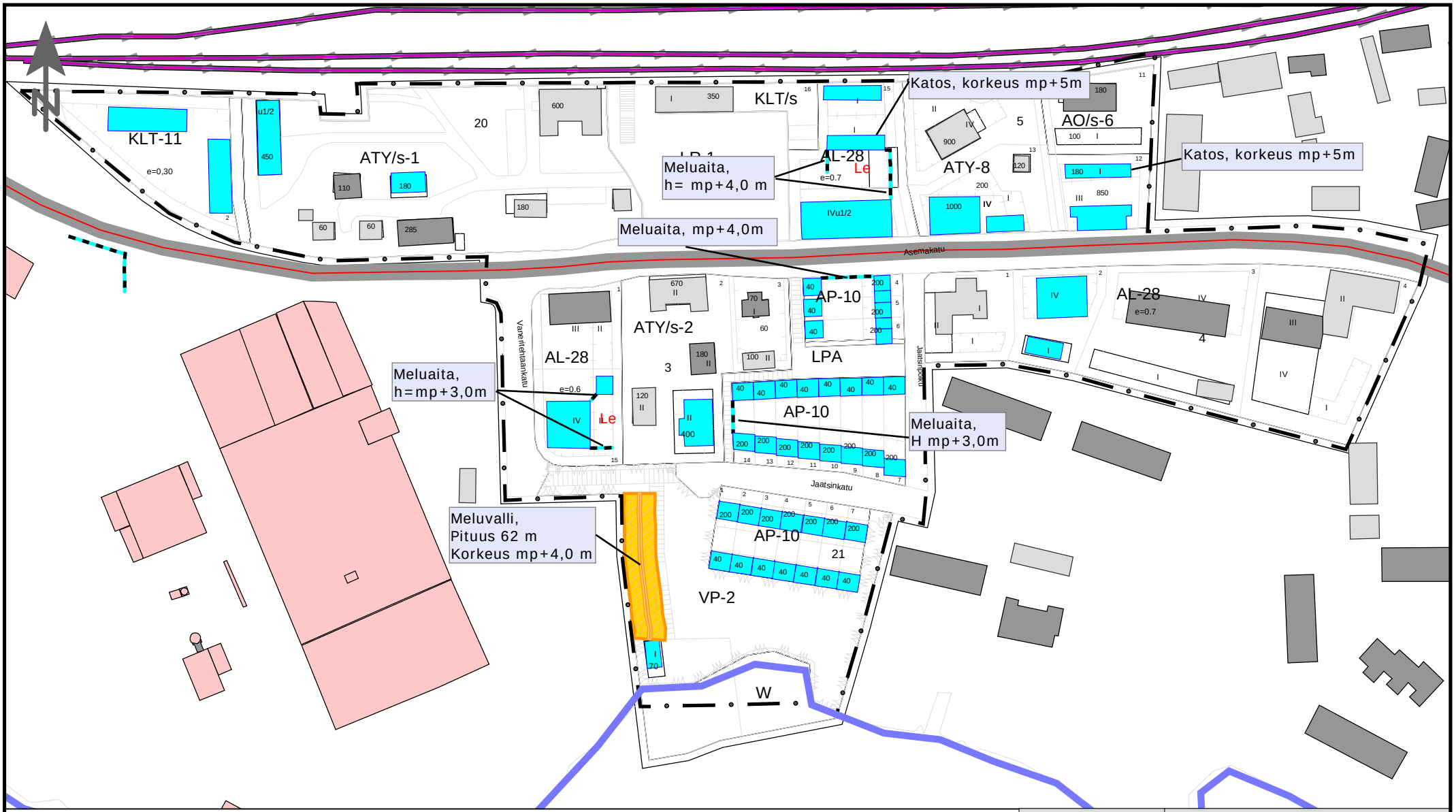
70 <	
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
45 <	<= 50
	<= 45

0 10 20 40 60 m

25.1.2019 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 11



Asemanseudun asemaaava

VE 2

Esitetty meluntorjunta.

Äänitaso
dB(A)

70 <	
65 <	<= 70
60 <	<= 65
55 <	<= 60
50 <	<= 55
45 <	<= 50
	<= 45

0 10 20 40 60 m

25.1.2019 T. Korkee

RAMBOLL

Kuva 12

Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy

Sastamalan kaupunki

Vammalan asemanseudun kulttuuriympäristöinventointi

16.01.2017

SISÄLLYSLUETTELO

1 Johdanto ... 3
1.1 Aikaisemmat kulttuuriarvot ... 6

2 Historia: Kylämaisemasta asemataajamaksi ja kaupungiksi ... 8
2.1 Nuupalan kylä 1600- ja 1700-luvulla ... 8
2.2 Rautatie muuttaa maiseman, asemaympäristön kehitys 1800-luvulta eteenpäin ... 10
2.3 Suomen rataverkko ja asemien rakennukset ... 18
2.4 Tyrvään asema 1895 ... 19
2.5 Nykytila ... 22

3 Inventoidut rakennukset ... 28
3.1.1 Asemarakennus 1895/1925 ... 28
3.1.2 Tavaramakasiini ja laituri (1895-1949?) ... 31
3.1.3 Kellarirakennus 1895 ... 34
3.1.4 Asemapuisto ja puutarhat 1890-/1900-l ... 35
3.1.5 sauna 1962 ... 38
3.1.6 Kaksoisvahtitupa ja talousrakennukset ... 39
3.1.7 Maakellari n. 1900 ... 41
3.1.8 Asuinkasarmi 1942 ... 42
3.1.9 Asuinkasarmi ja piha 1895 ... 44
3.1.10 Vesitorni 1930/1932 ... 47
3.1.11 Viljavarasto 1954 ... 49
3.1.12 VR:n toimistorakennus 1970-luku ... 51
3.1.13 Akkuhuone 2000-luku ... 52
3.2 Asemakadun liikerakennukset ... 53
3.2.1 Kestikievari ja majatalo, Liekoranta, 1900/1955/2004 ... 53
3.2.2 Huoltoasema 1930-l ... 55
3.2.3 Huoltoasema, Shell, 1934,1987 ... 57
3.2.4 Kino-Tyrvää, 1942, 1962 ... 59
3.3 Muut rakennukset: ... 61
3.3.1 Vaneritehtaan konttori- ja asuinrakennus ... 61
3.3.2 Kerrostalo ... 62

4 Yhteenveto ja ominaispiirteet ... 63
4.1 Rakentamisen ominaispiirteet ... 65
4.2 Kulttuurihistorialliset arvot ... 69
4.3 Kaavan tavoitteet ja suositukset ... 72

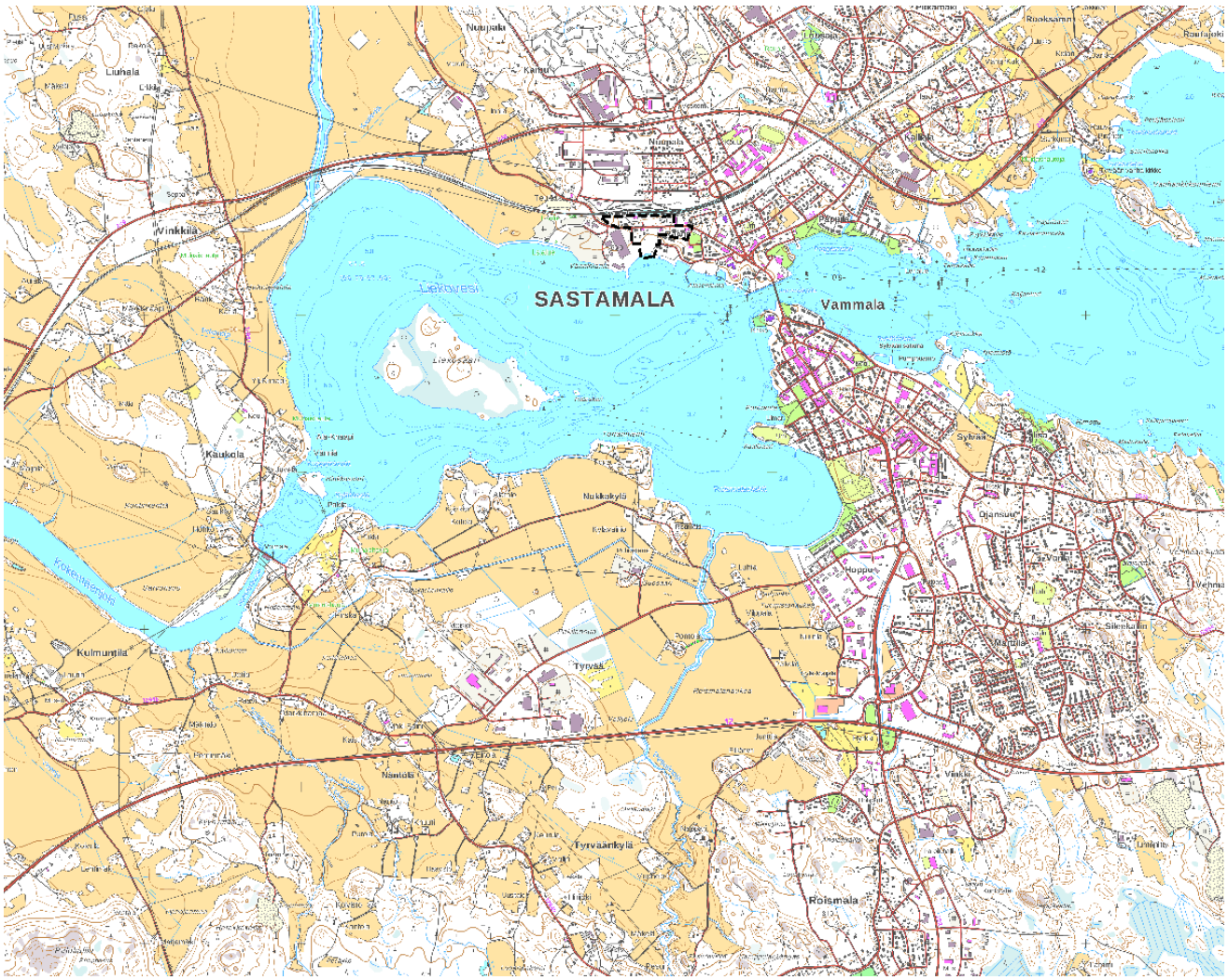
5 Lähteet ... 76

Historialliset valokuvat: Tyrvään seudun museo
Raportin valokuvat: Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen&Luoto Oy, Jari Heiskanen
Kannen kuva: Tyrvään asemarakennus,Långprofil öfver T.fors – B.Borg jernväg, Helsinki 1896, Hyvinkään rautatiemuseon arkisto
Taustakartat:Maanmittauslaitoksen Maastotietokannan 11/2016 aineistoa http://www.maanmittauslaitos.fi/avoindata_lisenssi_versio1_20120501

1 Johdanto

Vammalan asemanseudun asemakaavamuutokseen tausta-aineistoon kuuluva kulttuuriympäristöselvitys on tehty Sastamalan kaupungin tilauksesta. Kaava- ja asema-alue sijoittuu Sastamalan kaupungin keskustaajaman luoteiskulmalle, joka oli ennen rautatietä ja asemaa Nuupalan kyläaluetta ja myöhemmin Tyrvään pitäjän keskustaa. Työn teki Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy:n tutkija Jari Heiskanen.

Vammalan asemanseudun kaava-alue



Kartta: Katkoviivalla merkitty inventointialueen sijainti Sastamalan kaupunkialueella. Kaava-alue sijoittuu kaupunkialueen luoteiskulmalle. Pohjakartta © Maanmittauslaitos 2016

Kaava-alue ja ympäristöt

Kartta: Kaava-alue (musta katkoviiva) jää 1900-luvun eri vaiheita ja mittakaavaa edustavien teollisuus-, pientalo- ja kerrostaloalueiden väliin. Osan kontekstia muodostaa alueen halki kulkeva ja Sastamalan keskustaan johtava Asemakatu.

Aluerajaus käsittää Vammalan rautatieaseman ja sen eteläpuolelle sijoittuvat maa-alueet. Etelässä alue rajautuu Liekoveteen, pohjoisessa rajana ovat ratapiha, sen varastoalueet ja –rakennukset sekä kumitehdas ja asemakyläksi rakentunut Nälkälänmäki. Itäpuolelle jää Raivion alue, johon kuuluu eri-ikäistä rakennuskantaa, vanhempaa asemakylän pienasutusta sekä nuorempaa liike- ja kerrostalorakentamista. Lännessä kaava-alue rajautuu Vammalan vaneritehtaaseen sekä rautatien ja maantien (Asemakatu) liikennealueisiin. Kaava-alueen rakennuskanta käsittää lähinnä 1900-luvun vaihteessa ja alkupuolella rakennettuja rautatierakennuksia sekä Asemakadun varteen sijoittuvia majoitus- ja liikenteen palvelurakennuksia. Lisäksi kaava-alueen reunoilla on kolme 2-3 kerroksista kerrostaloa 1960- ja 1970-luvulta. Katutilaan rajautuu lisäksi pieni osa Nuupalan kylän vanhaa, osin metsittynyttä peltoa.

Ranta-alueet ovat entisiä Nuupalan kylän umpeen kasvavia peltoalueita ja vesijättömaita, jossa oli 1890-luvulta alkaen rautatieasema-alueen pumppaamo. Metsittynyt ja rakennuksista autioitunut ranta-alue on nykyisin merkitty puistoksi, joskin se on jätetty aktiivisen hoidon ulkopuolelle. Liekopuiston hoidosta vastaavat paikalliset yrittäjät kaupungin luvalla. Rautatien asemapiha rakennuksineen sekä ranta-alueet ovat pääosin Sastamalan kaupungin omistuksessa, muut Asemakadun kiinteistöt ovat yksityisessä omistuksessa.

Alueella on voimassa vuosina 1956 ja 1959 laaditut asemakaavat, jolloin asema-alue eli kukoistuksensa viimeisiä vuosia. Kaavoissa asema-alue on liikennealuetta ja Asemakadun eteläpuolelle on osoitettu 1-3 kerroksisia asuin- ja liiketaloja. Ranta on kaavoissa osoitettu puistoalueeksi (=Liekopuisto).

Kulttuuriympäristöinventointi käsittää suunnittelualueilla olevien rakennetun kulttuuriympäristön, rakennusten ja ympäristöjen historian, nykytilan, ominaispiirteiden sekä kulttuuriarvojen kartoittamisen. Työ sisältää rakennus- ja aluekohteiden inventoinnin, arvottamisen sekä toimenpidesuositusten antamisen asemakaavasuunnittelua varten. Inventoinnissa huomioidaan ympäristöjen ja julkisivujen ohella julkisten rakennusten keskeiset sisätilat. Alustavasti työn yhteydessä on arvioitu kaavaluonnoksen vaikutuksia kulttuuriympäristöön ja sen arvoihin. Työssä noudatetaan alan yleisiä käytäntöjä ja maakuntamuseon lausunnossaan esittämiä tavoitteita inventointitarpeista.

Maastotyöt tehtiin 4.10., 21.10., 24.11. ja 28.11.2016 . Lähtöaineistoina ovat aikaisemmat inventoinnit. Maastohavaintoja on täydennetty historiallisilla kartoilla ja kirjallisuustiedoilla. Työn painopiste on maiseman ominaispiirteissä, muutoksissa ja säilyneisyydessä sekä arviota siitä, miten tuleva, suunniteltu muutos vaikuttaa ominaispiirteisiin. Rakennusten kohdalla on tarkastettu vanhat inventointitiedot ja todettu kohteiden nykytila. Rakennukset on dokumentoitu kuvaamalla ja laatimalla niistä paikkatiedolla varustettu rakennuskortti.

Alueen historia, muutokset, maankäyttö ja nykytila on esitelty kappaleessa 2. Inventoinnin rakennuskortit ovat kappaleessa 3. Yhteenveto ja johtopäätökset ovat kappaleessa 4. Inventoidut rakennukset, rakennuskerrostumat, ympäristön rajapinnat ja alueen historia on esitelty lisäksi liitteenä olevassa karttasarjassa.

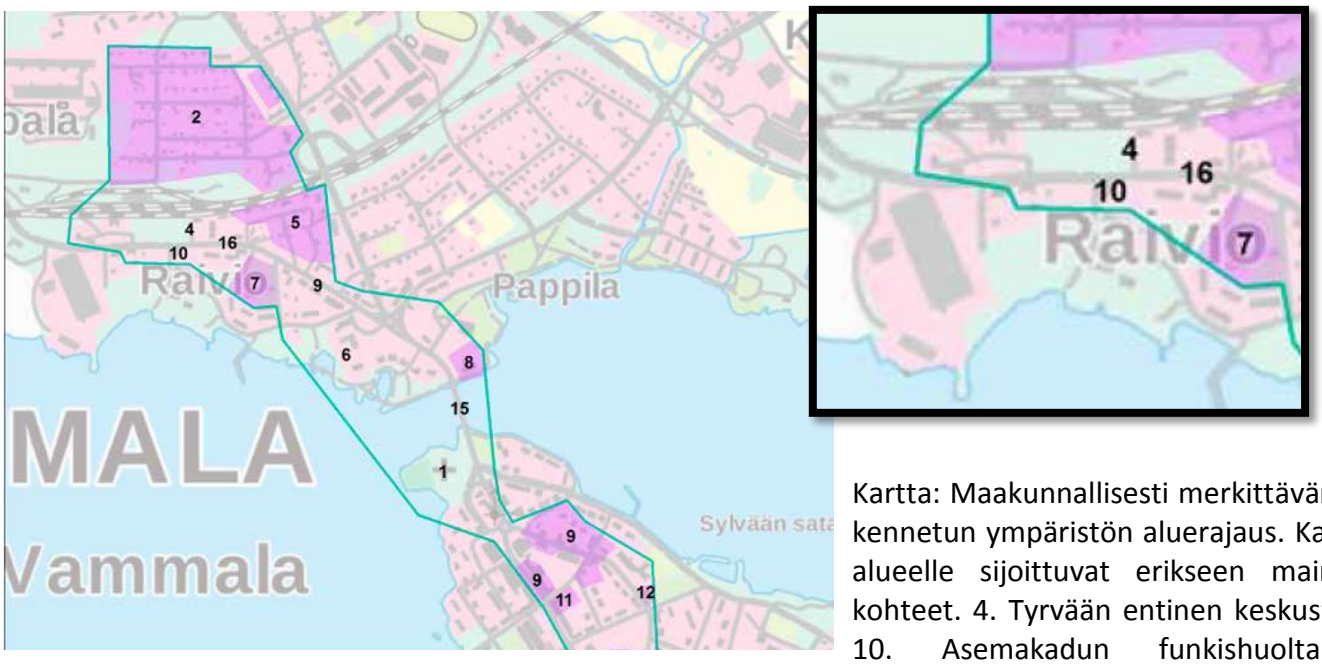
1.1 Aikaisemmat kulttuuriarvot

Kaava-aluetta koskee kolme aikaisempaa ja eritasoista inventointia, paikallinen, maakunnallinen ja valtakunnallinen. Paikallisia inventointeja edustaa vuonna 2004 Pirkanmaan maakuntamuseon tutkijan Jari Heiskasen tekemä inventointi yleiskaavoituksen taustaksi. Maakunnallisia edustaa Pirkanmaan Liiton vuonna 2016 laatima Maakuntakaava 2040 -inventointi. Valtakunnallisia edustaa Museoviraston laatima ja vuonna 2010 vahvistettu RKY-2010. Kaava-alueella on paikallisia, maakunnallisia ja valtakunnallisia arvoja.

Valtakunnalliset arvot: Tyrvään rautatieasema, RKY-2010

Kartta: RKY-2010, Valtakunnallisesti merkittävän rakennetun ympäristön aluerajaus.

Maakunnalliset arvot: Vammalan keskusta, Maakuntakaava 2040, Pirkanmaan liitto



Kartta: Maakunnallisesti merkittävän rakennetun ympäristön aluerajaus. Kaava-alueelle sijoittuvat erikseen mainitut kohteet. 4. Tyrvään entinen keskusta ja 10. Asemakadun funkishuoltamot. Punaisella rasterilla on merkitty rakennuskulttuurin ydinalueet.

Paikallinen, Vammalan keskustan inventointi, yleiskaava 2004, Pirkanmaan maakuntamuseo

Kartta: Ote v. 2004 inventoinnista. Arvoalueeksi on yleiskaavaa varten laaditussa inventoinnissa rajattu punaisella rasterilla asema-alue ja Asemakadun majoituksen ja liikenteen vanhat liikerakennukset. Inventoinnissa erillinen kiinteistökortti on laadittu punaisella renkaalla merkityistä kohteista.

2 Historia: Kylämaisemasta asemataajamaksi ja kaupungiksi

Kokemäenjoen vesistön vanhaan asutusmaisemaan ja Porin radan varrelle sijoittuva kaava-alue on osa entistä Nuupalan kylää ja Tyrvään pitäjää. Vammalan kauppala erotettiin omaksi alueekseen Tyrvään pitäjästä vuonna 1915. Tyrvään pitäjän keskustaa ja pienialaista Liekoveden ja Rautaveden väliselle kannakselle perustettua kauppalaa erotti Kokemäenjoen vesistön Vammaskoski. Rautatien ja aseman vaikutuksesta nopeasti kasvanut ja teollistunut asemanseutu liitettiin Vammalan kauppalaan 1955.

2.1 Nuupalan kylä 1600- ja 1700-luvulla

Nuupalan kylässä ja Tyrvään pitäjässä rautatietä ja asemaa edelsi satoja vuosia kestänyt maatalouskausi. Vammaskosken alasuvannon, Liekoveden, pohjoisrannalle syntyi asutusta jo varhain rautakaudella. Vanhimpaan asutukseen viittaa kaava-alueen rautakautinen kalmisto, joka löytyi, ja suurelta osin tuhoutui, rautatien ja asema-alueen 1890-luvun rakennustöissä. Nuupalan ryhmäkylä rakentui peltoineen Liekoveden ranta-alueelle, pienelle niemelle. 1560-luvulla Nuupalassa oli kuusi taloa. Kylän vanhoja taloja olivat Svänni, Jaatsi, Innilä, Teukku, Vareri ja Piippula. Rautakautinen kalmisto sijoittui kylän tuntumaan, peltojen reunaan. Todennäköisesti Nuupalan kylän vanhalla paikalla asutus on alkanut jo esihistoriallisella ajalla.

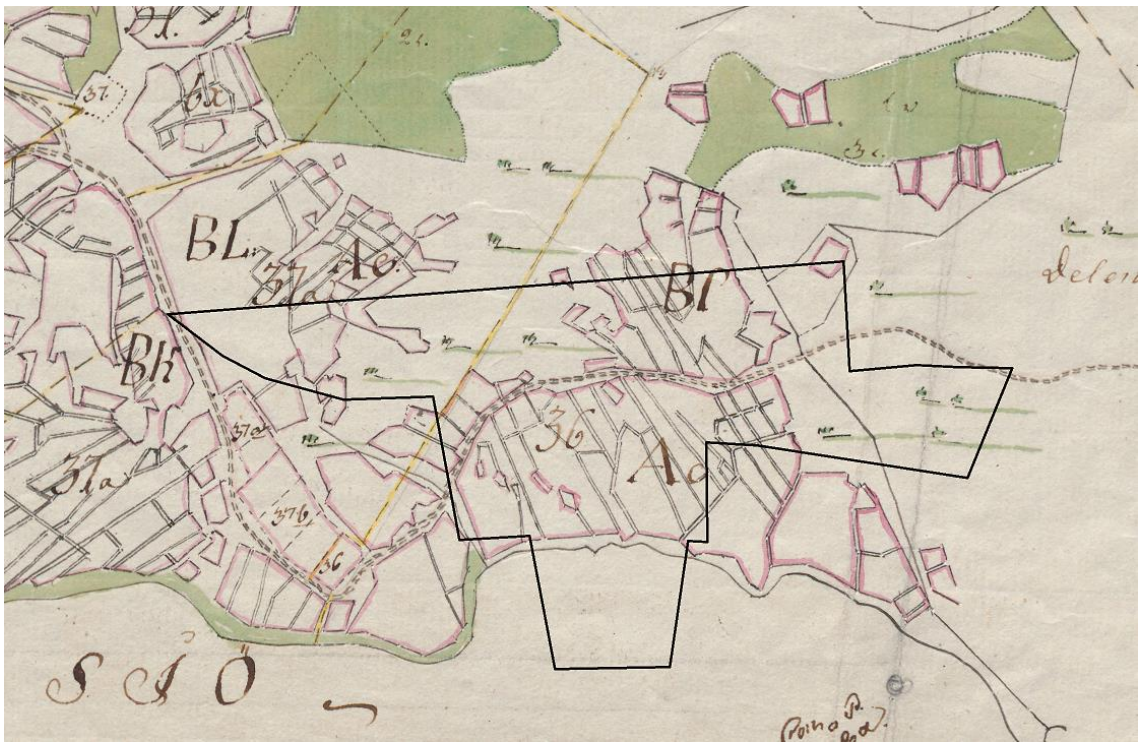
Nuupala ja kaavarajaus 1640-luvulla

Kartta: Ote 1640-luvun Nuupalan kylän maakirjakartasta. Nuupalan kuuden talon ryhmäkylä sijoittui vesistöön pistävälle lyhyelle niemelle. Sarkajakoiset pellot olivat kaksivuoroviljelyyn viittaavassa kahdessa lohkossa, A ja B, kylän itä- ja länsipuolella. Nykyisin kyläpaikka on vaneritehtaan tontilla. Kylätiet ovat pääteltävissä aitaan liittyvistä porteista. Karttaan on merkitty kaava-alueen rajat mustalla katkoviivalla. Taustalla on nykykartta. Asema-alueella oli tällöin kylän harmaalla merkittyjä peltoja ja kumpuilevaa metsämaastoa. Kaava-alueen eteläosa oli vielä Liekovettä tai kuten karttaan on merkitty, Nuupalanjärveä (Nupala Lacus). Kartan asemointi Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto, Kalle Luoto. Karttalähde: Maakirjakartat, Johannes Streng, 1641, JYX.

Kylien keskiajalta periytyvä, yhteispeltoihin ja -metsiin perustunut maankäyttö todettiin vanhanaikaiseksi ja kehityksen esteeksi 1740-luvulla. Tällöin annettiin ensimmäinen määräys maiden, peltojen, niittyjen ja metsien jakamisesta kylän tilo-

jen ja kruunun kesken. Tavoitteena oli maankäytön tehostaminen ja tiiviisti rakennettujen ryhmäkylien hajottaminen. Nuupalassa 1760-luvulla aloitettu ja 1790-luvulla päätökseen saatu isojako väljensi vanhaa kylää. Kyläkeskustaan jäivät tällöin vain Jaatsi ja jaossa Svännistä erotettu KaliSvänni ja Tobi. Muut talot siirtyivät ylemmäksi rinteeseen, isojaossa saatujen peltojen ja metsien yhteyteen. Tässä jaossa tuleva rautatien alue jäi Jaatsin ja KaliSvännin omistukseen. Ryhmäkylä autioitui lopullisesti 1800-luvulla, kun Jaatsi siirtyi ensin rautatiealueelle ja sen perustamisen jälkeen nykyiselle paikalleen. Myös KaliSvännin talo siirtyi tai katosi, 1910-luvulla kylässä ei ole enää kantataloja. Jaatsin historia jatkuu 1900-luvun alkupuolella Asemakadun varrella kunnantalona.

Kaava-alue 1770-luvulla



Kartta: Isojakokartta 1770-luku. Karttaan on merkitty kaava-alue mustalla viivalla. Kylään raivattiin uutta peltoa 1640-luvun jälkeen. Uudispeltoa tuli erityisesti länsipuolelle, Vaunusuon alueelle. Asemakaava-alueella peltojen määrä ei juurikaan muuttunut. Pellot on merkitty vaaleanpunaisella viivarajauksella. Vanhalle kylätontille, joka on merkitty katkoviivalla, jäivät vain Jaatsi (36) ja Svännin talosta erotetut KaliSvänni 37a ja Tobi 37b. Svännin kantatalon uusi tontti näkyy kylän pohjoispuolella, kylätien mutkan/risteyksen tuntumassa. Kyläalue pieneni, kun rannan kylätontit otettiin viljelyyn. Kylään Vammaskoskelta tuleva tie muodosti 1900-luvun alkupuolella Asemakadun lähtökohdan. Tien suuri mutka kylään katosi 1800-luvulla, kun vanha kylätontti autioitui lopullisesti viimeistenkin talojen siirtyessä pois. Liekoveden nykyinen ranta-alue oli tällöin edelleen järvenpohjaa. Kokemäenjoen koskien raivaaminen 1800-luvulla laski vedenpintaa ja toi kylille uutta niitty- ja peltomaata rannoille. Lähde: Kallialan jakokunnan isojakokartta, Jean Limon 1768-1771, KA.

2.2 Rautatie muuttaa maiseman, asemaympäristön kehitys 1800-luvulta eteenpäin

Satakunnan, Tampereen ja Porin välistä rautatietä suunniteltiin 1880-luvun alkupuolelta alkaen. Rataidea oli esitetty jo 1850-luvulla. Vuosisadan lopulla radan rakentamista ajoi vahvasti Antti Ahlström, jonka Ala-Satakunnassa alkanut sahatoiminta oli kasvamassa suuryhtiöksi. Ahlström omisti sahoja Ala-Satakunnassa ja Tampereen ympäristössä, joten rautatie olisi yhdistänyt hänen sahojaan, Ylä-Satakunnan metsiä ja rannikon höyrysahoja. Ahlström oli myös valmis rakentamaan radan itse, jos valtio ei sitä tekisi. Tällöin rata ei olisi kulkenut Kokemäenjoen rantoja pitkin vaan suoraan Suomenselän metsäalueiden halki Tampereelta Poriin. Rata oli vahvasti Satakunnan talouteen ja teollistumiseen kytkeytyvä kysymys. Valtio valitsi kuitenkin reitiksi vesistön, jolloin rata sijoittui Kokemäenjoen vesistön historialliseen ja jo keskiajalla tiheästi asuttuun kylä- ja viljelymaisemaan. Radan maisemia onkin pidettävä yhtenä Suomen kauneimmista.

Kokemäenjoen vesistöä seuraava rata jatkoi vanhojen liikennereittien sarjaa. Ala- ja Ylä-Satakuntaa yhdistävä joki ja sen järvialueet toimivat asutuksen ja kulttuurin leviämisen reitteinä rannikolta sisämaahan jo esihistoriallisella ajalla. Jokivarren asutus jatkui historiallisella ajalla syntyneinä kylinä, jotka muodostivat katkeamattoman ketjun jokivarteen jo keskiajalla. Samaan aikaan syntyi myös jokea seuraava, valtakunnan pääreitteihin kuuluva Laidetie, joka alkoi Ulvilasta, seurasi jokea ja yhtyi Ylä-Satakunnassa, Karkussa ja Tammerkoskella, Kyröskankaan/Pohjanmaantiehen ja Hämeen valtatiehen.

Tyrvää oli Ylä-Satakunnassa tärkeä asutuksen, liikenteen ja maiseman solmukohta, jossa järvialtaaksi laajentuneen vesistön pystyi ylittämään kapean Vammaskosken kohdalta. Vammaskosken pohjoispuoliseen maisemaan liittyivät Tyrvään pitäjän keskiaikainen kirkko, pappila ja kirkonkylä. Rautatiehen kuuluva asema sijoitettiin lähelle Vammaskoskea, Nuupalan kylään. Satakunnan teollisuutta palveleva rautatie yhdisti siten Tampereen ja Porin teollisuuskeskukset sekä 1899 vielä Mäntyluodon, Suomen toisen ympärivuotisen syväsataman. Porin radan varrelle rakennetut kymmenkunta asemaa ja pysäkkiä loivat hyvät lähtökohdat teollisuuden ja maatalouden kehitykselle Satakunnassa. Rautatie yhdisti Tyrvään koko muuhun Suomeen. Rata vauhditti teollistumisen ohella mm. meijereiden perustamista, koska maito oli nyt mahdollista kuljettaa kauemmaksi suuremmille markkinoille tuoreena. Myös sanomalehden perustaminen tuli mahdolliseksi, kun painaminen voitiin hoitaa lähikaupungissa. Rataan liittyi jo 1900-luvun alkupuolella lukuisia lyhyitä teollisuusratoja sekä Kokemäenjoen valjastamisen jälkeen pistoraiteita joen vesivoimalaitoksille. Pääosa radan varren pysähdyspaikoista oli pienempiä pysäkkejä tai laitureita. Suurempia, III-luokan asemia olivat jo teollistuneet Nokia ja Siuro sekä IV-luokan asemia vanhat kirkkopitäjät Karkku ja Tyrvää. Pääteasemat Pori ja Tampere olivat ensimmäisen luokan asemia.

Nuupalan kylä, asema ja Asemakatu

Tyrväällä asema sijoitettiin Nuupalan kylän alueelle. Luontevin paikka asemalle olisi ehkä ollut Vammaskoski, jolloin vieressä olisi ollut vanha päätie, Laidetie. Kosken länsipuolen alueet kuuluivat kuitenkin kokonaisuudessaan Tyrvään pappilalle.

Pitäjänkartta 1840-/1890-l

Kartta: Karttaote 1847 pitäjänkartasta. Peltojen ja tielinjojen ohella karttaan on merkitty Porin rata ja Tyrvään asema. Kartta kuvaa puutteistaan ja ajoitusongelmista huolimatta Tyrvään aseman maiseman yleisilmettä ennen rautatietä. Pitäjänkarttoja tehtiin maanmittaushallituksessa 1840-luvulla pienentämällä ja yhdistämällä vanhoja, 1700-luvun isojakokarttoja. Pitäjänkartat esittivät siten enemmän 1700-luvun lopun maisemaa, vaikka vuosiluvut viittaavat 1840-lukuun. Karttoja päivitettiin 1800-luvun lopulla, jolloin niihin voitiin merkitä esimerkiksi rakenteilla olevat rautatiet. Karttaotteessa näkyvät rata ja asema sekä Asemakadun lähtökohtana ollut Vaunutie, johon kuului vielä tällöin suuri mutka Nuupalan kylän vanhalle rantatontille. Kylän autioitumisen jälkeen mutka katosi.

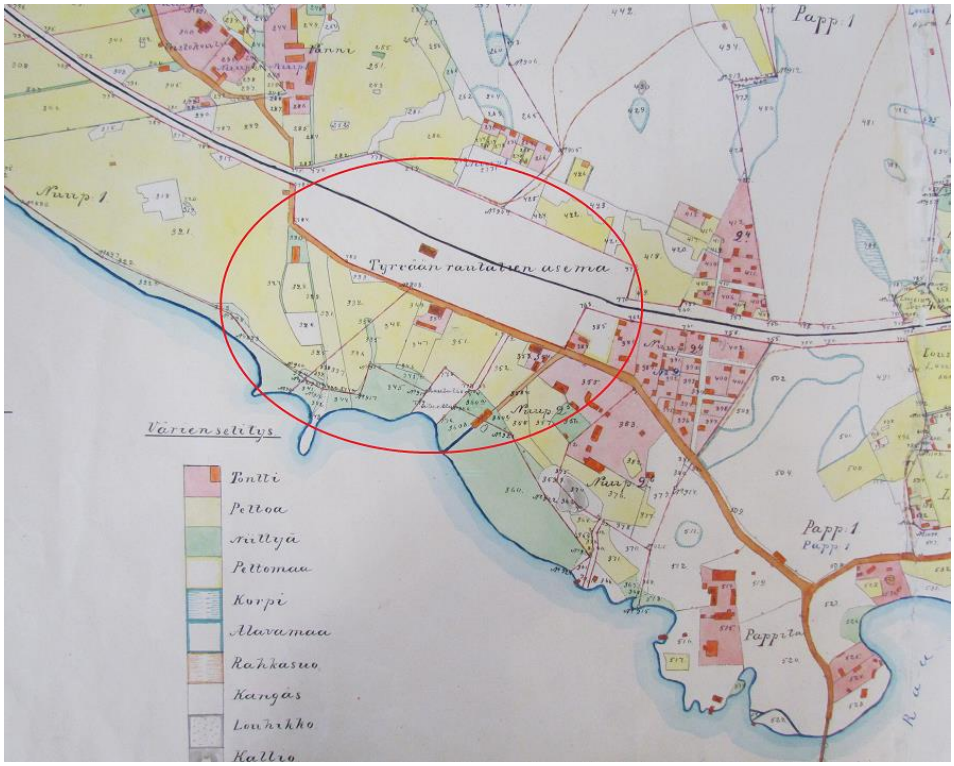
Senaatinkartta 1907

Kartta: Senaatinkartta 1907. Asema- ja kaava-alueen yleispiirteinen sijainti on merkitty punaisella renkaalla karttaan. Sotilas- ja yleiskarttoihin kuuluvassa Senaatinkartassa Asema-alue oli rakennettu ja raivattu aukeaksi. Aseman itä- ja pohjoispuolelle on syntynyt jo asutusta, alku nykyisille Raivion ja Nälkälän asuinalueille. Aseman luoteispuolella, tien varressa, näkyy Nuupalan kylän kantataloja sekä kylän kansakoulu. Asemaa ja kauppalaa yhdistää vanhaan tielinjaan pohjautuva Asemakatu, johon yhtyy Vammaskoskella koillisesta tuleva vanha Laidetie. Vammalan kauppala näkyy kartan kaakkoiskulmassa.

Rautatien ja aseman rakentaminen Nuupalan kylään muutti alueen maaseutuluonnetta aseman ja rautatien alkaessa vetää puoleensa yritystoimintaa, pienteollisuutta ja asutusta. Aseman pohjois- ja itäpuolelle, kiviseen mäenrinteeseen, alkoivat rakentua Nälkälän ja Raivion asemakylät.

Aseman vaikutuksesta Tyrvään pääkaduksi ja keskeiseksi liikekaduksi kehittyi Tyrvään Takatienä tai Vaunutienä tunnettu tie. Se erkani Vammaskoskella vanhasta päätiestä, keskiaikaisesta Laidetiestä. Vaunutien mainitaan olleen 1850-luvulla niin huonokuntoinen, ettei se ansaitsisi maantien nimeä (Warelius 1854). Huolimatta huonokuntoisuudestaan vanha tie sivusi kuitenkin uutta asema-aluetta, muodostaen lähtökohdan tulevalle Asemakadulle.

Isonjaon täydennys, uusjakokartta 1912



Kartta: Tarkempiin tiluskarttoihin lukeutuvassa uusjakokartassa (1912) näkyy aseman kupeeseen syntynyt asutus jo tarkemmin. Aseman itäpuolelle syntynyt Raivion työväenasutus on levinnyt jo laajaksi. Raivion alueella oli mm. työväentalo ja osuuskauppa. Asemakadun varrella on Jaatsin kantatalo ja Tyrvään pappila. Vanha Nuupalan kylätontti on pääosin autioitunut, mutta vanha muoto näkyy vielä peltolohkoina. Ranta-alueella oli Jaatsin Gallenin 1890 perustama höyrysaha. Sen perustaminen pohjautui tietoon tulevasta rautatiestä. Kallialan jakokunnan isonjaon täydennyskartta 1912, Lähde: Digitaaliarkisto, KA.

Tielinja yhdisti asemaa ja Vammaskoskea ja vuodesta 1915 myös Vammalan kauppalaa. Asemakadusta tuli Tyrvään pitäjän keskusta, jonka varrelle keskittyi pappilan ja kunnantalon ohella palveluita ja liiketoimintaa. Aluksi aseman ympäristön yritystoiminta oli pienteollisuutta, lukuun ottamatta läheistä, Liekoveden rantaan sijoittuvaa höyrysahaa. Muuta aseman vaikutuksesta syntynyttä toimintaa edusti Vännin tilakeskuksen muuttaminen karjanhoitokouluksi sekä sen naapurissa toiminut veistokoulu. Nykyistä asemanseutua edelleen leimaavat suuryksiköt, vaneritehdas, kumitehdas ja Vammalan varikko hakeutuivat aseman tuntumaan vasta toisen maailmansodan vaiheilla. Ratapihalta rakennettiin tehdasratoja lähiympäristöön, tiilitehtaan rata valmistui 1911, sahan ja höyläämön rata 1923, asevarikon rata 1942 sekä vaneritehtaan pistoraide sodan jälkeen. Vilkastuminen näkyi aseman laajentamisena sekä korottamisena III-luokan asemaksi 1920-luvulla sekä toiminnan muuttumisena ympärivuorokautiseksi.

Uusi asutus ja pienteollisuus keskittyivät tiiviisti aseman ympäristön kivikkoisille maille. Nuupalan itäpuolella oleva Tyrvään pappila, jonka omistuksiin myös Vammaskosken ranta kuului, rajasi asemakylän vapaata laajentumista aina 1930-luvulle saakka, jolloin sen maille saatiin Tyrvään ensimmäinen asemakaava.

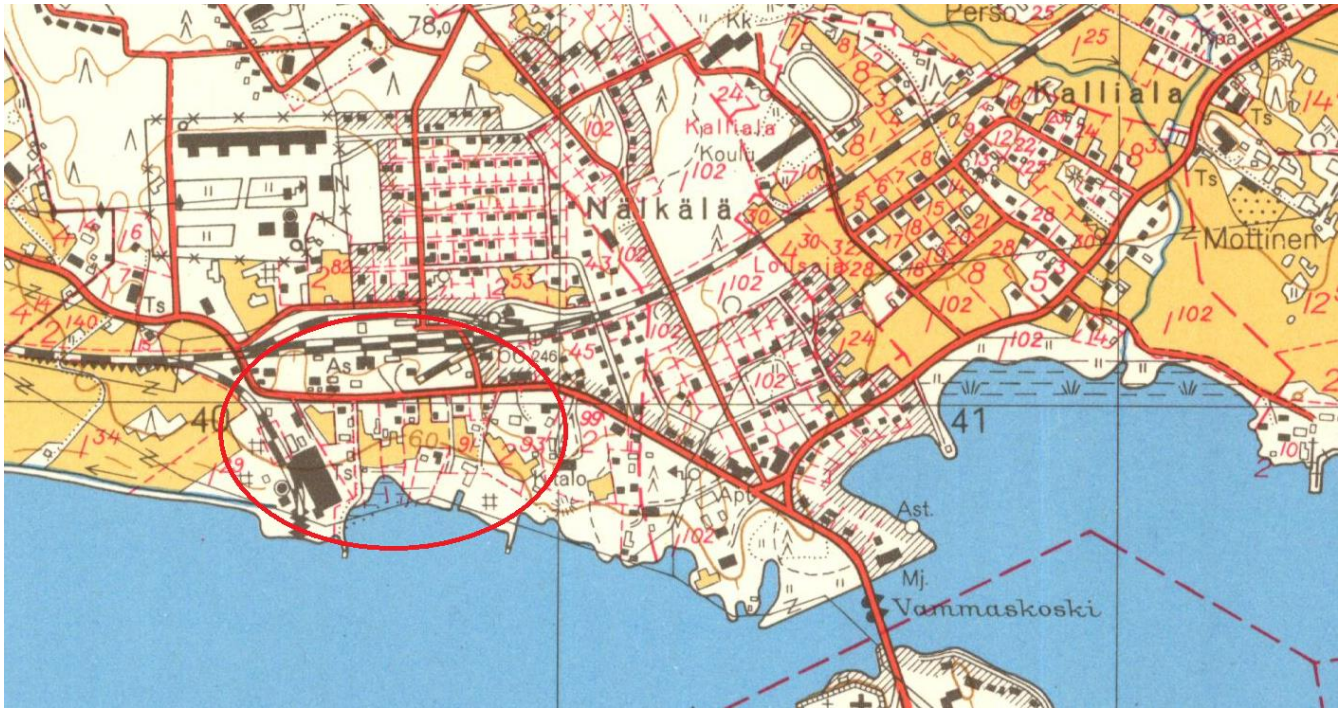
Pitäjänkartta 1930/40-luku

Kartta: Yleiskarttoihin kuuluva Tyrvään pitäjänkartta antaa hyvän kuvan aseman vaikutuksesta ja kasvusta sekä jyrkästä rajasta kylien välillä. Nälkälänmäen maanomistajan, Vännin isännän Rydmanin suunnittelema ruutukaava näkyy hyvin. Asutus ja teollisuus keskittyivät tiukasti Nuupalan kylän puolelle. Kylärajat on merkitty mustalla katkoviivalla. Asemakadun alkupää, joka kuului Tyrvään pappilalle, oli tällöin vielä harvaan asuttu.

Hallintoa ja uusia palveluita

Vammaskoskea, kauppalaa ja rautatieasemaa yhdistänyt tielinja veti puoleensa kunnanhallintoa, kauppaa, palveluita ja teollisuutta. Tien varrella oli jo 1800-luvun jälkipuoliskolla seurakunnan hallinnosta vastaava pappila. 1900-luvun alkupuolella tien varrella sijaitsevasta Jaatsin tilan päärakennuksesta tehtiin kunnantalo. Rakentaminen keskittyi Nuupalan puolelle, aseman ympäristöön, johon tulivat myös aseman matkustajia palveleva Liekorannan majatalo ja osuuskauppa. Tyrvään ja Asemakadun kehitys vireäksi pitäjänkeskustaksi näkyy kaupunkimaisten palveluiden nopeana monipuolistumisena. Kauppojen ohella kadun varteen perustettiin mm. limonaditehdas ja hattukauppa. Uusia asioita olivat 1930-luvulla rakennetut tai aloitetut kaksi huoltoasemaa, Kino-Tyrvää sekä Uosson terveystalo. Kehitys näkyi myös mittakaavassa ja materiaaleissa, Shellin, Uosson ja Kino-Tyrvään 1-2 kerroksiset rakennukset muurattiin tiilestä ja rapattiin. Rakennuksiin tuli ajan hengen mukaisesti funktionalismin piirteitä.

Peruskartta 1961

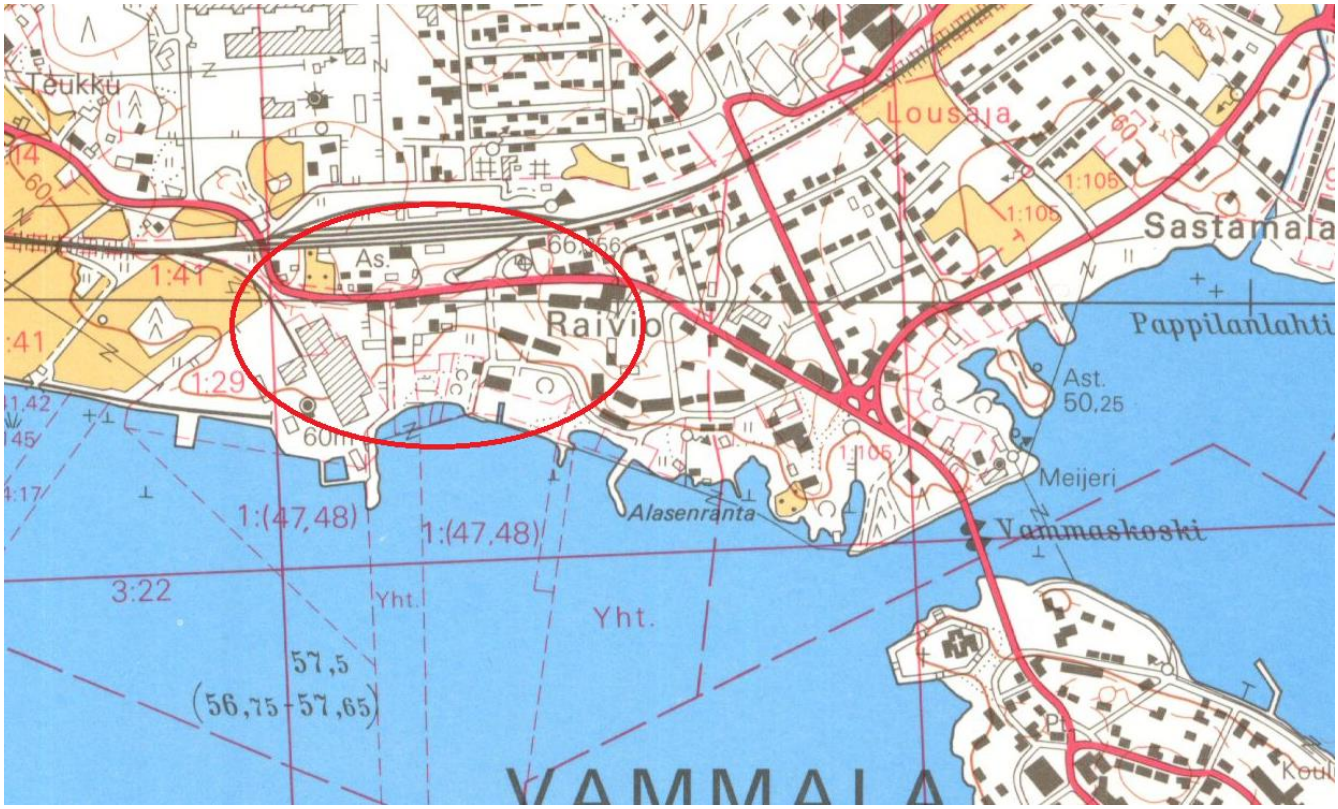


Kartta: Ote v. 1961 peruskartasta. Asema-alueen viereen, Nuupalan vanhalle kylätontille, tuli vaneritehdas ja Vännin tilakeskukseen Kumitehdas. Aseman ympäristössä on vielä nähtävissä avoimia peltoja. Asemakadun mittakaava on vielä pääosin puurakentamisen kaudelta, suurempia rakennuksia ovat edelleen 1930-luvulla aloitetut ja sotien jälkeen laajennetut Terveystalo ja Kino-Tyrvää.

Vammalan kauppala ja kaupunki

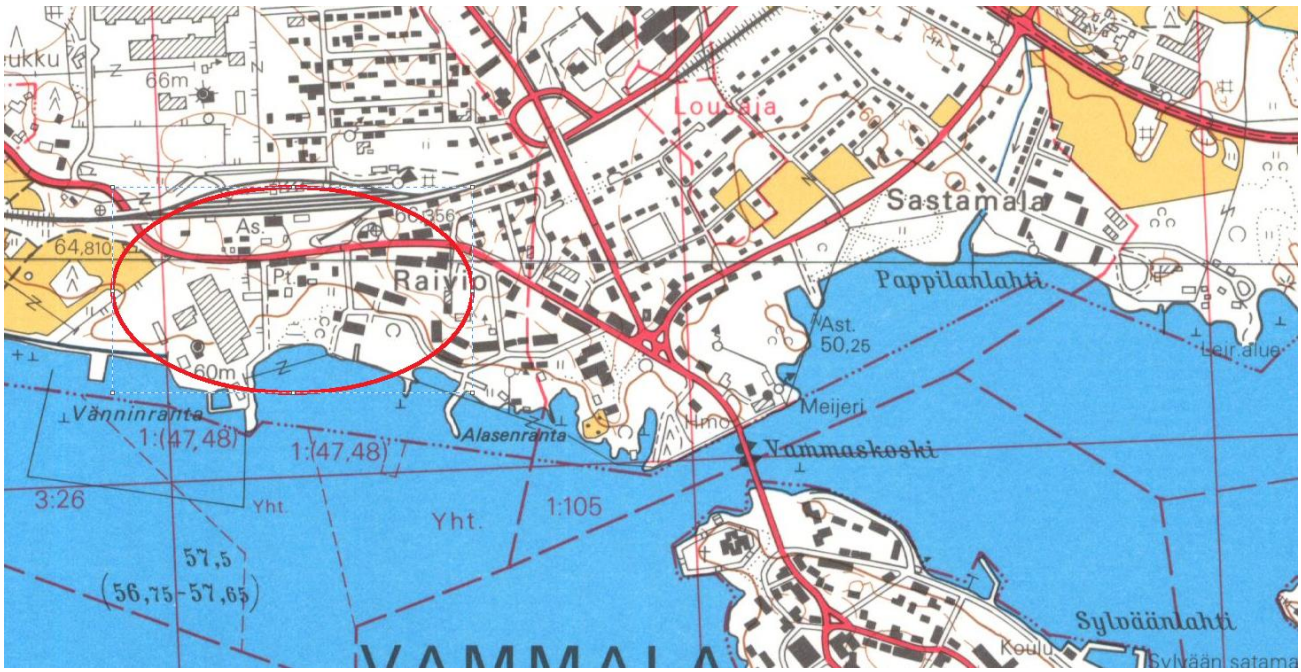
Yhdyskuntia ja teollisuutta puoleensa vetänyt rautatien kukoistusaika alkoi hiipua sotien jälkeen liikenteen siirtyessä 1960-luvulla yhä enemmän maanteille. Vammalassa liikenneolot muuttuivat lopullisesti 1960-luvulla, kun uusi valtatie 9 Tampere-Turku linjattiin kauppalan eteläpuolelle, Roismalan alueelle. Valtatie alkoi vähitellen vetää puoleensa teollisuutta, palveluita ja asutusta. Rautatieasema jäi tässä kehityksessä vähitellen taajaman reuna-alueeksi. Asemakadun liikerakentaminen jatkui, joskin verkkaisesti. Uutta rakentamista edustivat elementtikerrostalot, joiden rakentaminen alkoi 1960-luvulla, kun Jaatsinkadun varrelle rakennettiin muutamia kerrostaloja ja myöhemmin pienkerrostaloja. Ryhmän viimeiset kerrostalot ulottuvat kaava-alueen reunalle, jonne valmistui 1960- ja 1970-luvulla kolme kerrostaloa, muutoin kaava-alueen rakentaminen päättyi.

Peruskartta 1979



Kartta: Ote 1979 peruskartasta. Maatalous on väistynyt, ainoastaan asema-alueella oleva pelto on merkitty puoliavoimeksi puutarha-alueeksi. Asumiseen liittynyt vanha omavaraisuus, pelto- ja puutarhatilkut katosivat 1960-luvulla elintason nousun, autojen ja kaupallisen tarjonnan kasvaessa. Asemakadun varrelle rakennettiin liikerakennuksia ja rantaa seuraavan Jaatsinkadun varrelle kerrostaloja. Laajempi mittakaavan muutos maisemassa tapahtui juuri 1960- ja 1970-luvulla. Muutos ei ulottunut asema-alueelle, jossa rautatiet oli keskeinen maanomistaja myös ranta-alueella.

Peruskartta 1988



Kartta: Ote v. 1988 peruskartasta. Asema-alueen rakentaminen on pysähtynyt, rata on sähköistetty ja tarpeettomaksi käyneen rakennuskannan purkaminen alkamassa. Asemakadun varrellakin rakentaminen on vähäistä. Lamavuodet siirtävät uudisrakentamisen aina 2000-luvulle, jolloin Asemakadun alkupäähän, Vammaskosken partaalle, rakennetaan uusi kerrostaloalue. Kaava-alueella muutoksia ovat liikenteen kehityshankkeet, rautateiden ja tieliikenteen perusparannukset.

Tieliikenteen kasvu, rautatieliikenteen automatisointi ja nopeuksien kasvu näkyivät myös Asemakadulla, joka vanhastaan leikkasi ratapihan tasoristeyksenä sen länsipäässä. Nopeuksien kasvaessa tasoristeykset alkoivat muuttua vaarallisiksi ja osana liikenneturvallisuutta niitä alettiin korvata eritasoratkaisuilla. Vammalassa Asemakadun linjausta siirrettiin 1984 länteen, vaneritehtaan pistoraiteen paikalle, ja radan kohdalle rakennettiin alikulkutunneli. Toinen vanha tasoristeys oli ratapihan itäpäässä, asuinkasarmin ja vesitornin välissä. Se poistettiin samaan aikaan. Samoin korvattiin Varikonkadun tasoristeys sillalla.

2.3 Suomen rataverkko ja asemien rakennukset

1900-luvun alkupuolelle mennessä rakennetut pääradat yhdistivät kaupungit, sisämaan vesistöt ja rannikon satamat. Rautatietä täydensi samaan aikaan kehittyvä, höyrylaivoihin perustuva säännöllinen sisävesiliikenne, joka myös avasi mahdollisuuksia teollisuudelle ja kaupalle. Asemat vetivät puoleensa teollisuutta ja asutusta, maalaismaisemat alkoivat muuttua taajamiksi, asemakyliksi. Asema muodosti oman pienen yhdyskunnan. Työvoimaa asemille houkuteltiin palkan lisäksi asunnoilla ja mainostamalla rautatiematrikkeleissa paikkakunnan palveluita sekä esim. hyviä kala- ja riistamaita. Edustavan asemapuiston lisäksi henkilökunnan käyttöön oli peltoa. Henkilökunnan asuntojen yhteydessä oli hyötypuutarhat, jossa oli omenapuita ja marjapensaita. Ratapihan ohella puisto ja asema-aukio kokosivat rakennukset yhtenäiseksi kokonaisuudeksi.

Asema-alueella tarvittiin monenlaisia rakennuksia. Liikenteen hoitoon kuuluivat asemarakennukset ja tavarasuojat. Koneiden huoltoon taas liittyivät veturitallit, vesitornit ja pumppuhuoneet. Lukuisalle henkilökunnalle rakennettiin alueelle erityyppisiä asuntoja. Aseman ylempää henkilökuntaa, virkamiehiä, olivat asemapäällikkö, sähköttäjät ja ratamestarit. Heitä varten oli omat rakennustyypit, asemapäällikön ja ratamestarin talot, myös kaksoisvahtituvan piirustuksia käytettiin. Palveluskunta sai tyytyä yksinkertaisiin vahtitupiin tai asuinkasarmeihin, jotka sijoitettiin usein toimintojen yhteyteen, kauemmaksi ydinalueesta, jota edustivat asemarakennus ja sen asemaa korostava asemapuisto. Henkilökunnan rakennuksiin kuuluivat myös pihapiirin ulkorakennukset, maakellarit ja henkilökunnan yhteinen saunarakennus. Myös aseman luokitus vaikutti rakentamiseen. 1800-luvulla kymmenien asemien ja pysäkkien rakentaminen perustui tyyppipiirustuksiin, vain suuremmat asemat saivat yksilöllisiä suunnitelmia. Kaikkia rakennustyyppejä ei kuitenkaan tehty joka asemalle, vaan rakennusten määrä riippui muun muassa aseman luokasta ja sijainnista. Rakennuksia lisättiin ja laajennettiin tarpeen mukaan, aseman toiminnan vilkastuessa aseman luokkaa voitiin nostaa. Rautatierakennukset ja talousrakennukset tehtiin yleensä puusta, mutta veturitallit, vesitornit ja konepajojen rakennukset rakennettiin tiilestä.

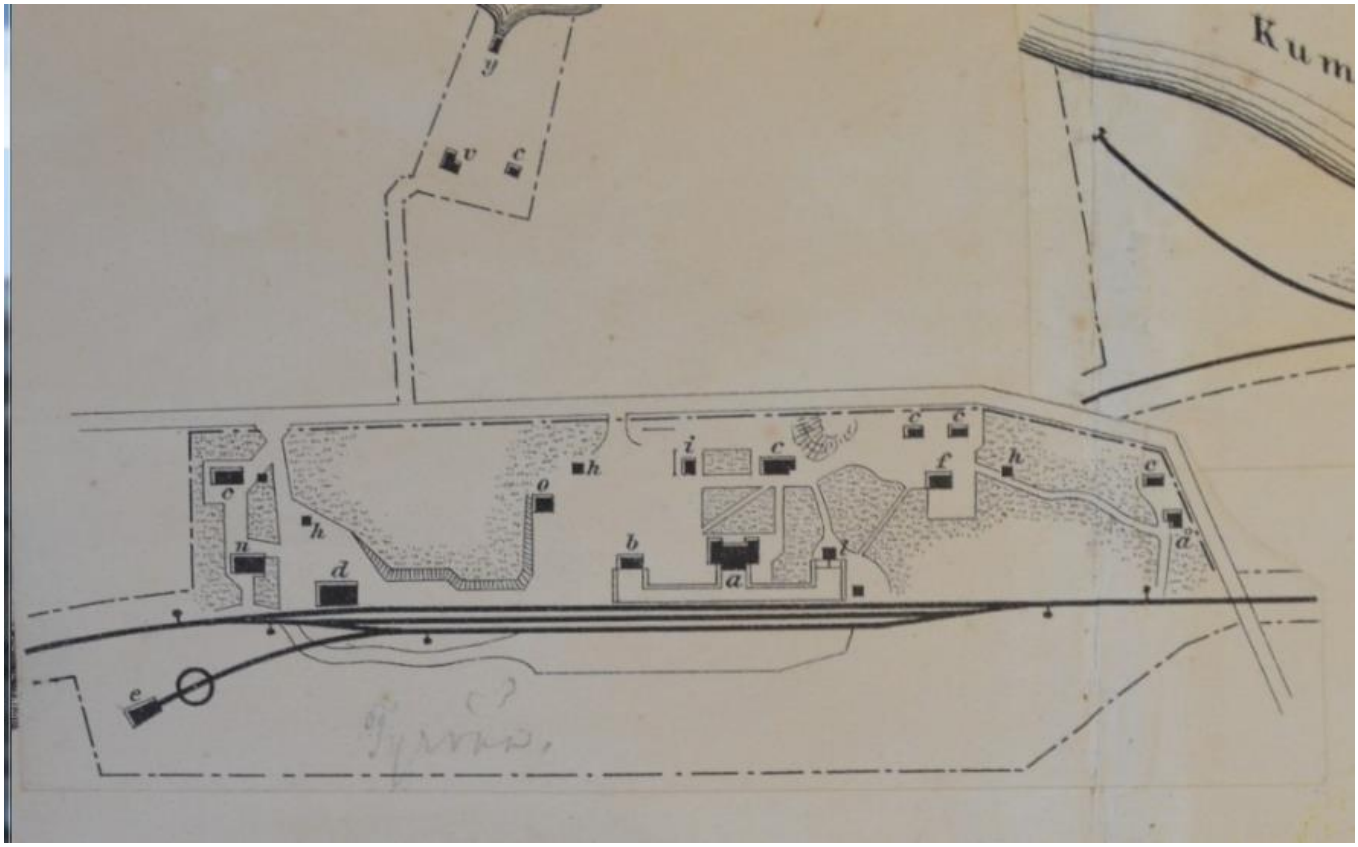
Asemarakennus sijoitettiin radan suuntaisesti noin 10-20 metrin päähän raiteista. Aseman kanssa samassa linjassa, symmetrisesti olivat tavaramakasiini ja yleisökäymälä. Rakennukset yhdistettiin usein kiveämällä niiden edustat ja välit. Asemarakennuksesta vähän etäämmälle rakennettiin asemapäällikön talo ulkorakennuksineen. Pienemmillä asemilla asemapäällikön asunto voitiin sijoittaa asemarakennukseen, kuten Tyrväällä toimittiin. Rakennuksia yhdisti aseman puisto, jonka keskeinen ja näyttävin osa oli ns. eduspuisto, jolla korostettiin asemarakennuksen asemaa.

2.4 Tyrvään asema 1895

Tyrvään asema-alue sijoitettiin 1890-luvulla Nuupalan vanhojen kyläpeltojen pohjoisreunalle, jotka oli raivattu pääosin jo ennen 1600-lukua. Asema-alueen keskiosat olivat kivikkoista, kumpuilevaa rinnettä. Samaan rinteeseen olivat siirtyneet 1800-luvulla Nuupalan kylän talot rantaan sijoittuneen ryhmäkylän hajotessa 1700-luvun lopun isonjaon seurauksena. Asema-alueella oli tällöin Jaatsin talo, joka siirtyi nykyiselle paikalleen pois aseman tieltä. Asemarakennuksen paikalla oli muistitiedon mukaan Vännin talon renkipirtti, joka siirtyi Nälkälänmäkeen.

Porin rata ja Tyrvään asema valmistuivat 1895. Vanhimmat tarkat kartat asema-alueesta ovat vuosilta 1896, 1904 ja 1949, ja niitä on käytetty asema-alueen historiallisten piirteiden tarkasteluun sekä alkuperäisen ja nykypäivän asema-alueen vertailuun. Alueelle on rakennettu uudisrakennuksia 1900-luvun alkupuolella, 1930-, 1940- ja 1960-luvulla. Asema-alueille tyypillistä, keskusliikkeiden varastorakentamista edustavat osuusliikkeen viljavarasto ja mylly 1950-luvulta.

Tyrvään aseman rakennuskanta vuonna 1896

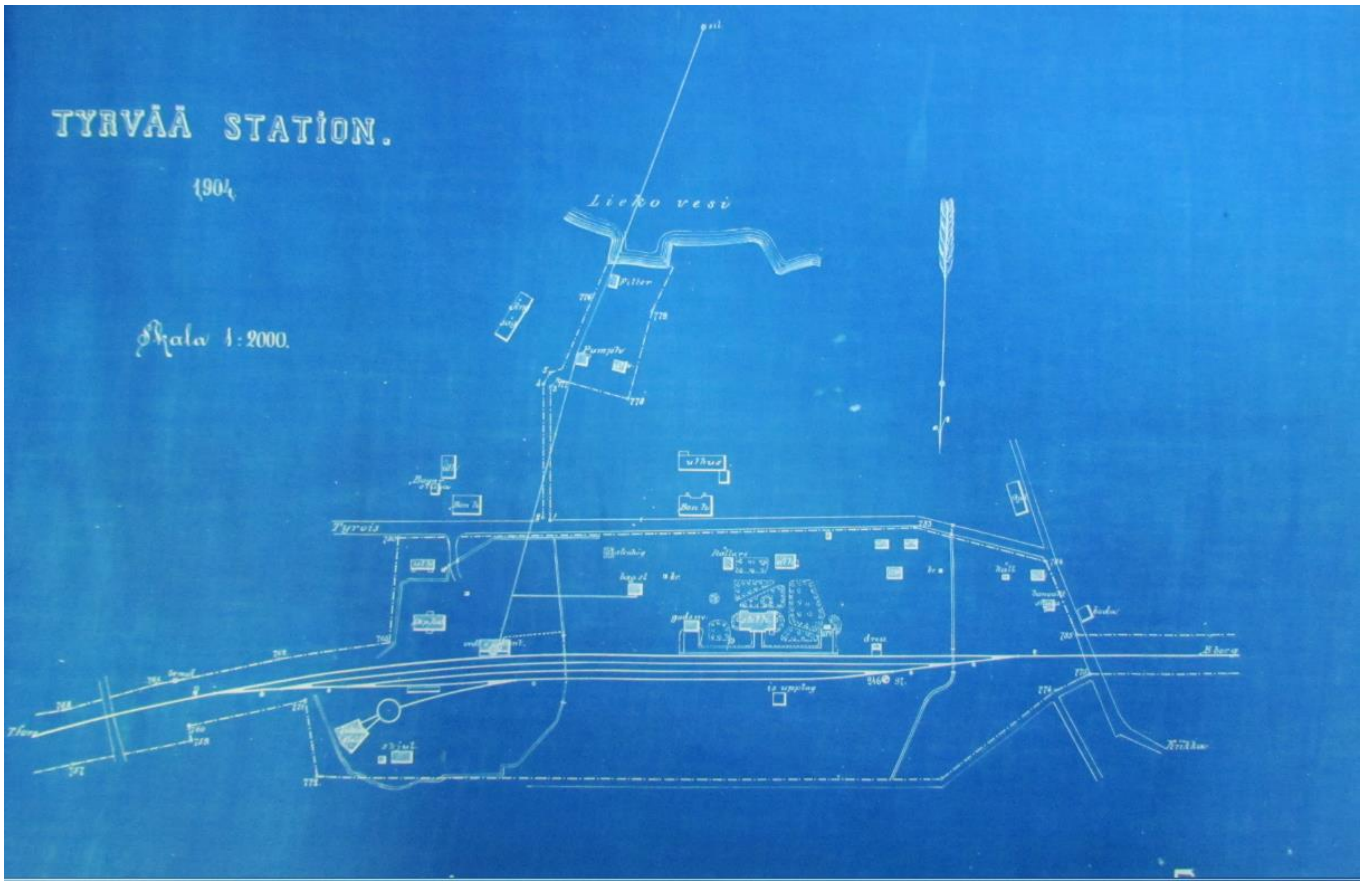


Kartta: Asema-alueen rakennukset 1896. a=rautatieasema, b= tavaramakasiini, c= ulkohuone, d= vesitorni, e= veturihalli, f= kaksoisvahtitupa, h= kaivo, i= kellari, l= käymälä, n= asuinkasarmi, o= sauna ja pakaritupa ja å= yksinkertainen vahtitupa. Kartta on piirretty väärin päin, Liekoranta sijoittuu kartan yläreunaan, karttapohjoinen on kartan alareunassa. Lähde: Hyvinkään rautatiemuseo.

Rautatieasemiin liittyvä vahva hierarkia ja alueen luonteeseen ja toimintoihin liittyvä järjestely näkyvät hyvin. Henkilökunnan asunnot sijoitettiin pääosin alueen reunoille, vanhojen peltojen yhteyteen. Kiviseen keskiosaan sijoittuivat

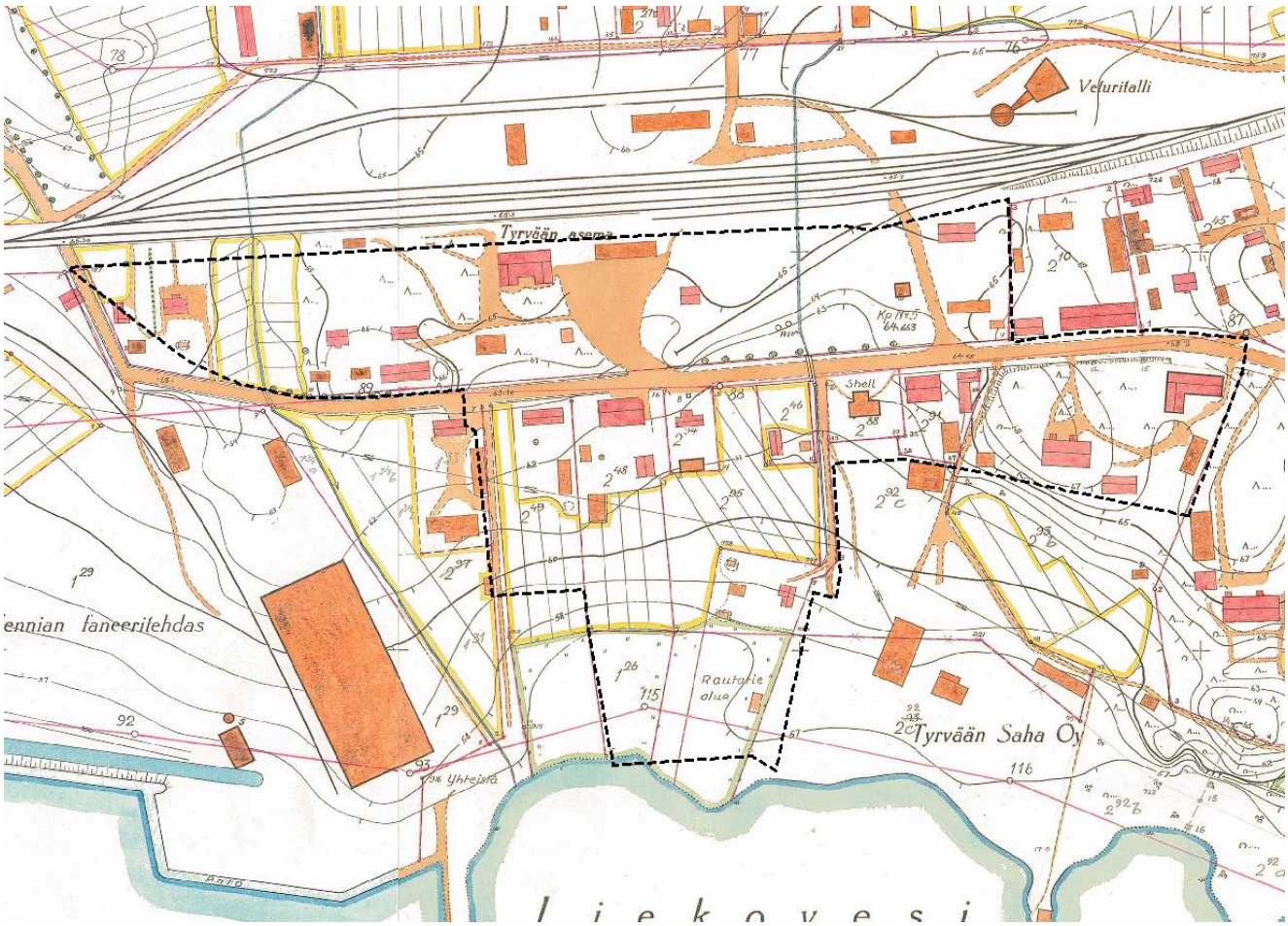
asemarakennus ja tavaramakasiini. Vesitorni ja veturitalli tulivat itäosaan. Tyrväällä asemapäällikön oli asunto asemarakennuksessa, jonka keskeistä asemaa korostetiin asemapuistolla. Asemapäälliköllä oli puistossa lisäksi näyttävä kellarirakennus ja ulkorakennus, jotka sijoittuivat symmetrisesti asemarakennukseen nähden. Radan varteen rakennetut asemarakennus, tavaramakasiini ja yleisökäymälä muodostivat symmetrisen julkisivun, jota yhdisti mukulakiveys, muualla tyydyttiin hiekkapihoihin. Muun henkilökunnan asuinrakennuksista edustavin oli asemapuiston länsilaitaan rakennettu kaksoisvahtitupa, jossa asui todennäköisesti aseman virkamieskuntaan kuuluva telegrafisti. Palveluskuntaan kuului alkuvaiheessa asemamies, kaksi vaihdemiestä, pumppumies ja yövartija. Heidän asuinpaikkansa, yksinkertainen vahtitupa ja asuinkasarmi sijoitettiin aivan asema-alueen päätyihin, kauas asemarakennuksesta. Sijoittumiseen vaikuttivat hierarkian lisäksi asema-alueelle jääneet Nuupalan kylän pellot, jotka hyödynnettiin asuinpihojen kasvi- ja puutarha-alueina. Aseman pumppuasema oli Liekoveden rannassa ja kuului lunastettuun ja rakennettuun asema-alueeseen. Höyryvetureille tärkeä vesi pumpattiin johtoa myöten radanvarren vesitorniin, joka tässä vaiheessa oli vielä puurakenteinen. Myös henkilökunnan saunalle rakennettiin jo varhain vesijohtoliittymä.

Tyrvään aseman rakennuskanta 1904



Kartta: Tyrvään asema 1904. Asema-alueen muutokset olivat ensimmäisen kymmenen vuoden aikana vähäisiä. Pieniä täydennyksiä edustavat kaksi maakellaria. Asemapuisto on saanut ensimmäiset rajansa. Muuta karttaan merkittyä rakennuskantaa edustavat Liekorannan kestikievari ja rannan höyrysaha. Lähde: Hyvinkään rautatiemuseo

Tyrvään aseman ja kaava-alueen rakennuskanta 1949



Kartta: Topografikartta 1949-1950. Kartasta erottuvat asuin- ja talousrakennusten ohella tiilirakennukset, joiden rajausta on vahvistettu mustalla viivalla. Kivirakentamista edustivat kaava-alueella aseman vesitorni, Shellin huoltoasema ja Kino-Tyrvään kiinteistö. Asuinrakennukset ovat punaisella, vaaleanruskealla ovat talous- ja teollisuusrakennukset. Lähde: Sastamalan kaupunginarkisto.

Rautateiden lukuisat asema- ja pysäkkialueet sijoittuivat aluksi metsä- tai maaseutumaisemaan. Työvoiman saamiseksi rautatiet rakennuttivat henkilökunnalle asuntoja ja puutarhoja. Asema muodosti oman, monipuolisen yhdyskuntansa työ- ja asuinpaikkoineen. Rautatiet julkaisivat työvoiman informoinniksi ja ehkä houkuttelemiseksi matrikkeleita, johon kerättiin tietoja kaikilta asemilta. Asemien luokituksen, asuinolojen ja henkilökuntamäärän ohella matrikkeleissa kuvailtiin alueen palveluita ja mm. metsästys- ja kalastusmahdollisuuksia.

Rautatiematrikkeli v. 1904: Tyrvään IV-luokan aseman henkilökuntaa olivat virkakuntaan kuuluvat telegrafisti ja asemapäällikkö sekä palvelusväkeen kuuluvat asemamies, kaksi vaihdemiestä, pumppumies ja yövartija. Asemapäälliköllä oli 3 huoneen asunto hiukan ahtaasti asemarakennuksessa. Tyrvään aseman kerrottiin tällöin sijaitsevan luonnonihanalla paikalla Liekoveden rannalla, pohjoispuolelta otuksista rikkaan metsän ympäröimänä.

Rautatiematrikkeli 1931: Tyrvään asema oli korotettu III-luokan asemaksi. Ympäristöön oli perustettu uusia teollisuuslaitoksia. Toiminnan vilkastuminen näkyi tavaramakasiinin ja asemarakennuksen laajennuksissa, asemapäällikkö oli saanut yhden asuinhuoneen ja ikkunan lisää asuntoonsa. Uutta henkilökuntaa edusti ratamestari, jolle rakennettiin asuinrakennus ilmeisesti alueen länsipäähän. Alueen vuokratason kerrotaan olevan kohtuullinen, mutta sopivia asuntojen saanti aseman läheisyydestä oli vaikeaa. Aseman läheisyydessä oli viisi sekatavarakauppaa ja kaksi muotiliikettä. Riistakannan mainitaan olevan enää keskinkertainen aseman ympäristössä.

Rautatiehakemisto v. 1947: Tyrvään aseman toiminta vilkastui edelleen. Erityisen hyvin se näkyi työvoimassa. Asemapäällikön lisäksi asemalla työskenteli kirjuri, kolme sähköttäjää, ylimääräinen sähköttäjä, konttoriapulainen, 7 2.lk. asemamiestä ja 6 ylim. asemamiestä ja pumppukoneenkäyttäjä. Asemalle perustetun postin palveluksessa oli neljä henkilöä. Asema toimi myös öisin. Uusia rakennuksia olivat 1942 rakennettu asuinkasarmi ja pienempi lepohuoneeksi tarkoitettu rakennus. Kauppaliikkeitä ja teollisuuslaitoksia oli aseman ympäristössä useita. Aseman läheisyyteen siirtyivät 1900-luvun puolivälissä vaneritehdas ja armeijan varikko sekä kumitehdas. Vuosisadan alun hyvät riistamaat olivat enää vain muisto.

Rautatiehakemisto v. 1963: Tyrvään aseman henkilökunnan määrä jatkoi kasvuaan. Paikan johtamisesta vastasi jo kolme a.p. asemamestaria sekä VR:n rakennusmestari, joiden alaisina olivat toimistoapulainen, kuormausmestari, yhdeksän asemamiestä ja kymmenen autonkuljettajaa. Asuntoja alueella oli 8 kappaletta sekä lepohuone, joten osa henkilökunnasta asui jo asema-alueen ulkopuolella. Asuntoihin kuului vesijohto ja WC. Lopuksi mainostetaan Vammalan kouluja sekä kahta teatteria ja elokuvateatteria. Henkilökunnan mukaan Vammala on kappale kauneinta Suomea. Riistakantaa ei enää mainita.

2.5 Nykytila

Tyrvään asema-alue

Rautateiden merkitys asutusta, palveluita ja teollisuutta puoleensa vetävänä toimijana oli huipussaan 1900-luvun ensimmäisellä puoliskolla pääratojen kattaessa koko Suomen. Ratojen varteen syntyi rautateiden kukoistusaikana satoja teollisuuslaitoksia sekä asemakyliä pysäkkien ja asemien tuntumaan. Usein maalaispitäjä sai asema-alueesta uuden keskustan vanhan kirkonkylän rinnalle. Heikkokuntoisen tieverkon, hevosten ja harvalukuisten autojen Suomessa rautatie muodosti luotettavimman ja kattavimman liikennevälineen, olipa kysymys henkilöliikenteestä tai raskaan tavaran kuljetuksista. Rataverkkoa tuki vesiliikenne lukuisine kanavineen ja höyrylaivoineen.

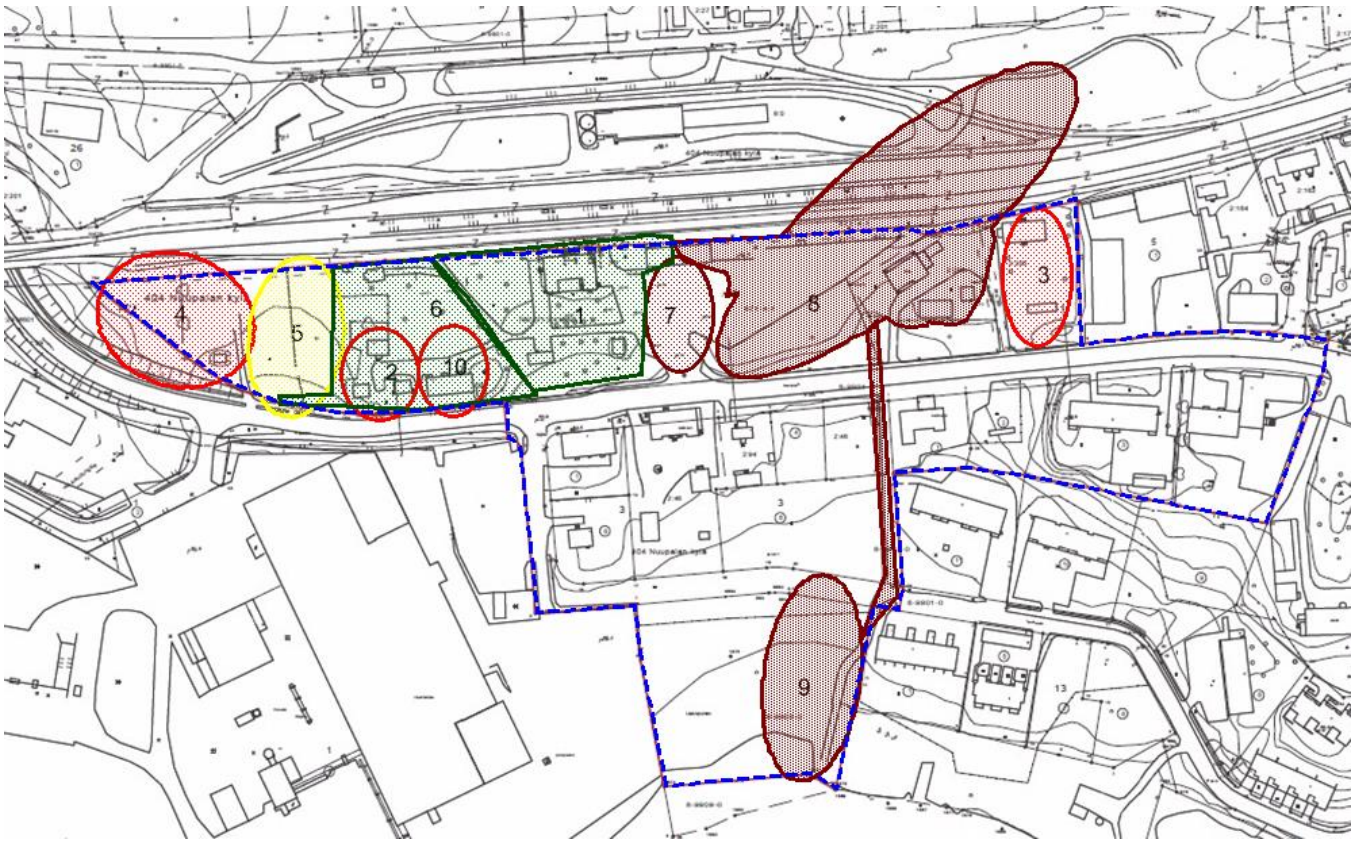
Liikenteen muutos ja monipuolistuminen olivat käynnistymässä jo 1930-luvulla, mutta sodat pysäyttivät kehityksen. Autoistuminen ja valtatieverkon rakentaminen siirtyivät Suomessa sotien ja pula-ajan jälkeiseen aikaan, aina 1950-luvulle.

Autojen määrä ylitti hevosten määrän Suomessa vasta 1960-luvulla, jolloin autotuonti lopullisesti vapautui rajoitteista. Maantienliikenteen nousua sotien jälkeen seurasi rautateiden merkityksen alkava lasku. Suurteollisuus sijoittui vielä sotien jälkeen rataverkon tuntumaan, mutta jo 1960-luvulla teollisuus, kauppa ja asutus alkoivat keskittyä yhä enemmän maantieliikenteen uusien reittien varrelle. Kehitystä tukivat vaurastuminen ja kaavoitus. Pitkään yhdyskuntia rakentaneet rautatien asema-alueet ja niiden hoidetut puistot menettivät liikennevirtojen vähentyessä merkityksensä asuin- ja työpaikkoina. Tekniikan kehitys, diesel- ja sähköveturit, alkoivat 1950-luvulla syrjäyttää työvoimavaltaisemmat höyryveturit. Automatisointi ja sähköistäminen johtivat VR:n luopumaan ensin puistoista ja vähitellen myös asemista. Kasvavat raidenopeudet johtivat myös pysäkki- ja asemaverkon karsimiseen. 1900-luvun lopulta alkaen VR:n on myynyt tarpeettomaksi käyneitä asema-alueita.

Vammalan asema-alueen toiminnot ovat vähentyneet 1900-luvun jälkipuoliskolla merkittävästi. Tekniikan kehittyessä VR on luopunut pienempien rautatieasemien omistamisesta. Vammalan asemapihan rakennukset ovat nykyisin muussa kuin alkuperäisessä käytössään. Sähköistetyn ja automatisoidun radan toiminnoista vastaa yksi pienehkö rakennus ratapihan varressa. Lipunmyyntiä hoitaa automaatti. Rakennusten muuttuessa tarpeettomiksi niitä on purettu. Pääosin 1980- ja 1990-luvulla asema-alueelta on purettu 1890-luvun rakennuksista mm. veturihalli, sauna/pakari, vahtitupa, käymälä sekä 1900-luvun alkupuoliskolla rakennetut ratamestarin talo sekä yöpymiseen tarkoitettu asuinrakennus. Myös ympäristö on muuttunut vuosikymmenten aikana. Aseman puiston hoito päättyi 1980-luvulla, jonka jälkeen sitä on karsittu merkittävästi. Nykyisin puisto on keskeisiltä osiltaan nurmi- ja parkkialueina. Vanhempaa puistokasvillisuutta, vanhoja havupuita, on nähtävissä puiston reuna-alueilla. Aseman avoin hiekkapiha, jonka rajoina olivat puisto, asema, tavaramakasiini ja Liekorannan majatalo on kunnostettu 2010-luvulla parkkipaikaksi palvelemaan nykypäivän pendelöintiliikennettä.

Huolimatta muutoksista, alueella on edelleen pääosa alkuperäisestä, 1895 rakennetusta rakennuskannasta: asemarakennus, tavaramakasiini, maakellari, kaksi ulkorakennusta ja asuinkasarmi. Rautatien miljööseen liittyy myös asema-aukion reunalla oleva kestikievari samalta aikakaudelta. Asemapuiston sijaintia osoittavat edelleen vanhat havupuut ja alueen reunalla olevat puurivit. Vanhaa miljöötä tukevat 1900-luvun ensimmäisellä puoliskolla rakennutetut kaksoisvahtitupa, asuinkasarmi, vesitorni ja Asemakadun varrelle sijoittuvat kaksi huoltoasemaa. Osuusliikkeen tiilinen viljavarasto vuodelta 1954 istuu kokonaisuuteen hyvin. Alueen kehitys päättyi sotavuosien jälkeen. Viimeiset rakennukset rakennettiin 1960-luvulla.

Kaava-alueen rautatiemiljööt, historialliset alueet ja niiden säilyneisyys



Kartta: Rautatiealueiden historiallinen käyttö ja säilyneisyys. Kaava-alue on merkitty sinisellä katkoviivalla. 1 asemarakennus ja puisto, 2 asuinpiha, 3 asuinpiha, 4 asuinpiha, 5 huolto- ja varastoalue, 6 puiston laajennus, 7 asema-aukio, 8 aseman pelto, 9 pumppaamoalue, 10 asuinpiha.

1. Asemarakennus ja -puisto 1895

Rakennukset ja ympäristö: Alueeseen ovat kuuluneet 1890-luvulla rakennetut asemarakennus/asemapäällikön asunto, kellarirakennus, ulkorakennus, tavaramakasiini ja käymälä sekä eduspuisto.

Säilyneisyys: Kohtuullinen, keskeiset osat ovat säilyneet. Asemarakennusta ja tavaramakasiinia on laajennettu alkuperäiseen tyyliin 1900-luvun alkupuolella. Alueelta on purettu käymälärakennus ja asemapäällikön ulkorakennus, sen paikalla on 1960-luvulla rakennettu sauna. Alkuvaiheessa käymälää, asemarakennusta ja tavaramakasiinia yhdistänyt mukulakivetty laituri on purettu uuden ratalinjan tieltä. Puiston istutuksia ja puustoa on karsittu merkittävästi ja siihen on rakennettu kaksi parkkipaikkaa.

2. Asuinpiha 1895

Rakennukset: Alueeseen ovat kuuluneet kaksoisvahtitupa, kaksi ulkorakennusta ja puistoa. Alue on rakennettu vuosina 1895-1930.

Säilyneisyys: Erittäin hyvä. Alkuperäiset talousrakennukset, kaksoisvahtituvan vanhalla kivijalalla oleva asuinrakennus on todennäköisesti uusittu 1920/30-luvulla, puistokasvillisuutta on säilynyt. Rakennukset asemapuiston 1900-luvun laajennuksen reunassa. Länsipuolella olevassa notkelmassa aseman vanha pelto on metsittymisestä huolimatta tunnistettavissa.

3. Asuinpiha 1895

Rakennukset: Alueeseen ovat kuuluneet 1895 rakennetut asuinkasarmi ja talousrakennus sekä maakellari n. 1900. Rakennuksia on yhdistänyt puisto- ja puutarhakasvillisuus.

Säilyneisyys: Hyvä, asuinrakennus ja maakellari edustavat alkuperäisiä rakennuksia. Vanha ulkorakennus on korvattu uudella 1960-luvulla. Puutarhakasvillisuutta on säilynyt.

4. Asuinpiha 1895

Rakennukset: Alueeseen ovat kuuluneet kaksi, ratavahdin 1890-luvun ja ratamestarin 1920/30-luvun asuinrakennukset, ulkorakennukset ja maakellari sekä niihin liittyvät puisto/puutarha/peltoa. Vanha tielinja, Asemantie, kulki alueen halki aikaisemmin.

Säilyneisyys: Tuhoutunut täysin, vanha Asematien linjaus ja rakennukset purettu ja aluetta käytetty maankaatopaikkana. Paikalla havaittavissa maakellarin jäänteet ja vähäistä kulttuurikasvillisuutta.

5. Aseman henkilökunnan pellot 1890-l

Rakennukset: Alueeseen ovat kuuluneet aseman henkilökunnan 1890-luvun pelto ja kaivo. Pelto on osa Nuupalan kylän vanhoja, viimeistään 1600-luvulla raivattuja peltoja.

Säilyneisyys: Tuhoutuneet, osin maantäyttöjä, itäosassa nähtävissä metsittynyttä peltoa.

6. Puiston laajennus, 1900-l ensimmäinen puolisko

Rakennukset: Alueeseen ovat kuuluneet asemapuiston nuoremmat, ilmeisesti 1900-luvun alkupuolella rakennetut osat. Puistoon on sisältynyt luonnonpuita ja se on reunoilta ollut suurpiirteisempi. Varsinainen aseman eduspuisto sijoittui asemarakennuksen yhteyteen. Asemakadun varrella on puurivistö, joka käsittää mm. lehtikuusia, koivuja, kuusia ja mäntyjä sekä erilaista pensaskasvillisuutta.

Säilyneisyys: Supistunut, vanhaa puustoa on säilynyt, lähinnä yksittäisiä puita. Havupuurivejä nähtävissä entisen pellon reunoilla.

7. Asema-aukio 1890-l

Rakennukset: Sorapintainen asema-aukio jäi 1890-luvulla rakennettujen puiston, aseman, tavaramakasiinin ja huoltoalueen väliin. Etelässä sitä rajasi saman ikäinen Asemakatu ja Liekorannan kestikievari. Tämä ympäristömaisema on pääpiirteissään säilynyt, joskin huoltoalue ei enää muodosta samanlaista rajaa itäpuolelle. Myös kasvillisuuden karsiutuminen puistosta on vaikuttanut alueiden rajoihin. Aukio ei rautateiden kukoistuskaudella ollut edustustila, vaan alue, jonka kautta kuljettiin tavaramakasiinille ja asemarakennukselle, jonka pääjulkisivu oli selkeästi rautatielle päin. Puistossa olevan näyttävän maakellarin julkisivu suuntautui kohti asemarakennusta, ei aukion suuntaan. VR:n toiminta asema-alueella alkoi hiipua 1960-luvulla autoistumisen ja rautateiden teknisen kehityksen myötä, joten kenttä säilyi hiekka- ja sorapintaisena aina vuoteen 2016, jolloin se asfaltoitiin ja rajattiin rotvallein. Aukion uudistaminen pysäköintialueeksi liittyy aseman uuteen rooliin, jossa asema-alue on täysin muussa käytössä. Lipunmyyntiä hoitaa automaatti ja pysäköintialue tukee aseman käyttöä pendelöintiliikenteessä.

Säilyneisyys: Pehmeästi rakennuksiin ja puisto- ja huoltoalueisiin rajautunut kenttä on kadonnut asfaltin ja selkeän rajauksen alle. Kulttuurimaiseman merkkejä ovat asfaltti, maalatut pysäköintiruudut, liikennemerkit, suojatiet, jalkakäytävät, rotvallit sekä liikenneympyrän kasvi-istutukset. Autoilun maisemiin liittyvä alue edustaa aseman uutta roolia ja käyttöä.

8. Ratapihan huollon ja varastoinnin alue 1895

Huollon ja varastoinnin rakennuksia: Tavaramakasiini 1895-1949, laituri, vesitorni 1932, viljavarasto 1954, sauna 1895, pistoraide 1900-l alkupuoli, radan peruskunnostuksen väliaikainen toimistorakennus 1970-luvulta.

Säilyneisyys: kohtuullinen, alueelta on purettu pistoraide, sauna ja vanhempi vesitorni. Alue on avointa sorapihaa ja reunoiltaan metsittynyt.

9. Rautatien pumppaamoalue 1895

Rakennukset: Alueeseen ovat kuuluneet pumppurakennus, filtterirakennus ja pumpunhoitajan asuinpihan rakennuksia.

Säilyneisyys: Tuhoutunut täysin, rakennukset purettu, tontti metsittynyt. Vesiputkea seurannut tieyhteys on edelleen käytössä.

10. Asuinpiha 1930/40-luku

Rakennukset: Alueeseen ovat kuuluneet asuinkasarmi 1942 ja toinen yöpymiseen käytetty rakennus 1920/30-luvulta sekä maakellari 1900-luvun alkupuolelta.

Säilyneisyys: Asuinkasarmi ja maakellari ovat säilyneet, yöpymisrakennus purettu. Ympäristössä on puistoon kuulunutta luonnonpuustoa ja vanhoja puistopuita.

3 Inventoidut rakennukset

3.1.1 Asemarakennus 1895/1925

Kartta ja kuva: Asema-alueen keskelle sijoittuvan aseman pääjulkisivu suuntautuu radan suuntaan.

Kuvaus: Asemarakennus (eteläpuoli 1895, poikkipäädyt 1925). Julkisivultaan symmetrinen, uusrenessanssia edustava asemarakennus on rakennettu yhtenäiselle kivijalalle lukuun ottamatta eteläpuolen poikkipäätyjen jatko-osia, jotka nuorempina ovat betonisokkelilla. Vuoraus on kolmiosainen ja paljon yksityiskohtia sisältävä. Ikkunat ovat ristikarmilliset ja 6-, 3- tai 9-ruutuiset. Vintinpäädyissä on käytetty kiilaikkunoita. Ikkunoiden vuorilaudoitus on tyyliltään uusrenessanssia ja uusgotiikkaa. Rakennuksessa näkyvät rakennusajan kertaustyylit, piirteitä on renessanssista, empirestä ja gotiikasta. Rakennuksen panelointi on nykyisin ruskeankeltainen ja runsas listoitus ruskeaksi maalattu. Sisäänkäyntejä suojaavat kaarevat metallikatokset, joita tukevat pienet metallitaivutuksilla koristellut konsolit. Katokset eivät ole alkuperäisiä, vaan vasta 1900-luvun alkupuolella laitettuja. Nuoremmissa siipiosissa katokset ovat yksinkertaisempia. Länsipäätyyn on lisätty ikkuna mahdollisesti 1920-luvulla rakennuksen laajennuksen yhteydessä. Rakennuksen satulakatto on katettu konesaumatulla, toistaiseksi maalaamattomalla pellillä. Julkisivun valaisimet ovat malliltaan nykyaikaiset. Julkisivujen jäsentely on säilynyt kohtuullisesti, puuttuvia osia ovat mm. katon piiput ja julkisivun puolella poikkipäädyn harjakoristeena ollut korkea salko.

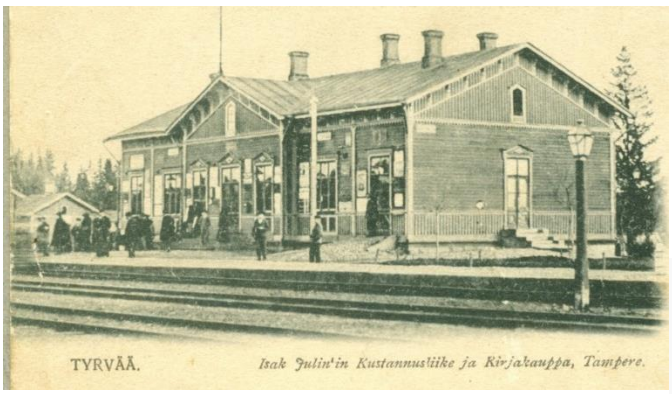
Kuva: Eteläpuolen siipiosat rakennettiin 1925. Samassa yhteydessä vanhaan länsipäätyyn lisättiin symmetrian rikkova kookas ikkuna. Sitä korostettiin edelleen näyttävällä listoituksella ja rintapaneloinnilla. Laajennuksessa asemapäällikkö sai yhden huoneen lisää. 2010-luvulla asemarakennuksen eduspuisto korvattiin nurmikentillä ja parkkipaikoilla. Kuva aseman lounaiskulmalta.

Sisätilat: Aseman sisätilat on remontoitu 2010-luvulla Sastamalan kaupungin toimesta. Huonejako on säilynyt, mutta sitä on vaikea hahmottaa, koska huoneita on nykykäyttöä varten yhdistelty avaamalla seiniin suuria aukkoja. Odotushuoneen, lipunmyynnin ja asemapäällikön huoneita ei voi tunnistaa enää muista kuin kattolistoista ja roseteista. Uuneja ei ole säilynyt, pintamateriaalit, ovet, lattiat, listoitus ja panelointi ovat 2010-luvulta. Vanhaa edustavat helmiponttipaneelilla paneloidut sisäkatot ja kattolistoitus, josta vain osa alkuperäistä.

Kuva: Entinen odotushuone, seinän aukon kohdalla olivat aikaisemmin lipunmyynnin luukut. Tuulikaappi on mahdollisesti 1990-luvun alkupuolelta.

Historia: Tyrvään asemarakennus on rakennettu vuonna 1895. Piirustuksina käytettiin ajan tavan mukaan Oulun radan IV-luokan tyyppiasema no 2:n piirustuksia, jotka todennäköisesti olivat VR:n rataosaston arkkitehdin, Knut Nylanderin (1839-1886) laatimat. Hänen laatimiaan tyyppipiirustuksia käytettiin 1880- ja 1890-luvulla Hämeenlinnasta Tampereelle ja Turkuun sekä Oulun, Vaasan, Porin ja Savon radoille rakennetuissa asemaympäristöissä. Tyrvään asemarakennus noudattaa julkisivuiltaan uusrenessanssia, johon kuului julkisivujen symmetria. Tyrvään asemarakennusta laajennettiin symmetriaa noudattaen 1920-luvulla rakentamalla eteläpuolelle kaksi siipimäistä poikkipäätyä. Laajennus kertoo aseman toiminnan laajentumisesta 1900-luvun alkupuolella, aseman luokitusta nostettiin III-luokkaan. Asemalle tuli posti 1942. Rakennusta peruskunnostettiin 1965. Rakennus on ollut usean värinen. Vanhoista valokuvista näkyy, että väri on vaihdellut lähes vuosikymmenittäin. Nykyinen vahva väritys, keltainen panelointi, ruskeat listat ja koristeet, noudattaa rakennusajan uusrenessanssin suosimaa väritystä. Alkuperäiset värit eivät ole tiedossa, mutta 1900-luvun vaihteessa julkisivu oli tumma ja listat vaaleat. Myöhemmin rakennus oli pitkään sävyltään vaalea. Rakennusta on peruskunnostettu 2010-luvulla, jolloin lähes koko ratapihan eteläpuolinen asema-alue rakennuksineen siirtyi Sastamalan kaupungin omistukseen. Kaupunki on sijoittanut asemarakennukseen sosiaalitoimen tiloja, siellä toimii mm. Työteekki. Rautatien toiminnot on automatisoitu.

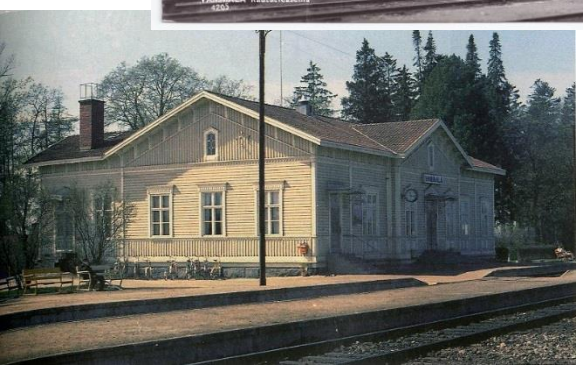
Asema 1900-luvulla



Kuvat: Asema v. 1904 ja 1903 painetuissa korteissa. Rakennuksen ovien yläpuolilta puuttuvat katokset eikä päädyssä näy vielä asemapäällikön asunnon komeaa ikkunaa. Julkisivuun oli vielä tällöin kiinnitetty useita ilmoituksia tai mainoksia. Kuva vasemmalla: Sastamalan seudun museon kuva-arkisto. Kuva alla: Sastamalan kaupunki.

Kuva vasemmalla: 1900-luvun alkupuolelta, ennen vuotta 1930. Asemarakennus on saanut katokset ja samaa tyyliä olevat valaisimet. Aseman edustan kiveys yhdistää asemarakennuksen ja tavaramakasiinin. Asemarakennuksen kulmissa on istutuksia. Taustalla näkyy kioskirakennus ja tavaramakasiini, joka erottui asemarakennuksesta ajan tavan mukaan myös värityksellään. Kauempana näkyy radan varressa alkuperäinen vesitorni puuvarastoineen. Kuva: Sastamalan seudun museon kuva-arkisto.

Kuva vasemmalla: Asema v. 1960. Aseman julkisivuvärit ovat hyvin vaaleat. Aseman lämmityspiiput ovat vielä tallella, etualalla näkyy kaksi kioskia. Kuva: Sastamalan kaupunki.



Kuva alhaalla: Rautatieasema 1974. Värikuvassa rakennuksen vaaleus näkyy hyvin. Kertaustyylien vahvat värit vaalenivat uusklassismin aikana, sotien jälkeen jatkui ovien, ikkunoiden, listojen ja vuorauksen maalaaminen vaaleaksi. Aseman piiput on purettu ja tilalle on tullut yksi keskuslämmityksen piippu. Etualan kioskit ovat poistuneet, syynä lienee joko uuden raiteen rakentaminen tai kaupan ja liikenteen muutokset. Asemarakennus peruskunnostettiin 1965. Kuva teoksesta: Radan varrella - Suomen rautatieliikennepaikat.

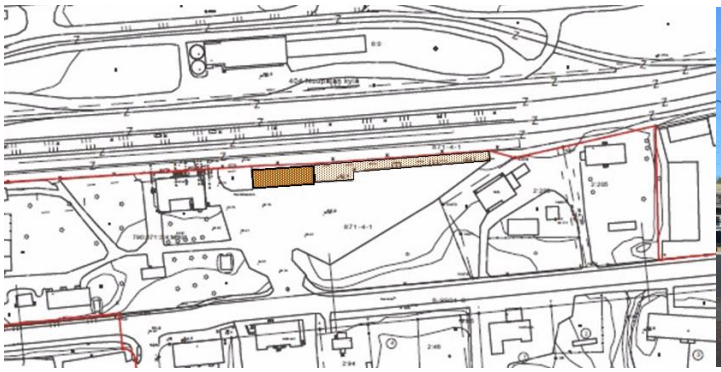
Ympäristö: Rakennukseen liittynyt asemapuisto on kaadettu rakennuksen ympäriltä, puisto-osat ovat nykyisin nurmikenttinä ja parkkialueina. Asemarakennuksen yhteys puistoon on katkennut. Sorapintainen asema-aukio on asfaltoitu ja jaettu parkkialueiksi 2010-luvulla.

Kulttuurihistorialliset arvot: IV-luokan asemarakennus v. 1895, siipiosat 1925. Porin radan alkuperäinen asemarakennus. Kertaustyyliseen, Knut Nylanderin laatimilla tyyppipiirustuksilla rakennettuun rakennukseen kuului alun perin asemapäällikön asunto. Alkuperäistä tyyliä noudattava laajennus liittyy aseman toiminnan laajenemiseen ja III-luokan asemaksi korottamiseen. Rakennuksen julkisivut ovat säilyneet, väritys on 2010-luvulla palautettu vastaamaan rakennusajan väritystä. Rakennus on keskeinen osa historiallista ratapihaa, asemapuistoa ja -aukiota**.**

Arvoluokka: I

Suositukset: Rakennus tulee säilyttää. Asemarakennuksen eduspuiston palauttamista tulisi harkita. Yhteyttä nykyiseen asema-aukion asfalttipihaan pitäisi pehmentää palauttamalla vanhoja kukka- ja puuistutuksia. Puistoon sijoitetut parkkipaikat rakennuksen etelä- ja länsipuolelta tulisi poistaa tai sopeuttaa paremmin maisemaan. 1890-lukuun kuuluvan symmetrian, tavaramakasiini-asemarakennuskäymälärakennus palauttamista tulisi harkita. Rakennuksen ratajulkisivuun kuuluvat metalliaidat, ritiläportaat ja valaisimet voisi sopeuttaa rakennuksen henkeen. Sisätiloissa säilytettävää ei juuri ole.

3.1.2 Tavaramakasiini ja laituri (1895-1949?)



Kartta ja kuva: Tavaramakasiini ja siihen liittyvä pitkä laituri. Kuvassa makasiini kuvattuna eteläpuolelta, asema-aukiolta.

Kuvaus: Kolmessa vaiheessa rakennettu tavaramakasiini on pääosin rakennettu lohkokivistä tehdylle sokkelille. Itäpäässä oleva korkeampi ja nuorin osa on betonisokkelilla. Radan puolella kivijalkaa on korvattu 2016 harkoilla lahovaurion korjauksissa. Rakennus on vuorattu keltaiseksi maalatulla peiterimavuorauksella, nurkka-, ovi-, ikkuna- ja jalkalistat ovat ruskeaksi maalatut. Rakennus on pääosin rankorakenteinen, länsipäädyssä on kaksi toimisto- ja verstashuonetta käsittävä lämmitettävä hirsiosa. Sen tiloissa on säilynyt vaakamestarin tila, jossa varsinainen

vaaka on kylmävaraston puolella ja sen luku ikkunallisen seinän takana. Sisätiloissa on säilynyt yksittäisiä huonekaluja ja ratatyökaluja. Rakennuksen matalat, kolmijakoiset vaakaikkunat sijoittuvat räystään alle. Ikkunoiden vuorilistoissa on sisäsivuissa viiste ja nurkat ristissä. Ikkunapuitteet ovat harmaanvihreät. Kattorakenteeltaan kaksiosaisessa rakennuksessa on harjakatto, jonka betonitiili korvattiin marraskuussa 2016 saumapeltikatteella. Samalla korjattiin korotetun laiturin aiheuttamia vaurioita sokkelissa ja alajuoksussa, korjauksissa käytettiin harkkoja ja kestopuuta. Rakennuksessa on avoräystäät, kattotuolien päissä on koristeleikkaus. Huolimatta eri rakennusvaiheista uudisosat noudattavat vanhimman osan julkisivun jäsentelyä. Ero näkyy asema-aukion puolella nuoremman osan korkeammassa rakenteessa ja keskiosan ovissa. Ratapuolen julkisivu on yhtenäinen. Tavaramakasiiniin liittyy luiska ja rakennuksen levyinen pitkä, asfaltoitu laituri, jonka reunat on vahvistettu kulmaraudalla. Laituri muodostaa rakennuksen nuorimman kerrostuman, sen rakennusvuotta ei saatu selvitettyä. Todennäköisesti rakenne liittyy autoliikenteen kasvuun sotien jälkeen.

Kuvat: Vasemmalla toimistohuoneen vaa`an lukupiste, punnitustila jäi ikkunan ja seinän toiselle puolelle, kylmään tilaan. Oikealla tavaramakasiinin katto- ja runkorakenteet.

Kuva: Vasemmalla laituri ja tavaramakasiini kuvattuna itäpäästä. Kuva: Ylhäällä tavaramakasiini radan puolelta kuvattuna

Kuvat: Vanhemman päädyn huolellisesti veistettyä ja sahattua peiterimavuorausta ja kattotuolien päiden koristeleikkausta sekä ristinurkkaiset ikkunalistat

Historia: Tavaramakasiinin ensimmäinen osa on rakennettu vuoden 1895 vaiheilla. Rakennusta jatkettiin ensimmäisen kerran todennäköisesti 1900-luvun alkupuolella, jolloin aseman toiminta oli vilkastunut ja se oli korotettu III-luokan asemaksi. Tavaramakasiinin piirustusluettelossa on viittaus lisärakennukseen vuodelta 1928, joka sopisi VR:n tiedoissa olevaan vuosilukuun 1930. Viimeinen osa on rakennettu ennen 1950-lukua. Alkujaan tavaramakasiini muodosti yhdessä asemarakennuksen ja ulkohuoneen kanssa radanpuoleisen symmetrisen julkisivun, joita mukulakivellä päällystetty asemalaituri yhdisti. Samanlaista jakoa noudatettiin useimmilla asemilla. Pitkä laituriosa on nuorempi, mahdollisesti sotien jälkeiseltä ajalta.

Ympäristö: Rakennus rajautuu asemarakennuksen lisäksi rata-alueeseen, asemapihaan ja itäpuolen entiseen varastoalueeseen. Sorapintainen asemapiha on muutettu 2010-luvulla nykyaikaiseksi asfaltoiduksi parkkialueeksi.

Kulttuurihistorialliset arvot: Tavaramakasiini 1895-1949. Tavaramakasiini muodostaa laiturin ja asemarakennuksen kanssa keskeisen osan rata- ja asemapihan julkisivuja. Aseman alkuperäisiin rakennuksiin kuuluvalla ja kaksi kertaa laajennetulla tavaramakasiinilla on historiallisia ja maisemalliset arvoja. Laajennukset kertovat aseman toiminnan laajentumisesta. Pitkä lastauslaituri vahvistaa ratapihan vaikutelmaa ja kytkee yhteen tavara-aseman, viljavaraston, vesitornin ja asuinkasarmin käsittävän kokonaisuuden.

Rakennus on osa historiallista asema-aukioita, ratapihaa ja varastoaluetta.

Arvoluokka: I

Suositukset: Rakennus ja laituri tulisi säilyttää. Korjaus- ja kunnostustöissä tulee huomioida rakennuksen historialliset ominaispiirteet ja materiaalit. Rakennuksen näkyvä ja keskeinen asema rautatieympäristössä tulee säilyttää.

3.1.3 Kellarirakennus 1895

Kartta ja kuva: Näyttävä kellarirakennus sijoittuu asema-aukion sisäänkäynnin yhteyteen, vanhimman asemapuiston reunaan. Julkisivu suuntautuu kohti asemarakennusta. Rakennus muodostaa aseman ja saunan kanssa symmetrisen kokonaisuuden.

Kuvaus: Kellarirakennuksessa on lohkokivistä tehty sokkeli, korkeat päätyseinät ovat muurattu punatiilestä. Rakennuksessa on mansardikatto, jonka katteena on kolmiorimahuopa. Oviaukkoa on korostettu tiilikehyksellä. Oven otsaosassa on kivi, johon on kohonumeroin hakattu vuosiluku ”1895”. Rakennuksen katolla on koristeellisesti muurattu lämmitys/tuuletuspiippu. Sisätiloissa on jyrkät portaat kellaritilaan, joka on tynnyriholvattu ja rapattu.

Historia: Komea, puistoon rakennettu kellarirakennus kuului ilmeisesti asemapäällikölle, jonka asunto oli alun perin sijoitettu asemarakennukseen. Rakennus valmistui 1895. Rakennuksen eteläpuolella oli aikaisemmin hyötypuutarha (puutarhasuunnitelmat 1950-l).

Ympäristö: Rakennuksen länsipuolelle on rakennettu parkkipaikkoja ja itäpuolella oleva asema-aukio on asfaltoitu. Kellarin asema osana vanhinta asemapuistoa on heikentynyt ympäristön muuttuessa.

Kulttuurihistorialliset arvot: Kellarirakennus 1895. Tyrvään aseman alkuperäisiin rakennuksiin kuuluva kellarirakennus. Todennäköisesti asemapäällikön kellariksi tarkoitettu. Rakennus on keskeinen osa historiallista asemapuistoa ja -aukiota**.** Asuntojen ohella aseman työntekijöille rakennettiin ulkorakennukset ja puutarhat. Rakennuksella on historiallisia ja maisemallisia arvoja.

Arvoluokka: I

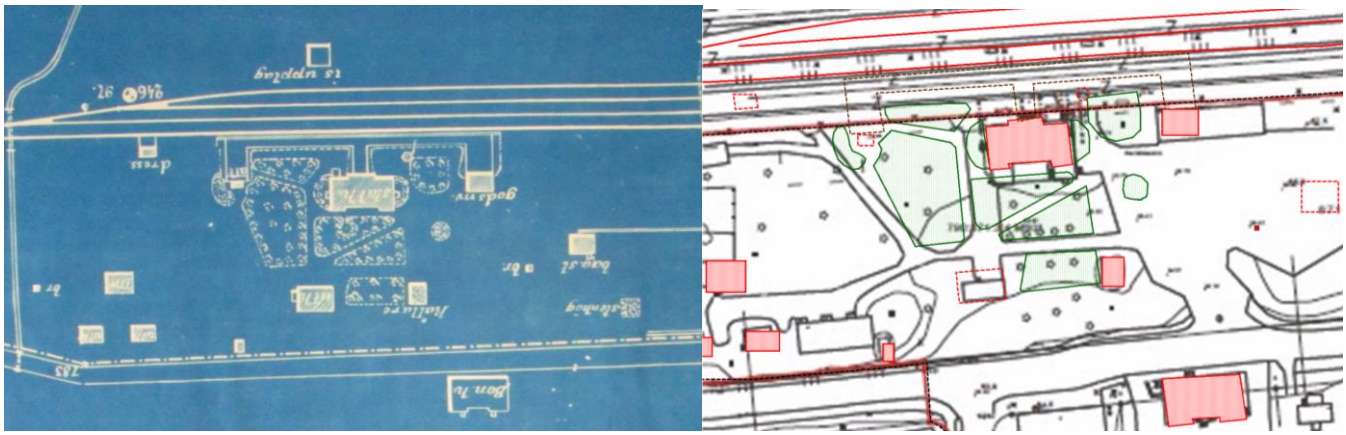
Suositukset: Rakennus tulee säilyttää. Korjaustöissä tulee huomioida rakennuksen historialliset ominaispiirteet ja materiaalit. Rakennuksen asemaa osana puistoa tulisi vahvistaa palauttamalla puistoon sieltä kadonnutta puustoa.

3.1.4 Asemapuisto ja puutarhat 1890-/1900-l

Kartta ja kuva: Asemapuiston 1 rajat nykyään. Puisto- ja puutarhaosia edustavat myös asuinalueisiin kuuluvat puutarha-alueet 2 ja 3. Niistä 3 on purettu täysin, 2 on säilynyt kohtuullisesti. Kuvassa puistoa aseman eteläpuolella, joka kuului aikaisemmin sen keskeisiin osiin, ns. eduspuistoon. Käytävää reunustanut lehmusrivi kaadettiin 2016. Taustalla näkyvillä kookkailla kuusilla on maisemallista merkitystä asema-alueen osoittajina taajamassa.

Asemapuisto sijoittuu asemarakennuksen etelä- ja länsipuolelle. Sen rajoina ovat ratapiha, Asemakatu, asema-aukio ja länsipuolella aseman vanha pelto. Puisto yhdistää alkuperäistä rakennuskantaa edustavat asemarakennuksen, kaksoisvahtituvan ja kellarirakennuksen sekä nuorempaa rakentamista edustavat 1940-luvun asuinkasarmin ja saunan yhdeksi kokonaisuudeksi. Puistoalue on nykyisellään varsin vaatimaton, sen paikalla on nurmikenttiä ja parkkialueita. Vanhaa puustoa edustavat reuna-alueilla säilyneet kookkaat kuuset ja yksittäiset puut. Asemakadun vartta reunustaa sekalaisista havupuista koostuva puurivistö, jossa on mm. lehtikuusia, mäntyjä, kuusia ja sembramäntyjä. Puiston reunoilla on luonnonpuustoa ja metsittynyt pelto. Puistoksi laskettiin VR:n luokituksessa myös asuinrakennusten pihat. Tyrväällä länsipään asuinpihan rakennukset sekä niiden koriste- ja hyötypuutarhat ovat pääosin tuhoutuneet. Paikalla on enää yksittäisiä kasveja ja maakellarin jäänteet. Paremmin säilyneen Itäpään asuinkasarmin pihassa on omenapuita ja pensaskasvillisuutta.

Tärkein osa puistosta oli asemarakennuksen yhteyteen liittyvä eduspuisto, johon kuului kukkaistutuksia, pensasaitoja ja mm. lehtimaja. Eduspuisto yhdisti asemarakennuksen, tavaramakasiinin, käymälän sekä asemapäällikön ulkorakennuksen ja kellarin. Myöhemmin puisto laajeni kaksoisvahtituvan pihapiiriin saakka.

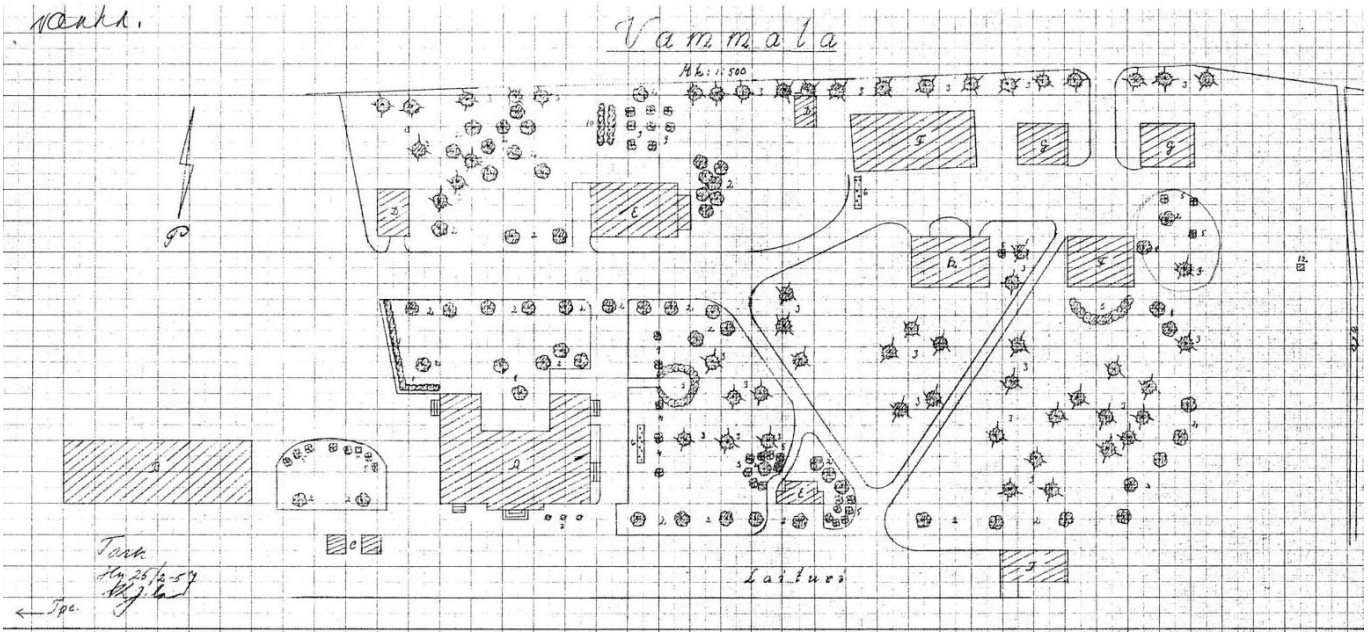


Kartta: Puiston rakenne kuvattuna vuoden 1904 asemapiirustuksessa. Puisto yhdisti asemarakennuksen ja sitä symmetrisesti ympäröivät rakennukset. Oikealla puistokäytävät nykykartalle siirrettynä.

Historia: Asemapuisto on suomalainen ilmiö. Rautateiden keskuspuutarha perustettiin 1873 Hyvinkäälle. Toiminta oli laajimmillaan 1960-luvulla, jolloin 500 liikennepaikalla oli yli tuhat hoidettua puistoa. Puistoihin kuuluivat myös henkilökunnan asuinrakennusten pihat. Tyrvään aseman alkuperäisiä puistosuunnitelmia ei löytynyt. Vuoden 1904 ja 1957 kartoista on päätelty, että puisto käsitti ensin vain asemarakennuksen ympäristön. Myöhemmin puistoa laajennettiin, ja se ulottui aina kaksoisvahtituvan pihapiiriin saakka. Puiston keskeinen osa oli eduspuisto lähellä asemarakennusta. Eduspuistoon sijoittuivat mm. kukkaistutukset, lipputangot ja lehtimajat. Puiston reunoilla istutukset muuttuivat suurpiirteisimmiksi ja osa puustosta oli luonnonpuustoa. Tämä näkyy Asemakadun varressa, jossa puuriviin kuuluu hyvin erilaista puustoa, sekä istutettuja että luonnonpuita. Asemakadun vartta reunustavassa rivissä on mm. mäntyjä, kuusia, koivuja, lehtikuusia ja sembramäntyjä. Asemapäällikön kasvimaat ja marjapensaat jäivät myös näille reuna-alueille. Aseman pääjulkisivu oli radan suuntaan, siellä oli koivurivi. Asemakadun varsi oli edustavuudessa takamaastoa.

Tyrvään asemapuiston suunnitelman laati 1952 puutarhateknikko Kalle Jokela, joka toimin VR:n ylipuutarhurina vuodesta 1938 aina 1960-luvulle saakka. Puistotoiminta alkoi hiipua liikennepaikkojen vähentyessä 1970-luvulta lähtien. Suuri määrä asemapuistoja jäi vähitellen hoitamatta. Ratapiha- ja asema-alueilla tapahtui samaan aikaan suuria muutoksia ratojen sähköistyksen, asemien automatisoitumisen ja junien nopeuksien kasvusta johtuen. Asema-alueelta katosi vähitellen henkilökunta ja puutarhatoiminta ajettiin alas vuoteen 1990 mennessä, jolloin viimeinen VR:n ylipuutarhuri Pentti Vierikko jäi eläkkeelle.

Puistokartta 1957



Puutarhakartta 1957, Tyrvää. Otsikossa mainitaan puistoa uudistetun 1952-53. Numeroitu kasvillisuus: vaahteroita (vanhoja), koivuja, kuusia, jalavia, sekalaisia puita (luonnonvaraisia), pallopuita, kukkauurnat, kukkaryhmät, sekalaisia koristepensaita, sireenipensas, kivikkoistutuksia. Lähde: Kalle Jokela 26.2.1957 Hyvinkään rautatiemuseo.

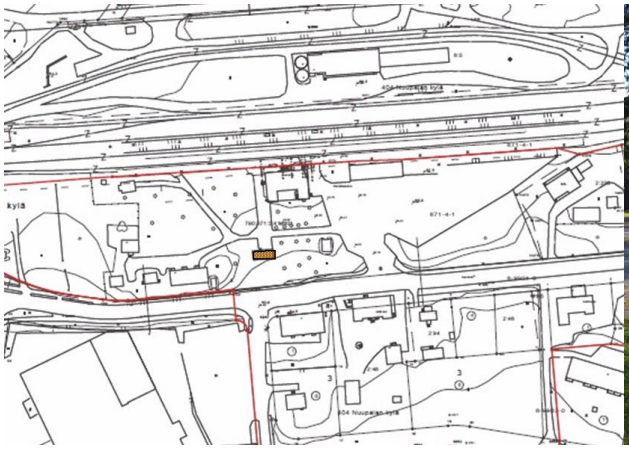
Kulttuurihistorialliset arvot: Asemapuisto 1890-l/1900-l/1952

Aseman alkuperäisiin ja keskeisiin elementteihin kuuluva puisto on nykyisen taajaman vanhin julkinen puistoalue. Puistolla on tärkeä tehtävä aseman keskeisiä rakennuksia yhdistävänä maisemarakenteena. Puisto rajautuu vanhaan peltoon, ratapihaan, Asemakatuun ja -aukioon. Puisto oli hierarkkinen elementti, edustavin puisto, ns. Eduspuisto, sijoittui asemarakennuksen yhteyteen, reuna-alueilla puusto oli suurpiirteisempää ja osin luonnontilaista. Puiston reunalla oli hyötykasvillisuutta. Puiston ominaispiirteet ovat köyhtyneet, lehmus- ja koivukujanteet, lehtimajat sekä kukkaistutukset ovat kadonneet. Alueella säilyneet vanhat kuuset ja havupuut muodostavat edelleen asemaan viittaavan kiintopisteen laajemmassa taajamamaisemassa. Puistoon kuuluivat myös asuinpihojen puisto- ja puutarhaistutukset. Tyrväällä niitä oli itä- ja länsipäätyjen asuinpihoissa. Itäpään asuinkasarmin pihakasvillisuudesta on säilynyt osia.

Arvoluokka: I

Suositukset: Asemapuiston alkuperäinen idea, asemarakennuksen korostaminen eduspuistolla tulisi palauttaa. Historiasta olisi hyvä lainata elementtejä ja kasvillisuutta, joka säilyttäisi tärkeän osan asemamiljöötä. Puistosta tulisi laatia inventointi ja sen pohjalta suunnitelma, joka huomioisi puiston historialliset piirteet, keskeiset ideat ja kasvillisuuden. Itäpään asuinkasarmin puutarha tulisi säilyttää.

3.1.5 sauna 1962



Kartta ja kuva: Vanhan ulkorakennuksen paikalle rakennettu sauna muodostaa asemarakennuksen ja kellarin kanssa symmetrisen kokonaisuuden. Kuvassa sauna luoteesta kuvattuna.

Kuvaus: Saunarakennus on rakennettu matalalle betonisokkelille. Rankorakenteinen runko on vuorattu pystypaneloinnilla. Loiva, pitkillä räystäillä varustettu satulakatto on katettu kolmiorimahuovalla. Rakennuksessa on sauna ja liiteri/varastotilaa. Niiden kolme ovea on häivytetty paneloinnilla huomaamattomaksi. Saunan ovi on ruskeaksi petsattu, ikkuna on julkisivun puolella 2-ruutuinen, epäsymmetrinen vaakaikkuna, päädyssä neliömäinen pikkuikkuna. Julkisivu on niukkailmeinen, ei nurkkalistoja, ikkuna- ja ovilistoina on kapea, valkoiseksi maalattu kehys. Julkisivuväri on vaaleanpunainen.

Historia: Paikalla oli aikaisemmin ulkorakennus, joka kuului todennäköisesti asemapäällikölle. Aseman sauna oli aikaisemmin asemapihan itäreunalla ja purettiin 1960-luvulla.

Ympäristö: Puisto, parkkipaikka, nurmikenttä, kellarirakennus.

Kulttuurihistorialliset arvot: Sauna 1962. Vammalan aseman moderni rakennusperintö, osa alueen viimeistä VR:n rakennuttamaa rakennuskerrostumaa. Julkisivuiltaan niukkailmeinen, horisontaalinen rakennus on hyvä esimerkki ajan rakentamisesta. Sauna on sijoitettu vanhalle rakennuspaikalle, samalla kohdalla oli 1895 rakennettu, ilmeisesti asemapäällikölle tehty ulkorakennus.

Arvoluokka: II

Suositukset: Rakennus tulisi säilyttää tai ainakin paikalla tulisi olla rakennus tukemassa puiston ja keskeisten rakennusten muodostamaa symmetristä kokonaisuutta. Rakennuksen korjauksissa tulisi huomioida rakennuksen historialliset ominaispiirteet ja materiaalit, mm. julkisivujen niukka detaljointi ja kattomuoto.

3.1.6 Kaksoisvahtitupa ja talousrakennukset

Kartta ja kuva: Pihapiiri sijoittuu asemapuiston lounaiskulmalle, aseman pellon viereen. Asuinrakennus on 1920/30-luvulta, ulkorakennukset 1890-luvulta.

Kuvaus: Pienemmän kaksoisvahtituvan piirustuksilla rakennettu asuinrakennus on lohkokivistä tehdyllä kivijalalla. Hirsirunko on vuorattu vaaleankeltaiseksi maalatulla vaakapaneloinnilla, nurkka-, ikkuna-, ja jalkalistat ovat valkoiset. Ikkunat ovat 6-ruutuiset pystyikkunat, vintinpäädyssä on 4-ruutuinen ikkuna. Rakennukseen kuuluu kahden pylvään kannattama ja ristikkoaidan rajaama avokuisti. Portaat ja kuistin sokkeli ovat betonirakenteiset. Satulakatossa on tiilikate, pitkät räystäät ovat umpeen laudoitetut.

Kuva: 1900-luvun alkupuoliskon kaksoisvahtituvan tyyppipiirustuksilla rakennettu asuinrakennus edustaa 1930-luvun niukkaa klassismia 6-ruutuisine ikkunoineen ja avokuisteineen.

Historia: Kaksoisvahtituvan rakennusvuodeksi on mainittu 1895. Paikalla on tällöin ollut tämän kokoinen rakennus. Nykyinen rakennus on kuitenkin tyyliltään ja rakenteiltaan 1920/30-lukua. Todennäköisesti rakennus onkin uusittu 1900-luvun alkupuolella. Rautatiet rakensivat kaksoisvahtitupia 1800-luvulta aina 1930-luvulle. Niistä laadittiin tänä aikana lukuisia piirustuksia, joissa rakennuksen pohja säilyi samanlaisena, muutokset koskivat julkisivuja, joissa jäsentelyt ja yksityiskohdat olivat ajan rakennustavan mukaisia. Todennäköisesti Tyrvään kaksoisvahtitupa on rakennettu uudelleen vanhalle kivijalalle.

Ympäristö: Pihapiiriin liittyy vanhaa asemapuiston puustoa mm. lehti- ja havupuita. Notkelmassa länsipuolella on aseman/Nuupalan kylän pellon metsittyneet jäänteet. Pihan länsilaidalla on matala kivipenger.

Ulkorakennukset

Ristinurkkaiset ikkuna- ja ovilistat, kiilaikkuna, kattotuolien ja ulkoverhouksen koristeleikkaukset edustavat 1800-luvun lopun ominaispiirteitä. Rakennusten hierarkia näkyi värityksessä, punaista käytettiin talousrakennuksissa asuinrakennusten ollessa esim. okranvärisiä.

Kulttuurihistorialliset arvot: Kaksoisvahtitupa 1900-l, ulkorakennukset 1890-l

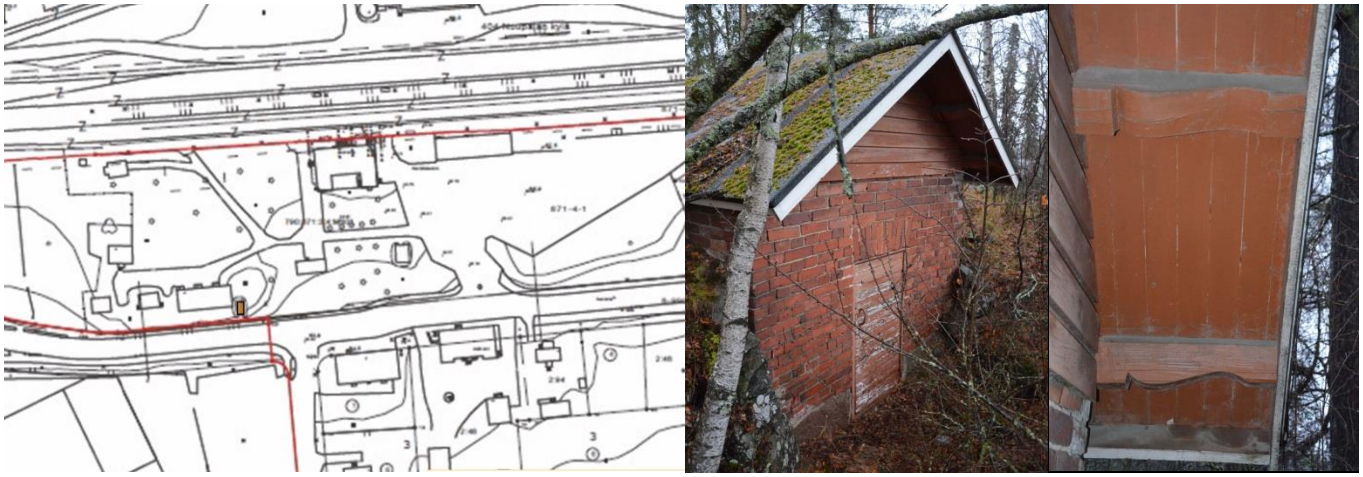
Kaksoisvahtituvan ja kaksi talousrakennusta käsittävä pihapiiri sijoittuu asemapuiston reunaan. Aseman virkamiehille, todennäköisesti sähköttäjälle rakennetut rakennukset ovat säilyttäneet ominaispiirteensä ja muodostavat yhtenäisen ja edustavan kokonaisuuden. Pihapiiriä rajaava vanha puistokasvillisuus tukee rakennettua ympäristöä.

Rakennukset ja pihapiiri ovat keskeinen osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua ympäristöä.

Arvoluokka: I

Suositukset: Rakennukset tulee säilyttää, kaavamääräyksissä tulee huomioida rakennusten julkisivujen ominaispiirteet ja detaljit. Kunnostustöissä tulee huomioida rakennuksien julkisivujen alkuperäiset ominaispiirteet, värit ja materiaalit.

3.1.7 Maakellari n. 1900



Kartta ja kuvat: Maakellari sijoittuu puiston eteläreunalle, Asemakadun varteen, joskin tien betonimuuri peittää näkyvyyden tieltä. Kuvissa julkisivua ja räystään rakenteiden puuleikkaukset.

Pieneen kumpareeseen punatiilestä muurattua kellaria suojaa kolmiorimahuovalla päällystetty harjakatto. Sokkeli on lohkokiveä. Rakennuksen julkisivua suojaa luonnonkivestä karkeasti ladottu penger. Vinttipäädyt ovat vaakalaudoitetut, rakennuksessa on puuovi, jossa on metallikahva. Kattorakenteessa on avoräystäät, sen punaiseksi maalatuissa kannattajissa on puuleikkaus. Rakennuksen avainta ei löytynyt, sisätiloja ei tarkastettu. Rakennus on viereistä 1940-luvun asuinkasarmia vanhempi, todennäköisesti vuosien 1896-1904 välillä rakennettu. Kellari sijoittui alkujaan puiston reuna-alueille, jossa oli luonnontilaista puustoa ja asemapäällikön hyötypuutarha. Kellarin oviaukko suuntautuu Asemakadun varteen, joten sitä on ehkä käytetty tietä pitkin tuotavan tavaran säilytykseen. Rakennuksen liittyminen kaksoisvahtituvan tai asemapäällikön rakennuksiin jäi epäselväksi.

Kulttuurihistorialliset arvot: Maakellari n. 1900

Asemakadun varteen sijoittuva, tiilestä muurattu maakellari kuuluu asema-alueen vanhimpaan rakennuskerrostumaan. Ajalle tyypillinen talousrakennus on ulkoisesti hyvin säilynyt. Vaatimaton ja huomaamaton rakennus tuo esiin vanhan asema-alueen tarvitseman monipuolisen rakennuskannan. Liikenteen rakennusten sekä puiston ohella alueella oli omavaraisuuteen liittyviä peltoja ja hyötypuutarhoja sekä elintarvikkeiden säilytystiloja.

Rakennus on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua ympäristöä.

Arvoluokka: I

Suositukset: Rakennus tulee säilyttää. Korjaustöissä pitää huomioida sen ominaispiirteet ja materiaalit.

3.1.8 Asuinkasarmi 1942

Kartta ja kuva: Asuinkasarmi sijoittuu puiston eteläreunalle, ja on osa kaksoisvahtituvan pihapiiriä ja sinne johtavaa tielinjaa. Kuvassa kasarmi koillisesta kuvattuna.

Pitkä, asuntokohtaisilla kellareilla varustettu asuinkasarmi on rakennettu betonisokkelille. Hirsirunko on vuorattu vaaleankeltaiseksi maalatulla peiterimavuorauksella. Ikkunat ovat puiston puolella neliömäiset ruutuikkunat, 3x3 jaolla, Asemakadun puolella pystyikkunat 2x3 jaolla. Kuistien yläpuolella on 3-jakoinen haukkaikkuna, vintinpäädyissä neliruutuinen. Rakennuksen avokuisteissa on betonisokkeli ja portaat, kaiteet ovat metalliputkea. Pulpettikattoa kannattaa kaksi pilaria. Katokset näyttävät uusituilta. Ulko-ovet ovat vanhat. Rakennuksen satulakatto on katettu betonitiilellä, pitkät avoräystäät, kattotuolien päät suorat.

Sisätilat: Rakennuksessa on kolme asuntoa, 2 h + keittiö. Huoneistoihin liittyvissä kellareissa on kaksi huonetta. Asuinkerroksen sisätiloista tarkastettiin keskimmäinen huoneisto. Sen sisätiloissa ovat säilyneet alkuperäiset 4-peiliset sisäovet ja kolmen kiinteää komeroa, listat sekä pönttöuunit. Keittiön puuhella ja kaapit ovat nuoremmat. Sisäkatot ovat puukuidusta tehtyä sisustuslevyä ja panelointia.

Kuvat: Sisätilat ovat säilyneet erinomaisesti. Huoneissa on pönttöuunit, peiliovet ja useita kiinteitä kaappeja.

Historia: Asuinkasarmi, rivitalo on rakennettu 1942. Aseman toiminta vilkastui 1900-luvun alkupuolella ja aseman luokitus nousi III-luokkaan. Osana maanpuolustusta Suomi hajautti asetuotantoa ja varastoja Sisä-Suomeen rautateiden varsille. Vammalan asevarikko aloitti aseman pohjoispuolella toimintansa 1939. Aseman työvoima kasvoi, ja se toimi tällöin myös öisin. Todennäköisesti asuinkasarmin rakentaminen sotaaikana liittyy tähän vaiheeseen.

Ympäristö: Asemapuisto, kaksoisvahtituvan pihapiiri, Asemakatu, maakellari.

Kulttuurihistorialliset arvot: Asuinkasarmi 1940-luku

Rakennus on osa asemapuiston reunaan sijoittuvan 1890-luvun kaksoisvahtituvan pihapiiriä. 1930-luvun niukkaa klassismia edustava asuinrakennus on säilynyt julkisivuiltaan hyvin, sisätiloissa on säilynyt pääosa alkuperäisestä kiinteästä sisustuksesta. Rakennus täydentää asema-alueen alkuperäistä kokonaisuutta.

Rakennus on osa valtakunnallisesti merkittävää rakennettua ympäristöä.

Arvoluokka: I

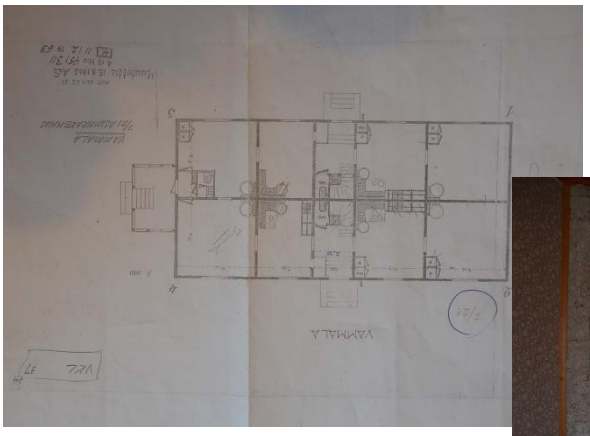
Suositukset: Rakennus tulee säilyttää, kaavamääräyksissä tulee huomioida julkisivujen ominaispiirteet ja sisätiloissa säilynyt alkuperäinen kiinteä sisustus, uunit, kaapit ja pintamateriaalit. Kunnostustöissä tulee huomioida rakennuksen julkisivujen ja sisätilojen alkuperäiset ominaispiirteet, värit ja materiaalit.

3.1.9 Asuinkasarmi ja piha 1895

Kartta ja kuva: Asuinkasarmin pihapiiri pohjoisesta lukien asuinkasarmi 1895, talousrakennus 1967 ja maakellari 1890-/1920-l. Kuva on otettu viljasiilon tornista.

Asuinkasarmi on rakennettu lohkotuista kivistä tehdylle kivijalalle. Hirsirungon vuoraus on kolmiosainen, uusrenessanssityyppinen. Julkisivuiltaan symmetrisen rakennuksen nurkka-, ikkuna- ja vaakalistat ovat valkoiset, panelointi vaaleanruskea. Paikoin pahoin repeytynyt maalipinta on vuodelta 1994, maalina on käytetty öljylateksia. Tätä ennen rakennus oli ruiskumaalattu lateksilla. Ikkunat ovat T-ja TT-jakoiset ja ne on uusittu puu/alumiini-ikkunoilla 2005. Ikkunan alkuperäiset vuorilaudat ovat korjauksen alla. Rakennuksen päädyissä on frontonit, joihin vinttikerroksessa liittyy kiilaikkuna, satulakatot on katettu betonitiilellä 2007, samalla rännit ja syöksytorvet uusittiin. Rakennuksessa on avoräystäät, kattotuolien päissä on sahauskoristelu. Seinän ylemmässä vaakalistassa on sahamainen koristelu. Rakennuksen alkuperäiset sisäänkäynnit ovat pitkien sivujen keskellä sekä kolmas länsipäädyssä. Pitkien sivujen oviaukkoja suojaavat vanhat metalli- ja puurakenteiset katokset, joissa on koristeelliset metallikonsolit ja sahamainen räystäskoriste. Länsipäädyssä oleva, lohkokivisokkelille perustettu umpikuisti on rakennettu myöhemmin, ehkä 1900- tai 1910-luvulla. Kuisti noudattaa rakennuksen tyylipiirteitä. Eteläpuolen ulko-ovi on uusittu, pohjoispuolinen on alkuperäinen. Portaat ovat hakattua graniittia.

Kuva: Asuinkasarmin symmetrinen eteläjulkisivu. Asuinhuoneiden ikkunat ovat kookkaammat, keittiöissä on käytetty kapeampaa T-ikkunaa. Aseman puistoihin kuului myös asuinpihojen kasvillisuus, kuvassa kaksi vanhaa omenapuuta.



Sisätiloissa oli alkujaan neljä huoneen ja keittiön yksiötä. Huonejako on säilynyt, osa ovista on poistettu käytöstä ja oviaukkoja on lisätty. Ilmeisesti asuntoja on yhdistetty ensimmäisen kerran jo, kun päätykuisti rakennettiin 1900-luvun alkupuolella. Sisätiloissa on säilynyt vanhoja, todennäköisesti alkuperäisiä kiinteän sisustuksen osia. Niitä ovat mm. 3-peiliset ovet, keittiöiden ja aulan puolipanelointi, pönttöuunit, kattolistat/paneelikatot ja 1960-luvulta. Rakennus on ollut 1990-yhtenä asuntona, eteisaulaan on tehty sauna. Kuvat: pohjapiirustus 1960-luvulta jalka- ja ovilistat. Puuhellat ovat luvulta alkaen yksityisomistuksessa pesuhuone ja yhteen huoneeseen ja kaakkoiskulman pönttöuuni.

Talousrakennus on rakennettu betonisokkelille, rankorakenteinen runko on vuorattu pystylaudoituksella, ovet samaa tyyppiä, sulautuvat julkisivuun, ei nurkka- tai ovilistoja. Rakennuksessa on satulakatto ja pitkä räystäs. Ajalle tyypillinen talousrakennus on suunniteltu VR:n huonerakennusjaoksessa vuonna 1967. Rakennuksen paikalla oli jo 1890-luvulla asuinrakennuksen ulkorakennus.

Maakellari käsittää kolme kellaria omilla sisäänkäynneillään. Ovijulkisivua lukuun ottamatta maalla peitetty tai peittynyt maakellari on muurattu punatiilestä, oviaukkojen yläosaa on korostettu punatiilestä muuratulla klassisella kehyksellä. kahden kellarin sokkeli on lohkokiveä, sisätilojen laipiot ratakiskojen varaan muurattuja kappaholveja. Sisätilat on rapattu. Kolmas kellari on kahta itäisintä nuorempi. Sen sokkeli on betonia, tasaiset sisälaipiot ratakiskoja ja betonivalua, runko punatiiltä. Ovia suojaavat sivuilla lohkokivistä tehdyt tukimuurit. Jokaisessa kellarissa on pieni esihuone, jossa on tuuletukseen ja lämmitykseen liittyvä uunirakenne. Rakennus ei näy vuosien 1896 ja 1904 kartoissa, mutta rakennustapa viittaa sen valmistuneen 1900-luvun alkupuolella. Sitä on laajennettu n. 1920/30-luvulla betonirakenteisella osalla. Ilmeisesti rakennukseen on kuulunut alkujaan katto. Rakennuksen piirustuksia ei ollut saatavilla. VR:n arkkitehti Bruno Granholm piirsi 1900-luvun alkupuolella kellarirakennuksen tyyppipiirustukset, joita käytettiin useilla asemilla. Suunnitelmassa rakennuksessa on katto, joka Tyrväältä puuttuu. Rakennus on osin huonokuntoinen, julkisivumuurauksessa ja esihuoneessa näkyy vaurioita, varsinainen kellariosa vaikuttaa parempikuntoiselta.

Kuva: Asemakadun varteen rakennetun maakellarin pihajulkisivua

Säilyneisyys: Pihapiirin vanha rakenne, asuinrakennus, maakellari ja ulkorakennus, ovat tunnistettavissa. Pihaan liittyy VR:n aikaista kasvillisuutta, mm. omenapuita ja pensaita. Asuinrakennus ja maakellari ovat säilyttäneet ominaispiirteensä, julkisivut kaipaavat kunnostusta.

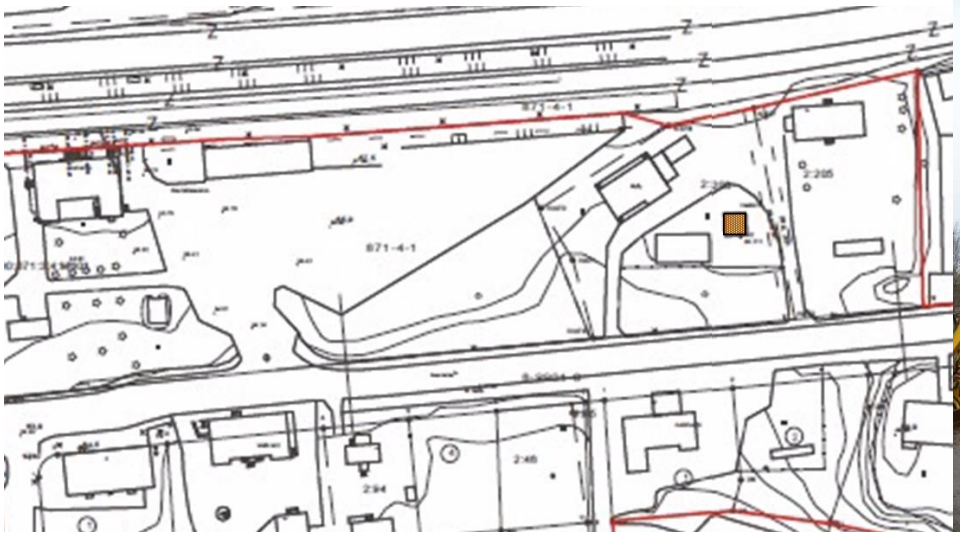
Historia: Aseman vuoden 1895 rakennuskantaan kuuluva asuinkasarmi, (debonentkasern) sijoittuu asema-alueen itäkulmalle, jossa sijaitsi aseman varasto- ja huoltoalueita. Itäpäässä olivat mm. veturihalli, vesitornit ja 1950-luvulta osuusliikkeen viljavarasto. Asuinrakennus ja maakellari on rakennettu tyyppipiirustuksilla. Pihapiirin länsipuolelta oli aikaisemmin tieyhteys ratapihan yli.

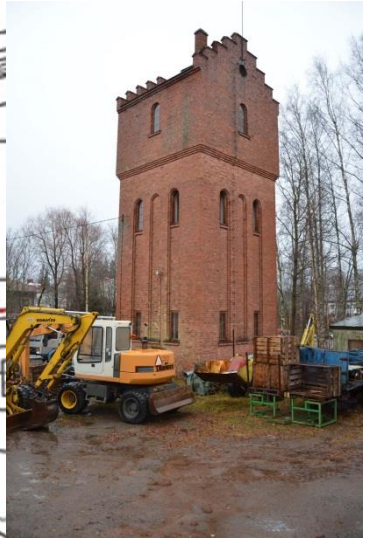
Kulttuurihistorialliset arvot: Rautatien palvelusväen asuinkasarmi 1895, maakellari n. 1900/1920-l, ulkorakennus 1967. Asuinrakennus edustaa aseman alkuperäistä rakennuskantaa, maakellari on valmistunut pian sen jälkeen. Pihassa on vanhaa puutarhakasvillisuutta. Rakennuksen sijoittuminen aseman huollon ja varastoalueen yhteyteen kertoo alueen ja ajan hierarkiasta**.** Rakennus on osa ratapihan maisemaa ja se muodostaa yhdessä viljavaraston ja vesitornin kanssa asema-alueen itäpäähän oman miljöönsä. Rakennuksella on historiallisia ja maisemallisia arvoja.

Arvoluokka: I

Suositukset: Asuinrakennus ja sen pihan historialliset piirteet ja rakenne tulisi huomioida kaavoituksessa. Pihassa on mm. vanhoja omenapuita ja pensaita sekä maakellari ja vanhalla paikalla oleva 1960-luvulla rakenneltu ulkorakennus. Asuinrakennus tulee säilyttää ja sen yhteys rataan ja huoltoalueeseen tulee säilyttää. Talousrakennus tulisi säilyttää, jolloin pihan alkuperäinen rakenne säilyisi. Alkuperäiseen kokonaisuuteen olennaisesti kuuluvan maakellarin säilyminen olisi suotavaa. Rakennuksesta olisi hyvä tehdä kuntotutkimus. Rakennusten ja puutarhan kunnostustöissä tulee huomioida niiden historialliset ominaispiirteet. Kunnostustöissä tulisi käyttää perinteisiä materiaaleja, rakennustapoja ja värejä.

3.1.10 Vesitorni 1930/1932





Kartta ja kuva: Vesitorni sijoittuu asema-alueen itäosiin, kuvassa vesitorni koillisesta kuvattuna. Sen julkisivun jäsentely ja katon sakarakoristelu viittaavat vuosisadan vaihteen kertaustyyleihin.

Kuvaus: Vesitorni on rakennettu lohkokivistä tehdylle sokkelille. Neliömäisessä rakennuksessa on punatiilestä muurattu runko. Julkisivussa ikkunaaukot ovat ylhäällä holvattuja ikkunoita, 8 -ruutuisia. Vesitornin jalkaosan vertikaalista ilmettä korostavat kolme syvennystä, joihin ikkunat sijoittuvat. Vesisäiliön osaa on julkisivussa korostettu leventämällä runkoa tiiliporrastuksella. Rakennuksessa on satulakatto, joka kunnostettiin vanhoilla tiilillä 2000-luvun alkupuolella. Katon päädyt on porrastettu ja suojattu samaan aikaan kunnostetuilla metallilevyillä. Alkuperäisiä ikkunoita on kunnostettu 2010-luvulla. Metallinen vesisäiliö purettiin 1990-luvulla.

Historia: Tyrvään aseman ensimmäinen, 1895 rakennettu vesitorni puuvarastoineen oli radan varressa, nykyisen tornin pohjoispuolella. Ensimmäiset rautatien vesitornit rakennettiin puusta, tiileen siirryttiin vasta 1900-luvun alkupuolella. Tyrvään aseman uusi vesitorni valmistui 1930 tai 1932. Rakennuksen pyörökaariset ikkunat ja porrastetut päädyt viittaavat 1800-luvun jälkipuoliskon kertaustyyleihin, joita VR käytti aina 1900-luvun alkuun saakka. Tyrvään vesitorni onkin rakennettu todennäköisesti rakennusaikaa ennen laadituin tyyppipiirustuksin. Vesitorni, asuinkasarmi, viljasiilo ja toimistorakennus myytiin yksityiselle omistajalle 1990-luvulla. Rakennusten tontti erotettiin asema-alueesta vähän myöhemmin.

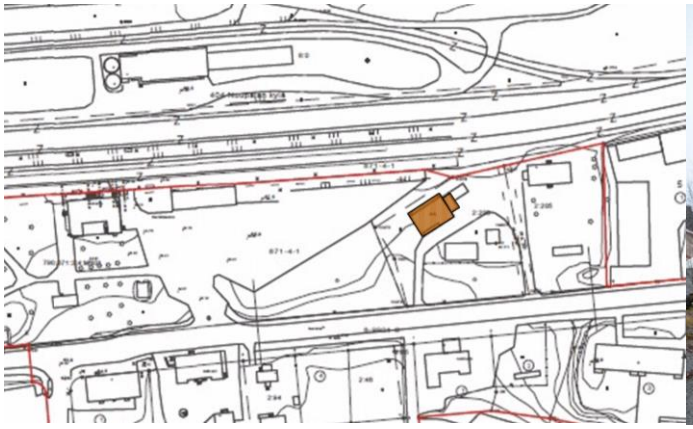
Kulttuurihistorialliset arvot: Vesitorni 1932

Tiilestä muurattu vesitorni liittyy aseman laajenemisen ja höyryvetureiden aikakauteen, ja on ainoa säilynyt huoltorakennus. Vuonna 1932 valmistunut, vuosisadan vaihteen kertaustyylinen ja korkea rakennus muodostaa kiintopisteen asema-alueella ja Asemakadun varrella.

Arvoluokka: I

Suositukset: Rakennus tulee säilyttää. Sen asema ratapihan, asema-alueen ja Asemakadun maisemassa tulee huomioida tulevissa maankäytön suunnitelmissa. Korjaustöissä tulee huomioida rakennuksen historialliset ominaispiirteet, kattomuoto, aukotus, ikkunajako, koristelu ja materiaalit.

3.1.11 Viljavarasto 1954



Kartta ja kuva: Viljavarasto asema-alueen huoltoalueella, kuva otettu ratapihan puolelta. Rakennuksen julkisivuun liittyvä pistoraide purettiin 1990-luvulla, kuten myös ratapihan vastakkaisella puolella ollut veturitalli.

Kuvaus: Kellarin, kaksi kerrosta sekä korkean torniosan käsittävä rakennus on suunniteltu Keski-Satakunnan osuusliikkeen viljavarastoksi. Varastoinnin ohella rakennuksessa voitiin myös jauhaa viljaa. Vuosina 1953-1954 suunnitellun rakennuksen piirustukset on laadittu osuusliikkeen Kulutusosuuskuntien Keskusliiton (KK) rakennusosastolla. Julkisivupiirustukset on kuitattu nimikirjaimilla B.T. Rakennuksessa on betonisokkeli sekä runkona betonipilarit ja –välipohjat. Portaat, luiskat ja laiturit ovat betonirakenteisia. Rakenteet ovat järeät, teollisuusmitoituksella. Julkisivut ovat muurattu punatiilestä, ovet mustaksi maalattuja ja paneloituja. Katot taitteisia, ikkunarivi harjan pystyosassa. Matalan osan katto ja seinä jatkuvat katokseksi. Kattomateriaalina on betonitiili, tornissa ja räystäissä mustaksi maalattu pelti. Ikkunat ovat 1- tai 2-ruutuisia, osin kiilamaisia, korostaen katon muotoa. Rakennuksen julkisivuihin liittyvät auto- ja junalaiturit, joiden suojakatokset ovat tiili-, betoni- tai puurakenteisia. Rakennukseen kuuluu korkea torniosa, jossa sijaitsivat aikaisemmin kuusi viljasiiloa ja kuivuri. Rakennus toimi tässä käytössä aina 1980-luvulle, jonka jälkeen historiallinen E-liike katosi laman, saneerausten ja fuusioiden syövereihin. Sisätilojen puurakenteiset siilot ja kuivurirakenteet purettiin 1990-luvun alkupuolella rakennuksen siirtyessä yksityiseen omistukseen. Aikaisemmin pääosin korkeaa, avointa tilaa olleeseen torniosaan rakennettiin välipohjat ja tiloihin perustettiin paja. Rakennuksen kellarissa on alkuperäinen lämpökattila.

Rakennus on julkisivuiltaan hyvin säilynyt. Sisätiloissa on tehty muutoksia, kuivuri- ja siilot on purettu pois. Rakennukseen liittynyt, asema-alueen pistoraide on purettu pois.

Ympäristö: Rakennus sijoittuu asema-alueen historialliselle huolto- ja varastoalueelle. Rakennus on eri koordinaatistossa kuin VR:n rakennukset koska se rakennettiin huolto- ja varastoalueen pistoraiteen varrelle. Rakennuksen ympäristöön liittyy asema-alueen rakennuksista tavaramakasiinin pitkä laituri, vesitorni, toimistorakennus ja asuinkasarmi pihapiireineen.

Kuvat: Viljasiilo lounaasta, etelästä ja itäpuolelta.

Kulttuurihistorialliset arvot: Keski-Satakunnan osuusliikkeen viljavarasto 1954, KK rakennusosasto

Asema-alueen huolto- ja varastoalueen pistoraiteen varrelle rakennettu, julkisivuiltaan ja kattorakenteiltaan monimuotoinen ja hyvin säilynyt rakennus edustaa hyvin ajan rakennustapaa. Ratapihojen yksityistä, varastotyyppistä rakennustoimintaa edustava rakennus liittyy osuusliikkeen laajaan ja korkeatasoiseen suunnittelu- ja rakennustoimintaan. Rakennuksella on maisemallisia ja historiallisia arvoja ratapihan sekä Asemakadun maisemassa. Rakennus muodostaa viereisen vesitornin kanssa hyvän 1900-luvun tiilirakentamista edustavan kokonaisuuden.

Arvoluokka: I

Suositukset: Rakennuksen säilyminen tulee turvata kaavamerkinnöillä. Tulevissa kunnostus- ja muutostöissä tulee huomioida rakennuksen julkisivujen ominaispiirteet. Töissä tulee käyttää rakennusaikaan sopivia materiaaleja, työtapoja ja mittakaavaa.

3.1.12 VR:n toimistorakennus 1970-luku

Kartta ja kuva: Aseman historialliselle huolto- ja varastoalueelle sijoittuva rakennus kuvattuna viljasiilon tornista.

Kuvaus: Yksikerroksinen, loivalla satulakatolla varustettu rakennus on rakennettu muistitiedon mukaan 1970-luvulla VR:n toimistorakennukseksi, ilmeisesti radan perusparannuksen tukikohdaksi. Viipaleparakin julkisivut ovat vihreäksi maalattua lasikuitukangasta, eristeenä lienee puukuitulevyä. Saumakohdat on suojattu ruskeaksi petsatulla laudalla, samoin vintinpäädyt. Rakennuksessa on kevytrakenteinen, pääosin puinen sokkeli. Ikkunat ovat 1-ruutuiset, tuuletusluukulla varustetut vaakaikkunat. Sisäänkäynnit ovat rakennuksen päädyissä, sisätiloissa on keskikäytävä ja toimistotiloja. Väliaikaisia rakennuksia, erilaisia parakkiratkaisuja on rakennettu Suomessa jo pitkään, 1960-luvulla oli jo mm. viipalekouluja. Usein rakennukset ovat tuhoutuneet käyttötarpeen päätyttyä. Toimistorakennus on rakennustyyppinä ja materiaaleiltaan hyvä esimerkki rakennusajan ratkaisuista.

Kuva: Toimistorakennus luoteesta kuvattuna.

Kulttuurihistorialliset arvot: VR:n väliaikainen toimistorakennus, 1970-luku

Ratapihan huolto- ja varastoalueelle sijoittuva, lasikuitupintainen väliaikaisrakennus on säilyttänyt ajan ominaispiirteensä hyvin. Rakennus edustaa VR:n rakennustoiminnan viimeistä laajempaa toiminnallista kerrostumaa 1960- ja 1970-luvulta, jolloin rautateiden tekninen ja asemien yhteiskunnallinen merkitys oli muuttumassa. Rakennuksella on historiallista merkitystä osana Tyrvään asema-aluetta ja sen rakennuskerrostumia. Ajalle tyypillinen väliaikaisrakennus, josta esimerkkejä ei ole juuri säilynyt. Julkisivumateriaalia voidaan pitää harvinaisena.

Arvoluokka: II

Suositukset: Rakennuksen säilyttämistä tulisi harkita. Korjaustöissä on huomioitava rakennuksen ominaispiirteet, materiaalit, julkisivun jäsentely, kattomuoto ja väritys.

3.1.13 Akkuhuone 2000-luku

Kartta ja kuva: VR:n toiminnot ja omistus ovat supistuneet kaava-alueella 2000-luvulla yhteen rakennukseen, koppiin ja lippuautomaattiin. Akkuhuoneeksi kutsuttu rakennus liittyy rautatien liikenteenohjausautomatiikkaan.

Kuvaus: Pieni, satulakattoinen rakennus on vuorattu profiilipellillä. Sen vieressä oleva pienessä kopissa on vastaava vuoraus.

Kulttuurihistorialliset arvot: Akkuhuone 2000-luku

VR:n tarpeet asema-alueella alkoivat muuttua yhdyskunnan muuttuessa sekä tekniikan ja automaation kehittyessä 1960-luvulta alkaen. VR:n toiminnot ja omistus käsittävät enää akkuhuoneen, pienen kopin ja lippuautomaatin.

Arvoluokka: Nykyisten rautatietoimintojen nuori, vaatimaton käyttörakennus, ei arvotettu

3.2 Asemakadun liikerakennukset

3.2.1 Kestikievari ja majatalo, Liekoranta, 1900/1955/2004

Kartta ja kuva: Asemakadun varressa majatalo 1900/1955/2004, asuinrakennus 1932 ja lounaiskulmalla talousrakennus 1950-l

Liekorannan majatalon hirsirunkoinen rakennus on rakennettu lohkokivistä tehdylle sokkelille. Runko on vuorattu siniseksi maalatulla peiterimavuorauksella, nurkka- ja ikkunalistat ovat tummemman siniset. Ikkunat ovat kookkaat, niissä on jugendin suosima pieniruutuinen jako ikkunan yläosassa. Sisäänkäynnit ovat julkisivun keskellä ja päätyjen nurkissa. Pihapuolen julkisivua hallitsevat päätyjen poikkipäädyt sekä niiden väliin jäävä toisen kerroksen lasitettu terassi. Satulakatto ja keskiosan pulpettikattoiset korotusosat on katettu konesaumatulla pellillä. Päädyissä on tympanonkoristeena aurinkoteemainen koriste.

Rakennuksen ulkoasu on kollaasi 1900-, 1950- 2000-luvuista. Rakennuksen ulkomitat ja pääosin kattokulmat ovat alkuperäiset, vuodelta 1900. 1950-luvun kerrostuman muodostaa rakennuksen keskiosan korotus kaksikerroksiseksi. Tältä ajalta on myös toisen kerroksen terassi, jossa on 50-luvulle tyypillinen metalliaita. 2000-lukua edustavat ikkunat, tympanonkoriste ja talon väritys.

Kuva: Liekoranta pihan puolelta. 1900 ulkomitat, 2004 ikkunat ja ulkovuoraus, 1950-luku keskiosan pulpettikattoinen korotus ja terassi metalliaitoineen. 2000-luvun lisäyksiä on terassin lasitus.

Kuva: Alkuperäistä julkisivua näkyy vielä vintinpäädyissä, mm. vuoraus ja kattotuolien koristelu

Historia: Rakennus on rakennettu 1900 majataloksi sorvari Herman Ullvenin toimesta. Rakennuksessa toimi 1900-1906 Nuupalan kestikievari, jonka jälkeen se on ollut majoitus- ja ravintolakäytössä aina nykypäivään saakka. Rakennuksen ulkoasussa ja alkuperäisessä huonejaossa on samoja piirteitä kuin 1895 valmistuneessa rautatieasemassa. Ullven perusti majatalon lisäksi limonaditehtaan vuonna 1906. Ullvenin ajan jälkeen Liekoranta toimi Akseli Iisan omistuksessa kestikievarina 1929-1931, jonka jälkeen kestikievarijärjestelmä lakkautettiin. Liekorannassa toimi majatalon lisäksi 1950-luvulta alkaen kahvibaari, posti ja sekatavara- ja maitomyymälä. Tällöin rakennusta uudistettiin, vanhat pystyikkunat korvattiin vaakaikkunoilla ja kauppa- ja postitilat saivat suuret näyteikkunat. Rakennuksen keskiosa korotettiin kaksikerroksiseksi ja pihan puolelle toiseen kerrokseen rakennettiin terassi. Muutoksen suunnitteli 1955 R. Rainio (?). Julkisivun ja sisätilojen nykyaikaistamisen jälkeen posti jatkoi Liekorannassa vuoteen 1990 saakka. Muita yrityksiä olivat mm. parturi ja lakiasiainneuvoja. Nykyinen ulkoasu suunniteltiin ja toteutettiin 2000-luvun alkupuolella ja sen suunnitteli Marja Rauhala. Muutoksessa 1950-luvun ikkunat ja näyteikkunat poistettiin ja korvattiin jugendtyylisillä ikkunoilla, joille ei sinänsä ole esikuvaa rakennuksen historiassa. Muutosta voi pitää postmoderniin tyyliin kuuluvana kulttuurilainana.

Liekoranta, 116 vuotta yritystoimintaa

Kuvat: Liekoranta 1900-luvun alkupuolella, vuoden 1955 asussa ja vuonna 2016

Muut rakennukset: Kiinteistön toinen lämmitettävä rakennus rakennettiin 1930-luvulla majatalon lisätilaksi. Rakennuksessa on betonisokkeli, runko on vuorattu peiterimavuorauksella. Ajalle tyypillistä niukkaa klassismia edustavat pitkät umpiräystäät ja kissanpenkit. Satulakatto on katettu betonitiilellä. Ikkunat ovat vanhat, ristikarmilliset jaoltaan. Nykyinen harmahtava julkisivuväritys, terassi ja luiska ovat 2010-luvulta.

Informantti: Saila Valkeaniemi, haastattelu 29.11.2016

Kulttuurihistorialliset arvot: Liekoranta 1900, 1955, 2004

Tyrvään entisen pääkadun varrelle, aseman portille majataloksi rakennettu Liekoranta (1900) on toiminut liikerakennuksena koko historiansa ajan. Sen ominaispiirteitä ja arvoja ovat käyttöhistorian ohella rakennukseen sisältyvät kerrostumat. Rakennuksella on vahvat historialliset ja maisemalliset arvot osana historiallista Tyrvään pää- ja liikekatua ja aseman (1895) ympäristöä ja palveluita. Pihaan sijoittuvat 1930-luvun asuinrakennus ja 1950-luvun talousrakennus ovat osa kiinteistön historiallisia käyttökerrostumia.

Arvoluokka: I

Suositukset: Rakennus tulee säilyttää. Sen hallitseva asema Asemakadun ja aseman miljöössä tulee säilyttää. Rakennuksen kerrostumat, 1900-, 1950- ja 2000-luku on hyvä huomioida tulevissa korjauksissa. Rakennuksen korjaustöissä tulisi käyttää perinteisiä materiaaleja, värejä ja muotoja. Pihapiiriin kuuluvat asuinrakennus ja talousrakennus tulisi säilyttää. Niiden korjauksissa tulisi huomioida rakennusten historialliset ominaispiirteet, materiaalit ja värit.

3.2.2 Huoltoasema 1930-l

Kartta ja kuva: Liekorannan viereen huoltoasemaksi suunniteltu rakennus sijoittuu Asemakadun varteen, hieman irti katulinjasta, mikä voisi viitata suunniteltuun huoltamokäyttöön. Erkkerin toisella sivulla oli aiemmin sisäänkäynti, mutta se poistetiin 1900-luvun lopulla. Oven ulkovalaisin on säilynyt. Tontin eteläreunalla on tiilinen talousrakennus.

Muistitiedon mukaan huoltamoksi tarkoitettu pienehkö rakennus on rakennettu betonisokkelille. Rakennus on vuorattu valkoiseksi maalatulla vaakapaneloinnilla, joka on funktionalismin tapaan sahattu nurkista tarkasti jiiriin, ilman nurkkalistoja. Loiva satulakatto ja kuistien uudehkot katot ovat konesaumattua peltiä. Pihan puolella on sisäänkäyntinä toimiva pieni umpikuisti sekä katujulkisivun puolella suurempi, tasakatolla varustettu kuistiosa. Ikkunat ovat runko-osassa 4-ruutuiset, ristikarmilliset.

Tontin takarajassa kiinni on korkeahko punatiilinen ulkorakennus, joka on mahdollisesti rakennettu huoltotarpeisiin. Rakennuksessa on mm. öljynvaihtoon viittaava lattiavalu.

Ensimmäiset autot saatiin Suomeen 1900-luvun vaihteessa. Suomen autoistuminen alkoi 1920-luvulla osana taloudellista nousukautta. Öljylän rakennutti Liekorannan omistaja 1930-luvun alkupuolella, joten sen rakennuttamisen taustalla oli autojen määrän kasvu. Ehkä 1929 alkanut maailmanlaajuiseksi levinnyt lama katkaisi hankkeen toteuttamisen. Huoltamoksi suunniteltu rakennus on osa viereisen kestikievarin/majatalon monipuolista yritystoimintaa.

Kulttuurihistorialliset arvot: Huoltoasema, Esso 1934

Tyrvään entisen pääkadun varrelle rakennettu pieni, funktionalismin ja klassismin piirteitä omaava rakennus on muistitiedon mukaan rakennettu huoltamoksi, joskin rakennusta ei koskaan otettu tähän käyttöön. 1920-luvun autoistumiseen ja liikennehistoriaan liittyvä rakennus on hyvin säilynyt ja sen rakentaminen liittyy viereisen Liekorannan majatalon monipuoliseen yritystoimintaan.

Arvoluokka: I

Suositukset: Öljylän rakennukset, huoltamo- ja talousrakennus, tulee säilyttää. Rakennusten korjaus- ja muutostöissä tulisi käyttää perinteisiä, rakennusaikakauteen kuuluvia materiaaleja, värejä, työtapoja ja teknisiä ratkaisuja. Klassismiin ja funktionalismiin viittaavat julkisivun ominaispiirteet, kissanpenkit, ikkunat, lunetti-ikkuna ja räystäsrakenne tulee huomioida. Vanhat rakennusosat ja kiinteä sisustus tulisi säilyttää. Ympäristön mahdollisessa uudisrakentamisessa tulee huomioida Öljylän tontin ja ympäristön historiallinen rakennuskanta ja rakenne. Tontin ja ympäristön mahdollinen uudisrakentaminen tulee sovittaa alueen rakennettuun ympäristöön mittakaavan, materiaalien, värien ja rakennusten sijoittelun suhteen.

3.2.3 Huoltoasema, Shell, 1934,1987

Kartta ja kuva: Huoltamo jää hieman erilliseksi rakennukseksi ympäristössään, joka käsittää entistä peltomaata, asema-alueen huoltoalueen tiilirakennuksia ja 1970-luvun kerrostaloja. Pulpettikattoisen rakennuksen nuorempi ja korkeampi lisäosa muuttaa merkittävästi rakennuksen vahvaa funkkisilmettä. Rakennus itäpuolelta kuvattuna

Kuvaus: Pulpettikattoinen, aikaisemmin Shellin huoltamona toiminut rakennus on rakennettu vuosina 1934-1935. Vanhassa osassa on betonisokkeli, runkona ovat tiiliseinät, julkisivut ovat sileäksi rapattuja. Ikkunat ovat itäpäädyssä neliruutuiset, neliömäiset, puitteet ruskeat. Rakennus oli 2000-luvun vaihteessa keltainen, nyt rakennus on saanut aikakauteen paremmin sopivan valkoiseksi maalatun julkisivun. Katujulkisivun puolella on korjaamotilan ovena kookas, metalli/lasiovi ja kaksi pystysuuntaista näyteikkunaa sekä puuovi. Rakennuksen katto jatkuu julkisivun puolella kahden metallipylvään kannattamana katokseksi. Rakennusta on laajennettu länsipuolelta harkkorakenteisella osalla vuonna 1987. Loivalla satulakatolla varustettu uudisosa on vanhaa korkeampi ja työntyy ulos katu- ja pihajulkisivusta.

Kuva: Räystäslinja on jäänyt aikaisempien värikerrosten kokoelmaksi, kellertävän ruskeaksi. Alkuperäinen lienee valkoinen tai jokin vahva, puhdas perusväri.

Historia: Rakennuksen 1934 Helsingissä päivätyt piirustukset on allekirjoittanut Paul Holmström. Rakennus suunniteltiin huoltamoksi ja tilaajana oli Suomalainen Shell (osakeyhtiö?). Rakennus toimi muistitiedon mukaan huoltamona 1960-luvulle saakka, jonka jälkeen rakennus oli ensin Tielaitoksen ja myöhemmin läheisen Osuuskaupan käytössä, jonka aikana tiloissa toimi traktorihuolto. Nykyinen omistaja, Vammalan autosähkö, aloitti toimintansa 1980.

Kuva: Huoltamo vuonna 1955, Tyrvään seudun museon kuva-arkisto.

Ympäristö: Rakennus sijoittuu ajalliseen rajapintaan, Itäpuolella on mittakaavaltaan suuria, 1970- ja 1990-luvulla rakennettuja, elementtirakenteisia asuin- ja liikerakennuksia. Länsipuolella on Nuupalan peltojäänteiden ohella asema-alueen ja Liekorannan pienempimittakaavaista puu- ja tiilirakentamista edustava kokonaisuus, joka on rakennettu 1900-luvun vaihteessa. Asema-alueella on huoltamon kohdalla samaa aikakautta sen kanssa edustavat suurikokoiset ja tiilestä muuratut vesitorni ja viljamakasiini.

Kulttuurihistorialliset arvot: Huoltoasema Shell 1934, laajennus 1987

Tyrvään entisen pääkadun varrelle rakennettu pulpettikattoinen, ajan funktionalismia edustava huoltoasema on säilyttänyt laajennuksesta huolimatta ominaispiirteensä. 1930-luvun modernia rakentamista edustava rakennus liittyy yleisesti 1930-luvun liikennehistoriaan ja paikallisesti Asemakadun ja asemanseudun liikerakentaminen 1900-luvun alkupuolella.

Arvoluokka: I

Suositukset: Huoltoasema ja sen ominaispiirteet, ikkunat, aukotus, katos, kattomuoto ja materiaalit tulee säilyttää. Huoltoaseman korjaustoimenpiteissä vanhat rakennusosat tulisi säilyttää tai käyttää ajalle tyypillisiä ratkaisuja ja materiaaleja. Rakennuksen alkuperäinen, visuaalisesti vahva asu olisi hyvä palauttaa purkamalla 1980-luvun lisäosa. Rakennusoikeutta voisi siirtää ja lisätä uudisrakennukseen, joka materiaaleiltaan ja mittasuhteiltaan sopisi 1930-luvun huoltamoon. Lisärakentaminen vahvistaisi huoltamon asemaa 1970-luvun kerrostalomiljöössä.

3.2.4 Kino-Tyrvää, 1942, 1962

Kartta ja kuva: Kino-Tyrvään rakennus sijoittuu kaava-alueen itäreunaan. Vanhin osa on kadun varressa, kulmassa ja sen takana olevassa osassa toimi ennen elokuvateatteri. Oikealla näkyy 1963 rakennettu asuinkerrostalo, joka erilaisten julkisivumateriaaliensa vuoksi istuu kokonaisuuteen varsin huonosti.

Kuvaus: Kaksikerroksisessa rakennuksessa on satulakattoinen asuin- ja liiketiloja käsittävä kadun suuntainen osa, johon kulmassa liittyy matalampi, tasakattoinen osa, jossa alkujaan toimi Kino-Tyrvään elokuvateatteri ja kellarissa yleinen sauna. Rakennus on tiilirunkoinen ja julkisivuiltaan sileäksi rapattu. Entinen teatteriosa sisäänkäynteineen edustaa funktionalismia, ja sen ominaispiirteet ovat edelleen tunnistettavissa. Sotavuosina valmistunutta liikerakennusta uudistettiin 1950-luvulla, jolloin rakennus sai nykyisen asunsa. Rakennusta jatkettiin 1960-luvulla kolmikerroksisella asuinkerrostalolla, joka sijoittuu ajan hengen mukaisesti irti katutilasta. Kahden porraskäytävän rakennus on vuorattu eterniittilevyillä, joiden vaakalistat korostavat sen horisontaalista ilmettä.

Sisätilat: Kino Tyrvään tiloissa on nykyisin Siwa-lähikauppa. Vanha elokuvasali on nähtävissä kauppatilassa, vaikka tilaa on pilkottu kauppatarpeisiin pienemmäksi. Ruskeaksi maalattu vanha sisäkatto näkyy hyvin kaupan sisätiloissa.

Ympäristö: Asemakatu, Jaatsin puisto, 1970-luvun kerrostalot, 1990-luvun liikerakennus ja rivitalot.

Kuva: Funkkisilmettä edustavat nurkan ympäri jatkuva nauhaikkuna ja näyteikkunoita suojaava vaakalista.

Kuva: Asuinsiipi edustaa 1950- ja 1960-luvun vaihdetta, siinä on perinteinen satulakatto, mutta julkisivut ovat jo teollisia materiaaleja.

Kulttuurihistorialliset arvot: Kino-Tyrvää 1941, asuinkerrostalo 1963

Tyrvään keskusta rakentui 1900-luvun alkupuolella Asemakadun varteen. Asemaan, kauppalaan ja teollistumiseen nojaavasta pitäjän vaurastumisesta ja nopeasta kehityksestä kertovat 1930-luvulla ensimmäiset kivitalot ja kaksikerroksiset rakennukset pääkadun varrella. Materiaalit, mittakaavat, rakennusten funktionalistiset piirteet sekä nykyaikaiset palvelut edustivat uutta aikaa. Tämän aikakauden rakennuksista ovat säilyneet Uosson terveystalo, Esson huoltamo ja Kino-Tyrvään liikerakennus.

Arvoluokka: I

Suositukset: 1940/1950-luvuilla valmistunut asuin- ja liiketalo tulee säilyttää. Korjaustöissä tulee huomioida rakennuksen historialliset ominaispiirteet, materiaalit ja värit. Ominaispiirteitä ovat kattomuodot, ikkunat, sisäänkäynti, katos, julkisivun kehykset, parveke ja ovet.

3.3 Muut rakennukset:

3.3.1 Vaneritehtaan konttori- ja asuinrakennus

Kartta ja kuva: Vaneritehtaan asuin- ja konttorirakennus luoteesta kuvattuna.

Kuvaus: Vaneritehtaan konttoriksi ja asuinrakennukseksi rakennettu rakennus sijoittuu irti katutilasta, millä varattiin sen edustajalle pysäköintialueita tai mahdollisuus tien levennyksiin. Rakennuksen julkisivut ovat rapatut, päädyissä on puhtaaksi muurattua tiiliseinää, vintinpäädyt ovat julkisivulevyä. Rakennus sijoittuu rakennustyypiltään sekä historiallisesti ja maisemallisesti vaneritehtaan yhteyteen.

Ympäristö: Rakennus sijoittuu asema-alueen ja vaneritehtaan rajapintaan. Pohjois- ja itäpuolella on asema-alue ja Asemakadun vanhempia liikerakennuksia. Lounaispuolella on parkkialue ja suurikokoinen vaneritehdas

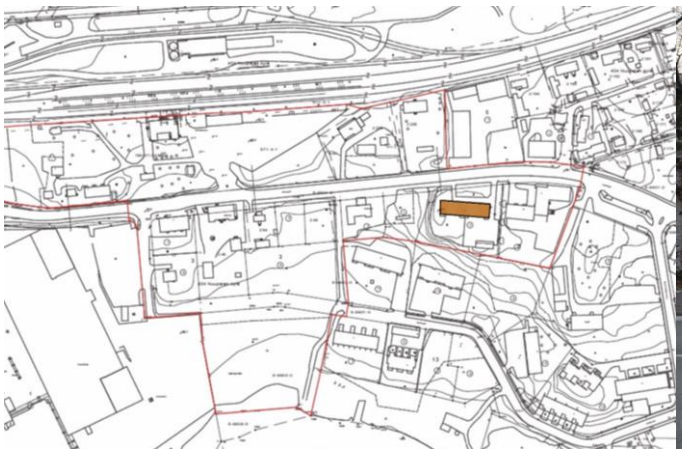
Kulttuurihistorialliset arvot: Vaneritehtaan asuin- ja konttorirakennus

Vaneritehtaan rakennuskantaan kuuluva rakennus on rakennettu 1950- ja 1960-luvun vaihteessa, mikä näkyy materiaalivalinnoissa ja kattomuodossa. Hyvin aikaansa edustava rakennus on säilyttänyt pääosin aikakauden ominaispiirteensä ja alkuperäiset materiaalit.

Arvoluokka: Ei arvotettu, kaava-alueen reunalle jäävä rakennus kuuluu historiallisesti ja maisemallisesti vaneritehtaan rakennuskantaan.

Suositukset: 1942 valmistunut asuin- ja liiketalo tulee säilyttää. Korjaustöissä tulee huomioida rakennuksen historialliset ominaispiirteet, materiaalit ja värit.

3.3.2 Kerrostalo



Kartta ja kuva: Rakennusajan mukaisesti katulinjasta irti rakennettu asuinkerrostalo on rakennettu samaan koordinaatistoon kuin Tyrvään Kino –rakennuksen 1960-luvulla rakennettu asuinsiipi.

Kuvaus: Kolmikerroksinen kerrostalo kuuluu Asemakadun eteläpuolelle 1970-luvulla rakentuneeseen kerrostaloryhmään.

Kulttuurihistorialliset arvot: Kerrostalo 1970-luku

Asemakadun eteläpuolelle rakennettiin 1970-luvulla muutamia yksittäisiä kerrostaloja.

Arvoluokka: yksittäinen rakennus, osa laajempaa rakennuskerrostumaa, ei arvotettu

Kuva: Vasemmalla Kino-Tyrvään 1960-luvun asuinsiipi, jonka kanssa samaan linjaan rakennettiin 1970-luvulla kerrostalo.

4 Yhteenveto ja ominaispiirteet

Kaava-alueella on nähtävissä kaksi vahvaa historiallista ominaispiirrettä, ilmiötä, 1890-luvulla rakennettu rautatieaseman alue ja sen vaikutuksesta vanhan kylätien pohjalta syntynyt Asemakatu, josta kehittyi 1900-luvun ensimmäisellä puoliskolla Tyrvään pitäjän uusi pää- ja liikekatu. Vammaskoskella katu yhdistyi 1915 perustettuun Vammalan kauppalaan ja sen pääkatuun. Heikkona ilmiönä on lisäksi niitä edeltänyt historiallinen kylä- ja maaseutuvaihe, jota edustavat rautakautinen, joskin liikennereittien rakentamisessa tuhoutunut kalmisto sekä Nuupalan kylän vanhojen peltojen jäänteet asema-alueella, Asemakadun varrella sekä Liekoveden ranta-alueella.

Asemakadun linjaus pohjautuu pääosin kyläkauden pitäjien väliseen paikallistiehen. Tämä Vaunutienä tai Tyrvään takatienä tunnettu tie yhdisti kyliä sekä Tyrvään ja Kiikan pitäjät. Historiaa edustaa myös Porin rata, joka yhdisti Tyrvään Satakunnan keskuksiin, muualle Suomeen ja edelleen Venäjän keisarilliseen valtakuntaan.

Nuupalan kylä- ja peltomaisemaan rakennettu Porin rata ja Tyrvään asema (1895) muuttivat Tyrvään pitäjän ja aloittivat Vammaskoskelle perustetun kauppalan (1907/1915) ohella muutoksen, jonka pohjalta syntyi nykyinen Sastamalan kaupunki. Modernia kehitystä edustanut asema muodosti oman, hyvin suunnitellun ja hierarkkisen yhdyskuntansa. Asema-alueelle rakennettiin 1890-luvulla asemarakennuksen lisäksi henkilökunnan asunnot, talousrakennukset ja puutarhat sekä kaluston ja ihmisten huoltoalueet. Uutta aikaa edustavan asema-alueen edustavuutta lisättiin asemapuistolla.

Asema veti 1900-luvun alkupuolelta alkaen puoleensa pienteollisuutta, yritystoimintaa ja asutusta. Aseman ympärille syntyivät ilman viranomaisohjausta hyvin järjestetyt Nälkälän ja Raipion asemakylät. Majoitus- ja ravitsemuspalveluita edelleen tarjoava Liekoranta eli Nuupalan kestikievari rakennettiin asema-aukion reunalle jo vuonna 1900. Myöhemmin Liekorannan yhteydessä toimi myös muuta yritystoimintaa. Tyrvään asemaa, Vammaskoskea ja kauppalaa yhdistämään kehittyneen Asemakadun varrelle keskittyi tämän jälkeen Tyrvään pitäjän keskusta. Tien varrella oli jo pappila, ja kun Nuupalan kylän Jaatsin talosta tehtiin kunnantalo, oli pitäjän hallinto keskittynyt Asemakadun varrelle. Asemakadusta kehittyi kunnan pääkatu, jonka varrelle keskittyi palveluita, kauppoja ja yritystoimintaa. Painopiste oli aluksi aseman tuntumassa, Nuupalan kylän alueella, jossa tontteja oli paremmin saatavissa. Tien alkupää, Vammaskosken ranta, oli pappilan omistuksessa. Pappilan alueen rakentaminen alkoi laajemmin vasta kaavoituksen myötä 1930-luvulla.

Rautatieaseman ja Asemakadun vilkkain toimintakausi sijoittuu 1900-luvun ensimmäiselle puoliskolle, jolloin se toimi Tyrvään pitäjän pääkatuna. Aikakausi näkyy hyvin asema-alueen sekä Asemakadun rakennuksissa. Vuosina 1895 ja 1900 rakennettujen asema-alueen ja kestikievarin ohella kaava-alue saa 1920- ja 1950-luvulla kerrostuman, aseman uudisrakennukset ja laajennukset, huoltoasemat ja elokuvateatterin. Ne kertovat autoistumisesta sekä asemakylän ja Tyrvään pitäjän kehityksestä. Tänä aikana aseman luokitus nousi IV-luokasta luokkaan III.

Liekoranta ja Tyrvään asema

Kuva: Kaava-alueen historian ja kulttuuriarvojen ydinkohteet, Asemakadun liikerakennukset, asemapuisto ja asemarakennukset. Oikealla näkyy asemarakennus ja keskellä Asemakadun ja asema-aukion laidalla oleva Liekorannan kestikievari/majatalo. Asema-aluetta merkitsevät sen puiston korkeat kuuset.

Asema- ja kaava-alueen kehitys hidastui 1960-luvulta alkaen, kun liikenne siirtyi kumipyörille ja uusien reittien varrelle. Tyrvään asema-alue liitettiin Vammalan kauppalaan 1955. 1960-luvulla kauppalan uudistuminen keskittyi keskustaan ja vanhan Tyrvään puolella Asemakadun alkupäähän, asema-alueen jäädessä taajaman reuna-alueeksi. Yhdyskuntarakenteen kehitystä suuntaava valtatie 9 (nyk. 12) sijoittui 1960-luvulla kauppalan vastakkaiselle puolelle, Roismalan alueelle, kauaksi asema-alueesta. Asema-alueen viimeiset, pienehköt talousrakennukset rakennettiin 1960-luvulla. Osana yhteiskunnan ja liikenteen muutosta aseman hyvin suunniteltu, rakennettu ja hoidettu työ- ja asuinyhdyskunta alkoi rappeutua. Vuosituhannen vaihteen lähestyessä rautatiellä oli edelleen merkittävä rooli tavara- ja matkustajaliikenteessä, mutta yhä enemmän suuria kaupunkeja palvelevana reittinä. Ratojen ja asemien sähköistyminen ja automatisointi tekivät rakennusten ja henkilökunnan läsnäolon tarpeettomaksi. Asemapuiston hoito päättyi, ja VR alkoi luopua tarpeettomiksi käyneistä rakennuksista ja alueista. 1960-luvulla autoistuminen erotti työn ja asumisen, jolloin asema-alueelta purettiin länsipään asuinpiha, puiston yöpymisrakennus ja pumppuhuoneen asuinpiha. Sähköistys teki vesitornit ja veturitallit tarpeettomiksi, 100 vuotta kestänyt höyryveturikausi päättyi 1950-luvulla. Vesitorni, viljavarasto ja asuinkasarmi siirtyivät yksityiseen omistukseen 1990-luvulla, muu asema-alue 2000-luvulla.

Sodan jälkeinen modernisaatio, kaupungistuminen ja kauppalan suunnasta edennyt liike- ja kerrostaloistuminen ei yltänyt taajaman reuna-alueeksi jääneelle

asema-alueelle sen alkaessa hiipua 1960-luvulla. Kaava-alueen rakentamisen ominaispiirteet edustavatkin pääosin 1900-luvun alkupuoliskoa, jolloin aseman vetovoima ja vaikutus olivat vahvimmillaan. Kaava-alue muodostaa alueen historiallisen ytimen ja sen 1900-luvun vaihteen ominaispiirteet ovat säilyneet hyvin.

Kuva: Rakentamisen rajapintaa kaava-alueen itärajalla. Vasemmalla Kino-Tyrvää, ja sen lähinnä 1970- ja 1990-luvulla rakennettu ympäristö. Taustalla suurten lehtipuiden merkitsemä asema-alue.

4.1 Rakentamisen ominaispiirteet

Rautatien ja maantieliikenteen kulttuuriympäristöjä

Asema-alueen rakentaminen

Kaava-alueen rakentaminen liittyy pääosin liikenteen toimitila-, varasto- ja huoltorakennuksiin sekä toimintaa tukeviin asuntorakennuksiin. Huolimatta joidenkin rakennusten purkamisesta 1900-luvun lopulla ja hoidon puutteesta, antaa säilynyt kulttuuriympäristö vielä hyvän kuvan 1895 valmistuneesta yhdyskunnasta. Alkuperäisiä rakenteita ovat asemarakennus, aseman puisto, asuinkasarmi, tavaramakasiini, kellarirakennus ja kaksi ulkorakennusta sekä samalta ajalta olevat kaksi maakellaria, jotka sijoittuvat väljästi omille alueilleen. Kehitys näkyy tavaramakasiinin ja aseman hienovaraisissa laajennuksissa sekä kaksoisvahtituvan, asuinkasarmin ja vesitornin uudisrakennuksissa, jotka valmistuivat pääosin vuosien 1925-1942 välillä. Asemien historiaan liittyvät myös yksityiset varastorakennukset, joita rataa hyödyntävät suuryritykset, mm. keskusliikkeet rakennuttivat. Osuusliikkeen vuonna 1954 valmistunut viljavarasto edustaa tätä rakentamista. Uusia rakennuskerrostumia juurikaan syntynyt 1950-luvun jälkeen. Viimeinen jokapäiväiseen käyttöön tarkoitettu rakennus on väliaikaiseksi tarkoitettu toimistorakennus, joka

rakennettiin radan perusparannuksen aikoihin. Nykyisin VR:n toimintoja edustaa ikkunaton rakennus ratapihan varrella ja lippuautomaatti aseman nurkalla.

Asemakadun liikerakennukset

Ensimmäiseksi asema houkutteli Asemakadun varteen edelleen majoituspalveluita tarjoavan kestikievarin vuonna 1900. Sen yhteyteen rakentui muita palveluita, joista on säilynyt 1930-luvulla rakennettu, huoltoasemaksi tarkoitettu pihapiiri. Aseman tuntumaan rakennettiin samaan aikaan toinen huoltamo, joka toimi Shellin huoltamona 1960-luvulle asti. Todennäköisesti sen lopettaminen liittyy valtatieverkon rakentamiseen, jolloin huoltoasemat siirtyivät uusien pääreittien varteen. Neljäs rakennus on Kino-Tyrvää, jossa oli liiketiloja ja elokuvateatteri. Yritystoimintaan liittyvät myös Vaneritehtaan asuinrakennus konttoritiloineen. Puhdasta asuinrakentamista edustavat Kino-Tyrvään asuinsiipi ja elementtikerrostalo 1960- ja 1970-luvulta.

Puuta, tiiltä ja matalaa rakentamista

Alueen ennen vuotta 1955 valmistuneen rakennuskannan keskeiset materiaalit ovat puu ja tiili. Jälkimmäistä on käytetty puhtaaksi muurattuna vahvoja rakenteita edellyttävissä vesitornissa (1932) ja viljavarastossa (1954) sekä vanhoissa 1900-luvun vaihteen maakellareissa. Myös funktionalismista vaikutteita saaneet Kino-Tyrvään rakennus ja Shellin huoltamo rakennettiin tiilestä, joskin ne rapattiin ja maalattiin valkoisiksi. Betonia on käytetty laajemmin viljavaraston runkorakenteissa. Alueen keskeinen rakennuskanta edustaa 1900-luvun vaihteen ja alkupuolen puurakentamista. Rakennuksissa on nähtävissä kertaustyylejä, lähinnä uusrenessanssia sekä Liekorannassa 2000-luvun jugendlainoja. Nuoremmat asuinrakennukset edustavat 1930-luvun niukkaa klassismia tai liikerakentamisessa funktionalismia. Mittakaava on pienimuotoista, asuinrakennukset, talousrakennukset ja huoltamorakennukset ovat yksikerroksisia. Korkeampia ovat, funktionsa mukaisesti, vesitorni ja viljavarasto, jotka muodostavat oman kokonaisuutensa asema-alueen huoltoalueelle.

Näkymät

VR:n pääosin omistama kaava-alue on väljästi rakennettu, se johtuu osittain rakennusten purkamisesta 1900-luvun jälkipuoliskolla. Välialueita täyttävät entiset metsittyneet Nuupalan kylän peltoalueet ja asema-alueella puistot, asema-aukio ja varastoalueet. Istutetun puuston ohella asema-alueella oli luonnonpuustoa, erityisesti Asemakadun reuna-alueilla. Väljyys on alueen historialliseen toimintaan liittyvä ominaispiirre. Erilaiset toiminnot levitettiin laajalle asema-alueelle, mikä mahdollisti toimintojen laajentamisen ja muuttamisen. Rakennuksilla oli kuitenkin näkyvä asema erityisesti ratapihan sekä Asemakadun varrella. Asema-alueen kokonaisuuden turvaamiseksi myös alueen sisäiset näkymät tulisi huomioida suunnittelussa.

Kuva: Asema-aukio ja sen laidalla oleva tavaramakasiini. Taustalla näkyvät viljavarasto ja vesitorni aseman entisellä huolto- ja varastoalueella. Rakennusten väliset näkymät tulisi säilyttää. Puustoa olisi hyvä karsia näkymien turvaamiseksi.

Asema-alueen etelärajan muodostanut Asemakadun varsi on ollut pitkään varsin puustoinen. Puut ovat sekoitus istutetuista ja luonnonpuista.

4.2 Kulttuurihistorialliset arvot

Kaava-alueella on merkittävät kulttuurihistorialliset, historiaan, maisemaan ja rakennushistoriaan liittyvät arvot. Asema-alue ja Asemakadun varsi muodostavat lähtökohdan nykyiselle taajamakuvalle, johon sisältyy monia historiallisia kerrostumia. Nuupalan kylä- ja viljelymaisemaan 1895 rakennetun aseman ympärille ja Asemakadun varrelle rakentui vilkas ja teollistuva asemakylä sekä Tyrvään uudenaikainen keskusta 1900-luvun alkupuolella. Kaava-alueen pääosin vuosina 1895-1954 rakennettu rakennuskanta, historialliset ympäristöt ja keskeiset näkymät tulee huomioida kaavasuunnitelmassa. Ydinalueet muodostavat hyvin säilyneen, nuoremmasta ympäristöstä selkeästi erottuvan ja rajautuvan kokonaisuuden. Alkuperäinen toiminta on alueella pääosin päättynyt, näiltä osin asema-alueen 1895-1954 rakennetut rakennukset edustavat historiaa. Asemakadun liikerakennuksista pääosa, Liekoranta ja Shellin huoltamo ovat edelleen alkuperäisessä tai sitä lähellä olevassa käytössä.

Inventoidut, liikennehistoriaan ja Tyrvään pitäjän pää- ja liikekatuun liittyvät rakennukset on pääosin luokiteltu luokkaan I, joten sen rakennukset tulee säilyttää. Toiseen luokkaan, jossa olevat rakennukset tulisi säilyttää, on sijoitettu rautatien nuorempi, 1960- ja 1970-luvun rakennuskanta, jolla korvattiin lähinnä vanhempia, yksittäisiä ulkorakennuksia. Niissäkin vanha rakennuspaikka on tärkeä osa alkuperäistä kokonaissuunnitelmaa ja pihapiirien rakennetta. Kolmatta luokkaa ei ole käytetty. Ensimmäisen ja toisen luokan ulkopuolelle jää vain kaksi rakennusta, joiden on katsottu kuuluvan eri kokonaisuuksiin niin maisemallisesti kuin historiallisesti.

Rakennusperinnön ydinalueeksi, arvoalueeksi, on rajattu asema-alueen säilyneet rakennukset ja ympäristöt sekä Asemakadun varteen sijoittuvat kolme liikerakennusta 1900-luvun alkupuolelta.

Inventoidut rakennukset, arvoalue ja arvoluokat

Kartta: Kaavarajaus, inventoidut kohteet, arvoalue (punainen rasteri) ja asemapuisto (vihreä katkoviiva)

Tyrvään asema-alue:

3.1.1	Asemarakennus 1895,1925	I
3.1.2	Tavaramakasiini ja laituri 1895-1940-l	I
3.1.3	Kellari 1895	I
3.1.4.	Asemapuisto 1890-1950-l	I
3.1.5	Sauna 1962	II
3.1.6	Asuinrakennus ja ulkorakennukset, 1920-/1890-l	I
3.1.7	Maakellari n. 1900	I
3.1.8	Asuinkasarmi 1942	I
3.1.9	Asuinkasarmi ja piha 1895,1900,1967	I
3.1.10	Rautatien vesitorni, 1932	I
3.1.11	Osuusliikkeen viljavarasto 1954	I
3.1.12	VR:n toimistorakennus 1970-luku	II
3.1.13	Akkuhuone 2000-luku	ei luok.

Asemakadun liikerakennukset:

3.2.1	Liekoranta 1900	I
3.2.2	Huoltoasema 1934	I
3.2.3	Huoltoasema 1932	I
3.2.4	Kino-Tyrvää 1942/1950-l, 1963	I

Asemakadun muut rakennukset:

3.3.1.	Vaneritehtaan konttori- ja asuinrakennus	ei luok.
3.3.2.	Asuinkerrostalo	ei luok.

Vaneritehtaan asuinrakennus (3.3.1.) ja kerrostalo (3.3.2.) kuuluvat historiallisesti ja maisemallisesti kaava-alueen ulkopuolisiin, laajempiin kokonaisuuksiin. Niiden arvottaminen olisi hyvä huomioida omassa kontekstissaan. Inventoinnin ulkopuolelle on jätetty asuinrakennuksen 3.3.1 eteläpuolelle sijoittuva puolitoistakerroksinen, 1960-luvun asuinrakennus.

Asema oli monipuolinen kokonaisuus, alueelle limittyi edustavien liikennerakennusten ja puiston ohella asuinpihoja sekä huollon ja varastoinnin rakennuksia ja alueita. Sen keskeisiin ominaispiirteisiin kuuluu puurakentaminen, hierarkia ja toimintojen hajanaisuus. Rakennusten ohella tärkeän osan kulttuurimaisemaa muodostivat rakennuksia yhdistävä ratapiha sekä asema-aukio, henkilökunnan pellot, puutarhat ja kasvimaat sekä asemapuisto, jonka järjestelyssä näkyi alueen hierarkia, ns. eduspuisto aseman ympäristössä ja reuna-alueet suurpiirteisemmin. Puistoiksi luettiin myös asuinpihojen pihapiirit. Alueen arvot ovat yksittäisten rakennusten ohella ympäristöissä ja yhdyskunnan toiminnan eri puolia esiin tuovissa rakennuksissa. Alueella on säilynyt asemarakennuksen, tavaramakasiinin ja vesitornin ohella kolme erityyppistä ja -ikäistä asuinrakennusta, kaksi ulkorakennusta ja kolme maakellaria.

Tyrvään asema liitettiin Vammalan kauppalaan 1955. Vammalan tuhouduttua pahoin vuoden 1918 sotatapahtumissa, rautatien rakennukset, asema-alue ja entinen Tyrvään keskusta edustavat nykyisen Sastamalan kaupungin vanhinta rakennettua ympäristöä. Kokonaisuuden keskeiset osat ovat säilyneet tunnistettavina, eikä alueeseen kuulu nuorempia kerrostumia. Asemapuisto on ensimmäinen julkinen puistoalue nykyisen taajaman alueella. Asemakadun varrelle sijoittuvat 1900 valmistunut Liekorannan majatalo ja kaksi huoltamorakennusta 1930-luvulta liittyvät historiallisesti ja maisemallisesti asema-alueeseen.

4.3 Kaavan tavoitteet ja suositukset

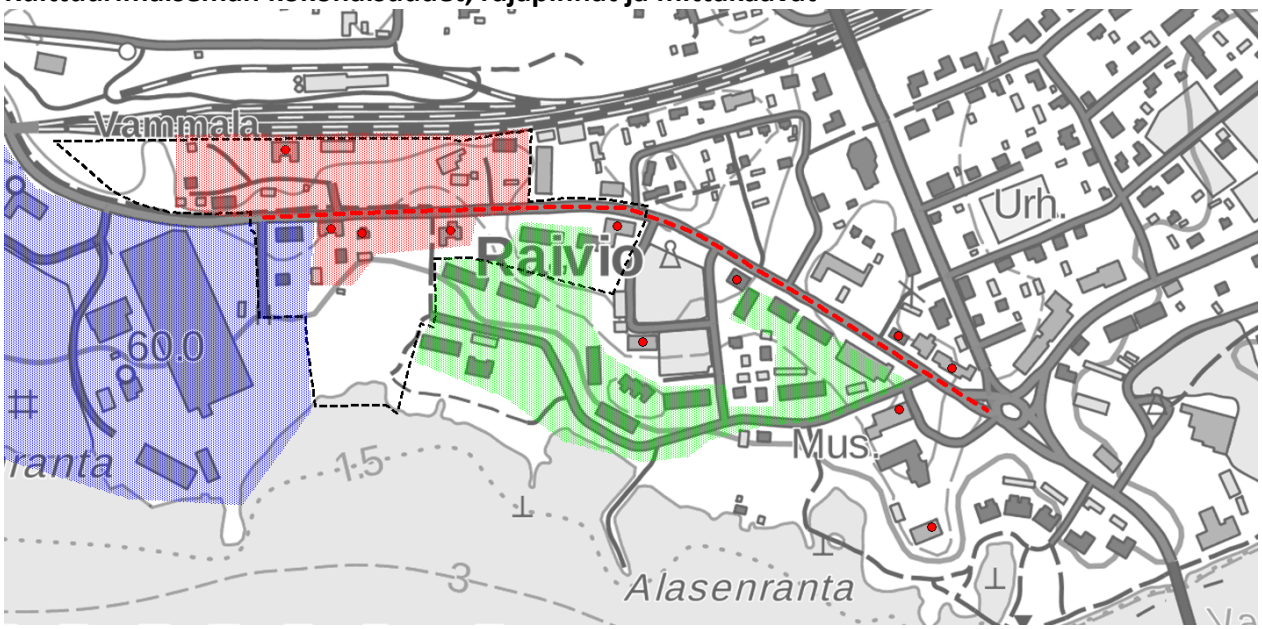
Asemakaavamuutoksella ajantasaistetaan 1950-luvun asemakaava ja rakennuskannan suojelutavoitteet. Suunnitelmilla mahdollistetaan keskustarakennetta eheyttävä täydennysrakentaminen rautatieaseman läheisyyteen.

Kaava-alueelle on tarkoitus osoittaa asuin- ja liikerakentamista, joka tukisi asema-alueen 2000-luvun roolia pendelöinnin välineenä. Asema-aukio on jo 2016 uudistettu tätä toimintaa varten.

Kaavaluonnos ja havainnekuva 1: kerrostalovaltaisempi vaihtoehto

Kaavaluonnos ja havainnekuva 2. Pientalovaltaisempi vaihtoehto

Kulttuurimaiseman kokonaisuudet, rajapinnat ja mittakaavat



Kartta: Punainen rasteri = kulttuurimaiseman arvoalue, liikenteen pienipiirteinen kulttuurimaisema 1895-1953. Punaiset pisteet = asemakadun keskeisiä historiallisia rakennuksia. Sininen rasteri = suurteollisuuden maisema 1940-l -2000-l. Vihreä rasteri = elementtikerrostalojen aika 1960-1980.

Kuvat: Yllä 1890-luvun asemarakennus ja tavaramakasiini uudistetun asema-aukion varrella, alhaalla vasemmalla vaneritehtaan matala, 1940-luvulta alkaen rakennettu tuotantorakennus, oikealla 1960-luvun kerrostalojen mittakaavaa.

Kaavanluonnoksien vaikutukset kulttuuriympäristöön

Kaavaluonnoksissa kulttuurihistoriallisesti merkittäville ydinalueille esitetty rakennusmäärä ylittää moninkertaisesti sen nykyisen, pääosin vuosina 1895-1954 rakennetun rakennusmäärän. Uusien, määrällisesti suurten rakennuskerrostumien lisäämistä mittakaavaltaan pienimuotoiseen ja historiallisista syistä väljään ja puistomaiseen ympäristöön ei voida pitää kulttuuriarvojen kannalta hyvänä. Alueen selkeät rajapinnat katoavat ja vanha rakennuskanta pirstoutuu saarekkeiksi uuden keskelle. Kaavaluonnoksen vaikutukset kulttuuriympäristöön ja sen ominaispiirteisiin ja arvoihin ovat erittäin merkittävät. Suunnitelmat ovat ristiriidassa valtakunnallisesta rakennusperinnöstä annettujen ohjeiden kanssa.

Kaavaluonnoksissa suunniteltu uudisrakentaminen katkaisee alueiden (asemaalue ja Asemakatu) rakennetun ympäristön historiallisen ja maisemallisen yhteyden ja jakaa alueen kahteen osaan. Näkymät Asemakadun ja ratapihan varrella muuttuvat merkittävästi. Uudisrakentamisen mittakaava, käyttötapa ja sijoittelu eivät tue alueen historiallista maisemaa ja kulttuurihistoriallisia arvoja. Kaavaluonnoksissa esitettyjä ratkaisuja ei voida pitää historiallisen kulttuuriympäristön eheyden ja tunnistettavuuden kannalta hyvinä ratkaisuina. Jo nykyisellään asema-aukion asfaltointi on tuottanut uuden 2010-luvun autoliikenteen kulttuurimaiseman historiallisen alueen keskelle.

Suunnittelun lähtökohtana tulisi olla historiallinen rakennuskanta ja käyttö

Kaava-alueen rakennetun ympäristön kokonaisuutta ei saisi pirstoa. Rakennusten historiallinen yhteys toiminnalliseen ympäristöön, muihin rakennuksiin, ratapihaan, puistoon ja Asemakatuun pitäisi säilyttää. Alueelle pitäisi löytää historiallista käyttötapaa jatkavaa toimintaa, asuinalueeksi muuttaminen on ristiriidassa alueen historian kanssa.

Suositus: Kulttuuriympäristön ydinalue rauhoitetaan uudisrakentamiselta tai alueen uudisrakentamisessa otetaan korostetun tarkkaan huomioon alueen historiallisen rakentamisen (asema-alue ja Asemakatu pääkatuna) sekä alueiden käytön ominaispiirteet, materiaalit, mittakaava ja koordinaatisto. Uudisosien tulisi edustaa aikaansa, mutta sopeutua ja alistua suhteessa vanhaan rakentamiseen. Myös rakennusten käyttöluonteen tulisi jatkaa vanhaa käyttöä, jota edustavat varasto-, huolto- tai liiketilat. Massiivista asuin- ja liikerakentamista Asemakadun varteen ei suositella.

Asuinkäyttöön tarkoitettu uudisrakentaminen tulisi sijoittaa sotien jälkeiseen tapaan kauemmaksi tielinjasta, vaikka se supistaisi merkittävästi rantaalueen käyttöä puistona. Tällöin rakentaminen jatkaisi 1960-luvulla aloitettua rantavyöhykkeen rakentamista, joka käsittää lähinnä kolmikerroksisia elementtikerrostaloja tai pienkerrostaloja. Tämän mittakaavan jatkaminen ja sen koordinaatiston käyttö olisi suotavaa. Ratkaisu supistaisi rannan 1950-luvun kaavassa osoitettuja ja huonosti hoidettuja puistoalueita, joilla ei ole kovinkaan vahvaa historiallista perspektiiviä. Alue oli 1600- ja 1700-luvulla

suurimmaksi osaksi järvenpohjaa tai vesijättömaata ja 1890-luvulta 1950-luvulle aseman pumppaamoaluetta ja sen jälkeen puistoa.

Tampereella 17.01.2017

Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy

5 Lähteet

Kirjalliset lähteet:

Iltanen Jussi: Radan varrella - Suomen rautatieliikennepaikat. Otavan kirjapaino Oy, Keuruu 2009.

Lähdön ja saapumisen paikat, Suomen Kotiseutuliiton julkaisuja A:12, Forssa 2007.

Martin Tiina, Aseman puistossa, Puistoja, pihoja ja puutarhoja rautatieasemilla, 2016

Rautatiematrikkeli/-hakemisto 1904, 1931, 1947, 1963

Reijonen, Anna-Maarit ym.: Rautatierakennukset, Rautatierakennusten korjausohjeet 4, Kaksoisvahtitupa. Museovirasto, Helsinki 1998.

Sastamalan historia 3, 1860-1920, Vammala 1997

Suomen valtionrautatiet 1862-1912, Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus I, Helsinki 1916

Suomen valtionrautatiet 1862-1912, Historiallis-teknillis-taloudellinen kertomus II, Helsinki 1916

Terho Satu, Puuvartisten kasvien kartoitus toiminnan lopettaneilla taimitarhoilla, Hamk, Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö, Puutarhatalous, Lepaa 2012.

Valanto Sirkka, Suomen rautatieasemat 1860-1924,

Artikkelit:

Nummelin-Ojanperä, Tampere-Pori, Resiina 3/1995

Karttamateriaali:

Streng, Jonas. Nuupalan kylän maakirjakartta 1641. Kansallisarkisto, sig. A1 115.

Kallaialan jakokunnan isojaonkartta, Nuupalan kylä, mittaukset ja kartta Jean Limon 1768-1770. Kansallisarkisto, sig. A 106 8/10.

Pitäjänkartta 1843, KA.

Kartta asema-alueelta 1896, Långprofil öfver T.fors – B.Borg jernväg, Helsinki 1896, Hyvinkään rautatiemuseon arkisto

Kartta asema-alueesta v. 1904, Hyvinkään rautatiemuseon arkisto

Senaatinkartta 1908, digitaaliarkisto, KA

Kalliala; Isojaon täydennys ja osittainen tilusmittaus Kallialan jakokunnassa 1913. Kansallisarkisto, sig. A 106 8/44-104.

Pitäjänkartta, Tyrvää 1930/40-luku

Tyrvää 1949-1950, lehti 3 ja 4, Sastamalan kaupungin arkisto

Tyrvää (asema), puutarhasuunnitelma 1952-1953, Kalle Jokela(?)Hyvinkään rautatiemuseon arkisto

Tyrvää (asema), puutarhasuunnitelma 1957, Kalle Jokela, Hyvinkään rautatiemuseon arkisto

Peruskartat 1961, 1979, 1988, Vanhatpainetutkartat.fi, MML2016

Valokuvat:

Tyrvään seudun museo
Sastamalan kaupunki

SASTAMALAN KAUPUNKI

VAMMALAN ASEMANSEUDUN KULTTUURIYMPÄRISTÖINVENTOINTI

LIITEKARTAT

Liitekartta 1: inventoidut kohteet

Liitekartta 2: Rakennusikäkartta

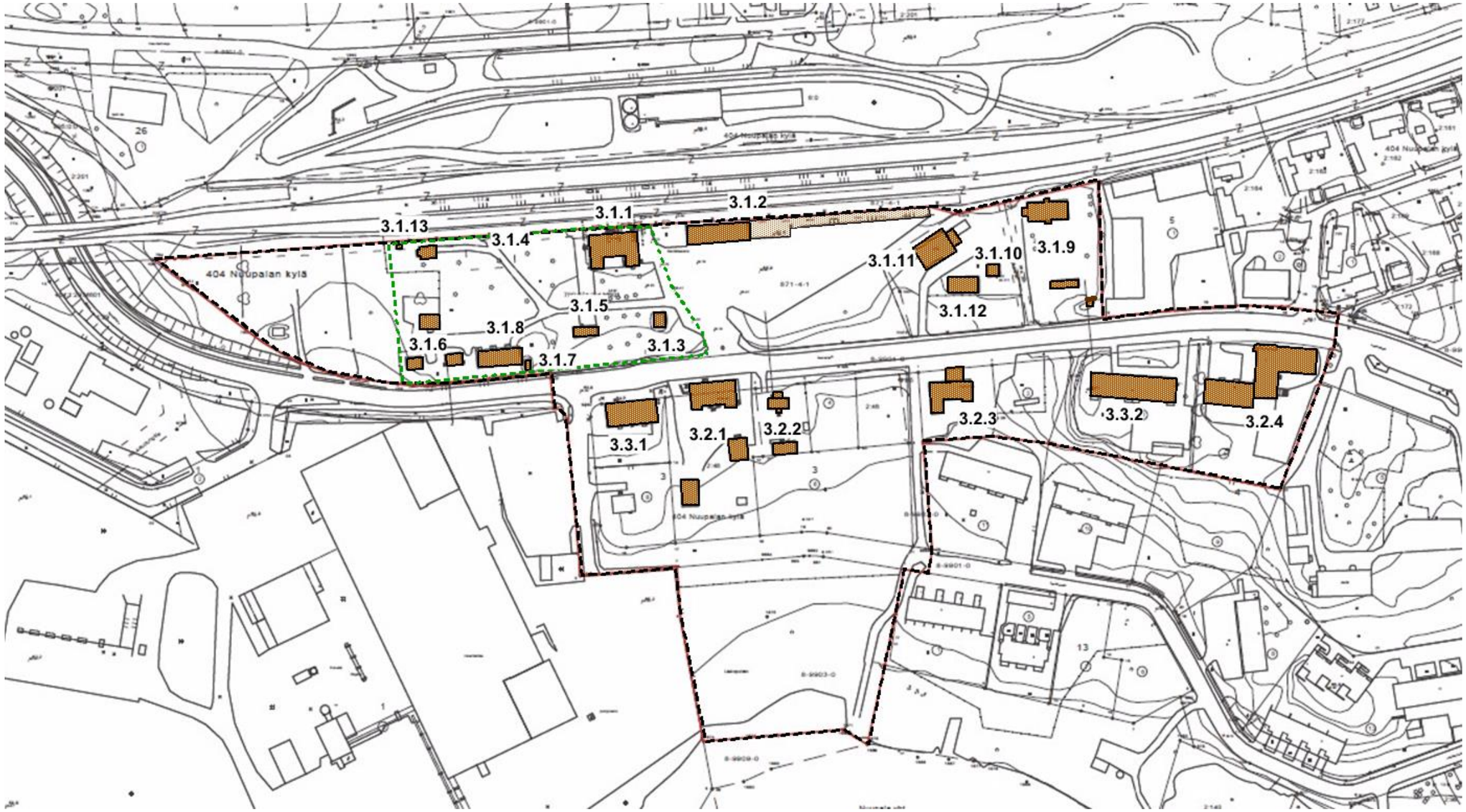
Liitekartta 3: Ympäristön rakennuskanta ja rajapinta

Liitekartta 4, Rajapintojen laajemmat kulttuurimaisemat

Liitekartta 5: Rakennukset ja 1904 ja 1949

Liitekartta 6: Maisema 1600- ja 1700-luvulla

Liitekartta 1: Vammalan asemanseutu, inventointikohteet



Asema-alueen rakennukset: 3.1.1. Asemarakennus, (1895,1925) 3.1.2. Tavaramakasiini ja laituri (1895-1940-l) 3.1.3. Kellari (1895) 3.1.4. Asemapuisto (1890-1950-l) 3.1.5 Sauna (1962) 3.1.6 Asuinrakennus ja ulkorakennukset (1920-/1890-l) 3.1.7 Maakellari (n. 1900) 3.1.8. Asuinkasarmi (1942) 3.1.9. Asuinkasarmi ja piha (1895,1900,1967) 3.1.10 Vesitorni (1932) 3.1.11Osuusliikkeen viljavarasto (1954) 3.1.12. toimistorakennus, (1970-luku) 3.1.13. Akkuhuone (2000-luku)

Asemakadun liikerakennukset: 3.2.1. Liekoranta, majatalo (1900) 3.2.2. Huoltoasema (1934) 3.2.3. Huoltoasema (1932) 3.2.4. Kino-Tyrvää(1940-l/1950-l/1963)

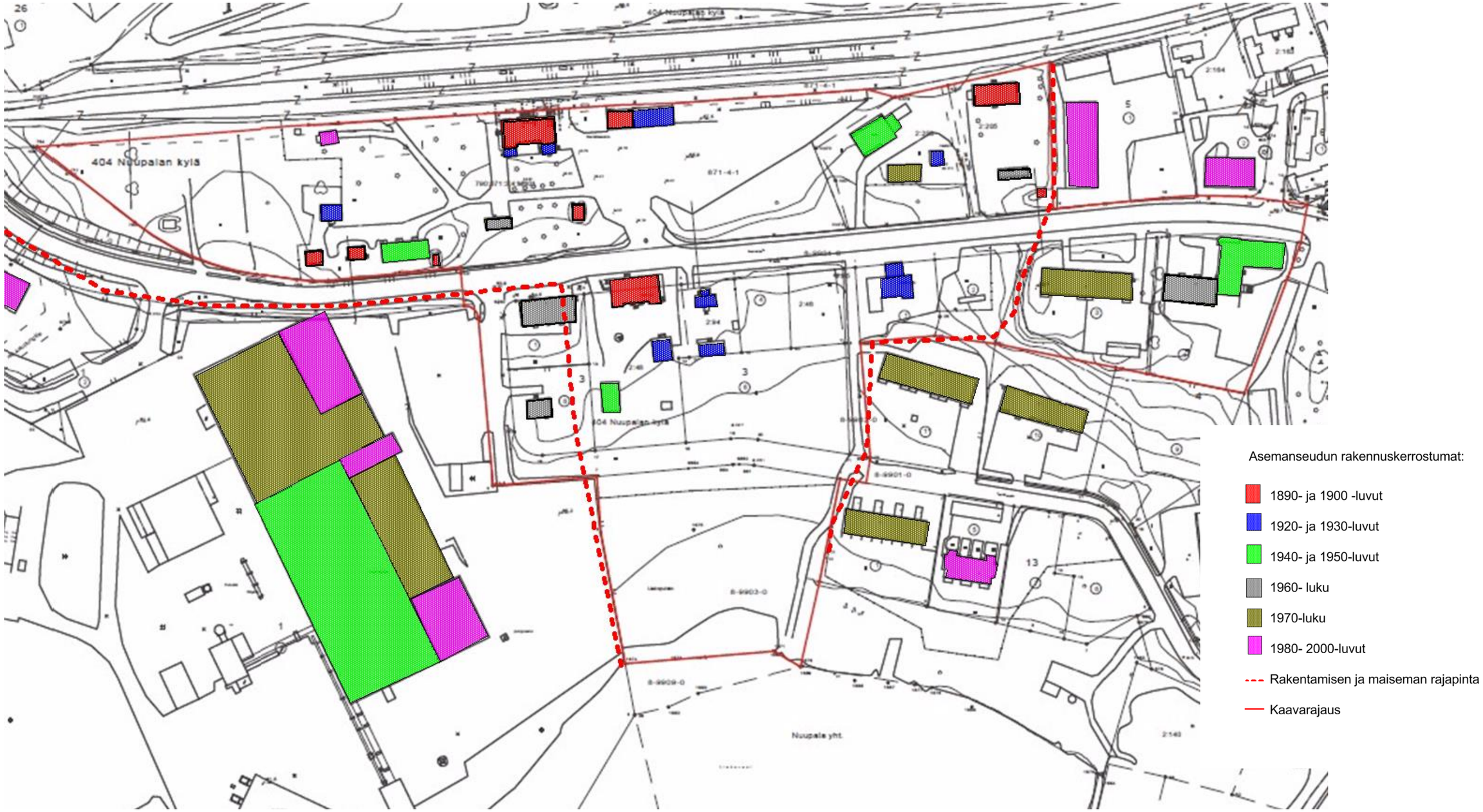
Asemakadun muut rakennukset: 3.3.1. Vaneritehtaan konttori- ja asuinrakennus (n. 1960) 3.3.2. Asuinkerrostalo (1970-l)

Kaava-alueen rajaus = punamusta katkoviiva. Pohjakartta MML 2016, karttamerkinnät Jari Heiskanen/Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen&Luoto Oy

Liitekartta 2: Vammalan asemanseutu, kaava-alueen rakennuskerrostumat

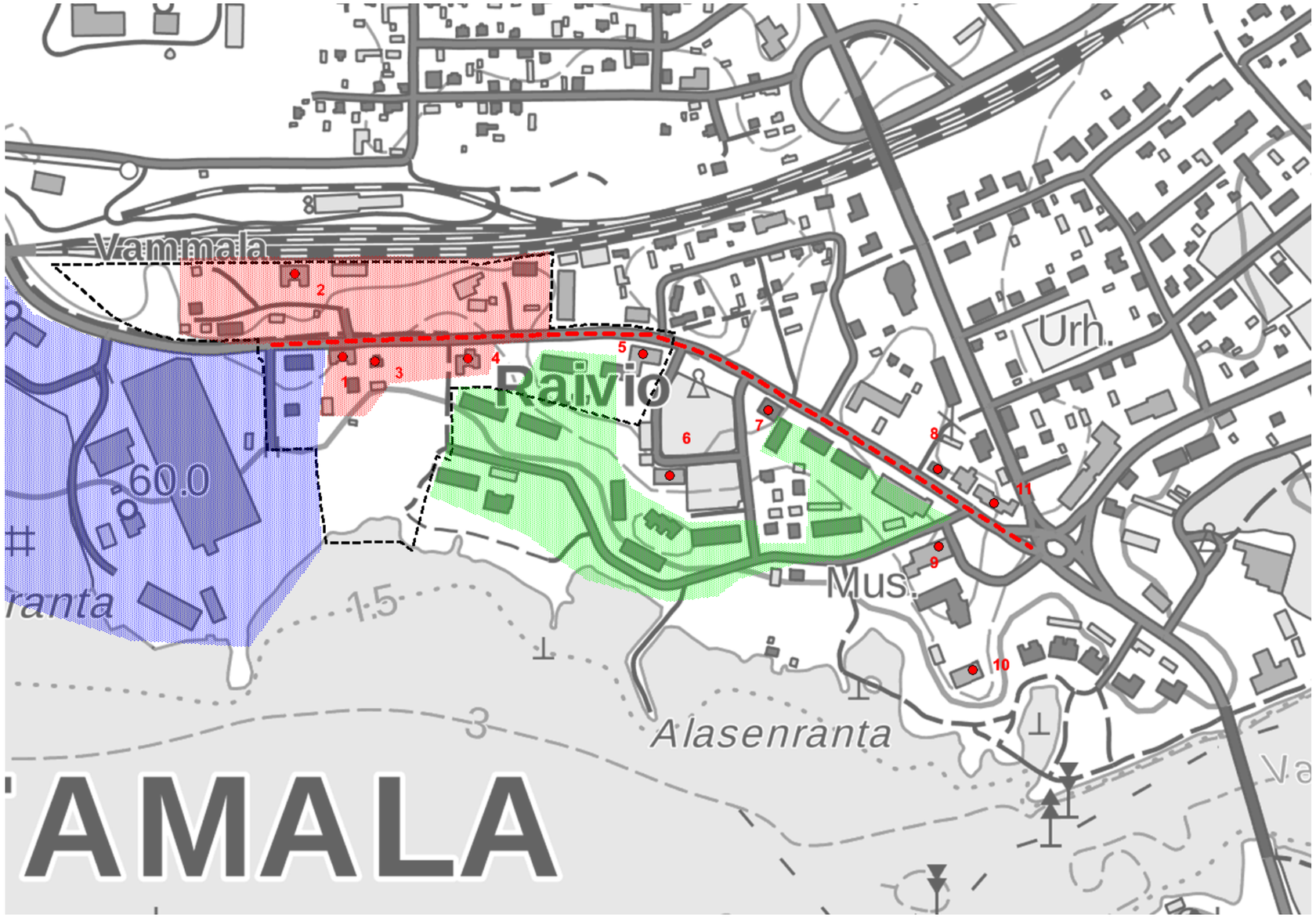
Pohjakartta: MML 2016. Teemakartan merkinnät: Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Jari Heiskanen

Liitekartta 3, Vammalan asemanseutu: Ympäristön rakennuskerrostumat ja rajapinta



Pohjakartta: MML 2016. Teemakartan merkinnät: Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Jari Heiskanen

Liitekartta 4, Vammalan asemanseutu: Kaava-alueen ja rajapintojen kulttuurimaisemien aluekokonaisuudet



Punainen rasteri = Liikenteen maisema: Asema-alue ja Asemakadun liikerakentaminen 1895-1934. Oma kokonaisuus, puu- ja tiilirakentaminen, alueidenkäyttö, toiminnallisuus, pienimittakaavaisuus, väljyys.

Punainen katkoviiva ja pisteet = Asemakatu: hallinnon, palvelun, liikenteen ja kaupan maisema 1900-1955.

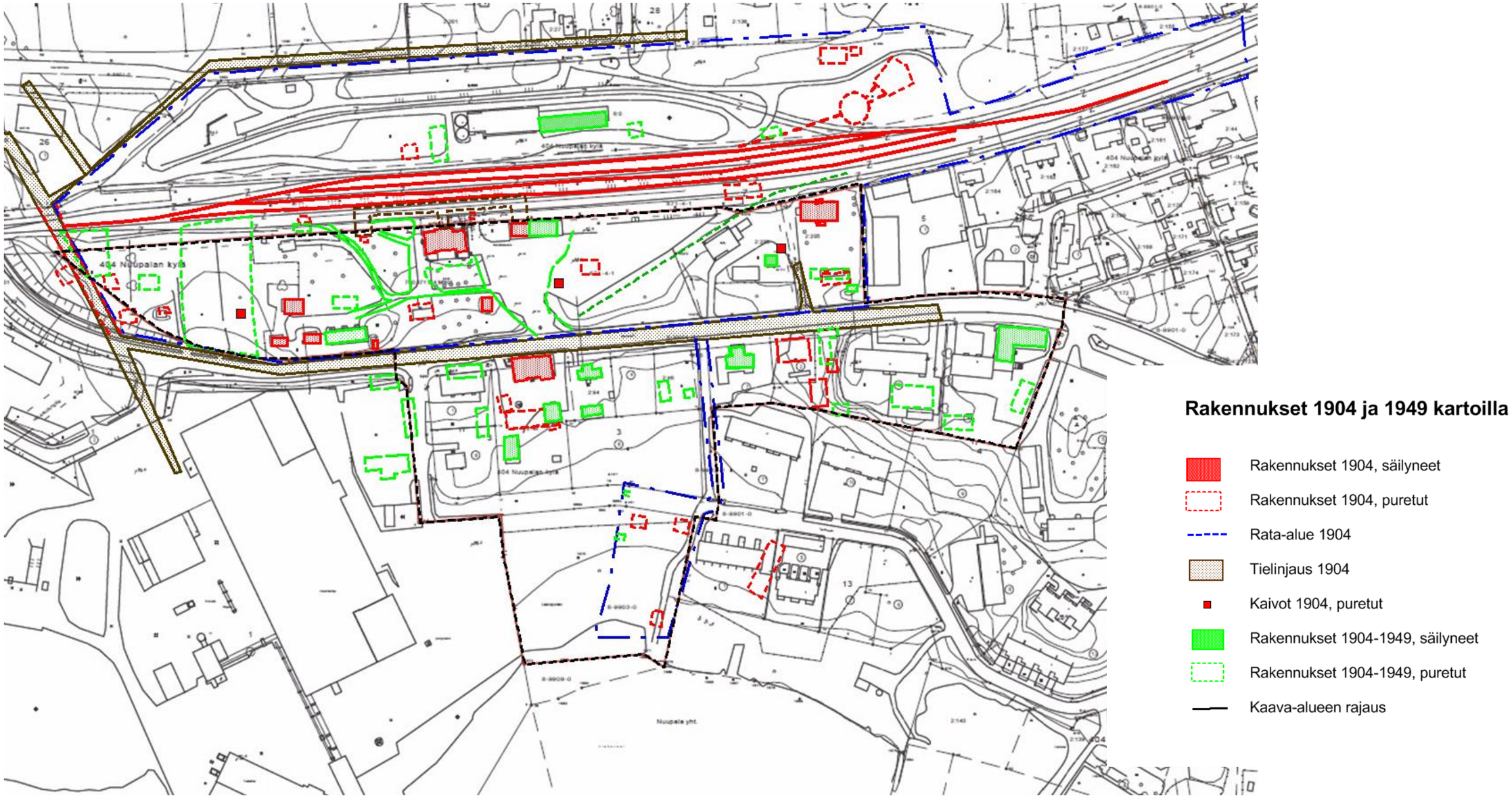
1. Asemarakennus 1890-l, 2. Liekoranta, kestikievari 1900, 3. Öljylä, huoltoasema 1930-luku, Huoltamo, Shell 1930-luku, 5. Kino-Tyrvää 1940/1950-luku, 6. Jaatsi, kanta- ja kunnantalo 1890-luku, 7. Kauppa 1950-luku, 8. Ulvion hattukauppa 1920-luku, 9. Pappilan kivinavetta, Tyrvään seudun museo 1890-/1950-luku, 10. Pappila 1920-luku, 11. Uosson terveystalo 1930-/1950-luku.

Sininen rasteri = Teollisuuden maisema: Vaneritehtaan alue 1940-2000-luku. Oma kokonaisuus, matala, horisontaalinen, punatili.

Vihreä rasteri= Kerrostalojen ja autoliikenteen maisema, asuin- ja liiketalot 1960- 1970-luvut

Pohjakartta: MML 2016. Teemakartan merkinnät: Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Jari Heiskanen

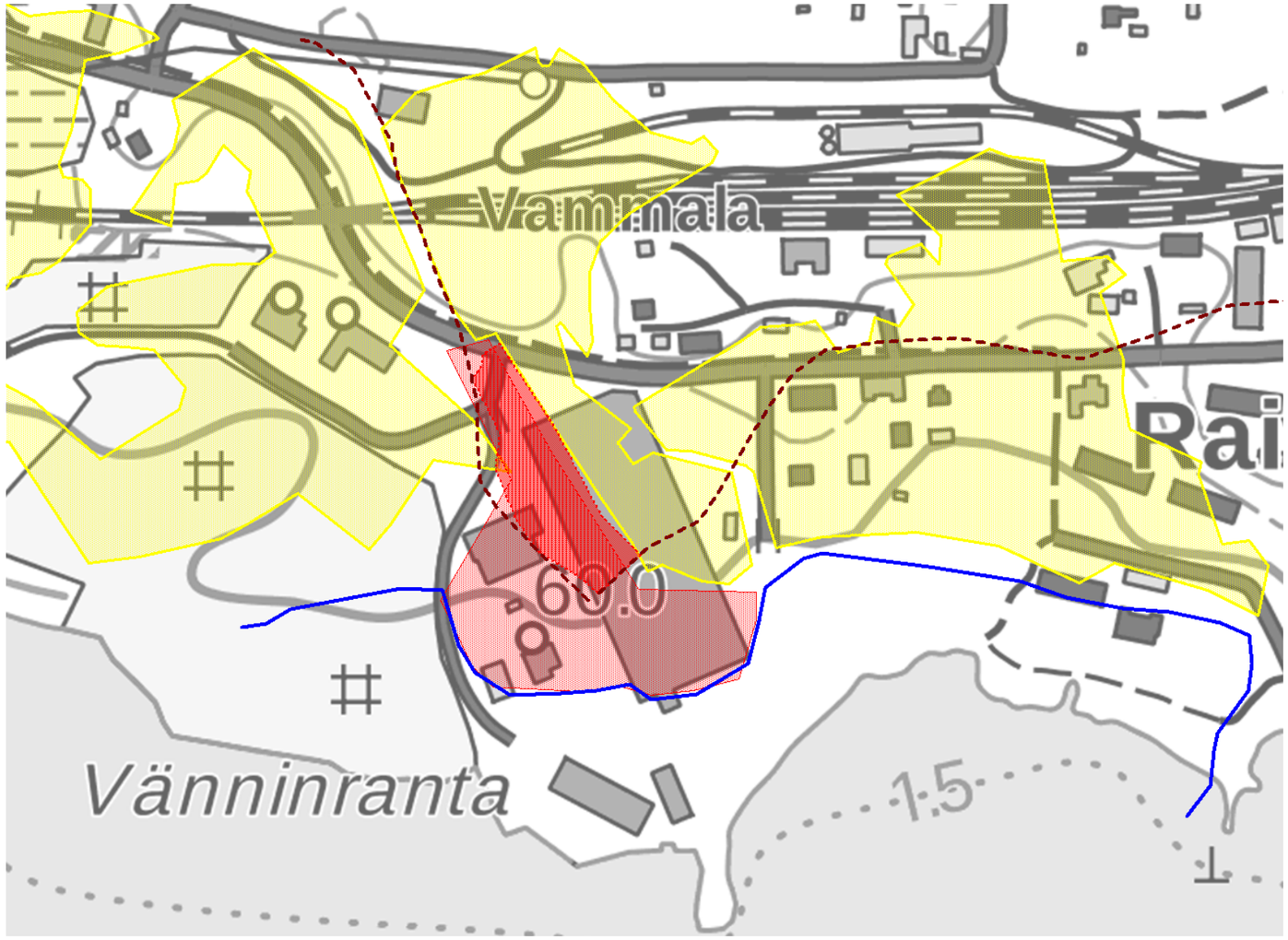
Liitekartta 5 . Vammalan asemanseutu: Kaava-alueen rakennukset ja rakennuspaikat vuosina 1904 ja 1949



Pohjakartta: MML 2016. Teemakartan merkinnät: Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy, Jari Heiskanen

:

Liitekartta 6, Vammalan asemanseutu: historiallinen maisema, kylätontti, pellot ja rantaviiva 1600- ja 1700-luvulla



Kartta: Nuupalan maakirjakartta 1640-l. KA.

Kartta: Kallialan (Nuupalan) isojakokartta 1769-1771.

Kartan merkinnät: Punainen harva rasteri = kylätontti 1640-luvulla. Punainen tiheä rasteri = kylätontti 1770-luvulla. Keltainen rasteri = pellot 1640-luvulla. Sininen viiva = rantaviiva 1640-luvulla. Ruskea katkoviiva = kylätie 1770-luvulla.

SASTAMALAN KAUPUNKI
Asemanseudun
asemakaavanmuutos

Kaavaluonnoksen
havainnekuva
1: 2000 5.9.2019

ASEMANSEUDUN ASEMAKAAVANMUUTOS

18.1.2016 PÄIVÄTYISTÄ ASEMAKAAVANMUUTOSLUONNOKSISTA 1 JA 2 SAADUT LAUSUNNOT JA MIELIPITEET SEKÄ KAAVOITTAJAN VASTINEET NIIHIN

Nähtävilläoloaika: 4.2.–4.3.2016

Lausunnot saatiin Liikennevirastolta, Sastamalan rakennuslautakunnalta, Pirkanmaan liitolta, Caruna Oy:ltä ja Pirkanmaan maakuntamuseolta. Lisäksi saatiin muistutus kiinteistön omistajalta.

LAUSUNNOT JA MIELIPITEET		
Pvm	LAUSUNNON ANTAJA Lausunnon sisältö pääosiltaan	KAAVOITTAJAN VASTINE
16.2.2016	Sastamalan rakennuslautakunta Rakennuslautakunnan näkemyksen mukaan vaihtoehto Luonnos versio 2 olisi parempi valinta jatkovalmisteluun. Se mahdollistaa uudentyyppisen asumisen rautatieaseman läheisyyteen julkisen liikenteen palvelujen piiriin. Jaatsinkadun korttelista AP-10 poistetaan merkintä t, jolloin mahdollistetaan lisäasumisvaihtoehtoja (kakkosasunto tai piha-asunto).	Vaihtoehto 2 on otettu uuden kaavaluonnoksen pohjaksi, mutta luonnosvaihtoehtoon on jouduttu tekemään monilta osin tarkistuksia mm. meluselvityksen tuloksista johtuen. AP-korttelin t-merkinnät on poistettu, jolloin mahdollistetaan monipuolisempi käyttö pienemmälle rakennusalalle.
2.3.2016	Liikennevirasto Liikennevirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita radan läheisyydessä on tapauskohtaisesti otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun osalta kaavoituksessa on noudatettava Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisia melun ohjearvoja. Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvittavaa melunsuojausta. Liikennevirasto pitää hyvänä, että kaavatyön yhteydessä on selvitetty rautatien meluhaittoja. Asemakaavaluonnoksessa on mahdollistettu asuinkerrostalojen toteuttaminen korttelin 5 AL-28 -alueen tontille 15 ja ATY-8 -alueen tonteille 12, 13 ja 14. Asemakaavassa on annettu määräyksiä AL-28 -alueen tontille 15 koskien rautatien läheisyyteen sijoittuvien rakennusten julkisivujen ääneneristävyyttä liikennemelua vastaan sekä piha-alueen meluntorjunnasta. Vastaavat kaavamääräykset tulisi osoittaa myös yhtä etäälle radasta sijoittuville tonteille 12, 13 ja 14 mikäli tonteille sijoittuu uutta asuinrakentamista. Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vaurioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaavamerkintää tai -määräystä. Asemakaava-aineistossa ei ole kuvattu rautatieliikenteen alueelle aiheuttamaa tärinää. Kaavaselostuksessa on luetteloitu alueella aiemmin tehtyjä tärinäselvityksiä, mutta niitä ei ole	

	sisällytetty kaava-aineistoon eikä kaavaselostuksessa ole käsitelty tärinätilannetta. Kaava-aineiston perusteella rautatieliikenteen aiheuttaman tärinän vaikutuksia uuteen maankäyttöön ei pysty arvioimaan. Asemakaava-aineistoa tulee täydentää tärinän osalta ja kaavassa osoittaa tarvittaessa tärinää koskevia em. kaavamääräyksiä. Liikennevirasto muistuttaa, ettei se osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melun- ja tärinäntorjunnan kustannuksiin. Kaavamerkinnät: Rautatiealue LR-1 Asemakaavaluonnoksessa on asemarakennuksen viereen osoitettu LR-1 –merkinnällä rautatiealue, joka on pääosin varattu palvelemaan junamatkustajien liityntäpysäköintiä. Rautatiealuemerkinnän sijasta esimerkiksi yleisen pysäköintialueen merkintä (LP) olisi havainnollisempi merkintä alueelle. Alikulkuvaraus Asemakaavaluonnoksessa on osoitettu nykyisen välilaiturille johtavan laituripolun korvaavan alikulun varaus ohjeellisella merkinnällä (a) alikulun alustavien suunnitelmien mukaisesti. Kaavaselostuksessa voisi avata merkinnän tarkoitusta. Pelkän kaavakartan perusteella merkintä jää hieman epäselväksi. Liikenneviraston rasitetarpeet Asemakaavaluonnoksessa on hyvin huomioitu sopivilla merkinnöillä Liikenneviraston tarvitsemat rasitteet laiturialueen kulkuyhteyksille ja rautatien rakenteille.	Kaavamääräys muutetaan pysäköintialueen osalta rautatiealueesta yleiseksi pysäköintialueeksi. Kaavaselostusta täydennetään alikulun osalta.
10.4.2016	Caruna Oy Kaavamuutoksen myöta alueen sähkön käyttö kasvaa jonkin verran ja sen myötä tarvitaan alueelle uusia muuntamoita ja kaapelointeja. Kaapeloinnit toteutetaan mahdollisuuksien mukaan muun kunnallistekniikan rakentamisen yhteydessä ympäristöhaittojen vähentämiseksi. Muuntamoiden paikat tullaan määrittelemään tarkemmin liittymäsuunnittelun yhteydessä. Pyydämme teitä kuitenkin lisäämään kaavamääräyksiin merkinnän, joka mahdollistaa ATY-8 ja KLT-11 alueelle puistomuuntamon sijoittamisen tarvittaessa jos jakelua ei voida järjestää nykyisen sähkönjakeluverkon kautta. Tässä vaiheessa lopullista sähköntarvetta ei voida mitoittaa tarkemmin. Puistomuuntamoina käytämme Carunan rakentamistapaohjeen mukaisia vakiorakenteisia ja -värisiä muuntamoita.	Toivotut lisäykset huomioidaan uudessa kaavaluonnoksessa.
18.4.2016	Pirkanmaan maakuntamuseo Tyrvään asema on suojeltu rautatiealueiden rakennettua ympäristöä koskevalla suojelusopimuksella vuonna 1998. Suojelun piiriin kuuluvat asemapäällikön kellari, asemarakennus, asuinkasarmi, asuinkasarmin kellari, kaksoisvahtitupa, kaksoisvahtituvan kellari ja talousrakennukset alueella. Rautatierakennuksiin kuuluu myös asuinrakennus asema-alueen itäreunalla. Lisäksi suojeltuja ovat tavaramakasiini ja vesitorni. Asemakadun varressa on entisen Tyrvään kunnan keskustan rakennuskantaa, entinen matkustajakoti Liekoranta sekä rakennustyypiltään harvinainen, funkkistyylinen huoltoasema ja entinen Kino Tyrvään liike-	

	rakennus.	
	Arvokas rakennuskanta ja laajemmat rakennetun ympäristön kokonaisuudet on huomioitu asemakaavassa asianmukaisin suojelumerkinnöin, jotka yksiselitteisesti kieltävät rakennusten purkamisen. Merkintöihin tulee liittää määräys, jossa edellytetään, että merkittävistä rakennuksia koskevista muutoksista tulee pyytää museoviranomaisen lausunto. Rakennusten kulttuurihistoriallisten ominaispiirteiden ja tarkempien suojelutavoitteiden yhteensovittaminen jää kuitenkin vielä epäselväksi, sillä kaavaa varten ei ole laadittu rakennuskohtaista asemakaavatason inventointia. Aiemmissa selvityksissä vuonna 2004 rakennettua kulttuuriympäristöä on tarkasteltu yleiskaavan vaatimalla tarkkuudella, kohdekohtaisesti ja yleispiirteisesti. Yleiskaavainventointi on yli 10 vuotta vanha ja sen tiedot on syytä tarkistaa vastaamaan asemakaavan tarkkuutta ja tavoitteita. Myös ympäristön kulttuurihistorialliset piirteet tulee kuvata nykytilanteen mukaisesti.	Toivottu määräys on lisätään uuteen kaavaluonnokseen. Asemakaava tarkkuudella laadittu kulttuuriympäristöinventointi on laadittu ja sitä koskevat tiedot täydennetään uuden kaavaluonnoksen aineistoon.
	Asemarakennusta on ympäröinyt asemapuisto. Sen vielä jäljellä olevien piirteiden huomioiminen on tärkeää ja siten myös tiedot asemapuistosta tulee päivittää kaava-aineistoon. Pysäköintialueita ei tule osoittaa aseman puistoalueelle ja myös tielinjojen tulisi noudattaa puiston historiallisia piirteitä ATY/s-1 alueella korttelissa 20.	Asemakaavaan ei ole merkitty uusia paikoitusalueita asemapuistoon vaan ainoastaan jo rakennetut pysäköintipaikat. Korttelin liikenneväylät noudattavat olemassa olevia historiallisia väyliä. ATY/s-1 määräyksessä todetaan asemapuiston osalta: ” Asemapuistoa tulee hoitaa kaavaselostuksen liitteenä olevan museoviraston rakennushistorian osaston julkaisun "Aseman puisto ja pihat, asema-alueiden hoito-ohje" mukaisesti.”
	Asemakaavaluonnoksissa osoitetaan kerrostaloval-taista rakentamista Asemakadun varteen. Asemakadun kaupunkikuvallinen merkitys on suuri ja sillä on tärkeä asema myös historiallisena väylänä ja kaupunkikuvallisena solmukohtana. Uudisrakentamisen tapaan tulisi kiinnittää erityishuomiota, sillä Asemakatu muuttuu rakentamisen myötä urbaaniksi kaupunkitilaksi. Rakentamisen tapaa tulisi ohjata asianmukaisin ja riittävin kaavamääräyksin laadukkaan lopputuloksen aikaansaamiseksi. Istutettavat alueen osat tulisi määritellä tarkemmin. Aseman vesitornin ympäristön, mukaan lukien kaupunkikuvallisesti tärkeä entinen E-liikkeen myllyrakennus, uudisrakentamisen tapaa ja sijoittelua tulisi vielä tarkistaa. Vesitornin tulisi olla visuaalisesti yhteydessä asema-alueeseen ja näkyä riittävästi myös Asemakadun näkymässä. Korttelissa 5 tontilla 11 oleva suojeltu rakennus pihapiireineen jää ahtaasti uudisrakentamisen taakse. Rakennusala ja tontin 12 massoittelu tulee vielä tarkistaa siten, että vanhalla asema-alueen asuinrakennukselle jää riittävä suojavyöhyke ympärilleen. Kaavaluonnokset poikkeavat toisistaan lähinnä korttelin 3 osalta. Pientalomainen rakentaminen on helpommin sovitettavissa ympäristöönsä vaikkakin esitetty ”Townhouse”-tyyppinen pientalotyyppi on vieras idea vanhaan kuntakeskukseen.	Asemakadun varren täydennysrakentamista koskevia merkintöjä tarkennetaan uuteen kaavaluonnokseen ja myös asemakaavaa varten laaditun kulttuuriympäristöinventoinnin tulokset huomioidaan kaavaratkaisussa. Kaava-alueen itäpuolella on vastikään laadittu asemakaava. Kaava-alueen rakennusalojen sijoittelussa ja rakentamisen määrässä on huomioitu tuon alueen kaavoitus, jotta alueesta ja katukuvasta muodostuisi yhtenäinen. Asuinrakentamisen sijoittaminen alueelle on sekä maakuntakaavan, että keskustan rakenneosayleiskaavan asettamien alueen kehittämistavoitteiden mukaista. Tiiviimmällä asuinrakenteella voidaan myös edesauttaa raideliikenteen toimintaedellytysten parantamista Sastamalassa. Rakentamisen tapaa on pyritty ohjaamaan kaupunkikuvaan sopivaksi mm. julkisivuja koskevilla määräyksillä. Kulttuuriympäristön arvot ja suojellut rakennukset tulee huomioida rakentamisen sovittamisessa ympäristöönsä soveltuvaksi. Vaihtoehto 2 on otettu uuden kaavaluonnoksen pohjaksi, mutta luonnosvaihtoehtoon on jouduttu tekemään monilta osin tarkistuksia mm. meluselvityksen tuloksista johtuen.

2.5.2016	Pirkanmaan liitto Asemakaavan tavoitteenasettelu on Pirkanmaan voimassaolevien maakuntakaavojen mukainen. Kaava-aineistoon on hyvä referoida maakuntakaavan 2040 lausunnolla ollut ehdotus. Rakenteen tiivistämisen kannalta vaihtoehto 2:n kokonaiskerrosala on suurempi. AL-28 -kortteleiden määräykseen tulee harkita lisäystä, joka koskee maantason kerroksen toimintoja ja kaupunkikuvaa. Vaihtoehto 2 ottaa paremmin kulttuuriympäristön arvot huomioon korttelin 3 itäosassa. Tulee vielä harkita voidaanko rakentamisen volyymia valtakunnallisesti arvokkaan alueen itäpäässä, korttelissa 5 pienentää. Asemakaavan ehdotukseen tulee harkita joko rantavyöhykkeen puiston leventämistä ja/tai rannan suuntaisen kevyen liikenteen yhteyden osoittamista. Yhteyden jatkumista itään tulee tutkia.	Pirkanmaan maakuntakaavaa koskeva ajantasainen tieto päivitetään kaavaselostukseen ja OAS:iin. AL-28 määräyksessä otetaan kantaa rakentamistapaan ja myös maantasokerrosta koskevaan toimintaan ja kaupunkikuvaan. Asemakadun varren täydennysrakentamista koskevia merkintöjä tarkennetaan uuteen kaavaluonnokseen ja myös asemakaavaa varten laaditun kulttuuriympäristöinventoinnin tulokset huomioidaan kaavaratkaisussa. Vaihtoehto 2 on otettu uuden kaavaluonnoksen pohjaksi, mutta luonnosvaihtoehtoon on jouduttu tekemään monilta osin tarkistuksia mm. meluselvityksen tuloksista johtuen. Myös korttelin 5 rakentamisen määrää ja sijoittelua on uudelleen tarkasteltu. Ohjeellinen kevyenliikenteenväylä on lisätty rannan puistoon.
	Mielipiteet	
4.3.2016	As Oy Vammalan Kestikievari Asemakadun varrella olevan rakentamattoman tontin 8-3-4 osalla tulee noudattaa olemassa olevia versio 1 mukaisia kiinteistörajoja, kerroslukua III—IV ja kadun varren tehokkuuslukua e >= 0,7 (0,8….0,9). Tehokkuusluvulla e=0,55 kerroksen ala n 150 m2 ei ole toteuttamiskelpoinen. Townhouse-tyyppisen 200 m2 pientalon rakentaminen Asemakadun varteen ei ole kysyntä huomioiden taloudellisesti mahdollinen. Havainnekuvien mukainen avoin kattoterassi on myös ilmasto-olosuhteet huomioiden rakenteellisesti riskialtis.	Asemakadun varren yhtenäisen katukuvan vuoksi, kyseisen tontin ja sen naapurikiinteistön korttelialue on muutettu asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi, jolla suurin sallittu kerrosluku on III ja tehokkuus on 0,7.