

Vastaanottaja
Kristiinankaupunki

Asiakirjatyyppi
Kulttuuriympäristö- ja maisemaselvitys

Päivämäärä
30.4.2021

SISÄSATAMAN ASEMAKAAVA KULTTUURIYMPÄRISTÖ- JA MAISEMASELVITYS



KULTTUURIYMPÄRISTÖ- JA MAISEMASELVITYS

Tarkastus **30.4.2021**
Päivämäärä **30.4.2021**
Laatija **Stina Karhunmaa**
Tarkastaja **Jonas Lindholm**

Kansikuva: © Museovirasto. Valokuva länsirannalta sisäsataman suuntaan
vuodelta 1949, kuvaajana Lauri Huhtala.

SISÄLTÖ

1.	JOHDANTO	1
2.	LÄHTÖKOHDAT JA KÄYTETYT MENETELMÄT	1
3.	TARKASTELUALUEEN MÄÄRITTELY	2
4.	TARKASTELUALUEEN HISTORIA	4
5.	KULTTUURIMAISEMA	12
5.1	Maisemarakenne	12
5.2	Maisemakuva	12
5.3	Maiseman erityispiirteet	15
5.4	Suosituksset	16
6.	RAKENNETTU YMPÄRISTÖ	17
6.1	Yleistä	17
6.2	Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009)	18
6.3	Paikallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö	19
6.3.1	Suosituksset	20
6.4	Kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennuskanta	21
6.4.1	Suosituksset	21
6.5	Muinaisjäännökset	22
7.	YHTEENVETO JA PÄÄTELMÄT	23
8.	LÄHTEET	24

Kuvat: Ramboll Finland Oy, ellei toisin mainita.

Liitteet:

Liite 1: Rakennuslistaus

Liite 2: Rakennusinventointikortit

1. JOHDANTO

Kristiinankaupunkiin sisäsataman alueelle ollaan laatimassa asemakaavan muutosta. Kulttuuriympäristöselvitys laaditaan kaavoitustyötä varten ja sen tarkoituksena on tutkia suunnittelualuetta kulttuuriympäristön näkökulmasta, johon kuuluu rakennettu ympäristö sekä maisema. Yksittäiset kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset esitellään tarkemmin selvityksen liitteinä olevissa inventointikorteissa.

Selvityksen tavoitteena on ohjata asemakaavaprosessia valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukaisesti niin, että maankäytön suunnittelussa edistettäisiin kansallisen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön alueellisesti vaihtelevan luonteen säilymistä. Selvityksessä pyritään tunnistamaan kulttuuriympäristön ja maiseman paikallinen ominaisuus ja erityispiirteet, jotta täydennysrakentamista ja muita muutoksia voidaan kaavassa ohjata sopeutumaan niihin.

Alueen kulttuurihistoriallisten arvojen tutkiminen aloitettiin rakennusinventoinnilla, joka suoritettiin helmi 2021 - kesäkuun 2021 aikana Ramboll Finland Oy:n toimesta. Käytetyt menetelmät ja lähtökohdat on esitelty seuraavassa kappaleessa.

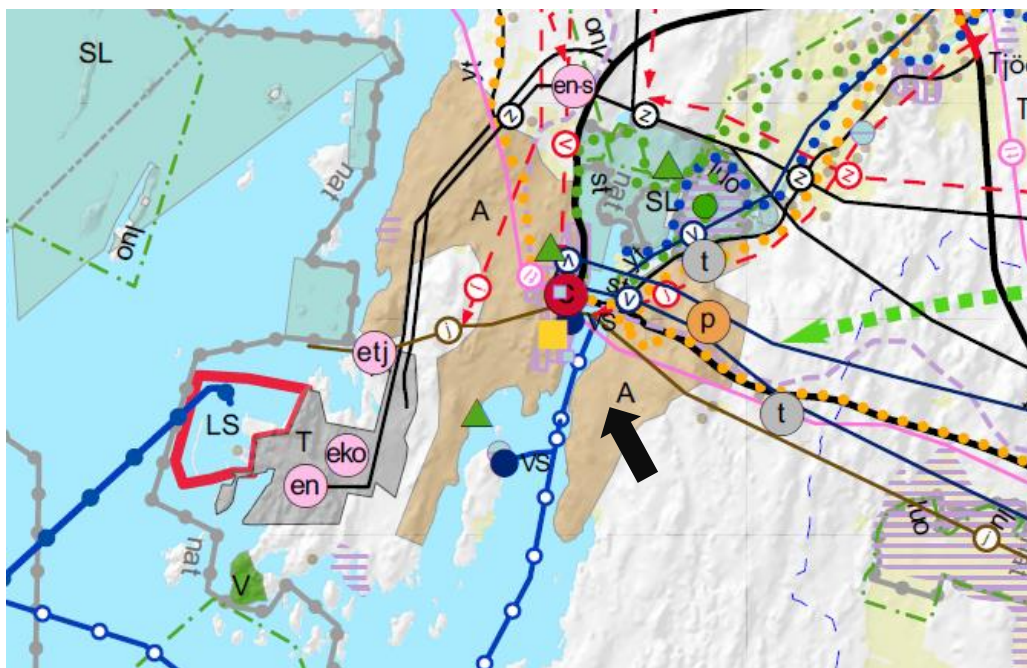
2. LÄHTÖKOHDAT JA KÄYTETYT MENETELMÄT

Työryhmä:

Tämän kulttuuriympäristö- ja maisemaselvityksen on laatinut arkkitehti Stina Karhunmaa Ramboll Finland Oy:stä. Rakennusinventoinnin kohteiden arvoluokitukseen on Karhunmaan lisäksi osallistunut rakennetun kulttuuriympäristön asiantuntia Niina Uusi-Seppä Ramboll Finland Oy:stä.

Lähtökohdat:

Tarkastelualue on Pohjanmaan vahvistetussa maakuntakaavassa taajamatoimintojen aluetta (A), alueen läheisyydessä on myös veneväylän merkintä (Kristiinankaupungin vierassataman veneväylä). Alueella on oikeusvaikutukseton osayleiskaava, jossa alueelle on osoitettu LS- ja LV- aluetta. Voimassa olevissa asemakaavoissa alueelle on osoitettu satamatoimintoja (LV-venesatama/venevalkama, LS-venesatama, LS-1-satama-alue sekä puisto aluetta (VP). Vesialue on osoitettu W-merkinnällä. Alueelle ei ole voimassa olevissa lainvoimaisissa kaavoissa rakennettuun kulttuuriympäristöön- tai maisemaan liittyviä merkintöjä.



Kuva 2- 1. Ote Pohjanmaan maakuntakaavasta 2040. Alueen sijainti on merkitty mustalla nuolella.



Kuva 2-2. Vasemmalla ote alueen oikeusvaikutuksettomasta osayleiskaavasta (1998). Oikealla ote asemakaavayhdistelmästä (2010). Eri asemakaavojen rajaukset on esitetty sinisellä.

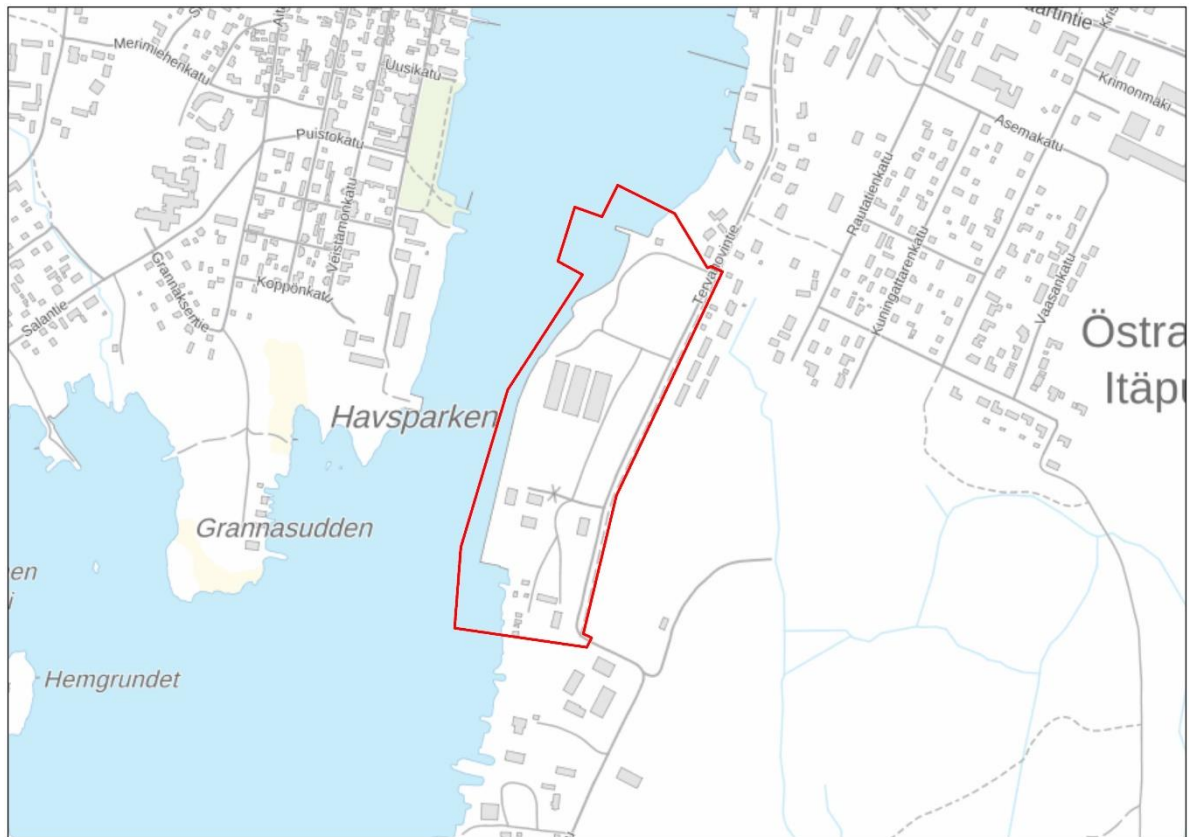
Käytetyt menetelmät:

Kulttuuriympäristö- ja maisemaselvityksen pohja-aineistona ovat toimineet alueelta laaditut kartat, historiikit, kaavat sekä muut suunnitelmat ja selvitykset. Aineistoa ja tietoja on pyydetty mm. Kristiinankaupungin Merimuseolta, Pohjamaan museolta sekä paikallisilta yksityishenkilöiltä. Kristiinankaupungin rakennusvalvonnasta on selvitetty vanhasta rakennuskannasta saatavilla olevat tiedot. Lisäksi apuna on toiminut paikallinen facebook ryhmä "Vanhat kuvat Kristiinankaupungista", josta on saatu vanhoja valokuvia satama-alueesta sekä paikallistuntemusta.

Alueelle on tehty maastokäynti loppupalvesta 25.2.2021 sekä keväällä 22.4.2021, joiden aikana alueen kaikki rakennukset sekä ympäröivää maisemaa valokuvattiin ja tarpeelliset tiedot rakennuksista ja ympäristöstä kirjattiin muistiin. Alueelle on tehty totaali-inventointi eli alueen kaikki rakennukset on kuvattu ja perustiedot kirjattu rakennusluetteloksi, joka on tämän selvityksen liitteenä **1**. Alueella sijaitsevien vanhempien kulttuurihistoriallisesti merkittävien rakennusten tiedot on kirjattu rakennusinventointikortteihin, jotka ovat selvitysraportin liitteenä **2**. Suojeluperuste sekä suositukset rakennuksille on kirjattu inventointikortteihin. Kulttuuriympäristöselvityksessä on lisäksi tutkittu alueen muutoshistoriaa sekä kulttuurimaisemaa.

3. TARKASTELUALUEEN MÄÄRITTELY

Selvitysalue on kooltaan noin 11 ha ja se sijaitsee Tervahovintien varressa ja sijoittuu noin 800 m Lapväärtintien eteläpuolelle. Alue sijaitsee Kristiinankaupungin keskustan välittömässä läheisyydessä kaupunginsillan itäpuolella. Alueelta on vapaa näkymä Kaupunginlahdelle. Alue rajautuu pohjoisessa 2000-luvulla rakennettuihin asuinrakennuksiin, idässä Tervahovintiehen, jonka itäpuolella on nykytilassaan metsäaluetta sekä pohjoisosassa 2000-luvulla rakennettuja rivitaloja. Lähes koko Tervahovintien itäpuoleinen alue on kaavoitettu rivitalo- sekä erillispientalokortteli-alueilla eli toteutuessaan Tervahovintien itäpuoli on rakentunutta ympäristöä. Asemakaavan alustava raja/ selvitysalue on esitetty alla punaisella rajauksella.



Kuva 3-1. Alueen alustava rajaus. Taustakartta © Maanmittauslaitos.



Kuva 3-2. Tervahovin tieltä pohjoiseen kuvattuna. Kuvassa näkyy uutta rakennuskantaa 2000-luvulta.



Kuva 3-4. Tervahovin tieltä etelään kuvattuna. Kuvassa näkyvät vanhat makasiinit sekä laajat varastohallit 80-luvulta.

4. TARKASTELUALUEEN HISTORIA

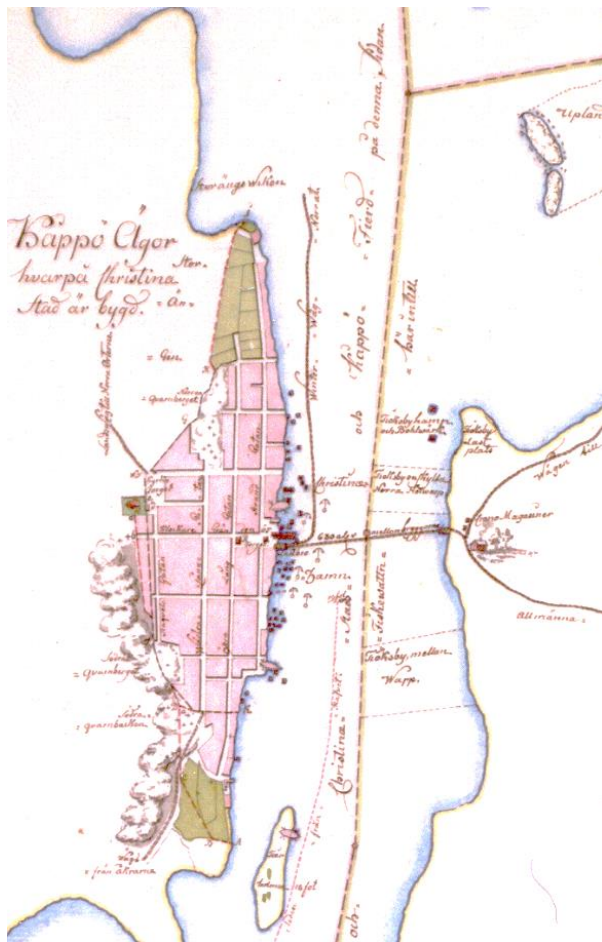
Historian tutkimisen lähteenä on suurimmalta osin käytetty historiakirjoja:

- Mäkelä, A. & Petterson, L ja Åkerblom, B (1984). Kristiinankaupungin historia I. Kristiinankaupungin kaupunki.
- Norrvik, Christer (1999). Purjeiden kaupunki: Kristiinankaupungin merenkulku vuoden 1809 jälkeen. Kristiinankaupungin kaupunki.

Sekä vanhoja valokuvia, karttoja ja paikallistuntemusta. Alle on koottu alueen käyttöhistoria kromologisessa järjestyksessä.

Historiallisia taustoja kaupunginlahden länsipuolelta 1400-1700-luvuilta

- Kristiinankaupunki perustettiin vuonna 1649 kenraali kuvernööri Pietari Brahen toimesta. (Pohjanmaan rannikolle suunniteltiin kaupunkeja jo 1500-luvun jälkipuoliskolta ja satamia tunnetaan Pohjanmaan rannikolta jo 1400-luvulta)
- Kaupunki asettui ”kaupunginlahden” rantaan hyvän sijaintinsa vuoksi. Lahdessa vesi on syvää ja suojassa pohjois- ja etelätuulilta, jolloin laivojen oli hyvä asettua siihen ankkuriin.
- 1600-luvulla Kristiinankaupungissa varusteltiin laivoja ja satamasta kaupungin puolelta kuljettiin merelle. Ulkomaankaupankäyntiä rajoitettiin, mutta puutavaraa saatiin erityisoikeuksilla viedä Ruotsiin, Saksaan ja Liivinmaalle. Kristiinankaupungissa kaupan käynnin rajoittaminen erityisoikeuksista huolimatta koettiin ongelmalliseksi kaupungin kehityksen kannalta eikä rajoituksia aina noudatettu. Merkittävä kaupankäynnin kohde oli Tukholma. Merkittävin kauppatavara oli terva, jonka vienti oli siihen aikaan kuitenkin rajoitettua. Laivoja myös haaksirikkoutui usein ja ne johtivat monesti vaikeisiin taloudellisiin seurauksiin.
- 1700-luku oli sota-aikaa lukuun ottamatta merkittävää kehityksen aikaa Kristiinankaupungissa. Väkiluku kasvoi melkein kolminkertaiseksi. Ulkomaanpurjehdus- ja kauppa lisääntyivät tapulioikeuden myötä. Myös oma laivarakentaminen alkoi suuremmissa määrin, mikä siivittää seuraavan vuosisadan kukoistuksen.
- Näinä aikoina lahden itäpuoli oli vielä autio, idässä asui ainoastaan lautturi 1600-luvulla ja liikennettä välitettiin lautan avulla.
- Sota-aikana (isoviha 1700-1721 ja pikkuviha 1742-1743) Kristiinankaupunki joutui antamaan laivamiehiä sotalaivastoon ja venäläiset joukot miehittivät kaupungin.



Kuva 4-1. Ote vuonna 1748 piirretystä kartasta ja vuonna 1794 uusittu kartta, josta näkyy lukuisia makasiineja kaupungin puolella rantavedessä. Piirretäjät Fred Rönholm (1974) ja D. Gylleborg (1794) (Lähde: Upsalan yliopisto/Norrvik, 1999, s. 16).



Kuva 4-2. Maanmittari Job. Bergetin piirtämä kartta vuodelta 1751.

(Lähde: Kungliga biblioteket, Tukholma/ Norrvik, 1999, s. 28).

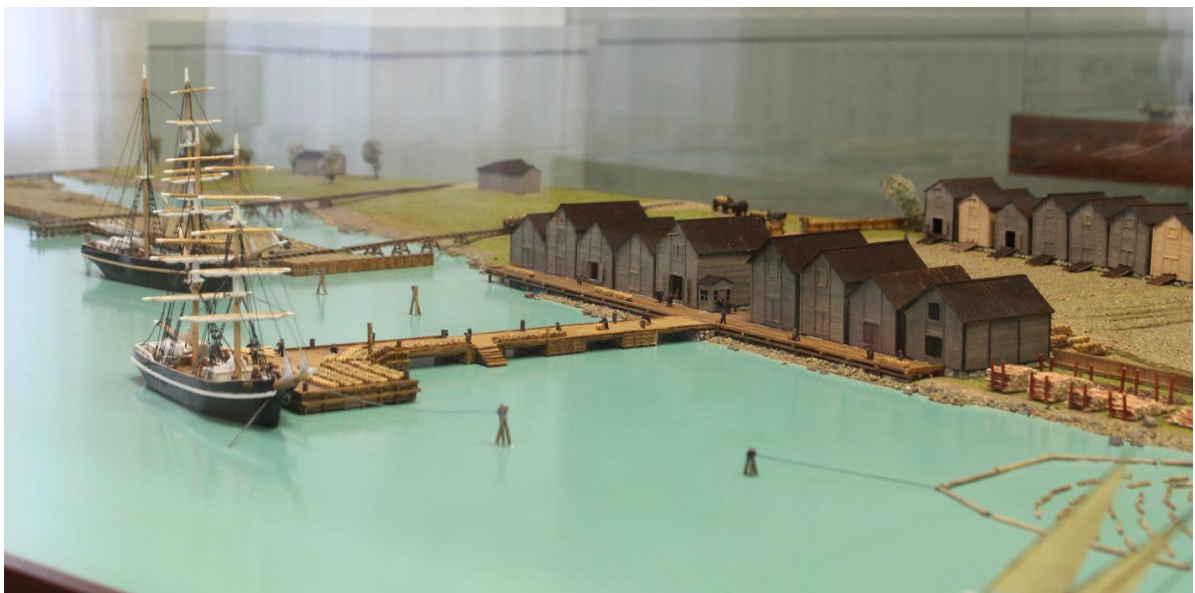
Sisäsataman historia alkaa 1800-luvulla

Tervahovin aika 1800-luku

- Lahden itäpuolinen alue, sisäsataman alue, liitettiin kaupunkiin 1800-luvulla. Alueelle järjestettiin suuri varastoalue, jossa säilytettiin puutavaraa, suolaa ja tervaa. (itäpuolen lastauspaikasta oli keskusteltu jo vuonna 1684. Maistraatin pöytäkirja).
- Kapteenit ja merimiehet olivat jo vuonna 1805 kaupungin johtava sosiaaliryhmä, mikä kertoo sataman merkityksestä kaupungissa.
- Tervahovi (eli tervan varastopaikka) sijaitsi alun perin Tervasaassa, myöhemmin Palo-vaarassa, sittemmin kaupungin itäpuolelle kaupungin sillan kaakkoispuolelle ja kaupungin sillan valmistuttua 1845 se siirrettiin nykyiselle sisäsataman alueelle.
- Lastauslaituri rakennettiin vuonna 1847.
- 1800-luvun lopulla tervahovin vieressä sijaitsi 18 makasiinia. Tervahovia ympäröi lan-kuista tehty suoja suoja-aita, joiden sisällä oli yhdeksän makasiinia. Aidan pohjois- ja eteläsiivillä oli portteja. Aidan ympäröimien varastoaittojen välillä oli suurehko aukio. Se oli todennäköisesti pyöreiden hirsien peitossa, jotka oli aseteltu siten, että ne helpottivat tynnyrien pyörittämistä eri suuntiin, etenkin alas laiturille. (Norrvik, 1999, s 519).
- Painolastimöljä eli sataman aallonmurtajaan liitetty satamalaituri sijaitsi makasiineista ja laiturista pohjoiseen.
- Terva oli Kristiinankaupungissa sekä Suomen mittakaavassa tärkein vientituote puun ohella aina 1800-luvun loppuun saakka. Uuden ajan alukset valmistettiin raudasta ja teräksestä, joten tervalle ei enää ollut markkinoita.
- Propsien vienti alkoi jo 1800-luvulla ja niitä kuljetettiin enimmäkseen Englannin satamiin. Puupölkkyjä käytettiin kaivossulkujen ja käytävien tukemiseen.



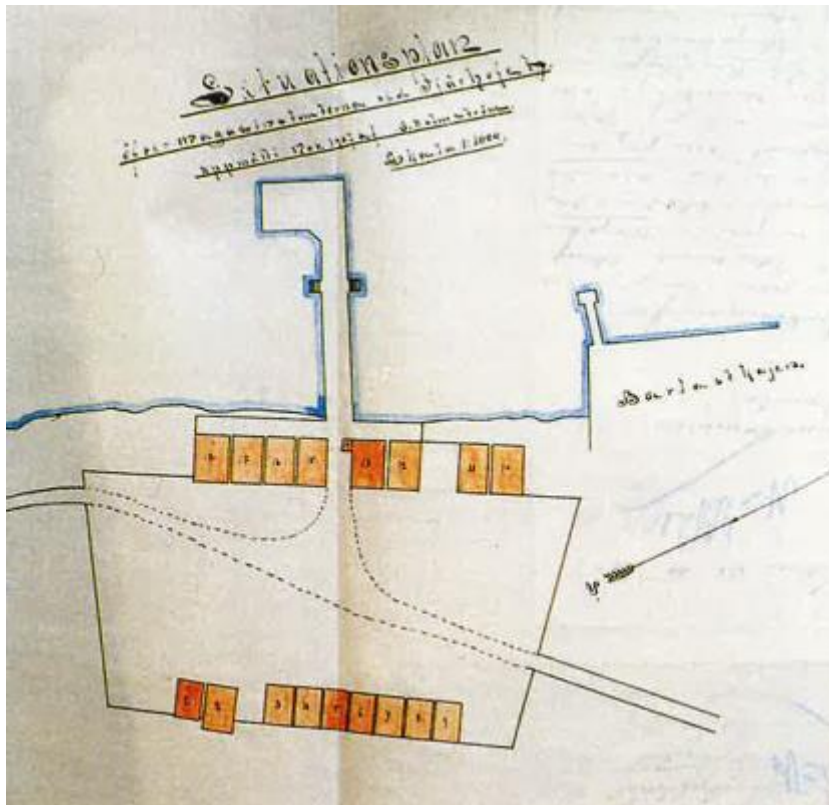
Kuva 4-3. Ote luotsauskortista Venäjän vallan alta. Laadittu 1872. Kortissa näkyvät Tervahovin makasiinit, Tervahovin laituri ja sen pohjoispuolella painolastimöljä. (Lähde: Merenkulkuhallitus/ Norrvik, 1999, s. xx).



Kuva 4-4. Valokuva tervahovin pienoismallista, jossa näkyvät makasiinit ja lastauslaiturit. (Lähde: Kristiinankaupungin Merimuseo, Christer Norrvik).



Kuva 4-5. Tervahovi kaupungin sillalta kuvattuna vuonna 1887. © Museovirasto, valokuva, Lydia Florin. (Lähde: Norrvik, 1999, s. 502). Kuvassa näkyvä pitkä laituri on painolastilaituri ja oikealla näkyy tervahovin laituri ja sen takana lukuisat makasiinit.



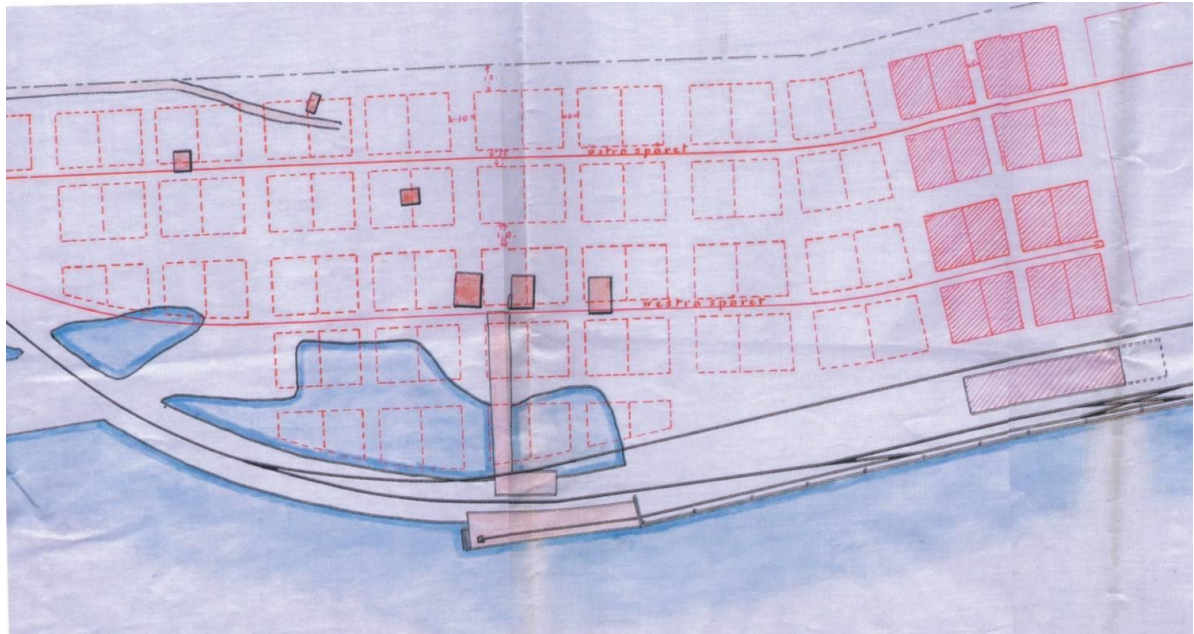
Kuva 4-6. Tervahovi vuonna 1907. Kuva Christer Norrvikin hallussa. (Lähde: Norrvik, 1999, s. 518)

Sataman toiminta alkaa 1900-luvun alussa

- Tervahovin alueelle rakennettiin kivilaituri 1900-luvun alussa. Kaupunginvaltuusto hyväksyi sataman rakennussuunnitelman helmikuussa 1909. Samaan aikaan suuri osa kaupungin lahdesta täytettiin. Silloin "painolastimöljä" ja koko Tervahovin laituri yhdistettiin mannermaahan. Lisäksi rakennettiin 70 m pituinen paalulaituri, jolle johdettiin rautatie.
- Tervahovin laituri on edelleen jäljellä, osittain puretun paalulaiturin ympäröimänä.
- Sataman rakentamiseen liittyi rautatien rakentaminen, se johti modernin satama-alueen syntyyn ja samalla Kristiinankaupungin itäpuoli kaavoitettiin. Sinne rakennettiin rautatien raiteita, ratapiha, rautatiemakasiini, veturitalli, käänköslava, asemarakennus, aseman puisto ja virka-asuntoja.
- Ennen sataman rakentamista alueelle siirrettiin vanhan sataman yhteydessä keskustan läheisyydessä sijainnut luotsitupa sisäsataman eteläpuolelle, missä se edelleenkin sijaitsee.
- Propsujen eli puupölkkyjen vienti oli vilkasta ennen ensimmäistä maailmansotaa ja tämän jälkeen aina 1960-luvulle saakka. Koska niiden kuljetus oli niin laajamittaista, vaikutti

tämä suurelta määrin kaupungin sataman puoleisen alueen ilmeeseen (katso viistoilma-kuva 4-9).

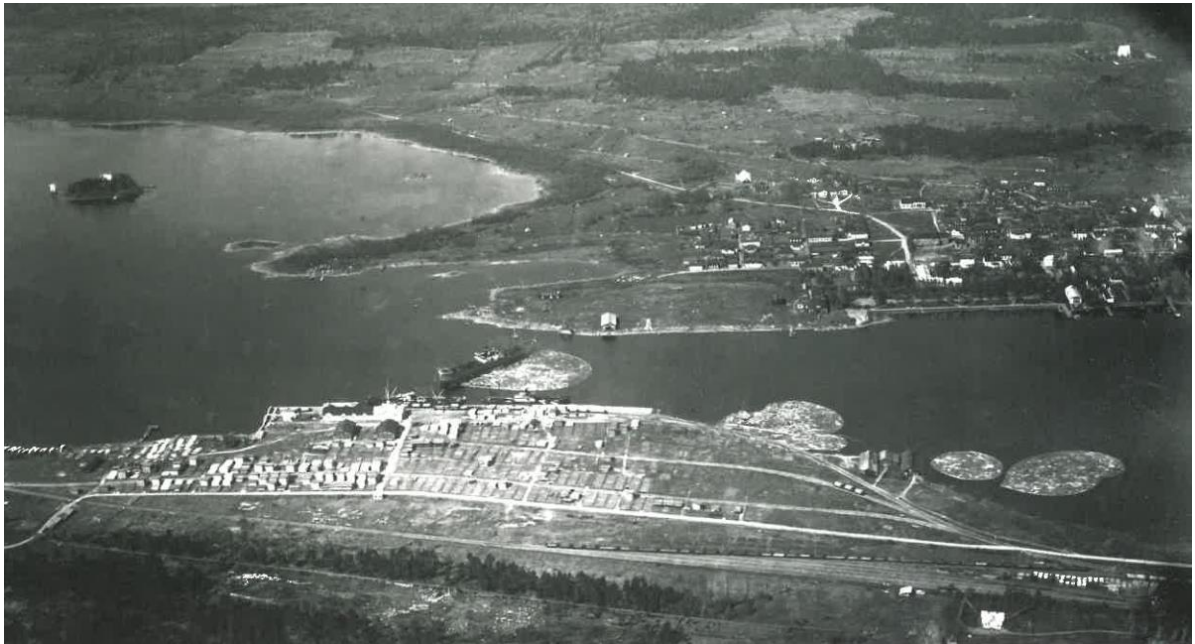
- Sataman pohjoisosaan rakennettiin kalajalostustehdas 1900-luvun alussa. Alueella oli useampia rakennuksia, joista viimeiset purettiin 60-luvulla.
- Satamaan rakennettiin tulli- ja pakkahuone vuonna 1914 arkkitehti Sune Maconin piirustusten mukaan.
- Uuden satamakokonaisuuden valmistuttua pääosa tervahovin makasiineista ja aitoista purettiin vuonna 1916. Kaksi makasiineista todennäköisesti siirrettiin tulli- ja pakkahuoneen taakse, jossa ne edelleen sijaitsevat.
- Sota-aikana alue on ollut miehitetty ja saksalaiset sotilaat ovat pitäneet joitakin varastoja tulli- ja pakkahuoneessa sekä muualla satama-alueella.



Kuva 4-7. Satama-alueen asemakaava vuodelta 1912. Huomio kuvassa kiinnittyy erityisesti Tervahovin laituriin, joka on nyttemmin puretun puulaiturin sisäpuolella sekä painolastilaiturin ja Tervahovin jäännöksiin. Kuvan on piirtänyt H. Sourander. (Lähde: Kristiinankaupungin Merimuseo, Christer Norrvik).



Kuva 4-8. Ilmakuva sataman alueesta noin 1920-luvulta. Kuva on todennäköisesti vanhin ilmakuva Kristiinankaupungista. Kuvassa näkyvät viisi rautatieraidetta sekä laaja varastoalue. (Lähde: Haavisto, 1999).



Kuva 4-9. Viistoilmakuva Kristiinankaupungista 27.5.1931. Kuvan on ottanut lentolaivue Gabrielsson noin 500 m korkeudesta. Kuvasta näkyy hyvin varastoalueen laajuus, joka ulottuu aina luotsituvalle saakka. Kuvasta on hyvin havaittavissa useat propsujen pyöreät alueet kaupunginlahdessa. (lähde: Haavisto, 1999, s 77).



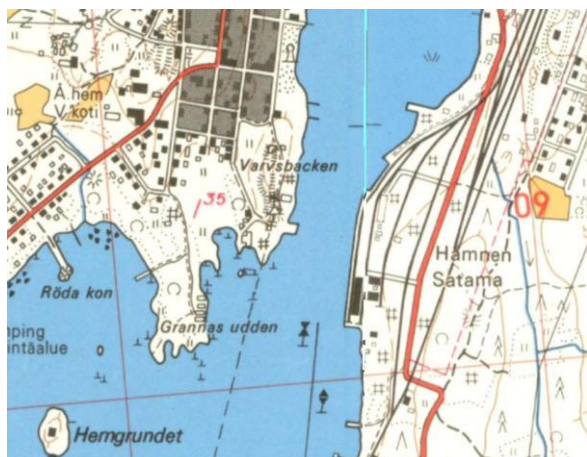
Kuva 4-10. Kivilaituri rakenteilla vuonna 1913. Kuvattu etelästä pohjoiseen. Kauimmaisena vasemmalla on parkkilaiva CEDIA ja laiturin luona hinaaja OIVA. Kuvan omistaa Lars Axén, valokuvaaja tuntematon. (Lähde: Norrvik, 1999, s. 545)

Sataman toiminta 1900-luvun puolivälistä loppuun

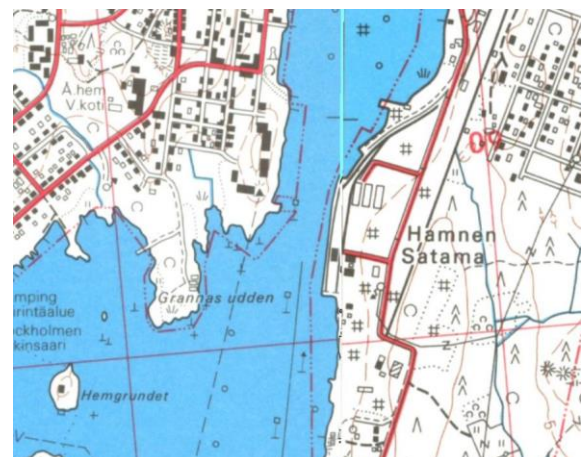
- Sataman toiminta on vielä 1940-1950 ja 60-70-luvuilla ollut vilkasta. Alueella on varastoitu puutavaraa laajalla alueella.
- 1980-luvun alussa alueelle rakennettiin kolme katettua maanpohjaista avointa varastorakennusta, joiden tilavuus on yhteensä noin 4 400 m³.
- Puutavaraa meni vielä 1980-1990-luvuilla jonkin verran ja sitä varastoitiin 80-luvulla rakennetuissa varastoissa.
- Toiset alueen keskiosassa sijaitsevat raiteet purettiin 1970-luvun lopussa 1980-luvun alussa.
- Turvetta alettiin viemään sisäsatamasta noin vuonna 1975-1980 ja turvetta kuljetettiin vielä avoveden aikaan 2000-luvun alkupuolelle saakka. Tämän jälkeen turpeen käsittely siirtyi Karhusaareen. Samoihin aikoihin kuljetettiin sataman kautta myös satunnaisia lasteja massapuuta, romumetallia ja ruokaperunaa. Satamaan tuotiin maantiesuolaa, leca-soraa ja ruokateollisuuteen perunaa.
- 1980-luvulla purettiin myös tulli- ja pakkahuoneen varasto-osa.



Kuva 4-11. Viistoilmakuvaote 9362 postikortista, vuodelta 1952. Kuvaaja: Veljekset Karhumäki. Kuvaote Jarkko Ikkälä-Kosken kokoelmasta.



Kuva 4-12. MML peruskartta vuodelta 1971. 70-luvun kartalla tulli- ja pakkahuoneen päädyssä on vielä varasto-osa.



Kuva 4-13. MML peruskartta vuodelta 1986. Kartalla näkyvät 80-luvulla rakennetut varastohallit sekä toiset raiteet on purettu.

Sataman toiminta 2000-luvulla

- 2000-luvulla satama palvelee pääasiassa lähialueen teollisuutta. Toimintaa on vain sulan veden aikana, yleensä huhtikuun lopulta joulukuun puoleen väliin. Satamassa käy näihin aikoihin noin 20 alusta vuodessa. Sataman kautta kulkee rakennussoraa sekä pala-, jyrsin ja kasvuturvetta. Satamasta on kuljetettu myös metalliromua. Sataman toiminta-alue on aidattu ja ulkopuolisten pääsy alueelle estetty. Liikennöinti alueelle tapahtui valvotusti porttien kautta. Satamassa sijaitsevilla 80-luvulla rakennetuissa avovarastoissa säilytetään soraa ja turvetta.
- Vuonna 2005 sisäsataman alueelle on haettu ympäristölupa sataman toimintaan (ympäristölupaa ei ole aikaisemmin ollut). Toimintaa ollaan pikkuhiljaa siirtämässä Karhusaaren satamaan.
- Yhdyskuntarakentamisen lautakunta on helmikuussa vuonna 2018 päättänyt, että kaupallinen satamaliikenne lopetetaan sisäsatamasta.



Kuva 4-14. Valokuva turvekuljetuksista satamalahden länsirannalta. Kuvaaja: Jarkko Ikkela-Koski (7.4.2004).

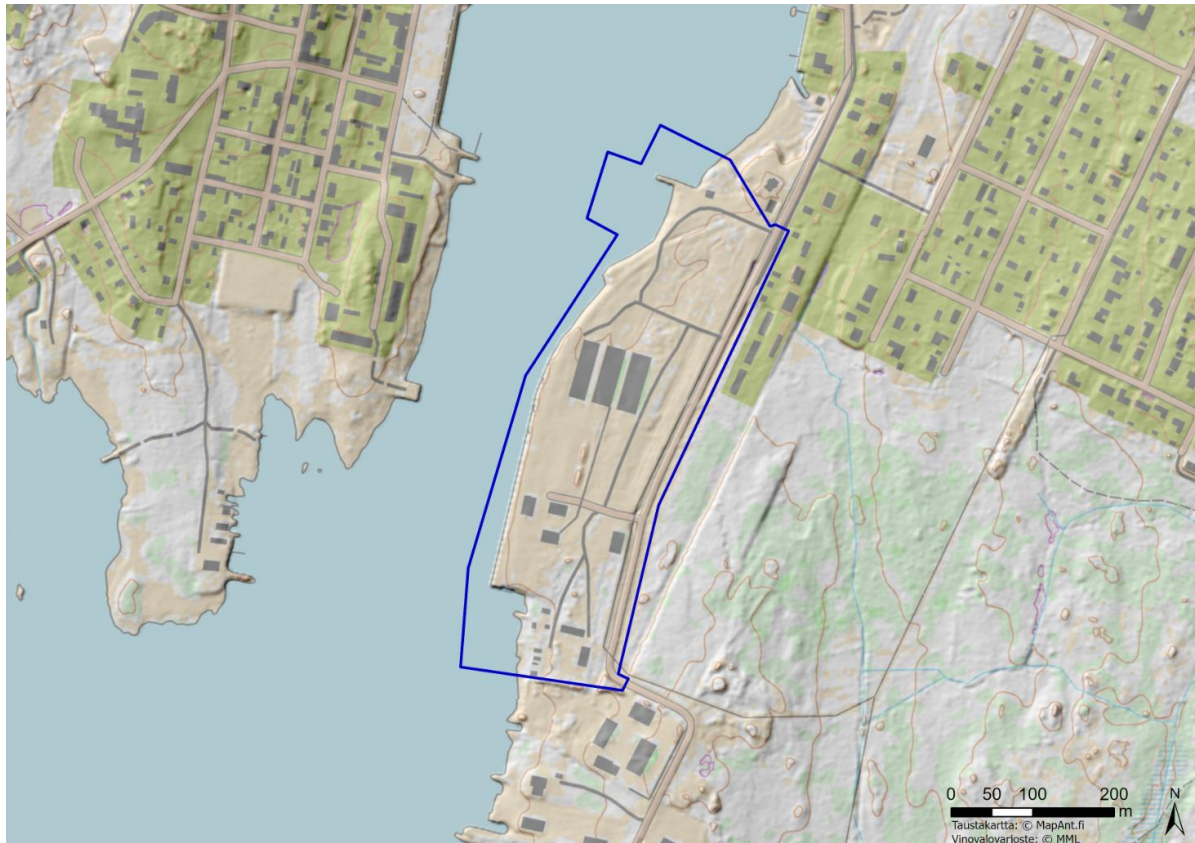


Kuva 4-15. MML ilmakuva vuodelta 2012.

5. KULTTUURIMAISEMA

5.1 Maisemarakenne

Alueen maisemarakenne koostuu suurimmilta osin avoimesta maastosta (oranssi alue) sekä pieneltä osin etelässä puustoisesta alueesta (valkoinen alue). Myös alueen pohjoisosa on osittain peitteistä/puustoista. Kaupunginlahti on maisemarakenteessa keskeinen elementti. Alueen topografia on tasaista. Maan pinnan korkeus laskee kohti kaupunginlahtea ja vaihtelee noin 2mpy-4mpy.



Kuva 5-1. Selvitysalueen maisemarakenne kuvattuna vinovalvostuksella. Valkoinen kuvaa metsäaluetta, oranssi kuvaa avointa aluetta.

5.2 Maisemakuva

Alueen maisemakuvaa hallitsee avoimuus sekä näkymät kaupunginlahdelle. Alueen avoimuuden myötä satamassa sijaitsevat kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennukset tulevat hyvin esiin maisemassa (satamakonttori sekä makasiinit). Alueen keskipaikkeilla on kolmen laajan 80-luvun alussa rakennetun varastohallin ryhmä, jotka mittakaavansa takia dominoivat maisemakuvaa. Varastohallit voidaan kokea myös maisemahaitaksi, sillä ne poikkeavat alueen avoimesta pienempimittakaavaisesta luonteesta. Kaupunginlahden länsirannalla sijaitsevat 4-kerroksiset valkoiset kerrostalot ovat hyvin havaittavissa sisäsataman alueelta. Pohjois-osa, jossa sijaitsee myös pieni satama-alue/valkama, on puustoista ja antaa peitteisen vaikutelman, vaikka puita on harvakseltaan. Alueen eteläosa on luonteeltaan erilaista, alue on peitteistä, rakennettu ympäristö mittakaavaltaan pienimuotoista ja kasvillisuus lehtomaista.

Suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä, tämän eteläpuolella on teollisuus- ja varastoalue. Näkymät suunnittelualueelle kaupunginlahden länsipuolelta ovat kauaskantoisia ja selkeitä. Alue on hyvin havaittavissa kaupunginsillalta saakka.



MERKINTÖJEN SELITYKSET:

- | | |
|--|--|
|  Kaavarajaus |  Maamerkki |
|  RKY 1993 - Vanha ruutukaava-alue ja Myllymäki |  Maisemahaitta |
|  RKY 2009 - Kristiinankaupungin ruutukaava-alue |  Kaavaan jätetty viherysteys |
|  Asuinrakennus Lomarakennus |  Ympäristön häiriötekijä |
|  Muu/Talousrakennus |  Näkymä |
|  Teollinen rakennus |  Rakentumaton avoin ranta |
|  Liike- tai julkinen rakennus |  Korkea rakennus / näkyy kauas |
|  Kirkollinen rakennus |  Kulttuurihistoriallisesti merkittävä rakennuskanta |
|  Kirkko |  Tilallisesti mielenkiintoinen paikka |
| |  Puustoinen / peitteinen alue |
| |  Metsäinen alue |

Kuva 5-2. Analyysikartta alueen maisemasta.



Kuva 5-3. Ilmakuva selvitysalueesta v. 2016.



Kuva 5-4. Suunnittelualue kaupunginsillalta kuvattuna.



Kuva 5-5. Suunnittelualueita Tervahovintieltä kuvattuna. Kuvassa näkyvät vastapuolen kerrostalot, suuret varastohallit sekä makasiinirakennukset taustalla.



Kuva 5-6. Suunnittelualan eteläosan lehtomaista ympäristöä luotsituvan pihapiirissä kuvattuna.



Kuva 5.7. Pohjoisen satama-aluetta kuvattuna. Kivilaituri on karttatarkastelun perusteella rakennettu noin 60-luvulla.

5.3 Maiseman erityispiirteet

Maiseman erityispiirteenä voidaan mainita poikkeuksellisen helposti havaittava sataman kulttuurihistoriallisesti arvokas kokonaisuus, maisemallinen avoimuus sekä tämän tuoma alueen maisemallinen yhteneväisyys. Alue on myös näkyvällä paikalla kaupungin suunnalta tarkasteltuna (katso esimerkiksi kuva 5-4). Alueella on lisäksi historiallisena todistusaineistona jäänteitä rautatie-raiteista 1900-luvun alusta. Säilyneet raiteet on esitetty esimerkiksi kuvassa 6-1.



Kuva 5-8. Raiteita satama-alueella kuvattuna.



Kuva 5-9. Raiteita satama-alueella kuvattuna.

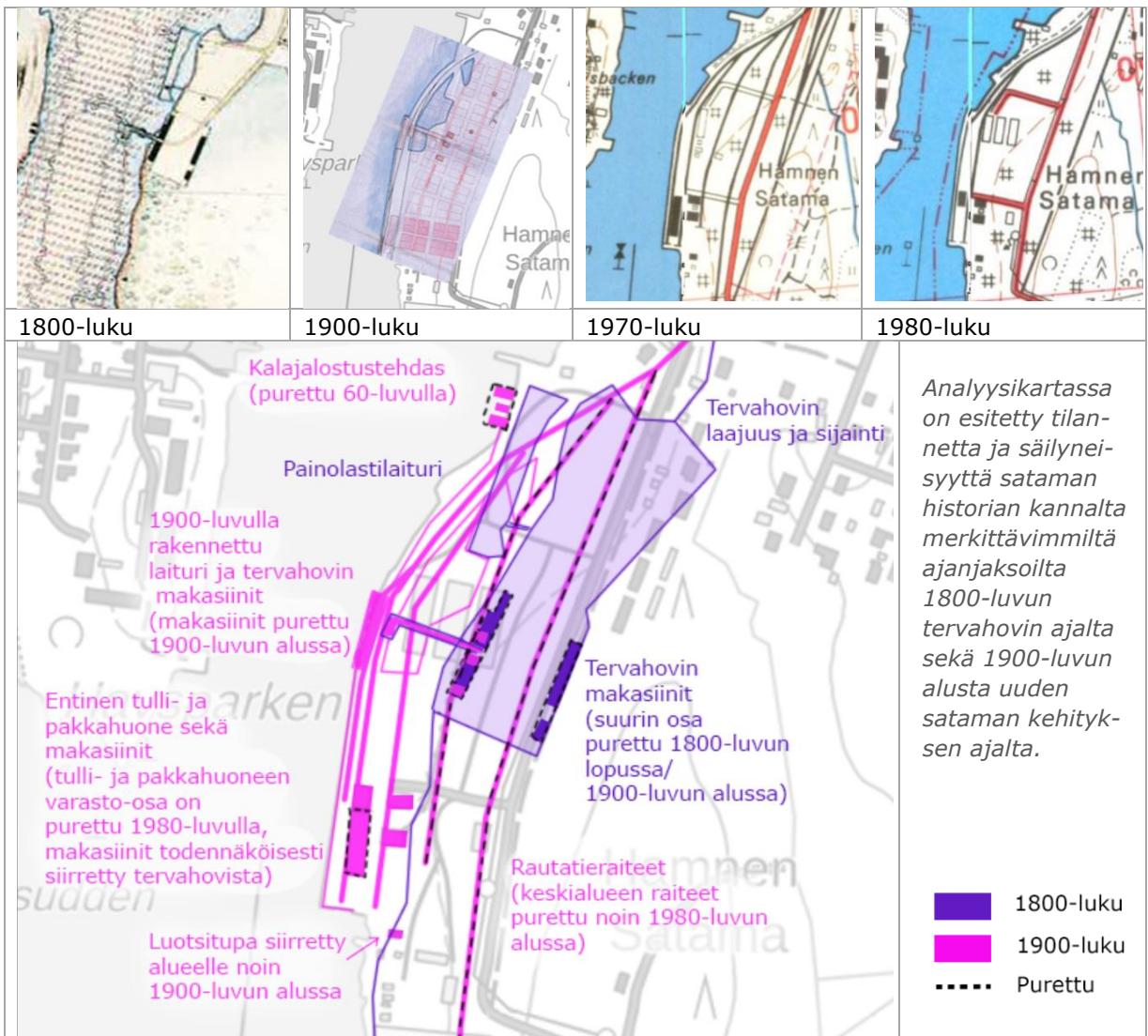
5.4 Suositukset

Maiseman ja erityisesti sataman avoimuus sekä osittaiset näkymät kaupunginlahdelle Tervahovintieltä olisi toivottavaa säilyvän. Myös sataman kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden rakennusten helppo havaittavuus maisemassa olisi toivottavaa säilyvän. 80-luvulla rakennetut laajat varastohallit eivät sovellu alueen maisemakuvaan ja olisi alueen käytön muuttumisen myötä toivottavaa purettavan. Suunnittelualueen eteläpuolella sijaitseva teollisuus- ja varastoalue olisi hyvä huomioida mahdollisena häiriötekijänä tulevassa maankäytön suunnittelussa. Alueella on säilynyt rautatieraitteita 1900-luvun alusta, jotka kertovat sataman kehityksestä näihin aikoihin. Raiteiden osittainen säilyminen esimerkiksi nykyisen satamakokonaisuuden ympäristössä olisi suotavaa.

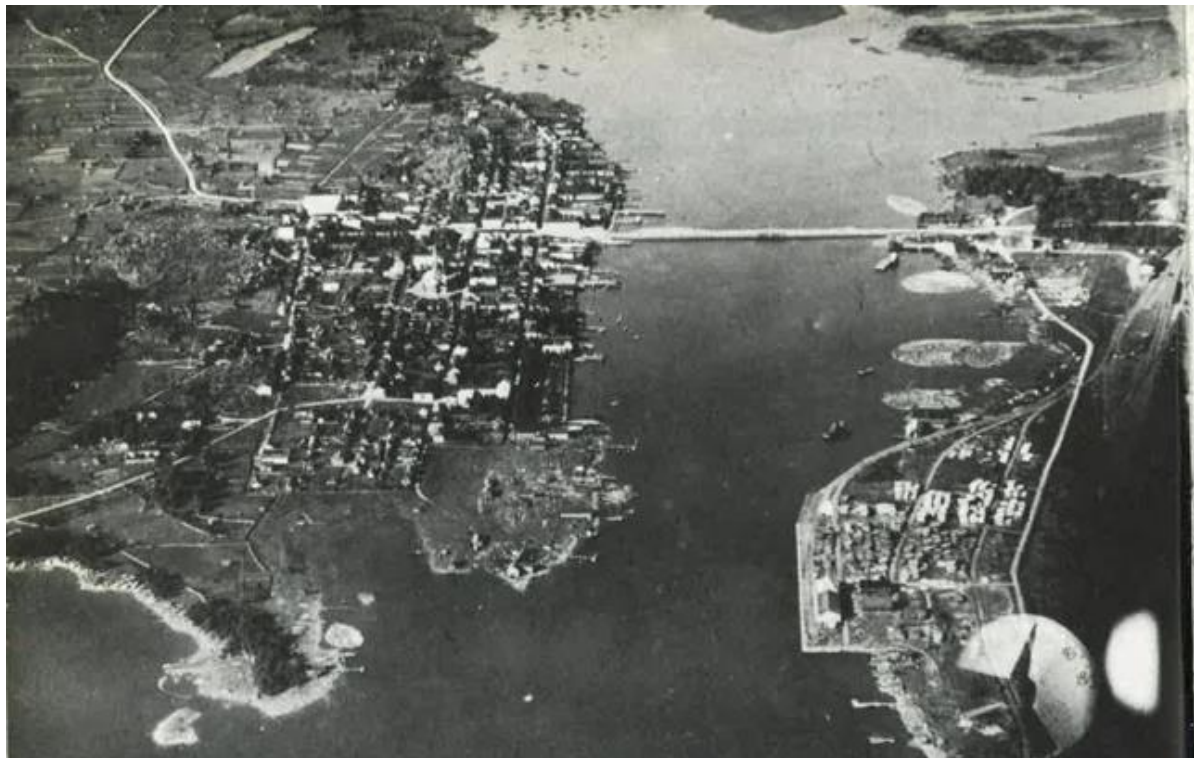
6. RAKENNETTU YMPÄRISTÖ

6.1 Yleistä

Sisäsataman alueella säilyneen vanhan rakennuskannan historia liittyy uuden sataman rakentamisen aikaan 1900-luvun alkuun. Alueen näyttävin rakennus on arkkitehti Sune Maconin suunnittelema entinen tulli- ja pakkahuone (satamakonttori), joka sijaitsee näkyvällä paikalla laiturialueen etualalla. Satamakonttorin takana sijaitsee kaksi makasiinirakennusta, jotka ovat todennäköisesti peräisin jo tervahovin ajalta 1800-luvulta ja siirretty nykyiselle paikalleen mahdollisesti satamakonttorin valmistumisen jälkeen. Rakennukset muodostavat satama-alueella paikallisesti maisemallisesti arvokkaan kokonaisuuden. Arvokkaista aluekokonaisuuksista on kerrottu tarkemmin kappaleessa 6.3. Vanhan kivilaiturin lähetyvillä nykyisten laajojen varastohallien eteläpuolella sijaitsee vanha käymälärakennus, joka on todennäköisesti myös siirretty, koska vanhoissa ilmakuvissa sitä ei ole näkyvässä nykyisellä paikallaan. Alueen vanhin rakennus on satamasta etelään sijaitseva luotsitupa, joka on siirretty alueelle uuden sataman rakentamisen aikaan. Rakennuksen tarkka rakennusajankohta on tuntematon, mutta rakennus on Museoviraston vuoden 1993 selvityksen mukaan Suomen vanhin tunnettu luotsitupa. Luotsitupa liittyy myös olennaisesti sataman historiaan, mutta tämän yhteys satama-alueeseen on metsittyneisyyden vuoksi nykytilassaan epäselvä. Vielä 1900-luvun alussa yhteys oli selkeämpi. Alueen vanha rakennuskanta on säilyttänyt alkuperäisen ulkomuotonsa hyvin. Alueen uudempi rakennuskanta liittyy satama-alueen uudistamiseen ja kehitykseen 1980-luvun jälkeen.



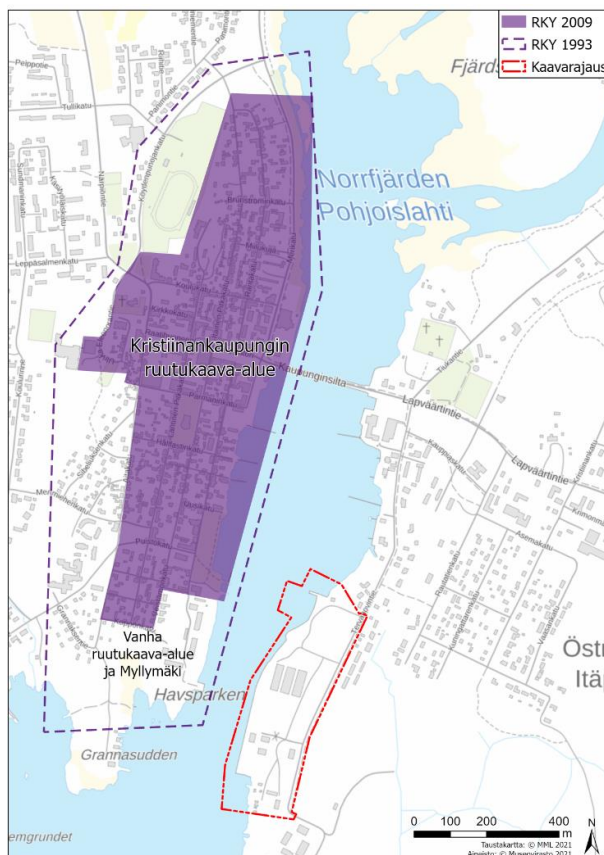
Kuva 6-1. Analyysikarttaan on kuvattu ohjeellisesti/suurpiirteisesti nykytilannetta kuvaavan MML peruskartan päälle tilannetta 1800-luvulla violetin värillä ja 1900-luvulla (alussa) magentan värillä. Purettu rakenteet on esitetty katkoviivalla. Analyysistä selviää, millä alueella Tervahovi on nykyiseen satamarakenteeseen nähden suurin piirtein sijainnut ja kuinka rantaviiva on muuttunut ja aluetta täytetty.



Kuva 6-2. Viistoilmakuva Kristiinankaupungista vuodelta 1924 © Museovirasto (lähde: Norrvik, 1999, s 14). Kuvasta on hyvin havaittavissa useat propsujen pyöreät alueet kaupunginlahdessa.

6.2 Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009)

Alueella ei sijaitse valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä. Lähin valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö on ”Kristiinankaupungin ruutukaava-alue”, joka sijaitsee kaupunginlahden länsipuolella lähimmillään noin 200m etäisyydellä suunnittelualueesta.



Kuva 6-3. Karttaan on merkitty suunnittelualueutta lähin oleva RKY-alue.

6.3 Paikallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö

Sisäsataman alueelta on tunnistettu yksi aluekokonaisuus, jota esitetään paikallisesti merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi:

- **Sataman vanha rakennuskanta:** kokonaisuuteen kuuluu tulli- ja pakkahuone sekä kaksi makasiinirakennusta. Kokonaisuudella on historiallista ja maisemallista arvoa. Kokonaisuus on historiallisesti todistusvoimainen eli kertoo sataman historiasta 1900-luvun alussa. Kokonaisuus on avoimella paikalla ja näkyy ympäristöönsä hyvin, myös kaupunginlahden länsipuolelle. Rakennuksista kerrotaan tarkemmin liitteenä 2 olevassa rakennusinventoinnissa.



Kuva 6-4. Paikallisesti merkittävä sataman vanhan rakennuskannan kokonaisuus etelästä pohjoiseen kuvattuna.



Kuva 6-5. Paikallisesti merkittävä sataman vanhan rakennuskannan kokonaisuus Tervahovintieltä kuvattuna.



Kuva 6-6. Paikallisesti merkittävä sataman vanhan rakennuskannan kokonaisuus Vastarannalta kuvattuna.



Kuva 6-7. Kuvaan on merkitty paikallisesti arvokas kokonaisuus vaaleanpunaisella rajauksella. Taustakartta © Maanmittauslaitos.

6.3.1 Suositukset

Rakennetun kulttuuriympäristönsä puolesta paikallisesti arvokkaalle sataman vanhalle rakennuskannalle suositellaan aluekohtaista merkintää, joka huomioi kokonaisuuden maisemallisia sekä historiallisia arvoja, joka liittyvät alueen avoimuuteen sekä kohteen näkyvyyteen maisemassa. Uudisrakentamisessa ja korjaustoimenpiteissä rakennusten ja alueen kulttuurihistoriallisesti arvokas luonne tulisi säilyä.

6.4 Kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennuskanta

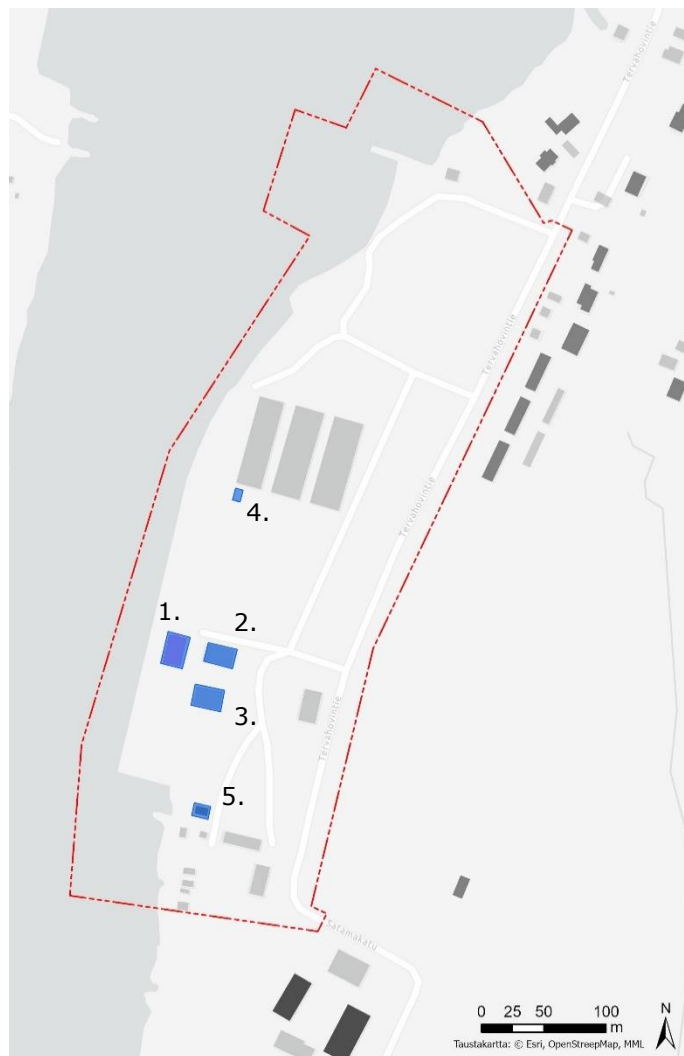
Kohteiden esittely on selvityksen **liitteenä 2** olevissa inventointikorteissa.

Yksittäiset rakennukset on arvoitettu

- rakennushistoriallisesti/taiteellisesti
- historiallisesti
- maisemallisesti arvokas

Rakennusten historialliset arvot liittyvät sataman historiaan ja kehitykseen 1900-luvulla.

Alueen kulttuurihistoriallisesti merkittävä rakennuskanta on esitetty sinisellä seuraavassa kuvassa:



INVENTOINTIKOhteet:

1. Satamakonttori ja tullitalo
2. Keltainen makasiini
3. Punainen makasiini
4. Sataman vanha käymälä
5. Luosituvan pihapiiri

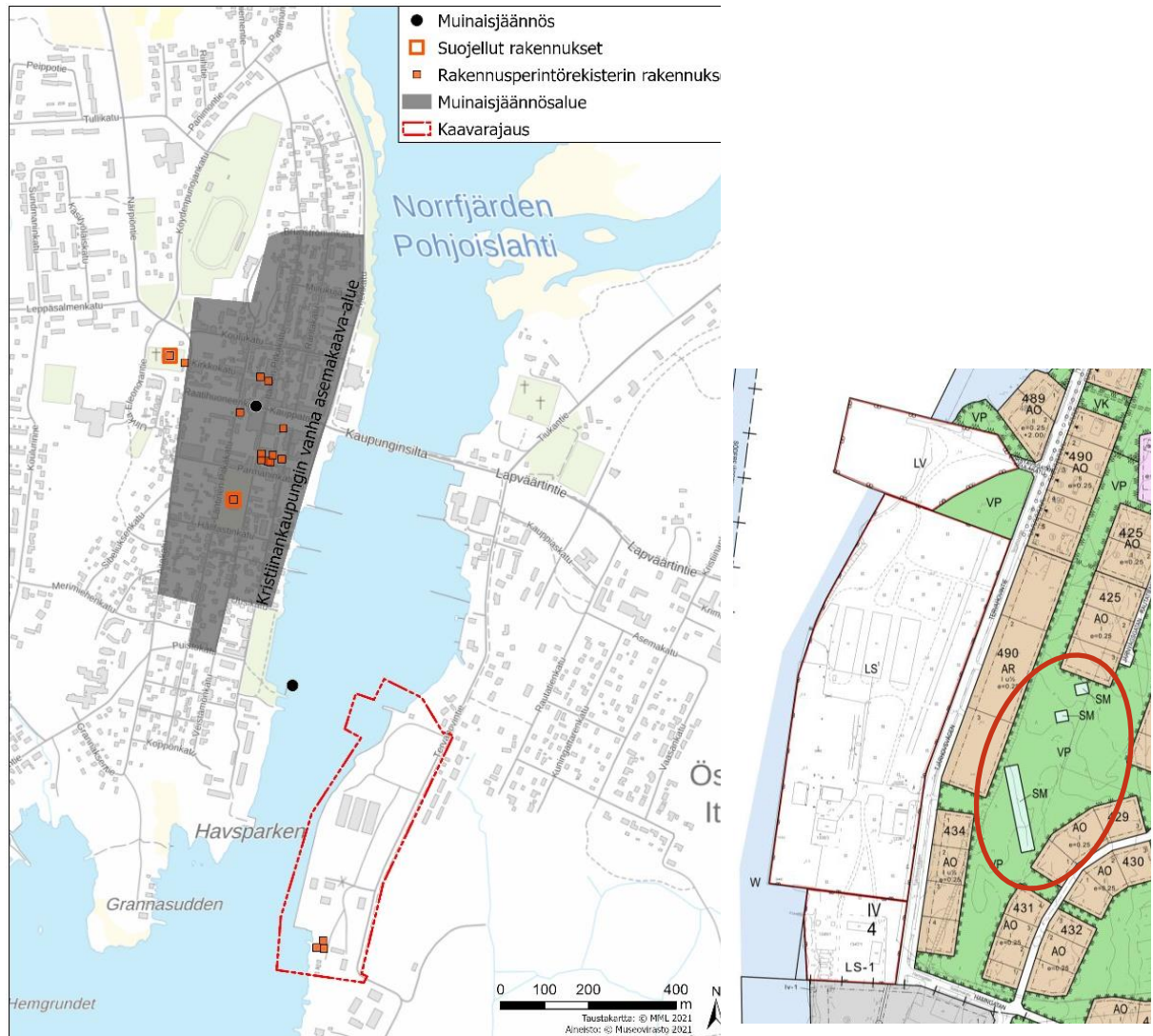
Kuva 6-8. Suunnittelualueella sijaitseva kulttuurihistoriallisesti merkittävä rakennuskanta. Numerointi viittaa rakennusinventoinnin kohdenumerointiin.

6.4.1 Suositukset

Rakennushistoriallisesti/historiallisesti/maisemallisesti merkittävä rakennuskanta suositellaan suojeltavan. Suojeltavat rakennukset on korjaus- tai muutostöiden yhteydessä korjattava niiden kulttuurihistorialliset arvot säilyttävällä ja historialliset ominaispiirteet palauttavalla tavalla. Tarkemmat rakennuskohtaiset suositukset on kirjattu inventointikortteihin.

6.5 Muinaisjäännökset

Suunnittelualueella eikä tämän välittömässä läheisyydessä sijaitse tunnettuja muinaisjäännös-kohteita. Lähin tunnettu Museoviraston muinaisjäännösrekisterin kohde on vesialueella sijaitseva historiallinen muinaisjäännös, puurunkoinen aluksen hylky, joka sijaitsee kaupunginlahden länsipuolella noin 200 m etäisyydellä suunnittelualueesta. Suunnittelualueen itäpuolella voimassa olevassa asemakaavassa (nro. 102) on esitetty kolme muinaismuistoaluetta (SM), jotka sijaitsevat noin 100 m etäisyydellä suunnittelualueen rajasta. Muinaisjäännökset liittyvät Suomen sisällissodan aikaiseen historiaan.



Kuva 6-9. Vasemmalla esitetty lähialueella sijaitsevat tunnetut muinaisjäännökset. Oikealla ajantasa-
asemakaavaotteeseen merkitty punaisella ympyröinnillä muinaismuistoalueet (SM).

7. YHTEENVETO JA PÄÄTELMÄT

Sisäsataman alue toimi satama-alueena pitkän aikakauden ja on kokenut muutoksia sataman kehityksen myötä koko historiansa aikana aina 1800-luvulta 2000-luvulle saakka. Sataman varhaisesta historiasta historiallisena todistusaineistona ovat jäljelle jääneet rakennukset noin 1800-luvun lopusta/1900-luvun alusta sekä rautatieraiteiden jäänteet. Kulttuurihistoriallisesti arvokkaalle rakennuskannalle suositellaan suojelua. Raiteiden säilyminen tai osittain säilyminen esimerkiksi nykyisen satamakokonaisuuden ympäristössä olisi suotavaa.

Alueen tärkeimmät kulttuurihistorialliset arvot liittyvät paikallisesti arvokkaaksi tunnistettuun sataman alueen vanhaan rakennuskantaan, johon kuuluu tulli- ja pakkahuone sekä kaksi makasiinirakennusta. Makasiinirakennukset saattavat olla ainoita näkyvissä olevia säilyneitä historiallisia todistusaineistoja tervahovin ajalta. Tulli- ja pakkahuoneella sekä sataman vanhalla käymälärakennuksella on harvinaisuuteen liitettäviä arvoja: Tulli- ja pakkahuoneen venäläistyylinen arkkitehtuuri liittyy Suomen autonomian aikaan ja sataman vanha käymälä on puolestaan käymälärakennukseksi poikkeuksellisen koristeellinen ja hyvin säilynyt. Luotsitupa omana kokonaisuutenaan on ikänsä puolesta arvokas (Museoviraston vuoden 2009 selvityksen mukaan rakennus on Suomen vanhin yksittäinen luotsipäivystykseen liittyvä rakennus).

Alueen maisemalliset arvot liittyvät tämän avoimuuteen sekä kulttuurihistoriallisesti arvokkaan rakennuskannan helppoon havaittavuuteen, minkä olisi toivottavaa säilyvän. Myös näkymät kaupunginlahdelle Tervahovintieltä, ainakin osittain, olisi toivottavaa säilyvän. Kokonaismaisemakuvassa poikkeavana suurena ja dominoivana elementtinä laajat 80-luvulla rakennetut varastohallit eivät sovellu alueen maisemakuvaan ja olisi toivottavaa alueen käytön muuttumisen myötä purettavan.

Alla on yhteenvetotaulukko kulttuurihistoriallisesti arvokkaan rakennuskannan arvoista ja suosituksista:

R = rakennushistoriallisesti/taiteellisesti

H = historiallinen

M = maisemallinen

Värikoodit:

Suosittellaan suojelua	
Ei suositella suojelua	

Nu m.	Kohdenimi	Kriteerit			Määrittely			Suositellaan suojeltavan/huomioitavan
		R	H	M	Yksittäinen rakennus	Pihapiiri	Autio	
1.	Satamakonttori ja tullitalo	x	x	x	x		x	Suosittellaan suojeltavan
2.	Keltainen makasiini		x	x	x		x	Suosittellaan suojeltavan
3.	Punainen makasiini		x	x	x		x	Suosittellaan suojeltavan yksittäisenä rakennuksena tai osana sataman vanhan rakennuskannan kokonaisuutta.
4.	Sataman vanha käymälä	x	x		x		x	Suosittellaan suojeltavan. Siirto mahdollista.
5.	Luotsituvan pihapiiri					x		
	Luotsitupa	x	x	x		x		Suosittellaan suojeltavan
	(1) Ulkorakennus		x	x		x		Suosittellaan huomioitavan osana aluekokonaisuutta
	(2) Rantavaja		x			x		Ei suositella

								suojeltavan
(3) Käymälä		x	x			x		Suositellaan huomioitavan osana aluekokonaisuutta
(4) Kaivo		x	x			x		Suositellaan huomioitavan osana aluekokonaisuutta

8. LÄHTEET

Kirjallisuuslähteet:

Mäkelä, A. & Petterson, L ja Åkerblom, B (1984). Kristiinankaupungin historia I. Kristiinankaupungin kaupunki.

Norrvik, Christer (1999). Purjeiden kaupunki: Kristiinankaupungin merenkulku vuoden 1809 jälkeen. Kristiinankaupungin kaupunki.

Haavisto, Olle (1999). Kristiinankaupunki – Pikkukaupunki-idylli 350-vuotta. Kristiinankaupunki.

Lupapäätös nro 37/2005/2, Länsisuomen ympäristölupavirasto

Internetlähteet:

Vanhat painetut kartat MML:

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

Paikkatietoikkuna:

<http://www.paikkatietoikkuna.fi/web/fi>

Muut lähteet:

Kristiinankaupungin rakennusvalvonta

Paikallistuntemus:

Christer Norrvik, Kristiinankaupungin merimuseo

Reijo Henttonen

Jarkko Ikkela-Koski