

Vastaanottaja  
Metsä Group Oy

Asiakirjatyyppi  
Raportti

Päivämäärä  
1/2020

# ÄÄNEKOSKEN TEHDASALU- EEN ASEMAKAAVA RAUTATIEASEMASELVITYS



## ÄÄNEKOSKEN TEHDASALUEEN ASEMAKAAVA RAUTATIEASEMASELVITYS

Projekti	<b>Äänekosken tehdasalueen asemakaava</b>
Projekti nro	<b>1510048647</b>
Vastaanottaja	<b>Metsä Group Oy</b>
Asiakirjatyyppe	<b>Rautatieasemaselvitys</b>
Päivämäärä	<b>3.1.2020</b>
Laatija	<b>Kalle Rautavuori</b>

## SISÄLTÖ

<b>1.</b>	<b>RAUTATIEASEMIEN HISTORIAA</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Äänekosken rautatieasema</b>	<b>6</b>
<b>3.</b>	<b>Saman tyylisiä asemarakennuksia eri rataosuuksilla</b>	<b>10</b>

## 1. RAUTATIEASEMIEN HISTORIAA

Valtionrautateilla on ollut oma rakennuttamis- ja suunnitteluorganisaatio jo 1870-luvulta lähtien. Virkamiestyönä tehty arkkitehtuuri on anonyymiä – tekijöitä ei ole nostettu esiin. Valtakunnallisesti rautatierakentaminen on toiminut uuden arkkitehtuurikielen ja rakennuskulttuurin levittäjänä varsinkin 1800- ja 1900-lukujen vaihteessa. Paikallisesti kukin asema-alue oli tärkeä kunnan kehityksen kannalta paitsi toiminnallaan ja työpaikoillaan myös arkkitehtuurillaan ja miljööllään.

Rautatie rakennettiin Suomessa yhdistämään maakunnan keskuspaikat ja sisävesialueet rannikkokaupunkien satamiin. Siten syntyivät pitkät etelästä pohjoiseen suuntautuvat pääradat läntisine haaroinneen. Myöhemmin on rakennettu niihin yhdistyviä poikkiratoja. Ensimmäinen rata oli vuonna 1862 rakennettu Helsingin–Hämeenlinnan rata ja viisi vuotta myöhemmin rakennettu Riihimäen ja Pietarin välinen rata, joka yhdisti maan silloiset tärkeät kauppakeskukset.

Rautateilla on ollut tärkeä asema maamme asutus- ja teollistumishistoriassa. Rautateiden kannattajien perusteluna oli myös sivistyksen edistäminen, koska rautatie edisti postilaitosta, kirjakauppaa, sähkösanomien vaihtoa ja matkustajien kuljetusta. Suomen Valtionrautatiet rakensi sadan vuoden kuluessa, vuosina 1860–1960, yli 5 000 rakennusta, joista erikokoisia asemia oli noin 600. Museovirasto on tehnyt rautatierakennuskannan inventointia. Poikkeuksellisen laajasta rakennuskannasta on tehty suojelusopimus, joka käsittää noin 80 asema-aluetta ja yli 800 rautatierakennusta Suomessa. Rautateiden yhtiöittämissä VR:n rakennuskantaa on siirtynyt usealle eri omistajalle. VR-Yhtymä Oy omistaa noin 80 suurinta rautatieasemaa sekä konepaja- ja varikkoalueet. Rataympäristöä hallitsee Väylävirasto.

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. Asemalla ei ollut rakennustyyppinä valmista esikuvaa 1800-luvun lopulla. Missään aikaisemmassa rakennuksessa ei ollut tarvinnut ottaa huomioon yhtä monta funktiota. Asemat oli jaettu luokkiin liikennepaikan vilkkouden ja matkustajamäärien perusteella. Luokkia on ollut yhdestä viiteen. Helsinki, Viipuri, Pietari, Turku ja Tampere olivat I - luokan asemia ja II - luokkaan kuuluivat esim. Vaasa, Oulu, Kuopio ja Kotka. Väliasemat ja pienimmät kaupungit saivat III- IV- tai V-luokan tyyppin aseman. Yleisimpiä olivat vaatimattomimmat V-luokan asematalot. Lisäksi oli vielä pysäkkejä ja laitureita. Jako ei ollut pysyvä, vaan asemia nostettiin ja laskettiin tarvittaessa luokasta toiseen. Eri luokkien asemat olivat erikokoisia ja niiden palvelutaso ja henkilökuntamäärä vaihtelivat. Eri luokkiin kehiteltiin tyyppiirustuksia, joita käytettiin yhdellä tai useammalla rataosalla. Suurimmat asemarakennukset suunniteltiin muita yksilöllisemmin ja ne toteutettiin kivirakenteisina. Valtaosa asemistamme on puisia ja hirsirunkoisia. Puuasemia tehtiin aina 1950-luvulle saakka. Suurinta osaa asemista on laajennettu useamman kerran, mutta aina hyvin taitavasti noudattaen alkuperäistä tyyliä.

Suomen rautatiearkkitehtuurissa on aina korostettu yksinkertaisuutta ja tavoiteltu taloudellisuutta, vaikka toisaalta pyrittiin edustavuuteen, varsinkin suurilla asemilla. Asemat ovat teknisesti hyvin rakennettuja; niiden perustuksissa ja rakenteissa on mm. otettu huomioon junaliikenteen aiheuttama värinä. Ensimmäinen asema-arkkitehti oli Carl Albert Edelfelt. Suomen rautatiearkkitehtuuri on ollut tyyllisesti yhtenäistä. Se voidaan jaksoittaa kausiin kulloisenkin suunnittelijan, aikakausijakson tai tyylihistorian mukaan.

Koko 1910-luvun Hellströmin arkkitehtuuri edusti eräänlaista siirtymävaihetta, jossa oli vielä piirteitä jugendtyylistä. Myös klassismiin viittaavia aiheita alkoi kuitenkin tulla esiin, vaikka 20-luvun asemia leimasi ennen kaikkea yksityiskohtien niukkuus ja yksinkertaisuus. Siirtyminen funktionalismiin tapahtui rautatiearkkitehtuurissa vähittäin 1930-luvulla, ja piirteitä edeltävästä klassismista oli näkyvissä pitkään. Merkittävä osa 1930-luvun asemista edustaakin eräänlaista siirtymävaihetta. Suosituimmaksi puuasematyyppiksi alkoi muodostua yksinkertainen puolitoistakerroksinen rakennus ilman koristeaiheita. Tällä aikakaudella rakennettuja rataosia olivat esim. Pori-Haapamäki, Lappeenranta-Imatra-Parikkala, Kontiomäki-Hyrynsalmi, Rovaniemi-Kemijärvi ja Lahti-Heinola. Näille osuuksille rakennettiin lähinnä pikkuasemia. Valtaosa pienistä asemista, kuten myös Äänekosken asema, edustivat arkkitehtuuriltaan Hellströmin suunnittelemaa pelkistettyä laiturirakennusta. Sen arkkitehtuuri on arkisen oloista ja siinä on joitakin klassismille ominaisia piirteitä. Asemaksi sen tunnistaa lähinnä radan puoleisesta pienestä lippakatoksesta sekä nimikyltistä. Edellä mainituilla rataosuuksilla tämä oli vallitseva asematyyppi pienin muunnelmin (eri kokoisia versioita ja peilikuvia). Tämän kaltaista asemarakennusta on pidetty Oulun rautatien pysäkin ohella Suomen yleisimpänä asematyyppinä. Näiden tyyllisiä asemarakennuksia rakennettiin jo edellisen aikakauden puolella muiden laituri- ja pysäkkirakennusten ohessa. Useassa pienessä asemarakennuksessa oli tavarasuoja samassa rakennuksessa, sinne oli ovi rakennuksen päädyssä ja ovelle johti lastauslaituri tai luiska. Tyyppiirustuksista löytyy Hellströmin, pääarkkitehdin / toimiston esimiehen, nimi tarkastajana vielä vuonna 1936. Siitä eteenpäin pääarkkitehti ja piirustusten tarkastaja, sekä siten myös oletettavasti asemarakennusten suunnittelija on ollut Jarl Ungern. Tosin tyyppiirustuksissa ei nimetä ketään tiettyä suunnittelijaa. Pienet asemat olivat vielä 1940-luvulla Hellströmin suunnitelmien mukaisia laiturirakennuksia ja suurien asemien arkkitehtuurissa oli vallalla funktionalismille ominainen arkkitehtuuri.

Sodan aikana tuhoutui satoja asemarakennuksia, jotka varsinkin Pohjois-Suomessa piti nopeasti rakentaa uudelleen. Vain Rovaniemelle ja Kemijärvelle rakennettiin kivasemat. Muut asemat korvattiin puurakennuksilla. Kaikkiaan 200 rautatierakennusta rakennettiin uudelleen. Muun muassa Kemi-Rovaniemi-Kemijärvi rataosalle rakennettiin Ungernin suunnittelemaa asemia vanhojen tilalle.

1950-luvulla pienten asemarakennusten tyyli pysyi vielä melko samanlaisena. Näihin yksikerroksisiin puisiin rakennuksiin liitettiin pieni ulkoneva tai sisennetty avokuisti radan puolelle. Katot loivenivat ja ikkunat pienuivat ja niistä poistui ruutujako. Näiden rakennusten pohjaratkaisut olivat kuitenkin samankaltaisia kuin 1930-40-luvuilla Hellströmin ja Ungernin asemarakennuksissa.

Jyväskylän ja Suolahden välinen rata valmistui vuonna 1898. Vuonna 1938 rata määrättiin jatkettavaksi Haapajärvelle, jotta se yhdistyisi Iisalmi-Ylivieska-rataan. Rataa ryhdyttiin rakentamaan molemmista päistä. Äänekosken ja Suolahden välillä oli ennestään Äänekoski Oy:n rakennuttama kapearainen Äänekosken-Suolahden rautatie. Se muutettiin rakentamisen yhteydessä leveäraiteiseksi. Työt Haapajärven päässä keskeytyivät sodan takia, mutta eteläpäässä niitä jatkettiin. Osuus Suolahdelta Äänekoskelle avattiin vuoden 1942 lopulla. Sitten työt keskeytyivät kokonaan, kunnes ne aloitettiin vuonna 1949 hätäaputöinä radan molemmissa päissä. Vuonna 1949 Jyväskylän ja Äänekosken välillä kulki kahdeksan henkilöjunaa vuorokaudessa ja pysähdyspaikkoja oli 15.

Rataosan ensimmäiset asemarakennukset ovat vuonna 1897 valmistuneita Bruno Granholmin kansallisromanttisia asemarakennuksia. Alun perin samanlaisia V-luokan asemia olivat Leppävesi, Laukaa, Kuusa (vanha), ja Suolahti (vanha). Kun rataa jatkettiin Suolahdesta Haapajärvelle, rakennettiin suurin osa asemista yksinkertaisina laiturirakennuksia 1950-luvulla.

*(Lähteet: Rautatieasemat - arkkitehtuuria sadan vuoden ajalta, Pirjo Huvila.  
Suomen Rautatieasemat, Mika Vähä-Lassila)*

## 2. ÄÄNEKOSKEN RAUTATIEASEMA

Äänekoskella elettiin muutoksen aikaa 1890-luvulla: koskea valjastettiin puuteollisuuden tehtaiden käyttöön, ja vähän idempänä sijaitsevaan Suolahden rakennettiin rautatieyhteyttä. Äänekosken tehtailta ei kuitenkaan ollut edes maantieyhteyttä Suolahden asemalle, joten tehtaiden tavarantoimitusten turvaamiseksi rakennettiin yksityinen rautatie Suolahdesta Äänekoskelle. Rakennustyöt käynnistyivät kesällä 1898 ja rata oli liikennöitävässä kunnossa talven 1900 tullessa. Äänekoskelle rakennettiin hirsinen, vaakalaudoituksella vuorattu asemarakennus ilmeisesti rakennusmestari Wikkulan suunnitelmien mukaan. Lisäksi asema-alueella oli matkatavarasuoja, makasiini sekä etäämmällä tiilinen kaksipaikkainen veturitalli.



Äänekosken vanha rautatieasema Hiskinmäellä ennen sen siirtymistä Mannilan alueen itäpuolelle. Heti sodan jälkeen rautatieasema siirrettiin uuteen paikkaan noin kilometrin verran Suolahden päin. Samaan aikaan aloitettiin myös radan suunnittelu Äänekoskelta Saarijärven suuntaan. (Kuva: Äänekoski-sivuston arkisto)

1930-luvulla Äänekoskelle alettiin suunnitella selluloosatehdasta. Kapearaiteisen radan kapasiteetin ei uskottu riittävän uuden tehtaan kuljetuksiin, ja vuonna 1937 vahvistettiin Valtionrautateiden rata linja Suolahdesta Äänekosken kautta Haapajärvelle. Äänekosken-Haapajärven rata katsottiin tarpeelliseksi kasvavan puuteollisuuden puuntarpeen tyydyttämiseksi. Radan rakentaminen viivästyi sotien aikaisen työvoimapulan vuoksi, ja lopulta tavaraliikenne Äänekoskelle voitiin aloittaa marraskuussa 1942 ja matkustajaliikenne toukokuussa 1943. Äänekosken hirsirakenteinen asemarakennus valmistui 1943. Vaikka asema olikin vaatimaton hirsirakennus, siihen asennettiin moderni keskuslämmitys.

Yleinen liikenne kapearaiteisella radalla lopetettiin toukokuussa 1943, ja Suolahden ja Äänekosken välinen rataosuus purettiin vuosikymmenen lopulla. Äänekosken tehtaan sisäisessä liikenteessä rata oli käytössä vuoteen 1966 saakka. (Lähde: Radan varrella, Jussi Iltanen)

Äänekosken rautatieasema on selkeä ja yksinkertainen ja siinä on nähtävissä 1920-luvun klassismille ominaisia piirteitä. Rakennus on pohjaltaan suorakaiteen muotoinen ja harjakattoinen, eikä seiniä ole rikottu ulokkeilla tai sisäänvedoilla. Räystäiden linja on yhtenäinen, ikkunat ovat lähellä julkisivupintaa ja yleisilme on kevyt. Julkisivuissa on pystylaudoitus. Koristelistoja on käytetty varsin maltillisesti. Julkisivujen väri on lämpimän keltainen. Ikkunanpuitteet ja listat ovat valkoiset. Vähäiset koristeaiheet on keskitetty sisäänkäynnin yhteyteen ja kehystämään ikkunoita. Sisäänkäynnin katoksessa on käytetty klassismille tyypillisiä pylväitä. Ikkunat ovat tasakokoisista pienistä ruuduista sommiteltua ikkunatyyppeä. Pitkien sivujen ikkunat ovat kuusi ruutuista, päädyissä on yhdeksän ja 12 ruutuista ikkunat.

Funktionalismille tyypillisiä piirteitä rakennuksessa on epäsymmetrisyys, päätyjen pitkiä sivuja suuremmat ikkunat ja kuistin kulmaikkuna. Äänekosken puoleisen päädyn ikkuna on hieman ulosvedetty. Rakennuksen kulmia ei ole korostettu leveillä listoilla.

Aseman julkisivu on säilyttänyt hyvin alkuperäisen ilmeensä.



Kuva Äänekosken rautatieasemasta radan suunnasta



Kuva radan puoleisesta sivusta ja Suolahden puoleisesta päädyistä

Ramboll - ÄÄNEKOSKEN TEHDASALUEEN ASEMAKAAVA rautatieasemaselvitys



Kuva etupihan puolelta



Kuva Äänekosken puoleisesta päädyistä



Kuva radan puoleisesta sisääkäynnistä



Kuva etupihan julkisivusta ja kuistista





Ramboll - ÄÄNEKOSKEN TEHDASALUEEN ASEMAKAAVA rautatieasemaselvitys



Kuva rautatieaseman vieressä olevasta makasiinista radan puolelta



Kuva makasiinista pihan puolelta

### 3. SAMAN TYYLISIÄ ASEMARAKENNUKSIA ERI RATAOSUUKSILLA

Alla olevassa listauksessa on esimerkinomaisia poimintoja Äänekosken aseman kanssa saman tyylistä rautatieasemista, tässä ei ole lueteltu kaikkia kohteita. Kuvat ovat on koottu pääosin Wikipediasta ja muualta internetistä. Lähtökohtoletuksena on, että ko. asemia ei ole purettu, mutta rakennuksen olemassa olosta ei ole täyttä varmuutta.

#### [Riihimäki - Parikkala](#)

##### Uusikylä



#### [Tampere – Seinäjoki](#)

##### Koivio (M)



#### [Seinäjoki – Oulu](#)

##### Hirvineva



#### [Tampere-Pori](#)

##### Harjavalta



Lisäksi (ei kuvaa) Liminka

Ramboll - ÄÄNEKOSKEN TEHDASALUEEN ASEMAKAAVA rautatieasemaselvitys

[Jyväskylä – Haapajärvi](#)

Hietama (M)



[Helsinki- Turku](#)

Tuomarila



[Joensuu - kontiomäki](#)

Eno



Porokylä



[Laurila – Kellosekä](#)

Kellosekä



Jaatila (M)



Ramboll - ÄÄNEKOSKEN TEHDASALUEEN ASEMAKAAVA rautatieasemaselvitys

Tervola



Muurola



Rovaniemi (M)



Kulus



Kuusivaara



Hanhikoski



Isokylä



Salmivaara (M)



Ramboll - ÄÄNEKOSKEN TEHDASALUEEN ASEMAKAAVA rautatieasemaselvitys

Salla



Lisäksi mm. (ei kuvaa): Nivavaara, Misi, Kursu

Oulu – Kontiomäki

Kivesjärvi



Paltamo



Pori – Haapamäki

Pomarkku



Kankaanpää



# Ramboll - ÄÄNEKOSKEN TEHDASALUEEN ASEMAKAAVA rautatieasemaselvitys

Vaskuu



Virrat



Härköskylä (M)



Piili



Niinisalo



Kihniö



Linnakylä



Lapinneva



Lisäksi mm. (ei kuvaa): Noormarkku, Honkakoski, Veneskoski, Kotala, Mantilo

[Orivesi – Jyväskylä](#)

Länkipohja (M)



Jämsä



Lisäksi mm. (ei kuvaa): Jämsänkoski, Talviainen, Kuorevesi

*Lähteet:*

**Rautatieasemat - arkkitehtuuria sadan vuoden ajalta**, Pirjo Huvila, Julkaistu 10.8.2007, päivitetty 16.11.2017

[https://www.kulttuuriymparistomme.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Artikkelit/Liikenteen\\_ymparistot/Rautatieasemat\\_arkkitehtuuria\\_sadan\\_vuo\(37691\)](https://www.kulttuuriymparistomme.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Artikkelit/Liikenteen_ymparistot/Rautatieasemat_arkkitehtuuria_sadan_vuo(37691))

**Radan varrella – Suomen rautatieliikennepaikat**, Jussi Iltanen

**Wikipedia**

**Suomen Rautatieasemat**, Mika Vähä-Lassila, 2018

<http://www.mikanhuone.com/asemarakennukset.html>

*Kuvat:*

Mika Vähä-Lassila

Wikipedia

Kalle Rautavuori