

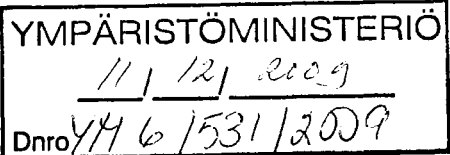
10.12.2009

35/602/2009

Ympäristöministeriö
PL 35
00023 Valtioneuvosto

VIITE / REFERENS

Lausuntopyyntöne 15.10.2009, dnro YM6/531/2009



ASIA / ÄRENDE

LAUSUNTO LAPUAN LINJA-AUTOASEMARAKENNUKSEN SUOJELEMISESTA
RAKENNUSSUOJELULAILLA

Ympäristöministeriö pyytää Museoviraston lausuntoa Lapuan keskustassa sijaitsevan Lapuan kaupungin omistaman linja-autoasemarakennuksen kulttuurihistoriallisesta arvosta. Länsi-Suomen ympäristökeskus on hylännyt 25.2.2009 Nurkkakivi ry:n esityksen suojella linja-autoasemarakennuksen. Nurkkakivi ry on valittanut päätöksestä.

Museovirasto on erityisistunnossaan 10.12.2009 käsitellyt Lapuan linja-autoasemarakennuksen suojelua koskevan lausuntopyynnön ja ilmoittaa pyydettyinä lausuntonaan seuraavan:

Lapuan linja-autoasema ympäristöineen

Arkkitehti Ahti Korhosen 1964 suunnittelema Lapuan linja-autoasemarakennus sijoittuu kaupungin väljästi rakennettuun keskustakortteliin. Korttelia hallitseva rakennus on Matti Visannin 1921 suunnittelema monumentaalinen kaupungintalo. Ympäröivä rakennuskanta koostuu 1950–1990 -lukujen matalista liike- ja virastorakennuksista. Linja-autoaseman ja kaupungintalon väliin jää toriaukio sekä pieni puistoalue. Asemarakennuksen edessä on avoin kenttä; erillisiä laitureita ei ole, vaan linja-autot noutavat matkustajat aseman edestä.

Valkoinen yksikerroksinen asemarakennus on suorakaiteen muotoinen ja siinä on loiva, erittäin leveäräystäinen pulpettikatto. Kattoa kannattavat korkeat ulospäin työntyvät betonipalkit muodostavat rakennuksen julkisivuja hallitsevan lamelliaiheen. Leveät räystäät toimivat suojana linja-autoa ulkona odottaville matkustajille.

Rakennus on kauttaaltaan puhdasvalubetonia, ja se on perusrakenteeltaan yksinkertainen; ulkoseiniin sisäänrakennetut pilarit kannattavat pitkiä kattopalkkeja, rakennuksen sisällä ei ole kantavia väliseiniä. Katon rajaan, betonipalkkien väliin on sijoitettu suuret ikkunat. Rakennuksen koillispuolella

on kellarikerros, jossa on mm. kattilahuone ja väestönsuoja. Kattilahuoneesta johtava, läpileikkaukseltaan soikion muotoinen savupiippu on hieman irrallaan rakennuksesta.

Läpi rakennuksen ulottuva aulatila jakaa asemarakennuksen kahtia. Rakennuksen koillispuolella on tilat rahdille ja matkatavaroille, taksimiesten taukotilat ja henkilökunnan sosiaalitilat. Rakennuksen lounaispuolella on pääjulkisivun puolella odotus- ja kahvilatila, missä linja-autoliikennettä on voinut seurata suurista ikkunoista, ja takajulkisivun puolella mm. keittiö, WC-tilat sekä parturi-liike. Nykyään odotustilana toimii ainoastaan aula, jossa on myös kioski-kahvio. Takajulkisivussa ja rahtitiloissa on matalat nauhaikkunat.

Linja-autoaseman rakennutti Lapuan kaupunki, kaupungin oma rakennusmestari johti rakennustöitä. Kahvilan sisustuksen suunnitteli sisustusarkkitehti Olavi Hänninen (1920-1992). Hännisen suunnitelmaa ei kuitenkaan toteutettu kokonaisuudessaan. Linja-autoaseman toiminnasta on alusta alkaen vastannut Oy Matkahuolto Ab.

Kohteen kulttuurihistorialliset arvot ja merkitys

Linja-autoliikenteen vakiinnuttua 1920-luvulla rakennettiin ensimmäiset linja-autoasemat. Asemarakennusten tilaohjelma kehittyi 1930-luvulla; funktionalismi ja liikenne- ja rakentaminen löysivät toisensa.

Jälleenrakennuskautena ja erityisesti 1960-luvulla, rakennettiin lukuisia linja-autoasemia. Sodanjälkeisistä asemista merkittävimpiä ovat näyttävät Rovaniemen (1959), Kemin (1960) ja Sodankylän (1962) asemat. 1950- ja 60-lukujen asemarakennukset ovat yleensä arkkitehtonisesti laadukkaita ja ympäristönsä mittakaavaan ja luonteeseen huolellisesti suunniteltuja.

Ahti Korhonen (s. 1921) tunnetaan parhaiten yhdyskuntasuunnittelijana, mutta hän on arvostettu myös rakennusten suunnittelijana. Hänen suunnittelemaansa julkisia rakennuksia ovat mm. Keravan kirkko ja seurakuntakeskus (1961-68), Kirkkonummen ja Suonenjoen seurakuntakeskukset (1963-66), Hankkijan toimintakeskus Oulunkylässä (1965) sekä Maunulan kirkko (1975-78).

Lapuan kunnasta tuli kauppalaksi 1964, ja entiselle kirkonkylälle toivottiin kaupunkimaisempaa ilmettä. Ahti Korhosen ja Erik Kråkströmin arkkitehti-toimisto otti tehtäväkseen laatia Lapuan keskustarakentamista mullistaneet yleis- ja asemakaavat vuosina 1964-76. Uusi linja-autoasemarakennus kuvastaa tätä Lapuan keskustan kaupunkirakenteen kehitystä.

Lapuan linja-autorakennuksen on mainittu edustavan "betonibrutalismia" (Museoviraston lausunto 19.4.1999, dnro 270/303/1998), joka arkkitehtuurin käsitteenä syntyi Britanniassa 1950-luvun puolivälissä. Suomeen aate rantautui 1960-luvun alussa. Brutalismin oli nuoren arkkitehtipolven vastareaktio modernismin pioneerien myöhempää tuotantoa kohtaan, joka nuorten mielestä oli usein kompromissien väljähdyttämää. Modernismin alkuaikojen ideoiden ja muotojen puhtaus piti palauttaa

kunniaan; tämä näkyi selkeänä puhtaslinjaisuutena ja konstruktivistisena arkkitehtuurina, joka suosi viimeistelemättömiä materiaalipintoja.

Rakenteiden pelkistyneisyys ja yksityiskohtien huolellinen käsittely ovat Lapuan linja-autoasemarakennukselle luonteenomaisia piirteitä. Valmistuessaan rakennus herätti ihastusta ja mielenkiintoa arkkitehtipiireissä. Linja-autoasema on ympäristönsä mittakaavaan ja luonteeseen huolellisesti suunniteltu. Omien sanojensa mukaan arkkitehti antoi linja-autoasemalle muodot mielessään Lapuan avarat maisemat ja taustalla kirkko.

Suomen linja-autoasema-arkkitehtuuria ei ole kattavasti inventoitu ja arvotettu varhaisia monumentaalirakennuksia lukuun ottamatta. Lapuan linja-autoasema edustaa varsin erilaista asematyyppiä; rakennus ei pyri hallitsemaan ympäristöään ja siitä puuttuu asema-arkkitehtuurille tyypillinen monumentaalisuus. Rakennus on toteutettu pienen paikkakunnan resurssit huomioon ottaen, mutta edustaen samalla tyyllisesti aikansa hermolla olevaa suunnittelua. Tilaohjelmaltaan rakennus noudattaa perinteistä kaavaa.

Suojelun edellytykset ja nykytilanne

Linja-autoasemarakennus on ulkoisesti säilyttänyt alkuperäiset piirteensä varsin hyvin ja rakennus on kohtalaisessa kunnossa. Näkyvin muutos on etujulkisivussa, jossa pääsisäänkäynti ja vieressä oleva ikkuna ovat vaihtaneet paikkaa. Sisätiloissa alkuperäiset rakenteet ovat säilyneet, mutta tilaratkaisua on jonkin verran muutettu. Linja-autoasema toimii nykyään ainoastaan osassa rakennusta, entiset kahvila-/ravintolatilat ovat tyhjiillään.

Linja-autoaseman tontti on voimassa olevassa asemakaavassa (2002) saanut merkinnän KL-3 "Liikerakennusten korttelialue". Kaava sallii enintään 3350 k-m²:n kokoisen vähittäiskaupan suuryksikön rakentamisen tontille. Asemarakennusta ei ole suojeltu kaavassa ja kaavan toteutuminen johtaisi todennäköisesti asemarakennuksen purkamiseen.

Museoviraston kanta

Museovirasto katsoo, että Lapuan linja-autoasemarakennuksella on rakennussuojelulain 2 §:n tarkoittamaa kulttuurihistoriallista merkitystä rakennustaiteen, rakennustekniikan, erityisten ympäristöarvojen ja rakennuksen käytön kannalta.

Ahti Korhosen suunnittelema Lapuan linja-autoasema on tyylikäs ja varhainen esimerkki 1960-luvun selkeän puhtaslinjaisesta, konstruktivistisesta arkkitehtuurista. Vähäeleinen, huolellisesti suunniteltu rakennus sopeutuu erinomaisesti ympäristöönsä, jota dominoi monumentaalinen kaupungintalo. Rakennus kuvastaa Lapuan keskustan kehitystä perinteisestä eteläpohjalaisesta kirkonkylästä kaupunkimaiseksi taajamaksi. Aikansa korkealuokkaisena edustajana linja-autoasema on maakunnallisesti ainutlaatuinen. Rakennus ansaitsee tulla huomioiduksi myös valtakunnallisella tasolla 1960-luvun pienimittakaavaisen tasokkaan

liikennearkkitehtuurin edustajana.

Kulttuurihistoriallisesti ja kaupunkikuvallisesti arvokkaan rakennuksen säilyminen tulee turvata. Luontevinta olisi turvata suojele kaavallisin keinoin, jolloin myös voidaan huolehtia siitä, että rakennuksen ympärille jää tarpeeksi tilaa sen kaupunkikuvallisen arvon säilyttämiseksi.

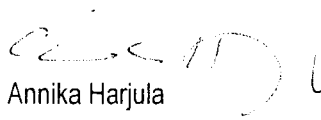
Suojelutarve kohdistuu rakennuksen ulkoasuun, alkuperäisiin rakenteisiin ja rakennusosiin. Ennallistavat toimenpiteet ovat mahdollisia. Kulttuurihistorialliset syyt eivät estä linja-autoasemarakennuksen uudelleenkäyttöä, jos lähtökohtana on olemassa olevien rakenteiden ja arkkitehtuurin keskeisten piirteiden säilyttäminen.

Pääjohtaja,
valtionarkeologi



Paula Purhonen

Tutkija



Annika Harjula