EUROOPAN **RAKENNUSPERINTÖPÄIVÄT 2006**

Lähdön ja saapumisen paikat -teeman ja -kirjan julkistamistilaisuus
Helsingin rautatieaseman auditorio
5.4.2006

Julkaistavissa
5.4. klo 10.00

Kansliapäällikkö Juhani Korpela
Liikenne- ja viestintäministeriö

LÄHDÖN JA SAAPUMISEN PAIKAT JA LIIKENTEEN MUUTOS

Lähdön ja saapumisen paikkojen rakennusperintöön kuuluu monia rakennustaiteemme helmiä. Terminaali- ja tullirakennusten suunnitteluun on kiinnitetty paljon huomiota kautta aikojen. Maahan tai paikkakunnalle saapuva matkustaja kohtaa ne ensimmäiseksi. Ne eivät ole silti rakennuksia, joita erityisesti matkustettaisiin katsomaan, vaan ne mielletään usein hyvin arkipäiväisiksi käyttörakennuksiksi.

Siksi onkin oivallista, että lähtemisen ja saapumisen paikat on valittu Euroopan rakennusperintöpäivien tämän vuoden teemaksi ja keskeiseksi huomion kohteeksi. Ehkä me tämän teeman ja tämän tänään julkistettavan Lähdön ja saapumisen paikat -kirjan myötä tulemme kiinnittäneeksi enemmän huomiota näihin rakennuksiin, joiden läpi me päivittäin kuljemme. Nämä rakennukset ovat olleet lukemattomien mielenkiintoisten tarinoiden ja tapahtumien näyttämöinä – niin elävässä elämässä kuin elokuvissakin.

Lavastaja Minna Santakari kertoo artikkelissaan, että erityisesti Helsingin rautatieasema, jossa tänään olemme, on saanut toimia lukuisten suomalaisten elokuvien tapahtumapaikkana. Se on symboloinut mm. maaseudun ja kaupungin vastakohtaisuutta sekä maalta kaupunkiin muuttoa – teemaa joka on yhä edelleen ajankohtainen.

Historialliset tapahtumat tulevat aivan uudella tavalla eläviksi, kun voimme tutustua paikkoihin, jossa ne ovat todella tapahtuneet. Tämä välittyy hyvin esimerkiksi Seppo Sipilän lentoasemia käsittelevästä artikkelista sekä Marketta Wallin ja Lea Bergströmin siirtolaisuutta käsittelevistä teksteistä.

Me olemme pitkälti yhtä mieltä siitä, että on tärkeää tuntea oman maansa historia. On yhtä lailla tärkeää, että maassamme on edelleen rakennuksia, joissa kansakuntamme tarinat puhkeavat elämään ihmisten mielissä.

Jaloudestaan huolimatta lähdön ja saapumisen rakennukset näyttävät olevan kaikkein herkimmin purkamiselle ja muutoksille altis osa maamme rakennusperintöä. Ihmiset muuttavat kaupunkeihin asumaan ja liikkumistavat muuttuvat. Vanhat linja-autoasemat ovat usein tulleet puretuiksi, kun joukkoliikennettä on jouduttu karsimaan.

Rautatien rakentamisella on ollut ratkaisevan suuri vaikutus sen varrella sijaitsevien paikkakuntien kehitykselle. Esimerkiksi Riihimäki syntyi aikoinaan raideliikenteen solmukohtaan, jossa se oli alkujaan pelkkä Hausjärven takamaalla sijainnut rautatiepysäkki. Rautatien merkitys nopeana ja turvallisena kulkumuotona on edelleen suuri, mikä on pidettävä mielessä, kun harkitaan asemien lakkauttamisia.

Maalta kaupunkeihin muutosta huolimatta ihmiset haluavat nykypäivänä asua väljästi. Etenkin lapsiperheet muuttavat tiheästi asutettujen kasvukeskusten sijaan mielellään niiden ympäristökuntiin. Ari Hynynen toteaa liikenteen kehityksestä kertovassa artikkelissaan, että eri maissa pidetään hyväksyttävänä työmatkaliikenteeseen kuluvana aikana hieman yli tuntia. Tämä asettaa rajat alueelle, johon keskus toiminnallisesti levittäytyy, mutta se asettaa myös vaatimuksia joukkoliikenteelle.

Myös liikenne- ja viestintäministeriön matkakeskushanke, josta Kari Korpela artikkelissaan kertoo, asettaa rakennuskannalle vaatimuksia, joita vanha rakennuskanta ei kykene aina tyydyttämään. Valitettavasti linja-autoasemat rakennettiin linja-autoliikenteen varhaisina vuosikymmeninä erilleen rautatieasemista. Tämä johtui sekä yhteistyön puutteesta, että näiden liikennemuotojen ankarasta keskinäisestä kilpailusta. Keskinäiseen kilpailuun ei näillä liikennevälineillä ole enää nykypäivänä varaa, sillä yksityisautoilusta on tullut kummankin suurin uhka. Jos haluamme toimivan joukkoliikenteen, on sen kaikkien kulkuvälineiden pyrittävä mahdollisimman kitkattomaan yhteistyöhön ja asiakaspalveluun.

Muutosta, asemien lakkauttamisia ja liikenteen uusia tarpeita emme voi välttää, mutta tällöin huomiota on kiinnitettävä siihen, että näille liikenteen tarpeista vapautuville rakennuksille etsitään sopivaa ja arvonsa mukaista uusiokäyttöä.

Suurimman mullistuksen ovat ehkä kokeneet satamaympäristöt. Kuten Jarmo Saarinen artikkelissaan toteaa, vanha rakennuskanta on satamistamme pääosin hävinnyt. Kaikkea ei ole kuitenkaan menetetty. Vanhojen satamarakennusten joukossa on myös hienoimmat esimerkit terminaalirakennusten uusiokäytöstä. Lauri Putkonen ottaa artikkelissaan esille Helsingin Katajanokan satamarakennukset, joihin on sijoitettu mm. hotelli Grand Marina ja monitoimitila Wanha Satama. Turussa Aurajoen rannalla on paljon hyviä esimerkkejä uusiokäytöstä. Hangossa voimakasiinista on tehty hieno matkustajaterminaali.

Myös vanhoille rautatieasemarakennuksille on löydetty usein sopivia käyttötarkoituksia ja ilahduttavan moni asemarakennus jatkaa elämäänsä yksityisessä omistuksessa. Lentoasemista mainittakoon Malmin lentoasema, jossa arvokkaan terminaalirakennuksen lisäksi on vielä aistittavissa alkuperäinen lentokenttämiljöö.

Asema-alueet rakennettiin aikoinaan yhtenäisiksi kokonaisuuksiksi. Tämä yhtenäisyys on kuitenkin vaarassa, kun alueita muovataan uudelleen. Heikki Kukkonen toteaa, että asema-alueista – ja myös satama-alueista – on tullut parhaimmillaan yhtenäisiä ja kaupunkeja elävöittäviä virkistyskeitaita. Huonoimmissa tapauksissa jäljelle on jäänyt vain asemarakennus liikerakennusten puristukseen.

Tällä kertaa rakennusperintöpäiviä vietetään ja toteutetaan yhteistyössä Islannin, Norjan, Ruotsin ja Viron kanssa. Näissä maissa ovat liikenteen rakennukset kohdanneet samanlaisia muutoksia kuin Suomessa. Ehkä voimme yhteisen teeman

myötä myös oppia toisiltamme, miten liikenteen palveluja ajanmukaistettaessa arvokas rakennusperintö otetaan samalla huomioon siten, että tulos on kummastakin näkökulmasta hyvä.

Toivon, että rakennusperintäpäivien tämänvuotinen teema innostaa kansalaisjärjestöjä ja kuntia järjestämään runsaasti tapahtumia, joissa juhlistetaan liikenteen rakennusten arkkitehtuuria ja kerrotaan niiden historiallisesta merkityksestä.

Rakennusperintöpäivien tapahtumien järjestäjät tekevät suurelta osin vapaaehtoista työtä rakennusten, miljöiden ja maisemien säilymisen ja kunnossapitämisen puolesta. Tämä työ on usein vaikeaa, kun päätöksiä tehdään yksinomaan edistyksen ja taloudellisen tehokkuuden nimissä. On siksi tärkeää huomata, että arvokkaiden liikennerakennusten ja -miljöiden säilyttäminen ja esiintuominen tukee myös alueiden menestymisen mahdollisuuksia.

Rakennusperinnön osalta emme saisi jäädä vain menneisiin aikoihin. On helppo huomata nyt, miten suuri merkitys esimerkiksi Porvoon tai Rauman kaupunkien vanhalla rakennuskannalla on kaupungeille, mutta on paljon vaikeampi havaita vain muutaman vuosikymmenen ikäisen rakennusperinnön merkitystä. Siksi on oltava tarkkana myös uudempaa rakennuskantaa koskevassa päätöksenteossa.

Liikenneympäristöjen hyödyntämisessä matkailun vetonauloina on varmasti vielä kehittämisen varaa. Ulkomaisiin esimerkkeihin viitaten tällaisia mahdollisuuksia on esimerkiksi vanhoissa kanavaympäristöissä. Kuten Päivi Vattulainen kanavaympäristöjä käsittelevässä artikkelissaan toteaa, tätä kautta voitaisiin edistää monen hienon rakennusperintökokonaisuuden säilymistä elävänä myös jälkipolville.

Rakennusperinnön esiin tuominen lisää sekä paikkakunnan asukkaiden itsetuntoa että muiden arvonantoa. Tuollaisen arvostuksen arvon voisi yrittää ehkä laskea jopa rahassakin. Sellaiseen tuskin kuitenkaan on tarvetta, koska asian merkitys ymmärretään muutenkin.

Liikenne- ja viestintäministeriön puolesta toivotan kaikkea menestystä rakennusperintöpäiville ja niiden tavoitteille.