



# AAVALTA KROOKAN SUOJAAN

Merikarvian Krookan alueen kehittäminen



**AAVALTA KROOKAN SUOJAAN**  
Merikarvian Krookan alueen kehittäminen

Pete Argillander  
TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO  
Arkkitehtuurin laitos  
Arkkitehtuurin historia ja teoria  
Marraskuu 2018

## TIIVISTELMÄ

TAMPEREEN TEKNILLINEN YLIOPISTO

Arkkitehtuurin koulutusohjelma

Argillander, Pete: Aavalta Krookan suojaan -Merikarvian Krookan alueen kehittäminen

Diplomityö, 45 sivua

Marraskuu 2018

Pääaine: Arkkitehtuurin historia ja teoria

Tarkastaja: professori Olli-Paavo Koponen

Avainsanat: Merikarvia, Krookan satama, täydennysrakentaminen

Tutkin diplomityössäni maisemahistoriallisesti arvokkaan Merikarvian Krookan alueen historiaa, nykytilaa ja kehittämismahdollisuuksia suunnittelupainotteisesti. Työni pääpaino on kokemukseräisessä suunnittelussa tutustuttuani paikkaan eri vuodenaikoina ja eri käyttäjänäkökuilista.

Diplomityöni koostuu esittelyosasta, analyysiosasta ja suunnitteluosasta. Esittelyosassa käyn läpi pääpiirteitä Selkämeren saariston, rannikon ja Merikarvian ympäristöstä sekä Krookan alueesta. Analyysiosassa tutkin Krookan alueen rakennuskannan kehitystä 1900-luvun vaihteesta nykypäivään. Suunnitteluosassa tutkin Krookan alueen kehittämismahdollisuuksia ja esitän konkreettisen suunnitelman Krookan alueen kehittämisestä visuaalisesti havainnekuvin ja kaavaluonnoksella.

## ABSTRACT

TAMPERE UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

Master's Degree Programme in Architecture

Argillander, Pete: The Development of Krookka Area at Merikarvia

Master of Science Thesis, 45 pages

November 2018

Examiner: Professor Olli-Paavo Koponen

Keywords: Merikarvia, Krookka harbour, complementary construction

In this master's thesis I study the history, present space and opportunities for development of the historically significant Merikarvia Krookka area. My main focus is in experience-based design when I got to know the place at different seasons and different user views.

My thesis consists of an introduction part, an analysis section and a design section. In the introductory part I go through the main features of the Bothnian Sea archipelago, the coast and the Merikarvia environment and the Krookka area. In the analysis section, I investigated the development of the building stock of Krookka from the turn of the 20th century to the present. In the planning section I studied the development potential of the Krookka area and presented a concrete plan for the development of the Krookka area visually by means of illustrations and a draft plan.

## SISÄLLYSLUETTELO

1	JOHDANTO.....	7
2	MERIKARVIAN YMPÄRISTÖ	
	2.1 Rannikko ja saaristo.....	9
	2.2 Merikarvia.....	11
	2.3 Krookan lahti.....	15
3	KROOKAN RAKENNUSKANNAN OMINAISPIIRTEITÄ	
	3.1 1900-luvun vaihteen ilme.....	19
	3.2 Puuteollisuuden ajan ilme.....	21
	3.3 Nykytilanne.....	23
4	SUUNNITTELUALUE.....	25
5	SUUNNITELMA	
	5.1 Krookan satama.....	27
	5.2 Sevionmäki.....	35
	5.3 Krookan kaavaluonnos.....	39
6	YHTEENVETO.....	41
7	KIITOKSET.....	42
8	LÄHTEET.....	43



## JOHDANTO

Merikarvian Krookan alue on käynyt useita vaiheita läpi historiansa aikana. Maan nouseminen on alueella noin 7 millimetriä vuodessa, jonka seurauksena maisema muuttuu jatkuvasti.<sup>1</sup> Ihmisen toiminta on muovannut aluetta 1300-luvulta lähtien jolloin Ylikylä ja Alakylä syntyivät.<sup>2</sup> Vielä 1900-luvun alussa perinteinen kalastuselinkeino seilipaatteineen, suolaamoineen ja savustamoineen oli voimissaan. Krookanlahden ranta-alue toimi tukikohtana useille kalastajille. Kalastukseen ja merenkulkuun liittyvä kasvava sahatteollisuus toi oman lisänsä rakennuskantaan 1900-luvun taitteesta lähtien. Esimerkiksi kala-astioiden tuotanto oli suurta Merikarviolla. Krookka on alunperin ollut kalastajien ja mäkitupalaisien asuinalueita, mutta muotoutui 1950- ja 1960-luvuilla enemmän huvila-alueeksi.<sup>2</sup> Nykyään osa huviloista on kausiluontoisessa vapaa-ajan käytössä.

Teollistumisen aika näkyi Merikarviolla erityisesti puuteollisuuden kehittymisenä. Laivanrakennusajoilta 1840-luvulta kehittynyt saha- ja puuteollisuus muokkasi Krookan ilmettä varastoineen ja lastauslaitureineen aiemmasta pienipiirteisemmästä rantarakentamisesta suurempiin kokonaisuuksiin 1900-luvulla. Rantavarastot ja niitä ympäröivät alueet kasvoivat suuremmiksi mittakaavaltaan verrattuna aiempaan tasaiseen rantamajarivistöön ja luontaistalouden muokkaamaan rakennuskantaan.

Alueen muuttuminen asettaa haasteensa Krookan alueen suunnittelussa. Merikarvian kunnan tilaamassa diplomityössäni pyrin kehittämään Krookan aluetta ottaen huomioon historian vaiheet ja etenkin 1900-luvun vaihteen pienipiirteisyyden. Voisi ajatella että historiaa on hyvä katsoa hieman taaksepäin ennenkuin jatkaa eteenpäin.

1 [www.maanmittauslaitos.fi/tutkimus/teematietoa/maannousu](http://www.maanmittauslaitos.fi/tutkimus/teematietoa/maannousu)

2 Lehto, M 2010: Krookan maisemahistoriallinen selvitys 8/2010





## 2 MERIKARVIAN YMPÄRISTÖ

### 2.1 Rannikko ja saaristo

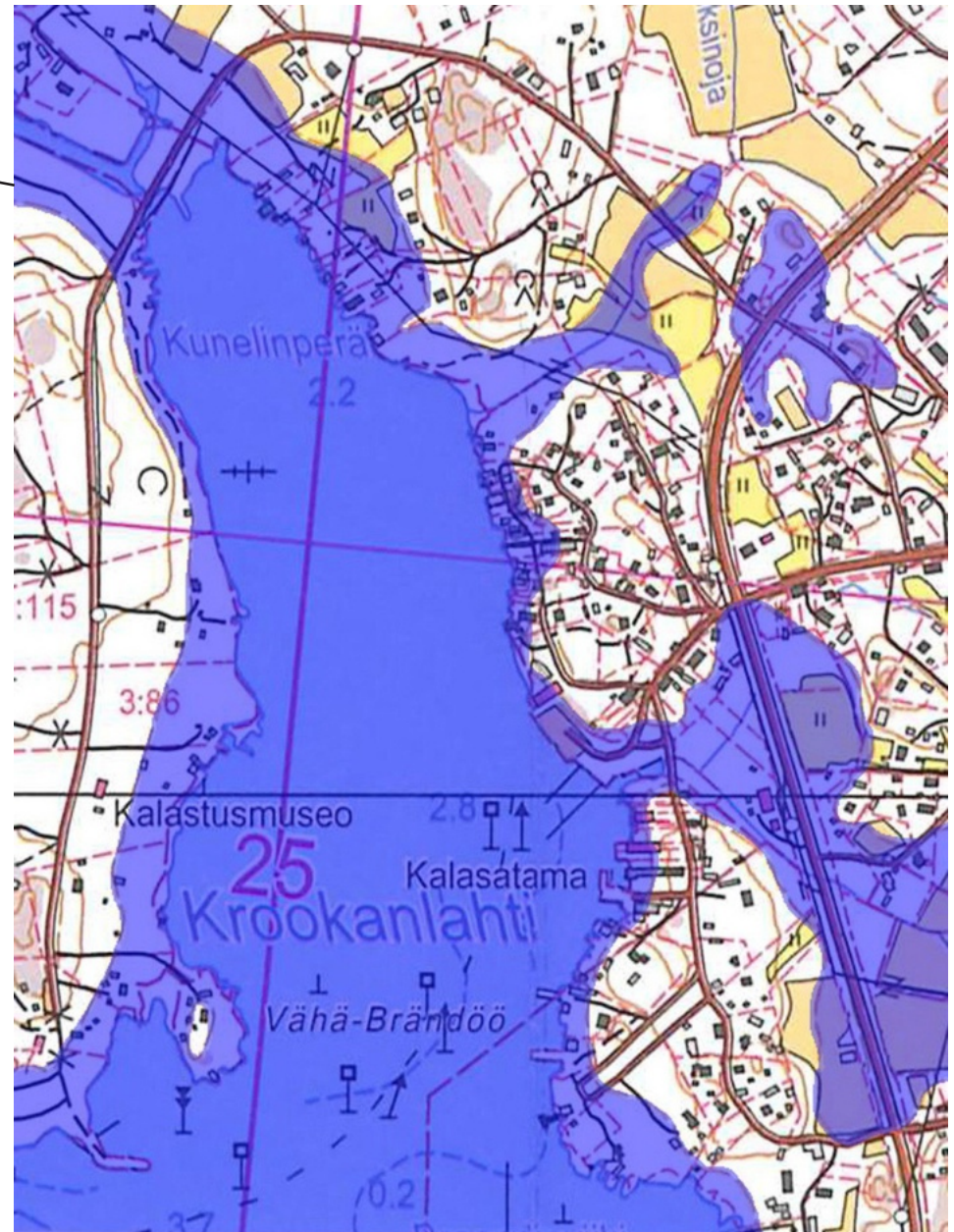
Merikarvian rannikon alueesta saaristoinen on muodostunut maisemallisesti tärkeä kohde. Viimeisimmän jääkauden aiheuttama maankuoren painuma palautuu edelleen. Maan ja meren rajapinta on jatkuvassa muutostilassa. Kivinen merenpohja työntyy esiin ja kasvillisuus seuraa loittonevaa rantaa. Ouran saaristo kasvaa kun kareista muodostuu luotoja ja luodoista kasvavia saaria. Saarista on muodostunut niemiä ajan saatossa ja vanhoja karttoja joudutaan päivittämään. Nykyinen merenpinta on noin 2,5 metriä alempana suhteessa 1600-luvun lopun tasoon.



Kuva 1 Viereisen sivun kartan (kuva 2) aikaan Ouraluodon länsipuolen reunimmaisiet lohkareet olivat veden alla. Lohkareiden takana siintää luotsitupa.



Kuva 2 Vuoden 1855 karttakuva Meri-Porista Ouraan ja Merikarvialle.



Kuva 3 1600-luvun lopulla Krookan rantaviiva oli n. 2,5 metriä korkeammalla.

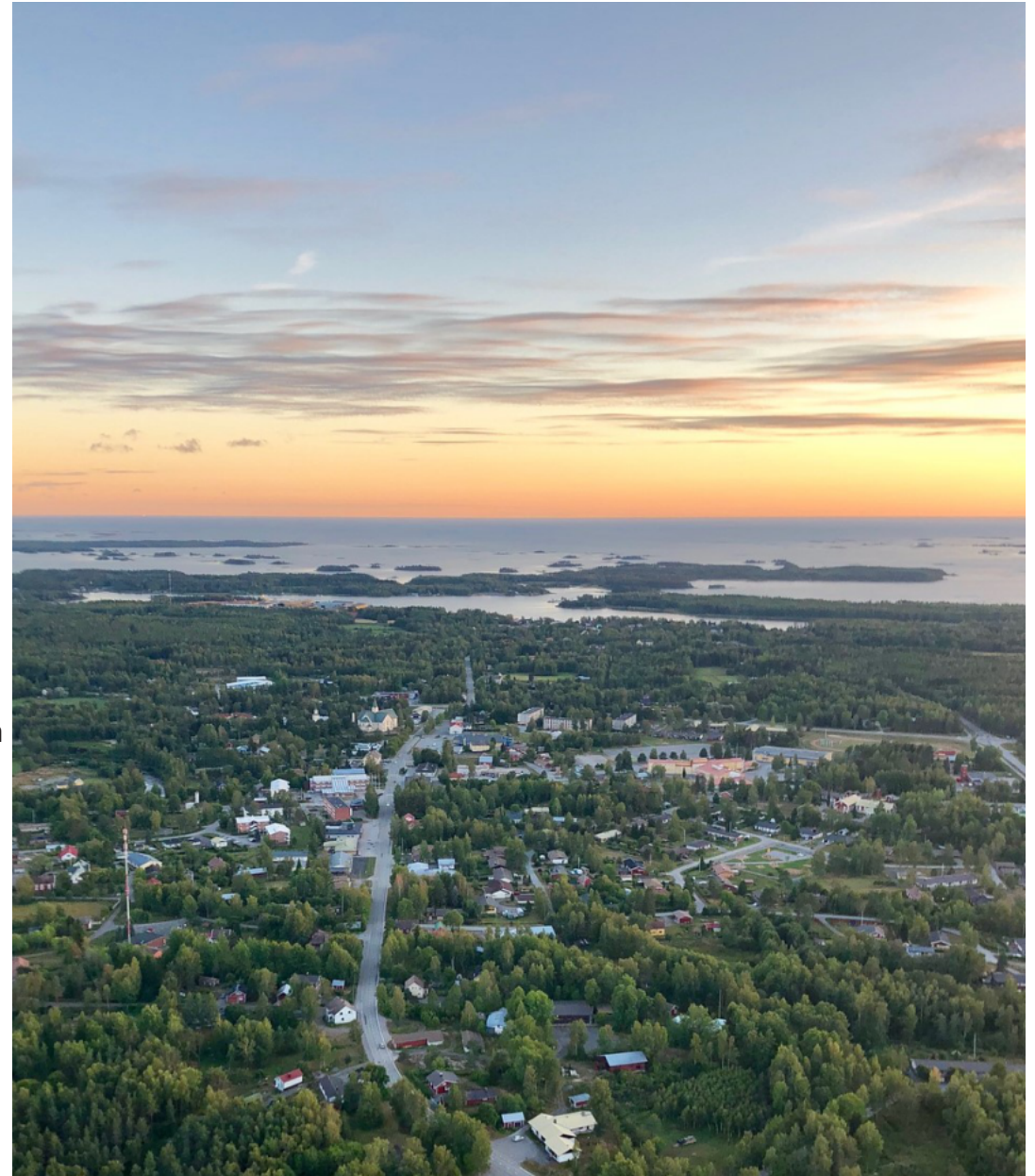
## 2.2 Merikarvia

Merikarvian keskusta sijaitsee Krookan satamasta noin puolitoista kilometriä sisämaahan päin. Vanha kauppatie johtaa keskustan läpi Krookan satamaan (ks. kuva 4). Torin laidalla sijaitseva kirkko on rakennettu entisten kirkkojen paikalle. Keskiajalla paikalla oli katolinen kappeli. Silloin nykyisen kirkon alue oli merelle pistävä niemi ja merenpinta on laskenut niistä ajoista nelisen metriä.<sup>3</sup> Merikarvian seurakunta on perustettu vuonna 1639. Merikarvian nykyinen kirkko valmistui vuonna 1899 ja se on yksi maamme suurimmista kirkoista. Kunnan väkiluku on hieman yli 3000 henkilöä.

Merikarvian joki kääntyy kaakosta keskustaan ja jatkaa virtaustaan etelään. Joki on tärkeä osa Merikarvian identiteettiä ja historiaa. Merikarvian joki on tärkeä kalastuskohde useine koskineen joiden rannoille on muodostunut kalastusmatkailupalveluita. Historiansa aikana jokea on perattu puuteollisuuden käyttöön, mutta 1900-luvun lopulta alkaen uomia on kalataloudellisesti kunnostettu.

Vapaa-ajan asuminen ja matkailu tuo haasteensa Merikarvian alueen kehittämiseen. Kunnalla on kattavat palvelut kokoonsa nähden. Kunnantalolta keskustasta löytyy apua paikkaa tuntemattomille, ja loma-aikaan Merikarviassa on puhelimella tavoitettavissa oleva päivystäjä infopisteiden lisäksi. Kesän suurten tapahtumien aikaan Merikarvian alueella toimii maantiellä kulkeva "juna", jolla voi liikkua keskustasta satamaan ja lähiympäristöön ilmaiseksi.

3 Sivula, A 2017: Kuunarin Kryssi, Merikarvialaisten historiaa 1860-luvulta 2000-luvulle



Kuva 4 Kalle Ojamon kuva Merikarvian keskustasta, taustalla Krookanlahti ja Selkämeri.



Kuva 5 Merikarvian kirkko Joulukuussa 2010.



Kuva 6 Merikarvian joki 11.7.2018 Holman sillalta kuvattuna.



Kuva 7 Merikarvian keskustaa vuonna 1964 Ylikylässä.



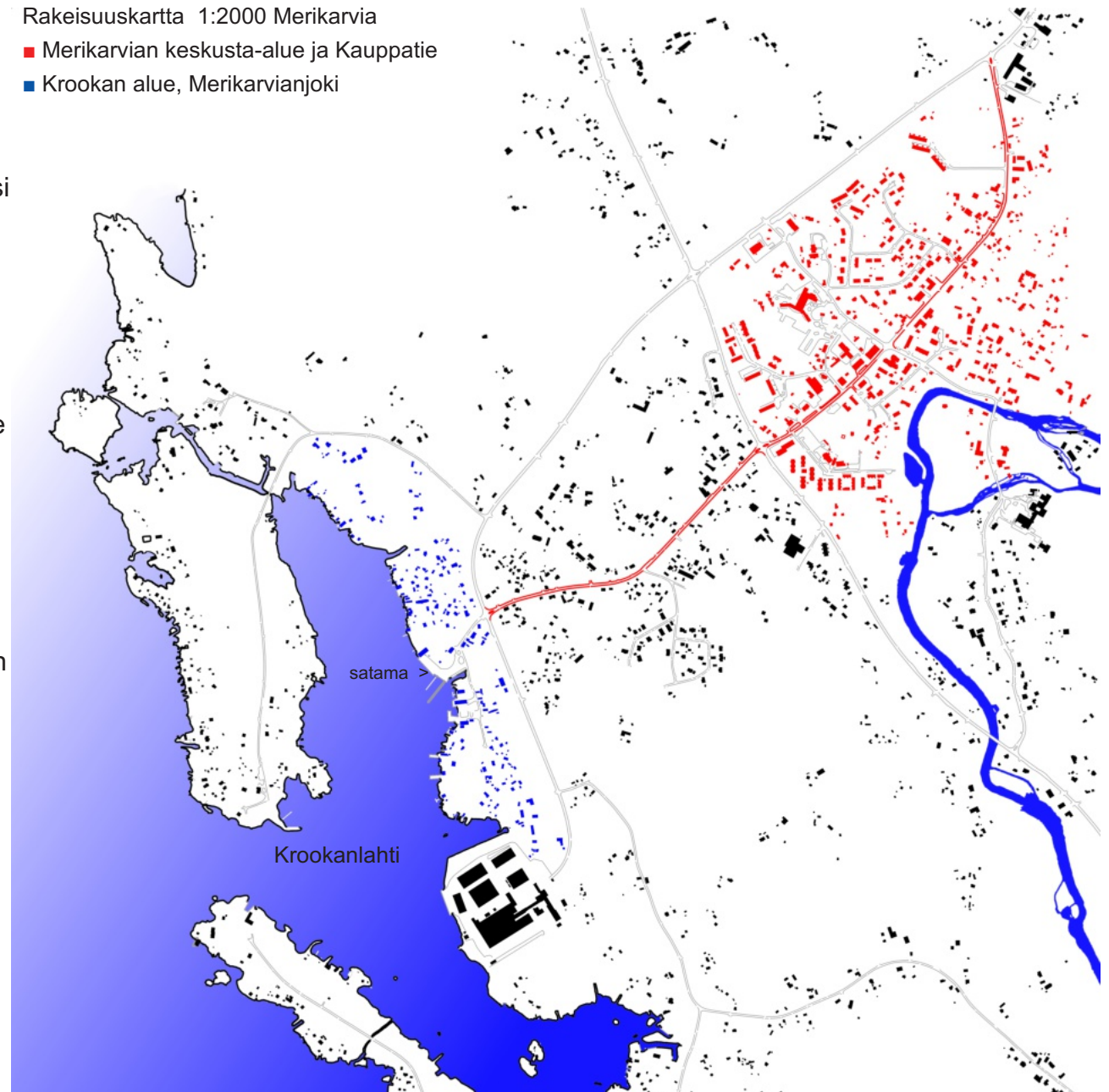
Kuva 8 Merikarvian keskusta kesällä 2012.

Merikarvian palvelut ja elintarvikeliikkeet sijoittuvat pääosin keskusta-alueelle, joka on merkitty rakeisuuskartassa punaisella. Palveluiden sijoittaminen kauempana satamasta nostavat kynnystä keskustapalveluiden käyttämiseen esimerkiksi vierasveneilijöiden keskuudessa. Krookan pitkänomainen alue on merkitty rakeisuuskarttaan sinisellä Krookanlahden rannalle, jossa satama-alue palveluineen korkeussuunnassa sijoittuu keskeisesti alueelle Kauppätien päähän. Krookan rakennusten eteläpuolella sijaitsee saha-alue suurine halleineen, jotka on merkitty mustalla muiden rakennusten kanssa.

Keskusta-alueen ja sataman toimintojen linkittäminen toisiinsa olisi tärkeää kokonaisuuden kannalta. Historiallinen Kauppatie on pääväylä alueiden yhdistymisen kannalta. Toimintojen edelleen kehittäminen Krookan alueella kasvattaisi mielenkiintoa paikkaan ja mielestäni lisäksi liikkumista Merikarvian keskustaan Kauppätietä pitkin. Merikarvian keskustan liittyminen satamaan Kauppätien kehittämisellä toimisi mielestäni jatkossa parhaiten. Kauppätien varrella on ollut toimintaa 1300-1400-luvulta lähtien Ylikylän synnyistä asti.

Rakeisuuskartta 1:2000 Merikarvia

- Merikarvian keskusta-alue ja Kauppatie
- Krookan alue, Merikarvianjoki





Kuva 9 Merikarvian Ylikylän (nykyistä keskustaa) toripäivät syksyllä 1949.



Kuva 10 Annilan valokuvaamo vuonna 1936.



Kuva 11 Merikino ja Kirkko 60-luvulla.

Merikarvian rakennuskanta on ollut monimuotoista historiansa aikana. Kuvan 10 valokuvaamon teksti oli maalattu pärekattoon, ja muu lape lasitettu ateljeekuvien mahdollistamiseksi.

Kauppatien varrella on ollut monenlaisia rakennuksia eri ajanjaksojen kirkkoista elokuvateatteriin ja erilaisiin liikerakennuksiin.



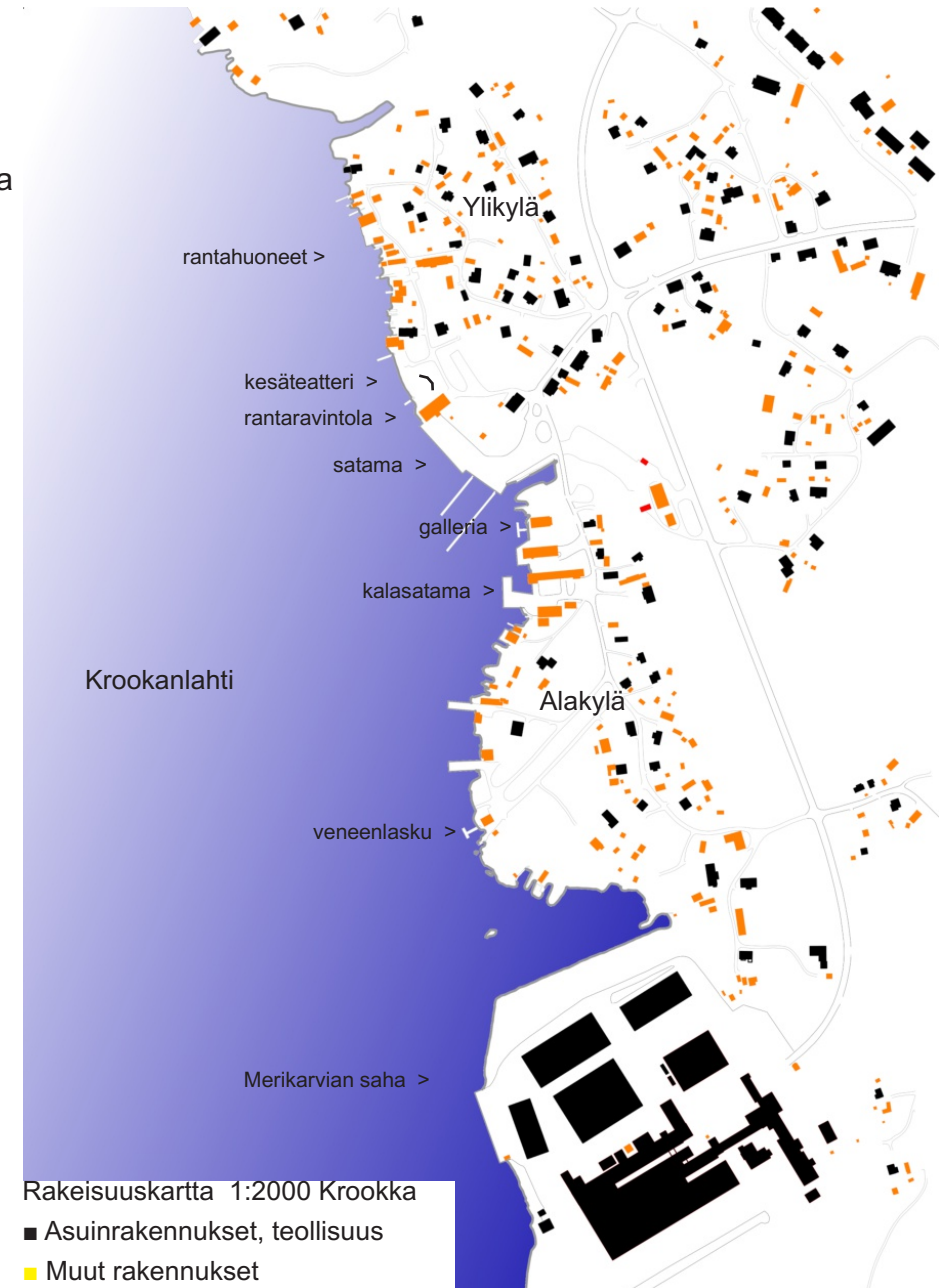
Kuva 12 Laulujuhlat vuonna 1935.

## 2.3 Krookan lahti

Krookan alue ja Krookanlahti on kirjattu kulttuurihistoriallisesti merkittäväksi alueeksi Ympäristöministeriön 11.1.1999 vahvistamassa Satakunnan seutukaavassa 5. Sen takia alueen suunnitteluun, uudis- ja täydennysrakentamisen laatuun on kiinnitettävä erityistä huomiota maisemallisten ja historiallisten arvojen säilyttämiseksi. Krookan alueella on säilynyt sadan vuoden takaista pienipiirteistä rakennuskantaa, sekä sen orgaanisesti muodostunutta rakennetta. Suurin osa säilyneistä tai kunnostetuista rantahuoneista sijaitsevat rantaravintolan pohjoispuolella. Satama-alue on muuttunut vuosien varrella avoimeksi kun vanhoja rakennuksia on purettu.



Kuva 13 Krookan satama ja kalasatama.





Rantahuoneet olivat 1900-luvun alussa suurelta osin hirsipintaisia ja niitä on vuorattu laudoituksilla historian saatossa. Nykyään rantahuoneiden vallitseva väri on punainen valkoisilla vuorilaudoilla. Maanpinnan nousun, laitureiden ja kapeiden tonttien vaikutuksesta rantamajat ovat pitkänomaisia kurkottaen lahdelle. Rantahuoneita käytetään paljon vapaa-ajan tarkoituksiin ja osaan rantahuoneista on rakennettu asuttavia tiloja. Krookan Ylikylän alue on säilyttänyt topografian mukaan luonnollisesti muotoutuneen järjestyksensä. Useita rakennuksia on uudistettu nykytarpeisiin, mutta alueelta löytyy myös alkuperäisemmissä asuissa olevia rakennuksia. Asukkaiden yhteistyötä ympäristön ja kapeiden kulkuväylien suhteen voi havaita paikoitellen, kuten esimerkiksi Merituulentien loppupäässä (kuva 16).



Kuva 14 Krookanlahden rantahuoneita 10.7.2018.



Kuva 15 Krookan Ylikylän vanhaa rakennuskantaa kesällä 2018.



Kuva 16 Krookan Ylikylän uudistettua rakennuskantaa 2018.

Krookan satamassa on kesäisin toiminnassa oleva ravintola Rantahuone sekä vierasvenesatama palveluineen. Venelaitureiden yhteyteen on rakennettu wc- ja pesutilat, jätetyhjennyslaitteet sekä tankkaus piste. Ravintolan vieressä on amfiteatterityyppinen kesäteatteri, jossa järjestetään useita tapahtumia kesäisin. Teatterin katsomon näköalat ovat merelle päin ja esiintymislava on rannassa Rantaravintolan vieressä pohjoispuolella. Kalasataman läheisyydessä galleria Vanha Savu ja sen eteläpuoliset kalasataman vanhat suolaamo- ja savustamorakennukset ovat rakentuneet myös pitkänomaisesti laajennuksineen.

Merikarvian kunta on kunnostanut matkailupalveluihin Krookan rannassa sijaitsevan vanhan savustamon, galleria Vanhan Savun. Se toimii nykyään galleriana, sekä tapahtumapaikkana erilaisille esityksille. Paikalla toimii matkailuneuvoja kesän ajan.



Kuva 17 Ravintola Rantahuone 10.7.2018.



Kuva 18 Kesäteatteri Rantahuoneen takana.



Kuva 19 Ravintola Rantahuone ja vierasvenesatama 1.7.2017.

Kuvakollaasi 20 Alla galleria Vanha Savu laitureineen, jonka taustalla näkyy ravintola Rantahuone ja satama syksyllä 2017. Yllä oikealla kalasataman portaittainen rakennus. Oikealla alhaalla kalasataman savustamorakennus.



### 3 KROOKAN RAKENNUSKANNAN OMINAISPIIRTEITÄ

#### 3.1 1900-luvun vaihteen ilme

Historiallisesti Krookka on rakentunut kalastuksen, metsätalouden ja merenkulun ehdoilla. Kalastus ja asuminen loivat pienipiirteisen rakennuskannan alueelle. Rantahuoneet rantavyöhykkeellä rääkipaateineen muodostivat maan ja meren rajapinnan ilmeen liittyessään laitureineen laskevaan merenpintaan. Maankohoaminen on muokannut aluetta jo vuosituhansia ja jatkuu edelleen. Kalastuksen tarpeista ja maankohoamisesta johtuen rantahuoneiden pitkänomainen rakentuminen on saanut muotonsa Krookanlahdelle kurottavine laajennuksineen. Krookanlahden tontit ovat edelleen kapeita ja säilyttäneet muotonsa. Laivojen ja veneiden rakentamisella on pitkät perinteet Merikarvialla. Suurimmat purjelaivat Lankoski ja Saarikoski rakennettiin vuosina 1866 ja 1870 nykyisen kalasataman paikalla Brändöön varvilla. Laivanrakennusvarvit purjelaivoineen kuuluivat rantamaisemaan 1900-luvun alkupuolelle asti.



Kuva 21 Merikarvian satamaa vuonna 1905.



Kuva 22 Rantahuoneita Krookan satamassa 1900-luvun alussa.



Kuva 23 Brändöön varvi 1900-luvun alussa.



Kuva 24 Krookan kalapaatit lähtövalmiina silakkaräähäin kesällä 1913.



Kuva 25 Rantahuoneita Krookan satamassa 1900-luvun alussa.



Kuva 26 Halkojen lastausta Krookan satamassa 1920-luvulla.



Kuva 27 Purjelaiva Saarikoski 1880-luvulla.

### 3.2 Puuteollisuuden ajan ilme

Kalastuselinkeinoon kasvaessa mm. puisten kala-astioiden kasvava tarve tuki sahateollisuutta Krookanlahdella. Merikarvia oli Suomen johtavia kala-astioiden tuottajia. Polttopuiden, tervan ja sahatavaran vienti olivat olleet tärkeitä työllistäjiä jo aiemmin vaikuttaen Krookan alueen ilmeeseen. Kouhin saha käytti nykyisen vierasvenesataman aluetta lautatapuleiden säilytykseen (ks. kuva 28). Sataman takana oleva alue on säilynyt rakentamattomana varastoalueen tarpeen vuoksi näihin päiviin asti.



Kuva 28 Kouhin suulin lautatapuleita (Krookan satama) vuonna 1962.



Kuva 29 Krookan lahti 1950-luvulla, edustalla saha ja taustalla Krookan satama.



Kuva 30 J. A. Salmen saha ja kala-astiatehdas.



Kuva 31 Tapion sahan lautatarha. Jo 1920-luvulla toiminta oli suurta ihmisen mittakaavassa.



Kuva 33 Lautatapuleita Krookan satamassa vielä vuonna 1971.



Kuva 32 Tukinuittoa Krookassa.

Teknologinen kehitys vaikutti myös sahateollisuudessa 1960- ja 1970-luvuilla muuttaen toimintatapoja ja sitä kautta toimintaympäristöjä. Puutavaran autokuljetusten osuus kasvoi vesitiekuljetuksia suuremmaksi 1960-luvun puolivälissä.<sup>4</sup> Tukinuitto ja vesikuljetukset hiipuivat pois seuraavien vuosikymmenten aikana Krookan satamasta.

Teollisten yksiköiden kasvaminen, sahaus- ja kuivaustapojen muuttuminen keskitti toimintaa ja pienet toimijat karsiutuivat rakennemuutoksen kynsissä. Nykyään Krookanlahdella toimii Metsä Woodin Merikarvian saha, sekä sen yhteydessä Merikarvian kunnan omistama laivasatama.

4 Kariniemi, A 2010: Puutavaran kaukokuljetustekniikat 1940-2010.

### 3.3 Nykytilanne

Krookan sataman läheiset rantahuoneet ja asuinrakennukset ovat säilyttäneet pienipiirteisyytensä nykypäivään asti. Ranta-alueen vanhoja rantamajoja on säilynyt lähes alkuperäisissä asuissaan. Asukkaita kannustetaan kunnostamaan niitä myöntämällä rakennuksiin myös rakennusoikeutta vapaa-ajan käyttöön. Lupien ehtona on säilyttää alkuperäinen julkisivu toteuttamalla valoaukot esimerkiksi olemassa olevien pariovien taakse. Pienrakennusten vallitseva väri on punainen ja se on toteutettu usein punamultamaalilla.



Kuva 34 Krookan rantahuoneita syksyllä 25.9.2017.



Kuva 35 Kapeita rantahuoneita Krookanlahdella syksyllä 2017. Osa rantahuoneista on säilynyt vielä alkuperäisessä hirsiasussaan.



Sataman ja rantaravintolan alue vaikuttaa ensinäkemältä tyhjänoloiselta. Varastotilantarvetta sahatavaralle ei enää ole, joten tilaa on riittämiin nykypäivän vierassatamatoiminnoille. Parkkipaikaksi muotoutunut Sevionmäki ravintola Rantahuoneen takana vaikuttaisi odottavan toimenpiteitä tulevaisuudessa.



Kuvat 36 ja 37 Sataman alueella on paljon parkkitilaa, mutta myös uusia mahdollisuuksia tilan käytölle.



Kuva 38 Sataman aluetta talvella 2018.



Kuva 39 Krookan satama 26.3.2018.

#### 4 SUUNNITTELUALUE

Diplomityöni suunnittelualue rajautuu Merikarvian kunnan omistamalle satama-alueelle Krookassa. Alue kattaa vierasvenesataman, kesäteatterin, sekä rantaravintolan takaisen pysäköintialueen. Nykyinen pysäköintialue on toiminut aiemmin sahateollisuuden varastoalueena silloisen Kouhin suulin eli varastorakennuksen aikaan. Kouhin suuli on siis nykyinen rantaravintola. Suunnittelualueen keskelle jää yksi omakotitalotontti, jossa on rakennussuojeltu puinen päärakennus ja ulkorakennuksia. Etelälaidalla alue rajautuu sataman pienvenepoukamaan ja sen eteläpuolella olevaan kapeaan puistoalueeseen. Merikarvian kunta on aloittanut muistomerkin rakentamisen venepoukaman suulle, ja tehnyt kulkureitin puistoalueen läpi Varvintielle. Käsittelen aluetta kokonaisuutena, sekä arkkitehtuurin, että toimintojen suhteen. Pyrin kunnioittamaan alueella olevia historiallisia rakennuksia, joista suuri osa on suojeltu.



Kuva 40 Suunnittelualue mereltä kuvattuna. Vasemmalla Rantahuone, keskellä suunnitelman Merikeskus ja Kalliopuisto. Oikealla muistomerkki ja kävelysilta.



## 5 SUUNNITELMA

### 5.1 Krookan satama

Aloin tutkia ensimmäiseksi Krookan keskeistä vierasvenesataman aluetta syksyllä ja talvella 2017-18. Avaraksi muotoutunut tila kiehtoi kallioineen ja idea satama-alueen toteuttamisesta syntyi nopeasti. Puuteollisen ajan jäljiltä oleva satama-alue kaipasi mielestäni täytettä vuosikymmenten kerrostuneisuuden hengessä. Ajatus uudesta keskusrakennuksesta ympäröivine toimintoineen rantaravintolan rinnalle syntyi. Nimesin suunnitelman osan Merikeskukseksi.



Kuva 41 Rantaravintola ja vierasvenesataman avointa aluetta. Oikealla sosiaalityilat.



Kuva 42 Näkymä satamaan ravintola Rantahuoneen yläkerrasta.

Tilojen toiminta voisi olla luonteeltaan muuntojoustavaa kunnan ja toimijoiden tarpeita mukailien perustuen suurelta osin matkailun tarpeisiin. Luonnostelin ajatuksiani Krookan Merikeskuksesta talven aikana ja palaverasimme aiheesta maaliskuussa 2018 kunnan edustajien kanssa. Merikarvian kunnalla on tarvetta matkailuun liittyvälle majoitustarpeelle, joten yksi vaihtoehto keskuksen käytölle oli näköalamajoitus. Rinnalla tulisi kuitenkin muistaa vaihtoehtoinen käyttö. Osin loma-osaketyyppinen ratkaisu Sevionmäellä voisi olla yksi vaihtoehto. Merikeskuksessa voisi olla näyttely- ja kahvilatoimintaa sekä erilaisia tapahtumia. Julkisivullisesti rakennuskokonaisuus voisi viitata perinteiseen hirteen, koska paikalla on ollut 1900-luvun vaihteessa paljon hirsirakennuksia.



Kuva 43 Satama edestä. Oikealla suojat yhteyksiveineille ja sauna/kahvilarakennus uimapaikkoineen. Vasemmalla ravintola Rantahuone ja keskellä Merikeskus.

Sataman toimintaa olisi mielestäni järkevää kehittää liittämällä kokonaisuuteen valaistu kävelyreitti sataman läpi. Sataman reitti voisi kulkea Suulintieltä kesäteatterin ja rantaravintolan läpi satamalaiturille, ja siitä edelleen kävelysillan kautta muistomerkillle. Muistomerkki johdattaa puolestaan viereiselle galleria Vanhalle Savulle, jossa on kulttuuritoimintaa ja tapahtumia.



Kuva 44 Satamaraitti etelään päin ravintolan nurkalta. Taustalla kävelysilta ja muistomerkki.

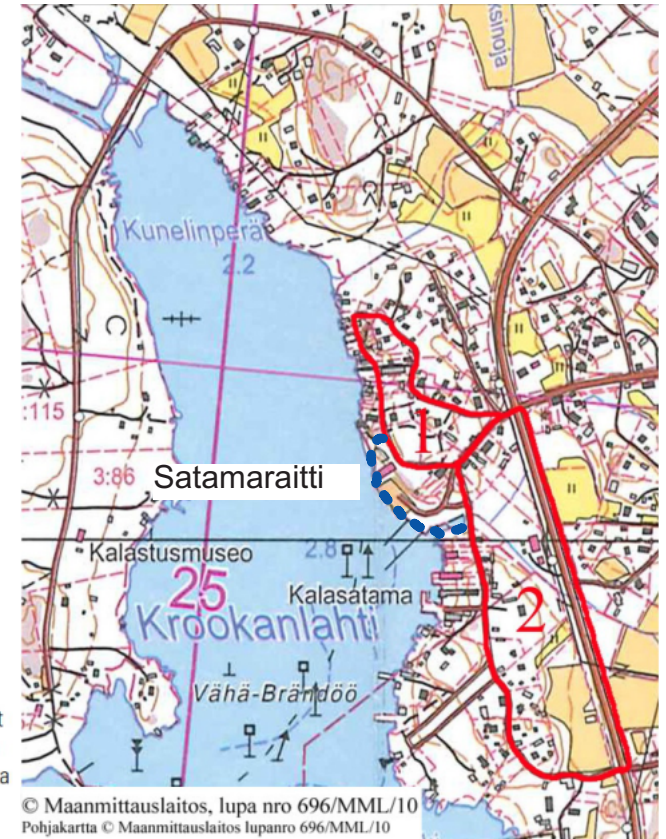
Sataman kävelyreitti voisi liittyä Mervi Lehdon Merikarvian maisemahistoriallisessa selvityksessä ja Merikarvian kulttuuriympäristöohjelmassa esittämiin ajatuksiin. Maisemapolkua on toteutettu Merikarvialla esimerkiksi opastauluihin, joita on mm. galleria Vanhan Savun edessä. Kävelysilta ja satamaraitti voisivat liittää sataman ja savustamoiden alueet paremmin toisiinsa. Myös muistomerkki saisi paremmin huomiota kävelysillan avulla. Pienveneiden kulku poukamaan tapahtuu tällä hetkellä vaijerin alta, joihin veneet kiinnitetään perästään. Kävelysillan alituskorkeus voisi olla samaa luokkaa ja peräkiinnityskaapeli voisi liittyä sillan rakenteisiin.



Kuva 45 Krookan opastauluja.



Karttaan on merkitty punaisella esimerkkiehdotus keskustan opastetusta kulttuurimaisemareitistä, joka seurailisi vanhaa ties-tä. (Kartta © Merikarvian kunta 2011. Pohjakartta © Maanmittauslaitos, lupa nro 60/MML/11)



Krookan maisemapolut (Kartta © Merikarvian kunta 2011. Pohjakartta © Maanmittauslaitos, lupa nro 60/MML/11)

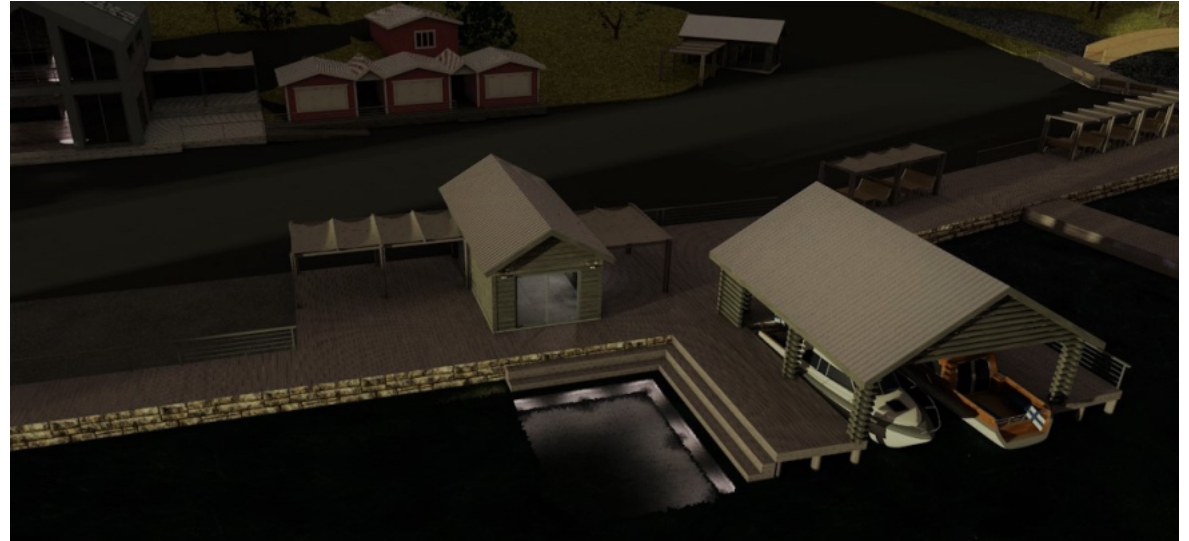
© Maanmittauslaitos, lupa nro 696/MML/10  
Pohjakartta © Maanmittauslaitos lupanro 696/MML/10

Kuva 46 Ote Mervi Lehdon Merikarvian Kulttuuriympäristöohjelmasta. Satamaraitti lisätty oikeanpuoleiseen karttakuvaan sinisellä katkoviivalla.



Kuva 47 Satamaraitti pohjoiseen. Muistomerkki ja kävelysilta johtavat reitin satamaan.

Krookan heinäkuisen veneilykokemukseni valossa vierasvenepaikkojen lisääminen tukisi mielestäni sataman kesäistä toimintaa. Lisälaituri voisi tuoda veneilijöitä enemmänkin Krookkaan. Samoin laiturialueen kehittäminen esimerkiksi sauna/ kahvilarakennuksella houkuttelisi ihmisiä poikkeamaan satamassa. Saunan yhteydessä voisi olla porrasmainen laituriinsa uintimahdollisuudella. Myös jotkut haastetteleman ihmiset toivoivat uimapaikkaa lähemmäs satamaa. Krookan nykyinen uimapaikka on mattojen pesupaikan yhteydessä Frikoolintiellä.



Kuva 48 Sataman rantahuone valaistulla uimapaikalla ja yhteysalusten venevaja.



Kuva 49 Satama uudelta vierasvenelaiturilta kuvattuna.





Kuva 50 Rantaravintola ja Merikeskus, taustalla Sevionmäen uudisrakennuksia.

Rakennusten terassit voisivat olla katettuja kankailla kuten verkkoja kuivattiin aikoinaan. Vapeet olivat rantahuoneiden yhteydessä, joten historiaa saataisiin eloon sitäkin kautta.



Kuva 51 Rantakalalla aikoinaan.



Kuva 52 Merikeskuksen terassin kattaminen kallion viereen.

Liikennöinnin satamaan voisi mielestäni keskittää satama-alueen päätulotielle Varvintielle pienvenepoukaman viereen. Nykyisen oikeanpuoleisen (ks. viereinen kuva) väylän voisi ottaa pelkästään kevyen liikenteen käyttöön, sekä reunustaa kapeammaksi ja selkeämmäksi (ks. alin kuva). Tällöin satama-alueelle tulisi lisää pysäköintitilaa. Autoilija ehtii hyvin havaita satama-alueen ennen kääntymistä päätulotielle, joten suurempia opastauluja ei välttämättä tarvitsisi. Opaskyltti puusaarekkeen etelälaidalla riittäisi mielestäni satamaan saapumisen varmistamiseksi. Satama-alueen reunamille voisi rakentaa esimerkiksi siirrettäviä pienrakennuksia markkinoiden ja tapahtumien tarpeisiin. Risteysalue olisi mielestäni järkevää jättää yhtä avoimeksi kuin nykyäänkin. Matala kasvillisuus pysäköintipaikalla ajoneuvorivistön edessä voisi pehmentää näkymää merelle.



Kuva 53 Saapuminen satama-alueelle, vasemmalla pääreitti.



Kuva 54 Yhteys satama-alueelle Varvintien ja Suulintien risteyksestä kevyelle liikenteelle. Oikealla Sevion vanha kauppa.





Kuva 55 Satama iltavalaistuksessa.

## 5.2 Sevionmäki

Historiaa ajatellen pidän 1900-luvun alkupuolta merkittävänä Krookan alueen ilmeen kannalta. Silloin pienipiirteisiä rantahuoneita oli enemmän jäljellä nykyisen Rantaravintolan alueella, ja Sevionmäelle valmistui Kalliolinnan huvila ulkorakennuksineen (ks. viereinen kuva). Mäki oli kaikesti kallioisena luonnontilassa ennen lautatarhojen tuloa. Mäen osittainen ennallistaminen kalliopinnalle tuntuisi järkevältä ratkaisulta yleisilmeen kannalta, vaikka uusia rakennuksia tehtäisiinkin. Niittymäiset osat voisivat lomittua rakennusten ja kalliopinnan kanssa, jolloin paikasta saataisiin mielenkiintoinen. Nimesin suunnitelman osan Kalliopuistoksi työssäni.



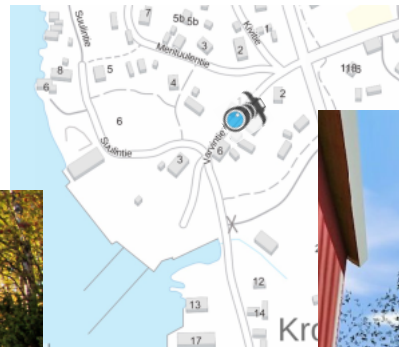
Kuva 56 Krookan satamaa 1920-luvulla, Kalliolinnan huvila mäen päällä.



Kuva 57 Kalliopuisto mäen laelta merelle päin kuvattuna. Rantaravintola näkyy vasemmalla ja Kalliolinnan rakennussuojeltu huvila ulkorakennuksineen oikealla.



Kuva 58 Sevionmäellä voisi olla tilaa myös pienimuotoiselle maatilamatkailulle. Kesäiset vuokralampaat voisivat toimia mäen siistijöinä niityllä kesäisin. Alakuvissa saapuminen niitylle ja Suulintielle vanhan kaupan ohi.



Kuvapari 59 ja 60 Varvintien ja Suulintien risteys vasemmassa kuvassa nykytilassa. Oikeanpuoleisessa kuvassa paikalle tehty niitty ja uudisrakennuksia.

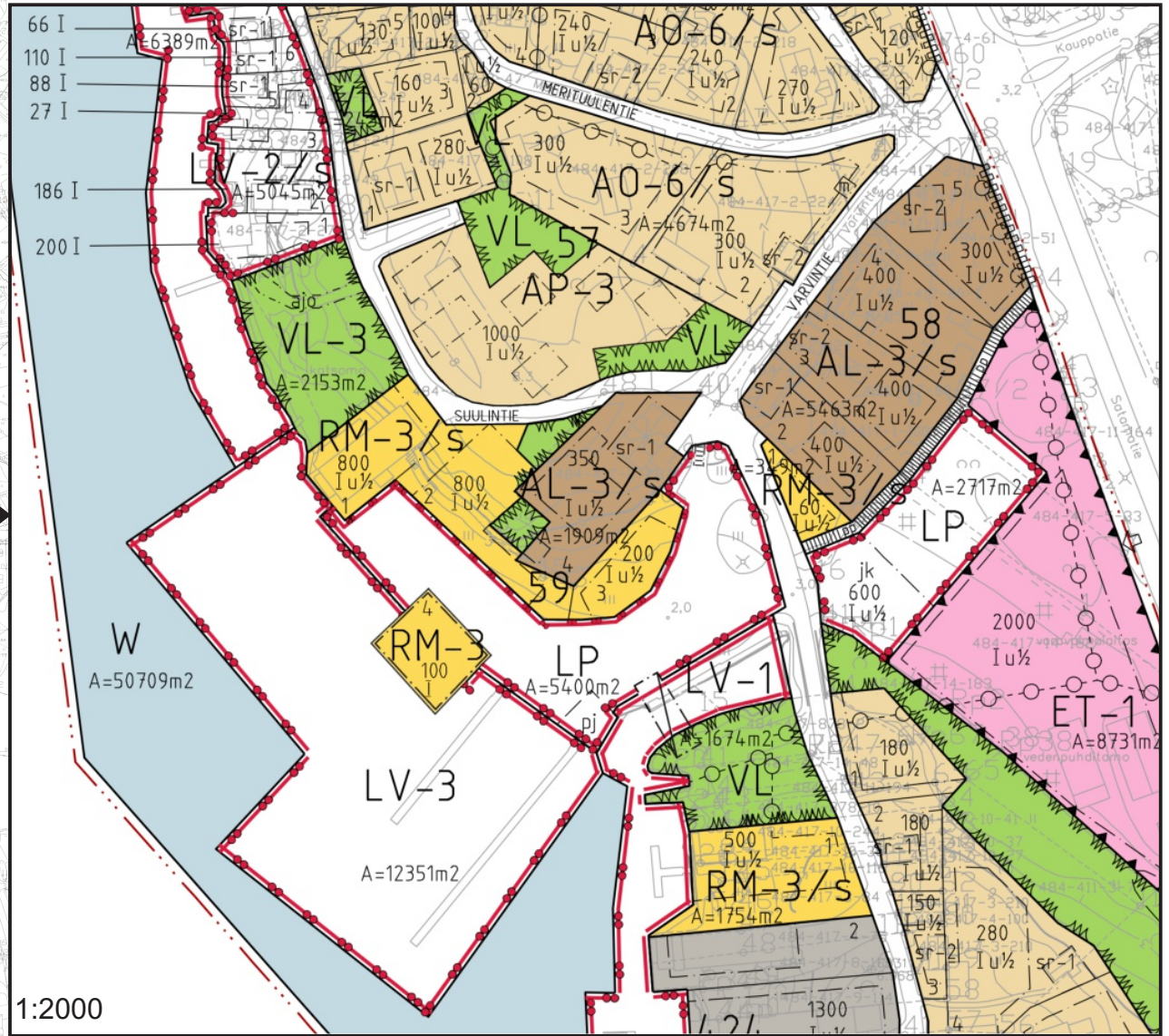
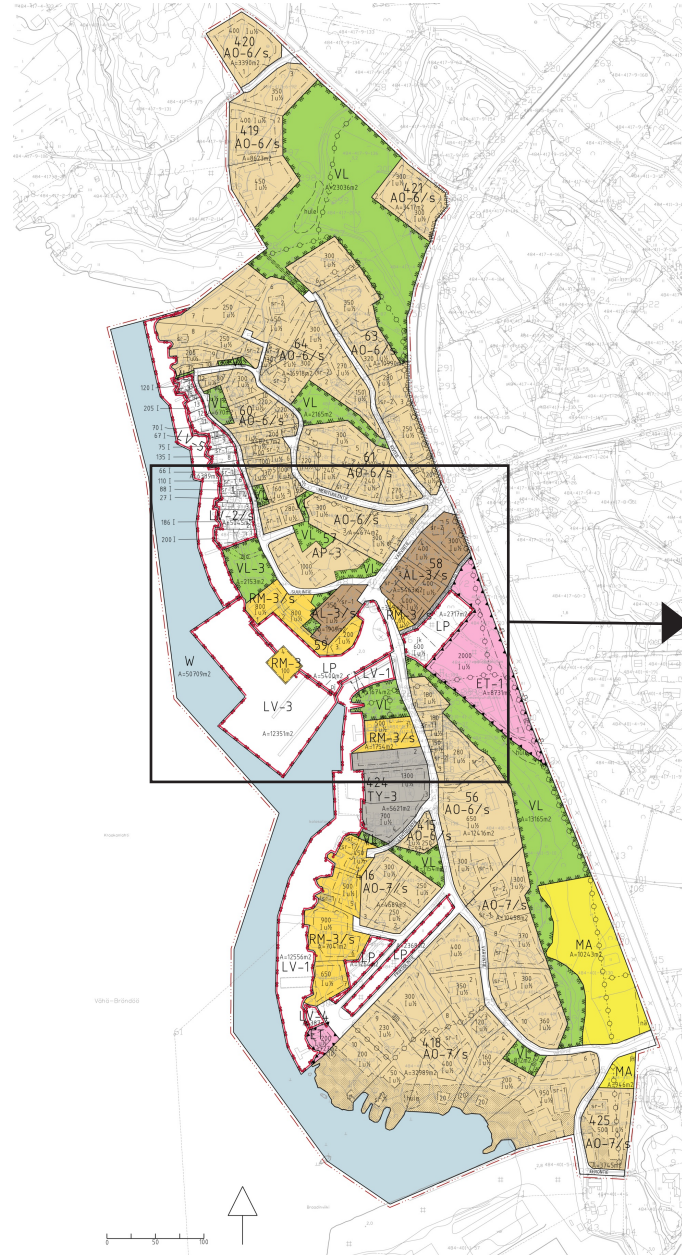


Kuva 61 Näkymä ja reitti Suulintietä pitkin ravintola Rantahuoneelle ja Merikeskukselle.



Kuva 62 Näkymä kesäteatterilta Sevionmäelle. Vasemmalla Kalliolinna, keskellä Kalliopuisto ja oikealla rantaravintola sekä Merikeskus.

### 5.3 Krookan kaavaluonnos





Asemakaavamääräykset- ja merkinnät

<b>AL-3</b>	<p>ASUN-, LIKE- JA TOMSTORAKENNUSTEN KORTTELIALUE</p> <p>Rakennukset saavat olla maksimissaan 1 ½ kerroksisia, jolloin ulakon tasolla kerrosalaan laskettavaksi tiloiksi saa käyttää enintään ½ 1 kerroksen pinta-alasta. Tontin kokonaisrakennusosuus on 30% tontin pinta-alasta. Rakennusten tulee olla harjakattoisia. Kattojen tulee olla väritykseltään tiilen punaisia tai harmaita. Kattokaltevuu den tulee olla välillä 25-35 astetta. Rakennusten julkisivujen materiaalin tulee olla lauttaa tai höyhäntiä.</p>
<b>AO-6</b>	<p>ERILLISPENTALOJEN KORTTELIALUE</p> <p>Tontille saa rakentaa 1 tai 2 asunon erillispentalon talousrakennuksineen. Rakennukset saavat olla maksimissaan 1 ½ kerroksisia, jolloin ulakon tasolla kerrosalaan laskettavaksi tiloiksi saa käyttää enintään ½ 1 kerroksen pinta-alasta. Tontin kokonaisrakennusosuus on 20% tontin pinta-alasta. Rakennusten tulee olla harjakattoisia. Kattojen tulee olla väritykseltään tiilen punaisia tai harmaita. Kattokaltevuu den tulee olla välillä 25-35 astetta. Rakennusten julkisivujen materiaalin tulee olla lauttaa tai höyhäntiä. Korttelialueella voi olla ympäristöhäiriötä aiheuttamaton elinkeinotoiminta.</p> <p>Uudisrakennusten räystäs korkeus saa olla maksimissaan 4,6 m mitattuna sokkelin yläpinnasta.</p> <p>Riha-alueesta saa laaottaa tai asfaltoida maksimissaan 20% tontin pinta-alasta.</p>
<b>AO-7</b>	<p>ERILLISPENTALOJEN KORTTELIALUE</p> <p>Tontille saa rakentaa 1 tai 2 asunon erillispentalon talousrakennuksineen. Rakennukset saavat olla maksimissaan 1 ½ kerroksisia, jolloin ulakon tasolla kerrosalaan laskettavaksi tiloiksi saa käyttää enintään ½ 1 kerroksen pinta-alasta. Tontin kokonaisrakennusosuus on 20% tontin pinta-alasta. Rakennusten tulee olla harjakattoisia. Kattojen tulee olla väritykseltään tiilen punaisia tai harmaita. Kattokaltevuu den tulee olla välillä 25-35 astetta. Rakennusten julkisivujen materiaalin tulee olla lauttaa tai höyhäntiä. Korttelialueella voi olla ympäristöhäiriötä aiheuttamaton elinkeinotoiminta.</p> <p>Uudisrakennusten räystäs korkeus saa olla maksimissaan 4,6 m mitattuna sokkelin yläpinnasta.</p> <p>Riha-alueesta saa laaottaa tai asfaltoida maksimissaan 20% tontin pinta-alasta.</p> <p>Alue, jolla teollisuuden melu ylittää ohjearvot 5-10 dB. Uudis- ja laarantamisen yhteydessä tulee huomioida, että asuinrakennukset on rakennettava niin, ettei ulkoinen melu asuntoissa ikkunoiden olessa suljettuna ylitä 35 dB Laeq klo 7-22 eikä 30 dB Laeq klo 22-7. Uudet rakennukset tulee sijoittaa siten, että riha-alueelle muodostuu melua suojaisia oleskelupaikkoja. (VMP953/1992)</p>
<b>AP-3</b>	<p>ASUNUNTALOJEN KORTTELIALUE</p> <p>Korttelialueelle saa rakentaa maksimissaan 1 ½ kerroksisia asuinrakennuksia. Korttelialueen kokonaisrakennusosuus on 1000 m<sup>2</sup>. Rakennukset tulee jäsellä maksimissaan 250 k-m<sup>2</sup> määrittäen. Rakennusten tulee olla harjakattoisia. Kattojen tulee olla väritykseltään tiilen punaisia tai harmaita. Kattokaltevuu den tulee olla välillä 25-35 astetta. Rakennusten julkisivujen materiaalin tulee vähintään 60% olla lauttaa tai höyhäntiä.</p>
<b>RM-3</b>	<p>MATKAILUA PALVELEVIEN RAKENNUSTEN KORTTELIALUE</p> <p>Rakennukset saavat olla maksimissaan 1 ½ kerroksisia, jolloin ulakon tasolla kerrosalaan laskettavaksi tiloiksi saa käyttää enintään ½ 1 kerroksen pinta-alasta. Tontin kokonaisrakennusosuus on 35% tontin pinta-alasta. Rakennusten tulee olla harjakattoisia. Kattojen tulee olla väritykseltään tiilen punaisia tai harmaita. Kattokaltevuu den tulee olla välillä 25-35 astetta. Rakennusten julkisivujen materiaalin tulee olla lauttaa tai höyhäntiä.</p> <p>Alueelle voidaan sijoittaa myös asuntoja. Asumiseen käytetty pinta-ala voi olla enintään 25% tontin käytetystä rakennusosuksesta.</p>
<b>TY-3</b>	<p>TEOLLISUUSRAKENNUSTEN KORTTELIALUE, JOLLA YMPÄRISTÖASETAA TOMINNA LAADULLE ERTYISIÄ VAATIMUKSIA.</p> <p>Kalastustoimintaa ja jostuusta palveleva korttelialue. Alueen rakentamisessa tulee huomioida ympäristön merkittävät kulttuuriarvot. Tontin kokonaisrakennusosuus on 40% tontin pinta-alasta.</p> <p>Alueelle voidaan sijoittaa myös asuntoja. Asumiseen käytetty pinta-ala voi olla enintään 25% tontin käytetystä rakennusosuksesta.</p>
<b>VL-2</b>	LÄHIVIKISTYSSALUE
<b>VL-3</b>	LÄHIVIKISTYSSALUE
<b>ET-1</b>	YHDYSKUNTA TEKNISTÄ HUOLTOA PALVELEVIEN RAKENNUSTEN JA LAITOSTEN ALUE
<b>ET-2</b>	YHDYSKUNTA TEKNISTÄ HUOLTOA PALVELEVIEN RAKENNUSTEN JA LAITOSTEN ALUE
<b>LP</b>	YLINEN PYSÄKÖINTIALUE
<b>MA</b>	MAISMAALLISESTI ARVOKAS PELTOALUE
<b>W</b>	VESIALUE

<b>LV-2</b>	<p>VEINEALKAMA</p> <p>Alueella on kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rantahuoneita. Alueen rakennuskantaa voidaan käyttää korjaus- ja kunnossapitoon. Alueella ei saa rakentaa katoksia. Rakennuksiin ei saa sijoittaa tulojonoja. Rakennuksen merkittävistä korjaus- ja muutostöistä on pyydettyä Satakunnan museon lausunto.</p>
<b>LV-3</b>	<p>VEINEALKAMA</p> <p>Vierasvenesatama</p>
<b>LV-4</b>	<p>VEINEALKAMA</p> <p>Veneastupa</p>
<b>LV-5</b>	<p>VEINEALKAMA</p> <p>Venevaka-alue, jolla on kulttuuriympäristöllisiä arvoja. Lahtureiden maksimikoko on 20 m<sup>2</sup>. Lahtureiden rakentaminen edellyttää toimintoluokkaa.</p>
<b>/S</b>	<p>ALLIE, JOLLA YMPÄRISTÖ SÄILYTÄÄN</p> <p>Rakennuksissa tehtävät korjaukset sekä uudisrakentaminen on toteutettava siten, että ne sijoitteluun, muodon, värityksen ja julkisivujen jäsentelyyn osalta noudattavat alueella olevien perinteisten rakennusten omniaisuuksia.</p>
<b>3m</b>	3m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
<b>Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.</b>	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
<b>Ohjeellinen tontin raja.</b>	Ohjeellinen tontin raja.
<b>Korttelin numero.</b>	Korttelin numero.
<b>Ohjeellisen tontin numero.</b>	Ohjeellisen tontin numero.
<b>Kadun, tien, katukäytön, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.</b>	Kadun, tien, katukäytön, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.
<b>Rakennusala.</b>	Rakennusala.
<b>Tontin maksimirakennusosuus.</b>	Tontin maksimirakennusosuus.
<b>Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.</b>	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.
<b>Murto- ja roomalaisen numeron välillä osoitetaan, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta ulkon tasolla saa käyttää kerrosalaan laskettavaksi tilaksi.</b>	Murto- ja roomalaisen numeron välillä osoitetaan, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta ulkon tasolla saa käyttää kerrosalaan laskettavaksi tilaksi.
<b>Jalanikäille varattu alueen osa.</b>	Jalanikäille varattu alueen osa.
<b>Jalanikäille ja pokkupyöräilylle varattu tie.</b>	Jalanikäille ja pokkupyöräilylle varattu tie.
<b>Ajopyyhyys.</b>	Ajopyyhyys.
<b>Katuaueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvollisuutta.</b>	Katuaueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvollisuutta.
<b>Ajoneuvollisuus- ja ajoneuvon sijainti.</b>	Ajoneuvollisuus- ja ajoneuvon sijainti.
<b>Tien näkemäalueeksi varattu alueen osa.</b>	Tien näkemäalueeksi varattu alueen osa.
<b>Alue, jolle saa sijoittaa polttoaineen jakelupisteen.</b>	Alue, jolle saa sijoittaa polttoaineen jakelupisteen.
<b>Alue, jolle saa sijoittaa jätteiden keräilypisteen ja sitä palvelevan rakennuksen.</b>	Alue, jolle saa sijoittaa jätteiden keräilypisteen ja sitä palvelevan rakennuksen.
<b>Muutannon rakennusala.</b>	Muutannon rakennusala.
<b>Sr-1</b>	<p>Suojeltava rakennus 1-luokkaa</p> <p>Maankäyttö- ja rakennuslain 57§:n nojalla määrätään että kulttuurihistoriallisesti arvokkaita rakennuksia ei saa purkaa. Rakennuksessa tehtävien muutosten ja korjaustöiden tulee olla sellaisia, että rakennuksen rakennustaiteellinen ja kulttuurihistoriallinen luonne säilyy. Ennen rakennusta muutavien toimenpiteisiin ryhtymistä on Satakunnan museolle varattava tilaisuus lausunnon antamiseen.</p>
<b>Sr-2</b>	<p>Suojeltava rakennus 2-luokkaa</p> <p>Kulttuuriympäristön ja taajamakuvaan kannalta tärkeä rakennus. Rakennusta ei saa purkaa ilman erityistä syytä. Ennen rakennusta muutavien toimenpiteisiin ryhtymistä on Satakunnan museolle varattava tilaisuus lausunnon antamiseen.</p>
<b>MELUSUJOJAVYOHYKE</b>	<p>MELUSUJOJAVYOHYKE</p> <p>Alueella tulee olla melua suojavaa puustoa.</p>
<b>Kunnan tekninen verkosto.</b>	Kunnan tekninen verkosto.
<b>hute</b>	Ohjeellinen hulevesien viiväytämiseen varattu alueen osa.

## 6 YHTEENVETO

Diplomityöni tekeminen alkoi syksyllä 2017. Ensivaikutelmani Krookan satama-alueesta oli avara, jopa tyhjänoloinen. Tämä johtui omalla kohdallani satama-alueen asfalttikentän laajuudesta ja Seviomäen avaruudesta suhteessa ympäröiviin rakennuksiin ja kasvillisuuteen. Alueen täydennysrakentaminen tuntui perustellulta. Rantaravintolan edessä oleva kallioleikkaus vaikutti mielenkiintoiselta yksityiskohdalta. Tutustuttuani ympäristöön ja esimerkiksi kalasataman pitkänomaisiin portaittain rakentuneisiin rakennuksiin, sain ajatuksen täydennysrakennuksesta rantaravintolan yhteyteen. Saman kokoluokan rakennusmassaa käyttämällä satama-alueen keskeistä tilaa saataisiin jäsenneltyä paremmin. Kallion hyödyntäminen portaittaisella pitkänomaisella rakennuksella myös säästäisi tilaa satama-alueella ja säilyttäisi rantaravintolan aseman keskeisenä rakennuksena. Ajatus Merikeskuksesta mielestäni tuki näitä tavoitteita. Ehdin nähdä satama-alueen aurinkoisena syyskuuisena päivänä, joten sain kuvan alueen kesäisestä ilmeestä vaikka kesäinen toiminta oli jo hiljentynyt.

Luonnostelin ajatukseni talven aikana ja esittelin luonnokseni Merikarvian kunnan edustajille maaliskuussa. Palaute oli positiivista ja jatkoin ajatusteni hiomista. Tutkin Krookan aluetta lisää talvisessa ilmeessään käyntini yhteydessä. Siinä vaiheessa Seviomäen mahdollinen käyttö täydennysrakentamiseen jäi itselleni vielä epäselväksi. Tiesin kesäisistä tapahtumista ja päätin tutustua paikkaan paremmin vielä kesällä. Sain Merikarvian kunnalta heinäkuun alussa venepaikan käyttöni galleria Vanhan Savun laiturilta ja vietin viikon veneessä "kärpäsenä katossa" seuraten esimerkiksi Meripäivän rakentumista ja toimintaa. Meripäivä on Krookan päätapahtuma markkinoineen. Sitä tukevat muun muuassa galleria Vanhan Savun toiminnot, kesäteatterin näytökset, sekä muu kesäinen matkailutoiminta ja samanaikaiset tapahtumat. Tutustuin myös Ouran saaristoon ja ympäröivään merialueeseen ja haastattelin paikallisia krookkalaisia.

Kesäisen reissun jälkeen ajatukseni Seviomäen kehittämisestä selkeytyivät. Suunnitelma muotoutui nykyiseen asuunsa. Ydinkrookan rakennuskanta toi pääpiirteet ajatuksiini Seviomäen kehittämisestä ja Kalliopuistosta. Ennen pusikoitumista Ydinkrookassa riitti näkymiä merelle rakennusten väleistä, joten se on kantava ajatus myös Seviomäen kehittämisessä suunnitelmassani. Tarpeeksi pienet ja pitkittäiset rakennusmassat puistoalueineen antaisivat tilaa ympäröiville suojelluille rakennuksille ja merinäköille. Uudisrakennusten osin ympärivuotinen asuminen toisi Krookkaan lisää elämää myös talviaikana.

## KIITOKSET

Lämpimät kiitokset kaikille diplomityöhöni osallistuneille tahoille. Löysin onnekaasti juuri sellaisen aiheen ja paikan jota olin toivonutkin diplomityöni suhteen. Maan, veden ja ilman rajapinnat suhteessa toisiinsa ja aikaan ovat aina kiehtoneet minua. Arkkitehdiksi opiskeluni aikana mietteeni aiheesta ovat edelleen vahvistuneet ja toivottavasti jäsentyneet siihen suuntaan, että voisin tuoda näkemyksiäni esille tulevaisuudessa vastaavanlaisissa hankkeissa. Merikarvian Krookan alueen kohdalla ympäristön edellytykset täyttyivät tehden työstäni erityisen mielekkään.

Kiitokset professori Olli-Paavo Kuposelle asiantuntevasta ohjauksesta arkkitehtuurin maailmaan vuosien varrelta, kuten myös tässäkin työssä. Asiantunteva henkilö paikallaan osaa kertoa muutamalla kiteytetyllä ajatuksella ne tärkeimmät asiat, jättäen kuitenkin tilaa myös omille mietteille. Siitä on hyvä ottaa mallia omassa työssäkin. Varttuneemmalla iällä opiskelu insinööristä arkkitehdiksi on tämänkin takia ollut erityisen mielenkiintoista.

Kiitokset Merikarvian kunnan edustajille. Erityisesti aluearkkitehti Ilmari Mattila, rakennustarkastaja Leena Penttilä, sekä kunnanjohtajat Pentti Ala-Luopa ja Kimmo Puolitaival ovat olleet innolla hankkeessa mukana ja mahdollistivat diplomityöni. Sain heiltä tärkeitä ajatuksia ja ehdotuksia työni suhteen. Kiitokset haastattelemilleni merikarvialaisille Krookassa ja Ouran saaristossa. Toivon että krookkalaisten ajatuksia ja toiveita heijastuu työssäni. Kiitokset Merikarvia-seuran puheenjohtaja Lauri Hakosalolle historian tuntemuksestaan ja avusta diplomityössäni.

Ja lopuksi, onnittelut Merikarvian kunnalle 150-vuotisen taipaleen johdosta!

Sain kerran niin suuren lahanan, niättä heti sen suamuksista lyötti rantahuoneeseen pärekatto...



## JULKAISUT

Lehto, M 2010: Krookan maisemahistoriallinen selvitys 8/2010. Merikarvia: Merikarvian kunta. (Luettavissa sähköisessä muodossa: [http://www.merikarvia.fi/?/ajankohtaista/krookan\\_maisemahistoriallinen\\_selvitys](http://www.merikarvia.fi/?/ajankohtaista/krookan_maisemahistoriallinen_selvitys))

Sivula, A 2017: Kuunarin Kryssi, Merikarvialaisten historiaa 1860-luvulta 2000-luvulle. Merikarvia: Merikarvian kunta.

Lehto, M 2011: Merikarvian Kulttuuriympäristöohjelma. Vammalan kirjapaino 2011. (Luettavissa sähköisessä muodossa: [www.merikarvia.fi/default.asp?op=NaytaLiite&liitenro=458](http://www.merikarvia.fi/default.asp?op=NaytaLiite&liitenro=458))

## JULKAISEMATTOMAT LÄHTEET

Maanmittauslaitos: Maannousu. [15.10.2018] Saatavuus: [www.maanmittauslaitos.fi/tutkimus/teematietoa/maannousu](http://www.maanmittauslaitos.fi/tutkimus/teematietoa/maannousu)

Kariniemi, A 2010: Puutavaran kaukokuljetustekniikat 1940-2010. [17.10.2018] Saatavuus: [http://www.metsateho.fi/wp-content/uploads/2015/02/Tuloskalvosarja\\_2011\\_10a\\_Puunkorjuu\\_ ja\\_kauko\\_kuljetus\\_vuonna\\_2010\\_aka.pdf](http://www.metsateho.fi/wp-content/uploads/2015/02/Tuloskalvosarja_2011_10a_Puunkorjuu_ ja_kauko_kuljetus_vuonna_2010_aka.pdf)

## KUVALÄHTEET

1: Näkymä Ouraluodolle, Merikarvia. Kuvaaja: Pete Argillander. Kuvattu 9.7.2018.

2: Kalmbergin kartasto R II, Merikarvia, Ulvila, 1855. [15.10.2018]. Saatavuus: <http://urn.fi/URN:NBN:fi:juu-201211062865>

3: Krookan rantaviiva 1600-luvulla, Merikarvia. Lehto, M 2010: Krookan maisemahistoriallinen selvitys 8/2010. Merikarvia: Merikarvian kunta, 6.

4: Ilmakuva, Merikarvia. Kuvan oikeuksien haltija: Kalle Ojamo. [15.10.2018] Saatavuus: [https://deskgram.net/p/1845904309154362808\\_3960218651](https://deskgram.net/p/1845904309154362808_3960218651)

5: Merikarvian kirkko Joulukuussa 2010. [15.10.2018]. Saatavuus: [https://fi.wikipedia.org/wiki/Merikarvian\\_kirkko](https://fi.wikipedia.org/wiki/Merikarvian_kirkko)

6: Merikarvian joki, Merikarvia. Kuvaaja: Pete Argillander. Kuvattu 11.7.2018.

7: Merikarvian keskustaa vuonna 1964 Ylikylässä, Merikarvia. Paula Peltosen kokoelmat.

8: Ilmakuva 2010, Merikarvia. Kuvan oikeuksien haltija: Merikarvian kunta.

9: Ylikylä, Merikarvia 1949. Merikarvia-seuran kokoelmat.

10: Annilan valokuvaamo 1936, Merikarvia. H.J. Renvall, Satakunnan museon kokoelmat.

11: Merikino ja Kirkko, Merikarvia. Merikarvian kunnanarkiston kokoelmat.

12: Laulujuhlat 1935, Merikarvia. Merikarvia-seuran kokoelmat.

13: Krookan satama ja kalasatama 2010, Merikarvia. Suomen Ilmakuva Oy.

14: Krookanlahden rantahuoneita, Merikarvia. Kuvaaja: Pete Argillander. Kuvattu 10.7.2018.

15: Krookan Ylikylä, Merikarvia. Kuvaaja: Pete Argillander. Kuvattu 10.7.2018.

16: Krookan Ylikylä, Merikarvia. Kuvaaja: Pete Argillander. Kuvattu 10.7.2018.

17: Ravintola Rantahuone, Merikarvia. Kuvaaja: Pete Argillander. Kuvattu 10.7.2018.

18: Kesäteatteri, Merikarvia. Kuvaaja: Pete Argillander. Kuvattu 10.7.2018.

19: Krookan satama 1.7.2017, Merikarvia. Kuvan oikeuksien haltija: Merikarvian kunta.

- 20: Kuvakollaasi, Merikarvia. Kuvaaja: Pete Argillander. Kuvattu: 25.9.2017 ja 10.7.2018.
- 21: Merikarvian satamaa 1905, Merikarvia. E.E. Nordlund, Merikarvia-seuran kokoelmat.
- 22: Rantahuoneita Krookan satamassa 1900-luvun alussa, Merikarvia. Merikarvia-seuran kokoelmat.
- 23: Brändöön varvi 1900-luvun alussa, Merikarvia. Kouhin perhealbumi.
- 24: Krookan kalapaatit kesällä 1913, Merikarvia. Merikarvia-seuran kokoelmat.
- 25: Rantahuoneita 1900-luvun alussa, Merikarvia. Merikarvia-seuran kokoelmat.
- 26: Halkojen lastausta Krookan satamassa 1920-luvulla, Merikarvia. Merikarvia-seuran kokoelmat.
- 27: Purjelaiva Saarikoski 1880-luvulla, Merikarvia. Merikarvia-seuran kokoelmat.
- 28: Kouhin suulin lautatapuleita vuonna 1962, Merikarvia. Kouhin kokoelmat.
- 29: Krookanlahti 1950-luvulla, Merikarvia. Satakunnan museon kokoelmat.
- 30: J.A. Salmen saha, Merikarvia. Anni Ruohomäen kokoelmat.
- 31: Tapion sahan lautatarha 1920-luvulla, Merikarvia. Alhon perikunnan kokoelmat.
- 32: Tukiuittoa Krookassa, Merikarvia. Merikarvia-seuran kokoelmat.
- 33: Kouhin satama 1971, Merikarvia. Merikarvian kunnanarkiston kokoelmat.
- 34: Rantahuoneita, Merikarvia. Kuvaaja: Pete Argillander. Kuvattu: 25.9.2017.
- 35: Rantahuoneita 2017, Merikarvia. Kuvaaja: Pete Argillander. Kuvattu: 25.9.2017.
- 36: Satama-alue 2018, Merikarvia. Kuvaaja: Pete Argillander. Kuvattu: 9.7.2018.
- 37: Satama-alue 2017, Merikarvia. Kuvaaja: Pete Argillander. Kuvattu: 26.3.2017.
- 38: Sataman aluetta talvella, Merikarvia. Kuvaaja: Pete Argillander. Kuvattu: 26.3.2018.
- 39: Krookan satama talvella, Merikarvia. Kuvaaja: Pete Argillander. Kuvattu: 26.3.2018.
- 40: Krookan alue, Visualisointikuva. Pete Argillander 16.8.2018.
- 41: Satama, Merikarvia. Kuvaaja: Pete Argillander. Kuvattu: 25.9.2017.
- 42: Satama, Merikarvia. Kuvaaja: Pete Argillander. Kuvattu: 9.7.2018.
- 43: Krookan satama, visualisointikuva. Pete Argillander 16.8.2018.
- 44: Krookan satama, visualisointikuva. Pete Argillander 16.8.2018.
- 45: Opastaulu, Merikarvia. Kuvaaja: Pete Argillander. Kuvattu: 9.7.2018.
- 46: Maisemareitit, Merikarvia. Lehto, M 2011: Merikarvian Kulttuuriympäristöohjelma. Vammalan kirjapaino 2011, 87.
- 47: Kävelysilta, visualisointikuva. Pete Argillander 16.8.2018.
- 48: Merikeskus, visualisointikuva. Pete Argillander 16.8.2018.
- 49: Merikeskus, visualisointikuva. Pete Argillander 16.8.2018.
- 50: Merikeskus, visualisointikuva. Pete Argillander 16.8.2018.

51: Rantakalalla, Merikarvia. Merikarvia-seuran kokoelmat.

52: Merikeskus, visualisointikuva. Pete Argillander 16.8.2018.

53: Risteys, Merikarvia. Kuvaaja: Pete Argillander. Kuvattu: 9.7.2018.

54: Risteys, visualisointikuva. Pete Argillander 16.8.2018.

55: Satama iltavalaistuksessa, visualisointikuva. Pete Argillander 24.10.2018.

56: Krookan satamaa 1920-luvulla, Merikarvia. Merikarvia-seuran kokoelmat.

57: Kalliopuisto, visualisointikuva. Pete Argillander 16.8.2018.

58: Kalliopuisto, visualisointikuva. Pete Argillander 16.8.2018.

59: Risteys, Merikarvia. Kuvaaja: Pete Argillander. Kuvattu: 9.7.2018.

60: Risteys, visualisointikuva. Pete Argillander 16.8.2018.

61: Suulintie, visualisointikuva. Pete Argillander 24.10.2018.

62: Sevionmäki, visualisointikuva. Pete Argillander 24.10.2018.

#### KALASTAJAN MIETELAUSE

Mellanoura, J 2016: Merikalastajan sanakirja. [24.10.2018] Saatavuus: <https://www.ukko-kolinystavat.fi/media/Kolin%20tutkimukset/Merikalastajansanakirja30122016.pdf>

#### MUUT KARTAT, KAAVIOT JA KUVAT TEKIJÄN

