

HEINOLA
RATAKADUN YMPÄRISTÖ



SELVITYS RAKENNETUSTA KULTTUURIYMPÄRISTÖSTÄ

Raportti 5.7.2023, täydennetty 5.10.2023

Selvitystyö Ahola, FM Teija Ahola

PERUSTIEDOT

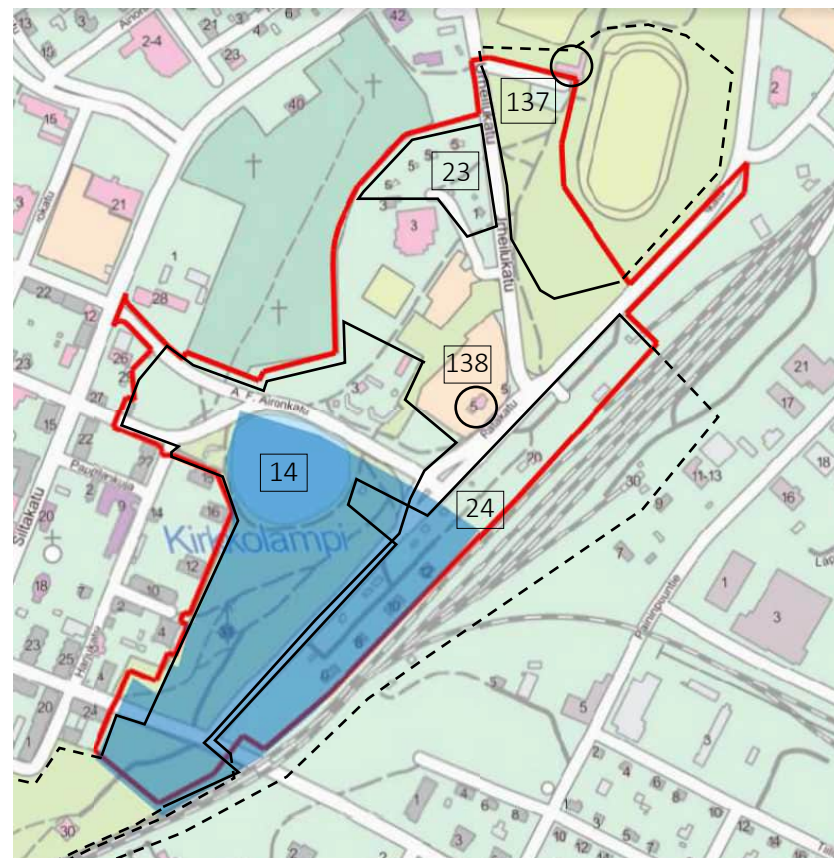
Työ	Suppea rakennushistoriaselvitys ja päivitysinventointi
RHS	Heinolan rautatieasema-alue nro 24
Päivitys	Harjupuisto nro 14, alueen pohjoisosa Supin alue nro 23 Linja-autoasema nro 138 Urheilupuisto, vain länsiosa ja pukusuojarakennus, nro 137
Tilaja	Heinolan kaupunki, kaupunkisuunnittelu yhteyshenkilönä kaavoitusarkkitehti Irene Översti
Käyttö	Asemakaavan muutos: Ratakadun ympäristö 707 AKM
Inventoija	FM Teija Ahola, Selvitystyö Ahola, Mikkeli
Ajankohta	Maastotyöt maaliskuussa 2023. Luonnos 28.3. ja valmis raportti 5.7.2023. Täydennetty Urheilupuiston pukusuojarakennuksen inventoinnilla 5.10.2023.
Aineistot	Raportti (pdf) ja inventointilomakkeet (pdf) sekä valokuvat (jpg)

Kuvaus

Selvitys Ratakadun ympäristön rakennetusta kulttuuriympäristöstä palvelee asemakaavan muutostyötä, josta elinvoimalautakunta teki kaavoituspäätöksen kokouksessaan 17.3.2021.

Selvityksen tulosten perusteella voidaan arvioida kohteiden tai aluekokonaisuuksien suojelun tai rakentamisen ohjauksen tarvetta.

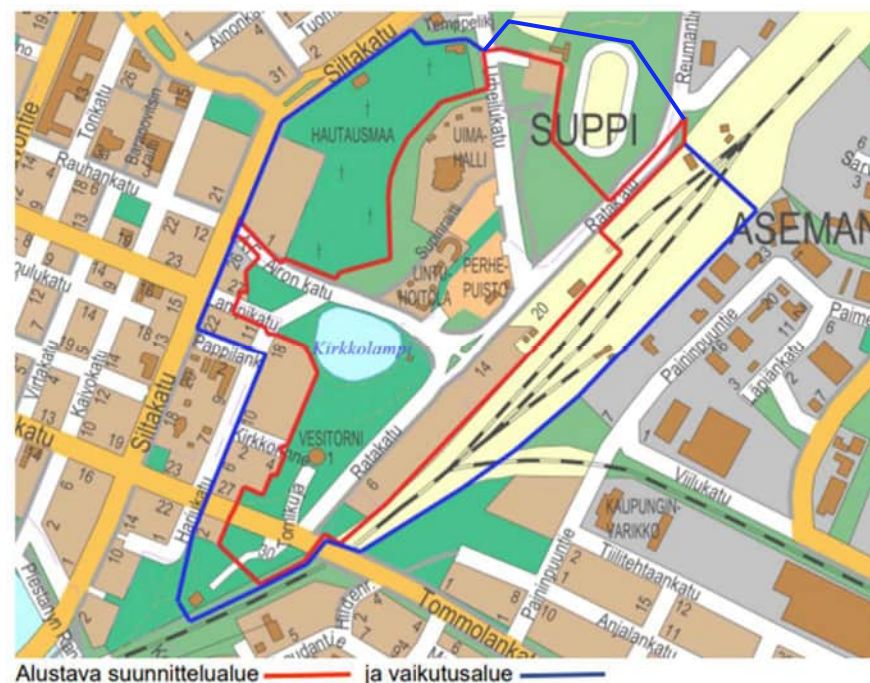
Rakennushistoriaselvityksen kohteena oleva Heinolan rautatieasema-alue sekä muut päivitysinventoinnin kohteet sisältyvät vuosina 2005 (Nina Könönen) ja 2014 laadittuihin rakennusinventointeihin (Selvitystyö Ahola).



Kuva: Suunnittelu alue on rajattu punaisella. Päivitettävät inventointikohteet mustalla (suunnittelualueen ulkopuolinen alue kohteesta merkitty katkoviivoin). RKY 2009 -alueeseen kuuluva osa on korostettu sinisellä.

Sisäily

1	KAAVAT JA SUOJELUTILANNE	4
2	RAUTATIEASEMA-ALUE	7
2.1	Savon radan asemat Heinolassa	7
2.2	Rautatierakennukset	10
2.3	Heinolan asema-alueen rakennukset	11
2.4	Heinolan aseman osa-alueet	12
2.4.1	Asemapiha	13
2.4.2	Ratapiha, huolto- ja lastausalueet	16
2.4.3	Asemapuisto	20
2.4.4	Asuinalue	24
2.5	Arviointi 2023	32
2.6	Suosituksukset	33
3	HARJUPUISTO	35
3.1	Vesitorni	37
3.2	Arviointi 2023	38
4	SUPPI	39
4.1	Supin puutalot	40
4.2	Heinolan lintuhuoltola	42
4.3	Linja-autoasema	43
4.4	Uimahalli	44
4.5	Urheilupuisto ja pukusuojarakennus	46
4.6	Arviointi 2023	50
5	Lähteet	53



Kuva: Kaavan suunnittelualue on rajattu punaisella ja vaikutusalue sinisellä. /
707 AKM, OAS 17.5.2022

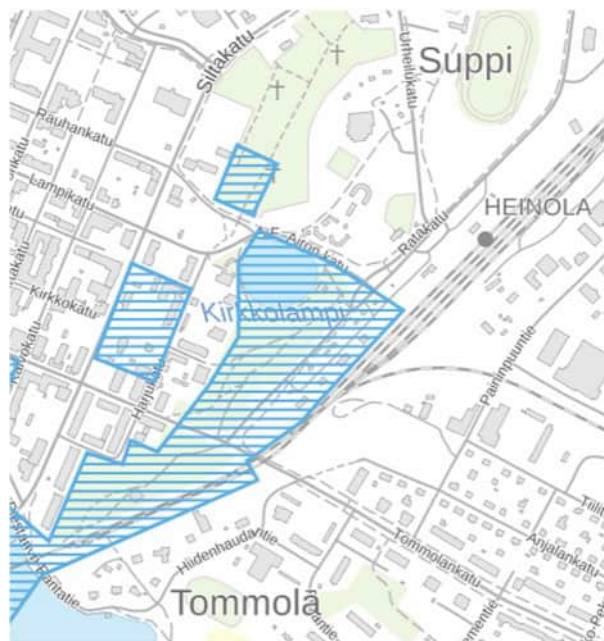
1 KAAVAT JA SUOJELUTILANNE

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvosto päätti uusista alueidenkäyttötavoitteista 14.12.2017. Niiden mukaan alueidenkäytössä on tarpeen tunnistaa viranomaisten laatimien valtakunnallisten inventointien alueet ja ottaa huomioon siten, että niiden arvot turvataan.

Rakennetusta kulttuuriympäristöstä on Museoviraston laatima inventointi (RKY 2009) ja maisema-alueista ympäristöministeriön teettämä inventointi (2010-2015), jälkimmäinen otettiin 2021 valtioneuvoston päätöksellä maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuvien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoittamaksi inventoinniksi.

Selvitysalueelle jää osa Harjupuisto -nimisestä rakennetusta kulttuuriympäristöalueesta.



Harjupuisto on 1800-luvun lopulla istutettu ja rakennettu kaupunkilaisten yleiseksi puistoksi.

Harjupuistoon on sisällytetty 1930- ja 40-luvuilla rakennettu asemapuisto ja rautatieläisten asuinalue sekä Jyrängönvirran ylitse rakennetut rautatie- ja maantiesillat.

Harjulla sijaitsee 1900 valmistunut paviljonki ja 1951 valmistunut vesitorni.

Kuva: Ote Museoviraston Museoverkon kartasta (10.3.2020).

Maakuntakaava

Päijät-Hämeen maakuntakaava 2014 on saanut lainvoiman 14.5.2019.

Lähes koko selvitysalueen koskeva rajausta:



Heinolan kansallinen kaupunkipuisto

Selvitysalueelta eri osia koskevat rajaukset:

kmv19

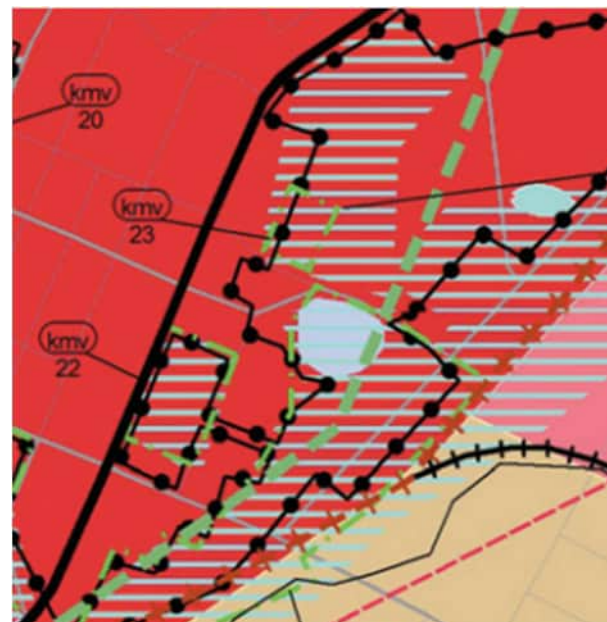


Valtakunnallisesti arvokas rakennettu kulttuuriympäristö
Harjupuisto

ma



Maakunnallisesti arvokas kulttuuriympäristö MARY Harjupuisto
Asemanseutu
Heinolan kirkko, pappila ja vanha hautausmaa



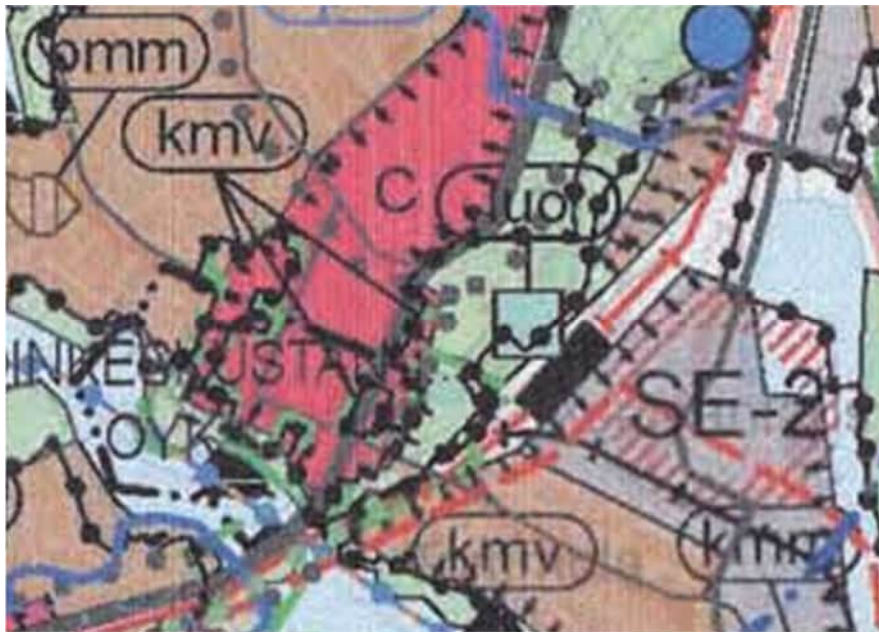
Kuva: Osasuurennos Päijät-Hämeen maakuntakaavasta 2014. Inventoinnin tarkastelualue rajattu keltaisella./ Päijät-Hämeen liitto.

Yleiskaava

Heinolan strateginen yleiskaava 2035 sai lainvoiman 23.8.2016. Strateginen yleiskaava on oikeusvaikutteinen siten, että aikaisemmin vahvistetut osayleiskaavat säilyvät alueellaan oikeusvaikutteisina yleiskaavoina. Harjupuistoa koskee näin ollen myös Ydinkeskustan osayleiskaava 2020, joka on saanut lainvoiman 4.3.2009 (kaup.valt. hyv. 15.12.2008).

Heinolan strategisessa yleiskaavassa:

- Selvitysalue on suurelta osin virkistysaluetta.
- Rataa koskee merkintä ”uusi tai merkittävästi parannettava rataosuus”. Rautatien asemapaikka on osoitettu vanhan aseman kohdalle.
- Kaavakarttaan on merkitty myös valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt, mm. Harjupuisto.

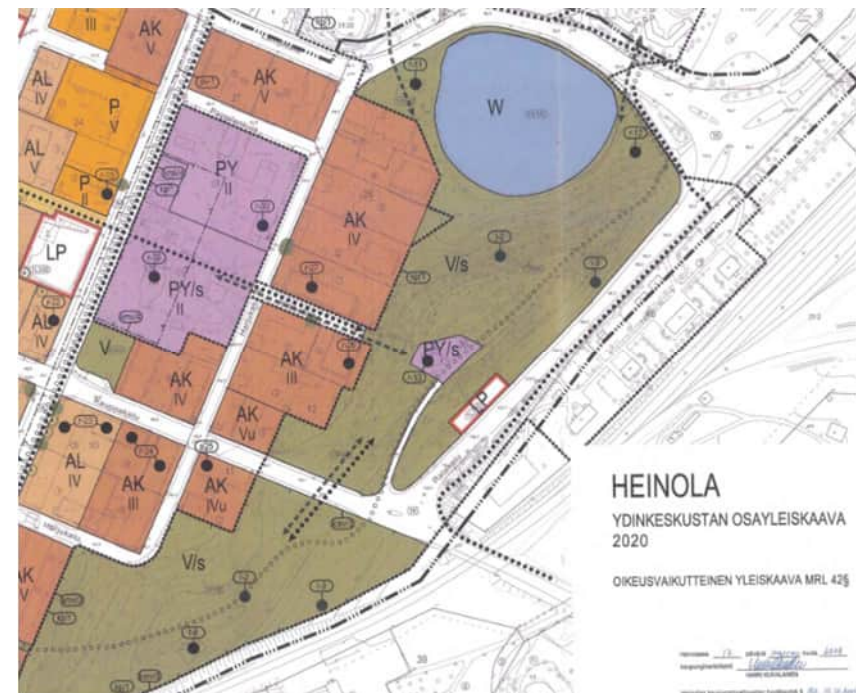


Kuva: Osasuurennos Heinolan strategisesta yleiskaavasta 2035. / Heinolan kaupunki.

Heinolan ydinkeskustan osayleiskaavassa:

- Harjupuisto ja Kirkkolampi rantoineen on osoitettu virkistysalueeksi (V/s), jolla ympäristö säilytetään.
- Vesitornin kohdalle on osoitettu julkisten palvelujen ja hallinnon alueeksi (PY/s), jolla ympäristö säilytetään. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon alueen kulttuurihistoriallisesti arvokas luonne.
- Vesitornirakennus on osoitettu rakennushistoriallisesti merkittäväksi kohteeksi (r-10), jonka näkyvyys maamerkinä tulee säilyttää.
- Rautatien pumppuasema on osoitettu rakennushistoriallisesti merkittäväksi kohteeksi (r-12), joka tulee mahdollisuuksien mukaan säilyttää.

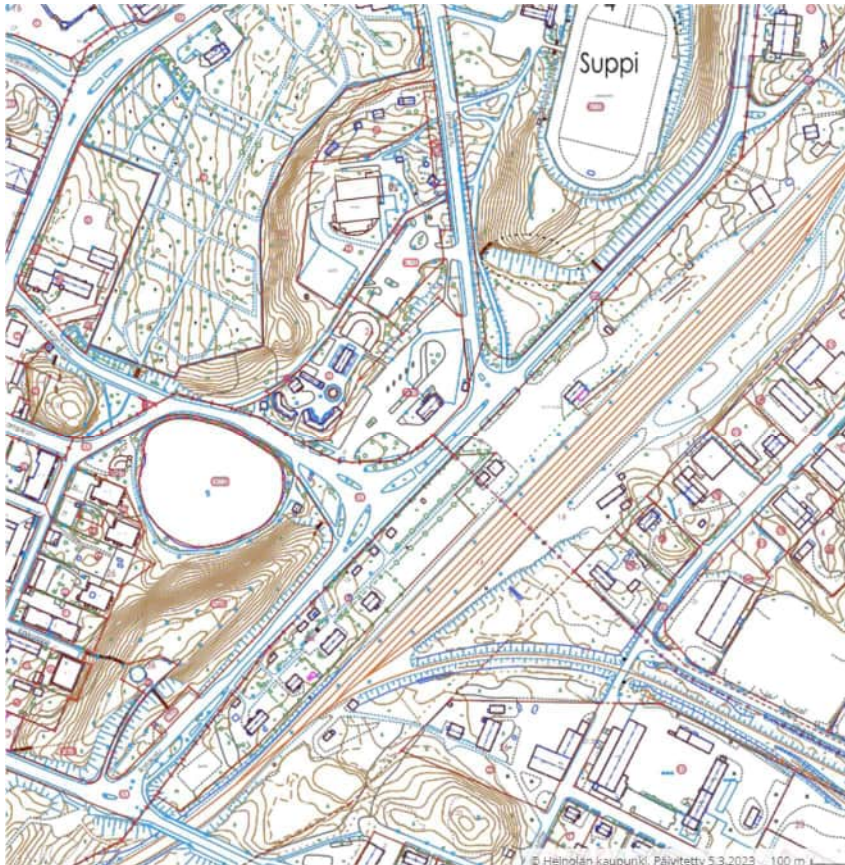
Vanha lintutarha (r-11) on purettu.



Kuva: Osasuurennos Ydinkeskustan osayleiskaavasta 2020. / Heinolan kaupunki.

Asemakaavat

Alueella on voimassa 10 asemakaavaa ajanjaksolta 1937-2008. Asemakaavoissa ei ole selvitysaluetta koskevia rakennussuojelumääräyksiä. Rautatiealueihin kohdistuvat merkinnät osoittavat vain alueen pääkäyttötarkoituksen.



Kuva: Ote Heinolan pohjakartasta 5.3.2023. / Heinolan kaupunki.

Laki rakennusperinnön suojelemisesta (498/2010)

Tarkastelualueella ei ole erityislailla suojeltuja rakennuksia.

Heinolan kansallinen kaupunkipuisto

Heinolaan perustettiin kansallinen kaupunkipuisto ympäristöministeriön päätöksellä 6.5.2002.

Selvitysalue sisältyy lähes kokonaan kansalliseen kaupunkipuistoon.

Kansallinen kaupunkipuisto on Suomen maankäyttö- ja rakennuslain 68 §:n mukainen kaupunkiympäristössä sijaitseva arvokkaiden kulttuuri- ja luonnonmaisemien sekä virkistysalueiden laaja kokonaisuus, jonka säilyttämiseen ja hoitamiseen kaupunki tai kunta on sitoutunut.

Puiston hoito- ja käyttösuunnitelma valmistui 2007. Siinä kaupunkipuisto on jaettu kuuteen osa-alueeseen. Kullakin osa-alueella on oma luonteensa. Harjupuisto ja asema-alue sekä viheralueet Paimenkalliolta hautausmaan pohjoisosiin saakka kuuluvat osa-alueeseen nro 1 Kaupungin keskusta.

Hoito- ja käyttösuunnitelmasta poimittuja esimerkkejä alueen kehittämisen tavoitteista:

- Puistojen, kuten Vesitornipuiston, historiallisten ominaislaatuja korostaminen ja puistojen kulttuurihistorian selvittäminen.
- Lintutarhan ja Supin alueen kehittäminen.
- Rautatiesillan, rata-alueen ja asema-alueen muodostaman kokonaisuuden säilyminen kaupunkikuvassa.
- Harjun siluetin säilyminen yhtenäisenä.
- Tärkeiden näkymien avaaminen.



Karttaan on merkitty näkymät ja maamerkit. Yksi tärkeistä näkymistä avautuu Maaherranpuiston, Kirkkopuiston ja Vesitornin välille. Vesitorni on osoitettu erityiseksi maamerkiksi.

Kuva: Osasuurennos Maisema-arvot – kartasta.
/ Puiston hoito- ja käyttösuunnitelma 2007.

2 RAUTATIEASEMA-ALUE

2.1 Savon radan asemat Heinolassa

Lahti–Heinola-rata avattiin liikenteelle 1932.

Vuoden 1909 valtiopäivillä oli päätetty Lahti–Heinola-radon rakentamisesta osana Lahti–Mikkeli–Savonlinna–Matkaselkä-rataa. Hanke hylättiin, mutta 1926 päätös Heinolan radasta uusittiin eduskunnassa.¹

Ratasuunnitelmat tehtiin 1928 ja radan rakentaminen aloitettiin 10.9.1928.² Suurin osa liikennepaikkojen rakennuksista valmistui 1930–31, mutta Jyrängön silta ja Heinolan asemarakennus keväällä 1932, ja saman vuoden syyskuussa vietettiin radan vihkiäisiä.³

Heinolassa Lahti–Heinola-radon liikennepaikkojen asemat sijaitsivat Vierumäellä ja Heinolassa, laiturivaihteet vahtitupineen Myllyojalla (alun perin Jyrängön laiturivaihte) ja Jyrängössä (alun perin Ränninmäki).

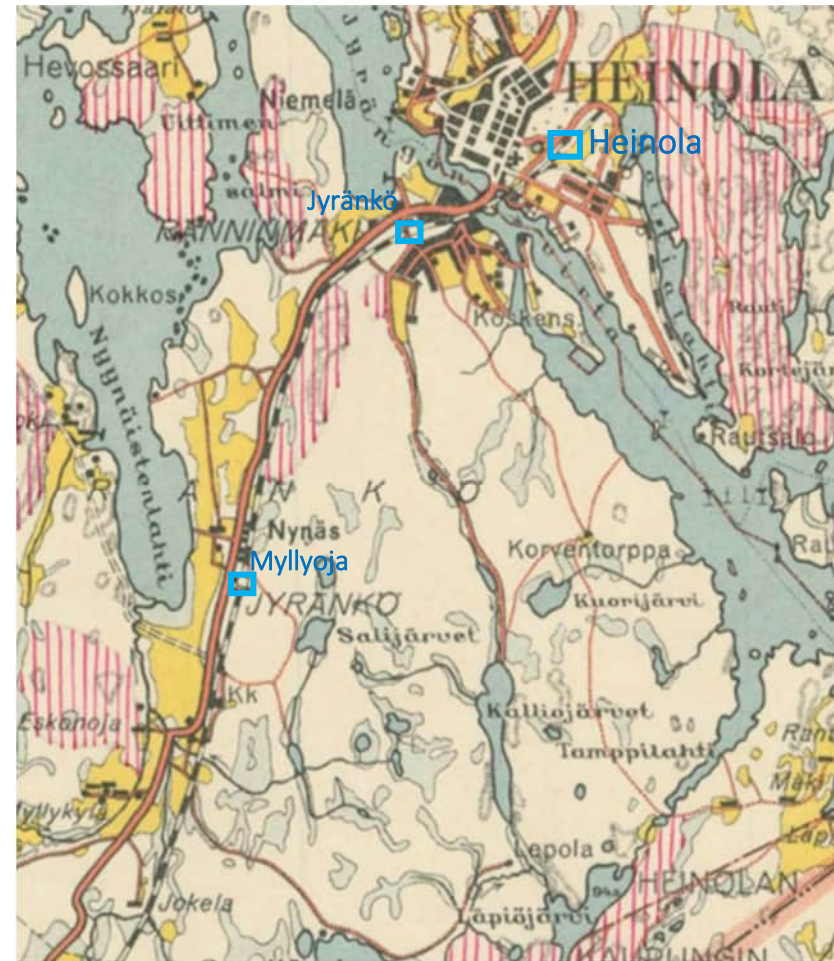
Liikennepaikkojen rakentamisessa käytettiin pääasiassa rautatiehallituksen arkkitehdin Thure Hellströmin 1920-luvulla suunnittelemaa tyyppipiirustuksia, joiden mukaisia rakennuksia on myös monilla muilla liikennepaikoilla, mm. rataosuuksilla Kontiolahti–Oulu ja Rovaniemi–Kemijärvi.⁴

Heinolan radalla Ahtialan, Mäkelän, Vierumäen ja Myllyojan liikennepaikoille rakennettiin samanlainen asemarakennus, vaikka vain Ahtiala ja Vierumäki olivat luokituksestaan asemia. Heinolan pääteaseman asemarakennus oli edellä mainittuja kookkaampi.

Henkilöliikenne lopetettiin koko radalta keväällä 1968, mutta liikennepaikkoja on säilynyt tavaraliikenteen asemana. Heinolan asema muutettiin miehittämättömäksi 2001.⁵ Nykyisin asemalla käyvät tapahtumissa liikennöivät museojunat. Lahti–Heinola-radon pitkäaikainen vähäinen käyttö näkyy ratapiha-alueella, jossa raiteisto on sähköistämätön ja korottamaton.

Heinolan kaupungin rautatieasema vaurioitui tulipalossa 1988, rauniot purettiin seuraavana vuonna, ja asematoimintoja varten alueelle tuotiin kaksi

työmaaparakkia.⁶ Asemapuiston ja asuinalueen rakennukset ovat säilyneet. Jyrängön laiturirakennus on purettu. Myllyojalla on asemarakennus, mutta vahtitupa ja ulkorakennukset on purettu. Vierumäellä on säilynyt asema ja vahtitupa ulkorakennuksineen. Lahden Ahtialassa on säilynyt asemarakennus ja vahtitupa sekä ulkorakennuksia, samoin Nastolassa Mäkelän pysäkillä, mutta Nastolan Seestan laiturivaihteen rakennus on purettu.



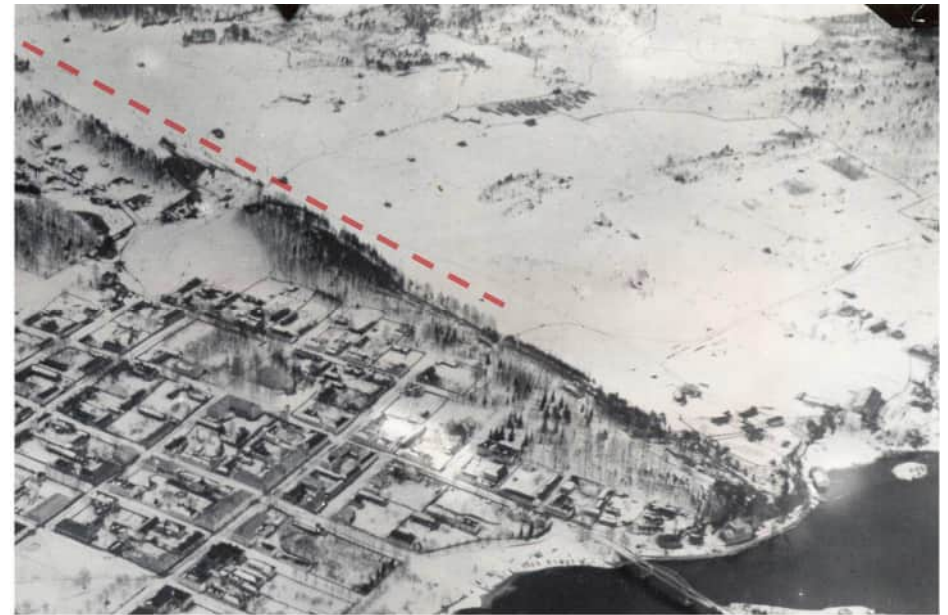
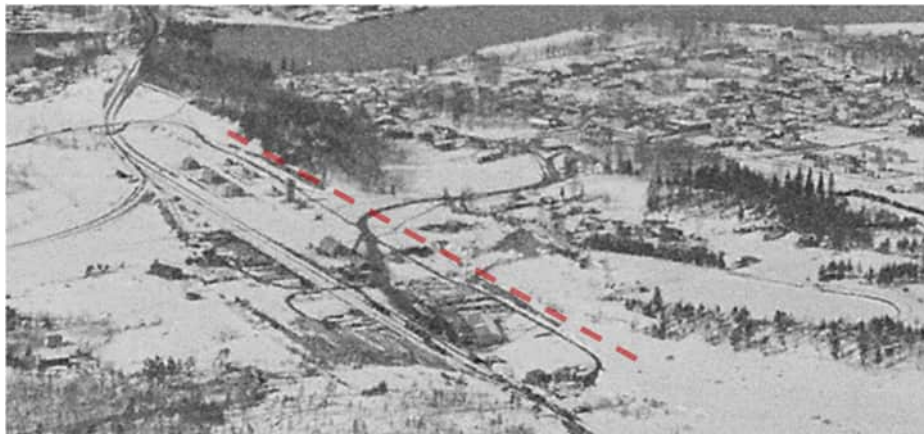
Kuva: Myllyojan, Jyrängön ja Heinolan liikennepaikat. / Suomen taloudellinen kartta 1942. Maanmittaushallitus.

Heinolan aseman sijainti ja omistus

Lahti–Heinola-radan pohjoinen pääteasema sijaitsee Heinolan vanhaa ruutukaavakeskustaa rajaavan harjun itäpuolella, jonne asemakaavaa laajennettiin 1930-luvun puolivälin jälkeen. Asema-alue muodostaa pitkänomaisen alueen radan ja Ratakadun väliin. Tästä 400 m on vehreää puistomaista aluetta ja 135 m avointa hiekkapihaa. Puusto ja muu kasvillisuus on vallannut ennen avoimet varastointikentät radan molemmin.

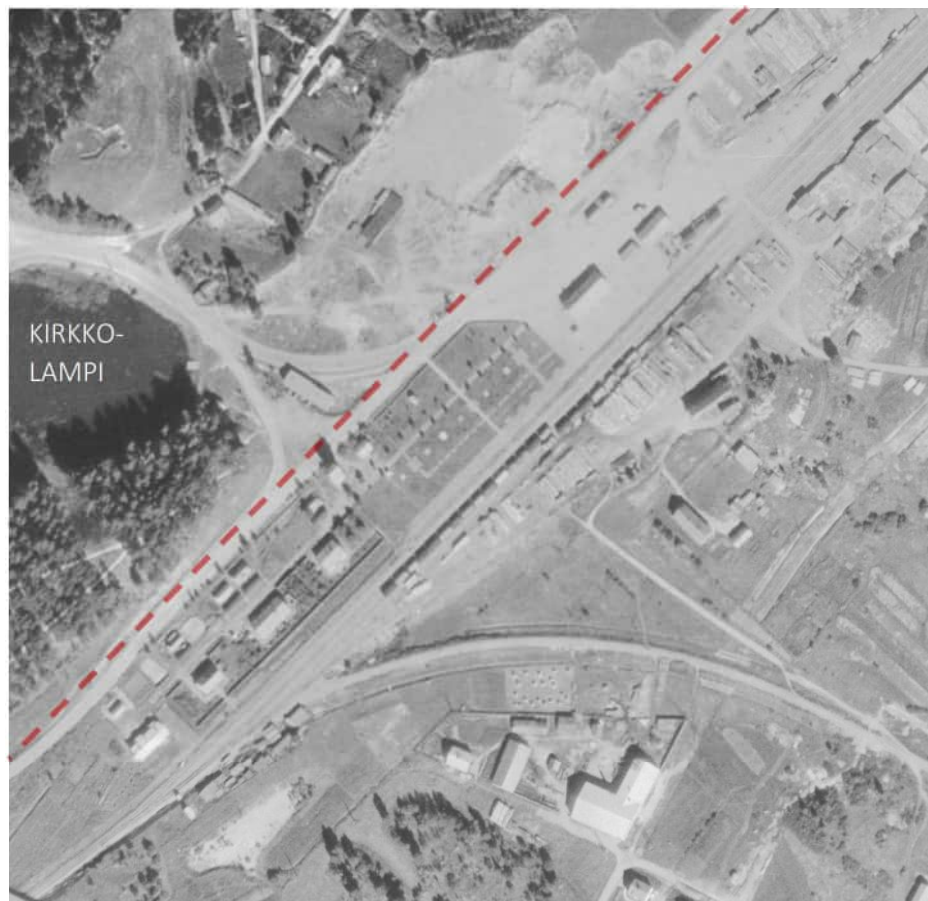
Heinolan asema-alue on siirtynyt VR:ltä yksityiseen omistukseen. VR myi asemapuiston ja asuinalueen 2004 yksityiselle taholle. Ratahallintokeskus myi alueen eteläosassa sijaitsevan tenniskentän alueen 2005, ja Senaatti-kiinteistöt asemapihan (sis. makasiini ja parakit) 2011 samalle yksityiselle taholle.⁷ Vuonna 2021 omistus vaihtui, ja nykyinen omistajayhtiö omistaa asemalta yhteensä noin 2,5 ha suuruisen alueen.⁸

Rautatien viimeisiä merkittäviä käyttäjiä oli Stora Enso vielä 2010-luvulla. Heinolan radalla on järjestetty 1980-luvulla ja vuodesta 2007 alkaen jokakesäisiä museojuna-ajoja.⁹ Vuonna 2013 Heinolan aseman ratapihan ensimmäinen raide purettiin ja laituria siirrettiin palvelemaan paremmin museojunaliikennettä. Yksityisomistuksen aikana on puiston nurmikoita hoidettu, samoin asuinalueen pihoja ja kasvimaita. Asemapuistosta on 2000-luvulla kehitetty yksityisin voimin ITE-taiteen ulkoilmanäyttely.

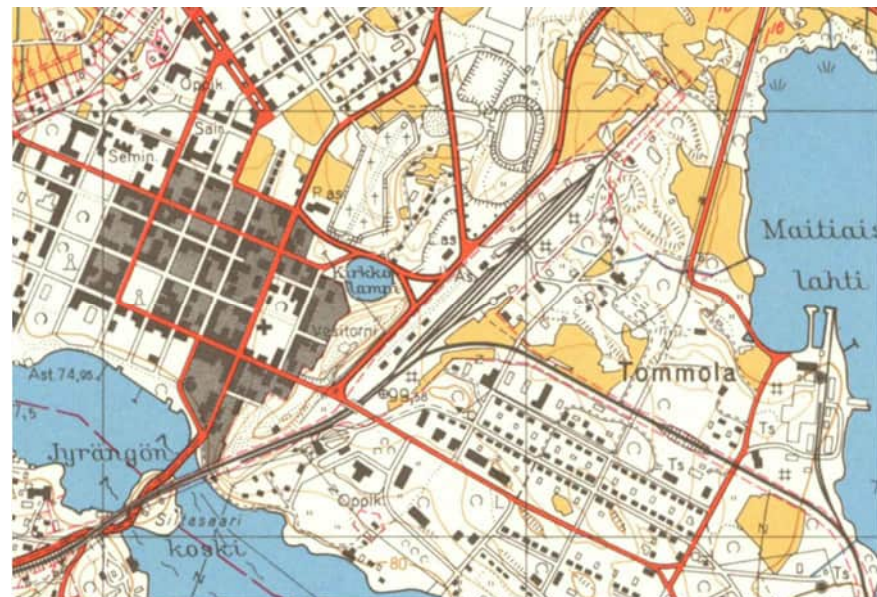


Kuva: Vuonna 1926 otetussa viistokuvassa nähdään, että ruutukaavakeskustan ja harjun itäpuolella oli laajahko yhtenäinen pelto- ja laidunaukea (entistä hevoshakaa), jossa erinäisiä kulkuväyliä. Kirkkolammen pohjoispuolella on sorakuoppia. Niiden luota alkavan poikkitien varrella, peltojen itälaidalla, on tiilitehdas. / Kuvaan on lisätty katkoviivalla asema-alueen sijainti. Valokuva HKMA.

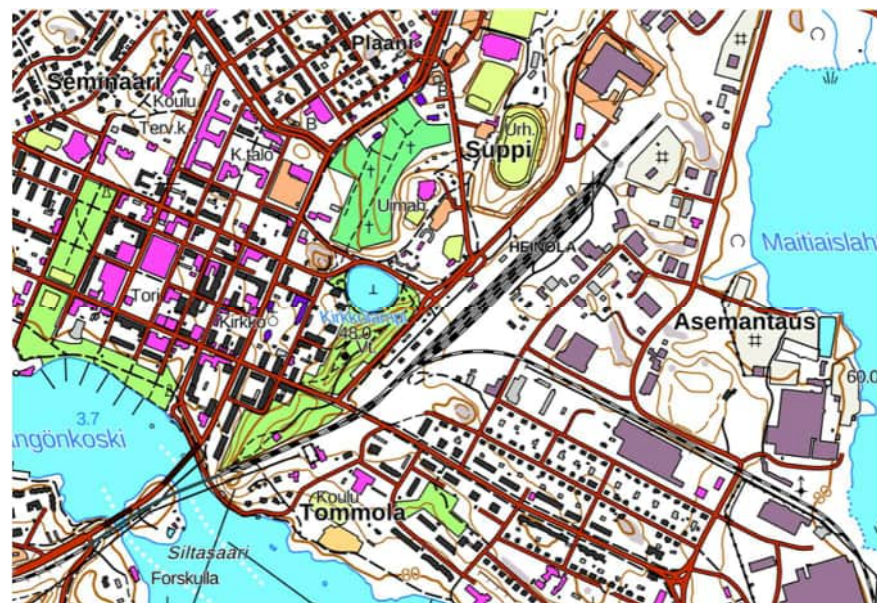
Kuva vasemmalla: Aseman seutu kaupunkirakenteessa. Valokuva otettu nähtävästi 1930-luvulla, ennen lehmuskujan istuttamista. Asuinalueella on ensimmäiset kolme asuinrakennusta ulkorakennuksineen. Myös vesitorni ja sauna näkyvät sekä asema ja makasiini. Veturitallina toiminut tiilirakennus on rakentamatta. / Kuvaaja Sot. virk. Niilo Helander, valmistus 1944. Sotamuseo. Finna.fi



Kuva: Vuonna 1949 otetusta ortokuvasta nähdään muotopuutarhaa edustavan asemapuiston geometrinen tyyli suorine käytävineen ja niille sijoitetuin levähdyspaikoin sekä säännöllisesti sijoitetuin istutuspenkein.



Kuva: Peruskartta 1:20 000, julk. 1965 (kart. 1962). MML



Kuva: Nykytilanne. /Peruskarttarasteri © MML

2.2 Rautatierakennukset

Valtionrautateiden huoneenrakennustoimiston esimiehenä toimi Lahti–Heinola-radan rakentamisen aikaan arkkitehti Thure A. Hellström. Hän toimi VR:n arkkitehdin virassa 1907–40.¹⁰ Hellströmin rinnalla työskenteli vuodesta 1923 arkkitehti Jarl Viking Ungern, rakennusosaston päällikkönä 1945–58.¹¹

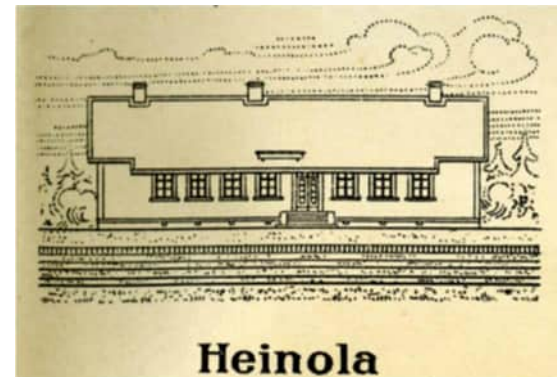
Valtio-omisteisen VR:n normaalikäytännön mukaan rautatierakennukset tehtiin käyttämällä tyyppiirustuksia. Heinolan asema-alueen rakentaminen tapahtui 1930–32, mutta käytetyt tyyppiirustukset olivat ensisijaisesti 1920-luvulta, joko Hellströmin tai Ungernin suunnittelemia (tai hyväksymiä).¹² Rakennuspiirustuksiin tehtyjä merkintöjä tulkiten vain muutama rakennus oli suunniteltu erityisesti Lahti–Heinola-rataa varten.

Heinolassa asema-alueelle rakennettiin¹³ asemarakennus ja tavaramakasiini, vesitorni ja pumppuhuone sekä erinäisiä tarverakennuksia asemapihalle, ratapihalle ja lastausalueelle sekä asemapuistoon. Henkilökunnalle pystytettiin kolme asuinrakennusta: asemapäällikön asuinrakennus, kolmen perheen asuinrakennus ja ratamestarin asuintalo. Lisäksi rakennettiin näihin liittyvät ulkorakennukset. Asuinalueutta täydennettiin yhdellä pitkällä asuinrakennuksella (ratamestarin ja ratavartijan) ja sen ulkorakennuksella 1940-luvun puolivälissä.

Nähtävästi nimenomaan ensin Heinolan asemalle suunniteltuja tyyppiirustuksia olivat asemapäällikön asuintalo 1931 sekä junakalustoa ja huoltoa varten yksipaikkainen ”moottorivaunuvaja”, jota voitiin käyttää veturitallina. Pieni pulpettikattoinen kalustovaja (puupilkesuoja) oli sekin piirretty Heinolaa varten.

Suomessa pienempien rautatierakennusten rakennusmateriaalina on perinteisesti ollut puu. Heinolassakin rakennusten runko on pääosin hirttä, ja ne on vuorattu pystylaudoituksella. Tiilestä on muurattu asema-alueen nelikulmaisen vesitornin alimmat kerrokset sekä moottorivaunuvaja. Asuinalueelle ei rakennettu esim. kellareita, joissa tyyppillisesti käytettiin tiiltä.

Arkkitehti Thure Hellströmin suunnittelemissa rautateiden rakennuksissa oli ensi alkuun jugend-vaikutteita (mm. Joensuu–Nurmes ja Seinäjoki–Kaskinen), seuraavassa vaiheessa Hellströmin tyyliin vahvistui klassismi, ensin juhlallisena korkeine kattoineen eli ns. pohjoismaisena klassismina (osa Oulu–Kajaani, Kiuruvesi–Ylivieska, Turku–Uusikaupunki), minkä jälkeen, 1920-luvun aikana, klassistinen tyyli yksinkertaistui (esim. rataosilla Ylivieska–Iisalmi ja Oulu–Kontiomäki). Muodonanto pelkistyi edelleen 1930-luvulla.



Kuvat: Piirustukset Lahti–Heinolan radan rataprofiilista.



Kuva: Myllyjoen asemarakennus.

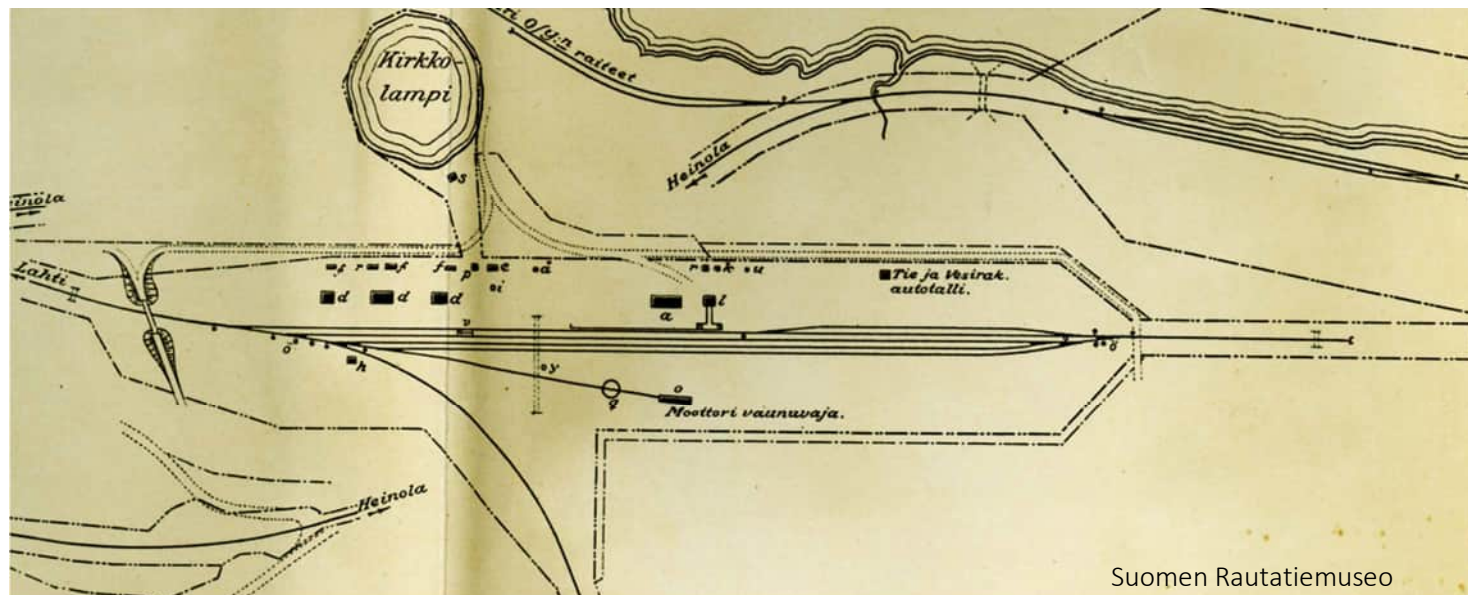
2.3 Heinolan asema-alueen rakennukset

Rautatien pituusprofiilin asemapiirroksen ja ratahallintokeskuksen rautatierakennusten piirustusluettelon perusteella Heinolan asema-alueella on rakennettu 1930- ja 40-luvun kuluessa seuraavat rakennukset. Luettelosta puuttui asemarakennus, joka oli Thure Hellströmin suunnittelema. **[Korostettu jäljellä olevat]**

Tunniste	Tyypipiirustus	Signeerausvuosi ja nimi
a	Asemarakennus	[Thure Hellström]
l	Tavaramakasiini	1931, 1933 laaj., 1948 lisäsiipi Jarl Ungern
r	Halkosuoja	1931 Jarl Ungern
k	Makki (eli ulkokäymälä)	
u	Öljykoju	
å	Palokalustovaja	M. Fagerholm
e	Pesutupa, sauna	Otto Nyberg
i	Kaivo	
p	Vesitorni	Thure Hellström
v	Vesiviskuri	Thure Hellström
s	Pumppuhuone	

d	Asemapäällikön asuinrakennus	1931 Thure Hellström
d	Ratamestarin asuinrakennus	1924 Jarl Ungern
d	Kolmen perheen asuinrakennus	1926 Thure Hellström
[ei kartassa]	Ratamestarin ja ratavartijan asuinrakennus	Jarl Ungern
f	Ulkorakennus (pieni ja iso)	1927, 1928 Thure Hellström
r	Halkovaja (2, 3)	1931, 1939, 1958 Jarl Ungern
o	Moottorivaunuvaja (veturitalli)	1931, 1941 Jarl Ungern
q	Veturin kääntölava	
y	Vesi- ja paloposti	
h	Resiinavaja	Thure Hellström / Otto Fr. Nyberg
ö	Vaihdekoju	
[ei kartassa]	Vaunuvaakavaja	1929 Thure Hellström
[ei kartassa]	Polkupyörävaja	1944
[ei kartassa]	Kalustovaja (puupilkesuoja)	M. Fagerholm

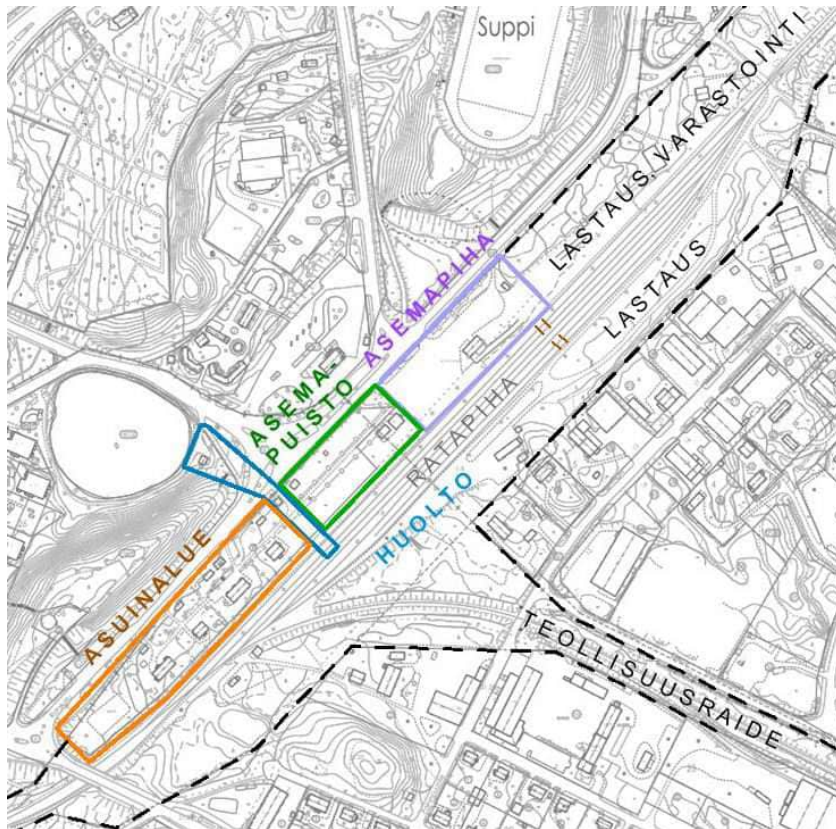
Asemapiirrookseen ei ole merkitty asuinalueille tyypillisiä kellareita. Ne oli korvattu asuinrakennukseen tehdyillä pienillä ruokakellareilla.



Suomen Rautatiemuseo

2.4 Heinolan aseman osa-alueet

Suomen rautatiehistorian alusta aina 1950-luvulla saakka rautatieliikenne perustui höyryvetureihin, joiden polttoaineena oli puu tai hiili. Tämä peruslähtökohta muovasi asema-alueiden kokoa, käyttöä ja toimintojen sijoitusta.¹⁴ Rautatieasema-alueet ovatkin rakenteeltaan samankaltaisia. Myös Heinolasta löytyy asema-alueille tyypilliset eri toimintoihin suunnitellut osa-alueet.



Kuva: Asemapuoli jakaantuu asemapihaan, puistoon ja asuinalueeseen sekä varastokenttään. **Huolto- ja lastauspuoli** on usein koko asema-alueen pituinen ja sijaitsee eri puolelle rataa kuin asemarakennus. **Rata-alue** käsittää ratalinjan ja -pihan rakenteineen. / Heinolan pohjakartta © Heinolan kaupunki.

Seuraavaksi käydään läpi asemapuolelle tyypillisten osa-alueiden luonteenomaisia piirteitä. *Suluissa todetaan kolmen keskeisen osa-alueen nykytilanne Heinolan aseman kohdalla*

ASEMAPIHA

- Asemarakennus (*purettu, asemaparakki*)
- Asemasilta matkustajaliikenteelle (*purettu lähiraide ja laitur*)
- Avara piha matkustaja- ja tavaraliikennettä varten (*hiekkapiha, kolme sisäänajoväylää Ratakadulta; ei jäljellä tilanjakajia, rakenteita ym.,*)
- Tavaramakasiini ja lastaussilta (*jäljellä, lastaussilta uusittu, betoni + päällyste*)
- Käymälä, halkosuoja ym. vajoja (*purettu*)

ASEMAPUISTO

- Puisto yhdistää asemapihan ja rautatieläisten asuinalueen (*nurmipeitteinen puistoalue säilynyt*)
- Puisto avautuu radan suuntaan (*periaate havaittavissa*)
- Puurivit istutettu radan suuntaisesti (*keskikäytävän lehmuskuja vanha, toinen pitkittäiskäytävä ja sitä reunustaneet pallopuurivit hävinneet*)
- Puustolla tai istutuksilla rajattu eri toiminnoille tarkoitettuja alueita (*puuryhmiä ja koko puistoa rajaava pensasaita jäljellä, muut puistoon kuuluneet pensasaidat- ja aidanteet hävinneet, samoin kukkapenkit*)
- Asemapuistoille omanlainen lajisto (*puusto- ja pensaslajistoa jäljellä; alueelta ei ole tehty kasvillisuusinventointia!*).

ASUINALUE

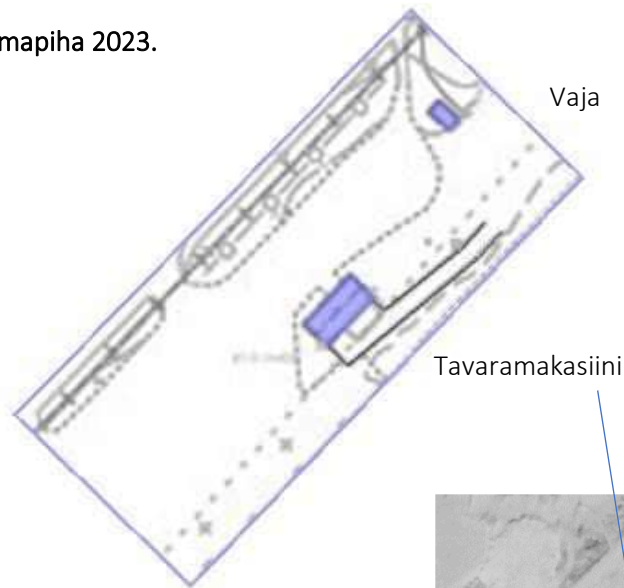
- Asuin- ja talousrakennusten rivit radan suuntaisen raitin varressa (*kaikki jäljellä alkuperäisen luonteensa säilyttäneinä*)
- Piha-alueilla marjapensaita, hedelmäpuita ja kasvimaata, säännöllisiä rivejä ja alueita; ei raja-aitoja (*erilaisia puulajeja ja muuta kasvillisuutta nähtävästi jäljellä, pihat olleet alusta lähtien aidattu pensasaidoin!*)
- Alueella oma vesi- ja viemärijärjestelmä (*liittynyt kaupungin vesi- ja viemäriverkostoon*)

2.4.1 Asemapiha

Heinolan hiekkapintainen asemapiha on avara ja kenttämäinen, myös puretun asemarakennuksen paikka on tasattu pihamaaksi. Alueen rakennuksista on jäljellä vain tavaramakasiini. Pieni harjakattoinen vaja on siirretty tai rakennettu myöhemmin – ehkä 1950-luvulla – nykyiselle paikalleen.

Makasiinin edustalla pihan erottaa Ratakadusta kadun reunaan istutettu lehmusrivi. Ratakadulta on kolme sisäänajoväylää asemapihalle. Entinen linja-autoasema ja rakenteilla oleva perhepuisto sijaitsivat paikalla, johon aseman perustamisen aikoihin laaditussa asemakaavassa (E. Kaalamo) oli suunniteltu asema-aukio. A.F. Airon katu ja Urheilukatu perustettiin asemakaavan mukaisesti.

Asemapiha 2023.



Kuva oikealla: Vuonna 1949 asemapihalla oli aseman lisäksi halkosuoja ja yleisökäymälä sekä tavaramakasiini. Lisäksi aseman ja makasiinin välissä on rakennus (ehkä pyörävarasto), joka purettiin aseman laajennusosan tieltä.



Kuva: Vastavalmistunut asemarakennus on vielä hirsipinnalla. Taaempänä näkyy tavaramakasiini ennen 1933 tehtyä laajennusta. / Heinolan kaupunginmuseon kokoelma.



Kuva: Asemarakennusta on jatkettu 1950-luvun lopussa makasiinin puoleisesta päädyistä. Heinolan rautatieasema tuhoutui tulipalossa 1988. / Kuvaaja Olavi Karasjoki 1966. Suomen Rautatiemuseo. Finna.fi



Kuva: Vuonna 1969 otetussa kuvassa näkyvät Ratakadun lehmukset nuorina puina. Niiden luona on hevospuomi. Tavarasuojan ja radan välissä on puinen lastaussilta. /Valokuva Urheilukentän mäeltä Heinolan rautatieasemalle ja ratapihalle. Valokuvaaja Markku Meriluoto 14.09.1969. Resiinan Vaunut-sivusto.



Kuva: Asemapihaa kuvattuna koillisesta. Lehmuskuja ja asemaparakit. Taustalla näkyy Harjupuistoon kuuluva selänne.



Kuva: Asemapihaa kuvattuna lounaasta. Vaja ja tavaramakasiini. Vasemmalla näkyy Ratakatua reunustavia lehmuksia.

2.4.1.1 Tavarasuoja (makasiini)

Tunnus	1013152861
Ajoitus	1931–1933 (1948 laajennussuunnitelma ei toteutunut)
Rakennuttaja	Valtion Rautatiet
Alkup. käyttö	Rautatieaseman tavaramakasiini (tsto, lämmin tila)
Nykykäyttö	Ajoneuvosuoja
Suunnittelija	Tyyppipiirustus 1931, sign. Jarl Ungern
Runko	Puu
Sokkeli	Lohkokivi
Julkisivut	Pystylauditus peiterimoin, nurkkalaudat
Katto	Harja
Kate	Saumattu palapelti, jalkarännit, syöksytorvet (suppilo)
Ikkunat	[ikkunoissa suojalevyt] Alun perin puu, vaaka, kuusiruutuinen. pystykkuna päätykolmiossa, jaoton, ehkä ollut neliruutuinen
Ovet	Puu, peilipariovet ja liukuovet (vanhoja)
Piirustus	Heinola Liikennepaikka nro 4218 Muutospiirustus nro 1911 (1): pohja, leikkaus ja julkisivu



Kuva: Tavaramakasiini ja vanha kivipilareille tehty puinen lastauslaituri. Vaja näkyy taustalla. /Resiina, Vaunut. Tapio Keränen 1971.

Rautateiden sisäisessä liikennepaikkaluokituksessa asemat ja pysäkit olivat itsenäisiä liikennepaikkoja, joilla oli henkilö- ja tavaraliikennettä sekä junanlähetysoikeus. Muut liikennepaikat toimivat aseman tai pysäkin alaisuudessa vaihtelevalla palvelurakenteella. Liikennepaikkojen moniportaisesta luokituksesta luovuttiin 1969, ja tämän jälkeen kaikki miehitetyt liikennepaikat olivat asemia, miehittämättömät vaihteita tai seisakkeita.

Tavaramakasiini on ollut yksi olennainen asemapaikan rakennuksista. Lähtevien ja saapuvien tavaroiden säilytykseen tarkoitettu makasiini oli yksinkertainen ja puusta tehty rakennus. Alun perin rakennuksessa on ollut kylmä makasiini ja pieni uunilla lämmitetty toimisto ja muu huone. Jatkettu koillispäädystä 1933, mutta seuraavaa 1948 suunniteltua laajennusta ei toteutettu. Tavaramakasiinin radan puoleisella sivulla sijaitseva lastauslaituri oli alun perin puinen kivipilareiden varaan tehty tavarasilta.

Rakennuksen ulkoasuun ei ole tehty omistusvaihdoksen jälkeen suurempia muutoksia. Aseman makasiini on ollut yhdistyskäytössä, useiden museojuna-ajojen yhteydessä rakennuksessa on toiminut kahvila. Ratapihan sivuraiteella järjestetty myös resiina-ajaja.¹⁵ Nykyään makasiini on omistajien ajoneuvo ym. tallina.

2.4.1.2 Vaja

Tunnus	[ei tunnusta]
Ajoitus	arvio 1950-luku
Rakennuttaja	Valtion Rautatiet
Alkup. käyttö	Ei tietoa
Nykykäyttö	Varasto
Runko	Puu
Sokkeli	Pilari, betoni
Julkisivut	Lomalaudoitus, nurkkalaudat
Katto	Harja
Kate	Kolmiorimahuopa
Ovet	Puu, levypinta



Kuva: Makasiinin toimistotilojen puolella on ollut puulämmitys. Ikkunapuitteet ovat säilyneet suojalevyjen alla.



Kuva: Vaja.

2.4.2 Ratapiha, huolto- ja lastausalueet

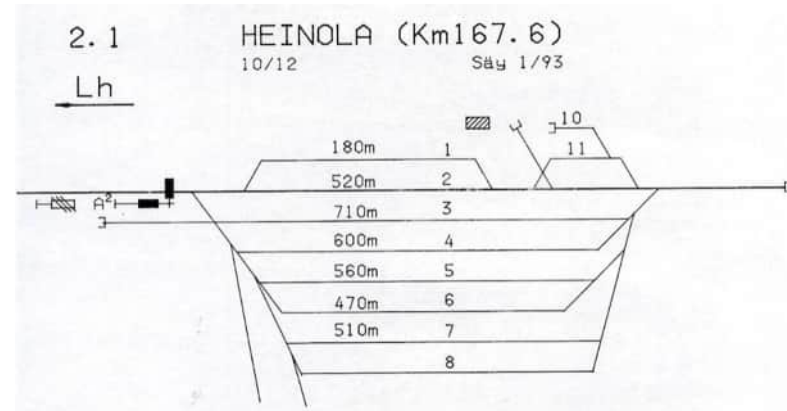
Ratapihalla tarkoitetaan liikennepaikan raiteistoa, laitureita ja liikenteenhuoltoon välittömästi liittyviä laitteita, rakenteita sekä rakennuksia maa- ja kuormausalueineen. Rata käsittää raiteen tukikerrokset, maaston pinnanmuodostuksen tasaamiseksi tarvittavat rakenteet, kuten penkereet ja leikkaukset, veden pois johtamiseksi tarvittavat ojat, roudan torjumiseksi ja radan vakavoittamiseksi tarvittavat rakenteet sekä kaikki radan rakenteeseen ja liikenteenhoitoon tarvittavat erikoisrakenteet ja -laitteet, kuten sillat, rummut, turvalaitteet ja sähköistyksen vaatimat laitteet.¹⁶

Heinolan asemalle saapuu etelästä kaksi raidetta, mutta raiteet haarautuvat asuinalueen edustalla siten, että aseman luona ratapiha käsittää seitsemän raidetta, joista vain yksi jatkuu asemapihan ohi Maitiaislahden länsipuolelle. Lisäksi ennen asemapihaa haarautuu Maitiaislahden rannalle 30-luvulla rakennettu satamarata, josta pistoraide faneeritehtaalle. Satamarataa jatkettiin myöhemmin Sahanniemeen Enso-Gutzeitin tehtaille.¹⁷

Aseman ratapiha on sorapohjainen. Ratakiskojen pohjalla on kyllästetyt puupalkit. Ratapihalla on vanhat kyllästetystä puusta tehdyt valaisinylväät.

Asemapihan jatkona on ollut erinäisiä varastoja ja lastauslaiturin käsittänyt varastoalue, joka on jo pitkään ollut lehtipuun valtaama radan laitama. Radan vastakkaisella puolella on ollut veturitallipiha sekä laajemmat kenttämäiset ja hiekkapintaiset lastaus- ja varastoalueet; höyryveturien aikaan tarvittiin tilaa höyrykoneissa tarvittavalle polttoaineelle eli haloille. Asemantauksen teollisuustonttien viereistä lastausaluetta on käytetty vielä 2010-luvulla puuvarastona. Nykyään sekin on nurmettunut. Alueelle johtaa kapea hiekkatie Ratakadulta radan poikki.

Edellä mainitut alueet, ratapiha ja sen itäpuolella sijainneet VR:n alueet, jäävät tarkemman selvityksen ulkopuolelle, sen sijaan höyryveturien vesihuoltoon liittyvät rakennukset sijaitsevat suunnittelualueella. Heinolassa pumppuasema sijoitettiin lähellä sijaitsevan suppalammen rannalle ja vesitorni rakennettiin sen ja radan puoliväliin, ja samalla paikka sijoittui myös asemapuiston ja asuinalueen väliin.



Kuva: Heinolan ratapihakaavio vuodelta 1993. Aseman kohdilla ollut kahdeksas raide (180 m pitkä) on purettu, samoin aseman koillispuolella olleet raiteet 10 ja 11, joista toinen tuli makasiinin eteen. / Kuva Resiina. Vaunut.



Kuva: Suunnittelualueen ulkopuolelle jää ratapihan itäpuolella sijaitseva yksipilttuinen veturitalli vuodelta 1931. Rakennus on muurattu tiilestä. Rakennuksesta on 2010–11 uusittu päädyn ovi (nosto-ovena), ikkunat (karmijako vaihdettu, rimointu alkuperäisen kaltainen) ja vesikatto (profiilipelti, edellinen huopaa; savutorvet poistettu). / Moottorivaunuvaja, arkkitehti Jarl Ungernin piirustus nro 1853, pohja, 2 leikkaus, 3 julkisivu. Muutostöimenpiteitä oli tehty mm. 1942.

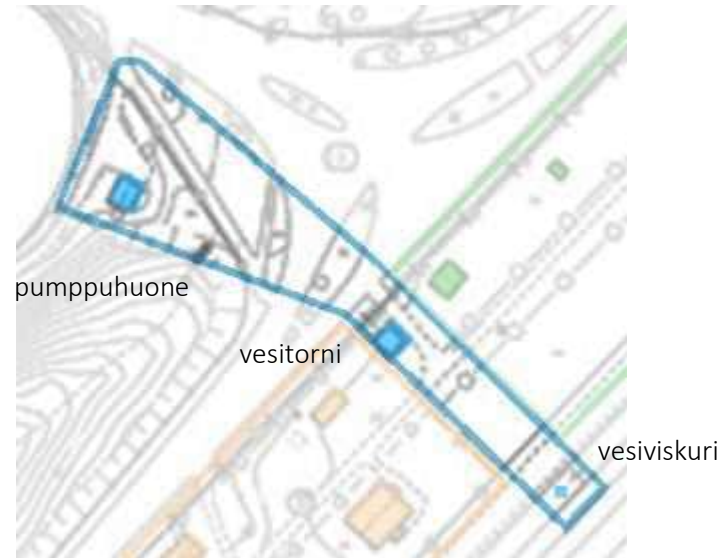


Kuva: Asemapuistossa on Vesa Väänäsen ITE-taidetta "Dorkin puisto".



Kuva: Vesitornin kohdalla raide nro 2 ja 3 välissä on säilynyt **vesiviskuri**. Putken päällä on ollut opastelyhty.

Höyryveturien vesihuoltoon liittyvät rakennukset



Kuva: Kirkkolammen rannalla sijaitsevan pumppuhuoneen ja asemapuiston välissä kulkee Ratakatu.

2.4.2.1 Pumppuhuone

Tunnus	1013508475
Ajoitus	1932
Rakennuttaja	Valtion Rautatiet
Alkup. käyttö	Rautatieaseman pumppuhuone ja halkoliiteri
Muut	Lintulammen hankien ja ankkujen talvisuoja, Lintutarhan korppitarha
Nykykäyttö	Varasto
Käyttö	Varasto;
Suunnittelija	Tyyppipiirustus
Runko	Hirsi, lauta
Sokkeli	Lohkokivi; kiviportaat
Julkisivut	Vuoraamaton hirsi; lomalaudoitus ja nurkkalaudat
Katto	Harja
Kate	Saumattu palapelti, maalattu
Ikkunat	Puu, saranoitu keskijakoinen, neliruutuinen (molemmissa puitteissa yksi vaakavälipuite); saranoimaton pystyikkuna päätykolmiossa
Ovet	Peiliovi ja pystypaneloitu ovi; maalattu
Piirustus	Heinola Liikennepaikka nro 4218 Piirustus nro 1857: pohja, leikkaus ja 3 julkisivua

Veturien tarvitsema vesi pumpattiin höyrykoneen avulla veturitallin yhteydessä olevaan vesitorniin. Vesi otettiin Kallavedestä, ja Maljalahden rannalle tehtiin pumppuhuone ja sen yhteyteen halkoliiteri.

Höyryjunat jäivät pois vakituisesta käytöstä 1970-luvun puolivälissä. Valmetin vuosina 1954–1963 valmistamat dieselmoottorivaunut eli kiskobussit (lättähatut) olivat korvanneet höyryveturivetoiset junat suurelta osin Suomen rautateiden paikallisliikenteessä jo 1950- ja 60-luvuilla.¹⁸ Dieselveturit otettiin käyttöön henkilöliikenteessä 1960-luvulla, ja sähköveturit tulivat ensimmäisenä liikenteeseen 1969 Helsingin ja Kirkkonummen välin sähköistetyille rataosuudelle.¹⁹



Pumppuhuone oli pitkään Heinolan lintutarhan (nyk. Heinolan lintuhoitola) käytössä, ulkoseinustalla oli korppitarha. Seinän alaosissa on näkyviä kosteus- ja lahovaurioita.



2.4.2.2 Vesitorni

Tyyppipiirustukset oli signeerannut arkkitehti T. Hellström, ja niitä on käytetty jo 1920-luvun jälkipuolella mm. Nurmes–Kontiomäki–Oulu-radan ja Varkaus–Viinijärvi-radan liikennepaikoilla.

Tunnus	102053506K
Ajoitus	1931
Rakennuttaja	Valtion Rautatiet
Alkup. käyttö	Rautatieaseman vesitorni, 50 m ³ vesisäiliö
Nykykäyttö	Varasto, oli välillä ITE-taiteilijan työpajana
Suunnittelija	Tyyppipiirustus 1920-luvulta.
Runko	Tiili, ristilimitys ½ k siirtymä, puu, vesisäiliö teräseinäinen
Sokkeli	Lohkokivi
Julkisivut	Tiili, puhtaaksimuuraus; lomalaudoitus ja nurkkalaudat,
Katto	Harja
Kate	Pelti
Ikkunat	Puu, osa kaksinkertaisia, saranoitu, kapea puite jaettu vaaka- ja pystyvälipuittein kuuteen ruutuun, maalattu.
Ovet	Paripeiliovi, maalattu
Piirustus	Heinola Liikennepaikka nro 4218 Piirustus nro 1462: pohja, leikkaus ja 2 julkisivua



Kuva: Lohkokivijalka. Kapeat ikkunat.



2.4.3 Asemapuisto

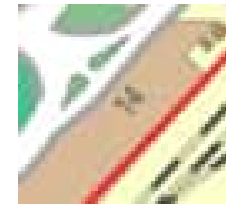
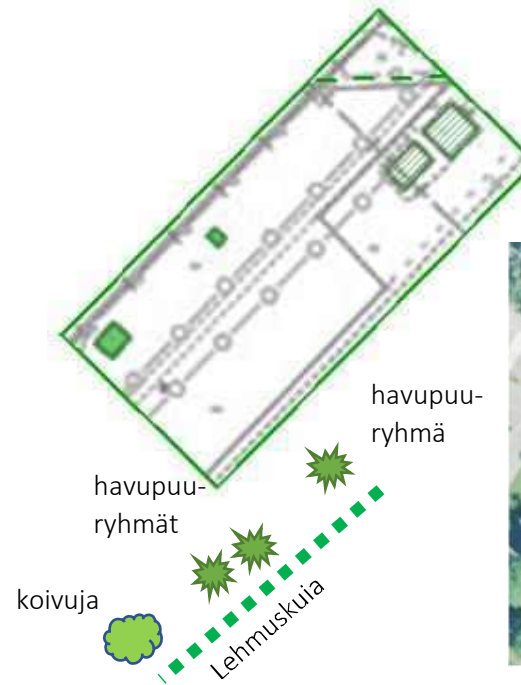
Heinolan radan kaikilla asema-alueilla asemarakennuksen ja asuinrakennusten välille jätettiin viheraluetta. Heinolassa asemapuiston kulmalla on vesitorni, joka on sijoitettu Kirkkolammen rantaan rakennetun pumppaamon ja radan puoliväliin. Asemanpuiston länsipuolella on iso keskisaarekkeinen Y-risteys, jossa keskikaupungin suunnalta saapuva A. F. Airon katu yhtyy Ratakatuun.

Heinolan julkinen asemapuisto on rakennettu vaihteittain radan käyttöönoton jälkeen. Suomen rautatiemuseossa säilytettävän VR:n puistokortiston mukaan Heinolan aseman asuinalueen puisto on perustettu 1936, aseman puisto 1938-39 ja lammenrannan puisto 1939.²⁰ Heinolan asemapuiston rakentamisen aikaan VR:n ylipuutarhurina toimi Kaarlo Jokela, joka oli virassa 1937-71.²¹

Vuoden 1949 ilmakuvan perusteella aseman julkinen viheralue oli toteutettu geometriseen sommitteluun perustuvana puistona. Asemapuiston keskikäytävää ja kapeampaa rinnakkaiskäytävää reunustivat puuistutukset. Kolmen poikkikäytävän varrella oli neliön muotoiseksi levennetty odotusalue, ja käytävien välisillä nurmialueilla kukkapenkkejä. Pensasaitaa oli istutettu puisto- ja asuinalueen matkalta Ratakadun varteen.

Rautatiemuseossa on viisi Heinolan asemaa koskevaa puutarhasuunnitelmaa. Vanhin säilynyt on tehty virkailija-asuntoa varten 1947. Asuinrakennuksiin liittyvän puiston piirustus on huhtikuulta 1957, samoin asemapuiston piirustus, josta on lisäksi 1961 päivätty versio; Heinolan asemapuisto palkittiin VR:n puistojen kuntoisuuskilpailussa 1962.

Henkilöliikenteen loppuminen Heinolan rautatieltä 1968 vei pohjan junamatkustajia palvelevan julkisen rautatiepuiston ylläpidosta.²² Puiston perusrakenne lehmuskujineen ja puuryhmineen on vielä selkeästi havaittavissa, samoin katuun rajautuva matalaksi leikattu pensasaita. Sen sijaan radalle avautuva eduspuisto on nurmikenttänä. Pensas- ja kukkaistutukset ovat kadonneet hoidon puutteessa, orapihlajista (pallopuut) on jäänteitä jäljellä.



Asemapuistoihin on kuulunut jaloista lehtipuista tai havupuista muodostetut puuryhmät ja yksittäiset maisemapuut. Heinolan asemapuistossa puuryhmät on istutettu Ratakadun ja lehmuskujan väliselle alueelle: jalokuusiryhmä kioskia varten viistetyn pohjoisnurkan luo, sen ja vajan välille sembramännyt, ja toinen jalokuusiryhmä vajan ja saunan väliin. – Kaikki hävupuuryhmät on merkitty 1957 puutarhasuunnitelmaan, niistä muutama näkyy jo 1948 ilmakuvassa.

Kuva: Ilmakuva vuodelta 1949. MML.



Kuva: Asema eduspuistoa 1960-luvun alkupuolella. Pensasistutusten rajaamilla odotusalueilla on puistonpenkit./ Heinolan kaupungin museon kokoelma.



Kuva: Näkymä asuinalueelta lehmuskujalle asemapihan suuntaan. Kuvassa vasemmalla asemapäällikön asunnon talousrakennus, vesitorni ja oikealla asemapäällikön talo.



Kuva: Asemapuistossa keskikäytävän varrella, saunaa vastapäätä, on säilynyt alkuperäinen vinssikaivo. Pallopuut, käytävät ja kukkapenkit ovat hävinneet radan ja lehmuskujan välisestä eduspuistosta. Entiset käytävät erottuvat nurmessa matalina painanteina. Alueella on ITE-taiteilija Vesa Väänäsen työstämiä, metallista ja erinäisestä romusta työstämiä teoksia.

2.4.3.1 Sauna-pesutupa, leivintupa

Saunarakennuksen tyyppipiirustukset oli signeerannut Otto Nyberg. Rakennuksen ulkoasuun ei ole tehty omistusvaihdoksen jälkeen suurempia muutoksia.

Tunnus	102053505J
Ajoitus	1931
Rakennuttaja	Valtion Rautatiet
Alkup. käyttö	Rautatieaseman asuinalueen sauna, pesutupa ja leivintupa
Nykykäyttö	Sauna
Suunnittelija	Tyyppipiirustus 1920-luvulta.
Runko	Hirsi, myös päätykolmiot
Sokkeli	Lohkokivi; kiviportaat
Julkisivut	Vuoraamaton hirsi; lomalaudoitus ja nurkkalaudat
Katto	Harja
Kate	Betonitiili
Ikkunat	Puu, sisään-ulos-aukeava, keskijakoinen, neliruutuinen (ulkopuitteissa yksi vaakavälipuite); saranoimaton pystyikkuna päätykolmiossa, jaoton, ehkä ollut neliruutuinen
Ovet	Vaakapaneloitu ovi; maalattu, vinoneliöikkuna
Piirustus	Heinola Liikennepaikka nro 4218 Piirustus nro 1345: pohja, 2 leikkaus ja 2 julkisivua

2.4.3.2 Kaivo

Ajoitus	1930–31
Rakennuttaja	Valtion Rautatiet
Tyyppi	Vinssikaivo, katoksellinen (samanlainen mm. Vierumäessä)
Runko	[oletettavasti betoni, katoksen alaosassa mahdollisesti hirsikerta]
Julkisivut	Alaosa pystylaudoitettu, suojakansi lautaa
Katto	Harja
Kate	Huopa



Kuva: Rautatieläisten asuinalueen saunarakennus on asemapuiston puolella. Yhden seinän osalta pari alinta hirsikertaa vaihdettu, myös listoja paikkokorjattu. Päätykolmioiden ikkunoissa ei ole enää välipystypienaa.



Kuva: Vuonna 1957 tehdyssä asemapuiston piirustuksessa saunan pohjoispuolelle oli piirretty rivi koristepensaita näkösuojaksi. Nykyään paikalla on rivi tupsuuntuneita sembramäntyjä.

2.4.3.3 Palokalustovaja

Tunnus	102053504H
Ajoitus	1931 (myöhemmin siirretty lähemmäksi saunaa)
Rakennuttaja	Valtion Rautatiet
Alkup. käyttö	Palokalustovaja
Nykykäyttö	Varasto
Runko	Lauta
Sokkeli	Kivipilarit
Julkisivut	Lomalaudoitus ja nurkkalaudat
Katto	Harja
Kate	Kolmiorimahuopa
Ikkunat	Pienet neliöaukot, ei laseja nyt, oletettavasti neliruutuiset
Ovet	Vinopaneloitu pariovi; maalattu



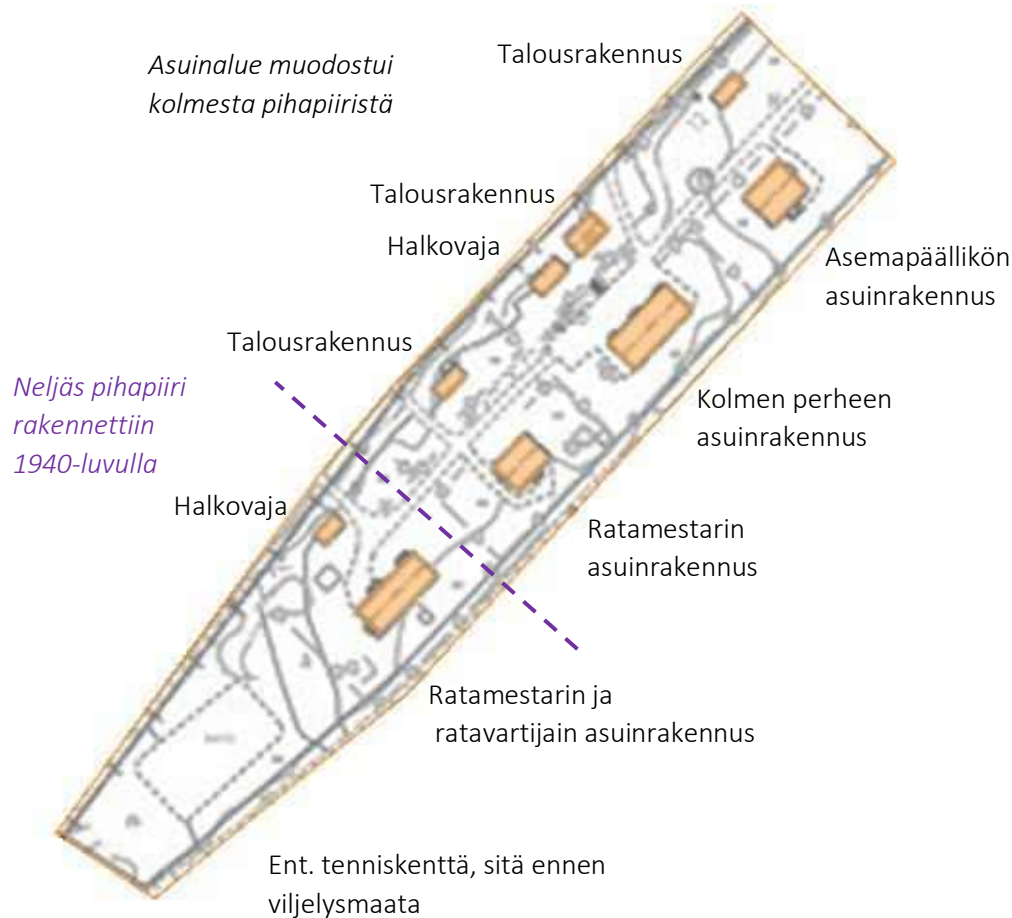
Kuva: Vaja on lehmuskujan ja Ratakadun välissä, oviaukko kadulle päin.



Kuva: Puistossa olevan vajaan on tehty päätykolmio levyistä ITE-taidetta sisältävän *Dorkin puiston* mainoskytiksi.

2.4.4 Asuinalue

Rautatieasema-alueiden rakentaminen on ollut keskusjohtoista ja kokonaissuunnitelmaa toteuttavaa. Valtakunnallinen liikennejärjestelmä ei ollut paikallisen maankäytön ja rakentamisen ohjauksen piirissä, esimerkiksi asemakaavoissa rautatiealueille ei osoitettu kaavamerkintöjä. Asema-alueilla kaikki eri toiminnot ja rakentaminen on palvellut rautatieliikenteen tarpeita. Rautatien rakennukset, myös asunnot, suuntautuvat radan ja alueen sisäisen liikenteen mukaisesti eivätkä ympäröivän muun yhdyskuntarakenteen.



Heinolassa rautatieläisten asunnot muodostivat raitin asema-alueen eteläosaan. Asuinalueen ja aseman välinen tie kulkee asemapuiston halki ja jatkuu asuinalueella radan ja Ratakadun suuntaisena. Asuinrakennukset ja talousrakennukset on sijoitettu riviin tien vastakkaisille puolille. Kohta aseman perustamisen jälkeen laaditussa asemakaavassa suunniteltiin Ratakatu asema-alueen suuntaiseksi yhdyskaduksi.



Kuva: Asuinalue rajautuu Ratakatuun ja harjuun. Kadun asuinalueen puoleisella reunalla on vanhoja koivuja, jotka aseman vesitornin ja saunan kohdalla ovat alhaalta haaroittuvia. / Valokuva 2014.



Kuva: Näkymä Tommolankadun ylikulkusillalta asuinalueelle ja Heinolan ratapihalle. Virkailijatalojen puutarhoissa näkyy omenapuita, mutta asemapäällikön ja ratamestarin pihoja kaunistavat samat pallopuut kuin aseman puistoa. Kuvissa näkyvistä teknisistä ja huollon rakennuksista on edelleen olemassa vesiviskuri ja veturitalli. Muut ratapihalla ja sen oikeassa reunassa näkyvät pienet puurakennukset on purettu (mm. vaunuvaakakoju, resiinavaja, vaihdekoju). / Valokuvaaja Markku Meriluoto 14.09.1969. Resiinan Vaunut-sivusto.

Kuva oikealla: Näkymä vesitornin nurkalta asuinalueelle. Ensimmäisenä entinen asemapäällikön asuintalo ja talousrakennus. Seuraavana näkyy kolmen perheen asuinrakennuksen pääty.



Kuva: Asuinalueen raittia. Kuvassa oikealla näkyy ratamestarin taloa ja taaempänä kolmen perheen talo.



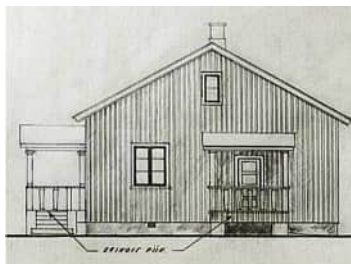
2.4.4.1 Asuintalot

Asemaluokasta (I-V) riippuen asema-alueella on työskennellyt mm. seuraavia ammattilaisia: asemapäällikkö, ratamestari, kirjuri, sähköttäjä, pumppumestari, vaihdemiehet ja ratavartijat.²³ Yleensä rautateiden palveluksessa olevat asuivat asema-alueella. Työntekijäryhmillä oli ammatillisen ja sosiaalisen hierarkian mukaan erityyppiset asuintalot.

TYYPPI Asemapäällikön asuinrakennus (3h+k)

Nähtävästi Heinolaa varten laaditussa tyyppipiirustuksessa on arkkitehti Thure Hellströmin signeeraus vuodelta 1931.²⁴ Asemaksi luokitellun liikennepaikan esimiehenä toimi asemapäällikkö, jolle rakennettiin oma talo. Heinolassa asemapäällikön asuinrakennus rakennettiin puiston viereen ja talon pihasta oli suora yhteys asemalle puiston sivukäytävää pitkin.

Tunnus	102053500C
Ajoitus	1931
Rakennuttaja	Valtion Rautatiet
Alkup. käyttö	Rautatieläisen asuinrakennus
Nykykäyttö	Asuminen; vuokrahuoneisto
Suunnittelija	Tyyppipiirustus 1920-luvulta
Runko	Hirsi
Sokkeli	Lohkokivi
Julkisivut	Pystylaudoitus peiterimoin, nurkkalaudat
Katto	Harja
Kate	Saumattu palapelti
Ikkunat	6-ruutuinen, 2-ruutuinen
Ovet	Puu, lasiaukollinen pystypaneloitu;
Sisäänkäynnit	Avokuistit, harja- tai pulpettikatto, puukaide
Piirustus	Heinola Liikennepaikka nro 4218 Piirustus nro 1852: 2 pohja, leikkaus ja 3 julkisivua



Kuva: Julkisivu radan suuntaan. Pensasaita pihan ympärillä; radan puolella leikkaamatta.



Kuva: Julkisivu raitille päin. Kuistien puukaiteet uusittu. Pystylaudosta jäänyt pois piirustuksen mukainen muotoilu.

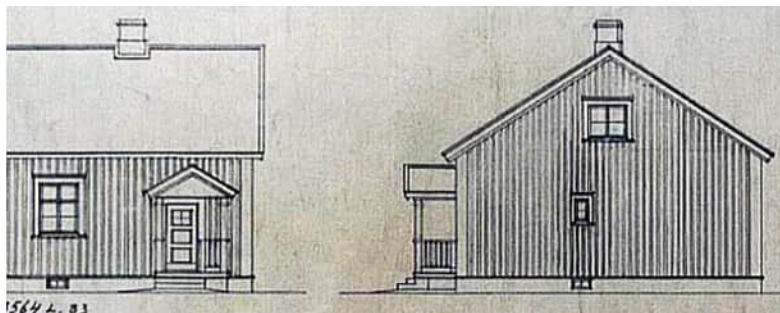
TYYPPI Kolmen perheen asuinrakennus (1 kpl 2h+k, 2 kpl h+k)

Heinolaan rakennettiin neljän perheen asuinrakennus -tyypistä yhden yksön verran lyhyempi rakennus eli kolmen perheen asuinrakennus.

Tyypipiirustuksen on signeerannut arkkitehti Thure Hellströmin 1926.²⁵

Piirustuksia on käytetty myös mm. Joensuu–Outokumpu-radan Viinijärven asemalla 1927.

Tunnus	102053501D
Ajoitus	1931
Rakennuttaja	Valtion Rautatiet
Käyttöhistoria	Rautatieläisen asuinrakennus
Nykykäyttö	Asuminen; vuokrahuoneistoja
Suunnittelija	Tyypipiirustus 1920-luvulta
Runko	Hirsi nurkkasalvoksilla, puiset vaakarakenteet, konttikattotuolit
Sokkeli	Lohkokivi
Julkisivut	Pystylauditus peiterimoin, nurkkalaudat
Katto	Harja
Kate	Saumattu palapelti, jalkarännit, syöksytorvet (suppilo)
Ikkunat	Puu, ristikarmi 6- tai 9-ruutuinen; neliruutuinen ullakkoikkuna; pieni kaksiruutuinen pystyikkuna
Ovet	Puu, lasiaukollinen peiliovi, maalattu
Sisäänkäynti	Pihatien puoleisessa julkisivussa, harjakattoinen suojakatos, päätykolmiossa umpilauditus, yhdessä jäljellä pystylautakaide
Piirustus	Heinola Liikennepaikka nro 4218 Piirustus nro 1443: 2 pohja, leikkaus ja 3 julkisivua



Kuva: Julkisivu raitille päin (kuva 2005). Talon lounaispuolella on ollut kaivo?

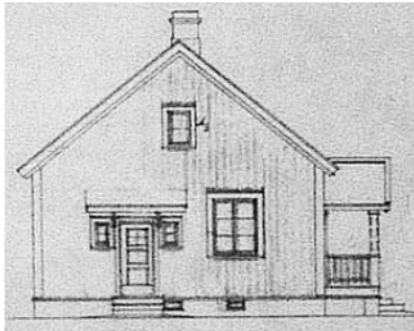
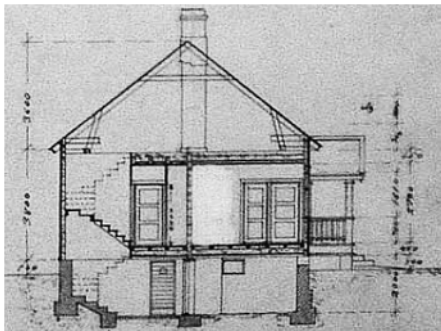


Kuva: Julkisivu radan suuntaan.

TYYPPI Ratamestarin asuinrakennus (2h+k + konttorihuone)

Tyyppipiirustuksen on signeerannut arkkitehti J. Ungern 1924.²⁶ Piirustuksia käytetty pohjoisessa ja idässä, kuten Pyhäsalmissa, Nivalassa ja Sotkamossa 1925–28. Hyvin suosittu tyyppi 1920- ja 30-luvuilla. Yksi huoneista oli suunniteltu ratamestarin toimistoksi, jonne oli oma sisäänkäynti.

Tunnus	102053502E
Ajoitus	1931
Rakennuttaja	Valtion Rautatiet
Käyttöhistoria	Rautatieläisen asuinrakennus
Nykykäyttö	Asuminen; vuokrahuoneisto
Suunnittelija	Tyyppipiirustus 1920-luvulta
Runko	Hirsi nurkkasalvoksilla, puiset vaakarakenteet, konttikattotuolit
Sokkeli	Lohkokivi
Julkisivut	Pystylauditus peiterimoin, nurkkalaudat
Katto	Harja
Kate	Saumattu palapelti, jalkarännit, syöksytorvet (suppilo)
Ikkunat	Puu, kuusiruutuinen; kaksiruutuinen ullakkoikkuna; kaksiruutuinen oven pieli-ikkuna
Ovet	Puu, lasiaukollinen, pystypaneeli tai levy, maalattu
Sisäänkäynti	Päädyssä viisto lippakatos ja radan puoleisessa julkisivussa (konttoripuolelle) avokuisti, päätykolmiossa umpilauditus
Piirustus	Heinola Liikennepaikka nro 4218 Piirustus nro 1417: 2 pohja, leikkaus ja 4 julkisivua



Kuva: Julkisivu raitille päin. Kaikissa taloissa on vanhat sisään–ulos-aukeavat ikkunat, joissa suorat vuorilaudat, lippalauta ja vesilaudan alapuolella viistoreunainen koristelista.

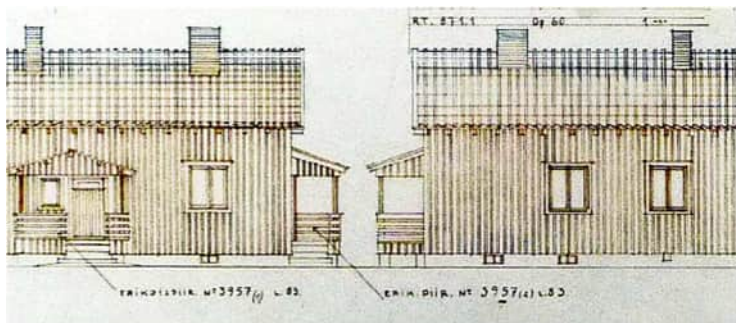


Kuva: Julkisivu radan suuntaan.

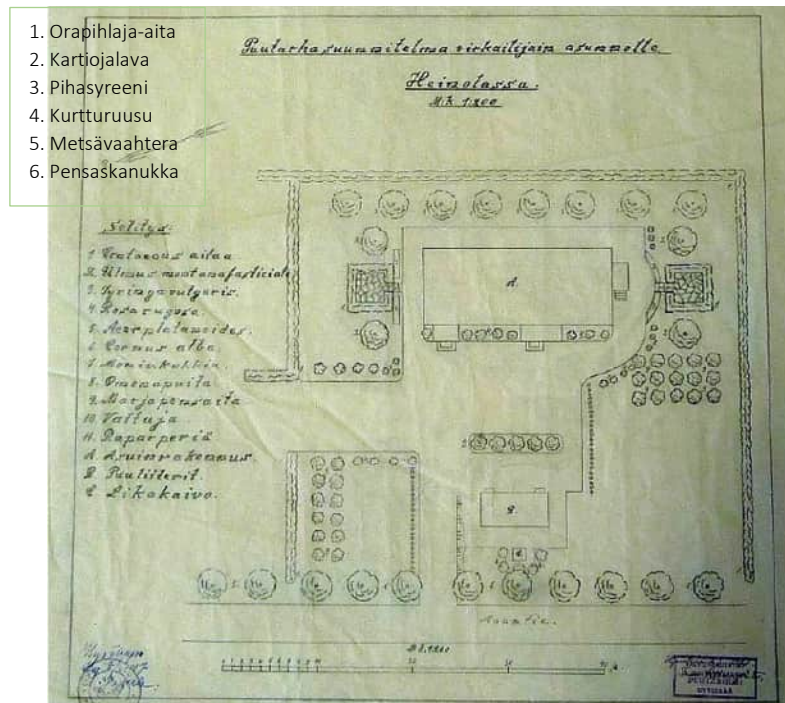
TYYPPI Ratamestarin ja ratavartijain asuinrakennus (2 kpl 2h+k+konttori)

Virkailijatalon tyyppipiirustuksen on signeerannut arkkitehti J. Ungern.²⁷ Heinolaan tehdyssä rakennuksessa on perinteiset tasajakaiset ruutuikkunat eikä tyyppipiirustuksen mukaisia keskijakoisia ikkunoita.

Tunnus	102053503F
Ajoitus	1945
Rakennuttaja	Valtion Rautatiet
Käyttöhistoria	Rautatieläisen asuinrakennus
Nykykäyttö	Asuminen
Suunnittelija	Tyyppipiirustus 1940-luvulta
Runko	Puu
Sokkeli	Betoni
Julkisivut	Pystylauditus peiterimoin, nurkkalaudat
Katto	Harja
Kate	Konesaumapelti, maalattu
Ikkunat	Puu, 6- tai 9-ruutuinen, kaksiruutuinen ullakkoikkuna; neliruutuinen ullakkoikkuna
Ovet	Puu, lasiaukollinen peiliovi
Sisäänkäynnit	Avokuisti, harja- tai pulpettikatto, koristeleikatut katonkannattajat, ylä- ja alaosassa rimalauditus, puupilarit ja vaakalautakaide
Piirustus	Heinola Liikennepaikka nro 4218 Piirustus nro 2159: 2 pohja, leikkaus ja 3 julkisivua



Kuva: Julkisivu raitille päin. Kahden perheen asuinrakennus. Eteläpäädyssä oli konttorihuoneen kuisti.



Kuva: Puutarhasuunnitelma 1947. Päädyissä orapihlaja-aitojen reunustamat liuskekivetyt oleskelualueet.

2.4.4.2 Ulkorakennukset

TYYPPI Talousrakennukset

Yhden perheen talousrakennuksen tyyppiirustuksissa on Thure Hellströmin signeeraus vuodelta 1927. Rakennuksessa on ollut hirsiseinäinen navetta lautaseinäisten päätyjen keskellä. Toisessa päädyssä oli lantala ja käymälä, toisessa halkosuoja. Hellströmin suunnitelma isompaa eli kolmelle perheelle tarkoitettua talousrakennusta varten on vuodelta 1928. Rakennus on jaettu pituussuunnassa hirs- ja lautarunkoiseen osaan. Hirsipuolella oli kolme navettaa ja niiden takana lautaseinäiset käymälät sekä lantalat, joiden suojana harvalaudoituksena tehdyt pariovet. Tyylipiirteiltään rakennukset ovat samalaisia. Yhden talouden talousrakennuksiin on tehty jälkeenpäin saunat.

Tunnukset	102053507L ja 102053510P; iso 102053508M
Ajoitus	1931
Runko	Hirsi ja lauta
Sokkeli	Lohkokivi, kivipilari
Julkisivut	Vuoraamaton, lomalaudoitus, nurkkalaudat; takaseinällä harvalaudoitettut ovet.
Katto /kate	Harja, kolmiorimahuopa
Ikkunat	4-ruutuinen
Ovet	Vinopaneeli, navetan ovet kaksiosaisia; pystypaneeli
Piirustus	Pienet nro 1733, iso nro 1747



Kuva otettu 2014.



Kuva 2010 P. Lukkari



Kuva: Asuinalueelle rakennettiin kaksi samanlaista yhden perheen käyttöön tarkoitettua ulkorakennusta, joihin tuli navetta, käymälä ja halkovaja. Kuvassa asemapaällikön talon ulkorakennus. Tiilipiiput on tehty jälkeenpäin.



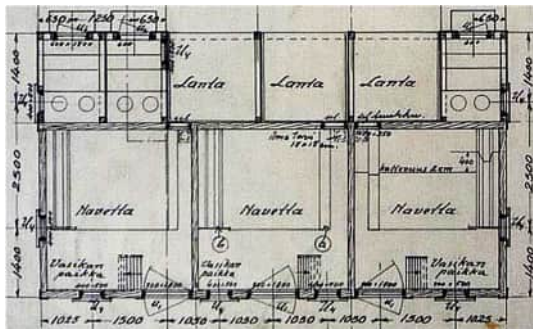
Kuva: Ratamestarin pihapiiriin kuuluva ulkorakennus. Rakennuksen takana on matala pulpettikattoinen lisäsiipi.

Kuva vasemmalla: Asuinalueen ainoa kolmelle perheelle tarkoitettu ulkorakennus. Karjasuojan ovet ovat ns. susiovia eli ne on jaettu poikkisuunnassa keskeltä kahteen eri osaan. Takaseinällä lantalan suojana on harvalaudoitettut ovet.

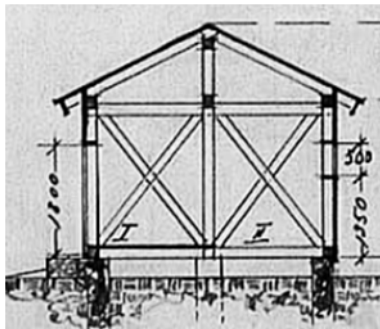
TYYPPI Halkovajat

Halkovajojen tyyppipiirustuksissa vuodelta 1931 sekä muutospirustuksissa vuosilta 1939 ja 1958 on Jarl Ungernin signeeraus. Alkuperäinen halkosuoja-aitta -tyyppipiirustus on tehty 1920-luvun puolivälissä, ja sitä on ensimmäisenä käytetty mm. rataosuuden Nurmee-Kontiomäki-Oulu liikennepaikoilla. Heinolaan rakennettiin ensin kaksi halkovajaa, joista asuinalueelle kolmihuoneinen ja asemapihaan kaksihuoneinen (jälkimmäinen on purettu). Vuonna 1944 on rakennettu kolmas, halkovaja-käymälä, asuinalueelle, ja 1958 on tehty muutospirustus makin poistamista varten.

Tunnukset	102053509N ja 102053511R
Runko	Puu, lauta
Sokkeli	Kivipilarit; betoni
Julkisivut	Harvalaudoitus, nurkkalaudat; pystylaudoitus peiterimoin, nurkkalaudat
Katto /kate	Harja, kolmiorimahuopa
Ikkunat	Ikkunaton; 1940-luvulla rakennetussa jaottomia ikkunoita takaseinällä jälkeen päin tehdyn käymälän kohdalla.
Ovet	Vinopaneeli; pystypaneeli
Piirustus	Heinola Liikennepaikka nro 4218 nro 1361 (1) pohja, leikkaus, 2 julkisivu nro 1965 (1) pohja, leikkaus, 2 julkisivu



Talousrakennuksen pohja



Halkosuojaan leikkaus



Kuva: 1930-luvun alussa rakennettu harvalaudoitettu halkovaja on isomman talousrakennuksen vieressä kolmen perheen asuinrakennusta vastapäätä. Talousrakennuksessa on alkamassa tulipalon jälkeiset kunnostustyöt.



Kuva: Samaa alun perin 1920-luvulla suunniteltua halkovajan tyyppipiirustusta soveltaen rakennettiin kaikki Heinolan aseman halkosuoja. Kuvassa näkyvä halkovaja on tehty 40-luvun puolivälin paikkeilla tuolloin rakennetun asuinrakennuksen yhteyteen. Sen seinien laudoitustapa, ovipaneelin suunta ja sokkelimateriaali ovat erilaiset kuin vanhemmassa 30-luvun halkovajassa.

2.5 Arviointi 2023

Ilmiöt: Rautateiden henkilö- ja tavaraliikennettä palveleva asema; asemapuisto ja asuinalue; keskusjohtoinen tyyppisuunnittelu; virkahierarkian mukaiset asuntotyytit

Todistusvoimaisuus, säilyneisyys: Heinolan asema-alueella säilyneet alkuperäiset VR:n tyyppipiirustuksilla rakennetut puu- ja tiilirakennukset omaavat rakennushistoriallista autenttisuutta.

Suomen rautatiearkkitehtuurille²⁸ on ominaista rataosuuskohtainen yhtenäisyys, joka oli tulosta keskusjohtoisesta rakennustoiminnasta ja tyyppipiirustusten käyttämisestä. Puurakennuksissa noudatettiin lamasalvostekniikkaa pitkälle 1900-luvulle. Tavallisesti asemien arkkitehtuuri noudatteli kulloinkin vallinnutta tyyliisuuntaa. Lahti–Heinola-radan 1930-luvun alun hirsi- ja lautarakennuksissa näkyy edellistä vuosikymmentä hallinnut klassismi, mutta selvästi pelkistetympänä.

Radan pohjoinen pääteasema Heinolan kaupunkikeskustassa on säilyttänyt historiallista luonnettaan etenkin asemapuiston ja rautatieläisten asuinalueen osalta. Alkuperäisten asuin-, talous- ja ulkorakennusten lisäksi on jäljellä vesitorni, pumppuhuone ja vesiviskuri höyryjunien vesihuollosta kertovina kohteina. Sen sijaan asemapihan rakennuksista on jäljellä enää tavaramakasiini ja pieni varasto. Suunnittelualueen ulkopuolella, sorapohjaisen ratapihan toisella puolen, sijaitseva yksipilttuinen suorakaiteenmuotoinen tiilinen veturitalli ja pulpettikattoinen vaja. Muut ratapihan pienet liikenteenhoitoon liittyvät rakennukset on purettu.

Kaupunkikuva, elämysarvot: Heinolan asemapuisto ja asuinalue rakennuksineen ja vanhoine puineen muodostaa asematoiminnan päättymisen jälkeenkin historialliselta luonteeltaan hyvin tunnistettavan miljöö, jonka elämysarvoa nostaa alkuperäinen, tyyllisesti yhtenäisenä säilynyt rakennuskanta. Asemarakennuksen purkamisen jälkeen alueen tärkeimpänä tunnusmerkkinä on puistossa sijaitseva kulmikas vesitorni.

Asemapuisto on osa kulttuurihistoriallisilta arvoiltaan monipuolista Heinolan kaupunkipuistoverkostoa, jonka yhtenä vahvuutena on suomalaista puistohistoriaa monipuolisesti edustava puistotyyppien kirjo. Asemapuisto ei lukeudu Heinolan vanhimpiin ei-kirkollisiin puistoihin, sillä kaupunkiin on perustettu isoja puistoja jo 1700- ja 1800-luvuilla. Asemapuiston edustavuus on hiipunut henkilöliikenteen loppumisen jälkeen, 1960-luvun lopulta lähtien. Alueelta on hävinnyt käytäväverkostoa ja istuksia.

Aikoinaan keskikaupungin ulkopuolella sijainnut asema-alue on nykyään kaupunkirakenteen sisällä, mutta silti hieman syrjässä. Raideliikenteen hiipumisesta johtuen asemanseudusta ei ole kehittynyt kaupallisesti vetovoimaista aluetta. Radan itäpuolisissa kaupunginosissa maankäyttö painottuu asumiseen ja teollisuuteen. Ratakatu toimii keskikaupungin itäisenä ohitustienä.

Asemaseutu on omalla tavallaan poikkeama muusta kaupunkiympäristöstä. Sen tunnusmerkit – ratapiha ja sen suuntainen asemapuisto sekä asuinalue säännönmukaisesti sijoitetuin rakennuksin – ovat osa kaupunkikeskustan ja kansallisen kaupunkipuiston omaleimaisuutta. Asemanseudun uusi luonne eli identiteetti nojaa vapaa-ajan ja virkistykseen toimintoihin kansalliseen kaupunkipuistoon kuuluvien harjupuistojen keskellä. Heinolan lintuhoitola ja kirkkolampi, uimahalli ja urheilupuisto sekä entisen linja-autoaseman yhteyteen rakenteilla oleva perhepuisto ovat asemanseudun vetovoimatekijöitä.

Tulkinta: Kyseessä on autenttisuuttaan säilyttänyt 1930-luvun alussa rakennettu rautatieaseman asemapuisto ja asuinalue, jonka kohdalla suojelumääräysten harkinta on perusteltua MRL 57 § 2. mom. periaatteen mukaisesti, kohdennettuna puiston ja asuinalueen alkuperäisiin rakennuksiin, rakennelmiin, rakenteisiin ja pihanmuodostukseen sekä kasvillisuuteen (kasvillisuuskartoitus ajankohtainen ennen kunnostustoimia). Asemapuistossa ja asuinalueella säilyneen alkuperäisen luonteen sekä puukujanteen kaltaisten asemapuiston osien säilyttäminen sekä puiston hoidon tai ennallistamisen ohjeita voidaan sisällyttää asemakaavaan ja rakennustapaohjeisiin.

2.6 Suositukset

Asemapuistolle on annettu kehittämissuosituksia 2022 valmistuneessa Heinolan keskusta-alueen puistoselvityksessä (Loci Maisema-arkkitehdit).

Seuraavat maankäytön suunnitteluun tarkoitetut suositukset ja määrittelyt on koottu rakennetun kulttuuriympäristön näkökulmasta ja tämän 2023 tehdyn rakennushistoriaselvityksen tietoihin pohjautuen. Viherympäristöjä tarkasteltiin kokonaisuuden osana, kasvillisuutta ei inventoitu. Selvityksen tekoaikana, kevättalvella, oli kuitenkin jossakin määrin mahdollista vertailla vanhaa kuva- ja piirrosmateriaalia olemassa olevaan tilanteeseen.

Asema-alueen rakenne

Asema-alueen käyttöön vaikuttaa oleellisesti rataosuuden liikennöinnin luonne. Omistuksen pirstoutuminen vaikeuttaa alueelle tyypillisen rakenteen ja kulttuurihistoriallisten piirteiden säilyttämistä.

Asuinalue ja asemapuisto ovat hyvin säilynyt historiallinen kokonaisuus. Pyrittävä säilyttämään alueen hierarkia: jako puistoon, julkiseen tilaan, huoltoalueeseen, asuinalueeseen, vaikka toimijat eri osissa muuttuvat.

Asemapuiston arvotekijäksi eri inventoinneissa mainitun lehmuskujan kannalta on keskeistä, että alueella säilyy ymmärrettävänä puukujan alkuperäinen funktio asemapihan ja asuinalueen välisenä yhdystienä. Asuinalueelle jatkuvan tien luonne tulee säilyttää nykyisen kaltaisena ja huomioida pihajärjestelyissä.

Heinolan 1930-luvun alussa perustetun aseman asuinalueella on ollut alusta lähtien asuinpihoja rajaavia pensasaitoja, jotka tyypillisesti puuttuvat 1800-luvun ja 1900-luvun alun asema-alueilta. Lisäksi ulkorakennukset ovat talokohtaisia, sauna-pesutupaa lukuun ottamatta.

Rautatieaseman lastaus- ja huoltopuolen käyttö on aina ollut teollisuus- ja varastokäytön tyyppistä isoine rakennuksineen. Siten yritystoiminnan sijoittuminen niille alueille on luontevaa.

Mikäli vanha rakennus tuhoutuu tai on purettava, tulee uudet rakennukset sijoittaa ensisijaisesti purettujen rakennusten paikalle eli alueen raitin varrelle perinteisen tavan mukaisesti.

Kenttämaisessä asemapihassakin uudisrakentaminen on ensisijaisesti sijoitettava radan suuntaisesti. Asuntorakentaminen aivan radan viereen ei ole suositeltavaa, koska rataosuus Lahti–Heinola–Mikkeli voi tulevaisuudessa toteutua.

Rakennukset

Asema-alueesta rakennuksineen huolehditaan niin, että alueen luonne säilyy. Alueita rakennuksineen voi käyttää suojelutavoite huomioon ottaen tavanomaisella tavalla ja suorittaa rakennuksissa niiden historiallisen ominaisluonteen huomioivia, hyvän korjaustavan mukaisia muutoksia ja korjauksia. Hyvä korjaustapa määritellään tässä sellaisena, johon löytyy ohjeita Museoviraston korjauskortistosta (korjaustaito.fi); aineistossa on myös erikoisesti rautatierakennusten korjaamiseen kootut ohjeet.

Seuraavat alkuperäiset rakennukset ovat asema-alueen kokonaisuuden ja eheyden kannalta tärkeitä. Mainitut rakennukset ovat säilyneet tyylillisesti, lisäksi julkisivuissa on pääasiassa vanhoja pintoja ja rakennusosia.

Asemapuisto

Asemapuiston lehmuskujan ja Ratakadun välisellä alueella on asumista palvelleita rakennuksia, kuten sauna ja katoksellinen vinssikaivo, myös palokalustovaja (vesitorni on liitetty Huoltoalueen rakennuksiin).

Sen sijaan ratapihan suuntaan aukeavassa eduspuistossa ei ole ollut rakennuksia. Eduspuisto on pienentynyt asemaparakkien ja niille varatun pihalueen verran.

Huoltoalue

Vesihuollon rakennukset ovat vesitorni asemapuistossa, pumppuhuone Harjupuistossa Kirkkolammen rannalla ja vesiviskuri ratapihalla.

Höyryjunien vesihuollon järjestämiseen liittyvät rakennukset ovat säilyneet eheänä kokonaisuutena, toisin kuin muuhun huoltoon tai liikenteen liittyvät

rakennusryhmät ratapihalla ja sen itäpuolella. Jälkimmäistä on jäljellä enää pieni tiilinen veturitalli.

Asuinalueen rakennukset

Alkuperäiseen 1930- ja 40-luvuilla rakennettuun kokonaisuuteen kuuluu neljä asuinrakennusta, kolme talousrakennusta ja kaksi ulkorakennusta.



Kuvat: Asema-alueen rakennusten ikkunoissa on käytetty tasajakoista ruudutusta. Pieni, mutta tärkeä tyyllinen elementti on ikkunoiden vesilauta ja sen alapuolinen viistetty tai suora lista, maalattuna samalla värillä kuin ikkunoiden vuorilaudat.

Asemapihan rakennukset

Asemapihasta on rakennusten purkamisen myötä hävinnyt ydinrakennusten kokonaisuus eli asemarakennus–tavaramakasiini–yleisökäymälä–rakennusryhmä; jäljellä on kahdessa vaiheessa rakennettu tavarasuoja sekä hieman myöhemmin rakennettu pieni vaja. Niiden säilyminen kuitenkin vaalii asema-alueen hahmotettavuuden säilymistä.

Asemapuisto ja asuinalueen puutarhat

Asema-alueella, puistossa ja puutarhoissa, on ajankohtaista teettää hortonomilla kasvillisuuskartoitus ja arboristilla puiden kuntokartoitus.

Asemapuiston ja puutarhojen hoitoa ja tarvittaessa niiden ennallistamista varten on löydettävissä puutarhasuunnitelmia kasvilajiluetteloineen vuosilta 1957 ja 1961 sekä vanhoja valokuvia ja ilmakuvia.

Talvella 2023 havaittuja asematoiminnan aikaisia piirteitä:

Pääkäytävä, lehmusten reunustama.

Asuinalueen halki kulkeva tie, jolta kolme liittymää Ratakadulle.

Ratakadun puoleisella osalla puistoa säilynyt havupuupuuryhmiä.

Ratakadun puoleinen leikkaamalla matalana pidetty orapihlaja-aita.

Asuinalueella kolmea vanhinta asuinpihaa ympäröivät pensasaidat.

Asuinalueella edelleen monipuolinen puusto, myös hedelmäpuita (yleisesti ottaen lajisto näyttää supistuneen).

Hävinneitä piirteitä:

Pallopuut (runggollinen, muotoon leikattu, aitaorapihlaja) aseman eduspuiston osalla, radan suuntaisen sivukäytävän molemmin puolin sekä asemapäällikön takapihalla (ehkä ollut muillakin asuinpihoilla).

Lehmuskujan ja ratapihan välisen eduspuiston hiekkakäytävät ja niiden varrella neliömäiset ja matalien pensasaidanteiden rajaamat odotusalueet.

Eduspuiston erimuotoiset kukkapenkit ja pitkät kukkaistutussaarekkeet.

Asuinpihoja rajaavien orapihlaja-aitojen yhtenäinen leikkuutapa (nyt erikorkuisia, ratapihan puoleisella reunalla leikkaamattomia).

Asuinpihojen matalien pensasaitojen rajaamat kivettyt patiot talojen päädyissä.

Seuraavat luettelot kertovat asemapuistoissa käytetyistä lajeista 1950- ja 60-luvuilla:

Asemapuiston puutarhasuunnitelma 1957 ja 1961

- 1 Lehmuksia
- 2 Havupuita (ei yksilöity)
- 3 Orapihlaja, pallopuita
- 4 Ruusuangervo
- 5 Kiiltotuhkapensas
- 6 Japaninhappomarja *
- 7 Leimu, kukkaryhmiä
- 8 Kesäkukkaryhmiä
- 9 Orapihlaja, aita
- 10 Koristepensaita (ei yksilöity)

* 1961 puutarhasuunnitelmassa vaihdettu Taikinamarjaan.

Asuinalueen puutarhasuunnitelma 1957

- 1 Omenapuita
- 2 Marjapensaita
- 3 Orapihlaja, pallopuita
- 4 Ruotsinpihlaja
- 5 Orapihlaja, aita
- 6 Jasmike (pihajasmike)
- 7 Pihasyreeni
- 8 Metsävaahtera
- 9 Kurtturuusu (Rosa rugosa)**
- 10 Vadelma
- 11 Kukkaryhmiä
- 12 Unkarin syreeni

Ks. kopiot puutarhasuunnitelmista:
Lukkarinen 2012, liitteet.

** Mikäli laji on kurtturuusu eikä siitä jalostettu tarhakurtturuusu, on kyseessä haitallinen vieraslaji.

3 HARJUPUISTO

Heinolan keskikaupungin itäpuolella kohoava harjuselänne on istutettu ja rakennettu kaupunkilaisten yleiseksi puistoksi 1800-luvun jälkipuolella. Nykyään Harjupuiston kasvillisuus on luonnonvaraisen kaltaista istutettua metsää, joiltain paikoin luonnosvaraista. Alueella on sekä nurmipintaisia että metsäpohjaisia laki- ja rinnemaita.

Kirkon ympärille oli jo 1850-luvulla istutettu pieni puistikko, jota laajennettiin harjulle.²⁹ Harjun Jyrängönvirran puoleinen pää istutettiin kaupungin aloitteesta 1860-luvulla; tuolloin harju oli laiduntamisen ym. maankäytön seurauksena lähes puuton. Puiston laajenemisen mahdollisti kauppias Ulrik Lindholm, jonka testamentin mukaisesti ostettiin harjun keskikohdalla olleet käsityöläisten asuintontit ja alue varattiin puistoalueeksi. 1890-luvulla valmistui harjun pohjoispuoleinen pää siten, että 1900-luvun vaihteessa istutettu puisto ulottui suppalampeen eli Kirkkolampeen saakka.³⁰ Lammen ympäristö istutettiin 1917.³¹

Harjuun on tehty leikkauksia kaduille, jotka palvelevat keskikaupungin ja itäisten kaupunginosien välistä liikennettä. Sotien jälkeen, 1940-luvun loppuvuosina, Kauppakadun jatke laskettiin rautatien ylittävän sillan ja Tommolankadun alun tasolle. Seuraavan vuosikymmenen aikana rakennettiin Urheilukatu Siltakadun ja Ratakadun rautatie- ja linja-autoasemien välille.³² Vanha reitti harjun poikki kulki suppalammen eli Kirkkolammen vieritse.

Harjupuiston lakialueella on kaupunkikeskustan näkymissä maamerkkimäiseksi rakennukseksi kohoava pyöreä vesitorni 1950-luvun alkuvuosilta. Jyrängön virran maisemassa sijaitsevan Harjupaviljongin rakentaminen 1900-luvun vaihteessa liittyi Heinolan matkailu- ja kylpylätoimintaan. Ensimmäinen lintuhoitola- ja tarharakennus valmistui Kirkkolammen rantaan 1963, mutta jo edellisellä vuosikymmenellä oli alueelle tuoduille hanhille ja ankoille aidattu oma alue. Talvisin linnut majoitettiin lammen läheisyydessä sijaitsevaan VR:n pumppaamorakennukseen.

Harjupuistossa sijaitseva entinen VR:n pumppuhuone on esitelty luvussa 2.4.2.1., ja Heinolan lintuhoitola luvussa 4.2.



Kuva: Vesitorni kuvattuna kirkkokuistosta.



Kuva: Heinolan lintutarhan ensimmäinen rakennus sijaitsi taustalla näkyvässä rantapuistikossa. Kirkkolammen käyttö puistoa täydentävänä lintulammikkona alkoi 1950-luvulla.



Kuva: Kirkkolammen ja asemapuiston ympäristöä 1930-luvun alussa. Lammen rannalla VR:n pumppuhuone sekä taaempaan palokaluksena (nyk. lähempänä sauna), sauna-pesutupa ja vesitorni. / Heinolan kaupunginmuseon kokoelmat.



Kuva: Hirsi- ja ehkä osaksi myös lautarunkoinen puutalo on jäänyt Supin alueelle 1800-luvulla rakentuneesta työläisasutuksesta.



Kuva: Paimenkallio ja harjunpää kohtaavat suppalammen länsipuolella.

Kirkkolampea ympäröivä nurmipintainen, istutettu puistoalue on melko kapea, mutta kaupunkitilan vehreyttä lisäävät lammen luoteispuolella sijaitseva Paimenkallion puistikko ja pohjoisessa, selänteellä, sijaitseva hautausmaan puusto. Kesäisin Kirkkolammessa elelee Lintutarhan laulujoutsenpari, ja lampi vetää puoleensa myös luonnonvaraisia vesilintuja. Talvella lammen rannalla on kaupungin virallinen lintujenruokintapiste.

Paimenkalliota on louhittu liikenneväylien takia pienemmäksi. Kallion lakialue on ollut ennen nykyistä paljaampi. Kallion länsipuolella sijaitseva asumaton ja ränsistynyt puutalo tunnettiin ennen maalarimestari Vuorisalon talona.

Lintulammikot

Turun Kupittaaanpuistoon perustettiin ensimmäiset lintulammikot 1905,¹ ja Turun Urheilupuiston puistolammikoihin hankittiin ensimmäiset koristelinnut, viisi valkeata ja kolme mustaa kyhmyjoutsenta, 1950-luvun alussa. Uudistetut lammet aidattiin verkkoaidalla.¹ Asenteet harvinaiseksi vainottua laulujoutsenta kohtaan alkoivat muuttua 1950- ja 60-luvuilla. Tuloksellista valistustyötä teki eläinlääkäri ja kirjailija Yrjö Kokko.

3.1 Vesitorni

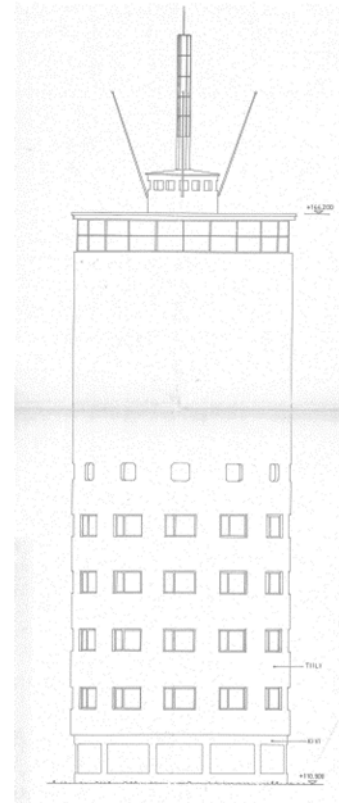
Tunnus	102015748K
Ajoitus	1951–52
Rakennuttaja	Heinolan kaupunki
Suunnittelija	Kaarlo Könönen, arkkitehti
Alkup. käyttö	Vesitorni, asuin-, toimisto- ja huoltotiloja, näköalakahvila
Nykykäyttö	Toimistotiloja, näköalakahvila
Tyyppi	Yläsäiliötorni; vesilinna; monitoimitorni
Runko	Betoni, tiili
Sokkeli	Betoni
Julkisivut	Tiili, puhtaaksimuuraus
Kate	Pelti

Inventointilomake 2014 nro 14, päivitetty 2023.

Heinolan vesitorni lukeutuu viime sotien jälkeen rakennettuihin monitoimitorneihin (vesilinna³³), joihin tuli vesisäiliöiden lisäksi muitakin tiloja, kuten asuntoja ja toimistoja. Heinolan vesitorni sisälsi valmistuessaan vesisäiliön ja sen alapuolella asunto-, toimisto- ja huoltotiloja. Itä-Hämeen matkailuyhdistys perusti Kahvila Vesitornin keväällä 1954, ja hoiti sitä vuoteen 1995.³⁴ Näköalakahvila on tornin ylimmässä kerroksessa, noin 70 m korkeudella Kyminvirrasta.



Kuva: Vesitornin sisäänkäynti ja liuske kivillä verhoiltu sokkeli.



Kuva: Vesitornin julkisivupiirros.

Vesitorni on osa vesijohtoverkostoa. Sen pääkäyttötarkoitukset ovat veden varastointi ja paineen ylläpitäminen vesijohtoverkostossa. Vesitorni on tyypillisimmillään korkealle mäelle rakennettu torni, jonka yläpäässä on suuri vesisäiliö. Korkeutta tarvitaan ylläpitämään ns. hydrostaattista painetta, joka saa veden virtaamaan putkistossa.³⁵ Suomessa vesitorneja rakennettiin ensi alkuun tehtaiden yhteyteen sammutusjärjestelmiksi, mutta ensimmäinen varsinainen vesitorni rakennettiin Hankoon 1910. Viime sotien jälkeen rakennettiin myös nk. monitoimitorneja, joista tunnetuimpia ovat Kemin kaupungintalo-vesitorni (1940) sekä Varkauden asuinkerrostalo-vesitorni (1954).³⁶

3.2 Arviointi 2023

Harjupuisto nro 14, alueen pohjoisosa

Tässä selvityksessä ei arvioida valtakunnallisesti merkittävän Harjupuiston (RKY) erityispiirteitä tai arvoja, sillä puistosta on tehty kuvaus ja arviointi 2022 valmistuneessa *Heinolan keskusta-alueen puistoselvityksessä*. Siinä Harjupuiston pohjoispäässä sijaitsevasta Kirkkolammesta ja Ratakadun itäpuolisesta asema-alueesta oli tehty erilliset osa-alueet; Kirkkolammen alueeseen sisältyy Paimenkallio ja Supinraitin luoteispuoleinen rinnemetsä.



Harjupuistossa sijaitseva vesitorni

Ilmiöt: kunnallistekniikka, vesihuolto, ylävesisäiliöt, monitoimivesitornit

Todistusvoimaisuus, säilyneisyys: Heinolaan 1950-luvun alussa valmistunut tiiliverhoiltu, lieriön muotoinen vesitorni lukeutuu ns. vesilinnoihin eli rakennuksiin, joissa vesisäiliön lisäksi on myös muita toimintoja.

Kaupunkikuva, elämysarvot: Vesitornit ovat monessa kaupungissa merkittävä osa kaupunkikuvaa. Näin myös Heinolassa, jossa harjulle rakennettu punatiilinen vesitorni nousee kirkkoakin näkyvämmäksi maamerkiksi ja kaupungin tunnusrakennukseksi. Ylimmässä kerroksessa, 45 metrin korkeudessa, sijaitsevan näköalakahvilan ikkunoista avautuu panoraama aina kymmenien kilometrien päähän Konnevedeltä Ruotsalaisen yli Päijänteelle.

Tulkinta: Kyseessä on autenttisuuttaan säilyttänyt 1950-luvun alkuvuosina rakennettu monitoimivesitorni, jonka kohdalla suojelumääräysten harkinta on perusteltua MRL 57 § 2. mom. periaatteen mukaisesti, kohdennettuna rakennuksen julkisivumateriaaleihin ja aukotukseen. *Rakennus sijaitsee Heinolan kansallisessa kaupunkipuistossa sekä valtakunnallisesti merkittävässä rakennetussa kulttuuriympäristössä.*



Kuva: Vesitornille nouseva ajoväylä on tuettu liuskekivipintaisella tukimuurilla. Taaempana näkyy harjun poikki leikkaukseen tehty Kauppakatu.



Kuva: Vesitorni.

4 SUPPI

Heinolan ruutukaava-alueen koillispuolelle, hautausmaan taakse, oli 1800-luvun jälkipuoliskon aikana syntynyt työläisasutusta pienine mataline puutaloineen. Tämä Supiksi kutsuttu alue tuli kaavoituksen piiriin 1930-luvulla, mutta jo hieman ennen oli kaupunki tehnyt tonttijaon ja määrännyt tontit vuokralle.

Arkkitehti Elis Kaalamon laatimassa ja sisäasiainministeriön 1937 vahvistamassa asemakaavassa Supista tuli IV kaupunginosa. Kaalamo suunnitteli vastavalmistuneen rautatieaseman eteen laajan aukion, jossa yhtyi radansuuntainen katu sekä kaksi säteittäistä katuja. Asema-aukion reunalle osoitettiin nelikerroksisista asuin- ja liikerakennuksista kolmiomaiset umpikorttelit, ja niiden taakse omakotiasutusta. Kaava toteutui asemanseudulla vain uusien liikenneväylien (Ratakatu, A.F. Airon katu ja Urheilukatu) osalta, Niitä varten aluetta tasoitettiin harjunpäitä leikkaamalla.³⁷

Supin mökkien purkaminen kuitenkin alkoi 1950-luvulla ja tänä päivänä Supinkujan (nyk. Supinraitti) vanhimmasta asutuksesta ei ole jäljellä kuin Konsta Salmisen talo, ns. Salmisen ylätalo. Lisäksi alueella on kaksi 1900-luvun vaihteen tai alkupuolen puutaloa eli Syvälahden talo, nykyään Heinolan Lintutarhojen toimistona sekä näyttelytilana, ja Urheilukatu 1:ssä sijaitseva auto pientalo. Uimahalli pysäköintialueineen on rakennettu alueelta purettujen talojen paikalle 1970-luvulla. Salmisen torpan koillispuolella olevat kolme puurakennusta on tuotu paikalle Jyrängönkadun katurakennustöiden tieltä 1980-luvulla (1984). Rakennusryhmästä suunniteltua työläismuseota ei ole toteutettu.³⁸

Kirkkolammen pohjoispuolinen A. F. Airon katu on yksi keskikaupungin itäreunalla kohoavan harjujakson poikki radan kulkevista kaduista. Se yhdistää ruutukaavakeskustan ja asemaseudun. Alueella toimineiden liikenneasemien toiminta on päättynyt. Vuoden 1950 lopussa käyttöön otettu linja-autoasemarakennus on uudistettu kahvilaksi ja sen viereen on rakenteilla monipuolinen perhepuisto.³⁹ Vuonna 1932 valmistunut rautatieasemarakennus on tuhoutunut tulipalossa. Eheä kokonaisuus

muodostuu edelleen asemapuistosta ja rautatieläisten asuinalueesta. Kirkkolammen takana, etelässä, kohoavan harjuselänteen maisemapisteenä on vesitorni.



Kuva: Nuolella merkitty Syvälahden talo on kunnostettu lintuhoitolan käyttöön. Muut rakennukset on purettu paitsi etualalla sijaitseva vaalea talo. / Kuva on Supinkujaa esittävästä maalauksesta lintutarhan perusnäyttelyssä.



Kuva vasemmalla:

Pohjakartta

1929–30.

Jäljellä oleva talot merkitty punaisella molempiin karttoihin.



Kuva oikealla:

Pohjakartta 2023.

4.1 Supin puutalot

Inventointilomake 2014 nro 23, päivitetty 2023

Vuoraamaton hirsitalo (Salminen)

Tunnus 102034685E
Rakennuttaja Konsta Salminen, ns. Salmisen ylätalo
Alkup. käyttö Asuinrakennus
Runko Hirsi; lautaseinäinen umpikuisti
Sokkeli Lohkokivi
Julkisivut Vuoraamattomat hirsiseinät, yläpuolinen osa pystylaudoitusta
Katto / kate Harjakatto / Pelti, suoraprofiili
Ikkunat [ikkunaluukut]

Pieni punainen talo

Tunnus 102034686F
Rakennuttaja [siirretty paikalle Jyrängöstä]
Alkup. käyttö Asuinrakennus
Runko Hirsi; lautaseinäinen umpikuisti
Sokkeli Kivi, betoni
Julkisivut Vuoraamattomat hirsiseinät, peiterimalaudoitus
Katto / kate Harjakatto / Kolmiorimahuopa
Ikkunat [ikkunat peitetty levyillä]

Punainen talo

Tunnus 102034687H
Rakennuttaja [siirretty paikalle Jyrängöstä]
Alkup. käyttö Asuinrakennus
Runko Hirsi; sivuseinän eteishuone lautaa
Sokkeli Kivi
Julkisivut Peiterimalaudoitus, nurkkakotelot (yläpohjan kohdalla vaakapaneelia)
Katto / kate Harjakatto / Kolmiorimahuopa
Ikkunat [ikkunat peitetty levyillä]



Kuva: Salmisen talo. Se ja kaikki kohteessa sijaitsevat viisi puutaloa ovat tyhjillään.



Kuva: Punaiset talot.

Valkoinen talo

Tunnus	102034688J
Rakennuttaja	[siirretty paikalle Jyrängöstä]
Alkup. käyttö	Asuinrakennus
Runko	Hirsi ja lauta
Sokkeli	Kivi, betoni
Julkisivut	Vaakalaudoitus ja följärit; peiterimalaudoitus
Katto	Harjakatto
Kate	Kolmiorimahuopa
Ikkunat	Ristikarmi 6-ruutuinen

Urheilukatu 1

Tunnus	102034684D
Rakennuttaja	[ei tiedossa, ks. maalaus s. 39]
Alkup. käyttö	Asuinrakennus, välillä 4H-kerhon käytössä
Runko	Hirsi; avokuisti
Sokkeli	Betonipilari
Julkisivut	Vaaka- ja pysty laudoitus, listakoristelu
Katto	Harjakatto, toisella lappeella leveä poikkipääty
Kate	Kolmiorimahuopa
Ikkunat	T-karmi, yläosa jaettu välipuittein kolmeen osaan



Kuva: Urheilukatu 1:ssä sijaitseva autio talo on kadun alapuolella, uimahallin pysäköintialueen reunalla.



Kuva: Valkoinen talo. Supin puiston puutaloja kunnostettiin useampaan kertaan 1990-luvulla.



Kuva: Urheilukatu 1 kuvattuna uimahallin suunnalta. Oikealla Urheilukadun alikulkutunneli.

4.2 Heinolan lintuhoitola

Tunnus	102034689K
Ajoitus	Arvio 1910–1920
Rakennuttaja	Ei tiedossa; aikoinaan Syvälahden omistuksessa
Alkup. käyttö	Asuinrakennus
Nykykäyttö	Näyttely- ja toimistotila
Runko	Puu, hirsirunko
Sokkeli	Betoni (kivi)
Julkisivut	Pysty- ja vaakalaudoitus, listakoristelua
Katto	Harjakatto
Kate	Konesaumapelti, maalattu, jalkarännit

Inventointilomake 2014 nro 14, päivitetty 2023.

Lintuhoitola toimii Heinolan harjun kupeessa, kansallisen kaupunkipuiston alueella. Vuonna 1977 Heinolan Lintutarha hyväksyttiin virallisesti valtakunnalliseksi lintujen hoitopaikaksi. Lintutarhan kehittäminen jatkui edelleen 1980-luvulla sen matkailijoiden keskuudessa saaman suuren suosion ansiosta. Vuonna 1983 rakennettiin luonnonvaraisille petolinnuille oma hoitola (petolintutarha), 1984 papukaijatalo ulkomaalaisille linnuille ja 1987 päätettiin lintutalon laajentamisesta lintupuistoksi kymmenen vuoden kuluessa. Lintutarhojen pihapiirissä olevaan vanhaan asuinrakennukseen kunnostettiin 1997 toimisto- ja näyttelytilat ja seuraavan vuoden keväällä avattiin ensimmäinen näyttely lintutarhojen historiasta ja lintujen hoidosta. Talvitarha valmistui 2000-luvun vaihteessa. Syksyllä 2020 hoitola sai kuudennen hoitorakennuksen, uuden vesilintuhoitolan.⁴⁰

Lintuhoitolan vanhin rakennus Kirkkolammen luoteisrannalla toimi viimeksi trooppisten lintujen tarhana, mutta on tarpeettomana purettu muutama vuosi sitten. Tyhjiään on myös korppitarha entisen VR:n pumppaamon seinustalla, lammen itärannalla.



Kuva: Lintuhoitolan toimisto- ja näyttelytilana toimiva vanha puutalo.



Kuva: Kevyen liikenteen väylänä toimiva Supinraitti pohjaa vanhaan kujaan. Vasemmalla näkyy lintuhoitolan uusi rakennus, ja keskemmällä vanha talo.

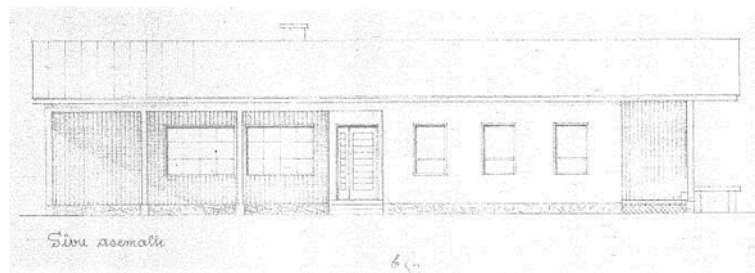
4.3 Linja-autoasema

Tunnus	102034697U
Ajoitus	1950
Rakennuttaja	Heinolan kaupunki
Suunnittelija	Kosti Tapio, kaupungin rakennusmestari, 1950
Alkup. käyttö	Linja-autoasema, Matkahuolto, kahvila
Nykykäyttö	Kahvila
Runko	Puu, lauta
Sokkeli	Betoni, liuskekiviverhous
Julkisivut	Pystypaneeli
Katto	Loiva harjakatto, avoräystäät, vinotuet päätyräystäään alla
Kate	Konesaumapelti; vesikouru, syöksytorvet, lumieste
Piirustukset	RL 8.11.1950; RL muutos 13.1.1967 (kuisti)

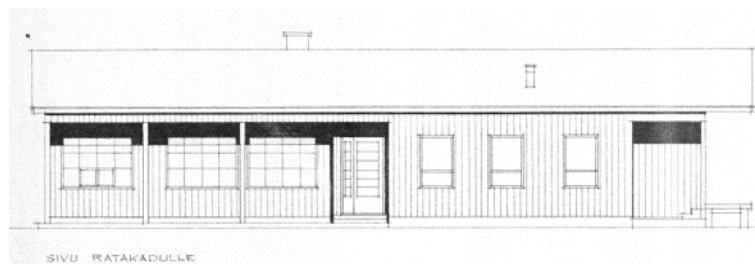
Inventointilomake 2014 nro 138, päivitetty 2023.

Heinolassa linja-autoliikenteen alku ajoittuu 1920-luvun puoliväliin. Linja-autot pysähtyivät Heinolassa kauppatorin Savontien puoleisella reunalla, huoltoaseman vieressä. Varsinainen linja-autoasema rakennettiin Ratakadun varteen rautatieaseman naapuriin. Asema avattiin joulukuussa 1950, ja rakennus vuokrattiin Oy Matkahuolto Ab:lle. Vuonna 1967 asemarakennuksen pihan puoleisen eli länsisivun sisäänkäynnin uudistus käsitti oviaukon leventämisen parioveksi, tuulikaapin laajennuksen sekä koteloräystäisen katon. Samassa yhteydessä tehtiin vähäisiä tilamuutoksia, joista seurasi yhden 12-ruutuisen ikkunan avaaminen kioskia varten katujulkisivuun. Muutokset sovitettiin rakennuksen tyyliin (kuistin kattoa lukuun ottamatta).

Linja-autoasema jäi tyhjilleen joulukuussa 2017, kun Matkahuolto siirsi toimintansa asiamiespisteeseen Kaivokadulle. Heinolan lintutarha visioi asema-alueelle uutta käyttöä kaupunkilaisten vihreänä olohuoneena, josta olisi hyötyä myös matkailulle.⁴¹ Vuonna 2021 pihamaalle valmistui lasten liikennepuisto ja seuraavana vuonna pump-track -rata. Asemarakennus on uudistettu kahvilaksi. Vuonna 2023 on suunnitelmassa perustaa alueelle perhospuisto.



Kuva: Linja-autoaseman julkisivupiirustus 1950.



Kuva: Linja-autoaseman muutospiirustus 1966. Avattu kioskille ikkuna.



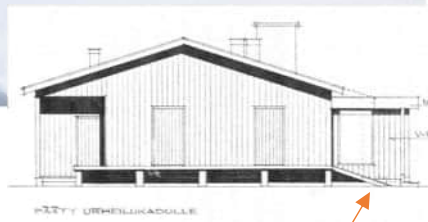
Kuva: Linja-autoasemien rakentaminen ei ole perustunut keskusjohtoiseen tyyppisuunnitteluun, mutta tiettyjä yhtäläisyyksiä niistäkin löytyy, etenkin tilaohjelmassa ja piha-alueissa kaukoliikenteen laiturein.



Kuva: Heinolan linja-autoaseman Kioski-kahvila. Myyntiä oli alkuun vain sisätilojen puolelta. / Kuva 1952, Hotelli- ja ravintolamuseo. Finna.fi



Kuva: Julkisivu laitureille päin.



Kuva: 1967 toteutettu kuistimuutos.

4.4 Uimahalli

Ei inventointia, kuvaus raportissa.

Tunnus 102034683C

Ajoitus 1974, laajennettu 2000 ja 2016

Rakennuttaja Heinolan kaupunki

Suunnittelija Suunnittelutoimisto ARC Oy

Heinolan kaupungin uimahallia varten perustettiin osakeyhtiö, jonka omistajiksi tulivat kaupungin ohella maalaiskunta ja eräät paikalliset yritykset. Kaupunginvaltuuston päätös rakentamisesta tehtiin 1973. Uimahalli avattiin 1976; tieltä purettiin Supin vanhaa puutaloasutusta. Rakennuspiirustukset laadittiin Suunnittelutoimisto ARC Oy:ssä (Altti Jarkia, Turku). Uimahallia on uudistettu muutama kertaan, nykyinen asu on 2016 valmistuneesta peruskorjauksesta. Uimahallissa on neljä erilaista allasta: 25 m kuntoallas, lasten allas, terapia-allas ja poreallas. Lisäksi rakennuksessa on tilaussauna, kabinetti, kahvio, kuntosali ja peilisali.

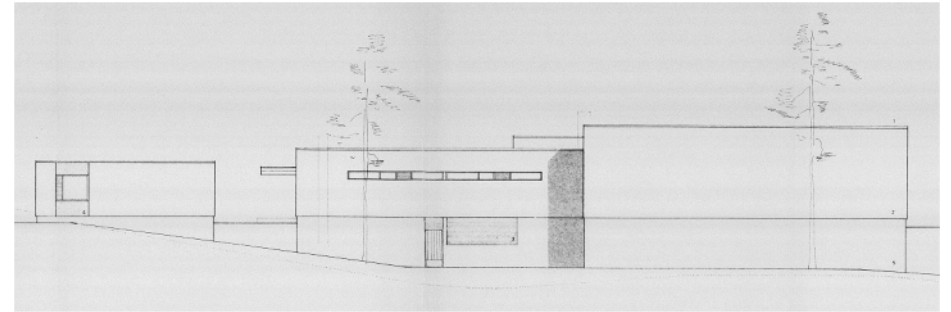


Kuva: Uimahalli ja Supin puistoon siirretyjä puutaloja.



Kuva: Uimahallin eteläjulkisivun kaareva katos (terapia-allasosaston edustalla) on tehty 2000-luvun vaihteessa toteutun remontin yhteydessä. /Valokuva vuodelta **2014**.

Ensimmäinen Suomeen rakennettu uimahalli⁴² valmistui 1928 Helsingin Yrjönkadulle, seuraava rakennettiin Santahaminan Kadettikoululle 1939. Uimahallien rakentaminen oli vilkasta etenkin 1970-luvulla. Suomi kehittyi sotien jälkeisestä pula-ajasta nopeasti hyvinvointivaltioksi. Valtio ja kunnat lisäsivät hyvinvointivastuutaan. Tämä näkyi myös liikuntaelämässä: urheiluopistoja kehitettiin, järjestöjen avustuksia lisättiin ja rakentaminen pääsi aivan uudenlaiseen vauhtiin. Valtaosa Suomen liikuntapaikoista on rakennettu 1970- ja 1980-luvuilla.



Kuva: Julkisivu länteen, 1974.



Kuva: Julkisivu itään. Viimeisimmän peruskorjaussuunnitelman laati Arkkitehtitoimisto Minkkinen Oy 2014, remontti valmistui **2016**. Tässä yhteydessä uudistettiin julkisivuja ja rakennusta myös laajennettiin / korotettiin. Rakennuksen julkisivuissa on käytetty pääasiassa teräsaaltolevyä (Ruukki Oy) ja kuitusementtilevyä (Cembrit). Sokkeli on betonia ja vesikate bitumihuopaa.

4.5 Urheilupuisto ja pukusuojarakennus

Urheilupuisto sijaitsee kaupunkikeskustan koillispuolella, seututien 140 ja radanseudun yritysalueen välissä kulkevalla harjulla. Suunnittelualueelle jäävällä Urheilupuiston osalla on yleisurheilukenttä ja sen pysäköintialue sekä erilliset sisääntuloväylät kevyelle liikenteelle ja autoille. Nurmipintainen viheralue puuryhmineen on Urheilukadun ja asfaltoidun pysäköintialueen välissä. Mäntypuuvaltaisia metsäpohjaisia alueita on kenttien reunamilla.

Urheilupuiston kenttä oli valmistuessaan 1939 ensimmäinen kaupunkilaisten käyttöön tarkoitettu yleisurheilukenttä Heinolassa; tuohon aikaan jo lähes jokaisessa kaupungissa oli kunnallinen yleisurheilukenttä.⁴³ Kentän paikaksi valikoitui suuri pyöreä harjukuoppa eli suppa. Tätä harvinaista luonnonnähtävyyttä kutsuttiin Supin kupiksi. Rakentaminen tehtiin työllisyys- ja urheiluväen talkootöinä, ja kuopan täyttäminen vaati monet mies- ja hevostyöpäivät.

Urheilukadun ja Ratakadun väliin jäävässä penkassa on ketonukin kasvupaikkana rauhoitettu alue. Penkan ”Miljoonaluiska” -nimitys syntyi viime sotien jälkeen, kun harjuun tehdyn sorakuopan sortumien korjaus nurmettamisella otti kymmeniltä työllistetyiltä niin pitkän ajan, että kaupunkilaiset arvelivat kulut miljooniksi.⁴⁴

Vuonna 1951 yleisurheilukentälle rakennettiin arkkitehti Einari Teräsvirran suunnittelema pukusuojarakennus, ja 1967 urheilukenttä laajennettiin täysimittaiseksi. Heinolan urheilupuisto on toiminut urheilupaikkana eikä siellä ole ollut esiintymislavoja, paviljonkeja taikka muita puistoille tyypillisiä rakennuksia tai rakennelmia. Urheilupuiston peruskorjaus tehtiin 2008.

Vuonna 1984 kaupungin tekninen lautakunta esitti ”pohjoista Harjupuistoa kokonaisuudessaan” (tarkoitettu Heinolan harjualueetta) liikunta- ja virkistyskäyttöön. Nykyään alueella on yleisurheilukenttä, jäähalli (1984), latumaja, jalkapallokenttä, ravirata ja motocross-rata.



Kuva: Vuonna 1951 valmistunut pukusuojarakennus kuvattuna suppaan perustetun kentän koilliskulmalta. Alakatsomon oikealla puolella on alkuperäisellä paikallaan säilynyt pääportti kentälle. Juoksuradalla on sininen Conipur-päällyste.



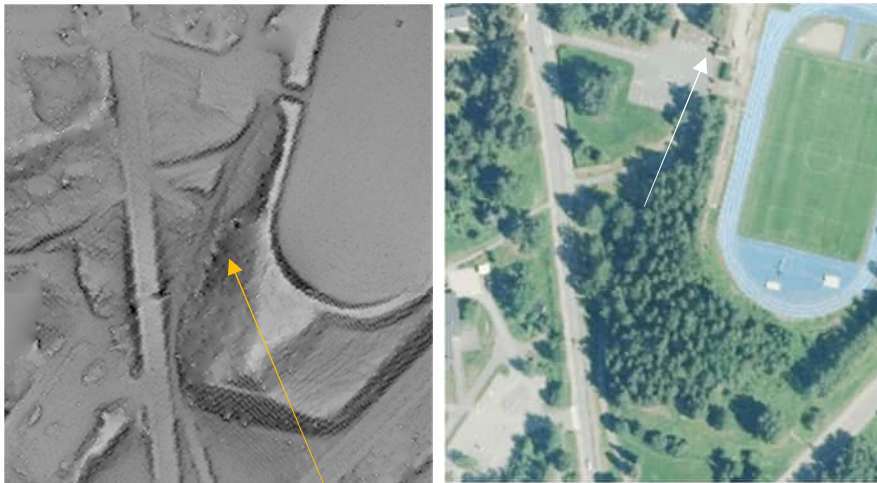
Kuva: Pukusuojat ja peseytymistilat sijaitsevat rakennuksen pitkässä siivessä, joka rajautuu urheilukentän viereiseen asfaltoituun pysäköintialueeseen.



Kuva: Urheilukentän pukusuojarakennus näkyy pääterakennuksena harjun kuvetta nousevalle kevyen liikenteen väylälle. Rakennus näkyy myös ohi kulkevalle Urheilukadulle.



Kuva: Harjun länsirinteessä on ainakin 10 erikokoista kaivettua kuoppaa, joista osassa on jäljellä seinäkiveystä. Ne lienevät Supin asutukseen liittyviä perunakuoppia.



Kuvat: Kuoppia harjun länsirinteen juurella. / Lidar-visualisointi 2008-2019 (Museovirasto), kartta.museoverkko.fi, ja ortokuva 2022 © MML



Kuva: Luonnonkiviseinäinen maakuoppa harjurinteessä.

Urheilupuiston pukusuojarakennus

Tunnus	1030493331
Ajoitus	1951
Laajennus	1952 avonainen ravintolakatos 1988 kioskipäätyyn pieni lisäosa
Rakennuttaja	Heinolan kaupunki
Suunnittelija	Einari Teräsvirta, arkkitehti, 1950
Alkup. käyttö	Pukusuoja, pesutilat, kilpailutoimisto, kioski, kuuluttamo
Nykykäyttö	Pääosin entinen; keittiötila muutettu sosiaalituloiksi
Runko	Puu, rankorakenne; betoni tai Siporex + tiili
Sokkeli	Betoni, muottivalupinta, liuskevivervous
Julkisivut	Pystyponkki
Katto	Loiva harjakatto; kuuluttamossa pulpetti
Kate	Betonitiilikatto

Inventointilomake 2014 nro 137, päivitetty ja täydennetty pukusuojarakennuksen rakennustiedoilla 2023.

Pukusuojarakennuksen rakentaminen oli osa Heinolan urheilupuistosuunnitelmaa, joka kokonaisuudessaan käsitti urheilukentän, pukusuojan ja harjoituskentän ohella mm. urheilukentän katsomon ja tenniskentän. Kaupungin arkistosta löytyy arkkitehti Einari Teräsvirran 4.4.1950 laatima urheilukenttäalueen järjestelyehdotus, jossa kentän pääkatsomo oli suunniteltu sijoitettavaksi kentän itälaidalle. Pukusuojan rakennustyöt alkoivat loppusyksystä 1950 ja rakennus saatiin käyttökuntoon seuraavan vuoden keväällä. Rakennustyö tehtiin kaupungin omalla työvoimalla.

Pukusuojarakennus on säilynyt tyyllisesti eheänä; jokunen ovi ja ikkuna uudempi, laajennusta tuskin erottaa. Rakennukseen ei ole 80-luvun jälkeen tehty peruseräparannuksia. Vuonna 2023 tilat ovat pitkälti entisessä käytössä. Kioski on urheilutapahtumien aikaan auki seurojen toimesta, mutta muina aikoina yläkerran tilat ovat kaupungin liikuntapaikkahoitajien taukotiloina. Urheilijat voivat käyttää alakerran pukusuoja- ja pesutiloja. Yläkerran tornihuone toimii kuuluttamona vanhojen laitteistoin.



Kuva: Urheilukentän pukusuojarakennus ja yleisurheilukentän katsomo.



Kuva: Pukusuojaasiiven pohjoisjulkisivun ovelle johtavaa katosta ei ole vuoden 1950 piirustuksissa. Alun perin ovi sijaitsi päädyssä (jossa nyt ikkuna). Ilmakuvista päätellen katos on tehty aikaisintaan 1960-luvulla, mutta yksityiskohdiltaan samanlaisena (pylväät ja katonkannattajien muotokieli).



Kuva: Pohjoissivun katoksellinen sisäänkäynti. Metsäpohjoinen viheralue.

Urheilupuistoiksi voi luonnehtia liikunta- ja urheiluaktiviteetteja yhteen kokoavaa kaupunkipuistoa, jossa eri lajien kentät ja suorituspaikat on sijoitettu puistomaiseen tai lähes metsäiseen ympäristöön. Liikuntakulttuurissa tapahtui 1900-luvun vaihteen tienoilla merkittäviä muutoksia. Urheilun harrastaminen alkoi lisääntyä voimakkaasti, ja se muuttui nopeasti eliittiharrastuksesta koko kansan joukkoliikkeeksi.⁴⁵ Kaupungeissa siirryttiin vähitellen maisemapuistoista toiminnallisten käyttöpuistojen suunnitteluun.

Liikunta- ja urheilukäyttöön oli rakennettu rakennuksia, kenttiä ja ympäristöjä jo 1800-luvun loppupuolelta lähtien, usein harrastajien aktiivisuuden ja järjestäytymisen ansiosta, mutta 1900-luvun kuluessa yhteiskunnan rooli kasvoi. Ensimmäiset valtionavut liikuntapaikkarakentamisessa myönnettiin 1930-luvun alussa urheilukenttien rakentamiseen.⁴⁶

Ensimmäinen urheilupuisto, ja ensimmäinen varsinainen urheilukenttä, valmistui Turun kaupunkikeskustaan, Samppalinnaan 1890-luvulla.

Pääkaupunkiseudun ensimmäinen urheilukenttä, Eläintarhan kenttä, otettiin käyttöön 1910. Mikkelissä Urheilupuiston avajaisia vietettiin 1916.⁴⁷



Kuva: Kuuluttamo.

4.6 Arviointi 2023

Inventointikohde: Supin alue nro 23

Ilmiöt: Ulkomuseot (jäänyt suunnitteluvaiheeseen); 1800-luvun ja 1900-luvun alun puurakentaminen; työväen asumukset

Todistusvoimaisuus, säilyneisyys: Supin kaupunginosan nykyisessä rakennetussa ympäristössä ei enää ilmene alueen alkuperäinen luonne 1800-luvulla kaava-alueen ulkopuolelle rakentuneena työläisten asuinalueena. Tosin Supinraitin alkupäässä, lintuhoitolan pihapiirin kohdalla, siirrytään hetkeksi tilaan, jossa ympäristö antaa vihjeen menneestä. Inventointikohteena olevalla rakennusryhmällä ei ole kaupunkihistoriallista merkittävyyttä, mutta kunnostettuina ja puistoalueelle sopivassa käytössä niillä olisi rakennushistoriallista merkittävyyttä edustaessaan heinolalaista rakennustapaa 1800-luvulta ja 1900-luvun alusta.

Kaupunkikuva, elämysarvot: Tällä hetkellä ei ole olemassa valmista miljöötä, koska rakennusten paikalle siirron jälkeen alueelle suunnitellun ulkomuseon kehittäminen pysähtyi. Taloja on pyritty suojaamaan ilkvallalta. Alueen kautta pääsee kulkemaan polkua pitkin.

Tulkinta: Inventoidulle ”Supin alueelle” pitkään suunnitteilla olleen työläismuseon toteuttaminen välittäisi tietoa alueen historiallisesta taustasta. Toisaalta tavanomaisen ulkomuseon sijaan ympäristö vanhoine rakennuksineen tarjoaa potentiaalia myös pienimuotoisena kulttuurivirkistysalueena, joka kytkeytyisi Heinolan Lintuhoitolan ja rakenteilla olevan Perhepuiston toimintaan. Näin kansallisen kaupunkipuiston luonne ulkoilmamatkailukohteena monipuolistuisi rakennusperinnettä ja harjuluontoa yhdistävällä kohteella.

Inventointikohde: Heinolan lintuhoitola, osa Harjupuistoa nro 14

Ilmiöt: Lintuhoitola; 1900-luvun alun puurakentaminen; työväen asumukset

Todistusvoimaisuus, säilyneisyys: Heinolan Lintuhoitolan ensimmäinen lintutalo vuodelta 1964 on purettu Kirkkolammen länsipuolelta, mutta nykyisessä paikassa on säilynyt sinne 1980-luvulla ja sen jälkeen rakennetut talot ja tarhat. Toimisto- ja näyttelytilana toimiva puutalo on kunnostettu sen 1900-luvun alkuun palautuva ulkoasullinen luonne säilyttäen. Rakennus on muisto harjun juurelle 1800-luvulla syntyneestä työläisten asuinalueesta.

Kaupunkikuva, elämysarvot: Heinolassa on koko maata ajatellen ainutlaatuinen lintuhoitola ja -tarha, jossa on esillä kotimaisia ja trooppisia lintuja. Toiminta on keskittynyt pihapiiriin, jossa lintuja varten rakennettujen erilaisten rakennusten ja tarhojen yhteydessä on säilytetty paikan vanhat rakennukset, puutalo ja sen ulkorakennus.

Tulkinta: Lintuhoitolasta on kehittynyt vuosikymmenten aikana Heinolan suosituin matkailukohde. Lintuhoitolalla on varsinaisen hoitolatoiminnan lisäksi suuri opetuksellinen merkitys nuorille ja myös muille luonnosta kiinnostuneille vieraille.⁴⁸ Lintuhoitolan käyttöön kunnostettu puutalo vaikuttaa lähinnä Supinraitin katutilassa, mutta talon ja piharakennuksen säilyminen on toivottavaa Supin kaupunginosan vaiheista kertovana puutalona, jonka ulkoasu ilmentää rakentamisajankohdalle tyypillisiä piirteitä.



- 14 Harjupuisto
Rakennus: Lintuhoitola
- 23 Supin alue
- 137 Urheilupuisto
Rakennus: Pukusuoja
- 138 Linja-autoasema



LINTUHOITOLA



SUPIN ALUE



LINJA-AUTO-ASEMA

Inventointikohde: Linja-autoasema nro 138

Ilmiöt: Linja-autoliikenne; kauko- ja pikavuoroliikenne; linja-autoasemat

Todistusvoimaisuus, säilyneisyys: Kaupungin rakennusmestari Kosti Tapion piirtämä linja-autoasemarakennus edustaa jälleenrakennuskaudelle luonteenomaista arjen arkkitehtuuria, tarkoituksenmukaista ja samalla kodikasta. Matalaan suoraviivaiseen massaan on sisäänvedoilla luotu ulkotiloja, odotuskatoksia, jotka liittyvät asematoimintaan. Julkisivuista löytyy luonnonmateriaaleista käsityönä tehtyjä yksityiskohtia ja pintoja. Linja-autoaseman alkuperäinen käyttö on loppunut. Asema-alueen luonne on jo osittain muuttunut sinne perustetun lasten liikennepuiston ja viheralueiden myötä. Perhepuistotoiminnan ansiosta linja-autoasemalle tyypillinen kahviotoiminta on jatkumassa asemarakennuksessa.

Kaupunkikuva, elämysarvot: Linja-autoaseman rakentaminen rautatieaseman viereen on ollut käytännönläheinen ratkaisu, joka ei toteuttanut 1930-luvulla alueelle laaditun asemakaavan henkeä. Vaatimaton matala asemarakennus on ollut maisemallisesti ja mittakaavallisesti alisteinen linja-autojen tarvitsemalle isolle tasatulle piha-alueelle, joka ei ole visuaalisesti mielenkiintoinen. Asemanseudun kaupunkimaiseman estetiikka perustuu harjumaihin ja puistorakentamiseen harjuilla ja rautatieasema-alueella.

Tulkinta: Linja-autoasema on osa harjun itäpuolelle keskittyneen liikenneympäristön historiallista kerrostumaa. Alkuperäiset toiminnot ovat hiipuneet tai siirtyneet muualle, mutta etenkin linja-autoasemalle on löytynyt uutta käyttöä matkailu- ja virkistyspalveluiden parista. Alkuperäisen luonteensa säilyttänyt selkeäpiirteinen puuasema edustaa modernissa kaupunkiympäristössä harvinaistuvaa kodikkuutta ja pienipiirteisyyttä, ”ihmisen mittakaavaa”. Asemarakennuksen säilymiselle ja kaupunkikuvalliselle arvolle on ratkaisevaa se, mitä muutoksia tapahtuu asema-aukion tilassa ja paikan käytössä.

Inventointikohde: Urheilupuiston pukusuojarakennus nro 137

Ilmiöt: Liikuntapaikkarakentaminen; hyvinvointi-Suomen rakentaminen; kaupunkien urheilupuistot

Todistusvoimaisuus, säilyneisyys: Kaupungin omana työnä rakennettu yleisurheilukentän pukusuojarakennus on arkkitehtuuriltaan funktionaalinen, mutta se ilmentää myös edellisen vuosikymmenen materiaaliromanttisia aiheita. Rakennus rakennettiin vuosina 1951 ja 1952 nykyiseen, ravintolakatoksen käsittävään, kokoonsa. 1980-luvulla tehtiin pieni laajennus jatkamalla pohjoispäätä katoksen suunnassa. Rakennuksen suunnittelija, arkkitehti Einari Teräsvirta oli olympiatason urheilija, telinevoimistelun mitalisti Los Angelesin olympialaisissa 1932 ja Lontoossa 1948. Suunnittelijana monipuolinen Teräsvirta muistetaan usein ehkä juuri voimistelutaustansa takia erityisesti urheilurakennusten suunnittelijana.

Kaupunkikuva, elämysarvot: Yleisesti ottaen Heinolan keskusta-alueella kaupunkimaiseman estetiikka perustuu harjumaihin ja vesistöön. Kaupungin halki kulkevalle harjulle perustetun Urheilupuiston käyttötarkoitus on edellyttänyt luonnonympäristöä muuttavaa rakentamista, kuten erilaisten urheilu- ja pelikenttien avaamista ja tasaamista pengerryksin sekä leikkauksin. Alueen reunoille on kuitenkin jätetty siinä määrin viheralueita, myös metsäpohjaisia mänty- ja koivumetsiköitä, että harjumaan luonne on läsnä liikuntaympäristössä ja alueeseen rajautuvien katujen kaupunkikuvassa.

Tulkinta: Urheilupuiston rakennetun kulttuuriympäristön erityispiirteenä on nk. Supin kuppiin perustettu yleisurheilukenttä 1930-luvun lopulta ja sen reunavalliin rinneratkaisuna toteutettu pienipiirteinen ja autenttisuusarvoja omaava pukusuojarakennus 1950-luvulta; molemmat noudattavat liikuntaympäristöille yleistä kehityksen kulkua. Pukusuojarakennus kuuluu niihin rakennuksiin, joita voi luonnehtia katseenvangitsijoiksi ja Heinolan kansallisen kaupunkipuiston kohokohdiksi. Mielenkiintoisiksi nämä eriaikakausille ajoittuvat rakennukset – harjupaviljonki, vesitorni, asema-alueen vesitorni, sähkölaitos, Rantapuiston huvimajat, vanha kylpylä mm. – tekee niiden arkkitehtuurissa heijastuva alkuperäinen erityiskäyttö.



Kuva: Pukusuojarakennuksen kuuluttamon kulmaikkuna.

5 Lähteet

ARKISTOT

Heinolan kaupungin arkisto HKA
Urheilupuiston huoltorakennus, piirustukset
Rakennusinventointi 2005, 2014
Asemakaavat
Rakennusluvat
Heinolan rakennusinventointi, inventointilomakkeet 2014

Heinolan kaupungin museon arkisto HKMA
Valokuvakokoelma

Kansallisarkisto KA
Rakennushallitus. Rautatierakennusten piirustusarkisto
Heinolan asema-alue, rakennuspiirustukset.
Heinolan asema-alue, luettelo piirustuksista
<<https://astia.narc.fi/uusiastia/viewer/?fileId=5731977797&aineistoid=836228590>>

Suomen Rautatiemuseo SRM
Rataprofiili
Heinolan asema-alueen puutarhasuunnitelmia

REKISTERIT

Rakennus- ja huoneistorekisteri. Heinola.
Kiinteistörekisteri, Heinola.

KIRJAT

Aalto, Matti & Ihamäki, Pauli 2009: *Rakkaudesta Heinolaan. Postikorttien kertomaa*. Heinola-Seura ry Heinolan Postimerkkikerho ry.
Aalto, Matti, Antinranta, Harri, Ihamäki, Pauli & Lehmusvuori, Taisto 2013: *Terveisiä Heinolasta! Historia elää postikorteissa*. Heinola-Seura Ry.

Ahola, Teija 2018: *Vanhan Lintutalon rakennushistoriaselvitys*. Raportti 3.6.2018. Heinolan kaupunki, Tilakeskus.

Asola, Ismo 2003: *Vesitorni – yhdyskunnan maamerkki*. RIL.

Cederberg, A. R. & Ojala, Veikko 1948: *Heinolan kaupungin historia*. Heinolan kaupunki.

Endén, Rauno 1989: *Heinolan kaupungin historia 2 (1900-1939)*. Heinola: Heinolan kaupunki 1989.

Heinolan kansallinen kaupunkipuisto. Hoito- ja käyttösuunnitelma. Heinolan kaupunki 2007.

Heinolan keskusta-alueen puistoselvitys. Loci Maisema-arkkitehdit Oy. Raportti 10.1.2022. Heinolan kaupunki, kaupunkiympäristön toimiala.

Heinolan kyliltä ja kadulta. Heinolan kotiseutu- ja perinnekirja 3. Heinola-Seura 2008.

Herranen, Timo 1998: *Heinolan kaupungin historia 3 (1940–1996)*. Heinolan kaupunki.

Hortus Fennicus - Suomen puutarhataide. Toimittanut Mauno Häyrynen, Satu Frondelius ja Pekka Leskinen. Viherympäristöliitto & Suomen puutarhataiteen seura 2001.

Huvila Pirjo, 2006: *Rautatieasemat*. Teoksessa: Lähden ja saapumisen paikat. Suomen Kotiseutuliitto.

Hyvästit puukaupunki Heinolalle. Heinola-Seura ry. Heinola 2019.

Iltanen, Jussi, 2011: *Radan varrella. Suomen rautatieliikennepaikat*. 3.p. Karttakeskus.

Liikuntaympäristöt kulttuuriperintönä – opas arviointiin. Toim. Teijo Pyykkönen. Liikuntatieteellisen Seuran julkaisu nro 170. Liikuntatieteellinen Seura ry ja Museovirasto.

Lukkarinen, Päivi 2012: *Heinolan asemapuisto, suppea historiaselvitys*. Tilaaja: Heinolan kaupunki, tekninen toimi, maankäyttöosaston kaavoitusyksikkö.

Paluulippu. Kulttuurihistoriallisesti merkittävien asema-alueiden uusi käyttö. Toim. Minna Perähuhta, Sinikka Joutsalmi ja Anu Ahoniemi. Tampereen teknillinen korkeakoulu. Arkkitehtuurin osasto, yhdyskuntasuunnittelun laitos. Tampere 2001.

Pöhlö, Eljas 1987: *"Yleishistoria." Valtionrautatiet 1962-1987*. Rautatiehallitus, Helsinki.

Rautateiden arkkitehtuuri. Asemarakennuksia 1857-1941 Stationsbyggnader. Arkkitehtuurimuseo ja Alvar Aalto-museo. Näyttelyjulkaisu 1984, Helsinki.

Salpausselkä ja jääkaudet. Toim. Matti Saarnisto, Heikki Rainio ja Harri Kutvonen. Geologian tutkimuskeskus, Lahden kaupunginmuseo: Espoo 1994.

Viluksela, M[artti] 1937: *Uudet radat. Valtionrautatiet 1912-1937*. Rautatiehallitus, Helsinki.

Wilmi, Jorma 1988: *Heinolan pitäjän historia*. Heinolan maalaiskunta, Heinolan maaseurakunta, Manttaalikunnan säätiö. Jyväskylä 1988.

Wilmi, Jorma 1999. *Heinolan pitäjän historia II*. Heinolan maalaiskunta, Heinolan maaseurakunta, Manttaalikunnan säätiö.

WWW-sivut

Arkkitehtuurimuseon tietopaketit, Vesitornit. Toim. Anna Autio. Luettu 21.3.2023. < <https://www.mfa.fi/kokoelmat/tietopaketit/vesitornit/> >

Aseman puisto ja pihat. Asema-alueiden hoito-ohje. Tekijät Mirkka Niemi ja Sinikka Joutsalmi. Rautatierakennusten korjausohjeet. Museovirasto. Rakennushistorian osasto 2005. Luettu 21.3.2023. < <https://www.museovirasto.fi/fi/palvelut-ja-ohjeet/julkaisut/korjauskortit> >

Elämystenmaa, Kupittaanpuiston historiaa. Luettu 22.3.2023. < <http://www.elamystenmaa.fi/kupittaa/index.php?p=19&lang=fi> >

Heinolan kaupunki. Ajankohtaista. Liikennepuisto houkuttelee perheen yhteiseen ajanviettoon – Heinolan liikennepuisto avataan 5.6.2021. Luettu 22.3.2023. < <https://www.heinola.fi/ajankohtaista/liikennepuisto-houkuttelee-perheen-yhteiseen-ajanviettoon-heinolan-liikennepuisto-avataan-lauantaina-5-6-2021/> >

>Heinolan lintuhoitola. Heinolan kaupunki. Luettu 27.3.2023. < <https://www.heinola.fi/vapaa-aika/heinolan-lintuhoitola/> >

Heinolan Lintutarhan Ystävät ry. Heinolan lintuhoitolan historia ja toiminta. Luettu 22.3.2023. < <https://heinolanlintutarha.fi/historia/> >

Helsingin Sanomat 10.5.1974. Kuolleita. Jarl Viking Ungern. Luettu 21.3.2023. < <https://naokoishti.hs.fi/2d2897d4-e02a-49df-b01f-fe37b6dfa1b3/21?q=>> >

Hyvinvointi-Suomen liikuntaympäristöt 2011-2012. Liikunta- ja urheilualueiden kaavoitus – ympäristö- ja sosiaalipoliittikka. Luettu 27.3.2023. < http://liikuntaymparistot.nba.fi/read/asp/r_inva_det.aspx?INVA_ID=400009 > < http://liikuntaymparistot.nba.fi/read/asp/r_inva_det.aspx?INVA_ID=400015 >

Kuusela, Heini 2021: Apulanta mukana Heinolan asema-alueen ostaneessa yhtiössä, tavoitteena turvata alueen tulevaisuus. Luettu 22.3.2023. Itä-Häme 4.10.2021. < <https://www.itahame.fi/paikalliset/4317975> >

Matilainen, Ville 12.06.2014: Dieselveturit olivat puuttuva linkki sähkö- ja höyryvetureiden välillä. Luettu 22.3.2023. < <https://yle.fi/aihe/artikkeli/2014/06/12/dieselveturit-olivat-puuttuva-linkki-sahko-ja-hoyryvetureiden-valilla> >

Paikkatietoikkuna: Historialliset ilmakuvat. Maanmittauslaitos. Luettu 21.3.2023. < <https://kartta.paikkatietoikkuna.fi/> >

Pallonen, Kalle 2016. Mikkelin Urheilupuisto täyttää 100 vuotta. Luettu 27.3.2023. YLE uutiset. < <https://yle.fi/a/3-8603720> >

Peltola, Kalevi 2011: Bongaa Heinolan maisemat restauroidussa Café Tornissa. Heinola-Seura. Luettu 27.3.2023.

< https://heinolaseura.fi/tapahtumat_2011/vesitornin_kahvila.htm >

Perälä, Reijo 29.09.2007: Rautateiden sähköistys käynnistyi 1960-luvulla – Ensimmäisenä valmistui rataosuus Helsingistä Kirkkonummelle. YLE Elävä arkisto. Luettu 21.3.2023.

<<https://yle.fi/aihe/artikkeli/2007/09/29/hoyryvetureista-sahkojuniin> >

Postikortti, Asemarakennus. Luettu 21.3.2023.

Finna: <<https://www.finna.fi/>>

Resiina, Vaunut-sivuston valokuvat. Luettu 22.3.2023.

Heinolan asemarakennus. Valokuvaaja Markku Meriluoto 14.09.1969.

< <http://vaunut.org/kuva/54515?u=1192> >

Tulipyörä: Heinolan asema. Luettu 22.3.2023.

<<https://tulipyora.home.blog/heinolan-rautatie/>>

< <https://tulipyora.home.blog/vierumaen-asema/> >

Turun Urheilupuisto. Luettu 27.3.2023.

< <https://www.turku.fi/kulttuuri-ja-liikunta/ulkoilualueet/puistot/urheilupuisto> >

Vanhat painetut kartat, Maanmittauslaitos

Peruskartta 1965, lehti 3112 08. Luettu 22.3.2023.

<<http://vanhatpainetutkartat.maanmittauslaitos.fi/> >

Veirto, Tuija 2019: Heinolan lintutarha haluaa laajentua vanhan linja-autoaseman alueelle – "Tekisimme sinne englantilaistyyppisen puiston". YLE uutiset 28.2.2019. Luettu 21.3.2023. < <https://yle.fi/a/3-10666330> >

Wikipedia: Dm6 ja Dm7. Luettu 22.3.2023.

<https://fi.wikipedia.org/wiki/Dm6_ja_Dm7>

Viuhko, Ari 2017: Heinolan Matkahuolto muuttaa joulukuun alussa Kaivokadulle. Itä-Häme 7.10.2017. Luettu 21.3.2023.

< <https://www.itahame.fi/paikalliset/789887> >

Henkilökohtainen tiedonanto

Sirpa Juuti, amanuenssi, Heinolan kaupunginmuseo

Mikko Kantola, liikuntapaikkahoitaja, Heinolan kaupunki

Keijo Lehtinen, Heinola



Kuva: Supin vanhaa työläisasutusta harjun juurella. Rakennuksista on edelleen olemassa kuvassa keskellä näkyvä kahdella piipulla varustettu Salmisen talo. / Heinolan kaupunginmuseon kokoelma.

VIITTEET

- ¹ Pölhö 1987, 21; Endén 1989, 168–169.
- ² Viluksela 1937, 88; Endén 1989, 169; Tulipyörä.fi: Heinolan rautatie.
- ³ Iltanen 2011, 267-269.
- ⁴ Iltanen 2011; Rautatierakennusten piirustukset, Heinola asema-alue.
- ⁵ Iltanen 2011, 267-269.
- ⁶ Iltanen 2011, 269.
- ⁷ Heinolan keskusta-alueen puistoselvitys 1922, 66.
- ⁸ Kuusela 2021.
- ⁹ Tulipyörä.fi: Vierumäen asema.
- ¹⁰ Rautatierakennusten korjausohjeet 2. Museovirasto 1999.
- ¹¹ Rautatierakennusten korjausohjeet 2. Museovirasto 1999.
- ¹² Rautatierakennusten piirustusluettelo: Heinola; Lukkarinen 2012.
- ¹³ Rataprofiili, piirros asema-alueesta; Viluksela 1937, 91.
- ¹⁴ Paluulippu 2001, 14.
- ¹⁵ Tulipyörä.fi: Heinolan rautatie
- ¹⁶ Paluulippu 2001, 26.
- ¹⁷ Iltanen 2011, 269.
- ¹⁸ Wikipedia: Dm6 ja Dm7.
- ¹⁹ Perälä 2007; Matilainen 2014.
- ²⁰ Lukkarinen 2012.
- ²¹ Aseman puisto ja pihat 2005, 2.
- ²² Lukkarinen 2012.
- ²³ Paluulippu 2001, 63.
- ²⁴ Lukkarinen 2012.
- ²⁵ Lukkarinen 2012.
- ²⁶ Lukkarinen 2012.
- ²⁷ Lukkarinen 2012.
- ²⁸ Rautateiden arkkitehtuuria 1984; Iltanen 2011.
- ²⁹ Cederberg 1948, 159–161.
- ³⁰ Cederberg 1948, 159–161.
- ³¹ Endén 1989, 55.
- ³² Herranen 1998, 164.
- ³³ Arkkitehtuurimuseon tietopaketit, Vesitornit.
- ³⁴ Peltola 2011.
- ³⁵ Arkkitehtuurimuseon tietopaketit, Vesitornit.
- ³⁶ Asola 2003.
- ³⁷ Endén 1989, 24 - 25.
- ³⁸ Sirpa Juuti, maaliskuu 2023.
- ³⁹ Heinolan kaupunki. Ajankohtaista.
- ⁴⁰ Heinolan Lintutarhan Ystävät ry, historia ja toiminta.
- ⁴¹ Veirto, Tuija 2019.
- ⁴² Liikuntaympäristöt kulttuuriperintönä, 25 ja 27.
- ⁴³ Herranen 1998, 299; Museovirasto. Hyvinvointi-Suomen liikuntaympäristöt.
- ⁴⁴ Heinolan kyliltä ja kaduilta.
- ⁴⁵ Hortus Fennicus 2001.
- ⁴⁶ Hyvinvointi-Suomen liikuntaympäristöt 2011-2012.
- ⁴⁷ Pallonen 2016.
- ⁴⁸ Heinolan lintuhoitola.