Hannele Lehtinen

Olemattoman rakennuksen sietämätön keveys

– puretun linja-autoaseman kulttuuriympäristölliset merkitykset

Maisterintutkielma
Jyväskylän yliopisto
Taiteiden ja kulttuurin tutkimuksen laitos
Museologia
Syksy 2016

JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO

Tiedekunta – Faculty Humanistinen tiedekunta	Laitos – Department Taiteiden ja kulttuurin tutkimuksen laitos
Tekijä – Author Hannele Lehtinen	
Työn nimi – Title Olemattoman rakennuksen sietämätön keveys – Puretun linja-autoaseman kulttuuriympäristölliset merkitykset	
Oppiaine – Subject Museologia	Työn laji – Level Maisterintutkielma
Aika – Month and year lokakuu 2016	Sivumäärä – Number of pages 79

Tiivistelmä – Abstract

Maisterintutkielman tavoitteena on selvittää voiko rakennus purkamisensa myötä menettää kulttuurisen merkityksensä, kadota yhteisönsä muistista ja näin muuttua yhdentekeväksi. Työssä selvitetään myös miten linja-autoaseman merkitykset rakentuvat ja millaisia ne voivat olla. Esimerkkitapauksena on Jyväskylän viimeinen linja-autoasema, joka purettiin vuonna 2006, kun joukkoliikenteen kaukopalvelut keskitettiin matkakeskukseen. Paikalle ei jätetty historiallisia viitteitä asemasta, joten mahdollisuus sen yhteisölliseen unohtamiseen on olemassa. Tutkimusta taustoitetaan selvittämällä kaupungin aikaisempia linja-autoasemia sekä Jyväskylän liikenteellisiä erityispiirteitä.

Tutkielman lähestymistapa on Jyväskylän ja sen linja-autoasemien osalta historiallinen ja perustuu pitkälti jo selvitettyyn dokumentaatioon. Asemaan ja sen olemattomuuteen liittyvien kulttuuristen ilmiöiden tulkinta on varsin subjektiivista. Asemaa tarkastellaan kaupunki-rakenteellisena osana ihmisten arkielämää ja alueidentiteettiä. Tulkintaa tehdään myös ajasta, tilasta ja paikasta ja näiden merkityksestä ihmisten kulttuuriympäristölliseen ymmärrykseen.

Tutkimuksessa selvisi merkitysten tuottamisen ja tulkitsemisen olevan kulttuurinen prosessi, joka linja-autoaseman tapauksessa esittäytyy lähinnä arkisten, subjektiivisten kokemusten kautta. Yhteiskunnalliset merkitykset ilmenevät aseman vaikutuksissa kaupunkisuunnitteluun ja yksittäisten ihmisten elämään. Tutkimus osoittaa kuinka rakennuksen mahdollisuus jäädä pysyvästi yhteisönsä muistiin edellyttää rakennuksen luotettavaa dokumentaatiota tai mahdollista voimakasta yhteisöllistä kokemuksellisuutta, jolloin rakennuksesta jää elämään suullista kulttuuriperintöä. Mikäli rakennus koetaan merkityksettömäksi, eikä siitä jää historiallisia viitteitä tai dokumentteja, voi uhkana olla rakennuksen totaalinen unohtaminen jos sen aineellisia tai aineettomia vaikutuksia ympäristöönsä ei ymmärretä tai osata tulkita.

Asiasanat – Keywords linja-autoasema, Jyväskylä, kulttuuriympäristö, rakennusperintö, liikenne

Säilytyspaikka – Depository Jyväskylän yliopiston digitaalinen julkaisuarkisto (JYX)

Muita tietoja – Additional information

Sisällysluettelo

1. KERROTTAVAKSI VALITTU....4
2. KERTOMUS LINJA-AUTOASEMASTA....16
2.1. Suomen linja-autoliikenteen kehystekijät....16
2.3. Jyväskylän viimeinen linja-autoasema....19
2.4. Varhaiset asemat ja matkakeskus....25
2.4.1. Asemattomuuden aika....26
2.4.2. Varhaiset asemat....28
2.4.3. Matkakeskus....33
3. IHMISTEN KAUPUNKI....35
3.1. Kaupunki tilana....35
3.1. Raskasta kaupunkiliikennettä....38
3.2.Jyväskylän liikenteelliset erityispiirteet....42
3.2.1. Ruutukaavakaupunki Harjun ja Jyväsjärven välissä....42
3.2.2. Liikennesuunnittelun solmukohdat....44
4. KADONNEEN JÄLJILLÄ....46
4.1. Merkintöjä merkityksistä....49
4.2. Paikka....56
5. OLEMATTOMUUDEN SIEDETTÄVÄ KEVEYS....61
LIITTEET....68
LÄHTEET....70
Arkistolähteet....70
Sähköiset lähteet....70
Kirjallisuus....73

Kuva 1. Asemapiirros Jyväskylän linja-autoasemasta.

Piirtänyt arkkitehti Kauko Tiihonen 30.8.1963. Jyväskylän kaupungin arkisto.

1. Kerrottavaksi valittu

Tämän opinnäytetyöni näennäisessä pääosassa paistattelee Jyväskylän viimeinen linja-autoasema, joka purettiin tarpeettomana matkakeskuksen valmistuttua. Pääroolistaan huolimatta, asema rakennuksena jää väistämättä statistin asemaan, sillä sen marginaalisuus jättää tilaa kiinnostavammille asioille, kuten rakennuksen ja sen sisältämän instituution merkityksille kaupungille ja kaupunkilaisille. Merkitykset, jotka kätkeytyvät sen olemassaoloon mutta yhtä lailla sen poissaoloon. Pohdin, voiko rakennusta *nollata* ja mitä nollaamisesta seuraa. Nollaamisella tarkoitan tässä täydellistä unohtamista, palautumista tilaan, jossa rakennuksen olemassaolo muuttuisi täysin merkityksettömäksi eli purkamisen jälkeen jäljelle ei jäisi mitään ja olisi kuin rakennusta ei koskaan olisi ollutkaan. Haen merkityksiä ajan, paikan ja sen hengen kautta, kahlaan epäpaikan läpi Platonin khoraan. Kaiken taustalla johtolankana sykkii kirjailija Milan Kunderan[1] ajatus: *Einmal ist Keinmal*, yksi ei ole mitään, kerran ei ole kertaakaan. [2] Kerran tapahtuva on kuin koskaan tapahtumaton.[3]

> Kerran ainiaaksi häviävä palautumaton elämä on varjon kaltainen, painoton, ennalta kuollut, ja vaikka se olisikin ollut kauhea, kaunis tai ylevä, kauheus,kauneus tai ylevyys eivät merkitse mitään.[4]

Kunderan ajatus on peräisin Nietzscheltä, jonka ainaisen palautumisen myytin mukaan ”kaikki toistuu joskus jo kokemamme kaltaisena ja toistuminenkin toistuu loputtomiin”. Kunderan mukaan ainaisen palautumisen ajatus poistaa asioista ohimenevyyden ja antaa näin asioille perspektiiviä, jonka kautta asiat näyttäytyvät toisenlaisilta kuin meidän tuntemamme. Ohimenevyys lieventää asioiden tuomittavuutta ja asioiden palauttamattomuus keventää kauhistuttavatkin tapahtumat pelkiksi sanoiksi, teorioiksi ja keskusteluiksi, jotka eivät synnytä meissä pelkoa. Toistuvuus, ainaisen palautumisen taakka olisi taakoista raskain, sillä vastuu jokaisesta hetkestä ikuisuuteen olisi musertava. Tämä, raskas taakka painaa meitä maahan, kohti todellisuutta ja aitoutta. Tätä

1 Kts. Kundera 1983.
2 Käännös on epävirallinen.
3 Kundera 1983, 19.
4 Kundera 1983, 13.

taustaa vasten elämän hetkellisyys vapauttaa meidät tästä vastuusta ja keventää elämän lopulta merkityksettömyyteen saakka.

Nietzschen ainaisen palautumisen myyttiin sisältyy eettinen vastuukysymys; kuinka valmis olisi elämään loputtomassa syklissä omien valintojensa kanssa. Näin vähäpätöiseltäkin tuntuva valinta kasvaisi mittaviin suhteisiin, sillä yhden valitessaan, joutuu jättämään toisen valitsematta eikä koskaan voi tietää mitä olisi tapahtunut jos olisi valinnut toisin. Kundera esittää aiheellisen kysymyksen: kumpi näistä toistensa vastakohdiksi luettavista vastapareista olisi valittava, paino vai keveys. Kumpi näistä edes on positiivinen, kumpi negatiivinen? On mahdotonta tietää mitä pitäisi elämässään haluta, sillä yhden elämän periaatteella ei vertailua voi tehdä edellisiin elämiin tai korjailla seuraavassa.[5] Ei ole mahdotonta ajatella monien keventävän tätä valinnanteon taakkaa siedettävälle tasolle siirtämällä vastuu kohtalon tai jonkin yliluonnollisen jumaluuden harteille. Elämämme rakentuu kuitenkin juuri näiden pienten valintojen varaan, jotka teemme, enemmän tai vähemmän taustavaikuttajien myötävaikutuksella, silti lopulta itse.

Voiko silti Kunderan tapaan sanoa myös kauhistuttavien tapahtumien kevenevän ainutkertaisuudessaan merkityksettömyyteen saakka? Tietenkin voidaan ajatella kauhistuttavan asian jälkeen, sen olevan ohi. Sen jälkeen se muuttuu, kuten Kundera sanookin, sanoiksi, teorioiksi ja keskusteluiksi, jotka voivat synnyttää meissä surua, myötätuntoa, vihaa ja sääliäkin. Mutta koettua kauhua eivät sanat saa tuntemaan, sillä tapahtuman ulkopuolisina kokemuksemme jää parhaimmillaankin vain osittaiseksi, eikä toisen kokemuksia voi koskaan täysin ymmärtää. Meitä voi pelottaa ajatus tapahtuman uusiutuvuudesta tulevaisuudessa mutta voiko jo tapahtunut, mennyt asia pelottaa? Tietenkin asian itse kokeneet voivat kokea uudelleen lähes samankaltaisia tunteita muistikuvien ja unien kautta, mutta aika, ennemmin tai myöhemmin, armollisesti hioo pahimmat särmät pois ja ajallisena olentona ihminen hyötyy tästä. Kymmeniä vuosia sitten tapahtunut kansanmurha ei ainakaan minussa herätä kauhua tai pelkoa, sillä mitäpä minä kansanmurhien kauheuksista edes ymmärtäisin. Puhumattakaan tapahtumista tuhansien vuosien takaa. On voinut olla tapahtuma, joka on muuttanut maailman mutta jos emme tiedä mikä tapahtuma oli ja minkälainen muutos siitä aiheutui, voimmeko pitää sitä merkityksellisenä?

On ehkä kaukaa haettua johdattaa ihmiselämän ainutkertaisuudesta vertaus rakennukseen, jonka voi aina rakentaa uudelleen. Vai voiko? Purettua rakennusta ei saa takaisin vaikka tekisi siitä täydellisen kopion. Ajatuksena ei olekaan miettiä rakennuksen olemassaolon mielekkyyttä tai

5 Kundera 1983, 13–16;19.

olemassaoloa yleensä, vaan löytää tämän kautta uudenlainen tapa löytää merkityksiä, jotka juontuvat rakennuksen olemassaolosta tai olemattomuudesta. Työn nimi; O*lemattoman rakennuksen sietämätön keveys* on seurausta juuri tästä ajatuskuviosta. Onko yhden tavallisen kaupunkirakennuksen, linja-autoaseman, olemassaolo tai olemattomuus ihmisen, kaupungin tai historian kannalta sietämättömän kevyttä ja siten yhdentekevää?

Historian, kulttuurin ja kulttuuriperinnön tallentamisessa tehdään valintoja, joita on pakko tehdä, sillä kaikkea on mahdotonta ja mieletöntä edes yrittää tallentaa. Jonkun, tai joidenkin, on ratkaistava tulevien sukupolvien puolesta, mitä he saavat tai joutuvat tietämään tästä ajasta. Tällä rajauksella on kaksi kiinnostavaa puolta; miksi tämä säilytetään muistiin, mutta tuo toinen tietoisesti jätetään unohtumaan. Valintaa siitä mitä ja minkälaista tietoa esitetään, voidaan syystä pitää eräänlaisena vallankäytön välineenä, sillä sen avulla määritellään todellisuuden luonne.

Valitsin Jyväskylän viimeisen linja-autoaseman juuri unohtamisen takia. Varmasti Jyväskylästä olisi löytynyt historiallisesti kiinnostavampiakin rakennuksia, joilla olisi ollut tarina jos toinenkin kerrottavana, mutta juuri se, ettei rakennuksella tuntunut olevan tarinaa teki siitä kiehtovan. Lähes kaikki tietyn iän ylittäneet jyväskyläläiset ovat siellä käyneet mutta varsinaisesti asema ja sen kohtalo ei tunnu kiinnostavan juuri ketään. Mielestäni paljon puhuva esimerkki on, ettei Keski-Suomen museolla ole kokoelmissaan yhtään sisäkuvaa linja-autoasemalta. Tosin osa vanhemmasta museon Jyväskylää koskevasta rakennustutkimusmateriaalista on tuhoutunut tietoteknisen ongelman vuoksi[6], eikä ole varmaa oliko mukana myös asemaa koskevaa aineistoa. Rakennuksia tulee ja rakennuksia menee, eikä aseman arkkitehtuurikaan ollut ehkä omiaan herättämään siinä ajassa intohimoja sen purkamista vastaan.

Sanotaan, että kehitys kehittyy ja kaupunki sen mukana. Kehityksen nimissä rakennus pyyhkäistiin kaupunkikuvasta, eikä sen neljän vuosikymmenen olemassaolosta jäänyt mitään merkkiä tai muistoa katukuvaan. Se oli arkinen rakennus, joka palveli ihmisten arkielämän tarpeita. Kuitenkaan linja-autoliikenteen kaukoliikenteen keskuksena ei linja-autoasemaa voi verrata esimerkiksi lähikauppaan, josta piipahdetaan hakemaan päivän ruokaostokset, sillä arkisuudestaan huolimatta kaupungista toiseen matkustamiseen liittyy aina tietty jännite, joka luo paikalle aivan omanlaisensa luonteen.

Henkilökohtaisesti minua kiinnostavat liikenteen ympäristöt ja niiden välinen suhde inhimilliseen kaupunkitilaan. Onko peruskysymys liikenteen sopeuttaminen kaupunkiin vai kaupungin ja sen ihmisten sopeuttaminen liikenteeseen? Liikenne syntyy ihmisten tarpeesta liikkua ja siirtää

6 Andersson 2016. Sähköinen lähde.

tavaroista paikasta toiseen ja mitä enemmän ihmisiä ja kulkuvälineitä on liikkeellä samassa paikassa yhtä aikaa, sitä parempaa infrastruktuuria ja järjestelmän hallintaa liikenteen sujuvuus edellyttää. Julkinen liikenne on eräs kaupunkien tärkeimmistä liikenteellisistä rakenteista ja linja-autoliikenne on ainoa joukkoliikenteen[7] muoto, joka toimii kaikissa kunnissa. Suomen linja-autoliikennejärjestelmä on maailmanlaajuisestikin mitattuna ainutlaatuinen. Vastaavaa, yhtä mittavaa ja keskitetysti hoidettua järjestelmää ei muualla ole[8]. Suomen linja-autoliikenteeseen ja kehitykseen vaikuttaneita tekijöitä tarkastelen luvussa 2.3.

Linja-autoliikenne elää vahvasti yhteiskunnallisten muutosten mukana. Yhä useammassa kunnassa matkustaja- ja rahtipalveluja tehostetaan keskittämällä linja-auto- ja rautatieliikenteen palvelut raideliikenteen yhteyteen perustettaviin matkakeskuksiin, jolloin vanhat linja-autoasemat jäävät vaille varsinaista käyttötarkoitustaan. Monilla paikkakunnilla vanhojen asemarakennusten olemassaolo on vaakalaudalla jos uutta käyttötarkoitusta ei löydy. Asemarakennukset sijaitsevat usein keskeisillä paikoilla kaupungeissa, jolloin paineet kaupunkitilan kustannus- ja tilatehokkaaseen käyttöön voivat olla kovat. Asemien arkkitehtuuri ei kuitenkaan usein kestä massiivista rakennuskantaa välittömään läheisyyteensä, vaan niillä on luontainen, käyttötarkoituksensa mukainen tilantarve ympärillään. Asemien kannalta vaarana on tilankäytön tehostamiseen tähtäävä asema-alueiden uudelleen kaavoittaminen ja vanhan rakennuskannan purkaminen. Linja-autoasemia rakennettiin runsaasti jälleenrakennuskaudella ja varsinkin 1960-luvulla. Arkkitehtonisesti asemat edustavatkin suurimmalta säilyneeltä osaltaan 1960-luvun modernia liikerakennuskantaa.

Linja-autoasemat ovat mielenkiintoisia puolijulkisia[9] tiloja. Ne ovat usein yksityisen yhtiön rakennuttamia ja ylläpitämiä, mutta silti yhteiskunnan tarpeisiin luotuja ja niihin vastaavia. Ne ovat usein olleet aikansa monipuolisia kauppakeskuksia, joissa on matkustuspalvelujen lisäksi ollut myös ravitsemus-, majoitus- ja liiketiloja. Linja-autoasemaa voidaan pitää ajan kuvastimena, joka heijastaa muuttuvaa yhteiskuntaa ja elämän monenlaista kirjoa. Asemat ovat myös liikekiinteistöjä, joiden elinkaarta ei ole tarkoitettukaan ikuiseksi. Niiden tehtävänä on luoda liiketoiminnalle puitteet ja tuottaa yrittäjälle taloudellista hyötyä; niitä on rakennettu, muokattu ja purettu tätä tarkoitusta silmällä pitäen. Niiden tulee olla tilaratkaisuiltaan sopivia ja joustaa kulloisenkin tarpeen mukaan.

7 Joukkoliikenteellä tarkoitetaan tässä suurille matkustajamäärille tarkoitettua julkista liikennettä.
8 Viitaniemi 1993,283.
9 Puolijulkinen tila on tässä avoin tila, jolla on yksityinen omistaja. Huomattakoon tämän olevan vain yksi tapa käsittää tilan julkisuus. Esim. Weintraub & Kumar 1997; Benn & Gaus 1983 ja Heller 2006.

Jos rakennus ei tähän kykene, se muuttuu tarpeettomaksi ja yrittäjälle rasitteeksi, joka on uuden mahdollisuuden tiellä. Varsinkin, jos kiinteistö sijaitsee kaupungissa edullisella paikalla, mikä voi aiheuttaa myös ulkopuolista painetta. Kaupungissa ainoa pysyvä asia on muutos ja sen myötä muuttuvat tarpeet. Elinkeino- ja väestörakenteiden muutosten vaikutukset kaupunkien tila- ja liikennetarpeisiin ovat merkittäviä ja pystyäkseen vastaamaan näihin tarpeisiin kaupunkien virka-koneistossa työskentelevien ihmisten on luotava mahdollisimman tyydyttäviä ja kauaskantoisia ratkaisuja. Tyytyväisinä on pidettävä sekä asukkaat että elinkeinonharjoittajat, jotka parhaassa tapauksessa ruokkivat toinen toisensa tyytyväisyyttä.

Vanhat linja-autoasemat ovat liikennehistoriallisesti ja -kulttuurisesti merkittäviä kohteita. Niillä on myös kulttuurihistoriallinen merkityksensä alueen elinkeinorakenteen ja sosiologian kannalta eikä niiden merkitystä kaupunkikulttuurin ja -historian kannalta voi vähätellä. Kuitenkin niiden rakennussuojelullinen asema vaikuttaa heikolta, eikä Suomen linja-autoasemien suojelutilannetta ole kartoitettu. Rakennuksia voidaan suojella maankäyttö- ja rakennuslakiin perustuen kaavoituksella tai erityislaeilla. Erityislaki on esimerkiksi laki rakennusperinnön suojelemisesta (LaRS), joka tuli voimaan vuonna 2010. Myös aiemmin voimassa olleiden säädösten, kuten rakennussuojelulaki ja asetus valtion omistamien rakennusten suojelemisesta, perusteella tehdyt päätökset ovat yhä voimassa.[10] Museoviraston ylläpitämässä portaalissa[11], johon on listattu valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä (RKY), on mainittu viisi linja-autoasemaa. Näistä viidestä asemasta kolme kuuluu Lapin keskuspaikkojen linja-autoasemiin. Nämä Kemin (1960), Sodankylän (1962) ja Rovaniemen (1959) asemat jälleenrakennettiin toisen maailmansodan jälkeen ja yhdessä ne muodostivat tärkeän henkilö- ja tavaraliikenteen verkoston pohjoiseen Suomeen. Rakennukset ajanmukaistettiin 1950- ja 1960- luvun taitteessa ja ovat yhä alkuperäisessä käytössään. Muut kaksi portaaliin otettua asemaa ovat Turun (1938) ja Tampereen (1938) linja-autoasemat ympäristöineen. Näiden asemien lisäksi eri tavoin suojeltuja linja-autoasemia on Suomessa tiettävästi alle kymmenen. Vertailun vuoksi esimerkkinä rautatieasemia tai -alueita on RKY:n rekisterissä 89 kpl. Valtakunnallisesti merkittävien rautatieasemien säilyttämiseksi ja suojelemiseksi on lisäksi laadittu vuonna 1998 sopimus, jonka perusteella suojeltavia kohteita on 114 kpl.[12]

Tutkimuksen keskipisteenä on Jyväskylän viimeinen varsinainen linja-autoasema ennen matka-keskusta. Se on arkkitehti Kauko Tiihosen suunnittelema, vuonna 1964 kauppatorin Harjun

10 Rakennusperintö 2016. Kaavoitus ja suojelu., sähköinen lähde.
11 Museovirasto 2016. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt, RKY. Sähköinen lähde.
12 Museovirasto 2016. Rakennusperintörekisteri. Sähköinen lähde.

puoleiseen osaan rakennettu aikansa asemarakennusten hyvä edustaja, joka purettiin vuonna 2006. Rakennus itsessään on kuitenkin vain lähtökohta, enkä ole tehnyt siitä rakennushistoriallista selvitystä tai pureutunut sen fyysisen olemukseen kuin aivan pinnallisesti. Kiinnostavampia seikkoja ovat aseman sijainti kauppatorilla ja se miten aseman elinkaari vaikutti paikan henkeen. Minua kiinnostavat myös linja-autoasemaan liittyvä tilan kokemus ja aseman symboliset ja erityisesti kulttuuriset merkitykset, joita pohdin luvussa 4. Pohdin tutkimuksessani myös liikenteen ja kaupungin välistä suhdetta, keskittyen pohtimaan linja-autoasemaa rakenteellisena ja kulttuurisena osana Jyväskylän kaupunkia. Luvussa 3.2. selvitän Jyväskylän liikenteelliset erityispiirteet, jotka ovat muokanneet osaltaan myös kaupungin julkista liikennettä. Kerron myös millaisia linja-autoliikenteen matkustaja- ja rahtipalveluja Jyväskylässä oli ennen vuotta 1964 ja mitä tuli viimeisen linja-autoaseman aseman jälkeen.

Minulla ei ole Jyväskylän kanssa yhteistä historiaa. Olen kotoisin toiselta paikkakunnalta etelärannikolta ja olen asunut Jyväskylässä enemmän tai vähemmän satunnaisesti, enkä voi sanoa *eläneeni* Jyväskylää. Kiintopisteeni, jota kautta hahmotan maailman, on eri kuin jyväskyläläisillä tai keskisuomalaisilla yleensä ja tämä varmasti näkyy työssäni. Monet keskisuomalaisille tutut paikat, asiat ja historiat ovat minulle tuntemattomia ja katsonkin etten käsitä kaupunkia samalla tavalla kuin paikalliset.[13] Minulta puuttuvat muistikuvat, kertomukset ja yhteisölliset kokemukset niistä maantieteellisistä, sosiaalisista, taloudellisista ja poliittisista tekijöistä, joiden myötä voisin todella ymmärtää miksi Jyväskylästä on muodostunut sellainen kuin se on. Toisaalta ulkopuolisuus voi olla myös etu. En ole kuullut huhuja tai puolueellista uutisointia, vaan pääsen tutustumaan puhtaalta pöydältä kaupungin historiaan, jonka kerroksellisuudesta on tosin voinut jäädä myös jotain oleellista huomaamattakin. Ulkopaikkakuntalaisuus on varmasti vaikuttanut myös lähteiden valintaan ja niiden tulkintaan.

Tutkimuksen käsitteet ja metodit

Niin kauan kuin on ollut kulttuuria, on ollut myös kulttuuriympäristöjä. Kuitenkin ympäristön tunnistaminen nimenomaan kulttuuriympäristöksi on vaihdellut aikojen saatossa, eikä asia tänä päivänäkään ole aivan itsestään selvää. Kulttuuriympäristön kokonaiskuvan pirstaloituminen,

13 Esim. Cresswell 2004.

esimerkiksi eri toimintaympäristöjen mukaan, on länsimaiselle ihmiselle ilmeisen luonnollinen tapa hahmottaa ja ottaa haltuun omaa elinympäristöään. Ihmisen päivittäinen toimintasäde kattaa rajallisen alueen ja arkiseksi luokiteltavan ympäristön kulttuurillisuus jää usein liian tuttuna huomioimatta tai kokonaan tunnistamatta. *Ulkomailla on oikeita kulttuuriympäristöjä, pyramideja, monumentteja ja vanhoja kaupunkikortteleita. Mitä meillä on? Esson baari, seurakuntakeskus ja kaksi lähikauppaa?* Miksi Pariisin katukahvila vaikuttaa olevan enemmän kulttuuriympäristöä kuin lähiön ostarilla oleva kuppila? Onko kulttuuriympäristön kohtaamisen määrittely ja tunnistaminen kiinni pelkästään mielikuvista? Pariisi on *mielletty* kulttuurikaupungiksi, jolla ehkä tarkoitetaan taiteilijoiden oletettua halua työskennellä siellä, vilkasta katuelämää kahviloissa ja puistoissa, kuuluisia taide- ja arkkitehtuurikohteita sekä elokuvien ja kirjallisuuden luomaa romanttista mielikuvaa. Pariisi *vaikuttaa* inspiroivalta, siinäkö se taika on? Meille on *kerrottu* ja *annettu ymmärtää* sen olevan kulttuurikaupunki, eli onko olemassa kollektiivinen mielikuva, johon kulminoituu kaikki se, mitä olemme kuulleet, lukeneet tai nähneet Pariisista ilman, että olisimme koskaan itse siellä käyneet. Onko olemassa sanattomasti solmittu sopimus, että Pariisissa on enemmän kulttuuria kuin... niin, mihin sitä verrataan, Kairoon vai Kouvolaan? Ilmiö perustunee siihen, kuinka kulttuurin ajatellaan tulevan ulkopuolelta, jonkun muun tekemänä ja määrittelemänä ja omaa kulttuuria ei tunnisteta tai tunnusteta kulttuuriksi. *Oikeanlaisen* kulttuurin muodostumiseen tuntuu aina liittyvän jokin ehto. Kaipuuta tuntemattoman onnen lähteille kuvaa myös John Steinbeck, joka romaanissaan *Matka Charleyn kanssa* kuvaa tunnetta näin:

> Kummallista kuinka paikka, jossa ei ole milloinkaan käynyt, voi kiehtoa mieltä niin voimallisesti, että sen pelkkä nimi soi mielessä kuin melodia.[14]

Yleisellä tasolla kulttuuriympäristön käsitteen muodostumiseen vaikuttavat suomalaisen kuvaston luomat mielikuvat. Mitä meille on esitetty ja opetettu kuvaamaan suomalaisuutta, sen kulttuuria ja ympäristöä. Muun muassa kultakauden taiteilijoiden näkemykset, oppi- ja lastenkirjojen kuvitus, elokuvat, kirjallisuuden kuvaukset ja jopa postikortit ovat jokainen osaltaan vaikuttamassa siihen, miten me miellämme suomalaisen kulttuuriympäristön. Ympäristö- ja opetus- ja kulttuuriministeriöt määrittelevät käsitteen kulttuuriympäristöstrategiassaan:

> **Kulttuuriympäristö** tarkoittaa ihmisen toiminnasta sekä ihmisen ja luonnon vuorovaikutuksesta syntynyttä ympäristöä. Siihen kuuluu kulttuurimaisema, rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaisjäännökset. Kulttuuriympäristö pitää sisällään sekä alue-kokonaisuuksia että yksittäisiä kohteita.[15]

14 Steinbeck 1989, 142.
15 Kulttuuriympäristöstrategia 2014,9.

Kulttuurimaisemalla tarkoitetaan tässä ympäristöä, joka on syntynyt ihmisen ja luonnon yhteisvaikutuksesta. Kulttuurimaisemaa voidaan tarkastella esimerkiksi alueellisena, historiallisena, visuaalisena tai kokemuksellisena kokonaisuutena. **Rakennettu kulttuuriympäristö** kattaa ihmisen rakentamia alueita kuten puistoja ja kaatopaikkoja, rakennuksia ja erilaisia rakenteita, joita ovat esimerkiksi tiet, sähkölinjat ja sillat. Historiallisen pohjan kulttuuriympäristölle muodostaa arkeologinen kulttuuriperintö, joita ovat maisemassa, maaperässä tai veden alla säilyneet **muinaisjäännökset**.[16] **Kulttuuriperintö** on kohde, joka on yhteisönsä perinteeksi tulkitsema ja valitsema kulttuuriympäristön osa-alue. Faron sopimus, joka käsittelee kulttuuriympäristön yhteiskunnallista merkitystä, määrittelee kulttuuriperinnön näin:

> Kulttuuriperintö on joukko menneisyydestä periytyneitä resursseja, jotka ihmiset tunnistavat jatkuvasti kehittyvien arvojensa, uskomustensa, tietonsa ja perinteidensä heijastumaksi ja ilmaisuksi niiden omistuksesta riippumatta. Siihen kuuluu kaikki ne ympäristön ominaisuudet, jotka johtuvat ihmisten ja paikkojen historiallisesta vuorovaikutuksesta.[17]

Aineeton kulttuuriperintö on aina yhteisönsä itsensä määrittelemää ja tunnustamaa. UNESCO:n yleissopimuksen mukaan sillä tarkoitetaan ”käytäntöjä, kuvauksia, ilmauksia, tietoa ja taitoa, sekä niihin liittyviä välineitä, esineitä, artefakteja ja kulttuurillisia tiloja, jotka yhteisöt ja ryhmät ja joissain tapauksissa yksityishenkilöt tunnustavat osaksi kulttuuriperintöään.”[18] Käytännössä ne voisivat olla vaikkapa ruoanvalmistukseen, juhlamenoihin, leikkeihin tai muihin sosiaalisiin elämäntilanteisiin liittyviä tapoja ja/tai -välineitä, suullista perimätietoa tai -taitoa.

Suomen perustuslain (731/1999) 20 §:n mukaan meillä kaikilla on vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta. Jokaisella on vastuu myös ympäristöstä ja kulttuuriperinnöstä. Vastaavasti julkinen valta pyrkii turvaamaan jokaisen oikeuden turvalliseen ja terveeseen ympäristöön. Suomen lainsäädäntö vaikuttaa monilla muillakin tavoin kulttuuriympäristökysymyksiin joko suoraan tai välillisesti. Kansainvälisesti vaikuttavia asioita ovat muun muassa Euroopan unionin maatalouspolitiikka sekä maaseudun kehittämistä koskeva lainsäädäntö. Kansainvälisistä kulttuuriympäristöä koskevista sopimuksista Suomi on liittynyt seuraaviin UNESCO:n sopimuksiin: maailmanperintösopimus, jolla pyritään turvaamaan maailman kulttuuri- ja luonnonperintö sekä yleissopimuksiin aineettoman kulttuuriperinnön suojelemisesta ja kulttuuriperinnön suojelemisesta aseellisen

16 Kulttuuriympäristöstrategia 2014,9.
17 Euroopan neuvoston puiteyleissopimus kulttuuriperinnön yhteiskunnallisesta merkityksestä, 2005. Artikla 2a.Sähköinen lähde.
18 Vilkuna 2015, 122 sähköinen lähde; kts. myös Marsio 2014, 14.

selkkauksen sattuessa. Suomi on mukana myös Euroopan neuvoston yleissopimuksessa arkeologisen perinnön suojelusta sekä Euroopan rakennustaiteellisen perinnön suojelua koskevassa yleissopimuksessa ja eurooppalaisessa maisemayleissopimuksessa. Suomi ei ole vielä ratifioinut UNESCO:n yleissopimusta, joka käsittelee vedenalaisen kulttuuriperinnön suojelua, eikä Euroopan neuvoston puiteyleissopimusta, joka käsittelee kulttuuriperinnön yhteiskunnallista arvoa ja merkitystä. [19]

Kulttuuriympäristökäsitteen vakiintuminen on muuttanut virkamiestyön käytänteitä. Rakennetun ympäristön inventoinnin osalta aikaisemman rakennusten luetteloinnin sijaan tarkastellaankin nykyisin aluekokonaisuutta, jota havainnoidaan sen kehityshistorian kautta. Alueella asuneet ja työskennelleet ihmiset ovat vaikuttaneet ja vaikuttavat yhä paikan ominaisluonteeseen. Ympäristön arvoja tunnistettaessa täytyy nämä seikat ottaa huomioon ja ymmärtää miten alueen asumistavat, teollistuminen ja seutukunnan kokonaiskuva vaikuttavat arvojen määrittelyn kontekstiin.[20] Kulttuuriympäristöarvot ovatkin usein enemmän kuin tarkasteltavien osiensa summa, sillä lopullinen kokonaisuus, asukkaiden arkiympäristö, ei koskaan voi kokonaisuudessaan aueta ulkopuoliselle. Toisaalta myös alueen sisällä on varmasti olemassa tiettyjä alakulttuureja, jotka ovat osalle alueen toimijoista vieraita tai tunnistamattomia. Aineettoman kulttuuriympäristön arvojen tunnistaminen ja merkitysten hahmottaminen voi olla vaikeaa. Toisaalta ulkopuolinen alueen tutkija voi havaita joitain osakokonaisuuksia selvemmin kuin alueen sisällä toimivat, jotka eivät ehkä näe tai halua nähdä tiettyjä elementtejä. On mielenkiintoista nähdä kuinka kulttuuriympäristöterminologian vakiinnuttaminen ihmisten arkeen vaikuttaa ympäristön hahmottamiseen ja sitä kautta myös sen kokemiseen. Muuttuuko ihmisten näkemys omasta ympäristöön ankkuroituneesta identiteetistään?

Länsimaisessa ajattelussa kulttuuriympäristö mielletään helposti sisältämään vain rakennettua tai arkeologista kulttuuriympäristöä, mutta monissa kulttuureissa ihmisen toiminnan ei ole edes tarkoitus jäädä näkyväksi osaksi maisemaa. Tällöin kulttuuriympäristö on ihmisen toimintaympäristöä, jossa historia, tieto ja kulttuuri on sidottu maisemaan, tai oikeastaan ne kaikki kietoutuvat erottamattomina toisiinsa. Maisema on tietoa, ja tieto ja maisema yhdessä ovat kulttuuriympäristöä, vaikkei maisemassa näkyisikään jälkeä rakennetusta ympäristöstä. Tämä näkemys löytyy esimerkiksi Australian alkuperäisväestön, aboriginaalien, keskuudesta. Maisema ei ole vain ympäristöä elämää varten, vaan siinä on muistijälki jokaisesta esi-isästä, jokaisesta tapahtumasta ja rituaalista. Aboriginaalien maisema on aika ja avaruus, ja siihen sisältyy niin paljon

19 Kulttuuriympäristöstrategia 2014,12–13.
20 Niukko 2012,37.

sosiaalisia ja uskonnollisia elementtejä, että sitä on vaikea hahmottaa länsimaisesta kulttuurista käsin.[21]

Hiukan edellisen kanssa samankaltainen esimerkki löytyy meitä paljon lähempääkin. Päivi Magga[22] avaa saamelaista kulttuuriympäristöä ja -maisemaa Audhild Schanchea[23] mukaillen. Saamenkielessä fyysisesti samaa paikkaa voidaan kutsua erilaisilla käsitteillä riippuen siitä, missä suhteessa se kulloisenkin vuodenkierron mukaan on ihmisiin ja tarkastellaanko sitä luontona sinänsä vai luonnonresurssien hyödyntämisen näkökulmasta. Saamelaisessa kulttuuriympäristössä on aina läsnä myös immateriaalinen kulttuurimaisema, joka ei kulttuurin ulkopuoliselle välttämättä avaudu, ja jota siten helposti pidetään erämaana ilman mitään kulttuurillisia merkityksiä. Audhild Schanche jakaa Maggan mukaan saamelaisen kulttuuriympäristön käsitteen neljään eri osaan; historiallinen, myyttinen, maaginen ja poliittinen. Nämä keskenään varsin erilaiset olomuodot eivät kuitenkaan ole toisiaan poissulkevia vaan saamelaisen käsityksen mukaan muodostavat kokonaisuuden, jonka mukaan maisemaa voi ymmärtää ja tulkita.[24] Voimme yrittää siirtää nämä neljä kulttuuriympäristön käsitettä suomalaiseen kulttuuriin. Historiallinen kulttuuriympäristö kertoo kuinka alueita on käytetty. Tähän liittyvät muun muassa symboliset merkit ympäristössä kuten puretun tehtaan jäljelle jätetty piippu tai vaikkapa paikan historiaan viittaavat paikannimet. Poliittinen maisema paljastaa kuinka tietoa historiasta ja symboleista käytetään. Määritelmillä on aina jokin poliittinen, sosiaalinen tai kulttuurinen tausta, johon päätöksenteossa nojataan. Maggan mukaan tärkeä kysymys onkin, kuka on oikeutettu määrittämään ja tulkitsemaan mitäkin ja millä mandaatilla? Kenen äänellä meillä on oikeus puhua? Ajankohtainen esimerkki suomalaisen politiikan kentällä voisi olla kysymys Malmin lentokentän kohtalosta. Onko kenttä uhanalainen kulttuuriympäristö, elitistinen lentokerhon puuhamaa, potentiaalista tonttimaata, Helsingin bisnesmaailman pelastaja vai ainutlaatuinen lintuparatiisi? Vallan rakenteet paljastavat todelliset hampaansa kun diskurssi rakentuu akselille *me* vastaan muut, *ne toiset.*

Myyttinen maisema käsittää saamelaisessa kulttuurissa maisemanmuotojen syntyyn ja maagiseen maisemaan kuuluvat uhri- ja hautapaikat sekä pyhät paikat. Maggan mukaan nämä voidaan tulkita mentaalisiksi kartoiksi, jotka ovat osittain subjektiivisia, osittain yhteisöllisiä ja aina kulttuuriin vahvasti sitoutuneita. Ne sisältävät useita eri ulottuvuuksia, jotka ovat samanaikaisesti läsnä.[25]

21 Turnbull 1989.
22 Magga 2007, 12–15.
23 Kts. Schanche 1995, 38–47.
24 Magga 2007, 12–15.
25 Magga 2007, 15.

Yhtä lailla suomalaisessakin kulttuurissa on löydettävissä samankaltaisia myyttisiä ja pyhiä elementtejä[26] mutta niiden tunnistaminen on nykyään hankalampaa. Jos suoraan pääuskontoihin liittyvät paikat rajataan pois, lähes tästä ajasta löytyvä esimerkki voisi olla Kolin kansallismaisema suomalaisuuden pyhänä paikkana, jonka päälle taiteilijoiden tulkinnat, tarinat ja mielikuvat ovat levittäneet myyttisen viitan. Pyhyys tulee sen kansallista identiteettiä luovista merkityksistä. Pyhiä ja myyttisiä viitanliepeitä on myös Viipurissa. Viipuri sellaisena kuin se oli ennen sotia, suomalaisena kaupunkina, jonka menetys on tehnyt siitä tavoiteltavan ja ihmeellisen. Paikkojen pyhät ja myyttiset ominaisuudet ovat kuitenkin vahvasti kulttuurisidonnaisia ja elävät ja muuttuvat ajassa.

Ihmisen muisti on kuitenkin valikoiva, eivätkä paikat säily muistoissammekaan muuttumattomina vaan helposti värittyvät miellyttävimmiksi kuin todellisuudessa olivatkaan.[27] Ajatusleikki siitä, millaiseksi Viipuri olisi muodostunut jos se olisi ollut koko ajan suomalainen kaupunki, on oikeasti hieman pelottava ja on omiaan romuttamaan romanttiset haaveet. Pienempiä, pyhiä ja myyttisiä paikkoja on varmasti jokaisessa alakulttuurissa, mutta niiden tunnistaminen on ulkopuoliselle vaikeaa, mikä korostaa kokemusten subjektiivista luonnetta. Ymmärrys kulttuuriympäristöstä on ennen kaikkea itsensä ja juuriensa tuntemista, tunnistamista ja ehkä myös hyväksymistä. On kuitenkin syytä pohtia, kenen äänellä meillä on oikeus puhua. Päteviä marginaaleja on vaikea asettaa toiseen, meille vieraaseen kulttuuriin.

Kulttuuriympäristön käsite toimii tässä työssä sateenvarjokäsitteenä, johon kuuluu rakennettu kulttuuriympäristö, kattaen linja-autoaseman ja sen ympäristön lisäksi koko kaupungin. Rakennetun kulttuuriympäristön alle taas sijoittuu liikenteen kulttuuriympäristöt, joihin linja-autoasemakin kuuluu yhtenä osana kaupungin liikennejärjestelmää. Tarkastelen kulttuuriympäristöä myös aineettomana käsitteenä, jolloin se kattaa sekä paikkaan liittyvät abstraktit käsitteet kuten viihtyvyyden, paikan luonteen ja asemaan liitetyt merkitykset, mutta myös konkreettisen ympäristön taustalla piilevän suunnittelu- ja rakennustyön sekä paikan toiminnalliset tasot. Kulttuuriympäristöön kuuluvat myös erilaiset elinkeinoelämään liittyvät ilmiöt heijastevaikutuksineen. Kahvilassa aikaansa viettävät nuorisojoukot, paketteja lajitteleva kesätyöläinen sekä teatterista palaava Pihtiputaan bussia odottava eläkeläisryhmä. Kaiken takana on kuitenkin ihmisten välinen kanssakäyminen, eletty elämä toiveineen ja turhautumisineen.

Kulttuurinen maantiede on maantieteen osa-alue, jonka kiinnostuksen kohteena ovat ihmisen

26 Kts. esim. Laaksonen & Mettomäki 2002. 79–80.
27 Tani 1997, 212.

kokemuksellinen suhde paikkaan ja maisemaan. Kulttuurinen maantiede -termillä on ”haluttu korostaa suuntauksen kulttuuria ja sen spatiaalisia ilmiöitä tutkivaa luonnetta”. Kulttuuri nähdään tässä spatiaalisesti moniarvoisena ja dynaamisena prosessina, joka on ajallinen ja tilallinen osa yhteiskunnallista merkitysjärjestelmää. Tätä kautta kulttuurista todellisuutta uusinnetaan ja tuotetaan. Prosessi on luonteeltaan yhtä lailla sosiaalinen kuin maantieteellinenkin. [28] Kulttuurista maantiedettä voi hyvällä syyllä pitää yhtenä *kulttuuriympäristökäsitteen* osa-alueena.

> **Topobiografia** kuvaa ihmisten paikkasuhteita, erityisesti niitä elämänkerrallisia merkityksiä, joita paikoilla on inhimillisen olemisen kokonaisuudessa.[29]

Termi topobiografia on yhdistetty kreikan sanoista *topos*─paikka, *bios*─elämä, graphos─kuvattu, kirjoitettu. [30]Ajatuksena on, että ajan ja paikan sidokset, muistot, muodostavat ja muokkaavat sitä kokonaisuutta, jonka varaan olemme minuutemme rakentaneet. Topobiografia tulkitsee ihmisen paikkakokemuksia, jotka kuitenkin subjektiivisen luonteensa takia jäävät puolitulkinnaisiksi.[31]

Kaupunkitilan käsite on tässä työssä ymmärrettävä kaupungin fyysisten ulottuvuuksien lisäksi myös relatiivisena eli suhteellisen tilan määritteenä.[32] Kaupungin fyysinen tila on luonteeltaan pysyvä rakenne, joka käsittää perinteiset maantieteelliset osat, kuten sijainnin ja etäisyydet tai hallinnolliset alueet. Suhteellinen tila on joustava ja määrittyy vaikkapa aika- ja kustannusetäisyyksien kautta. [33] Ennen kaikkea suhteellinen tila muotoutuu aina suhteessa johonkin, kuten ihmisiin, asioihin, esineisiin tai tilanteisiin. Näin tilaa voidaan tarkastella kulttuurisesti tai yhteiskunnallisesti muotoutuvana kuten tässä työssä on tehty. Kaupunkitilaa käsitellään tarkemmin luvussa 3.1.

Olen tutkinut aikaisemmassa, restauroinnin artenomiopintojen yhteydessä tekemässäni, opinnäytetyössä[34] Kymenlaakson linja-autoasemarakentamista vuosina 1920–1960 ja tällöin huomasin, ettei laajamittaista tutkimusta linja-autoasemien merkityksistä kaupunkikuvan, kaupungin tai rakennuksen oman identiteetin kannalta ole ja linja-autoasemat ovat jääneet merkillisen marginaaliseen asemaan. Dosentti Matti Viitaniemi on tutkinut laajalti Suomen linja-autoliikenteen ja Matkahuolto Oy:n historiaa. Filosofian tohtori, tietokirjailija Jussi Jäppisen kirjalliset ja

28 Raivo 1997, 199–200.
29 Karjalainen 2004, 83.
30 Karjalainen 2004, 91.
31 Karjalainen 2004, 83.
32 Kts. Esim. Harvey 1973; Lefebre 1991; Soja1985; Massey 2005.
33 Häkli 1999, 51–52.
34 Lehtinen 2013.

kuvalliset tallennukset jo puretusta Jyväskylästä ovat olleet huviksi ja ennen kaikkea hyödyksi omaa tutkimusta tehdessäni. Nämä tutkimukset ovat antaneet hyvän pohjan omalle työlleni. Jyväskylän liikennehistoriaa on tutkittu paljon[35], joten tyydyn pintaa raapaisemalla luomaan siitä vain taustoittavan yleiskuvan. Merkille pantavaa on, että aseman ja sen sijainnin menneisyyteen kohdistuva tulkinta tehdään tässä ajassa, jolloin meillä on näkemys historiallisista tapahtumista. Maiseman historian tulkintoja tuotetaan, esitetään ja uusinnetaan jatkuvasti ja vasta näiden prosessien kautta historia muuttuu näkyväksi.[36] Tämä voi auttaa huomaamaan muutoksen tuoman samanaikaisen menetyksen ja uuden saavuttamisen.[37] Pyrin lähestymään käsittelemääni aihetta monesta eri näkökulmasta ja sekoitan pakkaan eri tieteenalojen käsitteitä ja metodeja. Olen ottanut mukaan myös kaunokirjallisia lainauksia, jotka ovat edistäneet omaa ajatusprosessiani ja joiden toivon, epätieteellisyydestään huolimatta, avaavan myös lukijalle mahdollisuuksia uudenlaiseen ajatteluun.

Tiivistäen voisi sanoa työn tarkoituksena olevan selvitys siitä, voiko rakennus purkamisensa myötä kadota yhteisönsä muistista, menettää kulttuuriset merkityksensä ja näin muuttua yhdentekeväksi. Mitä nämä merkitykset linja-autoaseman tapauksessa ovat ja miten ne rakentuvat. Onko Jyväskylän viimeisen linja-autoaseman kohdalla mahdollisuus yhteisöllisen unohtamisen uhalle ja jos on niin miksi.

2. Kertomus linja-autoasemasta

2.1. Suomen linja-autoliikenteen kehystekijät

> Kulkulaitokset ovat kulttuurin mittapuita: kansat, jotka ovat suurimmissa määrässä kyenneet niitä käyttämään hyväkseen, ovat olleet eturivin kansoja, ne kansat taas, joiden kulkulaitokset toisiin verrattuna ovat olleet puutteelliset, ovat taloudellisesti ja sivistyksellisesti jääneet kansain jälkijoukkoihin. (Väinö Voionmaa)[38]

Suomen julkisen liikenteen runkojärjestelmään kuuluvat muun muassa kaukoliikenteen linja-autot ja junat. Runkojärjestelmän tarkoituksena on viedä matkustajat nopeasti kohdekaupungin keskustaan. Järjestelmän vaihtopisteinä palvelevat eri linja-auto- ja taksiliikenteen muodot.[39]

35 Esim. Kokko 2007, 93−122.
36 Raivo 1997,204.
37 Tani 1997, 212.
38 Viitaniemi 1978, 17.
39 Tuominen 1995, 14.

Linja-autoasema on tavallisesti kaukoliikenteen risteysasema, eri suuntiin kulkevien linjojen kohtauspaikka. Asema sijaitsee yleisimmin taajamassa, mutta se voi olla myös valtateiden yhteydessä vaikkapa liikenneasemalla. Liityntäliikenne asemalle toimii tavallisemmin omalla autolla, taksilla, polkupyörällä tai taajamassa myös jalan.[40] Suomessa linja-auto- ja junaliikenteen keskinäinen asema on vakiintunut jo 1950- luvun puolivälissä toisiaan täydentäviksi, toimivaksi joukkoliikennejärjestelmäksi.[41]

Linja-autoliikenteen alkuaikoina pulmia tuottivat muun muassa sekalaiset lähtöajat ja -paikat. Liikennöitsijöiden välinen kilpailu oli kovaa, ja asiakkaita houkuteltiin kyytiin, vaikka sitten suoraan toisen liikennöitsijän nenän alta. Asiakkaat eivät aina tienneet mistä mikin auto lähti ja varsinkin rahtitavaran kanssa oikean auton löytäminen oli lähes onnenkauppaa. Ongelmien ratkaisemiseksi päätettiin ottaa mallia Ruotsista ja USA:sta, joissa oli jo kokemusta linja-autoasemista, jotka keskitetysti huolehtivat sekä matkustajista että tavaranvälityksestä. Asian puuhamieheksi nousi Linja-autoliikennöitsijöiden liiton (LAL) puheenjohtaja Kaarlo Leander.[42] Suomen ensimmäiset linja-autoasemat perustettiin vuonna 1929 Tampereelle. Bertel Strömmerin suunnittelemat asemat rakennettiin toinen itään ja toinen länteen suuntautuvaa liikennettä varten. Bensiininjakeluyhtiöt rakensivat asemat ja niissä oli katokset polttoaineen jakelua varten ja toisella asemalla oli lämpimät autonpesutilat. Irtolaisten pelossa ei Tampereen kaupunki antanut rakennuslupaa ravintolalle.[43]

Ajallisesti linja-autoasemarakentamisen kulta-ajaksi voidaan katsoa jälleenrakennuskausi ja varsinkin 1960-luku. Asemat rakennettiin muistuttamaan julkisia rakennuksia ja olivat yleensä mittakaavaltaan ympäristöönsä sopivia. Linja-auto- ja rautatieasemien yhdisteleminen toisiinsa alkoi 1970 -luvulla ja myymälätoiminta asemilla lisääntyi.[44] Samoihin aikoihin linja-autoliikenne muuttui Suomessa ympärivuorokautiseksi.[45]

Suomen kulloinenkin taloudellinen tilanne, suhdannevaihtelut ja yhteiskunnan muutokset ovat vaikuttaneet aina joko suoraan tai välillisesti linja-autoliikenteeseen ja linja-autoasemien toimintaan. Yritysympäristön muutokset, suoritteiden väheneminen ja riittävän käyttökatteen saaminen ovat olleet alan keskeisiä ongelmakohtia. Esimerkkinä linja-autojen maaseudun tavarankuljetukset

40 Tuominen 1995, 15.
41 Ojanen 2002, 138.
42 Niskanen 2006. 55.
43 Niskanen 2006, 55.
44 Lehtomäki 2006, 56.
45 Lehtomäki 2006, 75.

vähenivät tuntuvasti maaltamuuton ja yrityskooltaan kasvaneiden keskusliikkeiden omien kuljetusten myötä. Oy Matkahuolto Ab:n on pitänyt koko linja-autoalan kokonaisedun vuoksi ylläpitää myös kannattamatonta toimintaa, kuten aikatauluneuvontaa ja lipunmyyntiä, eikä se näin ole voinut toimia täysin liiketaloudellisin periaattein. Suomen keskitetty järjestelmä on kuitenkin mahdollistanut asemapalvelujen ylläpidon myös siellä, missä se ei puhtaasti liiketaloudelliselta kannalta olisi kannattavaa tai edes mahdollista.[46]

Suomen historiasta voidaan poimia muutamia edellä mainitun kaltaisia, suurempia tai pienempiä tapahtumia, jotka ovat osaltaan vaikuttaneet alan kehitykseen. 1950-luvun lopun markan raju devalvaatio kansainvälisesti kilpailukykyiselle tasolle ja länsimaisten kuorma- ja linja-autojen tuontisäännöstelyn purku, vaikuttivat monen bussimatkustajan elämään uudenlaisten autojen muodossa. Suurempi vaikutus alaan oli kuitenkin vuoden 1962 henkilöautojen tuontirajoitusten poistamisella jolloin, kovasta autoverosta huolimatta, henkilöautojen määrä lähti rajuun kasvuun. Vuonna 1964 henkilöautojen tuonti kaksinkertaistui edellisvuoteen verrattuna ja autoistumisen voidaan katsoa alkaneen todenteolla.[47] Kilpailu henkilöautoliikennettä vastaan tuntui toivottomalta. Liikennöinnin tasossa tai tarjonnassa ei enää ollut parantamisen varaa, eikä lippujen hintojen alentamiseen ollut mahdollisuutta jatkuvasti kasvavien kulujen takia. Päinvastoin, taksoihin piti tehdä korotuksia, mikä ajoi syrjäkylienkin matkustajat entistä enemmän ostamaan halvoilla maksuehdoilla saatavia henkilökohtaisia kulkupelejä.[48]

Aikaisemmin taloudellinen kasvu oli suoraan kasvattanut linja-autojen matkustajamääriä, mutta 1960-luvulla lisääntynyt ostovoima kohdistui enemmän yksilöllisiin kulkuvälineisiin kuten autoihin ja mopedeihin. Henkilöauto oli statussymboli ja henkilökohtaisen menestyksen mittari. Vapaa-aikaa matkusteluun oli yhä enemmän, kun vuonna 1966 siirryttiin viisipäiväiseen työviikkoon. Henkilöautojen suorite ylitti yhteenlasketun juna- ja linja-autoliikenteen suoritteen viimein vuonna 1963. Linja-autoliikenne kuitenkin jatkoi kasvuaan, etenkin suurten kaupunkien ympäristössä. Ainakin tilaus-, työläis- ja varsinkin koululaiskuljetukset lisääntyivät. Kunnallisten keski- ja kansalaiskoulujen perustaminen lopetti pieniä maaseutukouluja ja oppilaiden kuljetustarve kasvoi. Peruskoulu-uudistus vuosina 1972–1977 pelasti monet maaseudun pienet linja-autoyrittäjät. Vuonna 1970 maamme noin 518 000 oppilaasta kyyditettiin 27 %, ja maaseudulla luku oli 41 % eli yli 126 000 oppilasta.[49]

46 Viitaniemi 1993b, 300.
47 Ojanen 2002, 133.
48 Ojanen 2002, 139.
49 Ojanen 2002, 139–142.

Autojen määrän kasvuun oli valtakunnallisella tasolla herätty jo aikaisemmin, ja 1950-luvun lopulla käynnistettiin laaja teidenparannusohjelma. Vuodesta 1956 vuoteen 1970 valmistui noin 21 700 kilometriä uutta tai parannettua tietä. Olympiavuonna, 1952, kestopäällystettyjen teiden osuus oli Suomessa noin 200 km, kun se 1970-luvun taitteessa oli jo 23 000 km. Tällä oli ratkaiseva vaikutus linja-autoliikenteen turvallisuuteen, nopeuteen ja toimintavarmuuteen. Polttoaineen, renkaiden ja koko kaluston kulutus väheni, eikä liikennöinti ollut enää riippuvainen sää- tai keliolosuhteista.[50]

2.3. Jyväskylän viimeinen linja-autoasema

Jyväskylän linja-autoasema seisoi yli 60 vuotta samalla paikalla torin kupeessa ja Harjun helmassa. Paikan ensimmäinen linja-autoasema vihittiin koruttomasti käyttöön talvisodan kynnyksellä ja se palveli vuoteen 1964, jolloin samalle paikalle valmistui uusi, modernia arkkitehtuuria noudattava asemarakennus. Tämä rakennus näki ja koki 40 vuotta jyväskyläläistä elämää kunnes se joutui, edeltäjänsä tavoin, väistymään uudenaikaisemman rakennuksen tieltä. Aseman aika tällä paikalla on lopullisesti ohi ja sen tilalla seisoo uusi, uljas asuinkerrostalo.

Jyväskylän linja-autoasema sijaitsi osoitteessa Koulukatu 2, II kaupunginosassa, korttelissa numero 19 ja sen tonttinumero oli 1.[51] Arkkitehti Kauko Tiihosen suunnittelema linja-autoasema otettiin käyttöön vuonna 1964. Uusi asema rakennettiin edellisen tilalle siten, että pohjakerros jätettiin lähes ennalleen mutta maanpäällinen osuus rakennettiin kokonaan uudelleen.[52] Rakentamisen aikana linja-autoasema toimi väliaikaisesti entisen kauppaopiston tiloissa.[53]

Rakennus noudatti tuon ajan rakennustapaa ja sen voi katsoa olleen aika tyypillinen linja-autoasemarakennus. Sen perustuksena oli sora, betoni ja kivijalka oli laatoitettu. Julkisivu oli rapattua kennotiiltä valkoisella *Kenitex*-pinnoitteella. Ikkunoiden asettelu oli ajalle tyypilliseen tapaan nauhamainen ja osa ikkunoista oli värillistä lasia, joten ikkunanauha erottui rakennuksesta huomattavasti tummempana. Torin puoleisen julkisivun ikkunat rimoitettiin myöhemmin vaakasuorilla, valkoiseksi maalatuilla rimoilla. [54]

50 Ojanen 2002, 136.
51 Nykyinen Lyseonkatu.
52 Kertomus JKL:n kunnallishallinnosta vuonna 1963 I, 44–46.
53 Viitaniemi 1989a, 288.
54 Rakennuspiirustus Jkl kaup.arkisto.

Ensimmäisessä kerroksessa oli liikennettä palvelevia tiloja kuten odotushuone, tavaraosasto ja toimistotiloja. Rahastajille ja kuljettajille oli omat lämpiönsä ja rakennuksen pohjoispäädyssä oli poliisin pieni päivystyshuone. Samassa kerroksessa oli myös ravintola aputiloineen ja erilaisia kioskitiloja. Kerrosala oli 1340m². Rakennuksen kaksi ylintä kerrosta oli varattu hotellia varten. Hotellissa oli neljä kahden hengen huonetta ja 12 yhden hengen huonetta. Lisäksi siellä oli kaksi suurehkoa näyttelyhuonetta, joita voitiin käyttää myös ryhmämajoitukseen. Toisessa kerroksessa oli myös kaupungin opastuskeskus. [55] Kellarikerrokseen oli sijoitettu väestönsuoja ja varastotiloja. Myös Jyväskylän maakunta-arkisto sijaitsi linja-autoaseman alakerrassa vuoteen 2000 saakka.[56] Jyväskyläläinen Juha Kinnunen muistelee lapsuuskokemuksiaan asemalta:

> [...] aseman ravintolasta on jäänyt 70-luvulta mieleen, kun pikkupoikana odotussalin puolella äitini kanssa bussin lähtöä silloin tällöin odoteltiin, että olipahan melkoisen pahanmaineinen paikka. Ovesta lappasi yleensä keskellä päivääkin enemmän tai vähemmän hönössä olevia ukkoja ja muistan usein äitini paheksuneen sitä menoa. Ovi kun avautui, koko odotussaliin tunkeutui tupakanhaju ja joskus kun ovelta sattui näkemään sisään, niin olipahan melkoinen savupalvaamo. Joskus niitä ryyppyukkoja pyöri salin puolellakin ja tulivat juttelemaan jotain, mutta eipä niistä ainakaan pikkupojalle mitään harmia ollut. Arvatenkin meillä ei koskaan ollut ravintolan puolelle mitään asiaa.[57]

Kuva 2: Jyväskylän linja-autoasema Harjun puolelta kuvattuna vuonna 2005. Kuva: Viljami Marjomäki

55 Rakennuspiirustus Jkl kaup.arkisto. Kts. myös Hujanen 1989,316.
56 Arkistolaitos. Sähköinen lähde.
57 Kinnunen 2016.

Linja-autoaseman suunnitellut arkkitehti Kauko Tiihonen toimi Jyväskylän kaava-arkkitehtina vuosina 1961–1963. Kaupunginarkkitehtina toimi tänä aikana Erkki Kantonen.[58] Tiihonen suunnitteli Jyväskylän asemarakennuksen lisäksi kahdeksan muutakin linja-autoasemaa, muun muassa Iisalmeen, Imatralle, Karhulaan, Lappeenrantaan ja Porvooseen. Tutkija Riitta Niskasen mukaan Tiihosen käsiala on ajalle tyypillistä mittakaavaltaan suurta ja raskasta betonirakentamista.[59]

1960-luvun betonirakentamisen suoraviivainen vähäeleisyys ei tänä päivänä tunnu olevan suuren yleisön esteettisen viihtyvyyden keskiössä. Siitä esimerkkinä Iisalmen suojeltu, Tiihosen suunnittelema, vuonna 1965 rakennettu linja-autoasema, jonka Iisalmen Sanomien lukijaraadin jäsenet äänestivät ylä-Savon rumimmaksi rakennukseksi, vaikkei asema ollut edes ehdokaslistalla.[60] Savon Sanomien mukaan Iisalmen linja-autoaseman suojelumerkintä aiotaan purkaa ja muuttaa rakennus käyttötarkoitukseltaan liikekiinteistöksi. Samalla kaupunki luopuu omistajuudestaan asemaan.[61] Suunnitelma kuuluu osana Iisalmen ydinkeskustan kehittämishanketta, johon kuuluu myös asemakaavamuutos niin ydinkeskustan kuin torin ja linja-autoaseman alueen osalta.[62] Karhulan ja Porvoon asemat palvelevat asukkaita vielä omassa käyttötarkoituksessaan mutta Porvoon osalta suunnitelmia linja-autoaseman alueen kehittämiseksi on tehty. Vaihtoehtoja on tarkasteltu sekä uuden asemarakennuksen osalta tai koko asema-alueen siirrosta. Toimia perustellaan muun muassa aseman ongelmallisella vaikutuksella kaupunkikuvaan ja haitallisilla ympäristövaikutuksilla.[63] Vuonna 1970 rakennetun asemarakennuksen mahdollista suojelua ei ainakaan tässä raportissa käsitelty. Imatran kolmikerroksista keskusliikenneasemaa pidetään Tiihosen asemarakennuksista näyttävimpänä ja ratkaisuiltaan omintakeisimpana.[64]

Jyväskylän kaupungin ilmeeseen on vaikuttanut julkisivulautakunta, joka perustettiin vuonna 1948 kaupunginhallituksen alaisuuteen. Lautakunta koostui poliittisten valtuustoryhmien edustajista ja se käsitteli rakennuslupa-asioita, vanhimpien rakennusten ja katujen korjaamista sekä valvoi mainoskilpiosaston toimintaa ja kaikkien kaupunkialueelle rakennettavien rakennusten muotoa ja väritystä.[65]

Linja-autoliikenteen merkittävän kasvun myötä vanha linja-autoasema osoittautui

58 Jäppinen 2005, 201.
59 Niskanen 2016. Linja-autoasemien historiaa. Sähköinen lähde.
60 Ambrusin 2016. Sähköinen lähde.
61 Martikainen 2016, Sähköinen lähde.
62 Iisalmen kaupungin www-sivut.2016. Sähköinen lähde.
63 Porvoon linja-autoaseman kehittäminen 2010. Sähköinen lähde.
64 Niskanen,2007. Linja-autoasemien historiaa. Sähköinen lähde.
65 Jäppinen 2005,201.

epäkäytännölliseksi ja ahtaaksi. Linja-autoaseman hoitajan tilaston mukaan vuonna 1951 kaukoliikenteessä oli 70 vuoroa, kun taas vuonna 1962 vuorojen määrä oli noussut 153 vuoroon päivässä. Kaukoliikenteeksi laskettiin yli 30 kilometrin matka kaupungista. Lähtevän tavaraliikenteen määrä oli samalla aikajanalla kaksinkertaistunut. Kasvu ei näyttänyt taantumisen merkkejä vaan päinvastoin, asemanhoitajan mukaan näkyvissä oli pelkkää kasvua. Päätettiin rakentaa uusi asema[66]

Uutta asemaa varten perustettiin kiinteistöosakeyhtiö Jyväskylän Linja-autoasemakiinteistö Oy, jossa osakkaina olivat Jyväskylän kaupunki, Oy Matkahuolto Ab, Matkaravinto Oy ja Rautatiekirjakauppa Oy. Vastaavan tyyppisellä omistuspohjalla olevia asemia oli Suomessa 14 kappaletta, joista saadut kokemukset olivat pääosin myönteisiä. Kiinteistöosakeyhtiön pääoma oli 105 Mmk, josta kaupungin osuus oli 30 Mmk ja kunkin muun osakkaan osuus 25 Mmk[67]. Kaupunki rahoitti oman osuutensa myymällä perustettavalle yhtiölle tontilla jo sijainneet rakennukset 300 000 markalla.[68] Kiinteistöosakeyhtiön kontolle tuli asemarakennuksen ja jalkakäytävien rakennus ja hoito. Kaupungin maksettavaksi tuli käytännössä ainoastaan kulkuteiden ja laiturialueen kunnostus ja hoito, kun alakertaan tulevan yleisen väestönsuojan rakentaminen sai avustusta valtiolta. Kaupunki vuokrasi tontin yhtiölle viidenkymmenen vuoden ajaksi indeksiin sidotulla 20 000 markan vuosivuokralla.[69]

Kiinteistöosakeyhtiön osakkaat toimivat kukin omalla alallaan matkustavan yleisön palveluiden tuottamiseen ja kehittämiseen. Matkahuolto Oy:n omistajatahoksi kunnalliskertomuksessa ilmoitettiin linja-autoliikenteen harjoittajat, joiden tehtävänä oli siis liikennöinti. Suomen matkailijayhdistyksen omistuksessa oleva Matkaravinto Oy vastasi hotellitoiminnasta ja asemaravintolan palveluista. Rautatiekirjakauppa, jonka omistivat lehti- ja kustannusliikkeet, hoiti kioskimyynnin. Ulkopuolisille toimijoille, kuten parturille ja kukkakioskille varattiin myös tiloja.

Linja-autoaseman purkamispäätös tehtiin 26.11.2002.[70] Linja-autoaseman säilyttämisen puolesta tehtiin julkinen kansalaisaloite, joka perusteltiin rakennuksen kuulumisena osana Jyväskylän historiaa ja sillä, ettei kaikkea vanhaa pitäisi purkaa. Rakennukselle ehdotettiin uutta käyttöä muun muassa teatterin tai muun kulttuuritoiminnan piirissä. Aloitteen tekijöiden mukaan rakennus voisi toimia jopa väliaikaisena musiikkitalona. Myös aseman etupihalle ehdotettiin käyttöä suurten ulkotapahtuminen pitopaikkana.[71] Minulla ei ole käsitystä siitä, kuinka suuren kannatuksen

66 Kertomus JKL:n kunnallishallinnosta vuonna 1963 I, 44–46.
67 Kertomus JKL:n kunnallishallinnosta vuonna 1963 I, 44–46
68 Rahauudistus toteutettiin samana vuonna, ja rahasummat vaihtelevat jopa saman kunnalliskertomuksen sisällä.
69 Kertomus JKL:n kunnallishallinnosta vuonna 1963 I, 44–46
70 Jyväskylän kaupungin rakennusvalvontavirasto. Jkl:n kaupunginarkisto.
71 KSML 6.2.2001: ”Julkinen kansalaisaloite linja-autoaseman puolesta”.

kansalaisaloite lopulta sai. Keski-Suomen museon amanuenssi Päivi Anderssonin[72] mukaan aseman purkaminen jäi aluetta mullistavan valtavan rakennushankkeen varjoon. Yksittäistä purkukohdetta kiinnostavimmiksi seikoiksi nousivat, sekä viranomaisten että kaupunkilaisten mielissä, kaupunki-rakenteen muutos ja sen vaikutukset esimerkiksi toriin, kävelykatuun ja keskustan liikenteeseen. Anderssonin mukaan kaupunkilaisia kiinnostivat myös aseman paikalle suunniteltu uusi rakennus ja sen arkkitehtikilpailu. Samaan aikaan virisi myös kiinnostus paikalla aiemmin sijainnutta *funkkislinja-autoasemaa* ja sen vierestä purettua puista kauppakoulua kohtaan. Asiaan vaikuttivat aktiivisesti myös Keski-Suomen museon ja Alvar Aalto -museon museolehtorit, jotka puhuivat muun muassa *Yläkaupungin yö* -tapahtumassa vallasta ja arkkitehtuurista ja niiden vaikutuksesta kaupunkirakenteeseen. Museot vaikuttivat mielipiteisiin myös tiedotuksen ja kulttuuriympäristö-kasvatuksen keinoin. Puu-Jyväskylän henki nousi hetkeksi kaikkien huulille painuakseen taas unholaan. Keski-Suomen museon amanuenssi Saija Silenin mukaan modernin rakennusperinnön dokumentointi on käynnistynyt purku- ja muutoshankkeissa oikeastaan vasta 2010-luvulla. Modernin rakennusperinnön arvot ovat alkaneet hahmottua vasta viimeisen kymmenen vuoden aikana ja samalla niiden todistusvoimaisuus on tullut paremmin ymmärretyksi.[73] Jyväskylässä rakennussuojelu- eli *raksutoimikunta* perustettiin 1990-luvulla. Toimikunnan jäseniä ovat kaavoituksen ja rakennusvalvonnan lisäksi myös Keski-Suomen museo, jotka yhdessä käsittelevät ajankohtaisia rakennussuojelullisia asioita.[74]

Linja-autoasema purettiin vuonna 2006. Silenin[75] mukaan purkamishankkeisiin liittyvän prosessin lähtökohtana on tila, joka käytön päätyttyä saattaa jäädä tarpeettomaksi, kuten linja-autoasemamme tapauksessa kävi. Joskus tila on myös teknisesti huonokuntoinen tai muutoin sopimaton uudis-käyttöön. Taustalla saattaa olla myös aluepoliittiset syyt, kuten alueen toimintojen kehittäminen tai tiivistäminen. Syitä on Silenin mukaan useita. Purkamisluvan voi saada ilman museoviranomaisen lausuntoa jos rakennusta ei ole suojeltu eikä huomioitu rakennusinventoinneissa paikallisena, maa-kunnallisesti tai valtakunnallisesti arvokkaana kohteena. Tällöin hankkeen eteneminen on lupa-menettelyn mukaista ja noudattaa asema- tai muun kaavan sisältövaatimuksia.

Maakuntamuseolta pyydetään lausunto jos kohde on museon inventoima. Tällöin on perusteltava syyt, jotka ovat purkamiseen johtavien ratkaisujen taustalla. Selvitettynä tulee olla myös

72 Andersson 2016. Sähköinen lähde.
73 Silen 2016. Sähköinen lähde.
74 Andersson 2016. Sähköinen lähde.
75 Silen 2016. Sähköinen lähde.

rakennuksen nykyinen tekninen kunto. Purkamiselle on usein selvitetty myös muita vaihtoehtoja, joita voivat olla esimerkiksi uudiskäyttö tai laajennus. Museo antaa lausunnon neuvottelujen ja aineistoon perehtymisen jälkeen. Lausuntoa laadittaessa tarkastellaan rakennuksen kulttuuri-historiallisia arvoja ja niiden merkitystä sekä kulttuuriperinnön moninaisuuden säilyttämistä suhteessa muihin olemassa oleviin kohteisiin, rakennuksen nykytilaan, ratkaisuvaihtoehtoihin sekä annettuihin teknisiin tietoihin. Näitä vertailukohteita ovat muun muassa lähiympäristö, rakennuksen suunnittelija, rakennuksen tyyppi, materiaali ja rakennusaika. Tekniset tiedot osoittavat rakennuksen kunnon ja kunnostustarpeet ja -mahdollisuudet. Purkamispäätökseen vaikuttavat museon antamisen rakennetun kulttuuriympäristöarvojen lisäksi myös muiden alojen asiantuntijalausunnot sekä maankäyttö- ja rakennuslaki. Lopullisen päätöksen tekee kunnan tai kaupungin rakennusvalvonta. Jos kohteella katsotaan olevan kulttuuriympäristöllisiä arvoja, voidaan lausunnossa edellyttää kohteen dokumentointia. Dokumentoinnilla voi olla rakennustutkimuksellisten ja -historiallisten dokumentointitavoitteiden lisäksi myös kaupunkikuvan muutoksen tai nykyajan tallennukseen liittyviä tavoitteita.[76]

Jos museo lausunnossaan toteaa rakennuksen ehdottomasti säilyttämisen arvoiseksi, prosessin jatkumiselle on olemassa erilaisia vaihtoehtoja. Rakennusvalvonta evätä purkuluvan jos se katsoo perustelujen mahdollistavan rakennuksen säilyttämisen tai kunnostamisen. Toisaalta, rakennusvalvonta voi rakennuksen terveellisyyteen ja turvallisuuteen liittyvien perustelujen kautta myöntää rakennukselle purkuluvan. ELY-keskus voi puuttua ratkaisuun ja asettaa kohteen vaaranta-miskieltoon. Joskus purkuluvasta voi valittaa jokin muu taho, jolloin asia voi päätyä jopa oikeus-asteisiin. Jos rakennus on suojeltu asemakaavan kautta, tapaus vaatii kunnan ratkaiseman poikkeus-luvan. Lausunnon antajana on tällöin ELY-keskus. Asiassa otetaan huomioon aikaisemmat asiaa koskevat lausunnot tai asiantuntijalausunto pyydetään maakuntamuseolta. Jos kyseessä on erityisen merkittävä kohde, jonka arvoja ei voida muutoin riittävästi turvata, voidaan käynnistää rakennuksen suojelu erityislain (LaRS) mukaan. [77]

Linja-autoaseman tontti sijaitsi varsin keskeisellä paikalla Jyväskylän keskustassa. Tämän kaltaiselta paikalta vapautuva kortteli oli harvinaista herkkua kaupunkisuunnittelijoille ja Harjun-kulmaksi nimetylle paikalle oli suuria suunnitelmia. Tavoitteena oli maailmanluokan arkkitehdin luoma laadukas asuinkortteli, josta kaikki jyväskyläläiset saisivat olla ylpeitä.[78] Sveitsiläisen

76 Silen 2016. Sähköinen lähde.
77 Silen 2016. Sähköinen lähde.
78 KSML18.09.2001;KSML25.09.2001;KSML 22.10.2001: KSML 22.10.2001; Jyväskylän kaupungin tiedotuslehti 8/2002;Suur-Jyväskylän Lehti 08.10.2003.

arkkitehdin Peter Zumthorin suunnitelma osoittautui kuitenkin kustannuksiltaan aivan liian kalliiksi ja paikalle rakennettiinkin ”tavallinen kerrostalokortteli” luksustalojen sijasta.[79] Harjunkulmaksi nimetyn korttelin talojen nimissä ei paikan historia entisenä linja-autoasemana näkynyt. Kahdeksan vuotta kestäneen rakennusprojektin aikana paikalle valmistui kuusi kerrostaloa, jotka nimettiin, mielipiteestä riippuen, joko varsin runollisesti tai mahtipontisesti: *Torihovi*, *Lyseonlinna*, *Harjupaviljonki*, *Harjunportti* ja *Harjunkartano.* Kuudennen nimeksi kaavailtiin aluksi nimeä *Harjunarkadi*, mutta sai lopulta nimen *Väinönkatu 15*, koska VVO:n kohteissa on ollut aina tapana sisällyttää osoite talon nimeen. Viimeinen kohteista valmistui vuonna 2014.[80] Kiinnostavaa on, miksi paikan historia linja-autoasemana jätettiin kokonaan nimeämisessä huomioimatta. Ehkä asemaan liitettävät nimet eivät ole niitä, joita yleensä yhdistetään kotiin ja asumiseen. *Asemanseutu*, *Asemanharju* tai *Asemapaviljonki* olisivat kenties viestineet jostain muusta kuin viihtyisästä asumisesta. Mutta esimerkiksi *Asemanaukio* tai *Laituriaukio* olisi kytkenyt paikan historiaan. Kenties talojen nimien taustalla oli kuitenkin alkuperäinen ajatus luksustaloista, ja hienoilta kalskahtavilla nimillä saatiin ehkä lisäarvoa myös ”tavalliselle kerrostalokorttelille”. Tällä on kuitenkin suora vaikutus kaupunkia koskevaan muistiin. Tähän muistiin palaan vielä myöhemmin.

2.4. Varhaiset asemat ja matkakeskus

Linjaliikennettä puuhailtiin Keski-Suomeen jo vuonna 1912, jolloin Saarijärven säästöpankin talolle oli kokoontunut paikkakuntalaisia keskustelemaan automobiililiikenteen aloittamisesta Saarijärven ja Äänekosken välille. Hankkeen toteutumisesta ei ole tietoa, joten Keski-Suomen linjaliikenteen pioneerina voidaan pitää karstulalaista Juho Pölkkiä, joka aloitti 26.8.1913 liikennöinnin välillä Karstula–Kokkola. Matka-aika oli sanomalehti-ilmoituksen mukaan neljästä viiteen tuntia mutta tien heikkoudesta johtuen aikaa kului käytännössä huomattavasti enemmän. Vuonna 1915 avattiin yhteys Jyväskylän ja Kokkolan välille. Samana vuonna nykyisen Keski-Suomen alueen linjaliikenteessä oli kuusi autoa, joista Jyväskylässä, Kivijärvellä, Laukaassa ja Konginkankaalla oli kussakin yksi auto ja Äänekoskella kaksi. Ensimmäinen maailmansota ja sitä seuranneet epävakaat olot hidastivat merkittävästi linja-autoliikenteen kehitystä. [81].

79 KSML 7.4.2005.
80 KSML 5.8.2010; KSML 29.10.2013.
81 Viitaniemi 1989b, 9–11.

Linja-autoasemien paikat ja suunnitelmat on esitetty liitteessä 1, jossa asemat on merkitty sinisellä ja seisontapaikat keltaisella värillä. Suunnitelmissa esiintyneet paikat on raidoitettu, joskin osa suunnitelmamerkinnöistä on suuntaa antavia, sillä ilmaisut suunnitelmien paikoista ovat hieman epämääräisiä ja hankalasti tulkittavia.

2.4.1. Asemattomuuden aika

Linja-autoliikenteen alkuaikoina ei ollut yhteisesti sovittuja lähtö- ja seisontapaikkoja tai edes aikatauluja vaan Jyväskylässä, kuten muuallakin maassa, lähdettiin aamulla ani varhain torille ja iltapäivällä, toriajan päätyttyä, takaisin. Tori oli yksi luonnollisista linjan päätepaikoista, sillä autoissa kulki paljon tavaraa ja asiakkaita torille[82]. Jyväskylän tori sijaitsi vuodesta 1902[83] vuoteen 1931 asti nykyisen kirkkotorin paikalla kaupungintalon edessä.[84] Toinen suoraan tarpeesta syntynyt autojen seisontapaikka oli rautatieasema. Jyväskylässä muita paikkoja olivat muun muassa Gummeruksen kulma, matkailijakoti Turistin piha, Keski-Suomen Auton edusta ja joidenkin kauppojen pihaalueet.[85] Käytäntö oli kuitenkin varsin ongelmallista, sillä asiakkailla oli hankaluuksia löytää tarvitsemansa auton lähtöpaikkaa. Eniten vaihtelevasta käytännöstä aiheutui harmia varsinkin rahtia tuoville tai noutaville, vieraspaikkakuntalaisille ja harvemmin bussia käyttäville.

Linja-autoliikenteen kasvu oli voimakasta koko 1920-luvun ajan aina vuosikymmenen lopulla alkaneeseen pula-aikaan asti. Linjojen määrä lisääntyi ja myös autojen koko kasvoi. Tämä alkoi vähitellen aiheuttaa ongelmia. Jyväskylässä tori[86] alkoi käydä ahtaaksi ja torikauppiaat valittivat linja-autojen häiritsevän torikauppaa muun muassa likaamalla myytäviä tuotteita. Tämä siitäkin huolimatta, että kauppiaat olivat monin tavoin riippuvaisia linja-autoista. Valitukset tuottivat tulosta ja maistraatti päätti vuonna 1930 asettaa linja-autoille toisen seisontapaikan osoitteeseen Asemakatu 6, joka oli Keski-Suomen Rautakauppa oy:n hallussa oleva tontti. Alue aidattiin ja sinne rakennettiin lankuista rahdille lastauslava. Paikka oli tarkoitettu kaukoliikenteen autoille, Kinkomaalle ja Vaajakoskelle autot lähtivät yhä torin laidasta.[87]

82 Viitaniemi 1983, 26–33.
83 Jäppinen 2005, 157.
84 Jäppinen 2005, 143.
85 Viitaniemi 1989a, 271.
86 Nykyinen kirkkopuisto.
87 Viitaniemi 1989a, 271–272 ja Viitaniemi 1989b 83.

Alan hurjina kasvun vuosina liikennöitsijöiden välinen kilpailu oli kovaa ja se alkoi saada yhä enemmän epäterveitä piirteitä. Tämä todettiin alaa heikentäväksi tekijäksi myös liikennöitsijöiden itsensä keskuudessa ja vuonna 1928 liikenteenharjoittajat järjestäytyivät Linja-autoliikennöitsijäin Liitoksi (LAL). Liitto pyrki parantamaan liikenneturvallisuutta, yhtenäistää maksut sekä luoda säännölliset vuorot ja näin vähentämään alalla vallinnutta yleistä epäjärjestystä muun muassa karsimalla säännöllistä liikennettä vaarantavaa epätervettä kilpailua.[88] Ratkaisuksi löydettiin yrittäjien yhteisten asematoimistojen perustaminen, jotka helpottaisivat sekä matkustajien mukavuutta että selkeyttäisivät tavarantoimituksia. Asematoiminnan yhteistyökumppaneiksi otettiin bensiininjakeluyhtiöt Oy Shell Ab ja Nobel-Standard Oy (Esso) ja ensimmäiset kaksi "lämmitettävää odotussuojaa" rakennettiin Tampereelle jo vuonna 1929. Jyväskylän LAL:n paikallisosasto aloitti toimintansa heti liiton perustamisvuonna 1928 ja pari vuotta myöhemmin liitto suunnitteli huoltoaseman yhteydessä toimivaa linja-autoasemaa myös Jyväskylään. Kaupunki laaditutti luonnokset piirustuksista ja pyysi öljy-yhtiöiltä tarjouksia. Kaupungininsinööri Järvilehto kertoi suunnitelmista sanomalehdessä:

> Rakennukseen tulisi tietysti tarpeelliset suojat bensiininjakelua ym. varten. Tähän tarkoitukseen on varattu kolme huonetta. Yleisölle on sitten varattu odotushuone, lämmin ja vaatimuksia vastaava. Lisäksi rakennukseen on suunniteltu myös pienoinen keittiö, joten matkustava yleisö saisi odotellessaan tilata kahvia,virvokkeita ja lämmintä ruokaakin. Lisäksi tulisi rakennukseen erikoinen naistenhuone mukavuuksineen, sekä suoja matka ym. tavaroiden vastaanottamista ja säilyttämistä varten.[89]

Pohjakerrokseen oli suunnitteilla myös toriväen käyttöön tarkoitetut yleiset käymälätilat. Suunnitelmat Oy Shell Ab:n kanssa kuitenkin kariutuivat todennäköisesti silloin vallinneeseen taloudelliseen taantumaan, joka vaikutti haitallisesti koko autoalaan. Linja-autoaseman tarve oli kuitenkin olemassa ja vuonna 1932 kaupunki laati viimeistellyt asemapiirustukset ja pyysi bensiininjakeluyhtiöiltä uusia tarjouksia, jotka eivät ilmeisesti johtaneet haluttuun tulokseen.

Vaikka varsinaista asematoimintaa ei vieläkään saatu aikaiseksi toimi Jyväskylässä kaksi huoltoasemaa, jotka hoitivat pakettitoimituksia epävirallisesti. Heinäkuussa 1933 Jyväskylän ja Helsingin välisen reitin liikennöitsijät ilmoittivat autojensa seisontapaikaksi Standard-huoltoaseman Vapaudenkatu 56:ssa. Pakettiasioista huolehti huoltoasema mutta autojen lähtöpaikka oli yhä

88 Niskanen 2006, 54.
89 Viitaniemi 1989a, 272.

rautatieasemalla. Rahtitoimitukset eivät silti ottaneet toimiakseen ja osasyynä voitaneen pitää sitä, etteivät bensiiniasemien työntekijät ilmeisesti saaneet minkäänlaista korvausta pakettiasian hoidosta ja motivaatio tähän työhön oli huono.[90]

Linja-autopysäkkimerkit otettiin Jyväskylässä käyttöön vuonna 1939, jolloin kaupungin katukuvaan ilmestyi 29 pysäkkimerkkiä. Linja-autot saivat vastedes pysähtyä vain merkkien kohdalla, mikä katsottiin parannukseksi aikaisempaan, sillä nyt autojen ei tarvinnut pysähdellä niin usein ja asiakkaat tiesivät missä odottaa autoa.[91] Suomen ensimmäiset pysäkkimerkit olivat kaiketi Viipurissa vuonna 1931 käyttöön otetut pyöreät kilvet, joissa oli valkoisella pohjalla sininen kehä, jonka keskellä oli linja-auton kuva ja teksti ”pysäkki”.[92] Pysäkkimerkkien ulkonäkö vaikutti vaihtelevan eri kaupunkien välillä, sillä vuonna 1939 oli nimimerkki *Yksi monista* kirjoittanut Helsingin Sanomiin kehotuksen ottaa mallia Jyväskylän linja-autoseisakkeiden kilvistä, joissa oli ”*vastenmielisen omnibus-sanan*” sijasta ”*siististi maalattu linja-auton kuva ja jokainen ymmärtää mitä se tarkoittaa. Sen voi ulkomaalainenkin ymmärtää omalla kielellään, joten kieliriitaa ei tule. Seuratkaapa siis esimerkkiä.*”[93] Vuonna 1953 Jyväskylän paikallislinja-autoliikenne sai omat pysäkkimerkkinsä, jotka ovat tuttuja vielä tänäkin päivänä; musta linja-auto keltaisella pohjalla[94].

2.4.2. Varhaiset asemat

Ensimmäinen linja-autoasema Jyväskylään

Huoltoasemien yhteyteen perustettavat linja-autoasemat eivät osoittautuneet kaikilta osin hyväksi ratkaisuksi. Seuraava askel olikin Linja-autoliikennöitsijöiden liiton (LAL) ja öljy-yhtiöiden yhteis-työhanke yhtiöön, joka palvelisi pelkästään linja-autoasematoimintaa koko maassa. Vuoden 1933 tammikuussa perustettiin Oy Matkahuolto Ab, jossa osakkeenomistajoina olivat öljy-yhtiöt Oy Nobel-Standard Ab ja Oy Shell Ab sekä LAL ja Vakuutusyhtiö Liikenne. Pienempiä osakemääriä omistivat Suomen autoilijaliitto ja LAL:n paikallisosastot.

90 Viitaniemi 1989a,274.
91 Viitaniemi 1989b,55.
92 Viitaniemi 1988, 49.
93 Viitaniemi 1989b,55.
94 Hujanen 1989, 311.

Oy Matkahuolto Ab:n toimitusjohtaja Atte Rainio kävi toukokuussa 1934 Jyväskylässä esittelemässä uuden, ja vielä varsin tuntemattoman, yhtiön toimintamuotoa. Käynnin seurauksena Matkahuolto Oy:n toiminnalle sopivat tilat löytyivät Oy Keski-Suomen Rautakaupalta Rantakatu[95] 35:ssä rautatieasemaa vastapäätä. Jyväskylän ensimmäinen linja-autoasema avattiin kesäkuussa 1934. Kyseessä oli kahden huoneen huoneisto, jonka kuukausivuokra oli aluksi 1500 mk mutta joka myöhemmin sovittiin laskettavaksi 725 markkaan. Asema välitti tavaralähetyksiä, otti vastaan säilytystavaraa, paikkavarauksia sekä antoi aikatauluneuvontaa kellon ympäri aamu seitsemästä ilta yhdeksään.[96]

Jyväskylän asemanhoitajaksi palkattiin Kyösti Tiilikainen. Koska yhtiön toiminta oli uutta, ei vakiintuneita toimintatapoja ollut ehtinyt muodostua ja asemanhoitajan työnkuvan hallinnassakin oli epävarmuutta. Kirjeenvaihtoa käytiin pääkonttorin kanssa niin asiakkailta perittävistä maksuista kuin tilitysten kirjaamisistakin. Lokakuussa 1935 Tiilikaisen tilalle palkattiin Paavo Pohto, joka joutui kuitenkin eroamaan jo kesällä 1938. Ilmeisesti kassasta puuttui rahaa, ja vaikka Pohto todettiin varojen katoamiseen syyttömäksi, vastuuvelvollisena hän joutui eroamaan "ilmeisesti valvonnan puutteesta johtuneiden sekavuuksien takia".[97] Seuraava asemanhoitaja Y.E. Heino jatkoi vuoteen 1939 asti. Jyväskylän asemalla oli vuonna 1938 vuoden lopussa töissä yhdeksän henkilöä ja seuraavan vuoden syyskuuhun mennessä työntekijäluku oli noussut neljällä. Vuonna 1938 aseman voittotuotto oli noin 22 700 markkaa. Liikenne vilkastui asemalla jatkuvasti ja kiire oli kova keskittyen iltapäivään klo 14–15 välille, jolloin kaikki autot lähtivät lähes saman aikaisesti. Asemamiehen paikallistuntemuksen piti olla hyvä, sillä toimenkuvaan kuului lastata oikeat tavarat oikeisiin autoihin oikeassa järjestyksessä. Osa tavaroista piti kuljettaa myös rautatieasemalle ja sieltä lähteviin autoihin. Rahtina kulki kaikenlaista tavaraa sadan kilon sokeri- ja vehnäjauhosäkeistä eläintenruhoihin ja hautajaiskukkiin. Suurikokoisia tavaroita, kuten maatalouskoneita ja tynnyreitä köytettiin katoille ja auton perään. Osa autoista olikin niin kutsuttuja seka-autoja, joilla saatiin kuljetettua suuriakin määriä tavaraa. Ensimmäisellä linja-autoasemalla ei ollut ravitsemuspalveluja, mutta lähellä asemaa oli Keskus Oy:n kioski, josta matkustajat saivat ostaa kahvia ja kuumia räiskäleitä. [98]

95 Nykyinen Hannikaisenkatu.
96 Viitaniemi 1989a, 275.
97 Viitaniemi 1989a, 275–278.
98 Viitaniemi 1989a, 275–278.

Kiistely linja-autoaseman paikasta

Ensimmäinen linja-autoasema vaatimattomassa vuokrahuoneistossa oli alunperinkin tarkoitettu vain väliaikaiseksi ratkaisuksi. Kaupungin suunnitelmissa kimmelsi uusi uljas linja-autoasema. Linja-autoaseman paikasta käytiin kuitenkin kovaa vääntöä. Aluksi suunnitelmissa oli torin ja lyseon välinen paikka, joka muuttui kuitenkin pian Ranta- ja Cygnauksenkadun sekä rautatien väliseksi alueeksi. Rantakadun perusteluina esitettiin hyviä rautatie- ja laivayhteyksiä, ja tätä paikkaa myös liikenteenharjoittajat puolsivat. Päätöstä edelsi keskustelu kolmesta vaihtoehtoisesta paikasta, joita olivat päätetty Rantakadun ja rautatien välinen alue, valtiontalon edessä oleva kirkkopuiston reuna, sekä uuden kauppatorin takainen alue. Myöhemmin 1930-luvulla pohdittiin vielä Kilpisenkadun tontteja 3–1 ja 3–2 sekä Vapaudenkadun varrella olevia tontteja 9–3 ja 9–4.[99]

Asia herätti kiinnostusta myös sanomalehdissä ja sitä kommentoitiin ahkerasti. Keskisuomalainen kertoi huhtikuussa 1935, että rautatien varteen suunnitellulle linja-autoaseman tontille oli jo tuotu kerros täytemaata ja kevään aikana olisi tuleva vielä kantava sepelikerros. Tilanne kuitenkin muuttui kun asiasta alettiin kiistellä. Keskisuomalaisessa kerrottiin toukokuussa 1937, että VR ilmoitti tarvitsevansa ainakin osan suunnitellusta tontista itse ratapihan laajentamiseen. Valtuuston kokouksessa 14.5. esitettiin linja-autoaseman sijoituspaikkaa muun muassa Kirkkotorin viereiselle tontille sekä Schaumanin tontille Kilpisen- ja Rantakadun kulmaan. Asia mutkistui sitä mukaa kun vaihtoehdot lisääntyivät ja asia palautettiin lopulta kaupunginhallitukselle. [100]

Viranomaisselvityksissä pyrittiin myös huomioimaan matkustajien käyttämät jatkoyhteydet juniin ja laivoihin. Jatkoyhteyksillä perusteltiin nimenomaan Rantakadun vaihtoehtoa. LAL:n Jyväskylän paikallisosasto vastasi viranomaiskyselyihin lokakuussa 1937. Valtion postiautovuoroja lukuun ottamatta Jyväskylään saapui tuolloin 49 kaukovuoroa, joilla kulki noin 900 matkustajaa vuorokaudessa. Näistä noin kuusi prosenttia jatkoi junaan, mutta laivoihin ei juuri kukaan. Selvityksen mukaan suurin osa busseilla matkustajista oli tulossa maaseudulta asioimaan torille ja kauppaliikkeisiin. Näin ollen tulkittiin, ettei linja-autoaseman tarvinnut sijaita rautatieaseman läheisyydessä, sataman läheisyydestä puhumattakaan. Oy Matkahuolto Ab:n toimitusjohtaja Atte

99 Jäppinen 2005, 177–178.Kts. Myös Viitaniemi 1989a, 278.
100 Viitaniemi 1989a, 278–279.

Rainio oli asiasta eri mieltä. Hän kävi tutustumassa Jyväskylässä eri vaihtoehtoihin ja keskustelemassa asiasta kaupungininsinööri Järvilehdon kanssa. Rainion mukaan ainoana tulevaisuudenkin tarpeet tyydyttävänä ratkaisuna voitaisiin pitää Rantakadun ja rautatien välistä aluetta. Vaikka paikka ei sijainnutkaan aivan kaupungin liikekeskustassa, ei vaihtoehtoinen paikka kauppakoulun takana olisi yhtään sen edullisempi. Viimeksi mainitun kohdalla olisi kuitenkin epävarmaa, pystyisikö se tulevaisuudessa tyydyttämään huomattavasti kasvavan liikenteen tarpeet. Vilkkaimpina aikoina linja-autoasemalla arvioitiin tarvittavan 10 lähtölaituria ja kun Vaajakosken ja Säynätsalon vuoroille piti olla omat laiturit, määrä kasvoi kahteentoista. Rainio antoi myös vinkkejä mahdollisimman toimiviin tilaratkaisuihin asemalla.[101]

Aseman sijoituspaikasta käytiin valtuuston kokouksessa marraskuussa 1937 pitkä keskustelu, jossa kiisteltiin kahden vaihtoehdon, Rantakadun ja Kauppatorin paremmuudesta. Asiasta jouduttiin äänestämään ja äänin 20 puolesta, yhdeksän vastaan, päätettiin linja-autoasema sijoittaa Kauppatorin viereen. Samaan aikaan kun aseman paikasta väännettiin kaupunginvaltuustossa ja -hallituksessa, aseman tarve kasvoi jatkuvasti. 1930-luvun alun lamakauden väistyttyä linja-autoliikenne kasvoi nopeasti koko maassa. Matkustajamäärät kasvoivat Jyväskylässä samoin kuin rahtikuljetukset, joita oli vuoden 1937 elokuussa noin 500 - 600 lähetystä vuorokaudessa. Linja-autoaseman lipunmyynti- ja odotustilat olivat ahtaat eikä tavaroillekaan ollut riittävästi säilytystilaa. Tavarakuljetusten hidastumisen katsottiin olevan haitaksi jo koko maakunnalle. LAL:n Jyväskylän osastossa oli maaliskuussa 1939 23 jäsentä, joilla oli yhteensä yli sata autoa. Ruuhkaisimpaan aikaan tilanne asemalla oli lähes sietämätön ja liikennöitsijät sekä asiakkaat odottivat kiihkeästi uutta asemaa. Viitaniemi löytää artikkelissaan rakentamisen viivyttelystä jotain myönteistäkin. Jos linja-autoasema olisi rakennettu heti 1930-luvun alkupuolella, sen hetkisten tarpeiden ja kasvu-ennusteiden mukaan, olisi asema jäänyt jo alle kymmenessä vuodessa ahtaaksi ja tiloiltaan riittämättömiksi. Linja-autoliikenteen kasvu yllätti kaikki, sillä varsinkin maaseudun kauppiaiden tavarakuljetusten määrä linja-autoissa ylitti kaikki ennakko-odotukset. [102]

101 Viitaniemi 1989a, 279.
102 Viitaniemi 1989a, 280.

Väliaikainen linja-autoasema

Elokuussa 1935 voinvientiliike Valio osti linja-autoaseman tontin rakennuksineen. Aseman vuokrasopimus kuitenkin jatkui, tosin korotetuin hinnoin. Vuokrasuhde katkaistiin 1939 kun Valio päätti itse rakentaa tontille. Uudeksi seisontapaikaksi kaupunginhallitus määritteli Kauppatorin ja Lyseon välisen alueen. Asemakadun ja Kauppatorin välinen puistikko Opistokadulla päätettiin kivetä kaduksi. Kaupunginhallituksen mielestä Oy Matkahuolto Ab:n tulisi rakentaa väliaikainen vaja Siion-temppelin viereiselle tyhjälle tontille. Suunnitelmia ehdittiin jo tehdä, mutta kaupungin esittämä 2000 markan kuukausivuokra oli yhtiön mielestä kohtuuton. Väliaikaista asemaa ei rakennettu vaan Oy Matkahuolto Ab vuokrasi toimipaikakseen entisen Torikahvilan Opisto-[103] ja Väinönkadun kulmasta. Kuukausivuokra puutalon kahdesta huoneesta oli 1500 markkaa. Tilanahtaus ei helpottanut ja uusiakin haasteita ilmeni rottien myötä, joiden tihutöiltä piti suojella tavaroita.[104]

Funkisasema 1939–1964

Valtuuston aikaisempi päätös aseman rakentamisesta Rantakadulle lopulta kumottiin ja Martti Välikankaan suunnittelema funktionaalista arkkitehtuuria noudattava asema valmistui kauppatorin taakse talvisodan kynnyksellä vuonna 1939.[105] Sotavuosien jälkeen liikenne kasvoi tämän aseman aikana nopeasti. Vuonna 1951 linja-autoasemalta lähti 197 kauko- ja lähiliikenteen vuoroa. Kymmenen vuotta myöhemmin määrä oli noussut 393 vuoroon. [106] 1940-luvun lopulla asemalla avattiin matkatoimisto Kansan matkat, jonka hoitajattarena toimi neiti Ulla Jyrkänne.[107] Aseman hoitajana toimi Aimo Jääskeläinen, joka jatkoi työssään vielä uudenkin, vuonna 1964 rakennetun, aseman puolella vuoteen 1973 saakka.[108]

103 Nykyinen Yliopistonkatu.
104 Viitaniemi 1989a, 281–282.
105 Jäppinen 2005, 177–178.Kts. myös Viitaniemi 1989a,278.
106 Hujanen 1989a, 316. Kts. myös Viitaniemi 1989a, 275–278. ja Jäppinen 2005, 177–178.
107 Mäkinen 1997, 197.
108 Viitaniemi 1989a, 275–278.

Kuva 3: Jyväskylän linja-autoasema vuonna 1947. Kuvalähde: Arja Forsbackan kokoelmat

2.4.3. Matkakeskus

Matkakeskusten taustalla on ajatus matkan hahmottamisesta ketjuksi, joka koostuu eri osista. Matkakeskus on tärkeässä solmukohdassa toimiva keskusasema, joka yhdistää eri liikennemuodot ja niiden palvelut, joita ovat muun muassa perinteisten matkustuspalvelujen lisäksi erilaiset ravitsemus- ja majoituspalvelut sekä myymälät. Matkakeskuksen hyötyinä nähdään erillisiä rautatie-, linja-auto- ja taksiasemia parempien palvelujen tarjoaminen suuremmille matkustaja-määrille, pienemmillä käyttökustannuksilla ja investoineilla. Matkustajan kannalta tärkeimpiä hyötyjä ovat palvelujen lisäksi esteettömyys ja sujuvampi siirtyminen kulkumuodosta toiseen. Matkakeskusten keskeinen elementti on myös liityntäpysäköinti Park & Ride (P&R), joka on osa kaupunkien liikennejärjestelmää. Toimivana ratkaisuna matkakeskus antaa tilaa kaupungin muulle maankäytölle.[109]

109 Priha 1993, 105–106.

Kuva 4: Jyväskylän matkakeskus ja linja-autojen laiturialue. Kuvalähde: JIP english wikipedia.

Jyväskylän matkakeskuksen suunnittelusta järjestettiin 1995–1996 arkkitehtikilpailu, jonka voitti Kannel-niminen ehdotus. Matkakeskuksen ja sen viereisen rahti- ja toimistorakennuksen suunnittelijoina toimivat arkkitehdit Trevor Harris, Hannu Kjisiki ja Petri Rouhiainen liikennesuunnittelun asiantuntijana toimi LT-konsultit. Tavoitteena oli luoda täyden palvelun liikenneterminaali, johon kuuluu rautatie- ja linja-autoyhteyksien lisäksi myös taksiasema. Vuonna 2002 valmistunut ja käyttöön otettu matkakeskus oli tärkeä peruste Jyväskylän voittaessa vuonna 2003 Suomen arkkitehtuuriliiton myöntämän Safa-palkinnon kunnianhimoisesta kaupunki-suunnittelusta ja arkkitehtuurin korkeasta laadusta.[110]

110 Jäppinen 2006, 26–29.

3. Ihmisten kaupunki

3.1. Kaupunki tilana

Kaupunkitilan julkisuudesta on esitetty monia tulkintoja. Päivi Kymäläinen avaa artikkelissaan[111] Lynn Stachelin ja Don Mitchelin tutkimusta[112] yleisimmin englanninkielisessä tutkimuskirjallisuudessa julkisesta esitetyistä tulkinnoista, joista sosiaaliset kohtaamiset nousivat ensisijaisiksi. Toisena oli fyysinen sijainti ja kolmantena julkinen tila ymmärrettiin erilaisten neuvottelujen ja valtakamppailujen tilana. Täytyy huomata, että kyse oli maantieteellisistä, englanninkielisistä tutkimuksista, joten täytyy esittää kriittinen arvio mahdollisuuksista soveltaa sitä suoraan esimerkiksi suomalaiseen kulttuuriin, kuten Kymäläinenkin huomauttaa. Ymmärrys siitä, mikä on julkinen, on sidoksissa kulttuuriin, lainsäädäntöön ja toimintatapoihin, jotka voivat olla keskenään hyvinkin vaihtelevia tai jopa ristiriitaisia. Tämä pätee sekä virkakoneistojen tekemiin määrittelyihin että yksittäisten ihmisten käsityksiin. Jyväskylän kaupungin rakennusjärjestyksen määritelmä julkisesta kaupunkitilasta on suomalaisittain hyvin tyypillinen, joskaan se ei havainnollista tilan käyttöä joka päiväisessä elämässä:

> Julkisella kaupunkitilalla tarkoitetaan tilaa,joka asemakaavassa on määrätty liikenne-, katu-, tori-, puisto- tai virkistysalueeksi tai joka on asemakaava-alueen ulkopuolisella alueella edellä mainitussa käytössä. Kaupunkikuvaan merkittävästi vaikuttavista julkisen kaupunkitilan suunnitelmista on pyydettävä kaupunkikuvatoimikunnan lausunto. Suojelukohteiden osalta on pyydettävä myös Keski-Suomen museon lausunto.[113]

Monista näkökulmista johtuen, kaupunkitilan tai sen julkisuuden yksiselitteinen määritteleminen ei ole helppoa tai ehkä edes olennaista. Pikemminkin käsite olisi ymmärrettävä monikolliseksi, erilaisiksi kaupunkitilan käsitteiksi. Yksinkertaisimmillaan rakennettu kaupunki koostuu olemassa olevista rakennuksista ja niiden välissä olevasta tilasta. Tämä kuva on fyysisen yksiselitteinen, objektiivinen ja riippumaton. Tähän materiaaliseen tilaan ja tilakäsitykseen liittyy aina myös kiinnekohtia, jotka ovat henkilökohtaisella tasolla merkittäviä. Tämä antaa tilalle myös sosiaalisen

111 Kymäläinen 2009, 91–113; Staeheli & Mitchell 2007, 797.
112 Staeheli & Mitchell 2007.
113 Jyväskylän kaupungin rakennusjärjestys 67 §. Sähköinen lähde.

luonteen. Toisaalta kaupunkia muodostavat myös materiaalisten elementtien synnyttämät kokemukset, jolloin kaupunkikuva on subjektiivinen ja riippuu kokijan yksilöllisestä suhteesta kaupunkiin. Kaupunkitila voidaan nähdä myös kulttuuristen käytäntöjen representaationa, jolloin itse tila on ymmärrettävä kulttuuriseksi ja siihen muotoutuva suhde on siten ihmisen oman kulttuurin tai osakulttuurin määrittelemä. Tämä relationaalinen tilakäsitys muotoutuu erilaisten tekemisen, tulkintojen ja käytäntöjen[114] kautta ja on siten hyvin kontekstiinsa sidottu. Näin ollen käsitteen merkitys vaihtelee eri yhteisöjen kesken. Kiinnostaviksi seikoiksi nousevat tällöin eri asiat kuin jos kaupunkia tarkasteltaisiin vain konkreettisena tilana tai subjektiivisena elämysnäyttämönä. Esiin nousevat kaupungin erilaisten sisäisten yhteisöjen rakennettuun kaupunkitilaan liittämät kulttuuriset merkitykset ja käytännöt. Koska yhteisöt poikkeavat toisistaan, voivat niiden tiloille antamat merkitykset ja käytännöt olla myös keskenään limittyviä, toisistaan poikkeavia tai jopa ristiriitaisia.[115] Merkitysten kannalta on kiinnostavaa, minkälainen historiallinen tausta niillä on.

Näin tarkasteltuna kaupunkitila on keskeinen osa yhteiskunnan toimintaa ja sen merkitys yhteiskunnan sisäisiä prosesseja säätelevänä tekijänä on ilmeinen. Kaupunkitilaa voi pitää kulttuuriensa tuotteena, johon kukin yhteisö on ladannut omia merkityksiään muokkaamalla sitä. Näitä sosiaalisia käytäntöjä ja niiden merkityksiä jokainen taas tulkitsee oman kulttuurinsa kautta ja muodostaa samalla tavan elää kaupunkia. Yhtä lailla jokainen omalla elämällään muodostaa näitä ladattuja koodeja, jolloin kaupunkitilan merkityksiä samanaikaisesti sekä tuotetaan että tulkitaan. Käytäntöjen keskinäinen ristiriitaisuus, historiallisuus ja niiden jatkuva muutostila tuottavat ja muokkaavat merkitysverkostoja jatkuvasti. Kaupunkitila itsessään voidaan näin tulkita myös yhteisöjen eli kulttuurien tuottajaksi. Yhteisöiksi voidaan tässä lukea esimerkiksi erilaiset asiantuntija- ja kaupunkilaisryhmät sekä muut yhteisöt, mutta myös vaikkapa elämäntilanne, ikä, sukupuoli tai etnisyys voi olla yhdistävä tekijä. Yhteisöjen kaupunkitilaa muokkaavat vaikutukset ovat tasoltaan hyvin erilaisia ja toisaalta myös kaupunkitila voi tukea joitain käytäntöjä ja jopa torjua tai vaikeuttaa joidenkin käytäntöjen toteuttamista. [116]

---

114 Tässä tilallisilla käytännöillä tarkoitan muun muassa niitä tapoja, organisaatioita ja taloudellisia suhteita, jotka vaikuttavat kaupungin rakenteellisen muodon synnyttämiseen, ylläpitoon ja muokkaamiseen. Näitä ovat esimerkiksi kaupungin suunnitteluun liittyvät ryhmät, lainsäädäntö, taloudelliset järjestelmät, elinkeinorakenne ja liikenne. Myös jo olemassa olevien rakennusten ja katujen luonne, niiden käyttötavat ja kunkin käytännön omat kaupunkitilaa koskevat käsitteet kuuluvat käytäntöihin. Myös tavat ja välineet hahmottaa kaupungin muotoa, ajatella ja puhua siitä, elää ja tulkita sitä, kuuluvat kaupungin tilallisiin käytäntöihin. Nämä käytännöt muodostavat moniulotteisen verkoston, joka keskinäisten suhteidensa myötä myös rajaa kunkin käytännön merkityksineen. (Kervanto Nevanlinna 2005, 97–107;1996, 32–34;1998, 235–237. Kts. Myös Pred 1984, 279–297.)

115 Kervanto Nevanlinna 2005, 97–107;1996, 32–34;1998, 235–237. Kymäläinen 2009, 93–105. Kts. Myös Pred 1984, 279–297.

116 Kervanto Nevanlinna 2005, 97–107. Kts. Myös Tangherlini 1999, 99–106.

Linja-autoasema laiturialueineen on osa kaupunkitilaa. Näin ollen sillä on konkreettisen olemuksensa ja *virallisen* merkityksensä lisäksi lukematon määrä yhteisöjen sille tuottamia ja määrittelemiä merkityksiä ja symboliarvoja, jotka luovat linja-autoasemalle sen kulttuuriset arvot. Marianna Michałowska[117] avaa Bohdan Jałowieckin ajatusta tilan kolmesta muodosta, jotka voimme sille antaa: stereotyypit, mallit ja arkkityypit. Tietyille ajankohdille tyypilliset rakennukset tai rakennuskeskittymät ovat stereotyyppejä. Mallit välittävät tietoa aikakausille tyypillisistä tyyleistä ja arkkityypit liittyvät geometrisiin ja arkkitehtonisiin muotoihin ja suuntiin. Tämän luokittelun mukaan Jyväskylän linja-autoasema oli malliesimerkki 1960-luvun linja-autoasemarakentamisesta ja siten omassa luokassaan suorastaan stereotyyppinen.

Kaupunkiin kuuluu liike ja liikkuminen paikasta toiseen on olennainen osa kaupunkiin kuuluvaa elämää. Linja-autoasema on yksi arkielämän paikoista, joihin asukkailla muodostuu sekä tunteen-omaisia että tiedollisia siteitä ja vaikkei linja-autoasemalla juuri itse kävisikään, lähes kaikilla on siitä jotain käytäntöön nojautuvaa tietoa[118] Tiina-Riitta Lappin mukaan tämän käytännöllisen tiedon tai tietämyksen voi ainakin jossain määrin rinnastaa arkitietoon. Käytännöllinen tietämys on sekä maantieteellisesti että historiallisesti kontekstisidonnaista, ja muotoutuu lähinnä paikallisten ihmisten välisestä vuorovaikutuksesta.[119] Paikallinen tieto voidaan katsoa ymmärrykseksi paikallisesta kulttuurista, joka sitoutuu ihmisten kokemuksiin ja kaupungin fyysisiin paikkoihin ja ympäristöihin. Paikallisen tiedon ja sitä myöten kulttuurin tunnistamisessa on olennaista tunnistaa näkökulmat, jotka ovat ratkaisevassa asemassa siinä, miten ja millaista tietoa koostamme.[120] Arki-elämän käsite kuuluu olennaisena osana kaupungin kulttuuriseen näkökulmaan.[121] Arkielämä ja sitä myöten arkitieto muodostuvat päivittäisistä rutiineista ja rituaaleista, joita voisi luonnehtia jopa mekaaniseksi toistoksi, ja jotka itsestään selvinä ja liian läheisinä jäävät usein ymmärtämättä. Tämän näennäisen tavallisuuden tavoittamiseen tarvitaan itsensä vieraannuttamista omasta kulttuuristaan ja sen arkipäiväisyyksistä.[122]

Kaupunkisuunnittelu tähtää fyysisen kaupunkitilan luomiseen. Suunnittelu kohdistuu ajallisesti tule-vaisuuteen ja on ilmiönä varsin monimuotoinen ja käsitteenä monella tapaa tulkittavissa. [123] Kaupunkitutkija Peter Hall määrittelee kolme näkökulmaa kaupunkisuunnitteluun. Ensimmäinen on

117 Michałowska 2009, 175−209. Kts myös Jałowiecki 1991.
118 Häkli 1999, 82;Lappi 2007,36.
119 Lappi 2007,12–13. Kts myös Thrift 1985,373.
120 Lappi 12–13 2007,
121 Vrt. Sääskilahti 1999a 15–17.
122 Lappi 2007, 12–13 ja Sääskilahti 1999b, 153–154.
123 Jauhiainen 1995, 38–40.

käytännönläheinen ja sen voidaan katsoa koostuvan tiettynä aikana käytettävistä suunnittelutoiminnoista. Kaupunkisuunnittelua voidaan myös katsoa soveltavana tieteenä, jolloin se on monen eri tieteenalan synteesi. Kolmantena määritelmänä Hall esittää suunnittelun visiona, ideologina tai uskomusten summana. [124] Riippumatta mitä määritelmiä käyttää, kaupunkia voi harvoin suunnitella täysin ideaaliksi, sillä suunnittelua rajoittavat sekä taloudelliset että maankäyttöä koskevat resurssit. Kaupunkisuunnittelu on neuvottelua, kaupankäyntiä ja kompromissien tekoa eri käyttäjäryhmien ja niiden intressien kesken.[125]

3.1. Raskasta kaupunkiliikennettä

Sotien jälkeen ihmisten liikkuvuus ja liikennetarve kasvoivat voimakkaasti. Yhtenä tähän vaikuttavana tekijänä oli yleinen tulotason nousu, sillä yhä suurempi osa kasvaneista tuloista käytettiin matkustamiseen. Tämä vaikutus oli nähtävissä kaikissa yhteiskuntaluokissa. Väestön ohella asutuskeskuksiin keskittyivät muun muassa teollinen tuotanto, kauppa, ja kulttuurielämä. Tämä kasvatti liikenteen tarvetta ja toisaalta taas parantuneet liikenneyhteydet mahdollistivat keskittymien syntymisen. Keskittymien kasvusta ja siihen liittyvästä liikenteestä aiheutui myös haittoja. Taajamat ruuhkautuivat, tuli melu- ja saastehaittoja, kun taas haja-asutusalueilla muun muassa liikennepalvelujen ylläpitoon tarvittava väestöpohja vähentyi.[126]

Talousmaantieteen ja linja-autoliikenteen suuntautumisen välillä on löydettävissä yhtymäkohtia. Talousalue oli toki vetovoimainen tekijä linja-autoliikenteen suuntautumiseen mutta ei ainoa. Yhtä lailla, tai jopa enemmän, vaikuttivat linja-autoliikenteen sisäiset voimatekijät reittien suuntautumiseen ja päätepisteisiin. Linjojen suuntautumiseen vaikuttivat liikenneyrittäjien keskinäinen kilpailu, joka aiheutti muun muassa sen, että eri liikenteenharjoittajien ja paikallisosastojen alueita oli varsin vaikea muuttaa. Uudet tiesuunnat aiheuttivatkin kiistoja, kenelle uuden reitin liikennöiminen kuuluu.[127]

Kaukoliikenteen osalta linja-autolla liikkumisen motiiveja ovat olleet ennen kaikkea kaupankäynti sekä huvien ja palvelujen tavoittaminen. Lähiliikenne on palvellut lähinnä päivittäistä työmatkaliikennettä, mikä on mahdollistanut muun muassa tehdasrakentamisen sijoittamisen kauemmaksi

124 Lappi 2007, 13–14. Kts. myös Hall 1992,1.
125 Lappi 2007, 14. Kts myös Jauhianen 1995, 40 ja Adams 1994,2.
126 Viitaniemi 1983, 36–37.
127 Viitaniemi 1983, 11–12.

asutuksesta[128]. Myös työssäkäyntimahdollisuudet paranivat kun työpaikan hankkiminen yhä kauempaa kotoa mahdollistui. Toisaalta myös koti voitiin hankkia kauempaa työpaikasta, pois ahtaista työläiskortteleista. Kaupungin rakenne muuttui kun syntyi uusia asumalähiöitä ja ihmisten valinnanmahdollisuudet paranivat sekä asumisen että työpaikan sijainnin suhteen. Linja-autojen mukana kulki myös postia, joten sillä oli suuri merkitys myös aikansa tietoliikenteen edistäjänä.[129] Toinen *Jyväskylän liikenteen* perustajajäsenistä, Toivo Riekkinen, havainnoi linja-autoliikenteen mukanaan tuomaa muutosta Keskisuomalaisessa 4.6.1932 seuraavasti:

> On muuten mielenkiintoista panna merkille eräitä seikkoja siltä ajalta, kun aloitimme linja-autoliikenteen Jyväskylästä Vaajakoskelle. Silloin esimerkiksi Halssilassa ja tuonnempana ei ollut asutusta juuri ollenkaan. Mutta annahan olla kun linja-autoliikenne tuli muotiin, niin kyllä mökkejä ja taloja rupesi kohoamaan Vaajakoskentien varsille. Se on sitten totinen tosi! Niitä nousi kuin sieniä sateella. Jos tässä itserakkaaksi rupeaisi, niin saisi kehaista, että kyllähän sitä asutusta tulee kun vaan järjestetään autoliikenne. Silloin olikin Jyväskylän ja Vaajakosken välinen autoliikenne hyvin vilkasta. Tämä oli 1927–28. Nykyinen liikenne on siitä 35 %. Jokaisen 15 minuutin kuluttua läksi auto molemmista ”päistä”, ja aina ne olivat täynnä, jopa jonotusta ilmeni.[130]

Jyväskylä kasvoi 1920-luvun alkuun mennessä talousalueensa vetovoimaiseksi liikekeskukseksi, joka houkutti hyödykkeiden tuottajia ja myyjiä sekä kuluttajia kaukaakin maaseudulta. Kasvavalla linja-autoliikenteellä oli tässä suuri merkitys, sillä alati paranevat kulkuyhteydet Jyväskylän ympäristöön loivat aivan uudenlaiset liikkumisen mahdollisuudet myös niille, joilla ei omaa kulkuneuvoa ollut.

Linja-autolla kulki matkustajien lisäksi myös suuri määrä tavaraa, jopa eläimiä, ja kauppiaiden tavarankuljetukset loivatkin yhä uusia yhteyksiä maaseudulta kaupunkiin[131]. Toimivien ja säännöllisten liikenneyhteyksien muodostumisen merkitys, myös sinne, minne väyläsidonnaiset rautatie- ja laivayhteydet eivät ulottuneet, oli arvokasta sekä kaupungin talouskasvulle että maaseudun asukkaille.[132] 1950−1960 lukujen taitteessa tehdyn maaseudun kulutustutkimuksen mukaan peräti 85 prosentilla Suomen viljelijöistä ei ollut moottorikäyttöistä henkilökulkuneuvoa kuten mopoa,

128 Mauranen 2008, 188.
129 Viitaniemi 1978, 381–384.
130 Viitaniemi 1989b, 14–15.
131 Viitaniemi 1989a, 271.
132 Viitaniemi 1989a, 271.

moottoripyörää tai autoa[133]. Maaseudulla yhteyksien merkitys oli yhtä lailla sosiaalinen kuin taloudellinenkin. Tasa-arvo kasvoi kun lähes kaikilla oli mahdollisuus päästä kaupunkiin ostoksille ja erilaisiin kulttuuritapahtumiin kuten tansseihin ja teatteriin, ulkomaillekin. Säännöllisten, ennennäkemättömän nopeiden ja suhteellisten halpojen matkustusmahdollisuuksien myötä maaseudun asukkaiden elämä muuttui dynaamisemmaksi ja maailmankuva avarammaksi. Maatalouden kaupallistuminen edistyi ja kulutuskysyntä kasvoi[134].

Linja-autoliikenteen joustavuus mahdollisti sen käytön monenlaisissa erikoiskuljetuksissa kuten koululais- ja varusmieskuljetuksissa. Tilausajoja räätälöitiin ihmisten omien toiveiden mukaisiksi ja niitä käytettiinkin ahkerasti, varsinkin kulttuurimatkailuun[135]. Linja-autoliikenteen myötä syntyi myös uusia työpaikkoja, joiden myönteiset talousvaikutukset ulottuivat sekä välittömästi että välillisesti laajalti koko yhteiskuntaan[136]. Linja-autoliikenne vapautti koko Suomen liikkumaan aivan uudessa mittakaavassa, kunnes 1960-luvulla taloudellisen hyvinvoinnin lisäys näkyi entistä enemmän kasvuna yksilöllisessä liikenteessä. Tämä vaikutti linja-autoliikenteessä matkustajien vähentymisenä etenkin haja-asutusseudulla. Henkilöautoliikenne pystyi entistä paremmin huomioimaan yksilölliset tarpeet ja kuvasti myös tuon ajan arvomaailmaa ja lisääntynyttä mukavuudenhalua [137]

Linja-autoasemat heijastavat omaa aikaansa, yhtä lailla yhteiskunnan myönteistä kehitystä kuin epäkohtiakin. Aseman kautta kulkevan tavaran laadusta ja määrästä on voinut tulkita kulloistakin yhteiskuntaa ja sen kehitystä. Vielä kahdeksankymmentäluvulla pieniin maaseutukauppoihin meni tavaraa myyntiin linja-autojen välityksellä mutta kauppojen ketjuuntumisen myötä maalaiskauppiaat ovat lopettaneet toimintansa. Ihmisten ilot ja surut näkyivät rahtitavaroissa. Nykyisin elävien eläinten, kaloja ja hyönteisiä lukuun ottamatta, kuljetus linja-autolla on kiellettyä[138] mutta aikaisemmin ei ollut tavatonta lähettää eläimiä yksinäänkin matkustamaan paikasta toiseen.

133 Mauranen 2008,189.
134 Viitaniemi 1989a, 271 ja Viitaniemi 1983, 38–40.
135 Viitaniemi 1983, 36.
136 Viitaniemi 1989a, 271 ja Viitaniemi 1983, 38–40.
137 Viitaniemi 1983, 37.
138 Jääskeläinen 2016.

> Kerran tuli kaksi isäntämiestä asemalle tarkoituksenaan lähettää elävä porsas Jyväskylästä Uuraisille. Minä sanoin, ettei sitä voi pahvilaatikossa lähettää, ei se pysy siinä. Miehet vakuuttivat, että varmasti pysyy, mutta uskoivat kuitenkin ja lähtivät hakemaan puulaatikkoa. Sillä välin porsas kipitteli pitkin varaston lattiaa. Samassa se pääsi ulos ja suoraan Harjulle ja varastomies Matti perässä. Matti sai sen sitten Harjulla kiinni ja toi sen taas sinne toimiston lattialle. Miehet tulivat puulaatikon kanssa ja menivät katsomaan laatikkoaan, sen jälkeen tulivat hyvin varovasti kysymään: — Kuulkaas rouva, näittekö minnepäin se porsas lähti? Minä sanoin, että eiköhän se liene sinne Uuraisille suunnistanut, kun se sinne oli menossakin. Myönsin sitten, että kyllä se tallessa on, täällä se pyörii meidän jaloissa toimiston puolella. Panivat sen puulaatikkoon ja menoksi Uuraisille. (Senja Jääskeläinen, Jyväskylä)[139]

Vaikka asiaton oleskelu asemilla on tiettävästi aina ollut kiellettyä, ovat ne silti olleet enemmän tai vähemmän helppoja paikkoja maleksia ja samalla ovat vaihtaneet omistajaa niin pimeät pullot kuin mustan pörssin tavaratkin. Kaupunkien kitkemisyrityksistä huolimatta rahasta pelaavia korttirinkejä kerääntyi niin linja-autoihin kuin asemienkin tiloihin. Poliisi ratsasi usein autoja ja varsinkin linja-autoasemien käymälätiloja. Sotien jälkeen yleisillä paikoilla oli tavallista ryypiskellä, vaikka se paheksuttavaa ja lainvastaista olikin. Varsinkin tilipäivinä, viikonloppuisin ja juhlapäivinä pullo kiersi linja-autojen takapenkeillä ulottuen joskus jopa kuljettajalle asti. [140] Tuohon aikaan ei alkoholin katsottu vaikuttavan ajamiseen ja kuljettaja saattoi nauttia kolpakon olutta juuri ennen ajoa.[141] Elämän makua kuvastaa hyvin lentäväksi lauseeksi muodostunut sanonta: *Käykää myymälässä, myykää käymälässä, säilyttäkää Matkahuollossa.* [142]

Jyväskylän linja-autoasemalla pyöri myös niin sanottuja kulman kundeja, joilta saattoi ostaa pimeää viinaa. Näillä lestinheittäjillä oli salaisia viinakätköjä muun muassa Harjulla tai alkoholivarastoa yksinkertaisesti pidettiin autossa, josta tarvittaessa haettiin täydennystä.[143] Trokarit olivat yleisesti tunnettuja niin aseman liepeillä viihtyvien käyttäjien kuin poliisienkin keskuudessa. Satunnaiset ostajat sen sijaan saattoivat erehtyä luulemaan myynnin olevan vapaampaa kuin se todellisuudessa olikaan. Linja-autoaseman varastolla työskennellyt Ari Jääskeläinen kertoo eräästä tapauksesta:

> […] Kerran olin iltavuorossa; tulee maalaisisäntä pienessä maistissa, reppu selässä ja hän on sitten: –Onko pöytäviinaa myyvä? Myö sanottiin, että ei, tää ei oo nyt se. Oisko tuolla ravintolan puolella, tuskin sielläkään. –Ei, kyllä ne sano tuolla, että täältä saa ostaa. Sitten myö neuvottiin, että ei täältä sisäpuolelta, vaan tuolla ulkopuolella kulkee henkilöitä, joilta voi kysyä tätä. Se oli ensimmäinen kerta kun tultiin oikein meiltä

139 Lipponen 1993, 114.
140 Viitaniemi 1993, 182–183.
141 Viitaniemi 1988, 68.
142 Lipponen 1993, 36.
143 Jääskeläinen 2016.

ostamaan. [...][144]

Nykyisen matkakeskuksen tiloissa on kerjääminen ja kaupustelu kielletty, eikä laittoman viinan ostajia ole tiettävästi eksynyt enää rahtikeskuksenkaan puolelle.

3.2.Jyväskylän liikenteelliset erityispiirteet

Ennen vuotta 1905, jolloin Aleksei Mitrofanoff hankki paikkakunnan ensimmäisen auton, Jyväskylän liikenne sujui rauhallisesti. Vielä myöhemminkin hevosten ja autojen yhteiselo kaduilla sujui kohtuullisen hyvin, kunnes autojen määrä kasvoi ja heikensi ratkaisevasti katujen kuntoa. Vuonna 1920 aloitettiin Jyväskylän katujen kiveäminen[145]. Vuonna 1930 tehtiin kokeilu siirtymisestä niin sanottuun *hiljaiseen ajoon*, jonka tarkoituksena oli pakottaa tiellä liikkujat liikennesääntöjen noudattamiseen. Aikaisemmin oli autojen kuljettajat ilmoittaneet kääntymisaikeistaan erilaisilla tyyttäysmerkeillä kadunkulmissa. Tämä aiheutti haitallisen melun lisäksi sen, ettei kukaan lopulta erottanut mistä autosta mikäkin merkinanto tuli.[146] 50 pysäköintimittaria tulivat katukuvaan vuonna 1956 ja vuoden 1980 lopussa niiden määrä oli kasvanut jo 274 mittariin. Vuonna 1966 saatiin ensimmäiset liikennevalot Väinönkadun ja Jyväskylänkadun[147] risteykseen.[148] Kauppakatu rauhoitettiin joukkoliikenteelle vuonna 1974 ja kaksi vuosikymmentä myöhemmin kadun alapäästä tuli kävelykatu. Rantaväylä avattiin kokonaisuudessaan vuonna 1989.[149]

3.2.1. Ruutukaavakaupunki Harjun ja Jyväsjärven välissä

Osaltaan Jyväskylän kaupungin perustamisen lähtökohtana voidaan pitää silloisesti sen liikenteellisesti hyvää sijaintia. Pohjoisesta tulevat vesireitit yhtyivät Päijänteeseen Jyväsjärven kohdalla ja Keuruulta ja Pohjanmaalta tuleva tie sekä Hämeenlinnasta pohjoiseen kulkeva tie risteytyivät kap-

144 Jääskeläinen 2016.
145 Jäppinen 2005, 116.
146 Viitaniemi 1989b,55.
147 Nykyinen Yliopistonkatu.
148 Jyväskylä-neuvonta. Sähköinen lähde.
149 Hujanen 1989, 311.

pelikirkon[150] kohdalla.[151] Toisaalta, vielä 1800-luvun jälkipuoliskolla höyrylaivareitti Lahteen oli yksi ainoista toimivista reiteistä etelän kaupunkeihin[152]. Markkinapaikkana Jyväskylä on tunnettu jo vuodesta 1798, jolloin Ruotsin kauppakollegio nosti sen osaksi valtakunnan kauppaorganisaatiota, myöntämällä paikkakunnalle markkinaoikeudet.[153] Jyväskylä kasvoi voimakkaasti 1930-luvun lopulta 1970-luvulle asti, kuten monet muutkin Suomen kaupungit. Muutokset, joita tehtiin tänä aikana kaupunkien keskustoissa, muokkasivat kaupunkikuvaa ja -rakennetta pitkälle tulevaisuuteen. Liikenteen nopea kasvu vaati runsaasti tilaa ja kaupunkien väestön kasvu vaati uudenlaista asuntorakentamista. Vanhaa rakennuskantaa oli kuitenkin vielä olemassa, ja tontti- ja korttelikohtaiset erot sekä katujen leveyksissä että rakennuskannassa olivat suuria. Jyväskylässä muutos aikaisempaan kaupunkikuvaan oli erityisen voimakas. Keskusta-alueen pienuus ja ahdas sijainti Harjun ja Jyväsjärven välissä, yhdistettynä asukasluvun rajuun kasvuun olivat merkittäviä muutokseen vaikuttaneita tekijöitä. Luonnollista kasvusuuntaa ei kaupungilla ollut. Jyväskylän asukasluku nousi 35 vuoden aikana 50 000 asukkaalla. Muutos aikaisempaan oli merkittävä, sillä edellisen sadan vuoden aikana asukasluku oli noussut pikku hiljaa ja tasaisesti lähelle 10 000 asukasta. [154] Yhtenä syynä Jyväskylän väkiluvun voimakkaaseen kasvuun oli raskaan teollisuuden, niin sanotun savupiipputeollisuuden, juurtuminen alueelle. Näistä esimerkkeinä mainittakoon Kankaan paperitehdas, Schaumanin vaneritehdas sekä kivääri- ja tykkitehtaat.[155] Jyväskylä muuttui näin kauppa- ja koulukaupungista ensin puu- ja sitten metalliteollisuuskaupungiksi.

Jyväskylää laajennettiin myös alueellisesti. Vuonna 1941 kaupunkiin liitettiin esikaupunkialueita idästä ja pohjoisesta, ja vuonna 1965 kaupunkiin liitettiin laaja Kuokkalan alue, jolloin kaupungin pinta-ala kasvoi reilusta kymmenestä neliökilometristä 115 neliökilometriin. Kasvu näkyi uusina kaupunginosina ja etenkin keskusta-alueella voimakkaana uudisrakentamisena, jolloin tonteilla sijainneet puutalot purettiin kerrostalojen tieltä. Liikennesuunnittelu oli yhä haastavampaa ja jo rakennetuilla alueilla, kuten ruutukaavakeskustassa, autojen pysäköintipaikkamääräykset alkoivat muodostua keskeiseksi tekijäksi tonttien rakennuspaikkaratkaisuissa. Muutos näkyi kaupunkikuvassa sen yhtenäisen rakenteen hajoamisena. Ongelmana oli myös kaavoitusprosessin hitaus, joka johti usein poikkeuslupiin, joissa ei välttämättä otettu kaupunkikuvallista yhtenäisyyttä huomioon.

150 Jyväskylän kappelikirkko (↑1775 ↓1888) sijaitsi markkinakentän läheisyydessä nykyisen Cygnauksen puiston kohdalla. Jäppinen 1977, 68.
151 Jäppinen 1977, 46. Kts. Myös Jäppinen 2005, 20–22.
152 Jäppinen 1977, 47.
153 Rinta-Tassi 1989, 229.
154 Jäppinen 2005, 198.
155 Jäppinen 1997, 276.

Pitkäjänteistä suunnittelua haittasi myös se, että kriittisimpinä aikoina sekä kaupungin- että asemakaava-arkkitehdit vaihtuivat tiuhaan. [156]

1960-luvun puoliväliin mennessä Jyväskylästä oli muodostunut niin sanottu nauhakaupunki. Tämä oli seurausta sen ahtaasta sijainnista, jolloin kaupungin keskeiset toiminnot kuten asuminen, palvelut ja työpaikat ja sitä myöten myös liikenne, sijaitsivat toisiinsa nähden rinnakkain. Kasvavassa kaupungissa keskustan katuverkoston kehittäminen lisääntyvää liikennettä varten osoittautui ongelmalliseksi Jyväskylän ja Jyväskylän maalaiskunnan yleiskaavassa. Maalaiskunnan ja kaupungin yleiskaavat yhdistettiin vuonna 1967. Yleiskaavan keskeinen periaate oli, että asuinalueet, palvelut ja työpaikat sijaitsisivat toisiinsa nähden kävelyetäisyydellä. Vuoden 1968 kaavaa valmistelleen professori Olli Kivisen mukaan ”täysin vapaaseen autonkäyttöön perustuva kaupunkijärjestelmä johtaa kuitenkin suhteettoman kalliiseen liikenneverkkoon, aiheuttaa turhaa liikennettä ja jättää osan väestöstä huomioimatta”. Yleiskaavasuunnitelma otti kuitenkin huomioon asutuksen leviämisen, joka tulisi vääjäämättä johtamaan ydinkeskustaa pienempien alakeskustojen muodostumiseen ja nauhakaupunkiperiaatteen murtumiseen. Kaavan tarkoitus oli myös vahvistaa valtakunnanosakeskussuunnitelmaa, jossa Jyväskylälle kaavailtiin osakeskusstatusta. Samanaikaisesti valmisteilla olevassa Keski-Suomen kuntauudistuksessa Jyväskylästä tulisi naapurikuntiensa yhteistoiminta-alueen keskus ja maakunnallinen hallinto- ja palvelukeskus[157].

3.2.2. Liikennesuunnittelun solmukohdat

Jyväskylässä havahduttiin huomaamaan 1950-luvun puolivälissä, ettei vuoden 1931 liikennejärjestys enää vastannut muuttuneita tarpeita. Vuonna 1954 kaupunginvaltuusto hyväksyi uuden liikennejärjestyksen vaikka tiedossa oli, että uusi tieliikenneasetus oli juuri valmistelussa. Järjestyksessä oli vielä ohjeita hevosliikennettä varten. Valtakunnallinen tieliikenneasetus valmistui vuonna 1957 ja pari vuotta vanha liikennejärjestys piti siis kumota. Yhtenä ongelmana Jyväskylän liikenteen suunnittelussa oli epäselvyys siitä, miten saada tuleva valtatie neljä kulkemaan sujuvasti joko kaupungin läpi tai kiertämään se ohikulkutienä, mutta vielä ei tiedetty kummalta puolelta Päijännettä valtakunnallinen tielinjaus tulisi kulkemaan. Kiertotielinjauksia oli Jyväskylässä pohdittu jo 1940-luvulta lähtien, mutta 1960-luvulla päävaihtoehdoksi nousi niin sanottu Polvisen suunnitelma. Insinööritoimisto Pentti Polvisen suunnitelmassa oli suuren maailman tyyliin

156 Jäppinen 2005, 200.
157 Kokko 2007, 93–96.

moottoriteitä kaupungin keskustassa, Harjun halkovia tielinjauksia ja siltoja yli hautausmaan ja Tuomio- ja Jyväsjärven. Kaupungin keskustan reuna-alueet täyttyivät eritasoliittymistä ja monikaistaisista kokoojaväylistä. Valtuusto ei niellyt esitystä sellaisenaan vaan oli huolissaan muun muassa moottoriteiden kaupunkikuvallisista vaikutuksesta historialliseen ruutukaavakaupunginosaan. Polvinen teki muutamia muutoksia ja valtuusto hyväksyi esityksen yleiskaavatyön perustaksi. Suunnitelma herätti kuitenkin voimakasta keskustelua sekä valtuustossa että kritiikkiä varsinkin kansalaisten keskuudessa. Syntyi kansalaisliike suunnitelman peruskohtia vastaan. Keskusteluissa virisi kysymyksiä, kuten miksi moottoritie piti yleensä rakentaa kaupungin halki kun läpikulkuliikenteen osuus oli vain 10 %. Virkamiesten kannan mukaan moottoritie palvelisi hyvin sekä ohikulku- että kaupungin sisäistäkin liikennettä. Julkiseen liikenteeseen ei virkamiesten usko riittänyt, vaan he ennakoivat kaupunkilaisten autoilevan entistä enemmän työ- ja vapaa-ajan liikkumisessa[158]. Vuoden 1972 liikennesuunnitelman tarkistamisessa päätettiin unohtaa visiot kaupungin kehittämisestä yksityisautoilun ehdoilla. Keskusteluissa kuului uudenlainen ajattelutapa, jossa huomioitiin muun muassa kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen järjestäminen kantaviksi liikenneratkaisuiksi yksityisautoilun sijaan.[159]

Jos Polvisen ennakointi liikenteen kasvuun oli ylimitoitettua niin ei se helppoa ollut muillekaan. Jyväskylän asemakaava-arkkitehti Väinö Vuorinen laati vuonna 1952 liikennesuunnitelman, jonka mukaan Keski-Suomessa tulisi vuonna 2000 olemaan 8000 ajoneuvoa, joista noin puolet Jyväskylässä. Vuonna 1950 Jyväskylässä oli 1068 katsastettua autoa ja maalaiskunnan puolella 208 kpl, mutta jo 20 vuotta myöhemmin, vuonna 1973 autoja oli Jyväskylän kaupunkiseudulla jo 18 442 kpl. Samaan aikaan tehdyn ennusteen mukaan Jyväskylän seudulla tulisi vuosituhannen vaihteessa olemaan yli 55 000 autoa.[160] Jyväskylän kaupunkirakennelautakunnan mukaan vanhan Jyväskylän kaupungin henkilöautomäärä vuonna 2000 oli 31 077 kappaletta ja kymmenen vuotta myöhemmin saman alueen henkilöautomäärä määrä oli noussut noin 41 000 autoon. Samalla todetaan kadunvarsipysäköintipaikkojen määrän vähentyneen, varsinkin suhteessa autokantaan mutta myös määrällisesti[161]

Liikenteen voimakas kasvu näkyi myös katukuvassa. Katuja levennettiin, missä se vain oli mahdollista ja kaikki liikenevä tila käytettiin pysäköintipaikkoihin. Kerrostalojen lisääntyessä

158 Kokko 2007, 100–111.
159 Kokko 2007,114.
160 Jäppinen 2005, 246–247.
161 Jyväskylän kaupunkirakennelautakunta 2011, sähköinen lähde.

1960- ja 70-luvuilla laajoja tiloja ei enää ollut käytettävissä ja tilanne riistäytyi hallinnasta. Kaaosta yritettiin hallita muuttamalla katuja yksisuuntaisiksi ja pysäköinti maksulliseksi. Kymmenet erilaiset kiellot ja rajoitukset hallitsivat katukuvaa ja esimerkiksi Kauppakadulla oli vuonna 1975 200 erilaista liikennemerkkiä ja opastetta[162]. Vähitellen ajanjakson asemakaavasuunnittelussa liikenteen ja autojen huomioon ottaminen nousi keskeiseen, jopa määräävän asemaan.[163] Kaupungin kaupallinen keskus pysyi keskustassa 1800-luvun lopulta aina vuoteen 1972, jolloin Seppälään rakennettava Prisma aloitti uuden kehitysvaiheen. [164]

4. Kadonneen jäljillä

Jyväskylän linja-autoasema on purettu ja poissa kaupunkikuvasta. Tilalle on rakennettu uusi kerrostalo, joka ei muistuta millään tavalla menneestä. Näkyvää aikakerrostumaa asemasta ei jäänyt ja historiallisen yhteyden asemaan voidaan katsoa menetetyksi. Purkamisesta on vasta muutama vuosi, joten monet kaupunkilaiset vielä muistavat asemarakennuksen. Silmä kuitenkin tottuu uuteen nopeasti ja mieli unohtaa helposti vanhan olemassaolon jo nyt. Vaikka asema vaikutti monen kaupunkilaisen elämään, se ei ollut niin sanottu arvorakennus vaan pikemminkin arkisten toimien edellyttäjä ja sen korvaaja, matkakeskus, toimii hyvin. Jäätiinkö linja-autoasemaa kaipaamaan ja jos jäätiin, niin mitä siitä? Rakennusta itseään, aikaa jota se edusti vai jotain muuta? *Poissa silmistä, poissa mielestä, mitä meillä oli ennen matkakeskusta?* Sukupolven kuluttua, kun rakennuksen joskus nähneet ja kokeneet ovat poissa, muistista tulee historiaa ja jäljellä on enää haalenneita valokuvia.

Fyysisesti säilyneitä, maailmanlaajuisesti merkittäviä rakennuksia kuten Taj Mahalia tai Kiinan muuria, huolletaan tulevaisuutta varten, sillä niiden säilyminen takaa myös niille annettujen merkitysten säilymisen.[165] Nähtäväksi jää mikä on toisen, fyysisesti Berliiniä ja henkisesti Eurooppaa, jopa koko maailmaa, jakaneen muurin merkitysten säilymisen laita. Muuri on murrettu, silti monet vielä muistavat mikä merkitys muurilla ja myös sen purkamisella oli. Miten lie asia sukupolven kuluttua. Uusia muureja rakennetaan Euroopan rajoille, onko tulevaisuudessa olemassa muurien

162 Jäppinen 2005, 249.
163 Jäppinen 2005, 254.
164 Jäppinen 2005, 112.
165 Enrooth 1993, 165.

historia, jossa Berliinin muuri on yhtenä muiden joukossa, omalla ideologisella ja poliittisella leimallaan varustettuna? Muurit korostavat eroa tutun *meidän* ja vieraan *muiden* välillä ja ovat siten ulossulkemisen välineitä ja esteitä vapaalle liikkumiselle. Toisaalta Berliinissä muurin luoma ero oli keinotekoinen ja ulkoapäin annettu, ja sillä erotettiin jopa perheenjäseniä toisistaan. Liikkumisen kulttuuriin kuuluu olennaisesti vapaus siirtyä paikasta toiseen ja vapaus lähteä epätyydyttävästä paikasta. Jos mahdollisuus jotenkin estetään, paikka sulkeutuu. Tosin sulkeutuminen voi olla toispuoleista, jolloin vapaa liikkuminen onkin sallittua tai kiellettyä tietyille ryhmille. Mielivaltainen liikkumisen rajoittaminen joko fyysisin tai henkisin estein on tyranniaa, jota vastaan on YK:n ihmisoikeuksiin kirjattu liikkumisen vapauden ideaali.[166]

Joskus menetetystä ei haluta luopua ja kadonneen tilalle rakennetaan vastaavannäköinen uusi rakennus tai jätetään vanhasta jäljelle vain fasadi, kaiken muun ollessa uutta. Nämä rekonstruktiot ja fasadismi jakavat mielipiteitä länsimaisessa keskustelussa. Kaupunkikuvan näennäinen yhtenäisyys ja yhteys historiaan säilyy mutta onko aitoutta olemassa ilman menneisyyttä? Onhan fasadi tietysti yhtä aito kuin mikä tahansa muukin kulissi. Sodan pommituksissa tuhoutunut rakennus voi sen tuhonneelle osapuolelle olla osoitus voitokkuudesta, jonka rakennuksen jälleenrakentajat haluavat mitätöidä luomalla uudesta, vastaavanlaisesta rakennuksesta oman voitonmerkkinsä. Tietynlaisen uhmakkuuden osoituksen lisäksi samanlainen rakennus tuo tuttuudellaan myös turvallisuuden tunnetta. Tulkinnassa on oltava varovainen, sillä valtapoliittinen kysymys kenen menneisyyttä representoidaan on aina olemassa. Varsinkin sodan jälkeinen arkkitehtuuri on ollut pitkälti poliittinen kysymys[167] ja on vaarana, että tiettyä tahoa ylistäviksi ajatellut rakennukset edustavat toisille sortoa ja vallan väärinkäyttöä.

Aleksandrian kirjastosta on jäljellä vain tekstiviitteitä ja piirroksia, mutta silti sen merkitystä ei voi kiistää. Kuten ei toisaalta Atlantiksenkaan, vaikka sitä ei tiettävästi ole koskaan ollut fyysisesti olemassa. Maailman seitsemästä ihmeestä on vain Gizan pyramidi jäljellä, silti puhumme yhä vielä seitsemästä ihmeestä, mikä osoittaa sivilisaation myyttien elävän myös rakennusten kautta.[168] Jyväskylän viimeistä linja-autoasemaa ei voi verrata maailman ihmeisiin, eikä sen merkitys suomalaisessakaan kuvastossa tunnu olevan kovin suuri. Mutta jyväskyläläisessä kuvastossa se vaikutti neljänkymmenen vuoden ajan, edeltäjänsä mukaan laskettuna samalla paikalla oli linja-autoasema peräti 70 vuotta. Eikä poissa ole pelkästään fyysinen rakennus vaan kokonainen

166 Naukkarinen 2006, 73.
167 Esim. Gympel 2000, 96–101.
168 Enrooth 1993, 165–166.

instituutio, linja-autoasema. Mitä merkityksiä aseman myötä katosi vai katosiko mitään? Kysymyksen asettelu on huono, sillä jokaisella yhteisöllä, jopa yksilöllä on alati muotoutuvia merkityksiään myös linja-autoasemalle. Kysymyksen ydin on kuitenkin pohjimmiltaan kiinnostava ja seuraavassa luvussa tarkastelen seikkoja, joista merkitykset rakentuvat ja pohdin kuinka niitä voi soveltaa linja-autoaseman mahdollisten merkityksien löytämisessä.

Jyväskylän entisen linja-autoaseman paikalla sijainnut hiekkakenttä tunnettiin hevostorina jo ainakin vuodesta 1907.[169] Kauppiaat halusivat kuitenkin siirtää torikaupan pois kirkkotorilta ja valtuusto teki vuonna 1926 päätöksen kauppatorin siirrosta hevostorille[170], joka tarkoitusta varten kivettiin nupukivillä.[171] Kauppatori sijaitsi tällä paikalla vuodesta 1931 ainakin vuoteen 2016, jolloin tori päätettiin siirtää asema-aukiolle. Torin ympärillä on ollut muun muassa lyseo (↑1902) ja kauppakoulu (↑1911) sekä Väinönkadun puoleisella laidalla A. Aallon suunnittelema lihantarkastamo (↑1927), joka purettiin 60-luvulla. Vuonna 1938 rakennettiin B. Strömmerin suunnittelema viisikerroksinen asuintalo ja 1939 P. Tiitolan Maakunnantalo, jonka yhteydessä olevassa liikerakennuksessa oli muun muassa 500 hengen Jyväskino. Juuri ennen talvisotaa paikalle rakennettiin myös paikan ensimmäinen linja-autoasema[172] ja vuonna 1964 avattiin paikalle silloin uusi, sittemmin viimeiseksi jäänyt linja-autoasema.

Keskisuomalaisen mukaan Jyväskylän kaupunkirakennelautakunta teki 9.2.2016 päätöksen siirtää torikauppa asema-aukiolle. Suunnittelu käynnistetään vuoden 2017 aikana ja rakentaminen ajoittunee vuodelle 2018. Torin siirtoa perustellaan asema-aukion keskeisellä sijainnilla lähellä kävelykatua, paikallisliikenne- ja matkakeskusta sekä satamaa.[173] Jyväskyläläisillä teetetyn toritutkimuksen mukaan tori koettiin sijainniltaan syrjäiseksi ja torin tunnelmaa kuvailtiin epäviihtyisäksi ja toimintaa ”näivettyneeksi” ja ”kuolleeksi”.[174] Tori on aikaisemminkin ollut samalla paikalla asema-aukiolla, tosin vain väliaikaisesti, kun vuosina 1988–1989 torin reunalle rakennettiin kauppahalli ja torin alle paikoitustalo. Suojaisan ja rakennetun ympäristön takia toritunnelma asema-aukiolla koettiin yleisellä tasolla kauppatoria paremmaksi.[175] Nykyisen toriaukion uudesta käytöstä keskustellaan.

169 Jäppinen 2005, 156.
170 Jäppinen 2005, 159.
171 Jäppinen 2014, 66.
172 Jäppinen 2014, 142.
173 Keskisuomalainen: Kauppatorin paikka vaihtuu. 9.2.2016. sähköinen lähde.
174 Palojärvi & Kukkonen 2015.
175 Jäppinen 2005, 352.

4.1. Merkintöjä merkityksistä

Arkkitehtuurihistorian dosentti Anja Kervanto Nevanlinna tiivistää kirjassaan *Näköaloja kadunkulmalta – Kaupunkihistorian kirjoituksia*[176] ranskalaisen historioitsija Pierre Noran kyseenalaistuksia yhtenäisestä kansallisesta historiankirjoituksesta. Kansakunnan menneisyyden tavoittaminen ei Noran mukaan tapahdukaan tärkeiden paikkojen, ajankohtien, monumenttien ja rituaalisoitujen seremonioiden kautta, vaan pikemminkin arkiset ja vähäpätöisinä pidetyt paikat ja asiat saavat laajempia merkityksiä kuin niiden alkuperäisen kontekstin perusteella sopisi odottaa. Noraa seuraten linja-autoasema on juuri tällainen arkinen, huomaamatonkin paikka, jonka merkitykset ovat osa yhteisöllistä muistia, kaupungin muistia. Nämä moniääniset tulkinnat menneisyydestä ovat osa kaupungin identiteettiä ja osaltaan luovat uutta näkökulmaa kaupungin *viralliseen* historiankirjoitukseen.

Linja-autoasemalta voi löytää monia arkisia toiminta- ja olemisympäristöjä, joista yksi on kulutusympäristö. Se on kaupallinen tila, joka tarjoaa vähintään matkustus- ja rahtipalveluja mutta usein myös erilaisia ravitsemus-, majoitus- ja myymäläpalveluja. Se on monen ihmisen työpaikka. Tilan kulutusympäristöön vaikuttavat fyysisen tilan sijainnin ja aistiärsykkeiden lisäksi tilan kokemuksellisuus, joka voi olla toiminnallista, sosiaalista tai tunteiden ja mielikuvien värittämää. Kokemukset ovat subjektiivisia, usein keskenään limittyviä ja yhdessä ne luovat tapahtumaympäristön. Sosiaalinen tilan kokemus edellyttää vuorovaikutusta ja yhteisöllisyyttä, kun taas toiminnallisuus viittaa aktiivisuuteen ja tilan merkitys toiminnan, olemisen ja liikkumisen näyttämönä korostuu. Tilan kulutuskokemuksiin vaikuttavat myös odotukset ja mahdolliset aiemmat kokemukset. Emotionaalisten kokemusten syntymiseen vaikuttavat ennen kaikkea positiiviset tunnetilat, mielialat ja tunteet.[177] Eletyt kokemukset eivät ole stabiileja ja ne voivat muuttua ajan myötä. Näin ollen myös niiden myöhempi tutkiminen on haasteellista.[178] Voidaan ajatella, ettei samaan paikkaan voi palata koskaan, sillä perille saavuttua on paikka muuttunut, samoin kuin itsekin.[179]

176 Kervanto Nevanlinna 2005, 131–132. Kts. myös Nora 1989.
177 Tarssanen & Kylänen 2005, 139.
178 Aho 2001, 46.
179 Kymäläinen, 2006. 214. Kts myös Massey,2005.

Linja-autoasemien tilarakenne on yhdenmukainen. Se on paikkakunnasta riippumatta toimintaympäristönä tuttu ja ymmärrettävä, mikä on ominaista julkiselle, liikkumisen tarpeeseen luodulle tilalle.[180] Tämä helpottaa tilan käytettävyyttä ja on omiaan myös herättämään muistoja samankaltaisista tiloista toisaalla. Näin myös Jyväskylän asema voi nousta mieleen joko todellisena, kokemukseen perustuvana muistona tai ihmettelynä aseman mahdollisesta olemassaolosta jos omaa muistikuvaa ei ole. Asemalla kuin asemalla on odotussali istuimineen, lipunmyynti ja säilytyspaikka matkatavaroille ja rahdille. Yleensä sieltä löytyy kioski, josta voi ostaa evästä ja matkalukemista. Asemalta saattaa saada myös kahvila- tai ravintolapalveluja. Aseman pääasiallinen tarkoitus on olla lämmin ja suojaisa paikka bussia odottaville matkustajille ja tarjota rahtitavaralle asianmukaiset säilytystilat. Vaikka paikka odottavine ihmisineen vaikuttaa passiiviselta, siellä on jatkuvasti läsnä oleva liikkeen tuntu, joka antaa paikalle aktiivisen luonteen. Asemalla odotetaan ja toiminta on selkeästi tulevaisuuteen suuntautuvaa eli pääasiassa ovat matka ja sitä seuraava määränpää. Ajallinen taso asemalla on luonteeltaan tilapäistä, satunnaista ja lyhytkestoista. Aika on asemalla rajallista ja matkan aikatauluun sidottua.

Matka edustaa muutosta. Siirtymistä toiselle paikkakunnalle, kotiin tai toisaalle. Toisaalla voi odottaa loma, työ, läheisiä ihmisiä, uusia ihmisiä, uusi elämä. Matkaan voi liittyä jännitystä, se voi olla mahdollisuus tai paluu arkeen. Asema näyttäytyy tällöin pikemminkin toiminnan kehyksenä kuin varsinaisena toimintaympäristönä. Se on paikka, josta varsinainen asia eli matka alkaa. Matkalla voi jo alkaa odottaa saapumista, mutta asemalla odotetaan vielä matkan alkua.

Matkustamista voidaan pitää rajankäyntinä tutun ja tuntemattoman välillä. Tuttua edustaa lähtötila, kotipaikka, johon liittyy voimakkaita emotionaalisia tunteita, jolloin matkustaminen edustaa tuntematonta. Vastakkain ovat siis tuttu ja turvallinen ja vieras ja tuntematon, joiden välille muodostamamme ristiriidan kautta rakennamme, usein huomaamattamme, suhdettamme kotipaikkaan. Lähtemisen ja saapumisen tilassa on olemassa aina mahdollisuus uuteen, jonka huomaa usein vasta muualta tulleiden toisin näkemisen ja tekemisen kautta.[181] Lähtemisen ja saapumisen riemukkuus ja haikeus jättävät aina jälkiä kokijaansa ja ovat osa paikkakokemusten syntyä. Tähän liikkumisen synnyttämään paikkakokemukseen palaan vielä seuraavassa luvussa.

> Paikka pysyy paikallaan lähtemisen ja paluun liikkeessä, rajan jatkuvassa ylittämisessä, tavanomaisen toistossa.[182]

Yksi tapa hahmottaa linja-autoaseman merkityksiä on tarkastella sitä aikapaikan käsitteen kautta.

180 Naukkarinen 2006, 71.
181 Lehtinen, 2006,58–59.
182 Rajanti 2006, 185.

Käsitteessä aika, paikka ja sosiaalinen ulottuvuus nivoutuvat yhteen. Aikapaikkojen synty, muotoutuminen, liikkuminen ja katoaminen ovat vaikeasti ennakoitavia, mutta samassa aika-paikassa olevia ihmisiä yhdistää aina jokin. Yhdistävä tekijä voi olla ikä, sukupuoli, elämäntilanne, kulutustottumukset tai tapa, tottumus, historia. Aikapaikan kiinteyden säilyttämisessä ja vahvistamisessa on tärkeää kontaktien ja sosiaalisten vuorovaikutusten hakeminen. Syy voi olla myös funktionaalinen. Kaupungin rakennettu ympäristö voi osaltaan estää ajallisen ja sosiaalisen kiinnittymisen fyysiseen paikkaan. Nämä *epäpaikat* eivät määrity historiansa kautta, eivät hahmotu paikoiksi, eivätkä saa paikoille ominaista identiteettiä, joten niihin sitoutuminen on hankalaa [183]. Epäpaikkoihin palaan vielä seuraavassa luvussa.

Linja-autoaseman tapauksessa matkustajia yhdistävä tekijä on matka. Asemalla ollaan kahden paikan rajapinnassa, portilla. Matka ei ole ihan vielä alkanut, mutta asemalla ollaan jo irti lähtö-kaupungista. Kaupunkien rajat eivät ole nykyään helposti hahmotettavia, joten poistumista lähellä oleva selvärajainen fyysinen tila, asema, terminaali, muotoutuu symboliseksi kaupungin rajaksi, vaikka sen sijainti olisikin keskellä kaupunkia. Lähtevät ihmiset, riippumatta paikasta jonne ovat menossa, odottavat yhdessä, samassa paikassa ja ainakin osittain samaan aikaan. Määränpäähänsä saapuvat eivät ole samassa aikapaikassa kuin lähtijät, sillä he ovat jo saapuneet kaupunkiin, kulkemassa ainoastaan portista läpi, jos sitäkään. Yhdistävää tulevaa matkaa, odotuksen tarvetta ei ole, vaikka ajallisesti he olisivatkin samassa paikassa. Olisi kuitenkin hieman arveluttavaa kutsua linja-autoasemaa aikapaikaksi, sillä katsoisin, ettei sieltä haeta sosiaalista vuorovaikutusta, eikä siellä oleskelun tilapäinen luonne anna mahdollisuutta tai edes halua sitoutumiseen.

Asemilla myös maleksitaan. Odottaminen on ajan kulun seuraamista tiettyyn hetkeen asti kun taas maleksiminen on joutilasta aikaa ilman päämäärää. Ajan viettäminen lienee näiden kahden jonkinlainen välimuoto. Ulkopuolelta näiden välistä eroa ei välttämättä huomaa. Mutta kun nämä kaikki ajankäyttäjät ovat samassa tilassa samaan aikaan, se luo ainutlaatuisen tunnelman jota ei löydä kuin tällaisista lähdön ja saapumisen paikoista, joissa kaikki ajankäytön olomuodot ovat ikään kuin sallittuja. Mukaan mahtuu myös kiire, mutta vain ohikulkevana hetkenä, sillä suurimpana tilan täyttää kuitenkin odotus.

Lähdön tunnelma on inspiroinut monia artisteja ja usein lähtöön liitetään kaiken vanhan lopullinen taakse jättäminen ja uusi, tuntematon alku. Yleensä kappaleet on kuitenkin sijoitettu rautatie-asemille, joilla *hengaillaan* ja joilta lähdetään vain menolippu taskussa. Jos ihan yleisellä tasolla

183 Junkala & Sääksilahti 1999, 39–45.

vertaa linja-auto- ja rautatieasemiin liitettävää lähdön romantiikkaa, vaikuttaa lähtö linja-autolla hieman arkisemmalta kuin lähtö junalla. Onko bussin viemä kuitenkin aina palannut takaisin, eikä lähtöön ole liitetty samanlaista lopullisuuden tuntua kuin rautateihin? Jukka Alihanka on runollaan maalannut mielikuvia lähdön läheisyyden tunnelmasta monen 1980-luvulla eläneen mieleen.

> Lululla oli kolmas mieli.
> Asematunnelin ovenpieli
> houkutti häntä ja viivytti kaipuun kuolemaa.
>
> Asiaton oleskelu asemilla.
> Heikkojen siitä on hyvä olla,
> lähdön läheisyydestä he turvaa saa.
>
> Muuten hän oli niin kuin yksi meistä vain,
> hän rokkia rakastaa ja lähdön tunnelmaa.
> Muuten hän oli niin kuin yksi meistä vain,
> hän rokkia rakastaa ja öisiä katuja.[184]

Junkala erittelee kaupunkireviirit ja -territoriot kirjassaan, *Kadun risteyksessä — Etnologinen näkemys kaupunkitilasta*, fyysisin ja symbolisin rajauksin. Fyysisiä reviirejä on kolmenlaisia; primaarit, sekundaariset ja julkiset. Primaarit reviirit ovat yksilön tai yhteisön pysyvästi kontrolloimia ja hallitsemia tiloja kuten kodit ja liikkeenharjoittajien omat, ei asiakkaille tarkoitetut tilat. Sekundaarisia reviirejä pitää jokin yksilö tai ihmisryhmä omanaan vaikkei omista paikkaa. Näitä paikkoja ovat muun muassa kantakuppilat ja -pöydät. Kolmannen, julkisen reviirin haltuunotto on lyhytkestoista, kuten paikka jonossa tai istumapaikka asemalla. Reviirit eroavat toisistaan reviiriin kohdistuvan kontrollin ja sitoutumisen voimakkuuden perusteella. Toisin kuin aina mukana kulkeva henkilökohtainen tila, reviiri on sidottu nimenomaan paikkaan. Reviirillä on aina haltuunottaja ja haltuun otettu paikka. Näin ollen reviirit ovat myös poissulkemisen välineitä, joilla erottaudutaan toisista ja hallitaan omaa aluetta.[185]

Asemalla on kaikkia kolmea reviirityyppiä. Primaarit löytyvät liiketilojen takahuoneista, sekundaarisia löytyy varsinkin usein matkustavien vakipaikoista tai muuten vaan asemalla aikaansa kuluttavien paikoista. Otetaan sama penkki asemalla, sama paikka bussissa, istutaan samassa kahvilan pöydässä kuin ennenkin, hengaillaan tutussa porukassa. Saman aikapaikan hahmot tunnistavat toistensa reviirit ja välttelevät niitä tietoisesti tai tiedostamattaan. Asemalla satunnaisia kulkijoita on

184 Ote kappaleesta *Lulu.* Sanat: Alihanka, Jukka–Jakoila, Alpo, sävellys: Alihanka,J, esittäjä: Amberla, Tuula. 1983.
185 Junkala & Sääksilahti 1999, 39–45.

kuitenkin niin paljon, ettei kiinteää sitoutumista tiettyyn paikkaan pääse muodostumaan. Kiinteimmät reviirit ovat asemalla työskentelevillä. Yleisesti ottaen vaikuttaisi asemien yleisimpien reviirien olevan julkisia, lyhytkestoisia, sitoutumattomia ja heikosti kontrolloituja, mikä osittain johtuu paikan merkityksestä siirtymisen ja odotuksen tilana.

Alueet eivät ole keskenään samanlaisia vaan erottuvat toisistaan muun muassa historian, luonnon-olojen, kulttuurin ja sosiaalisen rakenteen perusteella. Nämä tekijät muodostavat alueen identiteetin, johon vaikuttaviksi seikoiksi voidaan laskea myös alueeseen kohdistuvat mielikuvat, symboliikka ja odotukset. Alueellinen identiteetti on kollektiivinen käsitys alueista ja niiden asukkaista ja asukkaiden oma aluetietoisuus on osa tätä identiteettiä.[186] Aluetietoisuudella tarkoitetaan tässä asukkaiden omaa käsitystä ja tietoisuutta asuinalueestaan, kuinka he kokevat kuuluvansa osana alueeseen ja sen yhteisöön.[187] Nämä käsitykset voivat olla keskenään ristiriitaisia ja eri käsityksiä voidaan vahvistaa tai muuttaa erilaisten kulttuuristen, sosiaalisten tai institutionaalisten käytänteiden kautta. Asuinympäristön tai paikallisuuden merkitykset koostuvat paikkaan liittyvistä muistikuvista ja nykyhetken kokemuksista. Se, kummalle puolelle asettaa enemmän painoarvoa, riippuu yksilöllisistä tavoista jäsentää aikaa ja voi joskus olla jopa tulevaisuuteen kallistuvaa. Merkille pantavaa asiassa on, kuinka pitkä tai merkityksellinen historia asukkaalla on alueen ja sen yhteisön kanssa ja mihin hän itse kokee kuuluvansa. [188]

> Identiteetti on jatkuvuudessa, muistin jakamattomuudessa, ei molekyyleissä ja vaihtuvassa aineessa. Pysymme samana virtana, vaikka aina uusi vesi syleilee sen vanhoja uomia. Itseys on vahvasti kiinnittynyt aikaan ja ympäristöön. Kun muistamme vanhoja aikoja ja paikkoja, muistamme itsemme.[189]

Alueiden identiteetti ja asukkaiden aluekäsitys on historiallisesti kerrostunut ja yhteiskunnan muutokset vaikuttavat siihen sekä suoraan että välillisesti. Muutosten myötä alueet omine yksilöllisine erityispiirteineen syntyvät, elävät aikansa ja lopulta katoavat.[190] Näin käy myös entisen linja-autoaseman paikalle, joka oli pitkään identifioitunut ensin toriksi, sittemmin linja-auto-asemaksi ja nyt vaakakupissa painaa eniten vielä avoin tulevaisuus.

Ymmärtääksemme paremmin linja-autoaseman alueen paikallisidentiteetin ja aluetietoisuuden

186 Riikonen 1997, 179–182.
187 Esim. Paasi 1986, 37.
188 Riikonen 1997, 179–182.
189 Krohn 1993, 82.
190 Riikonen 1997, 179–182.

kerrostuneisuutta ja monimerkityksellisyyttä, niitä voidaan avata sukupolven käsitteen kautta. Sukupolvella tarkoitan, Heikki Riikosen[191] määritelmää mukaillen, ihmisryhmää, jotka kollektiivisesti kokevat kuuluvansa samaan ikäluokkaan, sukupolveen, ja jotka jakavat tiettyjä elämäntilanteiden ja sosiaalisen historian kokemuksia. Tähän sukupolven käsitteeseen voidaan lisätä vielä riittävän läheinen sosioekonominen tausta ja alueellinen yhteenkuuluvuus, jolloin voidaan puhua alueellisen sukupolven käsitteestä. Näille ihmisille voi syntyä kollektiivinen identiteetin tunne sijainnin ja ihmisryhmän mukaan. Nämä ryhmät eivät ole homogeenisia vaan perustuvat samankaltaiseen tapaan tulkita ja ymmärtää asuinalueensa historiaa ja nykytilaa. Paikallisyhteisö muodostuu useiden erilaisten alueellisten sukupolvien ryhmistä, joiden tulkinnat alueellisuudesta voivat olla toisistaan hyvinkin poikkeavia.[192]

Koska asemarakennus on purettu, vain sen olemassaolon ajan ihmiset, eli tietyt sukupolvet, voivat sen muistaa. Riikonen[193] puhuu muistinvaraisen alueen käsitteestä, jonka kautta voidaan ymmärtää ja selittää sukupolvien välistä aluetietoisuuden eroa. Muistinvaraisen alueen käsite liittyy alueen institutionalisoitumiseen ja deinstitutionalisoitumiseen. Alueen institutionalisoituminen on prosessi, jossa alue vakiintuu osaksi aluejärjestelmän toimintaa ja samalla alueen identiteetti kehittyy. Prosessista voidaan erottaa vaiheita, joiden järjestys voi vaihdella tai ne voivat olla samanaikaisia. Nämä vaiheet ovat *territoriaalinen*, eli rajojen hahmottamisen vaihe; *symbolinen*, jolloin kehittyvät alueen merkit ja symbolit; *instituutionalinen*, jolloin muotoutuvat alueen kannalta merkittävät instituutiot; ja *roolin vakiintuminen*, joka kuvastaa alueen kullekin ajalle ominaista roolia ja on näin irrallinen kolmesta aiemmin mainitusta.

Deinstitutiotuminen on edelliseen nähden käänteinen prosessi, jossa alue ensin menettää roolinsa aluejärjestelmästä ja lopulta katoaa siitä. Riikosen mukaan on mahdollista, että alueelle jää merkkejä symboleista tai instituutiosta [194], mutta linja-autoaseman tapauksessa näin ei käynyt, vaan se katosi maisemasta kokonaan. Jäljelle jäi dokumenttien lisäksi ihmisten muistikuvia asemaalueesta. Nämä muistinvaraiset alueet ovat instituutiosta riippumattomia, sillä ne muodostuvat yksilöiden menneistä ja nykyisistä kokemuksista ja muistoista. Muistivarainen alue muuttuu jatkuvasti. Se voi vahvistua ja uusiutua sekä saada uusia merkityksiä varsinkin sosiaalisten toimintojen seurauksena, jolloin se voi saada kollektiivisia piirteitä ja muuttua osaksi paikallisyhteisön sosiaalista muistia. [195]

191 Riikonen 1997, 182–185.
192 Riikonen 1997, 182–185.
193 Riikonen 1997, 182–185.
194 Riikonen 1997, 182–185.
195 Riikonen 1997, 182–185

Ihmisen muisti on kuitenkin häilyväinen ja yhdistelee sumeilematta subjektiivisia aistihavaintoja ympäristön tuottamiin intersubjektiivisiin[196] kokemuksiin. Muistomme ovatkin yhdistelmä omia havaintoja ja jonkun muun tuottamia mielikuvia.[197] Voimmeko tunnistaa mikä on ollut todellista ja mikä ei, vai onko se edes oleellista, sillä onhan muisto kuitenkin olemassa ja joka tapauksessa erilainen kuin kenelläkään muulla.

Muistin paikka -termi tarkoittaa aineellista tai aineetonta symbolia, joka on inhimillisen työstämisen kautta tullut jonkin yhteisön historiallisen muistin osaksi. Käsite on peräsin aatehistorioitsija Francis Yates:lta, joka tutki näyttelijöiden ja puhujien topografiaan perustuneita muistisääntöjä, *muistin teattereita*. Aluksi kyse oli konkreettisista asioista mutta myöhemmin käsite laajeni kattamaan myös ei-esineelliset symbolit. Matti Peltonen avaa käsitettä *Mikrohistoriasta* -kirjassaan.[198] Historialliset miljööt muistuttavat niiden keskellä eletystä elämästä, joka katoaa samalla kun miljöö menetetään. Historiallisen muistin ulkoiset ehdot muuttuvat jatkuvasti. Maaseutu on teollistunut ja sen mukana ovat kadonneet vanhat tavat, esineet ja taidot. Mukana ovat muuttuneet rakennukset ja maisemat. Myös kaupunkien maisemat ovat kokeneet rajujakin muutoksia varsinkin elinkeinorakenteiden muutosten ja sotien myötä. Kun muistin miljöö katoaa todellisesta ympäristöstämme, muisti ei voi enää elää alkuperäisessä ympäristössään, vaan kiinnittyy vähäpätöisempiin asioihin, kuten kuvallisiin ja kirjallisiin aineistoihin. Näitä aineistoja on kuitenkin pidettävä keinotekoisina, sillä historioitsija Pierre Noran mukaan todellisina pidetyt muistin paikat eivät tule ymmärretyiksi, sillä ne ovat kehittyneet kulttuurin mukana.[199] Teksti voi kuvailla hyvinkin tarkasti paikan olemusta, mutta ilman omaa kokemusta ne ovat kuin kaikuja jostain muusta, toisaalla koetusta havainnosta, jonka mieli kuvittaa. Valokuvaan on piirtynyt kuvaajan subjektiivinen näkemys yhden hetken pysähtyneestä olemassaolosta. Molemmat voivat herättää katsojassa muistoja tapahtumista, joita itse on ollut, tai ei ole ollut, paikalla kokemassa ja näin paikka voi olla hetken taas olemassa; muistelijan mielessä. Muuttuneena ja epätäydellisenä tosin. Paikan eläneen sukupolven kadotessa muistotkin katoavat ja ainoa asia mitä meille linja-autoasemastakaan jää jäljelle ovat välilliset dokumentit, tekstit ja valokuvat, jotka eivät kuitenkaan pysty ilmaisemaan paikan todellista henkeä edes siitä hetkestä, joita ne kuvaavat. Yi-Fu Tuan kuitenkin näkee valokuvassa pysäytetyn hetken

196 Intersubjektiivinen tarkoittaa tässä yksilöiden välistä, kaikille yhteistä tai samanlaista havaintoa, tietoa tms. ts. vastakohtaa ennen muuta puhtaasti yksityiselle, henkilökohtaiselle (havainnolle tms.), kun kyse ei ole täysin objektiivisestakaan asiasta.
197 Tani 1997, 226.
198 Peltonen 1999, 100–106. Kts. myös Nora 1989.
199 Nora 1989, 1–12.

todellisuutta, josta on suora yhteys hetkeen, jossa kuva on otettu. Valokuvat herkistävät paikan tajuamme ja toimivat korvikkeina silloin kun haluamme palata menneeseen hetkeen.[200] Kun elettävä elämä on toisaalla, voi menneeseen kiinnittyä nostalgian avulla.[201] Menneeseen nojaavaa nostalgiaa voi löytää muistakin esineistä tai rakennuksista, kuten vaikkapa mummon suosikkikahvikupista, leikkipuiston karusellista tai lapsuuden kiipeilypuusta. Menneisyyden, ja myös nykyisyyden, tavoittamisen ja sen ymmärtämisen helpottamiseksi on luotu julkiset muistiorganisaatiot, jotka valikoidusti keräävät ja säilyttävät tietoaineistoa, jonka ne asettavat saavutettavalle tasolle. Tämän tietoaineiston yhtenä tavoitteena on paitsi auttaa ihmistä luomaan suhdetta menneisyyteensä ja omaan identiteettinsä, myös luoda moniäänistä keskustelua kulttuuriperinnön näkökulmista ja lähtökohdista.

4.2. Paikka

> Paikat ovat väliaikaisia suojapaikkoja, polkujen risteyksiä, tarinoiden kokoelmia ja valintatilanteita sosiaalisten muutosten keskellä, ja ne ovat myös lähtemisen, etääntymisen, luopumisen ja paluunkin paikkoja, kolmannenlaisia tunnetiloja, jotka jäävät mieluusti kaiken järkeilyn ulottumattomiin. (Ari A. Lehtinen) [202]

Paikka on enemmän kuin pelkkä sijainti[203]. Jos sijaintia tarkastellaan paikkana (place) siihen usein liitetään merkityksiä paikallisuudesta, nostalgiasta ja menneestä elämästä. Abstrakti tila (space) sen sijaan liittyy nykyaikaan, globaaleihin prosesseihin ja edistykseen.[204] Norjalaisen arkkitehdin Christian Norberg-Schulzin mukaan ymmärtääksemme paikan luonteen meidän tulisi käsittää ne suhteet, jotka vaikuttavat luonnollisten ja ihmisten luomien ilmiöiden välillä. Nämä suhteet voidaan jakaa kolmeen perustasoon. Ensiksikin ihminen haluaa tarkentaa luonnollista rakennetta, eli hän pyrkii tuomaan näkyväksi oman käsityksensä luonnosta ja omasta paikastaan siinä. Saavuttaakseen tämän, ihminen ottaa ikään kuin luonnon vihjeistä vaarin ja rakentaa polun siihen mihin katsoo luonnon osoittavan suunnan ja sulkee edelleen suojaisaksi katsomaansa paikkaa. Toisekseen ihmisellä on tarve täydentää *puutteelliseksi* katsomiaan osia. Kolmanneksi Norberg-Schulz listaa ihmisen tarpeen symbolisoida ymmärryksensä luonnosta, itsensä mukaan lukien, siten, että koettu merkitys ilmenee jollain tavalla ihmisen luomien rakennelmien ominaisuuksissa. Kaikkien kolmen suhteen takana on ihmisen tarve luoda ympärilleen maailmaansa konkretisoiva mikrokosmos, joka

200 Tuan 2004, 22.Kts myös Itkonen,M.2009, 299–344.
201 Sepänmaa 2004, 38.
202 Lehtinen 2006, 61.
203 Norberg-Schulz 1984, 10.
204 Löytynoja 2006, 310. Kts myös Agnew, J. 2005.

syntyy keräämällä merkityksiä. Symbolisaatiosta tulee näin kulttuurinen ilmiö[205].

Paikan rakenne ilmenee ympäristön kokonaisuuksina, jotka käsittävät fyysisen paikan lisäksi sen luonteen ja tilan. Kokonaisuuksista voimme havaita ymmärrettäviä osia kuten ”metsä”, ”lahti”, ”rakennus”, ”katu”, ”lattia” tai ”seinä”, jotka ovat todellisia, konkreettisia asioita. Tila taas merkitsee asioiden välisiä topologisia suhteita. Joku on jonkun ”takana”, ”alla”, ”edessä” tai ”keskellä”. Luonne, karaktääri, kuvailee meille, millainen asia on [206] tai millainen se on suhteessa johonkin muuhun; punainen, punaisempi kuin […]. Ympäristön tilarakenteiden hallinta antaa ihmiselle emotionaalisen turvallisuuden tunteen.[207]

Genius loci, paikan henki, on roomalaista perua oleva ajatus. Antiikin roomalaiset uskoivat, että jokaisella *itsenäisellä* olennolla on oma henkensä, suojelijansa. Tämä henki antaa elämän niin ihmisille kuin paikoillekin seuraten niitä syntymästä kuolemaan ja määrittäen niiden luonteen ja olemuksen. Roomalaiset ymmärsivät, mikä merkitys *hyvällä* paikalla oli ihmisen niin fyysisen kuin psyykkisenkin hyvinvoinnin kannalta.[208] Paikan henki kokoaa luonnollisen ympäristön ja siihen liittyvät muistot, mielikuvat sekä niiden merkityssisällöt ja tulkinnat samaan kokemusperäiseen pakettiin.[209] Pauline von Bonsdorff korostaa elävyyttä olennaisena osana paikan hengen käsitettä. Paikan henki kerrostuu paikan kulttuuriperinnöstä ja historiasta, joita ovat faktatietojen lisäksi yhtä lailla legendat, tarinat ja sepitteet. Nämä elävät ja muuntuvat ajassa kertojansa mukaan sukupolvelta toiselle. Hänen mukaansa mahdollisuudet paikan henki -käsitteen luovaan ja kriittiseen käyttöön löytyvät, kun otetaan ympäristön fyysisten rakenteiden ja luonnon lisäksi huomioon niiden vuorovaikutus ihmisten käyttäytymisen ja kokemuksen kanssa. Lisäksi on huomioitava historiallisten ja utooppisten rakenteiden vuorovaikutus ihmisten kanssa. Paikka muuttuu helposti pelkäksi kulissiksi jos jonkun näistä osista jättää huomioimatta. [210]

Elävyyden käsite paikan hengen lähteenä herättää ajatuksen, voiko paikan henki olla kuollut vai onko paikka silloin vain hengetön. Kuollut henki vihjaa hengen joskus eläneen, mutta hengetön taisi olla sitä jo syntyessään. Elävyyden käsitettä hakee ilmeisesti myös Norberg-Schulz, jonka mukaan paikka, joka on tehty vain yhtä tarkoitusta varten, tulee ennen pitkää tarpeettomaksi.[211] Tämä tukee

205 Norberg-Schulz 1984, 17.
206 Norberg-Schulz 1984, 15–16.
207 Norberg-Schulz 1984, 19.
208 Norberg-Schulz 1984, 18.
209 Stenros 1995, 19–20.
210 von Bonsdorff 1998, 226.
211 Norberg-Schulz 1984, 18.

aikaisempaa ajatusta, jonka mukaan erilaiset ihmiset erilaisine merkityksineen luovat oman kulttuurinsa kautta paikan hengen.

Humanistisen maantieteen paikan käsitteen mukaan paikka syntyy kun tilaan liitetään merkityksiä, muistoja ja erilaisia tunteita kuten pelkoa tai menetystä. Tunne kuulumisesta johonkin paikkaan ja suhde ympäristöön voi olla niin voimakas, että fyysinen sijainnillisuus jää toisarvoiseksi. Ihmisen ja ympäristön suhdetta värittävät myös kulttuuriset edustumat, jotka muotoutuvat mielenmaisemiksi koetun elämismaailman ja ympäristön tuottamien mielikuvien kohdatessa. Mielenmaisema saattaa olla täysin irrallinen aistein havaittavissa olevasta ympäristöstä ja perustua intersubjektiiviseen kokemukseen kuten vaikkapa taiteen tai median luomiin ympäristöihin. Vasta ristiriitaisuus omien kokemusten ja aiempien uskomusten välillä havahduttaa huomaamaan eron. [212] Samalla se toivottavasti havahduttaa huomaamaan esimerkiksi median voiman simuloitujen paikkojen ja mielikuvien tuottajana.

Yi-Fu Tuan[213] lähestyy paikan tajua ajallisuuden kautta ja määrittää paikan muuttumattomuuden luovan mahdollisuuden kiinnittyä siihen. Paikka tietenkin muuttuu koko ajan, mutta jos se tapahtuu tarpeeksi hitaasti, on ihmisillä aikaa sopeutua siihen ja näin paikka säilyy näennäisen ajattomana. Tuan myös pohtii, milloin ihmisellä on valmiudet saavuttaa paikan taju ja vastaa siihen itse; yksilöllisen, emotionaalisen kypsyyden kautta. Tuan katsoo ajan seisahtumisen välttämättömyyden ja paikkaan suuntautuvan emotionaalisen tunteen laadun olevan olennaisia tekijöitä ajan tajun kehittymisessä. Kolmanneksi Tuan mainitsee vielä paikan ja minuuden välisen suhteen, jonka ymmärtäminen myös avartaa koko ihmisenä olemisen olemusta. Myös Tuan korostaa merkitysten vaikutusta paikkaan sitoutumisessa; mitä enemmän merkityksiä, sitä tärkeämpi paikka. Muuttumattomat paikat viehättävät turvallisella tuttuudellaan, mutta myös uusista paikoista voi tunnistaa paikan hengen, joka saattaa yllättää tuttuudellaan heti ensi kokemuksella. Tuanin mukaan muistot inhimillisistä tapahtumista ja kokemuksista lisäävät maiseman henkilökohtaista arvostusta ja sen kestoa. Tuan käsittelee aihetta topofilian käsitteen kautta ja toteaa ympäristön synnyttämien tunteiden syvällisyyden, intensiteetin ja ilmaisutavan vaihtelevan suuresti. Ympäristön herättämät reaktiot voivat olla puhtaasti esteettisiä, mutta kun paikka liittyy kiinteästi muistoihin kuten esimerkiksi kotiin tai työhön, ovat muistot usein kestävämpiä mutta vaikeampia ilmaista. [214]

Ihmisen paikallisuuden tunnetta ja paikkaan kiinnittymisen mekanismeja on tutkittu paljon[215] ja

212 Tani 1997, 211–220.
213 Tuan 2004, 15.
214 Tuan 1974, 93–95. Lappi 2007 37.
215 Esim. Knuutila 1998.

yleistäen voisi todeta suurimpina tekijöinä esiintyvän paikkaan liitetyt myönteiset kokemukset, ihmissuhteet, työpaikka ja yleensä asiat, joihin jokapäiväinen elämä kiinnittyy. Asiat, joilla koetaan olevan merkitystä oman elämän kannalta, ovat parhaita sitouttajia. Paikka, johon itse tuntee kuuluvansa, on helppo kokea omakseen. Paikan käsite sisältää siis historiaa, sosiaalisia suhteita ja paikallista identiteettiä.[216] Näin ollen paikka, joka ei täytä näitä kriteerejä on epäpaikka tai ei-paikka. Epäpaikalle ei ole pysähdytty antamaan merkityksiä, epäpaikan ohi tai läpi kuljetaan ajattelematta sitä sen kummemmin. Paikattomuus liittyy myös globalisaatioon ja kuluttamisen paikkoihin, joihin yhdistetään levottomuutta aiheuttava liike. Näin ollen epäpaikkaa on pidetty negatiivisena ja uhkana perinteiselle paikalle, joka kuvastaa muuttumattomuutta, pysyvyyttä ja niiden tuomaa turvallisuuden tunnetta. Nykypäivän moderni yhteiskunta on kuitenkin täynnä näitä epäpaikkoja ja kokemukset epäpaikoista ovatkin oleellinen osa jokaisen arkipäiväistä elämää.[217] Epäpaikkoihin yhdistetään liikkuminen, johon liittyy oleellisesti myös lähteminen ja saapuminen. Linja-autoasema vaikuttaa siis tyypilliseltä epäpaikalta kuten myös liikenneasemat sekä moottoritiet ja kiertoliittymät.[218] Paikattomuuden käsite nousi maantieteelliseen keskusteluun 1970-luvulla[219] ja onkin aiheellista kyseenalaistaa neljäkymmentä vuotta vanhat lähtökohdat. Yhteiskunta on muuttunut, samoin kuin ympäristömmekin visuaalinen ilme, eikä paikkojen ja epäpaikkojen vastakohtaisuus ole enää niin selkeästi määriteltävissä kuin aikaisemmin. Paikan tai epäpaikan määrittelemisessä tulisikin välttää universaaleja määritteitä ja keskittyä ennemminkin jokaisen paikan omiin lähtökohtiin.[220]

Linja-autoasemamme paikka on muuttunut lähes tunnistamattomaksi. Paikka on ollut nyt kymmenen vuotta ilman asemaa ja sitä ennen kaksi linja-autoasema oli osana paikan kaupunkikuvaa lähemmäs 70 vuotta. Aseman voi tuskin kukaan kuvitella edustavan paikkaa, johon kiinnittyminen merkityksien kautta olisi kovin suurta. Ympäröivä toriaukiokin on toripäivien ulkopuolella pelkkä aukio, läpikulkupaikka. Näin tarkastellen asema aukioineen näyttäisi olevan kaikkien paikan määritelmien ulkopuolella, tyypillinen epäpaikka, täynnä liikettä ja pysähtymättömyyttä. Palatkaamme kuitenkin subjektiivisen kokemuksen tasolle. Vaikka linja-autoasema määrittyisi yleisellä tasolla kuinka epäpaikaksi tahansa, voi jokaisella asemalla käyneellä liittyä siihen subjektiivisia merkityksiä, joiden kautta linja-autoasema asettuu paikaksi. *Paikka, jossa tapasin*

216 Kymäläinen 2006, 211. Kts. Myös Benko 1997.
217 Kymäläinen 2006, 210–211. Kts. myös Relph 1976.
218 Kymäläinen 2006, 211.
219 Kymäläinen 2006, 211–212. Kts. myös Relph 1976.
220 Kymäläinen 2006, 211–212. Kts. myös Relph.2000, 617–619.

tulevan puolisoni. Entäpä jos se olisikin *paikka, jossa näimme Elviksen?* Silloin paikan merkitys olisi yhteisöllinen. Mutta nämä subjektiiviset kokemukset eivät ole kiinnittyneitä linja-autoasemaan. Sekä puolison että Elviksen olisi voinut nähdä periaatteessa missä tahansa, vaikkapa sata metriä asemalta pohjoiseen, joten niiden merkitys yleisellä tasolla on marginaalinen.

Kuitenkin linja-autoasemaankin liittyy valtava määrä, hieman epämääräisiäkin, merkityksiä, kokemuksia ja tärkeitä muistoja, joita ei vain voi ohittaa kun puhumme juuri tästä tietystä asemasta. Se ei tunnu olevan paikka, mutta näiden yksityisten ja alueellisten merkitysten kautta se ei ole suoranainen epäpaikkakaan. Yksi ajatus näiden hieman epämääräisten paikkakäsitysten merkitysten hahmottamisessa on Platonin ajatus *khorasta*, jossa yhdistyy abstraktit ajatukset *ei-paikasta, puolittaisesta paikasta* ja *kolmannesta paikasta*. *Khora* on terminä hieman epävakaa ja monimutkainen. Se tarkoittaa kreikan kielessä (χώρα) monimerkityksellisesti paikkaa; syntymä- tai asuinpaikkaa, kaupunkia, maata tai koko maapalloa. Se voi olla myös erilaisille tapahtumille aukeava välitila. Käsitteeseen on liitetty myös ymmärrys kotipaikasta, asumisesta ja päivittäisestä elämänkokemuksesta. *Khoran* maantieteeseen liitetään myös matkustaminen ja tutun ja vieraan välinen jännite. Paikkana se on aktiivinen ja prosessinomainen.[221]

Platonin mielessä *khora* on sekoitusastia, jossa asiat ja muodot ovat jatkuvasti muuttuvassa yhteydessä keskenään ja siten myös niiden väliset suhteet vaihtelevat. *Khora* voidaan tulkita monella eri tasolla, joiden kolmea derridalaista teemaa Päivi Kymäläinen valottaa artikkelissaan *Paikan ajattelun haasteita.*[222] Teemoja ovat ”kolmas paikka”, ”puolittainen paikka” ja ”paikan tapahtuma”. ”Kolmas paikka” tai ”keskellä oleva paikka” (middle-place) haastaa paikka–epäpaikka kahtia jaon, ja vastakkainasettelun sijaan pikemminkin luo yhteyksiä näiden kahden termin välille, osoittaen niiden välisten rajojen olevan muuttuvia ja epätäsmällisiä. Puolittainen paikka (half-way-place) tarkoittaa, ettei paikalla ole siinä pysyvää muotoa. Tästä esimerkkinä voisi olla lapsuuteen ja ylipäänsä muistoihin liittyvät paikat. Jotain on unohtunut, jotain on tullut lisää ja jotain on muuttunut. Tällainen mielikuvan paikka voi olla muistikuvissa romantisoitu ja hyvin elävä, vaikka vastaavuus todelliseen tai fyysiseen paikkaan olisi suorastaan olematon. *Khora* voidaan myös tulkita olevan paikan tapahtuma. Tämä ajatus juontuu sen jatkuvasta muutoksesta ja sen tulkinnoille avoimesta luonteesta[223]

221 Kymäläinen 2006, 212–213. Kts myös Lehtinen 2005, 13–16. ja Birkeland, 1999.
222 Kymäläinen 2006, 212–215. Kts. Myös Derrida,J. 1995. Ja Plato in Twelve Volumes IX.
223 Kymäläinen 2006, 212–215.

> Minä tunnen taas ─ tässä ja nyt ─ paikan ja ajan elastisuuden. Niiden abstraktisuuden. Niiden yksityisyyden. Niiden hajoavuuden. Ne eivät ole konkreettisia eivätkä universaalisia. Ei ole olemassa yhteistä nykyhetkeä. Ei ole olemassa kaikille samaa paikkaa.[224]

Paikan tapahtumat muodostuvat ihmisten kokemusten, kontekstien ja erilaisten elämän vaiheiden ja rytmien kautta. Ne ovat aina hetkittäisiä ja kontekstisidonnaisia, ja ne voivat jäädä jollain tavoin vajaiksi tai puutteellisiksi. *Khoran* maantieteen ydin kiteytyy ajatuksessa, ettei paikkoihin liittyvät merkitykset ole kiinni esineistä, asioita ja objekteista vaan tärkeämpää on hahmottaa niiden väliset suhteet.[225]

5. Olemattomuuden siedettävä keveys

Tämän työn lähtökohtana oli purettu linja-autoasema, jonka merkityksiä ja niiden muodostumista lähdin etsimään. Ajatuksena oli, voiko rakennus olemattomuuttaan unohtua kokonaan yhteisönsä muistista ja kadota näin kuin sitä ei olisi koskaan ollutkaan. Mitä tämä yhteisöllinen muisti edes on ja miten ihmisten kiinnittyminen tiettyyn paikkaan oikein tapahtuu.

Työn kuluessa selvisi merkitysten tuottamisen ja niiden tulkitsemisen olevan monisyinen kulttuurinen prosessi, joka linja-autoaseman tapauksessa esittäytyy lähinnä arkisten, subjektiivisten kokemusten kautta. Yhteiskunnalliset merkitykset ilmenevät aseman vaikutuksissa kaupunkisuunnitteluun ja yksittäisten ihmisten elämään. Tutkimus osoittaa kuinka rakennuksen mahdollisuus jäädä pysyvästi yhteisönsä muistiin edellyttää rakennuksen luotettavaa dokumentointia tai mahdollista voimakasta yhteisöllistä kokemuksellisuutta, jolloin rakennuksesta voi jäädä elämään suullista kulttuuriperintöä. Mikäli rakennus koetaan merkityksettömäksi, eikä siitä jää historiallisia viitteitä tai dokumentteja, voi uhkana olla rakennuksen totaalinen unohtaminen jos sen aineellisia tai aineettomia vaikutuksia ympäristöönsä ei ymmärretä tai osata tulkita.

Lisäarvoa työhön olisi antanut tutkimus linja-autoaseman purkamista vastaan tehdystä kansalaisaloitteesta ja asian ympärille mahdollisesti kehkeytyneestä julkisesta keskustelusta. Kiinnostavaa olisi ollut myös selvittää mitä mieltä jyväskyläläiset todellisuudessa asiasta olivat

224 Krohn 1993, 24.
225 Kymäläinen 2006, 212–215.

silloin ja mitä ovat mieltä nyt kun aikaa on kulunut. Nyt tulkinta on yksin ulkopaikkakuntalaisen tutkijan vastuulla ja jää väkisinkin varsin yleiselle tasolle. Myös kaupungin hallintoelimien päätösten taustalla olleet vaikuttimet jäivät harmillisen avoimiksi. Kiinnostavaksi seikaksi nousee myös modernin, arkisen rakennusperinnön suojelun taso yleensä ja ennen kaikkea minkälaiset taustatekijät siihen vaikuttavat. Arkisten ympäristön muutokset altistuvat liian usein liian vähälle keskustelulle. Koulut, päiväkodit ja leikkipuistot ovat tärkeitä lapsuuden muistojen ja oman identiteetin rakennuspalikoita, joiden soisi kuuluvan keskusteluihin muutoinkin kuin sisäilmaongelmien yhteydessä. Kaiken kaikkiaan niin sanotun käyttöarkkitehtuurin kokemien muutospaineiden tutkimukselle ja laaja-alaiselle keskustelulle olisi tilaus, johon olisi herättävä ennen kuin lähiöillemme käy kuten monille puutalokaupunginosille kävi; arvo tunnistetaan liian myöhään. Tähän arkiseen käyttöarkkitehtuuriin kuuluvat myös monet liikenteen ympäristöihin kuuluvat rakennukset kuten pienet huoltoasemat ja tietenkin myös vanhat linja-autoasemat.

Tämän päivän kaupunkia on ajateltava aina jonkinlaisena prosessina, joka ylläpitää kaupungissa tapahtuvaa muutosta. Tämän prosessin jatkuvan luonteen vuoksi kaupunki pysyy näennäisen epä-täydellisenä, sillä kaupunkiin kohdistuvat menneet ja nykyiset vaikutteet ovat jatkuvasti läsnä, samanaikaisina, limittäisinä ja päällekkäisinä kerroksina. Pysyvyys ja muutos ovat jatkuvassa vuorovaikutussuhteessa niihin yksilöihin ja yhteisöihin, jotka omalla elämällään ja kulttuurillaan kaupunkia muuttavat.[226] Tämän vuoksi kaupunki on hyvin moninainen ja kompleksinen. Pyrkimys rajata koko kaupunki hallittavaksi ja selitettäväksi kokonaisuudeksi on mieletön ja siten parhaimmillaankin pystymme tarkastelemaan pelkkiä fragmentteja.[227] Professori Janne Vilkuna esitti eräässä keskustelussamme aiheeseen liittyvän kiehtovan kysymyksen: Onko kasvava kasvi tai puu epätäydellinen? Tämän oivaltavan ajatuksen kautta ymmärtää myös kaupungin orgaanisuutta, jonka täydellisyyden tulkinta riippuu tarkastelijastaan. Kuten kasvi, joka voi kasvinsyöjän kannalta olla täydellisimmillään juuri lehteen puhjenneena, rapeana ja mehukkaana mutta kasvin itsensä kannalta täydellisin hetki on kun saa kypsät siemenet sopivaan maaperään itämään. Ihminen ehkä tulkitsee kukinnan olevan kasvin täydellisin hetki, kun taas joku toinen ei edes huomaa sitä koskaan. Kaupunkikin voi yhden asukkaan kannalta olla juuri siihen elämäntilanteeseen täydellinen kun taas kaupunkisuunnittelija näkee epätäydellisyyksiä ja keskeneräisyyksiä, jotka kaipaavat suunnittelijan ojentavaa kättä.

Muutos on siis ilmeinen, mutta onko muutos *suurempi* tai *tärkeämpi* voima kuin pysyvyys?

226 Lappi 2007, 15 . Kts. myös Beaugard & Haila 1997.
227 Lappi 2007, 10–11, kts myös esim. Haarni&Karvinen 1994.

Muutoksen voisi ajatella vaativan toimenpiteitä mutta koska muutosta tapahtuu koko ajan, luonnollisten ilmiöiden ja ajan seurauksena, niin muutoksen pysäyttäminen, pysyvyyden vaaliminen olisikin se työtä vaativa puoli. Luonnossa muutos on jatkuvaa, mutta usein luonnollinen muutosprosessi on ihmiselle tarpeeksi hidas, jotta voimme tulkita siinä olevan kaivattua pysyvyyttä. Ruotsalaisen kulttuurintutkija Owe Ronströmin mukaan suurin muutos onkin saada jokin asia säilymään.[228] On tietenkin kysyttävä, *tarvitseeko* ihminen täydellisyyteen pyrkivää pysyvyyttä vai voisimmeko ajatella esimerkiksi juuri rakennusten kannalta sopivien muutosten luovan uusia mahdollisuuksia rakennuksen säilyttämiseen. Käyttötarkoituksen muutos voi joskus olla ainoa mahdollisuus rakennuksen säilyttämiseen ja se vaatii toki myös näkyviä muutoksia. Rakennuksia on kautta aikojen käytetty varsin luovasti muuttuvien tarpeiden mukaan ja kun eri vaiheiden dokumentointi on kunnossa, näen sen vaihtoehtona rakennusperinnön rikastuttamiseen. Voidaan jopa sanoa tällä olevan pitkät perinteet, ainakin pidemmät kuin nykyaikaisella kertakäyttökulttuurilla.

Entä miten tulisi suhtautua menneeseen aikaan? Onko tärkeämpää keskittyä aikaan, jolloin asema oli olemassa vai hetkeen kun asemaa ei enää ollut? Kysymykseen ei liene yksiselitteistä vastausta, sillä eri näkökulmista katsottuna asia näyttää erilaiselta. *Jos* meillä ei olisi aseman olemassaolosta historiallista, luotettavaa dokumenttia, aseman olemassaolo nollautuisi kun sen muistavat ihmiset kuolevat. Olisi *ihan sama* onko sitä ollut tai ei – *Einmal ist Keinmal.* Osaammeko edes kaivata tietoa siitä, minkä olemassaolosta meillä ei ole tietoa? Ehkä ihmisillä kuitenkin olisi tieto aseman olemassaolosta joskus ja jossain, mutta uskottavan dokumentin puuttuessa se muuttuisi myytiksi, jos sen olemassaolo ylipäänsä kiinnostaisi ketään. Jos sen olemassaolo olisi kiinnostavaa, se voisi olla tarinoiden lähde ja muuttua osaksi suullista perintöä. Suullisen perimätiedon kautta aseman tarina kuitenkin muuttaisi jatkuvasti muotoaan; jotain unohtuu, jotain lisätään ja lopulta kaikki on jotain ihan muuta kuin tarinan alussa, eikä kellään ole takeita onko tarinalla joskus ollut todellinen esikuva. Legenda linja-autoasemasta kuulostaa kuitenkin hieman kaukaa haetulta, mutta asia voisi olla toisin, jos asemaan liittyisi jokin kollektiivinen muisto, kuten aiemmin mainittu havainto Elviksestä, tai aseman esiintyminen jonkin ikävän tapahtuman kuten poliittisen murhan näyttämönä. Historian kannalta yksittäistä rakennusta kiinnostavampia asioita ovat perinteisesti olleet suuremmat linjat kuten merkittävät tapahtumat, kansakuntien vaiheet ja aikansa suurmiesten teettämät todistukset ansioistaan. Kansojen ja henkilöiden itsetehostuksen lisäksi historia auttaa

228 Ronström 2008.

meitä ymmärtämään myös tapahtumien kausaliteetteja ja yhteisöjen kehitystä ja elämää yleensä. Nämä antavat meille käsityksen itsestämme. Kuitenkin, vaikka rakennus ei olemassaolonsa aikana olisi ollut erityisen kiinnostava, se voi nousta purkamisuhan aikana keskustelun kohteeksi, kunnes poissaolevana taas vaipuu unholaan. Näin kävi myös linja-autoasemallemme.

Voiko rakennus kuitenkaan *nollautua* kokonaan? Sillä oli aikanaan oma merkityksensä kaupungille ja kaupunkilaisille, ja etenkin kaupungin osalta on syytä pohtia aseman vaikutusten merkityksiä kaupunki- ja varsinkin liikennesuunnittelun osalta. Asemalla ja sen paikalla on ollut vaikutusta siihen, millainen Jyväskylän kaupunki on tänään. Olisivatko lähes dystopisilta vaikuttaneet liikennesuunnitelmat toteutuneet jos linja-autoasemaa ei olisi ollut? Mitä harjunkulmalla olisi nyt jos asema olisi alun perin sijainnut jossain muualla? Entä mitäpä jos se olisi ollut Alvar Aallon suunnittelema? Jossittelu on tietenkin aika turhaa, mutta auttaa ehkä hahmottamaan juuri tämän rakennuksen olemassaolon merkityksiä kaupungille. On kuitenkin ymmärrettävä ero nimenomaisen rakennuksen ja linja-autoaseman välillä. Asemainstituutiolla ja sen sijainnilla on toki ollut paljon suurempi merkitys kuin yksittäisellä rakennuksella. Kuinka suuri merkitysero olisi juuri tämän tai tuiki tuntemattoman *Ari Arkkitehdin* suunnitteleman lähes samankaltaisen asemarakennuksen välillä? Todennäköisesti tai mahdollisesti aseman elämä ja kohtalo olisi kulkenut nykyisen kaltaisia uria myöten mutta kansainvälisen arkkitehtikilpailun voittajatyönä asemalla olisi ollut varmasti toisenlainen kohtalo.

Rakennus on myös aina jonkun suunnittelema, jotkut ovat osallistuneet sen rakentamiseen ja jotkut ovat saaneet siitä elinkeinonsa. Ehkä tärkeintä rakennuksen olemassaolossa onkin ollut sen vaikutus ihmisten elämään. Aseman rakentajana toiminut työmies on saanut työstään palkan, jolla on voinut kasvattaa kolme lasta, joiden elämän yhteiskunnallista merkitystä voimme vain arvailla. Tai ehkäpä pitkät päivät rakennustyömaalla ovat aiheuttaneet ristiriitoja rakentajan parisuhteeseen ja suistaneet rakentajan alkoholismin kautta asunnottomaksi, jolloin yksilöllinen ja yhteiskunnallinen vaikutus olisi aivan toinen. Toisaalta ihmiselämä perustuu pitkälti valintoihin, joita joudumme päivittäin tekemään ja rakentajan palkka olisi voinut tulla yhtä hyvin joltain toiseltakin rakennustyömaalta tai toisenlaisesta asemakohteesta. Jossitella voisi loputtomiin, emmekä todellisuudessa voi koskaan tietää niitä merkityksiä ja vaikutuksia, jotka ovat seurausta juuri tämän nimenomaisen rakennuksen olemassaolosta tai olemattomuudesta. Harvoin, jos koskaan, voidaan osoittaa vain yhtä tekijää, ilmiötä tai tapahtumaa, joka olisi ainoana syynä yhtään mihinkään. Kaikella on aina tausta-vaikuttajansa ja -tekijänsä ja olisi mieletöntä sulkea silmänsä niiltä, jotka eivät sovi haluttuun kaavaan.

Suomessa on monia esimerkkejä puretuista rakennuksista, jotka olivat aikalaistensa silmissä vanhanaikaisia, rumia ja ahtaita, mutta joiden purkamisesta aiheutuneet kyyneleet kirposivat vuolaina ilmoille vasta vuosikymmenien jälkeen. Myös arkkitehtuurissa on omat muotivirtauksensa ja uuden, tuoreen muodon, värin ja rakenteen rinnalla parin vuosikymmenen ikäinen rakennus näyttää auttamattoman tunkkaiselta ja vanhanaikaiselta. Pystymmekö nyt tässä ajassa arvioimaan tulevaisuuden tarpeita ja kauneusihanteita yhtään paremmin kuin menneetkään sukupolvet, jotka purkivat meille nuo nyt ah, niin rakkaat rakennukset. Saattaahan olla, ja todennäköisesti onkin, että vasta ajan tuoman perspektiivin kautta viehätymme uudelleen jo vanhanaikaiseksi luokitellusta tyylistä. Muodin syklisyys pätee myös arkkitehtuuriin ja uudet sukupolvet luovat oman kulttuuriperintönsä. Kuitenkin, kuten jo alussa totesin, kaikkea ei tarvitse säilyttää, mutta historiallisen kerrostuneisuuden näkyminen ja mahdollisuus sen kokemiseen olisi vähintäänkin suotavaa, sillä kulttuurisena olentona ihmisen oletetaan ottavan opikseen menneisyydestään. Tästä syystä säilytämme meille tärkeäksi katsomiamme asioita ja näistä muistoista, menneisyyden dokumenteista, haemme elämällemme jatkuvuutta. Muistiorganisaatioiden peruskiviin kuuluu auttaa yksilöä ja yhteisöä löytämään ympäristöstään ajan jälkiä, joiden avulla nykyisyys linkittyy menneisyyteen ja luo uskoa tulevaisuuteen. Tähän liittyy myös vastuukysymys tuleville sukupolville. Kolmantena muistia voidaan pitää unohduksen ja kuoleman vastavoimana.[229] Osa minua jää jäljelle ja jatkaa elämäänsä vaikka kaikki muu katoasi.[230]

Vaikka rakennus on purettu, onko se menetetty? Tietyssä mielessä kyllä, koska rakennusta ei voi fyysisesti enää kokea. Vaikka nykyteknologian luomien mahdollisuuksien kautta meillä olisi siihen jo aika hyvät eväät erilaisten 3D-mallinnusten ja virtuaalitodellisuuden kautta. Tulevaisuuden mahdollisuudet tällä saralla tuntuvat lähes esteettömiltä. Toisaalta meillä on rakennuksesta myös niin paljon tietoa, että voisimme rakentaa halutessamme uudelleen. Tämä ei toki tuo vanhaa, alkuperäistä rakennusta takaisin, mutta ajatus lohduttanee jollain tasolla. Pitää kuitenkin muistaa, ettei kaupungin ole tarkoitus pysähtyä paikoilleen, vaan se on alati muuttuva ihmisten elinympäristö, jonka tulee olla järkevästi suunniteltu, niin asukkaiden, elinkeinonharjoittajien kuin kaupungin hallintaorganisaationkin kannalta. Kuitenkin juuri kaikki nämä yhteisöt tarvitsevat tietoa menneisyydestä ymmärtääkseen miksi kaupunki on fyysisiltä ja sosioekonomisilta rakenteiltaan sellainen kuin on.

229 Vilkuna 2007, 16–18.
230 Vrt. Berleant 1995, 76.

Palatkaamme hetkeksi takaisin Berliinin muurille.[231] Myönnän, näiden kahden rakennelman, Jyväskylän linja-autoaseman ja Berliinin muurin, keskinäisen vertailun olevan hiukan ontuvaa, varsinkin kun muurin symbolinenkin merkitys poliittisen ideologioiden jakajana oli valtavan suuri. Mutta ehkä juuri niiden välisistä eroista löytyy mielekkyyttä vertaamiseen, sillä sekä muurin rakentaminen että sen purkaminen olivat koko maailmaa, ei vähiten Eurooppaa, kuohuttavia seikkoja. Jos vertaamme näiden kahden rakennelman *nollautumista*, voidaan todeta jyväskyläläisen linja-autoaseman olevan nollautuneempi kuin kyseisen berliiniläisen muurin, vaikka yhtä kaikki, poissaolevia molemmat. Mutta linja-autoasema on *poissaolevampi* kuin muuri. Fyysisiä muurin palasia on varmaan keräilijöillä ympäri maailmaa, mutta vaikkei olisikaan, muuri ja varsinkin sen merkitykset *halutaan* muistaa ja vastuumme tuleville sukupolville on välittää tätä tietoa eteenpäin, sillä ainaisen palautumisen taakan uhka on painavampi kuin materiaalinen muuri oli. Yleisesti ottaen, aitojen ja muurien tarkoituksena on pitää ulkopuoliset poissa mutta Berliinissä muurin tarkoitus oli, kuolemankin uhalla, pitää omat sisällä. Tämä ja muurin syntymiseen ja purkamiseen johtaneet seikat onkin syytä pitää mielessä, eikä päästääkään rakennelmaa nollautumaan. Nämä muurin luomat fyysiset, yhteiskunnalliset ja symboliset merkitykset tekevät siitä käytännöllisesti katsoen nollautumattoman, jollei sitä tietoisesti ja järjestelmällisesti aseteta totaalisen unohduksen piiriin. Näiden rakennelmien asettaminen samalle viivalle muuttaa aseman mittasuhteita ja huomaamme kuinka erilaisissa luokissa nämä kaksi painivat. Aseman totaalisella ja kollektiivisella unohtamisella ei äkkiä tunnukaan olevan kovin suurta merkitystä kun sitä vertaa merkitykselliseltä mittaluokaltaan suurempaan rakennelmaan. Vaikka ihmisen rakentamia ja purkamia molemmat ovatkin, tai ehkä juuri siksi. Poissaolevuudella on myös oma merkityksensä.

Vaikka asemarakennusta ei olisikaan purettu, se ei enää olisi olemassa sellaisena kuin se on koettu ja eletty. Kuten olen jo aiemmin todennut, eletty hetki on kokijalleen ainutlaatuinen eikä sen representaatio ole kaikilta osiltaan koskaan mahdollinen. Muuttuneita tekijöitä kuitenkin on, ei vähiten henkilössä itsessään kuin ympäristön materiaalisissa ja immateriaalisissa rakenteissakin. Eikö näin ollen rakennus *nollautuisi* immateriaalisilta osiltaan jokaisen yksilöllisen kokemuksen jälkeen? Näennäisen pysyvää, eli tarpeeksi hitaasti muuttuvaa, olisi ainoastaan rakennus fyysisenä itsenään. Kokijalle jää kokemuksesta muisto, jonka hän joko unohtaa tai muistaa enemmän tai vähemmän oikeana. Tämä kuitenkin vaatisi eron tekemisen aineellisen ja aineettoman rakennuksen välille ja joutuisimme miettimään mikä asia kuuluu kumpaankin puoleen. Onko rakennuksen seinän väri konkreettinen asia vaikka se on subjektiivisena kokemuksena aistihavaintoihin perustuva ja vaihtelee siten yksilöllisesti ja valaistusolosuhteiden mukaan. Rakennuksen materiaaleista

231 Esim. Taylor 2008 ja Hentilä & Hentilä 2008.

mahdollisesti erittyvä haju on kemiallista molekyylien virtaa, jonka jokainen aistii omien biologisten valmiuksiensa mukaan. Molemmat ovat kuitenkin mitattavissa olevia asioita, eli näin voisimme karkeasti asettaa kaikki rakennukseen liittyvät mittauskelpoiset asiat kuten rakennuksen materiaalit ja topografian, aineelliseen rakennukseen kuuluviksi. Kuitenkin rakennuksen käyttäjälle nämä aineelliset seikat ovat osa aineetonta rakennusta ja päinvastoin. Seinän väri ja siitä mahdollisesti erittyvä haju vaikuttavat oleellisesti viihtyvyyteen, joka ei ole absoluuttisesti mitattavissa. Myös rakennuksen mittasuhteilla ja tilarakenteilla on merkittävä vaikutus siihen, miten rakennus koetaan. Löytyivätkö taikasanat tästä: mitattavuus ja kokemuksellisuus. Mitattavissa olevat asiat vaikuttavat kokemuksellisuuteen mutta mittaustulokset ovat ja pysyvät käyttäjien kokemuksista huolimatta. Tosin käyttäjän kannalta aineellisen ja aineettoman rakennuksen erottamisessa ei ole mieltä, sillä kokemus on ainoa, millä on merkitystä käytännön tilanteissa. Näin aiemmin esittämäni kysymys rakennuksen immateriaalisten osien nollautumisesta muuttuu merkityksettömäksi koska kyse onkin subjektiivisista kokemuksista, jotka voivat nollautua vain totaalisen unohduksen myötä. Sillä vaikka jokainen kokemus on monellakin tapaa uudenlainen, se kuitenkin rakentuu aikaisempien kokemusten ja paikkaan liittyvien puheiden ja uutisointien päälle, jotka osaltaan vaikuttavat uuteen kokemukseen.

Työn alussa esitetty ajatus Einmal ist Keinmal – yksi ei ole yhtäkään, kerran ei ole kertaakaan, on jätettävä tulkinnaltaan hiukan auki. Kirjallisuuden kokijana, en tieteilijänä, ajattelin Kunderan kirjassaan haastavan lukijansa miettimään kysymystä ihmiselämän kannalta ja ajatuksen siirtäminen rakennuksen vaatii hiukan erilaista ajattelutapaa. Rakennus ei itsessään ole toimija, vaan toiminnan kohde tai toiminnan kehys, joskus myös syy, ja näiden toimintojen suorittaja on yleensä ihminen, johon joudumme rajauksen myös tekemään. Näin ollen voimme rajoittaa kysymyksen koskemaan ainoastaan rakennuksen elinkaarta, joka alkaa suunnittelusta ja päättyy purkujätteiden loppu-sijoitukseen. Tällä välillä rakennus ja sen luomat mahdollisuudet kokemuksiin ovat enemmän tai vähemmän vaikuttaneet ihmisiin ja heidän elämäänsä. Niinpä mieleeni hiipii ajatus vaikutusten olevan juuri niin painavia tai keveitä kuin ihmiselämäkin on. Yksilöllisellä tasolla kaikki ehkä vaikuttaa näyttävän suuremmalta, mutta mitä suuremmaksi mittaluokkaa kasvatetaan sitä pienemmäksi ja kevyemmäksi kaikki muuttuu. Ja entä kun rakennusta ei enää ole olemassakaan, eikö sen ohimenevät vaikutukset elämään olekin muuttuneet sietämättömän keveiksi ja sitä kautta merkityksettömiksi? Jyväskylän viimeinen linja-autoasema on muuttunut painottomiksi sanoiksi, varjon kaltaiseksi historialliseksi alaviitteeksi.

Liitteet

Liite 1. Kartta Jyväskylän linja-autoaseman suunnitelluista ja toteutuneista paikoista ja linja-autojen seisontapaikoista. Karttalähde: Jyväskylän opaskartta 1965, Jyväskylän karttapalvelu.

Toteutuneet asemat

Toteutuneet seisontapaikat

== Suunniteltuja aseman paikkoja

	1	Rantakatu[232] 35	1934
	2	Torikahvila, Opisto-[233] ja Väinönkadun kulma	1939
	3	Koulukatu 2	1939–1964 ja 1964–2002
	4	Hannikaisenkatu 20, matkakeskus	2002
	5	Tori[234]	
	6	Rautatieasema	
	7	Asemakatu 6	1930
	8	Vapaudenkatu 56	1933
	9	Kauppatorin ja lyseon välinen alue	
	10	Ranta- Cygnauksenkatu/ rautatie	
	11	Kirkkopuiston reuna valtiontalon edessä	
	12	Kauppatorin takainen alue	
	13	Kilpisenkatu 3–1 ja 3–2	
	14	Vapaudenkatu 9–3 ja 9–4	
	15	Kilpisen- ja Rantakadun kulma	
	16	Siion-temppelin viereinen tontti	

232 Nykyinen Hannikaisenkatu.
233 Nykyinen Yliopistonkatu.
234 Nykyinen kirkkopuisto.

Lähteet

Arkistolähteet

Jyväskylän kaupunginarkisto.

Jyväskylän kaupungin rakennusvalvontavirasto.

Keski-Suomen arkisto.

Kertomus Jyväskylän kaupungin kunnallishallinnosta v. 1963 I. 1964. Oy Sisä-Suomen Kirjapaino. Jyväskylä.

Keski-Suomen museon arkisto

Jääskeläinen, A. 2016. Haastattelu Jyväskylässä 2016. Haastattelunauhoitus ja litteraatio. Haastatteluaineisto on tallennettu Keski-Suomen museon arkistoon.

Sähköiset lähteet

Ambrusin J. 2016. Kauneus on katsojan silmissä. Iisalmen Sanomat 8.3.2016. http://www.iisalmensanomat.fi/news/kauneus-on-katsojan-silmiss/ haettu 2.6.2016.

Andersson, P. 2016. Sähköpostikeskustelu 13.10.2016.

Arkistolaitos http://www.arkisto.fi/fi/arkistolaitos/historia#jyvaskyla_vaiheet haettu 25.9.2016.

Euroopan neuvoston puiteyleissopimus kulttuuriperinnön yhteiskunnallisesta merkityksestä. 2005. Artikla 2a. http://www.nba.fi/fi/File/2561/euroopan-neuvoston-puiteyleissopimus.pdf

Iisalmen kaupungin www-sivut. http://www.iisalmi.fi/Suomeksi/Palvelut/Kaupunkiymparisto-ja-maankaytto/Ajankohtaiset-hankkeet/Ydinkeskustan-kehittaminen haettu 2.6.2016.

Jyväskylä-neuvonta. Palveluneuvoja. http://www3.jkl.fi/kysy/kysymys.php/10585 haettu 27.9.2016.

Jyväskylän kaupungin rakennusjärjestys. http://www.jyvaskyla.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/jyvaskyla/embeds/jyvaskylawwwstructure/43361_Rakennusjarjestys2009_.pdf haettu 6.10.2016.

Jyväskylän kaupunkirakennelautakunnan päätöksiä 4.10.2011 http://www.jyvaskyla.fi/ajankohtaista/arkisto/1/0/48669 haettu 30.11.2015

Kinnunen, J. 2016. S-postikeskustelu 6.4.2016.

KSML 29.10.2013.:”Harjunkulma valmistuu ensi kevääksi.” http://www.ksml.fi/talous/Harjunkulma-valmistuu-ensi-kev%C3%A4%C3%A4n%C3%A4/233051 haettu 2.6.2016.

KSML 9.2.2016:”Jyväskylän kauppatorin paikka vaihtuu”. http://www.ksml.fi/kotimaa/Historiallinen-p%C3%A4%C3%A4t%C3%B6s-Jyv%C3%A4skyl%C3%A4n-kauppatorin-paikka-vaihtuu/730003 haettu 2.6.2016.

Lehtinen, H. 2013. Kymenlaakson linja-autoasemien varhaiset vaiheet. –Linja-autoasemarakentaminen Kymenlaaksossa vuosina 1920–1960. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu. Opinnäytetyö. https://www.theseus.fi/handle/10024/56963 haettu 28.9.2016.

Marsio, L. 2014. Aineeton kulttuuriperintö. Esimerkkejä Unescon 2003 yleissopimuksen toteuttamisesta verrokkimaissa. Cuporen verkkojulkaisu 24. Kulttuuripoliittisen tutkimuksen edistämissäätiö. http://www.cupore.fi/documents/aineetonkulttuuriperinto.pdf haettu 10.4.2016.

Martikainen, J. 2016. Vinkeä suunnitelma: Linja-autoasema vaihtaa väriä lämpötilan ja melun mukaan. Savon Sanomat 6.5.2016. http://www.savonsanomat.fi/kotimaa/Vinke%C3%A4-suunnitelma-Linja-autoasema-vaihtaa-v%C3%A4ri%C3%A4-l%C3%A4mp%C3%B6tilan-ja-melun-mukaan-katso-kuvat/765427 haettu 2.6.2016.

Museovirasto 2016. Rakennusperintörekisteri. http://kulttuuriymparisto.nba.fi/netsovellus/rekisteriportaali/rapea/read/asp/r_default.aspx haettu 10.4.2016.

Museovirasto 2016. Valtakunnallisesti merkittävät kulttuuriympäristöt, RKY. http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_list.aspx haettu 10.4.2016.

Niskanen, R. 2016. Linja-autoasemien historiaa. http://www.kulttuuriymparistomme.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Artikkelit/Liikenteen_ymparistot/Linjaautoasemien_historiaa__%2837692%29 Julkaistu 9.8.2007 klo 10.57, päivitetty 21.1.2016 klo 13.52. Haettu 10.4.2016.

Niukko, Kirsi 2012. Pisara -kulttuuriympäristö arjen arvoiksi (toim. Karhunen, Eeva). Hankkeen loppuraportti, 2012. Satakunnan Museon julkaisuja 18/2012. http://www.pori.fi/material/attachments/hallintokunnat/kulttuuritoimi/satakunnanmuseo/6F3t24Yl7/pisarakirja_web.pdf haettu 2.2.2015.

Palojärvi T. & Kukkonen N. 2015. Toritutkimus. Jyväskylän Yliopiston Kauppakorkeakoulu. http://www.jyvaskyla.fi/instancedata/prime_product_julkaisu/jyvaskyla/embeds/jyvaskylawwwstructure/75496_toritutkimuksen_tulokset.pdf haettu 2.6.2016.

Porvoon linja-autoaseman kehittäminen 2010. Porvoon kaupungin katuosasto, kaupunkisuunniteluosasto. http://porvoo01.hosting.documenta.fi/kokous/20107524-3-6645.PDF haettu 2.6.2016.

Rakennusperintö. Kaavoitus ja suojelu. http://www.rakennusperinto.fi/Sailyttaminen/fi_FI/kaavoitusjasuojelu/ haettu 2.2.2015.

Silen, S. 2016. Sähköpostikeskustelu 11.10.2016.

Vilkuna, J. 2015.Aineellisen ja aineettoman kulttuuriperinnön rajapintoja ja määritelmiä. Kanerva A. & Mitchell, R. (toim.) Elävä, aineeton kulttuuriperintö -hankkeen loppuraportti. Cupore 2015. 113-126. http://www.cupore.fi/documents/Elavaaineetonkulttuuriperinto_loppuraportti.pdf haettu 10.4.2016.

Kirjallisuus

Adams, D.1994. Urban Planning and the Development Process. London: UCL Press.

Agnew, J. 2005. Space: Place. Julkaisussa: Cloce, P. & Johnston, R. (eds.) Spaces of geographical thought: deconstructing human geography's binaries. London: SAGE Publications.

Aho, S., Honkanen, A. & Saarinen, J. 2001. Matkailuelämykset tutkimuskohteina : suomalaisen matkailututkijaverkoston 10-vuotisjulkaisu. Rovaniemi: Lapin yliopisto. Lapin yliopiston matkailun julkaisuja. B, Tutkimusraportteja ja selvityksiä; Lapin yliopiston matkailun julkaisuja.

Beauregard, R. & Haila, A. 1997. The Unavoidable Incompleteness of the City. American Behavioral Scientist, Nov/Dec 97, Vol.41, issue 3,p.327,15p. Academic Search Elite.

Benko, G. 1997. Introduction: Modernity, Postmodernity and the Social Sciences. Julkaisussa: Benko, G.& Strohmayer, U. (eds.) Space and Social Theory. Interpreting Modernity and Postmodernity. Oxford: Blackewell Publishers.

Benn, S.I. & Gaus, G.F. 1983. The Public and the Private: Concepts and Action. Julkaisussa: Benn, S.I. & Gaus, G.F. (eds.)Public and private in Social Life. London and Canberra: Croom Helm.

Berleant, A. 1995. Environment and the Body. Place and Embodiment. Julkaisussa: Karjalainen, P. & von Bonsdorff, P. (eds.) XIII International Congress of Aesthetics August 1–5 1995. Proceedings I. Helsinki: University of Helsinki. Lahti Research and Training Centre.

Birkeland, I. 1999. The mytho-poetic in northern travel. Julkaisussa: Crouch, D. (toim.) Leisure/tourism geographies. Practices and geographical knowledge. London: Routledge.

Bonsdorff v, P. 1998. The human habitat : aesthetic and axiological perspectives. [Lahti]: [International Institute of Applied Aesthetics]. International Institute of Applied Aesthetics series, vol. 5. Diss. Helsingin yliopisto.

Cresswell, T. 2004. Place: A Short Introduction. Oxford: Blackwell.

Derrida, J. 1995. On the Name. Stanford: Stanford University Press. Platon 1975.

Gympel, J., Breitling, S. & Turtia, K. 2000. Arkkitehtuurin historia : antiikista nykyaikaan. Köln: Könemann.

Hall, P. 1992. Urban and Regional Planning. London & New York: Routledge.

Harvey, D. 1973. Social justice and the city. London: Edward Arnold.

Heller, M. 2006. New ICTs and the Problem of ’Publicness’. European Journal of Communication 21.

Hentilä, M. & Hentilä, S. Berliiniin: retkiä lähihistoriaan. Helsinki: Kirjapaja.

Hujanen, E. 1989. Ratsupolusta Rantaväylään. Jyväskylä: Keski-Suomen tie- ja vesirakennuspiiri.

Häkli, J.1999. Metahodos. Johdatus ihmismaantieteeseen. Tampere: Vastapaino.

Itkonen, M. 2009. Kulttuurikuvia kotomaasta : filosofisia tutkielmia ajan ja paikan hengestä. Jyväskylä: Kampus. Julkaisusarja / Jyväskylän yliopiston ylioppilaskunta.

Junkala, P. & Sääskilahti, N. 1999. Kadun risteyksessä : etnologinen analyysi kaupunkitilasta. Jyväskylä: Atena.

Jauhiainen, J.1995. Kaupunkisuunnittelu, kaupunkiuudistus ja kaupunkipolitiikka. Kolme eurooppalaista esimerkkiä. Turun yliopiston maantieteenlaitoksenjulkaisuja N:o146.Turku.

Jyväskylän kaupungin tiedotuslehti 8/2002: “Kaupunkirakentamisen huippuvuosi”.

Jäppinen, J. 1997. Jyväskylän kirja : katsauksia kaupunkielämän vaiheisiin 1940-luvulta 1990-luvulle. Jyväskylä: Jyväskylän kaupunki. JYY:n kotiseutusarja.

Jäppinen, J. 2005. "Oletko koskaan nähnyt kauniin kaupungin?" : Jyväskylän ruutuasemakaava-alueen vaiheet 1800-luvulta 2000-luvulle. Jyväskylä: Minerva. Diss. Jyväskylän yliopisto, taidehistoria.

Jäppinen, J. & Voutilainen, H. 2006. Loisto & lyhty : löytöretki Jyväskylän rakennettuun ympäristöön. Helsinki; Jyväskylä: Minerva.

Jäppinen, J. 2014. Kaupunki siipien alla : Jyväskylä vanhoissa ilmavalokuvissa. Jyväskylä: Kauko Sorjosen säätiö.

Karjalainen, P. 2004. Topobiofrafinen paikan tulkinta. Julkaisussa: Knuuttila, S., Laaksonen, P., Piela, U. & Aarnipuu, P. 2006. Paikka : eletty, kuviteltu, kerrottu. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Kervanto Nevanlinna, A. 1996. Interpreting Nairobi : The cultural study of built forms. Finnish Historical Society.

Kervanto Nevanlinna A. 1998. Kaupunki taidehistoriassa. Tilan käsitteistä. Teoksessa: Saarikangas, K. & Saarikangas, K. (toim.) 1998. Kuvasta tilaan : taidehistoria tänään. Tampere: Vastapaino.

Kervanto Nevanlinna, A. 2005. Näköaloja kadunkulmalta : kaupunkihistorian kirjoituksia. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia.

Keskisuomalainen 6.2.2001. Artikkeli: ”Julkinen kansalaisaloite linja-autoaseman puolesta”.

Keskisuomalainen 18.09.2001. Artikkeli: “Jyväskylään uusi arkkitehtoninen kolmio”.

Keskisuomalainen 25.09.2001. Artikkeli: ”Jyväskylän linja-autoasema kaupungin omistukseen”.

Keskisuomalainen 22.10.2001. Artikkeli: “Jyväskylän linja-autoaseman alueen suunnittelee sveitsiläinen”.

Keskisuomalainen 22.10.2001. Artikkeli: “Arkkitehtiguru Peter Zumthor haluaa jättää jälkensä Alvar Aallon kaupunkiin”.

Keskisuomalainen 7.4.2005.

Knuutila, S. 1998. Paikan synty suomalaisena ilmiönä. Julkaisussa: Alasuutari, P. & Ruuska, P. (toim.), Elävänä Euroopassa. Muuttuva suomalainen identiteetti. Tampere: Vastapaino.

Kokko, M. 2007. Jyväskylän kaupungin historia 1965–2007. Jyväskylä: Jyväskylän kaupunki.

Krohn, L. 1992. Matemaattisia olioita tai jaettuja unia. Porvoo ; Helsinki ; Juva: WSOY. Lisäpainokset: 2. p. 1992. - 3. p. 1993.

Krohn, L. 1993. Tribar: huomioita inhimillisestä ja ei-inhimillisestä. Porvoo: WSOY.

Kulttuuriympäristöstrategia 2014–2020. Valtioneuvoston periaatepäätös 20.3.2014. Laatinut Opetus- ja kulttuuriministeriön sekä Ympäristöministeriön asettama työryhmä. 2014. Helsinki: Opetus- ja kulttuuriministeriö.

Kundera, M. 1983. Olemisen sietämätön keveys. Porvoo: WSOY.

Kymäläinen, P. 2009. Kaupunkitaide ja julkisen tilan hetkittäiset käytöt. Julkaisussa: Ridell, S., Kymäläinen, P. & Nyyssönen, T. 2009. Julkisen tilan poetiikkaa ja politiikkaa :tieteidenvälisiä otteita vallasta kaupunki-, media- ja virtuaalitiloissa. Tampere: Tampere University Press.

Laaksonen P. & Mettomäki, S-L. 2002. (toim.) Pyhän perintö. Kirjoituksia suomalaisesta pyhästä Kalevalassa, kansanperinteessä, luonnossa ja taiteessa. Kalevalaseuran vuosikirja 79–80.

Lappi, T. 2007. Neuvottelu tilan tulkinnoista : etnologinen tutkimus sosiaalisen ja materiaalisen ympäristön vuorovaikutuksesta jyväskyläläisissä kaupunkipuhunnoissa. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto.

Lefebre, H. 1991. The production of space. Oxford: Blackwell.

Lehtinen, A. 2005. Ympäristöntutkimus kulttuurimaantieteessä. Julkaisussa: Lehtinen, A. (toim.) Maantiede, tila, luontopolitiikka– Johdatus yhteiskunnalliseen ympäristötutkimukseen. Joensuu: Joensuu University Press.

Lehtinen, A. 2006. Osallisuuden ja kieltäytymisen paikat. Julkaisussa: Knuuttila, S., Laaksonen, P., Piela, U. & Aarnipuu, P. 2006. Paikka : eletty, kuviteltu, kerrottu. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Lipponen, S. 1993. Paketit ja tiketit : sattumuksia matkan varrelta. Helsinki: Matkahuolto.

Löytynoja,T. 2006. Suomen keskipiste, Vaarinkin valinta? Sijainti perinteenä ja perinteen kiinnittyminen paikkaan. Julkaisussa: Knuuttila, S.;Laaksonen,P.; Piela,U. (toim.) 2006.Paikka, eletty, kuviteltu, kerrottu. Kalevalaseuran vuosikirja 85.

Magga, P. & Elo,T. 2007. Eletty, koettu maisema : näkökulmia saamelaiseen kulttuurimaisemaan. Lapin ympäristökeskus; Saamelaismuseo Siida.

Massey, D. 2005. For space. London: Sage.

Mauranen, T. 2008. Autolla arkeen. Julkaisussa: Häggman, K. & Aalto, S. (toim.) 2008. Suomalaisen arjen historia . [4], Hyvinvoinnin Suomi. Helsinki: Weilin + Göös.

Naukkarinen,O. 2006. Paikallisuus, liikkuvuus ja esteettiset arvot. Julkaisussa: Knuuttila, S., Laaksonen, P., Piela, U. & Aarnipuu, P. 2006. Paikka : eletty, kuviteltu, kerrottu. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Niskanen, R. 2006. Lähdön ja saapumisen paikat = Platser för ankomst och avfärd. A. Halme (toim.) Helsinki: Suomen kotiseutuliitto. Suomen kotiseutuliiton julkaisuja.

Nora, P. 1989: Between Memory and History: Les Lieux de Mémoire. (trans. Marc Roudebush.) – Representations.

Nyyssönen, T. 2009. Graffitit – kamppailua julkisen tilan ilmiasusta. Julkaisussa: Ridel, S. & Kymäläinen, P. & Nyyssönen, T. (toim.) 2009. Julkisen tilan poetiikkaan ja politiikkaa. Tampere: Tampereen Yliopistopaino Oy – Juvenes Print.

Horelli, L. 1982. Ympäristöpsykologia. Espoo: Weilin + Göös. Prisma-tietokirjasto.

Norberg-Schulz, C. 1984. Genius loci : towards a phenomenology of architecture. (Repr. painos) New York: Rizzoli.

Paasi, A. 1986. Neljä maakuntaa. Maantieteellinen tutkimus aluetietoisuuden kehittymisestä. Joensuun yliopiston yhteiskuntatieteellisiä julkaisuja 8.

Peltonen, M. 1999. Mikrohistoriasta. Helsinki: Gaudeamus.

Plato in Twelve Volumes IX. Cambridge: Harvard University Press.

Pred, A. 1984. Place as Histrorically Contingent Prosess: Structuration and the Time-Geography of Becoming Places. Annals of the Association of American Geographes.

Priha, U.1993. Liikenne ja miljöö. Julkaisussa: Tuomikoski, P. & Anttila, L. (toim.) 1993. Miljöörakentaminen. Helsinki: Rakennustieto.

Raivo, P. 1997. Kulttuurimaisema: alue, näkymä vai tapa nähdä. Julkaisussa: Haarni,T. & Karvinen,M. & Koskela, H. & Tani,S. (toim.) Tila, paikka ja maisema. Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen. Tampere: Vastapaino.

Rajanti,T. 2006. Madonreiät. Julkaisussa: Jakonen, M., Peltokoski, J.,Virtanen, A. (toim.) Uuden työn sanakirja. Helsinki: Tutkijaliitto.

Relph, E. 1976. Place and placelessness. London: Pion.

Relph, E. 2000. Author's response: Place and placelessness in a new context. Progress in Human Geography.

Ridell, S., Kymäläinen, P. & Nyyssönen, T. 2009. Julkisen tilan poetiikkaa ja politiikkaa : tieteidenvälisiä otteita vallasta kaupunki-, media- ja virtuaalitiloissa. Tampere: Tampere University Press.

Riikonen, H. 1997. Aluetietoisuuden sisältö paikallisyhteisössä. Julkaisussa: Haarni,T. & Karvinen, M. & Koskela, H. & Tani,S. (toim.) Tila, paikka ja maisema. Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen. Tampere: Vastapaino.

Rinta-Tassi, O. 1989. Jyväskylän maamarkkinat. Julkaisussa: Markkanen, E. (toim.) 1989. Pysy lujana omalla maalla! : Erkki Lehtiselle omistettu juhlakirja. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto. Studia historica Jyväskyläensia.

Ronström, O. 2008. Kulturarvspolitik: Visby: från sliten småstad till medeltidsikon. Stockholm: Carlsson.

Schanche, A.1995. Det symbolska landskapet – landskap og identitet i samisk kultur. Ottar nr. 207.

Schoultz,v. S. 1994, Keskustelu perhosen kanssa. Helsinki: WSOY.

Sepänmaa,Y. 2004. Sydämen maisema. Julkaisussa: Knuuttila, S., Laaksonen, P., Piela, U. & Aarnipuu, P. 2006. Paikka : eletty, kuviteltu, kerrottu. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Soja, E.W. 1985. The Spatiality of Social life: Towards a Transformative Retheorisation. Julkaisussa: Gregory, D. & Urry, J. (eds.) Social Relations and Spatial Structures. New York: St. Martin’s Press.

Staeheli, L.A. & Mitchell, D. 2007. Locating the public in reasearch and practice. Progress in Human Geography 31 (6): 792–811.

Steinbeck, J. 1989. Matka Charleyn kanssa.Helsinki: Tammi.

Stenros, A. 1995. The Phenomenology of Place – Three Readings of Genius Loci. Julkaisussa: Karjalainen, P. & von Bonsdorff, P. (eds.) Place and Embodiment. XIII International Congress of Aesthetics August 1-5 1995. Proceedings I. Helsinki: University of Helsinki. Lahti Reasearch and Training Centre.

Suur-Jyväskylän Lehti 08.10.2003. Artikkeli: ”Harjunkulmaan lasilukaali”.

Sääskilahti, N. 1999a. Urbaaniantropologia, kaupunkietnologia ja arkielämä. Julkaisussa:J unkala,P. & Sääskilahti, N. (toim.) Etnologinen analyysi kaupunkitilasta. Etnografia 2. Kadunristeyksessä. Jyväskylä: Atena Kustannus Oy.

Sääskilahti,N. 1999b. Kansankulttuurista arkipäivänmerkityksiin. Julkaisussa: Lönnqvist, B; Kiuru, E. & Uusitalo,E. (toim.) Kulttuurin muuttuvat kasvot. Johdatusta etnologiatieteisiin. Tietolipas 55. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.

Tangherlini,T.R.1999. Los Angeles Intersections – Western Folklore 58 (Winter 1999).

Tani, S. 1997 Maantiede ja kuvien todellisuudet. Julkaisussa: Haarni,T. & Karvinen,M. & Koskela, H. & Tani,S. (toim.) Tila, paikka ja maisema. Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen. Tampere: Vastapaino.

Tarssanen, S.& Kylänen, M. 2005. A Theoretical Model of Producing Experiences 2 – A Touristic Perspective. Julkaisussa: Kylänen, M. (eds.) Articles on Experiences 2 /. Rovaniemi: Lapland Centre of Expertise for the Experience Industry The Experience Institute -project.

Taylor, F. 2008. Berliinin muuri: 13. elokuuta 1961 – 9. marraskuuta 1989. Suom. Matti Kinnunen. Helsinki: WSOY.

Thrift, N. 1985. Flies and Germs: A Geography of Knowledge. Julkaisussa: Gregory, D. & Urry, J. (toim.) Social Relations and Spatial Structures. London: Macmillan.

Tuan,Yi-Fu, 1974. Topophilia: A Study of Environmental Perception, Attitudes and Values. Englewood Cliffs: Prentice-Hall.

Tuan Yi-Fu, 2004. Paikan taju: aika, paikka ja minuus. Julkaisussa: Knuuttila, S., Laaksonen, P., Piela, U. & Aarnipuu, P. 2006. Paikka : eletty, kuviteltu, kerrottu. Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. Yi-Fu Tuanin artikkeli The Sense of Place: Its relationship to Self and Time on julkaisu teoksessa Tom Mels (eds.) 2004, Reanimating Places. A Geography of Rythms.Ashgate, Aldershot. Suom. Liisa Kaski.

Turnbull, David 1989. Maps Are Territories: Science Is an Atlas. Chicago: University of Chicago Press.

Viitaniemi, M. 1983. Suomen linja-autoliikenteen historia tutkimuskohteena. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto. Studia historica Jyväskyläensia, Jyväskylän yliopisto, Suomen historia.

Viitaniemi, M. 1993a. Pakettitoimistoista kattavaksi kuljetusjärjestelmäksi : Oy Matkahuolto ab 1933–1993. Helsinki: Matkahuolto.

Viitaniemi M. 1993b. Artikkeli julkaisussa: Ojanen, O. J. (toim.) 2002. Linja-autot : niemistä ja notkelmista maalikyliin ja maailmalle. Helsinki: Alfamer.

Viitaniemi, M. 1989a. Pakettitoimistosta keskusliikenneasemasuunnitelmiin : Jyväskylän matkahuollon vaiheita. Julkaisussa: Markkanen, E. (toim.) 1989. Pysy lujana omalla maalla! : Erkki Lehtiselle omistettu juhlakirja. Jyväskylä: Jyväskylän yliopisto. Studia historica Jyväskyläensia.

Viitaniemi, M. 1989b. Jyväskylän liikenne oy 1939–1989 : Rikkinen & Lievonen oy:stä osaksi Koiviston auto -yhtymää. Lahti: Metsä-Pietilä.

Vilkuna, J. 2007. Yhteinen kulttuuriperintömme. Julkaisussa: Kinanen,P. (toim.) Museologia tänään. Helsinki: Suomen museoliitto. Suomen museoliiton julkaisuja. Lisäpainokset: 2. korj. p. 2009.

Weintraub, J. 1997. The Theory and Politics of the Public/Private Distinction. Julkaisussa: Weintraub, J. & Kumar, K. (eds.) Public and Private in Thought and Practice. Perspectives on a Grand Dichotomy. Chicago & London: The University of Chicago Press.