



Porin rautatieasema

RAKENNUSHISTORIASELVITYS

VR GROUP

**PORIN RAUTATIEASEMAN RAKENNUSHISTORIASELVITYS
2015**

Tilaaaja: VR-Yhtymä Oy, Kiinteistöyksikkö
Tekijä: Niina Uusi-Seppä
Päiväys: 18.12.2015

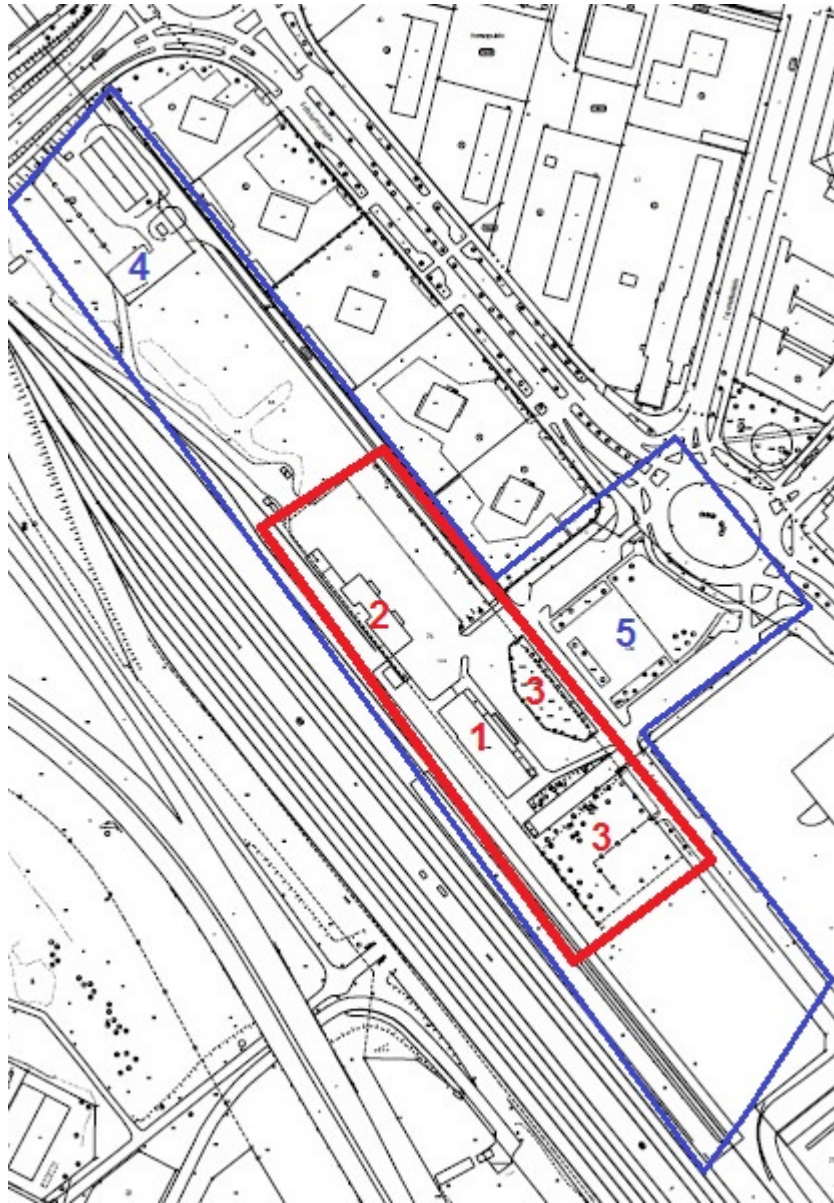


**Kansikuva: Porin rautatieasema 1930-luvun lopussa tai 1940-luvun alussa.
Satakunnan Museon arkisto.**

Sisältö

1 Johdanto	5
2 Rautatie Poriin	6
• Pori–Haapamäki -rata	
3 Porin (uusi) rautatieasema	8
3.1 Asema-alue	8
• Ensimmäiset puistosuunnitelmat	
• Asema-aukion suunnitelma 1959 ja Asemapuiston laajennus 1961	
• Porttaali-tunneli 1996 ja Porin kansallinen kaupunkipuisto 2002	
• Asema-alue 2015	
3.2 Asemarakennus	21
• Asemarakennus valmistumisvaiheessa 1937	
• Muutokset	
• Asemarakennus vuonna 2015	
3.3 Pikatavara-asema	48
• Pikatavara-asema valmistumisvaiheessa 1938	
• Muutokset	
• Pikatavara-asema vuonna 2015	
4 Arvot ja kaavallinen tilanne	57
5 Yhteenveto.....	63

Lähteet



Varsinainen tutkimusalue

1. Asemarakennus
2. Pikatavara-asema
3. Rautatiepuisto

Tutkimusalueeseen kiinteästi liittyvä alue

4. Ratalinna ja 1960-luvun rautatiepuiston laajennussuunnitelma
5. Asema-aukio



Asemanseutua vuonna 1954 keskussairaalalta kuvattuna. Kuvassa näkyy aseman ja pikatavara-aseman lisäksi ratavartijan asunto asemasta oikealla ja näiden välissä käymälärakennus. Kuva: Henrik Seppänen, Satakunnan Museon arkisto.

1 Johdanto

Rautatieasemat rakennuksineen ja puistoineen ovat keskeinen osa kaupunkien kulttuuriympäristöä. Ne edustavat oman aikansa korkeatasoista suunnittelua ja ovat olleet tärkeitä kohtaamisen paikkoja, joihin liittyy sekä yksityistä että yhteistä historiaa. Rautatieasemalla on aina ollut suuri merkitys koko ympäristön kehitykselle: Rautatie on helpottanut ihmisten ja tavaran liikkumista ja antanut mahdollisuuksia teollisuuden ja talouden kehittymiselle. Rautatie siihen liittyvine rakennuksineen on myös ohjannut muun kaupungin rakentamista suhteessa rataan ja asemaan.

Liikennekulttuurin muutos on tuonut haasteita myös rautatieasema-alueille. Pienet asemat ovat jo poistuneet alkuperäisestä käytöstään ja Porinkin asema on hiljentynyt, kun lipunmyynti on loppunut. Useissa kaupungeissa on yhdistetty rautatie- ja linja-autoasema yhdeksi matkakeskukseksi. Tällaista matkakeskusta suunnitellaan nyt myös Porin rautatieaseman yhteyteen.

Tämän selvityksen tarkoituksena on koota yhteen Porin rautatieaseman, pikatavara-aseman ja asemapuiston rakennusvaiheet sekä tarkastella kohteen säilyneisyyttä ja arvoja osana asema-alueen rakennettua ympäristöä. Selvitystä voidaan käyttää apuna tulevia muutoksia suunniteltaessa. Selvityksen tilaajana on VR ja sen on toteuttanut FM Niina Uusi-Seppä Satakunnan Museossa. Työtä ovat ohjanneet arkkitehti Pirjo Huvila VR:ltä ja rakennustutkija Liisa Nummelin Satakunnan Museosta.



Uusi rautatieasema edustalle istutettuine puistoineen 1950-luvulla.
Kuva: Suomen Rautatiemuseo



Asema 1970–1980 -luvulla. Kuva: Satakunnan Museo

2 Rautatie Poriin

Poriin alettiin suunnitella rautatietä 1870-luvulla, mutta radan tulo-suunnasta ei päästy heti yksimielisyyteen. Porissa haluttiin parantaa oman vientisataman kilpailukykyä muihin länsirannikon satamiin verrattuna. Joidenkin suunnitelmien mukaan rata piti rakentaa Poriin Turusta, toisten mukaan Urjalasta. Tampere - Vaasa -radasta erkaneva pohjoinen vaihtoehto todettiin maasto-olosuhteiden vuoksi liian kalliiksi. Kun yhteisymmärrystä suunnasta ei tuntunut syntyvän, Antti Ahlström haki lupaa radan rakentamiseen Tampereelta Poriin puutavarakuljetuksia varten 1880-luvulla. Lupaa ei kuitenkaan myönnetty.

Porin ja Rauman satamien kilpailuasetelman vuoksi Pori hylkäsi vuonna 1888 liian läheltä Raumaa kulkevan Urjalan reitin ja päätyi hakemaan rataa Tampereelta Kokemäenjoen pohjoispuolta myöden aina Reposaaren satamaan asti. Valtiopäivien käsittelyssä painotettiin kuitenkin henkilöliikennettä ja haluttiin rautateiden kulkevan tiheästi asuttujen seutujen halki. Porin rata päätettiin rakentaa Tampereelta Nokian, Tyrvään, Kokemäen ja Harjavallan kautta Poriin niin, että rata siirtyi Kokemäellä joen eteläpuolelle. Työt alkoivat ensin hitaasti vuonna 1890, ja rakennustyö oli kiivaimmillaan vuosina 1892 - 95. Ensimmäinen juna Porin Länsipuiston päässä sijaitsevalle asemalle tuli 24.4.1895 ja viralliset vihkiäiset pidettiin 4.11.1895. Rautatien jatkaminen Mäntyluotoon alkoi vuonna 1897, kun Mäntyluodon uuden sataman rakentaminen oli varmistunut.¹

¹ Porin kaupungin historia III, 1972

Porin ensimmäinen rautatieasema valmistui Länsipuiston päähän vuonna 1895. Rakennus tuhoutui sisällissodan aikana tulipalossa 13.4.1918. Se korvattiin vuonna 1919 Thure Hellströmin suunnittelemana, puisella, osin kaksikerroksisella asemarakennuksella. Rautatieaseman siirryttyä uuteen paikkaan 1930-luvun lopulla vanha asemarakennus muutettiin asuintaloksi vuonna 1945. Vanhalla asema-alueella on säilynyt mm. veturitalli ja joitakin asuin- ja varastorakennuksia 1800 - 1900-lukujen vaihteesta.



Porin uutta asema-aluetta IX kaupunginosassa 1930-luvulla. Kuva: Satakunnan Museo

Pori – Haapamäki – rata

Jo vuoden 1900 valtiopäiville tehtiin aloite Pori - Haapamäki -radan rakentamisesta. Pohjois-Satakunta ja Keski-Suomi olivat taloudellisesti houkuttelevia alueita metsävarantonsa vuoksi. Radan haluttiin helpottavan puutavarakuljetuksia Porin sahoille ja lisäävän sataman ulkomaanvientiä. Valtiopäivien kanta oli kuitenkin, että rautateitä rakennetaan henkilöliikennettä silmälläpitäen taajaan asutuille seuduille eikä erämaisle reiteille ainoastaan tavaraliikennettä varten.²

Vuoden 1912 valtiopäiville tehtiin radasta hyvin valmisteltu esitys, jossa kaikki reitin varrella olevat kunnat sitoutuivat hankkeeseen mm. lupaamalla omistamansa maa-alueet rautatien käyttöön ilmaiseksi. Esitys saikin paljon ymmärrystä osakseen, mutta hanke hautautui vuosiksi kii-reellisempien ratahankkeiden vuoksi. Päätös radan rakentamisesta tehtiin lopulta vuonna 1925 ja sen rakentaminen alkoi tammikuussa 1929. Vanha asema-alue oli tullut kaupungin kasvaessa ahtaaksi ja uuden radan myötä päätettiin rakentaa uusi asema ja ratapiha 1,4 km Tampereen suuntaan, uuden IX kaupunginosan laidalle. Uusi ratapiha rakennettiin vuosina 1929 – 33. Rata avattiin liikenteelle kesällä 1938 ja vihkiminen suoritettiin 12.11.1938. Thure Hellströmin suunnittelema uusi asemarakennus valmistui vuonna 1937.³

² Porin kaupungin historia III, 1972

³ Jussi Iltanen, 2010



Uusi asema-alue ennen aseman rakentamista 1930-luvulla ja juuri rakennettuna.
Kuvat: Satakunnan Museo.



3 Porin (uusi) rautatieasema

3.1 Asema-alue

Uusi ratapiha rakennettiin peltojen keskelle alueelle, jossa ennestään oli lähinnä maatalouden varastorakennuksia. Osana Arkkitehti Harald Andersinin vuonna 1922 laatimaa Porin yleisasemakaavaa alueelle oli kuitenkin jo suunniteltu uusi IX kaupunginosa keskustan laajennusalueeksi. Kaupungin kasvua enteilleessä, suurpihakortteleista muodostuneessa tiiviissä asemakaavassa osoitettiin myös paikka uudelle asemalle ja *Rautatientorille*. Ratapihan ja asuntotonttien välille Andersin suunnitteli pitkän puistokaistaleen puurivistöineen. Ennen II maailmansotaa IX kaupunginosasta ehdittiin rakentaa vain läntisimmät ja pohjoisimmat korttelit sekä uusi rautatieasema. Aseman lähiympäristö säilyi vielä vuosia maatalouskäytössä.

Uudelle asema-alueelle rakennettiin ensimmäiseksi asemarakennus, joka valmistui vuonna 1937. Seuraavana vuonna sen luoteispuolelle rakennettiin pikatavara-asema ja kaakkoispuolelle yleisökäymälä ja rata-vartijan asunto. Rakennukset saatiin valmiiksi ennen sota-aikaa ja ensimmäinen puistosuunnitelma pian sodan jälkeen. Kaupungin laajentuessa asemalle päin aseman edustalle rakentui *Asema-aukio*, joka muodostuu aseman edustalla olevasta asemapuiston osasta, asemalle johtavista ajoväylistä ja Porin kaupungille kuuluvasta puistoalueesta ajoväylien välissä.



Porin kaupungin asemakartta vuodelta 1928. Siinä on esitetty uusi IX kaupunginosa vuoden 1922 yleisasemakaavan mukaisesti.



Asemarakennus ja pikatavara-asema pian valmistumisen jälkeen vuonna 1938.



Rautatiepuistokatu joko kesällä 1939 tai II maailmansodan aikana. Oikealla on vuonna 1926 valmistunut Rautatiepuistokatu 3 ja sen takana 1938 rakennettu tyttöjen ammattikoulu. Vasemmalla on vielä rakentamatonta Aravien aluetta. Rautatiepuistokadun päässä näkyvät yhtä aikaa uuden aseman kanssa rakennetut ratavartijan asuin- ja ulkorakennus sekä asemaan liittynyt, pulpettikattoinen yleinen käymälä. Siitä edelleen oikealle, tyttöjen ammattikoulun takana näkyy asemarakennus. Kuva Satakunnan Museo.

Ensimmäiset puistosuunnitelmat

Suomessa rautatieasema-alueisiin kuuluu olennaisena osana rakennuksia ympäröivä puisto. Asema-alueista haluttiin tehdä sekä viihtyisiä että edustavia. Asemien edustat päällystettiin kenttäkiveyksellä ja laiturit reunustettiin graniittiharkoilla. Asemapuistot olivat englantilaistyyppisiä. Niiden hyvää hoitoa ja kunnossapitoa edistettiin rautateiden sisäisillä puistokilpailuilla.⁴

Rautateille palkattiin ensimmäinen ylipuutarhuri vuonna 1873 ja siitä lähtien asemapuistojen suunnittelu ja hoito oli koulutettujen ammattilaisten käsissä. Asemapuistoissa pyrittiin sekä toiminnallisesti että puutarhataiteellisesti korkeatasoiseen tulokseen. Puistolla haluttiin antaa edustava kuva valtion hallinnoimasta kulkuvälineestä.⁵

Porin asema-alueen ensimmäinen puistosuunnitelma on laadittu vuonna 1945. Sen on laatinut Kaarlo Jokela, joki toimi Valtionrautateiden ylipuutarhurina vuosina 1937–1971⁶. Suunnitelma käsittää kapean kaistaleen aseman edustalta, alueen aseman kaakkoispäädystä sekä ratavartijan talon pihapiireineen. Suunnitelmassa puistoa reunustaa sekä puurivistö että pensasrivistö. Ratavartijan pihapiiri on erotettu julkisesta puistosta istutuksin ja siihen kuuluu myös hyötytarha. Käymälä on ympäröity puin ja pensain. Puuistutukset näyttävät jatkuvan myös asema-aukiolle, vaikka se ei varsinaisesti asemanpuistoon kuulukaan.

⁴ Huvila Pirjo, 2006

⁵ Joutsalmi Sinikka, 2005

⁶ Museovirasto, 2005

Ensimmäinen puistosuunnitelma on hyvin haalistunut eikä yksityiskohdista saa juuri selvää, mutta vuonna 1958 tehty suunnitelma on säilyttänyt värinsä hyvin. Sen on allekirjoittanut 4.9.1958 K. Jokela ja 15.9.1958 R. Hytönen. Suunnitelman mukaan alueelle on istutettu lehmuksia ja havupuita, joiden tarkempaa lajia ei ole määritelty. Pensaina on käytetty japaninhappomarjaa (*berberis thunbergii*), kiiltotuhkapensasta (*cotoneaster lucida*), unkarinsyreeniä (*syringa josicaea*) ja orapihlajaa (*crataegus coccinea*). Ratavartijan pihapiiri on erotettu muusta asema-alueesta orapihlaja-aidalla. Asemarakennuksen kaupunginpuoleiselle seinustalle on sijoitettu villiviiniä ja ruusuja. Lisäksi ratapihalla on ollut kukkalaatikoita ja puiston reunassa radan puolella rivi penkkejä. Aseman ja asema-aukion välisessä puistikossa on keskellä havupuita, joiden lajia ei ole nimetty. Puistikkoa reunustavat aseman puolella japaninhappomarjapensaat ja asema-aukion puolella orapihlajat. Pikatavara-aseman puolelle on istutettu kolme lehmusta riviin.

Asetelma on pääpiirteissään samanlainen kuin vuonna 1945 tehdyssä suunnitelmassa. Vanhojen valokuvien ja nykytilanteen perusteella suunnitelma näyttäisi myös toteutuneen. Vanhoissa kuvissa orapihlajat on leikattu muotoon. Aseman edustalla olevassa puistikossa havupuiksi on valittu makedonianmäntyjä (*pinus peuce*).

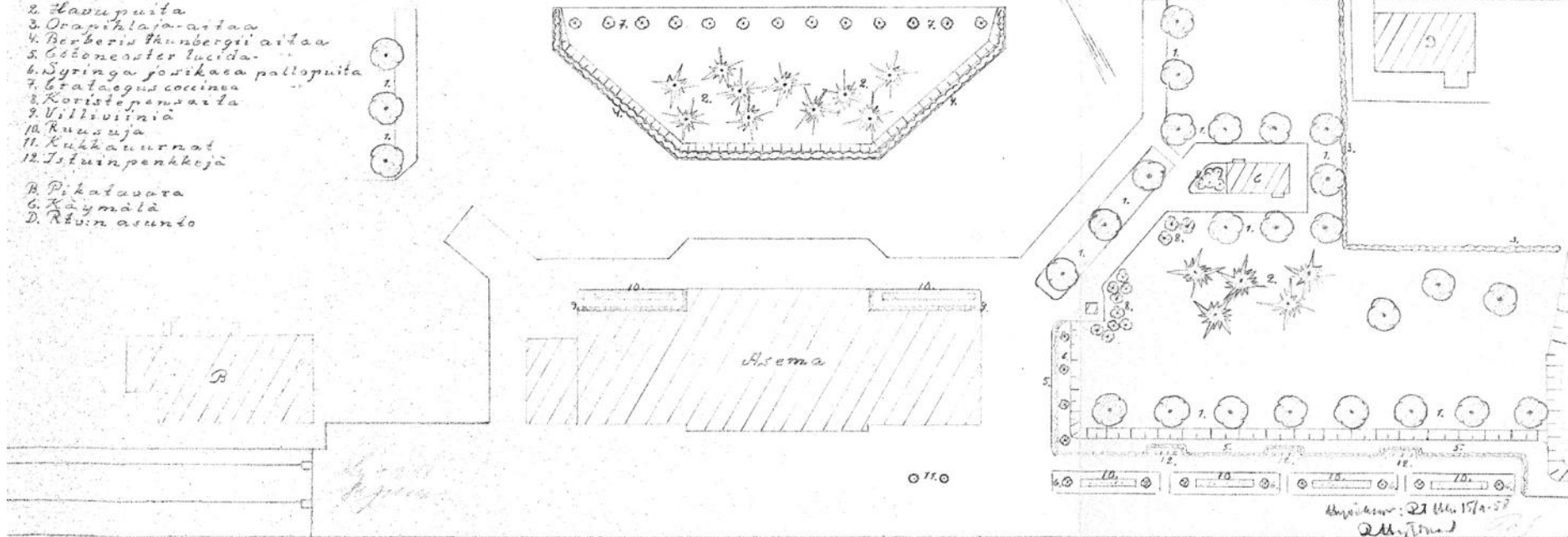
Pori

sk:1:500

Selitys:

1. Lehmusta
2. Havupuita
3. Orapihlajarivitä
4. Berberis thunbergii aita
5. Ceanothus lucida
6. Syringa josikaca pallopuita
7. Betula nigra
8. Koristepensaita
9. Villiviiiniä
10. Ruusuja
11. Kukkaurinat
12. Istuinpenkkejä

- B. Pikatavara
C. Käymälä
D. Rautan asunto



Ylipuutarhuri Kaarlo Jokelan tekemä puistosuunnitelma vuodelta 1958. Rautatiemuseon arkisto.

Aseman eduspuiston havupuut ovat makedonianmäntyjä. Niiden takana oleva orapihlajarivi on edelleen paikallaan, samoin vasemmalla puolella olevat kolme lehmusta. Portaali-tunneli on haukannut palan oikealla olevan puistoalueen asemanpuoleisesta päästä, mutta ratapihan puolella oleva lehmusrivi ja pensasaita ovat suurimmaksi osaksi säilyneet. Myös puiston keskellä on säilynyt muutama makedonianmänty. Käymälä ja ratavartijan talo on purettu.

Puistosuunnitelmaan ei ole varattu varsinaisia parkkipaikkoja, mutta ajoväylät on jätetty väljiksi.



Vasen yläkuva.

Ratapiha on koristeltu ruukkuistutuksin. Puistoa reunustaa pensasaita ja puiston reunassa on ollut rivi penkkejä. Kuva 1950-luvun lopusta tai 1960-luvun alusta.

Oikea yläkuva.

Aseman edustalla olevaan puistikkoon on istutettu keskelle havupuita. Puistikkoa ympäröi pensasaita. Asema-aukio ajoväyliseen on muotoutunut suunnilleen nykyiseen asuunsa jo 1950-luvun lopulla.

Vasen alakuva.

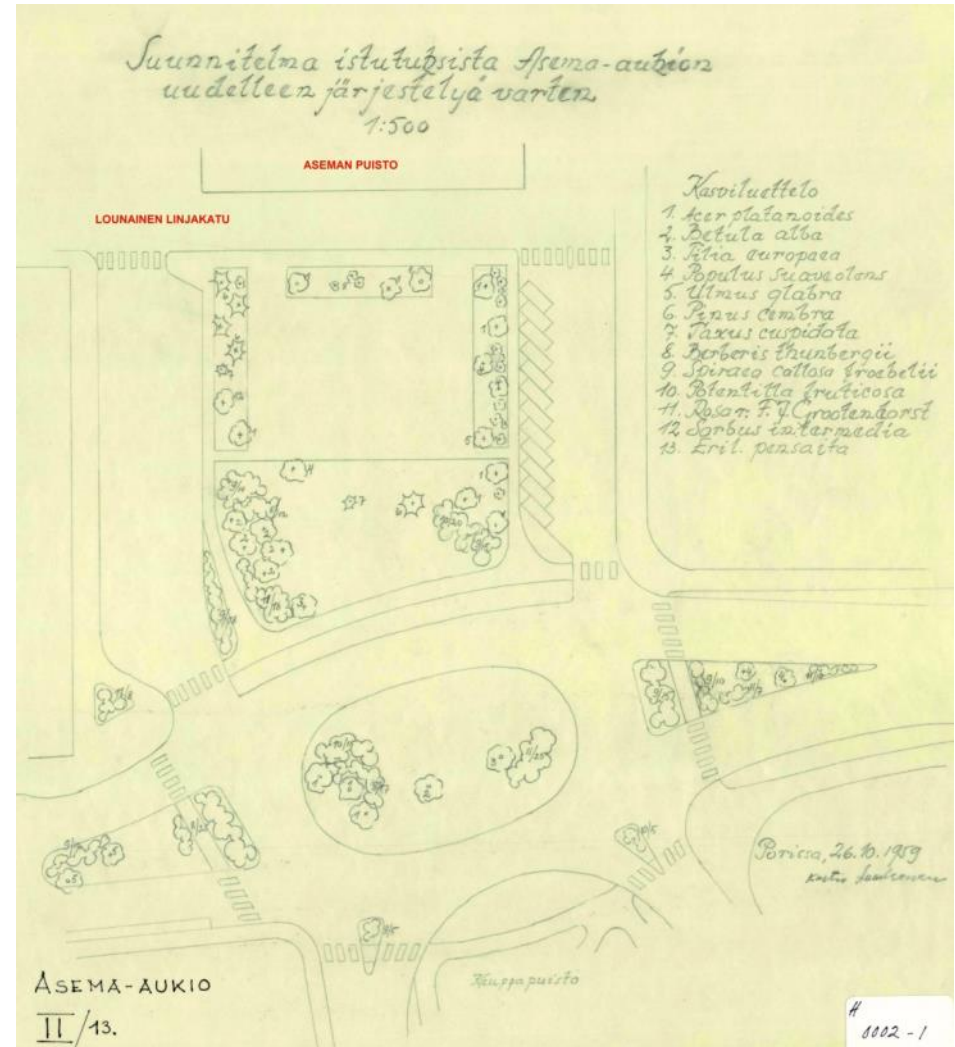
Rautatiepuiston hyvä hoito näkyy mm. huolellisessa käytävien rajauksessa. Vasemmassa laidassa näkyy asema-aukion istutuksia. Oikealla nyt jo purettu, asema-aukiota reunustanut SOK:n konttori-, varasto- ja asuinrakennus. Kuva 1960-luvulta.

Kuvat: Satakunnan Museo

Asema-aukion suunnitelma 1959 ja Asemapuiston laajennus 1961

Porin kaupunki on teettänyt istutussuunnitelman asema-aukiolle vuonna 1959, pian SOK:n konttorirakennuksen valmistuttua. Tässä suunnitelmassa on varattu tilaa myös pysäköinnille. Aukion luoteispuolella on vinoparkkialue ja myös puiston keskellä on tilaa autoille. Puiston sisään on kaksi sisäänajoväylää aseman puoleisella sivulla. Aukiolle on suunniteltu istutettavan melko vapaamuotoisesti lähinnä puita, kuten vaahteraa, vuorijalavaa, ruotsinpihlajaa, hieskoivua, poppelia ja sembramäntyä.

Asemapuiston laajennusehdotus puolestaan on vuodelta 1961. Ehdotus kattaa radan varren aikaisempaa pidemmältä alalta Luvian puistokadulta suunnilleen saman verran aseman kaakkoispuolelle. Tämä suunnitelma käsittää myös alueen luoteispäähän vuonna 1946 valmistuneen rautatieläisten asuinkerrostalon Ratalinnan. Asemalta Ratalinnalle johtavan Lounaisen Linjakadun, nykyisen Ratalinnankadun varrelle on suunniteltu poppelirivi ja asuntolan pihaan lehmuksia, mutta muuten aseman ja Ratalinnan väli on peltoa. Asemarakennuksen ympärillä on tässä suunnitelmassa lähinnä puita, mutta se johtuu todennäköisesti suunnitelman suurpiirteisyydestä näiltä osin, koska kyse on puiston laajennusehdotuksesta. Ratavartijan pihapiirin kaakkoispuolelle on piirretty ryhmä kuusia ja pensaita, mutta siitä eteenpäin alueen kaakkoispää on peltoa. Ainoastaan radan varren lehmusrivistö jatkuu pitkälle kaakkoon.



Asema-aukion suunnitelma vuodelta 1959 näyttää toteutuneen ainakin pääpiirteisään.
Kuva: Porin kaupunki.



Asema-aukio pikatavara-asemalta päin kuvattuna 1960-luvulla ja vuonna 2015.
Kuvat: Satakunnan Museo ja Niina Uusi-Seppä



Aseman edustalla olevaa puistoa 1960-luvulla ja vuonna 2015.





Asema-aukio ilmakuvassa 1960-luvulla. Kuva: Satakunnan Museo

Asemapiirros vuodelta 1972.

- 1 Asemapuisto, jossa ratavartijan talo ja käymälärakennus
- 2 Aseman eduspuisto
- 3 Asema-aukio

- A Rautatieasema
- B Pikatavara-asema
- C Ratavartijan talo (purettu)
- D Käymälä (purettu)
- E Huoltorakennus (purettu)

Porttaali-tunnelin paikka merkitty punaisella



Porttaali-tunneli 1998 ja Porin kansallinen kaupunkipuisto 2002

Asema-alueeseen kuuluu myös vuonna 1998 asemapuiston läpi rakennettu, ratapihan alta kulkeva alikulkutunneli, josta on portaat asemalaitureille. Porttaali-tunnelin on suunnitellut helsinkiläinen Arkkitehtitoimisto Esa Piironen. Alikulku on osa 1990-luvulla lanseerattua Promenadi-Poria ja sen eri osia toisiinsa yhdistävää, Porttaaliksi kutsuttua kaupunkiakselia. Porttaali yhdistää kaupungin keskustan Porin metsän virkistysalueeseen ja toimii yhdistävänä linkkinä vuonna 2002 perustetun Porin kansallisen kaupunkipuiston eri osien välillä. Asema-aukio ja rautatieasemarakennus ovat kansallisen kaupunkipuiston rajauksen sisällä. Sen sijaan aseman kaakkoispuolella oleva vanha asemapuisto on jostain syystä jäänyt rajauksen ulkopuolelle. Tunnelin sisäänkäynti on lohkaissut osan puiston aseman puoleisesta päästä ja tunneliin johtavan kevyenliikenteen väylän pientareille on tehty uusia istutuksia (mm. pylväshaapoja).

Asema-alue vuonna 2015

Asemalle ajettaessa vasemmalle puolelle jää Asema-aukio, jossa huomio kiinnittyy erityisesti suuriin vaahteroihin. Asema-aukio näyttää toteutuneen vuoden 1958 suunnitelman mukaan eikä alueella ole tapahtunut suuria muutoksia puuston kasvua lukuun ottamatta. Aseman edustalla olevassa asemapuiston osassa kasvaa suuria makedonianmäntyjä ja rivi orapihlajia alkuperäisen suunnitelman mukaisesti, mutta aseman puo-

leinen pensasaita on hävinnyt. Tavara-aseman puolella on kolme lehmusta, kuten vanhoissa suunnitelmissakin. Ratalinnaan ei kuitenkaan johda poppelirivistöä vaan nuorehko koivurivi. Ratalinnan pihassa on edelleen vuoden 1961 suunnitelman mukainen ryhmä lehmuksia.

Asemarakennuksen seinustoilta ovat istutukset hävinneet eikä ruukkujakaan näy ratapihalla ainakaan enää lokakuussa. Porttaali-tunneli on lohkaissut osan asemapuistosta, mutta sen kaakkoispuolella on edelleen pieni puistoalue lehmuksineen ja havupuineen. Radan varren pitkä lehmusrivi on edelleen paikallaan, samoin radan myötäinen pensasaita. Rataavartijan talo on purettu ilmeisesti 1980-luvun lopulla, mutta sen pihapiiristä on jäljellä omenapuita ja pihaa rajaava orapihlajarivistö. Lounaisen Linjakadun (nyk. Karjalankatu) varrella on säilynyt kaksi kuusta. Käymälä on purettu todennäköisesti jo 1970-luvulla. Puisto näyttää pääpiirteissään toteutuneen suunnitelmien mukaan ja on myös suuren puuston osalta säilynyt hyvin. Hiekkakäytävät ovat hävinneet, mutta ne sijaitsivatkin pääasiassa Porttaali-tunnelin kohdalla.

Ratapiha on asfaltoitu eikä vanhoja kiveyksiä ole säilynyt. Myös radan reunakiveys on vaihtunut betonoinniksi laiturien korotuksen yhteydessä 2000-luvun alussa. Raiteiden sähköistyksen ja alikulkutunnelin myötä rata-alueelle on tullut uusia rakenteita ja välilaituri on osittain katettu ja aidattu. Alkuperäiset lyhtymäiset valaisimet ovat vaihtuneet jo 1960–1970 -lukujen vaihteessa nykyisenlaisiin katuvalaisimiin.



Asemapuisto ratavartijan tontilta asemalle päin.



Sisäänkäynti Porttaali-tunneliin ratapihalla. Takana vanha asemapuisto.

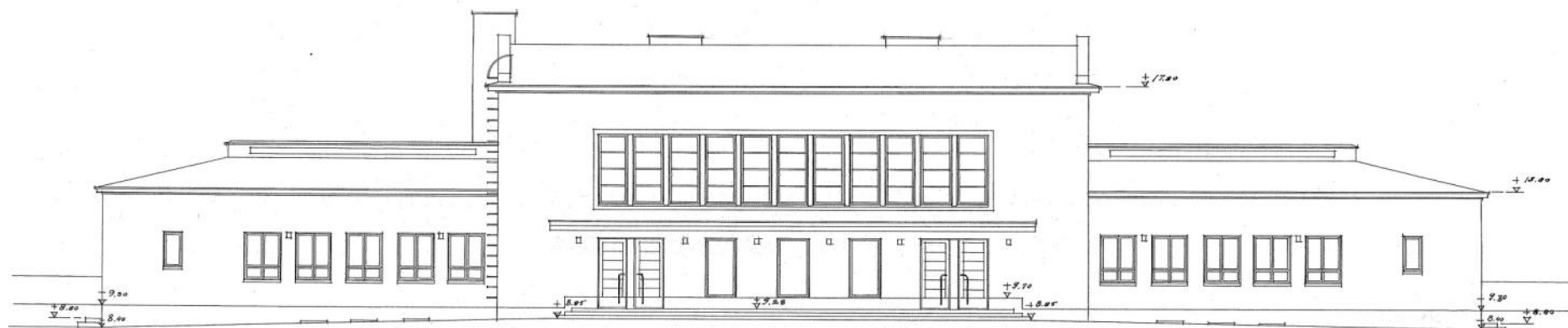


Sisäänkäynti Porttaali-tunneliin kaupungin suunnasta.



Ratapihaa vuonna 2015. Kuvat: Niina Uusi-Seppä

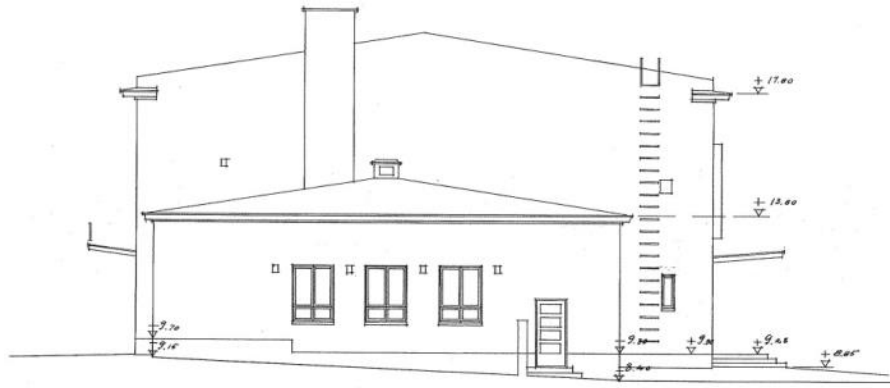
PORIN RAUTATIEASEMA 1937



TORINPUOLEINEN JULKISIVU.



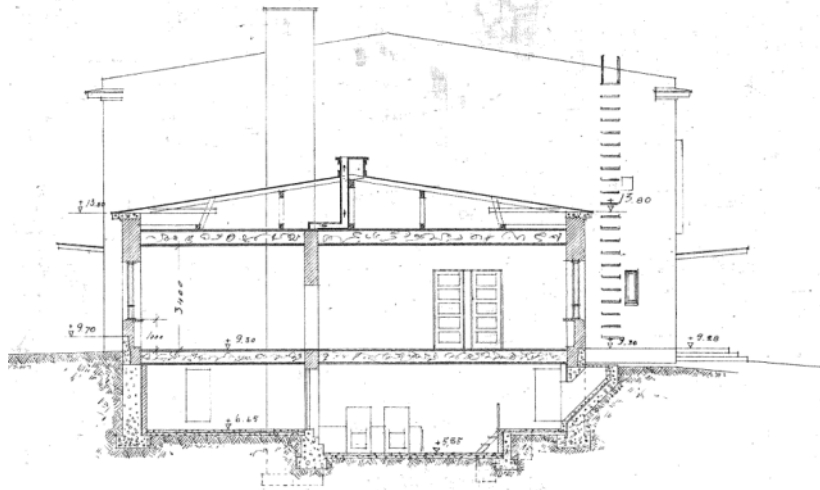
RADANPUOLEINEN JULKISIVU.



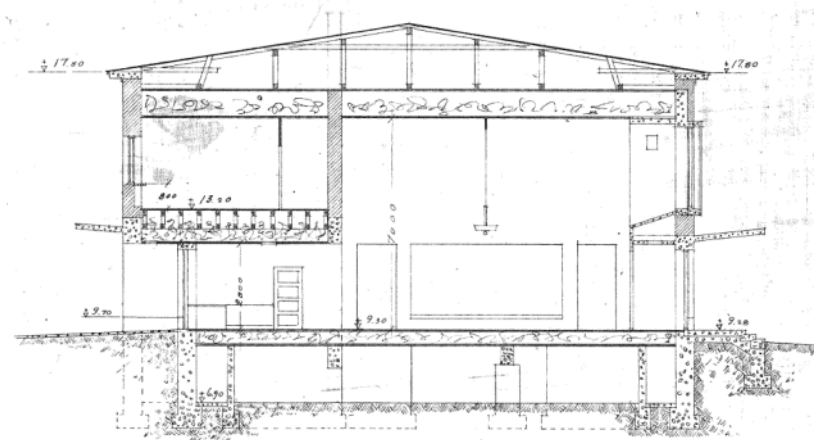
KAAKKOISPÄÄTY



LUOTEISPÄÄTY.



LEIKKAUS A-B



LEIKKAUS C-D.

3.2 Asemarakennus

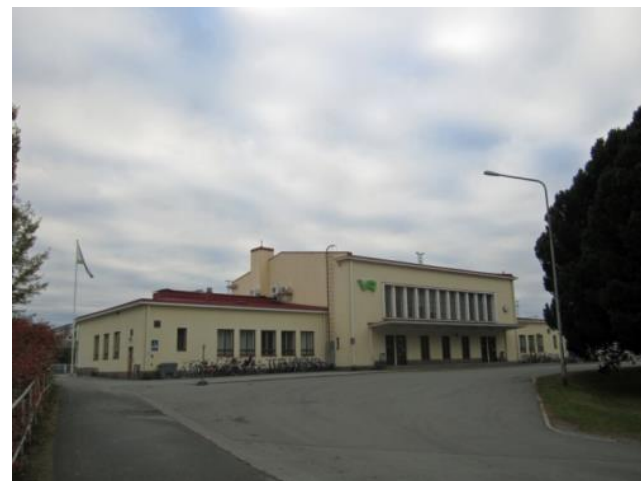
Valtionrautateilla on ollut oma rakennuttamis- ja suunnitteluorganisaationsa 1870-luvulta lähtien. Suunnittelu on ollut ryhmätöitä eikä yksittäisiä suunnittelijoita ole nostettu esiin. Laaja organisaatio on taannut rakentamisen korkean laadun ja turvannut myös kunnossapidon. Asemat on rakennettu sekä edustaviksi että kestäviksi. Rakennusten perustuksissa ja rakenteissa on huomioitu mm. junaliikenteen aiheuttama värinä.⁷

1930-luvulla suuremmissa asemarakennuksissa käytettiin jo runkoaineena tiiltä. Puuväli pohjien sijaan oli siirrytty käyttämään betonia. Kivirakennuksiin tehtiin keskuslämmityslaitteet, joissa oli lämminvesijärjestelmä. Valtionrautatiet oli luopunut kokonaisurakoiden antamisesta ja suorittanut työt itse käyttäen laajaa osaurakajärjestelmää. Näin haluttiin varmistaa rakentamisen korkea laatu.⁸

Porin uusi asemarakennus suunniteltiin rautatiehallituksessa ja suunnitelmat hyväksyi arkkitehti Thure Hellström. Joistakin detaljipiirustuksista löytyy myös Jarl Ungernin nimi. Vaaleaksi rapattu, aumakattoinen rakennus edustaa tyyliltään siirtymäkautta klassismista funktionalismiin. Pääjulkisivun ankara symmetria ja päätyihin taittuvat räystäät muistuttavat klassismin ihanteista, kun taas pelkistetyt, suuriruutuiset ikkunat ja niistä muodostuvat suuret lasipinnat erityisesti kaupungin puoleisella julkisivulla, sekä rakennuksen molemmilla puolilla olevat lippakatokset

edustavat funktionalismia. Vuonna 1937 valmistunut asemarakennus kuuluu Riihimäen ja Kuopion asemien ohella maamme harvojen funktiasemien joukkoon. Aikakauden asemarakennuksille on tyypillistä korkea keskushalli ja lippakatos sisäänkäynnin yhteydessä.⁹

Porin asemarakennus muodostuu kahden kerroksen korkuisesta keskiosasta ja hieman keskiosaa kapearunkoisemmista, yksikerroksisista sivuosista. Rakennuksen perustus ja kellarikerros ovat betonia, joka on verhottu maanpäällisiltä osiltaan karkeaksi hakatulla graniitilla. Portaat ja kivikynnykset ovat hienoksi hakattua graniittia. Seinät on muurattu tiilestä, rapattu ja maalattu vaaleaksi. Alkuperäisestä väriytyksestä ei löytynyt tietoja, mutta oletettavasti väriytyksellä on palautettu vanhaan asuun 1990-luvun julkisivuremontin yhteydessä¹⁰. Loivan aumakaton katteena on galvanoitu pelti.



⁷ Pirjo Huvila, 2006

⁸ Valtion rautatiet 1912 – 37, 1938

⁹ Rautateiden arkkitehtuuri. Asemarakennuksia 1857 – 1941, 1984

¹⁰ Pirjo Huvila, puhelinkeskustelu 12.11.2015

Rakennuksen keskiosassa on kaupungin keskustan puolella korkea asemahalli ja radan puolella matalampia toimistotiloja, joiden yläpuolella myös toisessa kerroksessa on huoneita. Keskushalliin johtaa kaupungin puolelta kahdet pariovet leveän lippakatoksen alta. Sisäänkäynnin edessä on leveät graniittiportaat.

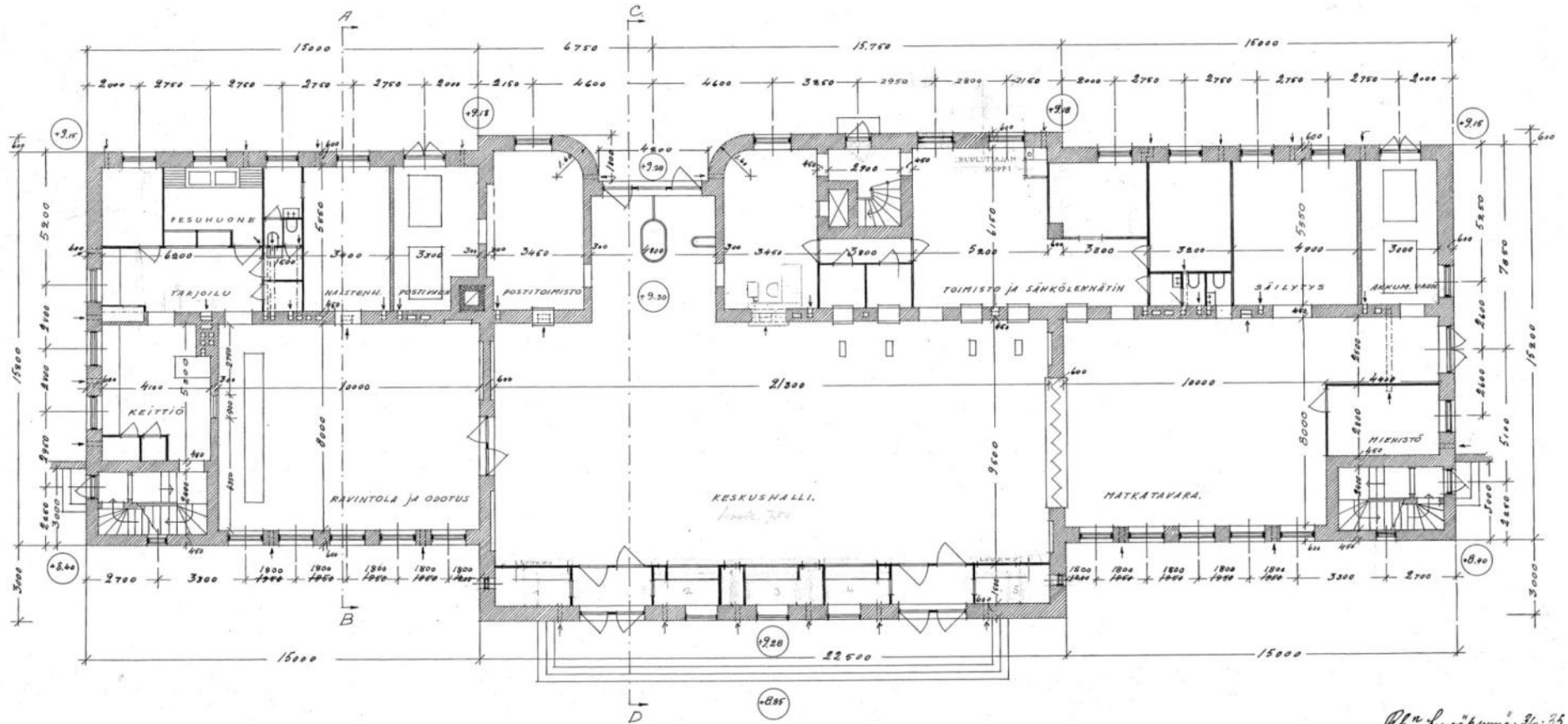
Radan puoleinen sisäänkäynti on syvennyksessä, josta johtaa yksi ovi sisälle ja toinen ulos. Ovien päällä on lippakatos, joka ulottuu myös hieman erillään olevan, toiseen kerrokseen johtavaan porrashuoneeseen vievän oven päälle. Katoksen päälle on rautalevystä tehdyillä kirjaimilla kirjoitettu teksti PORI. Ratapihan puolelta oli lisäksi pariovilla varustettu sisäänkäynti rakennuksen luoteispäässä olevaan akkumulaattorivaunu-huoneeseen ja kaakkoispäässä olevaan postivaunu-huoneeseen. Akkumulaattorihuoneen ovi on myöhemmin korvattu ikkunalla ja postivaunu-huoneen ovi on vaihtanut paikkaa yhden ikkunan kanssa.



Asema juuri valmistuneena 1937–1938 kaupungin puolelta ja radalta kuvattuna. Pääjulkisivu on säilynyt ennallaan. Kuvat: Suomen Rautatiemuseo



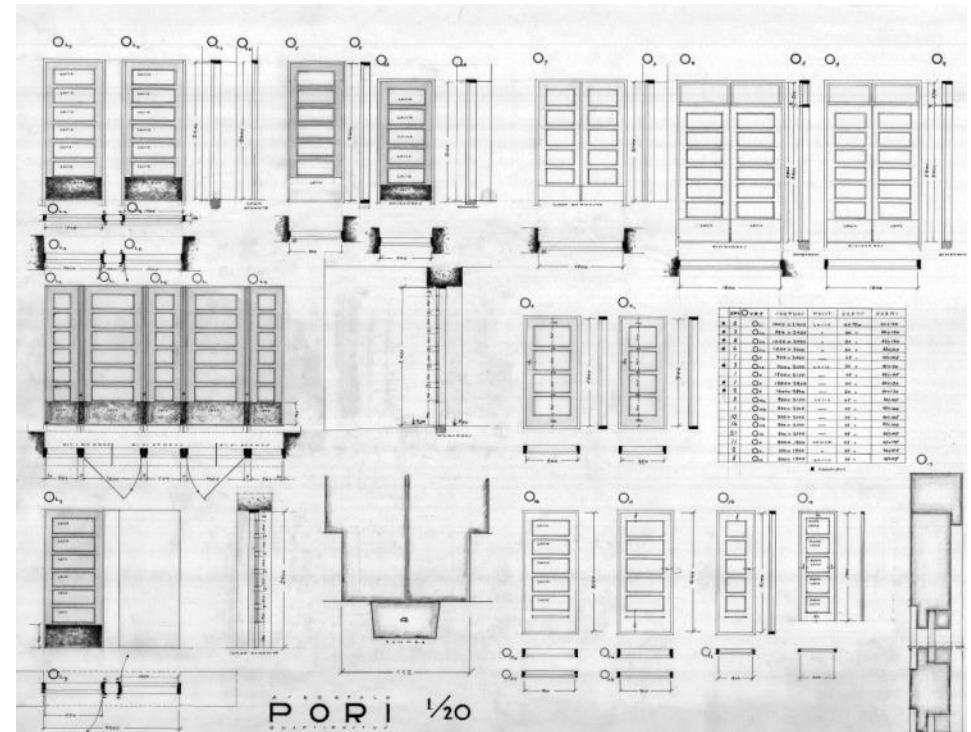
Ratapihan puolella luoteispäässä ollut sisäänkäynti akkumulaattorihuoneeseen on myöhemmin korvattu ikkunalla ja postivaunu-huoneen ovi on siirretty lähemmäksi kaakkoispäätä.



Pohjapiirustus vuodelta 1935. Kaakkoispäädyssä on ravintola- ja keittiötilat sekä naistenhuone; luoteispäädyssä tavarankäilytilat. Ratapihan puoleisella sivulla on postitoimisto, asemapäällikön toimisto, lipunmyynti ja sähkölennätin. Keskimmäinen porrashuone johtaa toiseen kerrokseen, päätyportaat kellariin. Radan puolelta on sisäänkäynti postivaunuunhuoneeseen ja luoteispäädyn akkumulaattorihuoneeseen. Asemapäällikön huoneen ja keskimmäisen porrashuoneen välissä on kassakaappi. Keskushallin kaupungin puoleisella seinustalla on kioskki ym. myyntikoppeja. Piirustukset: VR:n arkisto.

Rakennuksen kaakkoispäädyssä on sisäänkäynti pieneen eteiseen, josta on käynti parin porrasaskelman kautta entisiin keittiötiloihin. Eteisessä on myös ovi kellariin johtavaan portaikkoon. Luoteispäädyssä on samanlainen sisäänkäynti ja kellariin johtava portaikko, mutta pari ylös johtavaa porrasaskelmaa eivät johda mihinkään. Keskeltä luoteispäätystä on pariovilla varustettu sisäänkäynti entisiin tavaratiloihin.

Aseman ulko-ovet ja tärkeimmät sisäovet on tehty tammesta ja lakattu. Osa ulko-ovista on myöhemmin vaihdettu teräsoviksi. Peiliovissa on 4–6 tasakokoista peiliä. Ulko-ovet ja aulasta entiseen ravintolaan johtavat ovet on lasitettu. Kaupunginpuoleisten pääovien välissä on kolme yksiruutuista, tammipuitteista ikkunaa. Muut alakerran ikkunat ovat korkeita neliruutuisia ikkunoita, joiden alaosassa on matalat tuuletusikkunat. Keskusaulan yläosassa on korkeat ja kapeat 5-ruutuiset ikkunat ja ratapihan puolella olevissa toisen kerroksen huoneissa 3-ruutuiset. Lisäksi rakennuksessa on muutama pienikokoinen, kapea, yksiruutuinen ikkuna. Ikkunat ovat peittomaalattuja ja kitattuja puuikkunoita lukuun ottamatta kolmea lakattua tammi-ikkunaa, joissa on käytetty lasituslistaa.



Alkuperäisten ovien piirustukset. VR:n arkisto.

Asemarakennus vuonna 1937

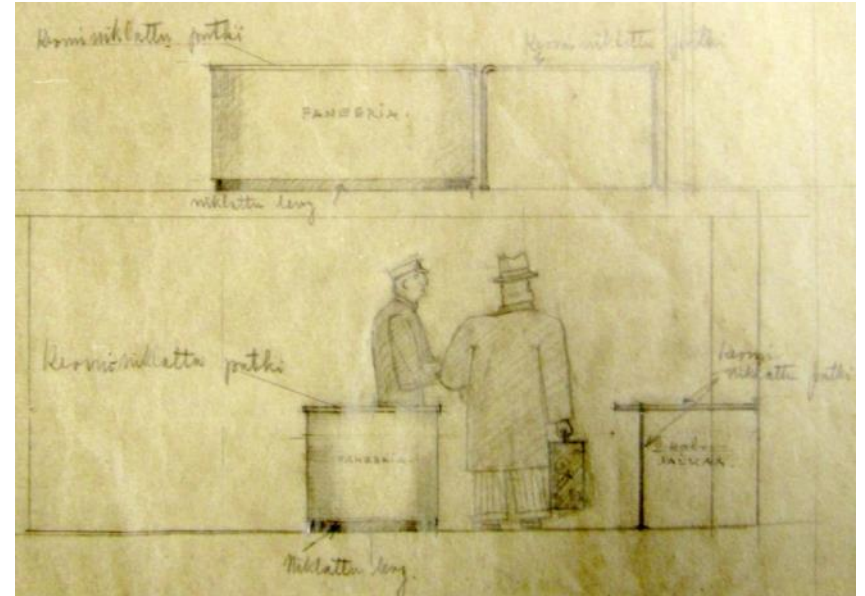
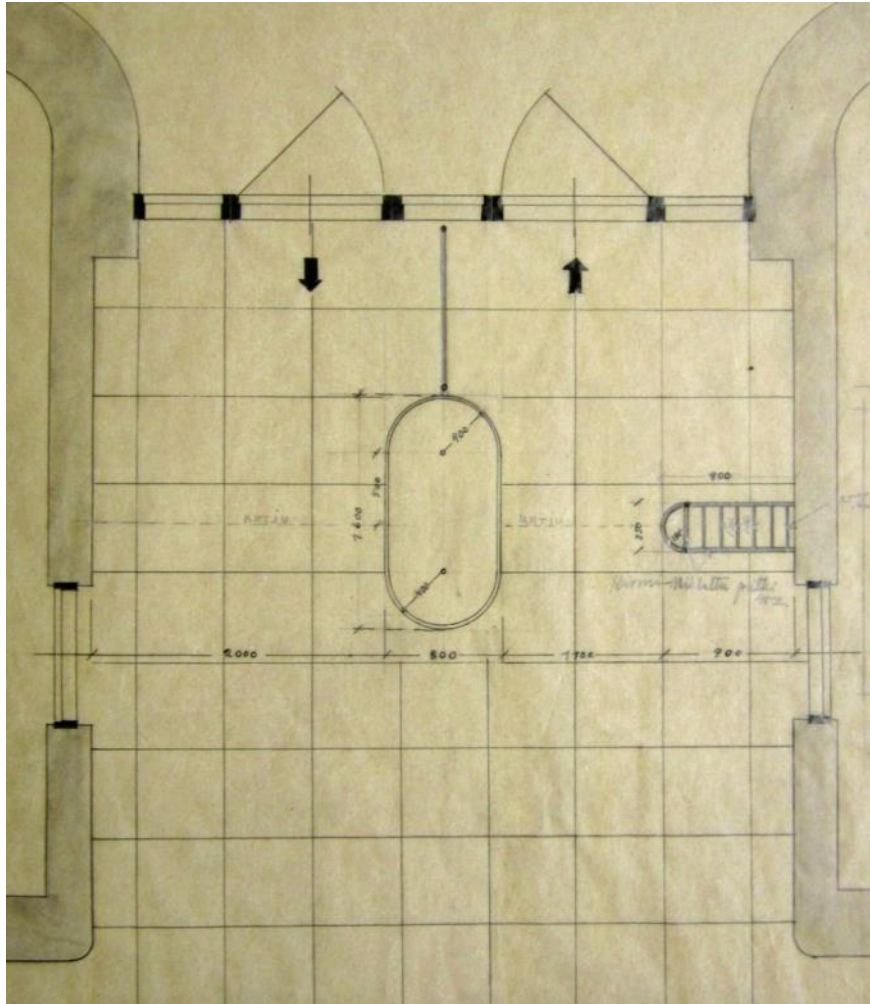
Aseman pääsisäänkäynti johtaa kaupungin puolelta 7 metriä korkeaan keskushalliin, josta on pääsy kaikkiin yleisölle tarkoitettuihin tiloihin. Rakennuksen kaakkoispäädyssä oli ravintola siihen liittyvine keittiö-, tarjoilu- ja pesutiloineen. Ravintolasta oli käynti naistenhuoneeseen, jossa oli sisä-WC, ja radan puoleisessa kulmahuoneessa oli johtajattaren/emännän huone. Luoteispääty taas oli varattu matka-, kiito- ja säilytystavaralle. Radan puoleisella sivulla oli toimistotiloja ja asemalaiturille kuljettiin niiden väliin sijoittuvan leveän käytävän kautta. Asemalaiturille johtavan käytävän vasemmalla puolella oli postitoimisto ja oikealla puolella asemapäällikön toimisto, lipunmyyntitoimisto sekä asema- ja lennätintöimisto. Asemahallin kaupungin puoleisella seinustalla oli pieniä myyntikoppeja ja kioskeja, joista ainakin yksi kuului Rautatiekirjakauppa Oy:lle. Ulko-ovien välissä sijaitseviin kolmeen kioskiin johti ovi asemahallista, mutta reu-nimmaisii koppeihin kuljettiin tuulikaapista.

Asemahallin luoteispäädyssä sijaitsevan matkatavara huoneen ja hallin välissä oli veräjäportti. Palvelutiskien ja luukkujen yläpuolelle oli kirjoitettu opastekstit yhtenäisellä tyylillä. Asemalaiturille johtavassa käytävässä oli sulkuportti ”spärri”. Keskellä käytävää oli vanerista ja kromi-niklatusta putkesta tehty matala aitaus, josta on voitu vetää ketjut käytävän poikki. Asemahallin penkit on tehty saman mallin mukaan kuin Kuopiossa. Hallin lattia on päällystetty ”Duromit”-massasta tehdyillä 600 x 600 mm laatoilla, joiden välissä on sinkkilistat.

Asemaravintolan lattia oli päällystetty kumiparketilla. Keittiössä, pesuhuoneessa ja WC-tiloissa oli käytetty lattiassa Pukkilan laattaa (150 x 150 mm), mutta johtajattaren huoneessa, tarjoiluhuoneessa ja naistenhuoneessa kumimarmoria. Postivaunu huoneessa oli Duromitia, mutta postitoimistossa korkkimatto. Myös aseman omissa toimistotiloissa oli korkkimatto, mutta säilytystiloissa ja akkumulaattori huoneessa taas ke-stävämpää Duromitia. Seinissä oli syvennyksiä, joihin oli sijoitettu kaappeja ja hyllykköjä. Myös lämpöpatterit oli upotettu seiniin.

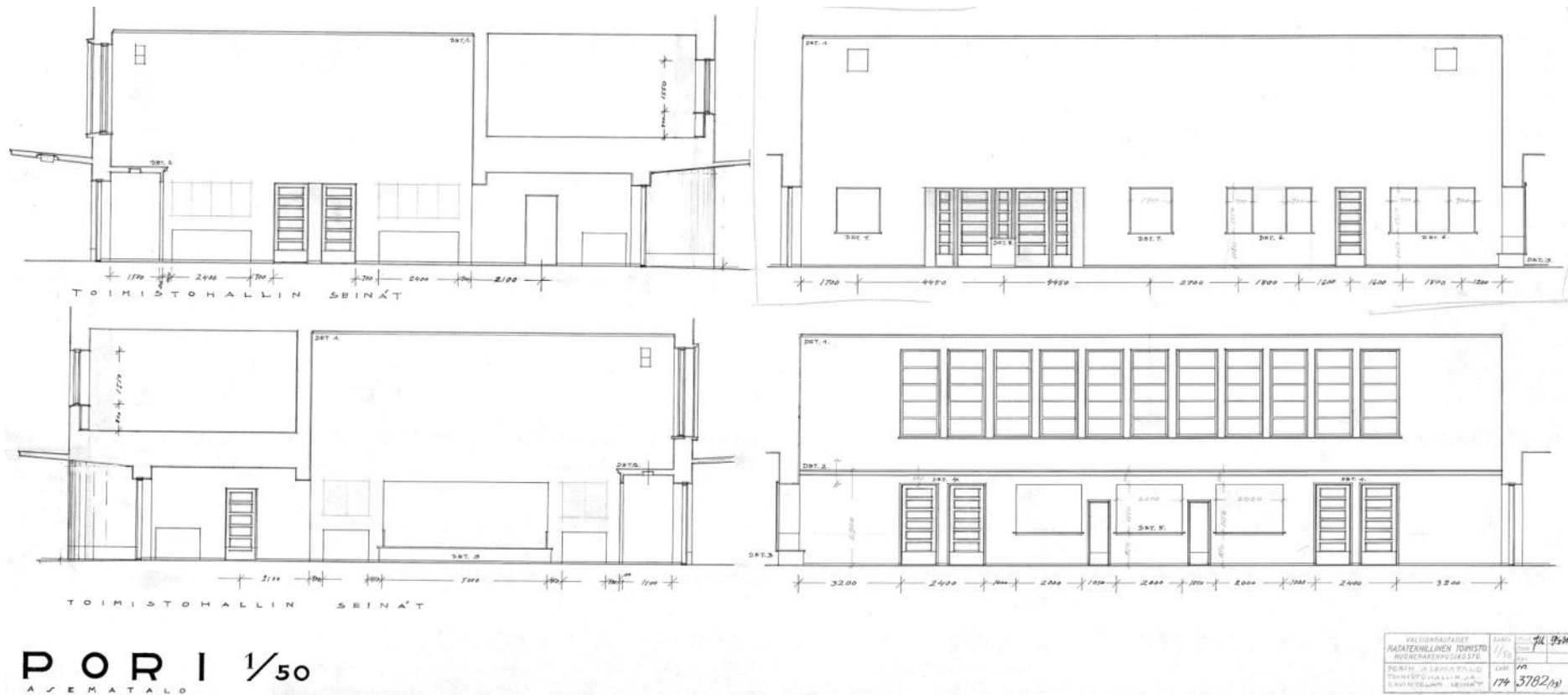
Vuonna 2008 tehtiin väriselvitys asemarakennuksen asemahallista, entisestä ravintolatilasta ja tuulikaapeista. Sen mukaan asemahallin sei-nissä on alun perin ollut selkeä värikontrasti eri tilojen välillä. Laiturin puoleisissa seinissä on ollut vaaleampi sinivihreä sävy ja muissa seinissä selkeästi vihreä sävy. Tuulikaapeissa seinien sävy on ollut harmahtava. Entisessä ravintolassa seinät ovat olleet voimakkaamman vihreät kuin hallissa. Katot ovat olleet alun perinkin valkoiset.¹¹

¹¹ Konservointi T. Sonninen, raportti 2008



Jarl Ungernin hyväksymät piirustukset sulkuportista/spärristä, joka sijaitsee asemalaiturille johtavassa käytävässä. Kromi-niklatusta putkesta tehty aita on edelleen ovien välissä. Lattiasa on kaksi jälkeä, jotka ovat todennäköisesti peräisin oikean puoleisella seinällä olleesta telineestä.





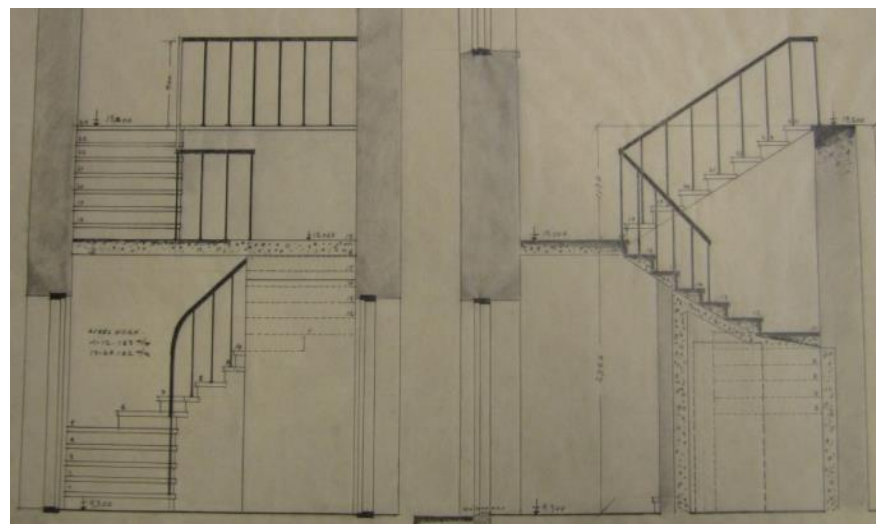
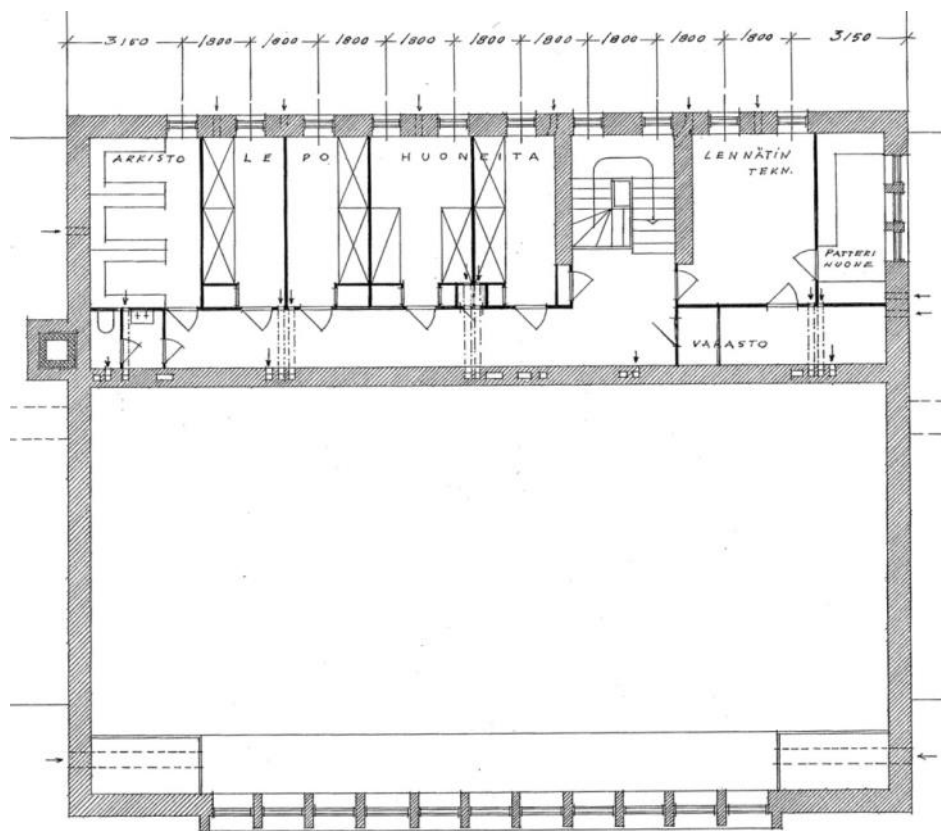
Asemahallin seinä ylhäällä vasemmalla ravintolan suuntaan (kaakkoon) ja oikealla ratapihan suuntaan. Alhaalla vasemmalla matkatavarasäilytyksen suuntaan (luoteeseen) ja oikealla kaupungin suuntaan. Ratapihan puolella olivat posti-, lennätin- ja lipputoimisto, kaupungin puolella Rautatiekirjakauppa ja mahdollisesti muita kioskeja. Piirroksissa näkyvät seiniin upotettujen lämpöpatterien paikat. Niiden päälle oli sijoitettu ilmoitustaulut aikatauluja varten. Kuva: VR:n arkisto.



Asemahalli pian valmistumisen jälkeen. Vasemmalla lippuostimot, oikealla Rautatiekirjakauppa Oy. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

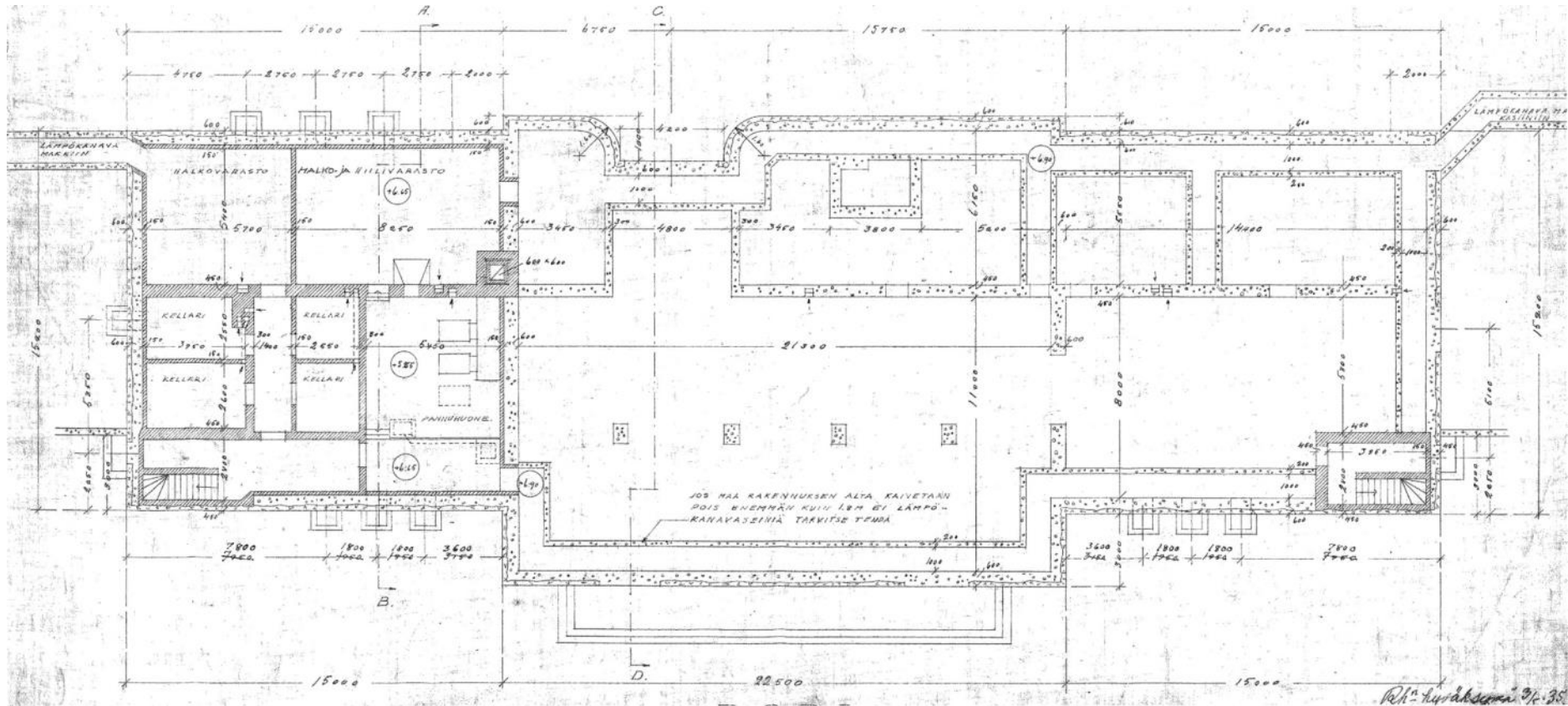


Asemaravintolasta pääsi keittiötiloihin ja naistenhuoneeseen, jossa oli ainoa yleisölle tarkoitettu sisä-WC. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.



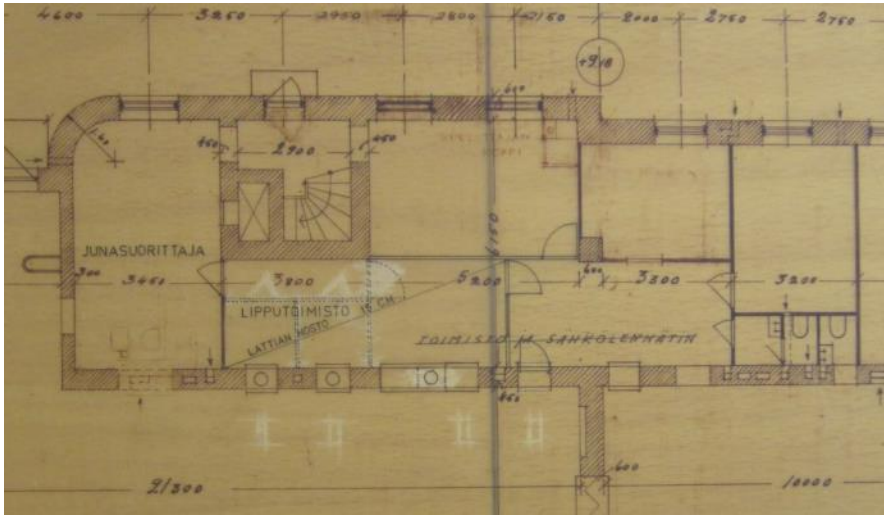
Toiseen kerrokseen johtavat portaat. Piirustus: VR:n arkisto.

Asemalaiturilta on sisäänkäynti porrashuoneeseen, jossa on ovet asemapäällikön huoneeseen ja toimistoon, sekä mosaiikkibetoniportaat toiseen kerrokseen. Toisen kerroksen luoteispäässä oli teknisiä tiloja (lennätintekniikka, patterihuone ja varasto, josta tikkaat ullakolle), kaakkoispäässä arkistohuone ja WC, ja välissä neljä lepohuonetta. Lattioissa oli käytetty kumimarmoria muualla paitsi WC:ssä, jossa oli Pukkilan laatat.



Asemarakennuksen molemmissa päissä on porrashuone, josta johtaa betoniportaati kellarikerrokseen. Kellarin kaakkoispäässä oli ruokakellari, halko- ja hiilivarasto sekä pannuhuone. Rakennuksen molemmin puolin kivijalassa oli kolme aukkoa, joista on voinut kaataa sisään halkoja ja hiiliä. Väliseinät ovat tiiltä ja myös ulkoseinissä on tiiliverhoilu, lattiat ovat betonia. Muu osa kellarista on lähinnä avointa tilaa, lukuun ottamatta radan puolella olevia kolmea huonetta. Näissä väliseinät ovat betonia. Ensimmäisen kerroksen kassakaapin ja toiseen kerrokseen vievän porrashuoneen kohdalla on oma betoniperustus. Kellarin keskiosassa on maalattia (hienoa hiekkaa). Luoteispäässä on taas betonilattia ja porrashuoneessa tiiliseinät. Seinässä oli hiili/halkoluukut vain kaupungin puoleisella seinällä. Alareunassa näkyvää lämpökanavaseiniä ei ole rakennettu. Halkojen ja hiilien toimitusta varten tehdyt aukot näkyvät kellarissa edelleen, mutta ovat hävinneet ulkopuolelta.

Vuonna 1976 lennätintoiimistoon tehtiin väliseiniä, kun lipputoimistoa laajennettiin. Myös lattiaa nostettiin. Hallista toimistoihin johtava ovi siirrettiin lähemmäksi hallin luoteisnurkkaa. Asemapäällikön huoneen nimi on muuttunut junasuorittajan huoneeksi.



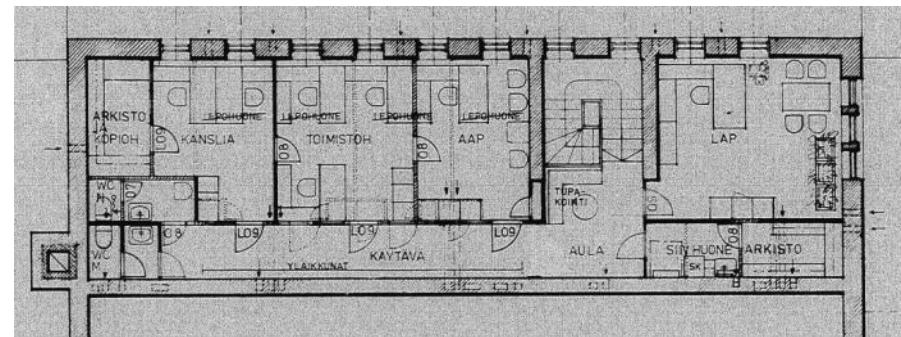
Vuonna 1980 huonetiloihin tehtiin useita muutoksia sekä ensimmäisessä että toisessa kerroksessa. Entisissä postin huoneissa olleet viestilaitteet muutettiin automaatiokeskukseksi ja ristikytkentähuoneeksi. Julkisivuun tuli muutos, kun laiturin puoleisella sivulla vaihdettiin yhden oven ja ikkunan paikkaa. Ristikytkentähuoneeseen (entiseen postivaunuhuoneeseen) johtanut sisäänkäynti siirrettiin lähemmäksi rakennuksen kaakkoispäätä, jossa entisen pesuhuoneen tilalle tehtiin uusi eteinen. Eteisestä pääsee entiseen naistenhuoneeseen, joka nyt varattiin laitetilo-

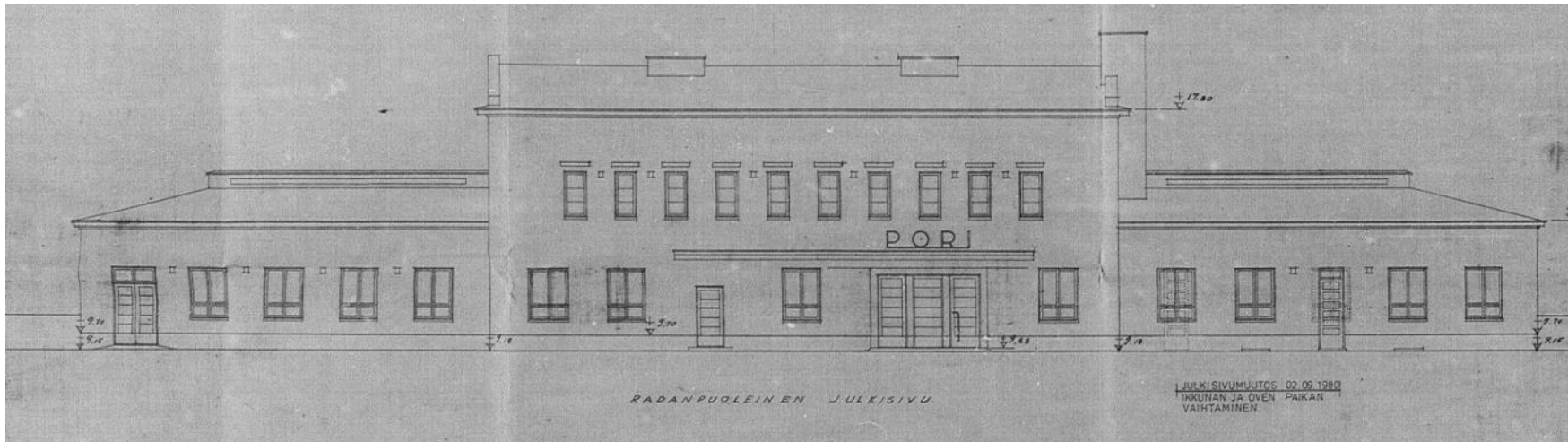
jen laajennusta varten, ja rakennuksen kaakkoispäähän tehtyyn isoon sähköasentajien työhuoneeseen. Sähköasentajien huone tehtiin väliseiniä purkamalla tilaan, jossa ennen oli johtajattaren huone/toimisto, astianpesu- ja tarjoiluhuone. Asemaravintola muutettiin työmaaruokalaksi ja keittiö muutettiin työhuoneeksi.

Yleisölle perustettiin kahvio asemahalliin, jossa pääsisäänkäyntien väliin tehtiin kahvio/kioski yhdistämällä kolme kioskia yhdeksi. Hallin kaupungin puoleisiin nurkkiin tehtiin wc miehille ja naisille.

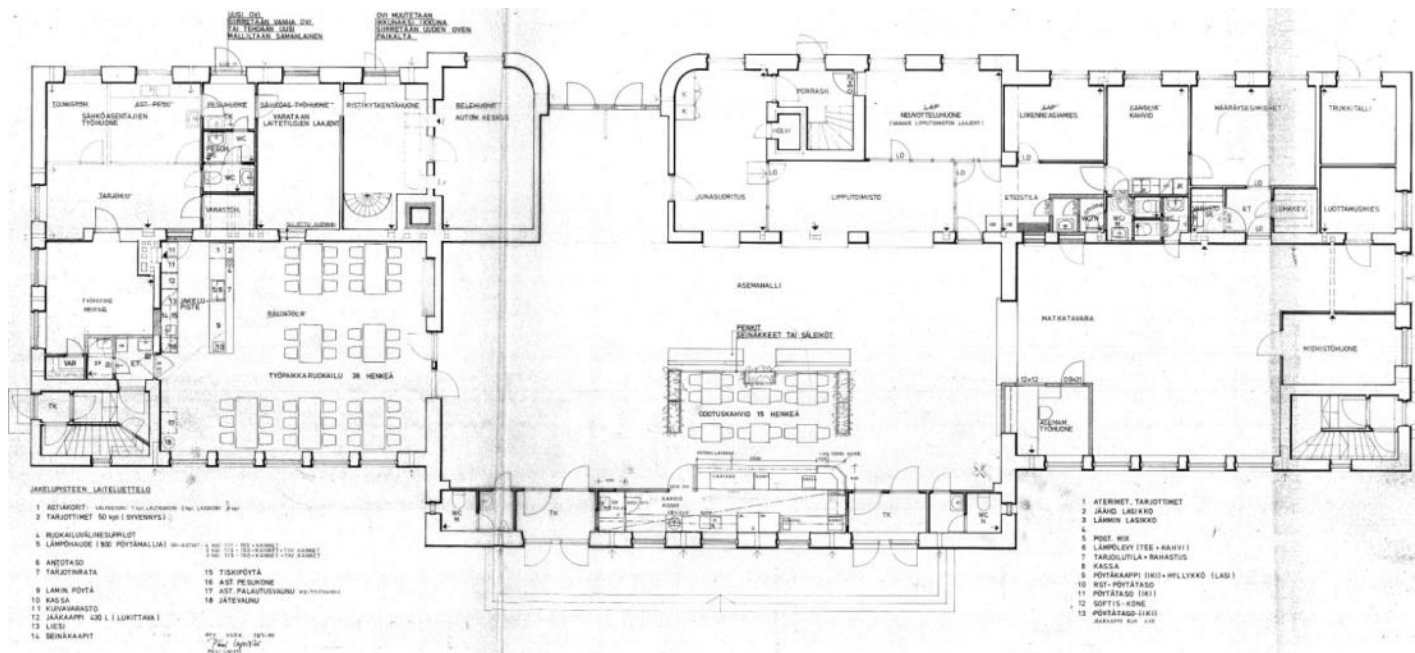
Matkatavaratilaan tehtiin työhuone asemamiehelle. Luoteispäähän rakennettiin lisää wc-tiloja ja pari pienempää varastohuonetta isoon säilytys- ja huoneeseen. Entinen akkumulaattorihuone jaettiin trukkitalliksi ja luotamusmiehen huoneeksi.

Toisessa kerroksessa entisten neljän lepo- ja huoneen tilalle tehtiin kolme toimistohuonetta. Myös luoteispäässä ollut tekninen tila muutettiin toimistoksi. Kaakkoispäähän lisättiin toinen wc.





Vuonna 1980 tehtyjä muutoksia.

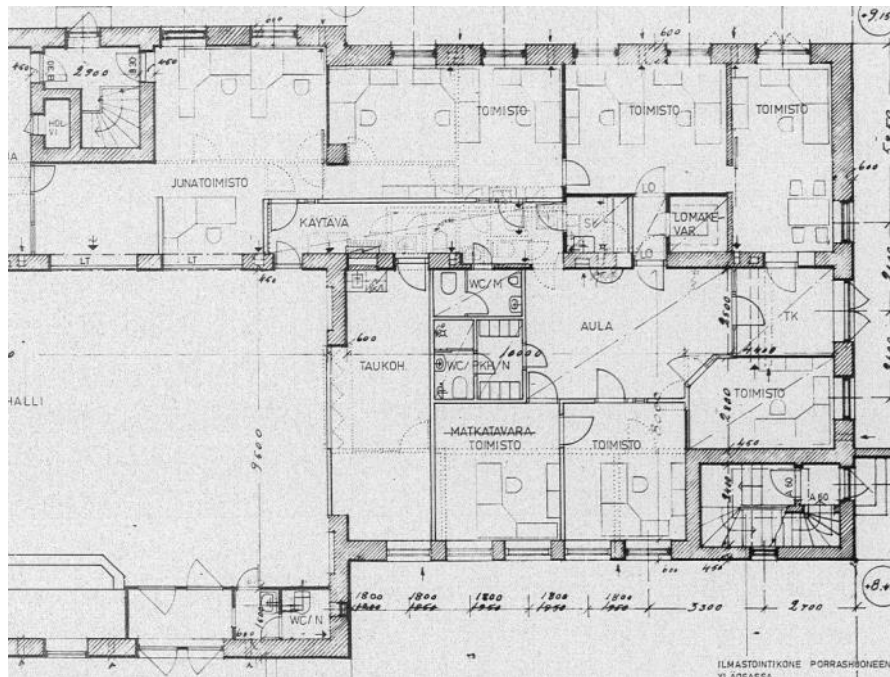




Asemahalli 1970-luvun lopussa tai 1980-luvun alussa. Rautatiekirjakaupan paikalle on tehty kahvila. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

Kulmahuone, joka oli aiemmin jaettu trukkitalliksi ja luottamusmiehen huoneeksi yhdistettiin taas yhdeksi toimistohuoneeksi ja siitä ulos johtanut ovi poistettiin ja korvattiin ikkunalla. Aulan ja rakennuksen päädyssä olevan ulko-oven väliin tehtiin teräslasiovi ja tuulikaappi.

Huonetilojen muutoksen yhteydessä 1990-luvulla lattiapinnat vaihdettiin muovi- tai linoleumimatoiksi. Lasketut katot tehtiin Gyproc-levyistä ja seinien pinnoittamisessa käytetty lasikuitukangasta. Lipputoimiston (entinen ravintola) oviin vaihdettiin kirkaat lasit.



Vuonna 1998 rakennukselle tehtiin täydellinen ulkoremontti. Vesikatto, syöksytorvet, kattokourut ja muut pellitykset uusittiin. Uusi kate on molemmin puolin sinkittyä konesaumattua kattopeltiä, joka on maalattu punaiseksi. Julkisivujen rappaus uusittiin kokonaan KS-rappauksena ja rakennus maalattiin vaalean keltaiseksi. Samaan aikaan kunnostettiin myös ikkunat ja ovet. Tässä vaiheessa radan puoleinen, sähkömiesten huoneeseen johtava ovi ja päädyssä olevat ovet vaihdettiin teräsoviiksi.

2000-luvulla asemalla on tehty muutoksia lähinnä ilmastointiin liittyen. Ilmanvaihtokone on sijoitettu luoteispäässä olevaan porrashuoneeseen. Kaakkoispäädyssä on tehty entiseen naistenhuoneeseen kevyt väliseinä vuonna 2002 ja toisen kerroksen toimistohuoneet on muutettu taas lepo huoneiksi. Luoteisnurkan varastohuoneeseen on tehty pieni keittiö ja suihkutila.

Asemarakennus vuonna 2015

Asemarakennus on maalattu väriltään vaalean keltaiseksi, räystäät, lippakatosten alapuoli ja asemahallin yläikkunoiden välit ja syvennykset valkoisiksi. Korkean osan räystäiden alapinnat ja ratapihan puoleisten, toisen kerroksen ikkunoiden päällä olevat koristelistat on maalattu okran-keltaisiksi. Kattoja pellitykset on maalattu punaiseksi. Ikkunapuitteet ovat myös punaiset kolmea tammi-ikkunaa lukuun ottamatta, lasitetut ulko-ovet ovat tummanruskeat. Kaupungin puoleisella julkisivulla on seinällä kello ja VR:n logo. Keskiosan kaakkoispäädyssä on punaiseksi maalatut tikkaat katolle. Asemarakennus on säilyttänyt ulkoiset piirteensä hyvin. Asemalaiturin puolelta on yksi ovi korvattu ikkunalla ja yksi ikkuna ja ovi ovat vaihtaneet paikkaa. Uusi ikkuna on tehty vanhan mallin mukaan. Laiturin puoleinen asemakello on hävinnyt. Päätyihin on vaihdettu teräs-ovet.

Asemahallissa on alkuperäinen duromit-laattalattia ja rapatut seinät. Alkuperäiset, ovet, penkit ja patterit syvennyksissään sekä Paavo Tynellin 1950-luvun valaisimet luovat vielä vanhaa tunnelmaa. Lippuloukut ja tavarasäilytyksen luukku on suljettu lasitiilillä. Entisen kahvikioskin kohdalla on nyt syvennyksessä, jossa on virvoitusjuoma- ja makeisautomaatti. Naisten wc on muutettu inva-wc:ksi. Laiturille johtavassa käytävässä on matkatavarasäilytyskaapit. Ovien välissä on kaide ja lattiasa jälki sulkuporttirakenteesta.



Asemahalli on säilyttänyt sisätiloista parhaiten vanhan asunsa. Kuva: Liisa Nummelin.

Vuonna 1993 entisen ravintolan paikalle toteutetussa lipputoimis-
tossa on uusi laattalattia, rapatut seinät ja katto. Huonetta kiertää kapea jalkalista. Nurkassa on pieni, puinen kassakaappi. Vinottain huoneen poikki kulkee mahonginvärinen lippukassa ja lasitiiliseinä. Henkilökunnan puolella on korotettu lattia ja siinä linoleumimatto. Gyproc-levyistä tehty katto on laskettu. Lipputoimiston takana on sosiaalityötiloja, jotka on tehty entisen keittiön tilalle uusina väliseiniä rakentamalla. Lattiasa on muovi- tai linoleumimatto ja kapeat jalkalistat. Ulkoseinät ja katto on rapattu. Sisäikkunat ja lämpöpatterit ovat alkuperäiset.



Entinen ravintola on muuttunut täysin, kun sinne on tehty lipputoimisto.

Kaakkoispäädystä sijaitsevaan ulkoeteiseen johtaa uusi väliovi. Eteisen lattiassa on vanha matto ja vanhat profiloitunut listat. Tuulikaappiin johtava lasitettu ovi on alkuperäinen. Tuulikaapin lattiassa on kivilaatat, seinät ja katto on rapattu. Ulko-ovi on uusi teräsovi, mutta kellarin ovi on alkuperäinen. Porrashuoneissa on säilynyt asemahallin ohella parhaiten alkuperäisiä rakennusosia ja pintoja.



Kaakkoispäädyn eteinen. Lasitettu ovi on alkuperäinen.

Asemalaiturilta kaakkoispäädyn sähkömiesten huoneeseen sisään tultaessa eteisessä on uudehko laattalattia. Seinät ja katto on rapattu ja kaikki eteisestä avautuvat ovet ovat alkuperäisiä. Myös vessassa on alkuperäiset ovet. Sähköasentajien huoneessa on lattiassa matto, seinät ja katto on rapattu. Patterit ovat alkuperäiset, mutta väliovet uusia.

Entinen naistenhuone on jaettu kevyellä väliseinällä, pinnat on uusittu. Asemalaiturin puolella olevan pienen huoneen ja eteisen välinen ovi ja ovi-istat ovat alkuperäiset ja ulkoseinällä on syvennyksessä alkuperäinen patteri.



Alkuperäiset pylväsradiaattorit ovat säilyneet muutamissa huoneissa.

Ristikytkentähuone on 1960-luvun asussa, jolloin sinne tehtiin kellariin johtavat kierreportaat. Seinät ja katto on rapattu, lattiassa on levyt. Entisessä postitoimistossa on seinissä ja katossa rappaus. Lattiassa saattaa olla alkuperäinen korkkimatto ja listat.



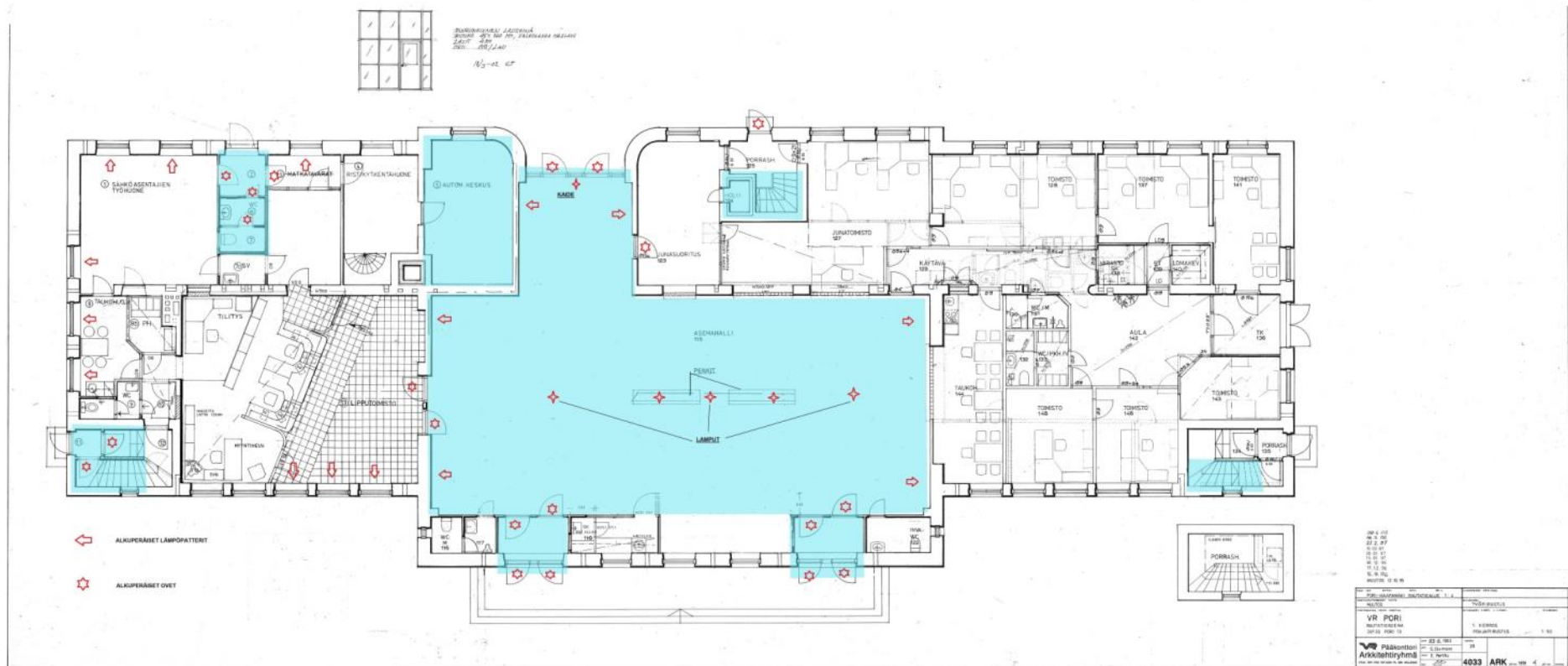
Kaakkoispäässä sisäikkunoissa on säilytetty alkuperäiset vetimet. Luoteispäädyn toimistohuoneissa ne on uusittu.

Junasuorittajan huoneen ja odotushallin välissä on alkuperäinen ovi. Tämän huoneen ja entisen lipputoimiston välillä on kevyt lasiseinä, jonka rakennusajasta ei ole tietoa. Se saattaisi olla 1950-luvulta samasta vaiheesta, jolloin emännälle erotettiin työhuone tarjoiluhuoneeseen kevyellä lasiseinällä. Emännän huoneen lasiseinä ei ole säilynyt, mutta listoista päätellen junasuorittajan huoneen väliseinä voisi olla samalta ajalta. Ovi on kuitenkin uusittu myöhemmin.

Luoteispäädyn toimistosiipeen pääsee myös aulan luoteisnurkasta, jonne on tehty uusi oviaukko 1970-luvulla. Paikalle siirrettiin vanha ovi toisesta aukosta. Luoteispäädyn toimistotilat on muutettu moneen kertaan: Väliseiniä on purettu ja rakennettu, wc-tilat siirretty uuteen paikkaan, patterit ja kaikki pinnat uusittu. Lasketut katot ovat Gyproc-levyä, seinissä on lasikuitukangas, lattioissa muovi- tai linoleumimatot. Kaikki ovet on uusittu.



Luoteispäädyn aula, entinen tavaratila on rakennettu kokonaan uudelleen.



Pohjapiirrokseen on merkitty turkoosilla parhaiten alkuperäisen asunsa säilyttäneet tilat. Niitä ovat keskushalli, porrashuoneet ja automaatiokeskus (entinen postitoimisto), johon tosin on rakennettu uusia teknisiä laitteita. Pinnoiltaan tila on kuitenkin säilynyt hyvin. Asemahallissa ollut kahvila (entinen Rautatiekirjakauppa) on purettu ja sen tilalla on pelkkä syvennys.

Alkuperäiset ovet on merkitty punaisella tähdellä, samoin aulan penkit, 1950-luvun kattovalaisimet ja kaide.

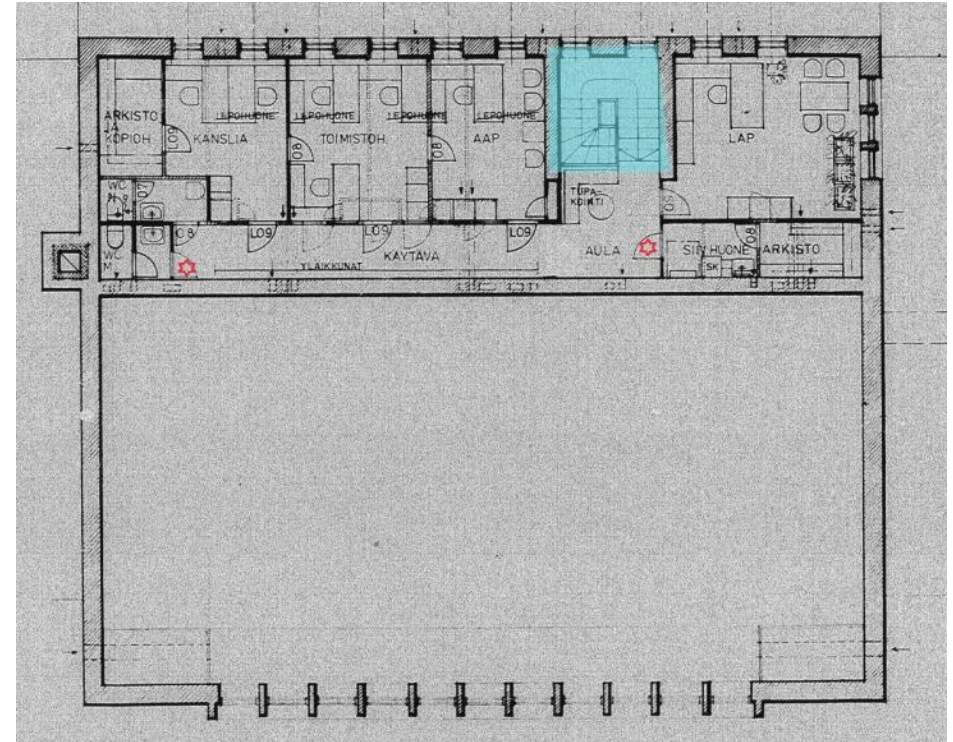
Alkuperäiset patterit on merkitty punaisella nuolella.

Ratapihan puolelta pääsee porrashuoneeseen, josta johtaa portaat toiseen kerrokseen. Porrashuoneessa on mosaiikkibetonilattia ja -portaat. Seinissä on lasikuitukangas ja väliovet on uusittu. Portaat ovat säilyneet alkuperäisessä asussaan.

Toisen kerroksen tilat on muutettu ensin lepohuoneista toimistoiksi ja sitten takaisin lepohuoneiksi. Väliseiniä on purettu ja rakennettu, katot laskettu, ikkunapenkit laatoitettu. Lattialla on muovi- tai linoleumimatto, seinillä lasikuitukangas, katoissa Gyproc-levy. Vanhaan vessaan käytävän päässä ja entiseen varastoon, nykyiseen keittiö- ja suihkutilaan, johtaa alkuperäinen ovi, muut ovet on uusittu. Vessoissa on rapatut seinä ja katto.



Toisen kerroksen porrastasanne.



Toinen kerros on muutettu useampaan kertaan ja ainoastaan portaat ja pari väliovea ovat säilyneet alkuperäisessä asussa.

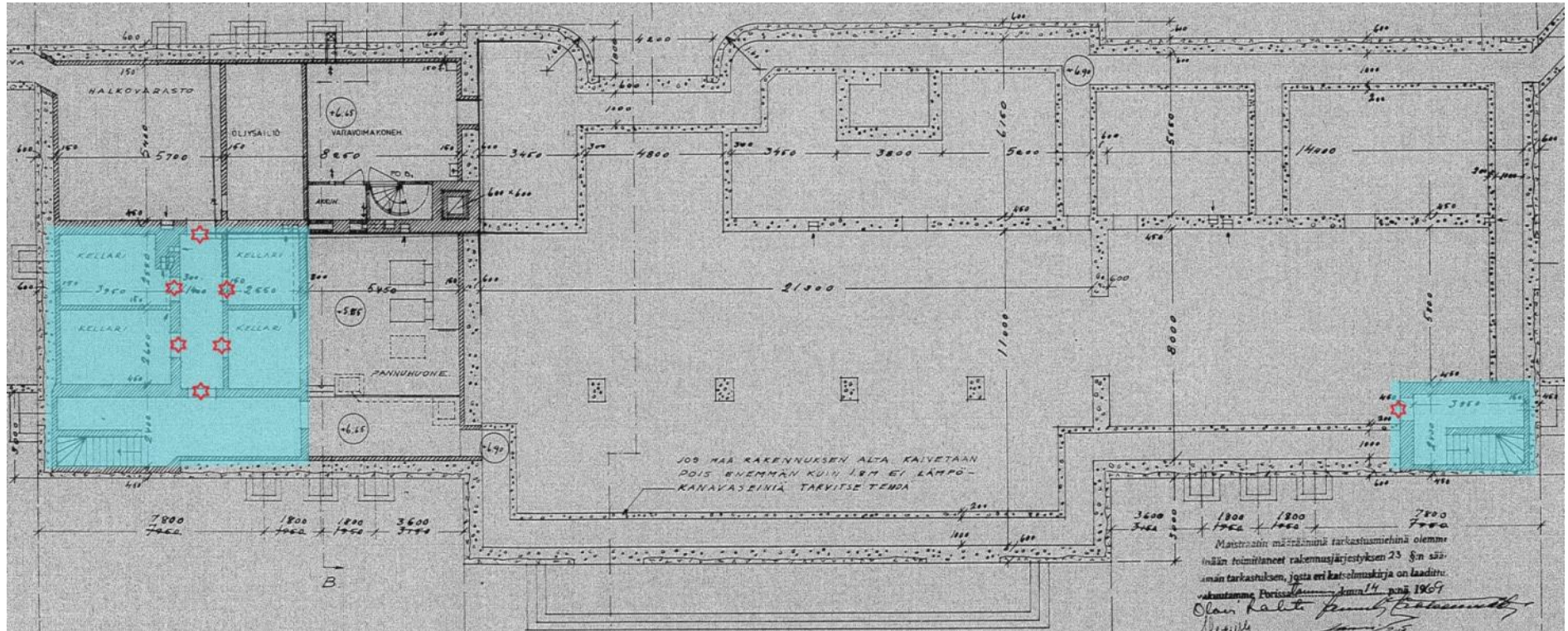
Kellariin pääsee rakennuksen molemmista päistä. Porrashuoneissa on kivilaattalattia, seinät ja katto on rapattu. Luoteispäädystä eteisen ovet on uusittu. Porrashuoneeseen on sijoitettu ilmastointikeskus. Kellariin johtaa betoniportaat ja kellarin molemmissa päissä on betonilattia. Keski-osassa on maalattia. Suurimmat muutokset ovat tapahtuneet entisessä halko- ja hiilivarastossa, jota on muutettu lämmitysjärjestelmän muutosten yhteydessä. Nykyisin tilassa on betonilattia ja metalliovet. Alkuperäisiä puuvia on säilynyt entisessä ruokakellarissa ja luoteispäädyn porrashuoneessa.



Kellarin keskiosassa on maalattia.



Kaakkoispään ruokakellari ovineen on säilynyt hyvin.



Keittiöpäädyn ruokakellareissa ja luoteispäädyn porrashuoneessa on alkuperäiset ovet. Kellarin keskiosa on hiekkapohjaista avointa tilaa. Luoteispäähän ja keskiosaan on rakennettu muutama lautarakenteinen säilytyskoppi.



Lippakatosten valaisimet ovat säilyneet alkuperäisen suunnitelman mukaisina. Keskustan puoleisen sisäänkäynnin katoksessa on 7 pyöreää valaisinta. Myös graniittiportaat ovat alkuperäiset. Radan puoleisessa katoksessa on 5 nelikulmaista valaisinta. Yläkuvassa näkyy hyvin aseman ulkoväritys.

Lippakatoksissa oli valmistumisvaiheessa katteena kaksinkertainen bitumihuopa asfalttisivelyllä. PORI-tekstin kirjaimet oli alun perin maalattu kiiltomaalilla etupuolelta mustaksi ja sivuilta vaaleanvihertäväksi. Muuta tietoa alkuperäisestä väryksestä ei ole.



Porin rautatieaseman pääjulkisivu kuvattuna todennäköisesti 1960-luvun lopulla. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.



Porin rautatieasema ratapihan puolelta kuvattuna 1960–70 -lukujen vaihteessa. Kuva: Satakunnan Museo.



Asemarakennus vuonna 2015. Kuvat: Niina Uusi-Seppä



3.3 Pikatavara-asema

Asemarakennuksen viereen valmistui pikatavara-asema vuonna 1938. Tyyllillisesti se edustaa samaa siirtymävaihetta klassismista funktionalismiin kuin asemarakennuskin omaten kuitenkin enemmän klassistisia piirteitä kuten pieniruutuiset ikkunat. Pikatavara-asema on tiilirakenteinen, rapattu ja katettu konesaumatuilla peltikatteella. Rakennuksen kaakkoispäädystä nousee portaat asemalaiturille. Päädyssä on 5 samanlaista korkeaa ikkunaa kuin asemarakennuksen ensimmäisessä kerroksessa. Väritys mukaili alun perin aseman väritystä, mutta on myöhemmin muuttunut.

Alkuperäisiä piirustuksia ei löytynyt ja tavara-asemasta on luonnollisesti valokuvakin vähemmän kuin asemarakennuksesta. Olemassa olevista kuvista päätellen makasiini rakennettiin ensin lyhyemmäksi, mutta jatkettiin nykyiseen mittaan pian sodan jälkeen. Vuoden 1975 muutospäätökset on tehty joulukuulle 1947 päivättyjen laajennuspiirustusten päälle.



Pikatavara-asema valmistumisvaiheessa 1938

Pikatavara-asema suunniteltiin niin, että lastaus on helppoa sekä kuorma-autosta että junasta. Keskelle kaupungin puoleista julkisivua tehtiin betoninen lastauslaituri, jonka keskellä oli sisäänkäynti yleisöpalvelutiloihin. Katetulle lastauslaiturille johti portaat molemmista päistä. Ikkunat olivat 12-ruutuiset ja niitä oli 7 tai 8.

Asemalaiturin puolelta rakennuksen kaakkoispäädystä on sisäänkäynti junatoimistoon. Oven yllä on lippakatos, joka mukaili asemarakennuksen funktispiirteitä. Keskellä rakennusta oli pariovet, jotka johtivat saapuvan pikatavaran varastoon. Luoteispäässä rakennus kapeni, mutta laiturin puolelle oli rakennettu rakennusta pidempi katos, josta oli vielä yksi sisäänkäynti. Luoteispäädyssä oli kaksi ikkunaa.



Pikatavara-asema vuoden 1938 asussa. Kuvat: Satakunnan Museo



Vanhempi osa rakennettu vuonna 1938

Jatko-osa ja avokatos rakennettu vuonna 1948



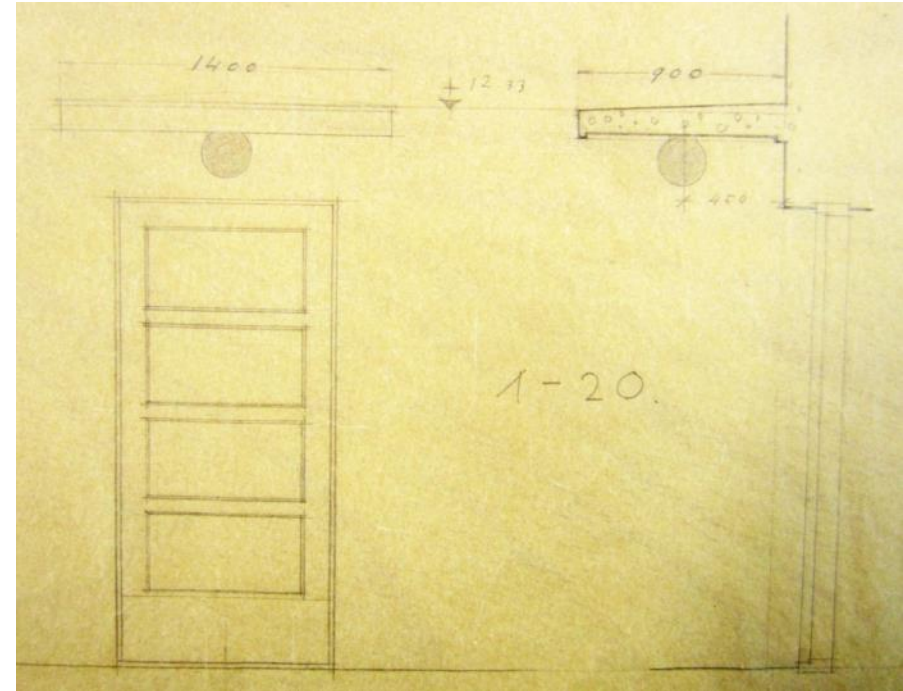
Jatko-osa ja avokatos rakennettu vuonna 1948

Vanhempi osa rakennettu vuonna 1938

Vanhimmat julkisivu- ja pohjapiirroksen pikatavara-asemasta ovat vuoden 1975 muutospäivityksiä, joista voi päätellä rakennuksen alkuperäisen asun. Yläkuva kaupungin puolelta ja alakuva ratapihan puolelta.



Kaakkoispäädyssä oli junatoimisto. Muu rakennus oli varattu lähtevälle ja saapuvalle pikatavaralle. Ainakin vuonna 1948 valmistunut jatko-osa oli lämmittämätöntä tilaa.



Alkuperäinen detaljipiirros toimistopäädyn ulko-ovesta ja lippakatoksesta. Valaisin on erilainen kuin asemarakennuksessa. VR:n arkisto.

Vasen yläkuva. Pikatavara-asema sai samanlaisen värityksen kuin asemakin. Ainakin asemanpuoleiset ikkunapuitteet maalattiin punaisiksi. Tavaralaiturille johtavat raput ja kaide ovat säilyneet alkuperäisinä. Kuva: Suomen Rautatiemuseo.

Vasen alakuva. Jossain vaiheessa aseman ja pikatavara-aseman väliin, aivan radan viereen rakennettiin pieni, rankorakenteinen huoltorakennus, jossa säilytettiin junien huoltoon liittyviä tarvikkeita. Rakennus on purettu viimeistään 1990-luvulla. Kuva: Satokunnan Museo



Muutoksia

Vuonna 1948 pikatavara-asemaa jatkettiin luoteispäädystä rakentamalla sinne tilat lähtevälle tavaralle. Tiiliseinä näyttäisi olevan tässä osassa ohuempi ja katon harja on hieman alempana kuin vanhassa osassa. Uusi osa oli kylmää tilaa. Sen jatkoksi rakennettiin vielä avoin varastokatos ratakiskoilla tuettujen puupilarin varaan (ks. s. 48). Kaupungin puolelle rakennettiin toinen lastauslaituri ja sisäänkäynti. Myös ratapihan puolelle tuli uudesta osasta pariovet. Päätyyn tehtiin kolme 12-ruutuista ikkunaa ja asemalaiturin puoleista katosta jatkettiin.

Vuonna 1976 tavaratoimitus oli tullut kannattamattomaksi, joten siitä luovuttiin. Pikatavara-asema muutettiin monitoimitilaksi, jonne tehtiin henkilökunnalle ruokailutilat, kuntosali sekä puku- ja pesuhuoneet miehille ja naisille. Kaikki tilat muutettiin lämpimiksi, joten seinät eristettiin sisäpuolelta mineraalivillalla ja levytettiin lastulevyllä. Rakennukseen tehtiin puurakenteinen yläpohja ja vanhan betonilattian päälle tehtiin lämpöeristetyt lattiat. Ikkunoihin tehtiin uudet sisäpuutteet. Kaakkoispää pysyi junatoimistona, mutta muut tilat muuttuivat täysin uusien väliseinien ja täydellisen pintaremontin myötä.

Julkisivuun tuli muutoksia, kun kaupungin puoleiselta julkisivulta purettiin vanhempi lastauslaituri ja sen yhteydessä ollut sisäänkäynti korvattiin ikkunalla. Myös uudemman lastauslaiturin sisäänkäynti korvattiin ikkunalla ja tehtiin uusi kapeampi sisäänkäynti vanhan ikkunan paikalle. Asemalaiturin puolelle rakennettiin osaan vuonna 1948 rakennettua

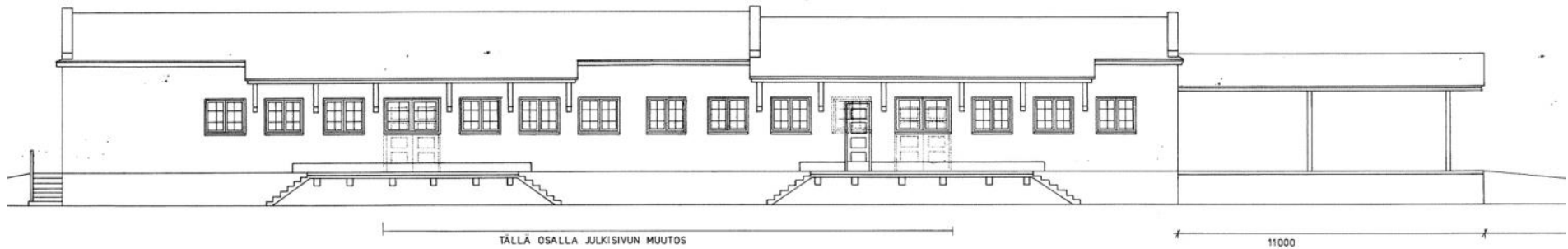
avointa varastokatosta rankorakenteinen, lautavuorattu kylmä varastotila, jossa on kaksi huonetta. Molempiin huoneisiin johtaa laiturilta ovi.

Ratapihan puolella korvattiin yksi ikkuna uudella sisäänkäynnillä lähellä kaakkoispäätä. Oven päälle tehtiin samanlainen lippakatos kuin vanhan junatoimiston oven päällä on. Vanhan osan keskellä, saapuvan tavarantoimiston varastoon johtavat pariovet vaihdettiin ikkunaksi, ja syvennyksessä olleet pariovet vaihdettiin yhdeksi oveksi. Rakennus liitettiin aseman lämpöjärjestelmään ja varustettiin ilmanvaihdolla.

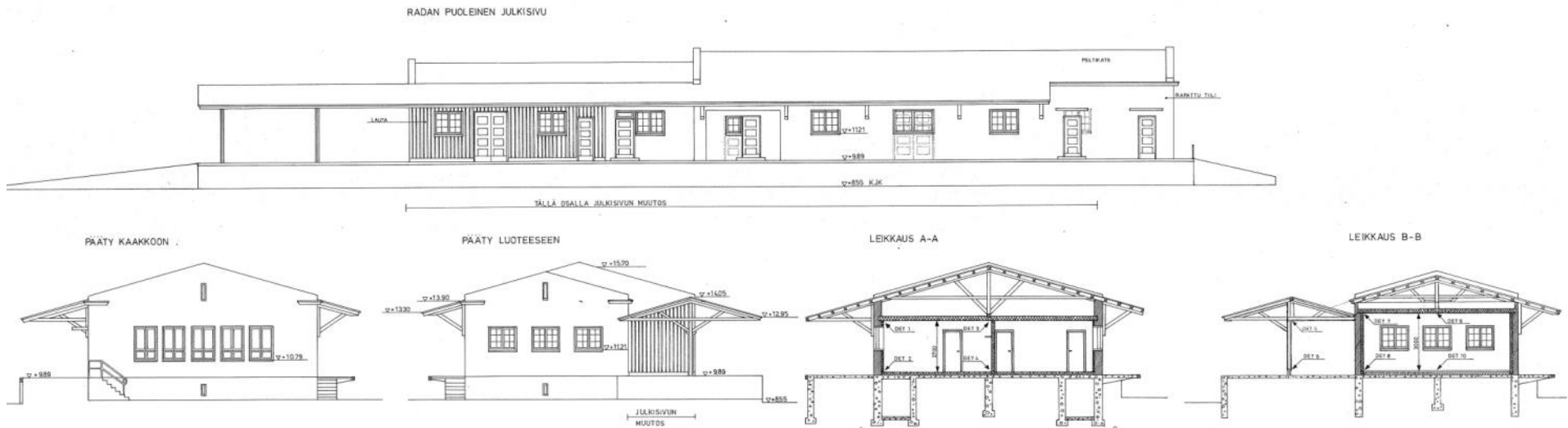
Vuonna 1998 monitoimitilassa tehtiin huonejärjestelyjä ja pintaremonttia. Ullakolle rakennettiin ilmastointikonehuone. Kuntosali (ent. lähtevä pikatavara) jaettiin väliseinillä koulutustilaksi, käytäväksi ja kahdeksi toimisto/lepohuoneeksi. Kaksiosainen, rankorakenteinen kylmävarasto muutettiin lämminvarastoksi. Entiseen miesten pukuhuoneeseen tehtiin sauna. Ruokailuhuonetta pienennettiin ja miesten pukuhuonetta laajennettiin. Lastulevyseinät päällystettiin lasikuitukankaalla ja maalattiin, lattioihin uusittiin muovimatot ja kattoihin laitettiin Gyproc-levyt. Ulko-ovet uusittiin. Veturimiestoiminnot siirrettiin entiseltä varikolta junatoimiston tiloihin.



Pikatavara-asema muutettiin monitoimitilaksi 1970-luvulla. Sisäpinnat on uusittu 1990-luvulla. Vasemmalla miesten pukuhuone ja yllä ruokailuhuone.



Pikatavara-aseman muutospiirustukset monitoimitilaksi vuodelta 1975. Sisätilat muutettiin täysin, mutta julkisivumuutokset olivat vähäisiä. Yläkuvassa näkyvä vasemman puoleinen lastauslaituri purettiin ja kaikki ovet uusittiin. Radan puolelle avoimeen varastokatokseen rakennettiin rankorakenteinen kylmä varastotila (pystylaudoitettu osa keskimmissä kuvassa). Rakennuksessa ei ole tapahtunut vuoden 1976 jälkeen julkisivumuutoksia.



Pikatavara-asema vuonna 2015

Ulkoasultaan pikatavara-asema on säilyttänyt tunnistettavat piirteensä hyvin. Kaupungin puolelta toinen lastauslaituri on purettu, mutta toinen on jäljellä ja puretunkin sijainnin pystyy julkisivusta vielä hahmottamaan katoksen ja korkeamman betoniperustuksen ansiosta. Radan puoleisella laiturilla on lähes koko rakennuksen mittainen katos, joka jatkuu vielä rakennuksesta kaakkoon. Jykevärakenteisen katoksen pystytolppina on käytetty ratakiskoa. Ulkoikkunat ovat säilyneet alkuperäisessä asussa ja uudet ikkunat on teetetty vanhan mallin mukaan. Ulkoväritys poikkeaa tällä hetkellä aseman väriytyksestä. Pikatavara-asema on väriltään vaalean beige. Betoniperustus on maalattu hieman tummemmalla sävyllä. Ikkunanpuitteet ovat valkoiset ja ovet ruskeat. Seinämaali on lohkeillut parista paikasta ja alla on nähtävissä vaaleankeltainen maalikerros.

Kaakkoispäädyn asematoimistoon johtavassa ulkoeteisessä on vanha kivilaattalattia ja alkuperäiset väliovet. Eteisessä on säilynyt myös alkuperäinen sisäikkuna. Toimistossa on huonejako ennallaan ja alkuperäiset lämpöpatterit. Muuten rakennuksen sisätilat on uusittu moneen kertaan eikä varsinaisesta pikatavara-asemasta ole sisällä nähtävissä mitään jälkiä.



Asematoimiston eteinen on säilyttänyt parhaiten alkuperäisen asunsa.



Pikatavara-aseman luoteispääty.

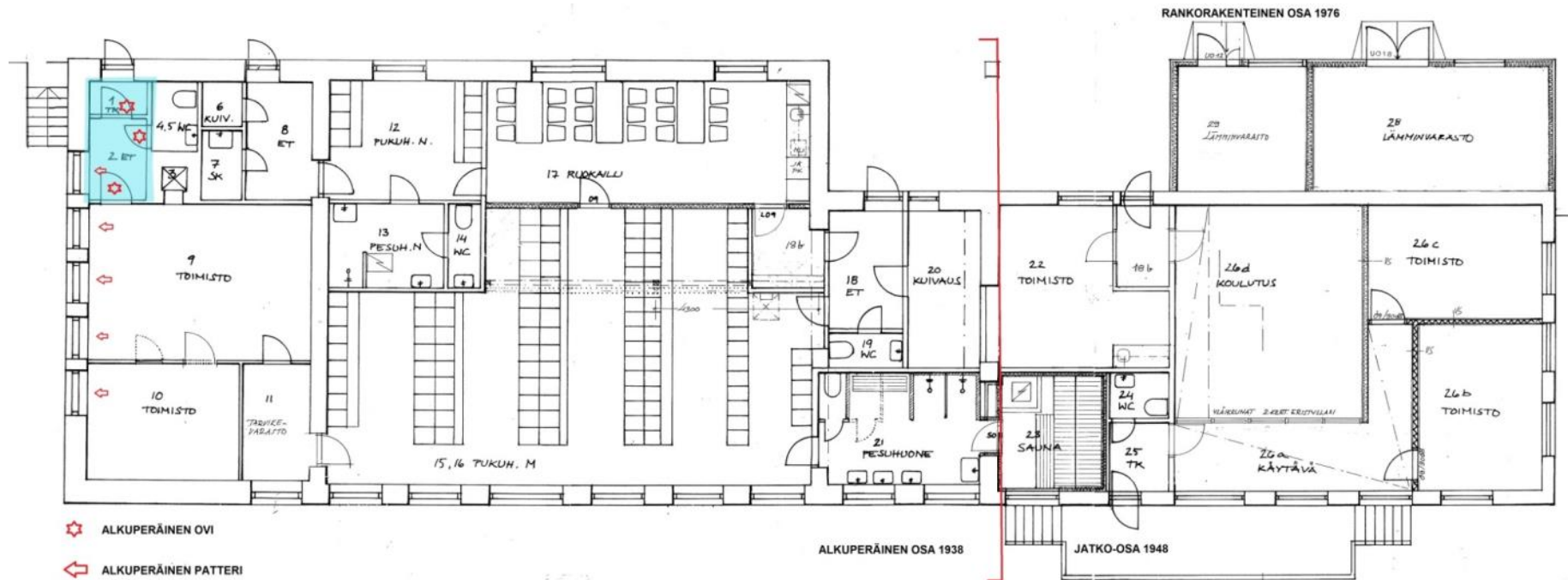


Pikatavara-asema kaakosta ja ratapihan puolelta.



Nykyisen maalikerroksen alta pilkistää keltaista maalia.





Vuonna 1948 rakennetussa jatko-osassa on ohuimmat ulkoseinät kuin ennen sotia rakennetussa osassa.

Pikatavara-asema on muuttunut sisätiloiltaan lähes täysin. Kaakkoispäässä on säilynyt pari alkuperäistä ovea ja muutama lämpöpatteri. Rakennus oli alun perin suurelta osalta kylmää tilaa.

4 Arvot ja kaavallinen tilanne

Aseman seudun kaavatilanne

Arkkitehti Harald Andersin laati vuonna 1922 ensimmäisen asema-kaavan uudelle IX kaupunginosalle. Maatalouskäytössä olleesta alueesta ehdittiin ennen II maailmansotaa rakentaa vain osia nykyisen Rautatien puistikadun länsipuolella. Muut osat jäivät 1950-luvun alkuun saakka viljelys- ja varastokäyttöön. Vuonna 1942 arkkitehti Jaakko Laaksovirta uudisti IX kaupunginosan asemakaavan. Kaupunginvaltuusto hyväksyi muutoksen vuonna 1945. Rautatieasema on Laaksovirran kaavassa ainoa rautatiealueelle merkitty rakennus. Asema-aukion ympärille hän suunnitelti 5- ja 7-kerroksisia asuin- ja liikekerrostaloja.



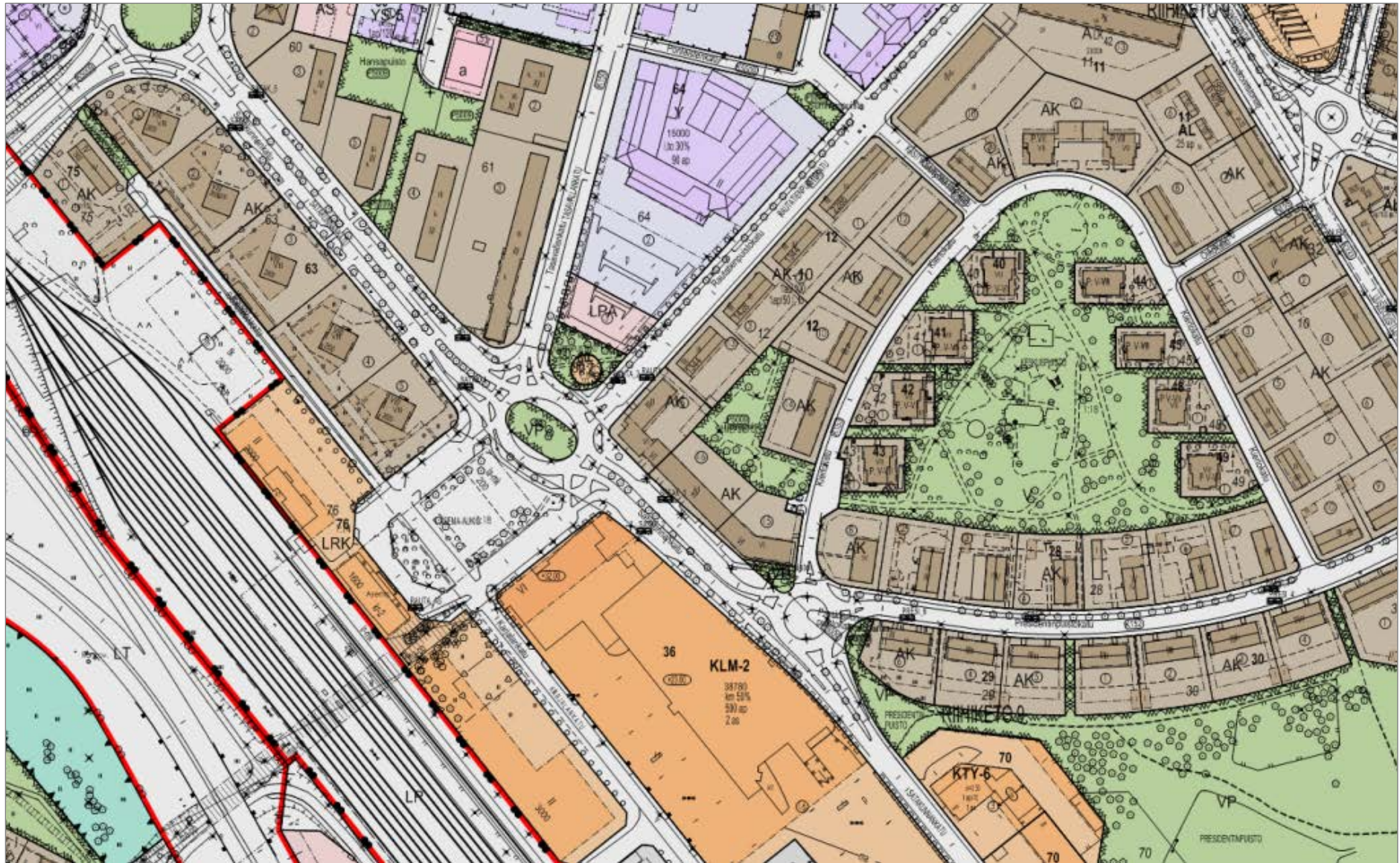
Porin IX kaupunginosa sai II maailmansodan jälkeen nimekseen alueen agraarin lähihistorian mukaisesti Riihiketo. Rautatieaseman lähiympäristö on rakentunut II maailmansodan jälkeen Laaksovirran kaavan pohjalta.

Asema-alueen nykyinen asemakaava on vahvistettu 19.11.1997. Siinä rautatieaseman, pikatavara-aseman ja asemapuiston käsittävä kortteli 76 on osoitettu Rautatieasema-, liike-, toimisto- ja terminaali-rakennusten korttelialueena merkinnällä LRK. Asemarakennus on määritelty Ympäristön ja kaupunkikuvan kannalta merkittäväksi rakennukseksi (kr-2). Kaavassa on osoitettu varaus Porttaali-tunnelille, joka rakennettiin vuonna 1998. Asemapuiston alue on kaavassa varattu pysäköinnille ja rakentamiselle.

Asema-aukio on osoitettu katu- ja torialueena, josta on varattu rakennusala, jolle *”saa rakentaa joukkoliikenteen tarpeita palvelevia tiloja, katoksia ja rakenteita. Toimenpiteiden sopeutumiseen ympäristöön tulee kiinnittää erityistä huomiota.”* Istutettavia osia Porin kansalliseen kaupunkipuistoon kuuluvalla asema-aukiolle ei ole merkitty lainkaan.

Aseman ympäristössä oli tämän selvityksen laatimishetkellä vireillä yksi asemakaavan muutos, jota ohjaa Porin KV:n 8.11.2007 hyväksymä Porin kantakaupungin yleiskaava 2025. Yleiskaavassa ratapiha on rautatie-liikennealuetta ja muu asema-alue kuuluu keskustatoimintojen alueeseen. Rautatieasema on osoitettu suojelukohteena, jota ei saa purkaa.

Kaavamuutos IX kaupunginosalle 1942. Satakunnan Museon arkisto.



Riihikedon eli 9. kaupunginosan asemakaavaote Porin kaupungin karttapalvelusta. Asemakorttelin ja Asema-aukion asemakaava on vuodelta 1997.

Marraskuussa 2015 on ollut nähtävillä 9. kaupunginosan rautatieliikennealuetta ja Ratalinnankatua koskeva asemakaavan muutos, joka mahdollistaisi kolmen 5-kerroksisen asuinkerrostalon rakentamisen nykyiselle rautatiealueelle pikatavara-aseman ja Ratalinnan väliin.¹²

Joulukuussa 2015 Porin kaupunki esittelee uuden matkakeskuksen suunnitelmia rautatieasemalla avatussa näyttelyssä. Suunnitelmissa esitetään Asema-aukiolle tulevien linja-autojen lähtölaiturien kattamista. Uuden matkakeskuksen on tarkoitus valmistua vuonna 2017.¹³



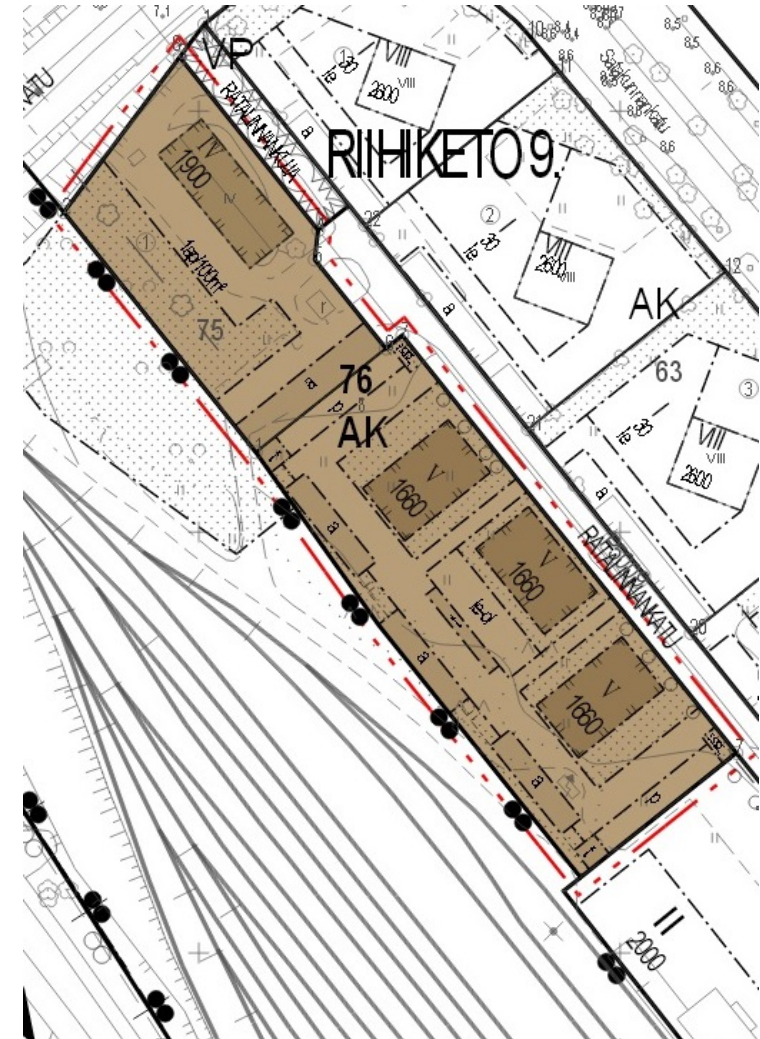
Havainnekuva tulevasta matkakeskuksesta. Lähde: Porin kaupunki

¹² Porin kaupunki, 2015.

<http://www.pori.fi/kaupunkisuunnittelu/asemakaavat/1644.html>

¹³ Porin kaupunki, 2015.

<http://www.pori.fi/kaupunkisuunnittelu/projektitjaselvitykset/matkakeskus/keskitettymatkakeskus-nayttely.html>



RIIHIKETO 9. kaupunginosan rautatieliikennealuetta (osa), Ratalinnankatua (osa) ja korttelia 75 koskeva asemakaavan muutos. Oikeassa alareunassa näkyy pikatavara-aseman kulma, vasemmassa yläreunassa Ratalinna. Lähde: Porin kaupunki

Aseman seudun arvot

Porin rautatieasema on maakunnallisesti merkittävä rakennusperintökohde, joka on osoitettu Ympäristöministeriön 30.11.2011 vahvistamassa Satakunnan maakuntakaavassa kohdemerkinnällä *kh*. Merkintään liittyvä määräys: *Kohteeseen ja siihen olennaisesti kuuluvan lähiympäristön suunnittelussa on otettava huomioon kohteen kulttuuri-, maisema-, ja ympäristöarvot sekä huolehdittava, ettei toimenpiteillä ja hankkeilla vaaranneta tai heikennetä edellä mainittujen arvojen säilymistä*. Arvioinniksi on kirjattu: Funktionalistisen kauden rautatieasema.

Asema-aukio rajautuu kahteen valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön, Riihikedon aravataloihin ja Riihikedon koulukortteleihin (www.rky.fi).

Rautatieasema ja pikatavara-asema olivat mukana Satakunnan Museon Porin 9. kaupunginosan keskiosan rakennusinventointihankkeessa kesällä 2015. Inventoinnissa Rautatieasema on arvoitettu kohdeluokkaan A Suojeltava kohde. Asemarakennuksesta todetaan, että se on *rakennustaiteellisesti, historiallisesti, sekä säilyneisyyden ja kaupunkikuvan kannalta arvokas kohde*. Vuonna 1937 valmistunut asemarakennus on säilyttänyt alkuperäisen kokonaishahmonsensa ja ulkoasunsa. Rakennus kuuluu Riihimäen ja Kuopion asemien ohella maamme harvojen funktionalistista arkkitehtuuria edustavien asemarakennusten joukkoon.

Pikatavara-asemasta todetaan, että rakennus on *rakennustaiteellisesti, historiallisesti, sekä säilyneisyyden ja kaupunkikuvan kannalta arvo-*

kas kohde. Rakennus on oleellinen osa vuonna 1937 Asema-aukiolle valmistunutta kokonaisuutta. Rakennukseen toimitetut julkisivumuutokset ovat muuttaneet jonkin verran rakennuksen alkuperäistä ulkoasua. Myös sisätiloissa on tehty muutoksia käyttötarkoituksen muutoksen yhteydessä. Kokonaishahmo on kuitenkin säilynyt ja rakennuksella on nykykäytössänsäkin tärkeä merkitys VR:n henkilöstön sosiaalitaloina.¹⁴



Riihikedon Aravatalojen ja Riihikedon koulukorttelien valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt. www.rky.fi

¹⁴ Satakunnan Museon Pakki-tietokanta, 2015.
http://www.kulttuuriymparisto.fi/netsovellus/sa/sa_default.aspx

Porin kansallinen kaupunkipuisto perustettiin ympäristöministeriön päätöksellä 6.5.2002. Puisto on noin kymmenen neliökilometrin laajuinen sekä rakennettujen että yhä viljelykäytössä olevien kulttuuriympäristöjen, puistojen ja puistokatuja, kaupunkimetsien ja jokivarsiluonnon yhdessä muodostama kansallisesti arvokas kokonaisuus. Kansallisen kaupunkipuiston tarkoitus on säilyttää kaupunkimaiseen ympäristöön kuuluvan alueen kulttuuri- ja luonnonmaisema, historialliset ominaispiirteet ja kaupunkikuvalliset, sosiaaliset, virkistykelliset tai muut erityiset arvot. Kansallinen kaupunkipuisto perustetaan kaupungin hakemuksesta ympäristöministeriön päätöksellä.¹⁵

Rautatien ali kulkeva Porttaali-tunneli yhdistää kaupungin keskustan Porin metsän virkistysalueeseen ja toimii yhdistävänä linkkinä kansallisen kaupunkipuiston eri osien välillä. Tunnelin kohdalla kaupunkipuisto on suppeimmillaan. Kaupunginvaltuuston vuonna 2008 hyväksymässä ja Ympäristöministeriön vahvistamassa Porin kansallisen kaupunkipuiston hoito- ja käyttösuunnitelmassa yhtenä tavoitteena mainitaan *Kaupunkikeskustan ja urheilukeskuksen välisen yhteyden (Porttaalin seutu) vehreyden lisääminen ja selkeyttäminen kevyenliikenteen väylänä*. Toimenpiteeksi on kirjattu *Porttaalin ja siihen johtavien väylien vehreyttäminen ja reitin ohjaaminen tämän avulla*.¹⁶

¹⁵ <https://www.pori.fi/kaupunkisuunnittelu/porinkansallinenkaupunkipuisto.html>

¹⁶ Porin kansallinen kaupunkipuisto hoito- ja käyttösuunnitelma 17.4.2008

Vanhassa asemapuistossa vehreyttä löytyy, mutta jostain syystä aseman kaakkoispäädyssä oleva puiston osa on jäänyt kaupunkipuistorajauksen ulkopuolelle. Valtionrautateiden ylipuutarhurin 1940-luvulla suunnitteleman rautatiepuiston pitäisi ehdottomasti olla osa kansallista kaupunkipuistoa sekä arvojensa että sijaintinsa vuoksi. Se on myös olennainen osa Porttaalin seudun vehreyttä.

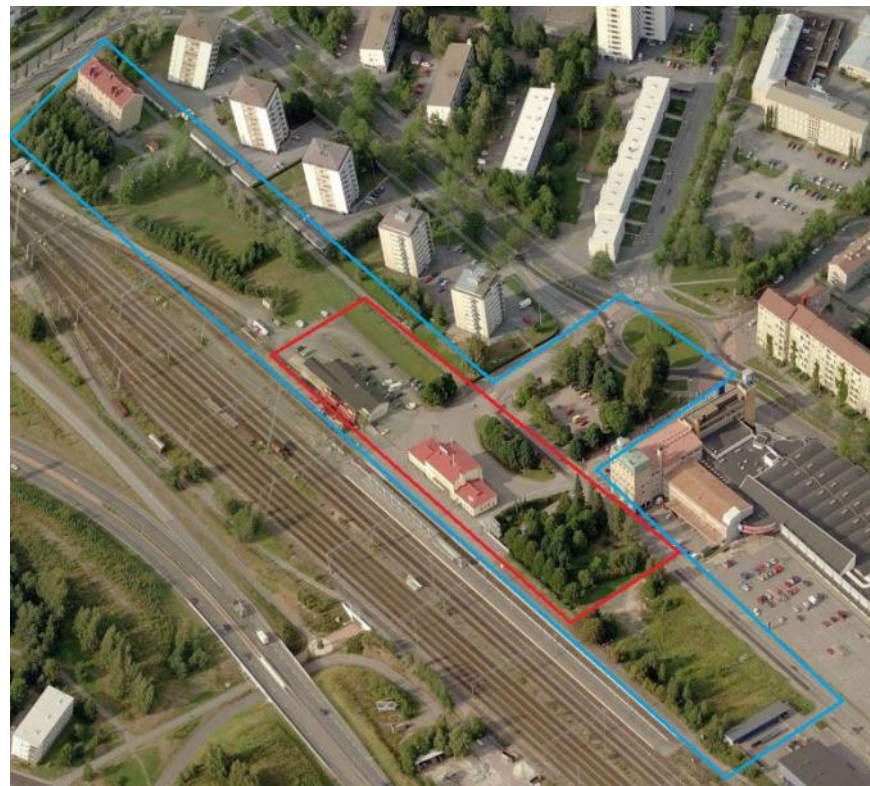


Porin kansallisen kaupunkipuiston rajaus rautatieaseman kohdalla. Numero 53 on asema, 54 Asema-aukio ja 55 Porttaali-tunneli. Lähde: Porin kaupunki.

5 Yhteenveto

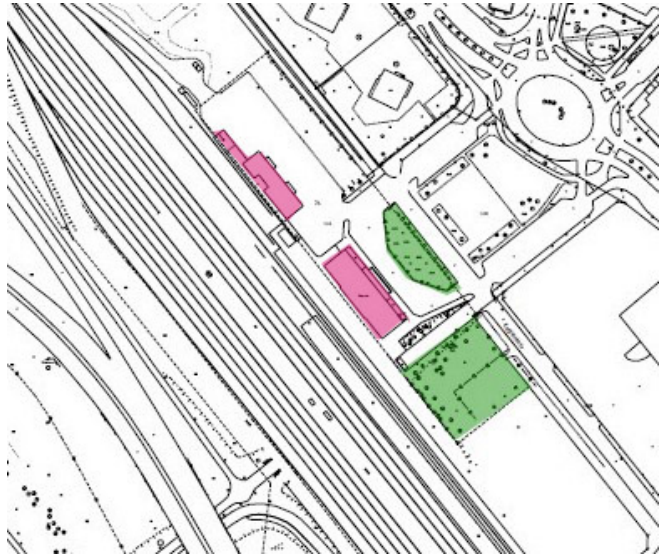
Nykyisessä, vuoden 1997 asemakaavassa asema-alueen arvoja ei ole vielä tunnistettu, kuten hieman nuoremmissa Satakunnan maakunta-kaavassa (2011) ja Porin kantakaupungin yleiskaavassa (2007), mikä puute tulee korjata asemakaavaa seuraavan kerran muutettaessa. Asemarakennus ja pikatavara-asema muodostavat arkkitehtuuriltaan edustavan, hyvin säilyneen, historiallisesti arvokkaan ja ajallisesti yhtenäisen kokonaisuuden, jonka kummankin rakennuksen säilyminen olisi turvattava suojelumerkinnällä.

Suomen harvojen funktionalististen rautatieasemien joukkoon kuuluva **Porin asemarakennus** on säilynyt julkisivujen osalta lähes alkuperäisenä. Tehdyt julkisivumuutokset on toteutettu alkuperäisen tyylin mukaisesti ja alkuperäistä vastaavin materiaalein. Yleisötiloissa (asemahalli ja entinen ravintola) on tapahtunut toiminnallisia muutoksia, mutta tilat ovat joko keskeisiltä ominaisuuksiltaan säilyneitä tai palautettavissa alkuperäisen arkkitehtuurin mukaiseen asuun. Uusien toimintojen sijoittaminen yleisötiloihin on mahdollista ja myös toivottavaa, mutta se edellyttää rakennuksen ominaispiirteet tunnistavaa ja niitä kunnioittavaa suunnittelua. Erityisesti asemahallia suurempia muutoksia kokeneen ravintolan palauttaminen vanhaan muotoonsa on suositeltavaa ja myös varsin helposti toteutettavissa.

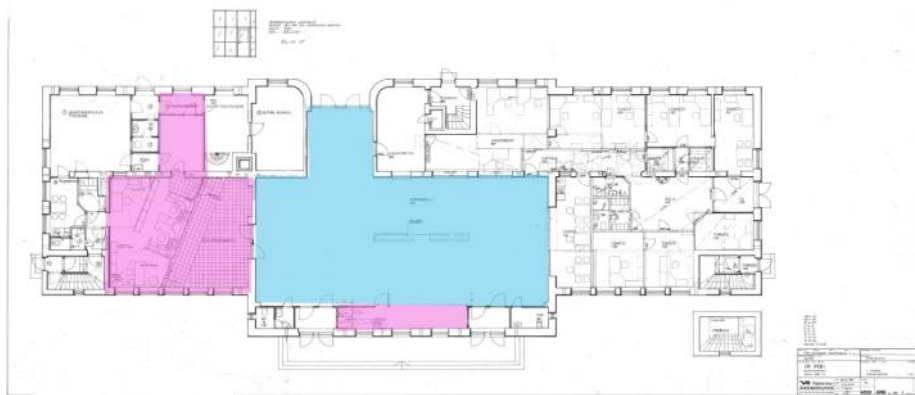


Rautatiepuiston ja Asema-aukion vanha puusto erottuu hyvin ympäristöstä. Punaisen rajauksen sisällä asema ja pikatavara-asema sekä vanha asemapuisto (aseman edustalla ja kaakkoispuolella). Puiston kaakkoiskulmassa on tyhjä paikka puretun ratavartijan talon kohdalla. Sinisen rajauksen sisällä puiston laajennusalue vuodelta 1961, Ratalinna ja Asema-aukio. Ilmakuva: Porin kaupunki

Samaan aikaan asemarakennuksen kanssa valmistunut ja vuonna 1948 alkuperäistä tyyliä noudattaen laajennettu **pikatavara-asema** on säilynyt kokonaishahmoltaan asemarakennuksen tavoin vähäisin muutoksin. Rakennuksen alkuperäinen käyttö päättyi vuonna 1975 kun se



Karttaan on merkitty punaisella asema-alueen rakennukset ja vihreällä ne asemapuiston osat, joiden säilyminen olisi turvattava myös tulevaisuudessa.



Pohjakaavaan on merkitty punaisella tilat, joissa palauttavat korjaukset olisivat edelleen mahdollisia ja erityisen toivottavia. Näitä ovat etenkin entinen ravintola ja naistenhuone sekä asemahallin entinen kioski/kahviosyvennys. Asemahalli (sinisellä) on parhaiten säilynyt tila, jossa muutosten pitäisi olla maltillisia ja mahdollisuuksien mukaan palauttavia.

muutettiin rautatiehenkilökuntaa palvelevaksi monitoimitilaksi. Rakennuksen sisätilat – sekä sisäpinnat että osin myös huonejako – on osin tuoloin, osin 1990-luvulla uusittu palvelemaan muuttunutta käyttöä.

Asemapuiston jättäminen kokonaan huomioimatta asemakaavassa sen puistoluonnetta turvaavin merkinnöin on erityisen suuri puute. Kaupunkien asemapuistot ovat usein hävinneet uusien rakenteiden tieltä ja niin on osittain käynyt Porissakin. Jäljellä olevat osat ovat kuitenkin säilyneet hyvin alkuperäisen suunnitelman mukaisessa muodossa ja niiden säilyminen olisi turvattava myös tulevaisuudessa. Aseman kaakkoispuolella oleva puiston osa kuuluisi mukaan kansalliseen kaupunkipuistoon. Purjetun ratavartijan talon kohdalla oleva kuoppa tulisi täyttää ja kuopassa kasvava vaurioitunut puu uusia.

Asema-aukio näyttää kuoppaisine parkkialueineen hieman epämääräiseltä, mutta sekin on säilynyt 1950-luvun suunnitelman mukaisessa asussa ja puusto on kasvanut komeaksi. Komein vaahtera kasvaa aukion itäkulmassa. Paikoitusalue kaipaa kunnostusta.

Jo se, että Porin 9. kaupunginosasta on nimetty kaksi valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä, osoittaa, että kaupunginosan suunnittelu on aikoinaan onnistunut varsin hyvin. Rautatieasema ja siihen liittyvä pikatavara-asema ovat kaavahistoriallisesti merkittäviä rakennuksia edustaen alueen vanhinta, vuoden 1922 asemakaavan mukaan syntyneitä kerrostumaa. Aseman ympäristön suunnittelussa tulisikin huomioida alueelle ominainen laadukkaan suunnittelun perinne ja turvata sen kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden osien säilyminen.

LÄHTEET

Rakennuspiirustukset:
VR:n arkisto, Helsinki

Puistosuunnitelmat:
Suomen Rautatiemuseo, Hyvinkää

Valokuvat:
Satakunnan Museo, Pori
Suomen Rautatiemuseo, Hyvinkää

Kaavakartat, ilmakuvat ja suunnitelmat:
Porin kaupunki/kaupunkisuunnittelu
<https://www.pori.fi/kaupunkisuunnittelu>

Porin kansallinen kaupunkipuisto. Hoito- ja käyttösuunnitelma 17.4.2008:
Porin kaupunki/kaupunkisuunnittelu
<https://www.pori.fi/kaupunkisuunnittelu>

Porin 9. kaupunginosan keskiosan rakennusinventointi:
FM Suvi Rosendahl, Satakunnan Museo, 2015.
Pakki-tietokanta.
http://www.kulttuuriymparisto.fi/netsovellus/sa/sa_default.aspx

Satakunnan maakuntakaava:
Satakuntalaiset kulttuuriympäristöt –teemaraaportti 2007.
<http://www.satakuntaliitto.fi>

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt:
www.rky.fi

Haastattelut:
Paavilainen Mauri, entinen asemapäällikkö
Huvila Pirjo, VR:n arkkitehti

Kirjallisuus:

Aseman puisto ja pihat. Asema-alueiden hoito-ohje. Museovirasto, rakennushistorian osasto. Helsinki, 2005.

Huonerakennukset. Valtion rautatiet 1912 – 37. II osa. Rautatiehallitus. Helsinki, 1937.

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

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

Joutsalmi Sinikka: Asemapuisto. Puistot ja puutarhat. Suomen Kotiseutuliitto, 2005.

Rautateiden arkkitehtuuri. Asemarakennuksia 1857 – 1941. Suomen rakennustaitteen museo, Alvar Aalto museo, Helsinki 1984.

Saarinen, Juhani: Porin kaupungin historia III, 1809-1939 . Pori, 1972



PORIN RAUTATIEASEMA

Sijainti: Asema-aukio 3, PORI
Rakennuttaja: Valtionrautatiet
Arkkitehti: Thure Hellström

Rakennusaika: 1937
Kaavatilanne: Asemakaava 1997
Suojelutilanne: Ei suojelua