



Seinäjoen tavara-asema

Rakennushistoriaselvitys 28.8.2026

ISBN 978-952-368-232-0

NOAN
architecturestudio



SISÄLLYSLUETTELO

1.	PERUSTIEDOT	5	3.2 Tavara-aseman muutokset	33
2.	JOHDANTO	11	1940–1950-lukujen muutokset	35
	<i>Selvityksen tausta</i>	11	1970 tavarasuojan laajennus ja tavara-aseman katoksen rakennus	37
	<i>Käytetyistä aineistoista</i>	11	1978 toimisto-osan laajennus ja tavara-aseman muutostyöt	41
	<i>Nykyinen kaavoitus- ja suojelutilanne</i>	13	1986–1992 toimisto-osien ja laiturikatoksen muutokset	45
3.	TAVARA-ASEMAN HISTORIA	21	1970–1990 Tavara-asemalaiturien muutokset	49
3.1	Rakennushistoria	21	4. TAVARA-ASEMAN NYKYTILANNE	51
	<i>Seinäjoen rautatieasema-alueen merkitys ja historia</i>	21	<i>Alkuperäinen tavaratoimisto-osa 1910-luvulta</i>	53
	<i>Tavara-aseman rakentaminen</i>	23	<i>Alkuperäinen ja laajennettu tavaraterminaaliosa</i>	57
			<i>1978 toimisto-osan laajennusosa</i>	81
			5. TAVARA-ASEMAN SÄILYNEISYYS	85
			6. LÄHTEET	89



1. PERUSTIEDOT

Kohteen nimi:	Seinäjoen rautatieaseman tavara-asema	Merkittävät muutosvaiheet:	
Suunnittelija:	Alkuperäisen tavara-asemarakennuksen osa, arkkitehdit Bruno Granholm tai Thure Hellström	1910-luku	Tavara-asema rakennetaan
Osoite:	Pohjolantie 1, 60120 Seinäjoki	1950-luku	Laajennus - linja-autojen lastauslaituri
Omistaja:	Senaatin asema-alueet Oy	1970	Laajennus - Tavarasuoja
Kiinteistötunnus:	743-401-5-894	1970-luku	Tavara-aseman katos ja laituri
Kaavatilanne:	Etelä-Pohjanmaan maakuntakaava 2050 on kuulutettu voimaan 20.12.2024 Seinäjoen yleiskaava 1994 hyväksytty kaupunginvaltuustossa 24.10.1994 Seinäjoen keskustan osayleiskaava on valmisteluvaiheessa ja se on tullut vireille 5.6.2012 Ajantasa-asemakaava on tullut voimaan 3.4.1942	1978	Laajennus - uusi tavaratoimisto-osa ja alkuperäisen tavaratoimisto-osan lämpimän osan laajennus kylmään tavaraterminaaliin
		1986-1992	Tavaratoimisto-osien sisätilojen muutokset
		1970-1990	Tavara-asemalaiturien muutokset
Suojelutilanne:	Ei suojelumerkintää		
Rakennusaika:	Alkuperäinen osa valmistunut noin 1910-luvun alkupuolella		



5.

4.

3.

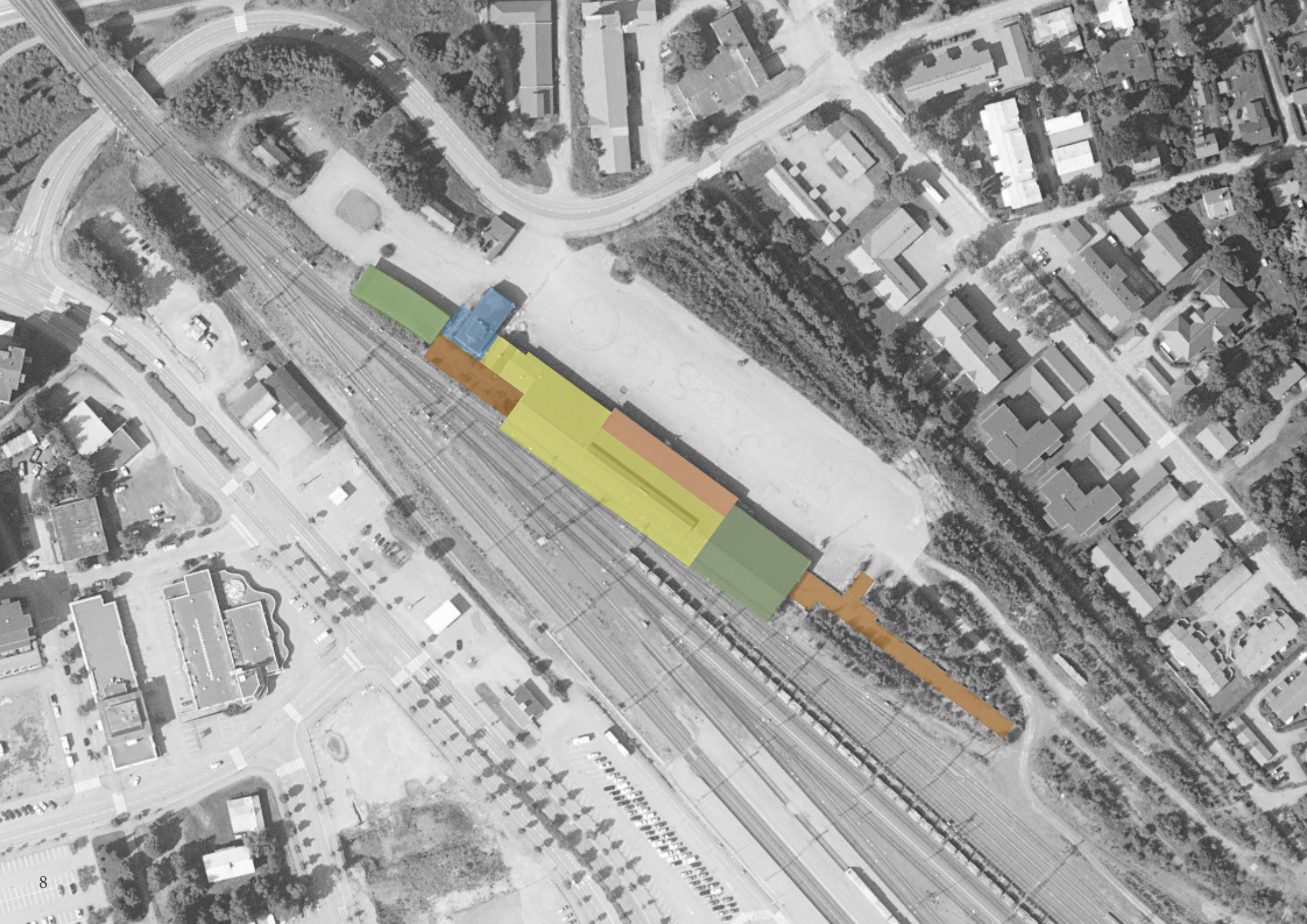
2.

1.

6

Seinäjoen asema-alueen tavara-aseman ympäristön rakennuksia. Tässä rakennushistoriaselvityksessä käsitellään tavara-asemarakennusta sekä tavara-aseman katosta.

1. Tavara-asema
2. Tavara-aseman katos, rakennettu noin 1970-luvulla
3. Trukkipaja, rakennettu 1940–1950-luvulla
4. Ratamestarin toimisto, rakennettu 1940–1950-luvulla
5. Tavara-aseman varasto, rakennettu 1940–1950-luvulla



*Ortoilmakuva tavara-aseman ympäristöstä, 2025.
Paikkatietoikkuna, 2026.*

Tavara-aseman ajalliset kerrostumat

	1910-luku	Tavara-aseman alkuperäinen osa
	1950-luku	Laajennus - linja-autojen lastauslaituri
	1970-luku	Laajennus - tavarasuoja sekä tavara-aseman katos ja laituri
	1978	Laajennus - uusi tavaratoimisto-osa
	1970–1990	Tavara-asemalaiturien muutokset



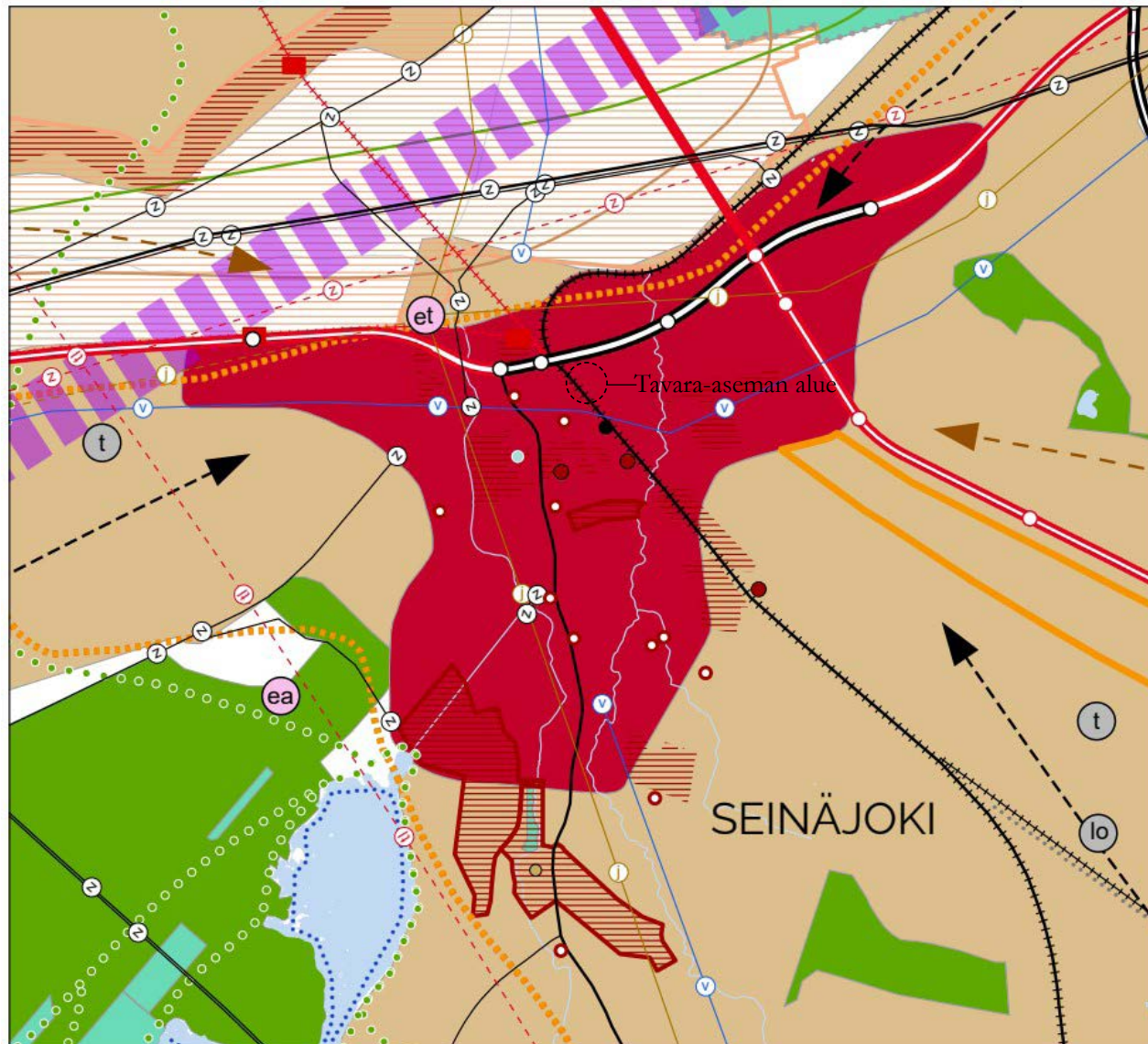
2. JOHDANTO

Selvityksen tausta

Tämä rakennushistoriaselvitys on koostettu Seinäjoen tavara-aseman purkamista koskevan päätöksenteon tueksi Senaatin asema-alueet Oy:n toimeksiannosta. Selvitys käsittää Seinäjoen rautatieasema-alueella sijaitsevien ja tavara-asemaan kiinteästi liittyvien rakennusosien kokonaisuuden. Selvityksessä käydään läpi pääosin rakennuksen ulko-osia, kattaen tavara-aseman kannalta keskeisimmät historian ja nykytilan aihealueet. Tavara-asemarakennuksen historiaa käydään läpi kronologisesti rakennusten syntyhetkistä selvityksen laadintahetken mukaiseen nykytilanteeseen. Selvitykseen ei sisälly rautatieasemaympäristön laajempaa tarkastelua.

Käytetyistä aineistoista

Selvityksen pohjana on käytetty pääosin painamattomia lähteitä. Selvityksen rakennushistoriaa käsittelevässä luvussa on hyödynnetty paikkatietoikkunan historiallisia ilmakuvia, hakupalvelu Finnasta löytyviä historiallisia valokuvia, sekä vuonna 2022 Seinäjoen rautatieasemanseudusta laadittua kulttuuriympäristöselvitystä. Rakennuksen muutoksia käsittelevässä luvussa on hyödynnetty myös tavara-asemaan liittyviä piirustuksia, jotka ovat peräisin Senaatin asema-alueet Oy:n arkistoista. Nykytilan valokuvat on otettu vuoden 2026 aikana. Nykytilan kuvaukset pohjautuvat kesällä 2026 rakennuksessa suoritettuun kohdekäyntiin sekä Seinäjoen asemarakennuksista laadittuun asbesti- ja haitta-ainetutkimusraporttiin.



Mittakaava 1:30 000

0 1 2 km

Nykyinen kaavoitus- ja suojelutilanne

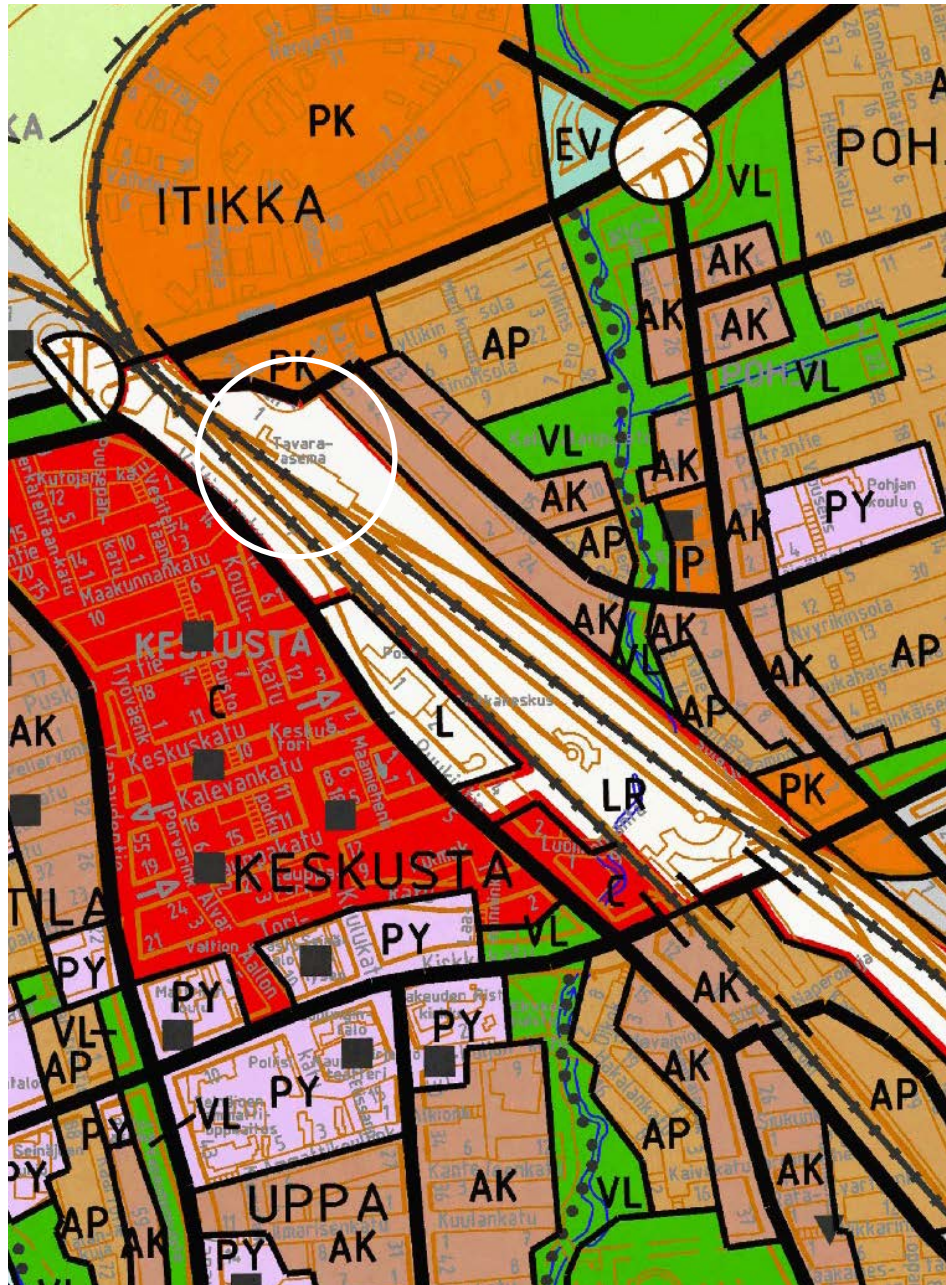
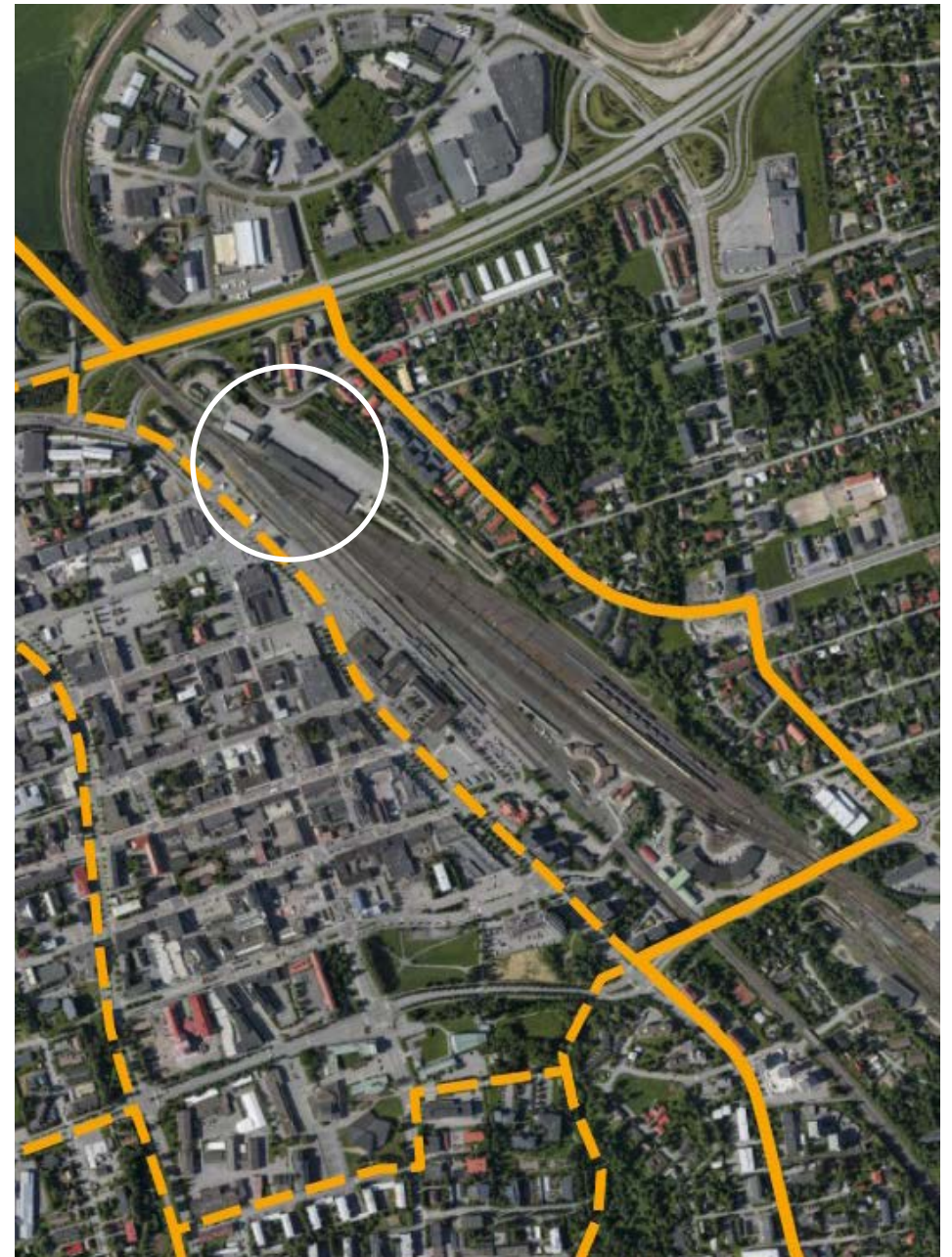
Etelä-Pohjanmaan maakuntakaava 2050

Seinäjoen tavara-aseman alueella on voimassa Etelä-Pohjanmaan maakuntakaava 2050. Maakuntakaava on kuulutettu voimaan 20.12.2024.

Tavara-aseman alue sijaitsee maakuntakaavassa punaisella keskustatoimintojen alueella. Keskustatoimintojen alueen suunnittelumääräyksissä mainitaan muun muassa seuraavasti: ”Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee luoda edellytykset vetovoimaiselle, viihtyisälle, saavutettavalle, palveluiltaan ja asuinympäristöltään monipuoliselle kaupunkikeskustalle, jolla on selkeä identiteetti ja laadukas arkkitehtuuri. Tiivistyvillä ja muuttuvan maankäytön alueilla tulee tehokkuuden ohella huomioida paikan luonne, kaupunkikuva, kulttuuriympäristö- ja luontoarvot. --”

Tavara-aseman alue kuuluu oranssilla katkoviivalla rajattuun alueeseen, joka merkitsee kaavamerkinnoissä kaupallista vyöhykettä (km²). Merkinnällä osoitetaan maakuntakeskuksen kasvualue, jossa alueen omaan ostovoimaan perustuen vähittäiskaupan seudullisen merkittävyyden kriteerit poikkeavat muusta maakunnasta.

Tavara-aseman alueen vieressä kulkee päärata. Merkinnällä osoitetaan kaksiraiteinen, Euroopan Unionin TEN-T Pohjanmeri-Itämeri-ydinverkkokäytävään kuuluva Suomen päärata. Suunnittelumääräyksen mukaan alueella on voimassa MRL 33 §:n mukainen rakentamisrajoitus.



*Vasemmalla: Ote Seinäjoen yleiskaavasta 2024. Seinäjoen karttapalvelu, 2026.
Oikealla: Ote Seinäjoen keskustan osayleiskaavan alustavasta aluerajauksesta. Seinäjoen kaupunki.*

Seinäjoen yleiskaava 1994 ja Seinäjoen keskustan osayleiskaava

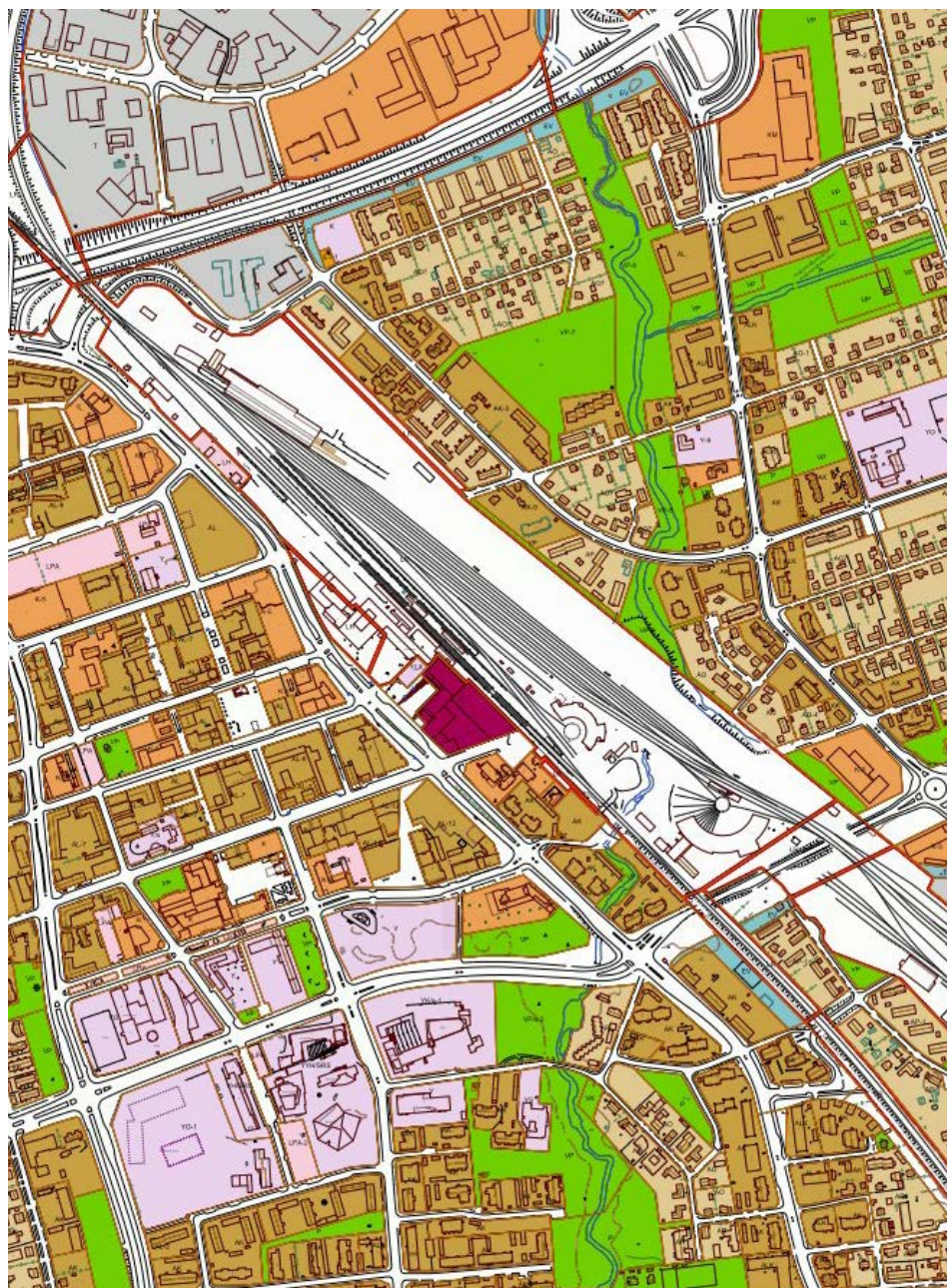
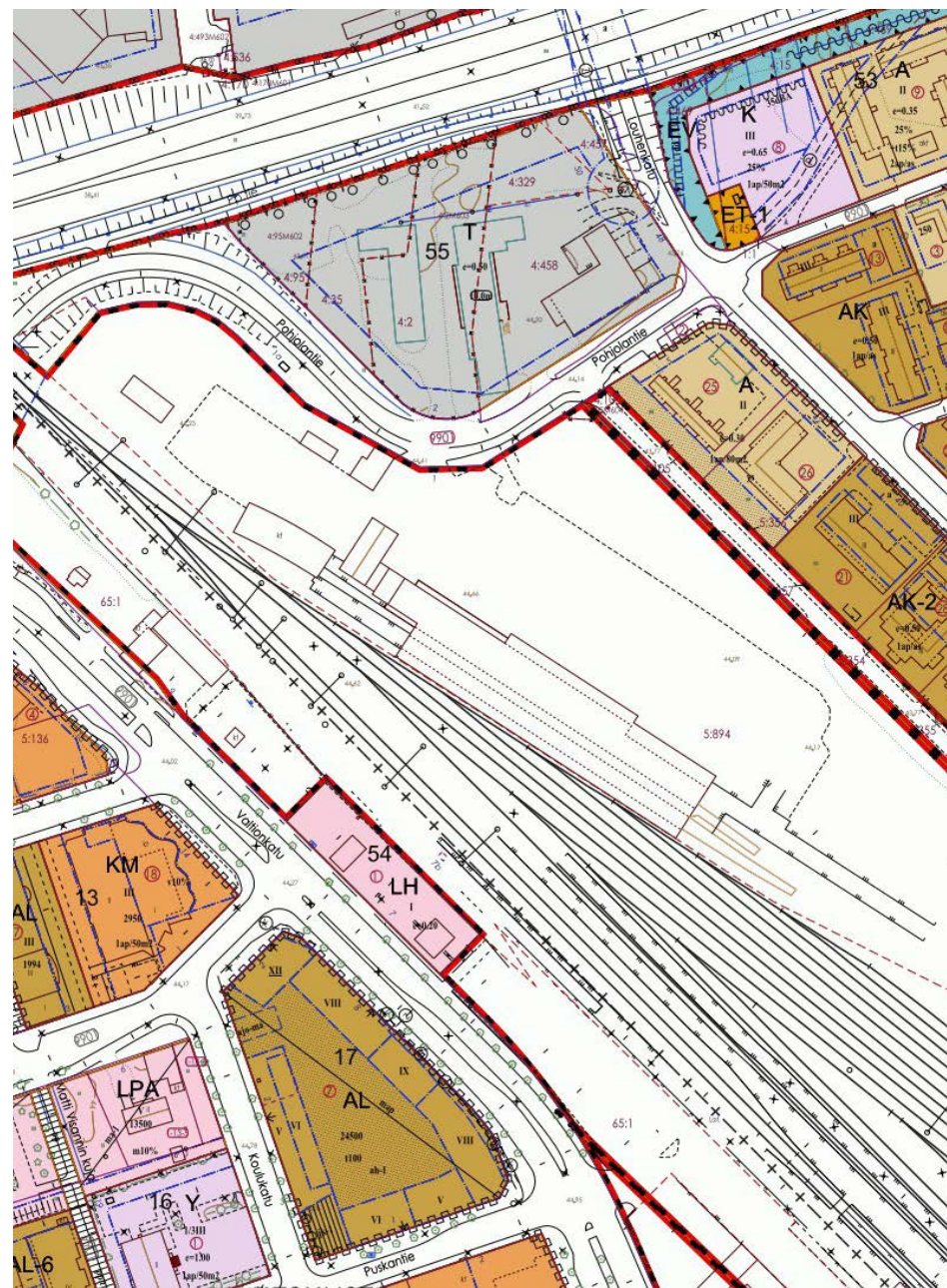
Tavara-aseman alueella on voimassa Seinäjoen yleiskaava 1994, joka on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 24.10.1994. Tavara-aseman tontti kuuluu rautatieliikenteen alueeseen LR, joka on rautatieliikenteen terminaali-, ratapiha- ja muille tarpeille varattava alue.

Tavara-aseman alueella on valmisteluvaiheessa Seinäjoen keskustan osayleiskaava (99004), joka on osa Seinäjoen kaupunkikeskustan tavoitteellista kehittämistä. Osayleiskaava on tullut vireille 5.6.2012. Osayleiskaavaan liittyen on laadittu useita selvityksiä yleissuunnitelmiin ja visioihin sekä liikenteeseen ja kulttuuriympäristöön liittyen. Yksi selvityksistä on Seinäjoen keskustan osayleiskaavaa varten tehty yleissuunnitelma, jonka loppuraportin on laatinut Sitowise Oy 29.3.2018.

Tavara-aseman alue on osa asemanseudun yleissuunnitelmaa. Asemanseudun osalta yleissuunnitelman tavoitteena on tehostaa aseman alueen maankäyttöä täydennysrakentamalla. Yleissuunnitelmassa tavara-aseman rakennusten ja olevien raiteiden tilalle on esitetty uudisrakentamista (asuinkortteleita). Seinäjoen kaavoitusohjelman 2026–2029 mukaan asemanseudun vuonna 2018 valmistunutta yleissuunnitelmaa päivitetään. Sen tavoitteet tarkistetaan ja tutkitaan uudelleen asemakaavoituksen pohjaksi.



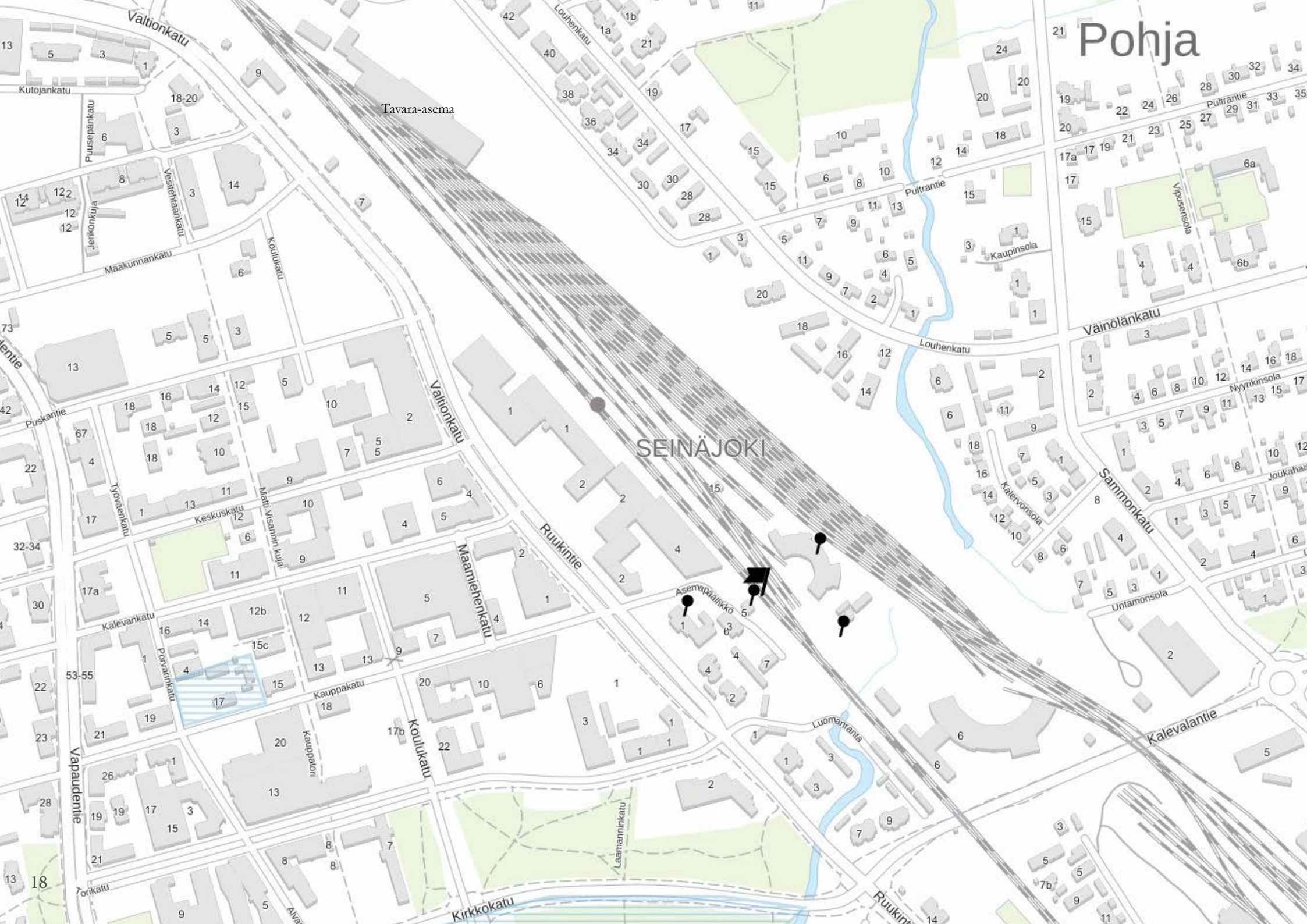
*Ote Seinäjoen keskustan osayleiskaavan asemapiirroksesta.
Yleissuunnitelma, 2018. Sitowise Oy.*



*Vasemmalla karttaote rata-alueen ajantasa-asemakaavasta. Seinäjoen karttapalvelu, 2026.
Oikealla lähikuva tavara-aseman kohdalla ajantasa-asemakaavasta. Seinäjoen karttapalvelu, 2026.*

Asemakaava

Tavara-aseman tontilla voimassa oleva ajantasa-asemakaava (743 01002) on tullut voimaan 3.4.1942.



Pohja

SEINÄJOKI

Tavara-asema

Asemapaikikko

Ruukintie

Maamiehenkatu

Kirkkokatu

Koivunkatu

Kauppakatu

Pöytäkatu

Kalevankatu

Työväenkatu

Keskuskatu

Valtionkatu

Kalevankatu

Keskuskatu

Keskuskatu

Keskuskatu

Keskuskatu

Keskuskatu

Keskuskatu

Keskuskatu

Keskuskatu

Keskuskatu

Keskuskatu

Keskuskatu

Keskuskatu

Keskuskatu

Keskuskatu

Keskuskatu

Vänöläkatu

Sammonkatu

Kalevalantie

Untamonsola

Kalevonsola

Kaupinsola

Vuosaari

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Pultrantie

Suojelutilanne

Ennen vuonna 1998 allekirjoitettua valtakunnallisia rautatieasema-alueita koskevaa rautatiesopimusta, Suomessa ei ollut yhtään valtioneuvoston lailla suojelemaa rautatierakennusta. Yhtäkään VR-Yhtymä Oy:n liikerakennuksista ei ollut asemakaavan nojalla säilytetty. Valtion rautatiet eivät olleet tehneet yhtään suojeluanomusta, mutta vuoteen 1985 mennessä VR-Yhtymä Oy oli purkanut useita rautatierakennuksia, mukaan lukien suurimman osan Seinäjoen asemanseudun rakennuksista. Rautatiesopimus 1998 vastasi kohteiden säilyttämis- ja suojelutavoitteisiin, mutta varmistui myös sen, että alueet voivat kehittyä toiminnallisesti. Seinäjoen asema-alueelta menettelytapasopimuksen piiriin kuuluvat vanha veturitalli, rautatieläistentalo, vesitorni sekä vuonna 2003 purettu tiilirakenteinen kaasutehtaan varasto-osa. (Elinvoimakeskus, 2026; Hietamäki, 2022. s. 15, s. 60)

Seinäjoen rautatieasema-alue kuuluu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY). Rautatieasema-alueen rakennuksista suojeltuja ovat 1880-luvulla rakennettu vanha veturitalli, vuonna 1912 valmistunut vesitorni, sekä uudempi veturitalli, jonka vanhimmat osat ovat 1920-luvulta. Suojeltuihin rakennuksiin kuuluu myös jugend-arkkitehtuuria edustava rautatieläistentalo vuodelta 1909, joka on osa vuonna 2006 valmistunutta hotellikokonaisuutta. Yksi rautatieasema-alueelle merkityistä kohteista on vuonna 2003 pilaantuneen maaperän vuoksi purettu kaasutehtaan osa. (Museovirasto; Hietamäki, 2022. s. 16, s. 60) Tässä rakennushistoriaselvityksessä käsiteltävää rautatieasema-alueeseen kuuluvaa tavara-asemaa ei ole suojeltu.



3. TAVARA-ASEMAN HISTORIA

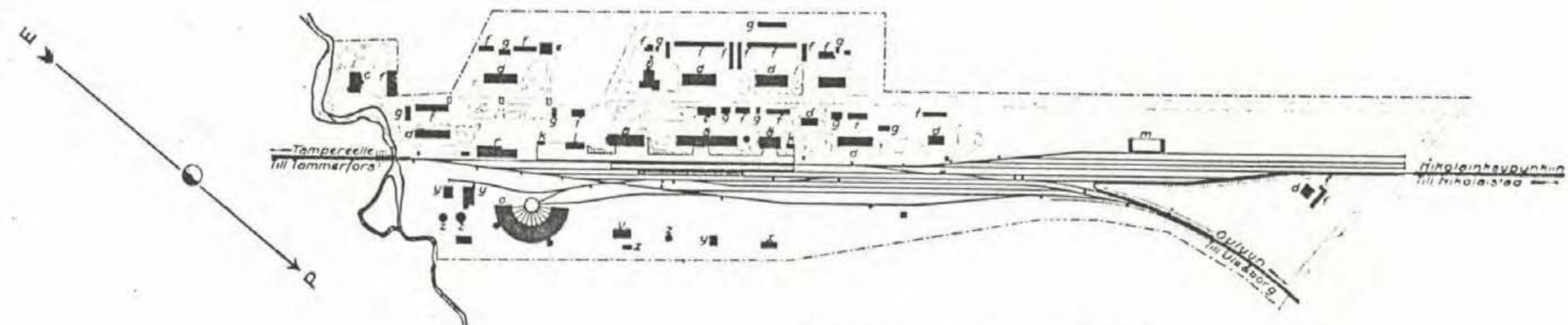
3.1 Rakennushistoria

Seinäjoen rautatieasema-alueen merkitys ja historia

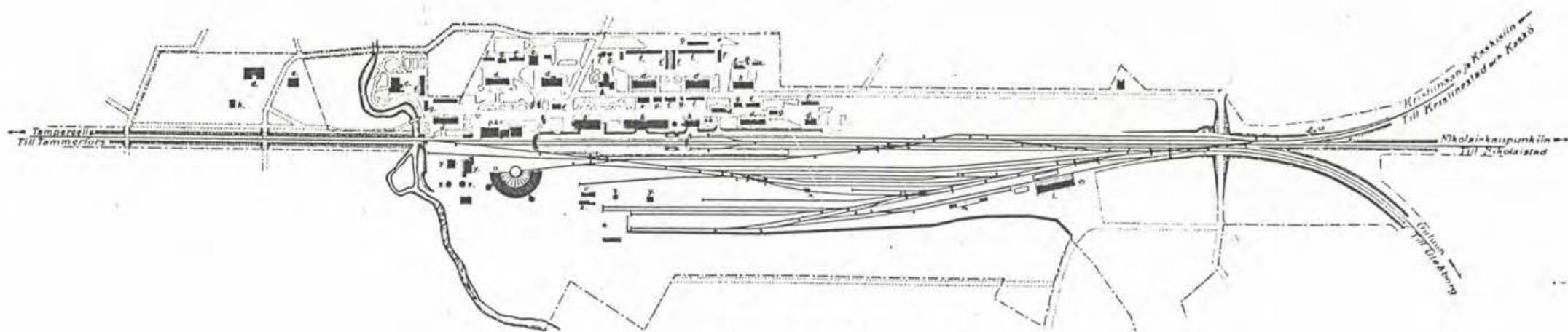
Seinäjoen kunta perustettiin vuonna 1868, jolloin Seinäjoen kylä irtautui Ilmajoesta. Seinäjoen kirkonkylä kehittyi 1920-luvulla rautatieaseman ympärille ja Seinäjoen asemanseudusta muodostettiin taajaväkinen yhdyskunta vuonna 1921. Kunta jaettiin Seinäjoen kauppalaksi ja maalaiskunnaksi vuonna 1931 Seinäjoen saadessa kauppalan oikeudet. Ympäröivä maalaiskunta liitettiin Seinäjoen kauppalaan vuonna 1959 ja Seinäjoki sai virallisesti kaupungin oikeudet vuonna 1960. (Hietamäki, 2022. s. 22, s.42; OOPEAA & Gehl, 2017. s. 24; OOPEAA & Gehl, 2017. s. 8–9)

Rautatien ja aseman rakentamisella on ollut Seinäjoen historian ja kehityksen kannalta suuri merkitys. Ensimmäinen rataosuus

Tampere-Vaasa sekä rautatieasema valmistuivat vuonna 1883. Kaikki aseman ensimmäiset rakennukset rakennettiin ilmeisesti puusta. Rataosuus Seinäjoelta Ouluun valmistui vuonna 1886. Seinäjoesta tuli Vaasan ja Oulun ratojen avaamisen myötä 1880-luvulla merkittävä junaliikenteen risteyspaikka. Tämä oli osaltaan myötävaikuttamassa huomattavalla tavalla paikallisen teollisuuden kehittymiseen ja kasvuun. Asemanseudun rakennuskanta on täydentynyt useammilla rakennuksilla ratayhteyksien lisääntyessä. Rautatieasema laajeni vuonna 1913 kun Suupohjan rata Kaskiseen ja Kristiinankaupunkiin valmistui. (Joukio, 2019. s. 4; Saarilahti, 2017 s.24; OOPEAA & Gehl, 2017. s. 8; Museovirasto; Hietamäki, 2022. s. 18, s. 23)



Seinäjoen asema vuonna 1909.



Seinäjoen asema vuonna 1913.

*Yllä: karttaote Seinäjoen asema-alueesta vuodelta 1909.
Alla: karttaote Seinäjoen asema-alueesta vuodelta 1913.
Lähde: Kulttuuriympäristöselvitys, 2022.*

Tavara-aseman rakentaminen

Seinäjoen asema kasvoi yhdeksi Suomen suurimmista asemista 1910-luvulla, jolloin sekä asemaa että ratapihaa laajennettiin. Seinäjoen ratapiha koki suuria muutoksia Suupohjan radan rakentamisen yhteydessä vuonna 1913. Muutamassa vuodessa ratojen määrä moninkertaistui ja rakennuskanta lisääntyi muun muassa tässä rakennushistoriaselvityksessä käsiteltävästä tavara-asemasta. (Hietamäki, 2022. s. 37, s. 70)

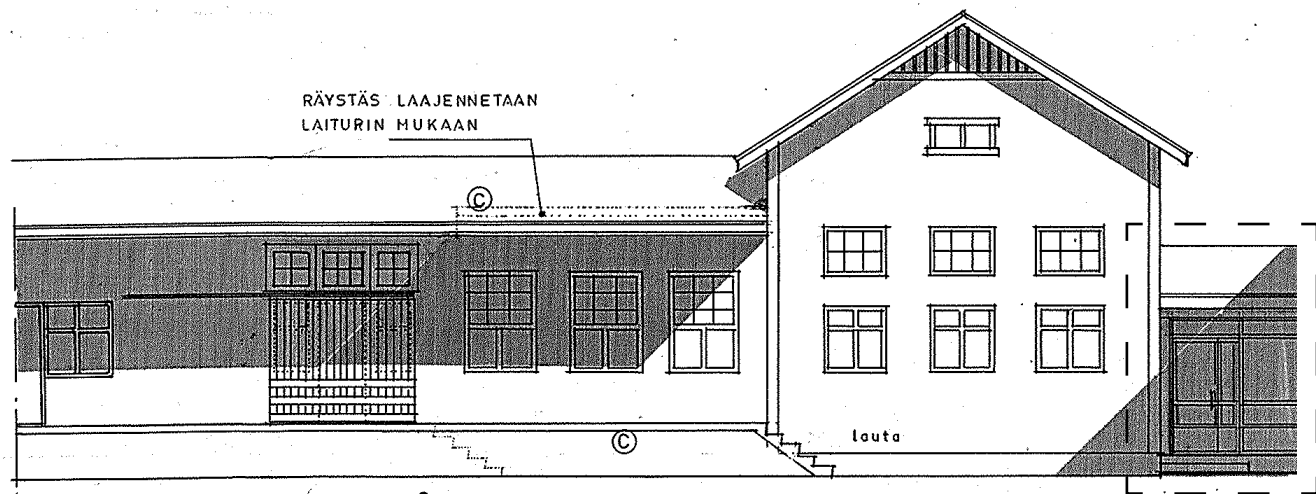


Seinäjoen tavarasema kuvattu noin vuosina 1950–1959. Kuvassa vasemmalla näkyy 1950-luvulla laajennettu lastauslaituri ja katos. Kuvassa oikealla alkuperäinen tavaraseman tavaratoimisto-osa ja sen jatkeena tavaraterminaali. Lähde: Suomen rautatiemuseo. Suomen rautatiemuseon valokuvakokoelma. Finna.

Tavara-aseman vanhin osa on 1910-luvulta. Alkuperäinen rakennus muodostui vanhasta tavaraterminaalista ja tavaratoimistosta. Tavaratoimiston osa oli muusta rakennusmassasta poiketen kaksikerroksinen. Kaksikerroksinen osa on harjakatteinen. Kaksikerroksiseen toimisto-osaan liittyi rakennuksen luoteisosassa oleva pulpettikattoinen yksikerroksinen osuus. Tavaratoimiston kaakkoispuolella oleva tavaraterminaaliosa oli yksikerroksinen ja harjakatteinen. Tavara-aseman alkuperäisiä pohjapiirustuksia ei ollut saatavilla, joten ei ole varmuutta mihin toimisto-osa loppui, ja mistä kohtaa yksikerroksisesta massasta tavaraterminaaali alkoi. Rakennuksen suunnittelija on mahdollisesti ollut arkkitehti Bruno Granholm tai arkkitehti Thure Hellström. (Hietamäki, 2022. s. 37, s. 70, s. 74; Saarilahti, 2017 s. 23)



Ilmakuva vuodelta 1948. Ilmakuvasa näkyy tavara-aseman alkuperäinen osa. Tavaratoimisto sijaitsee luoteisosassa ja sen jatkeena on kaakkoon levittyvä tavaraterminaaliosa.



Julkisivu koilliseen

Uudisrakennusosa,
1978



Uudisrakennusosa,
1978

Julkisivu lounaaseen

Seinäjoen tavara-asemasta vuonna 1978 laaditut julkisivupiirustukset rakennuksen muutokseen ja uudisrakennukseen liittyen. Alkuperäiseen tavaratoimisto-osaan liittynyt matala pulpettikattoinen osuus on korvattu vuonna 1978 rakennetulla ja uudisrakennukseen liittyvällä matalalla rakennusosalla.
Lähde: VR Rautatiehallitus talonrakennusjaosto.

Tavara-aseman vanhin hirsirunkorakenteinen osa on 1910-luvulta rautatieasema-alueen suojellun rautatieläistentalon tapaan. Rautatieläistentalo on harvoja esimerkkejä Seinäjoella jugend-arkkitehtuurista. (Saarilahti, 2017 s. 23–24) Myös tavara-aseman tavaratoimisto-osa edustaa tyyliuunnaltaan 1900-luvun alun jugendia. Osassa ikkunoista ja ovista oli Jugendin tyyliuunnalle ominaisina koristeaiheina eri kokoisia ikkunoita, joiden yläosa oli jaettu pienempiin ruutuihin. Asemarakennus perustettiin luonnonkiville. Julkisivuissa oli sekä vaaka-, että pystysuuntaista laudoitusta. (Hietämäki, 2022. s. 74, s. 79) Julkisivujen alkuperäisestä väriydestä ei ole tietoa, mutta tavara-asemasta otettujen mustavalkoisten valokuvien perusteella julkisivujen väri on vaihdellut. Toimisto-osa on ollut 1950-luvulla yläosastaan vaalea ja alaosastaan tumma. Edellisen aukeaman valokuvassa vuosilta 1950–1959 koko tavara-asemarakennus on säilyttänyt tumman. Ikkunoiden ulkopuutteet sekä rakennuksen nurkkalistat ovat vaaleat tai valkoiset.



Tavara-asemaa 1950-luvulla. Kuvassa oikealla näkyy yläosastaan vaalea ja alaosastaan tumma tavaratoimisto-osa.
Lähde: Kulttuuriympäristöselvitys, 2022. Seinäjoen museot.



*Valokuva Seinäjoen tavara-aseman toimistosta. Takana tavara-aseman päällikkö E. Hellman ja edessä kirjuri A. Villikka.
Lähde: Suomen rautatiemuseo, Suomen rautatiemuseon valokuvakokoelma. Finna.*



Seinäjoen tavara-aseman vaunujen kuormauslaituri. Kuva on todennäköisesti otettu kaakkoissuunnasta ennen tavara-asemarakennukseen tehtyjä laajennuksia.

Lähde: Suomen Rautatiemuseo. Suomen Rautatiemuseon valokuvakokoelma. Finna.

Tavara-aseman terminaaliosa on puurakenteinen ja valokuvien mukaan julkisivut olivat alun perin pystyyn asennettua puuverhoilua. Terminaalin sokkeli on tehty luonnonkivistä ja alapohjan kantavana rakenteena on ratakiskoista tehty ristirunko, jonka päällä on puurakenteinen lattia. (Ramboll Finland Oy, 2020) Rakennuksen kaakkoisosassa oli betonirakenteinen tavara-aseman vaunujen kuormauslaituri, jonka rakennusvuodesta ei ole tarkkaa tietoa. Vuonna 1948 otetun ilmakuvan ja 1950-luvulla otetun valokuvan mukaan terminaaliosan katolla oli geometrisiä kattolyhtyjä, joita ei enää ole. Tavaraterminaalin harjan suuntainen kattolyhty on todennäköisesti alkuperäinen ja säilynyt paikallaan.



Ilmakuva vuodelta 1948. Ilmakuvaan on merkitty punaisella terminaaliosan poistetut kattolyhdit.



Tavara-asemaa 1950-luvulla. Kuvassa näkyy tavara-terminaalin kattolyhdit, joita ei tänä päivänä ole.



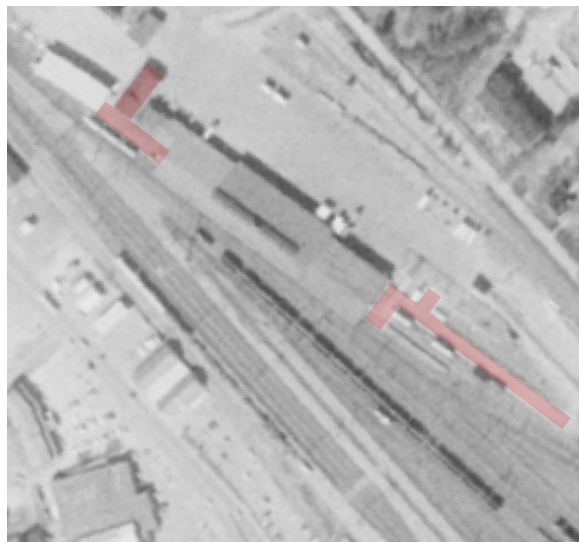
Ilmakuva vuodelta 1948



Ilmakuva vuodelta 1964



Ilmakuva vuodelta 1975



Ilmakuva vuodelta 1994



Ilmakuva vuodelta 2006



Ilmakuva vuodelta 2025

3.2 Tavara-aseman muutokset

Tavara-aseman muutoksista kertovassa luvussa esitellään rakennuksen ominaispiirteiden ja niiden muuttumisen kannalta merkittävimmät rakennus- ja muutostoimenpiteet.

Tavara-asemasta otetuissa ilmakuvissa näkyy sekä tavara-asemarakennuksen laajennukset, että junaratojen muutokset vuosien saatossa. Alun perin tavaraterminaalin sisätilojen läpi on kulkenut kaksi rataosuutta ja kolmas, pohjoisin raide on mennyt rakennuksen sisälle, mutta ei rakennuksen läpi. Junaraiteita on ollut useampia myös tavara-aseman pohjoispuolella. Asema-alueen rataosuuksia on vähennetty huomattavasti tähän päivään tultaessa eikä tavaraterminaalin läpi kulje enää raiteita.



*Seinäjoen tavara-aseman vaunujen kuormauslaituri kuvattu vuonna 1961.
Lähde: Suomen Rautatiemuseo, Suomen Rautatiemuseon valokuvakokoelma.*

1940–1950-lukujen muutokset

Tavara-asemalle rakennettiin linja-autoja varten lastauslaituri katoksineen valtion rautateiden autoliikenteen alettua vuonna 1953. (Hietamäki, 2022. s. 44) Katos ja sen rakenteet tehtiin puusta ja lastauslaituri oli betonia. Katoslaajennuksen myötä tavaraterminaaliosan alkuperäinen räystäslinja siirtyi hieman ulommas ja harjan lape ylemmäs alkuperäisestä. Terminaaliosan aiemmin porrastuva seinälinja siirtyi samaan linjaan toimisto-osan seinälinjan kanssa ja tavaraterminaalin ala kasvoi. Tavaraterminaalin pystyyn asennettua peiterimaverhoilua jatkettiin sekä koillis-, että kaakkoisjulkisivuilla kuormauslaiturista vuonna 1961 otetun valokuvan mukaan. Tavaraterminaaliosan vesikattoon kohdistui kokonaisuudessaan muutoksia todennäköisesti lastauslaiturin katoksen laajennuksen yhteydessä 1950-luvulla, jolloin katolta poistettiin geometriset kattolyhdyt.

Tavara-aseman alueelle rakennettiin 1940–1950-lukujen aikana muun muassa ratamestarin toimisto, trukkipaja ja varastorakennus. Rakennukset ovat edelleen olemassa. (Hietamäki, 2022. s. 44)



Ilmakuva vuodelta 1948



Ilmakuva vuodelta 1964



Yllä: Valokuva tavaraterminaalin laajennuksesta vuodelta 1970.

Alla: Tavara-aseman tavarasuojan lattian tekoa vuodelta 1970.

Lähde: Kulttuuriympäristöselvitys, 2022. Seinäjoen museot.

1970 tavarasuojan laajennus ja tavara-aseman katoksen rakennus

Seinäjoen kaupunkialue edustaa suurimmilta osin 1950–1970-lukujen rakennuskerrostumaa. (Joukio, 2019. s. 4) Tämä näkyi myös rautatieasema-alueella, jossa pääosa vanhasta rakennuskannasta oli kadonnut 1970-luvun alkupuolella, jolloin aseman seutu uudistui suuresti. (Hietämäki, 2022. s. 55)

Tavaraliikenteen vilkastuessa vuonna 1970, tavara-asemaa laajennettiin kaakkoissuuntaan tavarasuojalla. Suoja kattoi osan tavaraliikenteen raiteista sekä rakennuksen kaakkoisosan betonirakenteisen vaunujen kuormauslaiturin. Tavarasuojan laajennus tehtiin puurakenteisena ja sokkeli paikalla valetuna. Laajennuksen julkisivut tehtiin todennäköisesti maalatusta ja pystyyn asennetusta profiilipelistä. Lounaaseen avautuva julkisivu tehtiin valkoisista mahdollisesti nykyisenmukaisista julkisivulevyistä. Alkuperäisen tavaraterminaalin lounaaseen ja luoteeseen avautuvat julkisivut yhtenäistettiin todennäköisesti tavarasuojan laajennuksen yhteydessä pystyyn asennetusta profiilipelistä ja valoa läpäisevistä poimuprofiililevyistä. Sisätilan tavarasuojan lattia tehtiin valokuvälähteiden mukaan puusta. (Hietämäki, 2022. s. 47; Ramboll Finland Oy, 2020)



Ilmakuva vuodelta 1975

*Asemapiirustus ja ehdotus katetusta kuormauslaiturista 20.4.1974.
Lähde: Valtionrautatiet. Ratateknillinen toimisto, ratapihajaosto.*

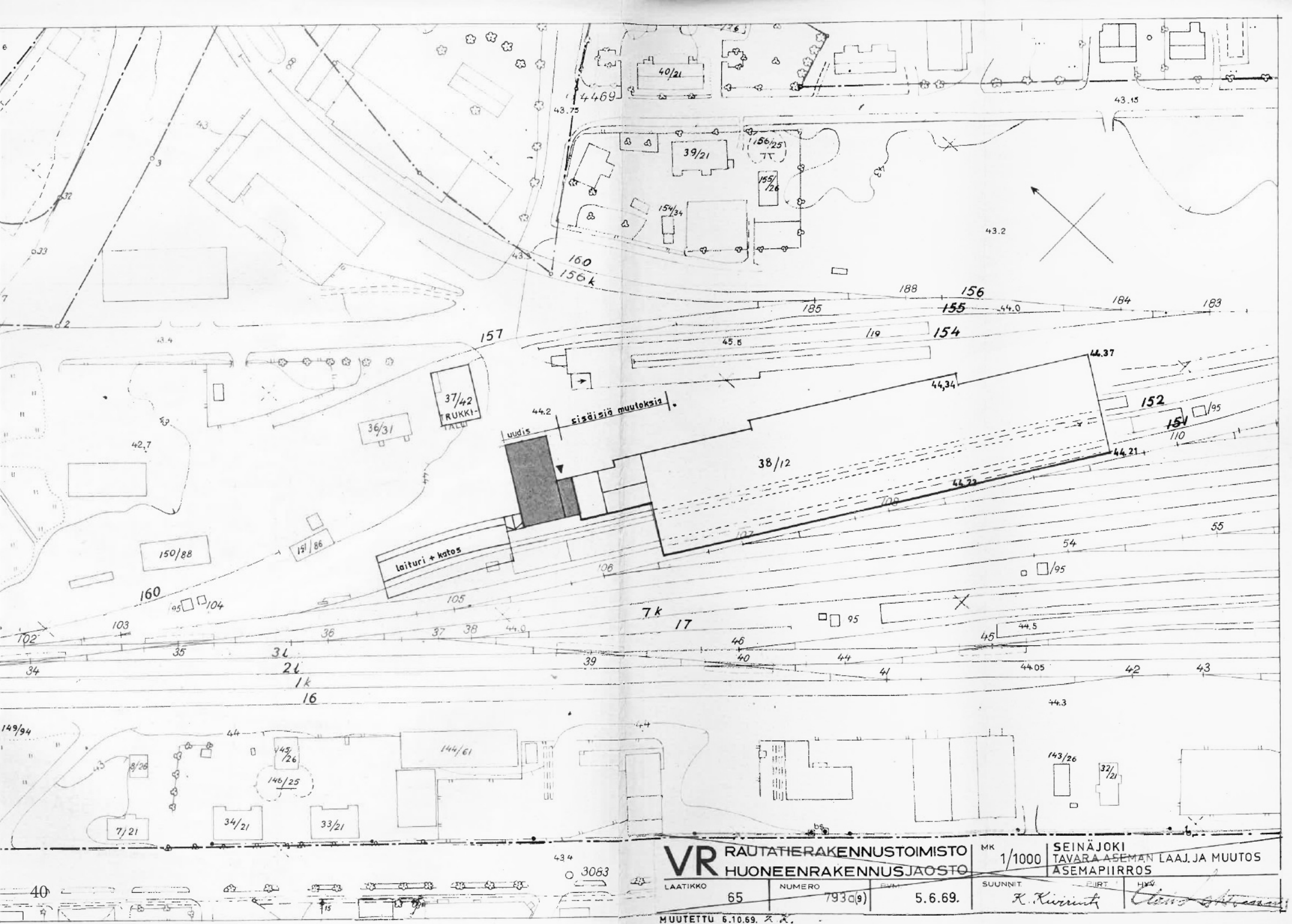
Tavara-asema täydentyi todennäköisesti 1970-luvulla myös luoteissuunnassa tavara-aseman katoksella. Ehdotus laiturista ja katoksesta on esitetty valtion rautateiden laatimassa asemapiirustuksessa vuodelta 1974 ja se on ehdotetulla paikalla vuonna 1975 otetussa ilmakuvassa. Vuosien 1950–1970 välissä otetusta ilmakuvasta näkyy, että katoksen paikalta purettiin harjakatteinen rakennus. Katoksen kantavat rakenteet olivat puuta ja kannen rakenteet teräsbetonia. (Paikkatietoikkuna; Hietämäki, 2022. s. 73)



Ilmakuva vuodelta 1975



*Ilmakuva otettu todennäköisesti vuosien 1950–1970 väliltä ennen vuoden 1970 tavarasuojan laajennusta.
Lähde: Kulttuuriympäristöselvitys, 2022.*



VR RÄUTÄTIERÄKÄNNUSTOIMISTO
HUONEENRÄKÄNNUSJÄOSTO

MK 1/1000

SEINÄJOKI
TÄVÄRÄÄSEMÄN LÄÄJÄÄ MUUTOS
ÄSEMÄPIIRROS

LAATIKKO

65

NUMERO

793d(g)

PM

5.6.69.

SUUNNIT

PIIRIT

HYV

K. Kivimäki

[Signature]

MUUTETTU 6.10.69. K. K.

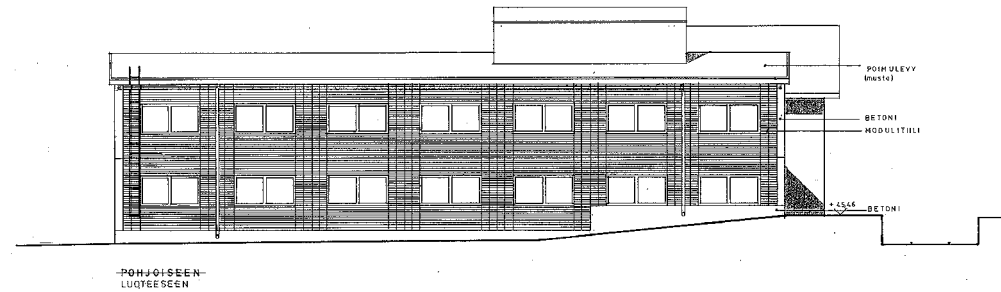
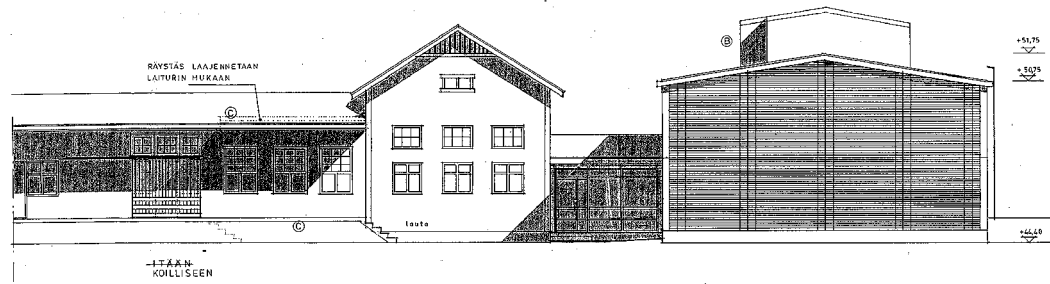
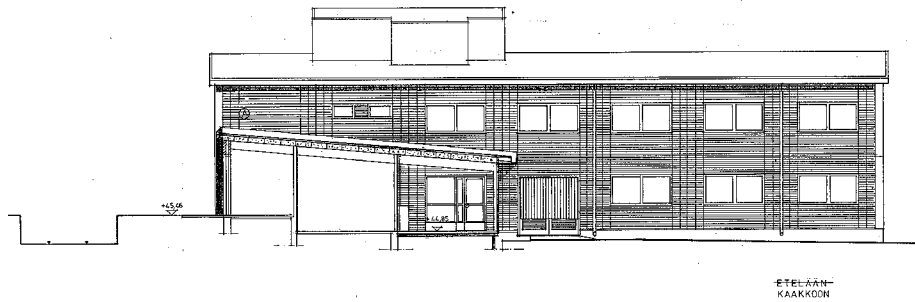
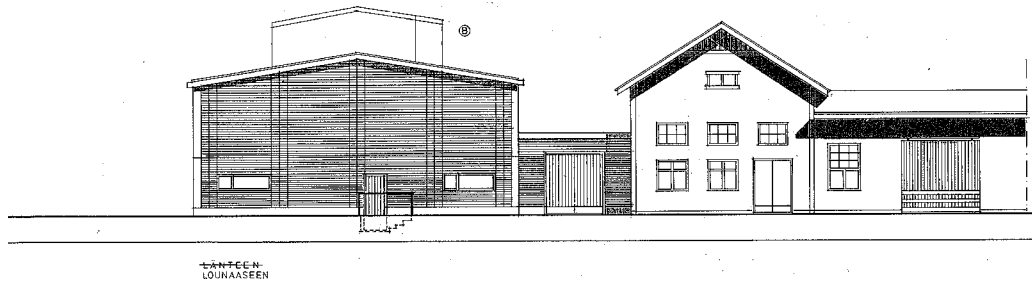
1978 toimisto-osan laajennus ja tavara-aseman muutostyöt

Tavara-asemaa laajennettiin vuonna 1978 luoteeseen uudella kaksikerroksisella tavaratoimistorakennusosalla. Laajennus täydentyi todennäköisesti myös rakennuksen taakse sijoittuvalla teräsbetonisella lastauslaiturilla, johon johti luiska uudisrakennuksen luoteispuolelta. Uusi toimisto-osa on laajuudeltaan 670 k-m². Rakennuksessa on yksikerroksinen osa, joka liittyy alkuperäiseen hirsirunkoiseen tavara-asemarakennukseen. Uusi matala rakennusosa korvasi alkuperäisen tavara-asemarakennuksen matalan pulpettikattoisen osan. (Ramboll Finland Oy, 2020)

Tavara-aseman uuden toimisto-osan kantava runko on teräsbetoninen pilari-palkki-runko. Ulkoseinät ovat betoni-villa-betoni-elementtejä ja julkisivut ovat tiililaattapintaiset. Alapohja on tehty paikalla valetulla teräsbetonilaatalla. Väli- ja yläpohjat ovat ontelolaattoja. Välipohjan päällä on noin 50 mm vahvuinen pintabetoni. Vesikatteena toimisto-osalla on poimuprofilipelti. Väliseinät ovat sekä muurattuja, että kevytrakenteisia ja puurunkoisia lastulevyseiniä. Yksikerroksisen matalan rakennusosan yläpohja on tehty siporex-lankuista, jotka tukeutuvat teräspalkkeihin. Vesikatteena on bitumikermikate. (Ramboll Finland Oy, 2020)



Ilmakuva vuodelta 1994



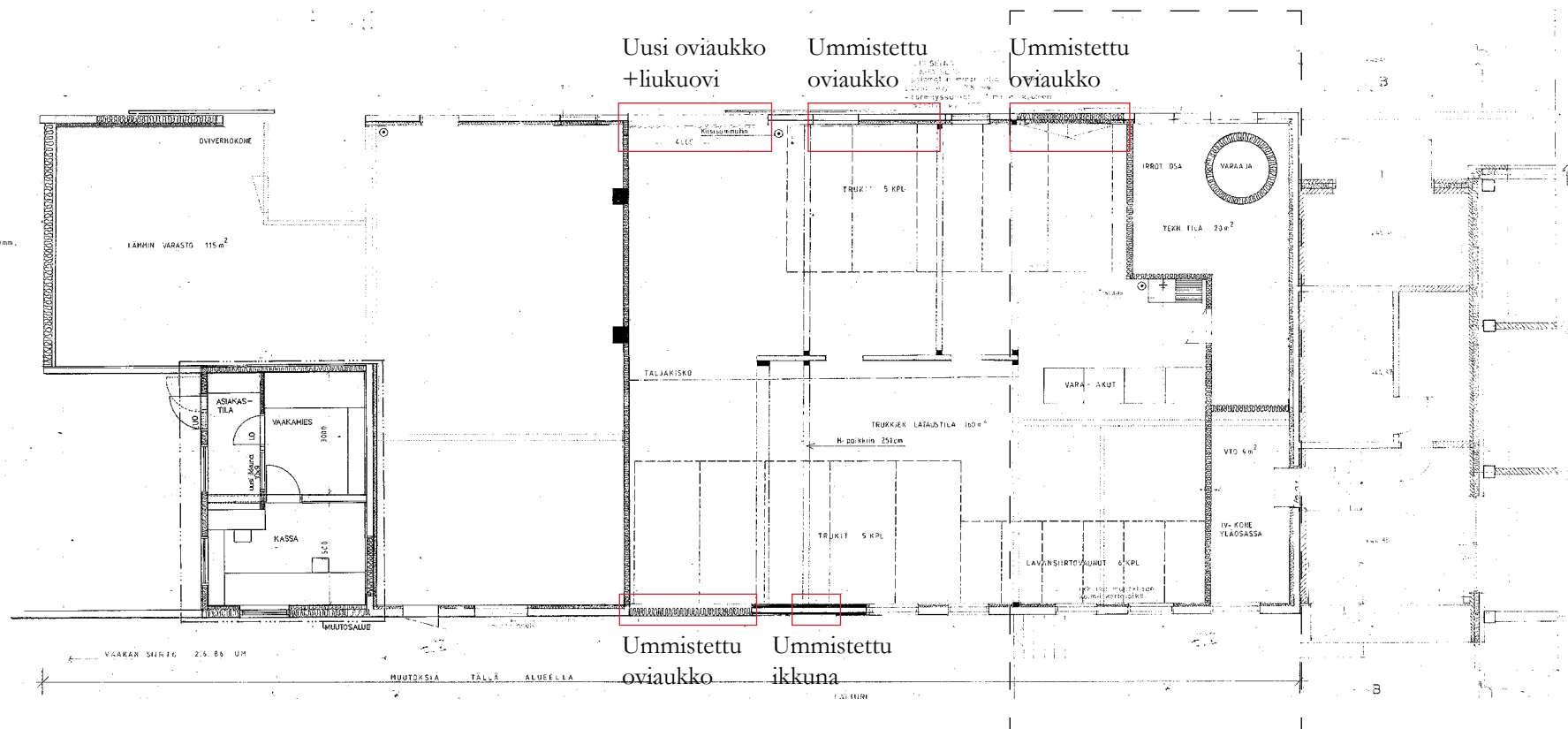
*Seinäjoen tavara-asemasta vuonna 1978 laaditut julkisivupiirustukset rakennuksen muutokseen ja uudisrakennukseen liittyen.
Lähde: VR Rautatiehallitus talonrakennusjaosto.*

Tavara-aseman toimistolaajennusosassa on koneellinen tulo-poisto-ilmanvaihtojärjestelmä. Rakennuksen katolla sijaitsee ilmanvaihtokonehuone, johon käynti tapahtuu toisesta kerroksesta. Ilmanvaihtokonehuoneen ulkoseinät ja yläpohja ovat puurunkoisia ja poimuprofilipeltiverhoiltuja. Jäykistävänä tuulensuojalevynä on kuitusementtilevyt. (Ramboll Finland Oy, 2020) Tavara-asemasta vuonna 1978 laaditun julkisivupiirustuksen mukaan alkuperäisen toimistorakennuksen koillisosan puisen lastauslaiturin portaat siirrettiin ja katos tuli laajentaa lastauslaiturin päälle.

Valtion rautateiden 5.12.1978 laaditun muutosta ja uudisrakennusta koskevan asemapiirustuksen mukaan myös tavara-asemarakennuksen alkuperäisiin osiin tehtiin sisäisiä muutoksia. Tavara-aseman saneerausosan laajuus oli 400 m². Asemapiirustuksen nimiösivulla on uudisrakennuksen laajuuslaskelmien lisäksi esitetty tavara-aseman lämminvarasto sekä trukkitalli ja laskettu lämpimien tilojen tilavuudet. Vuosina 1940–1950 rakennettuun trukkitalliin sekä rakennuksen alkuperäisen osan kylmään tavaraterminaaliin tehtiin mahdollisesti tuolloin lämmintä tilaa.

Alkuperäinen yksikerroksinen tavaratoimisto- ja terminaali

Alkuperäinen kaksikerroksinen
tavaratoimisto-osa

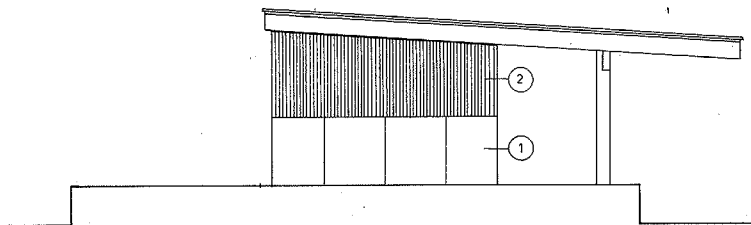


Seinäjoen tavara-asematoimisto, 1. krs vanha osa. Piirustukseen on merkitty punaisella alkuperäisen tavaratoimisto-osan julkisivuihin kohdistuneita muutoksia. Lähde: VR Rautatiehallitus talonrakennusjaosto.

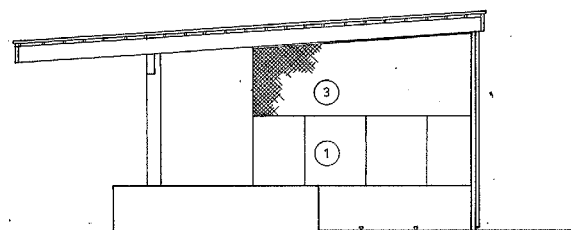
1986–1992 toimisto-osien ja laiturikatoksen muutokset

Seinäjoen tavara-aseman toimistojen sisäosiin kohdistui vuoden 1978 jälkeen säilyneiden piirustusten mukaan muutoksia vuosina 1986, 1989 ja 1992. Ensimmäisen kerroksen vanhaan toimisto-osaan liittyvän piirustuksen nimiön yläpuolella olevissa revisioteksteissä on listattu rakennukseen kohdistuneita muutoksia.

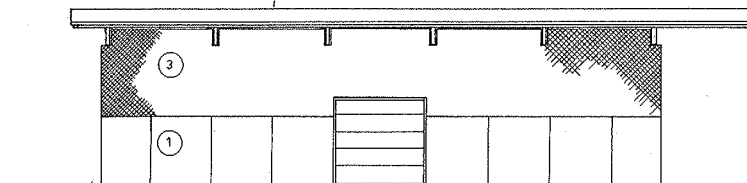
Vuonna 1986 tehtiin vaakan siirto. Vuonna 1989 lämpimään varastoon ja trukkien lataustilaan kohdistui muutoksia. Vuonna 1992 tehtiin kassan tilan ja tullitilan muutos, joka koski pieniltä osin myös vuonna 1978 valmistuneen toimiston laajennusosaa toisessa kerroksessa. Vanhan toimisto-osan piirustuksessa on esitetty purettavia seiniä pisteviivalla sekä trukkien lataustilassa, että lämpimän varaston ja kassatilakokonaisuuden osalla. Viereisen sivun piirustuksessa on esitetty alkuperäisen toimisto-osan julkisivuihin kohdistuneita muutoksia.



JULKISIVU KAAKKOON



JULKISIVU LUOTEESEEN



JULKISIVU KOILLISEEN

JULKISIVUMATERIAALIT:

- 1 FILMIPINTAINEN MUOTTIVANERI 12x1800x2000
- 2 MUOVIPINNOITETTU PROFILOITU TERÄSOHUTLEVY RANNILA 20R
- 3 SINKITYY TERÄSLANKAVERKKO, silmä 50x50
Ø 3mm

SEINIÄ EI OLG TÄHTY

*Seinäjoen tavara-aseman katoksen muutoksen julkisivupiirustukset 16.10.1992.
Lähde: Rautatiehallitus, Rakennusyksikkö, arkkitehtiryhmä.*

Tavara-aseman 1970-luvulla rakennettuun laituriin ja katokseen liittyen lähtötietoaineistosta löytyi julkisivujen muutossuunnitelma vuodelta 1992. Katoksen alaosan julkisivumateriaaliksi oli merkitty filmipintainen muottivaneri, yläosan materiaaleiksi joko muovipinnoitettu profiloitu teräsohutlevy tai sinkitty teräslankaverkko. Katoksen aiemmin avoimena olleet lyhyet päädyt, josta katoksen alta kulkenut rataosuus oli kulkenut, oli ehdotettu ummistettavaksi osittain. Aiemmin katoksen alta ja tavaraterminaalin läpi kulkenut rataosuus oli purettu jo 1990-luvulle tultaessa.



*Tavara-asema kuvattu koillisesta vuonna 1980. Kuvassa takana näkyy vuonna 1978 valmistunut laajennusosa.
Lähde: Kulttuuriympäristöselvitys, 2022. Seinäjoen museot.*

1970–1990 Tavara-asemalaiturien muutokset

Vuonna 1994 otetussa ilmakuvassa näkyy rakennuksen kaakkoisosaan rakennettu betonirakenteinen laiturijä lounaisosaan tavaratoimistorakennusten taakse rakennettu puurakenteinen laiturijä Laiturien tarkasta rakennusajankohdasta ei ole tietoa. Laiturit on rakennettu vanhojen rataosuuksien tilalle niiden vähentyessä asema-alueelta.

Rakennuksen lounaisosan puurakenteinen laiturijä laajennettiin todennäköisesti vuonna 1978 rakennetun teräsbetonisen laiturin jatkoksi vuosien 1970–1990 aikana. Puulaiturilaajennus rakennettiin aiemmin katoksen sekä tavaraterminaalin läpi kulkeeneen toisen rataosuuden paikalle, joka oli purettu jo 1990-luvulle tultaessa. Vuonna 1994 otetusta ilmakuvasta voi päätellä, että tavaraterminaalin läpi kulki vielä 1990-luvulla yksi junaraide.

Ilmakuvien mukaan 1970-luvun lopun ja 1990-luvun alun välissä rakennettiin myös kaakkoisosan teräsbetonirakenteinen laiturijä Laiturille johti betoniluiska tavara-aseman koillispuolen huoltopihalta.



Ilmakuva vuodelta 1975



Ilmakuva vuodelta 1994



*Tavara-asema vuodelta 1980. Osa raiteista on nykyisillään poistettu ja lastauslaituri on laajennettu. Rakennus on säilynyt ennallaan.
Lähde: Kulttuuriympäristöselvitys, 2022. Seinäjoen museot.*

4. TAVARA-ASEMAN NYKYTILANNE

Luvussa käydään läpi tavara-aseman rakennuskerrostumien nykytilaa. Kuvaukset pohjautuvat tavara-asemalla kesällä 2026 suoritettuun kohdekäyntiin ja Ramboll Finland Oy:n vuonna 2020 laatimaan Seinäjoen asemarakennusten asbesti- ja haitta-ainetutkimukseen.

Seinäjoen rautatieasemanseudusta vuonna 2022 laaditun kulttuuriympäristöselvityksen mukaan tavara-asemasta on tehty purkuesitys, joka oli selvityksen laatimisen aikaan toistaiseksi kesken. (Hietamäki, 2022. s. 17) Ramboll Finland Oy:n asbesti- ja haitta-ainetutkimusraportin toimeksiannon tavoitteena oli kartoittaa rakennuksen asbesti- ja muut haitta-ainepitoiset materiaalit purkusuunnittelun ja purku-urakan lähtötiedoiksi. Tavara-asemarakennus on ollut jo pidemmän aikaa tyhjillään. (Ramboll Finland Oy, 2020) Ramboll Finland Oy on laatinut 29.4.2021 asemapiirustuksen tavara-aseman vanhojen asemarakennusten ja liittyvien rakenteiden purkamisesta.



Vasemmalla: Kaksikerroksinen tavaratoimisto-osa, jossa alkuperäiset ikkuna-aukot on ummistettu. Valokuvassa näkyvät myös vuonna 1978 siirretyt metallirakenteiset portaat.
Oikealla: Koilliseen avautuva puurakenteinen laitur ja katos. Etualan betoninen laitur ja katos ovat 1950-luvulta.

Alkuperäinen tavaratoimisto-osa 1910-luvulta

Tavara-aseman vanhin hirsirunkoinen toimistorakennusosa on 1910-luvulta ja rakennus edustaa 1900-luvun alun jugend-tyyliä rautatieasema-alueen suojellun rautatieläistentalon tapaan. Tavara-aseman ikkunoissa ja ovissa on viitteitä jugend-tyylisestä ikkuna-aukotuksesta, mutta aukotukset on nykytilanteessa peitetty kokonaan levyillä tai laudoitettu umpeen. Osa alkuperäisistä ikkuna- ja oviaukotuksista ummistettiin kokonaan ja toimisto-osaan tehtiin uusia aukkoja ja ovityyppejä ainakin vuosien 1986–1992 aikana.

Julkisivujen vaaka- ja pystysuuntaiset laudoitukset ovat pääosin säilyneet rakennuksen koillispuolella, vaikka laudoituksia on uusittu todennäköisesti vuosien 1986–1992 aikana aukotusmuutosten yhteydessä. Rakennuksen värit on muuttunut historiallisten valokuvien perusteella vuosien varrella. Tänä päivänä julkisivut ikkunoita, ovia, räystäitä ja koristeaiheita myöten, ovat jugendin tyyliuunnan puurakennuksille tyypillisesti vaalean keltaisen sävyiset. Ikkunat ja nurkkalistat

ovat olleet mustavalkoisten valokuvien perusteella aiemmin muita julkisivun osia vaaleampia. Rakennuksen tyhjillään olon ja valvonnan puutteen vuoksi julkisivuissa on runsaasti graffiteja, ja maalipinta on paikoin halkeillut paljon etenkin rakennuksen kaksikerroksisella osalla.

Tavaratoimisto-osa on säilynyt pääosin massoitteeltaan alkuperäisenä. Tavaratoimisto on harjakatteinen ja muusta alkuperäisestä massasta poiketen kaksikerroksinen. Toimistorakennusosan vesikatteena on bitumikermikate. Toimistorakennuksen luoteisosan alkuperäinen pulpettikattoinen osa on purettu vuonna 1978 rakennetun toimisto-osan laajennuksen ja toimiston vanhaan osaan yhdistymisen myötä. Alkuperäisen toimisto-osan koilliseen avautuva puurakenteinen laitur laajennettiin uuden toimisto-osan laajennuksen yhteydessä ja portaat siirrettiin nykyiselle paikalleen. Portaات ovat metallirakenteiset. Vuoden 1978 muutossuunnitelmissa alkuperäisen toimisto-osan räystäs tuli laajentaa uuden laiturin mukaan, mutta muutosta ei toteutettu.



Vasemmalla: Toimisto-osan alkuperäisiä ikkunoita ja sisätilojen muutosten myötä tehtyjä levytettyjä pintoja. Valokuva on otettu entisestä trukkien lataustilasta.
Oikealla: Toimisto-osan alkuperäisiä hirsirakenteita. Valokuva on otettu entisestä lämpimästä varastosta.

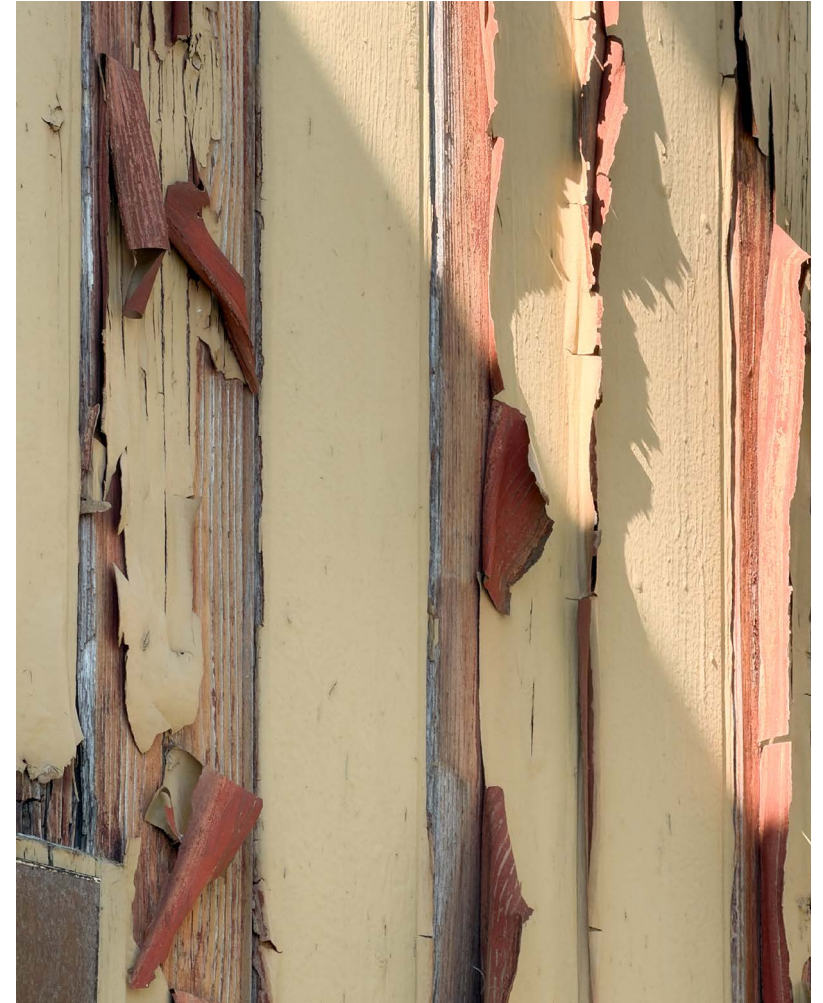
Alkuperäisen toimisto-osan sisätiloihin oli kohdekäynnillä rajoitettu pääsy rakennuksen tyhjillään olon ja heikon kunnan vuoksi. Tavaratoimiston sisätiloihin on kohdistunut muutoksia ainakin vuonna 1978 uuden toimisto-osan laajennuksen myötä sekä vuosina 1986–1992 suoritettujen muutostöiden vuoksi. Väliseinien paikat ja tilojen käyttötarkoitus ovat muuttuneet alkuperäisestä. Tavaratoimiston sisätiloissa on osittain näkyvillä alkuperäisiä hirsirakenteita ja huonossa kunnossa olevia alkuperäisiä ikkunoita. Muutoin seinä- ja kattopinnat ovat sisätilojen muutosten myötä levytettyjä ja lattiat ovat vanhojen muutospöyrustusten mukaan filmivaneria. Tavaratoimiston muutokset ovat vastanneet tavaraterminaalin toiminnan muutoksiin uuden toimistorakennuksen laajennuksen myötä.



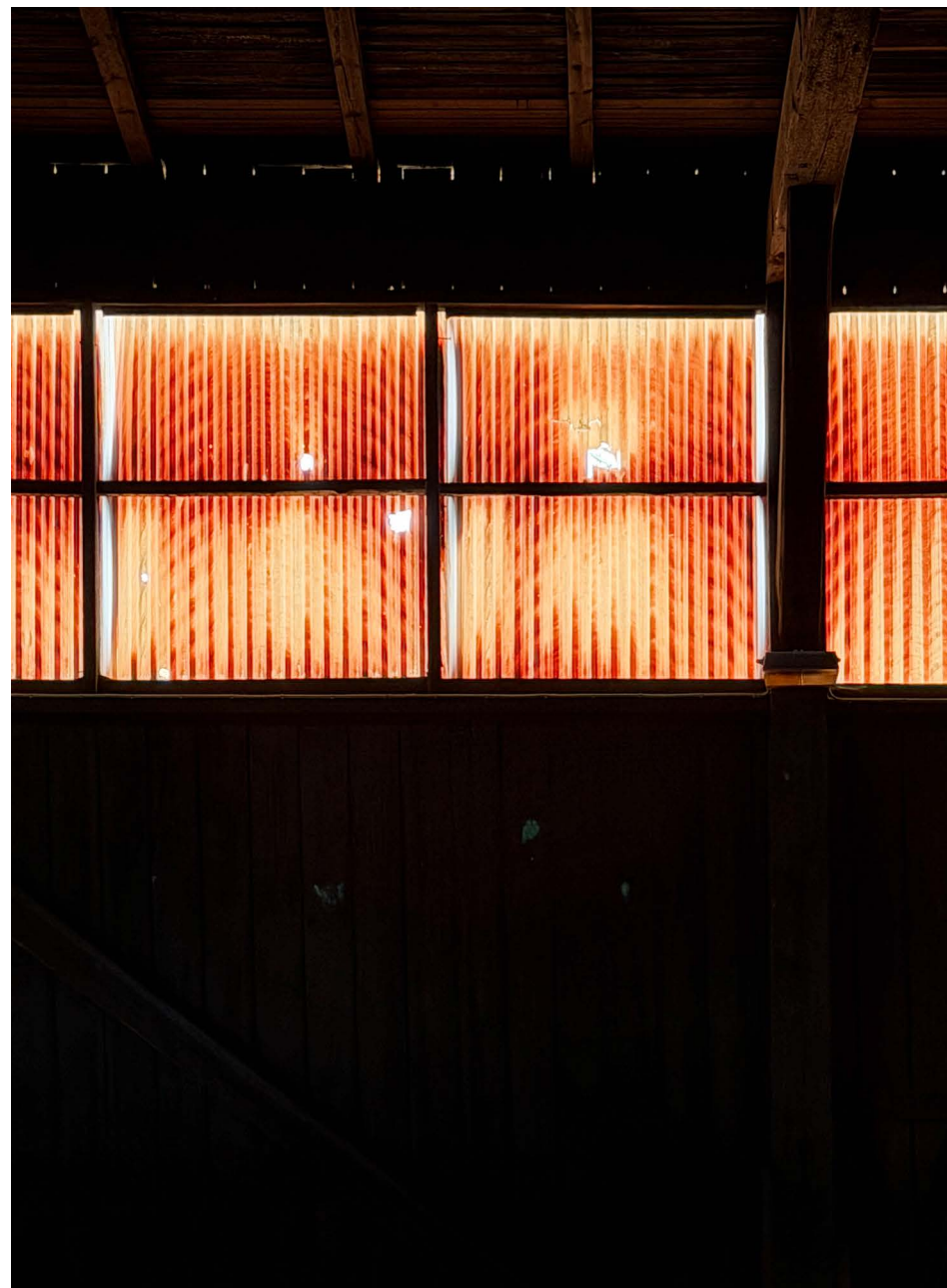
*Vasemmalla: Tavaraterminaalin peiterimaverhousta rakennuksen lounaispuolella.
Oikealla: Tavaraterminaalin 1950-luvulla laajennetun lastauslaiturin vaaleaa peiterimaverhousta.*

Alkuperäinen ja laajennettu tavaraterminaaliosa

Tavara-aseman alkuperäinen tavaraterminaali on 1910-luvulta. Terminaaliosa on puurakenteinen ja rakennuksen julkisivut ovat alun perin olleet pääosin pystyyn asennettua puuverhoilua. Tavaraterminaalin koillispuolella, 1950-luvulla laajennetun lastauslaiturin yhteydessä sekä lounaispuolella olevan puurakenteisen laiturin puolella on tänä päivänä pystyyn asennettua peiterimaverhousta. Julkisivuilla on tapahtunut vuosien aikana muun muassa aukotusmuutoksia ja näin ollen puuverhoilut on todennäköisesti uusittu muutosten yhteydessä. Julkisivujen värit on vanhojen valokuvien perusteella ollut todennäköisesti yhteneväinen tavaratoimisto-osan kanssa. Terminaaliosaan liittyvät puuverhoillut julkisivut ovat tänä päivänä toimisto-osan tapaan vaalean keltaiset.



Tavaratoimiston ja tavaraterminaalin alkuperäisen osan maalipinta on paikoin halkeillut pahoin.



Vasemmalla: Tavaraterminaalin luoteisjulkisivun aukotukset ovat muuttuneet rataosuuksien muutosten yhteydessä. Raiteet ovat kulkeneet aiemmin kuvassa näkyvän puurakenteisen laiturin sekä rakennuksen nurkan kohdalla. Oikealla: Alkuperäisellä tavaraterminaaliosalla on profiilipellin lisäksi valoa läpäiseviä poimuprofiililevyjä.

Osa tavaraterminaalin alkuperäisten osien julkisivuista on vihreäksi maalattua pystyprofiilipeltiä. Profiilipeltiä on lounais- ja luoteisjulkisivuilla. Julkisivut on todennäköisesti yhtenäistetty vuoden 1970 tavaraterminaalin viimeisimmän tavarasuojan laajennusosan yhteydessä. Alkuperäisellä tavaraterminaaliosalla on profiilipellin lisäksi valoa läpäiseviä poimuprofiililevyjä. Tavaraterminaalin luoteisjulkisivun aukotukset ovat muuttuneet todennäköisesti rataosuuksien muutosten ja rakennuksen ulkopuolelle, luoteispäättyyn rakennetun teräsbetonilaiturin ja puurakenteisen laiturilaajennuksen myötä.

Tavaraterminaalin alkuperäisen osan sokkeli on tehty luonnonkivistä ja alapohjan kantavana rakenteena on ratakiskoista tehty ristirunko, jonka päällä on puurakenteinen lattia. Tavaraterminaalin luonnonkivisokkelin ja alajuoksun välisessä bitumikermisessä on todettu PAH-yhdisteiden yksittäisten yhdisteiden pitoisuuksien ylittymistä.



Tavara-asema kuvattuna lounaasta kesällä 2026. Osa tavaraterminaalin julkisivuista on vihreäksi maalattua pystyprofiilipeltiä tai vaaleaa levytystä.



*1950-luvulla tehty lastauslaiturin laajennus kuvattu vuonna 1961.
Lähde: Suomen Rautatiemuseo, Suomen Rautatiemuseon valokuvakokoelma.*



Lastauslaiturin laajennus nykytilassa. Katoksen etureunan rakenteet ovat nykyään puisten sijaan teräsrakenteita.

Tavaraterminaali laajentui 1950-luvulla lastauslaiturilla katoksineen, jolloin aiemmin porrastuvan terminaalin seinälinja siirtyi alkuperäisen tavaratoimisto-osan kanssa samaan linjaan ja uuden katoksen räystääslinja ulkoni alkuperäisestä. 1950-luvulla siirtyneen seinälinjan julkisivujen laudoitus poikkeaa alkuperäisenä säilyneestä julkisivupinnasta. Laajennusosalla on pystyyn asennettua peiterimaverhoilua ja alkuperäisellä osalla on vaaka- ja pysty-laudoitusta. Julkisivut on maalattu saman sävyiseksi. Kuten alkuperäisellä tavaratoimisto-osalla, myös tavaraterminaalin laajennusosalla on nykytilanteessa paljon graffitimaalauksia.

Laajennusosan katos on säilynyt paikallaan tähän päivään asti, mutta sen rakenteet ovat keventyneet. Katoksen etureunaa kannattelevat pilarit ja palkit olivat alun perin puurakenteisia. Tänä päivänä katosta kannattelevat pilarit ja palkit ovat terästä. Rakenteiden muutoksen ajankohdasta ei ole tietoa ja on mahdollista, että koko vesikate on muutettu jossain vaiheessa. Laajennusosan katoksen alapinnan, katoskannattajien väliin jäävien osuuksien laudoitukset on asennettu diagonaalisesti. Alkuperäisellä tavaraterminaalin puulaiturin katososalla laudat on asennettu pääosin vaakaan katoksen pituussuuntaan. Laajennusosan lastauslaiturin ovet ovat valokuvien mukaan muuttuneet ja lisääntyneet alkuperäisestä laajennuksesta. Katoksen seinävalaisimet ovat muuttuneet ja niitä on lisätty julkisivulla.



Lastauslaiturin katos on hieman korkeammalla ja edempänä kuin alkuperäisen tavaraterminaalin katos. Julkisivujen laudoitus ja katosrakenteet poikkeavat toisistaan.



Ilmakuva vuodelta 1948



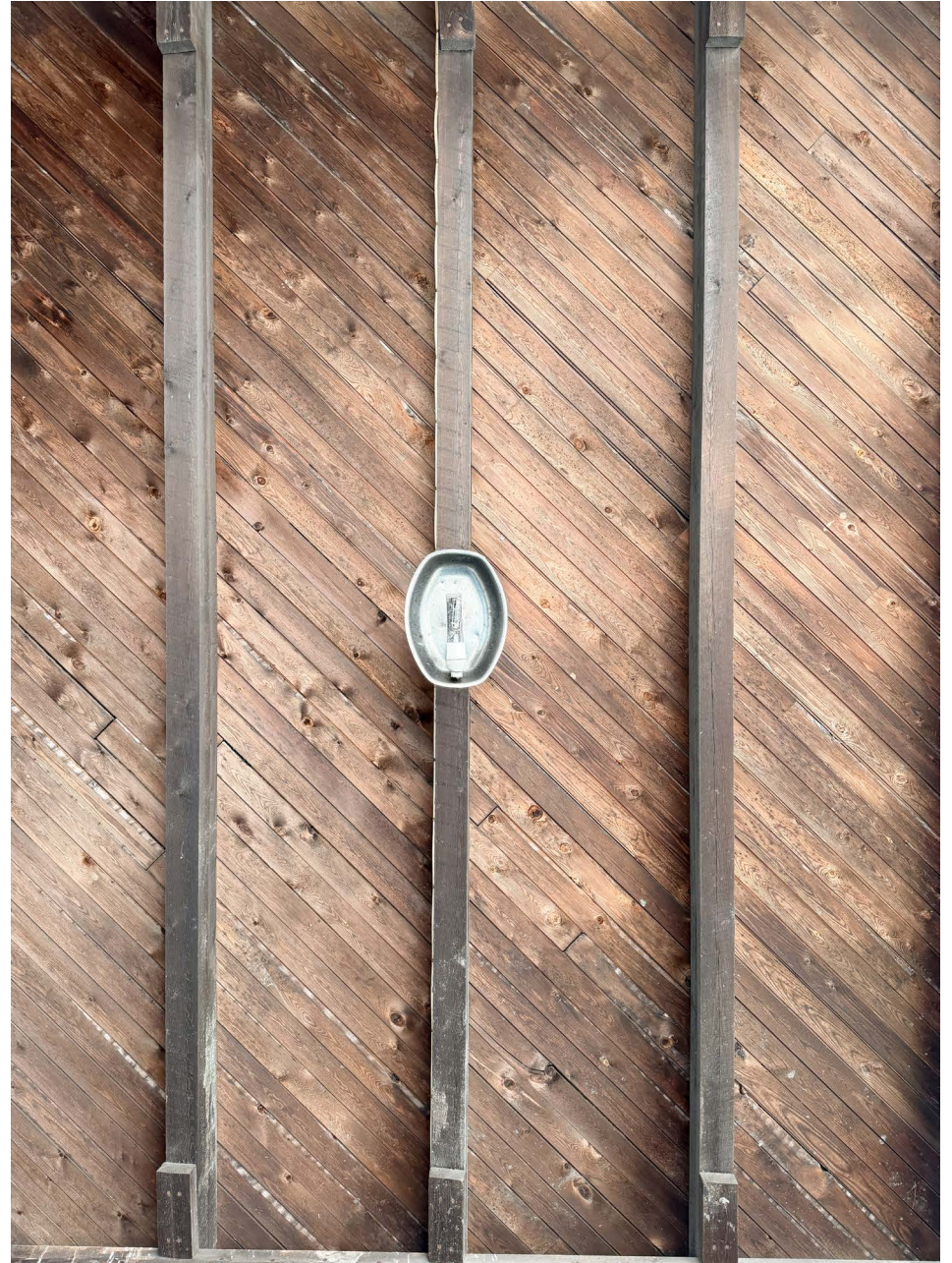
Ilmakuva vuodelta 1964

Vasemmalla: 1950-luvulla laajennettu ja alkuperäisen tavaratoimiston seinälinjaan siirtynyt lastauslaiturin ja tavaraterminaalin laajennuksen seinälinja.



Vasemmalla: Tavaraterminaalin vesikaton harjalla sijaitseva kattolyhty on säilynyt todennäköisesti alkuperäisenä. Oikealla: Tavaraterminaalin kattorakenteita on korvattu teräspalkeilla ja -pilareilla.

Terminaalirakennuksen vesikattoon on kohdistunut kokonaisuudessaan muutoksia todennäköisesti ainakin lastauslaiturin katoksen laajennuksen yhteydessä 1950-luvulla, jolloin katolta poistettiin siellä ainakin jo vuonna 1948 otetussa ilmakuvasa olleet geometriset kattolyhdit. Vesikaton harjalla sijaitseva kattolyhty on säilynyt mahdollisesti alkuperäisenä rakennuksen tavaraterminaaliosalla. Sisätiloissa kattorakenteisiin on tehty muutoksia ja puurakenteita on korvattu teräspalkeilla ja -pilareilla. (Ramboll Finland Oy, 2020) Rakennuksen vesikatteena on tänä päivänä bitumikermikate.



*Vasemmalla: Tavaraterminaalin alkuperäisen osan ja 1950-luvulla laajennetun osan julkisivuvalaisin.
Oikealla: Vuonna 1970 laajennetun tavarasuojan lastauslaiturin katoksen valaisin.*

Koillisjulkisivun lastauslaiturille avautuvan alkuperäisen terminaaliosan ja 1950-luvulla laajennetun osan seinävalaisimet ovat laatikkomaiset ja todennäköisesti yhtenäistetty jossain vaiheessa. Vuonna 1970 laajennetun tavarasuojaosan lastauslaiturin valaisimet ovat kattokiinnitteiset ja soikean malliset. Rakennuksesta laaditun asbesti- ja haitta-ainetutkimuksen mukaan poistettavat valaisimet sekä elektroniikka- ja sähköjätteet (SER) luokitellaan vaaralliseksi jätteeksi, mikä tulee ottaa huomioon purkutyössä ja jätteenkäsittelyssä. (Ramboll Finland Oy, 2020)



Vasemmalla: Tavaraterminaalin vuonna 1970 laajennetun tavarasuoja-osan puurakenteet taustalla poikkeavat alkuperäisen tavaraterminaalin puurakenteista.

Oikealla: Tavara-aseman läpi kulkevista ratasyvennyksistä yksi on säilynyt tähän päivään asti.

Tavara-asema laajentui kaakkoissuunnassa tavarasuojaosalla vuonna 1970. Suoja kattoi rakennuksen kaakkoissuunnassa olevat raiteet sekä betonisen kuormauslaiturin. Vuonna 1975 otetussa ilmakuvassa näkyy, että tavara-asema läpi kulki kaksi rataosuutta. Tavara-aseman läpi kulkevista radoista yksi ratasyvennys on säilynyt tähän päivään asti, vaikka raiteet on poistettu jossain vaiheessa. Tavarasuojan kaakkoisjulkisivun aukotukset ovat muuttuneet todennäköisesti rataosuuksien muutosten ja rakennuksen ulkopuolelle rakennetun teräsbetonisen laiturin myötä.

Tavaraterminaalin laajennusosan sokkeli on paikalla valettu ja lattia on noin 50 mm paksua asfalttia. Koillis- ja kaakkoisosan lastauslaiturit ovat teräsbetonia. Sisätilojen lattia tehtiin valokuvalähteiden mukaan alun perin puusta. Tavarasuojan kantavat rakenteet tehtiin puurakenteisena. Julkisivujen alkuperäisestä materiaalista ei ole varmuutta, mutta todennäköisesti julkisivut tehtiin nykyisenmukaisesta pystyyn asennetusta profilipelistä, joka on väriltään tumman vihreä. Osa tavarasuojaosan laajennuksen julkisivuista on vaaleaa levytystä. Valoaukkoina julkisivuissa on läpikuultavat poimulevyt.



Ilmakuva vuodelta 1975



*Tavara-aseman kaakkoisjulkisivu kuvattu vuonna 1980. Tavara-aseman läpi kulki vielä kaksi junaraidetta ja lastauslaituri oli nykyistä pienempi.
Lähde: Kulttuuriympäristöselvitys, 2022. Seinäjoen museot.*



Tavara-aseman kaakkoisjulkisivu kuvattu kesällä 2026. Julkisivujen aukotus on muuttunut junaraiteiden vähentymisen myötä. Etualalla 1970-luvun lopun ja 1990-luvun alun välissä rakennettu teräsbetoninen laiturii.

Kaakkoisjulkisivun teräsbetonisen laiturin yhteydessä on vanhojen ratakiskojen päälle tehty puurakenteinen laitur. Puurakenteisen laiturin rakennusajankohdasta ei ole tietoa.



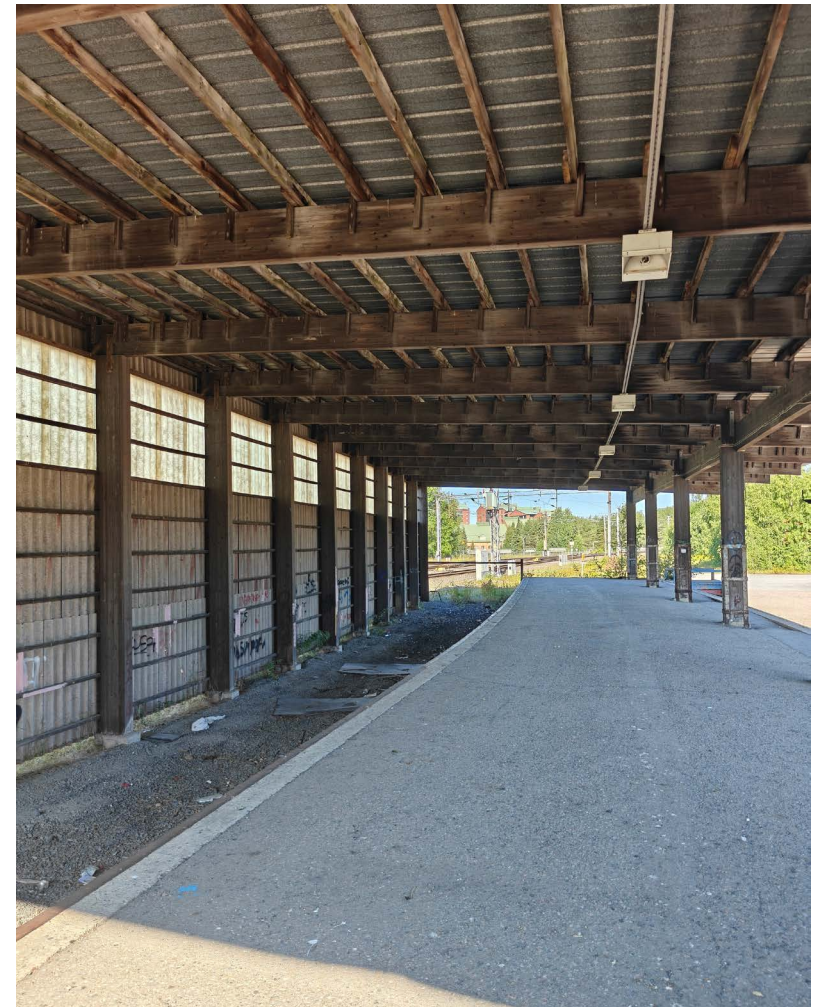


Vasemmalla: Etualalla vuonna 1970 laajennetun tavarasuojan koilliseen avautuva lastauslaituri, joka liittyy edessä näkyvään 1950-luvulla laajennettuun lastauslaituriin.
Oikealla: Tavarasuojan seinällä on tänä päivänä muun rakennuksen tavoin runsaasti graffiteja.



1970-luvulla rakennettu tavara-aseman katos ja laiturii kuvattu kesällä 2026.

Tavara-asema täydentyi todennäköisesti 1970-luvulla luoteissuunnassa tavara-aseman katoksella ja laiturilla. Betonilaituri ja katoksen alla oleva raidesyvennyks ovat säilyneet tähän päivään asti, mutta raiteet on poistettu syvennyksestä. Junaradan puoleinen lounaisjulkisivu on verhoiltu kuitusementtipöimulevyillä, joissa on todettu olevan asbestia. Katoksen vesikate on profiilipeltiä. Kohteesta laaditun kulttuurihistoriaselvityksen mukaan tavara-aseman katos on pääosin säilynyt alkuperäisen mukaisena. (Paikkatietoikkuna; Hietämäki, 2022. s. 73; Ramboll, 2020) Katoksesta löytyi lähtötiedoista julkisivun muutospöirustus vuodelta 1992. Siinä esitettyjä julkisivun muutoksia tai materiaaleja ei ole todennäköisesti toteutettu.



Tavara-aseman katos ja laiturii on säilynyt alkuperäisasussaan. Junaraiteet on poistettu raidesyvennyksestä 1970-luvun lopun ja 1990-luvun alun välissä.



*Vasemmalla: Tavaraterminaalin lämmitetyn tilan seinät ovat lujalevyseiniä.
Oikealla: Lämmittämättömään tavaraterminaaliin laajennettu lämmitetty tila.*

Tavaraterminaali on ollut laajennusosineen suurimmilta osin lämmittämätöntä tilaa. Terminaalin alkuperäiseen osaan tehtiin lämmitettyä tilaa tavaratoimiston laajennuksen yhteydessä vuonna 1978 ja vuosien 1986–1992 aikana. Tavaraterminaaliin laajennettujen lämpimien tilojen seinät on tehty lujalevyistä. Tilat ovat toimineet varasto- ja kassatiloina.

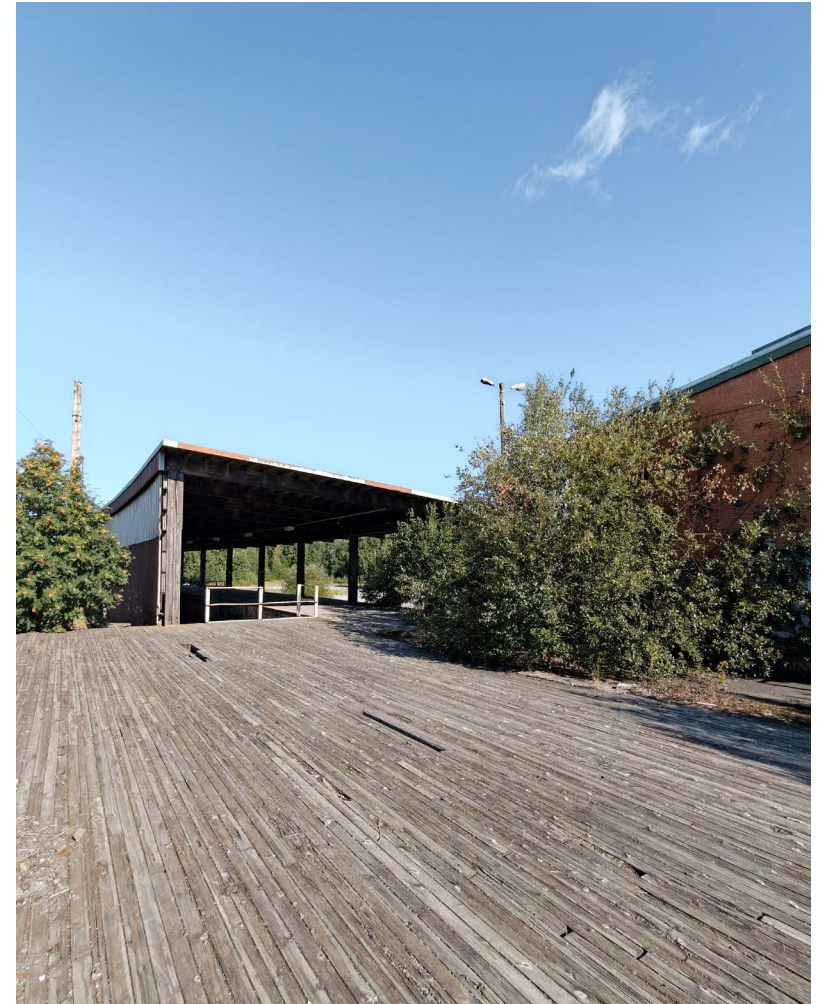
Tänä päivänä koko tavaraterminaali aiemmin lämmitettyine osineen on lämmittämätöntä tilaa ja terminaaliin on varastoituna paljon hylättyä tavaraa. Tavaraterminaalissa on havaittavissa myös ilkeiden tekojen lisäksi muun muassa tulipaloja, graffiteja sekä rikottuja rakennusosia. Tavaraterminaalin läpi kulkeneet raiteet on poistettu ja osa raidesyvennyksistä täytetty vuosien saatossa. Osa vanhoista oviaukoista ja kattoristikoiden muodoista on muistuttamassa vanhojen rataosuuksien sijainneista ja rakennuksen entisestä pääasiallisesta käyttötarkoituksesta.



Alkuperäinen hirsirakenteinen tavaratoimisto-osa ja tiililaattapintainen toimistolaajennusosa.

1978 toimisto-osan laajennusosa

Vuonna 1978 tehty toimisto-osan laajennus on tyypillinen 1970- ja 1980-lukujen vaihteen elementtirakenteinen rakennus. Seinäelementtien tiililaattojen saumamassoissa on todettu olevan lyijyä. (Ramboll Finland Oy, 2020) Laajennus on säilynyt massoitteeltaan ja julkisivuiltaan lähes muuttumattomana. Yksikerroksinen laajennusosa yhdistää vanhan hirsirakenteisen toimisto-osan sekä laajennetun toimisto-osan. Vanhemman toimistorakennusosan tapaan laajennuksen ovet, ikkunat ja lasiseinät on peitetty tai rikottu. Rakennuksen taakse tavaraseman luoteisosaan rakennettu betonirakenteinen laituri on säilynyt paikallaan ja se on laajennettu puisena 1970-luvun lopun ja 1990-luvun alun välisinä aikoina poistuneiden raideosuuksien päälle.



Toimisto-osan laajennuksen taakse tehty puinen laituri.



Vasemmalla: Valokuva toimistolaajennusosan toisen kerroksen tullitilasta.

Oikealla: Toimistolaajennusosan toisen kerroksen ikkunat on rikottu ja sisäpinnoilla on näkyviä kosteusvaurioita.

Kuten alkuperäiseen tavaratoimistorakennusosaan, myös laajennettuun toimistorakennusosaan oli kohdekäynnillä rajoitettu pääsy. Laajennusosa on ollut pitkään käyttämättä ja päässyt heikkoon kuntoon ilkvallan, tyhjillään olon ja kosteusaltistuksen seurauksena. Tilajako sekä pintamateriaalit laajennusosan tiloissa ovat todennäköisesti alkuperäisiä, lukuun ottamatta vuonna 1992 tehtyjä pieniä tullitilan muutoksia. Muutokset koskivat todennäköisesti väliseiniä ja/ tai tilan käyttötarkoituksen muutosta toisessa kerroksessa. Katolla sijaitsevassa IV-konehuoneessa ei myöskään käyty kohdekäynnillä. Ramboll Finland Oy:n laatimassa asbesti- ja haitta-ainetutkimuksen yhteydessä todettiin, että IV-konehuoneen seinien kuitusementtilevytyksissä on asbestia. (Ramboll Finland Oy, 2020)



5. TAVARA-ASEMAN SÄILYNEISYYS

Tavara-asema sijaitsee Seinäjoen rautatieasema-alueella, joka on ollut merkittävä osa sekä Seinäjoen kaupungin että paikallisen teollisuuden kehittymistä ja kasvua. Asemanseutu ja sen rakennuskanta on muuttunut historiansa aikana merkittävästi ja suurin osa asemanseudun vanhoista rautatierakennuksista on purettu 1970-luvun uudistusten yhteydessä.

Rautatiesopimuksen 1998 myötä osa asemanseudun rakennuksista sisällytettiin menettelytapasopimuksen säilyttämisen ja suojelutavoitteiden piiriin. Seinäjoen rautatieasema-alue kuuluu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön (RKY) ja vanhasta rakennuskannasta suojelumerkinnän on saanut neljä kohdetta. Vaikka tavara-asema kuuluu valtakunnallisesti merkittävään rakennettuun kulttuuriympäristöön, rakennuksella ei ole suojelumerkintää. Seinäjoen rautatieasemanseudusta vuonna 2022 laaditussa kulttuurihistoriaselvityksessä tavara-asema alueesta ja sen kaupunkikuvallisesta arvosta sanotaan, että se on paikallisesti, historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittävä kohde.

Tavara-asema rakentui samaan aikaan Seinäjoen rautatieaseman kasvaessa yhdeksi Suomen suurimmista asemista 1910-luvulla. Sen alkuperäinen tavaratoimisto- ja tavaraterminaaliosa edustavat rautatieasema-alueen vanhinta rakennuskerrostumaa. Tavara-aseman alkuperäisessä rakennusosassa on alueella suojellun rautatieläistentalon tapaan havaittavissa 1900-luvun jugendia edustavia arkkitehtonisia yksityiskohtia. Tavara-asema on kulttuurihistoriaselvityksen mukaan harvoja alueella säilyneitä puurakennuksia, jotka ilmentävät 1900-luvun alun rakentamista ja rautatietöiminnan kehitystä.

Tavara-asemarakenus on laajentunut vuosien varrella rautatieasema-alueen sekä tavaraliikenteen kasvaessa ja muuttuessa. Rakennuksen käyttötarkoitus on palvellut tähän astisen elinkaarensa ajan Valtion rautateiden tavaraterminaalitoimintaa rakennuksen nykyiseen tyhjillään oloon asti. Tavara-asema on kauttaaltaan päässyt huonoon kuntoon muun muassa ilkvallan, kylmänä pitämisen sekä rikkinäisten rakennusosien kautta kosteusrasitukselle altistumisen seurauksena.

Vaikka rakennus on tyhjillään olon vuoksi vaurioitunut melko laajalti, ovat rakennuksen alkuperäinen massa ja ajalliset kerrokset osittain hahmotettavissa sekä tunnistettavissa tänäkin päivänä. Eri aikakausien rakennusosissa on havaittavissa niille ominaisia arkkitehtonisia piirteitä, mutta laajennusten myötä tavara-aseman eri aikakausien rakennusosien julkisivujen ilmettä on paikoin yhtenäistetty ja yksinkertaistettu alkuperäisestä. Tämä näkyy esimerkiksi tavara-aseman peiterimaverhoiluissa terminaaliolosissa, 1970-luvulla laajentuneissa metalliverhoiluissa terminaaliolosissa ja vesikatoilla. Rakennuksen julkisivujen väritys on myös muuttunut vuosien saatossa.

Sisätilojen osalta keskeisiä muutoksia ovat olleet tavaratoimistosisien ja tavaraterminaalin laajennukset, jotka ovat muuttaneet tavara-aseman tilojen käyttötarkoituksia. Alkuperäinen toimistosisa muutettiin todennäköisesti palvelemaan tavaraterminaaliolosaa uuden toimistosisan valmistumisen myötä vuonna 1978. Alkuperäisiin toimistotiloihin on kohdistunut väliseinämuutoksia ja pintamateriaalit on korvattu 1970-luvulta alkaen levypinnoilla. Tavaraterminaalin osalla rakenteita on lisätty ja tuennoissa on käytetty erilaisia puu- ja teräsrakenteita. Sisätilojen tilamuutokset sekä rautatieasema-alueen ratojen muutokset ovat vaikuttaneet

myös julkisivujen aukotuksiin. Rautatieasema-alueen ratojen muutokset ovat vaikuttaneet lisäksi tavara-asemalaitureihin sekä rakennuksen ulko-, että sisäpuolella.

Tavara-asema kuuluu osaksi kaupunkikuvallisesti tärkeää Seinäjoen asemanseutua. Ratapihan maisemalliset arvot koostuvat eri-ikäisten kokonaisuuksien yhteen lomittumisesta sekä ratapihan luomasta avoimesta näkymäalueesta. Eri ikäiset ja säilyneet rautatierakennukset rikastavat asema-alueen maisemaa. (Kulttuurihistoriaselvitys, 2022) Rakennus on toiminut aikanaan merkittävänä osana kasvavaa rautatieasemaa, mutta sen alkuperäinen käyttötarkoitus tavaraterminaalina on vuosien aikana menettänyt merkitystään. Kokonaisuutena tavara-asema ilmentää eri aikakausien kerrostumia, jossa aikakauden suunnitteluihanteet ovat vaikuttaneet rakennuksen ilmeeseen. Alkuperäinen rakennus on kuitenkin muuttunut ja laajentunut pääosin toiminnallisten tarpeiden ohjaamana sekä sisä- että ulkotiloiltaan. Tavara-aseman laajennusten ja muutosten rakentamista on ohjannut tarkoituksenmukaisuus, jolloin rakennushistorialliset ja maisemalliset arvot ovat saattaneet jäädä toissijaisiksi. Rakennuksen ominaiset piirteet, rakenteet ja materiaalit ovat kärsineet tyhjillään olon seurauksena.

Olellaiset muutokset

Tavaraterminaalin katoksen ja lastauslaiturin sekä tavaraterminaalin sisätilan laajennus, vesikaton muutos ja geometrinen kattoikkunoiden poisto 1950-luvulla.

Tavaraterminaalin tavarasuojan laajennus ja tavaraterminaalin katoksen rakennus 1970-luvulla. Osa alkuperäisen tavaraterminaalin julkisivuista yhtenäistettiin tavarasuojan julkisivujen kanssa pystyyn asennetusta ja maalatusta profiilipellistä sekä valoa läpäisevistä poimuprofiililevyistä.

Tavaratoimiston laajennus ja yhdistyminen yksikerroksisella osalla alkuperäiseen tavaratoimisto-osaan vuonna 1978. Alkuperäisen tavaratoimisto- ja tavaraterminaaliosan koillisosan puinen lastauslaituri laajennettiin ja portaat siirrettiin. Uuden toimisto-osan taakse tehtiin teräsbetoninen lastauslaituri ja luiska.

Tavaraterminaaliiin laajennettiin lämmitettyä tilaa vuosien 1978-1992 aikana. Väliseinien paikat ja tilojen käyttötarkoitukset ovat muuttuneet ja sitä myötä myös julkisivun aukotukset ja julkisivumateriaalit muutettiin alkuperäisellä tavaraterminaaliosalla.

Junaratojen ja tavaraterminaalien tilatarpeiden muutokset ovat vaikuttaneet tavaraterminaalien julkisivujen aukotuksiin.

Nykytilan mukaiset tavara-asemalaiturit ovat täydentyneet poistuneiden junaraiteiden tilalle vuosien 1970-1990 aikana.

Huomaamattomat ja muut sisustuksen muutokset

Junaratojen muutokset ovat vaikuttaneet tavaraterminaalien sisätiloihin kun ratasyvennyksiä on täytetty ja junaratoja on poistettu.

Tavaraterminaalien alkuperäisiä puurakenteita on korvattu teräsrakenteilla.

Tilan käyttötarkoitus muuttunut

Tavaraterminaaliiin tehtiin lämmitettyä tilaa vuosien 1978-1992 aikana. Väliseinien paikat ovat muuttuneet ja sitä myötä tilojen käyttötarkoitus on todennäköisesti muuttunut. Alkuperäisen tavaratoimiston tilat on muutettu todennäköisesti palvelemaan tavaraterminaaliiin laajennetun tavaratoimistorakennuksen myötä.

Verkkolähteet

Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavakartta. <https://eplitto.fi/wp-content/uploads/2024/09/Etela-Pohjanmaan-maakuntakaava-2050.-Kaavakartta.-Maakuntavaltuusto-16092024.-Hyvaksytty.pdf>

Maakuntakaavan kaavamerkinnät ja -määräykset. <https://eplitto.fi/wp-content/uploads/2024/09/Etela-Pohjanmaan-maakuntakaava-2050.-Kaavamerkinnat-ja-maaraykset-seka-kohdeluettelo.-25092024.pdf>

Seinäjoen kaupungin karttapalvelu, yleiskaavakartta. <https://kartat.seinajoki.fi/IMS/fi/>

Seinäjoen yleiskaavamerkinnät ja -määräykset. https://kartat.seinajoki.fi/IMS/pdf_ak_maaraykset/99001m.pdf

Seinäjoen asemanseudun yleissuunnitelma. https://www.seinajoki.fi/wp-content/uploads/2020/04/Seinajoki_Asemanseutuyys_20180329_lres_p.pdf

6. LÄHTEET

Seinäjoen asemanseudun yleissuunnitelma, asemapiirustus. https://www.seinajoki.fi/wp-content/uploads/2020/04/Seinajoki_Asemanseutu_ys_20180329_lres_p.pdf

Kaavoituskatsaus 2026 ja kaavoitusohjelma 2026-2029. <https://www.seinajoki.fi/wp-content/uploads/2026/01/kaavoituskatsaus-2026-ja-kaavoitusohjelma-2026-2029.pdf>

Museovirasto. https://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4207.

Saarilahti, Sini. Etelä-Pohjanmaan maakuntamuseo, 2017. Seinäjoen keskusta-alueen rakennusinventointi- ja toimenpide-ehdotukset osayleiskaavaa varten 2017. https://www.seinajoki.fi/wp-content/uploads/2020/04/Seinajoen-keskusta-alueen-rakennusinventointi-ja-toimenpide-ehdotukset-osayleiskaavaa-varten-2017_low.pdf

Joukio, Olli. Seinäjoen museot, 2019. Seinäjoen keskustan osayleiskaava-alueen rakennusinventointi 2019. <https://www.seinajoki.fi/wp-content/uploads/2020/06/Seinajoki-osayleiskaava-alueen-inventointi-2019.pdf>

OOPEAA & Gehl. Seinäjoen keskustan kehityssuunnitelma, analyysi. 21.12.2017. https://www.seinajoki.fi/wp-content/uploads/2020/04/OOPEAA_Seinajoen-keskusta-analyysi_pitka-versio_low.pdf

OOPEAA & Gehl. Seinäjoen keskustan visio, työkalupakki. Aleksipaino Oy, Trio-Offset. Helsinki 2019. <https://www.seinajoki.fi/wp-content/uploads/2020/04/SEINAJOEN-KESKUSTAN-VISIO-JA-TYOKALUPAKKI-low.pdf>

Hietämäki, Susanna. Seinäjoen rautatieasemanseutu, kulttuuriympäristöselvitys 2022. Seinäjoen museot.

Elinvoimakeskus. <https://elinvoimakeskus.fi/web/ohjelmallinen-rakennussuojelu/rautatiesopimus>

Asbesti- ja haitta-ainetutkimusraportti. Seinäjoen asemarakennukset. 29.12.2020. Laatija Ville Mäntylä. Ramboll Finland Oy.

Kuvalähteet sivuittain

Valokuvat: Arkkitehtitoimisto NOAN, ellei toisin mainittu

- 6 Ortoilmakuva tavara-aseman ympäristöstä, 2025. Paikkatietoikkuna, 2026.
- 8 Ortoilmakuva tavara-aseman ympäristöstä, 2025. Paikkatietoikkuna, 2026.
- 10 Ortoilmakuva tavara-aseman ympäristöstä, 2025. Paikkatietoikkuna, 2026.
- 12 Ote Etelä-Pohjanmaan maakuntakaavasta. Etelä-Pohjanmaan liitto, 2026.
- 14 Ote Seinäjoen yleiskaavasta 2024. Seinäjoen karttapalvelu, 2026.
- 14 Ote Seinäjoen keskustan osayleiskaavan alustavasta aluerajauksesta. Seinäjoen kaupunki.
- 15 Ote Seinäjoen keskustan osayleiskaavan asemapiirroksista. Yleissuunnitelma, 2018. Sitowise Oy.
- 16 Karttaotteet rata-alueen ajantasa-asemakaavasta. Seinäjoen karttapalvelu, 2026.
- 18 Seinäjoen rautatieasema-alueen valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. Museovirasto.
- 20 Seinäjoen rautatieasema ja ratapiha. Työväen arkisto. Finna.

- 22 Karttaote Seinäjoen asema-alueesta vuodelta 1909. Seinäjoen rautatieasemanseutu. Kulttuuriympäristöselvitys, 2022.
- 22 Karttaote Seinäjoen asema-alueesta vuodelta 1913. Seinäjoen rautatieasemanseutu. Kulttuuriympäristöselvitys, 2022.
- 24 Seinäjoen tavara-asema kuvattu noin vuosina 1950-1959. Suomen rautatiemuseo. Suomen rautatiemuseon valokuvakokoelma. Finna.
- 25 Ilmakuva vuodelta 1948. Paikkatietoikkuna, 2026.
- 26 Seinäjoen tavara-asemasta laaditut julkisivupiirustukset. VR Rautatiehallitus talonrakennusjaosto.
- 27 Tavara-asemaa 1950-luvulla. Seinäjoen rautatieasemanseutu. Kulttuuriympäristöselvitys, 2022.
- 28 Valokuva Seinäjoen tavara-aseman toimistosta. Suomen rautatiemuseo. Suomen rautatiemuseon valokuvakokoelma. Finna.
- 30 Seinäjoen tavara-aseman vaunujen kuormauslaituri. Suomen rautatiemuseo. Suomen Rautatiemuseon valokuvakokoelma. Finna.
- 31 Ilmakuva vuodelta 1948. Paikkatietoikkuna, 2026.
- 31 Tavara-asemaa 1950-luvulla. Seinäjoen rautatieasemanseutu. Kulttuuriympäristöselvitys, 2022.

- 32 Ilmakuvat vuosilta 1948, 1964, 1975, 1994, 2006 ja 2025. Paikkatietoikkuna, 2026.
- 34 Seinäjoen tavara-aseman vaunujen kuormauslaituri kuvattu vuonna 1961. Suomen rautatiemuseo. Suomen Rautatiemuseon valokuvakokoelma. Finna.
- 35 Ilmakuvat vuosilta 1948 ja 1964. Paikkatietoikkuna, 2026.
- 36 Valokuva terminaalin laajennuksesta vuodelta 1970. Seinäjoen rautatieasemanseutu. Kulttuuriympäristöselvitys, 2022. Seinäjoen museot.
- 36 Tavara-aseman tavarasuojan lattian tekoa vuodelta 1970. Seinäjoen rautatieasemanseutu. Kulttuuriympäristöselvitys, 2022. Seinäjoen museot.
- 37 Ilmakuva vuodelta 1975. Paikkatietoikkuna, 2026.
- 38 Asemapiirustus ja ehdotuskatetusta kuormauslaiturista 20.4.1974. Valtionrautatiet. Ratateknillinen toimisto, ratapihajaosto.
- 39 Ilmakuva vuodelta 1975. Paikkatietoikkuna, 2026.
- 39 Ilmakuva otettu todennäköisesti vuosien 1950-1970 väliltä ennen vuoden 1970 tavarasuojan laajennusta. Seinäjoen rautatieasemanseutu. Kulttuuriympäristöselvitys, 2022. Seinäjoen museot.
- 40 Asemapiirustus 5.12.1978. VR Rautatierakennustoimisto huoneenrakennusjaosto.
- 41 Ilmakuva vuodelta 1994. Paikkatietoikkuna, 2026.
- 42 Seinäjoen tavara-asemasta vuonna 1978 laaditut julkisivupiirustukset. VR Rautatiehallitus talonrakennusjaosto.
- 44 Seinäjoen tavara-asematoimisto, 1. krs vanha osa. VR Rautatiehallitus talonrakennusjaosto.
- 46 Seinäjoen tavara-aseman katoksen muutoksen julkisivupiirustukset 16.10.1992. Rautatiehallitus. Rakennusyksikkö, arkkitehtiryhmä.
- 48 Tavara-asema kuvattu koillisesta vuonna 1980. Seinäjoen rautatieasemanseutu. Kulttuuriympäristöselvitys, 2022. Seinäjoen museot.
- 49 Ilmakuvat vuosilta 1975 ja 1994. Paikkatietoikkuna, 2026.
- 50 Tavara-asema vuodelta 1980. Seinäjoen rautatieasemanseutu. Kulttuuriympäristöselvitys, 2022. Seinäjoen museot.
- 62 1950-luvulla tehty lastauslaiturin laajennus kuvattu vuonna 1961. Suomen rautatiemuseo. Suomen Rautatiemuseon valokuvakokoelma. Finna.
- 64 Ilmakuvat vuosilta 1948 ja 1964. Paikkatietoikkuna, 2026.
- 70 Ilmakuva vuodelta 1975. Paikkatietoikkuna, 2026.
- 72 Tavara-asema vuodelta 1980. Seinäjoen rautatieasemanseutu. Kulttuuriympäristöselvitys, 2022. Seinäjoen museot.

Seinäjoen tavara-asema

Rakennushistoriaselvitys 28.8.2026
Arkkitehtitoimisto NOAN Oy
etunimi.sukunimi@noan.fi

Työryhmä:

Lassi Viitanen
Laura Rahkonen

NOAN
architecture studio



© 2026

Arkkitehtitoimisto NOAN Oy

