

Jyväskylän Veturitallit

Muuttuva tila



JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO

Tiedekunta – Faculty Humanistis-yhteiskuntatieteellinen tiedekunta	Laitos – Department Musiikin, taiteen ja kulttuurin tutkimuksen laitos
Tekijä – Author Juutinen, Saara	
Työn nimi – Title Jyväskylän Veturitallit – Muuttuva tila	
Oppiaine – Subject Taidehistoria	Työn laji – Level Maisterintutkielma
Aika – Month and year Syyslukukausi 2019	Sivumäärä – Number of pages 106
Tiivistelmä – Abstract	
<p>Tutkimus käsittelee Jyväskylän Veturitallien ja rautatieasema-alueen muutosprosessia. Tutkimuksen yksi keskeisimmistä tavoitteista oli muodostaa kronologinen kokonaiskuva kohteesta ja sen muotoutumiseen vaikuttaneista tekijöistä. Tutkimuksen tarkastelutapa on prosessuaalinen, ja se huomioi rakennussuojelukysymyksen lisäksi talous- ja suunnittelumaantieteen tutkimukselle tyypillisiä tekijöitä. Prosessin havainnoinnissa sovelletaan käsiteanalyttistä kehystä. Prosessin tarkastelun keskeisiksi tekijöiksi nousevat tutkimuksessa Jyväskylän Veturitalleihin kytkeytyvä historia, muutosprosessin eteneminen sekä alueen kaavoittamisessa ja muutosprosessissa eri toimijatahojen välinen vuorovaikutus. Tutkimuksen pääkysymyksenä toimii kysymys siitä, miten ja miksi Jyväskylän Veturitallirakennus on säilytetty osana nykyistä kaupunkirakennetta? Kysymystä katsotaan paikkasidonnaisesti. Muu kaupunkiympäristö ja muut asema-alueen rakennukset rajautuvat tutkimuksessa tarkemman tarkastelun ulkopuolelle. Lutakon leipomorakennus nousee tutkimuksessa esiin veturitalleja edeltäneenä esimerkkinä.</p> <p>Veturitallirakennuksen ja rautatieasema-alueen muutosprosessia tarkastellaan tutkimusta varten kerätyn arkistomateriaalin, sanomalehtiaineiston ja kuva-aineiston kautta. Visuaalista analyysia hyödynnetään täydentävänä menetelmänä, jolla tarkastellaan kuva-aineiston kautta muutosprosessin eri vaiheita. Kulttuuriympäristö on tutkimuksen pääkäsite, jonka muutosta tarkastellaan luovan kaupungin käsitteen kautta. Kulttuuriympäristöä tukevat käsitteinä tutkimuksessa hyödynnetään rakennetun ympäristön ja tilan käsitettä. Historiallisesti kerrostuneen kulttuuriympäristön korjausprosessin tarkasteluun hyödynnetään restauroinnille ominaisia käsitteitä: autenttisuus ja integriteetti. Käsitteet toimivat tutkimuksessa historiallisen kulttuuriympäristön arvoihin ja merkityksiin keskittyvinä työkaluina. Tutkielma on laadullinen tapaustutkimus, joka toimii historiallisesti ja yhteiskunnallisesti kontekstoina. Tutkimuksen tarkoituksena ei ole tarjota yleistä teoriapohjaa aiheesta, vaan keskittyä tarkastelemaan Jyväskylän Veturitallien muutosprosessia.</p> <p>Rautatieasema-alue ja veturitallit ovat syntyneet osaksi rautateiden toimintaa, joiden kansallista ja paikallista merkitystä tarkastellaan tutkimuksen toisessa luvussa. Tässä yhteydessä esiin nousee myös Bruno Granholmin vaikutus suomalaiseen ja jyväskyläläiseen rautatiearkkitehtuuriin. Toisessa luvussa käsitellään myös rakennussuojelua kaupungin voimavarana, keskittyen Jyväskylän Veturitalleihin. Alueen kaupunkikuvallista muutosta ja viimeisintä uudistusta tarkastellaan luvussa kolme. Luku neljä käsittelee eri toimitahojen tarpeiden kohtaamista osana kaavoitusta ja rakennuksen muutosprosessia. Tarkastelu on rajattu julkiseen keskusteluun. Esiin nousee myös Lutakon leipomorakennus ja koko rautatieasema-alueen muutosvaihe, joka käynnistyi 1900-luvun lopussa. Neljännessä luvussa käsitellään myös Jyväskylän Veturitallien asemaa kulttuuritilana ja kaupungin rakennettuna perintönä.</p> <p>Tutkimuksen lopputulema on se, että Jyväskylän Veturitallien säilyminen ja rautatieasema-alueen muutos on monen tekijän muodostama kokonaisuus. Rautatiehistoriaan ja rautatierakennuksiin liitettävä kansallinen ja paikallinen kulttuurihistoriallinen arvo on ollut merkittävä tekijä veturitallien ja Jyväskylän muiden historiallisten rautatierakennuksien suojelemisessa. Alueen kaavoitukseen vaikutti kulttuuriympäristön muuttunut toimintatarve, jossa tavoitteena oli ylläpitää keskusta-alueen asuntotarjontaa ja liittää toimintatarpeeltaan kuihtunut rakennettu ympäristö toiminnalliseksi osaksi kaupunkikeskustaa.</p>	
Asiasanat – Keywords Jyväskylä, veturitallit, luova kaupunkikehittäminen, luova luokka, kulttuuriympäristö, rakennettu ympäristö, tila	
Säilytyspaikka – Depository Jyväskylän yliopiston sähköinen julkaisuarkisto JYX	
Muita tietoja – Additional information	



Jyväskylän Veturitallit

Muuttuva tila

Saara Juutinen
Maisterintutkielma
Jyväskylän Yliopisto
Taidehistoria

Taitto: Saara Juutinen

Kannen kuva: Jouni Hytönen

Sisällysluettelo

1. Johdanto.....1

- 1.1 Luova kaupunkikehittäminen kaupungin kasvumoottorina..... 7
- 1.2 Kulttuuriympäristö.....14
- 1.3 Rakennettu ympäristö.....19
- 1.4 Tila.....21
- 1.5 Aikaisempi tutkimus hyötyrakennuksien uusiokäytöstä..... 25

2. Rautatie Suomessa.....30

- 2.1 Veturitallit Suomessa.....32
- 2.2 Bruno Granholm ja rautatiearkkitehtuuri.....34
- 2.3 Rautatie Jyväskylässä.....37
- 2.4 Rakennussuojelu kaupungin voimavarana.....42

3. Jyväskylän

rautatieaseman alue...50

- 3.1 Jyväskylän Veturitallit..... 60
- 3.2 Tila muutoksen jälkeen..... 66
- 3.3 Yhteisöt tilassa..... 73
- 3.4 Galleria Ratamo & Grafiikan paja..... 76
- 3.5 Nuorisotoimen tilat..... 78
- 3.6 Muuttuva tila.....80

4. Jyväskylän Veturitallit

osana luovaa

kaupunginosaa.....83

- 4.1 Lutakko.....84
- 4.2 Jyväskylän Veturitallit & Rautatieasema-alue..... 90
- 4.3 Kulttuuritilojen valjastaminen imagotekijäksi.....95

5. Päätäntö.....102

Lähdeluettelo..... 107



Kiitos Järvi-Suomen Asunnot Oy:lle mahdollisuudesta toteuttaa opinnäytetyöni Jyväskylän Veturitalleista. Prosessi oli ennen kaikkea antoisa ja opettavainen. Kiitän myös Suomen ilmavoimamuseota, Jussi Jäppistä, Tapio Kerästä ja Jouni Hytöstä mahdollisuudesta hyödyntää heidän kuviaan tutkielmassani. Kiitos kuuluu myös opinnäytetyöni ohjaajalle Hanna Piriselle. Kiitän myös pikku veljeäni Kalle Juutista tuoreista silmäpareista ja kannustuksesta tutkimusprosessin aikana.

.....

LYHENNELUETTELO:

AL	AAMU LEHTI
HS	HELSINGIN SANOMAT
ICOMOS	INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES
KSM	KESKI-SUOMEN MUSEO
KSML	KESKISUOMALAINEN
RKY	VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT RAKENNETUT KULTTUURIYMPÄRISTÖT
SVT	SUOMEN VIRALLINEN TILASTO
SYKE	SUOMEN YMPÄRISTÖKESKUS
SITRA	SUOMEN ITSENÄISYYDEN JUHLARAHASTO
UNESCO	UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION
UNEP	THE UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAMME

1. JOHDANTO

Tutkimus käsittelee Jyväskylän Veturitallien ja rautatieasema-alueen muutosprosessia. Tutkimuksen tarkoituksena on muodostaa kronologinen kokonaiskuva kohteesta ja sen muotoutumiseen vaikuttaneista tekijöistä. Prosessien tarkastelun keskeisiksi tekijöiksi nousevat tutkimuksessa Jyväskylän Veturitalleihin kytkeytyvä historia, muutosprosessin eteneminen sekä alueen kaavoittamisessa ja muutosprosessissa eri toimijatahojen välinen vuorovaikutus. Tutkimuksen pääkysymyksenä toimii kysymys siitä, **miten ja miksi Jyväskylän Veturitallirakennus on säilytetty osana nykyistä kaupunkirakennetta?** Kysymystä katson paikkasidonnaisesti. Muu kaupunkiympäristö ja muut asema-alueen rakennukset rajautuvat tutkimuksessa tarkemman tarkastelun ulkopuolelle. Lutakon leipomorakennus nousee tutkimuksessa esiin veturitalleja edeltäneenä esimerkkinä.

Aineiston keräämisessä pyrin triangulaatioon, jotta ilmiötä pystyttäisiin tarkastelemaan monesta eri näkökulmasta. Veturitallirakennuksen ja rautatieasema-alueen muutosprosessia tarkastelen kerätyn arkistomateriaalin, sanomalehtiaineiston ja kuva-aineiston kautta. Tarkastelutapani on prosessuaalinen, ja se huomioi rakennussuojelukysymyksen lisäksi talous- ja suunnittelumaantieteen tutkimukselle tyypillisiä tekijöitä. Prosessien havainnoinnissa sovellan käsiteanalyttistä kehystä. Menetelmää täydentämään olen hyödyntänyt visuaalista analyysia, jolla tarkastelen kuva-aineiston kautta muutosprosessin eri vaiheita. Tutkielmani pääkäsitteenä toimii kulttuuriympäristö, jonka muutosta tarkastelen luovan kaupungin käsitteen kautta. Kulttuuriympäristöä tukevinä käsitteinä hyödynnän tutkielmassani rakennetun ympäristön ja tilan käsitettä. Tutkielma on laadullinen tapaustutkimus, joka toimii historiallisesti ja yhteiskunnallisesti kontekstoivana. Tutkimuksen tarkoituksena ei ole tarjota yleistä teoriapohjaa aiheesta, vaan keskittyä tarkastelemaan Jyväskylän Veturitallien muutosprosessia.



Jyväskylän asema-alue, Suomen ilmavoimamuseo 1937

Rautatieasema-alue ja veturitallit ovat syntyneet osaksi rautateiden toimintaa, joiden kansallista ja paikallista merkitystä tarkastelen tutkimukseni toisessa luvussa. Tässä yhteydessä nostan esiin myös Bruno Granholmin vaikutuksen suomalaiseen ja jyväskyläläiseen rautatiearkkitehtuuriin. Toisessa luvussa käsittelen myös rakennus-suojelua kaupungin voimavarana, keskittyen Jyväskylän Veturitalleihin. Alueen kaupunkikuvallista muutosta ja viimeisintä uudistusta tarkastelen luvussa kolme. Luku neljä käsittelee eri toimitahojen tarpeiden kohtaamista osana kaavoitusta ja rakennuksen muutosprosessia. Tarkastelu on rajattu julkiseen keskusteluun. Esiin nousee myös Lutakon leipomorakennus ja koko rautatieasema-alueen muutosvaihe 1900-luvun lopussa. Neljännessä luvussa käsittelen myös Jyväskylän Veturitallien asemaa kulttuuritilana ja kaupungin rakennettuna perintönä. Päättäntö pitää sisällään vastaukset tutkimuskysymyksiin ja yhteenvedon itse tutkimuksesta.

Talousmaantieteen ja suunnittelumaantieteen nostamina luovan kaupungin ja innovaatioympäristöjen merkitys alkoi kansainvälisesti kasvaa 1990-luvulta alkaen. Tutkielmassa tarkastellaan sitä, millä tavalla ja miksi veturitallien kaltaiset kulttuuri- ja nuorisotilat ovat merkityksellisiä kaupungin kasvun ja kehityksen kannalta. Tämän lisäksi tutkielmassani esiin nousevat kysymykset: ***Millaisen ympäristön raideliikenteen ja liikenteen kasvun takia uudistunut Jyväskylän rautatieasema-alue muodostaa? Miten Jyväskylän kaupunkisuunnittelussa radan varren toimintoihin vakiintui kulttuuri-, nuoriso- ja innovaatiokeskittymä?*** Taustalla vaikuttaa yhdysvaltalaisen talousmaantieteen professori ***Richard Floridan*** kehittämä ”*luovan kaupungin*” konsepti. Floridan mukaan kaupungin vetovoimaisuuteen ja menestykseen vaikuttaa se, miten ne pystyvät houkuttelemaan luovia ihmisiä puoleensa. Luova kaupunki käsite nostaa Jyväskylän kulttuuriperinnön ja siihen kytkeytyvän rakennetun ympäristön ajankohtaiseksi sekä tärkeäksi aiheeksi kaupunkikehityksessä ja keskustelussa kaupungin tulevaisuudesta.

Kulttuuriympäristön käsitteen kautta pyrin nostamaan esiin alueen aineettomia arvoja sekä toiminnallista muutosta. Käsitteellä pyrin vastaamaan kysymyksiin: ***Millainen Jyväskylän rautatieasema-alue on toimintaympäristönä aikanaan ollut? Millainen veturitallien ja rautatieasema-alueen merkitys on Jyväskylälle ollut? Miten merkitys on ajansaatossa muuttunut?*** Kulttuuriympäristön käsitteellä avaan tilan merkityksiä ja historiaa. Esimerkiksi veturitallien merkitys liittyy rautateiden his-

toriaan ja rakennuksella on myös merkitystä osana vanhaa rakennuskantaa, viimeimpänä merkityksenä on rakennuksen nykyinen rooli kulttuuri- ja nuorisotilana. Rakennettu ympäristö ja tilan käsite toimivat tutkielmassani kulttuuriympäristön alakäsitteinä joiden kautta erittelen viimeisintä saneerausta, jossa rakennus sai puitteet uuteen käyttötarkoitukseensa. Käsitteiden kautta tarkastelen tilaa myös sen nykyisessä käyttötarkoituksessaan. Rakennetun ympäristön käsitteen kautta pyrin vastaamaan seuraaviin kysymyksiin: **Miksi ja miten rakennus ja siihen kytkeytyvä rakennettu ympäristö on muuttunut? Miten tila jakautuu ja toimii sen nykyisessä käyttötarkoituksessaan?** Käsitteitä avaam tarkemmin niitä käsittelevien lukujen alla.

Kun mietin aihetta maisterintutkielmalleni, tavoitteeni oli valita aiheeltaan monipuolinen tutkimuskohde. Jyväskylän Veturitallit valikoituivat aiheekseni kun sain kuulla, että rakennuksen historiasta kaivattiin tiivistelmää. Sain rakennuksen omistajataholta, **Järvi-Suomen Asunnot Oy**:ltä luvan tehdä maisterinvaiheen opinnäyte-työni Jyväskylän Veturitalleista. Minulla ei ollut aiempaa kosketuspintaa Jyväskylän Veturitalleista tai rautateistä. Historiatiivistelmä on toteutettu erillisenä työnä.

Tutkielman aineisto koostuu Jyväskylän Veturitalleja koskevasta arkistomateriaalista, sanomalehtiaineistosta ja kuva-aineistoista. Rakennusta koskeva aineisto on koottu Rautatiehallituksen arkistosta, Keski-Suomen museon rakennusta käsittelevästä inventaarimateriaalista ja arkkitehtitoimisto ARK-Kantosen arkistosta. Rautatiehallituksen asiakirjoista on hyödynnetty rakennukseen liittyviä rakennuspiirustuksia. Rautatiehallituksen asiakirjoista on löydettävissä myös rakennuksen toimintaan liittyvää asiakirja-aineistoa, kuten kirjeenvaihtoa, työntekijätietoja ja kalusteluetteloja. Nämä asiakirjat on rajattu pois tutkimuksestani, sillä tutkielmani keskittyy avaamaan rakennuksen vaiheita ja toimintaa nostaakseen esiin rakennuksen merkitystä historiallista syvyyttä omaavana kulttuuriympäristönä kaupungin katukuvassa. Keski-Suomen museon kokoama materiaali toimii rautatiehallituksen aineistoa keskeisempänä materiaalina, sillä se tiivistää aineistosta ne tekijät, jotka ovat oleellisia rakennuksen arvottamiseen ja rakennushistoriaan liittyvänä materiaalia. ARK-Kantosen materiaalia on hyödynnetty tutkielmassa erityisesti avaamaan rakennuksen uusinta saneerausta. Materiaalia on hyödynnetty myös täsmentämään rakennukseen liittyvää rakennushistoriaa. Lehtiartikkelit toimivat tutkielmassani kaupungissa

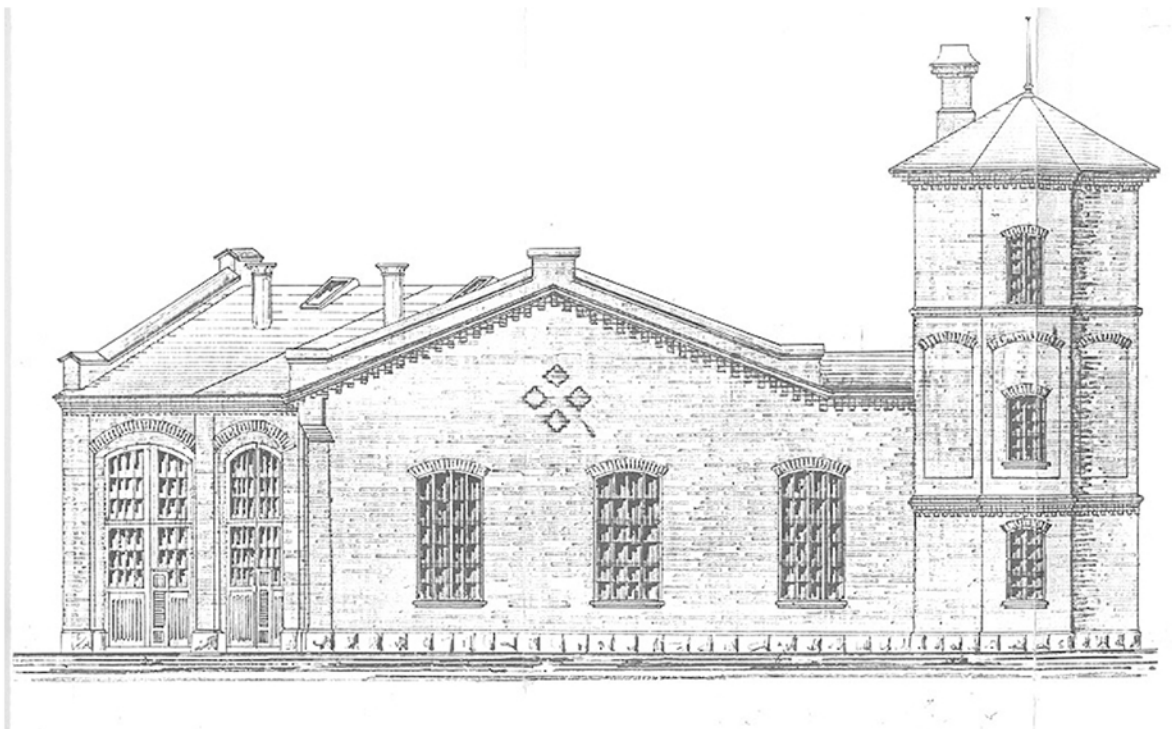
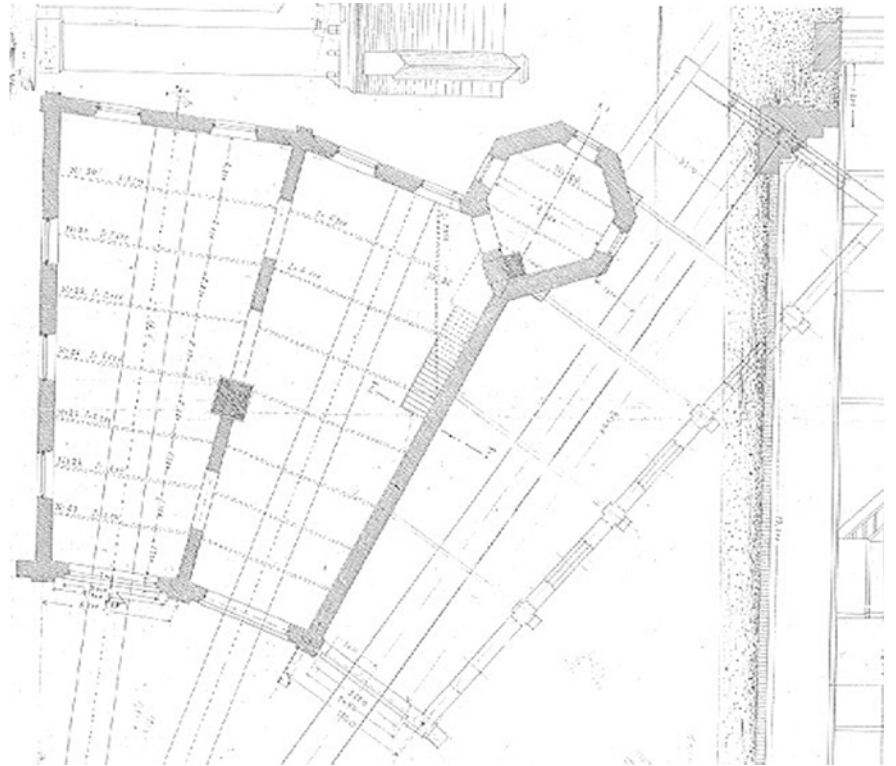
käytyä keskustelua ja rakennuksen vaiheita kuvaavana sekä sen merkityksellisyyttä kaupunkilaisille ja kaupungille täsmentävänä materiaalina. Lehtiartikkelit on valikoitu noin 250 lehtiartikkelin aineistosta perustuen niiden merkitykseen rakennuksen vaiheissa ja siihen kytkeytyvissä teemoissa. Lehtiartikkeleista tutkimukseen on valikoitu erityisesti kaupungin työntekijöiden, rakennusperinnön ja arkkitehtuurin parissa työskentelevien ja kaupungin keskeisten kulttuuritoimijoiden kirjoituksia.

Kuvamateriaali on koottu Suomen ilmavoimamuseon, Jussi Jäppisen ja Tapio Keräsen kuva-arkistoista. Jussi Jäppisen ottamat kuvat avaavat rakennuksen tilaa ennen viimeisintä saneerausta, sekä yleisesti alueen kaupunkikuvallista muutosta. Ilmavoimamuseon kuvat avaavat rakennuksen laajenemisen vaiheita sekä Jyväskylän kyseisen alueen kaupunkikuvallista muutosta. Tapio Keräsen kuvamateriaali avaa rakennuksen eksteriöörin ulkoasua vuodelta 1968. Tutkimuksessani on yksi Jouni Hytösen ottama kuva, joka avaa rakennuksen eksteriöörin tilaa 1992. Kuvamateriaali tutkimukseen on valikoitu noin 100 kuvan aineistosta. Aineiston valikoinnissa on kiinnitetty huomiota rakennuksen sekä alueen näkyvyyteen kuvassa, kuvausaikaan sekä kuvan sisältämään informaatioon. Rakennuksen ja alueen tämän hetkisen tilanteen kartoittamiseksi ja kuvamateriaalin kokoamista varten olen vuoden aikana käynyt kuusi kertaa tarkastelemassa Jyväskylän Veturitalleja, joista kolmella on otettu kuvamateriaalia. Jyväskylän rautatieasemaa olen puolen vuoden ajanjaksolla käynyt tarkastelemassa neljä kertaa, joista kahdella on otettu kuvia. Alueen ja rakennuksen käynnit on tehty erikseen. Tämän hetkistä tilaa kuvaavat ilmakuvat on otettu käyttäen Google Maps palvelua.

Kuvien käyttöoikeus:

Kuvamateriaalista suurin osa on peräisin Jussi Jäppisen omasta arkistosta ja Suomen ilmavoimamuseon kokoelmista. ***Kuvamateriaalin käyttöoikeus koskee pelkästään tätä tutkimusta ja niiden mahdollisesta jatkohyödyntämisestä tulee keskustella tekijänoikeudet omaavien tahojen kanssa.*** Kaikkia kuvia on käsitelty ja rajattu siten, että niissä oleva kohde tulee esiin parhaalla mahdollisella tavalla. Jussi Jäppisen kuvat ovat hänen käsittelemiään. Lukujen alussa käyttämäni veturiaiheiset valokuvat ovat peräisin Pixabay-kuvapankista. Olen käsitellyt kuvat vastaamaan haluttua graafista ilmettä. Pixabayn oma lisenssi sallii kuvien vapaan hyödyntämisen. Kuvat, joihin ei ole merkitty lähdetietoa, ovat Saara Juutisen itse ottamia.

*Rautatiehallituksen arkisto, Jyväskylän
Veturitallin rakennuspiirustus 1896*



1.1 Luova kaupunkikehittäminen kaupungin kasvumoottorina

”Luova luokka hakeutuu sinne, missä on suvaitsevainen ilmapiiri, rikas kulttuuritarjonta, värikäs katuelämä ja vilkas yöelämä.

Ei kuulosta oikein Nurmijärveltä.”¹

Mistä luovuuden suosio on tullut? 1980-luvun lopulta eteenpäin eri alat maailmanlaajuisesti alkoivat tiedostaa olevansa muuttumassa radikaalisti. Esimerkiksi internetin mukanaan tuomien vaikutuksien vuoksi fyysisten töiden sijasta alkoi muodostua enemmän luovia töitä, joissa kehitetyt ideat muutetaan innovaatioiksi ja keksinnöiksi.² Kun kaupunki muodostuu kulttuurielämän keskittymäksi, se on peruseriaatteeltaan spontaani kehitysprosessi. Kaikki kaupungit eivät voi tässä mielessä olla vetovoimaisia luovia kaupunkeja. Kaupungeille, joilla on luontaisia kulttuurisia vahvuuksia, luovan kaupungin idea voi taas olla tärkeä kehittämisstrategian osa.³

Noin kaksikymmentä vuotta sitten alettiin puhua ”luovasta luokasta”. Tuolloin **Richard Florida** teki tutkimuksissaan huomion, joka havainnollisti työkulttuurimme muutoksen vaikutuksia kaupunkien ja toimintakeskuksien syntyyn. Hänen ajatuksensa pohjalta kaupunkien tulisi keskittää kaupunkiympäristönsä miellyttämään ”luovaa luokkaa”. Luova luokka pitää sisällään esimerkiksi tietotyöläiset, teknologiatyöläiset ja taiteilijat. Luovan luokan eri ryhmien havaittiin olevan suurelta osin vastuussa kaupungin rahallisesta tuottavuudesta ja vetovoimaisuudesta. Teollistumisen mukanaan tuoma ajattelu, jossa ensin luodaan työpaikat, sitten tulevat ihmiset, kääntyi Richard Floridan teoriassa täysin ympäri. Luovaa luokkaa houkuttelemalla saataisiin kaupunkiin myös uusia työpaikkoja.

Talousmaantieteen näkökulmasta katsottuna luovuus on pääomaa (*creative capital*). Kasvun johtavat tutkijat ovat sitä mieltä, etteivät kansantaloudet enää juuri kehity fyysisen sijoituspääoman varaan, vaan henkisen eli inhimillisen pääoman varaan, johon myös luova pääoma lukeutuu. Ajatus siitä, että luovuutta olisi vain pienellä erityislahjakkai-

1 Snellman HS 24.8.2003.

2 Landry 2008, xxi– xxiii.

3 Anttiroiko 2010, 94.

den ryhmällä, on harhaanjohtava. Yksi Floridan teorian tärkeimmistä osista on ajatus siitä, että jokainen ihminen omaa luovaa potentiaa. Floridan ajatusmallissa jokaisella ihmisellä on sisäsyntyinen kyky luovuuteen ja innovaatioon, joka on sivutuote ihmisen kehittymis- ja sopeutumiskyvystä. Tämä tekee luovasta pääomasta lähes loppumattoman luonnonvaran.⁴

Tämä nostaa ihmisen toimintaympäristön (*kulttuuriympäristön*) haasteeksi edesauttaa yksilöjä ja yhteisöjä löytämään ja hyödyntämään omaa luovan potentiaansa. **Charles Landry** on luovan kaupunkikehittämisen puolestapuhuja ja urbaani suunnittelija, joka keskittyy avaamaan luovaa kaupunkikehittämistä juuri tästä näkökulmasta. Ympäröivä todellisuutemme on yksi suurimmista inspiraation lähteistä luovassa työskentelyssä, oli kyse sitten niin muodista, kirjallisuudesta, elävästä taiteesta tai kuvataiteesta. Rakennusperintö muodostaa kulttuuriympäristöömme näkyvän kappaleen meidän historiasitamme ja liittää sen osaksi myös tämän päivän kaupunkitilaa sekä sitä kautta myös ympäröivää todellisuuttamme. Kulttuuriperintöä sekä sen jälkiä tilassa voitaisiin ajatella tietynlaisena luovuuden polttoaineena, joka koostuu aidoilta tuntuvista ja pehmeistä rakennusmateriaaleista. Erilaiset teollisuutta palvelleet rakennukset ovat toimineet Suomessa erinomaisina esimerkkeinä luovuuden käyttöön valjastetuista rakennuksista ja samalla myös luovan kaupunkikehittämisen ja kulttuurimme muutoksen merkkeinä.

Charles Landryn tiivistää luovan kaupungin perustana toimivan kaupunkitilaan rakennetut ympäristöt, joissa ihmiset voivat ajatella, suunnitella ja luoda päästäen mielikuvituksensa valloilleen. Kulttuurimme murros on oleellinen tekijä luovuuden nousussa ja kaupunkien muutoksessa. Maailmasta ja sen myöten myös kaupungista on tullut pienempi paikka. Kulttuurimme on muuttunut radikaalisti ja se on vaikuttanut niin käyttötavaroihimme kuin harrastus- ja työmahdollisuuksiimme. Jos muutoksia verrataan elämään 30–40 vuotta sitten, ovat toimintatapamme, käyttötavaramme, työelämämme ja vapaa-aikamme monelta osin muuttuneet täysin. Luovuutta ollaan alettu ajattelemaan kaupungin elämänvoimana ja sydämenä osittain työmarkkinoiden muutoksen johdosta. Myös kilpailu kaupunkien välillä on kasvanut, sillä ihmiset eivät enää välttämättä jää asumaan synnyinseuduilleen, muuttoliike on paljon entistä voimakkaampaa. Luovuus on uusiutuva resurssi siinä missä perintö tai mennyt ei uusiudu: sitä on ympäristössämme aina tässä hetkessä vain tietty määrä. Kaupunkien kehityksen Landry jakaa käytän-

4 Florida 2006, 40–42.

nössä kolmeen vaiheeseen. Nämä ovat: **1.0 kaupunkisuunnittelu** (*urban engineering*) ja **2.0 pehmeä urbanismi** (*soft urbanism*) ja viimeisimmän, tämänhetkisen pyrkimyksen kaupunkisuunnittelussa hän määrittää olevan **3.0 yhteisöllinen luova kaupunki** (*Co-Creative city*), jossa luovuutta pyritään herättämään julkisilla tiloilla. Olennaista kaupunkisuunnittelun 3.0 vaiheelle on saada aikaan ympäristöjä, joissa yksilö voi kokea voivansa jakaa ideoitaan. Näissä ympäristöissä pyritään selkeään ja miellyttävään suunnitteluun, jossa käyttäjät tietävät tilojen olevan heidän vapaassa käytössään. Mielenkiintoisen kaupungin elämästä tekee se, että perintö ja luovuus ovat täydellinen pari.⁵ Rakennusperintö toimii inspiraation sekä integraation työvälineenä kaupunkisuunnittelussa. Jyväskylässä on tällä hetkellä menossa ”**Jyväskylän keskusta 3.0 -hanke**”⁶ jossa otetaan huomioon Jyväskylän kaupungin kannalta hyödyllisiä teemoja luovan kaupunkikehittämisen saralta. Tarkemmin avaan Jyväskylän keskustan kehittämistä tämän luvun lopussa ja veturitallien osalta tarkemmin tutkielmani neljännessä luvussa ”**Jyväskylän Veturitallit osana luovaa kaupunginosaa**”.

Uraanit keskukset ovat aina toimineet luovuuden noidankattiloina. Ne ovat olleet eräänlaisia inhimillisen kehityksen kehoja politiikassa, lääketieteessä, kirjallisuudessa, taiteessa ja myös luonnontieteessä, yritystoiminnassa että teknologiassa.⁷ Urbanin talouden johtavat tutkijat pitävät teknologiaa ja innovaatiota tärkeämpinä talouskasvun moottoreina. Uraanit keskukset ovat luovuuden ja kilpailukyvyn infrastruktuurissa tärkeitä elementtejä.⁸ Tämä nostaa kaupungin kyvyn tunnistaa ja tukea omia urbaaneja voimavarojaan keskeiseksi kaupunkisuunnittelun tekijäksi.

Luova kaupunkisuunnittelu on Charles Landryn mukaan voimakas eetos. Pyrkimys tehdä parhaansa sillä mitä on, tuoden esiin sen luovan potentian jonka käyttäjät sisäsyntyisesti omaavat. Tällä katsontatavalla on mahdollista saada aikaan mielenkiintoisia luovia ratkaisuja ja hyödyntää resursseja, jotka yleensä jäävät huomaamatta.⁹ Landry nostaa haasteelliseksi pehmeiden, symbolisten ja käsitteellisten arvojen merkityksen ymmärtämisen ja tunnistamisen. Nämä samat arvot ovat olennaisia myös historiallisen kulttuuriympäristön kohdalla.

5 Landry 2015.

6 Jyväskylän kaupunkikeskusta 3.0, Jyväskylän kaupunki 2019.

7 Florida 2006, 172–173.

8 Florida 2006, 273–274.

9 Landry 2008, xxxiii.

Suunnittelumaantieteen professori Harry Schulman vertaa kaupunkisuunnittelun ongelmallisuutta muinaisitalialaisen Janus-jumalan olemukseen. Tämä ovien ja porttien suojeleja kuvattiin usein kaksikasvoisena: toinen katsoo kohti mennyttä ja toinen tulevaa. Januksen kaksijakoisuus liittyy myös alkuun ja loppuun, sisä- ja ulkopuolisuuteen, kaaokseen ja järjestykseen sekä lähtöön ja paluuseen. Schulman kiteyttää suunnittelun suurimpien haasteiden olevan januskasvoisia: kysymys siitä, kuinka ratkaistaan usein ristiriitainen asioiden välillä vallitseva kaoottiselta näyttävä yhteys. Tämä kaoottinen vaikutelma syntyy uuteen kaupunkisuunnitteluun Schulmanin mukaan siitä, ettei se noudata mitään ennestään tunnettua järjestystä. Kaupunkitutkimus pyrkii vastaamaan kysymykseen: onko kaaoksessa yhteiskunnan uutta kehitysvaihetta kuvastavia käsitteellisiä ja organisatorisia rakenteita. Moderni kaupunkitila on pirstaleinen, niin kaupunkiympäristönä kuin mielentilana. Teollisen ajan kaupunkisuunnittelu voidaan jaotella kolmeen aikakauteen: teollistumisen alkuvaihe, funktionalismin läpimurto ja nyt meneillään oleva modernin projektin loppunäytös.¹⁰

Luovan talouden nousu ei ole pelkästään positiivinen asia, sillä se jyrkentää rajalinjoja luokan ja alueen perusteella. Richard Florida nostaa esiin myös muita nyky-yhteiskuntamme varjopuolia, joista yhtenä esimerkkinä toimivat mielenterveysongelmat ja stressi¹¹. Maailmaan mahtuu myös monia alueita, jotka eivät pääse osaksi luovaa taloutta, vaan ne päätyvät menettämään lahjakkuuttaan ja jäävät yhä kauemmas jälkeen globaaleista lahjakkuusmagneeteista. Miten nämä paikat selviävät tai kilpailevat muuttuvassa maailmassa? Paras mahdollisuus Floridan mukaan on hyödyntää sitä valtavaa luovaa potentiaalia, joka on tällä hetkellä luovan talouden ulkopuolella.¹²

Floridan huomioissa keskeisintä luovuuden nousussa on yrityksiensä sijoittuminen niille alueille, joista ne löytävät sopivia työntekijöitä. Vanhakantainen tapa tehdä teollisuusrakennuksia ja siten synnyttää kasvukeskittymä ei muuttuneessa yhteiskunnassa enää toimi. Luova luokka vannoo Floridan mukaan yksilöllisyyden nimeen ja on arvoperustaltaan erittäin avoin. Tämä tekee suvaitsevuudesta keskeisen tekijän kaupunki-imagon kannalta. Floridaa on kritisoitu siitä, ettei hän tarkastele ajan henkeä kriittisesti, esimerkiksi pohtien ylenpalttisen työorientaation sosiaalisia varjopuolia. Florida nostaa tekstissään esiin vain sen, etteivät nykyisen aluekehityksen trendit

10 Schulman 1991, 9.

11 Florida 2006, 214.

12 Florida 2006, 194.

kavenna suuria sosiaalisia eroja Yhdysvalloissa.¹³ Oma tarkasteluni on rakennusperintökeskeinen, joten nämä varjopuoleet jäävät myös oman tutkielmani ulkopuolelle. Koska tarkastelun kohteena oleva veturitallirakennus on muun muassa nuorisotila ja kaupungin nuorisotoimen työpiste, on hyvä tiedostaa rakennuksen toimivan esimerkiksi syrjäytymistä ehkäisevänä palveluna Jyväskylän kaupungille.

Floridan esittämän luovuusindeksin mukaan, homoseksuaalien osuudella väestöstä voidaan mitata luovan työvoiman osuus, joka on suoraan verrannollinen väestön suvaitsevuuteen. Tällä indeksillä mitattuna Yhdysvaltain kaupunkiseutujen kärkikymmenikköön kuuluvat San Francisco, Seattle, Raleigh–Durham, Houston, Washington–Baltimore, New York, Minneapolis–St Paul ja Dallas. Voittajiksi muodostuvat näin keskeisimmät vanhat kaupungit ja muutama nuorempi high tech keskittymä. Sijaintitekijöistä tärkeimmäksi nostetaan alueella sijaitseva hyvä tutkimusyliopisto. Suomenkin kunnissa tyypillisenä ollut hyvätuloisille perheille keskittynyt markkinointi pitäisi Floridan mielestä murtaa, ja alkaa keskittymään myös nuoriin ja nuorenmielisiin. Naimattomana vietetty aika on pidentynyt, tämä ilmiö on saanut **The Economist**-talouslehdeltä nimen *The Bridget Jones*.¹⁴

Lähihistoriallisesti katsottuna luovan kaupungin konkreettisin ilmenemismuoto on siirtyminen teollisen kauden tuotannosta ja kulutuksesta jälkiteollisen kauden taiteen, viihteen, tiedon ja kulutuksen keskittymiin. Jyväskylän rautatieasema-alueen kehitystä tarkastelemalla on nähtävillä kuvatonlainen kehityskaari. Luova kaupunkikehittäminen on tehokkaimmillaan, kun se painottuu kaupungin olemassa olevan kaupunkirakenteen vetovoimaisuuden ja viihtyvyyden lisäämiseen kohtuullisin uus- ja korjausinvestoinnein. Esimerkkeinä tällaisesta kehittämisestä toimivat *Joroisten musiikkipäivät* tai *Jyväskylän valon kaupunki* tapahtuma. Luovan kaupunkikehittämisen hengessä vahvistetaan myös luovien alojen yritystoimintaa. Käytännön tasolla tämä ilmenee muun muassa tilojen tarjoamisena luovan alan toimijoiden käyttöön, jota Jyväskylän Veturitallien tilan antaminen taiteilijoiden käyttöön edustaa. Nuorisopuolen harrastustoiminta on myös luonteeltaan hyvin luovaa, kuten esimerkiksi bänditoiminta, ääninäyttely ja teatteri.

Anttiroikon mukaan suomalaiset kaupungit ovat varovaisia kaupungin rakentami-

13 Ruoppila HS 25.11.2002.

14 Siukonen HS 6.10.2001.



Suomen ilmavoimamuseo, Jyväskylän Veturitalli, 1925

selle kulttuurin ja luovuuden varaan, koska kulttuurin ja talouskasvun välinen suhde on jäänyt kuuluisien kulttuurikaupunkien tapauksessa epäselväksi. Kulttuuria on tämän vuoksi päädytty hyödyntämään usein vain strategisena kuorrotuksena tai päästrategioiden kokonaisjäännöksenä kaupunkien kehittämishankkeissa.¹⁵ Toisaalta Suomi edustaa Richard Floridalle luovuuden mallimaata ja hän onkin käyttänyt Suomea usein esimerkkinä pienestä dynaamisesta alueesta, jollainen voi menestyä globaalissa luovuuskisassa erityisen hyvin.¹⁶

Luova kaupunkikehittäminen havainnollistaa ympäröivän kulttuurimme muutosta. Tämä muutos on nähtävillä kulttuuriympäristössämme ja rakennetussa ympäristössämme tilan käytön tavoissa sekä tilaa määrittävissä rakenteissa. Eri puolilla maailmaa kaupunkisuunnittelua yhdistää se, että kaavoituksen avulla maata varataan tulevaa tarvetta varten. Tulevan kysynnän ja tarpeen määrittäminen perustuu työpaikka- ja väestöennusteisiin. Kaupunkisuunnittelijat luovat edellytykset kaupungin tulevalle kasvulle.¹⁷ Mitä on odotettavissa Jyväskylän kaupungin kaavoituksessa lähivuosina? *Jyväskylän kaupungin kaavoituskatsauksessa 2019–2021* käydään läpi kaupunkikaavoituksen kannalta ajankohtaisia alueita ja teemoja. Kaupungin arkkitehti **Leila Strömberg** avaa keskustan mahdollista seuraavaa täydennysrakentamisen vaihetta. Yhdeksi vaihtoehdoksi Strömberg mainitsee ydinkeskustan kaupallisten kortteleiden ja asemanseudun hybridirakentamisen. Ratapihan ja keskustan käyttämättömien tonttien mahdollisuuksien valjastaminen joko elämys-, kauppa- tai keskusta-asumiselle järvinäkymällä tulee olemaan kaavoituksen haaste. Edellä mainittujen tekijöiden su-lavalla yhdistämisellä voidaan Strömbergin mukaan luoda uutta yhteisöllistä kaupunkimiljöötä ja -kulttuuria. Jyväskylän sydän-projektin tekemän ”*Kestävän liikkumisen toimenpiteet ja kulttuuriselvitys*” tukee tätä visiota. Keskustan laatukäsikirjatyö tekee linjauksia julkisen kaupunkitilan ja viherympäristöjen tuleville toimenpiteille. Kehä Vihreä, Green Street-hulevesiratkaisut sekä uusi tori tulevat Strömbergin mukaan tukemaan Jyväskylän vihreää ja viihtyisää tulevaisuutta.¹⁸ Asemanseudun kehitys tapahtuu osana rantaväylän osayleiskaavatyötä. Jyväskylän keskustan kehittämiseksi asemanseudunympäristöllä ja ratapihalla linjataan olevan merkittävä rooli, kuten myös Lutakon ja keskustan välisen yhteyden parantamisella. Alue toimii myös Jyvä-

15 Anttiroiko 2010, 99.

16 Florida 2005, 16.

17 Haila 2002, 94.

18 Strömberg Kaavoituskatsaus 2019–2020, Jyväskylän kaupunki 2019, 2.

kylän käyntikorttina kaikille kaupungin läpi kulkeville matkustajille. Suunnittelun tueksi käydään läpi erilaisia kohteita Suomesta ja muista pohjoismaista. Kohteissa on radan päälle rakennettavia, erilaisia ratkaisuja: esimerkiksi viherkansia ja siltaratkaisuja.¹⁹ Tarkemmin avaan Jyväskylän Veturitallien roolia sekä näkyvyyttä Jyväskylän kaupunkisuunnittelussa **luvussa neljä**.

1.2 Kulttuuriympäristö

Kulttuuriympäristön käsite on hyödynnettävissä ja rajattavissa monella eri tavalla. Tämä johtuu pääosin siitä, että käsitteen muodostavat sanat ”kulttuuri” ja ”ympäristö” toimivat myös itsenäisinä käsitteinään, jotka voidaan rajata ja tulkita eri tavoin. Tutkielmassani kulttuuri tulee esiin kahdessa eri kontekstissa. Kulttuuriympäristön käsitteellä tarkoitan tutkimuksessani ihmisen toimintaympäristöä, jossa tarkasteluni kohdistuu Jyväskylän Veturitallirakennukseen, ratavarikon alueeseen, rautatieasema-alueeseen ja kaupunkitilaan. Käsitteen avulla tuon esiin rakennetun ympäristön aineettomia arvoja ja tilassa olevien aineellisten rakenteiden merkityksiä siihen kytkeytyvän käyttökulttuurin kautta. Kun puhun tilasta Jyväskylän kaupungin kulttuuritoiminnan keskittymänä, viittaan rakennuksen rooliin taiteilijoiden työskentely- ja galleriatilana ja rakennuksen merkityksellisestä asemasta Jyväskylän nuorisokulttuurille.

Kulttuuriympäristön käsitteessä ympäristöä ei välttämättä määritellä erikseen silloin, kun sen nähdään tarkoittavan ihmisen toimintaympäristöä, jota voidaan rajata ja tarkentaa kulttuurin käsitteen rajauksella tai kulttuuriympäristön alakäsitteillä. Ympäristön voidaan käsitteenä katsoa koostuvan luonnonympäristöstä, sosiaalisesta ympäristöstä ja kulttuuriympäristöstä. Ympäristön käsite voi vaikuttaa pinnallisesti tarkasteltuna yksiselitteiseltä, mutta oikeudellisesti käsite on monimuotoinen. Ympäristölainsäädännössä ei määritellä ympäristön käsitettä erikseen, vaan soveltamiskysymykset ratkaistaan muilla perusteilla. Tämä käytännössä tarkoittaa, että jokaisella ympäristönkäytön sektorilla on oma ympäristönkäsitteensä, jonka puitteissa lakia sovelletaan.²⁰

Kulttuuriympäristön sisällään pitämät ympäristöt voidaan jakaa tarkemmin rajattuihin ympäristöihin kuten esimerkiksi asuinympäristöt, maatalousympäristö ja

19 Kaavoituskatsaus 2019–2020, Jyväskylän kaupunki 2019, 7.

20 Maaperä 2018, 8–9.

teollisuusympäristö. Kun kulttuuriympäristön käsitettä katsotaan hallinnollisesta näkökulmasta, käytetään sitä silloin kun puhutaan viranomaisten taholta selvitetystä ja tunnistetuista aluekokonaisuuksista tai kulttuuriympäristökohteista, jotka on selvityksiin perustuvan arvostuksen mukaan luokiteltu valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti arvokkaiksi. Suomalaisten viranomaisten käyttämä kulttuuriympäristökäsite on lähtökohtaisesti rakennusperintökeskeinen. Keskeiset käsitteet rakennussuojelukeskustelussa ovat **autenttisuus** ja **integriteetti**. Rakennussuojelukeskustelussa käsitteellä autenttinen viitataan johonkin aitoon ja todenmukaiseen. Se tarkoittaa ihmisen aikaansaamaa luomusta, todellista todistetta jostakin, joka on ikääntynyt ja ehkä myös muokkautunut vuosikymmenten aikana.²¹ Integriteetillä tarkoitetaan rakennussuojelukeskustelussa arkkitehtuurikohteen kokonaisuuden eheyttä ja rikkomattomuutta.²² Rakennussuojelun käsitteen käyttöönoton päätekijä on pyrkimys laajentaa rakennussuojelu yksittäisistä kohteista koskemaan ympäristökokonaisuuksia. Lisäksi sillä pyritään säilyttävän näkökulman huomion vahvistamiseen rakentamis- ja maankäytön suunnittelussa. Näillä pyrkimyksillä pyritään luomaan pohjaa entistä laajemmalle rakennettujen ympäristöjen sekä rakennusperinnön arvostamiselle.²³

Kun kulttuuriympäristöä katsotaan ihmisen toimintaympäristönä, sen voidaan katsoa olevan ympäristöä, johon ihminen on toiminnallaan vaikuttanut. Tällä katsantataavalla kulttuuriympäristö nousee yhdeksi aikamme ajankohtaisimmaksi ja keskeisimmäksi käsitteeksi. Kansainvälisesti ja monitieteisesti iso osa tutkimukseen käytettävistä resursseista keskittyy tutkimaan ihmisen toiminnan aiheuttamia vaikutuksia luontoon ja ympäristöön kokonaisvaltaisesti. Esimerkkinä tällaisesta kulttuurimme synnyttämästä ympäristövaikutuksesta toimii käyttö- ja kulutuskulttuurimme tarpeisiin tuotetut, usein luonteeltaan kertakäyttöiset muovituotteet. Mariaanien haudasta on löydetty ihmisen tuottamaa muovijätettä noin 11 kilometrin syvyydestä.²⁴ Havainto tehtiin tutkittaessa muovin aiheuttamia ympäristövaikutuksia. Kun pohditaan ihmisen ja ympäristön välistä suhdetta, herää kysymys luonnonympäristön ja kulttuuriympäristön rajoista. Taloustieteen näkökulmasta käyttö- ja kulutuskulttuurimme synnyttämä jäte muodostaa yhden keskeisen tutkimuskentän. Tästä näkökulmasta

21 Jokilehto 2006, 14.

22 Perkkiö 2007, 53–54.

23 Kähkönen 2015.

24 Chiba, Saito, Fletcher, Yogi, Kayo, Miyagi, Ogido & Fujikura 2018, 207.

on mahdollista pohtia mikä on puhdasta luonnonympäristöä ja mikä lopulta on ympäristöä johon ihminen ei ole toiminnallaan vaikuttanut? Edellä mainitut ympäristöuhat eivät leviä pelkästään suoraan ihmisen toiminnan vaikutuksesta, vaan välikappaleina toimivat myös planeettamme muut eliöt sekä luonnonvoimat. Yhä paremmin ymmärrämme kulttuurimme ja sitä kautta toimintamme vaikutuksia niin lähiympäristöömme kuin kokonaisvaltaisesti asuttamaamme planeettaan.

Aikamme polttavin ja ajankohtaisin tieteellinen, poliittinen ja yhteiskunnallinen keskustelu, tutkimus ja kehitystyö painottuu juuri ihmisen ympäristölleen aiheuttamien vaikutuksien tutkimukseen ja pyrkimykseen minimoida näitä vaikutuksia. Tämä on ajankohtainen ja tärkeä aihe myös kulttuuriympäristöntutkimuksen kentällä. Omasa tutkimuksessani kulttuuriympäristön käsitteen kautta tarkastellaan rakennettua ympäristöä ihmisen toimintaympäristön lisäksi myös kulttuuriperintönä. Ilmastonmuutos muodostaa uhan kulttuuriperinnöllemme sekä rakennetulle ympäristöllemme. Rakennussuojelun ja kulttuuriperinnön suojelun tärkein tavoite on suojelukohteen säilyvyyden takaaminen myös jälkipolville. Tästä näkökulmasta avaan aihetta myös omassa tutkimuksessani. Kulttuuriperinnöstä puhuttaessa yksi keskeinen tehtävä on pyrkimys säilyttää tätä perintöä seuraaville sukupolville. Tälle säilyvyydelle ilmastonmuutos muodostaa keskeisen uhkatekijän, jonka riskejä arvioidaan ja pyritään huomioimaan jo nyt. Tutkimuksessani pyrin myös nostamaan ja pohtimaan rakennuksen merkitystä perintönä sekä elävänä osana Jyväskylän kaupunkia myös tänä päivänä. Käsitteen avulla tuon esiin rakennetun ympäristön aineettomia arvoja sekä tilassa olevien aineellisten rakenteiden merkityksiä siihen kytkeytyvän käyttökulttuurin kautta.

Kulttuuriympäristöt liitetään vahvasti kasvu- ja kehitystyön piiriin. Samoihin aikoihin Richard Floridan ”luova luokka” käsitteen kanssa, myös kulttuuripolitiikan kentällä huomio alkoi kiinnittyä vahvemmin kaupunki- ja aluekehityksessä brändäykseen ja markkinointiin 1990-luvulla. Kulttuuri alettiin liittää investointien, kilpailukykyyn, kansainvälisen kaupan, informaatioteknologian ja urbaanin kasvun yhteyteen.²⁵ Kulttuuriympäristön käsitettä voidaan hyödyntää tarkasteltaessa alueellisen identiteetin vaikutuksia väestön muuttokäyttäytymiseen aluekehittämisen näkökulmasta. Kulttuuriympäristöstrategia 2014–2020 nostaa esiin sen, että hyvin hoidettu, elinvoimainen kulttuuriympäristö toimii rikkautena ja voimavarana sekä yhteisön ja ihmisten

25 Tohmo 2018, 23–24.

identiteetin perustana. Kulttuuriympäristöön ja sen hoitoon panostaminen houkuttelee kaupunkiin asukkaita ja matkailijoita, antaen mahdollisuuden monipuoliseen elinkeinotoimintaan ja viihtyisään asumiseen. Kulttuuriympäristön keskeinen haaste on, ettei sen tarjoamia mahdollisuuksia aina hyödynnetä täysmääräisesti ja sen merkitys saatetaan huomata vasta vuosikymmeniä sen menettämisen jälkeen.²⁶

Toisin sanoen kulttuuriympäristöt ollaan alettu näkemään hyödykkeenä ja paikallisen voimavarana. Mikäli kulttuuria tarkastellaan hyödykkeenä, voidaan kysyä antaa-ko kulttuuri välitöntä hyötyä käyttäjälle/kuluttajalle? Jos kulttuurin katsotaan olevan tämän tyyppinen hyödyke niin myös sen tukeminen vastaa laajemman yhteisön tarpeita sekä tukee laaja-alaisesti yhteiskuntaa. Kun kulttuurin vaikutuksia katsotaan laaja-alaisesti, sillä on vaikutuksia muun muassa identiteettiin, inhimilliseen pääomaan, kulttuuripääomaan, sosiaaliseen pääomaan ja alueen kehittämiskulttuuriin.²⁷

Kaupunki on usein kulttuuriympäristönä aikojen saatossa muodostunut kokonaisuus, jonka eri osat kertovat eri aikakausien yhteiskunnallisesta tilasta: sen taloudellisesta tilanteesta, hallinnollisesta ja sosiaalisesta rakenteesta sekä aikakauden kulttuuri- ja tyylivirtauksista määrätyllä alueella. Kulttuuriympäristön suojeleminen on rakennetun ympäristön kehityksen historiallisten jälkien etsimistä, esiin tuomista ja hoitamista. Kulttuuriympäristöä voidaan luonnehtia eläväksi ja rikkaaksi historiaksi, joka korostaa kotiseudun omaleimaisuutta. Kulttuuriympäristö kertoo, kuinka edelliset sukupolvet elivät, rakensivat, käyttivät materiaaleja ja tekivät töitä.²⁸ Kulttuuriympäristön vaalimisen päämääränä on ajallista syvyyttä omaava, omaleimainen sekä viihtyisä ympäristö, jossa muutokset tapahtuvat hallitusti, mahdollisimman paljon ympäristön sisällään pitämiä arvoja säilyttäen.²⁹ Edellä olen tuonut esiin näiden ympäristöjen monipuolisia hyötyjä imagotekijänä.

Teollisuusrakennusten uusiokäyttömuunnoksista tuli vuosituhaten vaihteessa ajankohtainen tutkimuskohde, sillä eri puolilla Suomea oli siihen mennessä toteutettu laajojakin saneerauksia. **Helena Teräväisen** yhdyskunta- ja kaupunkisuunnittelun alaan kuuluva väitöskirja vuodelta 2006 käsittelee Lapuan Vanhan Paukun muuttu-

26 Maaperä 2018, 20.

27 Tohmo 2018, 23–24.

28 Mikkonen 2001, 7.

29 Mikkonen 2001, 49.

misprosessia teollisuusalueesta kaupungin kulttuurikeskukseksi. Teräväisen tutkimus on merkityksen muuttumista tarkasteleva pioneerityö, joka osoittaa tapaustutkimuksena miten teollisen toiminnan loppumisen jälkeen aikaisemmin ulkopuolisilta suljettu teollisuusalue avattiin yhteisölliseksi tilaksi. Samalla alue rakentui käsitteellisellä tasolla kulttuuriympäristöksi. Veturitallien muutosprosesseja on aikaisemmin tutkittu pääsääntöisesti opinnäytetöissä. Käsittelen tutkimushistoriaa **luvussa 1.5**. Historiallisesti kerrostuneen kulttuuriympäristön korjausprosessin tarkasteluun hyödynnän restauroinnille ominaisia käsitteitä autenttisuus ja integriteetti. Käsitteet toimivat tutkimuksessani historiallisen kulttuuriympäristön arvoihin ja merkityksiin keskittyvinä työkaluina.

Autenttisuudella viitataan kohteen aitouteen. Autenttisuuden käsite kykenee vastaamaan kohteen yksityiskohtiin liittyviin kysymyksiin.³⁰ Autenttisuuden voidaan ajatella ilmaisevan kohteen todellista arvoa jossa fyysinen kappale välittää, säilyttää ja kerryttää arvoa läpi historian.³¹ Kansainvälisen rakennussuojeluun keskittyvän ICOMOS-asiantuntijajärjestön määritelmän mukaan autenttisuus on kohteen ominaisuus, joka tutkimani rautatieperinteeseen kuuluvan rakennuksen kohdalla ilmaisee veturitallirakennuksen kulttuurista merkittävyyttä. Tarkastelen sitä, miten sen materiaalit ja siihen liittyvät aineettomat arvot ovat säilyneet totuudenmukaisesti ja luotettavalla tavalla. Autenttisuus rautatierakennuksen ominaisuutena on näin ollen pohdintaa kohteen kulttuurisista konteksteista vuonna 2011 laaditun ICOMOS-dokumentin periaatteita noudattaen.³² Autenttisuus perustuu aineellisen perinnön kohdalla alkuperäisen materiaalin ja kohteeseen sisältyvien aineettomien arvojen pohjalle. On huomionarvoista, että myös kohteeseen tehdyillä muutoksilla on arvonsa osana veturitallin toiminnallista kokonaisuutta vuosikymmenten aikana.

Integriteetti eli koskemattomuus voi viitata kohteeseen kokonaisuutena, sekä sen arvoihin ja piirteisiin koskemattomuuden lisäksi. Restauroinnin yhteydessä funktionaalisesta integriteetistä puhuttaessa viitataan kokonaisuuden eheyteen ja rikkomattomuuteen. Tähän eheyteen ja rikkomattomuuteen liittyy myös toiminnallinen eheys uuden ja vanhan käyttötarkoituksen välillä.³³ Käyttötarkoituksen muutosprosessissa

30 Lumme 2014, 9.

31 Lumme 2014, 10.

32 Madridin Asiakirja, ICOMOS –Sanasto, 2011.

33 Perkkiö 2007, 53–54.

on integriteetin näkökulmasta oleellista kiinnittää huomiota edellisen käyttötarkoituksen rakennettuun ympäristöön ja sen tilaan aineellisten merkkien huomioon ottaminen.³⁴

1.3 Rakennettu ympäristö

Ilmastonmuutos haastaa kehittämään ja muuttamaan nykyisiä toimintamalleja kohti kestävämpää rakentamista. Globalisaation kiihtyessä eri maiden taloudelliset riippuvuudet toisistaan kasvavat. Rakennettuun ympäristöön liittyvä liiketoiminta on myös kansainvälistymässä kiihtyvällä tahdilla. Kyky vastata tulevaisuuden kysyntään nousee näin ollen kriittiseksi tulevaisuuden haasteeksi.³⁵ Tätä aihetta olen osittain avannut jo edellisessä kappaleessa. Aihetta tutkitaan Suomessa eri yliopistoissa, ammattikorkeakouluissa, Ilmatieteenlaitoksella, Luonnonvarakeskuksella, Suomen ympäristökeskuksella ja teknologian tutkimuskeskuksella. Valtioneuvoston periaatepäätös 20.3.2014, kulttuuriympäristöstrategia 2014–2020 nostaa kestävä kehityksen yhdeksi kolmesta pääteemasta. Muut teemat ovat jo edellisessä kappaleessa esiin nosseet: merkittävä voimavara ja sen lisäksi hyvä hallinto.³⁶ Tutkimuksessani käsittelem tätä aihetta rakennetun ympäristön käsitteen kautta.

Miksi on tärkeää puhua rakennetusta ympäristöstä? Rakennettua ympäristöä hyödyntävät kaikki: ihmiset, yritykset, yhteisöt sekä yhteiskunta. Rakennetussa ympäristössä on kiinni noin 70% kansallisvarallisuudestamme, joten sillä on suuri merkitys kilpailukyvyillemme ja hyvinvoinnillemme. Rahallisesti arvioituna Suomen rakennetun ympäristön arvo on noin 560 miljardia euroa. Rakennuttaminen, tilahallinto ja kunnossapito työllistää arviolta 500 000 suomalaista. Rakennettu ympäristö elää jatkuvassa muutoksessa yhteiskuntamme tarpeiden ja vaatimusten mukaan. Maailmanlaajuiset muutokset vaikuttavat rakennetun ympäristön tulevaisuuteen. Yksi tämän hetken suurimmista muutoksista ja haasteista on ilmastonmuutos. Ihmis- ja käyttäjälähtöisyys on myös muuttanut monen alan tuotteita sekä toimintatapoja.³⁷ Kun rakennettua ympäristöä kunnostetaan ja pidetään yllä ihmisten ehdoilla, on täytettävä erilaisia vaatimuksia: ihmisten arvoissa ja odotuksissa korostuva yksilöllisyys, mutta

34 Lumme 2014, 9.

35 Salmi, Lindroos & Pekkanen 2011, 2.

36 Kulttuuriympäristöstrategia 2014–2020, 2014, 3.

37 Salmi, Lindroos & Pekkanen 2011, 8–10.



Jussi Jäppinen (2006) Jyväskylän Veturitallit, seinäpinta

myös uudenlainen yhteisöllisyys on otettava huomioon tiloja suunnitellessa. Muita vaikuttavia tekijöitä rakennettuun ympäristöön ilmastonmuutoksen lisäksi ovat monikulttuurisuus ja ikääntyminen.³⁸

Ihminen on sekä käyttäjä, että tekijä rakennetussa ympäristössä ja siihen liittyvissä toiminnoissa. Tästä johtuen myös ihmisten arvot ja valinnat ohjaavat markkinoiden muutoksia. Rakennetun ympäristön käyttäjinä ihmiset myös muodostavat yhteisöjä, kuten esimerkiksi taloyhtiöitä, organisaatioita tai yrityksiä. Rakennetun ympäristön suunnittelussa ja muutoksissa on otettava huomioon tilassa toimivien yhteisöjen tarpeet.³⁹ Rakennettu ympäristö on siis monen tekijän kokonaisuus, johon lukeutuu kaikki ihmisen rakentama tai muokkaama ympäristö. Rakennettu ympäristö luo puitteet kaupungin eri toiminnoille sekä tulevaisuuden kehitystyölle. Rakennettu ympäristö vaikuttaa kaupungin imagoon ja toimii tärkeänä identiteettitekijänä. Rakennettu ympäristö voitaisiin ajatella kaupunkitilan aineellisina rakenteina, joka pitää sisällään merkkejä ja viestejä kaupungin arvomaailmasta, toimien siellä asuvien, työskentelevien ja vierailevien käyttöliittymänä. Tapa jolla kaupunki rakentuu, sekä miten sitä brändätään ja markkinoidaan, vaikuttaa siihen millaisia ihmisiä kaupunkiin hakeutuu. Jyväskylän Veturitallit ovat osa nykyistä Jyväskylän kaupunkikuvaa nuoriso- ja kulttuurikeskittymänä. Rakennus on kuitenkin toiminut kaupunkilaisille pitkällä aikavälillä myös työ- ja asuinympäristönä. Rakennukseen liittyvät muistot ja merkitykset eivät katoa sen uusiokäytön myötä, vaan ne kerääntyvät ja hioutuvat osaksi rakennuksen merkitystä, muistuttaen meitä kaupungin kehityksen vaiheista.

1.4 Tila

Puhun tutkimuksessani tilasta, kaupunkitilasta ja rakennetun ympäristön tilasta. Tilan käsitteellä hahmotan kulttuuriympäristön sisällään pitämän rakennetun ympäristön toiminnallisuutta. Kaupunkitilan käsitteellisessä tarkastelussa ei ole kyse pelkästään taidehistoriallisten lähestymistapojen monipuolistamisesta, vaan tila liitetään taidehistoriallisen kaupunkitutkimuksen käytäntöihin sekä niihin historiallisesti muotoutuneihin tapoihin, joilla vallassa olevia tulkintoja rakennetusta ympäristöstämme

38 Salmi, Lindroos & Pekkanen 2011, 8.

39 Salmi, Lindroos & Pekkanen 2011, 17.

vahvistetaan ja toisenlaisia tulkintoja vaiennetaan ja torjutaan. Tilan tulkintaan ja kaupunkitilan käsitteistöön liittyvissä käytännöissä ilmenevät ristiriidat kaupungin ja siinä elävien yhteisöjen merkityksistä. Taidehistorian tutkimus voidaan katsoa liittyvän kiinteäksi osaksi yhteiskuntaa sekä historian tutkimusta.⁴⁰

Kun puhun tilasta, käytän arkkitehti **Tapio Periäisen** määritelmää. Periäisen mukaan tila on yksi arkkitehtuurin peruselementeistä. Tila on tyhjässä se osa, jossa elämä, energia ja liikkuminen tapahtuvat. Tyhjä käsitteenä ja tyhjiys ilmiönä selittävät Periäisen mukaan miksi arkkitehtuuri on olemassa. Materiaalla suojataan hänen mukaansa arkkitehtuurissa sitä, mitä tilan tyhjässä tapahtuu. Arkkitehtuurin tyhjä tekee mahdolliseksi suuret ja nopeat funktionaaliset muutokset vähin kustannuksin, aineellisia rakenteita purkamatta. Tyhjän ominaisuuksien hyödyntäminen avaa taloudellisesti edullisia ratkaisuja vähentämällä materiaalin ja tilan määrää rakentamisessa. Tilan toiminnallinen olemus selittyy tyhjällä.⁴¹

Tapio Periäinen avaa kirjassaan ”*Arkkitehtuurin merkitys yhteiskunnassa*” fysiikan näköalaa ja sen vaikutusta arkkitehtuuriin. Hänen mukaansa fysiikan näkökulma avaa arkkitehtuurin koko todellisuuden, jossa on kolme primääriä perusilmiötä: aine, energia ja kosminen tyhjä. Kummassakin, niin luonnossa kuin arkkitehtonisessa tilassa aktiivinen toiminta tapahtuu tyhjässä. Luonnossa puut ja kasvit kasvavat tyhjään, eläimet liikkuvat maanpinnan tyhjässä ja arkkitehtuurissa kävelijät ja autot kulkevat katujen tyhjässä. Ihminen toimii ja liikkuu tilan tyhjässä: istuen tyhjään tuoliin ja laitteen tavaraa tyhjään laatikostoon. Periäisen mukaan länsimainen kulttuuri käsittelee materiaa, ja aineeton tyhjä on vuosisatoja tuomittu kauhistuttavaksi: ei-miksikään, horror vacui:ksi. Luonnon ja arkkitehtuurin välisen suhteen hän määrittää olevan aineenvaihdunnallinen. Arkkitehtuuri toimii ihmisen ja luonnon välissä olevana metabolisena kuorena, joka vakioi sisätilat vastaamaan ihmisen fysiologisia ehtoja, seuloen ulkopuolelta tulevat ja päästämällä ulos fyysisesti epäterveelliset epämukavuudet. Periäinen kertoo arkkitehtuurissa tekniikan, estetiikan ja funktion takana olleen aina fysiikan selittämät luonnonehdot. Aineellisesti rakennukset ja rakennustekniikka pohjautuvat luonnontieteelliseen teknologiaan. Esimerkiksi aurinkokennot, tuulivoimalat ja erilaiset rakennusmateriaalit hyödyntävät nanoteknologiaa. Tapio Periäinen puhuu

40 Kervanto Nevanlinna 1998, 243–244.

41 Periäinen 2015, 47–50.

myös ihmiskeskeisyyden ongelmasta arkkitehtuurista ja pohtii sen roolia ilmastonmuutoksessa sekä muissa ympäristöongelmissa. Luontoa ajatellaan rajattomana materiaalin ja energian varastona. Muihin kulttuureihin verrattuna länsimaat kuvittelevat hallitsevansa maapallon luontoa kehittämällänsä teknologialla.⁴²

Voitaisiin siis sanoa, että tyhjällä vaikutetaan ja määrätään tilan toiminnallisuuteen liittyviä tekijöitä yhdessä sen sisältämien aineellisten esineiden avulla. Näiden esineiden käyttötarkoituksen ympäröivä kulttuurimme on meille opettanut: missä tilassa voidaan liikkua, missä istutaan, missä pestään kädet jne. Tiedämme tilaan kävellessämme yleensä heti, kuinka se toimii: naulakkoon voimme jättää takkimme ja tilan tyhjässä kuljemme seuraavaan määränpäähämme, oli se sitten odotustuoli tai toinen huone. Katujen tyhjässä tiedämme, mikä osa on kävelijöille tarkoitettua ja missä kulkevat autot. Periäisen ajatuksessa olennaista on tyhjän potentiaalin ja mahdollisuuksien tiedostaminen. Vaikka kielellisesti tyhjällä tarkoittaa ei mitään, on sen olemassa olo kuitenkin kaiken toiminnan ja elämän mahdollistava tekijä.⁴³

Periäisen tapa määritellä tilaa on hyvin läheinen käyttöliittymän suunnittelun kanssa: pyrkimys siihen, että tilan (*käyttöliittymän*) käyttö on vaivatonta, miellyttävää, esteetöntä ja käyttäjälleen intuitiivista. Hyvään tilasuunnitteluun tai käyttöliittymäsuunnitteluun käyttäjä ei välttämättä kiinnitä huomiota, sillä perustana toimii juuri-kin pyrkimys helppoon ja itsestään selvään käyttöön: tunnistat kuinka rakennukseen pääsee sisälle, mikä on pääovi, mihin tiloihin voit mennä ja niin edelleen. Tapa, jolla tila ja tyhjä kohtaavat, sekä vuorovaikuttavat keskenään, vaikuttaa oleellisesti rakennetun ympäristön lopulliseen olemukseen. Näin ollen tilan toiminnallisuuteen liittyvät tekijät ovat tässä tapauksessa myös kriittisiä käyttäjäkokemukseen vaikuttavia tekijöitä. Periäinen painottaa kirjassaan tilan tyhjästä. Tutkimukseni kannalta olennaisinta kuitenkin on se, miten tyhjä ja tila kohtaavat: kasvien kasvaessa maaperän tyhjästä, voivat ne menestyä paikallaan vain, jos maaperä (tilan puitteet) on niille otollinen. Tyhjän ja tilan vuorovaikutus luo puitteet niissä tapahtuvalle elämälle sekä tilan mahdollisuuksille. Tilan käsitettä hyödynnän avatessani rakennuksen toiminnallisuutta.

Tila on olennainen käsite myös taidehistoriallisessa tutkimuksessa. 1900-luvun

42 Periäinen 2015, 19–21.

43 Periäinen 1998, 8.

alkupuolella vaikuttanut *arkkitehti Gustaf Strengell* on määritellyt tilantunnun (*rumskänsla*) olevan pääasia niin kaupunkirakennustaiteessa kuin huoneenrakennustaiteessakin. Mikäli tarkastelemme kaupungin taidehistoriallista tutkimusta Strengellin näkemyksen pohjalta, tarkoittaa se silloin sen kyseisen kaupunkitilan ”tilantunnun” tutkimusta. Tällöin kaupunki voidaan nähdä konkreettisina rakennuskappaleina sekä niiden väliin jäävänä tilana tai kahden edellä mainitun tekijän elämyksiä synnyttävänä kokonaisuutena. Tähän kuitenkin liittyy lähtökohtainen oletamus siitä, että ihmiset olisivat perustavanlaatuisesti samanlaisia suhteessa kaupunkitilaan. Ihmisen subjektiiviset kokemukset on nähty heijastumiksi yhteisistä arkkityypeistä ja symboleista.⁴⁴

Periäinen puhuu tekstissään uudesta elävästä arkkitehtuurista. Hän jakaa tämän paradigman avulla arkkitehtuurin uuteen ja vanhaan paradigmaan. Vanhalla arkkitehtuurin paradigmatilla rakennetaan tiiviiksi tehostettuja, energiaa säästäviä tiloja käsityötä vaativista ja teollisista materiaaleista. Sisätilojen ominaisuudet säädetään käytettävissä olevalla tekniikalla ihmiselle sopiviksi. Periäinen hyödyntää **Thomas Kuhnin** ajatusta paradigmoista ja niiden muutoksien vaikutuksista tieteiden kehittämiseen. Kuhnin mukaan ”*Uusi paradigma sisältää yleensä vanhan erikoistapauksena, uusi tapa tehdä tiedettä on siis laajempi ja se selittää enemmän ja paremmin: parempi teoria on yleistä tieteen perusolemukseksi, eli tieteen täydentymistä... Koska vanhassa paradigmassa on takana silmitön määrä valtaa, organisaatioiden olemassaolon selityksiä ja yhteiskunnallisia suhteita, ei paradigman vaihtumisen tunnustaminen ole helppo ja nopea tapahtuma. Lopulta uusi paradigma muuttaa kuitenkin tiedettä, sitten teknologiaa ja lopulta ihmisen elämää ja yleistä näkemystä olemassaolosta.*”⁴⁵ Arkkitehtuurin vanhassa paradigmassa Periäisen mukaan oman aikansa arvottomat ja arvokkaat rakennukset suojataan jälkipolville omien kulttuuriensa monumentteina. Esteettiset rakennustyylit kanonisoidaan ja tilojen mahdollisuudet ovat minimaaliset. Poliittisesti ja sosiaalisesti klassista arkkitehtuuria sekä vanhoja asuntoja asukkaineen käytetään vallan välineenä.⁴⁶ Kuitenkin juuri rakennusperinnön säilyttämisestä käytävä keskustelu on luovassa kaupunkisuunnittelussa yksi keskeinen elementti, joka voi toimia kaupunki-imagon ja omaleimaisen urbaanin ympäristön rakennusaineena. Rakennusperinnön säilyttämisellä ei saada aikaan vain monumentteja menneestä, vaan ne palvelevat sekä tuottavat yhteiskunnalle hyötyä vielä tänäkin päivänä, toimivana

44 Kervanto Nevanlinna 1998, 227–228.

45 Kuhn 1994.; Periäinen 2015,76.

46 Periäinen 2015, 77.

osana yhteiskuntaa. Tästä puhun enemmän käsitellessäni rakennussuojelua voimavarana luvussa **2.4**.

Kun tilasuunnittelua katsotaan Periäisen tapaan käyttöliittymäsuunnittelun näkökulmasta, tärkeimmäksi tekijäksi nousee rakennuksen toiminnallisuuden sujuva hahmottaminen. Esimerkkinä mainittakoon 2018 valmistunut *kauppakeskus Redi*, joka on saanut osakseen paljon kritiikkiä tilasuunnittelunsa puolesta. Kauppakeskuksen kävijät ovat kokeneet rakennuksen käytön haastavaksi ja tämä on vaikuttanut negatiivisesti rakennuksen kävijämääriin.⁴⁷ Haastavana on koettu rakennuksessa suunnistaminen, ja halutun kohteen löytäminen. Rakennuksen käyttöliittymän selkeyttämiseksi on kerätty erilaisia ehdotuksia. Yksi ehdotuksien antajista on *sosiologian professori Terhi-Anna Wilska*, joka ehdottaa sokkeloisten käytävien muuttamista kylämäiseksi ympäristöksi, jossa eri paikkoihin voisi luontevasti suunnistaa katukylttien avulla.⁴⁸ Wilskan ehdotuksen tarkoituksena, on saada rakennuksen tilajaottelu muistuttamaan visuaalisesti esikuvaansa, joka on ollut keskiaikainen kaupunki, jossa näkymät vaihtelevat, eikä kaduilla ole näkyvää loppua.⁴⁹ Mikäli sisätila tehtäisiin muistuttamaan kävelykatua, tilan toiminnallisuus ja sitä kautta tilassa suunnistaminen avautuisi todennäköisesti paremmin käyttäjälle. Kauppakeskus Redin tapaus osoittaa, että tilasuunnittelussa käyttäjäkokemus on kriittinen rakennuksen toiminnan osa. Sen ratkaisussa saatetaan joutua turvautumaan luoviin ratkaisuihin.

1.5 Aikaisempi tutkimus hyötyrakennuksien uusiokäytöstä

Oma tutkimukseni keskittyy tarkastelemaan veturitallirakennusta. Aikaisimmat veturitalleja käsittelevät opinnäytteet ovat teknillisen korkeakoulun *Jalo Virkin* (1985) diplomityö ”*Riihimäki: Veturitallin uudelleenkäyttösuunnitelma*” ja *Pirjo Rannan* (1988) ”*Salon veturitallit ja rautatieaseman ympäristö: Historiallinen katsaus ja kunnostus- ja kehittämissuunnitelma*”. Opinnäytteet keskittyvät veturitallien ja rautatieasema-alueiden rakennetun ympäristön tulevan muutosprosessin suunnitteluun, ottaen huomioon rakennetun ympäristön tilassa olevien aineellisten rakenteiden historiallisen merkityksen.

47 Mannila YLE 24.9.2018.

48 Seuri YLE 21.11.2018.

49 Tammilehto Talouselämä 24.9.2018.

Viimeisimmät veturitalleja ja niihin kytkeytyvää rakennettua ympäristöä käsittelevät opinnäytteet ovat **Erkka Peltosen** (2014) ”*Pasilan veturitallien alueen ideasuunnitelma*” Oulun yliopistolle ja **Marjut Savolaisen** (2005) diplomityö ”*Porin veturitallien alue*” teknilliselle korkeakoululle, jotka tutkimusotteensa puolesta mukailevat samaa linjaa vanhempien veturitalleja käsittelevien tutkimuksien kanssa.

Jyväskylän Veturitallit toimivat yhtenä tapausesimerkkinä **Johanna Hurmeen** (2017) opinnäytetyössä ”*Kulttuurisen avoimen nuorisotilan käyttöasteen kehittäminen*”. Opinnäytetyö on toteutettu humanistiselle ammattikorkeakoululle. Tutkielma käsittelee Jyväskylän Veturitallien nuorisopuolen toimintaa. Keskiössä tutkielmassa toimii kulttuurinen nuorisotyö sekä monipuolisen osaamisen tarve nuorisotyön kentällä.

Aikaisemmat veturitalleja käsittelevät opinnäytteet keskittyvät suunnittelemaan rakennetun ympäristön tulevaa käyttötarkoituksen muutosta. Omassa tutkimuksessani tarkastelu keskittyy jo tapahtuneen muutosprosessin tarkasteluun. Oma tutkimusotteeni mukailee kulttuuriympäristön muutosta ja uusiokäyttöä tarkastelevia tutkimuksia. Tarkemmin rajattuna veturitallit voidaan mieltää teollisuuden ja liikenteen tarpeita palvelleina hyötyrakennuksina.

Vanhin Jyväskylän tehdasrakennuksien ja teollisuusympäristöjen säilyttämiseen ja uusiokäyttöön keskittynyt julkaisu on ”**Pehmeä Tiili, Vanhojen tehdasrakennusten ja teollisuusympäristöjen säilytys ja uusiokäyttö**” (1993), johon on koottu 19.9.1990 pidetyn seminaarin esitelmät omiksi julkaisuikseen. Kirjan alkusanoissa **Kalevi Pöykkö taidehistorian professori** summaa vanhojen teollisuusrakennuksien ja -ympäristöjen olevan merkittävä osa kansallista kulttuuriperintöämme. *Keski-Suomen läänin taidetöimikunta, Jyväskylän yliopiston taidehistorian laitos ja Keski-Suomen museo* katsoivat jo tuolloin aiheelliseksi herättää keskustelua historiallisten rakennuksien ja ympäristöjen uusiokäytöstä. Esille Pöykkö nostaa Lutakon leipomorakennuksen. Hän myös painottaa, ettei seminaarin tarkoitus ollut ajaa pelkästään teollisuusrakennuksien uusiokäyttöä ja säilyttämistä, vaan herättää myös keskustelua yleisesti vanhan rakennuskannan säilyttämisestä. Vanhan rakennuksen purkamisessa ei koskaan täysin tiedetä, mitä tuhotaan. Purkaminen on lopullinen ratkaisu, jota ei jälkikäteen voida muuttaa.⁵⁰

50 Pöykkö 1993, 3.

Jyväskylän alueella ja omalla tieteenalallani kysymyksellä historiallisten hyötyrakennusten uusiokäytöstä on pitkät juuret. Historiallisten hyötyrakennuksien uusiokäyttö muodostaa mielenkiintoisen tutkimuskentän, joka ilmentää kulttuurissamme tapahtuvaa muutosta. Oma tutkimukseni lukeutuu historiallisten hyötyrakennuksien uusiokäyttöä ja kulttuurimme muutosta pohtiviin ja tarkasteleviin tutkimuksiin. Tällaisesta tutkimusotteesta toimii yhtenä esimerkkinä **Hella Hembergin** tekemä julkaisu (2014) ”*Tyhjät tilat: Näkökulmia ja keinoja olemassa olevan rakennuskannan uusiokäyttöön*”, jossa uusiokäyttöä pohditaan erityiskysymyksenä. **Riikka Lumpeen** (2014) ”*Teorettinen pohja kulttuuriekologiselle restauroinnille*” käsittelee myös historiallisten rakennuksien uusiokäyttöä restauroinnin ja kulttuurintutkimuksen näkökulmasta. Tutkimuksessa käsitellään aihetta autenttisuuden ja integriteetin avulla.

Miia Perkkiön väitöskirja ”*Utilitas restauroinnissa, historiallisen rakennuksen käyttötarkoituksen muutos ja funktionaalinen integriteetti*” käsittelee laajasti historiallisten rakennuksien uusiokäytön prosessiin liittyviä keskeisiä kysymyksiä restauroinnin näkökulmasta, nostaan esiin keskeisiä teemoja rakennuksen historiallisen aseman ja sen uuden käyttötarkoituksen suhteesta. Tarkastelun keskeiseksi työkaluksi Perkkiö nostaa työssään funktionaalisen integriteetin. **Henna Paasmalan** (2014) diplomityö ”*Autenttisuuden ja integriteetin säilyminen rakennusperinnössä - Vanhan Rauman pihatalot ja talousrakennukset*” nostaa myös autenttisuuden ja integriteetin keskeisiksi tarkastelun välineiksi.

Elika Muurin ja Henna Välipakan (2012) opinnäytetyö ”*Selvitys teollisuusympäristöjen historiasta ja käyttötarkoituksen muutoksista*” käsittelee yleisesti Kymenlaakson alueen teollisuusrakennuksia, käyttötarkoituksen muutosta, rakennussuojelua ja nostaa esiin niihin liittyviä rakennushistoriallisesti merkittäviä tekijöitä. Opinnäyte myös yleisellä tasolla nostaa esiin rakentamisessa tapahtuneita muutoksia. **Helena Teräväisen** (2006) väitöskirja ”*Lapuan Vanha Paukku - uudeksi rakennettu ja puhuttu: Kulttuuriympäristön diskursiivinen muodostuminen tapaustutkimuksessa*” sidostaa tapaustutkimuksen kautta kulttuuriympäristön laajempiin teemoihin. Tutkimuskohteenä toimii myös samaan tapaan luovuuden käyttöön annettu historiallinen rakennus. **Jussi Jäppisen** teokset kertovat Jyväskylän kaupunkikuvallisesta muutoksesta, johon myös oma tutkimukseni antaa pintaraapaisun.

Kuten myös aikaisemmissa tutkimuksissa kultturiympäristö ja rakennettu ympäristö ovat käsitteinä mukana myös tässä tutkimuksessa. Kulttuuriympäristön käsitteen rajauksissa on eroja, johtuen käsitteen monimuotoisuudesta. Autenttisuus ja integriteetti toimivat keskeisinä työkaluina, kun tarkastellaan muuttuneen rakennetun ympäristön ja historiallisen kerroksellisuuden välistä suhdetta: kohteen kulttuuriperintöarvon säilymistä. Lähestyn aihetta samankaltaisilla käsitteillä ja näkökulmilla aikaisempien tutkimuksien kanssa. Tutkimus mukailee kulttuurintutkimuksen, taidehistorian ja restauroinnin tutkimukselle tyypillisiä näkökulmia ja tutkimusotetta. Autenttisuus ja integriteetti nousevat omassa työssäni tarkasteltavan kulttuuriympäristön muutoksien sekä historiallisen kerroksellisuuden suhteen tarkastelun työkaluiksi. Yhteenvetona voidaan todeta, että oma tutkimukseni hyödyntää omalle tieteenalalleni tyypillisiä käsitteitä ja niihin kytkeytyvää teoriaa. Tutkimuskohteen kannalta luova kaupunkikehittäminen nousee omassa tutkimuksessani erityiskäsitteeksi, joka tarjoaa mielenkiintoisen ja monipuolisen käsitteen havainnoida kulttuuriympäristön muutoksen taustalla vaikuttavaa ilmiötä.

Rakennettuna ympäristönä Jyväskylän Veturitallit kytkeytyvät osaksi rautateiden rakentamista. Seuraava luku käsittelee rautatiehistoriaa ja Jyväskylän rautatieasema-alueen rakentamista ja merkitystä. Tarkastelun olen aloittanut yleisellä tasolla, tuoden esiin rautateiden rakentamisen vaiheita ja niiden merkitystä Suomessa, sekä sen jälkeen veturitallien rakennetun ympäristön merkitystä ja roolia rautateiden toiminnallisena osana. Tämän jälkeen olen rajannut tarkastelun Bruno Ganholmiin, joka on suunnitellut veturitallien alkuperäiset rakennuspiirustukset, josta tarkastelu siirtyy Jyväskylän rautatieasema-alueeseen.



Suomen ilmavoimamuseo, Jyväskylän Veturitali, 1937



2. RAUTATIE SUOMESSA

Kun kaupunkia tarkastellaan ajan saatossa muotoutuneena kulttuuriympäristönä, muodostavat rautatieasema-alueet tyypillisesti mielenkiintoisen tarkastelukohteen. Rautatieasemien rakennetut ympäristöt kuvastavat eri aikakausien uusimpia suunnitteluvirtauksia, jotka välittyvät alueellisesti myös muuhun rakentamiseen. Rautateiden rakentamisella on ollut merkittävä vaikutus kulttuurimme ja rakennetun ympäristömme muotoutumiseen ja kehitykseen Suomessa. Monet asutuskeskukset ovat kasvaneet taajamiksi juuri rautateiden mukanaan tuomien kulkuyhteyksien ansiosta. Rautateillä on ollut myös positiivinen vaikutus teollisuuteen, elinkeinon harjoittamiseen sekä liikkumismahdollisuuksiin. Tämä vaikutus on edelleen kulttuuriympäristössämme nähtävillä rautatieasemalle ja sen lähelle sijoitettujen palveluiden muodossa, sekä alueilla joissa teollisuuslaitoksia on sijoitettu rautateiden ja asemien läheisyyteen.

Keskustelu rautateiden mahdollisesta rakentamisesta Suomeen kesti noin kymmenen vuotta. Ajatus rautatien rakentamisesta nousi esille vuonna 1849, jolloin oli kyse hevosvetoisesta rautatiestä. Ensimmäisen rautatien rakentamispäätös tehtiin vuonna 1857. Rautateiden avaamiin mahdollisuuksiin suhtauduttiin Suomessa pessimistisesti maaston aiheuttamien haasteiden vuoksi. Ensimmäisissä rautateiden mainoksissa markkinointi kohdistui pääasiassa kansainväliseen liikenteeseen: Turku-Pietari-välille. Rautateiden rakentaminen Suomeen oli liikenteen kannalta merkittävä käännekohta. Kuljetusmuotojen välinen kiista käytiin kanavien ja rautateiden välillä. Vuoden 1849 ehdotus hevosvetoisen rautatien rakentamisesta liittyi Hämeen läänin vesistöjen kanavoittamiseen.⁵¹ Rautateistä käyty keskustelu liittyi tiiviisti ky-

symykseen liikennemahdollisuuksien paranemisesta. Vuoden 1867 valtiopäivillä esitettiin vielä, että rautateitä rakennettaisiin vain täydentämään sisävesiverkostoa. Rautatiekomissio esitti vasta vuonna 1879 vesiteistä riippumatonta rataverkostoa.⁵² Suomen rautateiden rakentaminen on ollut ensimmäisestä vuonna 1862 rakennetusta Helsinki–Hämeenlinna rataosuudesta lähtien valtiolle keskitettyä.⁵³ Tämä on kansainvälisesti katsoen harvinaista. Vain poikkeustapauksissa Suomessa on rakennettu yksityisratoja pääasiassa kaupunkien ja tehdaslaitoksien toimesta.⁵⁴ Valtio-omisteen rautatie on mahdollisesti vaikuttanut positiivisesti esimerkiksi raiteiden kunnossapitoon sekä hinnoitteluun.

Rautatiet ovat osa myös tämän päivän kansainvälistä keskustelua, jossa vaihtoehtoisia kulkumuotoja lentoliikenteelle kehitetään, tutkitaan ja käsitellään ilmastonmuutoksen ehkäisemiseksi. Suomen ympäristökeskus ja Sitra julkaisivat 15.1.2019 tiedotteen, jossa arvioitiin, ettei teknologiassa ja kompensaatioissa tapahtuva kehitys tule ratkaisemaan lentoliikenteeseen liittyvä päästöongelmia⁵⁵. Kansainvälisten junayhteyksien kehittämistä ja selvitystyötä Suomessa tehdään tällä hetkellä esimerkiksi Helsinki–Tallinna välille, jolloin Suomella olisi mahdollista liittyä osaksi Rail Balticaa⁵⁶. Tämän lisäksi suunnitellaan Suomen ja Ruotsin välistä sähkörataa Tornio–Haaparanta välille⁵⁷. Nähtäväksi jää nouseeko rautatieliikenne Suomessa ja yleisesti Euroopassa merkittäväksi ratkaisuksi ainakin osittaisena lento- ja matkustajaliikenteen korvaajana, sekä tullaanko Euroopan sisäinen matkustaminen tulevaisuudessa tekemään raiteiden välityksellä. Tämä voisi mahdollisesti tarkoittaa rautatieasemanseudun rakennetun ympäristön uudelleen korostuvaa merkitystä kaupungin ja alueen käyntikorttina. Jyväskylän rautatieasema toimii merkittävänä liikenteen solmukohtana myös tänäkin päivänä. Junaliikenteen lisäksi myös pitkänmatkan linja-autot tulevat ja lähtevät Matkakeskuksen vierestä. Oma tutkimukseni käsittelee veturitallirakennusta. Rakennettuna ympäristönä veturitallit ja niiden lähiympäristö ovat kuuluneet rautatieasema-alueen toiminnalliseksi osaksi. Seuraavassa luvussa käsittelen veturitalleja ja niiden alkuperäistä roolia rautatieasema-alueen rakennettuna ympäristönä.

52 Valanto 1982, 4.

53 Mikkonen 2001, 43–44.

54 Valanto 1982, 5.

55 Lentämisen päästöt kasvavat, Syke & Sitra 15.1.2019.

56 Massa YLE 16.12.2018.

57 Mehtonen YLE 26.3.2018.

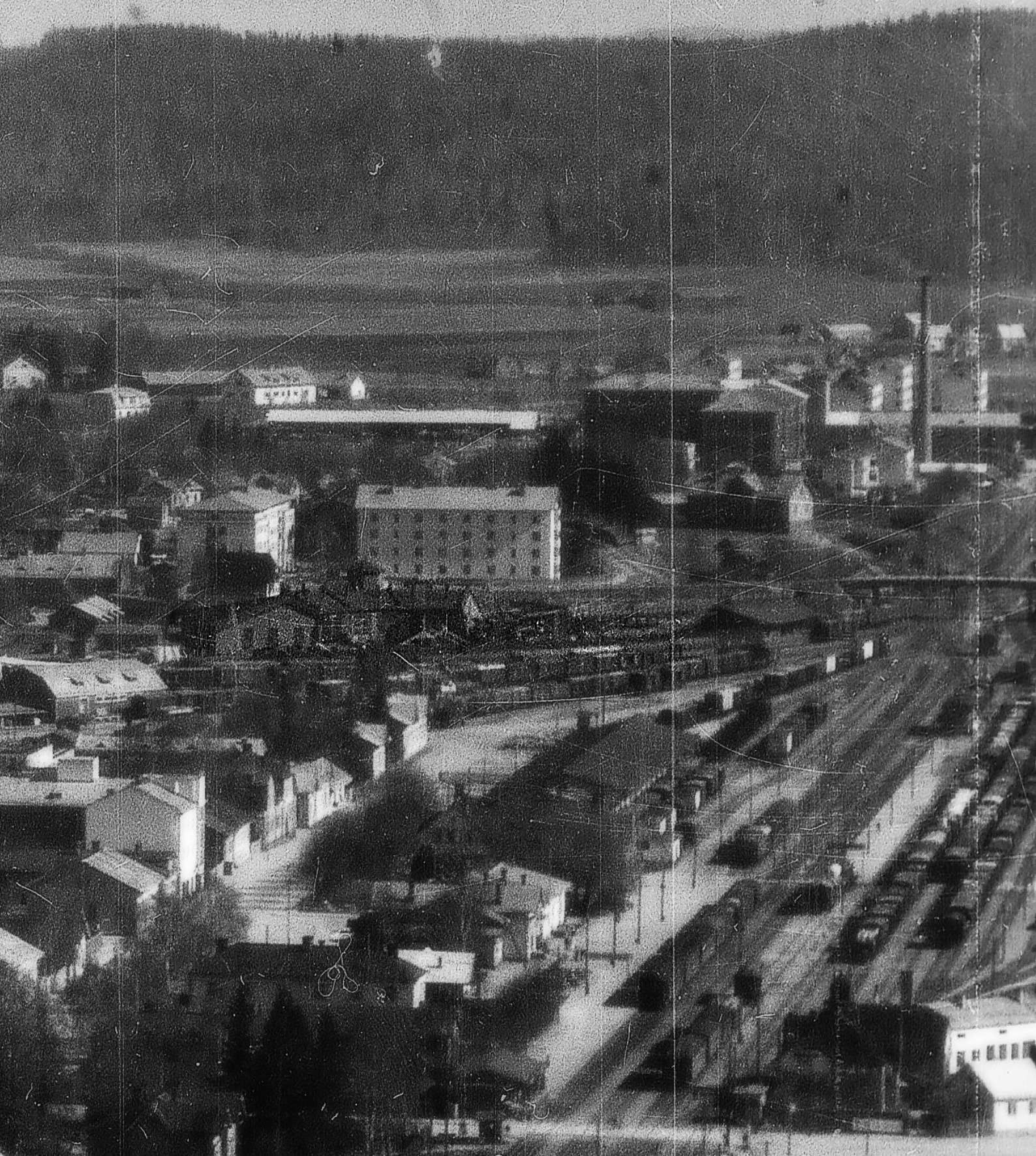
2.1 Veturitallit Suomessa

Jyväskylän ratavarikon alue ja veturitallit ovat rakentuneet rautatieasema-alueen toiminnalliseksi osaksi. Veturitallien tulevaisuuteen liittyvä keskustelu on kansallisella tasolla toiminut merkkinä kasvavasta kaupungista. Tämä johtuu todennäköisesti siitä, että veturitallit sijaitsevat yleensä lähellä kaupunkien keskustoja, jonka vuoksi keskusta-alueen laajentuessa rakennetun ympäristön liittäminen ja uudistaminen toiminnalliseksi osaksi kaupunkitilaa on noussut kaavoituksessa esiin. Lähtökohtaisesti kaikissa veturitalleissa on ollut nähtävillä vuosien kova käyttö, eikä niiden LVI-varustus ole vastannut aikamme vaatimuksia. Rakennettu ympäristö on käyttöluonteensa vuoksi ollut öljyn saastuttamaa. Näin on ollut myös Jyväskylän Veturitallien kohdalla. Rakennuksen kohtalo nousi Jyväskylän kaupungin kasvukeskustelussa esiin vuosittu-hannen vaihteessa. Esiin nousi myös kysymys siitä, kenen ehdoilla purku- tai säilyttä-mispäätöksiä tehdään.⁵⁸ Tästä jatkan lisää luvuissa **2.4** ja **4**.

Kun höyryveturit hallitsivat rataliikennettä, myös veturivarikolla vallitsi lähes taukoamaton työntouhu. Veturiteita korjattiin, puhdistettiin ja huollettiin. Tallien tiiliseinät mustuivat veturien savusta ja savu vaelsi pitkin tallitienoota, höyrypilvien leijaillessa hiljalleen taivaalle. Rautatieharrastajien kuvatessa höyryvetureita on kuvien taustalla saattanut olla näkyvissä myös veturitallirakennus. Vanhemmissa veturitalleissa on satulakatto ja uudempiin on rakennettu viisto pulpettikatto. Ajan mittaan veturitalleja on tyypillisesti laajennettu, kattoa korottamalla ja ovia suurentamalla. Veturitallien rakennettuun ympäristöön ja toimintaan on kulunut usein myös muita rakennuksia. Veturitalleja voidaan tyypitellä pohjamuodon, rakennusmateriaalin ja veturisijojen perusteella. Suorakaiteenmuotoisia, pieniä veturitalleja on ollut pienimmillä asemilla. Nämä pienet tallit ovat usein olleet satulakattoisia, harja raiteen suuntaisesti olevia yhden tai kahden veturin puisia tallirakennuksia. Suurin osa veturitalleista on kuitenkin ollut puolikaaren muotoisia, kääntölavan ympärille tehtyjä punatiilirakennuksia. Kääntölavan ja pilttuun välissä on usein ollut rakennettuun ympäristöön jätettyä tilantyhjää työsuorituksia ja veturien seisottamista varten. Vanhemmissa talleissa on ollut harjakatto, harja kohtisuoraan raiteille ja uusimmissa taaksepäin laskeutuva pulpettikatto.⁵⁹

58 Toivakka KSML 2.2.2003.

59 Keränen, Resiina 2/1998, 6–7.



Suomen ilmavoimamuseo, Jyväskylän Veturitalli, 1950

Veturitallien rakennettuun ympäristöön tyypillisesti kuuluneita muita rakennuksia ovat olleet esimerkiksi vesitorni, toimisto- ja sosiaalitalat, korjauspajat ja lämpökeskukset. Edellä mainitut rakennukset olivat osa myös Jyväskylän ratavarikon rakennettua ympäristöä, joka on nähtävillä rakennuksineen **kuvassa 3**. Tehokas huoltotyö on vaatinut varaosa- ja tarveainevarastojen pitämistä. Veturitallien käyttötarpeen poistumisen myötä monet niistä on purettu tai myyty ja ne ovat vaihtaneet käyttötarkoitustaan Jyväskylän Veturitallien lailla. Uusimmat sähkö- ja dieselvetureille suunnitellut tallit ovat pääsääntöisesti suorakaiteen muotoisia.⁶⁰ Tutkielmassani käsittelen vain höyryvetureille rakennettuja veturitalleja.

Veturitallien käyttötarve lähti laskemaan 1900-luvun puolivälin jälkeen rautateihin kytkeytyvän teknisen kehityksen seurauksena. Rautateiden sähköistäminen ja polttoaineella käyvät veturit syrjäyttivät liikenteellisen tarpeen höyryvetureille ja 2000-luvun alkuun mennessä myös käyttötarpeen höyryvetureille rakennetuille veturitalleille ja ratavarikoille.

2.2 Bruno Granholm ja rautatiearkkitehtuuri

Jyväskylän rautatien rakentaminen ajoittuu vuosien 1890–1910 väliin, jotka olivat rautatierakentamisen huippukautta ja samalla myös **Bruno Granholmin** vaikutusaikaa.⁶¹ Kyseisenä ajanjaksona rautatieverkosto laajeni kaiken aikaa. Tämä merkitsi myös rautateihin liittyvien rakennuksien, kuten asemien, konepajojen, ratavarikkorakennuksien sekä rautatieläisten asuintalojen rakentamista.⁶²

Bruno Granholmin ura alkoi piirtäjänä vuonna 1892. Samana vuonna hänestä tuli rautatiehallituksen arkkitehti.⁶³ Kun Bruno Granholm aloitti vuonna 1892 rautateiden päätoimisena arkkitehtina, vastasi hän aluksi yksin Rautatiehallituksen kaikesta rakennustoiminnasta.⁶⁴ Tuolloin radanvarteen alkoi ilmestyä kansallisromanttisia

60 Keränen, Resiina 2/1998, 7.

61 Reijonen 1998.

62 Huvila 2017.

63 Valanto 1982, 9.

64 Huvila 2017.

vaikutteita omaavia rakennuksia.⁶⁵ Näin ollen Bruno Granholmin vaikutuksen rautateiden rakennettuun ympäristöön sekä konepajojen arkkitehtuuriin voidaan katsoa olleen merkittävä. Suomen rautatiearkkitehtuurin kansallisromanttinen kausi henkiöityy häneen⁶⁶.

Jyväskylä–Haapamäki oli Granholmin ensimmäinen rataosuus, jolle hän suunnitteli kaikki asemarakennukset. Hänen Jyväskylään suunnittelemansa III-luokan tyyppi-asema (*asemarakennus*) viittaa koristemuodoiltaan sveitsiläis- ja norjalaistyyleihin.⁶⁷ Bruno Granholm suunnitteli Jyväskylän asemarakennuksen ensimmäiset piirustukset vuonna 1896⁶⁸. Arkkitehtuuriltaan Jyväskylän asema oli poikkeava Suomeen aikaisemmin rakennetuista rautatieasemista ja koko rataosan asemat edustivat Suomen rautateiden kansallisromanttisen puuarkkitehtuurin huippua.⁶⁹ Tämän voidaan katsoa nostavan Jyväskylän rautatieasema-alueen merkitystä kulttuuriperintönä niin kansallisella kuin myös paikallisella tasolla: Jyväskylän rautatieasema-alue edustaa rakennettuna ympäristönä rautatierakentamisen huippukautta ja Granholmin ensimmäistä kokonaan suunnittelemaa rataosuutta, joka on suunniteltu Granholmille ominaiseen tyyliin.

Muita rataosuuksia, joihin Bruno Granholm suunnitteli asemat, ovat muun muassa Helsinki–Turku, Savonlinna–Einesvaara, Iisalmi–Kajaani ja Jyväskylä–Suolahti. Granholm on suunnitellut myös laajennuksia moniin vanhempiin asemiin sekä erilaisia pysäkkirakennuksia, jotka sijoittuivat pienille liikennepaikoille.⁷⁰

Granholmin arkkitehtuuri muutti luonnettaan vuoden 1906 tietämällä: yksityiskoh-tia valtasi jugend. Granholmin suunnittelemat katot pysyivät vielä raskaina. Asemat yksinkertaistuivat muun muassa Helsingin ja Turun välillä. Tähän tyylimuutokseen on mahdollisesti vaikuttanut Helsingin asemakilpailun ehdotukset vuonna 1904. Vaikka jugendin piirteet kasviaiheineen ja värityksineen ovat nähtävillä selvästi asemasuunnittelussa, mitään rataosaa ei ole rakennettu puhtaasti tähän tyyliin.⁷¹

65 Tyvelä & Virkki 2016, 39.

66 Huvila 2017.

67 Jyväskylän modernin rakennusperinnön inventointi 2012–2014, Jyväskylän rautatieasema-alue, KSM.

68 Reijonen 1998.

69 Jyväskylän modernin rakennusperinnön inventointi 2012–2014, Jyväskylän rautatieasema-alue, KSM.

70 Tyvelä & Virkki 2016, 39.

71 Huvila 2017.



Jussi Jäppinen (2006) Jyväskylän Veturitallit, talli 11

2.3 Rautatie Jyväskylässä

” Jyväskylä viettää tänään juhlaa, tulevaisuuden,
toiveidensa toteuttamisen suurta juhlaa.
Louhen valta on murrettu,
järvien jäät eivät enää tästä lähtien sulje sitä vuosittain
monikuukautiseen vankeuteen.
Rautainen kiiltävä kiskopari kaartalee
läpi valkoisen lumen tuoden elämää, edistystä,
katkeamatonta aineellista
ja henkistä vaurastusta.
Se on uuden ajan koitto Keski-Suomelle
jonka juhlaa täällä vietämme.”

*Lainaus seminaarinjohtaja Yrjö Koskisen pitämästä
puheesta Jyväskylän rautatieaseman avajaistilaisuudesta 30.10.1897⁷²*

Granholmilla on ollut merkittävä vaikutus Jyväskylän rautatieaseman rakennettuun ympäristöön, sekä sitä kautta Jyväskylän kaupunkitilaan. Asemapuisto sekä siihen kuuluvat rakennukset muodostavat Veturitallien lisäksi rautatieasema-alueeseen rautatieperinteestä kertovia historiallisia kerrostumia. Tämä aluekokonaisuus on osittain nähtävillä **sivun 33** ilmakuvassa, joka on vuodelta 1950. Kuvaa tarkasteltaessa on kuitenkin otettava huomioon rakennetun ympäristön vaiheittain tapahtunut muutos, joka kuvassa on jo alkanut. Tästä jatkan lisää **luvussa 3**. Vanhat asemarakennukset ja Jyväskylän Veturitallit edustavat vuosisadan vaihteen rakennustapaa. Granholm on suunnitellut Jyväskylän alkuperäisen asemaympäristön, joten hänet on keskeistä nostaa tutkielmassa esiin. Granholmin tekemä kolmen tallin tyyppi- ja värikorjausveturitalleista on nähtävillä tutkielmani alkupuolella **sivulla 6**.

Uusi vaihe alkoi Jyväskylän liike-elämässä vuonna 1897, kun rautatie avattiin liikenteelle. Rautatieasema muodostui kaupungin uudeksi kiintopisteeksi ja tästä runsaasti ihmisiä yhteen kokoavasta paikasta kiinnostuivat erityisesti kauppiaat. Asemakadun varteen ilmestyi monia matkailijoille suunnattuja liikeyrityksiä, kuten esimerkiksi *hotelli Wahlgren* (vuodesta 1912 *hotelli Jyväskylä*). Kauppakatu kuitenkin säilytti roolinsa Jyväskylän liike-elämän keskuksena.⁷³

72 Brummer 1916, 328.

73 Jäppinen 2005, 174.



Kuvat: Tapio Keränen, Jyväskylän Veturitali 22.7.1968. Savutorvet ovat paikallaan talleja 1-2 lukuun ottamatta. Savutorvien tehtävä oli ohjata höyryveturin tuottama savu ulos talleista. Talli 1:n sivuseinällä on havaittavissa siinä vieläkin paikallaan oleva kevyt nosturi. Vanhimman päädyn räystäskoristelu on myös kuvassa nähtävillä.

Rautatietä odotettiin Jyväskylään pitkään, ja aiheesta käytiin aikanaan paljon keskustelua. **O.J Brummer**, kuvaili rautatietä liikkeen mahtavimmaksi vivuksi ja elvyttäjäksi. Keski-Suomen radan tarina alkaa ennen itse radan rakentamista. Vuoden 1867 valtiopäivillä rautatien päälinjojen suunnittelu nostettiin ensimmäistä kertaa esille. 1872 valtiopäiville jätettiin esitys, jossa Keski-Suomen kautta kulkeva poikkirata mainittiin ensimmäisen kerran.⁷⁴ Jyväskylän läpi kulkevasta radasta käytiin kiivasta poliittista keskustelua, erityisesti rahallista puolta pohdittiin paljon. Keski-Suomen radasta käyty taistelu kesti noin kolmekymmentä vuotta, jonka jälkeen rataa alettiin rakentaa helmikuussa vuonna 1895.⁷⁵

Ennen rautatien rakentamista, Keski-Suomen keskuksena toimi Päijänne, mutta koska sillä ei ole suoraa yhteyttä mereen, oli tavarat kuljetettava maateitse rannikon ja Vääksyn (Anianpelto) välillä. Kun rautatie saatiin Lahteen asti vuonna 1870 ja Vesijärven kanava vuonna 1871 valmistui, Keski-Suomen liikenneyhteydet paranivat ensimmäistä kertaa merkittävästi. Rautatien rakentaminen Jyväskylään 1897 oli tärkeä liikenteellinen kehitys askel koko maakunnan kannalta.⁷⁶ Jyväskylän liike-elämä oli 1880-luvulla hiljaista ja polki pitkään paikoillaan. Tämä jatkui osittain 1890-luvulle, melkein siihen asti, kun Jyväskylän kaupunki sai rautatiensä.⁷⁷

Jyväskylän ja Haapamäen välinen rataosa oli Keski-Suomen ensimmäinen rautatie. 1800-luvun tapaan rautatierakennukset rakennettiin tyyppiirustuksien mukaan, joten rautatierakennuksista ja asemista tuli keskenään tyylillisesti samankaltaisia.⁷⁸ Kun rautatie valmistui Jyväskylään 1897-luvulla, sillä oli laajakantoiset seuraukset Jyväskylän kauppaan. Paikallisten odotukset olivat nousseet rautatien mukanaan tuomien vaikutusten suhteen korkealle ja osittain tämän johdosta aivan kaikkia toiveita rautatie ei kyennyt täyttämään. Tämä johtui siitä, ettei rata päättynyt Jyväskylään, joten se tarjosi näin ollen mahdollisuuden uusien liikekeskusten synnylle. Suolahden asema muodostui tuolloin Jyväskylän asemaa vilkkaammaksi. Rautatiellä ja Jyväskylän asemalla oli silti kaupungin talouteen positiivinen vaikutus, sillä kaupungin yritysten tuottamat verotulot nousivat melkein kaksinkertaisiksi rautatien saapumisen jälkeen.⁷⁹

74 Brummer 1916, 289.

75 Brummer 1916, 324.

76 Ahvenainen 1993, 40–39.

77 Brummer 1916, 200.

78 Jäppinen & Juusela 1978, 88.

79 Brummer 1916, 213.



Sivun kuvat ovat Jussi Jäppisen ottamia. Ne havainnollistavat Jyväskylän kaupunkikuvallista muutosta Jyväskylän ratavarikon alueella.

Samana vuonna, kun rautatie rakennettiin Jyväskylään, alkoi hiokkeen ja paperin valmistus Äänekoskella. Tästä vuotta myöhemmin alkoi Jämsänkoskella selluloosa- ja paperiteollisuus. Junaradasta huolimatta, metsäteollisuuden lisäksi Keski-Suomeen muodostui hyvin vähän suurteollisuutta ennen ensimmäistä maailmansotaa. Muusta teollisuudesta toimivat kuitenkin hyvänä esimerkkinä **Anton Fredriksonin** kravatti- ja lakkitehdas (1887), Koskensaaren tehdas Petäjävvedellä, Väinölän telakka- ja konepaja sekä Tikkakosken konepaja.⁸⁰

Jyväskylän aseman paikaksi suunniteltiin alun perin Taulumäkeä, jonne rata olisi kulkenut Harjun takaa. Kyseisessä suunnitelmassa Jyväskylän asemalta olisi mennyt noin kahden kilometrin pituinen satamarata Jyväsjärven rantaan. Taulumäki kuitenkin koettiin tuolloin sijainniltaan liian syrjäiseksi. Ranta-alue alkoi sijoituspaikkana kerätä enemmän kannatusta, vaikka sijaintiin liittyi ongelmia erityisesti maaperän ja kustannuksien suhteen. Insinöörien kartoitettua erilaisia mahdollisuuksia, voitti rannan kautta kulkeva rata kilpailevat ehdotukset ja asema määrättiin nykyiselle sijainnilleen asemakadun päähän, Jyväsjärven rantaan.⁸¹ Rautatie rakennettiin Haapamäeltä Jyväskylään ja sieltä Suolahteen parissa vuodessa. Aseman sijainnista kiistelemisen lisäksi myös alueen vaikea maasto oli yksi vaikeuttava tekijä Keski-Suomen rautatietä suunniteltaessa, ja juuri tästä syystä rataosuudesta tuli suhteellisesti kallein siihen mennessä rakennetuista. Savon ja Pohjanmaan pääradat yhdistettiin Keski-Suomen kohdalta 1917, jolloin valmistui Pieksämäen rataosuus. Tästä yhdysradasta tuli merkittävä niin tavarankuljetuksen kuin matkustuksenkin kannalta.⁸²

Keski-Suomen rautatiellä on ollut merkittävä vaikutus alueen rakennetun ympäristön muotoutumiseen ja kehitykseen, jolla on todennäköisesti ollut vaikutusta myös kulttuuriympäristön muuhun rakentamiseen. Rautateiden rakennettuun ympäristöön liittyvä merkittävyys johtuu todennäköisesti niiden liikenteellisesti merkittävästä asemasta: rautatieasema-alueiden kaupunkikuvallinen asema on ollut merkittävä ja niiden ympäristöön on sen vuoksi haluttu panostaa. Jyväskylän asemarakennukset, veturitallit mukaan lukien, edustavat rautatierakentamisen huippukauden rakentamista. Rautatien saapuminen Jyväskylään on toiminut historiallisena käännekohtana, jossa pääasialliseksi kulkumuodoksi vesireittien sijaan on noussut raideliikenne.

80 Ahvenainen 1993, 40–41.

81 Brummer 1916, 325.

82 Jäppinen & Juusela 1978, 85.

Mikäli asema-alue olisi päätetty rakentaa Taulumäelle, myös veturitallien sijainti olisi eriävä verrattuna tähän päivään, koska veturitallit ovat perinteisesti kuuluneet rautatieasema-alueen rakennettuun ympäristöön. Taulumäellä sijaitseva asema olisi todennäköisesti myös ohjannut keskustan rakennetun ympäristön kehittymistä ja vaikuttanut siten esimerkiksi Lutakon alueen ja rantaväylän rakennetun ympäristön muotoutumiseen.

Jyväskylän rautatieasema ja pitkän matkan liikennöinti sijaitsevat vielä tänäkin päivänä samalla alueella, johon rautatieasema on aikanaan päätetty rakentaa. Rautatien keskeistyminen liikennemuotona ja rautatieaseman sijainti ovat yli sadan vuoden takaisia tekijöitä, joilla on ollut merkittävä vaikutus kaupungin muotoutumiseen. Rautateiden rakentaminen ja niihin liitettävä merkittävyys nousevat tarkastelun pohjalta osatekijöiksi, jonka vuoksi veturitallit ovat rakentuneet ja mahdollisesti säilyneet osana tämän päivän kaupunkikuvaa. Seuraavassa luvussa käsittelen tarkemmin syitä veturitallien säilyttämisen takana ja rakennetun perinnön merkitystä paikallisena voimavarana.

2.4 Rakennussuojelu kaupungin voimavarana

Rakennusperinnön pääasiallinen säilyttämisen keino on rakennusten ja ympäristöjen suojeleminen. Suojelukeinoja ovat esimerkiksi lainsäädäntö ja kaavoitus, joka on kuntien ja kuntayhtymien vastuulla: maakuntakaavat, asemakaavat ja yleiskaavat. Kaavoituksen perustana on maankäyttö- ja rakennuslaki, tämän lisäksi rakennuksia voidaan suojella myös erityislaeilla.⁸³ Veturitallien kohdalla kaavoituksen kannalta merkittävimmät tekijät ovat rautatiesopimus sekä maankäyttö- ja rakennuslaki.

Jyväskylän Veturitallien arvottaminen rakennusperintönä kytkeytyy osaksi valtakunnallista rautatieasema-alueiden arvottamisprosessia, jossa asiantuntijat, tutkijat ja kulttuuriperintöä vaalivat organisaatiot selvittivät rautateihin kytkeytyvän rakennetun ympäristön tilahistoriaa ja sen sisällään pitämää rakennushistoriallista arvoa niin paikallisella, kuin myös kansallisella tasolla. Rautatieasema-alueet määritettiin rakennushistoriallisesti arvokkaiksi. Jyväskylän rautatieasema-alue kuului suojel-

83 Rakennettu kulttuuriympäristö, Museovirasto 2019.

tavien kohteiden joukkoon alueiden omistajien, haltijoiden ja ympäristöministeriön kesken 22.9.1998 solmitussa rautatiesopimuksessa, jolla rautateiden historiallisesti arvokkaiden rakennettujen ympäristöjen säilyvyys haluttiin turvata. Sopimuksen piiriin kuuluvien rakennuksien katsotaan edustavan kyseisen toimialan rakennushistorian parhaiten säilyneitä esimerkkejä.⁸⁴

Jyväskylän rautatieasema-alueen suojeleminen, veturitallit mukaan lukien, oli esillä jo vuonna 1986.⁸⁵ Keski-Suomen museo antoi 11.9.1995 lausunnon jossa Jyväskylän Veturitallit sekä sen edessä oleva kääntöpöytä katsottiin suojelun arvoisiksi kohteiksi. Vanhimmat tallit määritettiin suojelunarvoiseksi ja uusimpien tallien kohdalla pelkästään kääntöpöydän ympärillä oleva rakennuksen puolikaaren muoto oli suojeltava.⁸⁶ Varsinaisessa rautatiesopimuksessa Jyväskylän Veturitallit eivät ole mukana erillisenä kohteena, mutta rakennus on mainittuna sopimuksen yleistekstissä⁸⁷. Keski-Suomen museon lausunnon pohjalta Jyväskylän kaupunki suojeli rakennuksen yksittäisenä kohteena asemakaavalla 12.3.2001⁸⁸ rakennetun ympäristön muutosprosessissa.

1999 vuonna säädetty maankäyttö- ja rakennuslaki takaa kansalaisille mahdollisuuden osallistua asioiden valmisteluun. Laissa määritetään, että kaavoitusprosessissa tulee ottaa huomioon osallisten oikeus osallistua kaavoitusprosessiin. Osallisilla tarkoitetaan niitä yksilöitä ja yhteisöjä joihin kaavamuuutos vaikuttaa.⁸⁹ Lutakosta on tehty dokumentti **”Taistelu Lutakosta”**⁹⁰, joka nostaa esiin osallistumisen tärkeyden osana kaavoitusprosessia. Jelmun toimintaa kaavailtiin siirrettäväksi Jyväskylän Veturitalleille. Dokumentti nostaa esiin nuorisoyhteisön aseman kaupunkiyhteisössä ja nuorisoyhteisöön kohdistuneita ennakkoasenteita. Ennakkoasenteisiin on mahdollisesti myös vaikuttanut se, että Jelmun ry:n toimintaa pyörittävät vapaaehtoiset. Esiin dokumentissa tulee myös yksilönäkemyksellä elokuvaa varten tehtyjen haastatteluiden muodossa. Tutkimuksessa osallisten välisen vuorovaikutuksen tarkastelu on rajattu julkiseen keskusteluun, jota käsitellään **luvussa 4** kerätyn sanomalehtiaineiston kautta.

Minkä vuoksi vanhoja rakennuksia tulisi säilyttää? Menneisyys on olennainen osa

84 Rauatiesopimus 1998.

85 KSM, Lausuntopyntö 4.8.1986.

86 Andersson, Lausunto Jyväskylän rautatieasema-alueen säilytettävistä rakennuksista koskien asemaravintolaa ja veturitallia, KSM 11.9.1995.

87 Rauatiesopimus 1998, Jyväskylän rautatieasema-alue.

88 Asemakaavan muutos selostus: Jyväskylän kaupungin 1. kaupunginosan katualuetta, 3. kaupunginosan katu- ja puistoaluetta sekä 4. kaupunginosan rautatiealuetta, kaavatunnus: 04:020 12.3.2001.

89 Maankäyttö- ja rakennuslaki 1999/132.

90 Lutakko Dokumentti 2016, Youtube 15.11.2019.

identiteettiä, oli kyse sitten maan, paikan, kansakunnan tai ihmisen identiteetistä. Paikat, eli erilaiset kulttuuriympäristöt heijastavat menneitä kerrostumiaan ja pitävät sisällään viestejä siitä, miten niissä on aikaisemmin eletty. Vaikka menneisyys ei ole läsnä nykyhetkessä, ovat sen rakenteelliset muistot hioutuneet osaksi nykyistä rakennettua ympäristöä. Esimerkiksi Jyväskylän Veturitallit toimivat tästä hyvänä esimerkkinä. Nämä säilytetyt rakenteelliset kaupunkitilan muistot heijastavat sitä mennyttä aikaa, joka halutaan liittää osaksi myös tämän päivän kaupunkitilaa ja sitä kautta kaupungin kulttuuriympäristöä. Historiallisesti kerrostunut kulttuuriympäristö muodostaa kaupunkibrändin rakennuspalikan, jota ei aina oteta huomioon kaupunki brändin rakentamisessa.⁹¹ Vaikka historiallisesti kerrostunut kulttuuriympäristö ollaan alettu tiedostamaan kaupunkien moniulotteisena voimavarana, sitä ei aina haluta tai osata valjastaa tehokkaaksi osaksi kaupungin brändiä (eli imagoa) ja sitä kautta markkinointia.

Rakennettu kulttuuriperintö toimii kaupungin rakennetussa ympäristössä tilaan jätettyinä aineellisina kappaleina, jotka kuuluvat ja ovat mukana muodostamassa kaupungin tarinaa. Ne muistuttavat meitä sukupolvista jotka ovat olleet täällä ennen meitä ja siten asettavat meidät osaksi ajallista jatkumoa. Huomioitavaa on, että vaikka Keski-Suomen museo määrittää Jyväskylän Veturitallit osaksi arvokasta rautatieaseman rakennettua ympäristöä, ei verkossa nähtävillä oleva RKY⁹²:n kartta valtakunnallisesti merkittävästä rautatieasema-alueesta ylety Jyväskylän Veturitalleille tai nosta rakennusta esiin yksittäisenä rakennuksena. Kulttuuriperinnön arvon säilymisen kannalta on tärkeää, että myös perintöön kytkeytyviä merkityksiä sekä tietoa välitetään eteenpäin ja tuodaan esiin. Tämä tukee myös yksilön ja yhteisön suhdetta omaan kulttuuriperintöönsä. Koska rakennuksen historiaa ei ole avattu rautatieaseman historiaa käsittelevien verkkopalveluiden yhteydessä, pyrin selvittämään Jyväskylän Veturitallien tunnistamista rakennusperintönä kaupungin rakennetusta perinnöstä kertovissa verkkopalveluissa **luvussa 4.3**.

Millä tavalla rakennusperintö voi toimia paikallisena voimavarana? Kulttuuriperinnön käyttöön liittyviä arvoja voi peilata ranskalaisen Xavier Greffen määritelmiin suhteuttaen⁹³, joiden tarkastelua olen syventänyt kotimaisella kirjallisuudella arvoja koskien:

91 Seppänen 2018, 45.

92 RKY, Jyväskylän rautatieasema 2019.

93 Xavier Greffe (s.1944) on toiminut taloustieteen professorina ja julkaissut tutkimuksia luovasta taloudesta.

1. **Taiteellinen ja esteettinen arvo** – Rakennetun ympäristön merkitystä rakentaa sen historian lisäksi myös sen nykyinen käyttötarkoitus. Kun käyttöluonne otetaan huomioon tätä arvoa tarkasteltaessa, on mahdollista katsoa Jyväskylän Veturitallien tukevan ja tuottavan Jyväskylän kaupungille moniulotteisesti esteettistä, taiteellista ja elämyksellistä arvoa. Näin katsottuna korostuu myös luovan kaupunkiheittämissen näkökulmasta rakennuksen merkitys ja potentiaali alueellisena vetovoima- ja imago-tekijänä, johon kuuluu myös rakennuksen merkitys rakennusperintönä. Eksteriöörin kunnostuksessa rakennuksen esteettinen arvo kaupunkiympäristössä palautettiin rakennukselle. Jyväskylän Veturitallien eksteriööri tuo alueen rakennettuun ympäristöön historiallisen kerrostuman, joka kuvastaa alueen entistä käyttöluonnetta. Nämä tekijät ovat muodostamassa ja osa alueen nykyistä merkitystä ja imagoa.

2. **Kasvatuksellinen arvo** – kulttuuriperintö ja siihen kytkeytyvä ympäristö toimivat hyödyllisinä opettamisen ja oppimisen työkaluina. Kulttuuriperintökasvatuksen tavoitteena voidaan pitää pyrkimystä kehittää yksilön ja yhteisön kykyä havainnoida, ymmärtää ja arvostaa omaa ympäristöään⁹⁴. Ympäristöä tarkastelemalla on mahdollista herättää yksilö ja yhteisö pohtimaan syitä ja tarkoituksia ympäristön muotoutumiselle ja siinä havaituille yksityiskohdille⁹⁵. Myös veturitallien tilassa olevat aineelliset rakenteet ja symboliset elementit pitävät sisällään syy-seuraus suhteita, kuten esimerkiksi veturitallien nimi, rakennuksen eteen jätetty ympyrä ja tallien järjestelmällinen suurentuminen. Tallien numerot ovat näkyvissä rakennuksen eksteriööriä tarkasteltaessa. Jyväskylän Veturitallien rakennettu ympäristö pitää sisällään elementtejä, joita on mahdollista hyödyntää tarkastelu- ja tutkimuskohteena osana kotiseututuntemusta ja ympäristökasvatusta. Historiallisen kulttuuriympäristön hyödyntäminen osana opetusta vahvistaa oppilaiden suhdetta ympäristöön⁹⁶. Kasvatuksellisen arvon voidaan katsoa muodostuvan myös tilan käytöstä: toimiessamme tilassa havainnoimme ympäristöämme ja se muodostuu osaksi oppimis- ja toimintakokemusta, joka johtaa tunnepohjaisen suhteen muodostumiseen ympäristön kanssa⁹⁷. Näin voidaan katsoa, että pelkästään veturitallien hyödyntäminen osana toimintaa luo rakennukselle perinnöstä kumpuavaa käyttöarvoa. Rakennus hyödyttää paikallisia nuoria syrjäytymistä ehkäisevänä palveluna, lisäten myös nuorten mahdollisuuksia harrastaa ja kokoontua yhteen.

94 Tornberg & Venäläinen 2008, 67.

95 Puolamäki 2008, 58.

96 Puolamäki 2008, 63.

97 Puolamäki 2008, 63.

3. **Informaatio- ja tutkimusarvo** – Tähän arvoon voidaan liittää Jyväskylän Veturitallien viranomaistaholta selvitetty ja määritellyt rakennushistoriallisesti merkittävät piirteet, jotka kuvastavat ja ilmentävät vuosisadan vaihteen rakennustapaa. Informaatioarvoksi voidaan katsoa kohteen alkuperäisen käyttötarkoituksen näkyvyys rakennetun ympäristön tämän hetkessä tilassa⁹⁸. Tämä nostaa rakennukseen ja sen ympäristöön tehdyt muutokset tarkasteltavaksi tekijäksi, joita tutkimuksessani tarkastelen autenttisuus ja integriteetti käsitteiden avulla. Rakennetun ympäristön aineelliset rakenteet itsessään rakentavat rakennuksen informaatio ja tutkimus arvoa. Rakennetun ympäristön aineelliset rakenteet pitävät sisällään informaatiota rautatieliikenteen teknisestä kehityksestä ja muutoksesta. Myös oma tutkimukseni on osoitus rakennuksen tutkimuksellisesta arvosta.

4. **Asumis- ja kiinteistöarvo** – perinnön säilytyksellä voidaan täyttää monien kotitalouksien, yritysten ja paikallisten viranomaisten tarpeita ja vaateita. Jyväskylän Veturitallit palvelevat tässä yhteydessä paikallisia, viranomaisia ja yrittäjyyttä tässä suhteessa monella tapaa, kuten jo edellä on avattu.

Kulttuuriperinnön sisällään pitämien arvojen pohtiminen on ongelmallista. Tämä johtuu osittain siitä, että arvo kytkeytyy käsitteenä olennaiseksi osaksi taloutta. Arvo on monitahoinen ja itsessään arvolatautunut termi. Arvottamisen näennäinen vaivattomuus on johtanut siihen, että arvotuksen kohteet pyritään näkemään niiden rahallisen arvon kautta, joka tekee arvotuksen kohteista helposti verrattavia toisiinsa nähden. Tällainen arvottaminen asettaa vaaran sokaistua ja mitata arvoa pelkästään ostovoiman ja rahallisen arvon kautta. Kulttuurin ja sitä kautta kulttuuriympäristön kokonaisvaltaisen arvon ymmärtämiseksi on tärkeää huomioida myös rinnakkaiset arvot, vaikka ne eivät olisi numeerisesti helposti ilmaistavissa.⁹⁹ Jyväskylän Veturitallien kohdalla keskeisimmiksi tekijöiksi tutkimuksen kannalta nousevat juuri nämä rinnakkaiset, pehmeät ja aineettomat arvot. Mikäli Jyväskylän kaupunki olisi aikanaan päättänyt purkaa koko asemanseudun ja rakentaa sen täysin uudelleen, ei asemanseutu todennäköisesti pitäisi sisällään urbaania kulttuuri- ja nuorisotilaa. Myös merkittävä kulttuuriperintö Jyväskylälle tärkeästä kehitysvaiheesta olisi asema-alueen mukana hävinnyt.

98 Nyman 2009, 16.

99 Heikkilä 2013, 118–119.

Xavier Greffen ajatuksien mukaan kulttuuriperintöä on tärkeää katsoa sen markkina-asemaa syvemmin, jossa se nähdään vain hyödykkeenä – ei uutta luovana ja tuottavana, vaan pelkästään monopolimaisesti omistettavana. Kulttuuriperintö tulisi nähdä varastona voimavaroja, joilla luodaan uuden tyyppisiä palveluja niin paikallisille, kuin ulkopuolisille. Kun kulttuuriperintöä katsotaan tästä näkökulmasta, siirrymme uudelleen tuotettavien resurssien, arvon nousujen ja uusien työpaikkojen pariin. Perintö onkin osa tuottavaa markkinaa. Ratkaiseva tekijä onkin löytää, arvioida ja tuottaa perinnön parissa toimivia palveluja. Tätä voidaan pitää tämän hetken yhtenä keskeisimmistä teemoista paikallisessa ja kansainvälisessä kulttuuriympäristö-keskustelussa. Ympäristöministeriön kulttuuriympäristöstrategia 2014–2040 nostaa kulttuuriympäristöjen arvojen tunnistamisen keskeiseksi haasteeksi Suomen kulttuuriympäristöjä koskevassa kehitystyössä. Strategia linjaa olemassa olevan rakennetun kulttuuriympäristön hyvän hoitamisen olevan keskeinen kestävä kehityksen tekijä ja nostaa maailmanlaajuisen kilpailun keskiöön ympäristövastuun ja yhteiskuntavastuun¹⁰⁰. Sitä, että kulttuuriympäristö nähdään Suomessa voimavarana, tukee myös 2017 vuonna julkaistu kulttuuriympäristö barometri, jonka mukaan jopa 87% suomalaisista pitää kulttuuriympäristöjen säilyttämistä todella tärkeänä tai tärkeänä asiana¹⁰¹. Tutkimuksen tulokset on kerätty noin 40 000 vastaajan aineistoista.¹⁰²

Rakennussuojelu ja rakennusperinnön vaaliminen ovat käytännössä rakennuksen hoitamista, korjaamista ja hyödyntämistä rakennukseen kytkeytyviä arvoja säilyttäen. Kunnossapidolla, jossa tunnistetaan rakennuksen erityispiirteet, voidaan ehkäistä suurten korjausten ja vaurioiden syntymistä. Kun korjauksia suunnitellaan, on tärkeää tutkia ja ymmärtää rakennuksen toimintaperiaatteet. Teknisen tiedon lisäksi olennaista on rakennushistorian selvittäminen. Erilaiset tutkimukset ovat myös tarpeellisia, esimerkiksi kunto- ja sisäilmatutkimus. Tämän vuoksi kohteiden kunnostamisessa, sen suunnittelussa ja toteutuksessa suositellaan käytettäväksi ammattilaista. Joskus korjaustöissä joudutaan myös korjaamaan edellisten korjauksien virheitä.¹⁰³ Jyväskylän Veturitalleille teetettiin ennen muutosprosessin aloitusta muun muassa kuntoselvitys, jonka toteutti Engel Palvelut Oy vuonna 2002. Asbestikartoitus ja yläpohjan mikrobitutkimus tehtiin samassa yhteydessä. Perustusten ja pohjarakenteiden sekä pilaantune-

100 Kulttuuriympäristöstrategia 2014–2040, Ympäristöministeriö 2014, 14.

101 Kulttuuriympäristöbarometri, Museovirasto & Ympäristöministeriö 2017, 14.

102 Kulttuuriympäristöbarometri, Museovirasto & Ympäristöministeriö 2017, 3.

103 Rakennettu kulttuuriympäristö, Museovirasto 2019.

suus tutkimuksen teki Viatek Oy. Samassa yhteydessä pilaantuneisuus tutkimuksen kanssa AT-Sisäilma Oy teki rakennukseen sisäilmatutkimuksen. VR-Yhtymä Oy teetti 2000 ympäristöteknillisen maaperätutkimuksen. Edellä mainittujen tutkimuksien ja kartoitusten lisäksi Jyväskylän Yliopiston Ympäristötutkimuksen keskus teki kaksi melunmittausta äänen kulkeutumisesta Veturitallien ulkopuolelle.¹⁰⁴ Rakennukseen oli myös tehty aikaisempia korjauksia erilaisilla tiililimityksillä verrattuna alkuperäiseen, jotka täytyi ottaa kunnostuksessa huomioon

Taloustieteen näkökulmasta vanhojen rakennuksien kunnostusta voidaan pitää kannattavana ratkaisuna materiaalien säästymisen vuoksi. Suomen kokonaisjättemäärä oli vuonna 2017 yhteensä 117 miljoonaa tonnia, joista rakentamisesta syntynyt jäte 14 727 miljoonaa tonnia. Rakentamisesta syntynyt jättemäärä on tilaston mukaan toiseksi suurin jätteen tuottaja Suomessa. Kolmanneksi sijoittuu teollisuus 7669 miljoonan tonnin osuudella, johon verrattuna rakentamisesta syntynyt jäte on lähes kaksinkertainen.¹⁰⁵ Rakennusjätteen kierrättäminen kehittyi koko ajan. Suomen ympäristökeskus on koordinoimassa Circwaste-hanketta, jossa pyritään edistämään siirtymistä kiertotalouteen, hankkeessa rakennusjäte muodostaa oman lohkonsa.¹⁰⁶ Paikallisesti katsottuna Jyväskylän kaupunki palkittiin 2019 vuoden kiertotalouskuntana kymmenen kunnan joukosta¹⁰⁷ ja Keski-Suomi kierrättää Circwaste hankkeen sivujen mukaan rakennusjätteestään 58%¹⁰⁸. Pinnallisesti tarkasteltuna aihepiiri antaa vaikutelman siitä, että Jyväskylän kaupungin suunta kierrättämisessä on oikea ja siirtyminen kiertotalouteen on aloitettu.

Rakennusjätettä voidaan vähentää ja materiaaleja voidaan säästää myös rakennuksien uusiokäytöllä. Kun rakennus uusiokäytetään pitää rakennetun ympäristön tila sisällään aineellisia rakenteita, joiden ympärille uudistukset toteutetaan, kun taas jos rakennetaan täysin uusi talo vanhan rakennuksen tilalle, tulee rakennetun ympäristön aineellisista rakenteista rakennusjätettä, josta täytyy päästä eroon ennen kuin varsinainen rakennustyö voi alkaa. Rakennustyö itsessään tuottaa myös aina jätettä esimerkiksi erilaisten pakkausmateriaalien muodossa.

104 ARK-Kantonen Oy, Veturitallit, ulkovaipan korjaus, hankesuunnitelman tiivistelmä 20.12.2006, 5-6.

105 Jätetilasto, Tilastokeskus 2017.

106 Circwaste 2019.

107 Jyväskylä on vuoden kiertotalouskunta 2019, Syke 2019.

108 Circwaste 2019.

Aikaisemmin olen jo avannut laajemmin rakennussuojelun ja rakennetun perinnön säilyttämien hyötyjä paikkakunnalle. Historiallisesti kerrostunut kulttuuriympäristö toimii hyvin hoidettuna kaupungin imagotekijänä ja moniulotteisena voimavarana. Yksi tärkeimmistä haasteista alue- ja kaupunkisuunnittelun saralla on kulttuuriympäristöön ja kulttuuriperintöön liittyvässä keskustelussa alueellinen kyky tunnistaa, nostaa esiin, ottaa käyttöön ja tukea paikallisia kulttuuriympäristöjä, sekä siten valjastaa ne paikallisiksi vetovoima- ja imagotekijöiksi.

Jyväskylän Veturitallit toimivat hyvänä esimerkkinä kulttuuriperinnön nostamisesta paikalliseksi voimavaraksi. Jyväskylän Veturitalli on kulttuuri- ja nuorisokeskus, joka jo itsessään lisää Floridan teesien mukaan kaupungin vetovoimaa ja imagoa luovana kaupunkina. Rakennuksen torni on vuokrattu yritykselle, joka toiminnaltaan lukeutuu Floridan määritelmään luovasta alasta. Rakennus näin ollen tukee moniulotteisesti kaupungin taloutta ja toimintaa. Jyväskylän Veturitalleilla toimiva galleria sekä erilaiset rakennuksessa järjestettävät tapahtumat vetävät ihmisiä rakennukseen ja hyödyttävät sitä kautta myös lähiseudun liikkeitä ja alueella toimivia yrityksiä. Rakennuksen toiminta tuottaa kaupungille luovaa potentiaa sekä luovan työn tuotoksia taiteen, tapahtumien ja toiminnan muodossa. Mikäli rakennusta katsoo tästä näkökulmasta, ilmentää se samalla kaupungin kykyä syvällisemmin ymmärtää kulttuuriperintönsä merkityksiä ja ottaa nämä ympäristöt uudella tavalla osaksi kaupungin infrastruktuuria. Kulttuuriperinnön merkittävyys paikalliselle imagolle muodostuu myös sen merkityksestä osana paikallista historiaa. Kulttuuriperintö on sitä kautta myös tehokas työkalu integraatiossa. Kulttuuriperinnöstä tuotetuilla palveluilla ja tiedolla voidaan esimerkiksi kannustaa ja auttaa nuoria ymmärtämään omaa kulttuuriympäristöään ja kulttuuriperintöään, mikä auttaa heitä näkemään itsensä osana paikallista yhteisöä eikä sen ulkopuolisena. Perinnön kautta kumpuavalla kulttuurisella elvyttämällä moni kaupunki on onnistunut antamaan ympäristölleen enemmän merkityksiä.



3. JYVÄSKYLÄN RAUTATIEASEMA-ALUE

Osio keskittyy avaamaan Jyväskylän rautatieasema-alueen rakennetun ympäristön kehitystä osaksi kaupunkitilaa. Jyväskylän rautatieasema-alue on käsittänyt laajan alueen raiteiden rakennetusta ympäristöstä. Tässä osiossa tarkastelen aluetta tutkimusta varten kerätyllä arkistomateriaalilla ja kuvamateriaalilla. Kuvia katsoessani olen miettinyt kolmea kysymystä: **Miten ja miksi kohteet ovat ajansaatoissa muuttuneet? Kuinka historiallinen kerroksellisuus on nähtävillä kulttuuriympäristön sisällään pitämässä rakennetussa ympäristössä?** Ja erityisesti Jyväskylän Veturitallien tarkastelussa: **Kuinka muutosprosessi on edennyt?** Tarkastelun olen aloittanut miettien ensin yleiskuvaa ja pyrkinyt sen jälkeen tarkentamaan tarkastelua pienempiin osa-alueisiin. Perehdyn seuraavissa alaluvuissa tarkemmin Jyväskylän Veturitallien muutosprosessiin. Rakennetun ympäristön historiallisten jälkien säilymistä tilassa tarkastelen autenttisuuden ja integriteetin käsitteillä.

Rautatieasema-alueen kehitys on nähtävillä **kuvissa 1 ja 2** joiden avulla analysoin alueella tapahtuneita muutoksia. Analyysissä hyödynnän myös muita kuvia, jotka ilmaisen erikseen. Viittaan veturitallien alueeseen ratavarikon alueena, joka kattaa veturitallien välittömässä läheisyydessä olleet rakennukset. **Kuvat 3 ja 4** hahmottavat ratavarikon rakennetun ympäristön toiminnallista muutosta ja rakentamista.

Heikinkadulla sijaitsee rautatieläisten kerrostalo vuodelta 1948¹⁰⁹ (**Kuvassa**

109 Jyväskylän modernin rakennusperinnön inventointi 2012–2014 Jyväskylän täydennysinventointi 1990–1999 KSM.

3, rakennus 11), joka on rajattu Keski-Suomen museon raporteissa rautatieasema-alueen ulkopuolelle. Suhteessa muihin Jyväskylän rautatieasema-alueen historiallisiin rakennuksiin kyseinen kerrostalo on suhteellisen uusi ja sijainniltaan syrjäinen. Rakennus on myös veturitalleista nähden tien toisella puolella eikä siten kuulu osaksi tässä tutkimuksessa rajattua ratapihan aluetta. Kerrostalo on keräämäni aineiston pohjalta veturitallien lisäksi ainoa rautatieasema-alueen pohjoispuolen säilytetyistä rautatierakennuksista.

Matkakeskuksen ja Veturitallien alue kuuluvat toiminnallisesti osaksi Jyväskylän rautatieasema-aluetta. Jyväskylän matkakeskus oli ensimmäinen Suomeen toteutettu yhteisterminaali, joka valmistui 2003. Matkakeskus, pysäköintihalli ja toimistorakennus toteutettiin arkkitehtuurikilpailun voittaneen arkkitehtitoimisto *Harris&Kjisik Oy:n* ehdotuksen pohjalta. Toteutus tehtiin yhteistyössä *Petri Rouhaisen arkkitehtitoimiston* kanssa¹¹⁰.

Keski-Suomen museon alueraportti listaa veturitallien lisäksi Jyväskylän rautatieasema-alueeseen kuuluvaksi seuraavat rakennukset: *Jyväskylän matkakeskus, Jyväskylän rautatieaseman asemapäällikön talo, Jyväskylän rautatieaseman asemaravintola, Jyväskylän rautatieaseman rautatieläisten puukerrostalot, Jyväskylän rautatieaseman toimistotalo ja parkkihalli ja Jyväskylän vanha rautatieasema*¹¹¹. Kulttuuriympäristönä Jyväskylän rautatieasema-alueen luonteeseen on aina kuulunut muutos ympäröivän yhteiskunnan-, tekniikan- ja liikenteen vaatimalla tavalla. Näiden tarpeiden synnyttämät muutokset muodostavat rakennettuun ympäristöön historiallisia kerroksia, jotka tuovat oman merkityksensä tilaan ja kulttuuriympäristöön. Muutokset eivät näin ollen automaattisesti itsessään riko alueen integriteettiä tai autenttisuutta, vaan ne saattavat päinvastoin luoda ympäristöön uusia merkityksiä.

Kuvissa 1 ja 2 on nähtävissä rakennetun ympäristön noin yhdeksässäkymmenessä vuodessa läpikäymä muutos tähän päivään. **Kuvassa 1** nähtävillä olevien matalien puurakennuksien tilalle on rakennettu **Kuvassa 2** näkyviä nykypäivän kaupunkikuvalle tyypillisiä korkeita kerrostaloja, joiden pintamateriaalina toimii

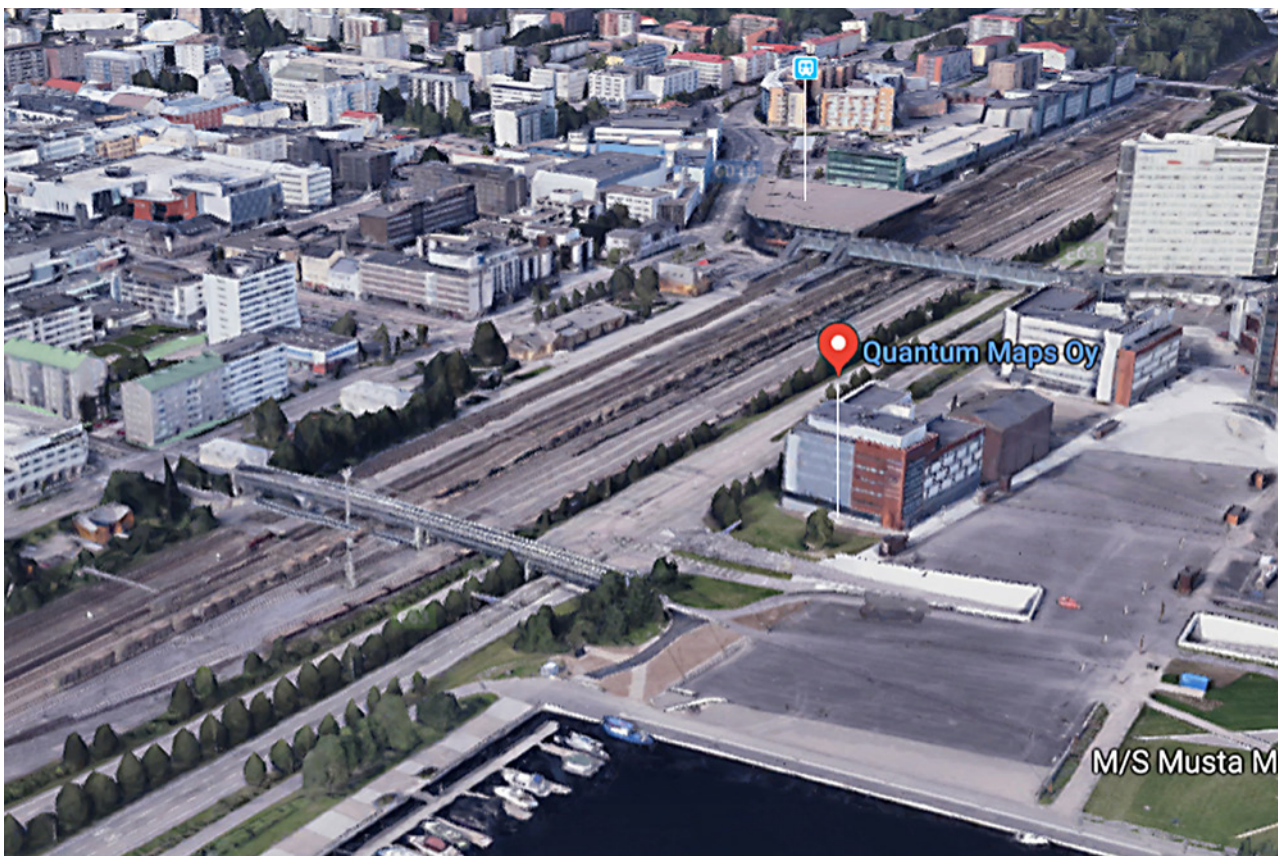
110 Alueraportti, Maakuntakaavan tarkistus, KSM 19.12.2017.

111 Alueraportti, Maakuntakaavan tarkistus, KSM 19.12.2017.



Kuva 1 Jyväskylän asema-alue 1928 Suomen ilmavoimamuseo

Kuva 2 Havainnekuva alueesta tänäpäivänä Google Maps (2019)



pääasiassa rapattu betoni, tiili, ja kivi. Entiset työmaa- ja teollisuusympäristöt toimivat nykypäivän kontekstissa työ-, asuin-, virkistys- tai tapahtumatiloina. Raiteiden määrä on kasvanut vuodesta 1928 ja sivuraiteita on ratatierakennuksien tapaan paikoitellen poistettu asuinrakennuksien ja teiden tieltä. Autotiet ovat leventyneet ja aseman ympäristöön on rakennettu ylikulkusilloja. Kaupunkitilaan on rakennettu korkeampia, kerrostettuja rakennuksia.

Kuvista 1 ja 2 on nähtävillä tekniikassa, liikenteessä ja rakentamisessa tapahtunut muutos. Samalla kuvat havainnollistavat asumisessa, työelämässä ja kaupunkielämässä tapahtuneita muutoksia. Valitsin kyseiset kuvat tutkimukseeni havainnoimaan edellä mainittuja tekijöitä. Kun kuvia katsotaan *Floridan* teesien kautta näyttäytyvät muutokset kasvukeskukselle ominaisina rakennetun ympäristön tilankäytössä ilmevinä muutoksina kuten: kaupunkikeskustan laajenemisena ja tiiviimpänä rakentamisena. Luovan kaupungin kehityskaarelle tyypillisesti alueella nähtävät työmaa- ja teollisuusympäristöt on joko purettu, tai otettu uudella tavalla osaksi nykyistä kaupunkirakennetta palvelu-, virkistys- innovaatio- ja asuinympäristöksi. Muutoksiin on osaltaan vaikuttanut työkuulttuurissamme ja asumisessamme tapahtunut muutos, sekä kaupungin kasvaminen. Kaupungin kasvua voidaan pitää positiivisena merkinä alueen pärjäämisestä maailmanlaajuisessa luovuuskilpailussa, jossa on havaittu ihmisten keskittyvän yhä tiiviimmin tietyille alueille.

Kuvassa 1 nähtävillä on monta yksityistä piha-alueita siinä missä **kuvassa 2** nähtävillä on keskitettyjä, yleisessä tai jaetussa käytössä olevia virkistysalueita. Havaittavissa on näin myös *Landryn kaupunkikehityksen 3.0 vaiheelle* tyypillisiä avoimia ajanviettoon ja yhteen kokoontumiseen tarkoitettuja tiloja. Esimerkkinä tästä toimivat kaupunkipuistot ja aukiot. Yhden tai muutaman talouden piha-alueiden sijaan kaupungin rakennetusta ympäristöstä on löydettävissä yleisessä tai taloyhtiöiden käytössä olevia ajanvietto-, kokoontumis- ja oleskelutiloja. Asemapuistoon on toteutettu puisia metallirunkoisia penkkejä, joissa on mahdollista istua. Samoin ratavarikon alueelle on tehty istumispaikkoja. Lutakossa on satamassa havaittavissa viheriö, johon on kiveytyksen avulla toteutettu porrastetusti istuma- ja oleskelumahdollisuuksia. Jyväskylän Veturitallit ja ratavarikon alue ovat otettu uudella tavalla osaksi kaupungin rakennettua ympäristöä. Entinen ratavarikko on jätetty osittain avoimeksi tapahtumatilaksi ja sen ympärille on sijoitettu toimisto- ja asuinrakennuksia sekä parkkihalli. Kun

muutoksia katsotaan tilasuunnitteluna, kerrostalojen parvekkeiden voidaan katsoa toimivan nykypäivän versiona kaupunkilaisen yksityisestä ulkotilasta. Asukasmäärän kasvaessa tilankäytön on oltava tehokkaampaa, jotta kasvua voidaan ylläpitää myös jatkossa. Korkeammilla, kerrostetuilla asuintaloilla, joissa on yksityisiä, päällekkäin olevia pieniä virkistäytymisalueita, ollaan voitu vastata tehokkaammin kasvaneeseen asuntotarpeeseen. **Kuvat 3 ja 4** tuovat esiin rautatieliikenteen keskittymisen ja tieliikennejärjestelyjen on tehostumisen.

Jyväskylän ratavarikon muutoksissa, ennen korjaustöiden aloitusta saastunutta maa-ainesta poistettiin rakennuksen ympäristöstä ja rakennuksen alta. Poistettu maa-aines korvattiin puhtaalla¹¹². Veturitallirakennuksille tyypillisesti rakennuksen kova käyttö ei ollut jättänyt jälkeään pelkästään itse rakennukseen, vaan myös rakennetun ympäristön maaperä vaati toimenpiteitä. **Sivulla 40** olevasta vuoden 2002 kuvasta ratavarikon alueesta, voidaan huomata, että rakennettuun ympäristöön on jo alkanut kohoamaan siinä tänä päivänäkin oleva KOAS:in asutuskeskus. Myös veturitalleihin aikaisemmin kuulunut siipiosa oli tuolloin jo purettu (**Kuva 3, numero 3**).

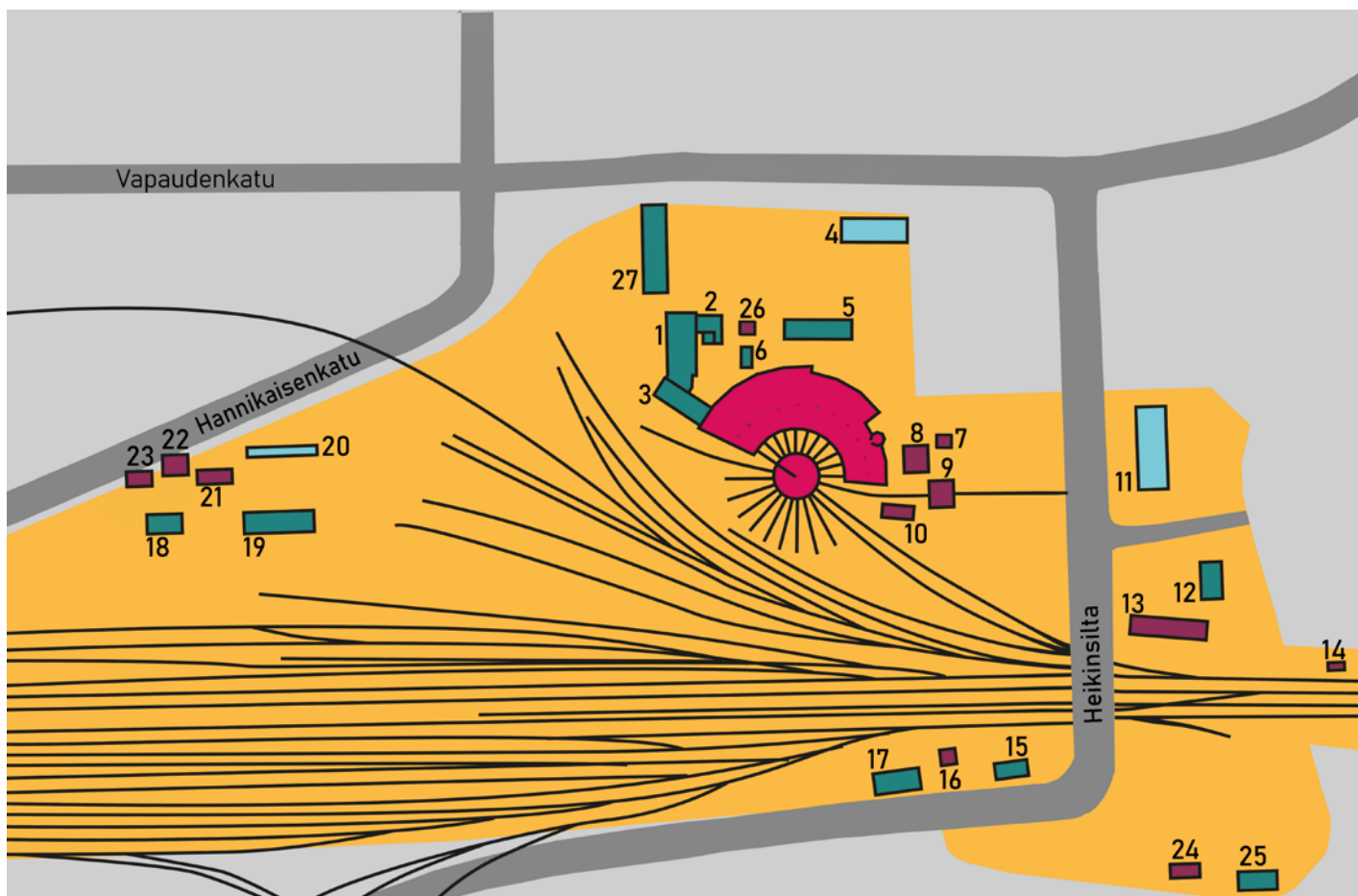
Kuvissa 3 ja 4 on nähtävillä ratavarikon rakennetun ympäristön vaiheittain tapahtunut muutos tähän päivään. Ratavarikon välittömässä läheisyydessä **kuvassa 4** on Vapaudenkadun ja Heikinkadun kulmassa olevalla tontilla vuosina 1979 ja 1984 valmistuneet kerrostalot¹¹³. Ratavarikon alueelle tulleet raiteet on poistettu. Hannikaisenkadun varrella toimii tänä päivänä raiteiden paikalla huoltoasema, Shell Matkakeskus¹¹⁴. **Kuvasta 3** on nähtävillä rautatieasema-alueen pohjoispäädyn kehityskaari ennen rautatieasema-alueen suurta muutosprosessia, jossa alueelle on rakennettu, purettu ja myyty rakennuksia käyttötarpeen mukaan. Raiteet ulottuivat pitkälle, kohti keskustaa nykyisen Hannikaisenkadun linjassa. Ratavarikon alueen askeettinen työmaaympäristö on muutettu osaksi kaupungin toiminnallista rakennettua ympäristöä. Rakennetun ympäristön säilyttäminen alkuperäisessä tilassaan olisi vaikeuttanut alueen käyttöönottoa kaupunkilaisia palvelevana rakennettuna ympäristönä.

Kuvassa 4 nähtävillä olevista Veturitallien ympärille rakennetuista kerrostaloista osa kuuluu opiskelija-asuntoja välittävälle KOAS:ille. Tämä tuo mahdollisia käyttäjiä lä-

112 ARK-Kantonen Oy, Veturitallit, ulkovaipan korjaus, hankesuunnitelman tiivistelmä 20.12.2006.

113 Heikinkatu 3, Asemakaavaselotus, Kaavatunnus: 03:112, Jyväskylän Kaupunki 25.6.2019, 5.

114 Rahkonen KSML 28.5.2013.

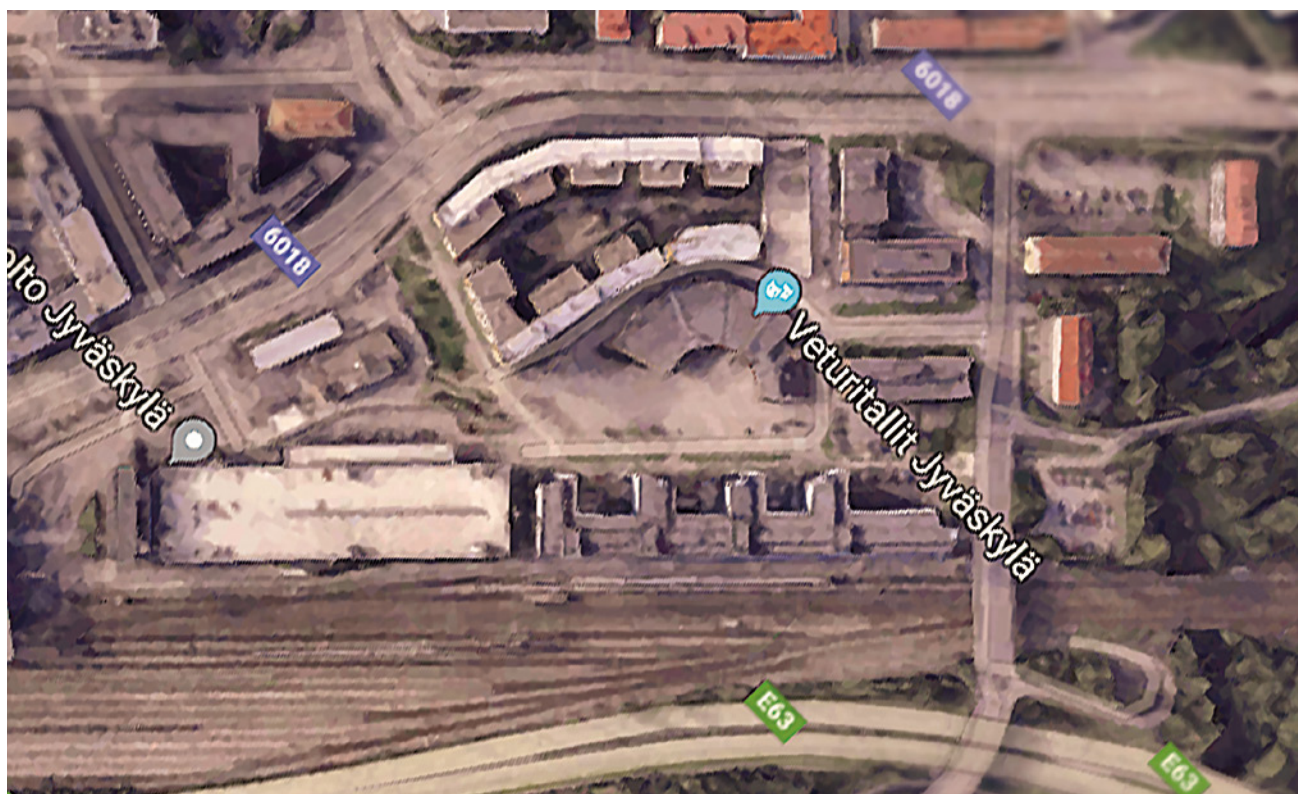


1. Veturitallin huoltorakennus 1954
2. Veturitallin lämpökeskus 1954, korotettu 1957
3. Tallirakennuksen lisäsiipi 1952-1953
4. Asuinrakennus
5. Asuin- ja lepo huonerakennus 1945
6. Ulkovaja
7. Talouskellari
8. Sauna, purettu
9. Ulkovaja, purettu
10. Polttoainevaraston huoltorakennus, purettu
11. Asuinkerrostalo
12. Toimistorakennus
13. Paja-autotalli, purettu

14. Pohjoinen vaihdekoju 1918, purettu
15. RTO:n toimisto 1915
16. RTO:n arato 1915, purettu
17. Ratakuorma-auton huoltorakenus 1948
18. Rautatieläisten asuinrakennus 1897
19. Rautatieläisten asuinrakennus 1897
20. Ulkorakennus myyty 1977
21. Talouskellari, purettu
22. Sauna 1890-luku
23. Talouskellari, purettu
24. Toimistorakennuksen sauna 1966
25. RTO:n varasto
26. Talouskellari
27. Autovarikon huoltorakennus 1956

- Rautatie asema-alueen rajat
- Purettu 1984 mennessä
- Muut rautatierakennukset
- Toimintaan kuulumattomat rakennukset
- Jyväskylän veturitallit & kääntöpöytä

Kuva 3: Toteutettu Keski-Suomen museon rakennustutkijan **Päivi Anderssonin** kokoaman materiaalin pohjalta. Kuva on suuntaa-antava. Siitä on nähtävissä Jyväskylän aseman pohjoinen pääty rakennuksineen.



*Kuva 4: Googlen karttapalvelu (2019)
Jyväskylän Veturitallien lähiympäristö tällä hetkellä.*

helle veturitallirakennusta. Rakennus ei ole pelkästään hyvien kulkuyhteyksien päässä nuorten näkökulmasta, vaan myös mahdollisten käyttäjiensä asuinympäristössä. Tämä nostaa veturitallien roolia kaupungin tärkeänä, ellei tärkeimpänä nuorisotilana.

Rakennuksen piha-alue toimii Veturitallin torina. Veturitallin tori on aukio, joka sijaitsee Veturitallien sisäkaaren edessä, rakennuksen itäpuolella (**kuva 7**). Aivan sisäkaaren eteen on rakennettu pihakivistä muotoiltu ympyrä muistuttamaan siitä, mitä siinä on joskus ollut: veturien kääntöpöytä ja siitä lähteneet raiteet.

Autenttisuuden näkökulmasta pihakivetys ei symbolisena elementtinä anna täysin todenmukaista ja luotettavaa kuvaa siitä, miten raiteet ovat aikanaan kulkeneet rata-varikolla. Vertaamalla **kuvia 3** ja **4** sekä **kuvia 7** ja **8** voidaan havaita ettei *talleihin 2, 6 ja 10* ole rakennettu omaa symbolista rataansa. Veturien kääntöpöydän ympärillä on ollut talleihin menevien raiteiden lisäksi 13 raidetta. Vastaavia symbolisia raiteita on toteutettu 8. Symbolisena elementtinä pihakivistä muotoiltu kääntöpöytä kuitenkin muistuttaa rakennuksen entisestä käyttötarkoituksesta.

Veturitallin torille on rakennuksen eteläpäätyyn tehty istutuksia korotukseen, jonka reunalla on myös mahdollistua istua. Pyörille ja ajoneuvoille on oma määrätty alueensa tilassa. Aukio on jätetty avoimeksi ja päällystetty koristekiviä lukuun ottamatta asfaltilla. Tilantyhjä ja minimalistisuus muistuttavat sen edellisestä käyttötarkoituksesta.

Rakennettu ympäristö on muuttunut hallituksi: maanpinta on kokonaan päällystetty, *Veturitallin kadun* viereen istutetuille puille varattua maa-alaa lukuun ottamatta. Tämä avoin ja hallittu tila avaa mahdollisuuden sen hyödyntämiselle erilaisissa kesä- ja syystapahtumissa. Koska tilaan ei ole tehty tai jätetty aineellisia rakenteita, se tekee rakennetusta ympäristöstä esteettömän ja antaa mahdollisuuden luoville ratkaisulle alueella järjestettävissä ulkotapahtumissa.

Veturitallit sekä veturitallin tori avautuvat kulkijalle Veturitallia ympäröivien rakennuksien ja rakennelmien välistä kävellessä. Itse rakennusta tai aukiota on lähes mahdoton erottaa Heikinsillalta, Tourulantieltä tai Kalevankadun risteyksestä. Junaradalta, joka on aikaisemmin ollut tärkein edellytys koko rakennuksen toiminnalle, ei ole näköyhteyttä Veturitalleille. Tietyllä tapaa rakennuksen symbolinen napanuora rautatiehen on katkaistu niiden väliin rakennetulla kerrostalolla. Veturitallien ympärille rakennettujen kerrostalojen korostesävyt mukailevat Veturitallin väritystä. Tämä tietyllä tapaa muistuttaa alueen historiasta ratavarikon alueena. Tämä toimii myös rautatieasema-alueen integriteettiä tukevana elementtinä.

Kuvista 2 ja 4 on nähtävillä ratavarikon alueen eristäminen muusta kaupunkiympäristöstä. Rakennuksen ympärille rakennetut korkeat kerrostalot piilottavat ratavarikon alueen kaupungin muulta liikennevirralta. Veturitallin torin edestä kulkeva Veturitallin katu johtaa parkkihalliin. Ympäröivät rakennukset toimivat toisaalta myös äänieristeenä, sulkien suurimman osan kaupungin liikennemelusta rakennetun ympäristön ulkopuolelle.

Ympäristö luo tilalle yksityisyyttä. **Kuvat 2 ja 4** havainnoivat, kuinka ympäröivät kerrostalot, puut ja rakennelmat toimivat ikään kuin seinänä, joka erottaa rakennuksen ja siihen kuuluvan aukion muusta kaupunkiympäristöstä. Veturitalleille johtavat kävely- ja autotiet toimivat kuten porttikongit tai oviaukot. Tietyllä tapaa ympäröivät rakennukset verhoavat sisäänsä salaisuuden, sillä niiden ”*oviaukkojen*” tai ”*porttikonkien*”

jälkeen kulkijaa odottaa sisäkaaren puolelta tultaessa iso aukio ja selkeästi julkiseen käyttöön tunnistettavissa oleva rakennus: rakennuksen edessä on paljon tilaa, sitä ei ole aidattu ja pääsisäänkäynti on selkeä hahmottaa, sillä sen sijainti on keskeinen. Myös metallista leikellyt kirjaimet veturitallien pääoven vesikatteessa erottavat aukion kolmesta ovesta yhden selkeäksi pääoveksi. Vesikate tämän oven kohdalla on myös suurin. Rakennuksen sisääntulon esteettömyys on huomioitu rampilla. Ikkunoiden avulla sisältä on myös helppo havaita rakennukseen tulevaa liikettä. Rakennuksessa ei ole asuinrakennukselle tyypillisiä merkkejä: esimerkiksi yksityisiä piha-alueita tai asuntojen ovia, kuten sen vieressä kohoavissa kerrostaloissa. Maahan tehdyt koristeraiteet toimivat linjoina, jotka ohjaavat kulkijaa kohti rakennusta. Rakennus sijaitsee lähellä kaupungin keskustaa sekä juna- ja bussiasemaa. Rakennuksen sijainti on otollinen erilaisille tapahtumille julkisten yhteyksien kulkiessa läheltä rakennusta. Tämä tekee rakennuksesta helposti saavutettavan. Kun katsomme rakennusta, hahmotamme torin Veturitallien etupihana. Tori sijaitsee rakennuksen itä- ja eteläpuolella, eikä torin ympärillä ole aurin gon edessä isoja rakennelmia, joten piha pysyy valoisana pääsääntöisesti koko päivän. Rakennuksen ulkokaaren ja kerrostalon puoleinen ”kuja” on taas lähes aina varjoisa.

Ratavarikon rakennettu ympäristö on uudistettu muutosprosessissa täysin. Muutosprosessin ja toteutuksen prioriteettinä ei ole ollut säilyttää ratavarikon alueeseen kytkeytyvää historiaa, veturitalleja ja kääntöpöydän muotoa lukuun ottamatta, vaan tilasuunnittelu on kohdennettu palvelemaan rakennuksen nykyistä käyttötarkoitusta ja alueen roolia kaupungin toimintaympäristönä. Veturitallien lisäksi muita varikon toimintaan kuuluneita rakennuksia oli sijoitettuna rakennuksen lähiympäristöön. **Kuvan 3**, rakennus numero 5, havainnollistaa ratavarikolla sijainneen myös asuinrakennuksia. Jyväskylän ratavarikon ja rautatieaseman ympäristö ei siis ole ollut pelkästään työympäristö, vaan se on toiminut myös rautatieläisten asuinympäristönä. **Kuvan 3 rakennukset 1 ja 2** avaavat veturitallien puretun siipiosan toimintaa sekä rakennusvaiheita.

Autenttisuuden ja integriteetin näkökulmasta ratavarikon alueeseen liittyvää historiaa ollaan symbolisesti säilytetty alueella. Jyväskylän rautatieaseman ympäristössä on myös ratavarikon alueella nähtävillä rakentamisessa tapahtunut muutos. Alueella on aikaisemminkin ollut asuinrakentamista ja nyt Jyväskylän Veturitallit ovat nykypäivän kaupunkikuvalle tyypillisten asuinrakennuksien syleilyssä. Asuinrakentaminen tässä yhteydessä sopii alueen aikaisempaan luonteeseen sekä sen nykyiseen käyttötarkoitukseen. Jyvä-

kylän rautatieasema-alueen muutos kuvaa pienoismittakaavassa koko kaupungin läpi-käymää muutosta, jossa tilan tyhjä pyritään valjastamaan tehokkaammin esimerkiksi asuinkäyttöön. Tälläkin hetkellä ympäri Jyväskylää kohoaa uusia rakennuksia ja asuinalueet laajenevat. Tämä tapahtuu vääjäämättä, kaupungin asukasmäärän kasvaessa. Tutkielmassani olevista kuvista voi huomata alueen kaupunkikuvallisen muutoksen. Kokonaisuudessaan Jyväskylän kaupunkikuvallista muutosta käsittelevät esimerkiksi **Jussi Jäppisen** tuotanto: *Oletko koskaan nähnyt kauniin kaupungin?* (2005) ja erityisesti *Kadonnutta kaupunkia etsimässä* (2017), joka avaa sitä, millainen Jyväskylän kaupunkikuva oli ennen purkamisaaltoa.

Matkakeskuksen rakennusmateriaalina käytetty tiili ja ruostunut metalli sopivat alueen rautatiehistoriallisesti merkittävään asemaan. Rakennuksen rooli uutena asemarakennuksena ja rakennuksen pintamateriaalina käytetty tiili sekä korostesävyt tukevat rautatieasema-alueen integriteettiä. Rautatieaseman toimistotalo, parkkihalli ja matkakeskus luovat historiallisten rakennuksien kanssa alueelle vahvan kontrastin, joka yhdessä luo kuvaa kaupungin historiasta ja kehityksestä. Kulttuuriympäristön näkökulmasta alueen rakennettu ympäristö on muutoksista huolimatta säilyttänyt autenttisuus käsitteen kannalta merkittäväksi määritellyt tekijät. Jyväskylän torin tuleva siirtyminen asemapuiston edessä olevalle asema-aukiolle nostaa rautatieasema-alueen uudella tavalla keskeiseen asemaan kaupunkilaisille, tuoden keskusta-alueen kiinni rautatieasema-alueeseen¹¹⁵.

Integriteetin näkökulmasta Jyväskylän rautatieasema-alue muodostaa historiallisesti kerrostuneen rakennetun ympäristön, jonka eri osat autenttisuuden näkökulmasta viestivät kaupungin kehityksestä ja historiasta. Jyväskylän rautatieaseman vaiheet muodostavat mielenkiintoisen ja vivahteikkaan osan Jyväskylän kaupungin tarinaa, joka on osaltaan vaikuttanut vahvasti siihen, millainen kaupunki on nykyisin. Autenttisuuden ja integriteetin näkökulmasta Jyväskylän rautatieasema-alue pitää sisällään historiallisesti merkittävää rakennusperintöä, johon sisältyy rakennushistoriallisesti merkittäviä piirteitä sekä meidän ajallemme rakennustaiteellisesti merkittävää rakennuskantaa, jonka suunnittelussa ja toteutuksessa on otettu huomioon ja kunnioitettu alueeseen kytkeytyvää historiaa. Alueen integriteettiä tukevat uusimpien rakennuksien materiaalivalinnat, jotka sitovat rautatieasema-aluetta yhteen. Matkakeskus, rautatie-

115 Torin yleissuunnitelma, Asema-aukio, Jyväskylän Kaupunki 2019.

aseman toimistotalo ja parkkihalli on rakennettu tavalla, joka kuvaa rakennustekniikassa ja rakentamisessa tapahtunutta kehitystä ja muutosta.

Mikäli Schulmanin ajatusta kaupunkisuunnittelun Janus-kasvoisuudesta pohditaan menneen ja tulevan, perinnön ja uudistumisen näkökulmasta nousee esiin Jyväskylän rautatieasema-alueen kohdalla tapa, jolla rakennettu ympäristö on uudistettu ja vastaavasti säilytetty ennallaan. Rakennetun ympäristön muutoksien tarkastelu ilmentää tilasuunnittelun painopisteenä uudistaa alue vastaamaan kasvavan kaupungin tarpeita, asemapuistoa lukuun ottamatta. Rakennettua ympäristöä on säilytetty niiltä osin kuin se on määritetty historiallisesti merkittäväksi: Veturitallit ja asemapuiston alue. Veturitallin ja asemapuiston väliin jäänyt rakennettu ympäristö on uudistettu täysin tavalla, joka osittain rikkoo Veturitallien yhteyttä muuhun rautatieasema-alueeseen: se on piilossa muulta ympäristöltä. Rakennettuun ympäristöön on tehty moderneja, omaleimaisia rakennuksia, kuten esimerkiksi Jyväskylän nykyisenä asemarakennuksena toimiva Matkakeskus. Suunnitteluun liittyvissä valinnoissa historiallisen kohteen ja kaupungin muuttuvat tarpeet ovat usein ristiriidassa keskenään ja näiden kahden tarpeiden välinen suhde ratkaistaan aina tapauskohtaisesti. Tässä tapauksessa rakennettua ympäristöä koskeviin päätöksiin on vaikuttanut kulttuuriympäristön tarpeen aiheuttama paine asuinrakentamiselle. Ratapihan muut rakennukset purettiin ja koska veturitallien läsiiven ei katsottu pitävän sisällään historiallisesti merkittäviä tekijöitä se oli mahdollista purkaa alueen muutostyössä.

3.1 Jyväskylän Veturitallit

Jyväskylän Veturitallit on puolikaaren muotoon rakennettu rautateiden hyötyrakennus. Arkkitehti Bruno Granholmin tyyppi- ja piirustuksilla toteutettua tiilirakennusta on alkuperäisestä ulkoasustaan laajennettu 1950-luvulle asti täysviuhkamaiseen muotoon kääntöpöydän ympärille.¹¹⁶ Vanhimman osan (Tallit 1–3) kertaustyylinen räystäskoristelu sekä vesitornin jäsentely kuvastavat vuosisadan vaihteen rakennustapaa. Keski-Suomen museo on todennut rakennuksen olevan osa valtakunnallisesti merkittävää Jyväskylän rautatieasema-aluetta.¹¹⁷ Puolikaaren muoto on mahdollistanut kääntöpöydän avulla raiteiden sulavan yhdistymisen osaksi rataverkostoa: jos tallit

116 Andersson, Laaja kohderaportti, veturitallit, Jyväskylän modernin rakennusperinnön inventointi (2012–2014) KSM 26.10.2012.

117 Andersson, Suomen rakennuskulttuurin yleisluettelo, Jyväskylän Veturitallit, KSM 25.10.1983.



Jussi Jäppinen (2006) vanhimman päädyn ulkoseinän halkeama ja seinään kiinnitetty kevytnosturi.

oltaisiin rakennettu suorakulmion muotoiseksi, jokaiseen talliin pitäisi mennä oma ratansa pääradalta. Muodoltaan rakennus on siis selkeyttänyt rataverkostoa. Kääntöpöytä on mahdollistanut höyryveturien kääntämisen tarvittavaan menosuuntaan. Tilan suunnittelu on säästänyt aikaa, materiaa sekä rakennusta ympäröivää tilaa. Keski-Suomen museon kohderaporteissa todetaan Jyväskylän Veturitallien ulkoasuun vaikuttaneen eniten todennäköisesti rakennusmateriaalin takia goottilainen tiiliarkkitehtuuri. Niissä todetaan myös ettei rakennuksessa ole havaittavissa Granholmin Jyväskylään suunnittelemissa puisissa asema- ja asuinrakennuksissa olevia kansallisromanttisia ja norjalaistyyllisiä vaikutteita.¹¹⁸

Millainen Jyväskylän Veturitallit oli rakennettuna ympäristönä ennen viimeisintä muutosta? **Kuva 5** on rakennusvaiheita havainnollistava pohjakartta rakennuksesta, joka on tehty **ARK-Kantonen Oy:n** mallin pohjalta. Rakennuksen laajennusvaiheiden ajoituksessa oli ristiriita Keski-Suomen museon aineiston ja ARK-Kantosen laajennosvaiheita esittävän pohjakartan välillä. ARK-Kantosen laajennosvaiheita esittävän pohjakartan vaiheita tukee tukimusta varten kerätty kuva-aineisto, jonka vuoksi valikoin sen tutkimukseeni. **Kuva 6** on ARK-Kantonen Oy:n tekemä 3D-mallinnos tilasta, jossa tallikohtainen tilajaottelu tulee selkeästi esiin. **Kuva 6** havainnollistaa tallien olleen avoimia tiloja, joissa holvikaaret toimivat erityisesti vanhimmissa talleissa tilan jakajana. Uusimmissa talleissa tiloja erotti pääasiassa yhtenäinen tiiliseinä. Tallista numero 3 on ollut pääsy vesitorniin.

Autenttisuuden ja integriteetin näkökulmasta rakennusta on ajanmukaistettu vaiheittain. **Kuvan 5** osoittamien rakennusvaiheiden lisäksi rakennusta on vuoden 1959 jälkeen vuosikorjattu säännöllisesti. 1970–71 rakennuksen päädystä poistettiin kaksi ikkunaa sekä ovi. 1980–81 trukkiporjaamon kääntöpöydän puoleisten ovien tilalle sijoitettiin kaksi teräsrakenteista ikkunaa ja rakennus liitettiin kaukolämpöön. Veturitallien yhteydessä toimi korjauspaja (*trukkiosasto*), varikko sekä huolto ja lepotiloja tallin toisessa osassa.¹¹⁹ 1992 rakennuksen tallit 1–2 toimivat vetureiden seisontatilana. Talli 3 toimi korjaushallina, ja jo tuolloin tallien 4 ja 3 väliset holvikaaret oli muurattu umpeen. Talli 4 toimi veturien seisonta- ja korjaustilana. Tallit 5 ja 6 toimivat varastotilana ja tallit 7–8 toimivat huolto- ja korjaustilana. Tallit 9–11 olivat yhdistet-

118 Andersson, Laaja kohderaportti, veturitallit. Jyväskylän modernin rakennusperinnön inventointi (2012–2014) KSM 26.10.2012.

119 Andersson, Suomen rakennuskulttuurin yleisluettelo, Jyväskylän Veturitallit, KSM 25.10.1983.

tyjä korjaustiloja, joista tallit 10–11 oli pidennetty lisäsiivellä.¹²⁰ Lisäosa on nähtävillä **kuvassa 8**, jossa on rakennus ennen muutostöiden aloittamista.

Rakennus oli pitkään tyhjäkäytöllä ennen viimeisintä korjausta. Tämä oli todennäköisesti yksi vaikuttava tekijä rakennuksen käyttöhistorian lisäksi rakennuksen lähtötilanteeseen. Ennen rakennuksen viimeisimmän muutosprosessin alkua rakennuksen perustukset olivat painuneet¹²¹ sekä ulkoseinät halkeilleet, erityisesti ulkokaarella ja vanhassa päädyssä. Tallien 8–9 ulkokaaren kohdalla halkeamat olivat pahimmat. Vanhimman päädyn ikkuna-aukkojen tiiliholvit olivat sortuneet ja vaarassa pudota. Tornin ikkuna-aukkojen tiiliholvit ja ikkunasyvennykset olivat myös halkeilleet.¹²²

Väliseinien kohdalta tiilimuurit nousevat palomuuureiksi katon yläpuolelle.¹²³ Julkisivujen tiilimuurauksia oli uusittu ja korjattu erilaisilla tiilillä ja limityksillä. Korjattujen muurausten saumaukset olivat osittain epäsiistit. Sisäkaaren ovien tiilipielet oli maalattu yläosasta valkoisella kalkkimaalilla ja alaosasta punamustalla kalkkimaaliraidoituksella. Rakennuksen maalipinnat olivat kuluneet.¹²⁴ Tallien sisätilojen lähtötilanne on tallien 9–11 osalta havainnoitavissa tarkemmin **kuvassa 9**, joka on otettu ennen viimeisimmän saneerauksen alkua. Tallit ovat vielä tuolloin toimineet varastointitilana. Jyväskylän Veturitallien yläpohja on rakennettu puusta. Tallit 1–8 on perustettu kivianturalle maanvaraisesti, tallit 9–11 on perustettu betonianturalle puupaaluille. Tallien alapohjat ovat maanvaraisia betonilaattoja. Talleissa 9–11 on betonipalkit ja talleissa 7–8 on liimapuupalkit.¹²⁵

Päätyjen ja ulkokaaren ikkunat ovat alkuperäiset. Ikkunoiden lasikittaukset ja alalistat olivat vaurioituneet. Ikkunoiden maalipinnat olivat myös huonokuntoiset. Rakennuksen ovet olivat osin huonokuntoisia ja eristämättömiä. Uusimmissa talleissa ovet olivat metallirakenteisia lasiovia, kun taas vanhimmissa talleissa metallirakenteisia umpiovia. Kantavina palkkeina rakennuksessa on liimapuu-, betoni- ja teräspalkkeja. Huopakate vesikatteessa oli huonokuntoinen.¹²⁶ Vanhimman päädyn halkeama on nähtävillä **sivulla 61**.

120 Andersson,, Veturitallirakennuksen inventointi aineisto, KSM.

121 ARK-Kanttonen OY, Julkisivu urakan rakennusselvitys 08.06.2007, 10.

122 ARK-Kanttonen OY, Julkisivu urakan rakennusselvitys 08.06.2007, 11.

123 ARK-Kanttonen OY, Julkisivu urakan rakennusselvitys 08.06.2007, 13.

124 ARK-Kanttonen OY, Julkisivu urakan rakennusselvitys 08.06.2007, 16.

125 ARK-Kanttonen Oy, Veturitallit, ulkovaipan korjaus, hankesuunnitelman tiivistelmä 20.12.2006, 3.

126 ARK-Kanttonen Oy, Veturitallit, ulkovaipan korjaus, hankesuunnitelman tiivistelmä 20.12.2006, 3.

Rakennetun ympäristön pitkä käyttöhistoria ja sen osittainen tyhjäkäyttö olivat jättäneet siihen jälkensä. Korjaustoissa oli kolme vaihetta, joista ensimmäisessä rakennuksen eksteriööri kunnostettiin.¹²⁷ Korjausprosessin toisessa vaiheessa tallit 5–11 peruskorjattiin grafiikka-, näyttely ja nuorisotoimintiloiksi ja kolmannessa vaiheessa vanhimmat tallit 1–4 restauroitiin toimisto- ja harrastustiloiksi.¹²⁸

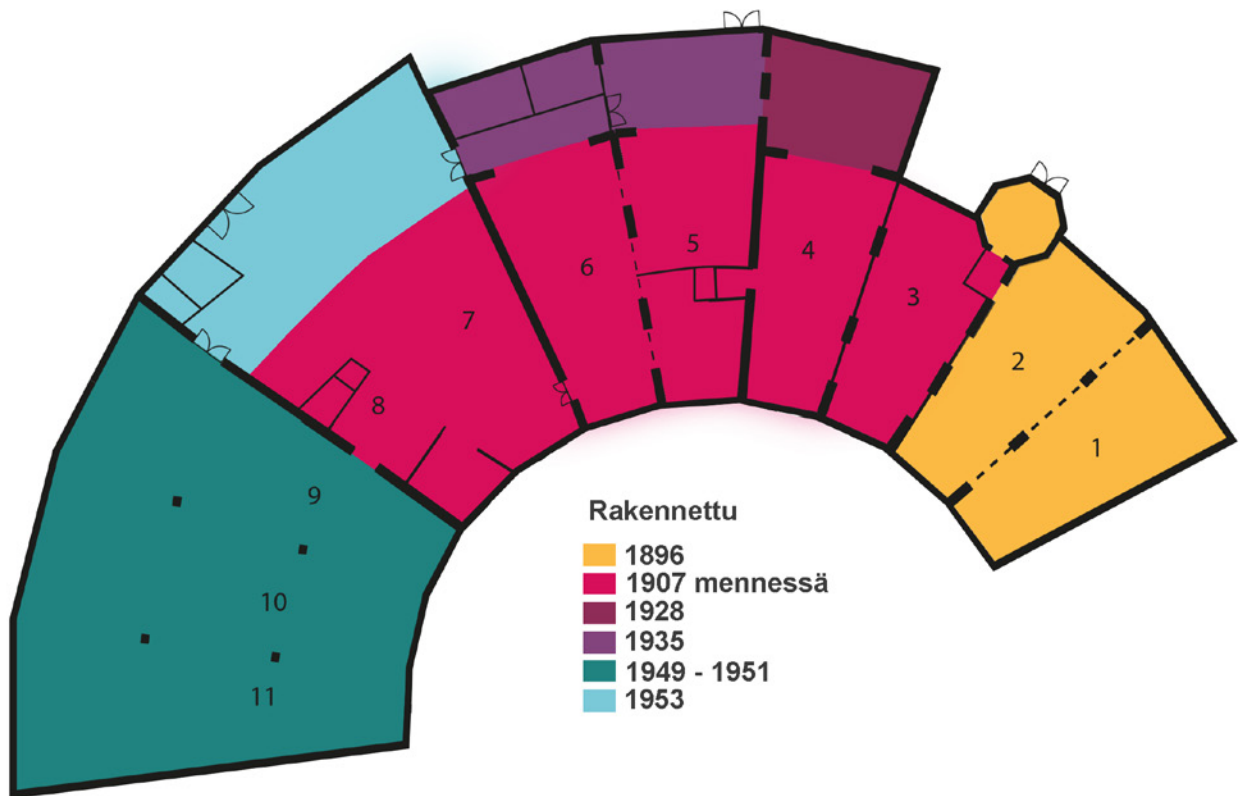
Historiallisten rakennusympäristöjen kunnostuksessa aika, edelliset korjaukset ja käytetyt materiaalit tuovat oman haasteensa muutostyöhön. Edellinen käyttötarkoitus voi poiketa hyvin paljon tulevasta, mikä korostaa tilasuunnittelun asemaa suunnitteluprosessissa. Tässä tapauksessa rakennus kunnostettiin kulttuuri- ja nuorisotiloiksi, joten suunnitteluprosessissa on täytynyt huomioida monen eri yhteisön tarpeet ja toimintaedellytykset rakennuksen tiloissa.

Käyttöliittymäsuunnittelun näkökulmasta katsottuna prosessi pitää sisällään useita ennalta määrättyjä tekijöitä: esimerkiksi rakennuksen eksteriööri. Rakennus oli jo tietyn muotoinen ja kokoinen, eksteriööri oli myös suojeltu asemakaavalla, rakennushistoriallisesti merkittävänä. Muutosprosessissa kunnostettiin rakennuksen vaurioitunut ulkoasu, kunnioittamalla sen rakennushistoriallista merkittävyyttä. Rakennuksen edelliset korjaukset myös asettivat omat haasteensa muutostyöhön. Vanhimman päädyn ikkunat ovat säilyttäneet alkuperäisen ulkomuotonsa, mutta vanhimpien tallien ovia on jossain kohtaa suurennettu, jolloin alkuperäisissä rakennuspiirustuksissa (**si-vulla 6**) nähtävillä oleva ovien yläpuolen pyöristys on poistunut ovien vaihduttua.

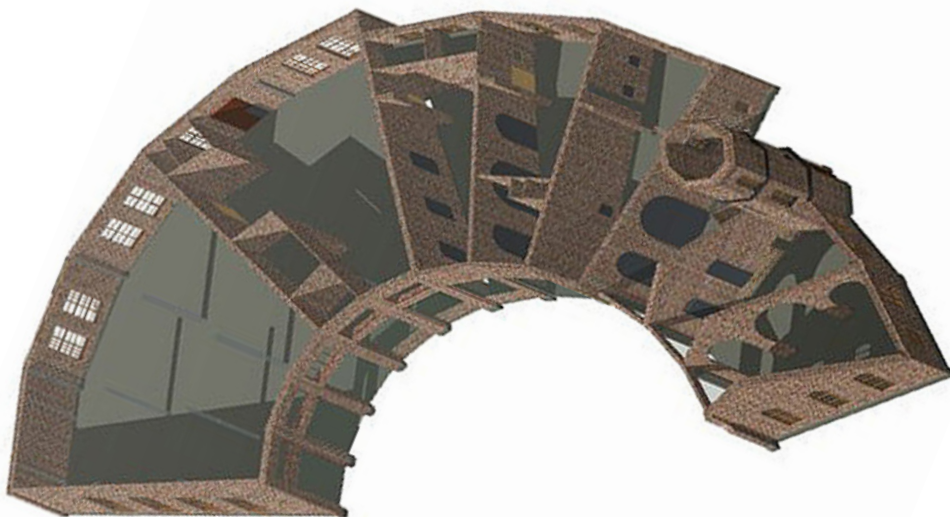
Veturitalliin kuulunut siipiosa (nähtävillä **kuvassa 8**), joka sijaitsi rakennuksen eteläpäädyssä, on purettu jo 2000-luvun alussa. Siipiosa oli myös tiilirakenteinen ja siinä oli isot, avarat ikkunat. **Kuvassa 8** on nähtävillä myös muita Jyväskylän ratavarikon toimintaan kuuluneita rakennuksia. Jyväskylän ratavarikon rakennuksista Veturitallit on ainoa jäljellä oleva rakennus. Kuvassa on nähtävillä myös veturitallin takana olleen reilusti tilaa, jonne oli mahdollista ajaa isommillakin ajoneuvoilla. Huomioitavaa **kuvassa 8** on myös rakennuksen näkyvyys ympäristöönsä. Veturitallit on voinut nähdä selkeästi niin *Heikinsillalta* kuin myös *Tourulantieltä* ja *Kalevankadun risteyksestä*.

127 ARK-Kantonen Oy, Veturitallit, ulkovaipan korjaus, hankesuunnitelman tiivistelmä 20.12.2006, 5.

128 ARK-Kantonen Oy, Veturitallit, ulkovaipan korjaus, hankesuunnitelman tiivistelmä 20.12.2006, 5.



Kuva 5: Toteutettu ARK-Kantonen Oy:n tekemän mallin pohjalta. Kuva havainnollistaa tallin eriosien rakennusvaiheet. Keski-Suomen museon arvio laajennuksen etenemisestä on ristiriidassa ARK-Kantosen pohjan kanssa, joka mukailee ilmakuvissa nähtävillä olevia muutoksia: tallit on rakennettu ennen vuotta 1928, lukuun ottamatta talleja 9-11.



Kuva 6: ARK-Kantonen Oy:n tekemä 3D-malli tilasta ennen tilamuutosta

3.2 Tila muutoksen jälkeen

Kuvat 7 ja **8** havainnoivat eksteriöörin uusimmassa saneerauksessa tapahtunutta muutosta. **Kuva 7** havainnoi Jyväskylän Veturitallia ja rakennetun ympäristön nykyistä tilannetta. Rakennetun ympäristön muutos nostaa punaisesta tiilestä rakennetun veturitallirakennuksen esiin ympäristöstään: rakennusmateriaalissa on nähtävillä aika. Rakennuksen seinäpintoihin ei ole vedetty maalipintaa, joten myös tiiliä yhdessä pitävä laasti erottuu selkeästi rakennusta tarkasteltaessa. Muissa rakennuksissa betonin tai tiilipintojen päälle on pääsääntöisesti vedetty tasainen maalikerros. Rakennus on myös matalampi, kuin sen ympärillä kohoavat kerrostalot ja muodoltaan poikkeava. Muodoltaan veturitalli on suorakulmion sijasta puolikaari. Näin ollen rakennetun ympäristön tilassa Veturitallin voi selkeästi erottaa muusta rakennetusta ympäristöstä.

Kun katsomme **sivun 40** kuvia sekä **kuvia 7** ja **8** ratavarikon alueesta, voimme nähdä rakennetun ympäristön eri vaiheissa tapahtuneen kaupunkikuvallisen muutoksen vuodesta 1977 tähän päivään. **Kuvassa 8**, pihalla on havaittavissa työn merkkejä sekä siihen tarvittavia materiaaleja ja laitteita rakennuksen ympäristössä. Tällaisilla merkeillä tarkoitan esimerkiksi kuvassa näkyviä vetureita sekä raiteita, jotka ovat tulleet suoraan veturitallin luo, ja rakennuksen edessä olleen kääntöpöydän avulla ne on voitu ohjata mihin tahansa talliin tai menosuuntaan.

Muutosprosessissa rakennuksen eksteriööri kunnostettiin ja osittain palautettiin entiseen ulkoasuunsa. Interiöörin kunnostuksessa vanhimmat tallit säilytettiin mahdollisimman muuttumattomina myös tilajaottelunsa suhteen. Ainoastaan torni muodostaa poikkeuksen. Tornissa toimii yritys, jonka johdosta kulkuyhteys talleista torniin on suljettu seinällä. Torni on myös rajattu tämän vuoksi tutkimuksessa tarkastelun ulkopuolelle. Tilan toiminnallista muutosta havainnoin **kuvia 5** ja **10** vertaamalla. **Kuvien 7** ja **8** kautta havainnoin rakennuksen eksteriöörin muutosta. **Kuvien 9, 11** ja **12** avulla havainnoin rakennuksen sisätilojen muutosta.

Rakennuksen eksteriööriä katsomalla **kuvista 7** ja **8** voidaan havaita, että tallien ovet yhdenmukaistettiin lasi- ja metallirakenteisiksi myös vanhimpiin talleihin. Nämä ovet muistuttavat ulkomuodoltaan enemmän myös vanhojen rakennuspiirustuksien tallien ovia, jotka ovat näkyvissä **sivulla 6**. Rakennuksen interiöörin muutostyössä



Kuva 8: Jouni Hytönen (1992) Ratavarikon alue.



Kuva 7: Järvisuomen Asunnot Oy (2019) Veturitallien nykytilanne

vanhimman osan (tallit 1–2) holvikaaret, jotka olivat lähes romahtaneet, kunnostettiin. Sisäkaarelle on ilmestynyt muutama sisäänkäynti sekä niiden kohdalle vesikate. Talli 8:n kohdalla on nykyinen pääsisäänkäynti. Sen vesikatteeseen on laitettu metallista leikellyillä kirjaimilla sana: **VETURITALLIT**. Muut vesikatteelliset sisäänkäynnit sijaitsevat talleissa 4 ja 2, joista pääsee suoraan nuorisotoimen ja kulttuuriklubi Siperian tiloihin. **Kuvaa 7 ja 8** vertaamalla voidaan huomata rakennuksen eksteriöörin muutos. Autenttisuuden ja integriteetin näkökulmasta rakennuksen historiallisesti arvokas ulkokuori eheytetttiin rakennusta kunnioittavalla tavalla käyttökelpoiseksi. Keski-Suomen museon lausunnon mukaan kaikki eksteriööriin suunnitellut muutokset olivat tornin savupiippua lukuun ottamatta eheyttäviä¹²⁹. Ovet yhdenmukaistettiin ja ulkokuoreen lisättiin tallien oviin sulautuvia elementtejä, kuten pääoven vesikate.

Rakennus edustaa aikansa teollisuusrakennuksia sekä teollisuutta palvelleita rakennuksia. Punatiilirakennuksista Jyväskylän kaupunki on säilyttänyt myös muutamia muita esimerkkejä Veturitallien lisäksi: muun muassa Kivääritehtaan ja Juomatehtaan. Mikäli matkustaisimme ajassa taaksepäin aikaan, kun Veturitallit rakennettiin, eivät edellä mainitut rakennukset aikalaisten mielestä olisi kovin ihmeellisiä, vaan kyseiselle ajalle hyvin tyypillisiä ja arkisia. Kun aika, tiede ja tekniikka liikkuvat eteenpäin, samalla muuttuvat ja muovautuvat myös niihin kytkeytyvä kulttuuri ja ympäristö. Meille nuo punatiiliset rakennukset toimivat rakennettuna perintönä. Kunnostettu Veturitalli tuo rakennuksena ajallista syvyyttä rautatieasema-alueen kulttuuriympäristöön. Tutkielmani kannessa ja **kuvassa 1** veturitallien eteläpäädyssä on nähtävillä Veturitallien lisäsiipi, joka on purettu alueella tapahtuneessa muutostyössä todennäköisesti veturitallien ympäristöön sijoitettujen asuinrakennuksien tieltä. Mikäli rakennuksen ulkoasua ajatellaan kokonaisuutena, jonka kerroksellisuuden säilyttäminen on ollut prioriteetti, tarkoittaa se samalla sitä, että siiven purkaminen on osaltaan poistanut rakennuksen vaiheista kertovaa historiaa. Lisäsiipi ei ole kuitenkaan kuulunut alkuperäiseen kolmen tallin suunnitelmaan ja oli yksi uusimmista rakennuksen laajennuksista. Lisäsiipeä ei oltu määritelty rakennushistoriallisesti merkittäväksi. Kuitenkin mikäli rakennusta ajatellaan kokonaisuutena, sen eksteriööri ei ole integriteetin näkökulmasta säilynyt täysin eheänä muutosprosessissa, mutta rakennus on autenttisuuden näkökulmasta säilyttänyt siihen liitettävät rakennushistoriallisesti arvokkaat piirteensä.

129 Voutilainen & Andersson KSM 27.6.2007.



Kuva 9: Jussi Jäppinen (2006) tallien 9-11 sisätila

Veturitallien rakennetun ympäristön muutosta pohdittaessa on otettava huomioon, että rakennuksen toimintaan on aina kuulunut muutos ja ratavarikon alue on rautatieaseman rakennetussa ympäristössä toiminut rautatieasemasta katsoen erillisenä työympäristönä. Rakennetun ympäristön ensisijainen tarkoitus ei ole ollut toimia maamerkinä tai esteettisesti viehättävänä alueena. Ratavarikon alueella tapahtunut uudistus tukee moniulotteisesti rakennuksen nykyistä käyttötarkoitusta. Niiden ansiosta rakennus on opiskelija-asuntojen syleilyssä ja sen viereisellä tontilla on Vaupaudenkadun ja Heikinkadun kulmassa ekologisilla arvoilla toimiva hotelli. Erityisesti nuoris- ja tapahtumatoiminnan kannalta on hyvä ettei rakennuksen vierestä kulje vilkasliikenteistä tietä. Rakennuksen historia on symbolisesti otettu osaksi aluetta uusien rakennuksien värien, Veturitallien vieressä kulkevien teiden (*Vaihdekuja* ja *Veturitallinkatu*) nimissä sekä Koas Veturin ja rakennuksen aukiolle tehdyn koristekivetyksen muodossa. Läheisen huoltoaseman nimi vaihdettiin 2013¹³⁰ Shell Veturista Shell Matkakeskukseksi.

Punatiili on muutosprosessissa säilyttänyt roolinsa Jyväskylän Veturitallirakennuksen hallitsevimpana elementtinä. Jyväskylän Veturitallien rakennushistoriallinen merkittävyys on vahvasti sidoksissa juuri tiileen sekä siihen kytkeytyvään muuraustekniikkaan. Rakennuksen ekteriöörin kärsinyt tiilipinta paikattiin ja puhdistettiin muutosprosessissa.

Minkä takia rakennus on rakennettu tiilestä? Miksi se on ollut keskeinen hallitseva elementti aikalaisessa rakennetussa ympäristössä? Jyväskylän Veturitallit on rakennettu aikana, jolloin tiili on ollut erityisesti paloturvallisuutta lisäävä tekijä. **Jussi Jäppinen** on tehnyt useita julkaisuja Jyväskylän kaupunkikuvasta, kaupungin rakennusperintöä dokumentoiden. Jäppinen esittää kirjassaan ”*Oletko koskaan nähnyt kauniin kaupungin*” statistiikkaa puutalojen rakentamisesta Jyväskylässä 1860–1920 lukujen välissä. Puutalojen rakentaminen oli pysynyt Jyväskylässä vakiona 1880-luvun alkupuolelta 1890-luvun puolivälin asti, josta se lähti nousuun aina 1920-luvulle asti.¹³¹ Veturitalleja lukuun ottamatta pääosin kaikki muut Jyväskylässä säilytetyistä historiallisista rautatierakennuksista ovat puurakenteisia. Jyväskylän rakennetussa ympäristössä puu on ollut hallitseva elementti aikalaisessa katukuvassa.

Mikä historiallisesti kerrostuneessa tilassa tai vanhoissa rakennusmateriaaleissa meitä sitten viehättää? Arkkitehdit **Charles Blozies** ja **Hugh Hardy** ovat pyrkineet vastaamaan tähän kysymykseen julkaisussaan *Old Buildings, New Designs: Architectural Transformations* (2012). Heidän mukaansa historialliset rakennukset herättävät meissä nostalgisuuden tunnetta ja muistuttavat meitä näennäisesti yksinkertaisimmista ajoista. Vanhojen rakennuksien rakenne ja tekstuurit usein eriävät modernista arkkitehtuurista. Tämän he nostavat yhdeksi selittäväksi tekijäksi, miksi me emme koe vanhoja rakennuksia yleensä uhkaavana, vaan ihmisillä on taipumus pitää niistä. Silti vanhoissa rakennuksissa on ihmisille usein jotain tuttua.¹³²

Bloziesin ja Hardyn tapa katsoa historiallisten rakennuksien merkitystä perustuu olettamukseen siitä, että ihmiset ovat pohjimmiltaan samankaltaisia. Kulttuurimme on muuttunut esimerkiksi siihen liitettävien käyttötavaroitten johdosta. Töitä on mahdollista tehdä digitaalisten laitteiden välityksellä lähes mistä tahansa, mikä myös osaltaan

131 Jäppinen 2005, 110.

132 Blozies & Hardy 2012, 15.

on vaikuttanut perinteisten teollisuuslaitoksien katoamiseen. Yleistyneet älypuhelimet liittävätkin meidät jatkuvan kommunikaation ja sosiaalisen kanssakäymisen piiriin: keskustelukulttuurilla ei ole enää samalla tavalla alkua ja loppua, päätös aloittaa ja lopettaa keskustelu tapahtuu napin painalluksella. Vanhat rakennukset muistuttavat meitä ajasta, jolloin työnteko tapahtui työmaalla ja oma-aika oli aidosti omaa. Olennaista on myös se, että historialliset rakennukset ovat usein hyvin tiedettyjä maamerkkejä ja osa paikallista historiaa. Kohteella voi olla myös kansallista ja kansainvälistä merkittävyyttä¹³³. Tämä tekee historiallisesti kerrostuneesta kaupunkiympäristöstä imagotekijän.

Tiili koetaan aitona ja sitä kautta lämpöä luovana materiaalina. Se voidaan näin ollen liittää rakennussuojelukeskustelussa keskeiseen autenttisuuden käsitteeseen. Veturitallirakennuksen kaltainen rappaamaton tiilipinta on usein imagotekijä, joka vetoaa etenkin aitouden tunnetta arvostaviin nuoriin kuluttajiin. Useat ketjukahvilat ja pienemmät liikkeet rakentavat interiööriinsä imitoimaan ajan patinoimaa tilaa, käyttäen esimerkiksi seinämateriaaleihin rappaamatonta tiiltä muistuttavia tapetteja ja muita pinnoitteita. Tämän lisäksi tiloihin hankitaan myös muita sisustuselementtejä, joihin patina on keinotekoisesti lisätty. Tällaisia ketjuja ovat esimerkiksi *Starbucks*, *The Coffee House* ja *The Espresso House*. Tiilen nykyinen suosio on nähtävillä myös kaupunkien keskustoissa kulkiessa. Esimerkiksi Lutakon alueella tiili on vahvasti läsnä alueen rakennetussa ympäristössä. Tiilen suosiota rakennetussa ympäristössä voi selittää tietynlainen kaipuu juurille ympäröivän kulttuurin kiihtyvässä muutoksessa.

Tiilen asema aitona rakennusmateriaalina on kuitenkin mahdollista kyseenalaistaa. Historiallisten rakennuksien luonnetta tämän päivän rakennuksiin verrattuna voidaan pitää aitona, koska niiden pintamateriaali kertoo niihin liittyvästä rakennustekniikasta. Tästä toimivat hyvänä esimerkkinä vanhat kartanot, hirsitalot ja veturitallien kaltaiset tiilirakennukset, joiden pintamateriaali kertoo myös siitä, mistä rakennus on varsinaisesti rakennettu. Nykypäivän rakennuksissa kantavat rakenteet piilotetaan pintamateriaalin alle, joten ulkopuolella näkyvä materiaali toimii lähinnä karkkipaperin tavoin kantavan rakenteen päällä olevana ulkopinnan tapettina. Tämä visualisoi ja muuttaa meidän mielikuvaamme tilasta. Rakennusmateriaalin lisäksi historiallisen rakennuksen tilassa olevat aineelliset rakenteet kuvastavat aidosti rakennukseen liittyvää tarinaa: tilalla on oma historiansa.

133 Blosties & Hardy 2012, 15.

Veturitallien kohdalla juuri rakennusmateriaalin vuoksi ilmastonmuutos muodostaa yhden uhkakuvaan rakennuksen säilyvyydelle. Kansainvälisesti toimivat kulttuuriperintöä suojelevat organisaatiot, kuten esimerkiksi UNESCO, ovat huomioineet ilmastonmuutoksen mahdollisia vaikutuksia kulttuuri- ja luonnonperinnölle. Ilmastonmuutos on UNESCO:n mukaan konkreettinen uhka perintökohteiden säilymiselle.¹³⁴

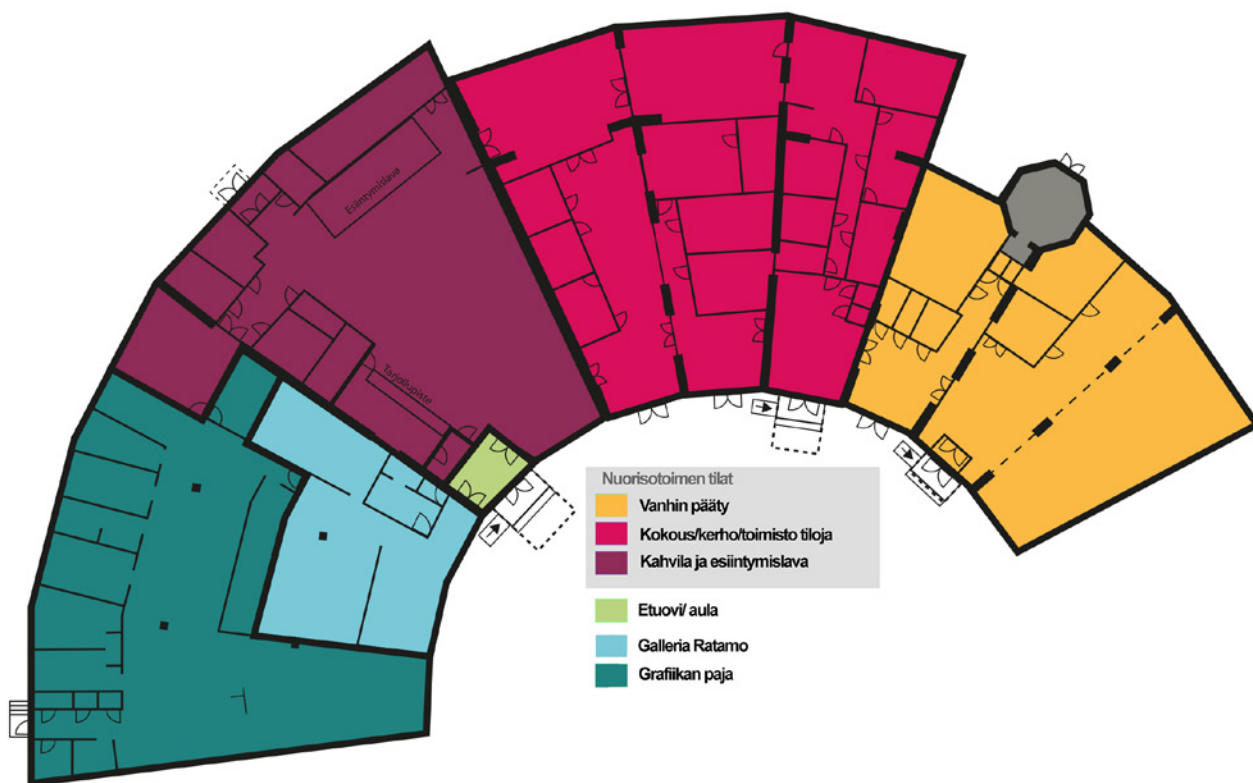
Osa mahdollista vaikutuksista on seurausta suoraan ihmisen aiheuttamasta ilmaston lämpenemisestä ja osa ilmastonmuutoksen aiheuttamista muutoksista. Ilmastonlämpeneminen ja kosteuden lisääntyminen aiheuttavat bioottisia ja abiottisia ongelmia rakennetulle ympäristölle. Talvista arvioidaan tulevan aiempaa lämpimämpiä. Aiempaa yleisempi ja yhä lisääntyvä lämpötilanvaihtelu nollan molemmin puolin asettaa erityisesti huokoiset ja pehmeät pintamateriaalit kovan rasituksen alaisuuteen. Sademäärän lisääntyessä pohjaveden pinnan mahdollinen nousu asettaa uhan maaperän lujuudelle ja sitä kautta rakennuksien ja rakennelmien alustalle, jona maaperä toimii. Eroosio muodostaa myös yhden vartenotettavan uhkatekijän rakennetulle kulttuuriperinnölle. Pitkät kuivat kesät alentavat pohjaveden pintaa, mikä asettaa uhan rakenteiden ja rakennuksien perustuksien vaurioitumiselle. Muuttuvien olosuhteiden arvioidaan kiihdyttävän tarvetta rakennuksien rakenteiden ja pintavaurioiden korjaustoimenpiteille. Vuorottainen jäätyminen ja sulaminen asettavat esimerkiksi veturitallien rakentamiseen hyödynnetyn on tiilen ja rappauksen alttiiksi erilaisille halkeamille. Maaperän muutokset ovat myös huomioon otettava uhkakuva rakennetun ympäristön säilyvyydestä puhuttaessa.¹³⁵

Edellä mainitut ilmiöt eivät ole entuudestaan tuntemattomia. Osittain myös näiden vaikutuksista aiheutuneita vaurioita kunnostettiin veturitallien eksteriöörin muutosprosessissa. Esimerkiksi rakennuksen tiiliseinään tulleita halkeamia korjattiin (**sivu 61**) ja rakennuksen osittain vajonnutta perustusta kunnostettiin. Ilmiöiden on arvioitu voimistuvan ja yleistyvän ilmastonmuutoksen myötävaikutuksesta, jonka vuoksi on syytä varautua yleisesti rakennetun ympäristön tulevaisuudesta keskusteltaessa lyhyempiin korjausväleihin rakennuksien ja rakennelmien osalta. Tämän lisäksi haasteita aiheuttavat esimerkiksi erilaiset ilmansaasteet sekä tuholaiset.¹³⁶

134 Markham, Osipova, Lafrenz Samuels, & Caldas 2016, 9

135 Berghäll & Pesu 2008, 13–16.

136 Berghäll & Pesu 2008, 13–16.



Kuva 10: Tilajaottelu remontin jälkeen. Pohjakartta on suuntaa-antava. Vesitorni on merkitty harmaalla, sillä se on rajattu tutkimuksen ulkopuolelle. Tilan jakautuminen yhteisöjen kesken erotellaan kuvassa väreillä.

3.3 Yhteisöt tilassa

Kuva 10 havainnollistaa tilan jakautumista rakennuksessa toimivien yhteisöjen kesken. Kuvassa on rakennuksen nykyinen pohjakartta ensimmäisen kerroksen osalta. Kuten jo edellä on tullut ilmi, tilassa toimii useita erilaisia yhteisöjä. Tilassa toimivat taiteilijayhteisö ja nuorisoyhteisö. Nuorisotoimen tiloissa toimii useita eri harrastusryhmiä, joita voitaisiin vielä ajatella omina pienempinä yhteisöinä, mutta tarkastelen niitä yhtenä kokonaisuutena. Näiden yhteisöjen toiminta rakennetussa ympäristössä on mahdollistettu uudella tilajaottelulla. Tallit 9 ja 11 on ositettu Galleria Ratamon ja Grafiikan pajan kesken. Galleria on sijoitettu rakennuksen pääoven puolelle. Sisäkaaren ja aukion puolella rakennuksen pääovi on helposti havaittavissa. Pääovi johtaa pieneen tuulikaappiin, josta on pääsy sekä Galleria Ratamon että nuorisotoimen tiloihin. Tuulikaapissa on erilaisia tapahtumajulisteita ja esitteitä Galleria Ratamon ja nuorisotoimen tilojen tulevista tapahtumista ja näyttelyistä. Grafiikan pajaan on sisäänpääsy galleriatilan läpi, mutta

sinne on mahdollista mennä myös omasta ovestaan, joka on sijoitettu rakennuksen ulkokaarelle. Galleria on julkinen tila, jossa taas Grafiikan paja on rajattu taiteilijoille ja alan harrastajille. Ulkokaaren sisäänkäynti mahdollistaa sulavan pääsyn Grafiikan pajaan sen käyttäjille. Nuorisopuolella on myös takaovi esiintymislavan vieressä. Sisäänkäynti on ollut siinä jo ennen muutosprosessia.

Autenttisuuden ja integriteetin näkökulmasta rakennuksen tallikohtainen jaottelu on säilytetty muutosprosessissa. Rakennuksen eksteriööriin on lisätty rakennuksen toiminnallisuuden kannalta kriittisiä elementtejä. Integriteetin näkökulmasta tallikoh- taisen jaottelun säilyttäminen muistuttaa ja tukee rakennuksen historiallista asemaa. Autenttisuuden näkökulmasta **kuvia 7 ja 10** vertaamalla on rakennuksen vanhin osa säilytetty lähes kokonaan muuttumattomana, mikä tukee osan autenttisuutta ja siten myös integriteettiä. Uuden tilajaottelun seinäpintoja ei ole toteutettu punatiilestä, jo- ten ne eivät sekoitu osaksi vanhempia rakennuselementtejä.

Autenttisuuden näkökulmasta on hyvä, että rakennuksen pohjoispään seinässä kiinni oleva nosturi on myös säilytetty muutosprosessissa. Jyväskylän Veturitallit ovat muutoksessa säilyttäneet veturitalleille ominaisia tyyppitekijöitä ja rakennus on res- tauroinnin ja kunnostuksen avulla palautettu ulkoisesti arvokkaaseen asemaansa. Rakennuksen alkuperäisissä tyyppi- ja rakenteissa **sivulla 6** nähtävillä on aikalaisista veturitalleista yleensä löytyvä päätykoriste, jossa on nykyisin Jyväskylän Veturitalleilla rakennuksen ilmanvaihtoa edesauttava rakenne. Tämä ei kuitenkaan riko rakennuk- sen autenttisuutta, sillä kohdassa ei ole ennen muutostyötä ollut kyseistä koristeli- mistä. Siitä, onko koristelimitys alun perin ollut siinä, ei ole täyttä varmuutta. **Sivun 38 kuvat** osoittavat, että 1960 luvun loppupuolella veturitallien pohjoispäädyn tiilisei- nä on ollut täysin tasainen. Myöskään rakennusta koskeva korjaushistoria ei viittaa siihen, että kyseiseen kohtaan oltaisiin rakennuksen historian aikana tehty muutok- sia. Tämä tukee mahdollisuutta siitä, että koriste on Jyväskylän Veturitallien rakenta- misvaiheessa jätetty pois. Lisätty rakenne muuttaa rakennuksen eksteriööriä, jonka voidaan katsoa rikkovan rakennuksen integriteettiä. Se kuitenkin on tarpeellinen ra- kennuksen toiminnallisuuden kannalta ja kyseinen kohta ei pidä sisällään rakennush- istoriallisesti merkittäviä yksityiskohtia autenttisuuden näkökulmasta. Näin voitaisiin ajatella, että muutos on ollut tarpeellinen rakennuksen toimivuuden kannalta, eikä siinä ole vaurioitettu rakennuksen arvokkaita piirteitä.



Kalevankatu

Tourujok

6018

6018

Kahuoja Jyväskylä

67

Veturitalit Jyväskylä

E63

E63

E63

Google

3.4 Galleria Ratamo & Grafiikan paja

Etelästä katsoen ensimmäisenä ovat Grafiikan pajan tallit. Grafiikan pajan talleissa taiteilijoiden ja alan harrastajien on mahdollista painaa ja toteuttaa töitään erilaisilla tekniikoilla. Tiloissa on täytynyt ottaa huomioon eri tekniikoiden työvaiheet sekä edellytykset. Esimerkiksi silkkipainossa on tärkeää olla täysin pimeä tila, jotta seula voidaan valottaa oikein. Leikkurit ja muut mahdolliset tilaa vievät välineet on sijoitettava tarpeeksi väljästi, jotta laitteiden käyttö on vaivatonta ja turvallista. Galleria Ratamo toimii samoissa talleissa Grafiikan pajan kanssa. Galleriasta on pääsy pajaan oven kautta, joka toimii selkeänä tilaa rajaavana elementtinä. Ovi on lähtökohtaisesti aina kiinni. Kulkijalle on selvää, ettei galleria jatku oven toiselle puolelle, sillä muuten kaikki tilassa on avointa. Toimisto- ja tulostustila on myös suljettu ovella. Wc:n ovi on merkitty asiaan kuuluvalla tavalla. Toisin sanoen talliin on tehty tilajaottelua, jossa päätilasta on erotettu esimerkiksi wc-, toimisto- ja tulostustila.

Gallerian hallitsevana elementtinä (**kuva 11**) toimivat betoninen lattia sekä betoniset pylväät. Tila luo omanlaisensa tunnelman galleriaan. Tilan rakennusmateriaalit luovat keskenään vahvan kontrastin. Teokset on korostettu valoilla, joka nostaa esillä olevat työt kunnolla esiin. Gallerian aulatilassa on myymälä, oleskelutilaa sekä alaan liittyvää kirjallisuutta. Autenttisuuden näkökulmasta betonilattia ja alkuperäiset kantavat pylväät on jätetty tilaan. Grafiikan pajan puolella hallitsevana elementtinä toimii punainen tiili. Seiniä ei ole näyttelytarkoitukseen tarvinnut maalata puhtaan valkoisiksi, vaan pinta on jätetty selkeästi näkyviin. Lattiapinta on hyvin pitkälti täynnä painamiseen tarvittavaa kalustoa, joten vaikka betonisen lattiapinnan havaitsee, se ei hallitse tilaa samalla tavalla kuin gallerian puolella. Grafiikan pajaan ollaan tehty myös jonkun verran huonejaottelua: esimerkiksi taukotila. Pääosin tila on kuitenkin avoin, ja kaluston yli on helppo hahmottaa näin myös tallien alkuperäistä toiminnallisuutta.

Autenttisuuden ja integriteetin näkökulmasta tallien 9–11 tilan historiallinen luonne on säilytetty gallerian puolella ja Grafiikan pajan puolella tilan eri pinnoilla. Lisätyt seinäpinnat ovat tasaisia ja yksivärisiksi maalattuja, jotka gallerian puolella luovat tilaan vahvan kontrastin uuden ja vanhan välille. Gallerian puolella näyttelytila on muuten täysin tyhjä. Galleria Ratamo myös nimellisesti tukee tilan roolia rakennettuina kulttuuriperintönä.



Kuvia gallerian puolelta. Kuva 11.

3.5 Nuorisotoimen tilat

Pääovelta tultaessa nuorisotoimen puolelle on ensimmäisenä vastassa rakennuksen isoin avoin tila. Tässä tilassa on esiintymislava sekä seiniin kiinnitettynä tilan akustiikkaa parantavat levyt. Nuorisotoimen tiloissa hallitsevina elementteinä toimivat tiili ja betoni (**Kuva 12**). Esiintymistilassa on myös kahvila/ravintolatila, joka mahdollistaa tarjoilun erilaisten tapahtumien yhteydessä.

Koska tilaan ei ole tehty kiinteitä rakenteita, se mahdollistaa tilan muovautumisen erilaisiin tarpeisiin. Tilassa on ollut esimerkiksi kirpputori ja musamessut. Tilan länsipäädyssä oleva lava ja valkokangas mahdollistavat bändien tai elokuvien katselun, jolloin tila voidaan täyttää erilaisilla tuoleilla, pöydillä tai jättää täysin avoimeksi. Tilan tyhjä antaa mahdollisuuden käyttötarkoitusten sulavalle muutokselle kulloisenkin tarpeen mukaan. Tämä luo vapautta nuorisotoimen toiminnalle ja antaa tilaa luovudelle tapahtumasuunnittelun puolesta. Kattoon kiinnitetyt ilmastointiputket on jätetty näkyviin. Tilasta lähtee myös pari pienempää, mutta tilavaa huonetta, joihin tapahtumia on mahdollisuuksien mukaan hyvä jatkaa. Ne ovat myös erotettavissa kokous- ja harrastustiloiksi. Seuraavissa talleissa tilajaottelua on tehty suuremmin ja talleista on tehty kaksikerroksisia. Tällä ollaan mahdollistettu nuorisotoimen tiloissa toimivien harrastusryhmien toiminnallisuus ja jakautuminen: esimerkiksi bändi-, ääni- ja muihin yhteisöihin. Tilat on jaoteltu kaksikerroksisiksi aina talli numero 2:een asti.

Autenttisuuden ja integriteetin näkökulmasta sisätiloissa voi erottaa selkeästi uudet ja lisätyt elementit tilan alkuperäisestä rakenteesta. Materiaalivalinnat tukevat vanhan teollisuusrakennuksen henkeä. Uudet pinnat ovat ajallemme tyypillisiä: tasaisia ja pehmeän sävyisiä. Tämä luo tilaan tietynlaisen kontrastin, jossa uusi ja vanha kohtaavat. Heti rakennukseen tultaessa on selkeää, ettei kyseessä ole enää vanha työra kennus, vaan puhtaat, uudet pinnat korostavat tilan olevan elävä ja toimiva osa myös tätä päivää. Vanhimmissa talleissa lattiamateriaalissa on huomioitu sen sopivuus liikuntaharrastukseen, joten pinta ei ole kovaa betonia, kuten aikaisemmissa talleissa. Kuten jo edellä on käynyt ilmi, myös vanhimmat tallit on jätetty avoimiksi. Kooltaan ne ovat pienempiä kuin uudemmat tallit, joihin esimerkiksi lava ja kahvila ovat rakennettu. Puolikaaren muoto ja rakennuksen alkuperäinen tilajäsentely on muutosprosessissa jätetty tilaan näkyviin.



Nuorisotoimen isoimman tilan kuvia.

Lähikuva toimistotilan seinästä, johon on jätetty vanhaa maalipintaa näkyviin.

Nuorisotoimen tilat. Kuva 12.

Vanhimman päädyn kuvat ikkunoista & holvikaarista:



3.6 Muuttuva tila

Jyväskylän Veturitallien käyttötarkoitukseen on hyötyrakennuksena aina kuulunut muutos ja rakennettu ympäristö on muotoutunut ajan saatossa vastaamaan tekniikan ja liikenteen kehityksen tarpeita. Talleja on tullut lisää ja niitä on laajennettu Bruno Granholmin alkuperäisestä kolmen tallin suunnitelmasta. Jyväskylän Veturitallien rakennetun ympäristön tilassa olevat aineelliset rakenteet kuvastava tapahtunutta kehitystä. Talleissa on myös muutosprosessin jälkeen havaittavissa ero alkuperäisen osan ja lisättyjen tallien välillä esimerkiksi ikkunoita katsomalla. Uudempien tallien ikkunat ovat suorakulmion muotoisia, kun taas alkuperäisen osan tallien ikkunoissa on pyöristetty yläosa. Alkuperäiset tallit ovat suhteessa uusimpiin matalampia ja neliömäärällisesti pienempiä. Kattotyyppi vaihtuu talleissa veturitalleille tyypillisesti. Alkuperäisissä talleissa (1–3) on harjakatto ja uusimmissa talleissa ulkokaarelle laskeutuva pulpettikatto. Rakennuksen vaiheet noudattavat veturitallirakennuksille tyypillisiä kehitysvaiheita. Tarkastelun selkeyttämiseksi rajasin autenttisuuden ja integriteetin tarkastelun tutkimuksessani viimeisimmässä saneerauksessa tapahtuneeseen muutokseen.

Nuorisopuolen tiloista on tehty oleskeluun ja ajanviettoon soveltuva kokonaisuus, jossa nuoret pystyvät kokoontumaan yhteen viettämään aikaa. Tiloista löytyy esimerkiksi biljardipöytiä ja erilaisia pelejä. Tilan jaottelemisella pienempiin osa-alueisiin on mahdollistettu usean eri harrastusryhmän toiminta rakennetussa ympäristössä. Näin ollen myös aineellisten rakenteiden lisäämisellä on mahdollista luoda rakennettuun ympäristöön enemmän tilaa toiminnalle. Isompien tapahtumien ja kokoontumisien järjestäminen ollaan mahdollistettu jättämällä tallit 8 ja 7 avoimiksi.

Avoimuus on tullut nuorisopuolen tilojen kohdalla jo useamman kerran esiin. Tila toimii esimerkkinä Landryn kaupunkikehityksen 3.0 vaiheelle tyypillisestä rakennetusta ympäristöstä, joka pitää sisällään tiloja, joihin yksilöt ja ryhmät voivat kokoontua yhteen jakamaan, toteuttamaan ja suunnittelemaan ideoitaan. Nuorille aukiolon mukaan avoimista tiloista löytyy digitaalisia ja perinteisiä pelimuotoja sekä oleskelutilaa. Veturitallien kohdalla puhuttanut 29 vuoden yläikäraja on jakanut mielipiteitä paikallisessa keskustelussa. Luovan kaupunkikehittämisen näkökulmasta ikäraja viittaa The Bridget Jones ilmiöön, jossa perheitä perustetaan aikaisempaa vanhempana ja nuoruudeksi mielletty ajanjakso on aikaisempaa pidempi. Pääovesta tultaessa rakennukseen aulaan on siitä

nähtävillä nuorisopuolen avara tapahtumatila ja gallerian puolella pienempi tila, josta näkyvillä ovat vessan ovi ja galleriatilan lukunurkkaus. Galleria puolelta ei heti ole nähtävillä, että kyseessä on galleria. Tilasuunnittelu saattaa tahattomasti ensimmäisellä käyntikerralla ohjata gallerian kävijöitä väärälle puolelle.

Asiantuntijat antoivat hyväksyvän lausuntonsa rakennuksen eksteriöörin korjauksesta 27.6.2007¹³⁷, siihen liittyvästä lauhdutin suunnitelmasta 24.11.2008¹³⁸ ja rakennuksen interiöörin muutossuunnitelmasta ja alueelle sijoitettavasta jätekatoksesta 9.9.2011. Muutoksien suunnittelun määriteltiin onnistuneen hyvin ja tilaan suunnitellut muutokset oltiin saatu sopimaan rakennuksen kaarimuotoon. Lausunnossa todetaan osaan väliseinistä toteutettujen aukotuksen muutoksien olleen välttämättömiä tilan toiminnallisuuden kannalta. Koko tallin korkuisia ja käsittäviä tiloja onnistuttiin suunnitelmassa säilyttämään useassa eri tallissa, joka on osaltaan jättänyt tilaan nähtäville myös rakennuksen alkuperäisen luonteen. Tilan merkittävimmiksi ominaisuuksiksi lausunto nostaa sisätilojen tallien väliset kaariaukot jotka sijaitsivat tallien 1 ja 2, 3 ja 4 sekä 5 ja 6 välillä. Talleihin 1 ja 2 nämä kaariaukot todettiin lausunnossa olevan suunnitelmassa erinomaisesti näkyvissä.¹³⁹ Kaariaukkojen muoto jätettiin näkyville muiden tallien kohdalla.

Integriteetin näkökulmasta rakennuksesta on muutosprosessin jälkeen mahdollista havainnoida sen edellistä käyttötarkoitusta ja tilan alkuperäistä olemusta. Rakennuksen luonne ja edellinen käyttötarkoitus ovat rakennetussa ympäristössä nähtävillä rakennuksen puolikaaren muodossa ja tallikohtaisessa tilajaottelussa. Rakennetun ympäristön kulttuurihistoriallista merkitystä tukevat myös tilaan toteutetut symboliset elementit ulkotilassa. Autenttisuuden näkökulmasta tilanalkuperäiset rakennusmateriaalit on jätetty näkyviin ja niitä on kunnostettu muutosprosessissa.

Jyväskylän Veturitallien muutosprosessi on pitänyt sisällään väistämättömän tarpeen muokata tilaa yhteisöjen toimintaedellytyksiä edistävällä tavalla. Muutokset väijäämättä muuttavat tilan luonnetta: rakennus ei enää toimisi veturitallina. Veturitallien toiminnalle keskeisiä aineellisia rakenteita oli muutoksessa poistettava. Muutokset on täytynyt toteuttaa katsoen samalla rakennuksen historiaa ja rakennuksen tulevaa käyttötarkoi-

137 Voutilainen & Andersson KSM 27.6.2007.

138 Voutilainen & Andersson KSM 24.11.2008.

139 Voutilainen & Lehto KSM 9.9.2011.

tusta. Muutosprosessissa on nähtävillä kaupunkisuunnittelun lisäksi myös historiallisen tilan muutosprosessin Janus-kasvoisuus. Muutosprosessissa tilan toiminnallinen luonne muuttui täysin, minkä vuoksi prosessissa tilaa tuli jaotella ja muuttaa hallitusti vastaamaan siinä toimivien yhteisöjen tarpeita. Tilan historiallinen luonne tuli kuitenkin säilyttää osana muuttuvaa tilaa. Tämän saavuttamiseksi prosessin toimijatahot ovat tehneet yhteistyötä. Tilassa toimivien yhteisöjen ja rakennusalan asiantuntijoiden lisäksi yhdeksi tärkeäksi toimijatahoksi nousevat prosessissa myös rakennusperinnön asiantuntijat ja tutkijat, jotka omaavat autenttisuuden ja integriteetin näkökulmasta käsityksen tilaan liitettävistä historiallisesti merkittävistä yksityiskohdista ja muutoksien mahdollisista vaikutuksista suhteessa rakennuksen asemaan rakennusperintönä.

Tutkimuksessa keskitytään tarkastelemaan Jyväskylän Veturitallien muutosprosessin vaiheita ja Jyväskylän Veturitallien asemaa kaupungin rakennettuna perintönä. Tätä rajausta motivoi arkistolähteiden välillä ilmennyt ristiriita Jyväskylän Veturitallien vaiheiden kuvauksessa ja tutkimuskohteen näkymättömyys rakennettua perintöä käsittelevissä dokumenteissa, jota käsittelem seuraavassa osiossa. Tämän seurauksena veturitallien laajempi tarkastelu rajautui tutkimuksen ulkopuolelle. Vertailua varten kävin kuvaamassa ja tarkastelemassa Pieksämäen veturitalleja, joiden muutosprosessi on myös ARK-Kantosen käsialaa. Tapio Keräsen kokoama lista Suomen veturitalleista, jossa paikkakunnittain on listattuna 93 veturitallia¹⁴⁰, rajautui myös tutkimuksen ulkopuolelle. Listauksen hyödyntäminen ja vertaileva analysointi olisi mahdollistanut laajemman ja luotettavamman vertailun veturitallien muutosprosesseista. Toisaalta juuri edellä mainittujen aineistojen poisrajaaminen mahdollisti tutkimuksen keskittymisen juuri Jyväskylän Veturitallien muutosprosessin luotettavaan ja laajaan tarkasteluun.

Rakennuksen eksteriöörin kunnostus ja piha-alueen muutostyö valmistuivat vuonna 2008¹⁴¹. Rakennuksen interiöörin kunnostuksen oli tarkoitus alkaa pian sen jälkeen, mutta sisätilojen muutosprosessi aloitettiin vasta vuonna 2011.¹⁴² Seuraavassa osiossa paneudun muutosprosessin etenemiseen vaikuttaneisiin tekijöihin toimijatahojen välistä julkista keskustelua seuraamalla.

140 Keränen, T. Resiina-lehti 3/1993.

141 Infonia, Hankesuunnitelma: Veturitallit 14.10.2010.

142 Infonia, lehdistötiedote, Jyväskylä 7.12.2011.



4. JYVÄSKYLÄN VETURITALLIT OSANA LUOVAA KAUPUNGINOSAA

Ari-Veikko Anttiroiko, *kunta- ja aluejohtamisen tutkija*, on vuonna 2010 tehnyt julkaisun Floridan teeseihin pohjautuvasta luovasta kaupunkikehittämisestä, jossa kaupunkikehittämisen eri malleja on koottu yhteen. Luovan kaupungin hän tiivistää perustuvan ajatukseen siitä, että kulttuuri ja luovuus muodostavat tärkeän jälkiteollisen yhteiskunnan talouselämän osan tarjoten mahdollisuuksia yritystoiminnalle ja näin luoden työpaikkoja huomiseksi. Tämä nostaa kulttuurin yhdeksi keskeiseksi teemaksi. Kehittämistoimintaan on taiteen ja kulttuurin kautta tullut esteettinen ja viihtyvyyttä lisäävä elementti.¹⁴³ Vaikka luovuus on yksi tulevaisuuden tärkeimmistä voimavaroista sekä kasvun synnyttäjästä, käyvät sitä ruokkivat ja houkuttelevat tilat ja ympäristöt jatkuvaa selviytymistäistelua muuttuvan yhteiskuntamme ehdoilla. Kun kaupungin asuntokapasiteettia pyritään kasvattamaan tai sen toiminnallisuutta ja kompaktiutta lisäämään, jotta voidaan palvella isompia massoja, on historiallisesti kerrostunut kulttuuriympäristö uhan alla. Tässä luvussa avaan Lutakon ja Jyväskylän rautatieasema-alueen muutosvaiheita sanomalehtiaineiston kautta. Lopuksi nostan esiin alueiden tilannetta tämän päivän kaupunkisuunnittelussa.

1980-luvun lopussa teollisuus oli siirtymässä pois Lutakosta ja asema-aluetta halettiin uudistaa. Jyväskyläläistä kaupunkitilaa koskevassa keskustelussa Lutakon alue toimi veturitallien kohtaloa edeltäneenä esimerkkinä. Lutakon tanssisalin paikalle alettiin kaavailla parkkipaikkaa 1990-luvun loppupuolella. Rakennuksen selviytymistäistelua puitiin ja seurattiin mediassa aktiivisesti. Toisin kuin Jyväskylän Veturitallit, Lutakon leipomorakennusta ei oltu todettu säilyttämisen arvoiseksi rakennukseksi. Kuitenkin Jyväskylän nuoriso oli ottanut rakennuksen omakseen, ja se



Suomen ilmavoimamuseo, Jyväskylän Veturitallit 1953

oli saanut valtakunnallista tunnustusta musiikkisalina. Toisaalta ranta-alueen imago ja katukuva olivat muuttumassa radikaalisti, eivätkä suunnittelijat kokeneet vanhan leipomorakennuksen sopivan kaupungin katukuvaan ja erityisesti alueelle kaavailtuun imagoon. Jyväskylän kaupungin saama tunnustus kaupunkisuunnittelusta nostettiin myös tuolloin esiin.¹⁴⁴

4.1 Lutakko

Lutakko päättyi taiteilijatiloiksi 1990-luvun taitteessa. Historiallisella rakennuksella nähtiin olevan positiivista vaikutusta luovaan työskentelyyn. Taiteilijatilojen alakertaan kaavailtiin tuolloin bändien harjoituskämppeä, mutta ajatus ei saanut kannatusta taiteilijoilta eikä muusikoilta, tilan huonon akustiikan vuoksi. Uusista taiteilija

144 Salmela HS 11.10.2003.

-ateljeista oltiin iloisia ja onnellisia.¹⁴⁵ Keskustelu Tanssisali Lutakon kohtalosta käynnistyi uudelleen vuonna 1999, jolloin kaupungin asemakaavoituksessa annettiin kaavam muutoksen perusteella lupa leipomorakennuksen purkuun. Purku-uhan alla oli vuosituhannen vaihteessa myös työttömien käytössä ollut Rantakievari. Rantakievari oli työttömien ruokala, jossa kävi päivittäin 250 ruokailijaa. Rakennuksessa toimi myös useiden järjestöjen yhteinen ruokapankki, jota vuonna 1998 hyödynsi 9000 jyväs kyläläistä.¹⁴⁶ Lutakon tanssisalina tunnettu rakennus on Mäki-Matin leipomokiinteistöön kunnostettu tila, jossa Jelmury järjesti 1990-luvulla noin 70–100 tilaisuutta vuosittain. Lähes kaikissa sisäänpääsy oli sallittu alle 18-vuotiaille. Nämä konsertit olivat ainoa ohjelmallinen ja säännöllinen viikonloppuohjelma jyväs kyläläisille nuorille vuosituhannen vaihteessa. Lutakon tanssisali on jo tuolloin ollut yksi Suomen tunnetuimmista rock-klubeista.¹⁴⁷

Lutakon tanssisalin kohtalo herätti laajaa osallistumista. **Hannu Ylönen** kuvasi Jyväs kylää 1999 Keskisuomalaisessa kuolleiden aukoiden luvatuksi maaksi, viitaten Sepänaukioon, asema-aukioon ja yliopistonaukioon esimerkkeinä ympäristöistä, joiden suurimmiksi tarkoituksiksi hän nimesi autojen pysäköinnin, satunnaisten kirpputorien järjestämisen ja kalsean tyhjyyden. Jyväs kylän kauppatoria hän piti kuolemaa tekevänä aukiona. Tällä hetkellä kauppatorin siirtoa kaavaillaan vuonna 2019, syynä on vanhan kauppatorin autioituminen. Ylönen nimeää Lutakon arvokasta työtä tekeväksi ja nuorisolle kaupungin tärkeimmäksi paikaksi.¹⁴⁸ Vuonna 1999 alkaneeseen keskusteluun Lutakon tanssisalin kohtalosta otti kantaa myös **Leena Rossi**, joka peräänkuulutti kaupunkilaisten kuuntelemista kaupunkisuunnittelussa ja osapuolten asiallista keskustelua keskenään. Rossi nosti esiin Lutakon syrjäytymistä ehkäisevänä tekijänä, johon voi saada rahoitusta myös EU-taholta ja tilana jonka tekemiseen ja kehittämiseen käyttäjät voivat osallistua.¹⁴⁹

Taloustieteen professori Tuomo Takala korosti tuolloin Lutakon pitävän sisällään monenlaisia arvoja. Parkkipaikan mukanaan tuomaa lisäarvoa hän piti merkityksellisenä Lutakon leipomorakennuksen esteettisiin ja taloudellisiin arvioihin nähden.¹⁵⁰

145 Komppa KSML 20.1.1990.

146 Radio Keski-Suomi, YLE 23.2.1999.

147 Paananen, Paunonen & Meriäinen 5.2.1999.

148 Ylönen KSML 13.1.1999.

149 Rossi KSML 23.3.1999.

150 Takala KSML 10.3.1999.

22.2.1999 jätettiin kansalaisaloite Rantakievarin ja Lutakon tanssisalin säilyttämisen puolesta. **Päivi Meriläinen** nosti esille kompromissin, jossa alueelle saataisiin sekä parkkipaikka että rakennukset voitaisiin säilyttää. Hän muistutti arkkitehti **Kimmo Kuismasen** arviosta, jonka mukaan vanha leipomorakennus kestää 300–500 vuotta, ja vasta sadan vuoden päästä rakennuksella olisi tarve kattoremontille.¹⁵¹ **Läänin taidetoimikunta** peräänkuulutti jo vuonna 1999 tutkielmani kannalta oleellisia käsitteitä: luova luokka, ja luova kaupunki. Toimikunta nosti ne yhdeksi kaupunkikehittämisen tärkeimmiksi tekijöiksi. Kritiikki kohdistui toimivan luovan kulttuuritilan hävittämiseen aivan kaupungin keskustan tuntumasta. Keski-Suomen taidetoimikunta esitti 1999 Jyväskylän kaupungille vetoamuksen Lutakon ”komean ja lujan leipomorakennuksen säilyttämiseksi”.¹⁵²

Ilkka Halinen, kaupungin kaavoituspäällikkö, nimesi vuonna 2000 Jyväskylän yhdeksi Suomen viidestä kasvukeskuksesta. Rantaväylän ympäristöä kehitettiin i-akselin pohjalta, joka ulottui Korkeakoskenlahdelta Tourulan Sakon alueelle. Väliin sijoittuu Ylistönmäki ja Mattilanniemi sekä Veturitallit ja Lutakon alue. Rantaväylän varrelle sijoittuvat suuret toimistorakentamisen yksiköt. Halinen piti Lutakon aukiota yhtenä merkittävimmistä rakennuskohteista ja hän perään kulutti vuoropuhelua kaupunginkehittäjien ja käyttäjien välille.¹⁵³ Tuolloin suunniteltiin korvaavia tiloja Jelmulle. Vaihtoehtoina olivat Veturitallien lisäksi Juomatehdas, kauppahalli ja Tourula. Veturitallit olivat näistä ainoa tila, jonka käyttöönotossa ei vaikuttanut olevan esteitä.¹⁵⁴

Kotiseutuneuvos **Kauko Sorjonen** oli vuonna 2002 pahoillaan lujarakenteisen rakennuksen mahdollisesta purkamisesta sekä historiallisesti kerrostuneen kaupunkiympäristön katoamisesta. Hän myös nosti esiin sen, ettei veturitallit tule toimimaan samoilla ehdoilla kuin Lutakon leipomo. Sorjonen korosti Lutakon roolia kaupunkilaisille tärkeänä tilana. ”Mielestäni vanhaa pitää kunnioittaa, säilyttää ja vaalia. Se on kaunista!”¹⁵⁵

Hieman Sorjosen kirjoittaman puheenvuoron jälkeen Keski-suomalainen julkaisi kaupunginarkkitehti **Ilkka Halisen** ja kiinteistöjohtaja **Esko Erikssonin** puheenvuo-

151 Meriläinen KSML 13.4.1999.

152 Möttönen & Nurminen KSML 22.1.1999.

153 Halinen KSML 6.2.2000.

154 Ikonen KSML 28.3.2000.

155 Sorjonen KSML 12.12.2002.

ron, jossa he totesivat, että Lutakon leipomorakennus ei vastaa arkkitehtikilpailun periaatteita, eikä tue pitkäjänteistä kaupunkisuunnittelua.¹⁵⁶ Halisen ja Eriksonin näkökulma on mielenkiintoinen, sillä se on vastakkainen jo tuolloin kaupunkisuunnittelussa keskeiseksi teemaksi nousseelle ”luova luokka” ja ”luova kaupunki” ajattelulle, jossa yksi kaupungin kantava tekijä on luovan ympäristön ja luovien tilojen lisääminen osaksi kaupungin katukuvaa. Lutakon leipomorakennus oli tuottanut kaupungille edullisesti lisäarvoa tuossa vaiheessa jo yli kymmenen vuotta. Halisen ja Erikssonin vastineessa nostetaan esille alueen suunnittelun pääpainona olleen messutoiminnan säilyttäminen alueella. He kertovat silloisen *Jyväskylän kaupunginjohtajan Jaakko Lovénin* vetämän arkkitehtikilpailun voittaneen ehdotuksen yhden tärkeän pääteeman olleen järvimaiseman avaaminen vetämällä rakennusmassat Siltakadun ja Paviljongin väliseltä osuudelta irti väylästä. Lutakon pääjulkisivusta olisi näin ollen muotoutunut aukio, jota rajaa Innova messuaukion muuri, Paviljonki sekä suunnitteilla ollut HCT-torni. Halinen ja Eriksson pitivät tanssisali Lutakkoa soveltumattomana kaupungin pysyväksi maamerkiksi, koska rakennusta ei oltu määritetty kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti tai kaupunkikuvallisesti arvokkaaksi. Kyseisten tekijöiden puuttuminen teki heidän mielestään rakennuksen jättämisen aukiolle virheeksi, jolla olisi negatiivinen vaikutus alueelle tulevaan yleisilmeeseen. Näillä perusteilla he kertoivat Jyväskylän kaupunginvaltuuston hyväksyneen kiistellyn asemakaavan, joka salli leipomorakennuksen purkamisen. Halinen ja Erikson korostivat rakennuksen arvon tulevan pääasiassa sen nykyisestä käyttötarkoituksesta.¹⁵⁷

Kaupunki selvitti tuolloin Veturitallien mahdollisuutta nuorisomusiikki- ja konserttitilaksi. Lutakon asemassa oleellista oli ja on kuitenkin rakennuksen nuorisokulttuurin kannalta kriittinen merkitys. Rakennuksen silloinen omistaja Kesko Oyj oli uutisen kirjoitusvaiheessa anomassa lisäaikaa poikkeusluvalla kaupungin myötävaikutuksella 2003 vuoden loppuun asti. Myös korjauskustannukset nostettiin esiin todeten, että rakennuksen korjaus vaatisi kaupungilta mittavia investointeja, mikä olisi ollut epärealistinen ajatus.¹⁵⁸

Jussi Jäppinen toi vuoden 2003 keskustelussa esiin Lutakon alueen merkittävänä osana Jyväskylän kaavoituksen historiaa. Se oli kaupungin ensimmäisen alue, jol-

156 Halinen & Eriksson KSML 27.12.2002.

157 Halinen & Eriksson KSML 27.12.2002.

158 Halinen & Eriksson KSML 27.12.2002.

le asemakaavan avulla ohjattiin erityistoimintaa: teollisuutta. Teollisuusalueet olivat perinteisesti olleet osa kaupunkia asutuksen ja muun liike-elämän keskellä. Jäppisen mukaan Lutakon alueen rakennusten kohtalo oli ollut kova. Sähkölaitos purettiin ratapihan laajennuksen tieltä vuonna 1978. Betonirunkoiset tiilirakennukset purettiin rantaväylän tieltä vain kolmekymmentä vuotta vanhoina. Kadun varressa olleet leipomo, meijeri ja Kesko säästyivät tuolloin vielä purkamiselta. 2001 & 2002 purettiin Meijeri sekä Kesko. Tämä Jäppisen mukaan jättää Leipomorakennuksen yksin muistuttamaan 50-luvun voimakkaasta kehityksestä Lutakossa. Schaumanin tehtaan rakennukset edustivat 1910 ja 1920-luvun rakennuskantaa alueella. Muut alueen rakennukset ovat 1990- ja 2000-luvuilta. Jäppinen nostaa esiin myös rakennuksen roolin kulttuuritilana. *”Lutakon leipomon seinillä on paljon tarinoita välitettävänään, ei ainoastaan Jyväskylän elintarviketeollisuudesta vaan myös kaupungin kiihkeistä kasvun vuosista ja punatiilirakentamisen kulta-ajalta.”*¹⁵⁹

Vuonna 2003 **Martti Päivänsalo** Jyväskylän kaupungilta esitti, että Jelmun tapainen toiminta soveltuu purku-uhan alla oleviin tiloihin, joissa vuokra on pieni ja nuoret voivat toimia omilla ehdoillaan. Päivänsalo nosti esiin, että Jyväskylä oli saanut tunnustusta arkkitehtuuripoliittisesta ohjelmasta ja kaavaprosessin kehittämistä. Vuosien työhön perustuvan kokonaisratkaisun muutoksen hän näki lyhytkatseisena, sillä Lutakon rakennuksen ei katsota soveltuvan kyseisen kaupunkialueen suunniteltuun katukuvaan. Päivänsalo nosti myös esiin, ettei Lutakon rakennus kuulunut Keski-Suomen museon lausuntoon Lutakossa säilytettävistä rakennuksista, eikä myöskään kulttuurilautakunta esittänyt rakennuksen säilyttämistä.¹⁶⁰ Samana vuonna sosiaalidemokraattien valtuustoryhmä esitti selvitystyön tekemistä leipomorakennuksen kunnostuksen kustannuksista. Vihreät ilmoittivat tukevansa Lutakko-selvitystä.¹⁶¹ Vuonna 2004 esitettiin alustava kustannusarvio leipomorakennuksen kunnostuksesta, joka oli noin kolme miljoonaa euroa. Rakennukseen oli tehtävä väestönsuoja, uusittava tilajaottelua, lattioita, vesikatto, porraskäytäviä, sähköjärjestelmä, ilmanvaihto sekä liitettävä rakennus kaukolämpöön.¹⁶² Vuonna 2005 todettiin, ettei Jelmulle löytynyt korvaavia tiloja ja kaupunginhallitus päätti tehdä selvityksiä ja kustannuslaskelmia Lutakon leipomorakennuksen kunnostuksen eri vaihtoehtoista.¹⁶³ Muutamaa

159 Jäppinen KSML 25.3.2003.

160 Päivänsalo KSML 15.4.2003.

161 Virtanen & Vauhkonen KSML 1.5.2003.

162 Kakkori KSML 24.1.2004.

163 Suur-Jyväskylän Lehti 9.3.2005.

kuukautta myöhemmin Suur-Jyväskylän lehdessä uutisoitiin kaupungin luovuttaneen tanssisalin tontin ja rakennukset: ”*Jyväskylän kaupunginvaltuusto päätti maanantaisessa kokouksessaan äänestyksen jälkeen luovuttaa korvauksetta Tanssisali Lutakon tontin rakennuksineen Kiinteistö Oy Schaumaninkadun Leipomon omistukseen. Kiinteistöyhtiön osakkaina ovat Jelmury, YAD ja Sorjosen säätiö.*”¹⁶⁴ Uudistettu Lutakon tanssisali avattiin käyttöön 15.9.2005.

Rakennuksen antaminen taiteilija- ja nuorisoyhteisön käytettäväksi on aikanaan ollut merkki varhaisesta luovasta kaupunkikehittämisestä. Kuitenkin esimerkiksi Päivänsalon kirjoituksesta on havaittavissa nuorisoyhteisöön kohdistuneita ennakkosenteita päättäjien taholta. Jelmun toimintaa ei nähty pitkäjänteisenä, paikallisesti merkittävänä nuorisokulttuurin toimintana, jolla on potentiaa toimia vetovoimatekijänä. Sen sijaan toiminnan nähtiin luonteeltaan soveltuvan purku-uhan alla oleviin rakennuksiin. Päivänsalon vastaus pitää sisällään merkkejä siitä, että tuolloin luovan kaupunkikehittämisen näkökulmasta paikkakunnan kyky arvioida ja tunnistaa omia vahvuuksiaan on tässä suhteessa ollut rajoittunut. Keskustelusta kuitenkin nousee esiin vastanäkökulmia päättäjien, akateemisen yhteisön ja kulttuurivaikuttajien puolelta, joten rakennus ja nuorisoyhteisön arvo on tunnistettu myös nuorisoyhteisön ulkopuolelta. Jäppinen ja Sorjonen nostivat esiin rakennuksen merkityksen kulttuuriperintönä ja paikallisena imagotekijänä. Päättäjien taholta Halinen ja Eriksson eivät kuitenkaan yhtyneet näkemykseen, koska rakennusta ei oltu asiantuntijoiden toimesta määritelty suojelunarvoiseksi. Tämä voi osaltaan johtua siitä, että leipomorakennukseen ei liity samalla painoarvolla rautatierakennuksiin verraten kansallisesti ja paikallisesti tunnistettua merkittävää historiaa, jolla on ollut vaikutusta koko kaupungin rakentumiseen. Lutakon leipomorakennus on veturitallien tavoin esimerkki ajalleen tyypillisestä arkisesta rakennuksesta.

Rakennuksina Lutakon tanssisali ja Jyväskylän Veturitallit edustavat kahta hyvin erilaista tarinaa luovasta ja historiallisesta tilasta, vaikka niiden tarinat osittain kieoutuvatkin yhteen. Lutakon tanssisali edustaa yhteisöjen aktiivista osallistumista kaavoitusprosessiin. Lutakon tapaus osoittaa nuorisoyhteisön osallistumisen tärkeyden osana kaavoitusprosessia. Mikäli rakennus oltaisiin purettu ennen 2000-luvun alussa voimaan tullutta maankäyttö- ja rakennuslakia, olisi rakennuksen kohtalo

164 Suur-Jyväskylän Lehti 18.5.2005.

saattanut olla toisenlainen. Entisestä leipomorakennuksesta muodostui vilkas musiikki- ja kuvataidekulttuurin keskus. Jyväskylän Veturitallien kohtalo kuitenkin jäi vielä ilmaan. Seuraavassa luvussa käsittelen Jyväskylän Veturitallien ja rautatieasema-alueen muutosprosessin etenemistä.

4.2 Jyväskylän Veturitallit ja rautatieasema-alue

Rautatieaseman rakennetusta ympäristöstä tuli keskeinen suunnittelukohde 1980-luvulla. Tarkastelen tässä luvussa sitä, kuinka veturitallien ja rautatieasema-alueen uudistus eteni. Museovirasto ja VR neuvottelivat vuonna 1991 Jyväskylän rautatieaseman suojelusta ja nykyisen Matkakeskuksen sijainnista. Suunnitelmissa oli rakennetun ympäristön muuttaminen asuin- ja liiketiloiksi sekä puistoalueeksi. Uuden keskusliikenneaseman oli määrä valmistua vuonna 1995.¹⁶⁵ Kuten jo aikaisemmin on todettu, Jyväskylän Veturitallien toimivuutta kulttuuritilana alettiin selvittää muutossuunnitelmien käynnistyessä, mutta rakennuksen tulevaa käyttötarkoitusta pohdittiin pitkään. Vuonna 2002 Keski-suomalainen teki jutun **Raili Laineen** lapsuuskokemuksesta veturitalleilla. Lehtijuttu kertoi veturitallien alueesta entisenä työympäristönä, jossa aikaa viettivät myös lapset. Laine kertoi jutussa rautatieläisten työyhteisöstä veraten sitä perheeseen.¹⁶⁶

Rautatieasema-alueen uudistusta koskevat sanomalehtiartikkelit käsittelivät Kilpisen siltaa, joka on tänä päivänä rakennettu lähes kiinni eteläisimpään rautatieläisten puukerrostaloon. Kulkuväylän keskustasta Lutakkoon suunniteltiin 70-luvun lopulla toteutuvan todennäköisesti ylikulkusillan sijaan tunnelina, joka olisi lähtenyt asema-aukiolta. Jyväskylän kaupunki tuki ajatusta rakennettavasta tunnelista ja kävi asiasta neuvotteluja rautatiehallituksen kanssa, joka kuitenkin oli jo hyväksynyt ajatuksen rakennettavasta sillasta.¹⁶⁷ Myöhemmin samana vuonna uutisoitiin, että ajatus sillasta olisi kokonaan unohdettu ja alueelle rakennettaisiin asematunneli.¹⁶⁸ Heikin-silta sortui ratapihalle alkuvuodesta 1978¹⁶⁹. Romahdus herätti huomiota yleisesti Suomessa. Asematunneli ei hankkeena kuitenkaan edistynyt toteutukseen asti ja paikalla on nykyisin kevyen liikenteen ylikulkusilta.

165 KSML 7.5.1991.

166 Salminen KSML 31.7.2002.

167 HS 26.2.1978.

168 KSML 20.6.1978.

169 HS 15.4.1978.

Keski-Suomen uutisoitiin vuonna 1983 luetteloivan kaikki arvokkaat rakennuksensa¹⁷⁰. Samoihin aikoihin VR lahjoitti Jyväskylälle vanhalla asemalla vielä tänäkin päivänä esillä olevan höyryveturi ”Ankan” vuonna 1984. Höyryveturi oli laitettu talkoovoimin juhlakuntoon. Luovutustilaisuus oli juhlallinen ja siinä esiintyi muun muassa Jyväskylän rautatieläisten Mieskuoro **Sula Jaatisen** johdolla.¹⁷¹

Jyväskylän vanhalla rautatieasemalla järjestettiin vuonna 1991 näyttely ”*Pitkin poikin poikkirataa*”, joka kertoi valokuvien ja tekstien muodossa rautatien vaiheista Keski-Suomessa. Keski-Suomen museon kokoama näyttely kertoi muun muassa radan rakentamisesta, matkustamisesta eri aikoina ja tavaraliikenteestä. Toinen keskeinen aihe näyttelyssä oli rautatien mukanaan tuoma puistokulttuuri. Näyttely nosti esiin rautateiden merkityksen myös alueiden viihtyvyyttä parantavana tekijänä. Näyttely perustui **Katri Tammelin** keräämään aineistoon. Työhön osallistuivat myös *museonjohtaja Olli Lampinen* ja *museon maakuntas sihteeri Pirjo Pennanen*. Näyttely kiersi Keski-Suomessa vuosina 1991–1992.¹⁷²

Vuosituhanen vaihteessa rautatieasema oli suurten muutoksien edessä. Vanha rautatieasema oli käynyt Jyväskylän liikennemäärälle liian pieneksi ja ahtaaksi. Sille mietittiin tulevaa käyttötarkoitusta. Vuonna 2001 esiin nousi mahdollisuus siirtää galleria ja taidelainaamo vanhalle asemalle, joka oli jäämässä tyhjäkäytölle seuraavana vuonna.¹⁷³

Jyväskylän Veturitallien alueelle kaavailtiin rakennettavaksi toimistotaloja pysäköintitalon jatkeeksi vuonna 2002. Asuinrakentaminen alueelle alkoi samana vuonna.¹⁷⁴ Jyväskylän vanhan rautatieaseman toiminta varsinaisena asemana päättyi vuonna 2002. Tuolloin koettiin vanhan aseman käyneen kaupungin liikennevirrälle jo ahtaaksi, joten aseman viimeisen aukiolopäivän kuvattiin olleen haikea, mutta onnellinen. Tämän jälkeen varsinainen asematoiminta siirtyi vasta valmistuneeseen Jyväskylän matkakeskukseen, jossa rautatieasema toimii myös nykyisin.¹⁷⁵

170 AL 27.4.1983.

171 MK, Napakymppi 5, 2.6.1984.

172 KSML 8.11.1999.

173 Kakkori KSML 18.6.2001.

174 Rahkonen KSML 15.2.2002.

175 Kujala KSML 2.12.2002.

Jyväskylän Veturitallien ympäristö oli vuonna 2002 Jyväskylän sen hetkisen historian suurin työmaa-alue. Samaan aikaan rakennettiin veturitallien asuinkorttelin ensimmäisiä taloja, parkkihallia, toimistotaloa ja Matkakeskusta. Veturitallien ympäristössä oli menossa 50 miljoonan euron rakennusurakka. Matkakeskuksen julkisivun materiaalikiistan uutisoitiin viivästyttäneen materiaalin tilaamista, jonka vuoksi projektille tuli kiire. *Vapaudenkadun* ja *Hannikaisenkadun* katutyöt hankaloittivat autoilua vilkasliikenteisellä kulkuväylällä keskustan läpi.¹⁷⁶

Vuonna 2003 Jyväskylän Veturitallien merkitys rakennettuna perintönä, joka on osa Jyväskylän kaupunkikuvaa tuli keskustelun kohteeksi suunnitteluprosessissa. **Mikko Härö** *museovirastosta* toivoi veturitallien uusiokäytön mukautuvan veturitallien luonteeseen, eikä päinvastoin. Härö painotti rakennetun ympäristön arvoa rakennettuna perintönä, jossa suojelukohteen arvoa tulisi kunnioittaa myös sitä ympäröivän rakennetun ympäristön muutoksessa. Kulttuuriperinnön arvon säilymisen kannalta olisi näin ollen parasta, mikäli historiallisesti arvokkaita rakennuksia ja niiden ympäristöä hyödynnettäisiin sellaisenaan. Tampereen veturitalleihin käytännössä kiinni rakennettu tornihotelli herätti kulttuuriperinnön asiantuntija yhteisössä soraääniä.¹⁷⁷

Arkkitehti Mikko Järvi sivuutti Härön kritiikin toteamalla, että kulttuuriperinnön säilytyksen parissa työskentelevät ja kaupunkikehittäjät katsovat veturitalleihin liittyvää suunnittelua eri näkökulmasta.¹⁷⁸ Lutakon tapauksessa erimielisyydet käyttäjien ja päättäjien välillä rakennusperinnön säilymisestä olivat suuria. Arvokkaista rakennuksista puhuttaessa, voidaan autenttisuuden ja integriteetin näkökulmasta haastaa toteuttamaan uudistukset siten, että niissä huomioidaan rakennuksen historiallinen kerroksellisuus. Veturitalleja sekä niihin kytkeytyvää ympäristöä on eri paikkakunnilla otettu luovasti käyttöön. Haastavaksi niiden ympäristön säilyttämisen tekee niiden keskustaläheinen sijainti ja kaavoitus, jossa rakennetun ympäristön tila pyritään maksimaalisesti ottamaan hyötykäyttöön.

Veturitallit näyttivät vuonna 2003 olevan menossa **Nuorisoasunnot ry:**lle, sillä se oli tuolloin ainoa rakennuksesta kiinnostunut taho. Nuorisoasunnot ry ei kuitenkaan

176 Rahkonen KSML 8.9.2002.

177 Toivakka KSML 2.2.2003.

178 Toivakka KSML 2.2.2003.

ollut varma tilojen soveltuvuudesta toimintaansa.¹⁷⁹ *Rakennustutkija Päivi Andersson* puolusti 2003 veturitallin merkitystä Suomen ja Jyväskylän historiasta kertovana hyvin säilyneenä kohteena, joka tulisi Keski-Suomen museon mukaan suojella yksittäisenä rakennuksena asemakaavalla, vaikka rakennus ei sisälly vuonna 1998 solmitun rautatiesopimuksen piiriin.¹⁸⁰ Samana vuonna valmistui Keski-Suomen yh-rakennuttajille, VVO:lle ja KOAS:ille Veturitallin asuinkortteli, jossa on 300 asuntoa. VVO:n uutisoitiin olevan rakennuttamassa alueelle asukkaita palvelevaa pysäköintitaloa. Veturitallit mainittiin samassa yhteydessä rakennuksena, joka on jäämässä kaupunkilaisten käyttöön.¹⁸¹

Veturitallien välittömään läheisyyteen rakennettu *veturitallien asuinkortteli* käsittää *Vapaudenkatu 62–70* alueen. Tämän arkkitehtuurisen kokonaisuuden suunnittelun tekivät *Pauliina Vihinen* ja *Juha Kronlöf* 2001–2004.¹⁸² Jyväskylän Veturitallien asuinkortteli valittiin vuonna 2003 ”vuoden arkkitehtoniseksi kohteeksi”. Kronlöf ja Vihinen sekä Keski-Suomen YH-rakennuttajien rakennuttajapäällikkö *Jouni Liimatainen* palkittiin, kun ensimmäistä kertaa valittiin Jyväskylässä vuoden arkkitehtoninen kohde. Palkitsemisen painopisteinä toimi kohteen kaupunkikuvallinen merkitys, rakennuttajan osuus toteutuksessa sekä yhteistyö eri tahojen kesken. Palkinnon perusteluissa uusien rakennuksien todetaan tuovan ryhtiä Hannikaisenkadulle selkeyttäen alueen korttelirakennetta sekä sen suhdetta vanhaan ruutukaavaan.¹⁸³

Silloinen kaupunginarkkitehti *Ilkka Halinen* kuvasi Veturitallien asuinrakennuksien arkkitehtuuria seuraavalla tavalla: ”*Pauliina Vihinen ja Juha Kronlöf ovat luoneet lähtökohdiltaan vaativasta kohteesta tasapainoisen, ruutukaavaa kunnioittavan ja laadukkaan umpikortteliratkaisun. Mittakaava ja onnistunut sopeutuminen ympäristöön on luonut nykyaikaisen kaupunkitalon, joka on karistanut harteiltaan lähiökerrostalon painolastin. Rakennusten massoittelu, muotokieli ja taitava värien käyttö luovat raikkaan vaikutelman, joka on ajan hengen mukainen, mutta riittävän persoonallista ja erilaista*”¹⁸⁴

Jyväskylän rautatieasema-alueen rakennettu ympäristö sai kansainvälistä tun-

179 Paananen KSML 24.1.2003.

180 Toivakka KSML 2.2.2003.

181 KSML 21.5.2003.

182 VisitJyväskylä, arkkitehtuurikartta 2014, 5.

183 Jyväskylä-tiedotuslehti 10.3.2004.

184 Jyväskylä-tiedotuslehti 10.3.2004.

nustusta. Vuonna 2004 Jyväskylän matkakeskuksen rakennettu ympäristö valittiin Euroopan viidentoista kiinnostavimman kaupunkirakentamiskohteen joukkoon 101 ehdotuksen joukosta. Kilpailun teemana oli taantuneiden kaupunkitilojen elvyttäminen osaksi kaupungin elävää rakennettua ympäristöä. Hyvänä nähtiin myös Veturitallien asuinkorttelin merkitys tavoitteessa säilyttää asuminen keskustassa.¹⁸⁵

Ratahallintokeskus ja Keski-Suomen liitto teettivät vuonna 2006 Sito ry:llä selvityksen rata-alueen kolkon ilmeen parantamiseksi, jolla Lutakon ja keskustan yhteys saataisiin paremmaksi ja tehokkaammaksi osaksi kaupungin rakennettua ympäristöä. Alueelle suunniteltiin toimistorakennuksia. **Ilkka Halinen** toivoi erityisesti selvitystä siitä, mihin tavaraliikenteen hyödyntämät raiteet voitaisiin siirtää. Aikaisintaan siirto Halisen arvion mukaan voisi tapahtua 10–15 vuoden päästä.¹⁸⁶

Jyväskylän kaupunki myi maavuokraoikeudella Veturitallirakennuksen vuonna 2007 Jyväskylän Luovan Toiminnan Keskus Oy:lle¹⁸⁷. Rakennuksen eksteriöörin kunnostus ja piha-alueen muutostyö valmistuivat vuonna 2008¹⁸⁸. Sisätilojen saneeraus oli määrä aloittaa, kun rakennukseen tulevat toimijat varmistuisivat ja pääsisivät sopuun tilajaottelusta.

Vuonna 2009 ilmoitettiin Jyväskylän Veturitallien sisätilojen uudistuksen viivästyvän. Viivästyksen kerrotaan vaikuttaneen taloudellinen taantuma¹⁸⁹. Vuonna 2010 neuvotteluissa ei oltu päästy yhteisymmärrykseen toimijoiden välillä. Taiteilijayhteisö ilmaisi tyytymättömyytensä kaavailtuun järjestelyyn, jossa Beckerin talossa toimiva taidelainaamo ja galleria olisi siirretty Galleria Harmonian ja Grafiikan pajan kanssa Jyväskylän Veturitalleille. Esiin nousee myös yhteisön negatiivinen kokemus neuvotteluprosessista, jossa heidän toimintaedellytyksiään ei tunnutta ottavan vakavasti.¹⁹⁰

Jyväskylän Luovan Toiminnan keskuksen osakekanta siirtyi vuonna 2011 **Järvi-Suomen Asunnot Oy**:lle¹⁹¹. Viikon päästä aloitettiin myös rakennuksen muutostyöt, jossa rakennuksen toimijoiksi varmistuivat siinä nykyisinkin toimivat Galleria Harmo-

185 Kujala KSML 3.10.2004.

186 Suihkonen KSML 25.10.2006.

187 Veturitallien kohtalo yhä sinettiä vailla, Yle Keski-Suomi 28.10.2010.

188 Infonia, Hankesuunnitelma: Veturitallit 14.10.2010.

189 Malmberg. YLE Keski-Suomi 15.7.2009

190 Veturitalli ei innosta taiteilijoita, YLE Keski-Suomi 19.10.2010

191 Infonia, lehdistötiedote, Jyväskylä 7.12.2011.

nia (nyk. Ratamo), Grafiikan paja, Luovan Valokuvauksen keskus ja nuorisokeskus¹⁹². Sisätilojen muutostyö saatiin kaupan myötä vihdoin aloitettua ja lopulta tilat avattiin käyttöön 8.11.2012.¹⁹³

Julkista keskustelua ja alueen kehitysvaiheita seuraamalla aineisto havainnollistaa rakennussuojeluun ja tilasuunnitteluun liittyviä haasteita. Jyväskylän Veturitallien muutos on toimijatahojen välisen vuorovaikutuksen aikaansaama kokonaisuus, joka olisi voinut mennä myös toisin. Vuorovaikutuksessa ilmenevät ongelmat eivät kaavoitukseen osallistumisessa johdu niinkään lainsäädännöstä, kuten linjaa myös Ympäristöministeriön (2014) ”Arviointi maankäyttö- ja rakennuslain toimivuudesta 2013”, vaan prosessissa on havaittavissa käytänteisiin ja organisaatiokulttuuriin liittyviä haasteita¹⁹⁴. Veturitallien kohdalla rakennuksen puolikaaren muoto, tallikohtainen tilajaottelu ja sijainti ovat olleet muutosprosessia rajaavia ja haastavia tekijöitä: tilaan tulleiden yhteisöjen toiminnan on tullut mukautua näihin tekijöihin. Neuvotteluprosessissa kaupungin taideyhteisöä pyrittiin keskittämään veturitalleille. Ongelmaksi nousi nuoriso- ja taiteilijayhteisöjen toimintatarpeiden turvaaminen. Suunnitteluprosessin vuorovaikutuksen ongelmat näkyivät julkisessa keskustelussa tyytymättömyytenä nuoriso- ja taiteilijayhteisössä, joka on osaltaan todennäköisesti ollut vaikuttava tekijä neuvotteluiden pitkittymiseen Jyväskylän Veturitallien tapauksessa. Toinen vaikuttava tekijä prosessin pitkittymiseen oli koko yhteiskuntaan vaikuttanut taloudellinen taantuma. Aineistosta ilmenee myös alueen kaavoittamiseen kokonaisvaltaisesti vaikuttaneen kaupungin tavoite asuntotarjonnan ylläpitämiseen keskusta-alueella, sekä muodostaa taantunut kaupunkitila osaksi kaupunkikeskusta-alueen urbaania noidankattilaa.

4.3 Kulttuuritilojen valjastaminen imagotekijäksi

Tutkimusaineistosta selviää, että Jyväskylän Veturitallit eivät ole vain rakennus, jossa on aikanaan korjattu ja säilytetty vetureita. Rakennus muistuttaa meitä myös teollistumisen kehityksestä, kulkuyhteyksien ja tätä kautta markkinoiden paranemisesta ja laajenemisesta. Jyväskylän Veturitallit on rakennettu Suomen ollessa vielä Venäjän vallan alaisuudessa, ja ne ovat seisseet Jyväskylän aseman ympäristössä läpi sotien, itsenäistymisen ja rauhan aikana. Ne kuvastavat vuosisadan vaihteen rakennustapaa. Raken-

192 YLE Keski-Suomi 7.12.2011.

193 Mäntymaa YLE 8.11.2018.

194 Ympäristöministeriö 2014, 220.

nus ja sen ympäristö kuvastavat myös asumisessa ja työkuultuurissamme tapahtuneita muutoksia. Rakennettuna ympäristönä Jyväskylän rautatieasema-alueen rakennukset kertovat tarinaa kaupunkimme kasvusta ja kehityksestä.

Tässä luvussa käyn läpi miten Jyväskylän Veturitallit näkyvät kaupungin rakennettua perintöä käsittelevissä verkkopalveluissa. Rakennusperinnön säilyttämisessä voidaan pitää merkittävänä myös paikallinen kyky tuoda esiin oman rakennetun ympäristönsä merkitys aikojen saatossa syntyneenä kokonaisuutena. Jyväskylän Veturitallien kohdalla rakennuksen toiminta painottuu luovuuteen. Tässä luvussa pyrin myös havainnoimaan, minkä vuoksi luovuus on saavuttanut merkittävän aseman työelämätaitona. Elämme aikaa, jossa ennalta arvattavat prosessit ja työt muuttuvat kiihdytyllä tahdilla automatisoiduksi ja koneellisiksi. Tästä toimivat hyvinä esimerkkeinä itsepalvelukassat, nostoautomaatit, erilaiset verkkopalvelut ja niin edelleen.¹⁹⁵

Mihin tämä kaikki sitten johtaa? **Oxfordin yliopiston** tekemän tutkimuksen mukaan lähestulkoon puolet (47%) työpaikoista on katoamassa automatisaation myötävaikutuksesta.¹⁹⁶ Tekoäly ja siihen liittyvät digitaaliset laitteet eivät toistaiseksi pärjää emotionaalista älykkyyttä, ihmissuhdetaitoja tai luovuutta vaativissa tehtävissä¹⁹⁷. Kyseiset taidot ovat tämän johdosta toistaiseksi myös keskeisiä tulevaisuuden työelämätaitoja: kyseisiä kykyjä vaativia työtehtäviä ei toistaiseksi voida automatisoida. Tämä tarkoittaa sitä, että työmme muuttuvat alati ongelmanratkaisu- ja luovuuskeskeisimmiksi. Jyväskylän Veturitallit ja ratavarikon alue toimivat esimerkkinä alueesta ja rakennuksesta, joiden käyttötarve on tekniikan ja liikenteen kehityksen vuoksi jäänyt turhaksi, osittain myös automatisaation myötävaikutuksesta. Nykyiset veturit eivät tarvitse veturitallien kaltaisia tiloja, vaan huoltotilat on voitu tehokkaammin keskittää. Uusia sähkövetureita ei myöskään ole tarpeen lämmittää ennen käytön aloittamista.

Myös kaupunkisuunnittelussa on noussut keskeiseksi kysymys ”*kuinka luoda hyvät olosuhteet ihmisten uteliaisuudelle ja luovuudelle?*”.¹⁹⁸ Työpaikkojen automatisaatiota voidaan pitää selittävänä tekijänä käynnissä olevalle luovuuskilpailulle, jossa alueet houkuttelevat luovaa potentiaa synnyttämään kasvua. Kilpailua osaamisesta

195 Lehto, Tekniikka ja Talous 30.10.2017.

196 Benedikt Frey & Osborne 2013, 1.

197 Nordic HR study 2017, 52.

198 Landry 2008, xxxiii.

ei käydä pelkästään valtioiden, vaan myös kaupunkien ja alueiden kesken¹⁹⁹. Luova kaupunkikehittäminen näkyy yleensä vanhojen teollisuusympäristöjen uusiokäytössä, jossa varasto- ja tehdasrakennuksia otetaan käyttöön kulttuuri- ja palvelutiloiksi²⁰⁰. Luovan alan yrittäjät myös monesti suosivat vanhoja rakennuksia. Jyväskylän kaupungissa tällaisesta uusiokäytöstä toimivat hyvänä esimerkkinä Jyväskylän Veturitallit ja Lutakon tanssisali. Kaikissa edellä mainituissa ympäristöissä tiili on vahvana osana kaupunginosan tai rakennusten katukuvaa. Kaupunkiympäristön ilmapiiriä ja vetovoimaisuutta rakentavat myös aineettomat tekijät, kuten ajan saatossa syntyneet ihmisten, kulttuurin ja paikkojen kudemat, jotka sedimentoituvat kaupunkeihin liittyviksi historiallista syvyyttä luoviksi mielikuviksi. Jyväskylän rautatieasema-alueella on erinomaiset mahdollisuudet toimia vastaavankaltaisena voimavarana kaupungille.

Suojelemalla rakennettua ympäristöä pyritään lisäämään kaupungin vetovoimaa rikastamalla sen katukuvaa ja kulttuuria. Keskeinen luovan kaupunkikehittämisen haaste on historiallisten kulttuuriympäristöjen valjastaminen kaupungin voimavaroiksi ja vetovoimatekijöiksi. Tärkeää on myös kaupungin oman kulttuurielämän vahvuuksien tunnistaminen. Tässä mielessä esimerkiksi kulttuuritilat ja -tapahtumat ovat yksi luovan kaupunkikehittämisen ilmenemismuodoista. Nuorisokulttuuri toimii tärkeänä kenttänä näiden vahvuuksien huomioinnissa. Lutakon tanssisali on osoittanut Jyväskylällä olleen historiansa aikana vaikeuksia nähdä nuorisokulttuurissa piilevä voimavara. Jyväskylän Veturitallit ja Lutakon leipomorakennus toimivat hyvinä esimerkkeinä kaupungin kulttuuritiloista, jotka on mahdollista liittää keskusteluun nuorisokulttuurista. Vuonna 1992 **Anja Alanne** totesi, ettei 155-vuotias Jyväskylän kaupunki arvosta tarpeeksi nuoria. Alanne nosti esiin Jelmun ja Miljoonasateen esimerkkeinä kukoistavasta nuorisokulttuurista, joiden todellista arvoa päättäjät eivät ymmärtäneet. Myös Seminaarinmäen Alanne mainitsi ympäristönä, jonka todellista arvoa ei huonolla ylläpidolla ole ymmärretty.²⁰¹ Aihe on edelleen ajankohtainen 182-vuotiaassa Jyväskylässä.

Miten Jyväskylä pärjää alueellisessa luovuuskilpailussa? **Suomen tilastokeskus** **sen** tekemä arvio (2004) kuntien asukasluvun kehityksestä näyttää Tampereen suh-

199 Florida 2006, 271.

200 Anttiroiko 2010, 95.

201 Rahkonen KSML 13.3.1992.

teessa Jyväskylään selkeänä kasvukeskuksena²⁰². Yksi keskeinen ongelma Suomessa on myös alhainen syntyvyys, joka on tilastokeskuksen tekemän selvityksen mukaan laskenut kaikissa Suomen maakunnissa.²⁰³ Suomen Tilastokeskus julkaisee uuden väestöennusteen syksyllä 2019. Valitettavasti se ei ollut tutkielmaa tehdessä vielä saatavilla. On kuitenkin mielenkiintoista seurata, muuttuuko Jyväskylän ennuste uudessa tilastossa. Vuoden 2004 tilastossa Jyväskylä kasvaisi vain tuhannella asukkaalla vuoteen 2040 mennessä. Vertaamalla tilastokeskuksen ennustetta ja Jyväskylän kaupungin omaa tilastoa, on otettava huomioon Jyväskylän maalaiskunnan ja Korpilahden liittäminen osaksi Jyväskylää. Jyväskylän kaupungin 2018 virallinen väkiluku oli 141 305 asukasta²⁰⁴. Tilastokeskuksen ennusteen mukaan, ottamalla huomioon edellä mainittu muutos, olisi vuonna 2020 Jyväskylän kaupungin väkiluku 135 766 asukasta. Jyväskylän kaupunki on siis menestynyt huomattavasti tilastokeskuksen arviota paremmin.

High tech-vetoiset yliopistokaupungit ovat Suomessa *Tampere, Jyväskylä ja Oulu*. On kuitenkin huomioitava, että Oulu ja Tampere ovat Jyväskylään verrattuna suhteessa isompia kaupunkeja, joilla on käytettävissä suhteessa enemmän resursseja kaupungin markkinointiin. Oulu on sijainniltaan huomattavasti Jyväskylää pohjoisempana, jonka vuoksi vertaan lyhyesti Jyväskylän ja Tampereen kehittämisstrategioita toisiinsa. Koska tutkielmani aihe on kulttuuritoiminnan keskittymä, keskityn siihen, millä tavalla Jyväskylä ja Tampere tunnistavat omia kulttuuritoiminnan vahvuuksiaan. Vertaamisesta tekee mielekkään myös se, että Jyväskylä on pyrkinyt rakentamaan aikaisempina vuosina kuvaa itsestään kulttuurikaupunkina.

Tampereen kaupunki huomioi historiallisesti kerrostuneen rakennetun ympäristönsä imagotekijänä myös sanallisesti omassa kehittämisstrategiassaan. Tampereen kaupunki on myös tarinallistanut ympäristöään. Tällaisesta tarinallistamisesta toimii esimerkkinä Tampereen kaupungin verkkosivulle julkaisu **”Tampereen tarina, teollisuuden synnyttämä kaupunki harjujen ja järvien solmukohdassa” (2015)**. Se on toteutettu osaksi Tampereen kansallisen kaupunkipuiston tarveselvitystä ja halusta tutkia Tampereen historian sekä kaupunkimaiseman teemoja kyseisen tarveselvityksen pohjaksi. Yksi tavoitteista oli myös avata uusia näkökulmia sekä innostaa ihmisiä

202 Väestöennuste, SVT 2004.

203 Syntyneet, SVT 2019.

204 Väestötilasto 2018, Jyväskylän kaupunki 2019.

perehtymään kaupungin tarinaan. Tarinan kokoamiseen osallistui monia eri alojen ammattilaisia.²⁰⁵

Jyväskylä on myös tarinallistanut omaa rakennettua ympäristöään. Tästä toimii hyvänä esimerkkinä AR-teknologiaa hyödyntävä **Discover Jyväskylä**-sovellus, johon edellinen päivitys on tullut 28.9.2018. Sovelluksen avulla käyttäjän on mahdollista nähdä kaupungin eri paikoista vanhoja kuvia ja saada paikasta samalla historiatietoa. Sovellus on toteutettu osana kaupunkikeskustan kehittämishanketta ja sovelluksen tavoitteena on keskustan alueen historian elävöittäminen modernin teknologian keinoin. Sovelluksen sisällöntuotannosta on vastannut Memorandum Unlimited Oy. Teknisestä puolesta vastasi Zaibatsu Interactive²⁰⁶. Discover Jyväskylä ei vielä tällä hetkellä kata Jyväskylän rautatieasema-aluetta tai Lutakkoa. Sovellus on ladattavissa ilmaiseksi älypuheliiniin sovelluskaupoista. Pelillistämisen ja tarinallistamisen keinoin sovellus kannustaa tutustumaan ja vierailemaan erilaisissa kaupungin historiaan liittyvissä kohteissa.

Vertaamalla Jyväskylän **Keskustavisio 2030**:ta Tampereen vastaavaan **Viiden tähden keskusta** -kehittämishjelmaan, nousee kaupunkien kulttuurivahvuuksien tunnistamisessa esiin selkeä ero. Jyväskylä nostaa visiossaan ”*Kaupunki taiteen ja kulttuurin tilana*” vain keskustan museot, kaupunginteatterin, sinfonian ja kirjastot sekä kaupungin tapahtumista Valon Kaupungin ja Yläkaupungin Yön selkeästi esiin²⁰⁷. Jyväskylän nuorisokulttuurin keskuksat, kuten Lutakko ja Jyväskylän Veturitallit, jäävät näkymättömiksi kaupungin tämän hetkessä keskustavisiossa. Tampere on ottanut ohjelmaansa mukaan esimerkiksi messutoiminnan sekä samankaltaisia palveluita Lutakon kanssa tuottavan Tampereen Tullikamarin²⁰⁸. Huomioitavaa on myös se, että Jyväskylän keskustavisio 2030 ei sisällä sanaa ”historia”, mikä antaa kuvan siitä, ettei historiallista kaupunkiympäristöä tällä hetkellä koeta Jyväskylän kaupungin vetovoimatekijänä. Jyväskylän keskustavisio 2030 myös jättää Veturitallit laajenevan kulttuurikeskustan ulkopuolelle²⁰⁹. Ongelmallista tämä on erityisesti rakennuksessa toimivalle gallerialle. Tampereen kaupungin kehittämisstrategia huomioi kaupungin kulttuurisia vahvuuksia Jyväskylää laajemmin.

205 Hautamäki 2015.

206 Discover Jyväskylä sovellus avaa kaupungin historian silmien eteen., Jyväskylän kaupunki 28.9.2019.

207 Keskustavisio 2030, Jyväskylän kaupunki, 20.

208 Tampereen kaupunginhallitus, Viiden tähden keskusta 14.5.2018, 65.

209 Keskustavisio 2030, Jyväskylän kaupunki, 29.

Jyväskylän Veturitallien pois jättämistä keskustavisiosta voi osittain selittää datan numeraalinen esittäminen. Jyväskylän Veturitallien tapahtumat sekä esimerkiksi galleriatilan sisäänpääsy ovat ilmaisia, mikä tekee numeraalisen datan keräämisen ja esittämisen ongelmalliseksi. On mahdollista, ettei Jyväskylän keskustavisiassa 2030 ole vielä huomioitu kaikkea Jyväskylän kulttuuritarjonnan potentiaalia sekä sitä, kuinka sen voisi parhaalla mahdollisella tavalla valjastaa tulevaisuuden keskustan sykkiväksi sydämeksi. Jyväskylän kaupunkisuunnittelu vaikuttaa jättävän Veturitallin alueen täysin ulkopuolelle myös **”Meidän keskusta”** 2017 hyväksytyssä kaupunkistrategiasa. Sen edestä on merkitty kulkevan yhteys kehävihreältä kohti kaupungin keskustan viherrakennetta. Se myös kuuluu erityisen kiinnostavaan täydennysrakennuksen reuna-alueeseen. Strategia tunnistaa Veturitallit sisätapahtumatilana ja Veturitallin torin ulkotapahtumatilana.²¹⁰

Jyväskylän Sydän projektin väliraportissa (2019) on näkyvissä Jyväskylän keskustan elinvoimalaskennan huippukohdat. Huomioitavaa on, että se ei näytä Jyväskylän Veturitallien ympäristöä elinvoimaisena keskustaympäristönä²¹¹. ”*Keskustojen elinvoimalaskenta*” on menetelmä, joka perustuu **Elävät Kaupunkikeskustat ry:n** (EKK) tapaan, jossa kaupungin liiketilat kartoitetaan ja luokitellaan.²¹² Tämä ei siis tarkoita, etteikö Jyväskylän Veturitallit ole toiminnaltaan elinvoimainen rakennus. Se kuitenkin paljastaa yhden Veturitallien suurimmista haasteista. Koska rakennus on arkkitehtonisesti verhottu piiloon, eikä sen lähiympäristöön ole sijoitettu palveluita, on sillä riskinä jäädä kaupunkilaisilta unohduksiin: se näkyy vain sille ryhmälle, jolla on asiaa sen lähiympäristöön tai itse rakennukseen. Rakennuksen lähiympäristöön sijoittuu hotelli ja huoltoasema, mutta ne sijoittuvat pääasiassa arkkitehtonisen verhon toiselle puolelle. Rakennusta itseään ympäröivät asuinrakennukset tuovat tilaan yksityisyyttä, mutta myös piilottavat tilan muulta kaupungin liikennevirralta ja rakennetulta ympäristöltä.

Millainen on Jyväskylän rautatieasema-alueen näkyvyys Jyväskylän kaupunkisuunnittelussa? Tarkastellessa Jyväskylän kehittämishankkeita, kulttuuriympäristökohteita ja rakennettua perintöä käsitteleviä verkkopalveluita nousee esiin Jyväskylän

210 Meidän keskusta, Jyväskylän kaupunki 2017, 5–8.

211 Jyväskylän Sydän, projektin väliraportti 28.2.2019, 4.

212 EKK 4.2.2016, 9.

Veturitallien näkymättömyys kaupungin rakennetusta perinnöstä puhuttaessa. Tarkastelun pohjalta perintö on yleisesti ottaen hyvin pienessä osassa kaupungin markkinointia. Kehittämisstrategiat toimivat myös markkinoinnin työkaluina. Merkittävä ja mahdollisesti painava viittaus siihen, että veturitallien rooli kaupungille merkittävänä ja tärkeänä kulttuuriperintönä on vaarassa unohtua kaupungin päättäjiltä ja kehittäjiltä näkyy veturitallien poisjättämisessä kaupungin arkkitehtuurikartasta. Arkkitehtuurikartta pitää sisällään muut Jyväskylän rautatieaseman rakennetun ympäristön historialliset ja uusimmat rakennukset ja käsittelee myös Veturitallien asuinkorttelia. Tästä huolimatta Jyväskylän arkkitehtuurikartta ei mainitse sanallakaan Jyväskylän Veturitalleja, jonka mukaan koko Veturitallien asuinkortteli on saanut nimensä²¹³.

Rakennuksen antaminen nuorison käyttöön on osoitus nuorisokulttuurin arvostamisesta. Veturitallit kuitenkin jäävät näkymättömäksi kaupungin rakennusperinnöstä ja osittain myös kulttuuripalveluista kertovissa verkkopalveluissa. Nuorisopuolen toiminnoilla on omat markkinointikanavansa. Nuorisopuolen markkinoinnin eriyttäminen voidaan nähdä käyttäjien suojaamisena. Gallerian toiminnalle tämä näkymättömyys kuitenkin muodostaa keskeisen haasteen markkinoida ja tiedottaa omasta olemassa olostaan.

Veturitalleja tai Galleria Ratamo ei mainita julkisena tilana kaupungin kulttuurihakemiston sivuilla²¹⁴. Osittain tätä selittää rakennuksen merkitys nuorisotilana, mutta galleriatila toimii julkiseen käyttöön tarkoitettuna ilmaisena kulttuuripalveluna. Sivustolla on mainittuna Galleria Harmonian (nyk. Galleria Ratamo) ja Grafiikan pajan entinen sijainti vanhassa harmoonitehtaassa. Jyväskylän Grafiikkakeskuksen vanhat sivut ovat myös vielä vapaasti verkossa saatavilla. Sivusto pitää sisällään ilmoituksen siirtymisestä veturitalleille, mutta ilmoitus ei juurikaan korostu sivun muusta visuaalisesta ilmeestä²¹⁵. Grafiikan paja ja Galleria Ratamo ovat muuttaneet vuonna 2012 Jyväskylän Veturitalleille. Vanhan sivuston näkyvyys verkossa antaa tilaa epäselvyyksille. Jyväskylän Veturitalleilla toimivien yhteisöjen eriytyminen on mahdollisesti johtanut tahattomaan näkymättömyyteen.

213 Arkkitehtuurikartta, Jyväskylän Kaupunki 2014.

214 Jyväskylän julkisia rakennuksia, Kulttuurihakemisto, Jyväskylän Kaupunki 2019.

215 Jyväskylän Grafiikkakeskus, Jyväskylän Kaupunki 2012.



5. PÄÄTÄNTÖ

”Kaupungin tärkein tehtävä on muuttaa valta muodoksi, energia kulttuuriksi, kuollut aines eläväksi taiteen symboleiksi, biologinen lisääntyminen yhteiskunnalliseksi luovuudeksi.”

- Lewis Mumford²¹⁶

Tutkimuksen tavoitteena oli muodostaa kokonaiskuva Jyväskylän Veturitallien muutosprosessin kehitysvaiheista. Tutkimuksen lopputulema on se, että Jyväskylän Veturitallien säilyminen ja rautatieasema-alueen muutos on monen tekijän muodostama kokonaisuus. **Kuva 13** havainnollistaa Jyväskylän Veturitallien muutosprosessin kehitysvaiheita. Rautatiehistoriaan ja rautatierakennuksiin liitettävä kansallinen ja paikallinen kulttuurihistoriallinen arvo on ollut merkittävä tekijä veturitallien ja Jyväskylän muiden historiallisten rautatierakennuksien suojelemisessa. Jyväskylän Veturitallien arvottaminen rakennusperintönä kytkeytyy osaksi kansallista rautatieasema-alueiden arvottamisprosessia, jossa paikallisesti selvitettiin rautateihin kytkeytyvän rakennetun ympäristön tilahistoriaa ja sen sisällään pitämää rakennushistoriallista arvoa. Tämän selvityksen pohjalta solmittiin vuonna 1998 rautatiesopimus. Keski-Suomen museo antoi 11.9.1995 lausunnon, jossa Jyväskylän Veturitallit määritettiin suojelun arvoiseksi kohteeksi.²¹⁷

Keski-Suomen museon lausunnon pohjalta Jyväskylän kaupunki suojeli rakennuksen yksittäisenä kohteena ensimmäisen kerran asemakaavalla rakennetun ympäris-

216 Florida 2006, 271.

217 Andersson, Lausunto Jyväskylän rautatieasema-alueen säilytettävistä rakennuksista koskien asemaravintolaa ja veturitallia, KSM 11.9.1995.

tön muutosprosessissa 12.3.2001²¹⁸. Asiantuntijat antoivat hyväksyvän lausuntonsa rakennuksen eksteriöörin korjauksesta 27.6.2007²¹⁹, siihen liittyvästä lauhdutin suunnitelmasta 24.11.2008²²⁰ ja rakennuksen interiöörin muutossuunnitelmasta ja alueelle sijoitettavasta jätekatoksesta 9.9.2011. Muutoksien määriteltiin onnistuneen hyvin.²²¹ Autenttisuuden ja integriteetin näkökulmasta Jyväskylän Veturitallit ovat muutosprosessissa säilyttäneet siihen liitettävät rakennushistoriallisesti arvokkaat piirteensä ja rakennuksen entinen käyttötarkoitus on edelleen nähtävillä tilan aineellisissa rakenteissa ja symbolisessa olemuksessa. Jyväskylän Veturitallit toimivat esimerkkinä hyvin säilyneestä rautatierakennuksesta. Rakennuksen vaiheet noudattavat veturitallirakennuksille tyypillisiä kehitysvaiheita.

Alueen kaavoituksessa on nähtävillä merkkejä *Floridan teeseihin* perustuvasta luovasta kaupunkikehittämisestä, jossa entiset työmaa- ja teollisuusympäristöt muutetaan elämys- ja tapahtumatiloiksi. Nähtävillä on myös *Landryn kaupunkikehityksen 3.0* vaiheelle tyypillisiä avoimia tiloja, joissa yksilöt ja yhteisöt voivat kokoontua jakamaan, kehittämään, suunnittelemaan ja toteuttamaan luovia ideoitaan.

Aineiston pohjalta esiin nousee myös *Schulmanin* ajatus kaupunkikehittämisen *Janus-kasvoisuudesta*, jossa kaupunkikehityksen yksi keskeisimmistä haasteista on tasapainon löytäminen kaupunkiympäristön historiallisen kerroksellisuuden säilyttämisessä osana uudistuvaa kaupunkirakennetta. Jyväskylän Veturitallit muodostavat rautatieasema-alueen rakennettuun ympäristöön historiallisia kerrostumia, jotka kuvastavat ajan saatossa tapahtunutta tekniikan ja liikenteen kehitystä. Kun rakennettua ympäristöä tarkastellaan fyysisenä ympäristönä ja maisemana, korostuu Veturitallien kohdalla rautatieasemiin, liikenteeseen sekä tekniikkaan painottuva aspekti. Ratapihaan liittyvä kaupunkiympäristö on funktionaalisen prosessin osa liikennettä ja rautateihin liittyvää teknisesti ja rakennushistoriallisesti kerrostunutta kokonaisuutta.

Jyväskylän kaupunki myi maavuokraoikeudella Veturitallirakennuksen vuonna 2007 Jyväskylän Luovan Toiminnan Keskus Oy:lle²²². Rakennuksen eksteriöörin kunnostus

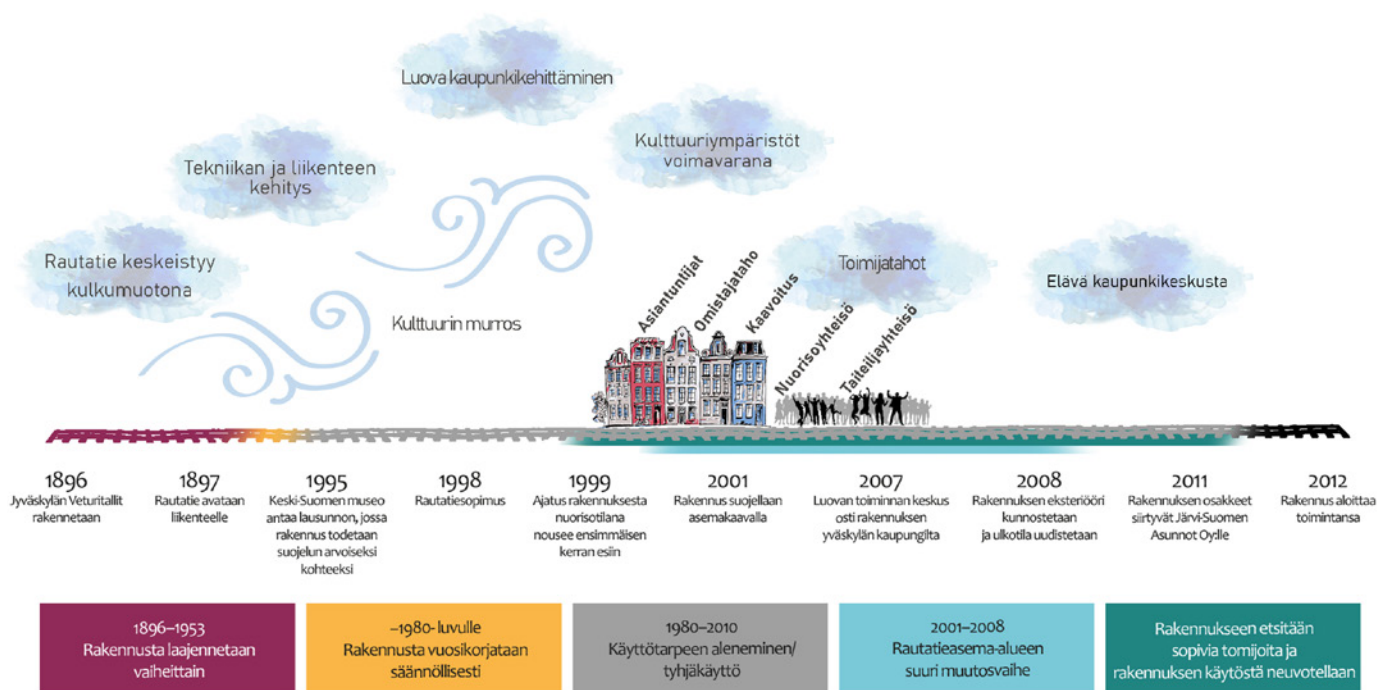
218 Asemakaavan muutos selostus: Jyväskylän kaupungin 1. kaupunginosan katualue, 3. kaupunginosan katu- ja puistoaluetta sekä 4. kaupunginosan rautatiealuetta, kaavatunnus: 04:020 12.3.2001.

219 Voutilainen & Andersson KSM 27.6.2007.

220 Voutilainen & Andersson KSM 24.11.2008.

221 Voutilainen & Lehto KSM 9.9.2011.

222 Veturitallien kohtalo yhä sinettiä vailla, YLE Keski-Suomi 28.10.2010.



Kuva 13: Aikajana Jyväskylän Veturitallen matkata tähän päivään.

ja piha-alueen muutostyö valmistuivat vuonna 2008²²³. Jyväskylän Luovan Toiminnan keskuksen osakekanta siirtyi vuonna 2011 Järvi-Suomen Asunnot Oy:lle. Tuolloin Järvi-Suomen Asunnot Oy:n uusi omistaja Tomi Nieminen teki pitkäaikaisen sijoituksen kunnostaakseen ja säilyttääkseen veturitallin, jotta kaupungin asukkaille saatiin toteutettua virkeä kulttuurin kohtausta historialliseen ympäristöön.²²⁴ Sisätilojen muutostyö saatiin kaupan myötä aloitettua kolmen vuoden odotuksen jälkeen ja lopulta tilat avattiin käyttöön 8.11.2012²²⁵. Tehdyt muutokset ovat olennainen osa rakennuksen toiminnallisuutta ja ne ovat mahdollistaneet rakennuksen monipuolisen hyödyntämisen kulttuuri- ja nuorisotilana. Rakennuksen tallikohtainen jaottelu on sisätilojen muutoksessa säilytetty ja talleihin on tehty huonejaottelua uusilla seinäpinnoilla. Vanhimmat tallit on muutoksessa säilytetty tilajaottelultaan täysin avoimina.

2000-luvun alussa voimaan tulleella maankäyttö ja rakennuslailla turvattiin kansalaisten osallistumismahdollisuus asioiden valmistelussa. Lutakon leipomorakennuksen säilyminen oli rakennusta hyödyntävien toimijatahojen sekä kaupunkiyhteisön aktiivisen osallistumisen ansiota. Mikäli neuvotteluprosessi ja rahoitus olisivat edenneet toi-

223 Infonia, Hankesuunnitelma: Veturitallit 14.10.2010.

224 Infonia, lehdistötiedote, Jyväskylä 7.12.2011.

225 Mäntymaa YLE 8.11.2018.

sella tavalla, on mahdollista, että Jelmun toiminta olisi siirtynyt veturitalleille. Lutakon tanssisali ilmentää paikallista luovaa kaupunkikehittämistä toimien Lutakon alueen yhteisöllisenä tapahtumatilana, joka toimii myös paikallisena vetovoimatekijänä.

Jyväskylän Veturitallien muutosprosessi pitää sisällään käyttösuunnitteluun liittyviä haasteita. Jyväskylän Veturitallirakennukseen etsittiin pitkään sopivia toimijoita ja neuvotteluita käytiin aktiivisesti eri tahojen kanssa. Rakennuksen ja alueen muutosprosessissa on havaittavissa käytänteisiin ja organisaatiokulttuuriin liittyviä haasteita. Ongelmat näkyivät julkisessa keskustelussa toimijatahojen kokemuksena siitä, ettei tilaan suunniteltujen yhteisöjen tarpeita kartoitettu etukäteen riittävästi. Tämä voi osaltaan selittää myös viivästymistä rakennuksen sisätilan uudistuksessa, joka aloitettiin vasta tilassa toimivien yhteisöjen varmistuttua. Toisena vaikuttavana tekijänä toimii koko yhteiskuntaan vaikuttanut taloudellinen taantuma.

Veturitallit on nykyisin ympäröity matkakeskustoimintojen lisäksi elävään musiikkiin, opiskelija-asumiseen ja innovatiiviseen liiketoimintaan liittyvillä rakennuksilla. Vuosittuhannen alussa Lutakkoon tuli JAMK:in koulutuskeskittymä ja uudenlaisia innovatioliiketoiminnan tiloja. Vastaavasti Veturitallin naapurustoon rakennettiin Veturitallien asuinkortteli, jossa on muun muassa KOAS:in opiskelija-asuntokokonaisuus. Veturitallin välittömästä läheisyydestä toimii myös GreenStar Hotel Jyväskylä.

Tutkimusaineistosta nousi yllättävästi esiin se, että Jyväskylän Veturitallien merkitys kulttuuriperintönä jää monin paikoin näkymättömiin kaupungin rakennettua perintöä käsittelevissä dokumenteissa. Jyväskylän Veturitallien sijainti ja näkymättömyys muodostaa mahdollisen haasteen käyttäjien ja kävijöiden löytämiselle Galleria Ratamoon. Kulttuuriperinnön hyödyntämisessä paikallisena voimavarana, on tärkeää että siihen liittyvät merkitykset ja historia nostetaan esiin. Kulttuuriympäristönä rautatieasema-alueen harkittu kehittäminen on tärkeää myös tulevaisuuden kannalta. Luovuuden tarpeen lisääntyessä on tärkeää luoda sille otollisia ympäristöjä sekä paikkoja kasvaa ja kehittyä: paikkoja kuten Jyväskylän Veturitallit.

”Hautamäen mukaan Suomessa kannattaa tutustua tarkasti Richard Floridan teeseihin, sillä luovan luokan oikut ratkaisevat lopulta Suomenkin tulevaisuuden. On tärkeää kuunnella katua. Löytyykö meiltä uusia bändejä, uusia tyylejä ja edelläkävijöitä – urbaaneja nomadeja- vai ajetaanko meillä vain traktorilla torin ympäri.

Se on siitä kiinni.”²²⁶

LÄHDELUETTELO

Arkistolähteet:

Arkkitehtitoimisto ARK-Kantonen Oy, Jyväskylä
Jyväskylä veturitallien saneeraussuunnitelmia koskeva aineisto.

Jussi Jäppinen, Jyväskylä
Kuvamateriaali koskien Jyväskylän asema-aluetta.

Keski-Suomen museo, Jyväskylä
Rakennusinventointeja ja rakennushistoriaa koskevan aineisto.
Rakennustutkija Päivi Anderssonin asiantuntijalausunnot.

Rautatiehallitus, Helsinki
Rautatieasemia ja rataverkostoa koskeva aineisto.

Suomen ilmavoimamuseo, Tikkakoski, Jyväskylä
Valokuva-arkisto.

Tapio Keränen, Helsinki
Kuvamateriaali koskien Jyväskylän Veturitallirakennusta.

Kirjalliset lähteet:

Ahvenainen, J. (1993). Keski-Suomen teollisuuden yleiskuva 1870-1940. Teoksessa *Pehmeä tiili. Vanhojen tehdasrakennusten ja teollisuusympäristöjen säilytys ja uusikäyttö*, s.39-45. (Toim. J. Romppanen.) Jyväskylä: Keski-Suomen Läänintaidetoimikunta.

Anttiroiko, A.-V. (2010). *Luova kaupunkikehittäminen. Kaupunkikonseptit innovatiivisen kaupunkikehittämisen apuna*. Tampereen yliopisto: Alueellisen kehittämisen tutkimusyksikkö. SENTE 32/2010. [verkkojulkaisu]. Viitattu 31.10.2019 osoitteesta: http://www.uta.fi/jkk/sente/english/index/Luova_kaupunkikehittaminen_kaupunkikonse.pdf

Benedikt Frey, C. & Osborne, M.A. (2013). *The Future of employment: How susceptible are jobs to computersation?* University of Oxford: Department of Engineering. [verkkojulkaisu]. Viitattu 22.3.2019 osoitteesta: https://www.oxfordmartin.ox.ac.uk/downloads/academic/The_Future_of_Employment.pdf

Berghäll, J. & Pesu, M. (2008). *Ilmastonmuutos ja kulttuuriympäristö: Tunnistetut vaikutukset ja haasteet Suomessa*. Helsinki: Ympäristöministeriö

Bloszies, C. & Hardy, A. (2012). *Old buildings, new designs: Architectural transformations*. New York: Princeton Architectural Press.

Brummer, O. J. (1916). Jyväskylän kaupungin historia vv. 1837-1912. Jyväskylä: Sydän-Suomen kirjapaino.

Chiba, S., Saito, H., Fletcher, R., Yogi, T., Kayo, M., Miyagi, S., Ogido, M. & Fujikura, K. (2018). Human footprint in the abyss: 30 year. records of deep-sea plastic debris. Teoksessa *Marine Policy*, s. 204-2012. Vol. 96. [verkkojulkaisu]. Viitattu 31.10.2019 osoitteesta: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2018.03.022>.

Florida, R., Nousiainen, J., Mikkonen, M. & Raudaskoski, S. (2005). *Luovan luokan esiinmarssi: Miten se muuttaa työssäkäyntiä, vapaa-aikaa, yhteiskuntaa ja arkielämää*. Helsinki: Talentum.

Florida, R. & Lähteenmäki, P. (2006). *Luovan luokan pako: Uusi globaali kilpailukyvyistä*. Helsinki: Talentum.

Grefe, X. *The economic value of Heritage*. University of Paris I. Viitattu 22.5.2019 osoitteesta: <https://pdfs.semanticscholar.org/6eae/0b3ba133c59b-1b27fff16d4e9943437b1432.pdf>

Haila, A. (2002). Suunnittelu ja kaupunkirakentaminen. Teoksessa *Osalliset ja osajat. Kansalaiset kaupunkisuunnittelussa*, s.92-109. (Toim. P. Bäcklund., J. Häkli. & H. Schulman.) Tampere: Gaudeamus Helsinki University Press.

Heikkilä, S. (2013). Arvokas kulttuuri? Kulttuurisen vaikuttavuuden arviointi kulttuurin arvottajana. Teoksessa *Talous ja Arvo*. (Toim. T. Eskelinen. & S. Heikkilä.) s, 118-145. Jyväskylän Yliopisto: SoPhi. [verkkojulkaisu]. Viitattu 15.2.2019 osoitteesta: <http://urn.fi/URN:ISBN:978-951-39-4936-5>

Hemberg, H. (2014). *Tyhjät tilat: Näkökulmia ja keinoja olemassa olevan rakennuskannan uusiokäyttöön*. Helsinki: Ympäristöministeriö.

Hurme, J. (2017). *Kulttuurisen avoimen nuorisotilan käyttöasteen kehittäminen*. [Opinnäytetyö] HUMAK. [verkkojulkaisu]. Viitattu 1.2.2019 osoitteesta: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/125899/JohannaHurme.pdf;jsessionid=2F199C93F67C0A8364D3A138C3B1F67E?sequence=1&fbclid=IwAR0Cup6-X6XAdqvBoOTTegS8kG0M_2fA0WxyBCDQuJ-vx6nP739-6Nx5Zy-4

Huvila, P. (2017). *Rautatieasemat – arkkitehtuuria sadan vuoden ajalta*. Kulttuuriympäristömme. [verkkojulkaisu]. Viitattu 12.3.2019 osoitteesta: [http://www.kulttuuriymparistomme.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Artikkelit/Liikenteen_ymparistot/Rautatieasemat__arkkitehtuuria_sadan_vuo\(37691\)](http://www.kulttuuriymparistomme.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Artikkelit/Liikenteen_ymparistot/Rautatieasemat__arkkitehtuuria_sadan_vuo(37691))

Jokilehto, J. (2006). *Considerations on authenticity and integrity in world heritage context*. City & Time. [verkkojulkaisu]. CECI. Viitattu 15.5.2019 osoitteesta: <http://www.ceci-br.org/novo/revista/docs2006/CT-2006-44.pdf>

Jäppinen, J. (2005). *”Oletko koskaan nähnyt kauniin kaupungin?”: Jyväskylän ruutuasemakaava-alueen vaiheet 1800-luvulta 2000-luvulle*. [väitöskirja]. Jyväskylä: Minerva.

Jäppinen, J. & Juusela, H. (1978). *Keski-Suomi*. Jyväskylä: Gummerus.

Kervanto Nevanlinna, A. (1998). Kaupunki taidehistoriassa, tilan käsitteistä. Teoksessa *Kuvasta tilaan*. Taidehistoria tänään, s. 227-246. (Toim. K. Saarikangas.) Tampere: Vastapaino.

Kuhn, T. S. & Pietiläinen, K. (1994). *Tieteellisten vallankumousten rakenne*. Helsinki: Art House.

Kähkönen, S. (2015). Kulttuuriympäristöohjelmien kulttuuriympäristö. *TAHITI*. 04/2015. [verkkójulkaisu]. Viitattu 15.2.2019 osoitteesta: <http://tahiti.fi/042015/tieteelliset-artikkelit/>

Landry, C. (2008). *The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators*. Toinen painos. USA: Routledge.

Lumme, R. (2014). *Teorettinen pohja kulttuuriekologiselle restauroinnille*. *Researchgate*. [verkkójulkaisu]. Viitattu 15.10.2019 osoitteesta: https://www.researchgate.net/publication/272713748_Teorettinen_pohja_kulttuuriekologiselle_restauroinnille

Maaperä, J. (2018). Oikeudellisia näkökohtia. Teoksessa *Vaikuttava kulttuuriympäristö*, s. 8-22. Lahti: Lahden kaupunginmuseo.

Markham, A. Osipova, E. Lafrenz Samuels, K. & Caldas, A. (2016) *World Heritage and Tourism in a Changing Climate*. UNESCO ja UNEP. ISBN:978-92-3-100152-9

Mikkonen, A. (2001). *Näkökulmia kulttuuriympäristöön*. Turku: Lounais-Suomen ympäristökeskus.

Nordic HR Study. (2017). *HR's view on future organizational challenges and opportunities*. [verkkojulkaisu]. Viitattu 22.3.2019 osoitteesta: https://www.henry.fi/media/ajankohtaista/uusi-b18001_nordic-hr-survey_final_finland.pdf

Nyman, H. & Ikkala, M. (2009). *Meriväylien rakennusperintö*. Helsinki. Museovirasto.

Periäinen, T. (2015). *Arkkitehtuurin tehtävä yhteiskunnassa*. Helsinki: Neirol.

Paasmala, H. (2014). *Autenttisuuden ja integriteetin säilyminen rakennusperinnössä - Vanhan Rauman pihatalot ja talousrakennukset*. [diplomityö]. Tampereen yliopisto.

Peltonen, E. (2014). *Pasilan veturitallien alueen ideasuunnitelma*. [maisterivaiheen opinnäytetyö] Oulu: Oulun Yliopisto.

Periäinen, T., Lönnfors, P. & Snellman, R. (1998). *Tyhjä: Kylissä ja kaupungeissa, taloissa ja tavaroissa = Void : in villages and towns, in houses and objects*. Alvar Aalto-museo. Helsinki: Rakennusalan kustantajat.

Perkkiö, M. (2007). *Utilitas restauroinnissa: Historiallisen rakennuksen käyttötarkoituksen muutos ja funktionaalinen integriteetti*. [väitöskirja]. Arkkitehtuurin osasto. Oulu: Oulun yliopisto. [verkkojulkaisu]. Viitattu 15.2.2019 osoitteesta: <http://urn.fi/urn:isbn:9789514286759>

Puolamäki, L. (2008). Perintönä ympäristö. Teoksessa *Kulttuuriperintö ja oppiminen*. (Toim. P. Venäläinen.) s. 58-65. Helsinki: Suomen museoliitto.

Pöykkö, K. (1993). Alkusanat. Teoksessa *Pehmeä tiili. Vanhojen tehdasrakennusten ja teollisuusympäristöjensäilytys ja uusikäyttö*, s.3 (Toim. J. Romppanen). Jyväskylä: Keski-Suomen Läänintaidetoimikunta.

Ranta, P. (1988). *Salon veturitallit ja rautatieaseman ympäristö: Historiallinen katsaus ja kunnostus- ja kehittämissuunnitelma*. [maisterivaiheen opinnäytetyö]. Espoo: Teknillinen korkeakoulu.

Rautatiesopimus. (1998). *Sopimus menettelytavoista valtakunnallisesti merkittävien rautatieasema-alueiden säilyttämiseksi ja suojelemiseksi*. [sopimuskopio]. Ympäristöministeriö. Museovirasto. Ratahallintokeskus. Valtion Kiinteistölaitos. VR-Yhtymä OY. ja Metsätutkimuslaitos.

Reijonen, A-M. (1998). *Rautatierakennukset. Rautatierakennusten korjausohjeet 1. Puurakennukset*. Helsinki: Museovirasto, Rakennushistorian osasto. [verkkojulkaisu]. Viitattu 12.3.2019 osoitteesta: <https://www.museovirasto.fi/uploads/Arkisto-ja-koelmapalvelut/Julkaisut/rautatierak-korjohj1-puurakenn.pdf>

Salmi, J., Lindroos, K. & Pekkanen, J. (2011). *Rakennettu ympäristömme. NYT/2025: Käyttäjät, palvelut, tilat, yhdyskunta, laatu*. Helsinki: Kiinteistö- & rakentamisfoorumi.

Savolainen, M. (2005). *Porin veturitallien alue*. [diplomityö]. Tampere: Tampereen teknillinen yliopisto.

Schulman, H. (1991). Kaupunkisuunnittelun Janus-kasvot. *Teoksessa Teollisen yhdyskunnan murros. Tapaus Högfors: vanha perinne ja uudet visiot*. (Toim. H. Schulman.) s. 9-13. Helsinki: Otava.

Seppänen, L. (2018). Historian läsnäolo, menneisyyden muistot ja kaupungin identiteetti. Teoksessa *Vaikuttava kulttuuriympäristö*. s. 34-49. Lahti: Lahden kaupungin museo.

Tampereen kaupunki. (2015). *Tampereen tarina, teollisuuden synnyttämä kaupunki harjujen ja järvien solmukohdassa*. (Toim. R. Hautamäki, Suunnittelupalvelut ja kansallisen kaupunkipuiston tarveselvityksen suunnitteluryhmä.) Kaupunkiympäristön kehittäminen. [verkkojulkaisu]. Viitattu 15.2.2019 osoitteesta: https://www.tampere.fi/liitteet/t/bV6J59ALc/Tampereen_tarina.pdf

Teräväinen, H. (2006). *Lapuan Vanha Paukku - uudeksi rakennettu ja puhuttu: Kulttuuriympäristön diskursiivinen muodostuminen tapaustutkimuksessa*. [väitöskirja]. Teknillisen korkeakoulun tutkimuksia 2006/24. Espoo: Teknillinen korkeakoulu. Viitattu 21.5.2019 osoitteesta: <http://lib.tkk.fi/Diss/2006/isbn9512283611/isbn9512283611.pdf>

Tohmo, T. (2018). Kulttuuri ja talous. Teoksessa *Vaikuttava kulttuuriympäristö*, s. 23-33. Lahti: Lahden kaupunginmuseo.

Tornberg, L. & Venäläinen, P. (2008). Kulttuuriperinnön opetuksesta ja oppimisesta. Teoksessa *Kulttuuriperintö ja oppiminen*. (Toim. P. Venäläinen.) s. 66-74. Helsinki: Suomen museoliitto.

Tyvelä, H. & Virkki, K. (2016). Kohti ennakoivaa rakennussuojelua, *Ympäristöministeriön raportteja 28/2016*. [verkkójulkaisu]. Viitattu 31.3.2019 osoitteesta: http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78929/YMra_28_2016.pdf

Valanto, S. (1982). *Suomen rautatieasemat vuosina 1857-1920*. Helsinki: Museovirasto.

Virkki, J. (1985). *Riihimäki: Veturitallin uudelleenkäyttösuunnitelma*. [diplomityö]. Tampere: Tampereen teknillinen korkeakoulu.

Välipakka, H. & Muur, E. & (2012). *Selvitys teollisuusympäristöjen historiasta ja käyttötarkoituksen muutoksista*. [opinnäytetyö]. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu.

Ympäristöministeriö. & Opetus- ja kulttuuriministeriö. (2014). *Kulttuuriympäristöstrategia 2014-2020: Valtioneuvoston periaatepäätös 20.3.2014*. Helsinki: Opetus- ja Kulttuuriministeriö. Ympäristöministeriö.

Verkkolähteet:

Asemakaavan selostus: Veturitallinkadun alue. Kaavatunnus 03:094. (1.2.2006). *Jyväskylän kaupunki*. [verkkojulkaisu]. Viitattu 31.10.2019 osoitteesta: http://www3.jkl.fi/kaavoitus/pdf/03_094selo.pdf

Circwaste. (12.4.2019). Rakennusjätteen määrä ja kierrätysaste. Keski-Suomi. [verkkojulkaisu]. Viitattu 8.12.2019 osoitteesta: <http://www.materiaalitkiertoon.fi/fi-FI/Seuranta/Rakennusjatteen>

Discover Jyväskylä sovellus avaa kaupungin historian silmien eteen. (2018). *Jyväskylän kaupunki*. [verkkouutinen]. Viitattu 15.2.2019 osoitteesta: https://www.jyvaskyla.fi/uutinen/2018-09-24_discover-jyvaskyla-sovellus-avaa-kaupungin-historian-silmien-eteen

EKK. (4.2.2016). Keskusten elinvoimalaskenta. All in. [verkkojulkaisu]. Viitattu 1.3.2019 osoitteesta: https://www.kaupunkikeskustat.fi/wp-content/uploads/2015/08/Elinvoimalaskenta-040216_EKK.pdf

Heikinkatu 3. (25.6.2019). Kavatumus 03:112. Asemakaavan selostus. *Jyväskylän kaupunki*. [verkkojulkaisu]. Viitattu 23.11.2019 osoitteesta: www2.jkl.fi/kaavakartat/03_112/03_112selostusltk2.pdf

Infonia. (14.10.2010). *Hankesuunnitelma: VETURITALLIT*. [verkkojulkaisu]. Viitattu 23.11.2019 osoitteesta: <https://docplayer.fi/64373794-Hankesuunnitelma-veturitalli-tilaaja-jyvaskylan-luovan-toiminnan-keskus-oy-ja-jyvaskylan-tilapalvelu-1-22.html>

Jyväskylän Grafiikkakeskus. (2012). *Jyväskylän kaupunki*. [verkkojulkaisu]. Viitattu 1.3.2019 osoitteesta: <https://www3.jkl.fi/taidemuseo/grafiikkakeskus/index.htm>

Jyväskylän kaupunkikeskusta 3.0 hankesivusto. (2019). *Jyväskylän kaupunki*. [verkkosivusto]. Viitattu 15.5.2019 osoitteesta: <https://www.jyvaskyla.fi/elinkeino-ja-tyollisyys/kaupunkikehitysalustat/jyvaskylan-kaupunkikeskusta-30>

Jyväskylä on vuoden kiertotalouskunta 2019. (11.9.2019). *Syke*. [verkkojulkaisu]. Viitattu 8.12.2019 osoitteesta: [https://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Jyvaskyla_on_vuoden_kiertotalouskunta_20\(51597\)](https://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Jyvaskyla_on_vuoden_kiertotalouskunta_20(51597))

Jyväskylän Sydän. (2019). Väliraportti 1. *Jyväskylän kaupunki*. [verkkojulkaisu]. Viitattu 15.2.2019 osoitteesta: https://www.jyvaskyla.fi/sites/default/files/atoms/files/jyvaskylan_sydan_-_valiraportti_-_2019-q1_0.pdf

Jätetilasto (2017). *Suomen virallinen tilasto*. [verkkojulkaisu]. Helsinki: Tilastokeskus . Viitattu: 10.10.2019 osoitteesta: http://www.stat.fi/til/jate/2017/jate_2017_2019-07-09_tie_001_fi.html

Kaavoituskatsaus 2019-2020. (2019). *Jyväskylän kaupunki*. [verkkojulkaisu]. Viitattu 15.4.2019 osoitteesta: http://www2.jkl.fi/kaavakartat/kaavoitusohjelma/kaavoituskatsaus_19-21_web.pdf

Keskustavisio 2030. *Jyväskylän kaupunki*. [verkkojulkaisu]. Viitattu 15.2.2019 osoitteesta: https://www.jyvaskyla.fi/sites/default/files/atoms/files/jyvaskylan-kaupunki-keskustavisio_hyvaksytyy.pdf

Kulttuurihakemisto. Jyväskylän julkisia rakennuksia. (2019). *Jyväskylän kaupunki*. [verkkojulkaisu]. Viitattu 15.4.2019 osoitteesta: <http://www3.jkl.fi/hakemisto/kulttuuri/sivu.php/asia/489>

Kulttuuriperintöbarometri (2017). Museovirasto ja Ympäristöministeriö. Viitattu 31.10.2019 osoitteesta: <https://www.museovirasto.fi/uploads/Arkisto-ja-kokoelmapalvelut/Julkaisut/Kulttuuriperintobarometri2017.pdf>

Landry, C. (17.6.2015). The Creative City: Past present and future. *TEDxPadova*. [videotiedosto]. Katsottu 1.3.2019 osoitteesta: <https://www.youtube.com/watch?v=WvGNv5c-jbE>

Lentämisen päästöt kasvavat – tekninen kehitys ja kompensatiot eivät riitä päästöjen vähentämiseen. (15.1.2019). *Suomen ympäristökeskus ja Suomen itsenäisyyden juhlarahasto*. [verkkotiedote]. Viitattu 16.10.2019 osoitteesta: [https://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Lentamisen_paastot_kasvavat__tekninen_ke\(48975\)](https://www.syke.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Lentamisen_paastot_kasvavat__tekninen_ke(48975))

Lutakko Dokumentti 2016. (15.11.2019). Taistelu Lutakosta. *Youtube*. (Tuottajat: Corecrew, Sivonen, V. ja Ylitalo, R.) [videotiedosto]. Katsottu 8.12.2019 osoitteesta: https://www.youtube.com/watch?v=nyk9V_mbkTc

Maankäyttö- ja rakennuslaki 132/1999. (01.01.2000). Ympäristöministeriö. *Finlex*. [verkkojulkaisu]. Viitattu 8.12.2019 osoitteesta: <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1999/19990132>

Meidän Keskusta. Keskustan kaupunkirakenteen strateginen suunnitelma. (2017). *Jyväskylän kaupunki*. [verkkojulkaisu]. Viitattu 15.2.2019 osoitteesta: http://www2.jkl.fi/kaavakartat/keskustan_kehittaminen/strateginen_suunnitelma.pdf

Museovirasto. (2019). Rakennettu kulttuuriympäristö. [verkkojulkaisu]. Viitattu 12.3.2019 osoitteesta: <https://www.museovirasto.fi/fi/kulttuuriymparisto/rakennettu-kulttuuriymparisto>

Syntyneet (2018). *Suomen virallinen tilasto*. [verkkojulkaisu]. Helsinki: Tilastokeskus. Viitattu: 10.10.2019 osoitteesta: http://www.stat.fi/til/synt/2018/synt_2018_2019-04-26_tie_001_fi.html

Tampereen kaupunki. (2018). Kehitysohjelmat, Viiden tähden keskusta. [verkkojulkaisu]. Viitattu 20.12.2018 osoitteesta: https://www.tampere.fi/tiedostot/v/0rQ-Fu2o69/Viiden_tahden_kestusta_kehittamisohjelma_2018-2030_lowres.pdf

Torin yleissuunnitelma, Asema-aukio. (2019). *Jyväskylän kaupunki*. [verkkojulkaisu]. Viitattu 31.10.2019 osoitteesta: <https://www.jyvaskyla.fi/elinkeino-ja-tyollisyys/luvat/torit-ja-myyntipaikat/torin-yleissuunnitelma-asema-aukio>

Ympäristöministeriö. (2014). *Arviointi maankäyttö- ja rakennuslain toimivuudesta 2013*. Helsinki: Ympäristöministeriö. [verkkojulkaisu]. Viitattu 6.12.2019 osoitteesta: <http://hdl.handle.net/10138/42827>

Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt. (22.12.2009). Jyväskylän rautatieasema. Museovirasto. [verkkojulkaisu]. Viitattu 8.12.2019 osoitteesta: http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=4216

VisitJyväskylä. (2014). Arkkitehtuurikartta. [verkkojulkaisu]. Viitattu 15.2.2019 osoitteesta: https://visitjyvaskyla.fi/filebank/1913-arkkitehtuurikartta_2014.pdf

Väestöennuste. (2004). *Suomen virallinen tilasto*. [verkkojulkaisu]. Väestöennuste kunnittain ja maakunnittain vuoteen 2040 - Muuttoliikkeen sisältävä laskelma. Helsinki: Tilastokeskus. Viitattu: 10.10.2019 osoitteesta: http://www.stat.fi/til/vaenn/2004/vaenn_2004_2004-09-20_tau_002.html

Väestötilasto 2018. (2019). *Jyväskylän kaupunki*. [verkkojulkaisu]. Viitattu 31.10 osoitteesta: <https://www.jyvaskyla.fi/jyvaskyla/tilastot/vaestotilasto>

1900-luvun Rakennusperinnön suojelun periaatteita, Madridin asiakirja 2011. Jetsonen, S. Ehrström, M. Kairamo, M. ja Salastie, R. (kääntäjät). International Council on Monuments and Sites. [verkkojulkaisu]. Viitattu 8.12.2019 osoitteesta: http://www.icomos-isc20c.org/pdf/madridindokumentti_suomeksi08052014.pdf

Lehtiartikkelit:

Aamu-Lehti. (27.4.1983). Keski-Suomi luettelo arvokkaat rakennuksensa.

Florida, R. (2002). The Rise of the Creative Class. *Washington Monthly*. [verkkojulkaisu]. Viitattu 15.2.2019 osoitteesta: https://www.os3.nl/_media/2009-2010/courses/icp/richard_florida_-_the_rise_of_the_creative_class.pdf.

Halinen, I. (6.2.2000). *Kasvukeskus Jyväskylä -Hankkeita ja suunnitelmia*. Tiedote: Jyväskylän kaupunki.

Halinen, I. & Eriksson, E. (27.12.2002). Lutakon leipomorakennusta ei kannata säilyttää. *Keskisuomalainen*.

Helsingin Sanomat. (15.4.1978). Keskenäinen silta romahti ratapihalle.

Helsingin Sanomat. (26.2.1978). Jyväskylä haluaa ylikulkusillan sijasta tunnelin ratapihalle.

Ikonen, E. (28.3.2000). Mahtuuko Jelmä Jyväskylään?. *Keskisuomalainen*.

Infonia. (7.12.2011). *Veturitallin peruskorjaushanke käynnistyy Jyväskylän keskustassa*. [lehdistötiedote]. Viitattu 15.2.2019 osoitteesta: https://www.jsaoy.com/wp-content/uploads/Lehdistotiedote_Veturitalli_07122011.pdf

Jyväskylä-tiedotuslehti. (10.3.2004). [verkkójulkaisu]. Viitattu 15.2.2019 osoitteesta: <http://www3.jkl.fi/tiedotus/lehti/index.php/2004-02/379>

Jäppinen, J. (25.3.2003). Lutakon leipomo, osa Jyväskylän rakennusperintöä. *Keskisuomalainen*.

Kakkori, S. (24.1.2004). Tanssisalin perusta on terve. *Keskisuomalainen*.

Kakkori, S. (18.6.2001). Jyväskylän rautatieasemasta suunniteltu taiteen työsiijaa. *Keskisuomalainen*.

Kaseva, T. (15.9.2005). Uudistettu Lutakon tanssisali avautuu tänään Jyväskylässä. *Helsingin Sanomat*. [verkkójulkaisu]. Viitattu 15.2.2019 osoitteesta: <https://www.hs.fi/kulttuuri/art-2000004337325.html>

Keränen, T. (1998). Veturitallit. *Resina-lehti* (2/1993).

Keränen, T. (1998). Veturitallit asemittain aakkosjärjestyksessä. *Resina-lehti* (3/1993).

Keskisuomalainen. (20.6.1978). Silta romautettiin. Valtuusto selkeästi asematunne-
lin takana.

Keskisuomalainen. (21.5.2003). Veturitallin ympäristöön 300 uutta asuntoa.

Keskisuomalainen. (7.5.1991). Jyväskylän aseman seudun käyttö puntaroitavana,
VR ja museovirasto neuvottelupöytään.

Keskisuomalainen. (8.11.1991). Virikkeitä rakentamiseen ja puutarhan hoitoon.
Kiskot toivat myös kulttuuria.

Komppa, J. (20.1.1990). Lutakon Vanhaan leipomoon syntyi innostavat taiteilijati-
lat. *Keskisuomalainen*.

Kujala, P. (2.12.2002). Vanhalle asemalle jätettiin hyvästejä Jyväskylässä. *Keskisuo-
malainen*.

Kujala, P. (3.10.2004). Jyväskylän matkakehityksen ympäristö saa tunnustusta Eu-
roopassa. *Keskisuomalainen*.

Lehto, T. (30.10.2017). Nordea-pomo: ”Kaikki on automatisoitavissa”- tekoäly tekee
jo monia tehtäviä. *Tekniikka ja talous*. [verkkolehti]. Viitattu 15.2.2018 osoitteesta:
[https://www.tekniikkatalous.fi/tyoelama/nordea-pomo-kaikki-on-automatisoitavis-
sa-tekoaly-tekee-jo-monia-tehtavia-6684583](https://www.tekniikkatalous.fi/tyoelama/nordea-pomo-kaikki-on-automatisoitavissa-tekoaly-tekee-jo-monia-tehtavia-6684583)

Malmberg, S. (15.7.2009). Veturitallien sisätilaremontti viivästyy. *YLE Kes-
ki-Suomi*. [verkkouutinen]. Viitattu 23.11.2019 osoitteesta: [https://yle.fi/uuti-
set/3-5283872](https://yle.fi/uutiset/3-5283872)

Mannila, S. (24.9.2018). Helsingin uusi kauppakeskusjätti Redi saa kovaa kritiikkiä kaupunkilaisilta – ”Todella sekava ja sokkeloinen, vaikea löytää mitään”. *YLE Uutiset*. [verkkojulkaisu]. Viitattu 15.2.2019 osoitteesta: <https://yle.fi/uutiset/3-10419936>

Massa, S. (16.12.2018). Junalla Tallinnasta Berliiniin jo vuonna 2026? Suomen mahdollinen osakkuus nosti Rail Baltica -rautatieprojektin Virossa taas otsikoihin. *YLE Uutiset*. [verkkojulkaisu]. Viitattu 1.11.2019 osoitteesta: <https://yle.fi/uutiset/3-10547008>

Mehtonen, J. (26.3.2018). Suomi ja Ruotsi aloittavat yhteistyön odotetusta maiden välisestä junayhteydestä – ”Voitto koko Suomelle”. *YLE Uutiset*. [verkkojulkaisu]. Viitattu 1.11.2019 osoitteesta: <https://yle.fi/uutiset/3-10134232>

Meriläinen, P. (13.4.1999). Yhteistyöhön Lutakossa. *Keskisuomalainen*.

MK. (2.6.1984). Eläkevuosiaan viettää ”Ankka” Jyväskylään. *Napakymppi*.

Mäntymaa, E. (8.11.2018). Jyväskylän Veturitallit avataan tänään. *Yle Uutiset*. [verkkojulkaisu]. Viitattu 15.2.2019 osoitteesta: <https://yle.fi/uutiset/3-6368316>

Möttönen, M. & Nurminen, T. (22.1.1999). Luja Lutakko. *Keskisuomalainen*.

Paananen, H. (24.1.2003). Veturitallit menossa Nuorisoasunnot ry:lle. *Keskisuomalainen*.

Paananen, J., Paunonen, P. & Meriläinen, P. (5.2.1999). *TANSSISALI LUTAKKO, TYÖTTÖMÄT JA TAITEILIJAT JYRÄN ALLE*. Tiedote.

Päivänsalo, M. (15.4.2003). Tanssisali Lutakko ei sovi kaupungin katukuvaan. *Keskisuomalainen*.

Rahkonen, J. (28.5.2013). Shell Veturitsta Shell Matkakeskus. *Keskisuomalainen*. [verkkouutinen]. Viitattu 8.12.2019 osoitteesta: <https://www.ksml.fi/talous/Shell-Veturista-Shell-Matkakeskus/204899>

Rahkonen, J. (15.2.2002). Jyväskylän ratapihalle rakentuu uusi toimistorypäs. *Keskisuomalainen*.

Rahkonen, J. (8.9.2002). Matkakeskus naapureineen paisui Jyväskylän jättityömaaksi. *Keskisuomalainen*.

Rahkonen, J. (13.3.1992). 155-vuotias Jyväskylä ei arvosta nuoria. *Keskisuomalainen*.

Radio Keski-Suomi. (23.2.1999). Rantakievarin ja Lutakon säilyttämistä vaadittiin mielenosoituksella. *YLE Uutiset*. [verkkolehti]. Viitattu 15.2.2018 osoitteesta: <https://yle.fi/uutiset/3-5118284>

Rossi, L. (23.3.1999). Lutakko: B-luokan kaupunkitiloja B-luokan kansalaisille? *Keskisuomalainen*.

Ruoppila, S. (25.11.2002). Tulevaisuus on luovien kaupunkien. *Helsingin Sanomat*.

Salmela, M. (11.10.2003). Jyväskylä palkittiin kaupunkisuunnittelusta. *Helsingin sanomat*.

Salminen, E. (31.7.2002). Veturimiehen tyttärellä riittää muistoja veturitalleista. *Keskisuomalainen*.

Seuri, V. (21.11.2018). Redin asiakkaat listasivat keinoja, joilla vaikeuksissa rämpivä kauppakeskus voitaisiin pelastaa – näin Redi vastaa. *YLE Uutiset*. [verkkolehti] Viitattu 15.2.2018 osoitteesta: <https://yle.fi/uutiset/3-10519569>

Siukonen, T. (6.10. 2001). Ruostevyöhykkeen teollisuuskaupungit tyhjenevät. *Helsingin Sanomat*.

Snellman, S. (24.8.2003). Nyt nousee luova luokka. *Helsingin Sanomat*.

Sorjonen, K. (12.12.2002). Jospa Pelastaisimme Lutakon Leipomotalon!. *Keskisuomalainen*.

Suur-Jyväskylän Lehti. (18.5.2005). Kaupunki luovutti Tanssisali tontin ja rakennukset.

Suur-Jyväskylän Lehti. (9.3.2005). Lutakon jatko jälleen puntarissa.

Suihkonen, R. (25.10.2006). Kolkko ratapiha saamassa lähtöpasseit. *Keskisuomalainen*.

Takala, T. (10.3.1999). Lutakko sisältää monenlaisia arvoja. *Keskisuomalainen*.

Tammilehto, P. (24.9.2018). REDI on sokkelo - Kauppakeskuksen johtaja: ”Jokainen voi tehdä käynnistään omanlaisensa seikkailun”. *Talouselämä*. [verkkolehti]. Viitattu 15.2.2018 osoitteesta: <https://www.talouselama.fi/uutiset/redi-on-sokkelo-kauppakeskuksen-johtaja-jokainen-voi-tehda-kaynnistaan-omanlaisensa-seikkailun/00f931c1-06a1-3ce1-976e-832fa0e495a3>

Tattari, H. (6.7.1999). VR:n veturitalleista suunnitellaan uusia monitoimitiloja nuorille. *Keskisuomalainen*.

YLE Keski-Suomi. (28.10.2010) Veturitallien kohtalo yhä sinettiä vailla. [verkko uutinen]. Viitattu 23.11.2019 osoitteesta: <https://yle.fi/uutiset/3-5659309>

YLE Keski-Suomi. (19.10.2010). Veturitalli ei innosta taiteilijoita. [verkko uutinen]. Viitattu 23.11.2019 osoitteesta: <https://yle.fi/uutiset/3-5653070>

YLE Keski-Suomi. (7.12.2011). Veturitallin peruskorjaus alkaa vihdoin. [verkkouutinen]. Viitattu 23.11.2019 osoitteesta: <https://yle.fi/uutiset/3-5464541>

Toivakka, S. (2.2.2003). Tyhjät tallit odottavat uusia vetureita. *Keskisuomalainen*.

Virtanen, S. & Vauhkonen, J. (1.5.2003). Vihreät tukevat ajatusta Lutakko-selvityksestä. *Keskisuomalainen*.

Ylönen, H. (13.1.1999). Lutakko säilytettävä Kongressi vieraillekin. *Keskisuomalainen*.