



# VÄYLÄ

Väyläviraston julkaisu 53/2019

## TAITEEN SIIJOITTAMINEN ASEMANSEUDUILLE -KONSEPTI

Asematarkastelut  
Helsinki – Tampere – Seinäjoki  
Kehärata  
Länsimetro  
Kansainväliset esimerkit

YHTEISKUNTA  
AITEILIJU  
OIMINTA

# TYÖHÖN OSALLISTUNEET

Arja Aalto, henkilöliikenneasiantuntija,  
Väylävirasto  
Sonja Leppänen, projektikoordinaattori,  
Yhteiskuntataiteilijatoiminta, Riihimäen  
kaupunki  
Marjukka Korhonen, projektipäällikkö,  
Yhteiskuntataiteilijatoiminta, Riihimäen  
kaupunki  
Erja Väyrynen, ts. projektipäällikkö,  
Yhteiskuntataiteilijatoiminta, Riihimäen  
kaupunki  
Inessa Taneli, projektikoordinaattori,  
Yhteiskuntataiteilijatoiminta, Riihimäen  
kaupunki  
Pirjo Huvila, VR:n arkkitehti, eläkkeellä 11/2017  
Raportin loppuunsaattamisesta  
Väylävirastossa on vastannut Päivi Kokkonen.

Lisäksi asematarkasteluihin ovat osallistuneet  
**Riihimäen kaupungilta:**  
Nina Matkala, kaavasuunnittelija  
Helena Lindstén, johtava intendentti, Riihimäen  
museot  
Aili Tuppurainen, vt. katupäällikkö  
Katja Vuorinen-Parm, intendentti, Riihimäen  
taidemuseo

## **Keravan kaupungilta:**

Arja Elovirta, museonjohtaja, Keravan  
taidemuseo Sinkka  
Helena Kinnunen, museoamanuessi, Keravan  
taidemuseo Sinkka  
Jouni Väänänen, katutaideprojektipäällikkö  
Jari Sillfors, liikennesuunnittelija  
Jari Jormalainen, viheralueiden suunnittelija  
Inari Virkkala, kaupunkikehitysjohtaja

## **Järvenpään kaupungilta:**

Kalle Jämsen, kulttuurijohtaja  
Kaarina Laine, kaupunkitekniikan johtaja  
Hanna Nikander, museopalveluiden päällikkö

## **Akaan kaupungilta:**

Milla Huovinen, kulttuurikoordinaattori,  
nuorisotyöntekijä  
Jyri Sarkkinen, kaupunkikehitysjohtaja  
Jari Jokinen, elinkeinopäällikkö  
Jaana Suorsa, TaideAkaa ry  
Sinikka Soljamo, Akaa-Seura ry  
Merja Lindroos, Yhdistysverkosto  
Sanna-Mari Inomaa, Yhdistysverkosto

Tekstit: yhteiskuntataiteilija Marjukka  
Korhonen, projektikoordinaattori Sonja  
Leppänen ja ts. projektipäällikkö Erja Väyrynen

Valokuvat ellei toisin ole mainittu:  
Väyläviraston Esteettömyystietokanta, lisenssi  
CC 4.0 BY.  
Kannen kuva: Tuula Närhinen: Animaatio-  
teos (2015) Leinelän juna-asetalla. Kuva:  
Väyläviraston Esteettömyystietokanta, lisenssi  
CC 4.0 BY.  
Kartat: Väylävirasto

Yhteiskuntataiteilijahankkeen päärahoittaja  
vuosina 2015-2018 oli opetus- ja kulttuuri-  
ministeriö. Hankkeen isäntänä toimii Riihimäen  
kaupunki.

Helsingissä joulukuussa 2019

Väylävirasto

# SISÄLTÖ

<b>Esipuhe</b>	<b>4</b>
<b>1. Johdanto</b>	<b>5</b>
<b>2. Rautateiden historiaa Suomessa</b>	<b>6</b>
2.1. Rautatieläiskulttuuri	7
<b>3. Yhteiskuntataiteilijatoiminta</b>	<b>9</b>
3.1. Toimintamalli	9
3.2. Yhteiskuntataiteilijan asiantuntijatyö	10
<b>4. Tarkastelualue</b>	<b>11</b>
<b>5. Kohteet</b>	<b>12</b>
5.1. Helsinki-Seinäjoki	13
5.2. Kehärata	45
<b>6. Länsimetro</b>	<b>76</b>
<b>7. Kansainväliset esimerkit</b>	<b>87</b>
<b>8. Taideteosten sijoittaminen asemille</b>	<b>95</b>
8.1 Taideteosten toteutusprosessi	96
8.2 Taiteilijavalinnat	97
8.3 Suunnitelmien yhteensovittaminen	97
8.4 Taideteosten ylläpito, huolto ja kunnostus	97
8.5 Vuorovaikutus	97
8.6. Tiedottaminen ja viestintä	97
8.7 Opastus ja teoskyltit	99
<b>9. Julkisen taiteen asiantuntijat</b>	<b>100</b>
9.1 Taiteen rahoitus	101
<b>10. Huomioita</b>	<b>102</b>
<b>11. Jatkotyökohteita</b>	<b>104</b>
<b>12. Verkkolinkkejä</b>	<b>106</b>

Väyläviraston julkaisuja 53/2019

Verkkojulkaisu pdf ([www.vayla.fi](http://www.vayla.fi))

ISSN 2490-0745

ISBN 978-952-317-742-0

# ESIPUHE

**Y**hteiskuntataiteilijahanke on opetus- ja kulttuuriministeriön ja siihen osallistuvien tahojen rahoittama kolmivuotinen pilottihanke, joka käynnistyi syksyllä 2015. Sen päämääränä on luoda mm. kuntiin rakenteita ja pysyviä toimintoja, joiden avulla taideteoksia voidaan tuottaa kaikille avoimiin julkisiin tiloihin, kuten aukioille, puistoihin ja asemanseuduille. Taide lisää julkisen tilan arvostusta ja viihtyisyyttä.

Väyläviraston (ent. Liikennevirasto) tavoitteena on yhteiskuntataiteilijahankkeen avulla saada käsitys taiteen roolista Helsinki – Tampere – Seinäjoki -rataosan asemilla kartoittamalla olevat taideteokset sekä tältä pohjalta erilaiset mahdollisuudet toteuttaa ja sijoittaa taidetta asemille elävöittämään ja luomaan viihtyisyyttä. Väylävirastolta puuttuu kattava ja ajantasainen luettelo taideteoksista osana

asemaympäristöä. Hankkeessa on tarkoitus laatia lähtöaineistojen pohjalta rautateiden henkilöliikennepaikkojen taidekonsepti, jotta taide voitaisiin ottaa osaksi asemaympäristöjä ja osaksi kehittämisprojekteja. Luontevia paikkoja taiteelle ovat mm. alikulkujen seinäpinnat, asema-aukiot sekä katokset ja penkit.

Väylän rooli on mahdollistaa taideteosten vieminen asemanseuduille, mutta on huomioitava, että pääsääntöisesti vain laiturialueet ja laitureiden alittavat tunnelit ovat Väylän omistuksessa. Kunkin aseman omistussuhteet on tarkistettava tapauskohtaisesti. Myös ympäristötaide, arkkitehtoniset rakenteet ja valon ja värien käyttö luovat miellyttävää asemamiljöötä. Taiteen rooli asemilla on luoda viihtyisyyttä ja miellyttävää ympäristöä haittaamatta matkustajien esteetöntä liikunnista laiturialueilla ja aseman ympäristössä.

Taideteosten suunnittelussa on otettava huomioon mm. vaikutus liikenneturvallisuuden sekä teosten huolto ja kunnossapito. Suunnittelun yhteensovittamisessa täytyy varmistaa, että teos ei aiheuta valaistuksellaan tai muulla syyllä vaaraa tai hankaloita tilan käyttötarkoitusta. Vihersuunnittelun ja maisemoinnin avulla vaikutetaan radanvarren ja asemanseudun ympäristöön.

Riihimäen kaupunki on isännöinyt Yhteiskuntataiteilijahanketta vuodesta 2015. Yhteistyöhön vuosina 2017 – 2019 ovat osallistuneet yhteiskuntataiteilija, KuM Marjukka Korhonen, projektikoordinaattori, FM Sonja Leppänen ja ts. projektipäällikkö, FM Erja Väyrynen. Väyläviraston vastuuhenkilönä on ollut henkilöliikenneasiantuntija, FM Arja Aalto.

# 1. JOHDANTO

**R**autatieasemat ilmentävät mahdollisuutta liikkua paikasta toiseen. Ne symboloivat vapautta ja tasa-arvoa ja kertovat kaikkien matkalaisten yhtäläisistä mahdollisuuksista kulkea raiteita pitkin paikasta toiseen. Rautateiden arkkitehtuuri, asemille sijoitetut julkiset taide-teokset ja asemien esiintyminen kirjallisuudessa, musiikissa sekä elokuvissa ovat oleellinen osa suomalaista kulttuurihistoriaa.

Riihimäen kaupunki on toiminut isäntänä vuodesta 2015 Yhteiskuntataiteilijahankkeelle. Hanke on tehnyt yhteistyötä Suomen kasvukäytäväverkoston kanssa. Kasvukäytävällä tarkoitetaan yhteysväliä Helsinki-Hämeenlinna-Tampere-Seinäjoki. Yhteiskuntataiteilijatoiminnan päämääränä on ollut yhdistää taide osaksi kasvukäytäväalueen kuntien kaavoitus- ja rakennushankkeita. Yhteiskuntataiteilija on toiminut hankkeissa sekä yhdistävänä, luovana tekijänä että tavoitteellista kuntayhteistyötä edistävänä koordinoijana.

Liikennevirasto (nyk. Väylävirasto) ja Yhteiskuntataiteilijatoiminta sopivat kesällä 2017 yhteistyöstä tavoitteena edesauttaa taide-teosten toteuttamista kasvukäytäväalueen liikenneväylien solmukohtiin. Liikenneviraston Yhteiskuntataiteilijatoiminnalta tilaamassa projektissa perehdyttiin rataosan Helsinki-Seinäjoki henkilöliikennepaikkoihin taiteen ja kulttuurin näkökulmasta ja ideoitiin taiteen esittämistapoja erityyppisille asemille.

Projektissa laadittiin konsepti taiteen mahdollisuuksista asema-alueilla. Konseptissa avataan näkökulmia siihen, mitä taide voi tarjota asema-alueiden elävöittämiselle, mitä taide edustaa matkustajille ja asemanseudulla liikkujille sekä siihen, miten eri asemat voivat erottua toisistaan paitsi rakennusarkkitehtuurin niin myös taiteteosten kautta ja palvelu joukkoliikenteen houkuttelevuutta, matkailua ja matkustajien orientoitumista.

**Kasvukäytäväalueella Helsinki – Seinäjoki välillä liikkuu selvitysten mukaan yli 300 000 henkilöä päivittäin kuntarajojen yli. Työ- ja koulumatkat sekä asiointimatkat julkisiin ja kaupallisiin palveluihin yli kuntarajojen ovat lisääntyneet alueella runsaasti 2000-luvun aikana. Kasvukäytäväalueella sijaitsee merkittävä osa Suomen kulttuuripalveluista, ja myös niiden kävijämäärät ovat viime vuosina olleet selkeässä kasvussa. Kulttuurimatkailu lisää liikkumista.**

## 2. RAUTATEIDEN HISTORIAA SUOMESSA

**R**autateillä on ollut tärkeä asema Suomen modernisaatiossa. Rautatiet ovat edistäneet mm. maan asuttamista, teollistumista, postilaitosta, kirjakauppaa, sähkösanomien vaihtoa ja matkustajaliikennettä.

Pääosa Suomen rataverkosta, yli 3800 kilometriä, valmistui Venäjän vallan aikana. Ensimmäinen rataosuus Helsingin ja Hämeenlinnan välille avattiin vuonna 1862. Aluksi liikennepaikkoja perustettiin pääasiassa kaupunkiin, kauppaloihin sekä muihin keskuksiin. Ensimmäiset asemarakennukset suunnitteli Hämeen läänin arkkitehti Carl Albert Edelfelt, jonka suunnittelemat asemat ovat edelleen jäljellä Tikkurilassa, Järvenpäässä, Hyvinkäällä ja Turengissa. Tyylillisen murroskauden aikaan rakennetuissa asemissa on nähtävissä mm. sveitsiläis- ja huvilatyyliä sekä uusrenessanssia.

Asemilla odotettiin junaa, ostettiin lippuja, ruokailtiin asemaravintolassa ja toisinaan yövyttiin rautatiehotelleissa aseman tuntumassa. Virkamiehille kuten asemapäällikölle, junanlähettäjälle, konduktöörille ja lipunmyyjälle sekä toiminnoille kuten asemaravintolalle henkilökuntineen, löytötavaroille, lennättimelle, postille jne. tarvittiin omat tilansa. Aluksi tapana oli rakentaa asemarakennuksen ensimmäiseen kerrokseen asemapalvelut ja toiseen kerrokseen virkailijoiden asuntoja.

Suomen ensimmäiset puiset asemarakennukset rakennettiin lähes kaikki tyyppipiirustuksilla ja vain suurimmat asemat suunniteltiin yksilöllisesti. Arkkitehti Knut Nylander laati asemien tyyppipiirustukset, joita käytettiin ensimmäisen kerran Pietarin radan asemien suunnittelussa. Asemat oli jaettu viiteen luokkaan liikennepaikan vilkkauden ja matkustajamäärien perusteella. Helsinki, Viipuri, Pietari, Turku ja Tampere olivat I - luokan asemia ja II - luokkaan kuuluivat esim. Vaasa, Oulu, Kuopio ja Kotka. Väliasemat ja pienimmät kaupungit saivat III- IV- tai V-luokan tyyppin aseman.

Kun vuonna 1892 rautateille palkattiin päätoiminen arkkitehti Bruno F. Granholm, tyyppipiirustusten käytöstä luovuttiin. Tällöin myös asemien tyyli muuttui kansallisromanttisemmaksi, esikuvanaan mm. karjalainen puurakentaminen. Suurimpiin kaupunkeihin rakennettuja puisia asemarakennuksia jouduttiin 1900-luvun kuluessa laajentamaan useita kertoja, ja Granholm suunnitteli näitä laajennuksia. 1900-luvun alkuvuosikymmeninä asemien tyyli muuttuivat jugendista kohti klassismia ja yksinkertaista koristeettomuutta. Tampereelle vuonna 1936 valmistunut uusi asemarakennus edusti tyyllisesti jo funktionalismia. Arkkitehtipiirustuksia Suomen rautatieasemista on arkistoitu Kansallisarkistoon, Helsingissä.

1930-luvun lopulla rataverkon pituus nousi yli 5700 kilometriin. Rakentamista ohjasi paitsi talous, myös maanpuolustusnäkökulma varsinkin Karjalan kannaksella ja Laatokan pohjoispuolella. Syrjäseuduista Karjala, Kainuu ja Lappi saatiin rautateiden avulla kytkettyä maan keskusalueiden yhteyteen. Valtakunnan rataverkko saatiin ennen sotavuosia pääosin valmiiksi. Rautatiet edistivät Suomen kaupungistumista ja mahdollistivat ympärivuotisen liikenteen ja kuljetukset. Samalla postinkuljetus, tiedonvälitys ja kulttuuri edistyivät. Vientituotteiden rautatiekuljetukset satamiin muodostuivat ratkaisevan tärkeiksi Suomen taloudelliselle kasvulle, ja myös vastakkaiseen suuntaan syrjäseuduille oli mahdollista kuljettaa tarvittavia työkoneita ja laitteita. Toisaalta 1930-luvulta lähtien rautatieliikenteen kilpailijaksi nousi kasvava linja- ja henkilöautoliikenne.

Toisen maailmansodan jälkeen uusia asemia rakennettiin lähinnä sodassa tuhoutuneiden tilalle. Sodan aikana tuhoutui satoja asemarakennuksia, jotka varsinkin Pohjois-Suomessa piti nopeasti rakentaa uudelleen. Vain Rovaniemelle ja Kemijärvelle rakennettiin kiviasemat. Muut asemat korvattiin puurakennuksilla. Kaikkiaan 200 rautatierakennusta rakennettiin uudelleen. Tämän jälkeen rakennettiin asemia palvelemaan myös muuta joukkoliikennettä.

Kouvolan vuonna 1960 valmistunut keskusliikenneasema rakennettiin sekä juna- että linja-autoasemaksi, ja siihen tuli myös postin tiloja. 1970-luvulla toteutettiin vielä Seinäjoen, Imatran ja Varkauden keskusliikenneasemat. Tämän jälkeen on rakennettu vain muutamia uusia asemia kuten Pasila vuonna 1990 ja Kolari vuonna 1997. Keskusliikenneasemia ovat seuranneet 2000-luvulla matkakeskukset. Ensimmäinen tämän mallin mukainen uudisrakennus tehtiin Jyväskylään entisen asema-alueen viereen.

1950-1960 luvuille tullessa alettiin lakkauttaa tarpeettomia liikennepaikkoja. Paljon käytöstä poistettuja rautatieasemia on myös siirtynyt Senaatti-kiinteistöille tai yksityisomistukseen, myös suojeltuja asemarakennuksia.

Yli 80 asema-aluetta ja yli 800 rautatierakennusta on suojeltu valtakunnallisella suojelusopimuksella ja monia asemia on suojeltu paikallisesti asemakaavalla.

Vuonna 1995 perustettiin Ratahallintokeskus, kun Valtionrautatie-liikelaitos (VR) yhtiöitettiin. Tällöin asemien omistuksesta RHK:n ja VR:n kesken sovittiin siten, että suurimmat asemat jäivät VR:n omistukseen,

Vuonna 1998 allekirjoitetun valtakunnallisia rautatieasema-alueita koskevan menettelytapasopimuksen (Rautatiesopimuksen) osapuolina olivat ympäristöministeriö, Museovirasto, Ratahallintokeskus, VR-yhtymä Oy, Valtion kiinteistölaitos (nykyinen Senaatti-kiinteistöt) ja

Metsäntutkimuslaitos. Tavoitteena on ollut koota eri aikakausia ja niiden rakennuskulttuuria edustava valtakunnallinen valikoima asema-alueita, joissa on läsnä rautatien liikennehistorian, toiminnan ja arkkitehtuurin (mukaan lukien puistokulttuurin) koko kirjo. Tyypipiirustuksista huolimatta tyypillisuus ei kuitenkaan ole asema-alueille visuaalisesti määräävintä, sillä paikalliset olosuhteet ja alueen kasvu ovat muokanneet yleisilmettä. Jokainen alue on yksilöllinen oma kokonaisuutensa.

Kohteiden suojelun määrittely ratkaistaan siinä yhteydessä, kun alueen tai sen rakennusten kehittämisen ja käytön suunnitteleminen tai luovuttaminen on ajankohtaista. Käytännössä Rautatiesopimuksella suojellut kohteet otetaan mukaan suojelukohteina, kun asemakaavaa uusitaan.

Rautatieliikennepaikat ovat merkittäviä kulttuurihistoriallisia ympäristöjä, joihin sisältyy asemarakennusten lisäksi myös mm. veturitallit, konepajat, varikot, tavara-asemat, sillat ja muut rakennelmat. Senaatti-kiinteistöt on valtion rakennetun kiinteistöomaisuuden päähaltija.

Senaatin asema-alueet Oy, uusi kiinteistökehitysyritys, aloitti toimintansa 1.1.2019. Yhtiö huolehtii eri puolilla Suomea sijaitsevien 22 rautatieaseman-alueen kehittämisestä yhteistyössä kaupunkien ja kuntien kanssa. Kasvukäytäväalueella sijaitsevat Seinäjoki, Riihimäki, Järvenpää, Tuusula ja Malmi.

## 2.1. Rautatieläiskulttuuri

Rautatieläiset ilmaantuivat 1800-luvun jälkipuolen Suomeen uutena ammattiryhmänä. 1800-luvun jälkipuoliskolta 1900-luvun viimeisiin vuosikymmeniin rautatieliikenne muodosti "yhteiskunnan selkärangan" ja rautatieläiset olivat arvostettu ammattiryhmä. Rautatieläisten ammatilliset järjestöt muodostivat eräänlaisen sillan työelämästä vapaa-aikaan ja ay-toimintaan liittyvät kokoontumiset tapahtuivat vapaa-aikana.

Rautatieläisillä oli 1900-luvun alkupuolella monipuolista kulttuuri-toimintaa, mm. teatteria, taidekerhoja ja rautatieläisten soittokuntia. Rautatieläisten harrastustoimintaa varten rakennettiin seurataloja asemien läheisyyteen. Esimerkiksi Tampereella vuonna 1907 valmistuneessa rautatieläisten seuratalo Morkussa toimi rautatieläisten kirjastoyhdistys, urheiluseura, soittokunta sekä mies- ja sekakuoro. Lisäksi järjestettiin juhlia, konsertteja ja tansseja. Seinäjoella vuonna 1909 valmistunut rautatieläisten talo toimi kulttuuritapahtumien monitoimitilana sekä kirjastona. Nykyisin rakennuksessa toimii hotelli-ravintola Alma.

Suomen itsenäisyyden alkuvuosina 1920- ja 1930-luvuilla rautatieläisten yhteisöllisyyttä vaikeuttivat kansalaissodan muistot ja yhteiskunnan poliittiset ristiriidat. Sotavuosien jälkeen puolestaan yhteisöllisyys vahvistui ja oli voimak-

kaimmillaan 1950-1970-luvuilla. Aikakaudelle ominaista oli yhtenäiskulttuuri, yhteiskunnallinen osallistuminen ja kehitysoptimismi. 1980-luvulle saakka rautatieläisten yhteisöllisyyttä ylläpiti työn lisäksi myös työn ulkopuolinen toiminta.

Valtionrautatiet järjesti alusta lähtien vuokra-asuntoja vakinaiselle henkilökunnalleen, mm. Helsinkiin, Tampereelle ja Pietariin rakennettiin suuria kivisiä asuntokasarmeja ja pienemmille rautatiepaikkakunnille puutaloja. Rautatieläisten omakotialueita muodostui jo 1920-luvulla mm. Tampereelle ja Viipuriin. Sodanjäkeistä asuntorakentamista vauhditti valtiollisen Asuntorakennustuotannon valtuuskunnan (ARAVA) perustaminen 1949.

*Lähteet:*

*Herranen, Timo, 2015: Rautatieläiskulttuuri eilispäivän Suomessa, Mediapinta, Tampere*  
*Iltnan Jussi, 2009: Radan varrella - Suomen rautatieliikennepaikat, Karttakeskus, Helsinki*



Rautatieläisiä 1900-luvun alussa Viialan asemalla (kuva: V. Nurminen)



Vanha Viialan asema (kuva: Viiala-Seuran arkisto, vuosiluku tuntematon)



Vuonna 1876 avattu Knut Nylanderin suunnittelema Tampereen vanha asemarakennus oli tyyppipiirustukseltaan I-luokan asema Helsingin, Viipurin, Pietarin ja Turun tapaan. (kuva: Atelier Laurent/Suomen rautatiemuseo)



# 3. YHTEISKUNTATAITEILIJATOIMINTA

## 3.1. Toimintamalli

Yhteiskuntataiteilijatoiminta on Riihimäen kaupungin hallinnoima pilottihanke, jossa yhteistyössä Suomen kasvukäytäväalueen kuntien kanssa on luotu toimintamallia kunta-rajat ylittävälle yhteiskuntataiteilijan toiminnalle vuodesta 2015 alkaen.

Julkisen taiteen osajana yhteiskuntataiteilija on mahdollistanut ainutlaatuisia näkökulmia ja uusia ratkaisuja kaupunkien kehittämisessä sekä etsinyt uusia toimintatapoja kuntien ja organisaatioiden kulttuuriyhteistyöhön. Toiminnassa on kehitetty mallia, jossa julkisen taiteen asiantuntijuutta jaetaan kunta- ja maakuntarajat ylittävänä toimintana yhteisen asiantuntijan avulla. Mallin tavoitteena on jalkauttaa julkisen taiteen asiantuntijatyötä edistämällä kuntien julkisen taiteen toteutusta osana rakentamishankkeita sekä parantamalla jo olemassa olevan julkisen taiteen saavutettavuutta.

Julkiseen taiteeseen liittyvällä yhteistyöllä on myös pyritty vahvistamaan Suomen kasvukäytäväalueen visuaalista ilmettä ja identiteettiä liikenteen solmukohtissa, erityisesti aluetta halkovalla junaradalla. Tavoitteena on ollut vetovoimaisen asuin- ja liikkumisympäristön kehittäminen. Kasvukäytävän kehittämisen

ydinkysymyksiä ovat E12:n ja pääradan infra-investoinnit sekä niihin liittyvät liikenteelliset solmukohtat, mm. asemanseutujen kehittäminen. Taideteokset voivat muodostaa teosketjun, jolla on itseisarvonsa lisäksi arvoa myös matkailua edistävänä vetovoimatekijänä. Pitkällä tähtäimellä Yhteiskuntataiteilijatoiminta luokin työmahdollisuuksia alueella toimiville taiteilijoille, suunnittelijoille ja rakentajille.

Yhteiskuntataiteilijatoimintaa rahoitettiin opetus- ja kulttuuriministeriön tuella vuosina 2015-2018. Ministeriön rahoitus kattoi 75% toimintakuluista. Kukin hankkeen yhteistyökunta osallistui hankkeen omaan rahoitusosuuteen 50% rahallisella ja 50% vastikkeellisella osuudella. Yhteiskuntataiteilijatoimintaan osallistui Akaan kaupunki, Hämeenlinnan kaupunki, Hämeenlinnan Etelänranta Oy, Kangasalan kunta, Liikennevirasto, Pälkäneen kunta, Riihimäen kaupunki, Sipoon kunta ja Vesilahden kunta.

Yhteiskuntataiteilijana toimi kuvanveistäjä, KuM Marjukka Korhonen ja projektikoordinaattorina FM Sonja Leppänen. Riihimäen kaupunki jatkaa Yhteiskuntataiteilijatoimintaa vuosien 2018-2020 aikana Taide käyttöön -Ratkaisumalleja taiteen yhdistämiseksi rakentamiseen ESR- hankkeen osatoteuttajana.

### 3.2. Yhteiskuntataiteilijan asiantuntijatyö

Yhteiskuntataiteilija toimii julkisen taiteen asiantuntijana kartuttamalla ja jakamalla tietoa sekä kehittämällä kuntien ja kaupunkien kanssa toiminta- ja rahoitusmalleja taiteen toteuttamiseksi rakennettuun ympäristöön. Yhteiskuntataiteilija tutkii ja kehittää nykytaiteen ja julkisten tilojen kohtaamisen yhteyksiä. Toiminnan päämääränä on luoda pysyviä rakenteita ja toimintoja, joiden avulla taide tuodaan julkisiin tiloihin myös jatkossa. Päämääränä on kaikkien saavutettavissa oleva taide sekä avoimet ja vuorovaikutteiset prosessit.

Rajatulla alueella toimiva taiteen asiantuntija on palkattu yhden kunnan työntekijäksi. Kunta myy sopimuksella asiantuntijan palveluksia alueen muille kunnille. Kunnat ostavat tarvitsemaansa julkisen taiteen asiantuntijatyötä käynnissä oleviin hankkeisiin. Asiantuntemuksen hankinta on tällä mallilla edullista ja mahdollistaa myös pienten palve-

luiden hankinnan ilman vaativaa byrokratiaa. Yhteiskuntataiteilijatoiminta asiantuntijoihin poistaa myös kynnyksestä käynnistää julkisen taiteen prosesseja.

Yhteiskuntataiteilijan tarjoama asiantuntijatyö on ollut taiteen suunnitelmien ja rahoitusmallien laatimista sekä taideteosten toteutusprosessien yhdistämistä osaksi kaavoitusta ja rakentamista. Taidehankkeissa on kehitetty kuntien palvelu-alojen välistä moniammatillista yhteistyötä. Valtion ja kuntien välistä yhteistyötä on edistetty liikennealueiden kehittämisessä, taiteen sijoittamisen näkökulmasta. Käynnistyneissä taidehankkeissa on panostettu tiedotukseen, jolloin on mahdollistettu eri toimijoiden välinen sujuva yhteistyö sekä asukkaiden ja julkisen tilan käyttäjien osallistuminen prosesseihin. Paras tulos taidehankkeiden toteutuksissa on saatu, kun kaikki suunnittelu- ja rakennushankkeeseen osallistuvat päättävät ja toteuttavat tahot organisaatiotaustasta riippumatta ovat olleet tietoisia työn etenemisestä ja osallistuneet kiinteästi prosessiin.

## 4. TARKASTELUALUE

Liikenneviraston ja Yhteiskuntataiteilija-toiminnan laatiman konseptin tarkastelualueena ovat asemanseudut ja henkilöliikennepaikat Suomen kasvukäytävällä Helsinki–Hämeenlinna–Tampere –Seinäjoki välillä. Alue on rajattu Yhteiskuntataiteilija-toiminnan työskentelyalueelle. Mukaan on otettu myös Helsingin ja Espoon yhdistävän Länsimetron asemat: metrolinja asemineen on uusin ja merkittävin raideliikennekohde maassamme. Vaikka metron asemat ovat maan alla, toimivat sen asemat esimerkkeinä siitä, miten maassamme on viimeksi ratkaisu vilkkaan raideliikenteen asemien toiminnallisuus, esteettömyys ja saavutettavuus sekä ennen kaikkea visuaalisuus, tunnistettavuus ja taide.

Rautatiet jakavat taajama-alueita, jolloin asukkaiden liikkuminen rautatien eri puolille jäävien asuinalueiden välillä on tärkeä näkökulma asemanseutuja kehitettäessä. Tiedossa on, että isot liikenteelliset alueet, kuten moottoritiet, vilkkaasti liikennöidyt pääväylät ja junanraiteet muodostavat helposti paitsi fyysisiä esteitä liikkumiselle myös 'henkisen epätilan'.

Vilkasliikenteiset asemat muuttuvat herkästi myös epätiloiksi silloin, kun niiltä poistuvat palvelut. Tai asemien arkkitehtuurin pelkistetty tehokkuus muuttaa ne keskenään samankaltaisiksi ja visuaalisesti monotonisiksi. Taide tarjoaa mahdollisuuksia lisätä sekä paikan että turvallisuuden ja tunnistettavuuden tuntua. Hyvä esimerkki aseman muuttumisesta taiteen keinoin 'epäpaikasta' positiiviseksi ja omaleimaiseksi on Vantaan Myyrmäen asema.

Asematarkastelussa on dokumentoitu kasvukäytäväalueen rautatieasemia ja seisakkeita sekä pääkaupunkiseudun juna- ja metroasemia taiteen näkökulmasta, mietitty taiteen sijoittamista asemanseuduille sekä tarkasteltu minkälaisia kulttuuripalveluita ja taideteoksia on jo olemassa asemaympäristöissä. Lisäksi tapaamisissa on keskusteltu kuntien kaavoitus- ja rakennushankkeista, taidesuunnitelmista sekä jo käynnissä olevista taidehankkeista asemanseuduilla tai niiden lähiympäristössä. Asematapaamisia on järjestetty vuosina 2017-2018 Riihimäellä, Keravalla, Järvenpäässä ja Toijalassa.

## 5. KOHTEET

Pääkaupunkiseudun ja kasvukäytäväalueen asemaympäristöistä löytyy monipuolista julkista taidetta mm. asemien sisätiloista, seinäpinnoista, alikulkutunneleista, radan ylittävistä silloista ja asemarakennusten ympäristöstä. Taidetta on toteutettu asemaympäristöön esimerkiksi veistoksina, muraaleina, graffiti-taiteena, installaatioina, ääni- ja valotaiteena. Kävelymatkan päässä asemista sijaitsee usein kulttuurilaitoksia tai merkittäviä kulttuurihistoriallisia miljöitä. Tästä esimerkkejä ovat mm. Järvenpää, Kerava, Toijala, Riihimäki ja Seinäjoki.

Asematarkasteluissa kiinnitettiin huomiota siihen, että asemilla on useita taideteoksia, mutta näiden tietoja ei ole koottu yhteen tai niiden rooliin ja merkitykseen osana asemaympäristöä ei ole kiinnitetty tarpeeksi huomiota.

Asemaympäristössä taideteoksia sijaitsee sekä rautatieasemien sisätiloissa että asemaympäristöissä laajemmin, jolloin niiden omistajuus ja vastuualueet ovat pirstaloituneet valtion toimijoiden kuten Väyläviraston, Senaattikiinteistöjen, kuntien, VR Group:n, yritysten ja muiden asianosaisten kesken.

Kattava ja ajantasaista luetteloa taideteoksista osana asemaympäristöä ei ole laadittu. Osasyynä tähän voi olla Valtionrautateiden muutos osakeyhtiöksi ja jakautuminen eri organisaatioiksi. Nykyinen VR Group määrittellään liikennöitsijäksi tai rautatieyritykseksi, kun taas Väylävirasto on rataverkon haltija ja vastaa sen kunnossapidosta ja kehittämisestä. VR-Yhtymä omistaa myös asemia, rakennuksia ja maa-alueita.

## 5.1. Helsinki-Seinäjoki

### Helsingin päärautatieasema

Avattu: 1862

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:

Nykytaiteen museo Kiasma 350 m

Keskustakirjasto Oodi 450 m

Musiikkitalo 600 m

Kansallismuseo 700 m

Luonnontieteellinen keskusmuseo Luomus 1 km

Ateneumin taidemuseo 170 m

Taidemuseo Amos Rex 300 m

Taidemuseo HAM 800 m

Suomen Kansallisteatteri 200 m

Finlandia-talo 900 m

Suomen kansallisooppera 1,6 km

Helsingin yliopiston pääkirjasto Kaisa-talo 600m

Helsingin ensimmäisen rautatieasemarakennuksen suunnitteli Carl Albert Edelfelt ja se avattiin liikenteelle vuonna 1862. Nykyisen asemarakennuksen on suunnitellut Eliel Saarinen. Rakentaminen aloitettiin 1905. Aseman vihkiäisiä vietettiin vuonna 1919.

Pääsisäänkäyntiä vartioivat Lyhdynkantajat, tekijänä kuvanveistäjä Emil Wikström. Lyhdynkantajilla on myös "pikkuveljet" aseman ulkoseinässä. Keisarillisen odotussalin ulkopuolella olevat pienet mieshahmot on tietävästi tehnyt norjalainen kuvanveistäjä Hans Uthuslien. Muut yksittäiset koristeveistokset ovat Saarisen suunnitteleamia. Alkuperäiset maapallovalaisimet valmisti Taidetakomo Koru. Samaa teemaa tois-

taa aseman kellotorni, jonka kruunaa aseman ja rautateiden kansainvälisyyttä julistava neljän siipipyörän kannatteleva maapallo. Nykyinen katos raiteiden päälle rakennettiin vuonna 2001. Suunnittelukilpailun voittaneen lasi- ja teräsrakenteisen mallin nimi on "Takila". Sen on suunnitellut arkkitehti Esa Piironen.

Helsingin rautatieaseman ravintolassa on Kolin maisemaa esittävä öljymaalaukankaalle, 1911 (Eero Järnefelt, avustajinaan A.W. Finch ja Ilmari Aalto).

Helsingin rautatieasemalta Tampere-taloon ulottuu Kimmo Kaivannon tilataideteos Sininen suora, Tampereelle teos valmistui 1990.

Tulevaisuudessa aseman yhteyteen Hallintorakennus-osaan suunnitellaan ja rakennetaan hotelli.



#### Ideoita ja huomioita asemaympäristön taiteesta

- Taideteoksen toteuttaminen Rautatieaseman ratapihan alle toteutettavaan kevyenliikenteen alikulkutunneliin.





Helsingin päärautatieasema kaupungin keskustassa. Kuva: Arja Aalto



Ovet laiturialueelle asemahallista.

## Pasilan rautatieasema

Avattu: 1891

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:

Pasilan kirjasto 270 m

Linnanmäki 1,3 km

Hartwall Arena 900 m

Messukeskus 400 m

Pasilan ensimmäinen rautatieasema avattiin vuonna 1891. Asemarakennus oli Bruno Granholmin suunnittelema. Vuosina 1923–25 Pasilan ratapihaa uusittiin ja vuonna 1924 otettiin käyttöön asemarakennus, joka oli Karjalasta siirretty vanha Vammeljoen asemarakennus. Rakennus poistettiin käytöstä 1982 ja siirrettiin Itä-Pasilaan, jossa se nykyisin tunnetaan Rauhanasemana.

Ensimmäisen radan päällä sijaitsevan asemarakennuksen Pasilaan suunnitteli arkkitehti-toimisto Castrén-Jauhiainen-Nuuttila ja se valmistui 24.9.1990.

Vuonna 2017 asemalaitureiden päälle avautui uusi väliaikainen asemarakennus korvaamaan vanhaa asemarakennusta, joka suljettiin lopullisesti 19. kesäkuuta 2017 ja purettiin tulevan uuden aseman ja kauppakeskus Triplan tieltä. Uusi asema otetaan käyttöön yhdessä kauppakeskuksen kanssa syksyllä 2019.

Keski-Pasilaan rakennettava Tripla valmistuu vaiheittain vuosina 2019–2022. Kolmen korttelin kokonaisuuteen tulee kauppakeskus, asuntoja,



Havainnekuva Ekology Stone -teoksesta. Kuva: Akseli Leinonen.



Havainnekuva Triplasta. Kuva: YIT



Viva Granlundin teos Pasilan aseman alikulkutunnelissa: Kuva: Yle



Viva Granlundin teos Pasilan aseman alikulkutunnelissa. Kuva: Kuvataiteilijamatrikkeli

hotelleja ja toimistoja.

Triplan edustalle tuleva Fredrikanterassi toimii ihmisten kohtaamispaikkana. Aukio saa vahva-leimaisen ilmeen Akseli Leinosen Ecology Stone -teoksesta, betonikivistä, joka tasapainottelee kapean, porttimaisen rakenteen kulmalla.

Ennen kuin Pasilan vanha asemarakennus purettiin kesäkuussa 2017, sen seinissä oli viikon ajan nähtävissä espanjalaisen katutaiteilija Sabekin maalaamia teoksia. Lisäksi katutaidekollektiivi G-REXin taiteilijat Jesse Pasanen, Teo Tuominen, Igor Multi ja Ines Sederholm toteuttivat työmaa-aitoihin väliaikaisia teoksia yhdessä kaupunkilaisten kanssa.

Tulevaisuudessa Pasilan keskus Tripla yhdistää Itä- ja Länsi-Pasilan toisiinsa. Alueellisesti Tripla rajoittuu Ratapihantiehen, Pasilan siltaan ja Pasilankatuun ja sen pohjoispuolelle rakennettavaan Firdonkatuun. Triplaan rakennettavan Suomen vilkkaimman rautatieaseman kautta kulkee tulevaisuudessa lähes 200 000 matkustajaa päivittäin. (Lähde: [www.uusipasila.fi/tripla](http://www.uusipasila.fi/tripla))

Autojuna-aseman siirto Töölöstä Pasilaan tapahtui vuonna 2012. Kävelyreitille Pasilan asemalla autojuna-asemalle toteutettiin mittava ympäristötaideprojekti Liikenneviraston, VR:n ja Helsingin kaupungin yhteistyönä.

Arkkitehti Vesa Honkanen suunnitteli tunneliin värivaloteoksen, jonka innoittaja oli "takaisin maalle" heinäseipäät. Ääniteokseen kuuluu linnunlaulu ja valotaide jatkuu vihreinä valosammakoina maantasossa ja päättyy "valomörköön" vanhan rautatiesillan alla.



Pasilan asema vuosina 1990–2017. Kuva: Finna



Havainnekuva Triplasta. Kuva: YIT



## Lähiliikenneasemia



### Koivukylä

Kuva: Pertti Raami

Asema avattiin vuonna 1980 Koivukylän puistotien alikulun yhteyteen. Asemahallissa sijaitsi lipputoimisto ja kioskitilat. Lipunmyynti lakkautettiin 2003. Lähellä toimivat kulttuuripalvelut: Koivukylän kirjasto 350 m.



### Rekola

Alkuperäinen asemaseisake avattiin vuonna 1886. Asemarakennus valmistui vuonna 1913 ja sitä laajennettiin myöhemmin. Rekola muutettiin miehittämättömäksi liikennepaikaksi vuonna 1980. Vuonna 1999 vanha asemarakennus purettiin. Tällä hetkellä Rekola toimii asemaseisakkeena.



### Korso

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:  
Lumon kirjasto 350 m

Korson ensimmäinen asema avattiin vuonna 1889. Alkuperäinen asemarakennus paloi vuonna 1918 ja uusi asema suunniteltiin samana vuonna Thure Hellströmin laatimien Suurpohjan radan V-luokan aseman piirustusten mukaan. Asemaa on muutettu useita kertoja. Museovirasto on luokitellut vanhan asema-alueen valtakunnallisesti merkittäväksi suojelukohteeksi. Korson aseman eteläisessä kevyenliikenteen tunnelissa on Kannattelevat kädet- yhteisötaideteos. Teos on hiljainen kannanotto siitä, että yhdessä tekemällä voidaan vaikuttaa lähiympäristöön ja sen esteettisyyteen. Teos kiinnitettiin tunneliin 2015.

## Kerava

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:

Galleria Alli 250 m

Keravan taidemuseo Sinkka 600 m

Keravan kirjasto 1,2 km

Ensimmäinen asemarakennus oli vuonna 1863 paikalle siirretty rakennus, joka osoittautui nopeasti liian pieneksi. Knut Nylanderin suunnittelema uusi asemarakennus valmistui vuonna 1878. Useita yksityiskohtia alkuperäisestä rakennuksesta on sittemmin muutettu. Museovirasto on luokitellut asema-alueen valtakunnallisesti merkittäväksi suojelukohteeksi.

Yhteiskuntataiteilijatoiminta ja Liikennevirasto (nyk. Väylävirasto) järjestivät Keravalla 26.2.2018 asematarkastelun, johon kutsuttiin Keravalta kulttuuripuolen ja kaupunkisuunnittelun edustajia. Tapaamisessa keskusteltiin käynnissä olevista taide-, kaavoitus- ja rakennushankkeista sekä Keravan asemanseudun kehittämissuunnitelmista. Keravalla on ollut julkisen taiteen painopisteenä mm. muraali- ja graffititaide. Keravan Sampolaan on tilattu muraaleita kolmelta eri taiteilijalta. Katutaide ja graffitit palkittiin vuoden keravalaisena tekona vuonna 2017. Keravan asemanseudun asemakaavamuutos on käynnistetty loppuvuodesta 2017. Tavoitteena on mahdollistaa liikerakennuksien toteuttaminen asema-alueelle sekä asuinrakentamista ja liityntäpysäköinnin järjestämistä. Tavoitteena on saada taidetta mukaan mahdollisen pysäköintilaitoksen suunnitelmaan. Lisäksi pohdittiin,



Kuva: Sonja Leppänen



voisiko Keravan keskustaan ja asemanseudulle sijoittaa esimerkiksi valotaidetta. Keravan virastotalojen seinäpintoja tai asemakeskusta voisi nostaa esille erivärisillä valaistuksilla.

### Ideoita ja huomioita asemaympäristön taidesta

- Valotaideteoksen toteuttaminen pysäköintilaitoksen seinään.



Alpo Jaakola, 1984, Huovintien historia n. 900-1991, Keravan Sampolan alikulkutunnelissa. Kuva: Sonja Leppänen



Alikulkutunnelin maalaukset toteutti Multicoloured Dreams -ryhmä vuonna 2016. Kuva: Sonja Leppänen



Vuonna 1993 valmistuneen Sampolan uuden alikulun arkkitehtisuunnittelusta on vastannut kaupungin arkkitehti Risto Kostia. Kuva: Sonja Leppänen

## Ainola

(Ent. Kyrölä)

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:

Ainola, Sibeliuksen kotimuseo 1,3 km

Ahola, Juhani Ahon kotimuseo 1,6 km

Suviranta, Eero Järnefeltin kotimuseo 1,7 km

Rautatieliikennepaikka Järvenpään Kyrölän kaupunginosassa avattiin vuonna 1949. Aseman nimi muutettiin Kyrölästä Ainolaksi aikataulujen vaihtuessa 1. heinäkuuta 2015 lähellä sijaitsevan Jean Sibeliuksen ja hänen puolisonsa Ainon kotitalon Ainolan mukaan Sibeliuksen 150-vuotisjuhluvuoden kunniaksi. Ainolan nykyinen seisake siirretään Poikkitie eteläpuolelle pääradan parantamisen II vaiheessa. Ainolan keskusta ryhdytään rakentamaan uuden aseman valmistuttua 2020-luvulla.

### Ideoita ja huomioita asemaympäristön taiteesta

- Taideteoksen toteuttaminen uudelle asemalle, jonka kautta kuljetaan matkailullisesti merkittäviin kulttuurikohteisiin.



Kuva: Sonja Leppänen

## Järvenpää

Avattu: 1862

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:

Järvenpään taidemuseo 200 m

TAIKKA taidelainaamo 800 m

Järvenpään taidetalo 1,2 km

Järvenpään kaupunginkirjasto 350 m

Asemarakennus valmistui jo 1858 yhtenä ensimmäisistä Helsinki-Hämeenlinna radan asemarakennuksista. Asemarakennuksen suunnittelijana pidetään Carl Albert Edelfeltiä. Junaliikenne alkoi vuonna 1862. Asemarakennusta siirrettiin vuonna 1999 radan rakennus- ja parannustöiden yhteydessä noin 25 metriä ratalinjasta pois päin. Rakennus on edelleen alkuperäisessä käytössä.

Osana asemien taidekonseptia toteutettiin asematarkastelu Järvenpäässä, jossa keskusteltiin mm. Järvenpään tämän hetkisistä taidesuunnitelmista. Järvenpäästä asematarkasteluun osallistuivat kulttuurijohtaja Kalle Jämsen, kaupunkitekniikan johtaja Kaarina Laine sekä museopalveluiden päällikkö Hanna Nikander.

Järvenpään aseman palvelutaso paranee, kun aseman seudulla tehdään Helsinki-Riihimäki hankeen yhteydessä alikulkukäytäviä sekä rakennetaan uusi laiturirakennus, bussiterminaali ja liityntäpysköintipaikkoja. Työt valmistuvat kesällä 2019.

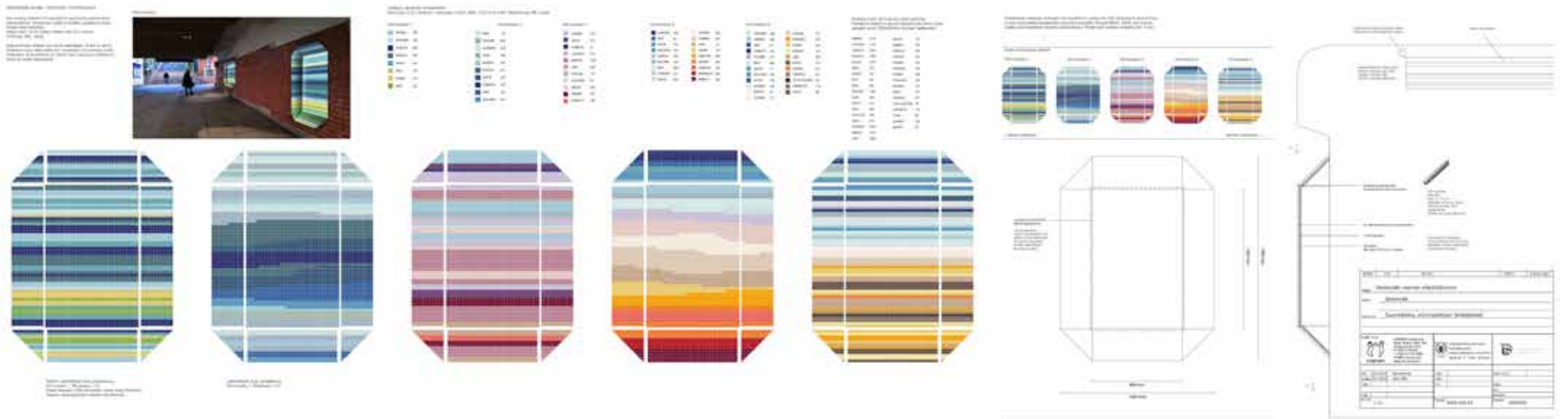


Portaat asematunnelista Järvenpää-talolle.



Ystävyydenpuistossa Rolf Westphal: Kolmisointu -taide-teos, 1979, teräs, betoni. Kuva: Päivi Seppä-Lassila/Parasta lähteä nyt -blogi.





## Ideoita ja huomioita asemaympäristön taiteesta

- Uusi julkinen taideteos valmistuu kesällä 2019 Järvenpään rautatieaseman alikulkuun. Viiteen vitriiniaukkoon tulee mosaiikkikaakeleita, joiden taakse tulee valo ja mahdollisesti äänimaisemaa. Teos tilataan valmiina ja siirretään aukkoihin. Teoksen toteuttavat taiteilijat Johan Olin ja Aamu Song.



### Saunakallio

Kuva: Väyläviraston Esteettömyystietokanta, lisenssi CC 4.0 BY.  
Saunakallion seisake avattiin 1948. Seisake oli lyhyen aikaa miehitetty asema. Asemalaiturit uusittiin vuonna 1995.

## Vanhoja seisakkeita

### Purola

Purolan asema avattiin 1922. Se muutettiin miehittämättömäksi seisakkeeksi vuonna 1978. Asema ei ole tällä hetkellä käytössä.

### Nuppulinna

Nuppulinna seisake avattiin 1886. Aseman läheisyydessä on sijainnut vuosina 1962-2002 Valtionrautateiden keskuspuutarha. Asema ei ole tällä hetkellä käytössä.



### Jokela

Kuva: Väyläviraston Esteettömyystietokanta, lisenssi CC 4.0 BY.  
Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:  
Jokelan kirjasto 400 m  
Jokelan asema avattiin ensin seisakkeena, mutta se korotettiin asemaksi vuonna 1874 tiilitehtaan perustamisen myötä. Knut Nylanderin suunnittelema asemarakennus valmistui seuraavana vuonna, ja sitä laajennettiin Bruno Granholmin suunnittelema poikkipäädylle vuonna 1903. Asemarakennuksessa toimii nykyisin hyvinvointipalveluita ja kahvila.

## Hyvinkää

Avattu: 1862

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:

Hyvinkää-sali, konsertti ja kulttuurikeskus, 1 km

Villa Arttu, lasten ja nuorten taidekeskus 1 km

Hyvinkään kaupunginmuseo 1 km

Hyvinkään kaupunginkirjasto 500 m

Suomen Rautatiemuseo 1,5 km

Hyvinkään taiteilijaseuran Promenadigalleria ja taidelainaamo, 2 km

Hyvinkään taidemuseo 450 m

Asemarakennus valmistui vuonna 1862 C. A. Edelfeltin laatimien Riihimäen asemarakennuksen piirustusten mukaan. Asema on yksi vuonna 1862 valmistuneen Helsinki–Hämeenlinna-radan alkuperäisistä asemista, sijaiten melko tarkkaan radan puolivälissä. Asemalla sijaitsi myös postitoimisto, kunnes sen eteläpuolelle valmistui erillinen postitalo vuonna 1907. Alkuperäistä asemarakennusta on sittemmin laajennettu ja siihen on tehty useita muutoksia. Asemarakennus on yhä käytössä ja asema-alue on yksi Museoviraston vuonna 2009 määrittelemistä valtakunnallisesti merkittävistä rakennetuista kulttuuriympäristöistä. Aseman lähistöllä sijaitsee myös Taidemaalari Helene Schjerfbeckin muistomerkki Ovi, tekijänä kuvanveistäjä Tapio Junno (1998, pronssi).

### Ideoita ja huomioita asemaympäristön taiteesta

- Taideteoksen toteuttaminen asemalle.
- Hyvinkäällä on merkittävä historia taiteilijoiden, kuten Helene Schjerfbeckin, Tyko Sallisen, Jalmari Ruokokosken ja Terho Sakin työskentely- ja asuinpaikkakuntana.
- Asema on valittu nuorten eurooppalaisen arkkitehtien kilpailukohteeksi.



Kuva: Hyvinkään kaupungin kotisivut



## Riihimäki

Avattu: 1862

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:

Riihimäen taidemuseo 850 m

Riihimäen kaupungin museo 400 m

Riihimäen kaupunginkirjasto 850 m

Aseman edustalla sijaitsee myös H.G. Paloheimon muistomerkki, Wäinö Aaltonen, 1961

Riihimäen rautatieasema on yksi vuonna 1862 avautuneen Helsinki–Hämeenlinna-radon alkuperäisistä liikennepaikoista. Radanrakennuksen taloudellisista vaikeuksista johtuen asema jäi rakentamatta, vaikka perustukset olivatkin jo valmiina. Rautatien avautuessa Riihimäellä oli tavaramakasiini, vesitorni, puuvaja sekä laituri-katos.

Nykyinen asemarakennus oli alkuperäisissä suunnitelmissa tarkoitus sijoittaa keskelle ratapihaa, mutta siitä luovuttiin kalliin hinnan vuoksi. Lopulta Thure Hellströmin suunnittelema funktionalistinen rakennus valmistui entisen paikalle vuonna 1935. Museovirasto on luokitellut aseman ja varikon alueen valtakunnallisesti merkittäväksi suojelukohteeksi.

Joulukuussa 2017 Riihimäellä pidetyssä projektin asematarkastelussa keskusteltiin yhdessä kulttuuripuolen ja kaupunkitekniikan edustajien kanssa Riihimäen kaupungin keskustan kehittämisprojektista, tarpeesta kehittää aseman ympäristöä sekä suunnitelmista asemansseudun täydennysrakentamiseksi. Mm. aseman alikulkutunneliin, Matkakeskuksen seinään,

asema-aukiolle tai Matkakeskuksen välikäytävään olisi mahdollista toteuttaa julkista taidetta. Asemansseudun yleissuunnitelman on tarkoitus valmistua vuoden 2019 aikana. Riihimäen kaupungille laaditaan taideohjelmaa, jossa otetaan kantaa myös asemaympäristön kehittämiseen taiteen avulla.

### Ideoita ja huomioita asemaympäristön taiteesta

- Taideteoksen toteuttaminen aseman ja ratapihan alittaviin alikulkutunneleihin sekä asema-aukiolle korjaus- ja täydennysrakentamisen yhteydessä.
- Asematunnelin muraalin ylläpito ja uusiminen tarvittaessa.
- Vantaanjoen ratasillan uusiminen (kävely-yhteys)



Aseman alikulkukäytävässä UPEA2016 muraali, Ota Kalnins, 2016. Kuva: Sonja Leppänen





Villu Jaanison Rubberduck-teos oli esillä Riihimäen asemalla vuonna 2009 ARS HÄME 09 -taideviikon kunniaksi. Kuva: Kalevi Tuohenmaa, 2009



Riihimäen asema-alueita uusitaan 2018-2020 välisenä aikana Väyläviraston toimesta. Hankkeessa parannetaan Riihimäen aseman palvelutasoa rakentamalla asemalle korkeat laiturit ja uusi hissi, jotka mahdollistavat esteettömän kulun. Lisäksi asemalla uusitaan mm. vanhat hissit, laiturikatokset, valaistus ja laiturinäytöt. Riihimäen ratapihan uusimisen yhteydessä uusitaan myös 100 vuotta vanha Vantaanjoen ratasilta. (Lähde ja kuva: Väylävirasto)



Kuva: Väylävirasto



### Ryttylä

Ensimmäinen asemarakennus valmistui vuonna 1863. Vuonna 1900 valmistunut Knut Nylanderin suunnittelema asemarakennus oli käytössä vuoteen 1973 saakka. Asemarakennus muutettiin miehittämättömäksi 1983. Rakennus siirtyi Senaatti-kiinteistölle ja myytiin 2007.



### Turenki

Turenkin asema kuuluu vuonna 1862 avatun Suomen ensimmäisen rataosuuden Helsinki–Hämeenlinna alkuperäisiin liikennepaikkoihin. Carl Albert Edelfeltin piirtämä puinen asemarakennus samalta vuodelta on lähes alkuperäisessä asussaan, vain katolla ollut torni on purettu. Turenki on vanhan Helsinki–Hämeenlinna-radon asemista ainoa, jossa alkuperäinen laiturikatos on säilynyt. Asema on Museoviraston suojelukohde ja Suomen vanhimpia puurakenteisia asemia. Asemarakennuksen yläkerrassa sijaitsi aikoinaan asemapäällikön asunto. Asema-alueella sijaitsee myös vanha asuinrakennus.

## Hämeenlinnan rautatieasema

Avattu: 1862

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:

Hämeenlinnan taidemuseo 650 m

Galleria Paperihuone 950 m

Verkatehdas 500 m

Hämeenlinnan ensimmäisen asemarakennuksen suunnitteli arkkitehti Carl Albert Edelfelt. Se oli Helsingin ja Tikkurilan rautatieasemien ohella yksi kolmesta tiilirakenteisesta Helsinki-Hämeenlinna-radnan asemarakennuksesta. Vanha rautatieasema tuhoutui sisällissodan aikana Hämeenlinnan valtauksen yhteydessä huhtikuussa 1918.

Nykyisen punatiilisen asemarakennuksen on piirtänyt rautatiearkkitehti Thure Hellström, ja se on valmistunut vuonna 1921. Rakennus on lähes samanlainen kuin Hellströmin hieman aikaisemmin Koiviston kauppalaan suunnittelema ja sittemmin hävinnyt asemarakennus. Hämeenlinnan aseman matkatavarasiipeä on jatkettu 1960-luvulla. Asema-alueella sijaitsee myös muun muassa tiilinen veturitalli sekä puisia ja tiilisiä varastorakennuksia rautatien alkuajoilta sekä Asemapuisto lehmuksineen ja se on suojeltu kaavalla. Rautatieaseman eteläpuolelle valmistui Viipurintien ylikulkusilta vuonna 1954.

Hämeenlinnan päärautatieaseman läheisyyteen kaavoitettu Asemanrannan uusi kaupunginosa rakentuu kantakaupungin viereen lähivuosina. Taideohjelman laadinta alueelle käynnistyi asemakaavan hyväksymisprosessin

kanssa samaan aikaan. Hämeenlinnan kaupunki ja Yhteiskuntataiteilijatoiminta järjestivät 2017-2018 yleisen, kaksivaiheisen taidekilpailun Asemanrannan Mensanaukion jalankulkualueelle sijoittuvasta julkisesta taiteesta. Kilpailun tavoitteena oli hankkia yksi tai useampi pysyväisluonteinen taideteos tai taideteosten kokonaisuus Hämeenlinnan Asemanrannan alueelle. Ensimmäisen palkinnon voitti ehdotus "Päivän peili", tekijänä Johanna Rope ja avustajinaan Mikko Liski, Tomi Moisio, Eva Lamppu, Soile Heikkinen, Jukka Merta ja Erkki Rope. Palkintolautakunnan mielestä voittajaehdotus oli "meditatiivinen, minimalistinen ja elegantti työ, jossa erilaiset ajan tasot ovat kiinnostavassa vuorovaikutuksessa." Teoskokonaisuuden toteuttamiseen on varattu enimmillään 200 000 euroa.

### Ideoita ja huomioita asemaympäristön taiteesta

- Taideteoksen toteuttaminen asema-aukiolle ja alikulkutunneliin.



Kuva: Hämeenlinnan asema/Wikipedia, lisenssi CC BY-SA 4.0



Vanha postikorttikuva Hämeenlinnan vanhasta asemasta. Tekijä ja vuosiluku ei tiedossa.



"Päivän Peili" kuva: Johanna Rope



## Parola

Asema avattiin vuonna 1876. Aseman on suunnitellut Bruno F. Granholm ja se on valmistunut vuonna 1920. Parolan alkuperäinen asema oli rakennettu jo vuonna 1876, mutta se paloi vuonna 1918. Asema-alueella on tallella vanha asemapuisto, tavaramakasiini ja osa alkuperäisistä asemapuiston rakennuksista.



Kuva: Wikipedia/Parolan-asema

## Iittala

Avattu: 1882

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:

Iittalan lasitehdas 800 m

Designmuseo Iittala 800 m

Naivistien taidetalo 850 m

Iittalan seisake perustettiin vuonna 1882 samannimiseen kylään, parin kilometrin päähän Kalvolan kirkosta. Seisakkeen lähellä sijaitsi vuonna 1881 perustettu Iittalan lasitehdas. Seisake korotettiin asemaksi vuonna 1888. Alkuperäisen asemarakennuksen suunnitteli arkkitehti Knut Nylander, ja rakennusta laajennettiin myöhemmin.

Tavaramakasiini toimi Iittalassa sekä rautatieettä linja-autoasemana vuoteen 1973, jolloin huonokuntoiseksi todettu vanha asemarakennus myytiin huutokaupalla purettavaksi. Iittalan asema muutettiin miehittämättömäksi vuonna 1990, tavaraliikenne lopetettiin seuraavana vuonna ja liikennepaikan sivuraiteet purettiin vuonna 1997. Lähellä asemaa toimivat mm. Naivistien taidetalo, Lasitehdas ja Lasimuseo.

Kesäkuussa 2018 avattu Iittalan taideasema on Suomen ensimmäinen teemallinen rautatieasema. Iittalan seisake koki muodonmuutoksen, jossa alkusysäyksenä oli vanhan asemarakennuksen kivijalan poisto. Näin saatiin tilaa liityntäpysäköinnille ja uudelle katokselle laiturialueen yhteyteen. Seisakkeen elävöittäminen perustui naivistisen taiteen sijoittamiseen alueelle kuin myös vihersuunnitelman toteuttamiseen.

Kehittämisprojektista vastasivat Liikennevirasto ja Hämeenlinnan kaupungin kehitysyritys Linnan Kehitys Oy yhteistyötahoina Naivistit Iittalassa -säätiö ja muut Iittalan toimijat. Kehittämiseen saatiin Leader-rahoitusta.

Asemaseisakkeella on naivistisia Maija Kanervan taideteoksia integroituna asemaseisakkeen uuteen katokseen. Tämän lisäksi naivistisia taideteoksia sijoitettiin asemalla mm. kiertoliittymään, Iskuaseman seinään, radan alittavan alikulkukäytävän siipimuureihin ja kaivonrenkaisiin. Taideasema on Suomessa kokonaan uudenvuorokonsepti, sillä se toteutettiin laajan paikallisen yritys- ja yhteisöverkoston yhteistyönä. Uusi asema ilmentää Iittalaa käsityön, muotoilun ja taiteen kylänä sekä toimii jatkossa pitäjän käyntikorttina tarjoten elämyksiä myös Iittalan ohi junalla matkustaville. Taideaseman avajaisia vietettiin 9.6.2018.

Yhteiskuntataiteilijatoiminta on laatinut taidekonseptin Iittalan asemaseisakkeen ja Lasimäen välille sekä edesauttanut taiteen integroimista asemalle vuosien 2016-2018 aikana.



Kuva: Pia Niemikotka



Maija Kanervan teoksia littalan uudessa asemakatoksessa, joka paljastettiin kesäkuussa 2018. Kuva: Sonja Leppänen





Kuva: Maija Kanerva



Kuva: Maija Kanerva

### **Kommentteja litalan taideaseman toteutusprosessista:**

Maija Kanerva, yksi litalan taideaseman viidestä taiteilijasta:

"Yleensä teen linopiirrokseni alusta loppuun itse ja yksin. Tämä naivistinen asemakatos oli kaikin puolin mielenkiintoinen projekti, sillä pääsin tekemisiin useiden eri alojen asiantuntijoiden kanssa. Asemakatoksen tekninen toteutus oli haastava. Mukana kun oli niin monta eri toimijaa: projektihenkilöstöä, tekniikan asiantuntijoita, rahoittajia ja Liikennevirasto. Taiteilijana olisin toki halunnut olla enemmän mukana varsinkin hankkeen loppuvaiheen teknisessä toteutuksessa – nimenomaan silloin, kun metallilevyn lopulliset pisteet toteutettiin. Nyt, kun olen nähnyt asemakatoksen niin eri vuorokauden- kuin vuodenaikoinakin, pidän erityisesti siitä, kuinka se muuttuu valaistuksen mukana. Minä uskon, että se tuo naivistista, levollista ja lempeää iloa asemalla liikkuville työmatkalaisille ja muille kulkijoille."

Naivistit litalassa-kuraattori Hannu Castrén:

"Koko ajan on kuitenkin ollut pohdinnassa, millä tavalla naivismi yhdistettäisiin litalassa laajempaan kontekstiin. Kesänäyttelypaikkakunnilla haasteena on, saada paikalliset asukkaat näyttelyitä katsomaan. Kun paikalliset saapuvat, niin toiminta on lyönyt läpi. litalan naivistinen asema on huikea avaus tässä."

Naivistit litalassa-säätiön asiamies Ulla Heinonen:

"Asukkaat ovat ottaneet oikeasti omakseen. Kikka Nyrénille tuntematon tyttö, kyläläinen toi kukkakimpun, kun hän maalasi teosta alikulun siipimuureihin. Kun Lauri Lahtinen tuli asentamaan omaa teostaan sovitus klo 12.00, niin kyläläiset olivat jo paikalla odottamassa. Kaupunki on sisäistänyt, että kun tehdään jotain litalassa, niin naivismi otetaan huomioon."



Kuva: Eino Viikilä



### Esimerkkejä ja ideoita taiteen sijoittamisesta asemaympäristöihin

- Täydennetään taideteoksia tulevina vuosina kävelyreitille asemaseisakkeelta Lasimäelle.
- Iittalan Taideaseman taideteosten ylläpidosta huolehtiminen.



Lauri Lahtisen Panokset kovenee -teos Iskuaseman seinässä. Kikka Nyrénin teoksia aseman alikulun siipimuureissa. Pirkko Pullinen-Valtosen teoksia kaivonrenkaissa. Eino Viikilän Tanssiva karhu -veistos aseman liikenneympyrässä. Kuvat: Sonja Leppänen

## Toijala

Avattu: 1876

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:

Akaan pääkirjasto 800 m

Veturimuseo 150 m

Tapettimuseo 800 m

Toijalan vuonna 1876 avattu asema oli Suomen ensimmäisiä risteysasemaksi rakennettuja asemia. Ensimmäinen asemarakennus rakennettiin Knut Nylanderin luonnosten pohjalta. Toijalaan sijoitettiin myös rautatierakentajien sairaala. Henkilöratapiha uusittiin 1960-luvun puolivälissä ja arkkitehti Aarno Ravealan suunnittelema uusi asemarakennus valmistui vuonna 1963. Vanha asemarakennus myytiin huutokaupalla purettavaksi talvella 1964 ja seuraavana kesänä valmistui asemalaitureille johtava alikulkutunneli. Veturien huollon keskittyessä Tampereelle veturitalli jäi tarpeettomaksi ja osa siitä purettiin ratapihan laajennuksen yhteydessä vuonna 1974. Vuonna 1979 perustettu Museoveturiseura sai veturitallin käyttöönsä ja sijoitti sinne kaksi hylättyä höyryveturia. Vuonna 1986 veturitallissa avattiin Veturimuseo, joka toimii paikassa edelleen.

Yhteiskuntataiteilijatoiminta ja Liikennevirasto (nyk. Väylävirasto) järjestivät Toijalassa 22.8.2018 asematarkastelun, jossa tutustuttiin Toijalan asemaympäristöön kulttuuri-, elinkeino-, ja kaupunkikehityspanoksen edustajien kanssa ja keskusteltiin Toijalan asemarakennuksen ja asemaympäristön taiteesta sekä alueen kehittämistarpeista.

Kesäkuussa 2018 paljastettiin aseman alikulkutunnelissa uusi taideteos, joka toteutettiin nuorten asemataideprojektina.

Aseman entisen kukkakioskin ikkunoissa on kuukausittain vaihtuva kuukauden taiteilijan näyttely. Eräs kehittämisidea nyt lähes tyhjillään olevalle asemarakennukselle olisi nuorten keskus, jonka yhteydessä toimisi sarjakuvakeskus. Tilat voisivat olla asemarakennuksen entisen Matkahuollon tai kampaamon tilat. Kampaamotilassa on paljon ikkunatilaa, johon saisi sarjakuvaa ja nuorten taidenäyttelyitä esille. Lisäksi sisätiloissa on paljon galleria- ja kirjastohyllytilaa.

Vuonna 2017 Akaan Toijalan keskustaan pystytettiin Aurinkokunnan pienoismalli. Pienoismallin on rakentanut pätkäneläinen rakennusmestari ja tähtitieteen harrastaja Kari-Pekka Arola. Pienoismalli on mittakaavassa 1:3 000 000 eli yhden suhde kolmeen miljardiin. Lähtöpaikka eli "Aurinko" sijaitsee Toijalan Yhteiskoulun pihassa ja planeetat jakautuvat ympäri Toijalan keskustaa muodostaen yhtenäisen kävelyreitit (<http://www.aka.fi/?x3131818=5787453>).

### Esimerkkejä ja ideoita taiteen sijoittamisesta asemaympäristöihin

- Toteutusmahdollisuuksien tutkiminen sarjakuvakeskuksen perustamisesta asemarakennuksen yhteyteen (Taide Akaa ry:n ehdotus).
- Yhteistyömahdollisuuksien selvittäminen Pihlgren & Ritola Oy:n kanssa Tapettimuseon näkymisistä asemarakennuksen odotustiloissa (tapettiteollisuutta, kuuluisia taiteilijoita).
- Asematunnelin taideteoksen ylläpidosta huolehtiminen. Muraalin elinkaari ja mahdollinen uusiminen.



Kuva: Sonja Leppänen



Aseman läheisyydessä toimii Veturimuseo. Kuva: Sonja Leppänen



Asemarakennuksen ikkunoissa on esillä kuukauden taiteilijan valokuvanäyttely. Elokuussa 2018 taiteilijana oli Hanna Hämäläinen Edda - norjalaisten tarujen kokoelma –valokuvasarjallaan. Kuva: Sonja Leppänen



Tällä hetkellä lähes tyhjiillään olevaan Toijalan asemarakennukseen olisi tulevaisuudessa mahdollista perustaa esimerkiksi toiminnallinen nuorten keskus, jonka yhteydessä toimisi sarjakuvakeskus. Kuva: Sonja Leppänen



Nuorten asemataideprojektina kesällä 2018 toteutettu taideteos Toijalan aseman alikulkutunnelissa. Juuret-teoksen toteuttivat yhteistyössä Valkeakosken ammattiopisto, Vaateri -nuoret ja Janne Kulosaari. Kuva: Sonja Leppänen

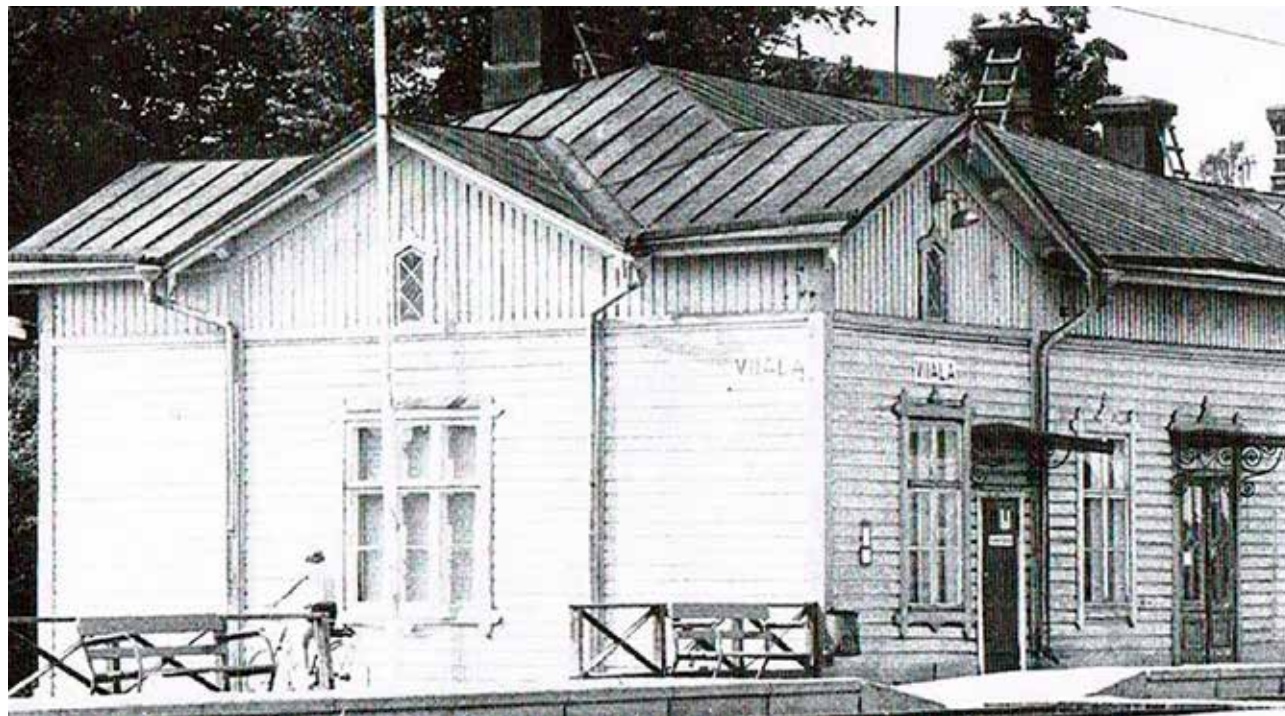
## Viiala

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:  
Viialan kirjasto 350 m

Asema avattiin vuonna 1875. Asemarakennus valmistui lähelle Viialan kartanoa IV luokan asemarakennusten tyyppiirustusten mukaan vuonna 1876 ja sitä laajennettiin arkkitehti Bruno Granholmin suunnitelmien mukaan vuonna 1908. Vuonna 1873 perustetun höyrysahan rinnalle perustettiin vuonna 1890 lasitehdas ja vuonna 1901 viilatehdas. 1930-luvulla toimintansa lopettaneen Lasitehtaan tiloihin sijoitettiin vaneritehdas. Lipunmyynti Viialan asemalla päättyi vuonna 1998 ja samana vuonna sinne rakennettiin uudet matkustajalaiturit aiempaa pohjoisemmaksi. Asemarakennus ja tavarasuoja purettiin alueen muutostöiden vuoksi seuraavana vuonna. Tavaraliikenne lopetettiin ja pistoraide lakkautetulle vaneritehtaalle katkaistiin vuonna 2004. Tällä hetkellä katettu odotustila puuttuu kokonaan.

### Ideita ja huomioita asemaympäristön taiteesta

- Uuden katosrakenteen toteutuksen yhteydessä taideteoksen integrointi rakenteeseen.



Viialan alkuperäinen asemarakennus. Kuva: Viiala-Seuran arkisto, vuosiluku tuntematon.



Viialan vanha asemarakennus vuonna 1998. Kuva: Juha Kutvonen



## Lempäälä

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:  
Lempäälän kirjasto 250 m

Lempäälän asema avattiin vuonna 1876. Vanha asemarakennus on säilynyt mutta ei enää alkuperäisessä käytössä. Rakennuksen suunnitteli arkkitehti Knut Nylander ja sitä laajennettiin Bruno Granholmin piirustusten mukaan vuosina 1908 ja 1922. Nykyisin Lempäälän kunnan omistamalla vanhalla asemalla toimii Lempäälän käsityökeskus ja Ratapuoti. Vastapäätä vanhaa asemaa radan toisella puolella sijaitsee aikanaan myös puinen tavaramakasiinirakennus, joka purettiin 1980- ja 1990-lukujen vaihteessa.

Lempäälän uudessa, vuonna 1980 valmistuneessa rautatieasema/virastotalossa, jossa toimii nykyisin poliisiasema, kirjasto ja työvoimatoimisto, toimi VR:n lipunmyynti 1990-luvun loppupuolelle. Rakennuksen omistaa kiinteistöyhtiö, ja Lempäälän rautatieasema on Suomen ainoa, jossa rautatien asetinlaite on sijoitettu yksityisen omistamaan rakennukseen.



## Tampereen rautatieasema

Avattu: 1876

Asemalle sijoitetut/integroidut taideteokset:  
Helsingin rautatieasemalta Tampere-taloon  
ulottuu Kimmo Kaivannon tilataideteos Sininen  
suora, Tampereelle teos valmistui 1990.

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:

Tampereen taidemuseo 1,7 km

Keskus Galleria 100 m

Galleria Ronga 400 m

Tampere-talo 800 m

Hiekan taidemuseo 1,8 km

Galleria Rajatila 1,9 km

Sara Hildenin taidemuseo 2,5 km

Kulttuuritalo Laikku 600 m

Muumimuseo 900 m

Museokeskus Vapriikki 1,1 km

Työväenmuseo Werstas 1,2 km

Finlaysonin alue 1,2 km

Asemarakennus on Eero Seppälän ja Otto Flodin suunnittelema, funktionalismia edustava rakennus, joka valmistui vuonna 1936. Maantasoon sijoitettiin odotustilat, matkataroiden käsittelytilat sekä suuri, kahden kerroksen korkuinen keskushalli lipputoimisto- ja kahvilatiloineen. Hallista rakennettiin henkilö- ja tavaratunnelit laitureille. Rakennuksen toiseen kerrokseen sijoitettiin toimisto-, ravintola- ja postitiloja. Laiturikatokset toteutettiin rakenteellisesti erikoisella taitelaattamenetelmällä teräsbetonista. Torni ja aseman pohjoinen siipi



Tampereen asema/Wikipedia, lisenssi CC BY-SA 4.026b



### Esimerkkejä ja ideoita taiteen sijoittamisesta asemaympäristöihin

- Yleisen taidekilpailun järjestäminen taiteen sijoittamisesta asemaympäristöön kaupungin ja Väyläviraston yhteistyönä. Ideakilpailu, kuinka taide voi näkyä asemalla. Tampere on merkittävä kulttuurimatkailun kohde.
- Arkkitehtikilpailu uuteen asemaympäristöön, teosten paikkojen ideointi

asemaravintoloineen valmistuivat vuonna 1937. Vuonna 1948 aseman eteläistä siipeä korotettiin yhdellä kerroksella. Museovirasto on luokitellut Tampereen asema-alueen valtakunnallisesti merkittäväksi suojelukohteeksi.





Asemarakennuksen julkisivu on verhoiltu Santamäen julkisivutiilillä. Laiturikatokset toteutettiin rakenteellisesti erikoisella taite-laattajärjestelmällä. Vuonna 1936 valmistunut rakennus edustaa monumentaalista funktionalismia. Aseman kellotornin on suunnitellut Aulis Blomstedt. Asemarakennusta on laajennettu usean kerran. Vuonna 1983 Tampereen kaupunki rakensi lisäosan, johon sijoitettiin liiketiloja. Vuonna 1989 valmistui ratapihan alittava asematunneli, johon tuli lisää liiketiloja. Uusi leveä jalankulkutunnelu rakennettiin 2007–2008 ja nimettiin Pendolino-tunneliksi.

### Tampereen asemanseudun tulevaisuus

Asemakeskus on Tampereen keskustan merkittävin strateginen liikenne- ja rakentamishanke lähivuosina. Samalla se on osa kaupunkikehittämistä ja tärkeä osa rautatiejärjestelmän toimivuutta. Tavoitteena on toteuttaa palvelutasoltaan ensiluokkainen matkakeskus, sujuvat matkaketjut sekä kävely- ja pyöräily-yhteyksien parantaminen. Asemakeskukseen suunnitellaan lisäksi työn, kaupan, palvelujen ja asumisen toimintoja sekä korkealaatuisia julkisia kaupunkitiloja.



## Parkano

Parkanon asema avattiin henkilö- ja tavara-liikenteelle vuonna 1971, kun uusi oikorata Tampereelle Parkanon kautta Seinäjoelle valmistui. Asemarakennus rakennettiin puuelementeistä. Vuoteen 1970 saakka Parkanoniminen liikennepaikka sijaitsi Parkanon keskustataajamassa Haapamäen–Porin rautatien varrella. Asema korjattiin vuonna 1994. Asemarakennuksessa on odotussali, joka on auki päiväsaikaan klo 7–17.



Kuva: Tuomo Alaketuri



## Seinäjoen rautatieasema

Avattu: 1883

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:

Varikkogalleria, 750 m

Alvar Aalto keskus, 750 m

Taidehalli, Upankatu 3, 1,2 km

Uusi taidehalli (2019), Kalevan navetta, 1,5 km

Seinäjoen asemanseudun asemakaava-alue sijoittuu historiallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön. Seinäjoen rautatieasema valmistui Tampere-Vaasa -rautatien varrelle 1883, ja on valmistumisestaan saakka ollut vilkas risteysasema. Rautatieaseman vanhasta rakennuskannasta on säilynyt mm. veturitalli 1880-luvulta ja viereinen vesitorni vuodelta 1920. Uudemman veturitallin vanhimmat osat ovat 1920-luvulta. Alueen laidalla sijaitsee lukutupa ja rautatieläistentalo, aikansa monitoimitalo. Alueen Veturitallit sekä Alma-hotellirakennus ja sen torni ovat suojeltuja rakennuksia.

Seinäjoen nykyinen asemarakennus valmistui 1969 sijaiten samassa rakennuksessa kuin linja-autoasema ja Posti. Asemarakennuksen julkisivu on kiviainespintaista vaaleaa betonielementtiä. Seinäjoesta tuli neljän henkilöliikenteen suunnan risteysasema vuonna 1971, kun oikorata Tampereelta Parkanon kautta avattiin liikenteelle. 2000-luvulla rakennus korjattiin nykyaikaiseksi matkakeskukseksi, samalla asemalaitureita uusittiin.

Asemanseudun yleissuunnitelma sekä Asemanseudun taideohjelma valmistuivat

keväällä 2018. Taiteen suunnittelua jatketaan kiinteänä osana alueen kokonaissuunnittelua. Uutta, arviolta 2020 –luvun loppupuolella valmistuvaa, asemanseutua rakennetaan Seinäjoen käyntikortiksi.

Julkista taidetta sijoitetaan uudelle asemanseudulle väliaikaisina ja pysyvinä taide-teoksina aukioille ja asemakorttelin katualueille sekä uuteen alikulkukäytävään. Tavoitteena on toteuttaa 8 pysyvää taideteosta, 2 elinkaarelta lyhytkestoista taideteosta sekä väliaikaisia taidetapahtumia. Yksi näiden aukoiden teoksista on olemassa oleva Heikki Varjan teos "Tuolta se tulee, tuolta se tulee" (1979). Esillä on ollut myös idea junaradan varrelle ennen asemaa sijoitettavasta valotaideteoksesta. Matkustajat näkisivät teoksen junasta jo hyvissä ajoin ennen asema-aluetta. Teos loisi tunnistettavan kohdan matkan varrelle johdattaen Seinäjoen asemalle.

Asemaympäristön kulttuuritoimintaa edustaa myös mm. Varikkogalleria, joka on seinäjokelaisen Varikko ry:n ylläpitämä galleria ja taiteilijoiden työtila. Varikkoyhdistys perustettiin vuonna 2000 vastaamaan taiteen ja kulttuurin kysyntään Seinäjoella. Lisäksi tavoitteena oli

hankkia työtiloja seinäjokelaisille taiteilijoille. Yhdistyksen perustivat seudun taiteilijajärjestöt sekä aktiiviset henkilöjäsenet. Varikolla on kuusi ateljeeta, jotka tarjoavat tilan taidemaalareiden, taidegraafikoiden, keraamikon ja kuvanveistäjän luomistyöhön. Talon yläkerrassa on vaihtuva galleria sekä toimistotilat. Veturitallien alueesta voi pitkällä aikavälillä kehittyä Seinäjoelle keskeinen kulttuurin ja vapaa-ajan alue.

### Ideita ja huomioita asemaympäristön taiteesta

- Valotaideteoksen toteuttaminen radan varrelle aseman molemmin puolin kaupungin ja Väyläviraston yhteistyönä.
- Seinäjoen uuden asemanseudun rakentamisen yhteydessä on tarkoitus toteuttaa julkisia taideteoksia.



Nykyinen Heikki Castrenin suunnittelema asemarakennus valmistui vuonna 1969.



Heikki Varjan Tuolta se tulee, tuolta se tulee (1979) -veistos nykyisen aseman edustalla. Kuva: Marjukka Korhonen



Havainnekuvasa uutta asemamiljöötä. Kuva: Sitowise.



Kuva: Sonja Leppänen

## 5.2 Kehärata

Kehärata yhdistää Vantaankosken radan lentoaseman kautta pääraataan Vantaan Hiekkaharjussa. 18 kilometriä pitkälle rataosuudelle rakennettiin vuonna 2009–2015 Lentoaseman, Aviapoliksen ja Kivistön tunneliasemat sekä Leinelän ja Vehkalan pinta-asemat. Liikennöinti rataosuudella alkoi heinäkuun alussa 2015. Rataosuudella on vielä kolme asemavarausta: Petas sekä tunneliasemat Viinikkala ja Ruskeasanta.

Kehäradan junat liikennöivät Helsingin päärautatieasemalta päivisin 10 minuutin vuorovälillä Lentoasemalle. I-junat kulkevat Tikkurilan kautta ja P-junat Huopalahden kautta. Junat pysähtyvät kaikilla 23 reitin varrella olevalla asemalla. Matka-aika Helsingin keskustan ja lentoaseman välillä on noin 30 minuuttia. Kaukojunasta vaihto lentokenttäjunaan tapahtuu joko Tikkurilasta tai Pasilasta.

Erityistä Kehäradan rakentamisessa on se, että sitä on suunniteltu perinteisen kaavoituksen lisäksi Vantaan kaupungin laatiman taidekaavan määritelmän mukaisesti.



## **Kehäradalle luotiin ainutlaatuinen ympäristötaiteen kaava**

Kehärata-projektille on suunniteltu ympäristötaiteen kaava, joka on ainutlaatuinen suurten infrahankkeiden taidesuunnitelma Suomessa. Kaava ohjasi Kehäradalle hankittavien taide-teosten hankintaa ja toteutusta.

Spokesman Oy:n kehittämän Ympäristötaiteen kaavan palvelukonseptissa luotiin menetelmä, jolla taide voitiin ottaa huomioon infrarakennushankkeessa aiempaa helpommin. Kaavan tehtävänä on helpottaa tulevia taidehankintoja ja mahdollistaa teosten tilaaminen selkeinä osaprojekteina suunnitelmallisesti ja hallitusti. Kaavasuunnittelun tilaajana oli Kehärataa rakentava Kehärata-projekti.

Vantaan kaavoittaja on Kehäradan alueen asemakaavaa tehdessään edellyttänyt, että Kehäradan vartta elävöitetään taiteen keinoin. Ympäristötaiteen kaava -konsepti toimii konkreettisenä taidesuunnittelun välineenä ottaen huomioon Kehäradan rakennusprojektin luonteen. Aiemmin infrahankkeissa ei ole ollut käytettävissä systemaattisia menetelmiä taideasioiden huomioon ottamiseksi. Kaavan avulla on mahdollista myös säästää taidehankintojen kustannuksissa toteuttamalla taidepaikkojen perustekniikkaa jo rakennusvaiheessa.

Ympäristötaiteen kaavassa kuvataan Kehäradan tulevan taiteen tematiikkaa yleisesti, mutta tulevien teosten sisältöön kaava ei ota suoraan kantaa. Sen sijaan siinä esitetään ne rajat, jotka taiteen toteuttamiselle eri taidepaikkoihin on. Kehäradalla näitä rajoja löytyi runsaasti esimerkiksi liikenteeseen, turvallisuuteen, teosten ylläpitoon, teknisiin toteutusmahdollisuuksiin, rahoitukseen, arkkitehtuuriin, jne. liittyen.

Kehäradalla tärkeimmiksi taidepaikoiksi valittiin asemat, joissa taiteella haluttiin korostaa asemien yksilöllisyyttä. Kansallisesti merkittävimmät taidepaikat ovat Helsinki-Vantaan lentoaseman alle rakennetulla maanalaisella rautatieasemalla. Radan käyttäjien kannalta tulevaisuudessa kasvavien kaupunginosien, kuten Leinelän, Aviapoliksen ja Kivistön asemat ovat luonnollisesti myös erittäin mielenkiintoisia taidepaikkoja.

Eri taidepaikkoihin suunniteltaville teoksille haettiin rahoitusta eri lähteistä. Mahdollisina rahoittajina tunnistettiin julkishallinnon organisaatiot, säätiöt, Suomen valtio, yritykset ja muut organisaatiot. Tavoitteena oli rahoittaa suuri osa teoksista sponsoroituina projekteina.

Ympäristötaide paikkasidonnaisena taiteenlajina sopii erinomaisesti personoimaan raideliikenteen asemat toisistaan erottuviksi paikoiksi. Kaavassa määritelty koko Kehäradan

kattava ympäristötaiteen teema on luonnon aerodynamiikka ja rakenteet, luonnonilmiöt ja energian muuttuminen muodosta toiseen.

Raideliikenteen väylien taidehankintoihin panostaminen on muualla maailmassa enemmänkin sääntö kuin poikkeus. Taide asemilla ja rataympäristössä nostaa raideliikenteen imagoa, lisää sen suosiota ja parantaa viihtyvyyttä. Taide myös luo eri alueille ominaista identiteettiä, mikä on erityisen tärkeitä kokonaan uusilla asuin-alueilla.

Kehäradan ympäristötaiteen kaavan pääsuunnittelija oli kuvataiteilija Milja Halmkrona ja palvelukonseptin suunnittelija toimitusjohtaja Hannu Mastosalu, molemmat Spokesman Oy:stä.

*Lähde:*

*www.rakennustieto.fi, uutinen vuodelta 2013*

## Käpylä

Avattu: 1910

Käpylän rautatieasemaa kutsuttiin Kottbyn laituriksi sitä perustettaessa. Kottbyn seisakkeelle, radan pohjoispuolelle, rakennettiin 1921 puinen asemarakennus, joka käsitti odotushuoneen, lipunmyyntihuoneen ja "pakaasihuoneen" sekä asemahenkilökunnan asuintilat. Asemalla toimi hetken myös pieni kanttiini sekä oma järjestyspoliisi, joka partioi asemalla iltaisin. Vuonna 1963 asemarakennus poistettiin käytöstä, ja se purettiin 1970-luvulla. Nykyinen lähiliikenteen asema valmistui vuonna 1991.



Kuva: Geodruid.com



Käpylän aseman eteläinen sisäänkäynti. Kuva: Sonja Leppänen

### Esimerkkejä ja ideoita taiteen sijoittamisesta asemaympäristöihin

- Laiturialueelle johtaville kulkureiteille taideteosten sijoittaminen. Sisäänmenojen merkitseminen ympäristössä taiteen avulla.



Pohjoinen sisäänkäynti. Kuva: Sonja Leppänen



## Oulunkylä

Avattu: 1873

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:

Oulunkylän kirjasto 250 m

Oulunkylätalo 250 m

Oulunkylään perustettiin tavaraliikenteen laiturivuonna 1873 ja seisake 1882 henkilöjunien käyttöön. Asemarakennus rakennettiin vuonna 1907 radan itäpuolelle. Nykyisin paikalla on vuonna 1922 rakennettu puinen asemarakennus. Asemarakennus jäi lähiliikenteen kannalta väärälle puolelle 1990-luvulla, jolloin Oulunkylän kautta kulkeva Keravan kaupunkirata levennettiin neliraiteiseksi, lähiliikennejunien siirtyessä itäisimmille raiteille. Nykyisin asemarakennus ei ole enää junaliikenteen käytössä, eikä asemalla ole lipunmyyntiä. Asemarakennuksessa toimii fysio-, toiminta- ja psykoterapiapalveluita tuottava yritys nimeltään Lapsen Asema.



Oulunkylän asemalle johtava luiska kaartuu kauniisti asematunneliin. Muurimainen seinä johdattaa. Kuva: Arja Aalto



Alkuperäinen asemarakennus. Kuva: Sonja Leppänen



Eteläpäädyn alikulkutunneliin johtava käytävä. Kuva: Sonja Leppänen



## Pukinmäki

Avattu: 1886

Pukinmäen ensimmäinen asemarakennus valmistui 1910 ja uusi asema Thure Hellströmin suunnittelemana vuonna 1934. Suomen ensimmäinen rautatie Helsingistä ja Hämeenlinnaan linjattiin Pukinmäen kautta. Maan ensimmäinen rautatiesilta rakennettiin Vantaanjoen yli vuonna 1860 Pukinmäen ja Oulunkylän välille. Kolmannen asemarakennuksen suunnitteli radan penkereeseen arkkitehtitoimisto Kauria & Turtola vuonna 1982. Se valettiin paikalle teräsbetonista ja sisälsi yleisötilat, odotussalin, lipunmyyntitoimiston, sosiaali- ja teknisen huollon tiloja sekä pienen kioskin.

Laiturialue sijaitsee Kehä 1 ylittävällä ratasilalla. Yhteydet laiturille ovat Kehä 1:n molemmilta puolilta liityntäpysäköinnistä ja bussipysäkeiltä. Helsingin kaupungin tavoitteena on kehittää ja tiivistää Pukinmäen asemanseutua mm. asuinrakentamista ja palveluita lisäämällä. Pukinmäen katu- ja rautatiealueen asemakaavamuutos on hyväksytty helmikuussa 2019. Radan varteen tulee tavoitelinjaus myös pyöräilybaanalle.



Pukinmäen aseman laiturilla on 1996 aallonmuotoisen katoksen, joka ylettyy melkein koko laiturin päästä päähän. Kuvat: Sonja Leppänen



Pukinmäen asemalle, Eskolantien kevyen liikenteen alikulkuun kiinnitettiin lokakuussa 2013 seinämaalaukset "Kohtaamisia rautatieasemalla". Helsingin uuden yhteiskoulun kuvataidelinjan opiskelijat ja Pukinmäen peruskoulun kuvataideryhmän oppilaat opettajineen ideoivat ja tekivät seinämaalaukset. Mukana projektissa olivat koulujen lisäksi Liikennevirasto, Vireä Pukinmäki -hanke, VR, Helsingin kaupungin turvallisuus- ja valmiusyksikkö sekä Lähiöprojekti. (<http://uutiskirjeet.hel.fi/lahioprojekti>)

## Malmi

Avattu: 1871

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:

Malmitalo 200 m

Malmin kirjasto 200 m

Malmi oli Suomen ensimmäisen paikallisjuna-liikennereitin asemien joukossa. Malmin asemarakennus valmistui vuonna 1873. Malmilla on ollut neljä asemarakennusta, joista viimeisin valmistui 1986. Tähän asemarakennukseen varattiin myös kaupallisia tiloja. Malmin vanha asema jäi pois käytöstä 1990-luvun alussa, kun uusi ylikäytäväsema valmistui kauppakeskusten yhteyteen. Malmin aseman ympäristö on kokenut muutoksen maalaiskylästä teollisuustaaajaman kautta kauppakeskusten ympäröimäksi metromaisen liikenteen lähijuna-asemaksi.

### Esimerkkejä ja ideoita taiteen sijoittamisesta asemaympäristöihin

- Käynnissä olevan asemaprojektin yhteydessä taideteoksen toteuttaminen.



Aseman ympärille on kasvanut Koillis-Helsingin kaupallinen keskus ja aseman päällä sekä itäpuolella sijaitsee Koillis-Helsingin bussiliikenteen solmukohta. Kuva: Sonja Leppänen



Malmin aseman eteläpäädyn ylikulkusillan rakenteita. Kuva: Sonja Leppänen



Ylä- ja Ala-Malmin yhdistävä katettu kävelysilta. Aseman katetulla ylikulkusillalla ihmiset ottavat käyttöön julkista tilaa mm. pitämällä sillalla säännöllisesti kirpputoreja tai myymällä omatekemisiä käsitöitä.

## Tapanila

Avattu: 1907

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:

Tapanilan kirjasto 900 m

Keramiikkapaja 600 m

Tapanilan asema kulki yleisnimeään vuoteen 1926 Mosabacka (=suomäki), jonka jälkeen se tuli muotoon Tapanila – Mosabacka. Aluksi pienen liikennepaikan yhteyteen perustettiin tapetti-  
tehdas, joka oli yksi Helsingin maalaiskunnan suurimmista teollisuuslaitoksista.

Vuonna 1939 paikalle rakennettiin punainen puinen asemarakennus, joka purettiin 1991 ja siirrettiin Pikku-Huopalahteen kulttuurikohteeksi. Entistä asemarakennusta voi nykyisin vuokrata yksityis- ja kokouskäyttöön. Aseman rakenteiden yhtenäinen sinisävyinen väriskaala tekee asemasta tunnistettavan.

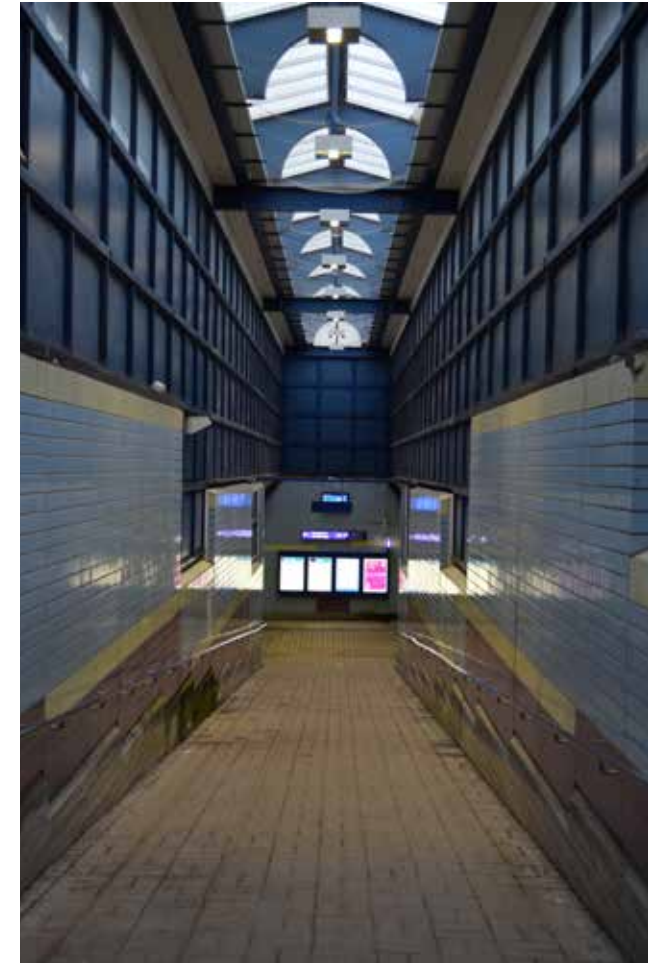
Tapanilan asema palvelee nykyisin lähiliikenteen matkustajia.



Kuva: Sonja Leppänen



Eteläpään ylikulkusilta. Kuva: Sonja Leppänen



Tapanilan rautatieaseman pohjoinen sisäänkäynti. Kuva: Sonja Leppänen

## Puistola

Avattu: 1910

Puistolan seisake avattiin 1910. Thure Hellströmin suunnittelema pysäkkirakennus valmistui vuonna 1924 ja oli asemakäytössä vuoteen 1978 saakka, jolloin asemaa siirrettiin etelän suuntaan ja uusi lipunmyyntija odotustila avattiin alikulutunnelin yhteyteen. Vanha asemarakennus purettiin vuonna 2001.



Kuva: Sonja Leppänen

Ensimmäisen kerran Puistolan asematunneli sai seiniinsä nuorten tekemää taidetta vuonna 1992 osana "Tapuli Talkoot" -asukastoimintaa. Tuolloin Pohjois-Helsingin yläasteen yhdeksännen luokan oppilaat tekivät kuvataiteilija Tuula Salmisen opastuksella suuria maalauksia. Maalauksia uusittiin vuonna 2002. Ilme vaihtui lähemmäs katutaidetta ja teemoiksi tulivat kaupunkiympäristö ja liikenne. Maalauksissa esiintyvät mm. perinteinen P -juna sekä bussi numero 75. Peruskorjauksessa 2002 tunnelin seinät saivat kirkkaat ja värikkäät pinnat. Valaistusta ja pyörätelineiden määrää lisättiin. Parannustyöt rahoitettiin Lähiörahastosta.

Lähde: <https://kaupunginosat.net/tapulikaupunki/tapulikaupungin-kotikaupunkipolku>



## Tikkurilan matkakeskus ja asemasilta

Avattu: 1862

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:

Vantaan kaupunginmuseo / Galleria K / Vantaan taiteilijaseuran taidelainaamo 350 m

Tikkurilan kirjasto 400 m

Vantaan aikuisopisto 550 m

Tiedekeskus Heureka 850 m

Asemalle sijoitetut/integroidut taideteokset:

Aseman pohjoisessa alikulkutunnelissa on kuvanveistäjä Pekka Jylhän vuonna 1996 valmistunut taideteos Pohjoista kohti. Tikkurilan keskustassa, Vantaan kaupungintalon edustalla on valaistu vesiallas, jossa on Merja Rankin ja Outi Turpeisen Apaja-teos (2016). Teokseen kuuluu pronssinen kalastajatyttö sekä allasta reunustavalle penkille sijoitetut pronssinen takki, hattu ja salkku. Vesialtaassa uiskentelee valaistuja kaloja.



Tikkurilan vanha asemarakennus toimii nykyisin Vantaan kaupunginmuseona ja on Suomen vanhin säilynyt tiilinen asemarakennus. Arkkitehti Carl Albert Edelfeltin suunnittelema, vuonna 1862 valmistunut rakennus toimi asemana yli vuosisadan ajan, vuoteen 1978 asti. 1980-luvun lopulla rakennuksen kaksi alinta kerrosta restauroitiin Vantaan kaupunginmuseon näyttelytiloiksi. Rakennuksessa sijaitsee myös museon arkisto- ja toimistotiloja. Kuva: Sonja Leppänen

### Esimerkkejä ja ideoita taiteen sijoittamisesta asemaympäristöihin

- Nykyisellään alueen taideteokset eivät näy asemalaitureille ja asemasilalle. Voisiko alueelle sijoittaa uuden teoksen? Vantaan kaupunki ja Vantaan taidemuseo ARTSI toteuttaa suunnitelmallisesti julkisia taideteoksia rakentamisen yhteydessä.



Ohjaamo Vantaan vuonna 2015 käyttöön ottama rakennus Tikkurilassa. Rakennus on toiminut aiemmin Tikkurilan matkakeskuksena. Sen maalasivat vuonna 2016 Ohjaamo Vantaa goes Wild -tapahtumassa katutaidekilta G-Rex (Maikki Rantala ja Stay Ice), Marjaana Jaranne, Heidi Mikkonen ja nuorten katutaideyöpaja. Kuvat: Sonja Leppänen

## Tulevaisuuden näkymät

Tikkurilan keskustan uudistaminen ja tiivistäminen jatkuu. Suunnitteilla on asumista, toimistoja, kaupallista tilaa ja päiväkoteja.

Vuonna 2015 valmistunut Tikkurilan kaavarunko päivitetään. Kaavarunkotyössä tarkastellaan lähemmin mm. Tikkurilan kävelykeskustan kehittämisen mahdollisuuksia ja tulevan raitiovaunuliikenteen tuomat mahdollisuudet maankäytössä. Kielotiestä rakentuu raitiotien myötä keskustabulevardi. Keskustaa kiertämään tarkastellaan vihreän virkistyskehän kehittämistä. Myös asemanseudun julkiset ulkotilat suunnitellaan arvoisikseen.



Toimisto- ja liikekeskus Dixi avattiin Tikkurilan rautatieaseman yhteyteen 15.1.2015. Kuvat: Sonja Leppänen

## Hiekkaharju

Avattu: 1931

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:

Hiekkaharjun kirjasto 900 m

Hiekkaharjun asema on toiminut välietappina Keravan kaupunkirataa rakennettaessa. Pääradan kolmas raide otettiin vuonna 1972 käyttöön välillä Helsinki–Hiekkaharju ja sitä jatkettiin 1981 Keravalle asti. Vuoteen 1975 asti aseman kohdalla sijaitsi tasoristeys, joka korvattiin alikululla. Pääradan neljäs raide valmistui ensin vuonna 1996 välille Helsinki–Hiekkaharju ja ulotettiin Keravalle vuonna 2004. Kaupunkiradan valmistumisen yhteydessä vuonna 2004 Hiekkaharjun asema uudistettiin perusteellisesti.

Kehärata erkaneekin Hiekkaharjasta lentoaseman suuntaan. Kehärata otettiin käyttöön 17.2.2015.



Kuvat: Sonja Leppänen

## Leinelä

Avattu: 2015

Leinelän asema on yksi Kehäradan neljästä uudesta rautatieasemasta. Liikennepaikka sijaitsee Vantaan Koivukylän kaupunginosan Leinelän asuinalueella, Koivukylänväylän eteläpuolella, noin viiden kilometrin etäisyydellä Helsinki-Vantaan lentoaseman rautatieasemalta koilliseen.



Ympäristötaide kuuluu olennaisesti Leinelän yleisilmeeseen. Teossuunnittelu käynnistyi vuonna 2008. Alueen taideteokset muodostavat kokonaisuuden, jonka teemana on elämän kiertokulku. Teema näkyy paitsi alueelle tulevista tilataideteoksissa, myös rakennusten kaartelevassa muotokielessä ja alueen kaduissa. Alueen taideteokset suunnittelee noin kymmenen taiteilijan ryhmä. Taiteen yleissuunnitelmasta vastaa kuvataiteilija Vesa-Pekka Rannikko. (<http://leinela.fi/taide/>)



Tuula Närhinen: Animaatio, 2015, alumiini





Vesa-Pekka Rannikko: Paikalliset, 2012, seitsemän metriä korkea valaistu veistos. Kuva: Sonja Leppänen



Leinälän asema.



Kuva: Sonja Leppänen



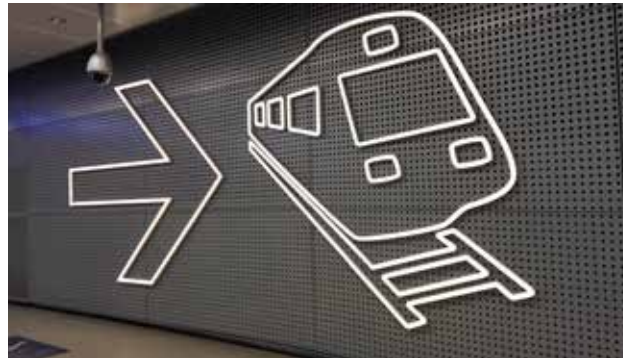
Kuva: Sonja Leppänen

## Lentoasema

Avattu: 2015

Lentoaseman maanalainen rautatieasema avattiin vuonna 2015 ja sijaitsee Kehäradan varrella Helsinki-Vantaan lentoaseman yhteydessä. Rautatieaseman lentomatkustajia palveleva kulkuyhteys nousee asemalta suoraan terminaalien 1 ja 2 väliseen yhdyskäytävään. Liukuportaat ovat 72 metriä pitkät.

Muusikot Tapani Rinne ja Samuli Majamäki sävelsivät kolmelle radan asemalle, Lentoasemalle, Aviapolikseen ja Kivistöön, omanlaisensa äänimaiseman.



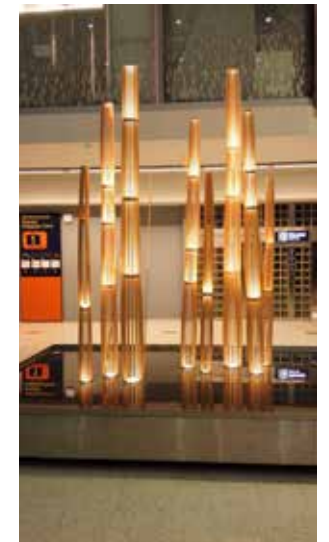
Kuvat: Sonja Leppänen



Flying Nature-valokuvanäyttely Helsinki-Vantaalla tammi-kuussa 2018. Kuva: Sonja Leppänen



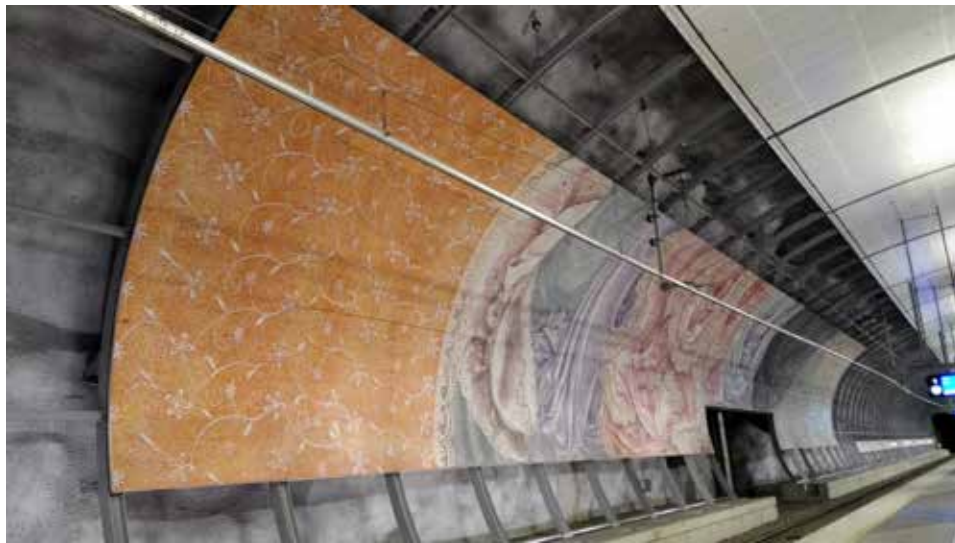
Juha Ojansivu: Suudelma (The Kiss), 1983, alumiini. Veistos Helsinki-Vantaan T2-terminaalissa. Kuva: Sonja Leppänen



Seppo Koho, Ruovikko, 2012. Valaistu teos Helsinki-Vantaan T1-terminaalissa. Kuva: Sonja Leppänen

## Aarne Jämsä: Helman heilahdus, 2015

7,2 metriä korkea teos toteutettiin skannaamalla taiteilijan piirustukset kuvatiedostoiksi, jotka on kuvankäsittelyprosessissa koottu teoskokonaisuudeksi ja tulostettu alumiinilevyille. Aarne Jämsän teos voitti kutsukilpailun, jonka Valtion taideteostoimikunta julisti kesäkuussa 2010 taideteoksen hankkimiseksi Kehäradan asemahalliin lentoasemalle. Jämsän lisäksi kilpailuun kutsuttiin taiteilijat Kari Cavén ja Santeri Tuori. Arvostelulautakunta luonnehti teosta yllättäväksi ja omaperäiseksi. Se oli lautakunnan mielestä "sekä monumentaalisen jylhä että humoristinen".



Kuvat: Sonja Leppänen

## Aviapolis

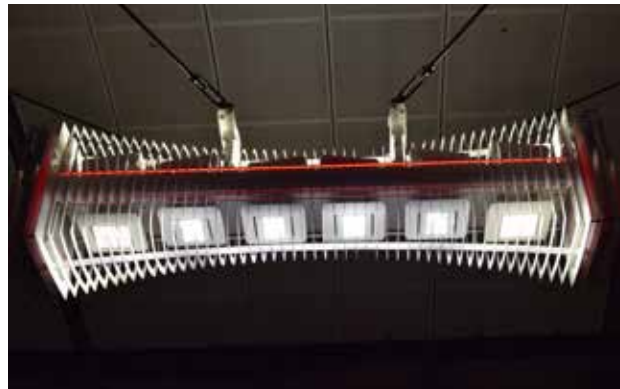
Avattu: 2015

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:  
Suomen Ilmailumuseo 550 m

Toukokuussa 2015 valmistunut Aviapolis oli ensimmäinen Kehäradan tunneliasemista. 40 metrin syvyydessä sijaitseva asema oli samalla Suomen ensimmäinen täysin maan alla sijaitseva rautatieasema.

Aviapoliksen, Kivistön ja Lentoaseman juna-asemille luotiin 2015 oma äänimaailma ammattimuusikoiden Tapani Rinteen ja Samuli Majamäen toimesta, jotka inspiroituiivat maan alla olevista luonnonakustiikoista. Kolme teosta syntyi 35 metriä maanpinnan alapuolella. Äänityksiä tehtiin ratatunneleissa, huoltohuoneissa ja pumppaamoissa, eli paikoissa, jotka eivät yleensä ole yleisölle avoimia. Äänimaisemat julkistettiin Kehäradan avautuessa Aviapoliksen asemalla. Kaikkien kolmen aseman äänimaisema on erilainen. Tarkoituksena on, että ne luovat viihtyisyyttä asemilla.

Aviapolis-alueesta kehitetään kansainvälinen, kestävä ja houkutteleva ympäristö työnteolle, matkustamiselle sekä asumiselle. Maankäytön suunnittelulla varmistetaan alueelle kestävä kaupunkirakenne, hyvät liikkumisen ympäristöt, riittävät ja laadukkaat palvelut sekä ennen kaikkea hyvät työnteon ja elämisen edellytykset. Alueen rakentamisen tulee olla laadukasta ja houkuttelevaa.



### Esimerkkejä ja ideoita taiteen sijoittamisesta asemaympäristöihin

- Ääniteoksen toimivuudesta huolehtiminen.

Kuvat: Sonja Leppänen

## Kivistö

Avattu: 2015

Kivistön asema avattiin 2015. Asema on Vehkalan ja Aviapoliksen asemien välillä. Aseman viereen on suunniteltu kauppakeskusta.

Taidekaupunginosa Kivistön taide alkaa jo rautatieasemalla, jossa asemakuilun seinissä ennen asemaa sijitsee graafisen betonin tekniikalla toteutettu Leonhard Lapinin teos Archetypal Colour Theory, 2014.

Kivistön kaupunginosassa taide on läsnä monissa eri muodoissa. Paitsi asemalla, sitä näkyy muun muassa katujen ja aukoiden erityiskiveyksessä, sähkökaappien katugalleriassa, taidevalaistuskohteissa sekä julkisivuissa. Kivistön taloissa talon rakenteena oleva porttia, piha tai seinä on usein jo taideteos itsessään. Kivistön taidetta toteutetaan jokaiseen alueelle rakennettavaan rakennukseen. Taideidea on osana jo tonttikilpailun asiakirjoja.



### Esimerkkejä ja ideoita taiteen sijoittamisesta asemaympäristöihin

- Kivistön asemakokonaisuus on laadukas. Voisiko alueelle esittää vaihtuvia video- ja mediateoksia esim. näyttöjen kautta?

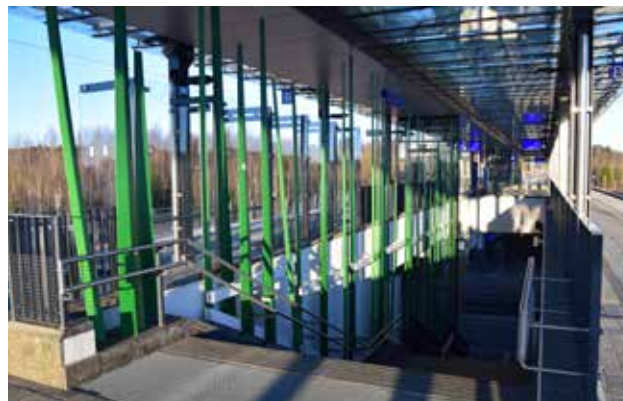


Kuvat: Sonja Leppänen

## Vehkala

Avattu: 2015

Vehkala on Kehäradan rautatieasema Myllymäessä Vantaalla Kehä III:n pohjoispuolella ja Hämeenlinnanväylän länsipuolella. Vihreä "ruohonkorsimainen" pylvästeema jatkuu laiturilta läheiselle parkkipaikalle asti. Kehittyvä Vehkalan elinkeinoalue voi tulevaisuudessa tarjota monenlaisia mahdollisuuksia julkiselle taiteelle.



Kuvat: Sonja Leppänen

## Vantaankoski

Avattu: 1991

Vantaankosken rautatieasema on lähijunien asema Vantaalla, noin 15 kilometriä Helsingin päärautatieasemalta pohjoiseen. Ennen Kehäradan valmistumista Vantaankoski oli M-junan pääteasema.



### Esimerkkejä ja ideoita taiteen sijoittamisesta asemaympäristöihin

- Valotaideteoksen toteuttaminen.
- Vantaan koskiympäristöön on toteutettu valoteos.



Kehäradan rakentamisen yhteydessä, Vantaankosken aseman kulkuyhteydet, katokset ja laiturit on uudistettu. Kuvat: Sonja Leppänen

## Martinlaakso

Avattu: 1975

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:  
Martinlaakson kirjasto 130 m

Asema avattiin vuonna 1975 Martinlaakson radan pääteasemaksi. Martinlaakson asema sijaitsee Louhelan ja Vantaankosken asemien välillä, noin 14 kilometriä Helsingin päärautatieasemasta pohjoiseen.

Asema sai uuden ilmeen vuonna 2017. Urbaani sinfonia -graffitikokonaisuuden suunnitteli ja toteutti Street Art Vantaa yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa, taiteilijoinaan Hende, Level 11, Jukka Peltosaari, Laura Lehtinen, Essi Ruuskanen, Juulia Markko, Verna Tervaharju, Deos ja Jesse Pasanen. Graffitien teemana on klassinen musiikki. Jokaiselle taiteilijalle annettiin yksi musiikkitermi, johon liittyvän teoksen taiteilija sai itse suunnitella.



### Esimerkkejä ja ideoita taiteen sijoittamisesta asemaympäristöihin

- Graffitien ylläpito ja uusiminen tarvittaessa, vaihtuvuus.

Kuvat: Sonja Leppänen



## Louhela

Avattu: 1975

Kesällä 2018 Street Art Vantaa yhteistyössä muiden kotimaisten taiteilijoiden kanssa toteutti myös Louhelan asemalle taideteoksia. Teos pohjautuu Vesa Haapalan Jokiyöt-runoon. Maalajina olivat Street Art Vantaasta taiteilijat Essi Ruuskanen, Maikki Rantala ja Jesse Pasanen sekä Vantaan taidemuseo Artsin ja SAV:n yhteishanke Seinähullu Vantaan kesän 2018 muralisti-viisikko Minttu Pyykkönen, Peetu Pasanen, Taneli Stenberg, Maria Kivilaakso ja JP Köykkä. Lisäksi Anna Semerdjiev Vantaan taiteilijaseurasta, helsinkiläinen graafinen suunnittelija Juha Liede ja Barcelonassa opiskeleva helsinkiläinen kuva-taiteilija Anetta Lukjanova osallistuivat teoksen maalaamiseen.

Sekä Martinlaakson että Louhelan asemien taidehankkeissa maalaukset toteutettiin pinnoille soveltuvilla maaleilla eli niiden elinkaari on sama kuin millä tahansa pintaan sopivalla seinämaalilla. Metallipinnat pääosin karhennettiin ja pohjamaalattiin rostexilla. Teosten värikoodit ja maalilaadut on dokumentoitu ja niitä voivat taiteilijat siten paikailla tarpeen vaatiessa. Spraymaaleja on käytetty arviolta noin 10-15% kokonaispinta-alasta. Hoidon periaatteena on, että teoksia ei "museomaisesti" konservoida, vaan että ne ulkotilaan kuuluvasti voivat luontevasti "ikäntyä".



Louhelan asema tammikuussa 2018 ennen taideteoksia. Kuvat: Sonja Leppänen



Aseman muraaleita elokuussa 2018. Kuvat: Street Art Vantaa.

### Esimerkkejä ja ideoita taiteen sijoittamisesta asemaympäristöihin

- Teosten ylläpito ja uusiminen tarvittaessa, vaihtuvuus.

## Myyrmäki

Avattu: 1975

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:

Vantaan taidemuseo Artsi 50 m

Kulttuuri- ja monitoimikeskus Myyrmäkitalo 50 m

Myyrmäen asema avattiin vuonna 1975. Asema sai vuonna 2015 remontin jälkeen seinäpinnoille värikkäät maalaukset. Myyrmäen aseman teosten tilaajana toimi Vantaan Tilakeskus. Maalauksista vastasi noin kymmenen hengen taiteilijaryhmä Multicoloured Dreams, jonka teokset ovat tuttuja muun muassa Helsingin keskustan rakennustyömaa-aidoista. Multicoloured Dreamsin sisämaalausten lisäksi teoksia toteutti kaksi muuta erillistä hanketta, chileläisduo UnKolor Distinto sekä Salla Ikonen kutsumansa portugalilaistaiteilija Mr.Dheon kanssa. Aseman sisä- ja ulkopinnat käsittävä teos on kokonaisuudessaan 600 neliön kokoinen. Myyrmäki-liikkeen koordinoima katutaidehanke on saanut rahoitusta Vantaan kaupungilta sekä opetus- ja kulttuuriministeriöltä. Muraalikokonaisuus on osa Vantaan taidemuseo Artsin kokoelmia. Teosten hoidosta on tekijöiden ohje. 2010-luvulla asenne graffiteja ja muuta katutaidetta kohtaan on muuttunut siten, että alun perin kapinaksi ja vastakulttuuriksi mielletyt katutaide teokset ovat löytäneet tiensä viime vuosina myös julkiseen tilaan ja museoihin. Muraaleja on maalattu esimerkiksi useiden kerrostalojen seiniin ja vuonna 2013 Myyrmäkeen perustettiin 120 metriä pitkä graffitiseinä, johon graffititaiteilijoilta toivotaan taidetta.



### Esimerkkejä ja ideoita taiteen sijoittamisesta asemaympäristöihin

- Teosten ylläpito ja uusiminen tarvittaessa.

Kuvat: Marjukka Korhonen



Kuvat: Marjukka Korhonen

## Malminkartano

Avattu: 1978

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:  
Malminkartanon kirjasto 450 m

Asematunnelin betoniseinään tehtiin vuonna 1982 Suomen ensimmäinen taiteellinen graffiti, joka sai synnyttyään suuren huomion.

Malminkartanon asematunneliin graffitien maalauksesta järjestettiin uudestaan kilpailu keväällä 2017. Lokakuussa 200-metriseen asematunnelin seiniin toteutettiin 50 eri taiteilijan teosta, yksi Helsingin suurimmista katutaide-teoksista. Yhteisötaiteena toteutettujen teosten tyylit ovat keskenään erilaisia ja katutaiteen eri suuntauksia mukailevia. Myös tekijöiden ja teosten taustat ovat hyvin erilaisia. Teosten tekijät valitsi raati, joka koostui eri alojen ammattilaisista ja alueen toimijoista.

Työskentelyn mahdollistivat Helsingin kaupungin kulttuuri- ja vapaa-ajan toimiala (Kanneltalo, katutaide-toimisto Supafly, nuorten toimintakeskus Happi ja Malminkartanon nuorisotalo), kaupunkiympäristön toimiala (rakennukset ja yleiset alueet, palvelut ja luvat), kaupunginkanslia, elinkeino-osasto, Lähiöprojekti, HKL, Liikennevirasto sekä erikoismaali-kaupat Decoväri, Geezers ja Make Your Mark. Kuvissa näkyy kilpailun satoa.



Malminkartanon rautatieaseman eteläinen sisäänkäynti. Kuvat: Marjukka Korhonen



Malminkartanon rautatieaseman pohjoinen sisäänkäynti. Kuvat: Marjukka Korhonen

### Esimerkkejä ja ideoita taiteen sijoittamisesta asemaympäristöihin

- Teosten uusiminen tarvittaessa, vaihtuvuus.



Kuvat: Marjukka Korhonen

## Kannelmäki

Avattu: 1975

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:

Kannelmäen kirjasto 350 m

Teatteri -ja konserttitalo Kanneltalo 300 m

Kannelmäen 1950–60-luvuilla rakennettu esi-kaupunkialue sijoittui lähelle Nurmijärventietä, mutta Kannelmäen asema rakennettiin län-nemmäksi, Kannelmäen uuden osan keskelle. Helsingin kaupungin rahoittama ja omistama asema valmistui 1975. Lipunmyynti lopetettiin 2003.

### Esimerkkejä ja ideoita taiteen sijoittamisesta asemaympäristöihin

- Kannelmäen asemanseudun kehittäminen kokonaisuudessa taiteen rooli huomioon ottaen. Aseman kunnostuksen yhteydessä taiteen toteutus osana rakentamista. Lähiön torin taideteoksen nivominen osaksi aseman uutta julkista taidetta. Uudet teokset jo olemassa olevan taiteen kanssa voisivat muodostaa teoskokonaisuuden. Teoskohteita ovat mm. ylikulkukäytävän alarakenteet sekä katot, joissa toimisi hyvin mm. valotaideteos.



Kannelmäen Sitratorin alue sai lisää väriä elokuussa 2017. Taiteilija Maj-Britt Huovilan johdolla maalattiin Kannelmäen juna-aseman portaita. Maalaamassa oli katutaidetoimisto Supaflyn kesätyöntekijöitä, sekä maalaamisesta innostuneita asukkaita ja ohikulkijoita. Juna-aseman rappusten maalaus on osa Tunteamaton Kantsu -projektia. Kuvat: Marjukka Korhonen



Anna-Lea Kopperin Sini-puna-silta julkistettiin vuonna 2002. Teos on toteutettu kevyen liikenteen sillalle, joka ylittää junaradan Kannelmäen asemalla. Alun perin teoksen piti olla väliaikainen, mutta HKL osti sen. Toisella puolen on läpinäkyvillä värikalvoilla siniseksi värjätty pohjoinen maisema, jonka sävy tummenee ruutu ruudulta ylös horisonttiin päin. Eteläpuoleinen lasiseinä on väritetty kalvoilla ja tummenevilla punasävyillä. Kun valo suodattuu ikkunoiden läpi sillalle, pohjoisen kylmyys ja etelän lämpö kohtaavat. Kuvat: Marjukka Korhonen



Oona Tikkaajan Unelma taideteos julkistettiin 12.11.2013. Teos on sijoitettu Kannelmäen Sitra-torille rautatieaseman viereen. Helsingin taidemuseon tilaama ja sen kokoelmin kuuluva Unelma-teos sijaitsi aiemmin Kalliossa. Väliaikaisen teoksen kaivatessa uutta sijoituspaikkaa, Kannelmäen asukkaiden aktiivinen, vapaamuotoisesti toimiva Kannelmäki-liike organisoiti teoksen uudeksi ja pysyväisluonteiseksi sijoituspaikaksi lähiön torin. Teoksen nimen innoittamana torin ja aseman akselilla asukkaat ovat toteuttaneet erilaisia tapahtumia, kuten Lasten Unelma-tapahtuman ja Unelma-kahvit. Kuvat: Marjukka Korhonen

## Martinlaakson rata

Martinlaakson rata perustettiin palvelemaan paikallisliikennettä (nyk. lähi-) luoteis-Helsingin ja länsi-Vantaan kehittyville esikaupunkialueille. Rata valmistui Martinlaaksoon asti 1975 ja Vantaankoskelle 1991. Rata erkaneerantarakadasta Huopalahdessa. Helsingin kaupunki omistaa Pohjois-Haagan, Kannelmäen ja Malminkartanon asemat. Vantaan kaupungin omistuksessa ovat Myyrmäki, Louhela, Martinlaakso ja Vantaankoski.

## Pohjois-Haaga

Avattu: 1975

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:  
Pohjois-Haagan kirjasto 550 m

Helsingin kaupungin rahoittama ja omistama asemarakennus valmistui lokakuussa 1975. Teräsbetonista ja tiilestä rakennetun, ulkoa laatoin verhoillun rakennuksen asiakaspalvelutilat sijoitettiin katutasoon. Lipunmyynti lopetettiin asemalla 2004.



Kuvat: Sonja Leppänen



## Huopalahti

Avattu: 1921

Lähellä toimivat kulttuuripalvelut:  
Etelä-Haagan kirjasto 650 m

Asema on saanut nimensä entisen kunnan mukaan: nykyinen Etelä-Haaga oli ennen Huopalahden kunnan keskus. Huopalahti oli aluksi Pitäjänmäen aseman alainen laiturivaihde. Paikalle valmistui vuonna 1906 Bruno Granholmin suunnittelema Platformskjul III -tyyppinen laiturirakennus. Vuonna 1920 siirrettiin nykyinen asemarakennus paikalleen (valmistunut 1910) ja Huopalahti korotettiin pysäkistä asemaksi. 1970-luvulla Huopalahden ratapihaa muutettiin, kun asemasta tuli Martinlaakson radan risteysasema vuonna 1975. Ratapiha muutettiin nykyiselleen Leppävaaran kaupunkiradan rakentamisen yhteydessä vuosina 2000–2002.

Huopalahden merkitys joukkoliikenteen risteys- ja vaihtopaikkana vahvistui entisestään, kun Eliel Saarisen tien bussiliikennetunneli valmistui Huopalahden aseman alle vuonna 2002. Tunnelin bussipysäkeiltä on yhteydet laitureille.



Vanha puinen asemarakennus on nykyisin yksityisessä omistuksessa. Vuonna 2015 odotushalliin perustettiin kulttuuritila Asematila, jonka toimintaa koordinoi samanniminen yhdistys. Tila on toiminut paikkana monenlaiselle kulttuuritoiminnalle. Kuvat: Sonja Leppänen

## Ilmala

Avattu: 1967

Ilmalan asema on nimetty rautatien eteläpuolella sijaitsevalle kalliolle vuonna 1910 perustetun Meteorologisen keskuslaitoksen (nyk. Ilmatieteen laitoksen) säähavaintoaseman mukaan.

Helsingin kaupunki suunnittelee monipuolisempaa, tilaa vaativan kaupan sekä asuinkiinteistöjen muodostamaa kaupunkimiljöötä aseman pohjoispuolelle nykyisen Pohjolan Liikenteen varikon ja Postin tilojen alueelle. Hartela Oy rakennuttaa Ilmalan rautatieaseman yhteyteen Ilmalan aseman ja Ilmalan torin. Toistaiseksi Ilmalan aseman liikenne on painottunut työmatkaliikenteeseen.

### Esimerkkejä ja ideoita taiteen sijoittamisesta asemaympäristöihin

- Julkisen taiteen toteutus asemalle osana alueen uudisrakentamista Väyläviraston ja Helsingin kaupungin yhteistyönä.



Kuva: Sonja Leppänen



Havainnekuvat: Hartela Oy



Ilmalan rautatieaseman pohjoinen sisäänkäynti. Kuva: Sonja Leppänen

## 6. LÄNSIMETRO

**M**atkustajaliikenne Helsingin Ruoholahdesta Espoon Matinkylään alkoi 18.11.2017. Länsimetron ykkösvaiheen asemat ovat: Lauttasaari, Koivusaari, Keilaniemi, Aalto-yliopisto, Tapiola, Urheilupuisto, Niittykumpu ja Matinkylä. Kaikilla kahdeksalla metroasemalla on oma identiteettinsä, jonka perusteella matkustaja erottaa asemat helposti toisistaan. Asemien arkkitehtuuri heijastelee kunkin aseman alueen kaupunkikuvaa mm. materiaalivalinnoilla ja taiteen avulla. Kaikki asemat ja niiden sisäänkäynnit ovat esteettömiä.

Alun perin jokaiselle Länsimetron asemalle suunniteltiin sijoitettavaksi taideteokset. Kuvataiteilija Jaakko Niemelä kutsuttiin vuonna 2010 koordinoimaan hanketta. Niemeläideoi yhdessä asemat suunnittelevien arkkitehtitoimistojen kanssa asemien julkista taidetta ja oli valitsemassa taiteilijoita. Työryhmä myös kartoitti mahdollisia paikkoja julkiselle taiteelle asemilla laiturihalleista lippuhalliin ja liukuportaisiin. Alun

perin kahdeksalle asemalle taidetta suunnittelivat taiteilijat Marja Kanervo (Lauttasaari), Tuula Närhinen (Koivusaari), Tommi Grönlund ja Petteri Nisunen (Keilaniemi), Kari Cavén (Otaniemi), Kim Simonsson (Tapiola), Miika Nyyssönen (Urheilupuisto), Mari Rantanen (Niittykumpu) ja Vesa-Pekka Rannikko (Matinkylä).

Länsimetro ei ole virallisesti sitoutunut noudattamaan prosenttiperiaatetta. Länsimetron kokonaisbudjetti oli yli miljardi euroa, josta taiteelle oli budjetoitu vain puoli miljoonaa euroa. Lopulta julkiset taideteokset toteutuivat vain kolmelle asemalle: Niittykummun asemalla on taidemaalari Mari Rantasen teos, Keilaniemessä Tommi Grönlundin ja Petteri Nisusen teos ja Tapiolan metroasemalla Kim Simonssonin veistos.

Helsingin Sanomissa on pohdittu useaan otteeseen metrohankkeen julkisen taiteen vähyyttä ("Antakaa edes promille" HS 11.3.2013).

## Lauttasaari

Lauttasaaren aseman teema on vesi, mutta jähmettyneessä olomuodossa lumena ja jäänä. Lauttasaaren ja Koivusaaren asemien teemat kohdistuvat veden eri olomuotoihin.

Lauttasaaren aseman pääsisäänkäynti sijaitsee ostoskeskus Lauttiksen yhteydessä, toinen sisäänkäynti on Gyldenintiellä. Aseman suunnittelusta on vastannut arkkitehtitoimisto Helin & Co Oy. (Lähde: [www.lansimetro.fi/asetat/ykkosvaiheen-asetat](http://www.lansimetro.fi/asetat/ykkosvaiheen-asetat))



Kuvat: Sonja Leppänen



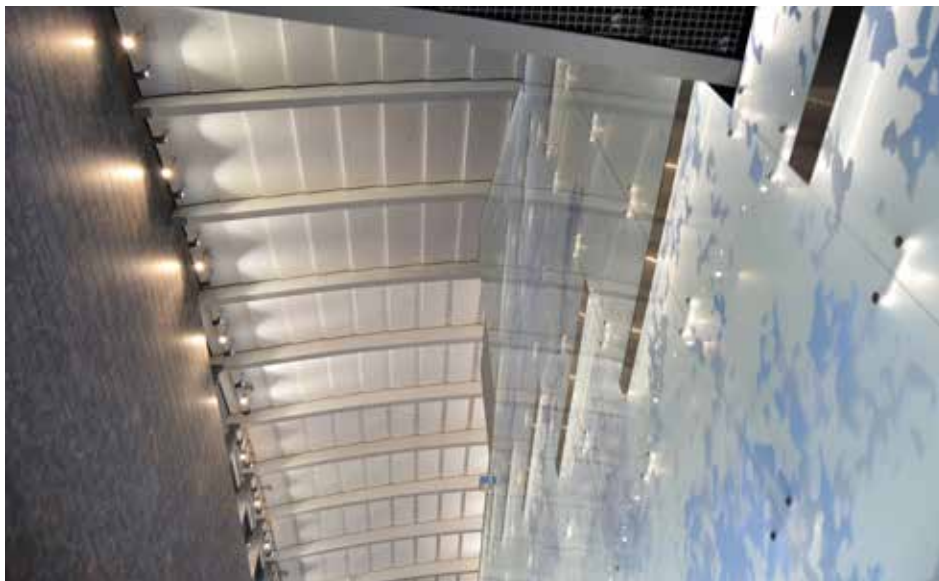
## Koivusaari

Aseman pääteemana on meri ja vesi. Asema palvelee samanaikaisesti kahta kaupunginosaa, tulevaa Koivusaarta ja Lauttasaarta. Koivusaaren asema sijaitsee meren alla, Lauttasaaren ja Koivusaaren välissä, Länsiväylän eteläpuolella. Koivusaaren asema on rakennettu Suomen maanalaisista asemista kaikkein syvimmälle. Aseman suunnittelusta on vastannut arkkitehti-toimisto Helin & Co Oy. (Lähde: [www.lansimetro.fi/asetat/ykkosvaiheen-asetat](http://www.lansimetro.fi/asetat/ykkosvaiheen-asetat))



Kuvat: Sonja Leppänen





Pääsisäänkäynnin katto hakee inspiraationsa kumollaan olevasta puurunkoisesta aluksesta. Pihan ja rakennuksen välistä löytyy teeman mukaisesti rantakiviä ja heiniä, meriteema näkyy myös asemalaiturilla; laituriseinän muoto kuvaa valaan hetuloita. Kuvat: Sonja Leppänen

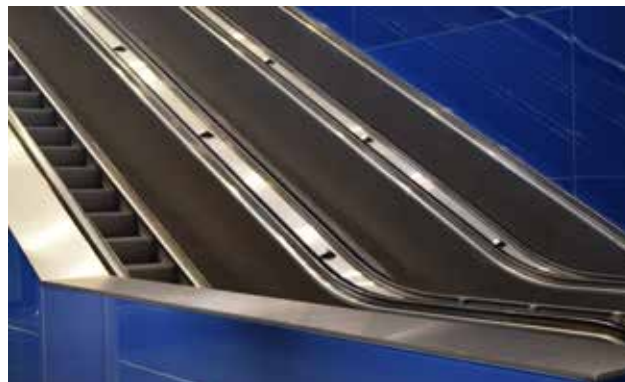
## Keilaniemi

Lähellä sijaitsevan Otaniemen alueen kanssa Keilaniemi muodostaa Pohjoismaiden suurimpiin kuuluvan tiede-, tutkimus- ja yrityskeskittymän. Keilaniemen aseman arkkitehtisuunnittelussa korostuu Keilaniemen alueen merkitys jakajana työn ja asumisen välillä, meren ja maan välillä ja kahden kaupungin rajan läheisyydessä. Aseman suunnittelusta on vastannut arkkitehtitoimisto ALA Oy + Esa Piironen Oy.

Laiturialueen katossa on Grönlund & Nisunen taiteilijakaksikon valoputkista koostuva taideos. (Lähde: [www.lansimetro.fi/asetat/ykkosvaiheen-asetat](http://www.lansimetro.fi/asetat/ykkosvaiheen-asetat))



Kuvat: Sonja Leppänen





## Aalto-yliopisto

Aalto-yliopiston asema sijoittuu Alvar Aallon suunnitteleman Kandidaattikeskuksen lounaispuolelle, keskelle arkkitehtonisesti merkittävää Aalto-yliopiston kampusaluetta Otaniemessä. Metroasemalla on kaksi sisäänkäyntiä, Tietotie ja Otaniementie. Asemalla ja sisäänkäynneissä on käytetty esipatinoitua corten-alakattoa, joka sävyiltään sitoutuu punatiiliseen kampusympäristöön. Corten-teräsalakatto seuraa matkustajaa kaikissa yleisötiloissa, lippuhalleista, liukuportaisiin ja laituritasolle. Aseman suunnittelusta on vastannut arkkitehtitoimistot ALA Oy + Esa Piironen Oy. (Lähde: [www.lansimetro.fi/asetat/ykkosvaiheen-asetat](http://www.lansimetro.fi/asetat/ykkosvaiheen-asetat))



Kuvat: Arja Aalto

## Tapiola

Tapiolan metroasemaa leimaa valkoisuus ja avoimen tilan tuntu. Taustavalaistut valkoiset lasiseinät täydentävät aseman ilmeen avarana ja korkeana lippuhallitasolle laajenevana tilana. Tapiola on metron toinen läntinen pääteasema sekä tärkeä liityntäliikenteen keskus. Tapiolan aseman suunnittelusta on vastannut APRT Arkkitehtityöhuone Arto Palo Rossi Tikka Oy.

(Lähde: [www.lansimetro.fi/asetat/ykkosvaiheen-asetat](http://www.lansimetro.fi/asetat/ykkosvaiheen-asetat))

Lähellä Tapiolan metroasemaa sijaitsee EMMA modernin taiteen museo WeeGee talossa. EMMA julkisti 19.9.2017 järjestetyssä tilaisuudessa Tapiolan metroasemalle sijoittuvan, Kim Simonssonin toteuttaman Emma jättää jäljen -taideteoksen. Teoksen on tuottanut Espoon modernin taiteen museo Emma yhdessä Länsimetro Oy:n kanssa. Emma jättää jäljen -teosta ovat tukeneet Espoon kaupunki, Saastamoisen säätiö sekä Svenska kulturfonden.

Tavoitteeksi asetettiin teos, joka edustaisi uudenlaista ajattelua julkisessa taiteessa: veistoksen lisäksi teoksesta haluttiin eri olomuotoihin laajeneva, Tapiolan kulttuurikeskittymää ja aseman seutua identifioiva maamerkki.

Värikäs "jälki" seinässä ohjaa laiturialueelta ylöspäin ja EMMA- taidemuseon suuntaan.

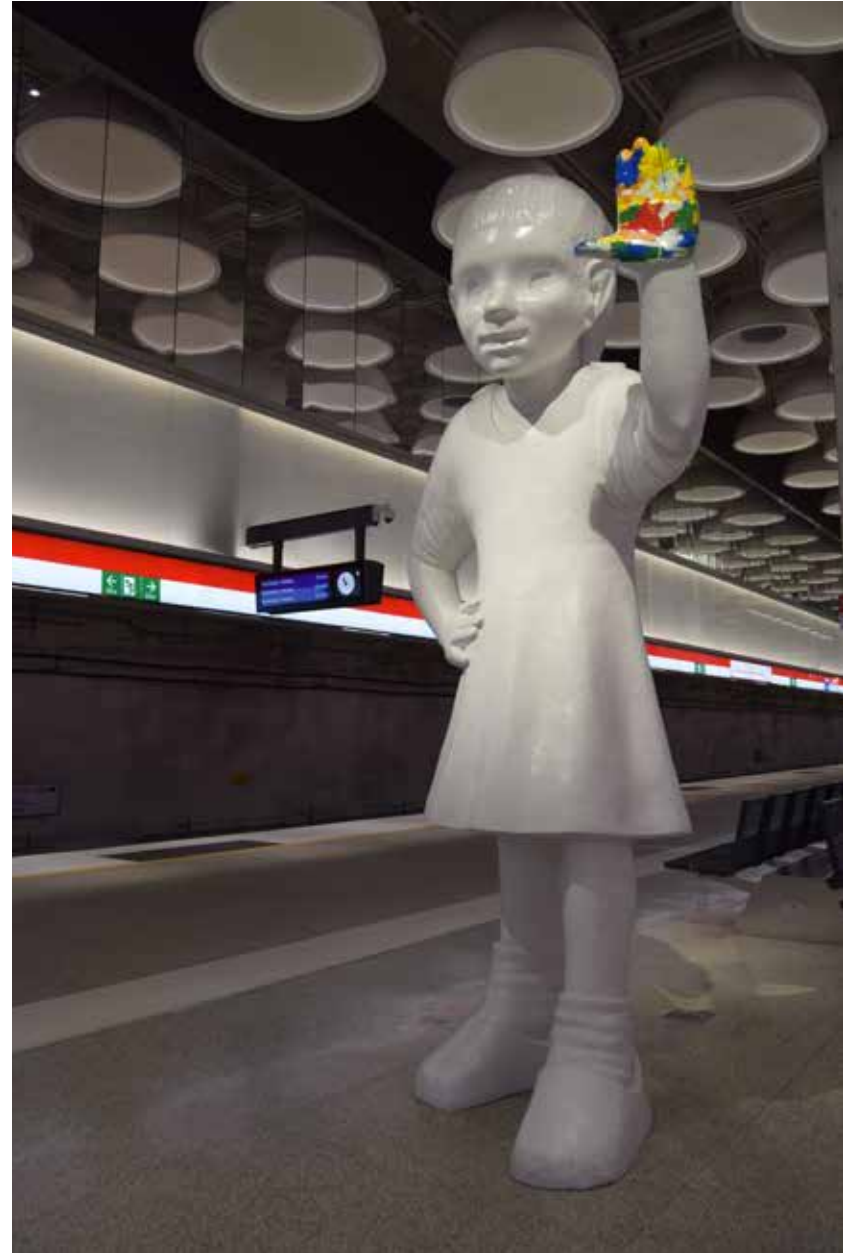


Kuvat: Sonja Leppänen





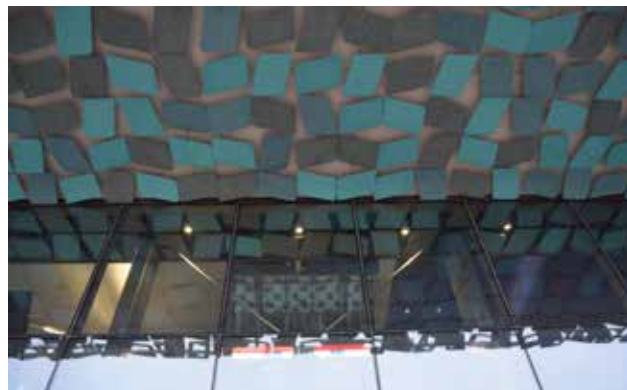
Laiturialueen katosta löytyy 108 valaisinkupua, jotka toimivat akustisena vaimentimena. Valaisimilla on monta funktiota: ne vaimentavat ainoan kaksikerroksisen aseman äänimaailmaa, valaisevat ja niiden sisään on kätkeytyä tekniikkaa, kuten sprinklaus ja kaiuttimet. Kuvun kantava rakenne, lasikuitukupu, on palonkestävää hartsia, joka on pinnoitettu molemmin puolin palonkestävällä akustiikkavaahdolla. Kuvun alareunaa kiertää led-nauha, joka valaisee kuvun sisäpinnan. Kuudessatoista kuvussa on kaiutin, kuvun geometria suuntaa ja rajaa äänen suunnan ja parantaa kuulutusten kuuluvuutta. (Lähde: [www.lansimetro.fi/asemat/ykkosvaiheen-asemat](http://www.lansimetro.fi/asemat/ykkosvaiheen-asemat)). Kuvat: Sonja Leppänen



Kim Simonsson: Emma jättää jäljen, 2017, pronssi. Kuva: Sonja Leppänen

## Urheilupuisto

Urheilupuiston asema sijaitsee Niittymaalla. Tapiolan urheilupuiston alue on kuntoilun ja huippu-urheilun keskittymä. Näyttely-keskus WeeGee sijaitsee lähellä. Aseman teemoja ovat energisyys, liike, nuoruus, voima, kasvu ja värikyys. Urheilupuiston asema ei ole kallioasema, kuten länsimetron muut asemat. Aseman suunnittelusta on vastannut arkkitehtitoimisto HKP Oy. Laiturihalli on noin 27 metriä katutasosta. Asemarakennuksen muoto tekee mahdolliseksi sen, että luonnonvalo pääsee pitkälle liukupor-taisiin ja aina laituritasolle asti. (Lähde: [www.lansimetro.fi/asetat/ykkosvaiheen-asetat](http://www.lansimetro.fi/asetat/ykkosvaiheen-asetat))

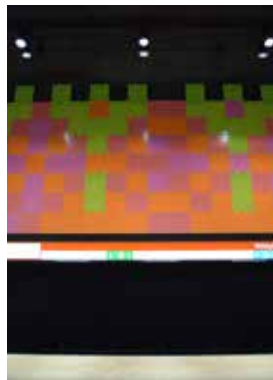


Sisäänkäynnin yksityiskohtia Urheilupuiston metroasemalla. Kuvat: Sonja Leppänen



## Niittykumpu

Niittykummun metroasema on osa tulevaa liikekeskusta. Aseman sisätiloissa on vahva ja tunnistettava identiteetti, jonka suunnittelun lähtökohtana on kesäinen niitty. Laiturin molemmilla sivuseinillä on kuvataiteilija Mari Rantasen teos, joka kuvaa maitohorsman punaa ja ruohon vihreyttä eli Niittykumpu nimeä. Taideteoksen värit paljastuvat vähitellen laskeuduttaessa liukuportaita pitkin asemalaiturille. Väriliukuman voi tulkita symboloivan valon kulkua tai elämän kulkua. Asemalaiturin sivuseinien mittainen taideteos on 90 metriä pitkä ja 5 metriä korkea. Teos muodostuu 60 x 60 sentin kokoisista erivärisistä neliöistä. Aseman suunnittelusta on vastannut Arkkitehtitoimisto HKP Oy. (Lähde: [www.lansimetro.fi/aseamat/ykkosvaiheen-asemat](http://www.lansimetro.fi/aseamat/ykkosvaiheen-asemat))



Kuvat: Sonja Leppänen



## Matinkylä

Matinkylän asema ja bussiterminaali ovat osa Ison omenan metrokeskusta. Matinkylä on länsimetron ensimmäisen vaiheen pääteasema ja tärkeä liityntäliikenteen keskus. Laituritalan katto on saanut innoituksensa poutapilvistä ja jäähuurteesta. Kattopinta muodostuu vaihtelevista valkoisiksi maalatuista alumiinilevyistä. Matinkylän aseman suunnittelusta on vastannut Arkkitehtitoimisto HKP Oy. (Lähde: [www.lansimetro.fi/asetat/ykkosvaiheen-asetat](http://www.lansimetro.fi/asetat/ykkosvaiheen-asetat))



Kuvat: Sonja Leppänen

## 7. KANSAINVÄLISET ESIMERKIT

Tässä luvussa on esitelty muutamia kansainvälisiä esimerkkejä taiteen toteuttamisesta juna- ja metroasemilla. Erityiset asemaympäristöt saavat usein laajempaa, kansainvälistä huomiota toimien näin paikkakuntansa lähettiläinä sekä paikan käyntikortteina. Erityinen asemaympäristö, jossa julkista taidetta on käytetty rohkeasti ja luovasti, voi nousta itsessään nähtävyydeksi, joka tarjoaa elämyksiä asukkaille, matkailijoille ja julkisen liikenteen käyttäjille. Tällä tavoin taide toimii asemilla myös maan, paikkakunnan tai kaupungin identiteetin luomisen välineenä, ja sillä voidaan muokata, parantaa tai uudelleen luoda eri ympäristöjen imagoa ja mielikuvia. Nykyisin lentokenttäympäristöihin on alettu kiinnittää entistä enemmän huomiota, jotta ne olisivat käyttäjilleen sekä käytännöllisiä, viihtyisiä että elämyksellisiä. Myös metroympäristöjen viihtyisyyttä on parannettu esimerkiksi Helsingissä. Esimerkiksi Helsingin itämetron asemille toteutettiin 2018 uusia radantaustatauluja, joilla halutaan asemille omaa, helposti tunnistettavaa ilmettä. Tätä samaa tarvetta voidaan nähdä yhä lisääntyvän junamatkustuksen myötä myös asemaympäristöissä.

### Wien-Bratislava taidejuna 2018

Itävallan suurlähetystön aloitteesta toteutettiin TRAM-taideprojekti Itävallan ja Slovakian yhdistävässä junassa helmi-marraskuussa 2018. Wienin päärautatieaseman ja Bratislavan päärautatieaseman välillä päivittäin kulkevissa 11 junavuorossa oli mm. taidenäyttelyitä, performansseja ja teatteria, väittelyitä, esitelmää ja luentoja. Junissa ja laitureilla taidetta esittivät mm. katusoittajat, kirjoittajat ja performanssitaiteilijat. Junareitillä kulkee noin 5000 matkustajaa päivässä. Taideprojektin taustalla vaikuttivat molempien maiden useat merkittävät vuoden 2008 vuosipäivät. Projektin nimi "TRAM" viittaa vanhaan ratikkayhteyteen kaupunkien välillä, joka on yhdistänyt kaupunkeja vuodesta 1914 alkaen. Tarkoituksena on ollut tarjota junassa matkustaville uusia elämyksiä ja yllättäviä kohtaamisia nykytaiteen parissa. Projektilla haluttiin myös vahvistaa Itävallan ja Slovakian välistä taidekenttää ja kulttuurista yhteistyötä sekä edistää junamatkustamista liikkumisen muotona. Junissa ihmiset tapaavat ja tutustuvat, mikä lisää näin myös maiden välistä yhteisymmärrystä. Taideprojektin omat sivut: <http://tram.to/en/> (Lähteet: <https://uic.org/com>, [tram.to](http://tram.to), [spectator.sme.sk](https://spectator.sme.sk))



Kuva: SITA

## Oslon liikenneympäristöön toteutettu julkinen taide

Yhteiskuntataiteilijatoiminta toteutti 3.-5. syyskuuta 2018 matkan Osloon, jonka aiheena oli perehtyä liikenneympäristöön toteutettuun taiteeseen sekä julkista taidetta toteuttaviin organisaatioihin. Matkalle osallistui yhteensä 14 henkilöä sekä Riihimäen kaupungilta että hankkeen yhteistyökunnista ja Liikennevirastosta. Yhteiskuntataiteilijatoiminnan projektipäällikkö Marjukka Korhonen sekä Yhteiskuntataiteilijatoiminnan projektikoordinaattori Sonja Leppänen vastasivat matkajärjestelyistä ja ohjelman valmistelusta.

Jernbanedirektoratet on Norjan kansallinen rautatievirasto, joka aloitti toimintansa hallituksen rautatieuudistuksen yhteydessä 1.1.2017. Viraston vastuulla on Norjan rautatieliikenteen kehittäminen osana muuta liikennejärjestelmää. Viraston toimenkuvaan kuuluu junaliikenteen strateginen kehittäminen, uusien liikennetarpeiden tutkiminen, rautatieliikenteen koordinointi muiden liikennemuotojen kanssa ja kilpailusta vastaaminen matkustajaliikenteessä. Jernbanedirektoratet varmistaa, että rautatieliikenne toimii riittävänä, turvallisena ja ympäristöystävällisenä matkustajien, rahtiliikenteen ja yhteiskunnan hyväksi. Virasto myös määrittelee ja hankkii palveluja infrastruktuurin, henkilölii-

kenteen ja liikkuvan kaluston osalta. Virasto on liikenne- ja viestintäministeriön alainen.

Bane NOR on valtion yhtiö, joka hallinnoi ja kehittää rautateiden infrastruktuuria ja junaliikennettä. Bane NOR vastaa mm. kansallisen rautatieverkon suunnittelusta, kehittämisestä, hallinnasta, käytöstä ja kunnossapidosta, liikenteen hallinnoinnista sekä rautateiden kiinteistöjen hallinnoinnista ja kehittämisestä. Bane NOR on mukana monissa liikenneympäristöön sijoittuvassa taidehankkeessa.

Bane NOR on ollut mukana toteuttamassa julkista taidetta Norjaan, mm. Oslon juna- ja metroasemille. Julkista taidetta liikenneympäristössä löytyy esimerkiksi päärautatieasemalta, Østbanehallenista, Kansallisteatterin asemalta ja lentokenttäjunan asemalta. Asemanseutujen taide toteutetaan yleensä erillisenä hankkeena.



Stortinget-metroasema, Oslo. Kuva: Sonja Leppänen



## Julkisen taiteen edistäminen Norjassa

KORO on Norjan kulttuuriministeriön alainen julkisen taiteen virasto. KORO (Kunst i offentlige rom) varmistaa, että mahdollisimman moni voi kokea korkealaatuista taidetta julkisissa tiloissa. KORO tuottaa, hallinnoi ja toimii välittäjänä taideprojekteissa, jotka toteutuvat erilaisissa julkisissa tiloissa kuten kouluissa, yliopistoissa, poliittisissa instituutioissa, vankiloissa, kulttuurikeskuksissa, rautatieasemilla, terveyskeskuksissa, hoitolaitoksissa, sotilasleireissä, vastaanottokeskuksissa ja suurlähetystöissä. KORO:lla on päävastuu Norjan valtion julkisen taiteen kokoelmista. Virasto pyrkii edistämään nykytaiteen ja julkisten tilojen kehittämistä sekä niiden välistä suhdetta. Työtä tehdään mm. paikkasidonnaisen taiteen, tilapäisten taiteellisten interventioiden, kaupunkialueiden kehityshankkeiden sekä keskustelujen, seminaarien ja julkaisujen avulla.

Uusien valtion omistamien rakennusten taideprojektien toteutus on ollut KORO:n päätehtävä sen perustamisesta saakka vuodesta 1977. Norjassa prosenttiperiaatteen mukaan julkisissa rakennushankkeissa 1,5 % budjetista tulee osoittaa taiteelle. Prosenttiperiaate ei kuitenkaan koske sellaisia uusia rakennuksia, joista vastaavat valtion omistuksessa olevat yritykset tai säätiöt. Näin ollen terveydenhuoltoyritykset, Posten, Telenor, Avinor ja vastaavat

yritykset eivät kuulu järjestelmän piiriin. On kuitenkin yleistä, että tällaiset yritykset rahoittavat taidetta rakennushankkeissaan ja että useissa tapauksissa KORO toteuttaa hankkeita.

KOROn toiminnan ydin on taideteosten suunnittelu, toteutus ja laadunvarmistus. Yhteenlaskettuna KOROn omistamat taideteokset ovat Norjan suurin ja eniten vierailtu taideteokkoelma, ja KORO pyrkii varmistamaan, että kokoelmista huolehditaan hyvin. KORO korostaa taiteen tuotannon moninaisuutta ja innovaatiota ja sen tavoitteena on tukea paitsi norjalaista myös kansainvälistä taidetta. KORO myös jakaa apurahoja kuntien taidehankkeisiin.

KORO:n taidehankintaprosessista huolehtii hankekohtainen taidekonsultti, jolla on oltava riittävä osaaminen sekä taiteen että hankeosaimisen alueilta. Konsultti voi olla koulutukseltaan taiteilija, mutta konsulttina hänen tehtävänsä on vapauttaa toinen taiteilija keskittymään omaan työhönsä.

Konsultti toimii hankkeen projektipäällikkönä, joskus yhdistetysti myös kuraattorina. Konsultti laatii taidehankkeelle toteutussuunnitelman – taiteilijaehdotuksineen tai –valintamene- telmineen, talousarvioineen ja vuorovaiku- tussuunnitelmineen – sekä vastaa ja raportoi sen toteuttamisesta hankkeen monialaiselle ohjausryhmälle. Myös KORO:n osa-rahoittamissa projektissa tulee olla aina oma konsultti. KORO myös täydennyskouluttaa konsultteja.



Lars Rambergin Liberté- teos (2005) Oslon keskustassa koostuu kolmesta julkisesta WC:stä, jotka on maalattu Ranskan lipun värein ja joiden katolla on Ranskan vallankumouksen tunnustauseet. WC:n sisällä voi kuulla vanhoja puheita Charles De Gaultelta, Kuningas Haakon VII:ltä ja Franklin Rooseveltilta. Kuva: Sonja Leppänen

**Nationaltheatret stasjon, Oslo.** 1990-luvun lopulla kunnostetulta ja laajennetulta Kansallisteatterin juna- ja metroasemalta löytyy useita taideteoksia.

Maanalaiselta juna-asemalta löytyy Anne-Karin Furunesin valokuvamainen teos (1999), joka koostuu yhteensä 250 metriä pitkistä rei'itetyistä teräslevyistä. Furunesin työt on tehty omintakeista tekniikkaa käyttäen, jossa hän luo hyperrealistisia kuvia lävistämällä pieniä reikiä mustaan kankaaseen tai muuhun pintaan. Kuva syntyy, kun valo pääsee reikien läpi. Tekniikan ansiosta kaukaa katsottuna teokset näyttävät ilmiselviltä valokuvilta, mutta lähelle tultaessa kuva liukenee pelkäksi, rei'itetyksi pinnaksi. Taiteilija itse kutsuu illuusiota "hengittämiseksi". Furunes kuvaa teoksissaan usein marginalisoituja ryhmiä, jotka uhkaavat kadota historian näköpiiristä kuin kuvat reikäisellä pinnalla. Kuva-aiheet löytyvät usein arkistojen kätköistä; Furunes on tutkinut mm. Venetsiassa sijaitsevan San Servolon saaren mielisairaalan potilaita, Norjan juutalaisia ja Suomen sisällissodan naissotilaita.



Kuvat: Sonja Leppänen



Katrine Gæverin teos, stucco lustro -tekniikalla käsitelty vihreä kiviseinä.



Erwin Löfflerin Hel form-veistos (1979).



Bård Breivikin ja Ola Enstadin teos aseman aulan seinällä.



**Nationaltheatret stasjon, Oslo.** Junalaitureille johtavassa kahdessa tunnelissa on Terje Roalkvamin lasista ja teräksestä valmistetut teokset (2000). Työt koostuvat värikkäistä lasilevyistä, jotka on asennettu ruostumattomaan teräskehukseen. Lasilevyt on toisessa teoksista valaistu loistelampuin. Yli 15 vuotta paikallansa sijainnut teos on erinomaisessa kunnossa. Myös teoksen lähiympäristö on moitteettoman siisti. Teos nousee hyvin esille ympäristöstään ohjaten kulkua. Taide saa hyvin tilaa ja nousee kunnolla esille myös siksi, että mainospaikat puuttuvat tilasta kokonaan. Kuvat: Sonja Leppänen

## Bergenin taideraitiotie, Norja

Bergenin uusi raitiotie suunniteltiin Nizzan mallin mukaisesti julkisilla taideteoksilla elävöitettynä. Nizzassa vuonna 2007 uudistetun 8,7 kilometrin pituisen raitiotien varrelle toteutettiin 13 julkista taideteosta, joiden tavoitteena on tehdä arkisesta raitiovaunumatkasta elämys ja löytöretki. Eräs reitin tunnetuimpia teoksia on mm. Jaume Plensan *Conversation á Nice* (2007).

Bergenin uuden raitiovaununlinjan ensimmäinen vaihe Bergenin keskustasta Nesttunin lähialueeseen valmistui kesällä 2010, toinen vaihe Nesttunista Laguneniin kesällä 2013 ja kolmas vaihe Lagunenista Fleslandin lentokentälle elokuussa 2016. Merkittävä osuus raitiotiestä rahoitettiin tietullein. Kahden ensimmäisen vaiheen rakennuskustannukset olivat noin 400 miljoonaa euroa ja kaluston 42 miljoonaa euroa. Taiteeseen varattu budjetti oli molemmissa vaiheissa noin 5 miljoonaa Norjan kruunua kummassakin eli yhteensä 1,07 milj. euroa. Paikallinen kuvataiteilija, kuraattori ja opettaja Jørgen Blitzner kutsuttiin tekemään raitiotien taideohjelmaa. Osa teoksista hankittiin kutsukilpailuina, mm. berliiniläisen Thorsten Goldbergin *60°N 05°E Encased Waterside*. Harjatusta ruostumattomasta teräksestä valmistettu, maankuorta "suojeleva" tilataideteos maksoi kolme miljoonaa Norjan kruunua (318 000 euroa), ja oli raitiovaunureitin kallein teos. Raitiovaunujen katoista löytyy myös taidetta. Maksettuja valomainospaikkoja Bergenin raitiovaunuissa ei ole lainkaan.



Rachel Dagnall ja Anita Hillestad: *The White Rabbit*. Kuva: Jørgen Blitzner



Thorsten Goldberg: *60°N 05°E Encased waterside*. Kuva: Thorsten Goldberg

## Kööpenhamina, Tanska

Tanskassa valtion rakennushankkeissa on käytössä taiteen prosenttiperiaate, joka on 1,5 % rakennuskustannuksista. Tanskan julkisten rakennusten taiteesta vastaa Tanskan kulttuuriministeriön alainen kulttuurin ja palatsien virasto, Slots- og Kulturstyrelsen (The Danish Agency for Culture and Palaces). Virasto osallistuu hallituksen kulttuuripoliittisten tavoitteiden asettamiseen ja saavuttamiseen, varojen jakamiseen sekä yksilöille että organisaatioille ja instituutioille sekä kulttuurisen kehityksen edistämiseen. Virasto vastaa valtion omistamien palatsien, linnoitusten, puutarhojen ja kulttuuri-kiinteistöjen hallinnoinnista ja ylläpidosta. Virasto asettaa myös taidekilpailuja.

Tanskan tiehallinto (Vejdirektoratet) vastaa Tanskan valtion omistamista teistä. Tieosaston tehtävänä on edistää yhtenäistä maantie- ja liikennejärjestelmää, kiinnittäen huomiota ihmisten ja tavaroiden turvalliseen kuljettamiseen. Valtion tieverkko muodostaa lähes 4000 kilometriä, mikä vastaa noin viittä prosenttia Tanskan koko tieverkosta. Noin 45 prosenttia Tanskan koko tieliikenteestä kulkee näillä teillä.

BaneDanmark on Tanskan suurin rautateiden infrastruktuurin haltija, joka toimii valtion liikenne- ja rakennusministeriön alaisuudessa. BaneDanmark operoi, ylläpitää ja kehittää valtion omistamaa rautatieverkkoa. Se on vastuussa raide- ja opastinjärjestelmien toiminnasta ja ylläpidosta, ja yhtiöllä on tiettyjä tehtäviä asemilla.



Tanskassa rakennuksiin integroitua taidetta löytyy runsaasti. Vejdirektoratet ja BaneDanmark sijaitsevat samassa tornitalossa Kööpenhaminassa. 2015-2016 kutsukilpailun tuloksena valmistui rakennukseen integroitu taidekokonaisuus "Africa Control" tanskalaiselta Henrik Plenge Jakobsenilta. Teos on saanut inspiraatiota talon pyöreästä muodosta, Afrikasta ja kaukomaiden eksotiikasta. Yksityiskohtiin kuuluu mm. ornamenttimainen tiililattia, pronssiin valettu kookospähkinä -teos, joka liikkuu maan pyörimisliikkeen mukaan sekä pronssinen naamio talon ulkoseinässä, johon idea on saatu Norsunluurannikon amuleteista ja naamioista. Kuvat: Sonja Leppänen

BaneDanmark on myös vastuussa junaliikenteen hallinnasta, tieliikenteen yleisestä suunnittelusta ja rautatiekapasiteetin jakamisesta rautatieyrittäjille.

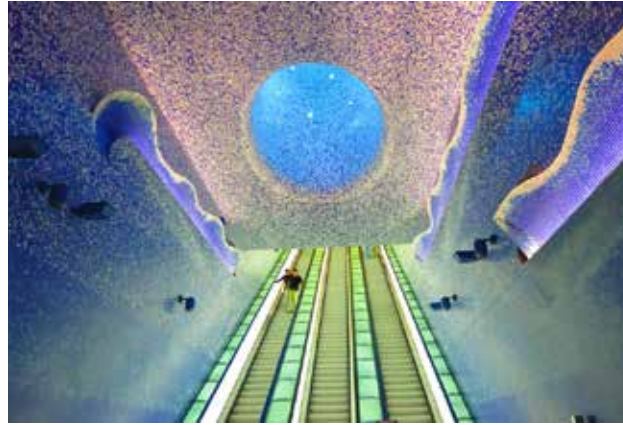


## Kansainvälisiä esimerkkejä taiteesta asemilla



**Bockenheimer Warte metroaseman sisäänkäynti, Frankfurt, Saksa.**

Arkkitehti Zbigniew Peter Pininski suunnitteli aseman René Magritten surrealistisista inspiroituneena vuonna 1986. (Kuva: [www.aviewoncities.com](http://www.aviewoncities.com))



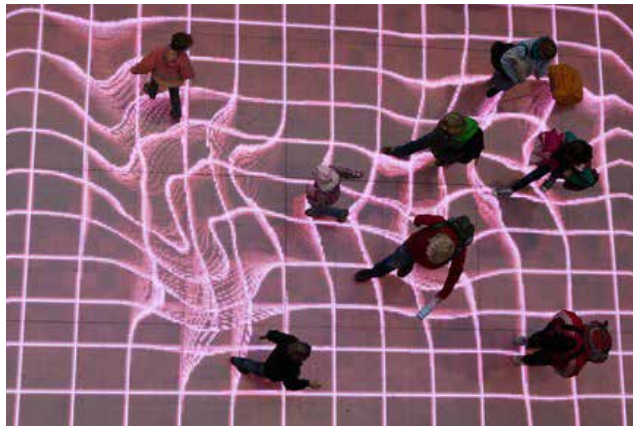
**Toledon metroasema, Napoli, Italia**

Avattiin 2012.

Robert Wilsonin valoinstallaatio teos "Light Panels" (Kuva: [www.ischiareview.com](http://www.ischiareview.com)). Video aseman taiteesta: [https://www.youtube.com/watch?v=wgJ5h\\_IUImg](https://www.youtube.com/watch?v=wgJ5h_IUImg)



**Solna Centrum metroasema, Tukholma.** Avattu vuonna 1975. (Kuva: [www.inhabitat.com](http://www.inhabitat.com))



**Sven Beyer: 'Onskebronn',** interaktiivinen installaatio Berliinin päärautatieasemalla 2010. Infrapuna- ja led-tekniologialla toteutettu teos tunnistaa liikkeen ja reagoi ohikulkijoiden askeliin. (Kuva: [www.newlaunches.com](http://www.newlaunches.com))



**Ranska: "Distributeur d'histoires courtes" ("Short-story distributor")**

Juna-asemilla automaatteja, joista voi odottaessa tulostaa lyhyen tarinan. Valittavana on 1, 3 tai 5 minuutin kestoisen tarina. Idea keksittiin 2015 Grenoblessa, Ranskassa. Nykyään automaatteja 24 juna-asemalla ympäri Ranskaa. (Kuva: Jean-Pierre Clatot/AFP/Getty Images)



**Olaias metroasema, Lissabon, Portugali.** Aseman on suunnitellut arkkitehti Tomás Taveira, taiteilijoina Pedro Cabrita Reis, Graça Pereira Coutinho, Pedro Calapez ja Rui Sanchez. Avattu vuonna 1998 (Kuva: [www.creoflick.net](http://www.creoflick.net))

## 8. TAIDETEOSTEN SIJOITTAMINEN ASEMILLE

**S**uomen taiteilijaseuran vuonna 2016 teettämän kyselytutkimuksen perusteella 75 % asukkaista haluaa taidetta arkiympäristöönsä. Rautatieasemat ja niiden välitön ympäristö keskusasemista vaatimattomampiin seisakkeisiin ovat merkittävälle osalle suomalaisia arkista ympäristöä.

Jotta asukkaiden toiveet sekä elinvoimaiset asemaympäristöt mahdollistuvat, tulee taiteen toteuttamisen organisointiin kiinnittää huomioita valtion toteuttamissa suunnittelu- ja rakennushankkeissa sekä päätöksenteossa. Julkisella taiteella voidaan tehdä asemaympäristöistä viihtyisämpiä sekä matkustajille, asukkaille että ohikulkijoille. Taiteella voidaan myös edistää asemaympäristön siistinä pysymistä, ehkäistä ilkkivaltaa ja parantaa asemanseutujen kokemista

turvallisemmiksi. Asema on myös merkittävä tulo- ja lähtöpaikka - käyntikortti - kuntaan tai kaupunkiin.

Julkisen taiteen toteuttamisessa olisi hyvä kiinnittää huomiota etenkin siihen, että taide tulee mukaan asemaympäristöjen kehittämissuunnitelmiin jo rakennushankkeiden alkuvaiheessa, osana eri organisaatioiden yhteistyötä. Julkisen taiteen toteuttaminen vaatii päätöksentekoa, suunnitelmallisuutta ja resursseja. Toimivien käytäntöjen löytäminen vaatii myös laajaa selvitystyötä, jota voidaan tehdä esimerkiksi laatimalla taideohjelma tai taiteen toteuttamisen periaatteet. Näissä ohjelmissa voidaan esittää vastauksia siihen, miten valtion eri toimijat voivat mahdollistaa taiteen toteutuksen henkilöliikennepaikoille.

Konseptia voidaan pitää lähtötilanteen kartoituksena suunnitelmallisemmalle taiteen toteutukselle asemilla. Erilaisia taidehankkeita ja prosesseja voidaan myös pilotoida asemille parhaiden käytäntöjen löytämiseksi ja tulevan päätöksenteon tueksi. Mahdollisuuksia suunnitelmalliseen julkisen taiteen toteuttamiseen henkilöliikennepaikoille tarjoaa prosenttiperiaate- tai muun vastaavan sitouttavan päätöksen tekeminen taiteen toteuttamisesta uudisrakentamisen ja saneerauksen yhteydessä. Ilman taiteen rahoitusmalleja sisältäviä periaatepäätöksiä ei taideteoksia pystytä toteuttamaan osana rakennushankkeita, eikä pidemmän päälle ylläpitämään asemien julkiseen taiteeseen liittyvää kansallisuutta. Taide tulisi nähdä yhdeksi kokonaisuuden osaksi asemilla, jolla on itseisarvonsa lisäksi asemien identiteettiin ja paikantamiseen sekä viihtyisyyteen vaikuttavia tekijöitä.

## 8.1 Taideteosten toteutusprosessi

Suomessa Kansallisgallerian alla toimiva Valtion taideteostoimikunta vastaa merkittäviin kansallisiin rakennuksiin sijoitettavasta taiteesta. Kuitenkaan julkisen taiteen toteuttamisesta liikenneympäristöihin ei Suomessa vastaa varsinaisesti mikään organisaatio. Tässä Suomessa ollaankin jäljessä muuta pohjoismaista kehitystä. Näin ollen liikenneympäristöön toteutettavalle taiteelle tulisi luoda toimintamalli. Usein on todettu, että mikäli hankkeissa ei ole jo suunnitteluvaiheessa mukana taidetta, mahdollisuus usein hukataan. Lisäksi hankkeiden jo käynnistyttyä on usein jo menetetty rahoitusmahdollisuudet taiteelle. Kiistattomia hyötyjä taiteen toteuttamisesta asemaympäristöihin on osoitettu jo aiemmissa luvuissa.

Taideteosten toteuttamiseksi tarvitaan organisoituja ja monialaisia asiantuntijaryhmiä, jotta tieto alkavista hankkeista saadaan liikkumaan eri toimialojen ja organisaatioiden välillä. Jotta taidehankkeet saadaan käynnistymään, tulisi ne ottaa mukaan keskusteluun jo kaavoitusvaiheessa. Näissä prosesseissa tarvitaan julkisen taiteen asiantuntijuutta. Taideasiantuntijat mm. valmistelevat käynnistyviä suunnittelukohteita, joihin taideteoksia ehdotetaan toteutettavaksi, valmistelevat ehdotuksia käytettävistä rahoituskeinoista ja budjetista, osallistuvat suunnittelu-

työhön, taideteosten sijoituspaikkojen valintaan ja kilpailutusasiakirjojen laadintaan sekä järjestävät teoskatselmuksia ja valmiiden teosten vastaanottoja. Julkisen taiteen asiantuntija valmistelee ehdotuksia taiteilijoista ja laatii taiteen suunnitelmia työryhmälle. Asiantuntijatyöryhmä vastaavasti hyväksyy taiteen suunnitelmat, tilaussopimukset, teoskustannukset, osallistuu katselmuksiin ja vastaanottaa taideteokset. Asiantuntija vastaa yhteistyössä taidetyöryhmän kanssa taiteen toteutusprosessin yhdistämisestä rakentamiseen.

Jotta yllä kuvattu työ mahdollistuu, tarvitaan päätöksentekoa taideteosten toteuttamisesta ja rahoittamisesta. Taiteen kytkeminen osaksi rakennushanketta lähtee valtion päätöksenteosta. Niissä organisaatioissa, joissa asiantuntijuutta on käytössä, huomataan taideteoksille sopivat kohteet suunnittelun alkuvaiheessa ja saadaan prosessit käyntiin. Tästä hyvä esimerkki on littala, jossa toteutettiin naivistisia teoksia litalan aseman ympäristöön kesällä 2018. Naivistisen taiteen aseman avaamisen myötä littala on saanut positiivista julkisuutta, josta hyötyvät sekä litalan asukkaat ja junamatkustajat että muut osapuolet kuten Väylävirasto, Naivistit litalassa säätiö, Hämeenlinnan kaupunki sekä kaikki alueella toimivat. Rakennustietosäätiön julkaisemassa taiteen RT-kortissa löytyy ohjeita taideprosessin toteuttamiseen.

## Taideteoksen toteutusprosessi

### Luonnosvaihe:

- Taiteilijavalinta avoimen taidekilpailun, kutsukilpailun, hakumenettelyn tai suoratilauksen kautta.
- Solmitaan teosluonnoksen tilaussopimus. Julkisen taiteen asiantuntija laatii sopimuksen.
- Taiteilija valmistaa luonnoksen sovitun aikataulun mukaan.
- Järjestetään luonnoskatselmus, jossa kirjataan ylös mahdolliset muutettavat asiat. Julkisen taiteen asiantuntija/taidetyöryhmä järjestää katselmuksen.

### Taideteoksen perustamisen/kiinnittämisen ja valaistuksen suunnittelu sekä toteutus.

#### Työn jatko 1:1 teoksen toteutus:

- Solmitaan tilaussopimus valmistetun luonnoksen pohjalta. Taideteoksen elinkaari määritetään sopimukseen.
- Taiteilija työstää itse ja/tai valvoo teoksen toteuttamista. Järjestää tarvittaessa osakatselmuksia.
- Taiteilija laatii ja esittelee teoksen huolto-ohjeen sekä dokumentoi toteutusprosessin.
- Valmiin teoksen vastaanottaminen. Kirjataan ylös mahdolliset korjattavat asiat.
- Viestintä ja teoksen paljastustilaisuuden järjestäminen. Teostiedot kyllttiin tmv.



## 8.2 Taiteilijavalinnat

Taiteilijoita voidaan valita suoran tilauksen, kutsukilpailun tai yleisen kilpailun kautta. Myös paikallisia taiteilijoita voidaan valita projekteihin. Rakennustietosäätiön ylläpitämää Taidepankkia kehitetään valtakunnalliseksi hankintatyökaluksi. Sen avulla voidaan tulevaisuudessa etsiä taiteilijoita rakennusprojektiin avoimen ilmoittautumismenettelyn avulla. Toiminta on mahdollisesti käytössä loppuvuodesta 2019.

## 8.3 Suunnitelmien yhteensovittaminen

Julkisen taiteen toteutusprosessi etenee sujuvasti, kun tieto käynnistyvistä taideprojekteista annetaan monialaisesti kaikille rakennusprojektiin osallistuville alusta alkaen. Kohteissa, joihin toteutetaan taideteos, tulee varata mm. perustamiseen, kiinnitykseen ja valaistukseen resursseja niin, että nämä eri suunnitelmat saadaan sujuvasti yhteen sovitettua. Taideteosten ja niiden infran suunnittelu tulee olla osa koko rakentamisen prosessointia. Monialainen työryhmä ohjaa valmistumista. Yleistä on, että taiteilija kehittää teosideaa vuoropuhelussa julkisen tahon ja eri alan asiantuntijoiden kanssa. Taideteos on sovitettava ympäristöön ja sen vaikutus liikenneturvallisuuteen on huomioitava.

## 8.4 Taideteosten ylläpito, huolto ja kunnostus

Asemille sijoitettavien taideteosten huollon ja kunnossapidon suunnittelu on kytkettävä taideteosten suunnitteluun ja siihen tulee osoittaa riittävästi resursseja. Taideteosten tilaussopimuksissa veloitetaan taiteilijoilta laatimaan teoksen huolto-ohjeet, joita noudatetaan kunnossapidossa. Tiedot taideteoksista ja taiteilijan laatima huolto-ohje välitetään kunnossapitoa toteuttavalle taholle.

## 8.5 Vuorovaikutus

Matkustajien ja asemien käyttäjien kanssa voidaan järjestää erilaisia vuorovaikutusprosesseja, joissa kerätään tietoa asemille sijoitetuista taideteoksista käyttäjien näkökulmasta. Nämä voivat olla esim. asemakohtaisia tarkasteluja, joissa yhdessä käyttäjien kanssa kartoitetaan taideteosten merkityksiä asemilla (taiteen itseisarvo, visuaalisuus, teoksen havaitseminen, virkistyminen, viihtyisyys, orientoituminen, laatu, identiteetti, paikantaminen, turvallisuus, jne.). Tulisi kartoittaa myös mahdollisuudet toteuttaa tarkasteluja yhteistyössä paikkakunnilla sijaitsevien kulttuuriorganisaatioiden kanssa.

## 8.6. Tiedottaminen ja viestintä

Tietoa henkilöliikennepaikoilla sijaitsevista taideteoksista ei ole saatavilla kootusti, tulevaisuudessa tähän voisi panostaa enemmän ja tuoda tiedon yleisölle. Koska taideteoksista viestimällä luodaan myös visuaalista paikantamista ja paikan tunnistamista ehdotetaan, että asemanseutujen julkisen taiteen viestinnälle laaditaan suunnitelma. Viestinnällä voidaan tuoda taideteoksia ja niiden sisältöjä näkyväksi, rakentaa mielikuvaa paikkakunnista sekä helpottaa teosten vastaanottamista ja ylläpitoa. Viestinnän päämääräksi voi asettaa, että käyttäjät tunnistavat taideteokset ja paikkakunnat sekä kokevat teokset omikseen, matkailijoita varten toteutetuiksi. Helsingin päärautatieaseman Kivimiehiä onkin hyödynnetty mainostamisessa onnistuneesti jo usean vuoden ajan. Tiedottamisessa tulisi paremmin hyödyntää myös uusien taideteosten julkistamisia asemilla sekä asemien lähellä sijaitsevien kulttuurilaitosten ajankohtaista ohjelmantuotantoa.



Pasilan aseman valoteos, suunnittelijana arkkitehti Vesa Honkonen. Kuva: Marjukka Korhonen

## 8.7 Opastus ja teoskyltit

Asemilla on standartisoidut staattiset opasteet, joiden rooli on ensisijainen. Virallinen opastus ja teoskyltit tulee erottaa toisistaan siten, että matkustaja löytää reittiopasteet vaivatta.

On tärkeää, että asemaympäristöissä sijaitsevat taideteokset saadaan nostettua paremmin esiin. Jokaisella teoksella tulee olla selkeästi erottuva teoskyltti, joka avaa teoksen tarinaa ja jossa tekijän ja teoksen tiedot ovat selkeästi näkyvillä. Laadukkaat ja tunnistettavat kyltit asemien julkisille taideteoksille parantavat teosten löydettävyyttä ja näkyvyyttä. Teostietojen esiintuominen (AR, VR, IoT) tekniikoilla mahdollistaa lisäksi teosten ja niiden sisältöjen monipuolisen ja kokemuksellisen esittelyn.

Asemilla voidaan järjestää matkailijoille opaskierroksia, joilla tutustutaan aluekohtaisesti taideteoksiin. Esittelyihin voidaan kutsua puhujiksi myös taideteoksia suunnitelleita taiteilijoita. Mm. Tukholmassa voi osallistua ilmaisiin taidekävelyihin, joilla kerrotaan metrotunneleiden julkisesta taiteesta <https://sl.se/en/eng-info/contact/art-walks/>



Taideteoksen kyltti Oslon Ekeberg -veistospuistossa. Kuva: Marjukka Korhonen



Näköammaita palvelee kohokartta Kivistön asemalla. Kuva: Marjukka Korhonen



Oslossa asematunnelissa Terje Roalkvamin teoskyltti. Kuva: Marjukka Korhonen



Opasteita Järvenpään kulttuurilaitoksiin. Kuva: Sonja Leppänen



Henrik Plenge Jakobsenin teoksen Arfica Control – esittelyteksti DSB:n Trafiktårn Øst –rakennuksessa Kööpenhaminassa sekä Paul McCarthy'n veistoksen nimi-kyltti Oslossa Astrup Fearnley –museon ulkoalueella. Kuva: Marjukka Korhonen

# 9. JULKISEN TAITEEN ASIAANTUNTIJAT

Julkkisen taiteen asiantuntijan työ on Suomessa uusi, kehittymässä oleva palvelutoiminnan ala. Sen keskeisin sisältö on kehittää ja edistää taiteen yhdistämistä ja toteuttamista osaksi talon- ja infrarakentamista. Asiantuntijatyön avulla taide tulee mukaan hankkeisiin joko alusta – suunnittelu- tai kartoitusvaiheesta – alkaen, tai missä tahansa hankkeen vaiheessa. Asiantuntijatyön avulla käynnistetään ja toteutetaan suunnitelmallisesti taidetta laatu, rahoitus ja ylläpito huomioiden myös asemanseutuja kehitettäessä ja niiden taidehankkeita toteutettaessa.

Julkkisen taiteen asiantuntijatyön yleistyminen maassamme viimeisen 10 vuoden aikana on konkreettisesti näkynyt uusina teoksina julkisissa ympäristöissä, kaupunkitiloissa, väylä- ja katutiloissa, eri toimialojen ja palveluiden rakennuksissa sekä asuinrakentamisessa.

Taiteen asiantuntijatyölle on käytössä useita nimityksiä. Osa toimijoista työskentelee organisaatioissa tai erilisissä hankkeissa, mutta yhä useampi myös yrittäjänä. Varsinaisen työn sisältö riippuu asiantuntijan toimintakentästä, tehtävistä ja asemasta organisaatioissa. Nimikkeet tulevat täsmentymään alan vähitellen vakiintuessa

ja koulutuksen käynnistyessä. Käytössä olevia nimikkeitä ovat:

- Taidekonsultti
- Taidekoordinaattori
- Taideasiantuntija
- Julkkisen taiteen asiantuntija
- Julkkisen taiteen kuraattori
- Julkkisen taiteen intendentti
- Julkkisen taiteen päällikkö

Nimikkeestä riippumatta asiantuntijan tehtäviä ovat yleensä:

- Taidehankkeiden yhdistäminen kaupunki- ja liikenneympäristön suunnitteluun
- Taidehankkeiden suunnittelu ja toteuttaminen osana suunnittelu- ja rakennushankkeita
- Sektori- ja organisaatorajat ylittävän yhteistyön ja yhteissuunnittelun toteuttaminen
- Monialaisten taidetyöryhmien toiminnan ohjaaminen
- Kaavoitusta täydentävien ohjelmien laadinta
- Taidekonseptien laadinta

- Taideohjelmien laadinta
- Taiteen koordinointi osana rakennushanketta
- Taiteen rahoitusmallien kartoitus
- Taideteosten sijoituspaikkojen kartoitus
- Taiteilijoiden valintaprosessien toteutus
- Taidekilpailujen ja juryn toiminnan organisointi
- Tilaajan ja taiteilijan välisen viestinnän ja kommunikaation hoitaminen
- Taideteosten luonnos- ja tilaussopimusten laadinta
- Teosten luonnoskatselmusten järjestäminen
- Viestintä ja tiedotus medialle, yleisölle ja sidosryhmille
- Asukkaiden ja käyttäjien osallistaminen taiteen prosesseihin ja hankinnan eri vaiheisiin

Erityisesti julkisissa organisaatioissa ja palvelualoilla, esimerkiksi taidemuseoissa, taideasiantuntijan tehtäviä voivat olla myös taidenäyttelyiden ja -tapahtumien tuottaminen ja kuratointi, taiteilijavalinnat ja yhteydenpito

taiteilijoihin, rahoituksen hankinta, markkinointi ja viestintä sekä muut näyttelyn tai tapahtuman järjestämiseen liittyvät käytännön asiat. Vastuualueisiin voivat kuulua myös yleisötyön kokonaisuuden tavoitteellinen suunnittelu ja toiminnan organisointi, yhteisöllisten ja pedagogisten taidehankkeiden valmistelu, rahoituksen hankinta ja eri kohderyhmille suunnattavien palvelujen kehittäminen.

## 9.1 Taiteen rahoitus

Asemanseudut ovat alueita, joissa usein kohtaavat kaksi julkista toimijaa, kunta ja valtio. Siksi rakentamishankkeiden yhteydessä taiteen rahoituksesta voidaan hankekohtaisesti sopia valtion ja kuntien keskinäisillä sopimuksilla.

Molemmat toimijat voivat rakentamishankkeissaan päättää noudattaa ns. taiteen prosenttiperiaatetta, joissa 1-2 % hankkeen budjetista osoitetaan kohteen taiteeseen. Moni kunta on päättänyt käyttää mallia silloin kun se itse toimii rakennuttajana; yhteisissä kohteissa haasteeksi tulee se, ettei valtio ole osaltaan tehnyt samanaista päätöstä.

Kunnat voivat omistamansa maan kaavoituksen, tontinluovutusten ja maankäyttösopimusten yhteydessä päättää kerätä erillistä kerrosalaneliökohtaista maksua. Maksut kerätään omaan rahastoonsa, josta kustannetaan esimerkiksi

asemanseudun alueen taidehankkeita. Usein maksuja kerätään tietyn alueen tonteista, ja taide toteutetaan samalle alueelle. Esimerkkejä alueista ja maksuista: Porvoo Länsiranta (20 €/k-m<sup>2</sup>), Helsingin Kalasatama (10 €/k-m<sup>2</sup>), Hämeenlinnan Asemanranta (8 €/k-m<sup>2</sup>) ja Sipoon Jokilaakso (3 €/k-m<sup>2</sup>) sekä Seinäjoen Asemanseutu (10 €/k-m<sup>2</sup>).

Tätä ns. Rahastomallia sovelletaan myös niin, että osa kerätyistä varoista käytetään alueen tilapäiseen taiteeseen tai tapahtumiin.

Rahoitusmahdollisuuksia tarjoutuu myös Leader-rahoituksen kautta, jota voi hakea yleishyödylliseen kehittämis- tai investointihankkeeseen sekä yrityshankkeeseen. Tukea voi saada hankkeesta riippuen 20–90% kuluista.

Leader-rahoitusta voivat hakea esimerkiksi yhdistykset, alle 10 henkilötyövuotta työllistävät yritykset, kunnat, oppilaitokset ja säätiöt. Rahoitettavien hankkeiden tulee vastata Leader-ryhmän kehittämisstrategian tavoitteita. Esimerkiksi litalan naivistinen asemaseisake toteutettiin osittain Leader-rahoituksella paikallisten yrittäjien ja yhteistyökumppaneiden, Liikenneviraston ja Hämeenlinnan kaupungin kanssa yhteistyössä.

Taiteen edistämiskeskus myöntää erityisavustuksia "Prosentti rakennuskustannuksista taiteeseen" -hankkeille.

## 10. HUOMIOITA

Taideteosten toteuttaminen osana asemia ja osana asemanseutujen kehittämistä on pitkä prosessi, jossa kuntien ja valtion välisellä yhteistyöllä on suuri merkitys. Kunnilla onkin usein toiveita taideteosten toteuttamisesta asemaympäristöihin myös silloin, kun ne itse eivät pysty taidetta alueella tai asemalla toteuttamaan. Väylän rooli on mahdollistaa taideteosten vieminen asemanseuduille, mutta Väylä ei lähtökohtaisesti omista alueilta, joille taideteoksia voidaan toteuttaa. Asematarkasteluissa tuli ilmi, että kunnilla on käynnissä useita suunnittelu- ja rakennushankkeita asemaseuduille. Taide on suunnitelmissa mukana esimerkiksi Seinäjoella, Järvenpäässä ja Toijalassa.

Suuri osa julkisen taiteen toteutuksesta sekä huollosta ja kunnossapidosta kunnissa kytkeytyy niiden päätöksentekoon ja rakentamisprosessiin osallistuville luotaviin velvoitteisiin. Yhteiskuntataiteilijatoiminnassa on huomattu, että mikäli projekteilla ei ole julkisen taiteen asiantuntijaa, toteuttamisessa voi tulla eteen haasteita. Ongelmana on usein yhteissuunnittelun tai taidehankintaosaamisen puute. Taiteen mahdollistaminen osana kunnallista suunnittelu- ja rakentamisprosessia tapahtuu parhaimmillaan heti koko alueen suunnittelun alkuvaiheessa, rakennushankkeen käynnistyessä. Tämä sama momentum pitäisi osata tunnistaa

asemanseutuja koskeissa hankkeissa sekä kuntien ja valtion työryhmissä.

Momentumin tunnistamatta jättäminen on taiteen toteutumisen kannalta merkittävin. Kuntien ja valtion siiloutuneet toimialat eivät ilman organisoituja ja monialaisia taidetyöryhmiä saa tietoa toisiltaan alkavista hankkeista. Myöskään kulttuuritoimijoita ei kutsuta hankkeita valmis-televiin työryhmiin; heillä tosin ei muutenkaan ole päätösvaltaa julkisen tilan toteuttamisessa. Julkisen taiteen asiantuntijaa tarvitaankin hankkeisiin eri toimialoja yhdistäväksi tekijäksi.

Asematarkasteluissa eräs esiin noussut huomio oli se, että vaikka asemien läheisyydessä sijaitsee usein kunnan tai kaupungin merkittäviä kulttuuripalveluja, kuten taide- ja museokeskuksia, opastus asemalta niiden luo on monesti heikkoa. Usein alikulkutunneleissa opastekyltit sulautuvat muiden opastekylttien sekaan tai opastus ei ole riittävää.

Yksi ratkaisu opastuksen parantamiseksi olisi esimerkiksi yhtenäinen merkistö eri palveluille koko Suomen kasvukäytäväalueella. Selkeämpi ja yhtenäisempi opastus asemilta auttaisi kävijöitä löytämään kulttuuripalvelut helpommin ja voisi osaltaan myös kasvattaa palvelujen käytettävyyttä. Kulttuuripalvelujen opastaminen voisi olla leikkisää, selkeästi muista opasteista erottuvaa ja muotoilultaan helposti havaittavaa.

Lisäksi esimerkiksi lähialuekartoilla voitaisiin selkiyttää reittejä osana palvelujen muotoilua. Myös asemien nettisivuilla on mahdollista kertoa asemapaikkojen kulttuuripalveluista.

Opasteissa on huomioitava, että asema-alueella mm. opastekylttien koko, kieli, fontti ja värisävyt määräytyvät pitkälti EU-lainsäädännön mukaan. Rautatieasemien staattiset opasteet suunnitteluohjeessa on esitetty rautatieasemien matkustajainformaatiojärjestelmän staattisten opasteiden sisältöön, mitoitukseen ja sijoitteluun liittyvät vaatimukset: (Liikenneviraston ohjeita 8/2017).

Mahdollisia paikkoja kertoa kulttuuritapahtumista ovat myös liikennevälineiden ja asemien mediapaikat, tulevaisuudessa myös uudenlaiset julkiseen liikenteeseen liittyvät viestintä- ja media-alustat ja -välineet.

Asemaympäristöissä ja tyhjenevissä asemarakennuksissa on paljon mahdollisuuksia taiteelle, kulttuuritapahtumille ja -toiminnalle, mutta tätä potentiaalia ei tällä hetkellä hyödynnetä tarpeeksi. Vanhat asemarakennukset ovat rautateiden historian arvokasta kulttuuriperintöä, joille olisi tarkoituksenmukaista löytää uutta käyttöä esimerkiksi gallerioina, nuorten toimintakeskuksina tai museoina.



Opasteita Taide ja museokeskus Sinkkaan Keravan aseman läheisyydessä. Kuva: Sonja Leppänen



Aviapolis-aseman opasteita Suomen Ilmailumuseolle. Kuva: Sonja Leppänen



Opastekyltti Veturimuseoon Toijalan aseman alikulkutunnelissa. Kuva: Sonja Leppänen

# 11. MAHDOLLISIA JATKOTYÖKOHTTEITA

- Asemille sijoitetun julkisen taiteen kartoitus, tietokannan keruu ja ylläpito.
- Kysely julkisen taiteen merkityksestä asemilla käyttäjien näkökulmasta.
- Julkisen taiteen viestintä ja teoskyltit.
- Kulttuurikohteiden opastus asemilla ja asemaympäristöissä.
- Taidehankkeiden pilotointia hyvien käytäntöjen keräämiseksi.
  - Seinäjoen uusi asemanseutu-konsepti
  - Riihimäen asema-alueen muutostyöt
  - Keravan asemaympäristön täydennysrakentaminen.
- Julkisen taiteen toteutuksen organisoinnin suunnittelu asemille.
- Päätös toteuttaa julkista taidetta henkilöliikennepaikoille rakentamisen, muutostöiden ja korjauksien yhteydessä.
- Taiteen sijaintipaikkojen arviointi, esimerkiksi mille asemille tai minkälaisiin asemaympäristöihin ja -rakenteisiin on mahdollista sijoittaa taidetta. Potentiaalisia kohteita ovat mm.:
  - lähiliikenteen perus- ja vaihtoasemat, joilla ei tällä hetkellä ole taidetta, esim. Käpylä, Oulunkylä, Malmi, Pohjois-Haaga, Huopalahti
  - asemarakennusten julkisivut ja seinäpinnat
  - sisäänkäynnit, seinät ja katot sisätiloissa
  - sisätilat (mm. korkeat asemahallit)
  - tunnelit, alikulut, porraskäytävät ja -kulut
  - penkit, katokset, aidat, ympäristörakenteet
  - asema-aukiot
  - mediaseinät, viitoitukset, opastukset, mainostilat
  - uudet tekniikat ja mediat: ääni-, valo- ja mediateokset
  - väliaikaiset, tilapäiset ja lyhytkestoiset teokset ja tapahtumat

Väylä toimii määrärahojensa puitteissa, ja tunnustettuja jatkotyökohteita voidaan tehdä rahoituksen salliessa. Taiteella on paikkansa, mutta se ei saa aiheuttaa häiriötä junaliikenteelle eikä matkustajien esteettömälle liikkumiselle. Taide on osa julkista ympäristöä ja sen on tärkeää olla mukana jo suunnittelun alkuvaiheessa.



Oslon kaupunkikuva on hyvä esimerkki rakentamisesta, jossa julkisen taiteen ja arkkitehtuurin monimuotoisuus ja runsaus antaa kaupungille omaleimaista identiteettiä.



Nationaltheatret stasjon. Asemaympäristö on siisti ja selkeä. Kuva: Sonja Leppänen



Hariton Pushwagnerin teoksia Oslon Tjuvholmenin alueen varastohallin seinässä. Kuva: Sonja Leppänen



Tjuvholmenin kaupunginosa Osllossa. Kuvat: Sonja Leppänen



Paul McCarthy'n teos Ekebergveistospuiston vierisessä liikenneympyrässä auttaa matkailijaa paikantamaan oikean raitiovaunupysäkin. Kuva: Marjukka Korhonen



Tuoleja oslolaisessa ostoskeskuksessa. Kuva: Sonja Leppänen

# 12. VERKKOLINKKEJÄ

- Rakennustietosäätiön ylläpitämällä verkkosivustolla on saatavilla monipuolisesti infoa taiteesta osana rakennushanketta: <http://taiderakentamisessa.fi>
- Julkisesta taiteesta kertovia ajankohtaisia uutisia: <http://prosenttiperiaate.fi>
- Yhteiskuntataiteilijatoiminta: <https://www.riihimaki.fi/palvelut/kulttuuri-ja-vapaa-ai-ka/yhteiskuntataiteilijatoiminta>
- Yhteiskuntataiteilijatoiminnan työ jatkuu vuosina 2018-2020 Taide käyttöön -hankkeessa: <https://www.taidekayttoon.fi/>

YHTEISKUNTA  
AITEILIA  
OIMINTA

**Yhteiskuntataiteilijatoiminta  
Riihimäen kaupunki**

projektipäällikkö  
Marjukka Korhonen  
marjukka.korhonen@riihimaki.fi  
p. +358 400 591 045

projektikoordinaattori  
Sonja Leppänen  
sonja.leppanen@riihimaki.fi  
p. +35840 6357150



Louise Bourgeois: The Couple (2003) Ekeberg-veistospuisto,  
Oslo, Norja. Kuva: Sonja Leppänen