



LAPPEENRANNAN ASEMA-ALUEEN RAKENNUSHISTORIASELVITYS

LAPPEENRANNAN KAUPUNKI
04/2018

RAMBOLL

LAPPEENRANTA

Työn tilaaja
Lappeenrannan kaupunki

Työn tekijät
Ramboll
Niemenkatu 73
15140 Lahti
P +358 20 755 611
F +358 20 755 7801
www.ramboll.fi

Timo Laitinen, yhteiskuntatieteiden maisteri (YTM)
Niina Ahlfors, arkkitehti
Annu Tulonen, arkkitehti SAFA

Kannen kuva
Ramboll

Nykytilavalokuvat
Ramboll

Suoritusajankohta
Työ on suoritettu ajalla lokakuu 2017 – huhtikuu 2018

Päiväys
9.4.2018

SISÄLLYSLUETTELO

1.	Johdanto	1
1.1	Selvitysalue	1
1.2	Inventoinnin tarkoitus	1
1.3	Menetelmät	1
2.	Rautatieyhteys Lappeenrantaan	3
2.1	Radan historiaa	3
2.2	Aseman merkitys kaupungin kehittymiseen	7
3.	Lappeenrannan rautatieasema	13
3.1	Asema-alueiden arkkitehtuuri	13
3.2	Asemaympäristön ominaispiirteitä	13
3.3	Asemapuisto	19
3.4	Rautatieasema Reijolan kaupunginosassa	23
3.5	Lappeenrannan rautatieaseman alue valo- ja ilmakuvissa (2017 ja 2015)	24
4.	Rakennukset	31
4.1	Asemarakennus	31
4.2	Tavarasuoja ja toimistorakennus	44
4.3	Asemapäällikön talo	49
4.4	Ratakatu 17 asuinrakennus	52
4.5	Ratakatu 15 asuinrakennus	54
4.6	Ratakatu 13 ja 19 asuinrakennukset	56
4.7	Matkakeskusrakennus	60
4.8	Veturitalli	62
4.9	Reijolan talo ja pihapiiri	64
5.	Ominaispiirteet ja arvot	69
5.1	Arviointikriteerit	69
5.2	Asemarakennus	69
5.3	Tavarasuoja ja toimistorakennus	69
5.4	Asemapäällikön talo	69
5.5	Ratakatu 17 asuinrakennus	70
5.6	Ratakatu 13 ja 19 asuinrakennukset	70
5.7	Matkakeskusrakennus	70
5.8	Veturitalli	70
5.9	Reijolan talo ja pihapiiri	71
6.	Johtopäätökset	72
7.	Lähteet	74

1. JOHDANTO

1.1 Selvitysalue

Lappeenrannan asema-alue sijaitsee keskustaaajaman etelälaidalla ydinkeskustan sijoittuessa Saimaan vesistöalueen rantavyöhykkeelle. Keskustaa ja asema-aluetta yhdistää liikenteellisesti kauppakatu.

Selvityksen kohteena ovat ensisijaisesti seuraavat Lappeenrannan asema-alueella tai sen läheisyydessä sijaitsevat rakennukset tai -kokonaisuudet:

- Asemarakennus
- Tavarasuojat ja toimistorakennus
- Matkakeskusrakennus (matkahuolto)
- Ratakatu 17 asuinrakennus (1950)
- Ratakatu 13 ja 19 asuinrakennukset (1960)
- Varasto- ja terminaalirakennukset; veturitalli, laitesuojat
- Reijolan talo ja pihapiiri
- Asemapäällikön talo

Selvityksessä huomioidaan myös purettu asuinkasarmi, asema-alueen yhteyteen 1950-luvulla rakennettu asemapäällikön talo sekä vanha Lappeenrannan rautatieasema (Keisarin asema) ja sen yhteydessä ollut asemapäällikön talo.

Selvityksen kohteena olevat rakennukset ovat osa laajempaa asema-aluetta ja selvityksessä käsitellään myös asema-alueen kytkeytyneisyyttä Reijolan ja Tykin kaupunginosiin.

1.2 Inventoinnin tarkoitus

Tämän työn tarkoituksena on selvittää Lappeenrannan asema-alueen rakentumisen historia ja tarkastella sen rakennusten säilyneisyyttä ja arvoja osana kaupungin rakennettua ympäristöä. Tämä selvitys on tarkoitettu alueen asemakaavoituksen ja muun suunnittelun sekä päätöksenteon pohjaksi. Suunnittelun tueksi ja laadittavan asemakaavan vaikutusten arvioimiseksi tarvitaan tarkempaa tietoa asema-alueen rakennuksista, niiden arvoista ja koko asema-alueen rakennetun ympäristön merkityksestä osana Lappeenrannan kaupunkirakennetta. Selvitys on laadittu ensisijaisesti asemakaavoitusta varten.

1.3 Menetelmät

Rakennushistoriaselvitys on laadittu kohdekäyntien, arkistoaineiston sekä kirjallisten ja suullisten lähteiden pohjalta. Alueen nykytilan kuvaus perustuu loppuvuodesta 2017 tehtyyn maastokäyntiin (10.11.2017). Johtopäätökset ja arvojen analysointi perustuvat selvityksen lähteisiin ja työhön osallistuneiden asiantuntijankemeykseen.

Selvityksen on laatinut Ramboll Finland Oy ja työn tilaajana on Lappeenrannan kaupunki. Selvityksen lähtöaineiston kokoamisesta ja maastokatselmuksista ovat vastanneet yhteiskuntamaantieteilijä Timo Laitinen ja arkkitehti Annu Tulonen. Sisätilojen inventoinnista on vastannut arkkitehti Annu Tulonen. Selvityksen sisällöstä ja kohteiden analysoinnista vastaavat arkkitehdit Annu Tulonen ja Niina Ahlfors.

Selvityksen laatimisessa ja lähtöaineiston keräämisessä suurena apuna on ollut VR:n arkkitehti Pirjo Huvila.



Rakennushistoriaselvityksen sijainti ja siihen kuuluvat kohteet.

2. RAUTATIEYHTEYS LAPPEENRANTAAN

2.1 Radan historiaa

2.1.1 Pietarin rata

Pietarin rataa rakennettaessa Lappeenrannan kaupunki koki takaiskun, kun rata linjattiin yli 15 kilometriä kaupungin eteläpuolelle. Kaupungista Pulsan ja Simolan asemille muodostui vilkas hevosliikenne, mutta kaupunkilaiset toivoivat pistorataa Pietarin radalta kaupunkiin. Radan saamisen edistämiseksi kaupunki rakennutti uuden sataman Linnoituksen pohjoispuolelle - tavoitteenaan saada koko Saimaa radan vaikutuspiiriin. Kun valtiolta suhtautui rataehdotukseen penseästi, lähdettiin kaupunkiin suunnittelemaan yksityisrataa 1879. Hanke kaatui kuitenkin taloudellisiin epäselvyyksiin.¹

2.1.2 Keisarin asema

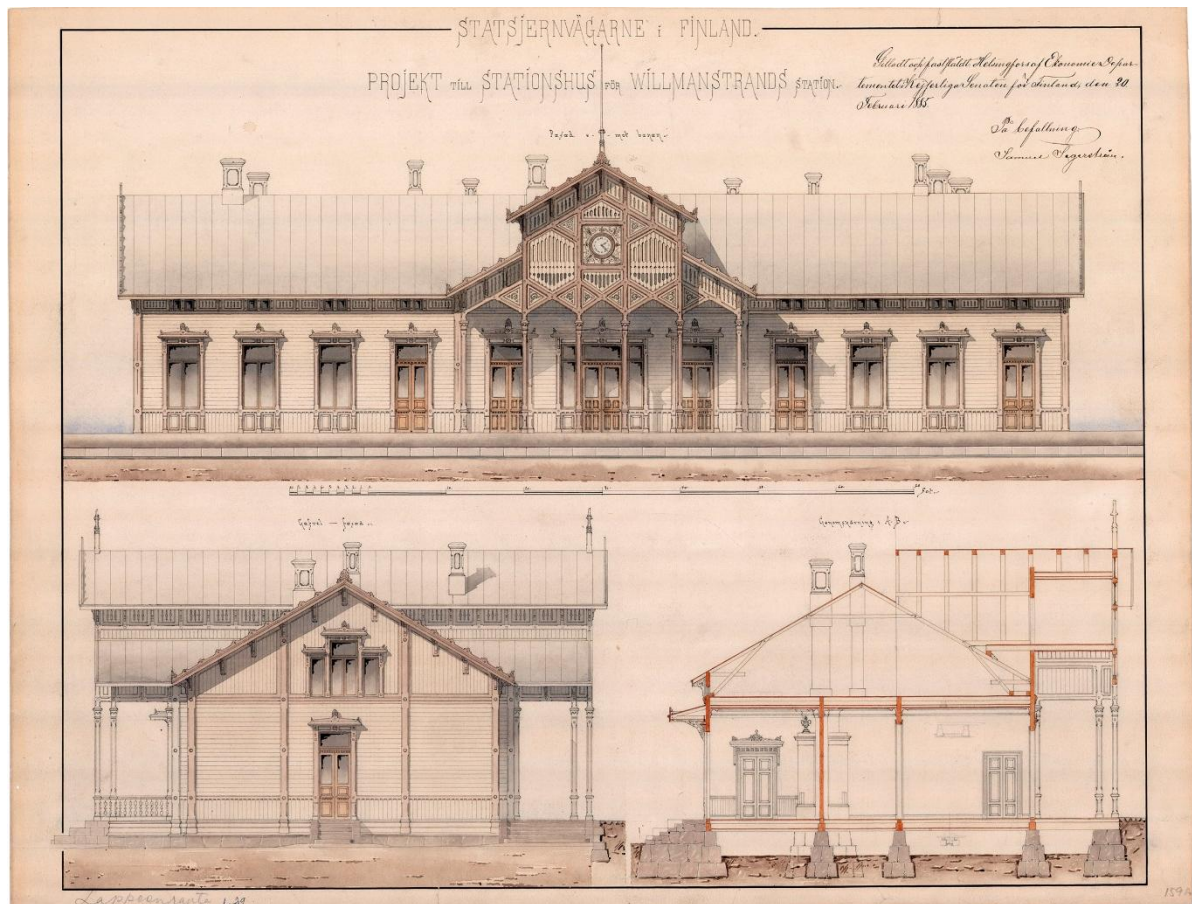
Lopulta Lappeenranta sai ratansa sotilaallisista syistä. Lappeenrantaan kaavailtiin Suomen sota-väen harjoitusleiriä, ja rata oli saatava valmiiksi vuodeksi 1885, jolloin Aleksanteri III oli tulossa vierailulle leirille. Senaatti teki keväällä 1884 päätöksen radan rakentamisesta Simolasta Lappeenrantaan, ja työt aloitettiin saman tien. Rata avattiin virallisesti liikenteelle 1.8.1885.²

Lappeenrannan asema sijoitettiin Lappeen pitäjän puolelle, silloisesta kaupungista eli nykyisestä Linnoituksen alueesta etelään. Aseman länsipuolelle jäi sotilasleirin alue ja itäpuolelle Lappeen kirkonseutu, josta jo aiemmin oli muodostunut merkittävä esikaupunki. Uusrenessanssityylisen III luokan asemarakennuksen suunnitteli Knut Nylander. Erikoisuutena asemalla oli keisarilliset odotustilat, jotka varattiin tiedossa olevaa keisarivierailua varten. Keisarillisten tilojen sisustuksesta vastasi Jac. Ahrenberg. Asema-alueella oli nelipaikkainen tiilinen veturitalli.³ Keisarin asemaksi kutsuttu rakennus tuhoutui tulipalossa tammikuussa 2013.

¹ Iltanen Jussi, 2009. Radan varrella. Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus 2009.

² Iltanen Jussi, 2009. Radan varrella. Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus 2009.

³ Iltanen Jussi, 2009. Radan varrella. Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus 2009.



Keisarin asema valmistui vuonna 1886 ja tuhoutui tulipalossa 2013. VR:n arkisto.

2.1.3 Ratayhteys Vuoksenniskalle

Maailmansotien välisenä aikana Lappeenrantaan suunniteltiin uutta poikittaista rautatietä, kun Pietarin radalta Luumäeltä kaavailtiin suoraa ratayhteyttä Vuoksenniskalle ja edelleen Karjalan radalle Elisenvaaraan. Ensimmäisessä vaiheessa radan alkuosa Luumäeltä Lappeenrantaan jätettiin kuitenkin rakentamatta, kun käytössä oli Simosta Lappeenrantaan kulkeva vanha rata. Radanrakennustyöt Lappeenrannasta Vuoksenniskalle aloitettiin heinäkuussa 1931, ja rata avattiin kokonaisuudessaan liikenteelle lokakuussa 1934.⁴

Uuden radan myötä Lappeenrannan asemajärjestelyt jouduttiin muuttamaan kokonaisuudessaan; uusi rata erosi Simolan-Lappeenrannan radasta jo kaksi kilometriä ennen Lappeenrannan asemaa, ja asema tuli sijoittaa uuden radan varrelle, kaupungin eteläpuolelle. Uudelta asemalta johdettiin raide myös Paraisten Kalkkivuori Oy:n tehtaalle.⁵

Vanhan aseman yhteyteen jäivät edelleen vesitorni, veturitalli ja asuinrakennukset sekä ratayhteys satamaan. Henkilöliikenne vanhalle asemalle jatkui vuoteen 1936, mutta vielä vuosina 1951-60 asemalle ajettiin henkilöliikenteen junavuoroja. 1960-luvulla vanha veturitalli poistettiin käytöstä ja tavara-aseman länsipuolelle valmistui peltinen veturien huoltohalli 1966. Vanhan aseman sivuraiteet suljettiin 2002, ja vain raide Metsä-Saimaan tehtaalle jäi käyttöön. Vanha tavara-asemarakennus purettiin 2005.⁶

2.1.4 Oikorata Luumäeltä Lappeenrantaan

Uutta Imatran rataa rakennettaessa 1930-luvulla radan ensimmäinen osuus Luumäeltä Lappeenrantaan jätettiin rakentamatta. Toisen maailmansodan alueluovutusten myötä liikenneyhteys Viipurin suunnalta Lappeenrantaan muuttui merkityksettömäksi, ja Helsingin suuntaan merkitys korostui entisestään. Kun alueluovutusten takia katkenneet rataverkon osat oli saatu yhdistettyä, tuli

⁴ Iltanen Jussi, 2009. Radan varrella. Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus 2009.

⁵ Iltanen Jussi, 2009. Radan varrella. Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus 2009.

⁶ Iltanen Jussi, 2009. Radan varrella. Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus 2009.

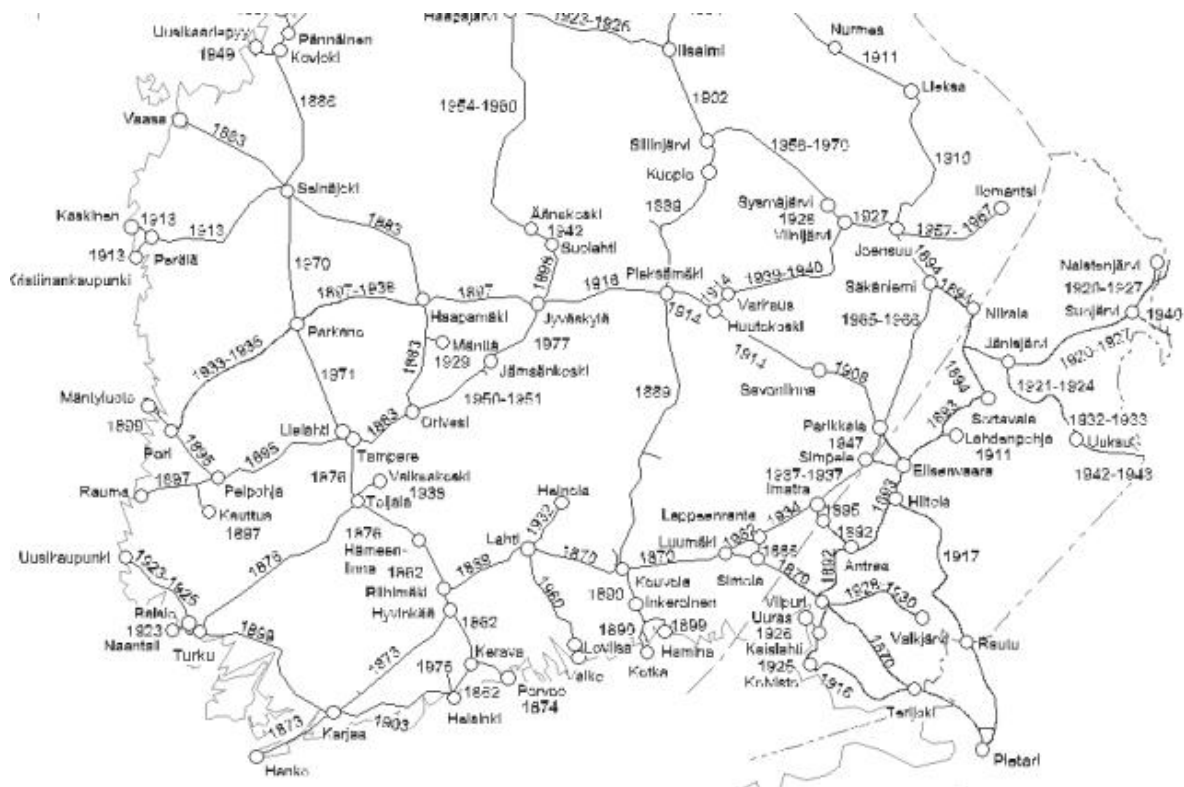
ajankohtaiseksi rakentaa myös Luumäen ja Lappeenrannan välinen oikorata, joka avattiin tavaraliikenteelle 1962 ja henkilöliikenteelle 1963.⁷

Uuden oikoradan myötä vanha ja huonokuntoinen Simolan-Lappeenrannan rata jäi vain paikallis- ja tavaraliikenteen käyttöön. Henkilöliikenne lopetettiin 1977 ja tavaraliikenne 1988; rata purettiin 2003.⁸

2.1.5 Matkakeskus

Lappeenrannan rautatieaseman liikennepalvelut muuttuivat aiempaa monipuolisemmiksi 2000-luvun alkupuolella. Kaupungin ydinkeskustassa sijainnut linja-autoasema siirrettiin rautatieaseman yhteyteen, jolloin asemasta muodostettiin matkakeskus. Matkustajaterminaali sijoitettiin VR-Yhtymän omistaman uusitun rautatieaseman rakennukseen, ja rinnalle rakennettiin Matkahuollon rahditerminaali. Matkakeskus avattiin joulukuussa 2000.⁹

Lappeenranta muutettiin Kouvolasta kauko-ohjatuksi liikennepaikaksi 2006, mutta asemalla on edelleen lipunmyynti.¹⁰ VR on lopettanut lipunmyynnin vuoden 2016 alussa. Saimaa Travel on avan-
nut asemalle lipunmyyntipisteen. Lipun ostosta veloitetaan palvelumaksu.



2.2 Aseman merkitys kaupungin kehittymiseen

Vuonna 1812 oli Lappeenrannassa vain 210 asukasta. Ei edes kymmenkunta vuotta kestänyt Saimaan kanavan rakentaminen (1844-56) tuonut kuin väliaikaista vireyttä, sillä rakennustöiden päätyttyä liikenne kulki kaupungin ohi. Vasta kun Lappeenranta v. 1885 sai rautatieyhteyden ja kun sinne viisi vuotta myöhemmin sijoitettiin rakuunarykmentti, alkoi se kasvaa nopeammin.¹¹

Rautatie vaikutti monin tavoin Lappeenrannan kehitykseen. Asutuksen painopiste keskittyi entistä voimakkaammin Lappeen kirkon ympärille, ja vanha kaupunkialue jäi lähinnä hallinnolliseksi keskukseksi. Vuonna 1892 tehtiin alueliitos, jonka myötä asemakin oli kaupungin alueella.¹²

Vuonna 1896 rakennettiin kapearaiteinen rautatie asemalta itään, Kaukaan sellutehtaalte. Tehdasradan molemmiin puoliin syntyi Kiviharjun ja Reijolan esikaupunkiasutusta, joista muodostettiin vuonna 1909 Reijolan taajaväkinen yhdyskunta. Alue liitettiin kaupunkiin 1932.¹³

Kaukaan pistoraide jäi tarpeettomaksi vuoden 1934 jälkeen, kun Kaukaan Tehdas Oy:n kuljetukset siirtyivät uuden Lappeenranta–Elisenvaara radan varrella sijainneille Lauritsalan asemalle ja Kaukaan seisakkeelle sekä sieltä tehdasalueelle johtaneelle ratayhteydelle.¹⁴

2.2.1 Tykki-Kiviharjun kaupunginosa

Kuten niin monet Itä-Suomen kaupungit, myös Lappeenranta on menettänyt pääosan keskustan vanhasta puisesta asuinrakennuskannasta. 1900-luvun alkuvuosien esikaupunkiasutusta on sen sijaan nähtävissä niukasti Pallossa sekä laajemmin ja uudemmilla asumisen aikakerrostumilla täydentyneenä Tykin kaupunginosassa.¹⁵

Tykki-Kiviharjun kaupunginosa rajoittuu etelässä Ratakatuun, idässä Kauppakatuun, lännessä rataan ja pohjoisessa Oksasenkatuun. Kaupunginosa käsittää Lappeenrannan 1887 perustetun hautausmaan, Tykin pääosin 1900-luvun alussa syntyneen pientaloalueen, nykyisen kauppatorin ympäröivine rakennuksineen, Armilan koulukeskittymän sekä Kiviharjun 1980-luvun pienkerrostalot.¹⁶ Kiviharju oli Reijolan kantatilan yhden osan nimi, joka kehittyi 1800-luvulla myös alueen nimeksi. Reijolan tilaan kuului alun perin myös Tykki, jota kutsuttiin myös Tykinkyläksi.¹⁷ Vaikka kaupunginosalla on kaksoisnimi, käytännössä alueen eteläosa on Tykkiä ja pohjoinen puoli Kiviharjua.¹⁸ Esikaupunkialueet liitettiin kaupunkiin 1932.¹⁹

¹¹ Poutvaara Matti, 1959. Lappeenranta.

¹² Iltanen Jussi, 2009. Radan varrella. Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus 2009.

¹³ Iltanen Jussi, 2009. Radan varrella. Suomen rautatieliikennepaikat. Karttakeskus 2009.

¹⁴ Pöyry Finland Oy, 2013. Armilan koulun rakennushistoriaselvitys. Lappeenrannan kaupunki.

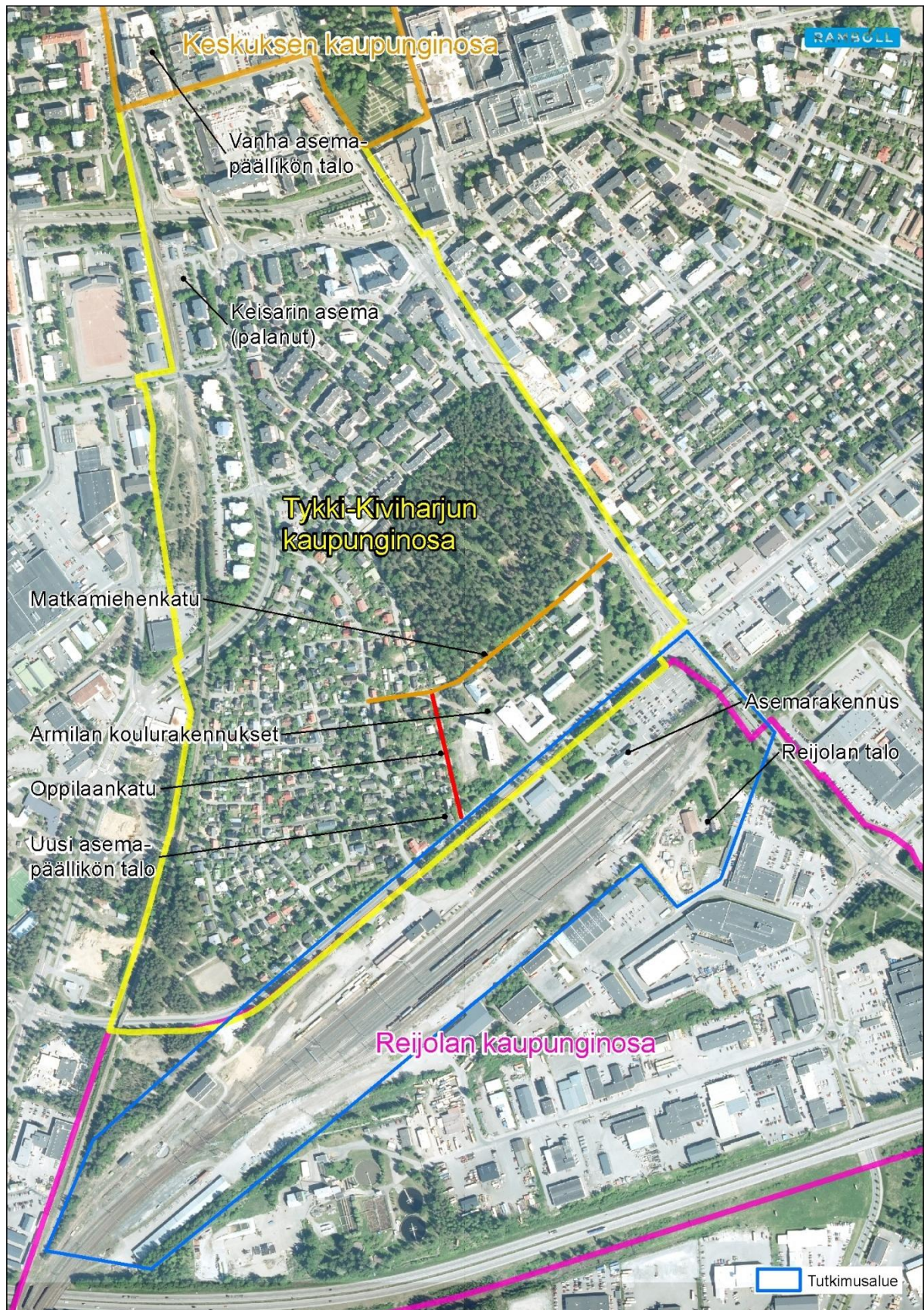
¹⁵ Tmi Lauri Putkonen. Tengbom Eriksson Arkkitehdit Oy. Lappeenrannan keskustan osayleiskaava. Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys.

¹⁶ Kiiveri-Hakkarainen Kaija, 2006. Rakennettu Lappeenranta, kaupunginosat.

¹⁷ Kiiveri-Hakkarainen Kaija, 2006. Rakennettu Lappeenranta, kaupunginosat.

¹⁸ Kiiveri-Hakkarainen Kaija, 2006. Rakennettu Lappeenranta, kaupunginosat.

¹⁹ Kiiveri-Hakkarainen Kaija, 2006. Rakennettu Lappeenranta, kaupunginosat.

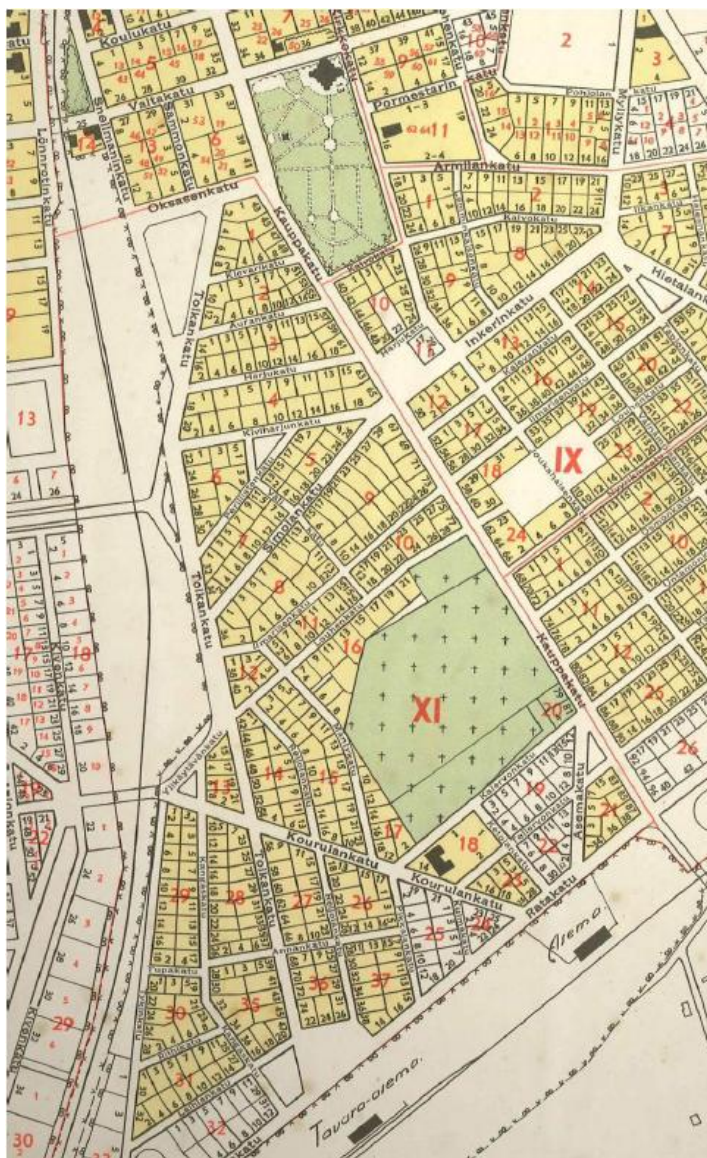


Kaupunginosat ja esiin nostetut kohteet.

Kaupunginosan merkittävin alue on Tykin vanha työväenasuinalue, joka muodostuu pienistä, mökkimäisistä taloista, joita on korjattu ja laajennettu vuosien saatossa. Tykin alueen ominaisimpia piirteitä ovat kapeat kujat, joita reunustavat syreeniaidat. Rakennusten piholla on runsaasti hedelmäpuita ja jaloja lehtipuita, jotka tuovat alueelle rehevän ja vehreän tunnelman.²⁰

O. I. Meurmanin 1936 vahvistettu kaava toteutui Tykissä vain sen rakentamattomilta osilta etelässä sekä Kiviharjun alueella. Tykin alueelle vahvistettiin 1955 uusi asemakaava, jonka tarkoituksena oli Tykin rakennuskannan mukainen määräysten antaminen. Rakennusten peruskorjauksista ja uudistamista tukeva asemakaava vahvistettiin 1978. Kaavassa jokaiselle tontille annettiin suuri määrä rakennusoikeutta, joka ajan mittaan ohjasi kehitystä uudisrakentamisen suuntaan. Uudisrakentamiselle annettiin sopeuttavia määräyksiä, mikä oli kaavan tärkein uudistus. Vuoden 1988 asemakaavan uudistamisessa rakennusoikeuksia pienennettiin 10 % ja alueelle valmisteltiin uusi liikennesuunnitelma.²¹

Nykyisin Tykin rakennuskannassa on niin vanhoja ja korjaamattomia pientaloja kuin uusia, suurrehkoja omakotitaloja ja myös sodan jälkeisiä työppitaloja.²²



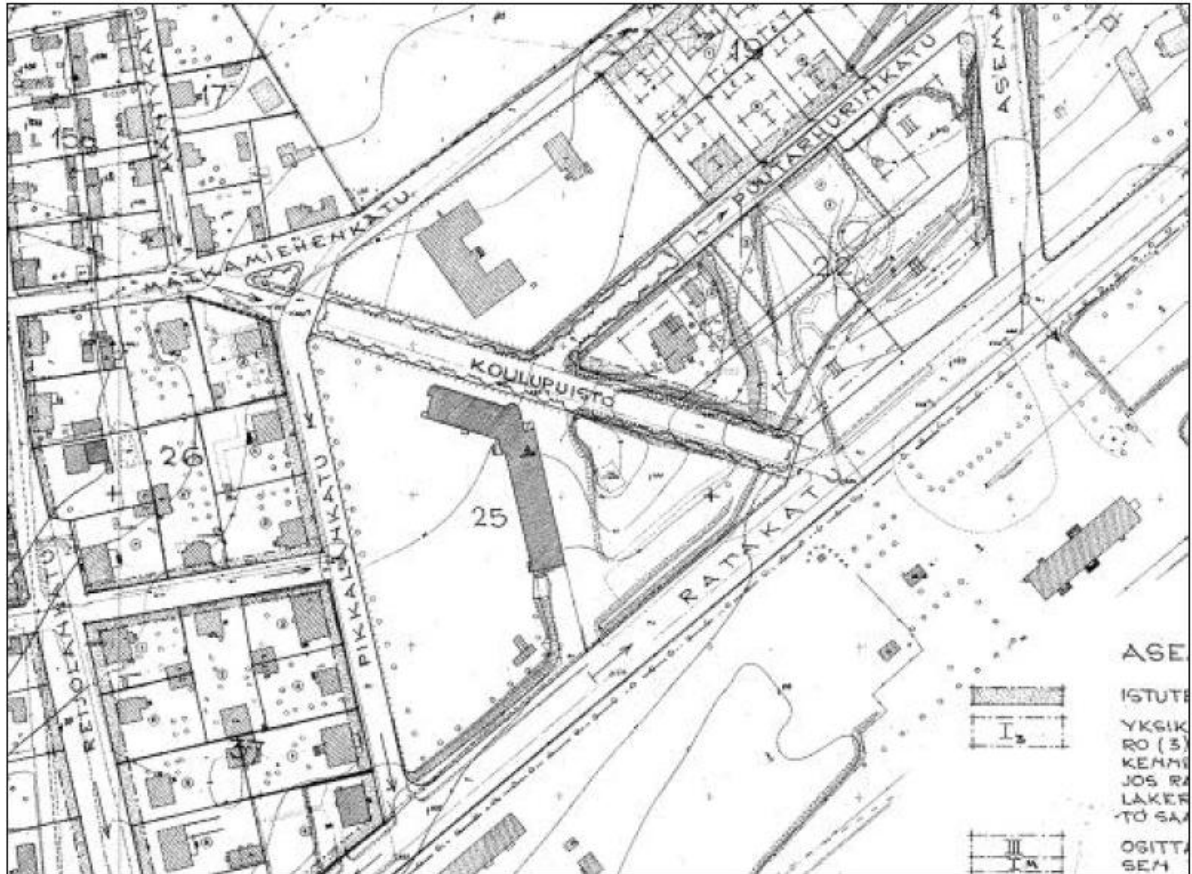
Otto-I. Meurmanin vuonna 1935 valmistunut ja seuraavana vuonna vahvistettu esikaupunkien asemakaava. Kaavassa on osoitettu diagonaalisesti rautatieasemalle kulkevat Kourulankatu ja Asemakatu. (Armilan koulun rakennushistoriaselvitys 2013)

²⁰ Kiiveri-Hakkarainen Kaija, 2006. Rakennettu Lappeenranta, kaupunginosat.

²¹ Kiiveri-Hakkarainen Kaija, 2006. Rakennettu Lappeenranta, kaupunginosat.

²² Kiiveri-Hakkarainen Kaija, 2006. Rakennettu Lappeenranta, kaupunginosat.

Esikaupunkiliitoksen jälkeen vuoden 1935 kaavassa ei ollut uudelle koulutalolle paikkaa. Se sijoitettiin vanhan koulun eteläpuoliseen kortteliin, jonka Meurman oli kaavoittanut omakotitonteiksi. Uuden koulun tontin rajasivat Ratakatu ja siltä Simolantielle kaakko-luoteissuunnassa kulkevaksi suunniteltu Kourulankatu sekä sen kanssa risteävät, koillis-lounaissuunnassa kulkevat Kulma- ja Pikkalankadut. Koulu sijoitettiin Kourulan- ja Kulmakatujen risteykseen, mutta kyseisiä katuja ei liene koskaan rakennettu muutoin kuin koulun välittömään läheisyyteen. Koulun tontin halkova osa Kourulankadusta nimettiin Reino Ahjopalon vuonna 1955 vahvistetussa asemakaavassa Koulu-
puistoksi.²³

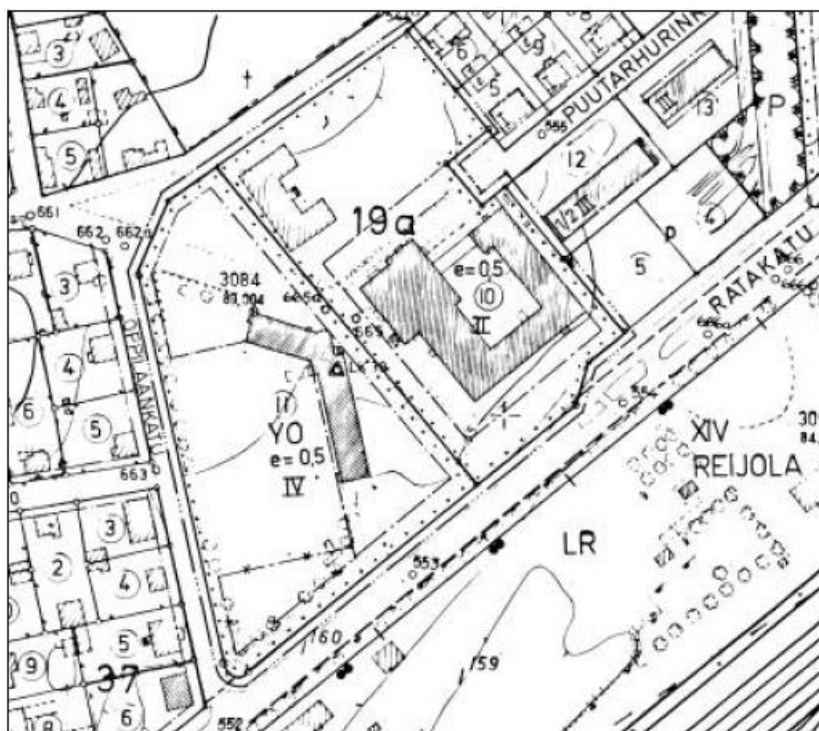


Ote 1955 vahvistetusta asemakaavasta. Kaavassa on uusi pohjakartta ja koulun tontin eteläosassa näkyy pieni piharakennus. Meurmanin kaavan Kourulankatu on muutettu puistoalueeksi nimeltä Koulu-
puisto ja Kulmakatu on kadonnut. (Armilan koulun rakennushistoriaselvitys 2013)

Koulukorttelille laadittiin uusi asemakaava vuonna 1974. Tämän kaavan on vahvistanut Sisäasiainministeriö 5.6.1975 ja tämä kaava on edelleen voimassa koulukorttelissa.²⁴

²³ Pöyry Finland Oy, 2013. Armilan koulun rakennushistoriaselvitys. Lappeenrannan kaupunki.

²⁴ Pöyry Finland Oy, 2013. Armilan koulun rakennushistoriaselvitys. Lappeenrannan kaupunki.



Koulukorttelin alueella on voimassa 1975 vahvistettu asemakaava. Kaavaa ja pohjakarttaa tutkimalla voidaan havaita, että Puutarhakadun näkymä funkiskoululle on katkennut, Kulmakatu ja Kourulankatu ovat poistuneet. (Armilan koulun rakennushistoriaselvitys 2013)

Tykin vanha pientaloalue

Tykin ja Kiviharjun kaupunginosan esikaupunkiasutus on saanut alkunsa 1880-luvulla, jolloin Lappeen kunnan puolelle sijoittui kasvavan Lappeenrannan väestöä. Rakentaminen alkoi vapaasti ilman kaavoitusta, mikä näkyy nykyisessäkin korttelirakenteessa ja katuverkostossa. Vuonna 1908 valmistui K. A. Jylhän laatima asemakaava, joka oli lähinnä vallitsevan tilanteen mittausta. Tykki kasvoi erityisesti 1920- ja 1930-luvulla ja tältä ajalta onkin suuri osa rakennuskannasta. Meurmanin 1936 vahvistettu kaava toteutui lähinnä vain Kiviharjussa ja Tykin eteläisissä osissa. Alueen peruskorjaamista tukeva asemakaava vahvistettiin 1978 ja uudistettiin 1988. Tykin alue on säilyttänyt omaleimaisen puukaupunkileimansa ja alueen vanha rakennuskanta on pääosin hyvässä kunnossa.²⁵

Matkamiehenkadun pientaloalue ja nk. Tykin koulu

Lappeen kunnan Armilan kansakoulun toiminta alkoi vuokratiloissa syksyllä 1921. Seuraavana vuonna valmistui Matkamiehenkadun, entisen Kourulankadun varrella sijaitseva puinen koulurakennus, jonka suunnitteli rakennusmestari A. Makkonen. Koulua on myöhemmin kutsuttu Tykin kouluksi. Matkamiehenkadun varrella on yhtenäinen puolitoistakerroksisten omakotitalojen ryhmä. Ne on rakennettu vuosina 1953–1958.²⁶

Armilan koulu, Ratakatu 18

Armilan kansakoulu rakennettiin 1937-38 Otto-Iivari Meurmanin 1935 laatiman asemakaavan mukaan. Funktionalistisen koulutalon suunnitteli viipurilainen arkkitehti Jalmari Lankinen. Neli-kerroksinen, valkeaksi rapattu rakennus koostuu kahdesta siivestä, joiden nivelkohta on pyöristetty. Aikalaiset kuvasivat tarkoituksenmukaisen rakennuksen arkkitehtuuria maltillisiksi funktionalismiksi. Talvisodan aikana uusi koulurakennus toimi sotasairaalana kuten monet muutkin Lappeenrannan rakennukset. Koulukokonaisuutta täydennettiin 1964-65 niin sanotulla U-koululla, johon sijoittui Lappeenrannan keskikoulu, myöhempi Lappeenrannan Yhteiskoulu.²⁷ Arvotettu maakunnallisesti merkittäväksi koulurakennukseksi funktionalismin kaudelta.

²⁵ Tmi Lauri Putkonen. Tengbom Eriksson Arkkitehdit Oy. Lappeenrannan keskustan osayleiskaava. Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys.

²⁶ Tmi Lauri Putkonen. Tengbom Eriksson Arkkitehdit Oy. Lappeenrannan keskustan osayleiskaava. Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys.

²⁷ Tmi Lauri Putkonen. Tengbom Eriksson Arkkitehdit Oy. Lappeenrannan keskustan osayleiskaava. Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys.

Snellmaninkatu 15, Vanha Asema

Rautatiehallituksen arkkitehdin Knut Nylanderin suunnittelema kaupungin asemarakennus rakennettiin silloisen kaupunkialueen ulkopuolelle, leirikentän lähelle, vuonna 1886. Rakennus oli puinen ja runsaasti koristeltu. Aseman toinen pää oli varattu keisarilliseksi huoneistoksi, johon kuului salonki ja makuuhuone, sisustettuna ajanmukaisesti plyysillä verhoiltuine huonekaluineen ja komein valaisimin. Sisustuksesta vastasi arkkitehti Jac. Ahrenberg. Sisustuksesta ovat jäljellä hyvin säilyneet keisarillisten tilojen katot listoituksineen ja maalauksineen. Toisella puolella taloa oli asemapäällikön kolmen huoneen ja keittiön asunto ja keskelle jäi varsinainen asematila, johon kuuluivat odotustila ja pienet virkahuoneet.²⁸

Rakennuksen nykyinen ulkoasu on 1940-luvun remontin jäljiltä. Tuolloin purettiin rakennuksen komea keskikonsoli ja aseman ulkoasu saatiin muistuttamaan muita tuon ajan asemarakennuksia. Lappeenrannan vanhan aseman ainutlaatuisuus perustuu siihen, että keisarin vierailu pystytettiin huomioimaan jo aseman arkkitehtuuria ja sisustusta suunniteltaessa.²⁹

2.2.2 Reijolan kaupunginosa

Nykyinen Reijolan kaupunginosa sijaitsee Ratakadun eteläpuolella sisältäen nykyiset rautatie- ja linja-autoasemakokonaisuudet sekä suuret liikerakennukset vuosituhaten vaihteen molemmin puolin. Etelärajana toimii valtatie 6 ja idässä kaupunginosaa rajaa nykyinen Viipurintie.³⁰

Reijolan kantatila, jonka mailla samanniminen kaupunginosa sijaitsee, on nykyisen ratapihan takana. Ennen pihapiirin sivuitse kulki Viipurintie.³¹

Reijola, Tullitie 5

Vanhan Viipurintien varrella sijainnut Reijolan kantatila liitettiin Lappeen kunnasta Lappeenrantaan suuren alueliitoksen yhteydessä 1932. Nykyisin tilan rakennusryhmä on jäänyt suurten myymälä- ja teollisuusrakennusten saartamaksi. Reijolan suuri jugendvaikutteinen päärakennus on vuodelta 1915 ja se on säilyttänyt varsin hyvin alkuperäisen asunsa. Pihamaalla on joukko huonoon kuntoon päässeitä ulkorakennuksia.³² Arvotettu paikallisesti merkittäväksi vanhan kantatilan päärakennukseksi.

Oppilaankatu 1-13, asuinrakennukset

Oppilaankadulla sijaitsevat puolitoistakerroksiset, satulakattoiset pientalot ovat vuodelta 1946-1952.³³ Asemapäällikön talo on Oppilaankatu 13.

2.2.3 Keskusten kaupunginosa

Keskusten kaupunginosa sijaitsee Linnoituksen kaupunginosan ja Tykki-Kiviharjun kaupunginosan välissä.

Asemapäällikön talo, Snellmaninkatu 3

Lappeenrannan vanhin asemapäällikön talo on rakennettu keisarin aseman valmistumisen jälkeen 1906 arkkitehti Bruno Granholmin laatimien tyyppiipiirustusten mukaan. Samanlainen löytyy mm. Lahdesta.³⁴ Rakennuksessa on korkea kaksoistorni sekä ajan henkeen tyypillisiä jugendhenkisiä koristuksia ja se on suojeltu asemakaavalla 1990.³⁵

Lappeenrannan kaupungin rakennustoimistossa on 1953 laadittu piirustuksia vanhasta asemapäällikön talosta, joiden perusteella voidaan päätellä, että uuden asemapäällikön talon valmistuttua nykyisen aseman läheisyyteen, otettiin vanha asemapäällikön talo uuteen käyttöön. Tontti on myyty kaupungille.³⁶

²⁸ Kiiveri-Hakkarainen Kaija, 2006. Rakennettu Lappeenranta, kaupunginosat.

²⁹ Kiiveri-Hakkarainen Kaija, 2006. Rakennettu Lappeenranta, kaupunginosat.

³⁰ Kiiveri-Hakkarainen Kaija, 2006. Rakennettu Lappeenranta, kaupunginosat.

³¹ Kiiveri-Hakkarainen Kaija, 2006. Rakennettu Lappeenranta, kaupunginosat.

³² Tmi Lauri Putkonen. Tengbom Eriksson Arkkitehdit Oy. Lappeenrannan keskustan osayleiskaava. Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys.

³³ Kiiveri-Hakkarainen Kaija, 2006. Rakennettu Lappeenranta, kaupunginosat.

³⁴ Tmi Lauri Putkonen. Tengbom Eriksson Arkkitehdit Oy. Lappeenrannan keskustan osayleiskaava. Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys.

³⁵ Kiiveri-Hakkarainen Kaija, 2006. Rakennettu Lappeenranta, kaupunginosat.

³⁶ Rautatiehakemisto 1947. Sisämaan Kirjapaino Oy.

3. LAPPEENRANNAN RAUTATIEASEMA

3.1 Asema-alueiden arkkitehtuuri

Valtionrautateiden huonerakennukset voidaan niiden käytön mukaan jakaa kahteen pääryhmään: ensimmäiseen ryhmään kuuluvat sellaiset rakennukset, jotka palvelevat yksinomaan liikennettä, kuten asema- laitur- ja tavarasuojarakennukset sekä asuinrakennukset ulko- ja huonerakennuksiksi; toiseen ryhmään kuuluvat taas veturi-, työpaja- ja varastorakennukset yms.³⁷

Rautatierakennukset tunnetaan hyvästä suunnittelustaan, korkealuokkaisista rakennusaineistaan ja hyvästä käsityötaidostaan. Asema-alueilta löytyy monenlaisia rakennuksia. Asemarakennukset ja tavarasuojat liittyvät liikenteenhoitoon, veturitallit, vesitornit, pumppuhuoneet liittyvät koneiden huoltoon ja työntekijöille rakennettiin erityyppisiä asuintaloja: asemapäällikön talo, ratamestarin talo, kaksoisvahtitupa, asuinkasarmi. Niihin kaikkiin kuului osuus ulkorakennuksesta tai oma navetta, liiteri, aitta, kellari ja käymälä. Yhteisiä rientoja varten saattoi olla koulu tai lukutupa.³⁸

Suomen rautatiearkkitehtuurissa on aina korostettu yksinkertaisuutta ja tavoiteltu taloudellisuutta, vaikka toisaalta pyrittiin edustavuuteen, varsinkin suurilla asemilla. Asemat on teknisesti hyvin rakennettuja; niiden perustuksissa ja rakenteissa on mm. otettu huomioon junaliikenteen aiheuttama värinä.³⁹

Asema-alueiden rakennukset rakennettiin 1860-luvun jälkeen tyyppipiirustusten mukaan. Niitä suunnittelivat rautateiden omat arkkitehdit, jotka kaikki tekivät koko elämäntyönsä rautateillä. Ainoa poikkeus oli ensimmäisen radan arkkitehti C.A. Edelfelt. Arkkitehti Knut Nylander aloitti jo Edelfeltin opissa, ja jatkoi sen jälkeen rautateiden suunnittelijana. Bruno Granholm vaikutti radanrakentamisen mahtikautena 1890-luvulta 1920-luvulle. Hänen työtään jatkoivat Thure Hellström ja Jarl Ungern.

Rautatierakennukset usein, niin tärkeimmät asemarakennukset kuin vaatimattomimmat talousrakennuksetkin, tehtiin puusta. Vain veturitallit ja osa vesitorneista sekä konepajojen rakennukset olivat tiilestä.⁴⁰

Funktionalismi toi rationalismin tavoitteiden mukaisesti esiin talojen rungon pelkistetyn muodon. 1930-luvulle tultaessa funktionalismi oli riisunut seinät suoriksi ja sileiksi, puhtaan konstruktiiviseksi osiksi rakennusta. Tärkeimpien asemakaupunkien puuasemat korvattiin uudella kivirakennuksella, kuten Riihimäellä, Lahdessa, Porissa ja Kuopiossa.⁴¹

Uusille rataosuuksille rakennettiin 1930-luvulla edelleen myös rautatiehallituksen arkkitehdin Thure Hellströmin tyyppipiirustuksia soveltaen puisia asemarakennuksia, jollaista Lappeenrannan asemarakennus edustaa. Tyyliinsä Lappeenrannan asemarakennus on esimerkki vielä 1920-luvulla yleisestä pohjoismaisesta klassismista. Saman aikakauden asemarakennuksia valmistui esimerkiksi Pori-Kankaanpää ja Lahti-Heinola rataosuudelle.

3.2 Asemaympäristön ominaispiirteitä

Suomen rautatiearkkitehtuurin suunnittelun korkean laadun on taannut oma virkamieskunta: rautatiearkkitehti ja ylipuutarhuri, joiden yhteistyönä jo varhaisimmat rautatiemiljööt syntyivät. Heidän apunaan olivat vielä koko rakentamisen organisaatio ja omat taimipuutarhat. Asemapiistot olivat vapaamuotoisia ja englantilaistyyppisiä. Rautateiden sisäisillä asemien puistokilpailuilla pidettiin yllä laatua ja hyvää kunnossapitoa.⁴²

Maisemassa asema-alueen rajasi tyypillisesti asemapiisto korkeine lehmuksineen, jalokuusineen ja -mäntyineen. Keskellä sijaitseva asemarakennus oli arkkitehtuuriltaan komein rakennus, joka hallitsi kokonaisuutta. Sen sivuilla sijaitsivat tavaramakasiini ja erillinen yleisökäymälärakennus.

³⁷ Valtionrautatiet 1912-1937. II osa. Rautatiehallitus. Helsinki 1937.

³⁸ Museovirasto, Rautatierakennusten korjausohjeet 1

³⁹ Huvila Pirjo, 2006. Rautatieasemat. Teoksessa: Lähdon ja saapumisen paikat. Suomen Kotiseutuliitto, 2006.

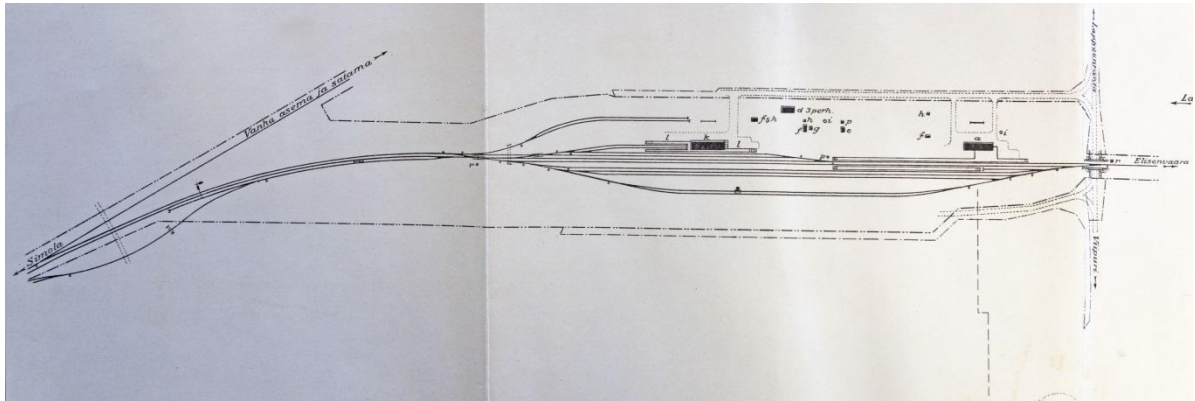
⁴⁰ Museovirasto, Rautatierakennusten korjausohjeet 1

⁴¹ Huvila Pirjo, 2006. Rautatieasemat. Teoksessa: Lähdon ja saapumisen paikat. Suomen Kotiseutuliitto, 2006.

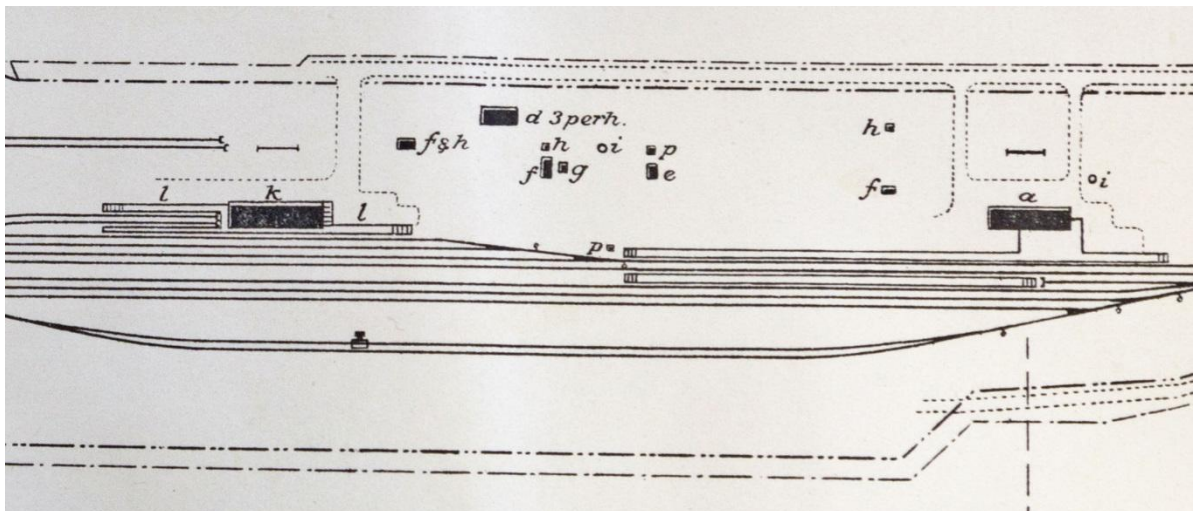
⁴² Huvila Pirjo, Rakennettu ympäristö 2/2007

Asuinalue talousrakennuksineen sijaitsi alueen laidalla. Asemapäällikön talo oli edustavin ja virkamiesten asunnoiksi rakennettiin asuinkasarmi eli puurivitalo. Alueella oli myös maakellari ja sauna. Radan toiselle puolelle sijoittuvat kaareva punatiilinen veturitalli ja vesitorni halkovarastointeen.⁴³

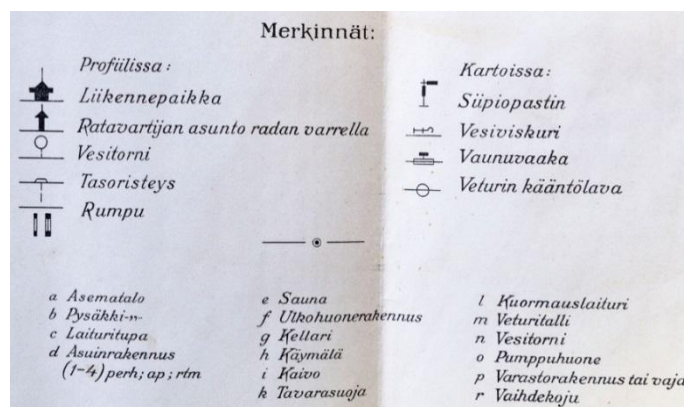
Asemaympäristö 1930-luvulla rakennetun uuden radan varrella on toteutettu Jarl Ungernin ollessa rautatiehallituksessa arkkitehtina. Asema-alueen rakennuksiin kuuluivat alun perin asemarakennus, tavarasuojat, asuinkasarmi, ulkorakennuksia, kellari ja käymälä.



Lappeenrannan asema-alue 1930-luvulta Hyvinkään rautatiemuseon rataprofiilikirjassa Lappeenrannan - Elisenvaaran rautatien pituusprofiilit ja asemapiirroksat. Hyvinkään Rautatiemuseo.

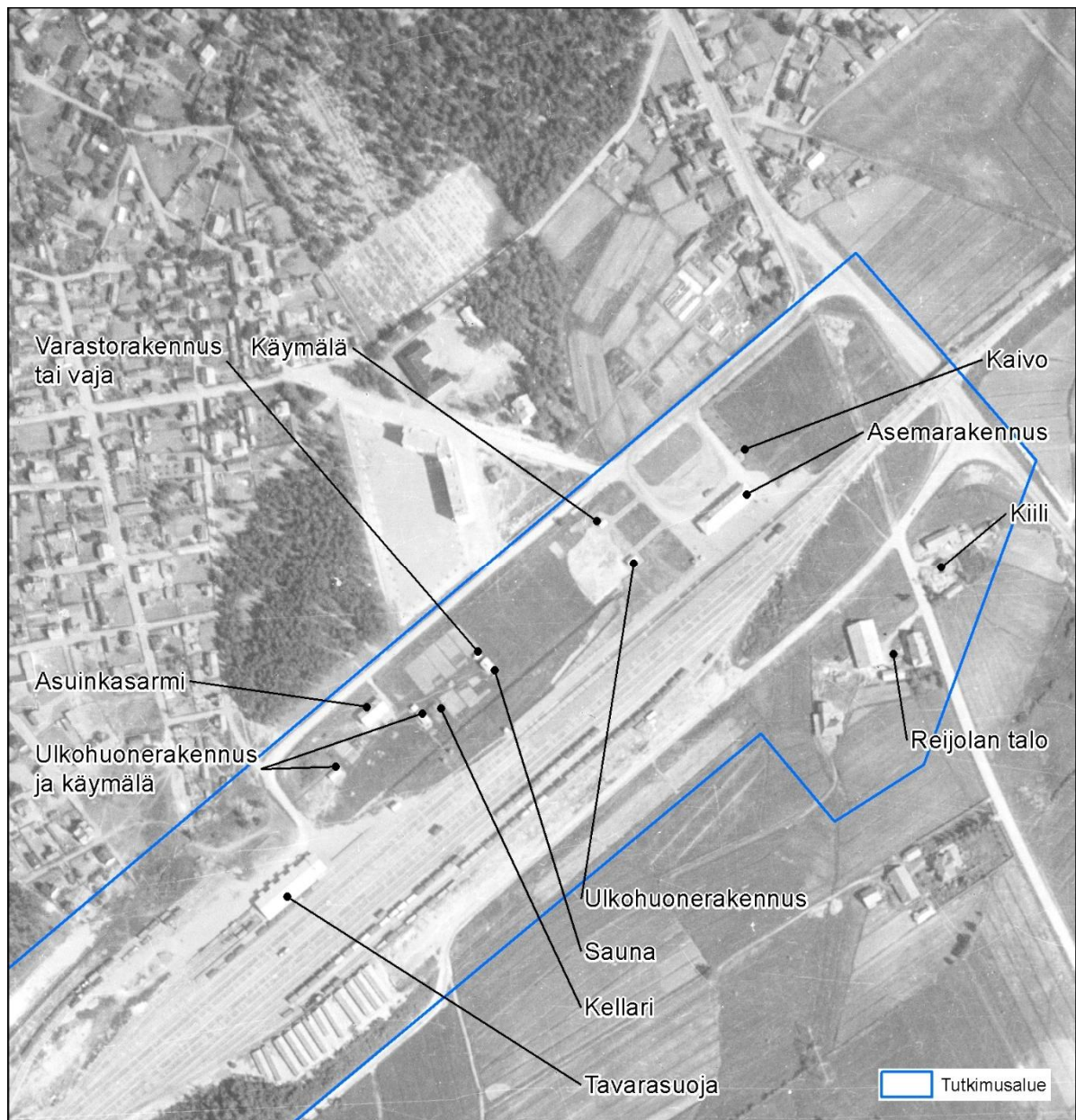


Suurennos edellisestä.



Selite Hyvinkään rautatiemuseon rataprofiilikirjassa Lappeenrannan - Elisenvaaran rautatien pituusprofiilit ja asemapiirroksat. Hyvinkään Rautatiemuseo.

⁴³ Huvila Pirjo, Rakennettu ympäristö 2/2007



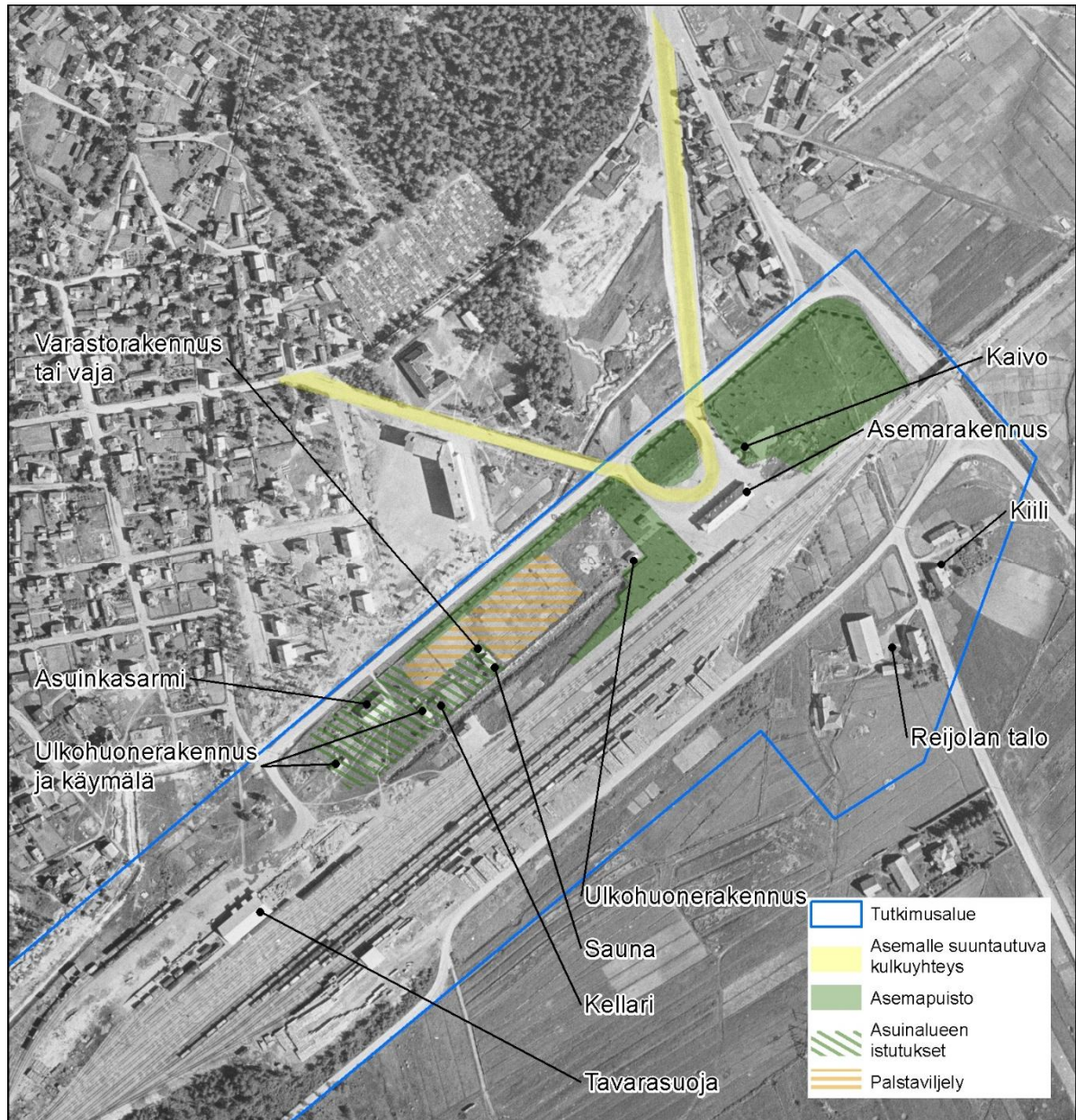
Ilmakuva asema-alueelta vuodelta 1939.

Alue on täydentynyt 1950-, 1960- ja 1980-luvulla. Vanha asemapäällikön talo sijaitsi 1880-luvulla rakennettua Keisarin asemaa lähempänä, kunnes 1950-luvulla rakennettiin uusi asemapäällikön talo nykyisen aseman tuntumaan. Punatiilinen veturitalli ja vesitorni sijaitsivat myös vanhan aseman ympäristössä. Nykyiselle asemalle rakennettiin veturitalli 1980-luvulla. 2000-luvun alussa nykyinen asema-alue täydentyi Matkakeskukseksi ja matkahuollolle rakennettiin oma rakennus aseman ja asuinalueen väliin. Tavarasuojaa laajennettiin 1950-luvun alussa toimistolla ja toisella tavarasuojalla. 1950- ja 1960-luvuilla rakennettiin asuinrakennuksia ja uusi asemapäällikön talo. Veturitalli alueelle rakennettiin 1984.

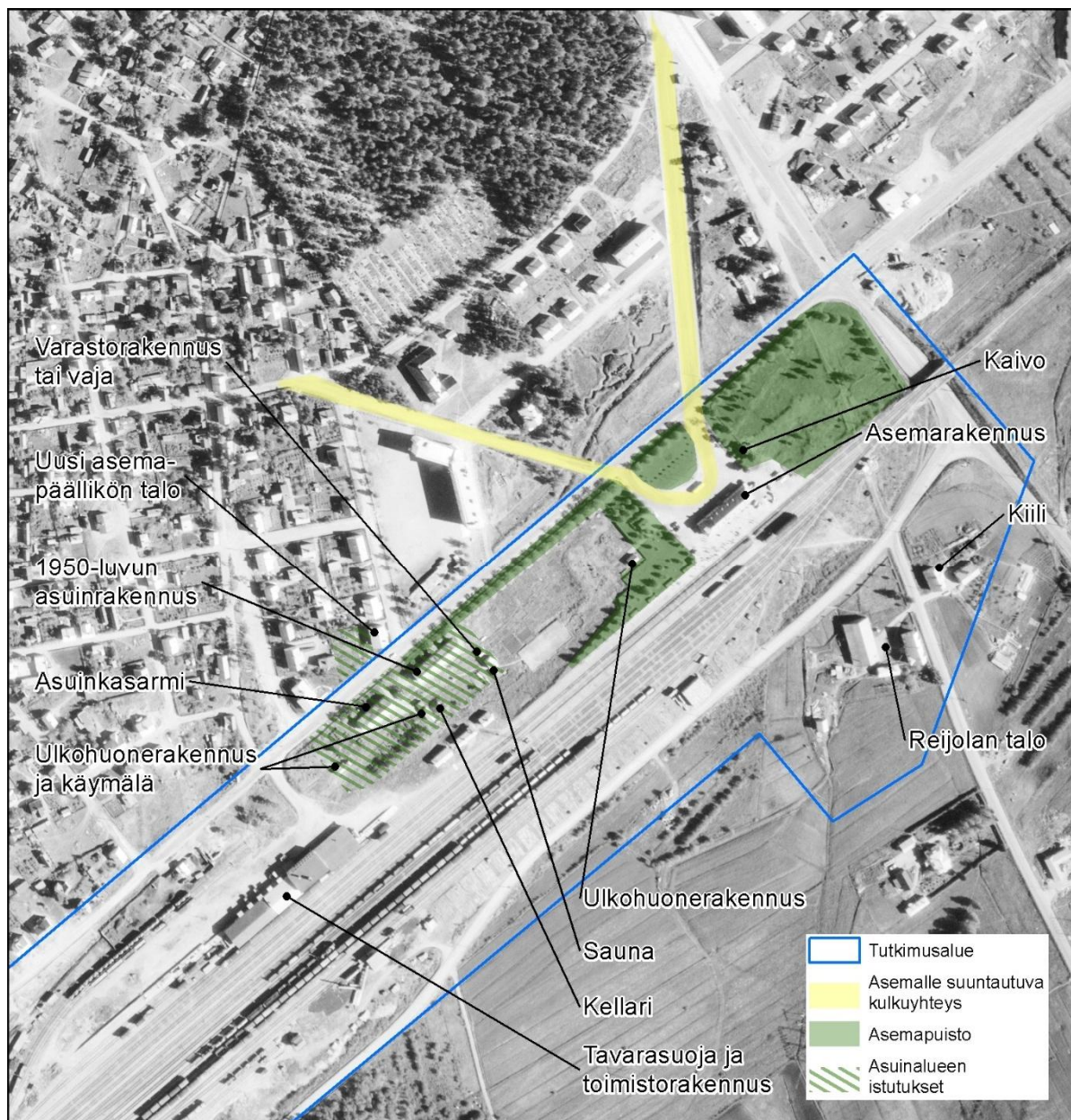
Lappeenrannan asema-alueella on tunnistettavissa tyypillisiä rautatieasema-alueiden ominaispiirteitä, vaikka osa alkuperäisistä rakennuksista on hävinnyt ja puistoaluetta on muutettu pysäköintialueeksi. Nykyään Lappeenrannan asema-alueeseen kuuluvat asemarakennus, matkahuollon rakennus, kolme asuinrakennusta ja kellari, tavarasuoja ja toimistorakennus, veturitalli sekä asemapäällikön talo kadun toisella puolella.

Asemapuisto lehmusriveineen sekä asemakaavoitetut diagonaaliset kulkuyhteydet asemalle hahmottuvat selvästi vuoden 1946 ilmakuvasta. Vuoden 1959 ilmakuvasta näkyy, että tavarasuojan

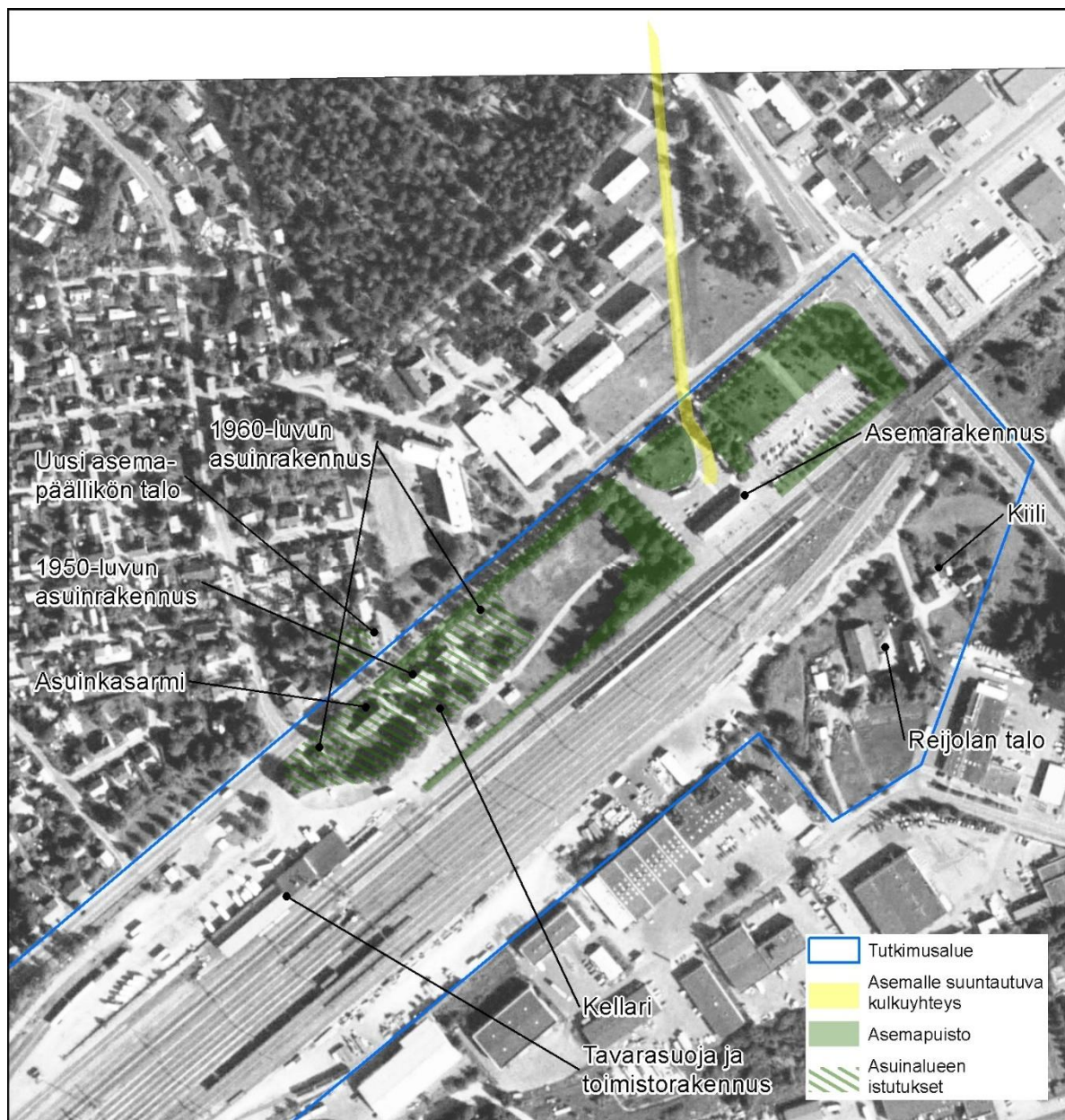
jatkeeksi on rakennettu toimistotalo ja tavarasuoja myös toimiston toiselle puolelle. Asema-alueelle on rakennettu uusi asuinrakennus sekä kadun toiselle puolelle asemapäällikön talo. Vuoden 1997 ilmakuvassa näkyvät 1960-luvulla rakennetut yhden asunnon asuinrakennukset. Osa asemarakennuksen koillispuolisesta asemapuistosta on otettu paikoitusalueeksi. 1980-luvulla rakennettu veturitalli jää ilmakuvan ulkopuolelle. Vuoden 2017 ilmakuvasta ilmenee, että 1930-luvun asuinkasarmi on purettu, asemarakennuksen lounaispuolelle on rakennettu matkakeskusrakennus ja asemarakennuksen koillispuolinen asemapuisto on otettu kokonaisuudessaan paikoituskäyttöön. Vanhat lehmusrivistöt reunustavat edelleen asemapuistoa.



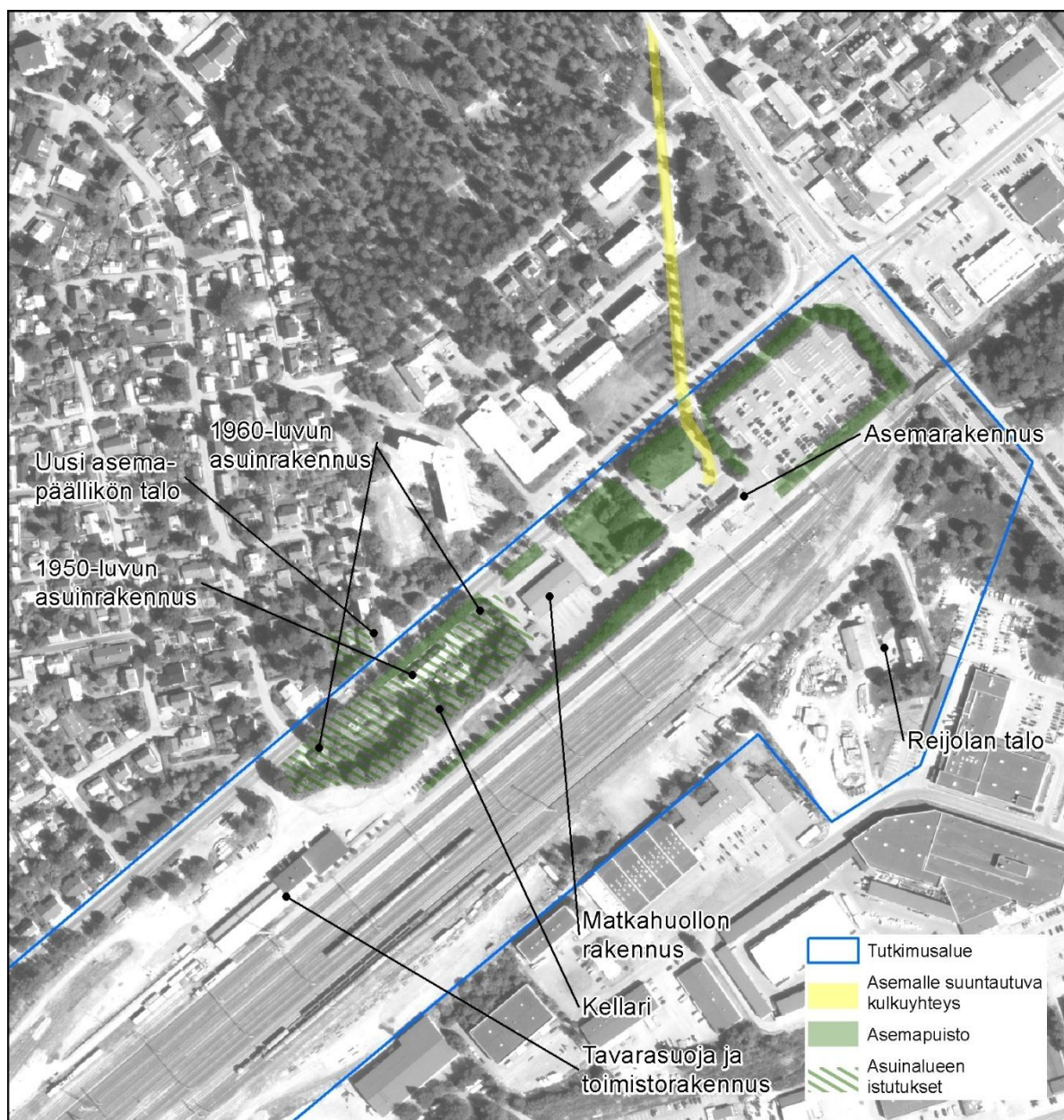
Ilmakuva asema-alueelta vuodelta 1946.



Ilmakuva asema-alueelta vuodelta 1959.



Ilmakuva asema-alueelta vuodelta 1997.



Ilmakuva asema-alueelta vuodelta 2017.

3.3 Asemapuisto

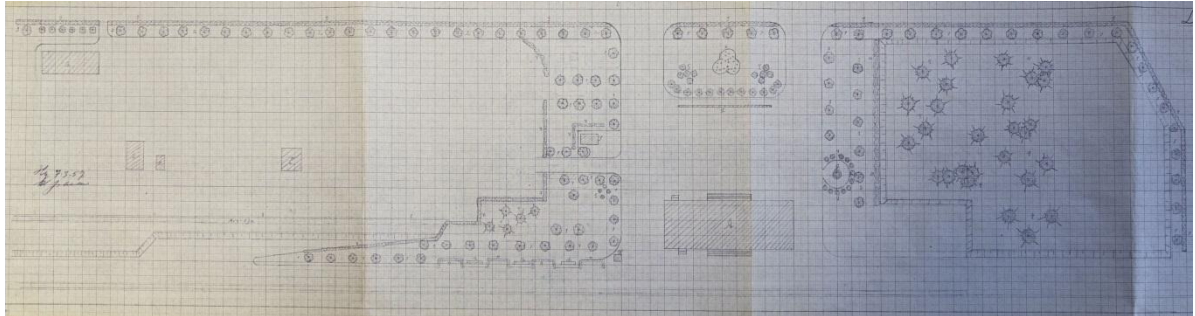
Asema-aluetta rajasi maisemassa tyypillisesti asemapuisto, joka suunniteltiin ja rakennettiin yleensä samanaikaisesti tai pian aseman valmistumisen jälkeen. Asemapuisto koostuu useista eriluonteisista osista. Eduspuisto sijoittui asemarakennuksen eteen, päätyyn tai sen ja sisäisen raitin väliin. Eduspuisto oli asema-alueen näkyvin ja julkisin osa, joka yhdisti muun alueen asemalaituriin ja sen liikenteeseen.⁴⁴ Arkistolähteiden perusteella ei ole ollut käytettävissä Lappeenrannan aseman alkuperäisiä asemanpuiston suunnitelmia. Ilmakuvien perusteella on hahmotettavissa kuitenkin tyypillisiä asemapuiston elementtejä ja viitteitä suunnitellusta puistosta. Puistosuunnitelmassa vuodelta 1953 toistuu rautatieympäristöille tyypillinen kasvillisuus.

Lappeenrannan aseman eduspuisto puistokäytävineen on sijainnut asemarakennuksen edustalla ja sivuilla.

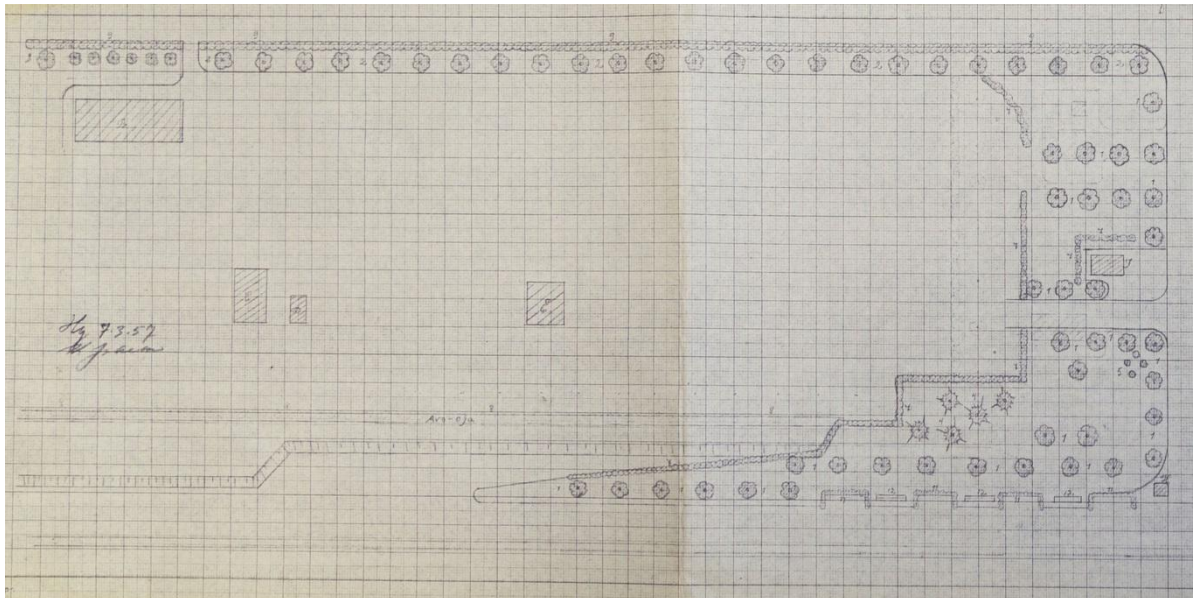
Eduspuistosta asemapuisto jatkui yleensä varsinaisena puistoalueena kohti asuinalueutta. Se ikään kuin sulki sisäänsä asema-alueen eri osat, ja käytävät ja puurivit muodostivat sen rakenteellisen

⁴⁴ Museovirasto 2005. Aseman puisto ja pihat. Asema-alueiden hoito-ohje. Rakennushistorian osasto, 2005.

selkärangan. Puisto loi välimatkaa julkiseksi tilaksi mielletävän aseman ja peremmällä asema-alueella sijaitsevan asuinalueen välille. Rautatieläisten piha-alueet olivat tärkeä osa asemapuistoa.⁴⁵ Lappeenrannan aseman ja asuinalueen yhdistävät kadun ja radan varren lehmusrivit. Ilmakuvien perusteella asuinalueen ja varsinaisen asemapuiston välillä on istuttamaton ja rakentamaton alue, johon myöhemmin on rakennettu matkahuollon rakennus. 1930-luvun asuinkasarmien ja 1950- ja -60-lukujen asuinrakennusten piha-alueet eivät kuulu 1930-luvun asemapuistosuunnitelmaan, mutta niiden edustalla on edelleen puuryhmiä ja pensasistutuksia. Alueen tunnistaa osaksi asemaympäristöä rautatiepuistoihin kuuluvien lehmusten perusteella.

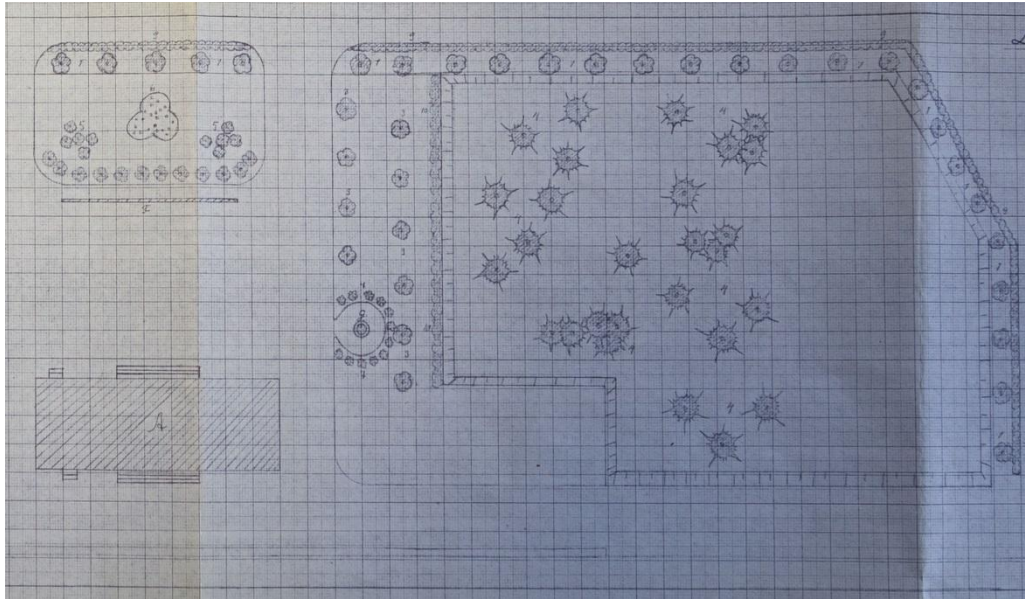


K. Jokelan tekemä puistosuunnitelma asema-alueelle 1957. Eduspuisto puineen ja istutuksineen sekä lehmusrivit ovat edelleen tunnistettavissa. Kaivo on hävinnyt ja oikeanpuoleinen puustoinen alue on muuttunut pysäköintialueeksi. Hyvinkään rautatiemuseo.



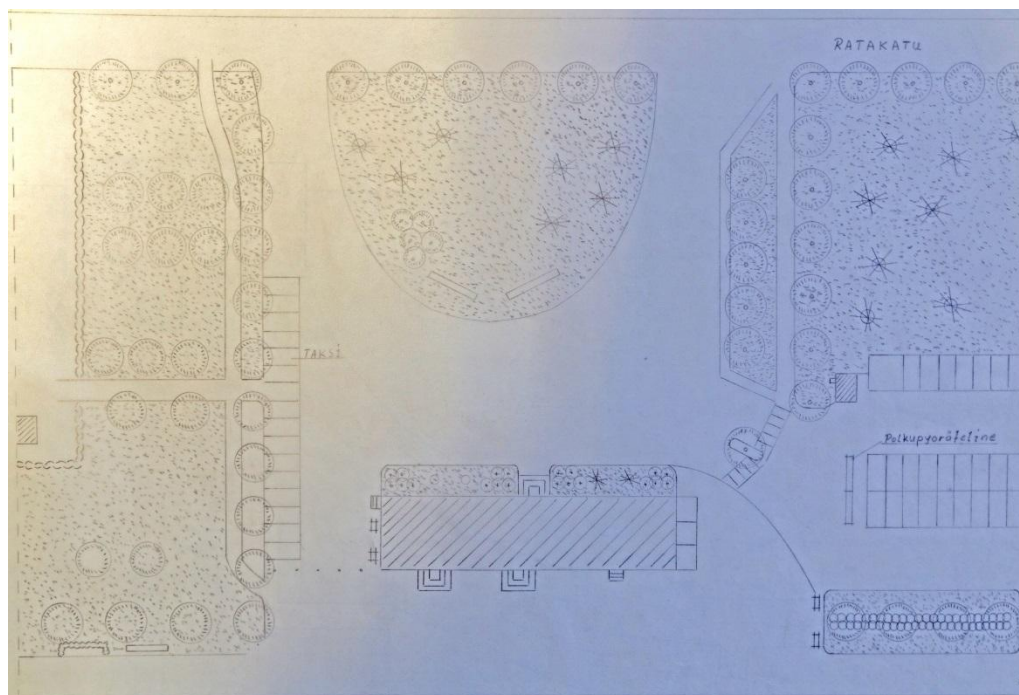
K. Jokelan tekemä puistosuunnitelma asema-alueelle (lounaispuoli). 1957. Hyvinkään rautatiemuseo.

⁴⁵ Museovirasto 2005. Aseman puisto ja pihat. Asema-alueiden hoito-ohje. Rakennushistorian osasto, 2005.

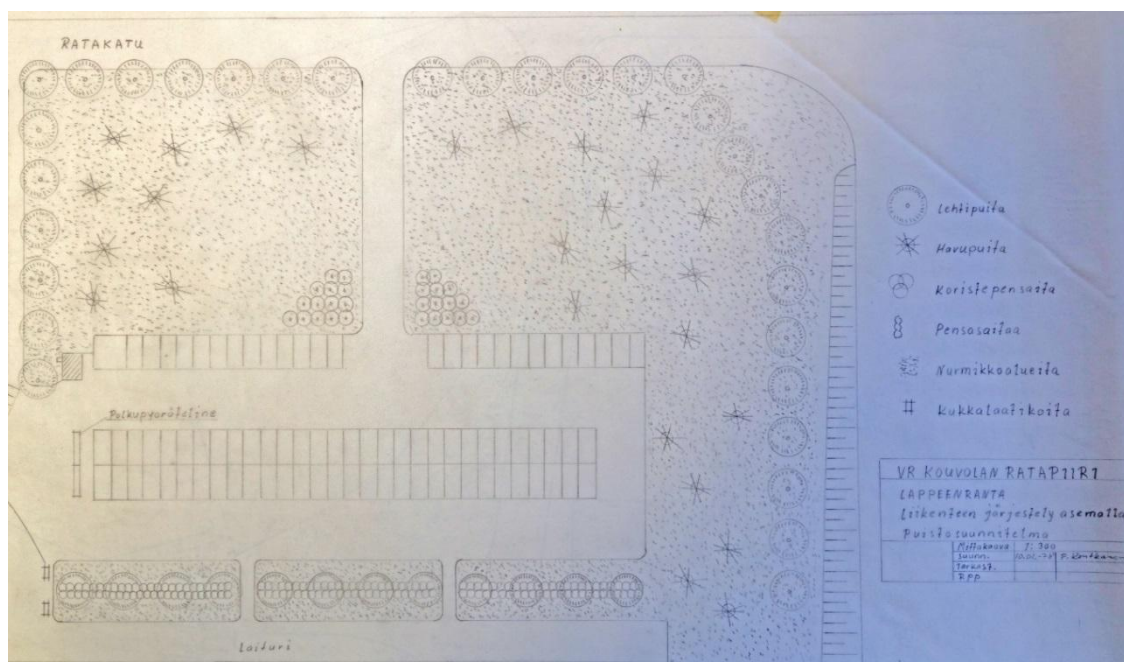


K. Jokelan tekemä puistosuunnitelma asema-alueelle (koillispuoli). 1957. Hyvinkään rautatiemuseo.

Asema-alueen rakennukset ja puistosuunnitelman lajilista, 1957	
Nro/Luku	Laji
1	Lehmuksia
2	Jalava
3	Vaahtera
4	Palsamipihta
5	Japaninhortensia
6	Leimuryhmiä
7	Koiranheisi
8	Avo-oja
9	Orapihlaja sp.
10	Tuhkapensaita
11	Ruusuangervo
12	Ruusuja
A	Asemarakennus
B	Asuinrakennus
C	Ulkorakennus
D	Kellari
E	Sauna
F	Hevospuomi
G	Kaivo
H	Kioski



P. Kontkasan puistosuunnitelma, liikenteen järjestely asemalla (lounaispuoli). 10.01.1978. Hyvinkään rautatiemuseo.



P. Kontkasan puistosuunnitelma, liikenteen järjestely asemalla (koillispuoli). 10.01.1978. Hyvinkään rautatiemuseo.

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.⁴⁶ Ilmakuvien perusteella on pääteltävissä, että myös Lappeenrannan asemalla puulaani sijaitsi tyypilliseen tapaan radan toisella puolella. Uudempana asemana Lappeenrannassa ei ole vesitornia ja nelipaikkainen tiilinen veturitalli sijaitsee vanhan keisarin aseman alueella. Uudemmalle asemalle veturitalli rakennettiin vasta 1980-luvulla.

Tavaramakasiinin vieressä oli avoin kenttä, sillä makasiiniin on – usein tavarasiltaa myöten – kuljetettu rahtia sekä hevosilla että erilaisilla kärryillä. Lappeenrannan aseman tavaramakasiini eli

⁴⁶ Museovirasto 2005. Aseman puisto ja pihat. Asema-alueiden hoito-ohje. Rakennushistorian osasto, 2005.

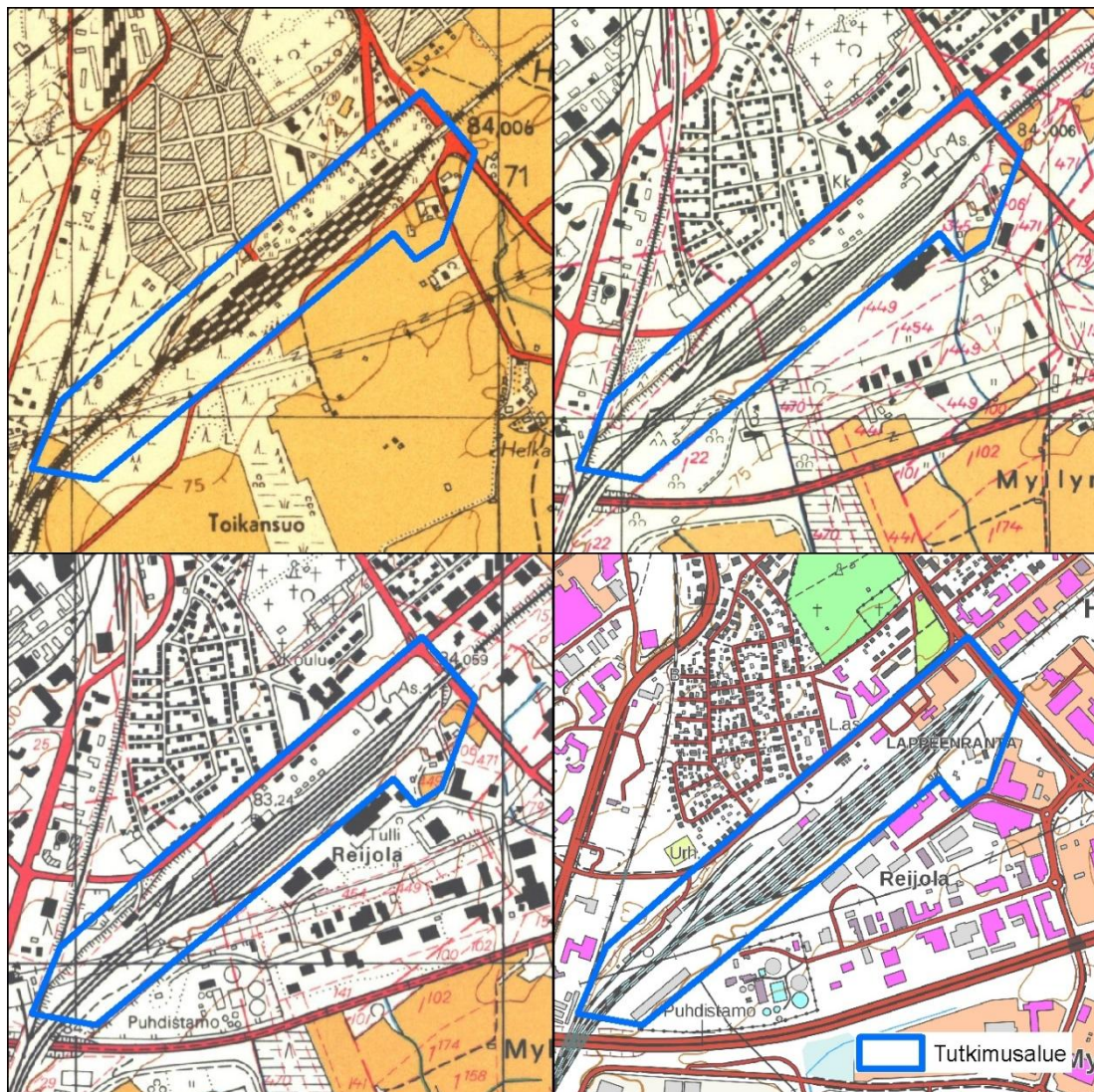
tavarasuoja sijaitsee asemasta lounaaseen. Asemaa ja tavarasuojaa- aluetta yhdistävät radan ja kadun suuntaiset lehmusrivit, jotka tosin vanhimpien ilmakuvien perusteella eivät alun perin ole jatkuneet tavarasuojalle saakka. Tavarasuojan avoin edusta on kontrastina puistomaiselle asuin- alueelle.

3.4 Rautatieasema Reijolan kaupunginosassa

Aseman merkitystä kaupungin kehittymiseen ja etenkin rautatieaseman kytkeytymistä diagonaalisten kulkuyhteyksien kautta Tykin kaupunginosaan on kuvattu luvussa 2.2. Vuoden 1951 peruskartasta ilmenee, kuinka rautatieaseman pohjoispuoli on rakentunutta pientalopainotteista ja toisaalta koulurakennusten aluetta. Sen sijaan rautatieaseman etelä- ja itäpuolinen alue on viljely- aluetta muutamine tilakeskuksineen. Osa vanhan Viipurintien alkuperäisestä tiepohjasta on käytössä jatkuen Reijolan tilan itäpuolelta kohti etelää.

Vuoden 1971 peruskartasta käy ilmi, että aiemmin viljelyskäytössä olleita peltoja on otettu liikerakentamisen tarpeisiin. Vanhan Viipurintien alkuperäinen tiepohja ei ole enää käytössä ja sen läheisyyteen on rakentumassa liikerakennuksia. Yhteys liikerakennusten alueelle ja tullirakennukselle on toteutettu Vanhalle Viipurintielle toteutetun liittymän kautta. Myös tutkimusalueen pohjoiskulmasta kohti koillista on rakennettu uusi katu ja sen ympärille liikerakennuksia.

Vuonna 1983 Reijolan teollisuusalue on jo muotoutunut lähes nykyiseen muotoonsa. Tutkimusalueesta etelään on rakennettu puhdistamo. Vuonna 2017 liikerakennusten pinta-ala on kasvanut ennestään.



Maanmittauslaitoksen vanhat peruskartat vasemmalta ylhäältä alkaen vuosilta 1951, 1971, 1983 ja 2017.

3.5 Lappeenrannan rautatieaseman alue valo- ja ilmakuvissa (2017 ja 2015)



Viistoilmakuva asema-alueesta kesäkuulta 2015. Alkuperäistä kuvaa rajattu ja kuvaan lisätty sinisellä tutkimusalueen raja. © Lappeenrannan kaupunki/ Maaomaisuuden hallinta, kuva Raimo Suomela.



Viistoilmakuva asema-alueesta kesäkuulta 2015. © Lappeenrannan kaupunki/ Maaomaisuuden hallinta, kuva Raimo Suomela.



Viistoilmakuva asema-alueesta heinäkuulta 2015. Alkuperäistä kuvaa rajattu. © Lappeenrannan kaupunki/ Maaomaisuuden hallinta, kuva Raimo Suomela.



Viistoilmakuva asema-alueesta heinäkuulta 2015. Alkuperäistä kuvaa rajattu ja käännetty. © Lappeenrannan kaupunki/ Maaomaisuuden hallinta, kuva Raimo Suomela.



Viistoilmakuva asema-alueesta heinäkuulta 2015. Alkuperäistä kuvaa rajattu ja käännetty. © Lappeenrannan kaupunki/ Maaomaisuuden hallinta, kuva Raimo Suomela.



Viistoilmakuva asema-alueesta heinäkuulta 2015. Alkuperäistä kuvaa rajattu. © Lappeenrannan kaupunki/ Maaomaisuuden hallinta, kuva Raimo Suomela.



Viistoilmakuva Reijolan talosta ja pihapiiristä heinäkuulta 2015. Alkuperäistä kuvaa rajattu. © Lappeenrannan kaupunki/ Maaomaisuuden hallinta, kuva Raimo Suomela.



Asema-aluetta pohjoisesta kuvattuna vuonna 2017.



Asema-aluetta matkakeskusrakennuksen edustalta koillisen suuntaan kuvattuna vuonna 2017



Asema-alue näkyy Reijolan talon pihapiiriin pohjoisreunalta ratapihan yli. Kuva vuodelta 2017.



Ratapihaa veturitallin ja lastauslaiturin väliltä koillisen suuntaan kuvattuna vuonna 2017. Kuvassa vasemmalla puiden takana näkyy Tykin rakennuskantaa.



Lastauslaiturin radanpuoleinen reunakivetyös vanhimasta tavarasuojasta alkaen lounaaseen on alkupe-
räinen.



Asemarakennuksen edustalta kohti pohjoista lähtee kevyenliikenteen väylä. Länteen suuntautunut yh-
teys on katkennut Armilan koulun uusimman rakennuksen, nk. U-koulun rakentamisen myötä vuosina
1964-1965. Kuva vuodelta 2017.



Pohjoisesta kevyenliikenteen väylää pitkin saavuttaessa rautatieasema näkyy linjan päätteenä jo 300 metrin etäisyydeltä. Kuva vuodelta 2017.

4. RAKENNUKSET

4.1 Asemarakennus

Valtaosa asemistamme on puisia ja hirsirunkoisia. Suurinta osaa asemista on laajennettu useamman kerran, mutta aina hyvin taitavasti noudattaen alkuperäistä tyyliä.⁴⁷ Lappeenrannan vuonna 1934 rakennettu asemarakennus on alun perin rakennettu nykyiseen laajuuteensa. Ainoat muutokset ovat toisen kerroksen toimistotilat 1945 sekä tuulikaapit ja katokset 1998.

Julkisivut suunniteltiin huolellisesti, samoin sisätilat. Odotussali oli rakennuksen tärkein tila, mikä näkyi sisustuksessa ja tyylinmukaisissa pintamateriaaleissa. Kiinteät sisustukset suunniteltiin asematiloja varten erikseen ja huonekaluista tehtiin tyyppipiirustuksia.⁴⁸

4.1.1 Asemarakennus valmistumisvaiheessa

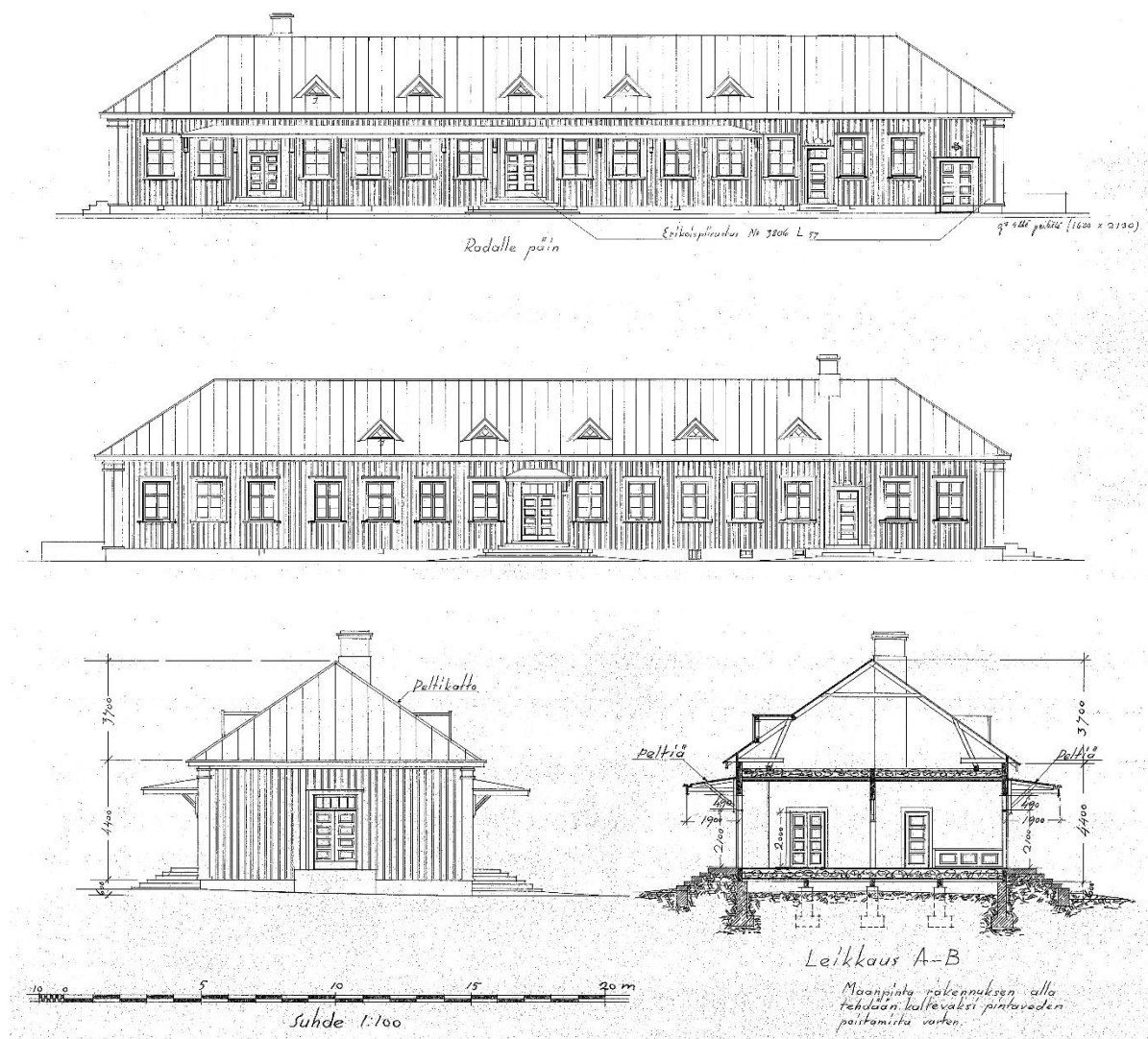
Nykyinen asemarakennus on rakennettu vuonna 1934 VR:n rakennusteknillisen toimiston laatimien tyyppipiirustusten mukaan, jotka ovat Thure Hellströmin käsialaa. Alkuperäisissä piirustuksissa asema oli pienempi, mutta jo ennen toteutusta piirustukset päivitettiin suuremmalle asemarakennukselle. Piirustukset on allekirjoittanut arkkitehti Jarl Ungern, joka toimi rautatiehallituksen rakennusosaston arkkitehtina 1925-1956. Vanhimpien valokuvien perusteella rakennus on toteutettu pääosin suunnitelman mukaisena. Päädyssä olevaan tavaravarastoon pariovet ovat suunnitelmasta poiketen päädyssä. Ovien vuorilaudat on toteutettu piirustuksia pelkistetyimpinä.



Kuvassa asemarakennus alkuperäisessä asussaan. Pietinen 1936. Museovirasto – Musketti, Historian kuvakokoelma Pietisen kokoelma.

⁴⁷ Huvila Pirjo, 2006. Rautatieasemat. Teoksessa: Lähdön ja saapumisen paikat. Suomen Kotiseutuliitto, 2006.

⁴⁸ Huvila Pirjo, 2006. Rautatieasemat. Teoksessa: Lähdön ja saapumisen paikat. Suomen Kotiseutuliitto, 2006.



Toteutuneen mukaiset asemarakennuksen piirustukset vuodelta 1934. VR:n arkisto.

4.1.2 Keskeiset muutokset

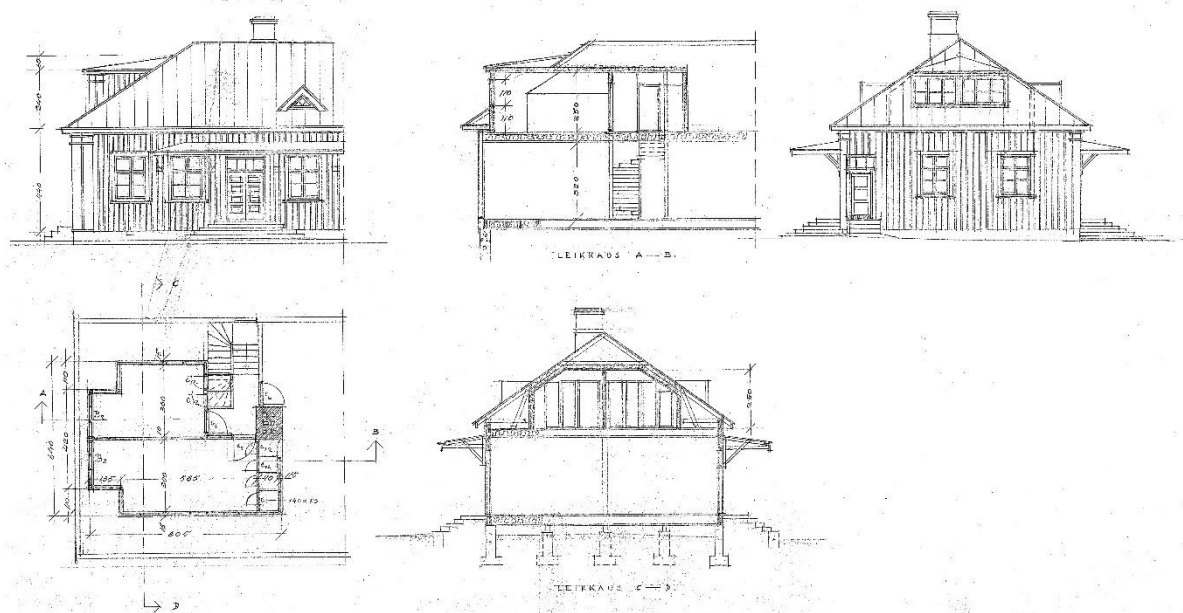
Toisen kerroksen päätyyn rakennettiin toimistotiloja 1940-luvulla, jota varten katon lappeelle päätyyn tehtiin taitekattoinen korotus ikkunoineen.

Matkustaja- ja tavaramäärien kasvaessa aseman tiloja muutettiin palvelemaan paremmin matkustajia ja kuljettajia. Vuoden 1958 muutospirustuksissa toinen odotussali muutettiin ravintolaksi. 1960-luvun alussa järjesteltiin odotus- ja tavaratiloja ja uusittiin lipunmyyntiä.

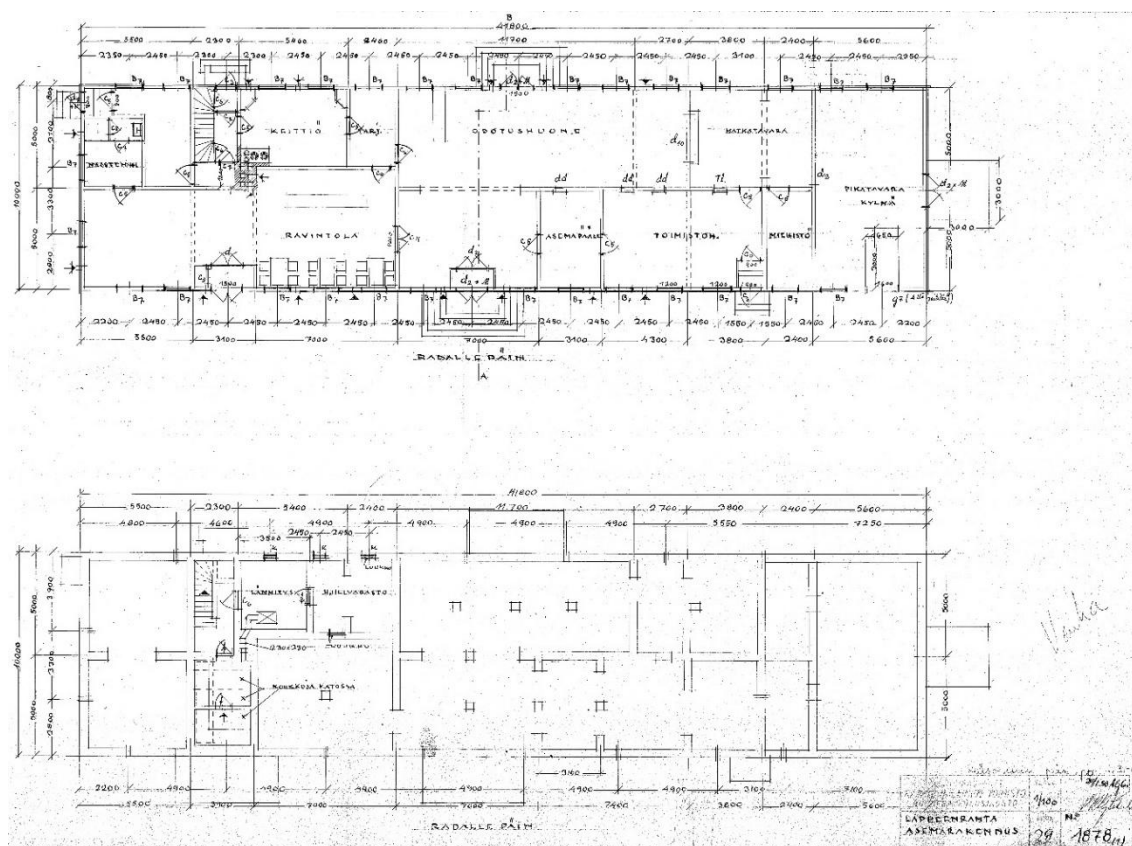
Työsuojelu uudistui 1970-luvulla ja lainsäädäntö edellytti rakentamaan työntekijöille sosiaali- ja taukotiloja, mikä on nähtävissä vuoden 1976 muutossuunnitelmissa.

Vuoden 1998 suunnitelmat perustuvat valtakunnalliseen matkakeskusprojektiin, jossa tavoitteena oli 24 matkakeskuksen toteuttaminen. Lappeenrannan matkakeskus on yksi 10 toteutuneesta hankkeesta. Muutospirustusten perusteella asemarakennuksen lipunmyynti ja ravintola vaihtoivat paikkaa ja tiloja järjesteltiin uudelleen. Asema valmistui nykyiseen asuunsa 2000, jolloin siihen lisättiin muun muassa suuret lasiset katokset molempien julkisivujen sisäänkäyntien eteen.⁴⁹

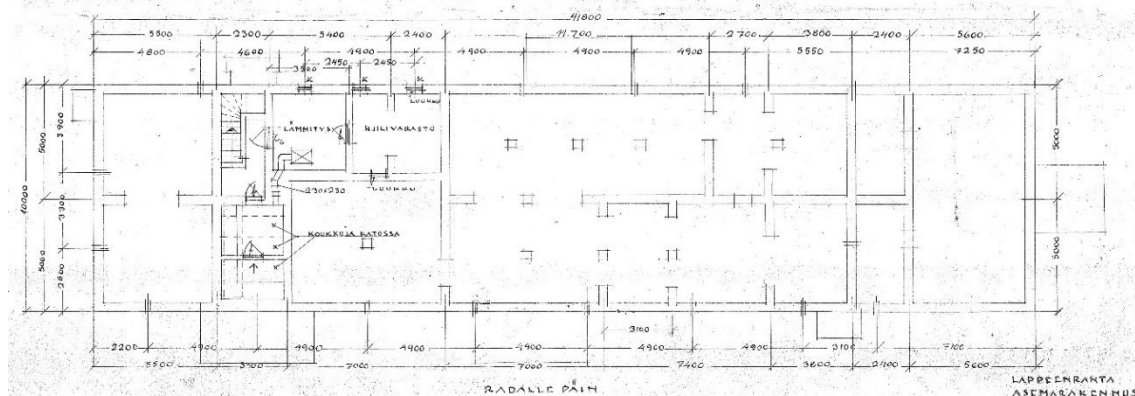
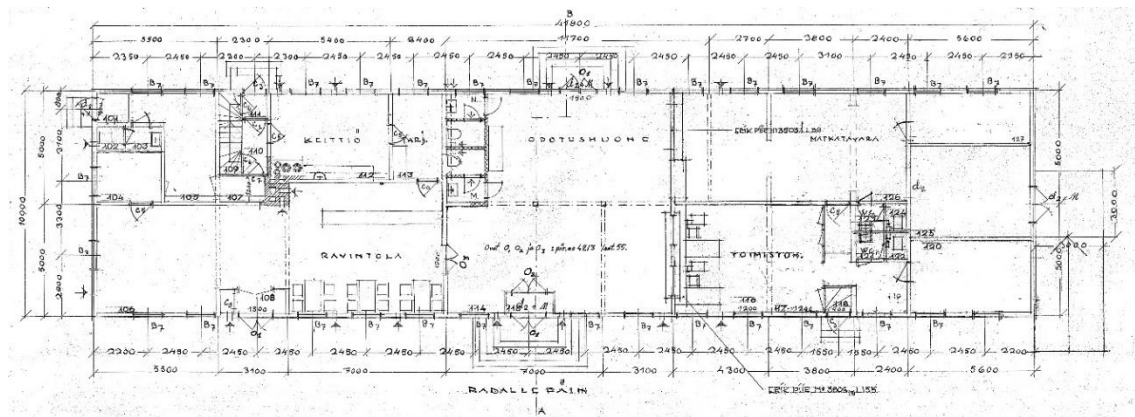
⁴⁹ Kiiveri-Hakkarainen Kaija, 2006. Rakennettu Lappeenranta, kaupunginosat.



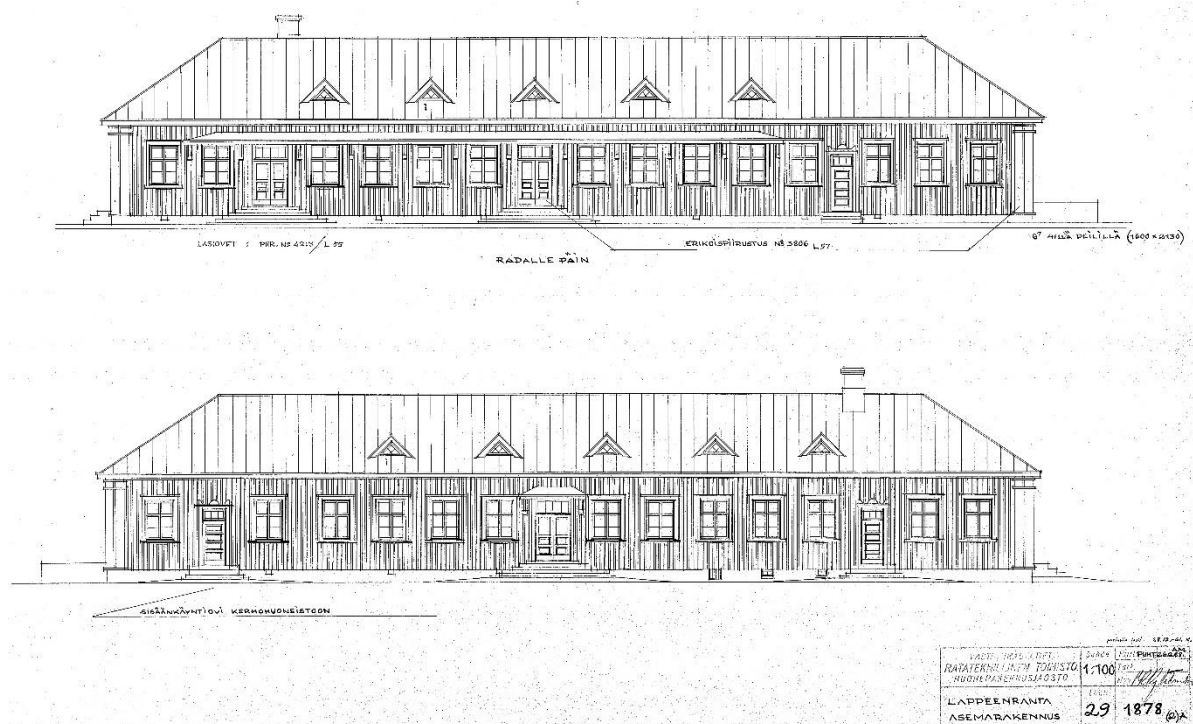
Vuoden 1945 toisen kerroksen toimistotilojen laajennuksen suunnitelma. VR:n arkisto.



Vuoden 1958 muutossuunnitelma ravintolalle sekä lisääntyneen matka- ja rahtitavaran tarpeisiin. VR:n arkisto.



Vuoden 1961 (1974) muutossuunnitelma, jossa järjesteltiin odotus- ja matkatavaratiloja tiloja ja uudistettiin lipunmyynti. VR:n arkisto.



[Vuoden 1961 suunnitelma ovien uusimiseksi. VR:n arkisto.](#)

4.1.3 Asemarakennus vuonna 2017

4.1.3.1 Julkisivut ja lähiympäristö

Asemarakennuksen julkisivumateriaalina on keltaiseksi maalattu peiterimalaudoitus. Vuorilaudat ja ovet ovat luonnonvalkoiset ja 6-ruutuisten ikkunoiden puitteet harmahtavan vihreät. Sokkeli on lohkottua luonnonkiveä ja ulkorappuset graniittia.

Pitkässä suorakaiteen muotoisessa rakennuksessa on jyrkkä aumattu katto, jossa on harmaa tiilikate. Alkuperäiseen rakennukseen verrattuna kattolyhtyjen määrä on vähentynyt molemmilla pitkillä lappeilla viidestä kolmeen ja katemateriaali on muuttunut peltikatteesta tiileksi. Lounaispäädyssä on leveä aumakattoinen katon nosto, jossa osa entisistä ikkuna-aukoista on korvattu ilmanvaihtokoneen aukolla. Pääsisäänkäyntien yhteyteen on rakennettu uudet kookkaat ja alkuperäisestä tyylistä poikkeavat katokset tuulikaappeineen. Pienempiä sisäänkäyntejä kattavat yksinkertaiset, alkuperäistä vastaavat lapekatteet, joita kannattelee kaunis, puinen, kolmion mallinen rakenne.

Rakennuksen lähiympäristö on avointa päällystettyä tasamaata. Läheisyydessä ei ole muuta rakentamista tai puustoa.



Asemarakennus lännestä 2017. Rakennuksen runko, kattomuoto ja ikkunoiden tyyli ovat alkuperäiset ja rakennus on hyvin tunnistettavissa 1930-luvun asemarakennukseksi.



Asemarakennus idästä radan suunnasta vuonna 2017.



Asemarakennus koillisesta vuonna 2017. Päädyn alkuperäinen pariovi ja tavaraluiska on korvattu portaikolla ja kapeammalla ovela.



Asemarakennuksen uusi katos ja tuulikaappi radan puolelta vuonna 2017.



Asemarakennuksen katos kaupungin suunnalta vuonna 2017.

4.1.3.2 Sisätilat

Ensimmäisen kerroksen sisätilat, materiaalit, valaisimet ja talotekniikka ovat pääosin vuoden 1998 suunnitelman mukaiset.

Lattiamateriaalina on linoleumi. Alakatot ovat yleisissä tiloissa lakattua koivuvaneria ja toimistotiloissa kipsilevyä (Gyproc Quattro). Yleisten tilojen maalattujen levyseinien alaosassa on lakattua koivuvaneria maalatuin reunalistoin. Toimisto- ja käytävätilojen seinät ovat maalattua lasikuitutapettia.



Odotustilaa 2017. Odotussalin penkit on valmistettu vanhojen odotussalin penkkien mallin mukaan.



Entisen lipputoimiston paikalla on 2017 Saimaa Travelin toimisto. Valaisimet ovat VR:n lipputoimistokonseptin mukaiset, mutta palvelutiski on muutettu.



Kahvila 2017. Kahvilatilaa rajaavat metallikaiteet ja verhot ovat 1998 vuoden suunnitelman jälkeen tehtyjä lisäyksiä.



Keittiö ja varastotila 2017.



Entistä toimistotilaa ja varasto rakennuksen ullakon lounaispäädyssä 2017.



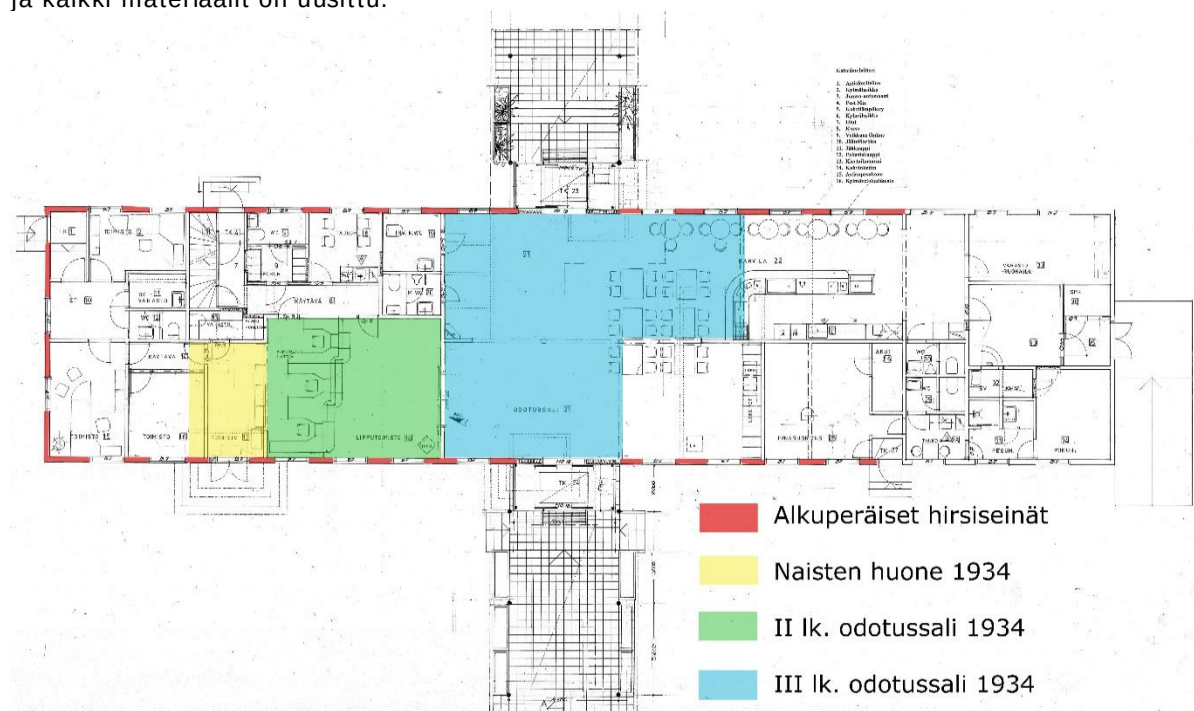
Ullakon portaikko vuonna 2017 on alkuperäisessä asussaan.



Ullakkotilaa rakennuksen keskiosassa 2017.

4.1.3.3 Säilyneisyys

Asemarakennuksen sisätilojen säilyneisyys on vähäinen. Huonejakoa on muutettu useita kertoja ja kaikki materiaalit on uusittu.



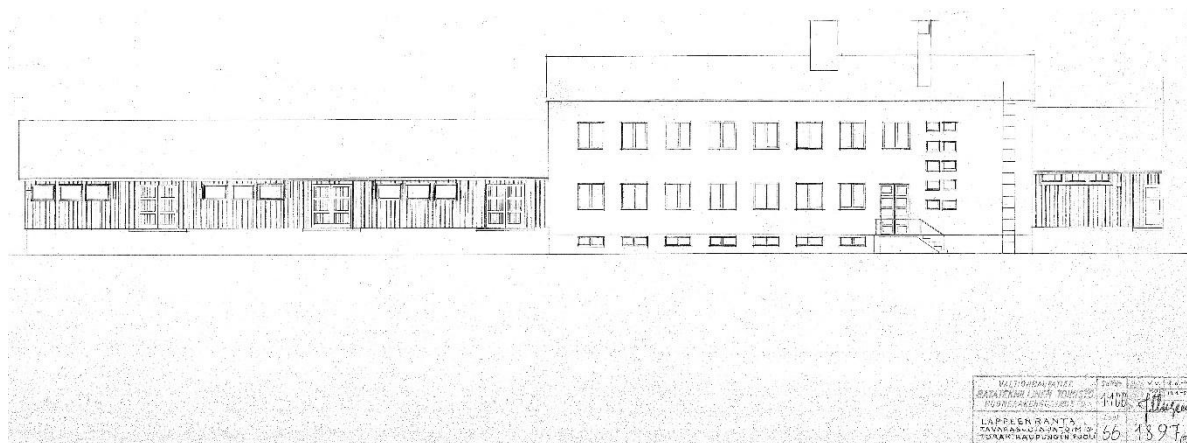
Asemarakennuksen sisätilojen säilyneisyyskaavio.

4.2 Tavarasuoja ja toimistorakennus

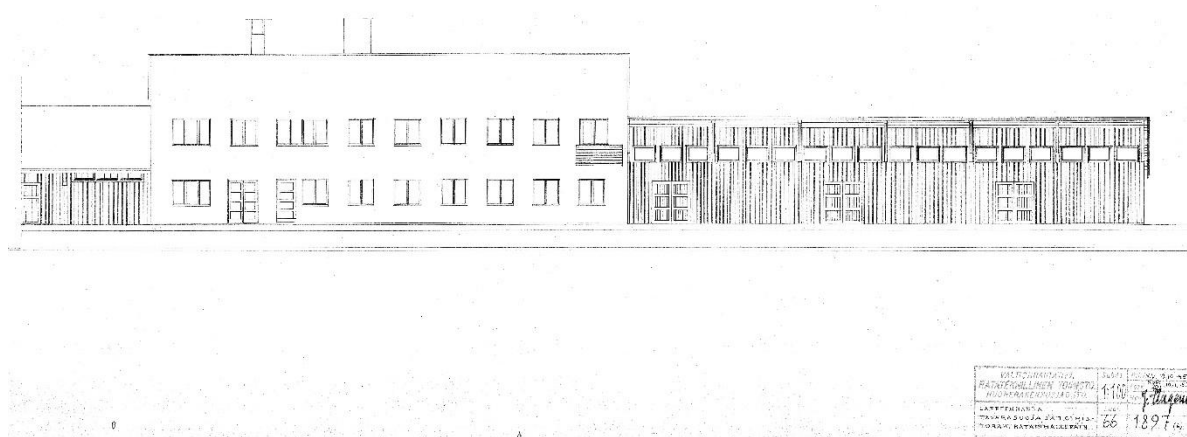
Kaksikerroksinen, sileäksi rapattu toimistorakennus on valmistunut 1950-luvun alussa. Rakennuksen molemmiin puoliin ovat puurakenteiset varasto-osat. Lastaussillat sijaitsevat radan ja pihan puolella.⁵⁰

4.2.1 Tavarasuoja ja toimistorakennus valmistumisvaiheessa

Rakennuskokonaisuuden on suunnitellut arkkitehti Jarl Ungern 1945 ja piirustuksia on päivitetty 1953. Rakennus on toteutettu piirustusten mukaisesti. Toimistorakennus edustaa 1940-50 luvun modernismia, jolle on tyypillistä yksinkertainen massoittelu, sileä rapattu julkisivupinta ja säännönmukaisesti sommitellut ikkunat. Tavarasuojat on suunniteltu tarkoituksenmukaisiksi ja asema-alueille tyypillisesti kylmiksi lautarakenteisiksi varastoiksi lämpimän kivirakenteisen toimistorakennuksen yhteyteen.

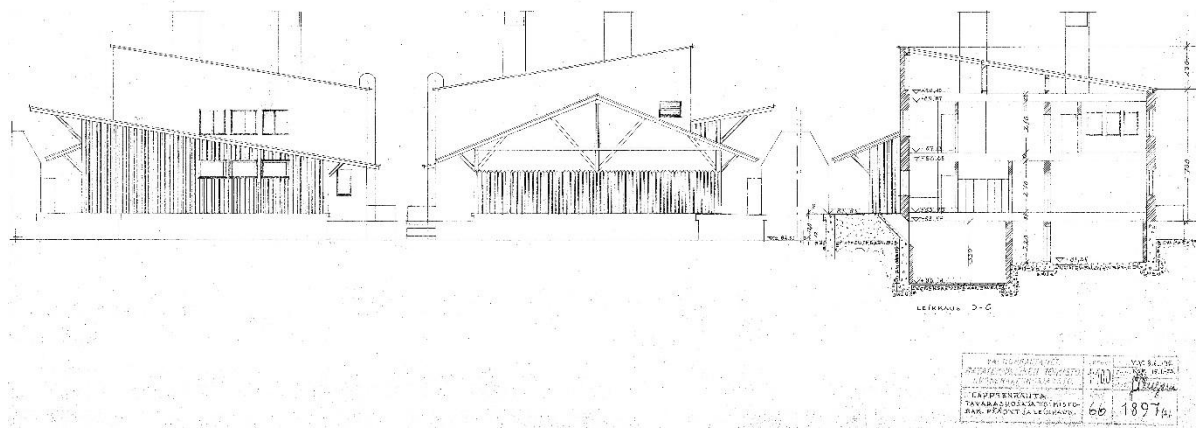


Tavarasuojan ja toimistorakennuksen piirustukset vuodelta 1945 (1953). Harjakattoinen puurakenteinen tavarasuoja on 1930-luvulta. VR:n arkisto.

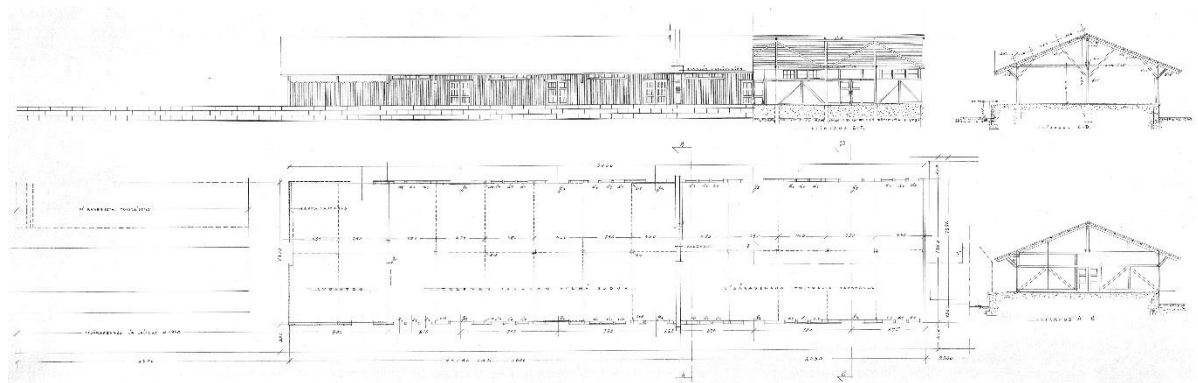


Tavarasuojan ja toimistorakennuksen piirustukset vuodelta 1945 (1953). VR:n arkisto.

⁵⁰ Kiiveri-Hakkarainen Kaija, 2006. Rakennettu Lappeenranta, kaupunginosat.



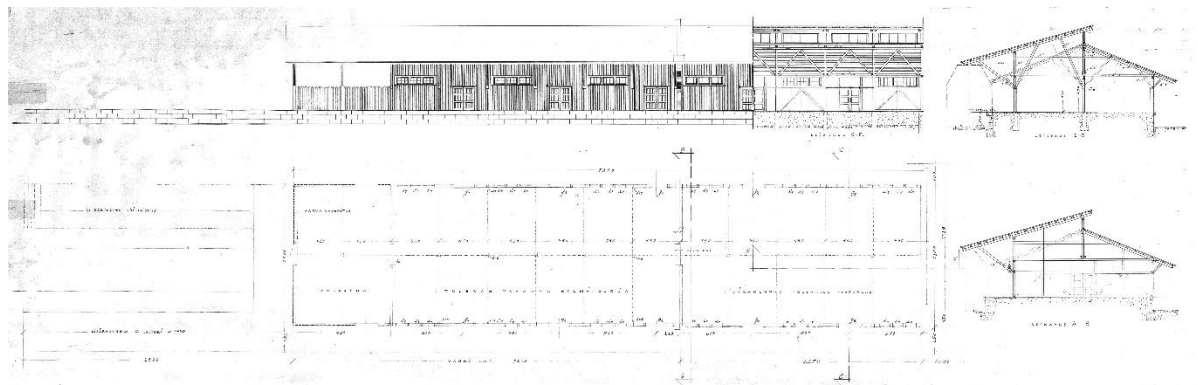
Tavarasuojan ja toimistorakennuksen piirustukset vuodelta 1945 (1953). VR:n arkisto.



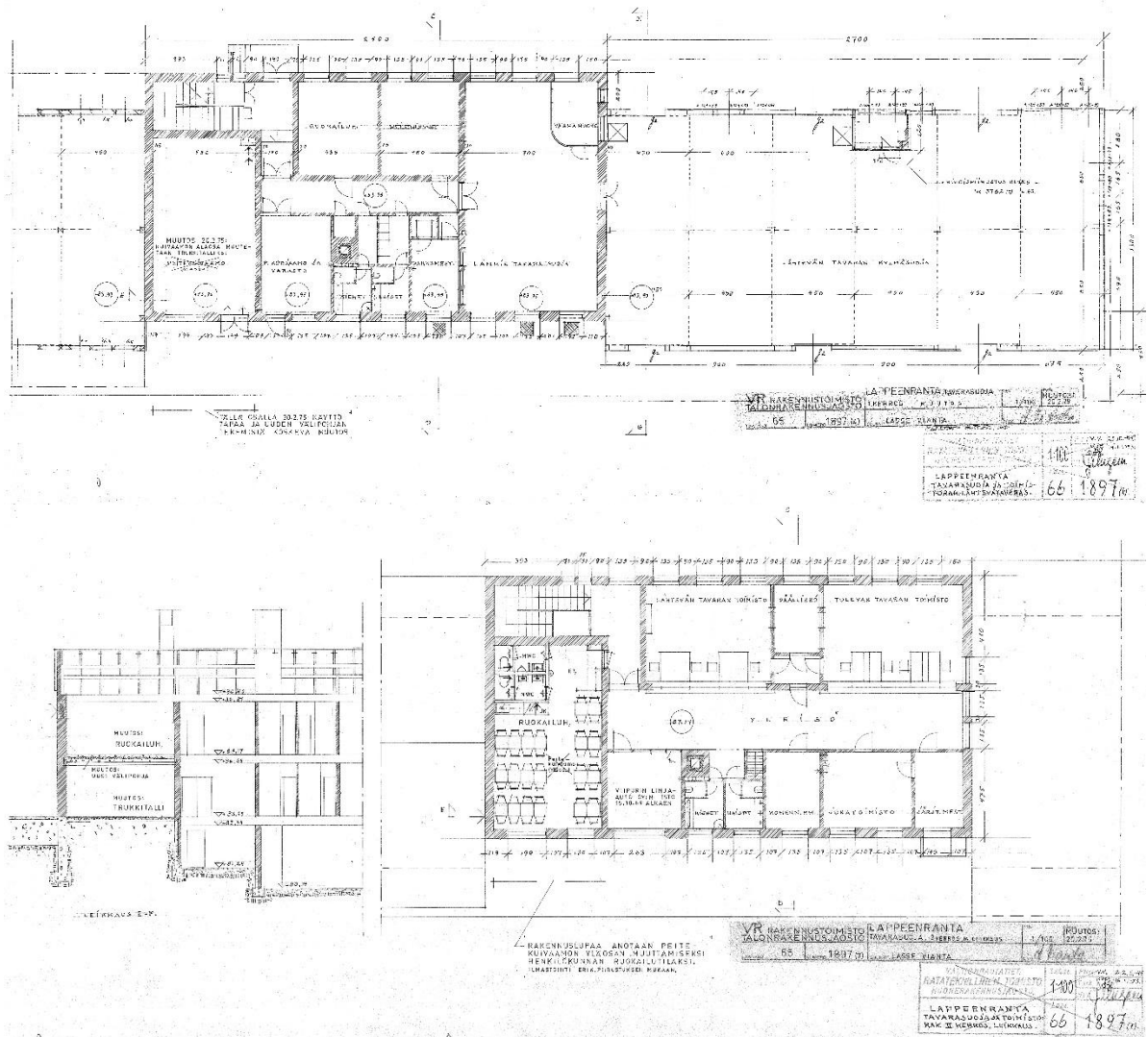
Tavarasuojan radalle 1945 (1953)

4.2.2 Keskeiset muutokset

Tavarasuojasiipeä korotettiin vuoden 1960 piirustusten mukaan pulpettikattoiseksi. 1970-luvulla toimistorakennuksen toiseen kerrokseen tehtiin työntekijöiden ruokailuhuone.



Tavarasuojan korotuksen piirustukset radan puolelle vuodelta 1960. VR:n arkisto.



Vuoden 1975 muutossuunnitelman mukaan kuivaamoon rakennettiin välipohja. Alaosa muutettiin trukkitalliksi ja yläosaan toimistokerroksen yhteyteen tehtiin ruokailuhuone. VR:n arkisto.

4.2.3 Tavarasuojaja toimistorakennus vuonna 2017

Toimistorakennuksessa on sileäksi rapatut keltaiset julkisivut ja lapekatto. Ulkopuolelta alumiiniset ikkunapuitteet ovat valkoiset. Isot ikkunat ovat kaksiruutuiset, keskeltä jaetut ja pienemmät ikkunat ovat yksiruutuisia. Ulko-ovi luoteen suuntaan on tumman ruskea. Sisäänkäynnille nousee kiviportaita lapekatteen alla. Radan puolen ulko-ovet ovat valkoiset ja kaksikerroksisen kivi-rakennuksen molemmin puolin on matalammat puurakenteiset tavarasuojat. Eteläpuoleinen osa on hieman pohjoista korkeampi ja siinä on murrettu satulakatto. Murroskohdan otsassa on tasaväleisiä 8-ruutuisia isoja ikkunoita. Pohjoisen puoleisessa tavarasuojassa on murrettu lapekate. Molempien tavarasuojien kattojen lipat ulottuvat pitkälle kattamaan tavarankäsitelaitureita. Puisten tavarasuojien julkisivut ovat ruskeaksi maalattua peiterimalautaa. Ikkunoiden vuorilaudat ovat valkoiset ja puitteet keltaiset. Räystäslaudat ja lipan kannattimet ovat valkoiset.

Aukotus rakennuksessa on hyvin kurinalaisesti ryhmitettyä. Puisissa osissa siten, että julkisivussa toistuvat kolme osaiset nauhaikkunat ja leveät ovet peräjäälkeen. Rapatun rakennuksen osan ikkunat ovat nauhamaisiin riveihin tasavälein sijoitettuja ja porrashuoneen kohdalla pieniruutuisia pystyriiviin sijoitettuja ikkunoita.



Toimistorakennus luoteesta 2017. Rakennus ja tavarasuojat ovat rungoltaan, kattomuodoiltaan ja aukotukseltaan lähes alkuperäiset. Oikeanpuoleinen 1930-luvulla rakennettu tavarasuojaja on korotettu 1960-luvun alussa. Toimisto-osan sisäänkäynnin katos on alkuperäistä suunnitelmaa leveämpi ja varasto-osien oviaukkoja on alkuperäisestä hieman levennetty.



Tavarasuojan vanhin osa, jota on korotettu. Kuvassa oikealla taustalla veturitalli. Kuvattu 2017.



Tavarasuojan vanhin osa ja toimistorakennus lännestä 2017.



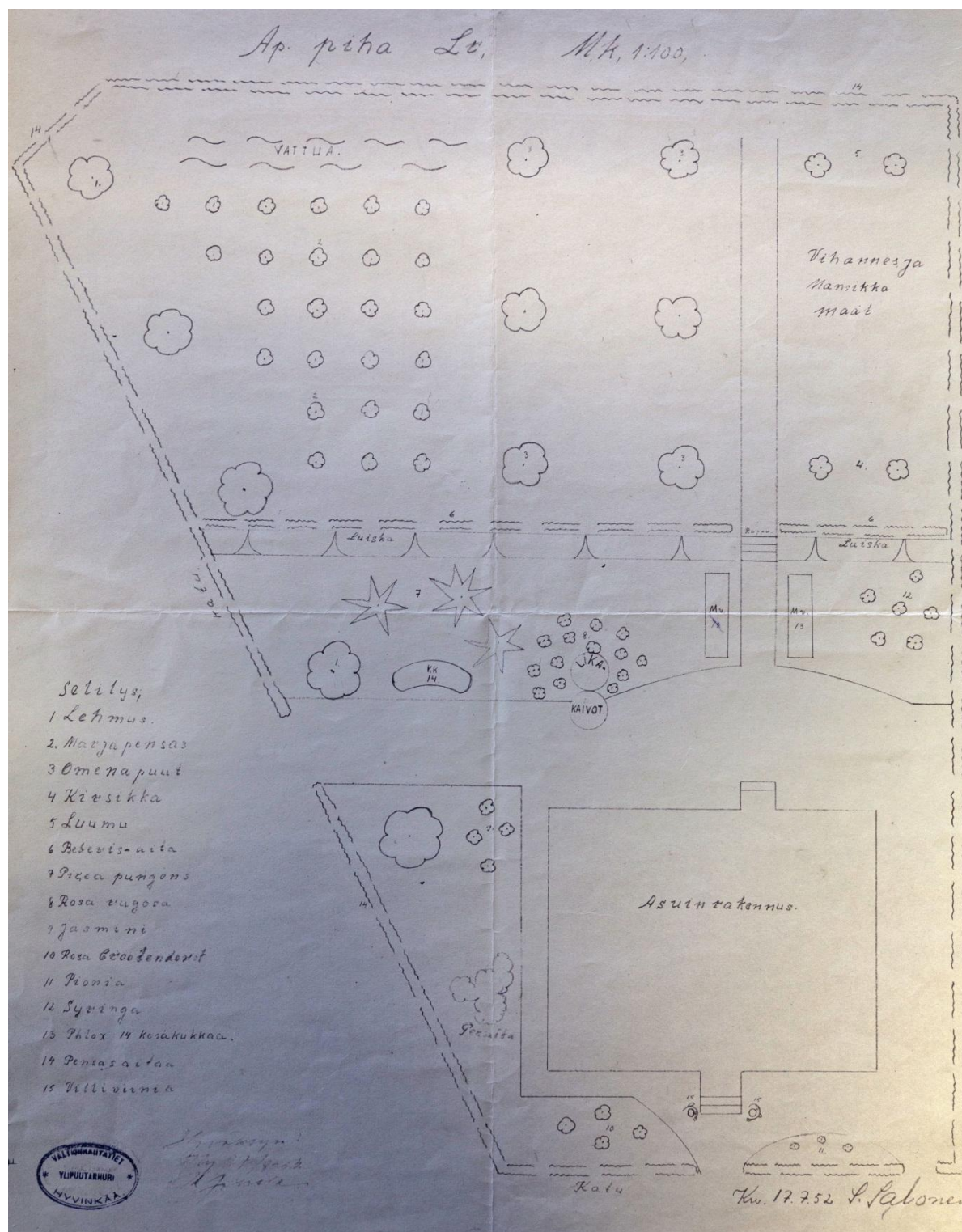
Tavarasuoja, lastauslaituri ja toimistorakennus koillisesta 2017.



Toimistorakennus, lastauslaituri ja tavarasuoja radan puolelta 2017. Alkuperäinen toisen kerroksen parveke on poistettu.

4.3 Asemapäällikön talo

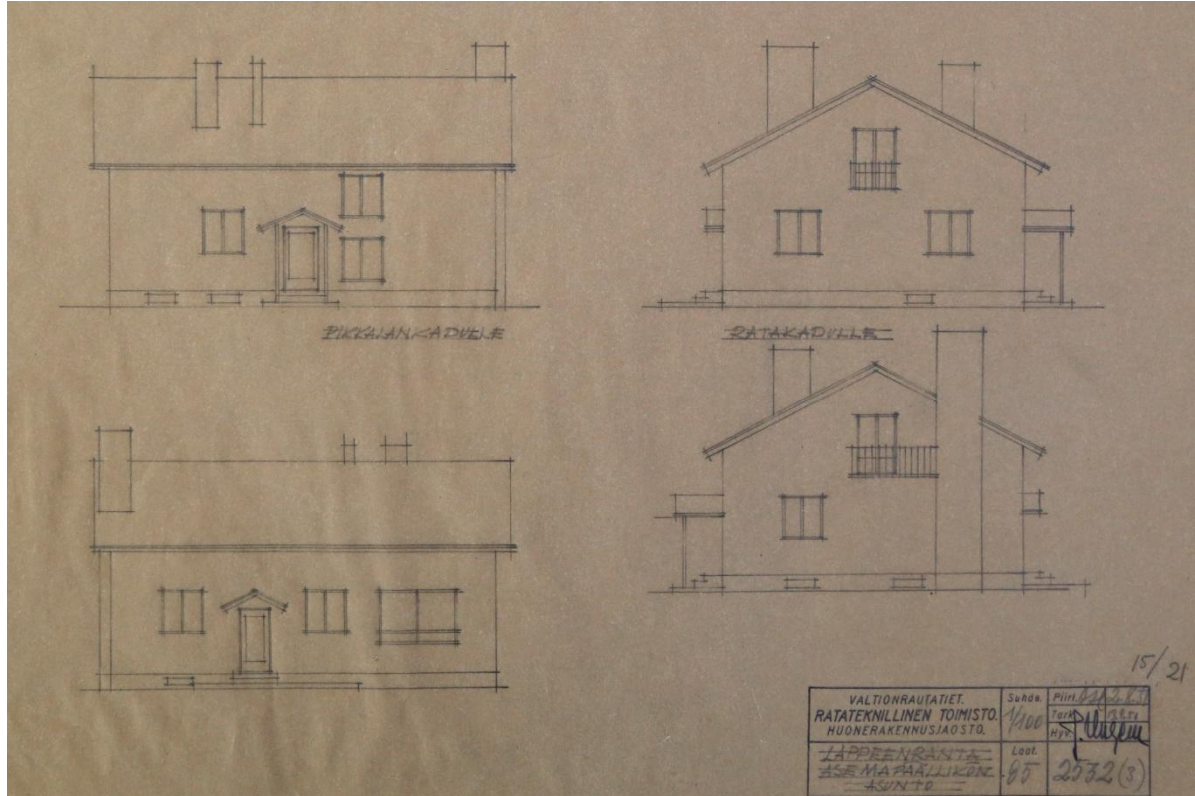
Asemapäällikön talo sijaitsee osoitteessa Oppilaankatu 13, poikkeuksellisesti erillään muusta asema-alueesta kadun vastakkaisella puolella pientalokorttelissa. Visuaalisesti rakennus on tunnistettavissa osaksi asema-aluetta ja sen 1950-luvun rakennuskantaa.



S. Salosen tekemä puistosuunnitelma asemapäällikön talolle, 1952. Hyvinkään rautatiemuseo.

4.3.1 Asemapäällikön talo valmistumisvaiheessa

Puolitoistakerroksinen, sileäksi rapattu toimistorakennus on valmistunut 1950-luvun alussa samaan aikaan toimistorakennuksen ja uudemman tavarasuojan kanssa. Asemapäällikön talon on suunnitellut arkkitehti Jarl Ungern, ja se edustaa toimistorakennuksen tavoin 1940-50 luvun rakennustyyliä, jolle tyypillistä on funktionalismin mukainen yksinkertainen massoittelu, sileä rapattu julkisivupinta ja säännönmukaisesti sommitellut ikkunat.



Asemapäällikön asunnon piirustukset vuodelta 1950. Kansallisarkisto.

4.3.2 Asemapäällikön talo vuonna 2017

Rakennuksen ulkoasu on säilyttänyt hyvin alkuperäiset piirteensä. Ulkoasultaan yksinkertaisessa, suorakaiteen muotoisessa rakennuksessa on satulakatto ja sen julkisivut ovat sileäksi rapatut ja keltaiset. Ikkunat ovat pystysuunnassa jaetut kaksiosaiset ja puitteiltaan ne ovat valkoiset. Molempia sisäänkäyntejä kattavat satulakattoiset katokset, joita kannattavat valkoiseksi maalatut pilarit, joita ei alkuperäisissä piirustuksissa ole sisäpihan puolella. Ulko-ovet on vaihdettu valkoisiksi muovipuristeoviksi. Rakennuksen kellariosa nousee hieman maanpinnan yläpuolelle ja sieltä on jokaiselle julkisivulle yksi-kaksi pientä ikkunaa. Sokkeli ja betoniportaot sisäänkäynneille ovat ruskeaksi maalatut. Pellitetyt savupiiput ovat punaiset. Pihaa reunustavat katujen puolella kookkaat vaahterat, jotka peittävät julkisivun Oppilaankadun suuntaan.



Asemapäällikön talo idästä vuonna 2017. Asema-alue sijaitsee lehmusrivin takana kadun oikealla puolella



Asemapäällikön talon ulkoasu on säilyttänyt hyvin alkuperäiset piirteensä (2017). Ulko-ovi on uusittu.

4.4 Ratakatu 17 asuinrakennus

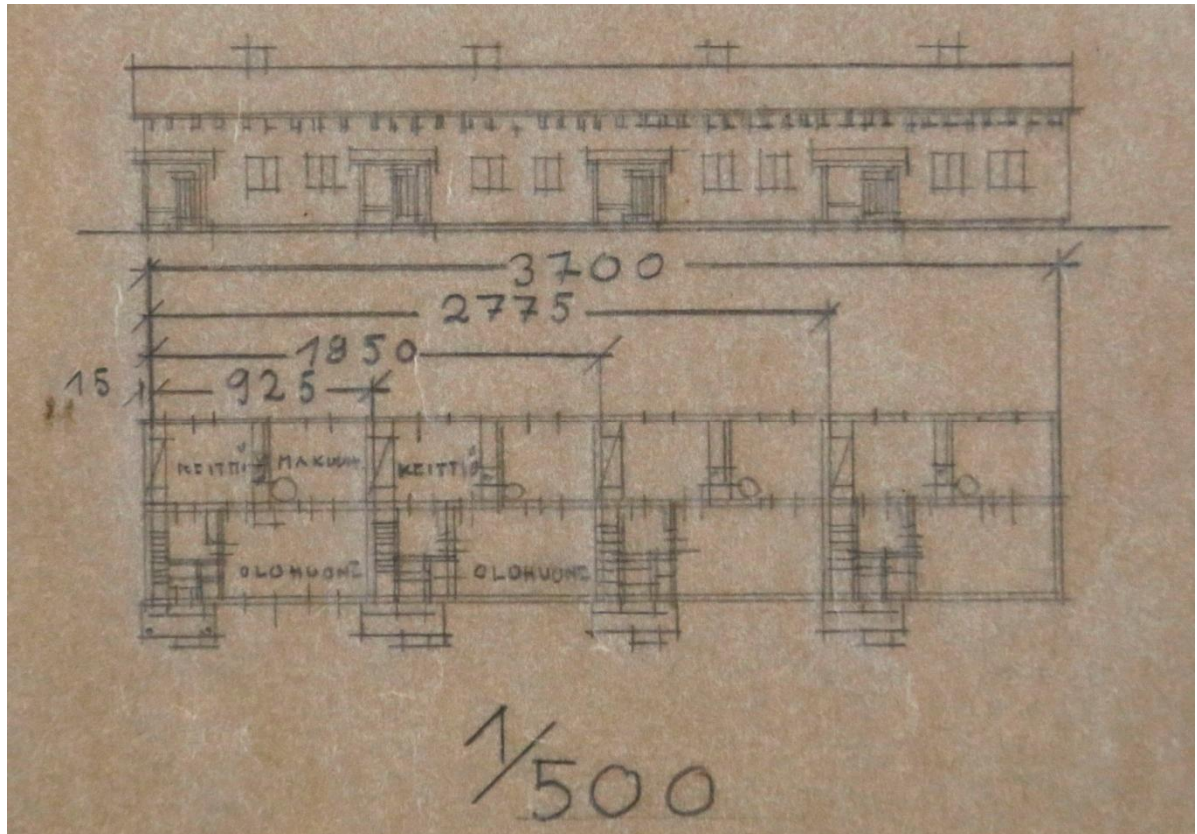
Peiterimalaudoitettu, keltaiseksi maalattu VR:n työntekijöiden asuinrakennus on vuodelta 1950. Ikkunoiden päällä on nk. haukanikkunat.⁵¹ Sijaitsee osoitteessa Ratakatu 17.

4.4.1 Ratakatu 17 asuinrakennus valmistumisvaiheessa

Rakennuksen nykytilan perusteella on pääteltävissä, että se on toteutunut piirustusten mukaisena.

4.4.2 Keskeiset muutokset

Pihan puolelle on rakennettu jokaisen sisäänkäynnin yhteyteen autokatokset, ja pihat on rajattu rivitaloasunnoille tyypillisin aidoin yksityisiksi sisääntulopihoiksi.



Ratakatu 17 asuinrakennuksen piirustukset vuodelta 1950 vahtituvan piirustusten yhteydestä. Kansallisarkisto.

⁵¹ Kiiveri-Hakkarainen Kaija, 2006. Rakennettu Lappeenranta, kaupunginosat.

4.4.3 Ratakatu 17 asuinrakennus vuonna 2017



Ratakatu 17 asuinrakennus etelästä 2017. Pulpettikattoiset autokatokset ja valkoiset säleaidat on rakennettu myöhemmin, tyylin perusteella 1980-luvun jälkeen.



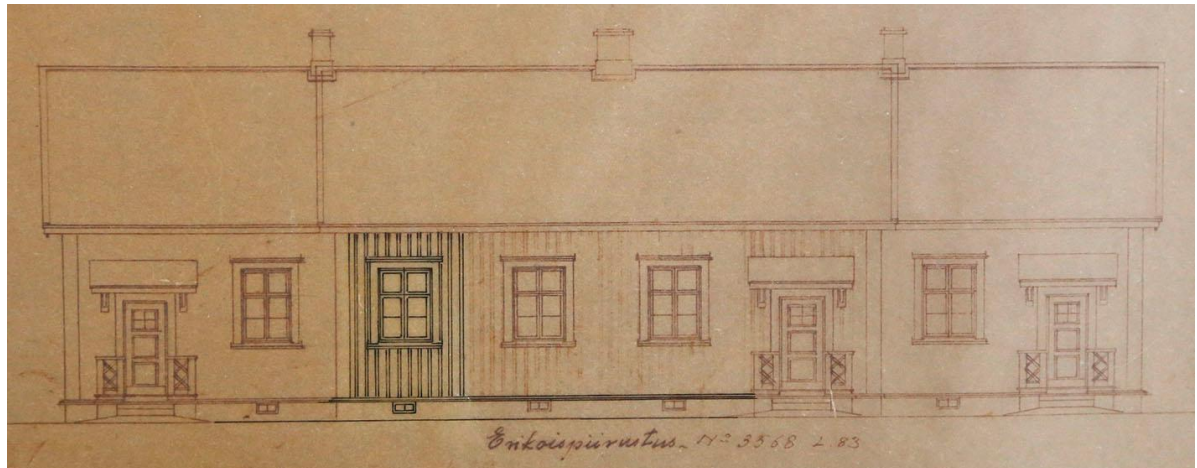
Ratakatu 17 asuinrakennus koillisesta 2017. Kadun varren julkisivu on säilynyt alkuperäisenä.

4.5 Ratakatu 15 asuinrakennus

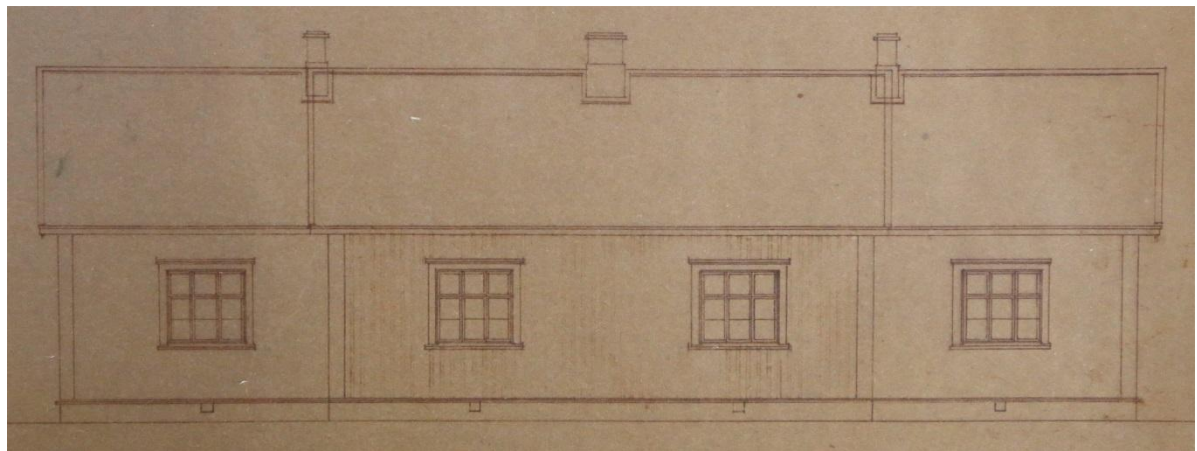
Peiterimalaudoitettu, satulakattoinen VR:n työntekijöiden pitkärunkoinen asuinrakennus on mahdollisesti 1930-luvulta. Rakennuksessa on kadun puolella yhdeksänruutuiset ikkunat.⁵² Rataprofiilikartan ja ilmakuvien perusteella asutokasarmi rakennettiin asemarakennuksen kanssa samaan aikaan. Rakennus on purettu.

4.5.1 Keskeiset muutokset

Ilmakuvien 1946 ja 1959 välillä rakennusta jatkettiin lounaispäästään.

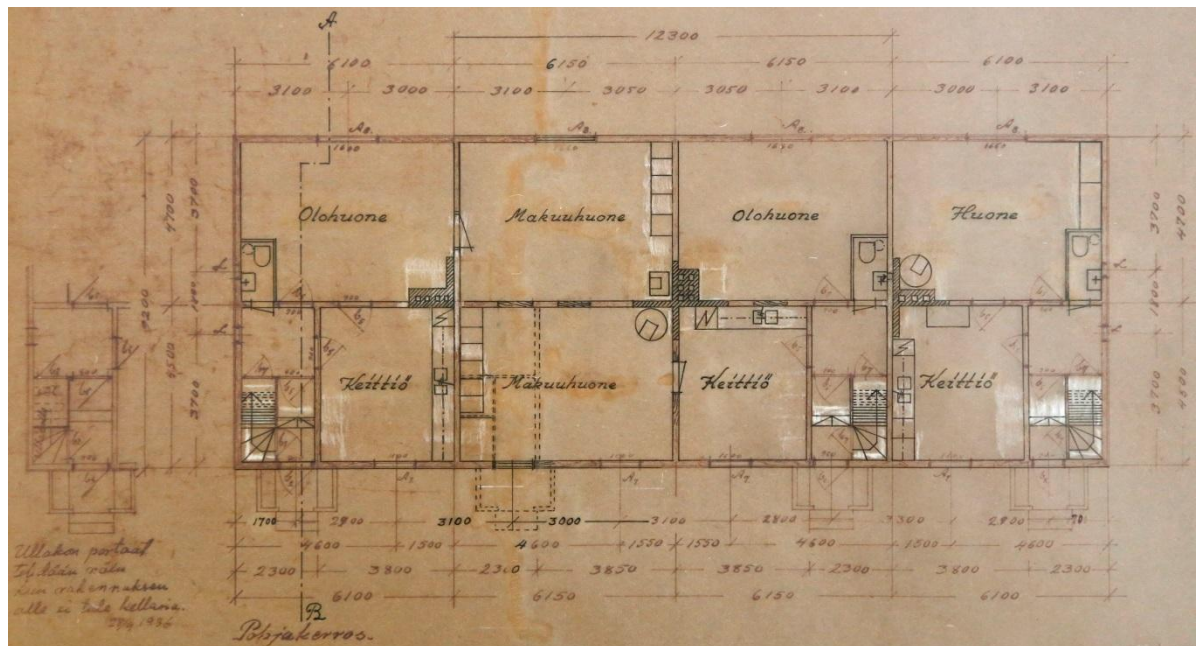


Tyyppipiirustukset, joiden mukaan Ratakatu 15 asuinrakennus todennäköisesti on tehty. Julkisivu piha-puolelle. Kansallisarkisto.



Ratakatu 15 asuinrakennuksen julkisivu kadulle. Kansallisarkisto.

⁵² Kiiveri-Hakkarainen Kaija, 2006. Rakennettu Lappeenranta, kaupunginosat.



Ratakatu 15 asuinrakennuksen pohjapiirros. Kansallisarkisto.

4.5.2 Asuinrakennus vuonna 2017

Rakennus on huonokuntoisena purettu 2010-luvulla.



Ratakatu 15 tontilla on vielä nähtävissä rakennuksen sijaintipaikka ja lounaispään kivijalka (2017).

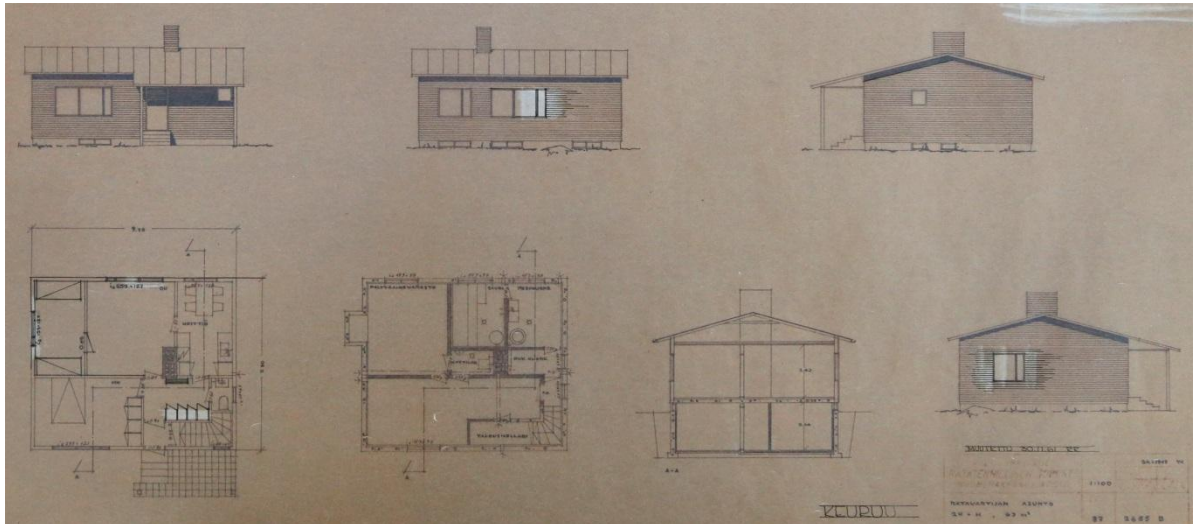
4.6 Ratakatu 13 ja 19 asuinrakennukset

4.6.1 Asuinrakennukset valmistumisvaiheessa

Nykytilanteen perusteella rakennukset toteutettiin pääpiirteissään suunnitelmien mukaisesti.

4.6.2 Keskeiset muutokset

Alkuperäisiin piirustuksiin verrattuna katemateriaali on muutettu tiilikatteeksi ja tuuletusikkunat uusittu tuuletusritilöiksi.



Ratavartijan asunnon piirustukset vuodelta 1959 ratateknillisen toimiston huonerakennusjaoston mukaan. Muutokset vuodelta 1961. Samoilla tyyppi-piirustuksilla toteutettiin asuinrakennuksia useammille asemille. Kansallisarkisto.

4.6.3 Asuinrakennukset vuonna 2017

4.6.3.1 Ratakatu 13

Selkeälinjaisen ja eleettömän rakennuksen julkisivut ovat vaaleankeltaiseksi maalattua vinovuorilaudoitusta. Ikkunat ovat puitteiltaan, karmeiltaan ja vuorilaudoiltaan valkoiset. Betonisokkeli on tummanruskea. Loiva satulakatto on tummaruskeaa profiilipeltiä ja siinä on pellitetty savupiippu. Sisäänkäynti rakennukseen on sisäpihan puolelta avokuistin kautta. Kuistia kattaa rakennuksen päärungon vesikatteen jatkettu lape, joka on tuettu pilarein nurkasta. Sisäänkäynnille johtavat betonista valetut ja punaiseksi maalatut portaat.

Asuinrakennuksen lisäksi tontilla sijaitsee autotalli, joka on pieni ja pelkistetty lautarakennus. Se on maalattu asuinrakennuksen kanssa samoilla väreillä ja sitä kattaa vastaava loiva satulakatto, kuin päärakennustakin. Pihassa on laaja sorapääällysteinen pysäköintialue ja tontilla on kasvillisuutta vain vähän. Kadun puolelle piha on tämän vuoksi täysin avoin ja se sijaitsee suoraan päättyvän Reijolankadun päätteenä leveän Ratakadun varressa.



Ratakatu 13 asuinrakennus lounaasta vuonna 2017.



Ratakatu 13 asuinrakennus lännestä vuonna 2017.

4.6.3.2 Ratakatu 19

Ratakatu 13 ja 19 päärakennukset ovat identtiset, mutta Ratakatu 19 julkisivut on maalattu ok-rankeltaiseksi. Myös piha on suojatumpi, sillä se on aidattu valkoiseksi maalatulla puuaidalla ja kasvillisuutta on runsaammin. Ratakatu 19:sta ei ole päärakennuksen lisäksi muita rakennuksia.



Ratakatu 19 asuinrakennus lounaan suunnasta vuonna 2017.



Ratakatu 19 asuinrakennus lännestä vuonna 2017.



Ratakatu 19 asuinrakennus koillisen suunnasta vuonna 2017.

4.7 Matkakeskusrakennus

Viime vuosikymmenten pyrkimys on ollut yhdistää eri liikennemuodot yhä tiiviimmin. Jo 1970-luvulla rautatieasema ja linja-autoasema yhdistettiin muun muassa Seinäjoella, Varkaudessa ja Imatralla, 1980-luvulla Oulussa ja Pieksämäellä. 1990-luvulla keskityttiin asemien korjauksiin ja uudenlaisten matkakeskusten suunnitteluun.⁵³

Matkakeskuskolossien vastapainoksi on viime aikoina tarvittu myös pikkuasemia. Paviljonkimaiset, keveät rakennukset muuntelevat alkuaikojen linja-autoasemiin vakiintuneita arkkitehtuuripiirteitä innovatiivisella tavalla. Arkkitehtitoimiston Timo Vuoren Lappeenrannan asema valmistui 2004.⁵⁴ Tämän jälkeen vanha linja-autoasema purettiin Lappeenkadun tieltä ja matkahuoltotoiminnot siirtyivät uuteen rakennukseen rautatieaseman viereen.

4.7.1 Matkakeskusrakennus vuonna 2017

Matkakeskuksen ulkomuoto on selkeä matala suorakaide, jossa on loiva satulakatto. Erityispiirteenä on päädyssä sijaitseva, pitkä teräs-lasi katos sekä päärungossa esiin tuotu liimapuura-kenne. Julkisivuväritys on punaruskeavoittoinen punatiilen ja petsatun ruskean puun myötä ja siihen on yhdistetty tummanharmaaksi maalattua terästä ja lasia.

Matkakeskus on suunniteltu hyvin edustamaan oman aikansa tyyliä, mutta johon on otettu vaikutteita läheisyydessä sijaitsevasta tavaravarastojen arkkitehtuurista ja mittakaavasta. Puura-kenne on tuotu voimakkaasti näkyville ja pitkät lipat suojaavat kulkijoita ja pysäköityjä autoja.



Matkakeskusrakennus pohjoisesta vuonna 2017.

⁵³ Niskanen Riitta, 2006. Linja-autoasemat. Teoksessa: Lähdön ja saapumisen paikat. Suomen Kotiseutuliitto, 2006.

⁵⁴ Niskanen Riitta, 2006. Linja-autoasemat. Teoksessa: Lähdön ja saapumisen paikat. Suomen Kotiseutuliitto, 2006.



Matkakeskusrakennus lännestä vuonna 2017.



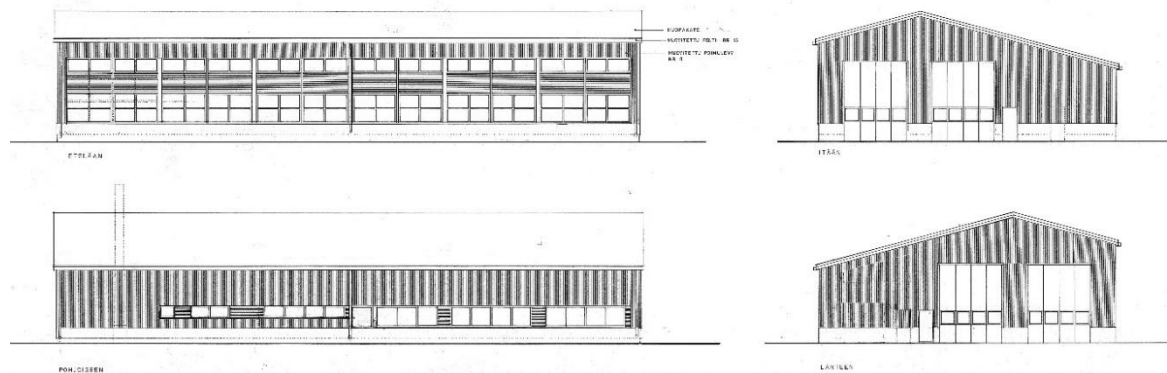
Matkakeskusrakennus etelästä vuonna 2017.

4.8 Veturitalli

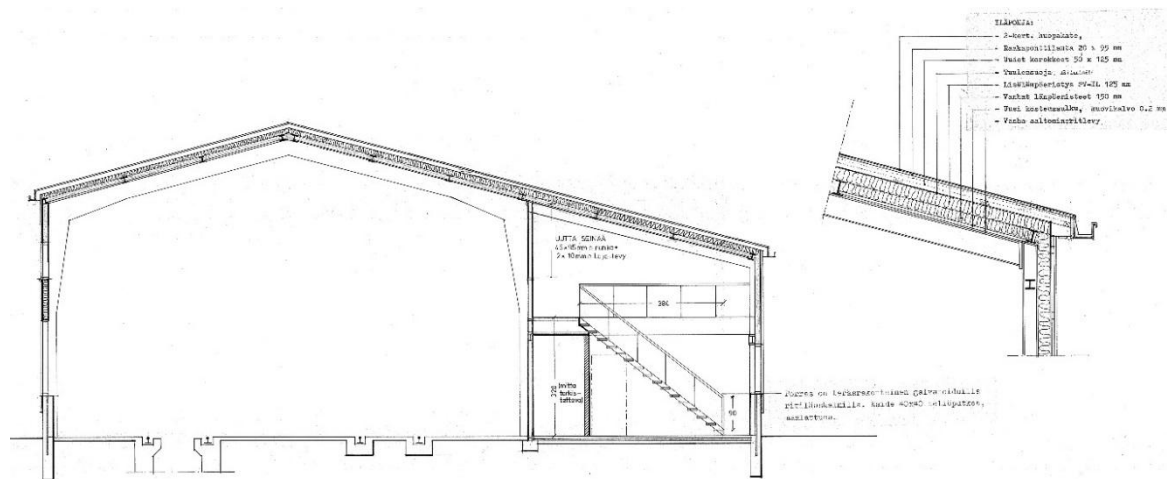
Veturitalli on valmistunut vuonna 1984.

4.8.1 Veturitalli valmistumisvaiheessa

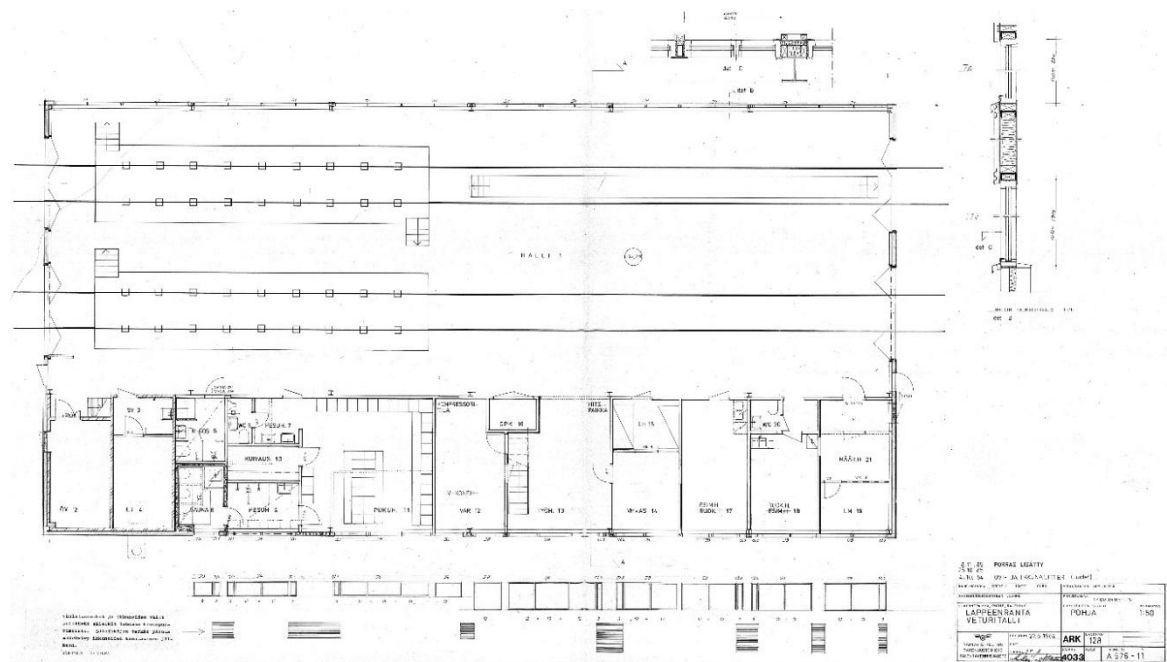
Rakennuksen nykytilan perusteella se on toteutettu suunnitelman mukaisena.



Veturitallin julkisivupiirustukset vuodelta 1984. VR:n arkisto.



Veturitallin leikkauskuva vuodelta 1984. Porras lisäty 1985. VR:n arkisto.



Veturitallin pohjapiirustus vuodelta 1984. Porras lisäty 1985. VR:n arkisto.

4.8.2 Veturitalli vuonna 2017

Kookas suorakaiteen muotoinen rakennus on vuorattu vaalean ruskealla poimupellillä. Päädyssä on korkeat veturien mentävät ovet ja pitkillä sivuilla ikkunat nauhamaisissa riveissä. Ikkunapuitteet ja metalliovet ovat vaalean harmaat ja korkea sokkeli on maalaamatonta betonia. Epäkesko, loiva satulakatto laskee matalammalle luoteen suuntaan ja rakennus on korkeampi radan puolelta.



Veturitalli idästä vuonna 2017.



Veturitalli lounaasta vuonna 2017.

4.9 Reijolan talo ja pihapiiri

Reijolan suvulle vuodesta 1721 kuulunut tila sijaitsee rautatieaseman eteläpuolella, rautatien ja Reijolan teollisuusalueen puristuksissa. Reijola on Kourulanmäen kylän vanha kantatila, joka on Lappeenrannan historian kannalta erityisen arvokas. Tilan maille keskittyi Lappeenrannan kaupungin eteläpuolinen työläisasutus 1800-luvun lopulta lähtien, mm. nykyinen Tykki rakennettiin Reijolan lehmälaitumien paikalle. Reijolan vanha pihapiiri, johon kuuluu päärakennus vuodelta 1915 sekä navetat ja aitat, on edelleen hyvin säilynyt. Komea päärakennus edustaa myöhäistä jugendia kauniine erkkereineen, koristeltuine ikkunanpuitteineen ja pieniruutuisine ikkunoineen. Navetan takana on vanha kellari sekä vilja-aitta. Talon välittömässä läheisyydessä olevat maa-alueet ovat varastointi- ym. väliaikaikäytössä. Alueella on näin ollen useita väliaikaisia suojia ja katoksia. Entinen pääportti on hiekkatienä säilyneen ja kookkaiden lehtipuiden reunustaman vanhan Viipurintien puolella. Tien toisella puolella, pihapiirin koillispuolella on Nurmipuisto 1 (entinen Kiili).⁵⁶

Kiilin rakennuskanta on purettu. Inventoinnissa vuodelta 2006 kohdetta kuvataan seuraavasti: Nurmipuisto 1 (entinen Kiili) sijaitsee Reijolan kantatilan koillispuolella. Päärakennus on 1930-luvun tyylinen kookas, leveärunkoinen asuinrakennus, jossa on ns. kissanpenkit lappeissa sekä peiterimavuoraus. Pihasivuilla on matala kolmilappeinen umpikuisti sekä pulpettikattoinen frontoni. Lisäksi pihassa on sementtitiilinen piharakennus. Rakennukset ovat nykyisin tyhjillään ja ympärillä oleva vanha puutarha on villiintynyt. Viipurintie kulki vuoden 1893 venäläisessä topografikartassa sekä edelleen 1920 julkaistussa Lappeen kartassa Nurmipuisto 1:n (vuoden 1920 kartassa tilan nimenä Kiili) ja Reijolan kantatilan välillä. Tielinja on edelleen nähtävissä talojen välillä.⁵⁷

4.9.1 Keskeiset muutokset

Tämän työn yhteydessä ei ole ollut käytettävissä talon alkuperäisiä piirustuksia. Tyyliiltään rakennuskanta on alkuperäisen kaltainen ja pihapiirin rakennusten rajaama ydin on säilyttänyt hyvin alkuperäisen luonteensa. Vanhan Viipurintien osuus sivuaa edelleen pihapiiriä, mutta päättyy 1960-70-luvun ratkaisujen seurauksena liiketilan seinään.

4.9.2 Reijolan talo ja pihapiiri vuonna 2017

Puolitoistakerroksisen päärakennuksen julkisivut ovat valkoiseksi maalattua vaakapaneelia alkuperäisen osalta ja pystypaneelia kerroslistan yläpuolisilta osin. Jykevä perustus on ladottu lohkokivistä kahteen kerrokseen. Jyrkkä ja monimuotoinen satulakatto on ruskeaksi maalattua, saumapeltiä, jossa on jalkarännit. Rakennuksen sisäpihan puolella on päädyssä poikkipääty, joka ei nouse aivan harjalle saakka. Tympanoissa on jugend-tyyliset koristeet. Sisäänkäynti tulee samaan linjaan poikkipäädyn kanssa, mutta sitä kattaa jatkettu lape. Koillisen suuntaan julkisivu on symmetrinen siten, että keskellä on pieni erkkeri, jota kattaa räystäälle kaarevasti laskeva aumattu katto. Erkkerin päällä päärunгон vesikatossa on lapekatteinen kattolyhty. Sen molemmin puolin on kookkaat frontonit, joissa on tympanon koristeet. Ikkunat ovat T-ruutuiset, joissa ylin ruutu on jaettu pystysuunnassa neljään ruutuun. Ikkunoita reunustavat päällä aedikulakehykset, jotka on maalattu harmaaksi samoin kuin kerroslista ja nurkkalaudat. Ikkunanpuitteet ovat valkoiset.

Päärakennus, riviaitta ja navetta rajaavat tiiviin pihapiirin, jonne saavutaan punatiilestä muuratujen portinpielten välistä. Pihapiiri on jäänyt uuden rakentamisen myötä hankalalle alueelle maisemallisesti.

⁵⁶ Kiiveri-Hakkarainen Kaija, 2006. Rakennettu Lappeenranta, kaupunginosat.

⁵⁷ Kiiveri-Hakkarainen Kaija, 2006. Rakennettu Lappeenranta, kaupunginosat.



Reijolan pihapiiriä pohjoisesta kohti etelää vuonna 2017. Kuvassa vasemmalla vanhaa Viipurintien pohjaa, joka päättyy liikerakennusten alueelle.



Reijolan pihapiiriä radan suunnasta vuonna 2017.



Reijolan talo luoteesta 2017.



Reijolan pihapiirin navetta 2017.



Reijolan pihapiirin aitta 2017.



Reijolan pihapiirin riviaitta 2017.



Kiilin entistä pihapiiriä 2017.

5. OMINAISPIIRTEET JA ARVOT

5.1 Arviointikriteerit

Rakennusten ja ympäristön arvoja on tarkasteltu rakennushistoriallisesta, historiallisesta ja kaupunkikuvallisesta näkökulmasta. Arvioinnissa on kiinnitetty huomiota harvinaisuuteen, tyyppillisyyteen, edustavuuteen, alkuperäisyyteen, historialliseen todistusvoimaisuuteen ja historialliseen kerrostuneisuuteen. Rakennusten ja ympäristön muutosvaiheita on kuvattu tarkemmin raportin alkuosassa.

5.2 Asemarakennus

5.2.1 Rakennustaiteelliset arvot

Asemarakennus on edustava esimerkki 1930-luvun puu asema-arkkitehtuurista ja lajityyppinsä rakentamistavasta ja tyylistä. Rakennuksen ulkoasussa ilmenee hyvin sen alkuperäinen käyttö ja arkkitehtuuri. Lisäosat heikentävät rakennushistoriallista arvoa, mutta ne ovat helposti havaittavissa myöhemmin toteutetuiksi. Sisätiloissa tehtyjen muutosten seurauksena sisätilojen alkuperäisyyteen liittyvät rakennushistorialliset arvot ovat merkittävästi heikentyneet.

5.2.2 Historialliset arvot

Asemarakennus ilmentää rautatieliikenteen monipolvista kehittymistä Lappeenrannassa. Rakennus on valmistumisestaan saakka toiminut asemarakennuksena.

5.2.3 Kaupunkikuvalliset arvot

Asemarakennuksen kaupunkikuvalliset arvot rautatieaseman rakennuskokonaisuuden tärkeimpänä osana ovat suuret. Keskustasta pohjoisen suunnalta rautatieasemalle saavuttaessa asemarakennus näkyy kevyenliikenteen väylän päätteenä jo kaukaa. Diagonaalinen yhteys pohjoiseen kaupungin suuntaan on ollut aina avoin. Yhteys asemarakennukselta luoteen suuntaan on myöhemmän rakentamisen myötä katkennut. Lehmusrivit rajaavat asema-alueen selkeäksi kaupunkikuvallisesti tunnistettavaksi kokonaisuudeksi, jonka maisemallisesti keskeisimmällä paikalla asemarakennus sijaitsee.

5.3 Tavarasuoja ja toimistorakennus

5.3.1 Rakennustaiteelliset arvot

Tavarasuoja ja toimistorakennus on laadukas esimerkki 1940-1950-luvun käytännöllisestä arkkitehtuurista. Rakennus on säilynyt hyvin alkuperäisessä asussaan ja edustaa modernismia.

5.3.2 Historialliset arvot

Rakennuksessa ilmenee ja jatkuu alkuperäinen tai sitä vastaava käyttö. Rakennus on osa rautatieaseman rakennettua kokonaisuutta ja kertoo osaltaan rautatieliikenteen kehittymisestä Lappeenrannassa.

5.3.3 Kaupunkikuvalliset arvot

Tavarasuoja- ja toimistorakennus hahmottuu hiekkakenttineen kaupunkikuvassa asema-alueen muista toiminnoista sekä asemarakennuksesta ja sen puistosta hieman erillään olevana kokonaisuutena. Lehmusrivit eivät jatku tavarasuojalle ja toimistorakennukselle saakka, mutta rakennus on kuitenkin jatkumoa koillinen-lounas-suuntaista asema-aluetta.

5.4 Asemapäällikön talo

5.4.1 Rakennustaiteelliset arvot

Rakennuksella on harvinaisuuteen liittyvää rakennushistoriallista arvoa Lappeenrannan asema-alueen ainoana asemapäällikön talona. Käyttötarkoituksen ymmärrettävyyttä vähentää sijainti erillään muusta rautatieaseman rakennuskannasta. Modernin tyylin ja rapatun julkisivun perusteella rakennus liittyy tavarasuoja ja toimistorakennukseen kadun toisella puolella. Rakentamisajankohdansa puolesta myös Ratakatu 17 asuinrakennukseen. Asemapäällikön talon uusitut osat heikentävät sen alkuperäisyyteen liittyviä rakennushistoriallisia arvoja.

5.4.2 Historialliset arvot

Rakennuksessa ilmenee ja jatkuu alkuperäistä vastaava käyttö. Käyttötarkoituksen ymmärrettävyyttä kuitenkin vähentää sijainti erillään muusta rautatieaseman rakennuskannasta. Rakennus kertoo osaltaan rautatieliikenteen kehittymisestä Lappeenrannassa.

5.4.3 Kaupunkikuvalliset arvot

Rakennus sijaitsee tärkeällä paikalla katujen kulmauksessa, mutta irrallaan rautatiealueen muusta rakennuskannasta. Sen vuoksi se ei ole tunnistettavissa osaksi asemaympäristöä.

5.5 Ratakatu 17 asuinrakennus

5.5.1 Rakennustaiteelliset arvot

Ratakatu 17 edustaa ajalleen luonteenomaista työntekijöiden työläisasuntoarkkitehtuuria. Rakennus on säilynyt melko hyvin alkuperäisessä asussaan. Ratakatu 17 liittyy rakentamisajankohtansa ja tyyliinsä puolesta asema-alueen rakennuksista tavarasuojan ja toimistorakennukseen sekä asemapäällikön taloon. Rakennus on keskeinen osa rautatieaseman työntekijöiden asumisen aluetta.

5.5.2 Historialliset arvot

Rakennuksessa ilmenee alkuperäinen, harvinaistuva rakennustyyppi ja jatkuu sitä vastaava käyttö. Asuinrakennus ilmentää rautatiealueiden kokonaisvaltaista suunnittelua, jossa aseman lisäksi rakennettiin asunnot virkailijoille ja työntekijöille.

5.5.3 Kaupunkikuvalliset arvot

Rakennus on selkeästi tunnistettava osa asemaympäristöä sijoituessaan pitkänä rakennuksena alueelle muun asema-alueen rakennuskannan tapaan radan suuntaisesti. Asuinalueen istutusalue on kooltaan ja sijainniltaan pysynyt pääpiirteissään muuttumattomana, mutta nykyisin alue on melko hoitamaton laskien alueen visuaalista arvoa.

5.6 Ratakatu 13 ja 19 asuinrakennukset

5.6.1 Rakennustaiteelliset arvot

Ratakatu 13 ja 19 asuinrakennusten rakennushistorialliset arvot liittyvät ajalle tyypilliseen korutomaan ja järkipäraseen tyyliin sekä rakentamistapaan. Identtiset rakennukset on toteutettu tyyppipiirustusten mukaan. Rakennukset ovat kohtalaisen hyvin säilyneet ja työntekijäasuntoina ne edustavat harvinaistuvaa rakennustyyppiä. Rakennukset liittyvät olennaisena osana rautatieaseman työntekijöiden asumisen alueeseen.

5.6.2 Historialliset arvot

Rakennuksissa ilmenee alkuperäinen, harvinaistuva rakennustyyppi ja jatkuu sitä vastaava käyttö. Asuinrakennukset ilmentävät rautatiealueiden kokonaisvaltaista suunnittelua, jossa aseman lisäksi rakennettiin asunnot virkailijoille ja työntekijöille.

5.6.3 Kaupunkikuvalliset arvot

Rakennukset ovat kaupunkikuvallisesti osa asemaympäristöä ratakatu 17 asuinrakennuksen tapaan. Lehmusrivit nivovat asuinalueen ja sen rakennuksia yhteen, mutta asuinalue ei ole tiiviissä yhteydessä asemarakennukseen ja sen puistoon vähentäen asuinalueen kaupunkikuvallista arvoa osana asema-alueen.

5.7 Matkakeskusrakennus

5.7.1 Rakennustaiteelliset arvot

Matkakeskus on rakennettu äskettäin ja sen rakennushistoriallisia arvoja on vaikea arvioida. Se on kuitenkin suunniteltu hyvin paikkaan sopivaksi. Rakennus liittyy arkkitehtuuriltaan tavarasuojan ja toimistorakennukseen, mutta tämän päivän tyyliin sopivin keinoin.

5.7.2 Historialliset arvot

Matkakeskusrakennus kertoo joukkoliikenteen kehityksestä Lappeenrannassa 2000-luvulla. Muutoin sille ei ole ehtinyt muodostua vielä historiallisia arvoja.

5.7.3 Kaupunkikuvalliset arvot

Alueen uusin rakennus, matkakeskusrakennus, sijoittuu asema-alueella asemarakennuksen ja asuinalueen väliselle aiemmin rakentamattomalle alueelle. Rakennus yhtenäistää asema-alueen vaikkakin rakennuksella itsessään ei ole erityistä kaupunkikuvallista arvoa.

5.8 Veturitalli

5.8.1 Rakennustaiteelliset arvot

Veturitalilla rakennushistorialliset arvot ovat vaatimattomat.

5.8.2 Historialliset arvot

Rakennuksessa ilmenee ja jatkuu alkuperäinen tai sitä vastaava käyttö. Rakennus on osa rautatieaseman rakennettua kokonaisuutta ja kertoo osaltaan rautatieliikenteen kehityksestä Lappeenrannassa.

5.8.3 Kaupunkikuvalliset arvot

Veturitali sijoittuu muista asema-alueen toiminnoista sivuun alueen lounaisimpaan osaan. Se ei hahmotu kaupunkikuvallisesti osaksi asema-alueen muita rakennuksia.

5.9 Reijolan talo ja pihapiiri

5.9.1 Rakennustaiteelliset arvot

Reijolan pihapiirin rakennuksilla on suuri rakennustaiteellinen arvo. Vastaavanlaisia pihapiirejä on säilynyt Lappeenrannan keskustan alueella vain vähän. Rakennus on edustava esimerkki rakennusaikansa rakentamistavasta ja tyylistä. Rakennukset ovat säilyneet melko hyvin ja niissä ilmenee alkuperäinen käyttötarkoitus, materiaalit ja arkkitehtuuri.

5.9.2 Historialliset arvot

Reijolalla on historiallista arvoa Kourulanmäen kylän vanhana kantatilana, jonka maille Lappeenrannan kaupunki on rakennettu 1800-luvun lopulta lähtien. Pihapiirin rakennukset ovat hyvin säilyneet, vaikka lähiympäristö onkin rajusti muuttunut. Rakennuksilla on historiallista arvoa jo lähes kokonaan tältä alueelta puretun vanhan Viipurintien varrella sijainneista pihapiireistä.

5.9.3 Kaupunkikuvalliset arvot

Reijolan talo ja pihapiiri itsessään omaa kaupunkikuvallista arvoa, mutta rakennus ja sen pihapiiri on jäänyt myöhemmän liikerakentamisen puristuksiin. Asema-alueelta katsottaessa tila ei hahmotu osaksi asema-alueen kokonaisuutta sijoittuessaan etäälle ratapihan toiselle puolelle eikä se kytkeydy luontevasti asema-alueen toimintoihin.

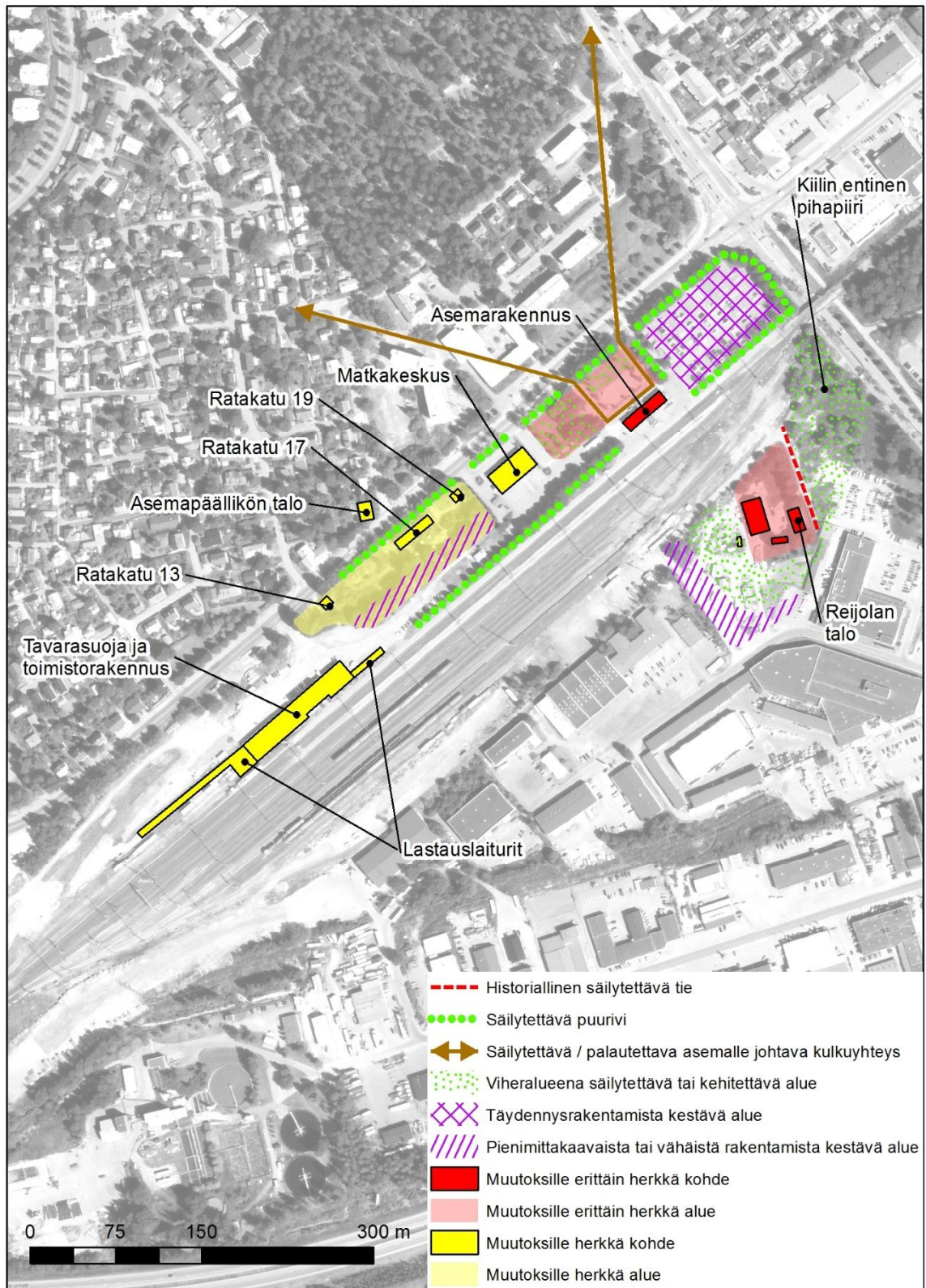
6. JOHTOPÄÄTÖKSET

Tämän selvityksen perusteella rakennuksista muutoksille erittäin herkkiä ovat asemarakennus ja Reijolan pihapiirin päärakennus, riviaitta ja navetta. Reijolan pihapiiriä pidetään myös muutoksille erittäin herkkänä alueena sen edustaessa alkuperäistä vanhan Viipurintien varrella sijaitsevaa pihapiiriä ja vanhaa kantatila. Asemarakennuksen lähiympäristö on muutoksille erittäin herkkää aluetta ja asemalle johtavat kulkuyhteydet tulee säilyttää ja mahdollisuuksien mukaan palauttaa. Reijolan talon ja asemarakennuksen lähiympäristöt tulee säilyttää tai kehittää viheralueena. Asema-aluetta kehystävät lehmusrivit ovat oleellinen osa aluetta ja ne tulee alueella säilyttää.

Muutoksille herkkiä kohteita ovat asema-alueen toimintaan liittyvät rakennukset, jotka ilmentävät rautatiealueiden kokonaisvaltaista suunnittelua. Veturitalli on osa rautatieaseman rakennettua kokonaisuutta, mutta sen rakennushistoriallisten arvojen ollessa vaatimattomat ja sijoittuessaan kaupunkikuvallisesti erilleen muista asema-alueen rakennuksista, veturitallia ei pidetä muutoksille herkkänä kohteena.

Reijolan pihapiirin eteläisimmät osat kestävät pienimittakaavaista tai vähäistä rakentamista. Rakentamisen tulee liittyä Reijolan alueella toiminnoiltaan ja arkkitehtuuriltaan Reijolan pihapiirin vanhoihin rakennuksiin. Asema-alueen asuinalue on muutoksille herkkää, mutta mahdollistaa täydennysrakentamisen. Rakentamisen tulee liittyä asumisen toimintoihin.

Asema-alueella täydennysrakentamista kestäviä alueita ovat parkkialue sekä tavarasuojan ja toimistorakennuksen läheinen ja rakennuksen lounaispuolinen alue.



Asema-alueen arvot.

7. LÄHTEET

ARKISTOLÄHTEET:

- Hyvinkään rautatiemuseo: rataprofiilikirjat, puistosuunnitelmat
- Kansallisarkisto: rakennuspiirustukset
- Lappeenrannan kaupunki / Maaomaisuuden hallinta: viistoilmakuvat
- Lappeenrannan museot: kuva-arkisto
- Maanmittauslaitoksen arkisto: vanhat ilmakuvat
- Museoviraston arkistolähteet
- VR:n arkisto: rakennuspiirustukset

PAINETUT LÄHTEET:

- Kiiveri-Hakkarainen, Kaija. Rakennettu Lappeenranta. Kaupunginosat. Etelä-Karjalan museon julkaisusarja nro 28. Lappeenranta. 2006.
- Tmi Lauri Putkonen. Tengbom Eriksson Arkkitehdit Oy. Lappeenrannan keskustan osayleiskaava. Rakennetun kulttuuriympäristön selvitys. 17.12.2013.
- Museovirasto, Rautatierakennusten korjausohjeet 1
- Museovirasto 2005. Aseman puisto ja pihat. Asema-alueiden hoito-ohje. Rakennushistorian osasto, 2005.

KIRJALLISUUS:

- Huvila Pirjo, 2006. Rautatieasemat. Teoksessa: Lähdön ja saapumisen paikat. Suomen Kotiseutuliitto, 2006.
- Korpela Kari, 2006. Matkakeskus. Teoksessa: Lähdön ja saapumisen paikat. Suomen Kotiseutuliitto, 2006.
- Niskanen Riitta, 2006. Linja-autoasemat. Teoksessa: Lähdön ja saapumisen paikat. Suomen Kotiseutuliitto, 2006.
- Poutvaara, Matti 1959. Lappeenranta.
- Pöyry Finland Oy, 2013. Armilan koulun rakennushistoriaselvitys. Lappeenrannan kaupunki.
- Rautatiehakemisto 1947. Sisämaan Kirjapaino Oy
- Valtionrautatiet 1912-1937. II osa. Rautatiehallitus. Helsinki 1937.

VERKKOLÄHTEET:

- Arkistolaitoksen digitaaliarkisto: <http://kronos.narc.fi/karttahaku/>
- Finna: Suomen arkistojen, kirjastojen ja museoiden aarteet: <https://finna.fi/>
- Kansallisarkiston digitaaliarkisto: <http://digi.narc.fi/digi/search.ka>
- Maanmittauslaitoksen avoimien aineistojen tiedostopalvelu: <https://tiedostopalvelu.maanmittauslaitos.fi/tp/kartta>
- Maanmittauslaitoksen vanhat painetut kartat: <http://vanhatpainetutkartat.maanmittauslaitos.fi/>
- Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY 2009: http://www.rky.fi/read/asp/r_default.aspx