



*”Ne on nää isot puut, jotka tekee tän paikan”*

- Asemapuiston muutos julkisesta puistosta kotipihaksi

Hanna Henttinen  
Pro gradu -tutkielma  
Maisemantutkimus  
Kulttuurituotannon ja maisemantutkimuksen koulutusohjelma  
Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos  
Turun yliopisto  
Elokuu 2019

Turun yliopiston laatujärjestelmän mukaisesti tämän julkaisun  
alkuperäisyys on tarkistettu Turnitin OriginalityCheck -järjestelmällä.

TURUN YLIOPISTO

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos/

Humanistinen tiedekunta

HENTTINEN, HANNA: ”Ne on nää isot puut, jotka tekee tän paikan” – Asemapuiston muutos julkisesta puistosta kotipihaksi

Pro gradu -tutkielma, 129 s., 11 liites.

Maisemantutkimus

Elokuu 2019

---

Pro gradu –tutkielmani aiheena ovat uskäytön myötä yksityisiksi kotipihoiksi muuttuneet entiset rautatieasemien julkiset puistot Satakunnan alueella. Rautatieliikennepaikkojen verkosto on aikoinaan ollut tiheä ja rautatieasemien rakentamisessa keskeistä on ollut tyyppiinrakennusten käyttö sekä asemien luokittelu niiden liikenteellisen merkittävyyden mukaan. Asemien yhteyteen tavattiin istuttaa puisto, jolla oli edustuksellinen rooli, mutta myös merkityksensä esimerkiksi paloturvallisuuden kannalta. Asemapuisto yhdisti asema-alueen julkisia ja yksityisiä tiloja ja asema-alueita voikin pitää hybriditilana, jossa julkisuudeltaan erilaiset tilat ovat yhdistyneet samalla alueella. Tutkimukseni tavoitteena on selvittää, millaisen prosessin myötä julkisesta puistosta tulee yksityinen kotipiha.

Primaariaineistonani toimivat seitsemän haastattelua, joissa oli mukana yhteensä kymmenen haastateltavaa. Haastattelut toteutin pääosin kävelyhaastattelumetodia käyttäen. Kävelyhaastattelussa yhdistyvät paikasta kertominen ja sen havainnointi yhdessä haastateltavan kanssa. Tallensin haastattelut nauhoittaen ja videoiden, jolloin pystyin samanaikaisesti tallentamaan haastateltavien puhetta sekä kuvaamaan puheena ollutta paikkaa. Haastatteluaineiston analyysimenetelmänä oli teoriasidonnainen sisällönanalyysi.

Tutkielmani keskeisiä teemoja ovat asemapuistojen muutos, niissä asuminen ja muokkaaminen kotipihaksi sekä asuinpaikan identiteetin ja merkitysten rakentuminen. Asemapuistojen muutoksessa keskeistä on niiden jääminen pois alkuperäisestä käytöstään autoistumisen sekä muuttoliikkeen myötä. Asema-alueiden luonnetta muokkasi myös käyttövoiman muutos höyrystä sähköön. Tämä muutos tapahtui 1960-luvulta alkaen.

Asemapuistoja luonnehtii tämän jälkeen hylätyksi tuleminen ja hoidon laiminlyönti, mitä kutsun joutomaavaiheeksi. Uskäytön vaiheessa uudet omistajat kohtasivat niin alkuperäiseen käyttöön kuin joutomaavaiheeseenkin liittyviä jälkiä ja alkoivat muokata ympäristöä omista lähtökohdistaan käsin kotipihaksi. Yksityisomistuksen myötä entisiä asemapuistoja määrittelevät uudet tilalliset normit ja tällöin syntyy jännitteitä aiempien käyttötapojen kanssa. Entisten asemapuistojen hoitamista kotipihana määrittelee toissijaisuus rakennuksiin ja niiden kunnostamiseen nähden sekä hoitamisen helppous.

Uskäytön vaiheessa entisten asemapuistojen identiteetille keskeisiksi katsottiin puiston vanhat suuret puut ja rata sekä junaliikenteestä aiheutuva melu ja tärinä. Myös asemapuistossa tehty työ ja menneisyyden juonentaminen loi paikalle uusia merkityksiä.

Asiasanat: adaptaatio, asemapuistot, asuminen, identiteetti, joutomaa, kävelyhaastattelu, rautatieliikenne, teoriasidonnainen sisällönanalyysi, uskäyttö, yksityistyminen.

SISÄLLYS

1. JOHDANTO	1
1.1. Tutkimuksen lähtökohdat ja tutkimuskysymykset	1
1.2. Aineisto ja tutkimusmetodi	4
1.2.1. Aineisto ja aineistonkeruu	4
1.2.2. Teoreettisia lähtökohtia ja keskeisiä käsitteitä	12
1.2.3. Rakenne	23
1.3. Aikaisempi asemapuistotutkimus	24
2. ASEMAPIUISTO HISTORIALLISENA ILMIÖNÄ	27
2.1. Rautatierakentaminen Suomessa	27
2.2. Asemapuiston luonne ja asemapuistokäsitteistöä	32
2.3. Asemapuistosta joutomaaksi	36
2.4. Tutkimuskohteiden vaiheita ja nykytilanne	49
2.4.1. Porin rata	49
2.4.2. Rauman rata	55
3. AIEMPIEN KÄYTTÖJEN JÄLJET	63
3.1. ”Mää tykkään näist vanhoist rakennuksist.” – kaupantekoprosessi	63
3.2. ”Tää oli ihan niinku viidakko.” – hoitamattoman pihan umpeenkasvu	66
3.3. ”Paljastuu kaikenlaisia yllätyksiä.” – kiveyksien löytyminen	71
3.4. ”Sin oli viety kymmenii vuosii kaikki, mitä oli tullut.” – asemapuisto kaatopaikkana	72
3.5. ”Ihan niinkun raastettu tyhjäksi.” – varastelu joutomaavaiheen ilmiönä	76
4. ASEMAPIUISTON ASUMINEN, KODIKSI TEKEMINEN	79
4.1. ”Annetaan ol.” – asemapuiston hoitamisen tapoja	79
4.2. ”Yks semmonen mainio...” – vapaa-ajanviettoa ja lempipaikkoja	84
4.3. ”Omin nokkines vaan, ilman lupaa.” – yksityisen ja julkisen rajapinnalla	91
5. ASEMAPIUISTON ERITYISPIIRTEET JA MERKITYKSET KOTIPIHANA	102
5.1. ”Ne on nää isot puut, jotka tekee tän paikan.” – puiden merkityksestä	102
5.2. ”Se kuuluu tähän.” – rautatieliikenteen äänien ja tärinän vaikutus asumiseen	105
5.3. ”Ei täst nyt poiskaan lähtis...” – työ merkityksenantajana	108
5.4. ”Siin on simmonen käyny...” – asukkaat asemapuiston juonen jäljillä	112
6. JOHTOPÄÄTÖKSET	117
LÄHTEET	123
LIITTEET	

## 1. JOHDANTO

Syksyllä 2009 matkustin linja-autolla Turusta Poriin. 2-tiellä, ennen Friitalan nahkatehdasta huomioni kiinnittyi tien oikealla puolella syysväreissä hehkuviin puihin ja sympaattiseen punaiseen mökkiin. Pian seisoinkin kameroineni sen pihalla ja päätin selvittää, mistä tuossa paikassa oli kyse. Pian ymmärsinkin päätyneeni entiselle rautatieasemalle: sen palaneen asemarakennuksen raunioille ja rönsyilevään entiseen puistoon. Siis historiallisen taustan omaavalle nykyiselle joutomaalle, aivan Ulvilan keskustan kupeeseen. Ennen kuin huomasinkaan olivat hylättyjen asemapuistojen käkkyräiset omenapuut, unohdetut marjapensaat, umpeen kasvaneet polut ja sammaloituneet kiveykset vieneet minut mukanaan.

### 1.1. Tutkimuksen lähtökohdat ja tutkimuskysymykset

Iida Kalakoski toteaa korjaus- ja täydennysrakentamista koskevassa artikkelissaan paikan hengestä, *genius locista*, miten usein kuvaavampaa olisi puhua paikan juonesta. Siis paikassa itsestään avautuvan, aistittavan olemuksen sijaan paikan nykyisen ilmiasun takana on hänen mukaansa aina tarina, jonka selittää nykyisyyttä eikä avaudu aina ensisilmäyksellä. Sen ymmärtäminen vaatii hänen mukaansa paneutumista ja tietoista johtolankojen etsimistä.<sup>1</sup>

Ymmärrettyäni, että tässä paikassa on kyse entisestä rautatieasemasta lähdin selvittämään paikan juonta. Varsin nopeasti valkeni, kuinka vähäiseksi laaja rautatieliikenteeseen liittyvä rakennusperintö puistoineen oli muutamassa vuosikymmenessä huvennut, tuntui näihin paikkoihin liittyvän juonen selvittäminen opinnäytetyön arvoiselta asialta. Koska työtä tehdessä joutuu väistämättä, tahtomattaankin tekemään lukuisia rajauksia, keskityn työssäni sellaisten rautatieasemien entisiin julkisiin puistoihin, jotka nykyään ovat yksityiskäytössä, asuttuina.

Työni pääkysymys onkin: **millaisen prosessin myötä julkisesta puistosta tulee yksityinen kotipiha?** Millaisia jälkiä muutosprosessi on jättänyt maisemaan? Miten asemapuiston käyttäminen ja hoito ovat muuttuneet? Millaisia ovat asemapuiston erityispiirteet ja merkitykset kotipihana? Miten asukkaat kertovat muutoksesta?

---

<sup>1</sup> Kalakoski 2012, 89.

Työn keskipiste on siis asemapuistoissa, julkisten puistojen muuntumisessa kotipihoiksi. Tutkielmani tarkastelee prosessia, jossa julkisesta tilasta tulee yksityinen, eletty paikka. Prosessin tarkastelussa limittyvät paikassa itsessään tapahtuva muutos, paikan kulttuuriperintöprosessi sekä edellisistä kertominen. Teoksessa *Rethinking Urban Parks – Public Space And Urban Diversity* kirjoittajat esittävät, että käyttämättömäksi jäämisen sijasta julkista tilaa uhkaavat suunnittelun ja hoitamisen tavat, jotka tarkoituksellisesti tai esimerkiksi yksityistämisen, kaupallistamisen tai suojelun vuoksi sulkevat pois osan ihmisistä ja vähentävät näin tilan sosiaalista ja kulttuurista monimuotoisuutta.<sup>2</sup> Myös Tuula Isohanni viittaa historiallisiin puistoihin kollektiiviselle identiteetille tärkeinä paikkoina, joissa kaupunkilaiset kohtaavat toisiaan. Hän väittää, että kaupunkien keskustojen arvopuistot ovat vaarassa kadottaa perusluonteensa, kun niiden kunnossapitoon ja peruskorjauksiin ei investoida.<sup>3</sup> Asemapuistoissa mittakaava on toki aivan eri, mutta ne ovat kuitenkin olleet vähintäänkin paikallisesti merkittäviä viheralueita.

Arkkitehdit Kenny Cupers ja Markus Miessen esittävät niin ikään klassisesti määritellyn julkisen tilan olevan katomassa. He viittaavat Marc Augeen ja hänen käsitteeseensä *non-place*, epäpaikka, puhuessaan esimerkiksi ostoskeskuksista ja muista paikoista, joihin kenelläkään ei ole emotionaalista sidettä tai jotka eivät toimi perinteiseen tapaan kokoontumis- ja tapaamispaikkoina.<sup>4</sup> Auge puolestaan määrittelee epäpaikan sen vastakohtaan eli paikan käsitteen kautta: mikäli paikka voidaan määrittellä relationaaliseksi, historialliseksi ja identiteettiin liittyväksi, sen vastakohtaan on oltava epäpaikka.<sup>5</sup>

*”But non-places are the real measure of our time: one that could be quantified – with the aid of few conversions of area, volume and distance – by totalling all the air, rail and motorway routes, the mobile cabins calleed ‘means of transport’ (aircrafts, trains and road vehicles), the airports and railway stations, hotel chains, leisure parks, large retail outlets nad finally the complex skein of caple and wireless networks that mobilixe extraterrestrial space for the purpose of a communication so peculiar it often puts the individual in contact only with another image of himself.”<sup>6</sup>*

Sylke Nissen toteaa, että rautatieasemat ovat pitkään olleet julkisessa käytössä ja siksi ne mielletään yksiselitteisesti julkiseksi tilaksi. Tänä päivänä monet rautatieasemat on kuitenkin uudelleensuunniteltu ostoskeskuksiksi, jolloin raiteet sekä laiturit päättyvät

---

<sup>2</sup> Low et al. 2005, 1. Kts. julkisen tilan yksityistymisestä myös Cupers & Miessen 2002, 24-29 sekä erityisesti puistojen osalta esim. Zukin 1995, 28-29.

<sup>3</sup> Isohanni 2002, 101.

<sup>4</sup> Cupers & Miessen 2002, 14-15.

<sup>5</sup> Auge 2008, 63. Paikattomuudesta kts. myös Edward Relph: *Place And Placelessness*, 1976.

<sup>6</sup> Auge 2008, 64.

ostoskeskukseen. Tämä prosessi muokkaa Nissenin mukaan asemien luonnetta julkisena tilana.<sup>7</sup> Suomessa tämän tyyppisiä, Augen ja Nissenin kuvaamia rautatieasemia ovat mielestäni esimerkiksi Dixi Vantaan Tikkurilassa sekä Helsinkiin, Pasilaan rakenteilla oleva Tripla<sup>8</sup>.

Hanna Mattila ja Tuomas Ilmavirta viittaavat Sharon Zukiniin todetessaan, että kampaileminen tilasta ja sen luonteesta määrittää jälkitekollisia kaupunkia ja hänen mukaansa rautatieasemien *omaehtoisen* sekä *vallan kontrolloiman tilan* välillä on alati läsnä oleva osa kaupunkia. Zukinin mukaan esimerkiksi tyhjät teollisuuskiinteistöt, varastot ja kokonaiset rapistuvat kaupunginosat häilyvät merkityksiltään jossain julkisen ja yksityisen, sääntelemättömän ja kontrolloidun sekä paikallisen ja globaalin välimaastossa. Kun tilojen kytkös alkuperäiseen käyttötarkoitukseen katkeaa, tyhjenee tila aiemmista merkityksistään ja jää uuden tulkinnan mahdollistavaan välitilaan.<sup>9</sup> Tämä välitila ja sen heijastukset näkyvät edelleen kotipihoiksi muuttuneissa entisissä asemapuistoissa.

Suomen oloissa rautatieasemien käytön muutosta voinee, sen tavallisimmin saamassa muodossa, jollain lailla verrata kyläkoulujen lakkauttamiseen ja uuskäyttöön. Siinä missä rautatieaseman puisto oli monen paikkakunnan ensimmäinen tai ainoa julkinen puisto, maaseutukylällä koulu on monesti ollut sen ainoa julkinen rakennus<sup>10</sup>. Koulurakennuksen sijainti on usein ollut kylässä keskeinen ja rakennuspaikan esteettisille arvoillaan on ollut sijainnin valinnassa merkitystä, jolloin koulun voi katsoa olleen vähintäänkin vuosikymmeniä kylämaiseman merkityksellinen osa.<sup>11</sup>

Ajatus koulutuksen yhteiskunnallisesta merkityksestä sekä aate sosiaalisesta ja alueellisesta tasa-arvosta tuotti Suomeen tiheän kansakouluverkoston. Kyläkouluja on lakkautettu aina 1950-luvun lopulta lähtien. Lakkautuksia on perusteltu muun muassa elinkeino- ja asutusrakenteen sekä väestön ikärakenteen muutoksilla. Koulurakennusten ylläpidon ollessa kallista ne ovat paikoin kuntien omassa omistuksessa päässeet ränsistymään eikä niiden symboliarvoa aina noteerata. Uusilla omistajilla puolestaan on heidän

---

<sup>7</sup> Nissen 2008, 1135.

<sup>8</sup> Kts. esim. näiden internetsivut <https://dixi.fi> sekä <https://www.uusipasila.fi>.

<sup>9</sup> Mattila & Ilmavirta 2013, 375-376.

<sup>10</sup> Tedre & Pöysä 2015, 498, Meriniemi 2013, 55.

<sup>11</sup> Meriniemi 2013, 53.

mukaansa vaihtelevia käsityksiä siitä, mitä säilytetään ja mitä voidaan käytännöllisistä syistä muuttaa.<sup>12</sup>

Julkisen tilan yksityistämisen näkökulmasta kylä menettää yhteisen sosiaalisen tilan koulutoiminnan lakattua, jos tila suljetaan kyläläisten käytöstä tai se siirtyy yksityiseen omistukseen. Tavallisesti koulu muuttuu myymisen myötä esimerkiksi hoiva- tai päiväkodiksi, toimitilaksi tai yksityisasunnoksi. Julkisen tilan yksityistäminen on onnistunut vaihtoehto, mikäli yhteiselle tilalle ei ole tarvetta. Sosiaalisen toiminnan, yhteen koontumisen ja yhdessä toimimisen edellyttäessä fyysistä tilaa, alueelle muodostuu sosiaalinen tyhjiö koulun sulkeutuessa kyläläisiltä tilanteessa, jossa muutakaan yhteistä tilaa ei ole.<sup>13</sup> Meriniemi puolestaan tulkitsee, että kylän keskeisen rakennuksen käytön muutos vaikuttaa laajasti käsityksiin kotikylästä ja kotiseudustaan sekä kyläläisten paikallisidentiteettiin ja yhteisöllisyyteen.<sup>14</sup>

## **1.2. AINEISTO JA TUTKIMUSMETODI**

### **1.2.1. Aineisto ja aineistonkeruu**

#### **Tausta-aineiston keruu**

Aluksi kiinnostuinkin rautatieliikennepaikoista puistoineen joutomaina ja raunioina, jollaisina olin niihin juuri törmännyt. Tutkin vanhoja karttoja ja käytin apunani Google Mapsin Street View-kuvia<sup>15</sup> etsiessäni varsinkin kokonaan purettujen asemien paikkoja. Saadessani auton käyttööni, ajoreitit suuntautuivat toisinaan sen mukaisesti, missä tiesin asemia tai niiden jäänteitä olevan. Kiertelin valokuvaamassa joissakin paikoissa hieman samassa hengessä kuin urbaanit löytöretkeilijät tekevät, jos kohta itse kohteet monesti olivat kaikkea muuta kuin urbaaneja. Noudatin heidän eettistä ohjenuoraansa: ”ota vain valokuvia, jätä vain jalanjälkiä”. Kiinnostukseni kohdistui lähinnä pihoihin, rakennusten jäänteisiin ja olemassa olevien rakennusten kuvaamiseen niiden ulkopuolelta. Tarkastelin myös junamatkoillani ikkunasta ohi vilistävää maisemaa ja yritin paikallistaa radan varresta esimerkiksi ratavartijoiden mökkejä. Jatkoin myös läpi työni esimerkiksi

---

<sup>12</sup> Tedre & Pöysä 2015, 490, 494.

<sup>13</sup> Tedre & Pöysä 2015, 492-293, 496.

<sup>14</sup> Meriniemi 2013, 55.

<sup>15</sup> <https://www.google.com/maps> Ensimmäiset Street View -katunäkymät julkaistiin Suomesta helmikuussa 2010, jolloin työni aihe oli hiljalleen muotoutumassa.

erilaisten internetaineistojen tarkastelua ja niillä ”leikkimistä”. Aivan tutkielmani tekemisen loppuvaiheessa keksin vielä yhden mahdollisen keinon hahmottaa rautatieliikenteeseen liittyneitä, osin kadonneitakin kohteita: arvelen Kansalaisen Karttapaikan<sup>16</sup> kiinteistörajat –karttatasolla ratojen varsissa olevien pienten neliön muotoisten poikkeavuuksien olevan pitkään jäljittämiäni ratavartijoiden talojen tontteja. Myös entisten rautatieasemien paikat ja osin myös rataoikaisut tuntuvat piirtyvän esiin tätä karttatasoa tarkastellessa.

Seurasin aluksi Resiina-lehden alaista Vaunut.org -kuva-arkistoa<sup>17</sup> kommentteineen, ihmettelin Youtube-videoita ja selasin Jukka Joutsen Kuvia Suomesta –sivustoa. Tärkeä käännekohta tiedonkeruussani oli, kun sain käsiini 2009 ilmestyneen Jussi Iltasen kirjan *Radan varrella – Suomen rautatieliikennepaikat*.<sup>18</sup> Siitä tuli varsinkin työn alkuvaiheessa valtavan tärkeä tietolähde, sisälsi se yksien kansien sisällä tiedot kaikista Suomen rautatieliikennepaikoista asemista aina seisakkeisiin asti. Osallistuin vuonna 2012 Museorautatieyhdistys ry:n syysretkelle, joka tehtiin Dm7-kiskobussilla eli niin sanotulla Lättähatulla ensin 13.10. Tampereelta Poriin ja 14.10. Porista Raumalle. Tässä yhteydessä pääsin tarkastelemaan myös Rauman ja Mäntyluodon rataa ja niiden radanvarsia junasta käsin, mikä ei muuten olisi ollut henkilöliikenteen puuttuessa mahdollista. Kiinnostus syveni nopeasti muihinkin rautatieliikenteen jäänteisiin, kuten Vuojoen metsäraataan, ratakasveihin, rautateiden varsille rakennettuihin kipinäaitoihin sekä rataoikaisujen jälkiin maisemassa.

Tein viisi taustoittavaa haastattelua liittyen Rauman ja Kauttuan ratoihin. Haastatteluista kolme on muistitietohaastatteluita koskien Kauttuan rataa. Haastateltavina olivat Eija Ojala, Paula Panula sekä Ritva Aalto. Heistä yhteen sain yhteyden Alasatakunta-lehden toimittajan kautta, kahden muun yhteystiedot sain tältä ensimmäiseltä haastatellulta. Lisäksi haastattelin Rauman rataa tutkineita Marja Niemeä ja Mauri Rautavuorta, joiden yhteystiedot sain Rauman museosta. Näiden haastattelujen luonne sijoittuu jonnekin muistitieto- ja asiantuntijahaastattelun välimaastoon puhuessamme sekä heidän tutkimustyössään ilmi tulleista seikoista, että myös henkilökohtaisista havainnoista eri asemilta vuosien varrelta. Niemeä haastatella tein muistiinpanot käsin, muut haastattelut nauhoitin ja kirjoitin niiden sisällön lyhyesti ylös. Taustoittavia haastatteluja tehdessäni

---

<sup>16</sup> <https://asiointi.maanmittauslaitos.fi/karttapaikka/>

<sup>17</sup> <http://vaunut.org>

<sup>18</sup> Iltanen 2009.

tutkimukseni rajaus oli vielä täsmentymättä, mutta sain haastatteluista tarpeellista lisätietoa Rauman ja Kauttuan rataa sekä eritoten näiden rautatieasemien pihoja koskien. Aiempaa tutkimusta näistä ei ollut käytännössä ollenkaan saatavilla. Näihin haastatteluihin viitataan haastateltavien nimillä, joiden julkaisuun on lupa.

Rautatieasemien puistoja koskevia puistosuunnitelmia sekä asemia koskevaa kuvaarkistoaineistoa kävin tarkastelemassa Suomen Rautatiemuseon arkistossa ja kävin läpi myös Satakunnan museon ja Rauman museon arkistojen kuvat, jotka koskivat rautatieasemia Porin ja Rauman ratojen varsilla.

### **Haastattelut ja kävelyhaastattelu metodina**

Kun olin käynyt läpi ja kerryttänyt melkoisen määrän aineistoa Satakunnan alueen rautatieliikennepaikoista ja muodostanut käsityksen rautatieliikenteen jäänteistä tällä alueella. Tunsin taustani vuoksi luontevimmaksi tarkastella ilmiötä historian tutkimuksen metodein, mutta samaan aikaan olin kuitenkin kiinnostunut sen konkreettisista fyysisistä jäänteistä nykyajassa. Aiheen lopullinen rajaaminen tutkimukseksi tuntui pintapuolisen tarkastelun jälkeen jokseenkin hankalalta ja hiljalleen mielenkiintoni alkoikin kohdistua hylättyjen paikkojen raunioluonteesta tai estetiikasta hieman käytännönläheisemmin niiden uuteen käyttöön ja tapaan, jolla niiden uudet asukkaat muokkaavat asuinympäristöään. Edelleen rajasin tarkasteluni koskemaan vain entisiä asemapuistoja, minkä totesin varsin vähän tutkituksi aihealueeksi. Halusin päästä lähelle uusien asukkaiden arkikemusta asumisesta entisessä julkisessa puistossa ja päädyin tekemään jotakin, mitä olin tietoisesti karttanut: perustamaan työni haastatteluaineistolle. (Liite 1.)

Tutkielmani primaariaineisto koostuu seitsemästä haastattelusta, jotka tein loppukesän ja syksyn aikana vuonna 2014. Pääosin haastateltavana oli kussakin paikassa yksi henkilö, osassa kuitenkin kaksi. Yhteensä primaariaineistossa haastateltavia on kymmenen. Heistä nuorin oli syntynyt vuonna 1977 ja iäkkäin vuonna 1940. Haastateltavien yhteystiedot hankin moninaisia tapoja käyttäen: Maanmittauslaitokselta kiinteistötunnuksella kysellen, aseman myyntiä koskevista pöytäkirjoista, blogin perusteella, opiskelutoverilta Teollinen kulttuuriperintö –kurssin yhteydessä sekä lehtijutusta.

Aluksi tarkoitukseni oli haastatella vain asemarakennuksessa asuvia, mutta lopulta totesin, että asuttuina olevien rautatieasemien määrä Satakunnassa on niin pieni (Liite

2.), että halusin mukaan muitakin asema-alueella sijaitsevia asuttuja rakennuksia pihoi-  
neen. Porin radalta valitsin mukaan asemia, joista on olemassa puutarhasuunnitelma.  
Haistilasta ja Kiikasta on olemassa puistosuunnitelmat 1900-luvun alusta, Kyttälän,  
Nakkilan ja Ulvilan asemapuistoja koskevat suunnitelmat taas ovat 1950-luvulta. Rau-  
man radan asemista ei puutarhasuunnitelmia ole tiettävästi olemassa.

Tässä käsitellyistä rautatieliikennepaikoista neljässä asuttuna oli itse asemarakennus,  
kolmessa muussa jokin muu asemaan liittynyt rakennus. Haastatelluista kaksi oli vasta  
remontoimassa rautatierakennusta asunnoksi eikä vielä asunut siellä. Muista haastatel-  
tavista yksi käytti rautatierakennusta vapaa-ajanasuntonaan ja loput neljä asuivat asun-  
noissaan ympärivuotisesti. Rautatierakennusta vasta remontoivien osalta painotin sitä,  
millaisia suunnitelmia omistajilla oli pihan suhteen. Pidempään rautatierakennuksessa  
asuneiden kanssa käytiin haastattelussa yksityiskohtaisemmin läpi esimerkiksi asema-  
puiston muokkautumista kotipihaksi ja sen merkityksiä.

Haastattelut toteutin pääosin kävelyhaastattelumetodia käyttäen, haastatelluista kaksi  
toteutettiin käytännön syistä osin tai kokonaan sisätiloissa. Kävelyhaastattelu valikoitui  
haastattelumetodikseni, koska halusin tallentaa samaan aikaan informantin puhetta pai-  
koista ja samalla kuvata puheena olevaa paikkaa tai ilmiötä. Sittemmin opin ymmärtä-  
mään, että kyse on kokonaan omanlaisestaan haastattelun tekemisen metodista, jota  
tutkimuksissa kutsutaan nimellä *walking interview* tai *kävelyhaastattelu*. Asikainen ja  
Mäkinen kuvaavat menetelmää haastattelututkimuksen sovellukseksi, jossa on etnogra-  
finen ote sekä tavoite tutustua konkreettisesti asukkaiden omiin elinympäristöihin,  
maastoihin ja reitteihin sekä yleisemmin identiteetin muodostumiseen ja alueella vallit-  
seviin sosiaalisiin suhteisiin.<sup>19</sup> Kusenbachin mukaan etnografiset metodit voidaan kar-  
keasti jakaa informanttien haastatteluun ja havainnointiin. Tutkittaessa paikan roolia  
tutkittavien arkipäiväisissä kokemuksissa, kummallakin on hyvät ja huonot puolensa.  
Pelkällä toiminnan havainnoinnilla on vaikea tavoittaa samanaikaisia kokemuksia ja  
tulkintoja, toisaalta taas tavalliseen tapaan toteutettu haastattelu tempaa informantin irti  
siitä ympäristöstä, josta keskustellaan.<sup>20</sup>

Kävelyhaastattelu reitteineen voi tavanomaisen haastattelun tapaan olla vapaasti vaellel-  
len etenevä tai reitiltään tarkasti strukturoitu, jolloin haastattelussa tarkastellaan haasta-

---

<sup>19</sup> Asikainen & Mäkinen 2013, 130.

<sup>20</sup> Kusenbach, 2003, 458-459. Kts. myös Asikainen & Mäkinen 2013, 129.

teltavan suhdetta tiettyihin ennalta määriteltyihin paikkoihin kävelyreitit varrella.<sup>21</sup>

Oma metodini vastasi lähinnä edellistä. Annoin informanttien johdatella minua vapaasti kävelyhaastattelun ajan ja ohjasin heitä tekemään niin haastattelua aloitellessa mainiten esimerkiksi, että ”*Voitte kuljettaa mua vaik sit ja näyttää.*”<sup>22</sup> tai ”*Voitais lähtee ny vaikatäst kiertelee...*”<sup>23</sup> Toisinaan kuitenkin kannustin myös itse haastattelun aikana informanttia kävelemään ja näyttämään puheena olleita paikkoja. Saatoin sanoa esim. ”*Voidaan men vaik kattomaan.*”<sup>24</sup>.

Rebecca Solnit on kuvannut upeasti sitä, kuinka kävely paikassa vertautuu vaelteluun ajatuksissa:

*”The rhythm of walking generates a rhythm of thinking, and the passage through a landscape echoes or stimulates the passage through a series of thoughts. This creates an odd consonance between internal and external passage, one that suggests that the mind is also a landscape of sorts and that walking is one way to traverse it. A new thought often seems like a feature of the landscape that was there all along, as though thinking were travelling rather than making.”*<sup>25</sup>

Asikainen ja Mäkinen kuvaavat myös arkisessa ympäristössä kävelemisen herättävien muistojen ja saavan ihmiset puhumaan elettyyn ympäristöön tallentuneista muistoista ja toiveista. Paikoissa kuljeskelu antaa mahdollisuuden aivan kirjaimellisestikin vaellella suunnitelmien, muistojen ja havaintojen välillä.<sup>26</sup> Näkisinkin, että tekemilläni haastatteluilla on myös paljon yhtymäkohtia muistitietohaastattelujen kanssa: haastatteluiden kautta sain tietoa niin heidän asemapuistossa asumisensa vaiheista kuin myös heidän tulkintojaan siitä, mitä puistot ovat ja mitä niissä on käytön eri vaiheissa tapahtunut ja millaisia jälkiä siitä on kerrostunut paikkaan.<sup>27</sup> Jokinen, Asikainen ja Mäkinen toteavat tutkijan ja haastateltavan herkistyvän kävelyhaastattelussa sekä kielelliselle että ympäristön kautta välittyvälle vuorovaikutukselle ja he kuvaavat kävelyn tapahtumien välittyvän autenttisesti koettavan, silminnähtävän, kuultavan, haistettavan ja jalkapohjissa tuntuvan ympäristön kautta. Väärinymmärryksiltä voidaan heidän mukaansa usein välttyä, kun kohde, josta puhutaan on näkyvissä ja sekä haastateltavan että haastattelijan tarkasteltavissa.<sup>28</sup>

---

<sup>21</sup> Evans & Jones 2011, 849.

<sup>22</sup> Haastattelu 6/7.

<sup>23</sup> Haastattelu 2/7.

<sup>24</sup> Haastattelu 1/7.

<sup>25</sup> Solnit 2001, 5.

<sup>26</sup> Asikainen & Mäkinen 2013, 137.

<sup>27</sup> Muistitietohaastattelusta esim. Teräs & Koivunen, 2017.

<sup>28</sup> Jokinen et al. 2010, 259.

Tallensin haastattelut tavallisesti sekä nauhurilla että videoiden digitaalikameralla. Nauhurin annoin useimmiten haastateltavan käteen ja kuvasin itse kameralla haastattelua tehdessä. Tämä käytäntö osoittautui hyväksi, koska useimmissa paikoissa oli hetkittäin meluisaa liikenteen vuoksi. Juna ohitti aseman haastattelua tehdessä lähes poikkeuksetta ja osa asemista oli myös lähellä tietä, jolloin myös autoliikenteen melu kantautui pihaan. Haastateltu saattoi myös puhua kävellessään, katsoa toiseen suuntaan tai olla selin minuun päin.<sup>29</sup> Tällöin haastateltavan käteen annettu nauhuri tallensi puheen todennäköisesti selkeämmin kuin digitaalikamera. Videoitu haastattelumateriaali puolestaan osoittautui pitkän tutkimusprosessin edetessä hyödylliseksi, koska videolta saattoi palauttaa mieleen paikan, jossa haastateltava oli jostakin asiasta puhunut. Haastateltava saattoi puhuessaan esitellä, osoittaa ja näyttää erilaisia asioita ja paikkoja, jotka eivät olisi pelkkää nauhuria käyttäen tallentuneet muistiin. Videomateriaalin lisäksi kuvasin haastattelun jälkeen myös valokuvia asemien pihoista ja sain myös nähdäkseni asukkaille kertynyttä kuvamateriaalia.

### **Haastattelun analyysi**

Tekemäni haastattelujen analyysin voi katsoa väljästi pohjautuvan esimerkiksi Jari Eskolan *Laadullisen tutkimuksen juhannustaiat – Laadullisen aineiston analyysi vaihe vaiheelta* –artikkelissa kuvattuun metodiin. Eskola toteaa, että perinteisesti aineiston tehtävä on ollut hypoteesien testaaminen eli niiden todentaminen tai kumoaminen, mutta aineiston voi katsoa toimivan myös hypoteesien keksimisen lähtökohtana, jolloin ne toimivat tutkijan tai lukijan ajatusten virittäjinä.<sup>30</sup>

Oikeastaan jo haastatteluja tehdessä, mutta varsinkin niitä litteroidessani alkoi aineistosta hahmottua tiettyjä toistuvia teemoja. Litteroin haastattelut jokseenkin sanatarkasti ja pyrin huomioimaan jossain määrin myös puhumisen tapaan liittyviä ilmiöitä, kuten puuskahduksia ja naurahduksia. Koska aineistoon liittyi myös videomateriaali kävelyhaastattelun ajalta, kirjoitin litteraation oheen huomioitani siitä, milloin haastattelua tehdessä kävellään, milloin ja missä pysähdytään, informantin mahdolliset osoittelut sekä sen, mihin suuntaan katsotaan.

---

<sup>29</sup> Haastattelutilanteen yllätyksellisyydestä ja haasteista Jokinen et al. 2010, 260 sekä Bamberg 2017, 260, 266-267. Bamberg kuvaa ympäristöä kolmantena aktiivisena osapuolena, tällöin ympäristön häiriötekijät voidaan nähdä myös kävelyhaastattelun vahvuutena.

<sup>30</sup> Eskola 2015, 188.

Eskola kuvaakin analyysin ensimmäiseksi vaiheeksi aineiston järjestämisen teemoittain.

<sup>31</sup> Tein teemoittelua irrottaen intuitiivisesti litteraatiosta katkelmia, joissa tuntui olevan tutkimuskysymysten kannalta jotakin merkityksellistä. Tutkielmassani tarkastelemani teemat ovat siis aineistolähtöisiä. Toisaalta esimerkiksi yksityisyyttä koskevia kysymyksiä esitin tarkoituksella jo haastatteluvaiheessa, koska ennakko-oletukseni oli, että yksityisyyteen liittyvät seikat voivat olla tässä merkityksellisiä.

Teemoittelua seuraa Eskolan mukaan varsinainen analyysi. Tällöin tutkija lukee aineistonsa ja esittää siitä tulkintansa, liittyy siihen teoreettisia kytkentöjä ja pohdintaa. Tyypillisiä tapoja tiivistää ja jäsentää aineistoa on Eskolan mukaan kaksi: aineiston tematisointi ja tyypittely. Näistä edellisessä pyritään ryhmittelemään aineistoa teemoittain ja nostamaan tutkimusongelmaa valaisevista teemoista esiin sitaatteja tulkittavaksi, jälkimmäisessä puolestaan aineistosta konstruoidaan yleisimpiä tyyppisiä, jotka kuvaavat vastauksia laajemminkin. Eskola toteaa tematisoinnin olevan aineiston mielenkiintoimpien kohtien esiin nostamista, tyypittelyn taas tähtäävän sen mahdollisimman tasapuoliseen kuvaamiseen. <sup>32</sup> Karkean teemoittelun jälkeen pyrin itse löytämään teemojen sisältä eri haastatteluiden välisiä merkittävimpiä yhtäläisyyksiä ja toisaalta eroja. Tämän lisäksi yritin poimia lainauksistani sen kohdan, johon mielestäni tiivistyi kustakin teemasta jotain olennaista ja pyrin kirjoittamaan omin sanoin auki tulkintojani siitä, mitä aineistossa on.

Analyysin pitää Eskolan mukaan edetä tämän jälkeen vaiheeseen, jossa mukaan tuodaan kytkennät teorioihin ja aikaisempiin tutkimuksiin. <sup>33</sup> Eskola toteaa, että tutkimusta määrittää tutkijan suhde teoriaan, joka voi olla aineistolähtöinen, teoriasidonnainen tai teorialähtöinen. Näkisin oman tutkielmani vastaavan hänen esittelemässään jaottelussa lähinnä teoriasidonnaista analyysiä, jolloin siinä on teoreettisia kytkentöjä, mutta se ei suoraan nouse teoriasta tai pohjautu siihen. <sup>34</sup> Näen, että aiemmin opittua on vaikeaa sulkea kokonaan pois ja lähteä liikkeelle puhtaasti aineistosta. Teoriasidonnaisuuden ohella voidaan puhua abduktiosta. Sen lähtökohtana ei ole valmis hypoteesi, jota pyritään aineiston avulla todentamaan, vaan se on uusia asiayhteyksiä ja oivalluksia etsivää päättelyä, jossa tutkija kuuntelee lähteitään ja seuraa niiden antamia vihjeitä. Kalakoski totesi edellä paikan juonen avautuvan tietoisesti johtolankoja etsimällä. Carlo Ginzbur-

---

<sup>31</sup> Eskola 2015, 194.

<sup>32</sup> Eskola 2015, 195-197.

<sup>33</sup> Eskola 2015, 201.

<sup>34</sup> Eskola 2015, 188-189.

gin hahmotteleman johtolankametodin voikin puolestaan katsoa olevan varsin lähellä abduktiota. Ginzburgin mukaan johtolankojen tulkitseminen muistuttaa metsästäjän tapaa tulkita luonnossa näkyviä merkkejä ja jälkiä. Tulkinnassa pienten, vähäpätöisten vihjeiden avulla pyritään päätelemään jotain niiden taustalla olevasta laajemmasta todellisuudesta.<sup>35</sup> Abduktiossa päärooli on tutkijan ajattelulla, joka ei kuitenkaan voi syntyä ilman minkäänlaista teoreettista välineistöä tai vihjeitä. Tutkimuksen tuloksetkin ovat aina kontekstisidonnaisia ja subjektiivisuus on väistämättä läsnä tutkimuksessa.<sup>36</sup>

Tutkielmani edetessä ja tutkimuskysymysten tarkentuessa pyrin teoriaan ja tutkimuskirjallisuuden nojaten pääsemään yhä syvemmälle tulkinnoissani näitä katkelmia koskien. Kävin läpi litteraatioita ja haastattelutilanteissa kuvaamiani kävelyvideoita limittäin läpi kirjallisuuden kanssa ja pyrin löytämään niistä uusia näkökulmia jo tekemieni tulkintojen ja lukemani kirjallisuuden pohjalta. Tällöin jokin aiemmin toissijaiseksi katsomani ja siksi hylkäämäni haastateltavan lausahdus saattoi yhtäkkiä saada uusia merkityksiä, jolloin poimin sen litteraatista osaksi varsinaista tekstiäni.

Haastatteluaineistoni on anonymisoitu. Ensisijainen syy on se, että käyttämäni metodi-kirjallisuus ohjaa yleisesti toimimaan tällä tavalla. Toisaalta puheeksi haastattelujen yhteydessä tuli muun muassa lähiseudun ihmisten, suojeluviranomaisten sekä esimerkiksi VR:n ja Ratahallintokeskuksen (sittemmin Väyläviraston) kanssa tapahtuneeseen kanssakäymiseen liittyviä seikkoja, joiden liittyminen henkilöön voisi aiheuttaa kiusallisia tilanteita. Koska toisaalta kuitenkin käsittelen tutkielmassani konkreettisia paikkoja niiden oikeilla nimillä sekä näiden paikkojen muutosta, on työhöni oleva joukko ihmisiä jäljitettävissä. Tiedostan, että tässä on tietty ristiriita. Tavoitteeni kuitenkin on haastatteluaineistoa käsitellessä ollut, että yksittäisen haastatellun lausumia ei olisi mahdollista liittää tiettyyn paikkaan ja siten henkilöön.

### **Tutkijan positio**

Itselläni ei ole minkäänlaista rautatieliäistaustaa. Junat ovat kuitenkin olleet aina kiehtovia ja niihin liittyy lämpimiä lapsuusmuistoja: juurikasjunien näkeminen Säkylän soke-ritehtaan käyntiaikaan Kauttualla, ensimmäinen junamatka lättähatulla Kokemäeltä sekä

---

<sup>35</sup> Elomaa 2002, 63-65.

<sup>36</sup> Saaranen-Kauppinen & Puusniekka 2006.

tuntikausia kestäneet istuskelut kesäisin Hyvinkään asemalla pikajunia ihmetellen. Junalla matkustaminen on mielestäni mukavinta mahdollista matkantekoa, edelleen.

### 1.2.2. Teoreettisia lähtökohtia ja keskeisiä käsitteitä

#### Käytön vaiheet

Janne Vähäkoski jaottelee pro gradu –tutkimuksessaan Pori-Haapamäki –radan vaiheet *suunnittelu-, rakentamis-, liikennöinti- ja joutomaavaiheisiin*. Hän rajaa tutkimuksessaan asema- ja pysäkkirakennukset sekä asemapuistot tarkastelun ulkopuolelle ja keskittyy rata-alueeseen eli rautatiehen ja ratapihoihin.<sup>37</sup> Siitä huolimatta, että tässä tutkimuksessa puolestaan keskitytään juuri asemapuistoihin, näkisin tämäntapaisen jaottelun hyvänä apuvälineenä, jonka avulla hahmottaa asemapuistoissa tapahtunutta muutosta, vaikka itse rata olisikin käytössä. Omassa tutkimuksessani tarkastelun alkupisteenä toimii siis Vähäkosken tekemän jaottelun *joutomaavaihe* tai oikeammin sen jättämät jäljet. Useimmissa tarkastelemissani asemapuistoissa oli edetty käytön- ja hoidon puutteessa tähän vaiheeseen, kun tässä informanteina toimineet rautatierakennusten uudet omistajat ovat ottaneet paikan haltuunsa ja ryhtyneet muokkaamaan sitä omista lähtökohdistaan. Tämän jälkeistä tilaa voidaan kutsua vaikkapa *uuskäytön vaiheeksi*. Tämä jaottelu helpottaa tässä käsiteltävien asioiden kronologian hahmottamista, luo sille karkean viitekehyksen.

#### Joutomaa

Joutomaat ovat pääasiassa rakennetussa kaupunkiympäristössä kaupunkikehityksen seurauksena syntyneitä hylättyjä tai vajaakäyttöisiä alueita, joilla on aiemmin ollut ihmisten toimintaa. Ne ovat kaupunkitiloja, joiden merkitys ja identiteetti ovat muuttuneet ajan myötä. Niitä kuvaa hoitamattomuus, rapistuneisuus ja epämääräisyys. Joutomaat voidaan aiemman käytön perusteella jakaa edelleen esimerkiksi teollisuus-, liikenne ja sekajoutomaiksi.<sup>38</sup> Tässä työssä joutomaat ymmärretään jokseenkin näin, vaikka joutomaalla on muitakin merkityksiä. Metsätaloudessa joutomaa esimerkiksi määritellään

---

<sup>37</sup> Vähäkoski 2014, 2.

<sup>38</sup> Mikä on joutomaa? <<http://www.lahellakaupungissa.fi/paikat/joutomaa/mikaon-joutomaa/>>

puuntuoton mukaan luontaisesti lähes tai täysin puuttomaksi alueeksi<sup>39</sup>. Tällöinkin käsitteeseen sisältyy jonkinlainen ajatus sen joutavuudesta, merkityksettömyydestä.

Arkkitehdit Kenny Cupers ja Markus Miessen tarkastelevat kirjassaan *Spaces of Uncertainty*<sup>40</sup> julkista tilaa ja sen marginaaleja erityisesti Berliinissä pyrkien haastamaan menetyksen retoriikkaa, mitä tulee julkiseen tilaan. He tarkastelevat ja käsitteellistävät kaupungin tyhjää tilaa, marginaaleja ja välitiloja tekstin ja valokuvan keinoin.

Cupersin & Miessenin käsitellessä joutomaita he käyttävät sanaa *void*, jonka voi kääntää aukoksi tai tyhjäksi tilaksi. He kuvaavat sitä, kuinka näitä aukkoja voi toisaalta pitää sisäänpäin kääntyneenä hävityksenä, menetyksen ilmentymänä. Toisaalta taas aukot voidaan esittää positiivisesti: täyttämätön tarkoittaa yleensä tyhjää, mutta myös vapaata ja siksi se on täynnä mahdollisuuksia.<sup>41</sup> Peltonen kokee, ettei Cupersin & Miessenin *void* -käsitteen kääntäminen tyhjäksi tilaksi ei tee oikeutta joutomaille ja kokeekin paremmaksi kääntää sen aukoksi kaupunkitilassa. Hän myös epäilee, että Cupers & Miessenin ovat käyttäneet tyhjän tilan käsitettä nimenomaan kritisoidakseen kaupunkisuunnittelua ja sen näkemystä, jonka mukaan nämä tyhjät tilat tarvitsevat ”*materialisoitua järjestystä toimiakseen yhteiskunnan osana*”.<sup>42</sup> Cupers ja Miessen toteavatkin, että tyhjällä tilallakin on merkityksiä, ja ettei se ole oikeastaan tyhjä tai neutraali.<sup>43</sup> Cupersin ja Miessenin lailla myös Tim Edensor pyrkii teoksessaan *Industrial Ruins – Space, aesthetics and materiality* haastamaan joutomaiksi jääneiden marginaalisten paikkojen käsitteellistämistä lähinnä tyhjinä ja hyödyntämättöminä aukkoina kaupungissa.<sup>44</sup>

Johanna Vehkoo toteaa teoksessaan *Autiopaikoilla – Tutkimusmatkoja tulevaisuuden raunioille* joutomaiden ja urbaanien raunioiden pakenevan määrittelyjä. Ne ovat hänen mukaansa välitilassa alkuperäisen käytön loputtua ja uuden tarkoituksen odottaessa vielä löytymistään.<sup>45</sup> Kirsi Saarikangas toteaa Douglas Sheridaniin viitaten, että joutomaat ovat aiemman ihmistoiminnan muokkaamia, mutta hyötykäyttöön kelpaamattomia, villiintyneitä alueita, jotka ovat jääneet virallisen, hoidetun viheralueiden verkoston ulkopuolelle.<sup>46</sup> Tuula Isohanni puolestaan kuvaa suot ja joutomaat paikoiksi, joita ihmisten

---

<sup>39</sup> Suomen metsät 2012: Peruskäsitteet ja tietolähteet  
<<http://www.metla.fi/metinfo/kestavyys/basic.htm>>

<sup>40</sup> Cupers & Miessen 2002.

<sup>41</sup> Cupers & Miessen 2002, 80.

<sup>42</sup> Peltonen 2013, 10.

<sup>43</sup> Cupers & Miessen 2002, 95.

<sup>44</sup> Edensor 2005, 9-10.

<sup>45</sup> Vehkoo 2016, 142.

<sup>46</sup> Saarikangas 2014, 347.

on ollut vaikea lähestyä ja joiden kokeminen on esteettisesti vaativaa. Soista on pyritty eroon ja niitä on esimerkiksi kuivatettu. Joutomaa puolestaan on edustanut suunnitellun ja viimeistellyn kaupunkiympäristön rinnalla sen vastakohtaa tarkoittanut muodostuneena ”erilaisena luonnonpaikkana”, jonka hän tulkitsee merkitsevän monille kaupunkilaisille arvokasta henkireikää. Isohanni kuvaa, kuinka vanhoissa teollisuustiloissa ja jättomailla on oma hyvin vahva tunnelmansa ja näissä paikoissa voi aistia erityisyyttä, jopa pyhyyttä.<sup>47</sup> Peltonen puolestaan kuvaa hylättyjen tilojen haastavan pohtimaan ajan kulua sekä kuvaa joutomailla konkretisoituvan luonnon ja ihmisen, ihmisyksilöiden sekä -ryhmien ja näiden erilaisten intressien kilpailu tilasta. Väliaikaiset, vaihtoehtoiset tilankäytöt valtaavat hänen tulkintansa mukaan alaa, kun säännöllinen käyttö loppuu.<sup>48</sup>

## Tila

Perinteisesti tila on tulkittu *absoluuttiseksi*, mitattavissa olevaksi ja luonteeltaan pysyväksi rakenteeksi tai sen vastakohtaksi, suhteessa muihin asioihin ja ilmiöihin muodostuvaksi *relatiiviseksi* tilaksi. Nämä käsitykset ovat saanut rinnalleen *relationaalisen elisuhteellisen tiläkäsityksen*, missä tilan ajatellaan muodostuvan aina suhteessa ihmisiin, esineisiin, asioihin ja tilanteisiin ja tila nähdään prosessinomaisena, kontekstisidonnaisena ja sosiaalisissa suhteissa syntyvänä.<sup>49</sup> Ihmisten läsnäolo ja kanssakäyminen antavat tilalle sen luonteen ja merkityksen. Toiminnan muuttaessa muotoaan tai tilojen käytön vaihtuessa toiseksi, tilan luonnekin voi muuttua.<sup>50</sup> Kymäläinen käyttää muun muassa Doreen Massey’n viitaten tilaa määritellesään adjektiiveja prosessinomainen, alati liikkeessä ja muutoksessa oleva, moninainen, avoin, keskeneräinen ja toteaa, että kyse on tekemisen, tulkintojen, käytäntöjen ja erilaisuuden myötä syntyvästä tilasta.<sup>51</sup>

Tila on myös nähty vastakkaisena ajalle. Massey on kärjistänyt ajan nähdyksi muuttuvana ja dynaamisena, tilan puolestaan staattisena, pysähtyneenä. Hän haluaa nostaa esiin näiden vastavuoroisuuden ja toisiaan täydentävyyden ja toteaa, että jos aika on muutoksen ulottuvuus, tila puolestaan olisi moninaisuuden ulottuvuus. Hän kuvaa tilan muodostuvan samanaikaisesta olemassaolostamme ja keskinäisistä suhteistamme, joka tuotetaan käytännöissä ja vuorovaikutussuhteissa ja se on jatkuvan tuottamisen kohte-

---

<sup>47</sup> Isohanni 2002, 119, 123.

<sup>48</sup> Peltonen 2013, 6.

<sup>49</sup> Ridell et al. 2009, 12-13.

<sup>50</sup> Ridell et al. 2009, 9.

<sup>51</sup> Kymäläinen 2009, 96-97.

na.<sup>52</sup> Massey toteaa, ettei tila ole staattista eikä aika ole tilatonta, toisaalta tila on käsitteellistettävä keskinäissuhteiden konstruktiona ja lopulta hän toteaa edellisistä seuraavan, että tilallisuuteen kuuluu sekä järjestyksen että kaaoksen elementti.<sup>53</sup> Kaikki edellä esitetty johtaa hänen mukaansa siihen, että tila pitäisi ymmärtää tila-ajan osaksi.<sup>54</sup>

Pyrin tutkielmassani tekemään Henri Lefebvren kolminaisuuden dialektiikan mallia mukailevan triadin, joka auttaa hahmottamaan muutosta julkisesta, keskusjohtoisesti suunnitellusta ja hoidetusta asemapuistosta yksityisomistuksessa olevaksi kotipihaksi. Antti Wallin on väitöskirjassaan *Eläkeläisten tila – kaupunkitilan ja eläkeläisten sosiaalisen toiminnan tarkastelua* käsitellyt Lefebvren kolminaisuuden dialektiikkaa ja tukeudunkin hänen selkeään ja hyvin jäsenneltyyn esitykseensä aiheesta Lefebvren *The Production of Space* –teoksen ohella.

Rutkasti tiivistäen ja yksinkertaistaen Lefebvren triadin tilallisen tason käsitteet ovat: *tilalliset käytännöt, tilan representaatiot ja representaation tilat*.<sup>55</sup> Wallin toteaa näihin kytkeytyvän kolmea ihmisen tilallista olemista kuvaavaa käsitettä: *havaittu, käsitetty ja eletty*.<sup>56</sup> Tilallisilla käytännöillä Lefebvre kuvasi koettua tilaa, joka kytkeytyy arkipäivän elämään: arkisiin rutiineihin sekä urbaaniin todellisuuteen eli reittejä ja verkostoja, jotka linkittyvät paikkoihin työn, yksityiselämän ja vapaa-ajan yhteydessä.<sup>57</sup> Wallin täsmentää, että tilalliset käytännöt vastaavat yhteiskunnan rakenteiden uusintamisesta ja synnyttävät yhteiskunnan jäsenille jatkuvuuden tunteen. Hän viittaa näillä esimerkiksi kaupungin rakentamiseen ja ihmisten rutinoituneisiin tapoihin matkustaa, asua ja toimia kaupungissa.<sup>58</sup> *Tilan representaatioilla* puolestaan Lefebvre tarkoitti käsitteellistettyä tieteilijöiden ja suunnittelijoiden teksteinä, kuvina tai karttoina esitettyä tilaa, joka on dominoiva tila yhteiskunnassa.<sup>59</sup> Wallin kuvaa tilan representaatioiden ohjaavan ihmisten käsitystä tilasta ja vaikuttavan tilallisiin käytäntöihin ja viittaa virkamiesten, kaavoittajien ja median edustajien kykyyn laatia abstrakteja esityksiä tilasta, jotka vaikuttavat tilan järjestymiseen. Hän kuvaa tähän tilan ulottuvuuteen liittyvän olennaisesti tiedon ja vallan sekä toteaa tilan representaatioiden pitävän yllä yhteiskunnan rakenteita ja

---

<sup>52</sup> Massey 2008, 14-15.

<sup>53</sup> Massey 2008, 56-59.

<sup>54</sup> Massey 2008, 63.

<sup>55</sup> Lefebvre 1991, 33, 38-39.

<sup>56</sup> Wallin 2019, 19.

<sup>57</sup> Lefebvre 1991, 38.

<sup>58</sup> Wallin 2019, 19-20.

<sup>59</sup> Lefebvre 1991, 38-39.

ideologista järjestystä.<sup>60</sup> *Representaatioiden tilat* olivat Lefebvren mallissa tiloja, joita eletään suoraan mielikuvien, tunteiden ja sosiaalisen kanssakäymisen yhteydessä ja se on passiivisesti koettua tilaa, jota mielikuviutus pyrkii muuttamaan ja soveltamaan.<sup>61</sup> Wallin toteaa, että representaation tiloilla on huomattava yhteiskuntaa muuttava vaikutus, kun kyseenalaistamisen ja uudelleentulkinnan kautta voidaan neuvotella uusiksi vallitsevaa järjestystä. Elettyjen kokemusten kautta vakiintuneet käsitykset tilasta voivat saada uusia merkityksiä ja alkaa puolestaan muuttaa ihmisten toimintaa.<sup>62</sup> Wallinin tulkinnan mukaan keskeistä Lefebvren tilateoriassa on kaikkien tilan ulottuvuuksien vaikutus toisiinsa ja mahdollisuus muuttaa toisiaan. Tässä piilee hänen mukaansa Lefebvren ajattelun keskeinen vahvuus: se selittää, miten tila ja yhteiskunta muuttuvat sekä vallankumousten että ihmisten jokapäiväisen toiminnan myötä.<sup>63</sup> Lefebvren triadiin pohjautuva malli auttaa jäsentämään muutoksia, joita rautatieliikennepaikoilla on tapahtunut.

### **Julkinen - yksityinen**

Julkinen ja yksityinen ovat käsitepari, joka tulee tarkasteluni kannalta merkitykselliseksi uusikäytön vaiheessa, jossa uusien asukkaiden ja omistusoikeuksien muutoksen myötä julkisesta puistosta tulee yksityinen kotipiha. Rautatieaseman puisto määritellään usein yksiselitteisesti julkiseksi tilaksi, viitataan esimerkiksi sen olleen paikkakuntansa ensimmäinen julkinen puisto.<sup>64</sup> Julkinen tila on käsitteenä monitahoinen. Tavanomaista on julkisen tilan rinnastaminen yksityiseen tilaan, jolloin määrittely on tehty tilan omistussuhteiden ja saavutettavuuden mukaan. Neuvonen kiteyttää, että julkinen tila oikeudellisesti määriteltynä on kaupunkitilaa, joka on vapaata yksityiseen tilaan kohdistuvista käyttörajoitteista ja seurauksista eikä siihen kohdistu käyttö- tai kulkurajoitusta. Julkiseksi tilaksi Neuvonen nimeää esimerkiksi kadut, katuaukiot, torit, puistot, virkistysalueet, liikennealueet tai asemakaavan ulkopuoliset tilat, joita voidaan käyttää vapaasti.

65

---

<sup>60</sup> Wallin 2019, 20.

<sup>61</sup> Lefebvre 1991, 39.

<sup>62</sup> Wallin 2019, 20.

<sup>63</sup> Wallin 2019, 22.

<sup>64</sup> Aseman puisto ja pihat 2005, 2.

<sup>65</sup> Neuvonen 2017, 205-207.

Julkista tilaa on kuvattu fyysisinä tiloina näyttämö- tai huonemetaforien kautta tai on saatettu viitata niihin sosiaalisuutta korostaen kohtaamispaikkoina.<sup>66</sup> Mäenpää määrittelee sen tilallisesti ja sosiaalisesti avoimeksi alueeksi, ”joka on periaatteessa kaikkien tavoittama ja yleisesti käytetty”.<sup>67</sup> Tästä voidaan tehdä mielestäni tulkinta, että jotkin seikat voivat kuitenkin rajoittaa julkiseen tilaan pääsyä tai sen käyttöä. Julkisen tilan käsitteeseen sisältyy ihanne kaikille avoimesta tilasta, mutta avoimuuden aste on Kymäläisen mukaan suhteellista ja julkista tilaa määrittävät erilaiset käyttäytymissäännöt, säännökset ja lait.<sup>68</sup> Esimerkiksi Helsingin kaupungin järjestyssääntöjen 4 §:n<sup>69</sup> mukaan ”henkilön, joka ilman hyväksyttävää syytä oleskelee rautatie- tai linja-autoasemalla, lentoasemalla, metroasemalla, alkoholimyymälän välittömässä läheisyydessä tai jalankulkutunnelissa, on poliisin käskystä poistuttava”. Säännön myötä pyritään kontrolloimaan esimerkiksi rautatieasemalla tapahtuvaa oleilua.

Asemat olivat Mikko Laakson mukaan ihmisten kohtaamispaikkoja, joissa tuntui elämän syke: lähtö ja saapuminen, ero ja kohtaamien, äänet kaikuinen, kuulutuksineen ja vihellyksineen sekä savun ja tervan tuoksut.<sup>70</sup> Rauman rautatietä koskevassa tausta-haastattelussa tuli mielenkiintoisella tavalla esiin se, miten asemalla oleskelua ja käyttämistä kohtaamis- ja ajanviettopaikkoina pyrittiin rajoittamaan. Asemalle mentiin iltaisin viettämään aikaa ja odottamaan iltajunaa, kävelemään perongille ja tapaamaan muita ihmisiä. Tämä huvittelutapa muuttui Raumalla 1920-luvulla maksulliseksi laiturimaksun myötä:

*”Juu, sehän on ollut siis tuota 1920-luvun alussa, minä luulisin, ei kai se vielä kumminkaan vielä Venäjän vallan aikana ollut niin se oli kuitenkin vähän toistakymmentä vuotta Valtionrautateilläkin, että kaikilla suuremmilla asemilla oli laiturimaksu ja VR:llä oli pienimmät asemat oli Hanko ja tuota, mä en oo ihan varma, oliko Salo, vai oliko vähän samankokoinen paikkakunta, kaks semmoista, jotka oli vielä ehkä vähän Raumaa pienempiä. Niin tuotanoinni, Rauman rautatiellä tuota päätettiin ruveta perimään asemalla maksua ja kun täällähän oli se, se...taas mennään aika kauas puutarha-asioista...mutta kun Rauman rautatiehän oli velvoitettu kuljettamaan postia korvauksetta eli käytännössä rautatie siis käytännössä Rauman ja Peipohjan välillä se kuljetettiin se posti maksutta, mutta sit Kauttuan radalta, joka oli rakennettu vasta myöhemmin niin siitä voitiin periä maksua. Niin tää laiturimaksu vuosittain niin se laiturimaksu oli melkein yhtä suuri kuin se postinkuljetusmaksu, et siitä tuli aika paljon. Ja siitä ei oo koskaan tehty päätöstä, että se lopetetaan, mutta se kirjanpidosta vaan näkyy, että se joskus, oisko noin 1933, 1934 niin vielä alkukuukausina siinä tuota kertyy vielä laiturimaksua, mutta sen jälkeen sitä ei...”<sup>71</sup>*

---

<sup>66</sup> Ridell et al. 2009, 13-15.

<sup>67</sup> Mäenpää 2005, 21.

<sup>68</sup> Kymäläinen 2009, 105-106, 110-111.

<sup>69</sup> Helsingin kaupungin järjestyssäännöt 1997. Järjestyslaki (612/2003) korvasi eri kaupunkien sisällöltään vaihtelevat järjestyssäännöt vuonna 2003.

<sup>70</sup> Laakso 2017, 89.

<sup>71</sup> Mauri Rautavuoren haastattelu.

Tämän esimerkin myötä voi todeta, että julkisesta luonteestaan huolimatta asemalla oleskelua on tavattu erilaisista syistä rajoittaa. Tässä tapauksessa laiturimaksun ohella laiturialuetta rajattiin ja siellä kulkua pyrittiin estämään aitaamalla. Tämän jälkeen otettiin mallia isommilta kaupunkiasemilta ja katsottiin laiturimaksun asettaminen mahdolliseksi tavaksi vähentää laiturilla oleskelevien ihmisten määrää ja toisaalta parantaa siten turvallisuutta.<sup>72</sup>

Timo Kopomaa kärjistääkin, että tila on joko yhteistä tai poissulkevaa. Hän kuvaa julkisten, avoimiin kaupunkitiloihin rinnastuvien paikkojen, kuten torien, puistojen ja katujen olevan yleisiä, kaikille avoimia ja saavutettavia sekä yhteisiä, yhdessä käytettäviä. Hän kuvaa arkipuheessa tämän avoimen vastakohdan olevan suljettu, mikä viittaa lukittuun, aidattuun tai muutoin kulkuyhteydeltään ei-vapaaseen.<sup>73</sup> Neuvosen mukaan siinä, missä julkinen tila määrittyy tilana, jonne kuka tahansa voi mennä kysymättä keneltäkään lupaa, yksityisen tilan käytölle edellytetään sen sijaan aina tilan omistajan hyväksyntä. Yksityistä tilaa määrittelee omalla tavallaan myös kotirauha, joka turvaa oikeutta yksityisyyteen ja jonka piiriin kuuluvat muun muassa koti sekä pihapiiri sekä muut paikat, joita käytetään kodinomaiseen asumiseen. Yksityinen tila määrittää fyysisesti julkista tilaa esimerkiksi kadun rajoittuessa yksityisomisteisiin rakennuksiin ja pihoihin.<sup>74</sup>

Avoimen julkisen tilan ja suljetun yksityisen tilan väliin sijoittuu puolijulkinen tila. Kaupungissa suurin osa puolijulkisesta tilasta on kaupallista tilaa. Suomessa tällaiset tilat ovat Neuvosen mukaan esimerkiksi kauppakeskuksia ja muita tiloja, joihin ihmisillä on vapaa pääsy.<sup>75</sup> Puolijulkisten tilojen ohella on puhuttu pseudojulkisista tiloista, siis periaatteessa avoimista tiloista, kuten kauppa- ja kulttuurikeskuksista, jotka kuitenkin sulkevat ulos tietynlaisia ihmisiä. Kymäläinen väittääkin perinteisen yksityisen ja julkisen tilan välisen jaon olevan auttamattomasti vanhentunut ja toteaa, että sen tilalle tulisi löytää uusia tapoja käsitteellistää julkisen tilan monimutkaisia piirteitä. Puoli- ja pseudojulkisten tilojen käsitteen ohella hän toteaa puhutun hybridisaatiosta, millä viita-

---

<sup>72</sup> Mauri Rautavuoren haastattelu. Kts. laiturimaksusta ja järjestyksenpidosta asemalla myös Rautavuori 2011, 109, 151 ja 172.

<sup>73</sup> Kopomaa 1997, 21.

<sup>74</sup> Neuvonen 2017, 205-206.

<sup>75</sup> Neuvonen 2017, 205, 207.

taan siihen, että vaikka tila olisi jossain mielessä julkista, se voi olla toisessa mielessä yksityistä.<sup>76</sup>

Rautatieasemat edustavat mielestäni hyvinkin tällaista pinnallisesti katsoen julkista, mutta tietyssä mielessä kuitenkin luonteeltaan monimuotoisempaa hybriditilaa. Julkisen luonteensa ohella rautatieasemat ovat monesti olleet asuinpaikkoja aseman henkilökunnalle. Asemapuiston on katsottukin yhdistävän näitä yleisessä käytössä olevia tiloja sekä asuinrakennuksia omine pihapiireineen. Asemalla olemiseen on luullakseni liittynyt omat käyttäytymissääntönsä ja sanattomat sopimuksensa siihen liittyen, missä on ollut sopivaa oleskella. Lisäksi kotipihojen yksityisyyttä on alleviivattu ja niihin kulkua on rajattu esimerkiksi aitaamalla. On myös syytä muistaa, että julkinen tila mielletään yleensä hyvin urbaaniksi ilmiöksi ja esimerkiksi kirjallisuudessa puhutaan usein (suur)kaupungeista. On suhtauduttava kriittisesti siihen, missä määrin niiden pohjalta esitetyt seikat pätevät pienissä suomalaiskaupungeissa saati sitten maaseudulla, missä valtaosa esimerkiksi satakuntalaisista rautatieasemista on sijainnut.

## **Paikka**

Tim Cresswell toteaa kirjassaan *Place: An Introduction*, että tilan ja paikan dualismi on rakoillut 1970-luvulta lähtien edelläkin kuvatun, paikan käsitettä hyvin lähelle tulevan sosiaalisen tilan käsitteen myötä. Tyypillisesti tila on kuitenkin nähty itsessään merkityksettömänä, ajan kaltaisena väistämättömänä elämän tosiasiana, jonka pieneen hippuun merkityksiä kiinnittäessään ihminen tulee luoneeksi paikan. Cresswell kärjistääkin, että tila tavataan nähdä paikkaa abstraktimpana käsitteenä, jonakin, joka liittyy vaikkapa avaruuteen tai geometriaan.<sup>77</sup> Hänen mukaansa paikkaa voidaan tarkastella ainakin kolmesta, osin päällekkäisestä näkökulmasta, joita ovat kuvaileva, sosiaalista rakentamista tarkasteleva tai sen fenomenologiseen luonteeseen kiinnittyvä näkökulma<sup>78</sup>. Omastakin tarkastelustani pystyn erottamaan osin kaikkia näitä näkökulmia.

Cresswell toteaa, että tavanomainen, jopa metaforan kaltainen esimerkki paikasta ja sen merkityksestä ihmiselle on koti. Hän kuvaa kotia paikaksi, johon voidaan tuntee kiin-

---

<sup>76</sup> Kymäläinen 2009, 95-96, myös Nissen 2008. Erityisesti pseudojulkisten tilojen yhteydessä on käytetty käsitettä POPS, mikä tulee sanoista privately owned public space.

<sup>77</sup> Cresswell 2015, 15-17.

<sup>78</sup> Cresswell 2015, 55-56.

tymystä ja johon juurrutaan. Cresswell viittaa David Seamoniin todetessaan, että koti on intiimi paikka, jonne voidaan vetäytyä maailman humusta ja jossa voi kokea jollakin lailla hallitsevansa rajattua tilaa.<sup>79</sup> Tässä tarkasteltavat asemapiustot ovat kotien pihoja, joita voidaan tarkastella eletyn paikan käsitteen kautta. Pauli Tapani Karjalaisen mukaan paikoissa on kyse ”*elämän virrassa todellistuvista ajan ja tilan eksistentiaalisista suhteista*” ja hän kuvaa paikan olevan jokapäiväisessä elämänkulussa näkymätön arkielämän kyselemätön kehys.<sup>80</sup> Hänen mukaansa paikkasuhteemme ovat ruumiillisesti ja kaikin aistein koettuja tunnetiloja, joiden eläminen on kohdetta koskettavaa havainnointia. Eleyt paikat hänen mukaansa ovat ruumiillista muistia, ja inhimillisesti muistamisen ruumiillisuus liittyy saumattomasti tunteeseen ja mielikuvitukseen.<sup>81</sup>

### **Domestikaatio ja uskäyttö**

*Domestikaatio* viittaa perinteisessä mielessä villieläinten kesyttämiseen. Metaforisella tasolla, erityisesti teknologian tutkimuksessa domestikaatiota voidaan tarkastella prosessina, jossa käyttäjät erilaisissa ympäristöissä kohtaavat uuden teknologian, joka on *villi* ja pitää *opettaa sisäsiistiksi*, sen pitää sopeutua käyttäjien puitteisiin, päivittäisiin rutineihin sekä arvoihin sekä näiden ympäristöön. Monissa tapauksissa nämä ovat kodinomaisia ympäristöjä, tarkemmin kotitalouksia.<sup>82</sup> Sørensen on määritellyt domestikaation käytäntöinä liittyen artefaktiin. Se voi tarkoittaa niiden käyttötapoja, mutta myös artefaktin merkityksen rakentamista, mukaan lukien sen lopulta voimaantuvaa roolia suhteessa toimijoiden identiteettien tuottamiseen. Kognitiiviset prosessit, jotka liittyvät sekä näiden käytäntöjen oppimiseen että niiden merkityksiin.<sup>83</sup> Tässä domestikaation voisi ajatella saavan kummankinlaisia merkityksiä rautatieasemien uusien käyttäjien sopeutuessa rautatien ja sen vaikutusten olemassaoloon omassa kotiympäristönsään. Toisaalta sen voi nähdä myös villiintymään päässeän ympäristön *kesyttämisenä*.

Uuskäytöllä tarkoitetaan tavallisesti materiaalin käyttöä useammin kuin kerran samaan tarkoitukseen sen samassa muodossa. Rakennuksiin liittyvä uskäyttö (adaptive reuse) puolestaan on vanhentuneiden tai käyttämättömien rakenteiden käyttämistä uuteen käyttötarkoitukseen uusissa yhteyksissä, jolloin toisinaan tarvitaan laajaa entisöintiä, kun-

---

<sup>79</sup> Cresswell 2015, 39.

<sup>80</sup> Karjalainen 1997b, 41.

<sup>81</sup> Karjalainen 1997b, 46.

<sup>82</sup> Berger et al. 2005, 2.

<sup>83</sup> Sørensen 2005, 47.

nostusta tai muuttamista sekä ulko- että sisäpuolelta.<sup>84</sup> Wongin teoksessa *Adaptive reuse*, kirjoittaja puolestaan nojaa käsitteiden määrittelyssä ICOMOSin ja kirjallisuuden määritelmiin. *Adaptaatiolla* eli sopeutumisella tarkoitetaan prosessia, jossa muokataan paikkaa uuteen käyttöön sopivaksi säilyttäen samalla sen kulttuuriperinnön arvo. Sopeutusprosessiin sisältyy *muutos* (alteration) ja *lisäys* (addition). Adaptaatioon kuuluvat rakentamiseen liittyvät työt pelkän ylläpidon lisäksi, paikan mahdollisuuksien, toiminnan tai suoritteen muuttamiseksi.<sup>85</sup> Adaptaation käsitteeseen liittyy tässä entisen julkisen asemapuiston sopeuttaminen nykykäyttöön asumisen ympäristönä.

### **Identiteetti, omistajuus**

Anna Sivula pyrkii mallintamaan artikkelissaan *Tilauhistoria identiteettityönä ja kulttuuriperintöprosessina* identiteettityötä, jolla kulttuuriperintöä rakennetaan. Sivula katsoo, että kulttuuriperintöprosessia ylläpitävä yhteisö näyttää tekevän identiteettityötään kolmella identiteettityökalulla, jotka Sivula nimeää jaetuksi historiaksi, osallisuuskokemukseksi sekä menneen jäljiksi sekä menneisyyden symboleiksi. Näistä ensimmäinen on se menneisyyden tulkinta, jonka yhteisön jäsenet jakavat keskenään ja jota he esittelevät myös ulospäin omana historianaan. Osallisuuskokemuksella Sivula tarkoittaa osallisuutta sekä jaetusta historiasta että erilaisista menneisyyden jättämistä aineellisista sekä aineettomista jäljistä. Sivula toteaa sen olevan omistussuhteesta riippumaton. Hän toteaa täten osallisuutta voitavan kokea esimerkiksi historialliseen maisemaan. Menneen jäljet ja menneisyyden symbolit puolestaan toimivat jaetun historian todisteina, joiden kulttuuriperintöarvon ja merkityksen kehyskertomuksena toimivat jaettu historia vahvistaa ja joista yhteisön jäsenet kokevat olevansa osallisia.<sup>86</sup>

Kulttuuriperintöyhteisöä yhdistää Sivulan mukaan monumentalisoiva, omaksuva sekä historioiva identiteettityö. Monumentalisoiva identiteettityö on jaetun historiallisen tiedon käyttämistä menneisyyden jäljen tulkitsemiseen ja sen symbolimerkityksen perustelemiseen eli esimerkiksi yhteisölle merkityksellisten historiallisten todisteiden valitsemista, tuottamista, suojelemista säilyttämistä sekä arvottamista. Omaksuvalla identiteettityö puolestaan vahvistaa Sivulan mukaan kulttuuriperintöyhteisön oikeutta pitää oma-

---

<sup>84</sup> ICOMOS: Heritage Conservation Terminology.

<[http://ip51.icomos.org/~fleblanc/documents/terminology/doc\\_terminology\\_e.html](http://ip51.icomos.org/~fleblanc/documents/terminology/doc_terminology_e.html)>

<sup>85</sup> Wong 2016, 13.

<sup>86</sup> Sivula 2015, 64-66.

naan kohdetta, joka liittyy yhteisöä yhdistävään historiaan ja se yhdistää osallisuuskemukset symboleihin. Tällä hän viittaa esimerkiksi arvorakennusten olevan omaksuvan identiteettityön välineitä ja kohteita riippumatta niiden juridisesta omistusoikeudesta. Historioiva identiteettityö vahvistaa toimijan käsitystä itsestään yhteisön menneisyyden, nykyisyyden ja tulevaisuuden jatkumolla ja sen tuloksena on historiatietoinen subjekti.<sup>87</sup>

Anna Storm tarkastelee väitöskirjassaan *Hope And Rust - Reinterpreting the industrial place in the late 20th century* hylättyjen teollisuuspaikkojen uudelleentulkintaa. Hän kuvaa aineelliseen paikkaan liittyvien merkitysten tulevan usein ilmaistuiksi fyysisen ympäristön kautta. Hankalasti sanallistettava tieto, kuten kokemus menetyksestä tai tulevaisuuden epävarmuudesta voi tulla näkyviin muuttuvassa ympäristössä. Alkuperäiseen käyttötarkoitukseen liittyvä hiljainen paikkaan liittyvä tieto ja kokemukset ovat suuressa määrin muuttuneet tarpeettomiksi ja uuskäytön myötä paikka on muuttunut materiaalisessa mielessä. Muuttuva materiaalisuus on vaikuttanut paikan merkityksiin ja tuotantolaitos, joka seisoo käyttämättömänä tai otettuna uuteen käyttöön viestii muista merkityksistä kuin aiemmin. Uusi merkitys puolestaan on vaikuttanut paikan materiaalisuuteen, sen rappeutumiseen, purkamiseen tai uuteen käyttöön.<sup>88</sup>

Kaksi opinnäytetyötä muodostui oman työni kannalta erityisen merkityksellisiksi. Sara Peltosen maantieteen oppiaineeseen tekemä pro gradu –tutkielma *Hylätyn tilan vaihtoehtoiset käytöt – joutomaista ja niiden merkityksestä kaupunkilaisille*<sup>89</sup> toimi tärkeänä lähtökohtana joutomaiden erilaisia väliaikaisia käyttöjä kuvatessaan. Peltosen tutkielmassa keskeisenä teoreettisena lähtökohtana toimii edellämainittu Kenny Cupersin ja Markus Miessenin teos *Spaces of Uncertainty*<sup>90</sup>, jonka sain Peltosen avustuksella itseleni luettavaksi. Elina Hämäläisen taidehistorian pro gradu *Arjen tuolla puolen – Kruunuvooren hylätty huvila-alue Helsingin Laajasalossa*<sup>91</sup> puolestaan tarjosi opinnäytetimitakaavaan puristetun esimerkin siitä, millaisen prosessin myötä yksityisessä omistuksessa olevasta huvila-alueesta on muodostunut kaupunkilaisten omaehtoisen toiminnan ja kiinnostuksen kautta puolijulkinen tila ja se toimi jonkinlaisena keskustelukumppanina oman työni myöhemmissä vaiheissa. Hämäläisen opinnäyte puolestaan johdatti minut

---

<sup>87</sup> Sivula 2015, 64-66.

<sup>88</sup> Storm 2008, 12.

<sup>89</sup> Peltonen 2013.

<sup>90</sup> Cupers & Miessen 2002.

<sup>91</sup> Hämäläinen 2015.

tarkastelemaan Anna Jorgenssenin ja Richard Keenanin toimittamaa teosta *Urban Wildscapes*<sup>92</sup>, joka on Hämäläisen työssä toiminut keskeisenä teoreettisena lähtökohtana tilan villiyyden merkitysten ymmärtämisessä.

### 1.2.3. Rakenne

Luvussa kaksi pyrin taustoittamaan asemapuistoja kohdannutta muutosta. Esittelen lyhyesti rautatierakentamisen suunnittelu- ja rakentamisvaihetta keskittyen erityisesti rautatierakennuksiin ja puistoihin. Kuvaan asemapuistojen luonnetta ja niistä käytettyä käsitteistöä. Tarkastelen myös sitä, mitä tapahtui asemapuistojen kukoistuskauden jälkeen Valtionrautateiden vähentäessään toisaalta liikennekäytössä olevien rautatieliikennepaikkojen määrää ja toisaalta puistotoiminnan supistuessa. Pyrin löytämään syitä sille, miksi asemia lakkautettiin ja miksi sitä kautta puistot jäivät oman onnensa nojaan. Tarkastelen muutoksen taustatekijöinä tiestön parantumista Suomessa sekä autoistumista, rautatieliikenteen käyttövoiman muutosta sekä maaseudun tyhjenemistä ja kaupungistumista. Käsitteelen lisäksi sitä, millaisia muutoksia asemapuistoissa on tapahtunut Valtionrautateiden käytön loputtua joutomaa- ja uuskäyttövaiheissa ja miten ne näkyvät yhä maisemassa. Toisessa luvussa luonnehdin myös lyhyesti tämän tutkimuksen kohteina olevia seitsemää asemaa. Luvun keskiössä on asemapuistojen alkuperäinen tehtävä ja ympäristön muutos ennen uuskäytön vaiheen alkua.

Luvussa kolme käsittelen rautatieasemien aiemmasta käytöstä kertovia jälkiä asukkaiden kertomina eli tarkastellaan viidakoitumista, kiveyksien löytymisestä, roskista, roskaamisesta ja pihan käyttämisestä kaatopaikkana sekä asemarakennuksia ja asemapuistoja koskeneesta varastelua. Luvussa otetaan asukkaiden toimesta haltuun entiset julki-set puistot ja otetaan ne käyttöön kotipihana.

Luvussa neljä käsittelen asemapuistoa asumisen ja uuskäytön ympäristönä. Luvussa tarkastellaan asukkaiden tapaa hoitaa kotipihaksi muuttunutta puistoa. Asemapuiston hoitoa määrittelee niin työvoiman kuin käytössä olevien ajallisten resurssien määräkin. Luvussa tarkastellaan asemapuiston hoitamisen vastapainona asukkaiden viettämää puistoelämää eli asemapuistoa istuskelun, leikkimisen sekä saunomisen paikkana. Nämä kaikki liittyvät asemalla asumiseen ja asemalle *juurtumiseen* sekä paikkaistumiseen, paikan elämiseen. Asemapuistossa asumisen kannalta paikan yksityisyys on olennaista,

---

<sup>92</sup> Jorgenssen & Keenan 2012.

kun entisestä julkisesta tilasta (tai hybriditilasta) tulee yksityinen kotipaikka. Lisäksi tarkastellaan asemaa asuinpaikkana ohi vilahtavien junien näkökulmasta ja puhutaan aseman aitaamisesta turvallisuussyistä.

Luvussa viisi tarkastellaan asemapuiston tässä julkisesta puistosta kotipaikaksi muuttamisen prosessissa saamia uusia merkityksiä ja merkitystä identiteettityökaluna. Asukkaiden asemalle antamat merkitykset sekä asukkaiden työ ympäristön muovaajana on tässä luvussa keskeistä. Haastatteluiden perusteella vaikuttaa siltä, että kaksi asiaa tekee paikasta aseman: puiston vanhat puut sekä rata, joista edellinen aiheuttaa toisinaan asukkaille huolta ikääntyneen puuston aiheuttaessa vaaratilanteita erityisesti myrskyjen aikaan ja jälkimmäinen taas muistuttaa olemassaolostaan melun ja tärinän muodossa. Luvussa tarkastelen työtä merkityksenantajana vanhassa puistossa sekä asukkaita paikan juonen kertojina. Lopuksi tarkasteltavaksi tulee itse asujan muutos adaptaatioprosessin kuluessa.

### 1.3. Aiempi asemapuistotutkimus

Rautatieasemien puistoja on käsitelty niin tutkimuksessa kuin populaarimmassa kirjallisuudessa varsin vähän. Rautateiden asemapuistoista ovat kirjoittaneet Sinikka Joutsalmi ja Sirkka Valanto. Joutsalmi kuvaa lyhyesti Suomen Kotiseutuliiton Puistot ja Puutarhat -julkaisun artikkelissaan *Asemapuisto*<sup>93</sup> asemapuiston luonnetta, historiaa, lajistoa ja muutosta. Joutsalmi kuvaa niinikään asemapuistojen historiaa, luonnetta ja nykytilanetta artikkelissaan *Asemapuisto*<sup>94</sup> teoksessa Hortus Fennicus – Suomen puutarhataide. Valanto puolestaan kuvaa varhaisia mainintoja asemien istutuksista ja toteaa istutuksia tehdyn lähes jokaiselle asemalle julkaisussaan *Suomen rautatieasemat vuosina 1857-1920*<sup>95</sup>.

Asemapuistoista on tehty myös muutamia opinnäytteitä. Ritva Veijola-Reipas on tarkastellut asemapuistoja pro gradu -tutkielmassaan *J. K. Kornmann Valtionrautateiden puutarhurina ja Alavuden puistosuunnitelma*. Leena-Maija Koivu on tutkinut asemapuisto-

---

<sup>93</sup> Joutsalmi 2005.

<sup>94</sup> Joutsalmi 2001.

<sup>95</sup> Valanto 1982.

jen historiaa proseminarityössään *Asemapuistot - puutarhan kulttuurihistoriaa Valtionrautateilla vv. 1873-1973*.<sup>96</sup>

Jussi Iltanen toteaa *Radan varrella* -teoksen esipuheessaan, että lähes 150-vuotista rautateiden historiaa Suomessa on tutkittu laajasti vuosikymmenten ajan, mutta suurin huomio on kiinnittynyt esimerkiksi junakaluston historiaan esimerkiksi rautatiemaantieteellisten aiheiden sijaan.<sup>97</sup> Myös Sinikka Joutsalmi tuo artikkelissaan *Asemapuisto työ- ja asuinympäristönä* esiin sen, kuinka vähän esimerkiksi rautatierakennuksista on kirjoitettu<sup>98</sup>. Paluulippu –raportissa todetaan, että rautatien rakennuskannan sekä asemapuiston merkitys suomalaiselle rakentamiselle ja puistokulttuurille on vielä tutkimatta.<sup>99</sup> Aihetta käsittelevää kirjallisuutta kartoittaessani olenkin huomannut, kuinka vähäistä, sirpaleista ja populaaria suurin osa rautateitä ja rautatieliikennepaikkoja koskevasta kirjallisuudesta on. Asemapuistoja käsittelevä kirjallisuus muodostaa vielä marginaalisen osan tästä.

Erkki Laurila käsittelee Valtionrautateiden vihertuotantoa teoksessaan *Puutarhatalouden viisi kehityksen vuosikymmentä*<sup>100</sup> keskittyen pääosin taimituotannon vaiheisiin keskuspuutarhassa sekä paikallisissa puutarhoissa, mutta kirjoittaa myös sota-ajan vaikutuksesta asemapuistoihin ja niiden hoitoon sekä myös puistotoimen toiminnan alasajoon 1960-luvulta lähtien.

Jollain lailla kuvaavaa on se, että Valtionrautateista kirjoitetuista laajoista historiateoksissa asemapuistoista on lyhyehköt *Valtionrautatiet puutarhurina* -nimiset artikkelit vain teoksissa *Valtionrautatiet 1937-1962* sekä *Valtionrautatiet 1962-1987*. Nämä molemmat ovat silloisten ylipuutarhureiden kirjoittamia – edellisestä vastaa siis Kalle Jokela ja jälkimmäinen Paavo Vierikko. Ne molemmat keskittyvät lähinnä keskuspuutarhan vaiheiden ruotimiseen. Toisaalta viimeisimmän, *Valtionrautateiden 150-vuotishistoriikin*, kirjoittanut Seppo Zetterberg ei mainitse teoksessaan sanaakaan asemapuistoista. Raideammattilaisten arkisen työn historiaa teoksessaan *Oikeilla raiteilla*

---

<sup>96</sup> Koivu, 2003.

<sup>97</sup> Iltanen 2009, 7.

<sup>98</sup> Joutsalmi 2000, 101.

<sup>99</sup> Perähuhta, Joutsalmi & Ahoniemi 2001, 55.

<sup>100</sup> Laurila 1995.

la<sup>101</sup> luotaava Mikko Laakso tyytyy hänkin vain referoimaan Pirjo Huvilan blogitekstiä *Aseman kesäinen kaunotar*<sup>102</sup> eikä kirjoita itse puistojen hoitotyöstä mitään.

Anja Kervanto Nevanlinna toteaa, että myöskin kaupunkihistorioissa rautateiden merkitystä on käsitelty yllättävän niukasti ja että rautateistä kaupunkikulttuurin, sen käytäntöjen ja tilojen oleellisena osana on vielä paljon kirjoittamatta. Hän tulkitsee tämän johtuvan siitä, että rautatiet eivät enää ole yhtä dramaattisten muutosten käynnistäjiä kuin 1800-luvulla ja esimerkiksi Helsingin keskustan historioita tarkasteltaessa rautatie katoaa tultuaan kaupunkiin. Rautatiet näyttää luonnehtivan itsestäänselvyys ja arkisuus osana kaupunkien toiminnallista järjestelyä.<sup>103</sup> Tämä tulee mielestäni esiin myös kuvia arkistossa tutkiessa: ne painottuvat rautatien alkuvuosiin.

Asema-alueiden uuskäyttöä on käsitelty Perähuhdan, Joutsalmen ja Ahoniemen toimitamassa tutkimusraportissa *Pahulippu - Kulttuurihistoriallisesti merkittävien asema-alueiden uusi käyttö*.<sup>104</sup> Raportissa ei kuitenkaan juurikaan paneuduta entisen rautatierakennusten uuskäyttöön yksityishenkilöiden asuinkäytössä, vaan siinä käsitellyt uuskäytön mallit koskevat julkisen sektorin tuottamia palveluja, yksityisen sektorin rahoittamaa ja toteuttamaa uutta käyttöä julkisen sektorin tuella sekä yksityisen sektorin rahoittamaa ja toteuttamaa uutta käyttöä.<sup>105</sup>

---

<sup>101</sup> Laakso 2017.

<sup>102</sup> Junablogi: *Aseman kesäinen kaunotar*. 14.7.2015.

<sup>103</sup> Kervanto Nevanlinna 2005, 115-117.

<sup>104</sup> Perähuhta, Joutsalmi & Ahoniemi 2001.

<sup>105</sup> Perähuhta, Joutsalmi & Ahoniemi 2001, 81-82, 90-91, 94-95.

## 2. ASEMAPIUSTO HISTORIALLISENA ILMIÖNÄ

### 2.1. Rautatierakentaminen Suomessa

Liikenteen historia on teknologisten innovaatioiden historiaa. Kanavien rakentaminen, höyryvoiman käyttö laivoissa ja rautateillä, polttomoottorin käyttö maantieliikenteessä ja laivoissa sekä lentokoneen keksiminen ovat luoneet uusia mahdollisuuksia ihmisten ja tavaroiden kuljetukseen.<sup>106</sup> Rautatien edeltäjinä voidaan Nikolaus Pevsnerin mukaan pitää kaivoksiin puusta kaivosvaunuille rakennettuja ratoja 1500-luvulla. 1600-luvulla vaunujen vetäjänä toimi ihmisvoimien ohella hevonen. Seuraavalla vuosisadalla nopeasti kuluneet puiset kiskot korvattiin rautaisilla. 1800-luvulla hevosen korvasi höyrykone. Ensimmäisenä varsinaisena rautatienä voidaan hänen mukaansa pitää 1830 avattua rautatietä Liverpoolista Manchesteriin.<sup>107</sup>

Rautateiden rakentaminen alkoi Suomessa 1857. Ensimmäiseksi rakennettiin rata Helsingistä Hämeenlinnaan. Se valmistui 1862. Anja Kervanto Nevanlinna on tulkinnut rautatien rakentamisen Helsinkiin olleen elinkeinojen vapauttamisen sekä kunnallisen itsehallinnon laajenemisen ohella yksi kolmesta tekijästä, jotka nostivat sen maan todelliseksi pääkaupungiksi Turun palon jälkeen. Rautatien merkitys kansainväliselle kilpailukyvyllä nähtiin jo tuolloin jonkinlaisena kohtalonkysymyksenä – ilman riittävää rautatieverkkoa maan katsottiin joutuvan perikatoon.<sup>108</sup> Matti Rinne puolestaan tulkitsee rautateiden rakentamisen merkinneen myös kansallisvaltion luomista sekä pohjan luomista yhtenäiskulttuurille ja demokratialle. Hän toteaa myös nykyisen asemaan liittyvän nostalgian pohjautuvan siihen, että rautatiet rakensivat aikoinaan osaltaan kansallista identiteettiä.<sup>109</sup>

Sirkka Valanto puolestaan lainaa kirjoitusta, jossa suhtaudutaan rautateiden mahdollisuuksiin huomattavasti edellisiä pessimistisemmin ja todetaan, että ”*välimatkat ovat liian pitkät, maan pinta liian epätasainen, liikenne liian vähäistä, vesitiet liian mukava kuljetusmuoto ja rahavarat liian niukat*”.<sup>110</sup> Rautateiden kannattajat puolestaan puolsivat rakentamista maanviljelyksen sekä teollisuuden kehittämistarpeiden ohella sivistys-

---

<sup>106</sup> Bergholm 2001, 66.

<sup>107</sup> Pevsner 1986, 225.

<sup>108</sup> Kervanto Nevanlinna 2002, 57-59.

<sup>109</sup> Rinne 2001, 164-165.

<sup>110</sup> Valanto 1982, 3.

näkökohdilla. Rautatien katsottiin edistävän postilaitosta, kirjakauppaa, sähkösanomien vaihtoa sekä matkustajien kuljetusta.<sup>111</sup> J.V. Snellmanin rooli muodostui Valannon mukaan ratkaisevan tärkeäksi ratkaistaessa kysymystä Suomen tulevista kuljetusmuodoista.<sup>112</sup>

Rautatieliikenne oli myös kulttuurimaisemaa uudeksi muovaava voima: junaradan, junien ja asemien ilmestyminen suomalaiseen maisemaan oli suuri muutos<sup>113</sup>. Wolfgang Schivelbusch toteaa rautatien näkyneen eurooppalaisessa maisemassa 1800-luvun puolivälistä lähtien. Rautatiessä aiempien maanteiden myötäilemä luonnon epäsäännöllisyys korvattiin mekaanisella säännönmukaisuudella kiskojen oikaistessa maaston epätasaisuuksia ja rautatie vedettiin seudun poikki leikkauksia, penkereitä, tunneleita ja siltoja käyttäen. Täydellinen tie on sileä, tasainen, kova ja suora.<sup>114</sup> Schivelbusch kuvaa sitä, kuinka rautatie eroaa muista liikennevälineistä tavassaan tuottaa kuljetuksia ja mahdollistaa siirtymistä paikasta toiseen. Toisin kuin aiemmissa liikkumisen muodoissa, rautatie satoi liikenneväylän ja liikennevälineen teknisesti yhteen ja kiskoja ja kiskoilla liikkuvaa ajoneuvoa oli tarkasteltava yhtenä kokonaisuutena.<sup>115</sup> Näkisin, että rautatieasemat, niin junien, matkustajien että tavaroiden liikkumiseen liittyvine rakennuksineen, laitteineen ja alueineen, oli myös kiinteä osa tätä kokonaisuutta.

Schivelbusch kuvaa junan pysähdyspaikkojen eli rautatieasemien olleen kaupungin ulkopuolisia jatkeita, jotka sijaitsivat kaupunginmuurien ulkopuolella leimatun lähimmät kaupunginosat teollisuuden ja köyhälistön alueiksi. Rautatieaseman seutu sai ikävän teollisen leiman, jonka keskus eli itse rautatieasema koettiin äärimmäisen teolliseksi. Rakennustyypiltään rautatieasemat edustivat rauta-arkkitehtuuria, joiden kautta kulkeva liikenne näkyi matkustajien jatkuvana virtana juniin ja niistä pois. Hän kuvaa suurkaupunkien henkilöliikenteelle tarkoitettuja asemien olleen tyypillisesti kaksijakoisia: niissä yhdistyi kivinen vastaanottorakennus ja raudasta ja lasista valmistetut asemahallit. Tämän tyyppisiä asemarakennuksia alettiin valmistaa 1850-luvun tienoilla rautatieverkon tihenemisen myötä, kun asemalaiturien välille piti luoda yhteys ja laajentunut asema-alue katettiin kokonaisuudessaan. Ratkaisuksi syntyi uudenlainen rakennustyyppinä pääteasema, jossa asemalaitureita yhdisti poikittainen laituri ja joita suojaasi raudas-

---

<sup>111</sup> Valanto 1984, 12.

<sup>112</sup> Valanto 1982, 3, Valanto 1984, 12.

<sup>113</sup> Laakso 2017, 16.

<sup>114</sup> Schivelbusch 1996, 24-25.

<sup>115</sup> Schivelbusch 1996, 19.

ta ja lasista valmistettu asemahalli. Pääteasema yhdisti toisiinsa kaksi erilaista liikenteen muotoa ja liikennetilaa, kaupungin ja rautatien liikenteen. Pääteasema oli vastaanottorakennuksensa kivisen julkisivun myötä osa kaupunkia, toisaalta se edusti rautatien teollista tehtävää rautarakenteisine asemahalleineen.<sup>116</sup> Suomessa tämän kaltaista rautateihin liittyvää rakentamista edusti ja edustaa vain Helsingin päärautatieasema maan ainoana pääteasemana.<sup>117</sup> Muulla maassa pienemmät ja vaatimattomammat asemat palvelivat paikkakunnan ohittavaa liikennettä ja huomattavasti vähäisempiä matkustajamääriä.

Valanto toteaa, että tärkeimpänä 1800-luvun uusista rakennustyypeistä voi pitää rautatieasemaa, jossa symbolisoituvat ennenäkemättömät mahdollisuudet paikasta toiseen liikkumiseen. Rautatie muutti käsityksen matkustamisesta perusteellisesti, ja sen vaikutukseen teollistumista ja kaupungistumista ajatellen ovat olleet mullistavat. Asemalla ei rakennustyyppinä ollut Valannon mukaan valmista esikuvaa, mutta itse rautatiehankkeen poikkeuksellinen suuruus maa- ja pengerrystöineen, siltoineen ja rakennuksineen aiheutti sen, että asemarakennusten arkkitehtuuriin kiinnitettiin huomiota. Asemarakennusten suunnittelussa piti ottaa huomioon valtava määrä funktioita: junien liikkuminen, eri suuntiin kulkevat ihmismassat, odottaminen, ruokailu, lipunmyynti, matkatavaroiden säilytys ja kuljetus sekä asemalla työskentely ja monin paikoin myös asuminen.<sup>118</sup> Pevsner toteaa aseman toimintojen muuttuneen hyvin vähän 1800-luvun mittaan, mutta tyyllillisesti muutos seurasi muutosta.<sup>119</sup> Asemalle asetettiin julkisena tilana niin toiminnallisia kuin ulkonäöllisiäkin vaatimuksia, sen tuli viestiä tietystä arvokkuudesta ja virallisuudesta, käyttötarkoituksestaan ja omistajastaan.<sup>120</sup> Rautatieaseman odotussali oli monessa kaupungissa pitkään sen ainoa julkinen sisätila.<sup>121</sup>

Asemia suunnittelivat rautateiden omat arkkitehdit, jotka kaikki tekivät koko elämäntyönsä rautateillä. Ainoa poikkeus oli ensimmäisen radan arkkitehti Carl Edelfelt. Arkkitehti Knut Nylander aloitti jo Edelfeltin opissa, ja jatkoi sen jälkeen rautateiden suun-

---

<sup>116</sup> Schivelbusch 1996, 148-150.

<sup>117</sup> Tämä koskee Helsingin nykyistä, vuonna 1919 käyttöön otettua asemarakennusta, joka sekin sai itä- ja länsisiiven väliselle henkilöratapihan ylle lasikatteen vasta vuonna 2001, vaikka sellaista oli suunniteltu asemalle jo sen rakentamisesta saakka. Iltanen 2009, 15-16.

<sup>118</sup> Valanto 1984, 6, 15.

<sup>119</sup> Pevsner 1986, 226.

<sup>120</sup> Rinne 2001, 172.

<sup>121</sup> Kukkonen 2006, 21.

nittelijana. Bruno Granholm vaikutti radanrakentamisen vilkkaimpana kautena 1890-luvulta 1920-luvulle ja hänen työtään jatkoivat Thure Hällström ja Jarl Ungern.<sup>122</sup>

Rautatiearkkitehtuurille on leimallista kaksi asiaa: tyyppipiirustukset sekä liikennepaikojen välinen hierarkia. Suomen rautatiearkkitehtuurille leimallinen piirre on rakennuskannan yhtenäisyys, mikä johtui rakentamisen tapahtumisesta keskusjohtoisesti valtion toimesta<sup>123</sup>. Jatkuva kustannusten pienentämisen vaatimus johti siihen, että asema-alueiden rakennukset rakennettiin tyyppipiirustusten mukaan 1860-luvulta, Pietarin radan rakentamisesta alkaen<sup>124</sup>. Tällöin oli tarkoituksenmukaista kehittää eri puolilla maata käytettäviä, olosuhteiden mukaan muunneltavia perusratkaisuja<sup>125</sup>. Rautatierakentaminen oli kalliimpaa kuin rakentaminen yleensä. Radan läheisyydestä johtuva tärinä vaati esimerkiksi tavallista jyhkeämmän kivijalan. Rautateiden rakennuksissa käytettiin paljon rautavahvikkeita, joita ratatyömaalta oli helposti saatavissa.<sup>126</sup> Liikennepaikoille tuli oma hierarkiansa. Itsenäiset liikennepaikat olivat asemia ja pysäkkejä, joista edelliset oli jaettu viiteen luokkaan. Ne saivat rinnalleen pienempiä liikennepaikkoja, pysäkkejä, joista useimmat kuitenkin kohotettiin asemaksi muutaman vuoden kuluessa. Lisäksi oli iso joukko epäitsenäisiä liikennepaikkoja, kuten laiturivaihteita, laitureita, seisakevaihteita, seisakkeita ja vaihteita.<sup>127</sup>

Asemia rakennettiin vuosina 1860-1960 noin 600 ja yhteensä Valtionrautatiet rakennutti tuona aikana yli 5000 erilaista rakennusta. Rautateillä voikin katsoa olleen tärkeä asema maamme asutus- ja teollistumishistoriassa.<sup>128</sup> Suurin osa Suomen asemista on rakennettu väliasemiksi eli asemarakennus sijaitsee pitkä sivu radan suuntaisesti. Yleensä asemarakennus on sijoitettu noin 10-20 metrin päähän radasta.<sup>129</sup> Asema- ja pysäkkirakennusten välittömässä läheisyydessä sijaitsivat yleensä tavaramakasiini, yleisökäymälä sekä mahdollisesti kioski. Asemapäällikön ja ratamestarin talot sijaitsivat erillään näkyvällä paikalla. Muut asuintalot sijaitsivat usein peräkkäin raitin varrella aseman takana ja Joutsalmi kuvaakin, että omaleimainen rautatieläisympäristö syntyy juuri siitä, että jo-

---

<sup>122</sup> Puurakennukset 1997, 1, Asemarakennus 2007, 2-3.

<sup>123</sup> Valanto 1984, 13.

<sup>124</sup> Iltanen 2009, 10, Valanto 1984, 23, 80.

<sup>125</sup> Joutsalmi 2000, 103. Tyyppipiirustusten käyttö oli tavallista keskusjohtoisessa rakentamisessa, esimerkkeinä sotilasvirkatalot ja kasarit.

<sup>126</sup> Valanto 1982, 10, Joutsalmi 2000, 111. Ratakiskoja käytettiin mm. ikkuna- ja seinäpalkkeina, kellariholveissa sekä tulisijojen alustoissa.

<sup>127</sup> Zetterberg 2011, 60, Iltanen 2009, 12.

<sup>128</sup> Huvila 2006, 43.

<sup>129</sup> Valanto 1982, 20.

kaisella taloudella oli oma omat ulkorakennuksensa. Varikko eli veturitalli ja vesitorni sijaitsivat usein muista hieman erillään.<sup>130</sup>

Asemien verkko oli tiheä. Rataverkon rakentamisvaiheessa tavoitteena oli liikennepaikan pystyttäminen noin kymmenen kilometrin välein. Tästä periaatteesta kuitenkin tingittiin 1890-luvulla, jolloin liikennepaikkoja rakennettiin lisää myös jo olemassa oleville rataosille ja uusille niitä perustettiin aiempaa tiheämpään. Niinpä keskimääräiseksi väliksi tuli noin 7 kilometriä.<sup>131</sup> 1930-luvulla liikennepaikkojen keskimääräinen etäisyys putosi 4,5 kilometriin, kun miehittämättömiä seisakkeita perustettiin henkilöliikenteen käyttöön muun muassa tasoristeyksiin, joille liikennettä voitiin odottaa sekä pien-tenkin asutusrykelmien kohdalle.<sup>132</sup> Ratavahdin mökkejä puolestaan rakennettiin 4-6 kilometrin välein radan varteen ja piha käsitti tyypillisimmillään neljä eri rakennusta sekä kasvimaan. Ratavahdin tehtävä oli huolehtia esteettömästä kulusta omalla rataosuudellaan ja hän sai käyttää hyödykseen ratapenkan heinän rehuksi karjalleen.<sup>133</sup>

Rautatieaseman rooli sijaintipaikkakunnallaan on ollut ja on edelleen poikkeava muihin liikenneasemiin verrattuna. Tämä johtuu siitä, että rataverkko on rakennettu, kun yksityisautoja ei ollut, ja rautatieaseman liikenteellinen merkitys oli yhdyskunnalle hyvin suuri. Rata ja asema pyrittiin tuomaan niin lähelle yhdyskunnan keskustaa kuin vain oli mahdollista - tosin pienemmissä kirkonkylissä aseman paikka määräytyi etupäässä liikenneteknisin perustein ja se saattoi sijaita hyvinkin etäällä taajaman ulkopuolella.<sup>134</sup> Satakunnan asemista esimerkiksi Kyttälän ja Eurajoen asemat sijaitsivat kaukana taajama-alueista, eikä edelliselle vienyt vielä edes tietä, vaan ainoa, joskin ilmeisesti sitäkin tärkeämpi, liikenneyhteys sinne kulki vesireittejä pitkin.<sup>135</sup>

Matkustamisen ohella asemalla oli muitakin käyttötarkoituksia. Postinnotto oli yksi syy siihen, että ihmiset kokoontuivat asemalle. Itsenäisiä postirakennuksia on asemien yhteydessä jäljellä vain muutamia. Suuremmilla asemilla postin käytössä saattoi olla oma toimistohuone, pienemmillä asemilla vain postilaatikko. Myös lennätin liittyy oleellisesti rautatiehen ja rautatieasemiin, koska sen avulla junien liikkeistä tiedotettiin

---

<sup>130</sup> Valanto 1982, 20, Joutsalmi 2000, 104-110.

<sup>131</sup> Zetterberg 2011, 60.

<sup>132</sup> Iltanen 2009, 10.

<sup>133</sup> Joutsalmi 2000, 110-111.

<sup>134</sup> Kukkonen 2006, 16-18.

<sup>135</sup> Iltanen 2009, 124-125, 134.

asemalta toiselle. Uutuuden leviämisestä pääsivät hyötymään myös yksityiset henkilöt.<sup>136</sup> Ilmar Talven mukaan rautatieasemilla oli taloudellisen merkityksen ohella huomattava vaikutus myös paikkakunnan sosiaaliseen elämään, muun muassa nuorisoon, jolle asema hänen mukaansa edusti ikkunaa ulkomaailmaan. Rautatieasemat muodostuivatkin hänen mukaansa kaikilla radoilla paikkakunnan uusiksi keskuspaikoiksi, jotka vetivät puoleensa maantieliikenteen ja usein voittivatkin kilpailussa paikkakunnan vanhan keskuspaikkakunnan eli kirkonkylän.<sup>137</sup>

## 2.2. Asemapuiston luonne ja asemapuistokäsitteistöä

Heikki Kukkonen mukaan rautateiden kulta-aikaan, millä hän viittaa 1800- ja 1900-lukujen vaihteeseen, asema-alueesta tehtiin näyttävä ”pienoismaailma”, usean rakennuksen kompleksi, joka istutettiin ja hoidettiin yhtenäisenä, suunniteltuna puistoympäristönä.<sup>138</sup> Rinteen mukaan asema-arkkitehtuuriin ja erityisesti varhaisimpien asemien näyttävyyteen vaikutti halu kertoa uuden aikakauden alkamisesta ja vakuuttaa ihmiset uuden liikennemuodon ylivertauudesta.<sup>139</sup>

Rautatierakennusten korjausohjeet –vihkosarjan aseman puistoja ja pihvoja käsittelevä osa puolestaan alkaa kuvauksella asemapuistosta:

*”Asemapuisto on kaikille suomalaisille tuttu: sen komeat havupuut kertovat jo kauas missä asema sijaitsee, sen lehtevät lehmukset ovat tarjonneet suojaa junan lähtöä tai tuloa odotteleville, ja sen kuusi- ja orapihlaja-aidat ovat rajanneet rautatieläisten pihvoja. Puisto on antanut asemalle oman rautatieläisen luonteen.”*<sup>140</sup>

Asemapuisto oli monella maaseutupaikkakunnalla usein ainoa julkinen puisto, sen istutusten ollessa ainoat koristekasvi-istutukset. Niissä nähtiin myös usein pitäjän ensimmäiset ulkomaiset koristepuut. Hyvin hoidetut pienet puistikot olivat esikuvina kansalle ja puutarhavirikkeiden antajina asukkaille.<sup>141</sup> Rautatiehallituksen ylitirehtööri G. Strömbergin onkin kerrottu todenneen, että *”samalla, kun puutarhat valtionrautatie-*

---

<sup>136</sup> Joutsalmi 2000, 115.

<sup>137</sup> Talve 1963, 198-199. Vapaa-ajan vietosta asemilla ks. myös 25, 40.

<sup>138</sup> Kukkonen 2006, 21.

<sup>139</sup> Rinne 2001, 162.

<sup>140</sup> Aseman puisto ja pihat 2005, 1.

<sup>141</sup> Laurila 1995, 107, Väre et al. 2008, 102.

*asemilla tuottavat hyötyä ja huvia aseman virkailijoille ja miehistöille, ne Suomen rahoassakin herättävät innostusta puutarhanhoitoon.* ”. <sup>142</sup>

Kirjassaan *Palavarakkaus ja särkynytyydän sekä muut perinteiset koristekasvit* Pentti Alanko ja Pirkko Kahila toteavat yleisimmiksi puistoissa viljellyiksi puiksi siperianpihdan, siperian- ja euroopanlehtikuusen, siperiansembran ja puistolehmuksen. He toteavat näiden puulajien koristavan vieläkin vanhoja pihvoja, kartanoiden ja rautatieasemien puistoja sekä hautausmaita. <sup>143</sup> Asemapuistoa luonnehtivat Paluulippu-raportin mukaan taajamarakenteessa ja rautatien maisemassa etäälle näkyvät, luonnonvaraista puustoa huomattavasti korkeammaksi kasvavat havupuut, kuten juuri pihtakuuset ja sembramännyt. Lehmusrivit sijaitsevat usein radan suuntaisina riveinä hyvinkin lähellä rataa. Puuriveillä oli edustuksellisuuden lisäksi myös käytännöllinen merkitys. Ne vähensivät höyryvetureiden kipinöistä syntyvää palovaaraa asema-alueen läheisyydessä. Lajien valintaa säätelivät käytännön vaatimukset: pienilehtisiä puita käytettiin harvoin, koska ne aiheuttivat helposti ongelmia raiteiden puhtaanapidolle ja toisaalta lehmuksia istutettiin lähelle rataa, koska ne kestävät hyvin maaperän tärinää. <sup>144</sup> Valanto puolestaan toteaa, että puistot jalopuineen, puukujineen ja kukkaistutuksineen ovat muodostaneet olennaisen osan asemamiljöötä, samalla kun ne ovat edistäneet paloturvallisuutta <sup>145</sup>.

Paluulippu-raportissa todetaan, että rautateillä oli muutamia omia lajikkeita, kuten Rautatieomenapuu (*Malus "Hyvingiensis"*) ja Pietarista tuotu lehmuslaji. Muita suosittuja puutarhakasveja ovat olleet orapihlaja, hernepensas, tuhkapensaas, angervot, puistoruusut ja syreenit. Asemapuistolle oli luonteenomaista puistomaisimman osan sijoittuminen asemarakennuksen ympärille taajamasta johtavan sisääntulon tuo ja puiston jatkuminen asuinalueelle, missä sen luonne muuttui enemmän hyötypuutarhaksi. Asuinrakennusten yhteydessä olivat alun perin kasvimaat, hedelmäpuita ja marjapensaita. Samoin myös istutusten ja hoidon määrä väheni asteittain siirryttäessä asemarakennuksen läheisyydestä huoltorakennusten alueelle. <sup>146</sup> Myös ratavahtien keskuudessa puutarhanhoito oli suosittua, koska he saivat taimia ilmaiseksi VR:n keskuspuutarhalta. <sup>147</sup> Koti-

---

<sup>142</sup> Joutsalmi, 2001, 143,

<sup>143</sup> Alanko & Kahila 1992, 24.

<sup>144</sup> Perähuhta, Joutsalmi & Ahoniemi 2001, 74.

<sup>145</sup> Valanto 1982, 24, Valanto 1984, 80.

<sup>146</sup> Perähuhta, Joutsalmi & Ahoniemi 2001, 74.

<sup>147</sup> Joutsalmi 2000, 110-111.

tarveviljely oli tavallista ja vahtituvan pihapiirissä sijaitsikin usein myös pieni ryytimaa tai peltotilkku, jolla kasvatettiin perunaa, sipulia ja muita vihanneksia. <sup>148</sup>

Kopomaa kuvaa sitä, kuinka avoimelle tilan suunnittelulle ja käytölle on asetettu neljä keskeistä tehtävää: edustuksellisuus, suojelevuus, virkistys sekä tuottavuus <sup>149</sup>. Mielestäni tämä pätee myös asemapuistojen kohdalla. Asemilla ja niiden puistoilla oli edustuksellisia tarkoituksia. Puisto oli tärkeä paloturvallisuuden kannalta, mutta tarjosi konkreettista suojaa myös matkustajillekin. Kopomaa viittaa Turun paloon todetessaan, kuinka väljä kaupunkirakenne ja laajojen aukoiden jättäminen kaupungin sisään otettiin yhdeksi kaupunkisuunnittelun funktioista <sup>150</sup>. Asemapuisto tarjosi toki myös virkistystä niin matkustajille kuin asemalla työskentelevillekin. Kopomaa kuvaa puistuelämän muodoiksi esimerkiksi ruohikolla ja riippumatoissa loikoilun sekä kahvinkeiton ja kuvaa sitä, kuinka puistosuunnittelussa aktiivisten toimintojen, ohjatun leikin ja joukkourheilun painotus kasvoi. <sup>151</sup> Viimeinen Kopomaan kuvaamista tehtävistä on avoimen tilan tuottavuus. Asemapuistolla oli niinikään tuotannollisia tavoitteita, sijaisivathan siellä myös henkilökunnan omat keittiöpuutarhat ja kasvimaat. Toisaalta asemapuisto kioskeineen ja asemaravintoloinen oli myös tältä kannalta tuottavaa, se oli paikka palvelujen ja tuotteiden kuluttamiselle.

Asemapuistokäsitteistö kuvastaa osaltaan sitä, millaiseksi ympäristöksi se aikanaan suunniteltiin ja minkälaisia käyttötarkoituksia sen eri osilla oli. Aihetta on käsitelty hyvin havainnollisesti eritoten Perähuhdan, Joutsalmen & Ahoniemen Paluulippu – raportissa.

*Asemanseutu* on käsitteistä laajin. Siihen käsitetään kuuluvaksi rautatien asema-alueen lisäksi siihen liittyvää taajamaa tai lähiympäristöä rakennuksineen ja palveluineen. <sup>152</sup> *Asema-alueella* puolestaan tarkoitetaan pitkänomaista rautatietoimintojen aluetta ratapihan ympärillä. Asema-alue voidaan jakaa toiminnallisesti kolmeen osaan: *aseman puoli*, *rata ja ratapiha* sekä *huolto- ja lastauspuoli*. Radan eri puolten käyttö on ollut tyyppiltään erilaista, mikä on vaikuttanut niin rakennusten sijoitukseen ja tyyppiin kuin ympä-

---

<sup>148</sup> Laakso 2017, 16, 54-55.

<sup>149</sup> Kopomaa 1997, 22-27.

<sup>150</sup> Kopomaa 1997, 24.

<sup>151</sup> Kopomaa 1997, 25.

<sup>152</sup> Perähuhta, Joutsalmi & Ahoniemi 2001, 22

ristönhoidon tasoonkin.<sup>153</sup> Yhtä mallia on kuitenkin kirjallisuuden perusteella vaikea luoda, koska kuten Joutsalmikin toteaa, siitä on satoja eri versioita, joissa osien suhde on hyvinkin erilainen riippuen aseman luokasta ja maastosta.<sup>154</sup>

*Aseman puoli* voidaan edelleen jakaa pienempiin osiin. Näitä ovat *asema*, *puisto*, *asuinalue* sekä *entinen puutavaran lastausalue*. *Asema* muodostuu asemarakennuksen ja tavaramakasiinin muodostamasta rakennusparista, jotka muodostavat sisääntulon taajamasta. Aseman tärkeimpänä toimintona on saapuminen alueelle ja siihen liittyviä rakenteita ovat esimerkiksi hevospuomit, pysäköinti ja taksiasema. Asemasilta henkilöliikennettä varten sijaitsee asemarakennuksen edessä ja lastauslaituri tavaramakasiinin edessä.<sup>155</sup> Joutsalmi käyttää lisäksi käsitettä *asemapiha* kuvatessaan sitä osaa asema-alueesta, jonne yleisöllä oli pääsy ja missä se toimitti asioitaan. Kulku asemapäällikön päätyyn oli rajattu aidalla, mutta muuten liikkuminen oli vapaata – asemapuisto houkutteli paikakuntalaisia ja siellä saattoi olla huvimaja istuskelua varten.<sup>156</sup>

*Puisto* puolestaan yhdistää aseman ja rautatieläisten asuintalot ja sillä ja sen istutuksilla on erotettu eri toiminnallisia alueita toisistaan.<sup>157</sup> Puisto voidaan edelleen jakaa *eduspuistoon*, *asemapuistoon* ja *asuinpihoihin*. *Eduspuisto* sijoittui asemarakennuksen eteen, päätyyn tai sen ja sisäisen raitin väliin. Eduspuisto oli asema-alueen näkyvin ja julkisin osa, joka yhdisti muun alueen asemalaituriin ja sen liikenteeseen. Eduspuiston arvoa korosti kasvillisuuden lajirikkaus ja koristeellisuus. Asemarakennuksen edusta oli usein kivetty, myöhemmin asfaltoitu. Eduspuistosta *asemapuisto* jatkui varsinaisena puistoalueena kohti asuinalueetta. Asemapuisto loi välimatkaa julkiseksi tilaksi mielletävän aseman ja peremmällä asema-alueella sijaitsevan asuinalueen välille. Sen tärkeimmät toiminnot olivat junan odotukseen ja virkistäytymiseen liittyviä. Asemapuistossa oli mutkittavia, hiekoitettuja käytäviä ja niiden varsilla penkkejä, maisemapuita ja pensasryhmien ympäröimiä kaivoja tai huvimajoja. Rautatieläisten *asuinpihat* olivat tärkeä osa puistoaluetta. Työntekijöiden virka-asema näkyi rakennusten lisäksi myös piha-alueissa. Asuinrakennusten yhteydessä oli tavallisesti suhteellisen vaatimattomia kesä-

---

<sup>153</sup> Perähuhta, Joutsalmi & Ahoniemi 2001, 22-24.

<sup>154</sup> Joutsalmi 2001, 146.

<sup>155</sup> Perähuhta, Joutsalmi & Ahoniemi 2001, 24.

<sup>156</sup> Joutsalmi 2000, 104.

<sup>157</sup> Perähuhta, Joutsalmi & Ahoniemi 2001, 24.

kukka- ja perennapenkkejä sekä oleskelualueita sekä hyötypuutarha, joskus lehtimaja ja koristepensaita. <sup>158</sup>

*Entinen puutavaran lastausalue* oli avoin kenttä, joka on syntynyt puun varastoinnin päätyttyä tai kun rakennuksia on purettu. <sup>159</sup> Lastausalue eli *puulaani* oli tärkeä visuaalinen tekijä asema-alueella ja se saattoi sijaita myös huolto- ja lastauspuolella yhdessä veturitallin ja vesitornin kanssa. <sup>160</sup>

*Rata* käsittää yhden tai useamman raiteen tukikerroksen sekä erilaisia rakenteita ja laitteita, kuten penkereitä, ojia, siltoja, turvalaitteita tai sähköistyksen vaatimia laitteita. *Ratapihalla* tarkoitetaan liikennepaikan raiteistoa, laitureita ja liikennehoitoon liittyviä laitteita, rakenteita sekä rakennuksia, joista osa saattaa sijaita raidealueen keskellä. <sup>161</sup>

*Huolto- ja lastauspuolen* rakennusten luonne on useimmiten tekninen ja niiden ympäristö on sen mukaisesti koruton, kulunut tai jopa likainen. <sup>162</sup> Siellä sijaitsivat radan ja kaluston ylläpidon rakennukset, kuten veturitalli ja vesitorni sekä tavaraliikenteen ja keskusliikkeiden varastot ja viljasiilot. <sup>163</sup>

### **2.3. Asemapuistosta joutomaaksi**

Tässä luvussa tarkastelen asemien ja siten myös asemapuistojen käytön ja hoidon muutoksen taustaa kolmen ajallisesti osin limittäin tapahtuneen muutosprosessin kautta. Näitä taustoittavat Anna Stormin väitöskirjassaan esittämät ajatukset kolmesta teollisesta vallankumouksesta, joihin jälkimmäiset tarkastellut muutosprosessit osaltaan nivELYvät. Näistä ensimmäinen on maanteiden parantuminen ja autoistuminen. Toinen muutosprosessi liittyy käyttövoimaan – höyryvoima korvautui ensin dieselillä ja sittemmin sähköllä. Kolmas asemien käyttöä muovannut voima oli maaseudun tyhjeneminen ja kaupungistuminen. Tähän tarkasteluun limittyvät Valtionrautateiden asemapuistojen hoidon muutos itsessään sekä rautatieliikennepaikkojen merkityksen väheneminen ja lakkauttaminen.

---

<sup>158</sup> Aseman puisto ja pihat 2005, 6.

<sup>159</sup> Perähuhta, Joutsalmi & Ahoniemi 2001, 25.

<sup>160</sup> Aseman puisto ja pihat 2005, 8.

<sup>161</sup> Perähuhta, Joutsalmi & Ahoniemi 2001, 26.

<sup>162</sup> Aseman puisto ja pihat 2005, 8.

<sup>163</sup> Perähuhta, Joutsalmi & Ahoniemi 2001, 27.

Storm kuvaa väitöskirjassaan kolmea teollista vallankumousta, joista ensimmäinen toi höyryvoiman kaltaista teknologiaa sekä rautatien joihinkin maihin. Muutosprosessi käynnistyi Britanniassa 1700-luvun viimeisinä vuosikymmeninä ja levisi läntisen maailman muihin osiin 1800-luvun ensimmäisellä puoliskolla. Tämän teollisen vallankumouksen myötä työprosessi paloiteltiin osiin ja sijoitettiin sitä varten tuotettuun rakennukseen, tehtaaseen. Stormin mukaan tämä muutos ei täysin syrjäyttänyt muita tuotantomuotoja, kuten pajoja, mutta se oli kuitenkin havaittavissa. Vastineena tähän muutokseen pyrittiin suojelemaan joitakin jälkiä agrikulttuurisesta elämäntavasta, joille tehtaas höyryvoiman käyttämät koneet yhdessä urbanisaation kanssa nähtiin uhkana. Teollisuus nähtiin menneisyyden antiteesinä ja se edusti uutuutta ja innovaatiota.<sup>164</sup>

Stormin tarkastelun ensimmäiseen vaiheeseen voidaan katsoa liittyneen siis rautateiden suunnittelu- ja rakennusvaiheisiin. Rautateiden kehitys louhitun kiviaineksen kuljetustavasta tavara- ja henkilöliikenteen liikennemuodoksi on ollut mullistava ja sillä on ollut valtava historiallinen merkitys kaikissa maissa niin taloudellisesti, teknisesti kuin kulttuurisestikin. Rautatiet helpottivat ja monesti mahdollistivat teollisuuden raaka-aineiden kuljetusta ja toimivat henkilöliikenteessä sisävesien laivaliikenteen jatkeena ja yhdistäjänä. Rautatie merkitsi Suomessa suurta haastetta, johon vastattiin hakemalla oppia muista Euroopan maista. Rautatien suurin kulttuurihistoriallinen merkitys on liittynyt matkustamisen helpottumiseen ja edullistumiseen. Se mahdollisti niin arkipäivän ostomatkat kuin myös matkat ”suureen maailmaan”.<sup>165</sup>

Rautatieasemille rakennettiin useimpien muidenkin 1800-luvun lopun julkisten laitosten lailla edustuspuisto. Asemapuistojen historian voidaan katsoa alkaneeksi 1870-luvulla.<sup>166</sup> Jo Helsinki-Hämeenlinna –rautatien asiakirjoista löytyy mainintoja asema-alueiden istutuksista. Varsinaisia puutarhasuunnitelmia silloin ei tiettävästi vielä hänen mukaansa tehty.<sup>167</sup> Rautateiden puutarha- ja puistokulttuuri sai kuitenkin alkunsa pian ensimmäisen rautatien valmistumisen jälkeen. Pietarin radan valmistuttua Viipurin asemapäälliköksi tuli 1870 Gustaf Johan Nikander, jonka ehdotuksesta Viipurin aseman ympäristö kunnostettiin ja sinne istutettiin koristekasveja. Rautateiden senaikainen päällikkö Georg Adolf Strömberg innostui asiasta ja antoi Nikanderin tehtäväksi suunnitella

---

<sup>164</sup> Storm 2008, 13-14.

<sup>165</sup> Perähuhta, Joutsalmi & Ahoniemi 2001, 54-55.

<sup>166</sup> Perähuhta, Joutsalmi & Ahoniemi 2001, 72.

<sup>167</sup> Valanto 1982, 23-24.

muillekin pääasemille istutuksia.<sup>168</sup> Ensimmäinen Valtionrautateiden keskushallinnon alainen ylipuutarhuri, Rudolf Grönholm, aloitti työnsä vuonna 1873 eli vain noin 10 vuotta Hämeenlinnan radan valmistumisen jälkeen. Tällöin Hämeenlinnan ja Pietarin ratojen lisäksi oli olemassa yksityisvaroin rakennetut radat Hyvinkäältä Hankoon sekä Keravalta Porvooseen.<sup>169</sup> Grönholmia (1873-1891) seurasivat ylipuutarhureina Otto Nykopp (1891-1928), Aarno Hellemaa (1928-1937), Kaarlo Jokela (1937-1971) sekä Pentti Vierikko (1971-1990).<sup>170</sup>

Keskuspuutarha ja taimisto perustettiin niinikään vuonna 1873 Hyvinkäälle, mistä sen toiminta siirrettiin Tuusulan Nuppulinnaan vuonna 1962 entisen taimiston alueen jäätyä liian pieneksi.<sup>171</sup> Taimitarha ei ollut luonteeltaan varsinainen kauppaviljelmä, mutta sillä oli aikanaan suuri merkitys puutarhakulttuurin ja kasvien tuntemuksen levittämisessä maamme eri osiin.<sup>172</sup> Rautatieläiset saivat ostaa taimistosta taimia ja sen vuoksi myös asuinpihojen lajisto oli yhtenäinen ja heijasti rautatieläisyyttä.<sup>173</sup> 1800-luvun puolella oli myös tapana istuttaa radanvarsille jopa kymmenien kilometrien pituisia kuusiaitoja ja tätä tarkoitusta varten oli erillisiä kuusitaimistoja.<sup>174</sup> Myös Rauman radan osalta viitataan 1800-luvun lopulla siihen, että radan varteen avoimille paikoille päätettiin istuttaa pajupensaita lumisuojuukseksi.<sup>175</sup>

Toiseen teolliseen vallankumoukseen liittyivät Stormin mukaan sähköistäminen ja rationalisaatio. Se sijoittuu ajallisesti 1800- ja 1900-luvun vaihteeseen. Tähän ajankohtaan liittyy muutos, jonka myötä työntekijöille alettiin maksaa tuotteiden sijaan tuotteiden valmistamiseen kulutetusta ajasta. Tätä kautta syntyi tarve kontrolloida työvoimaa ja varmistaa, että työskentely tapahtui tehokkaimmalla mahdollisella tavalla: pyrittiin vähentämään työntekijöiden määrää ja samalla haluttiin maksimoida tuotantokyky. Tuotantolinja on yhdistetty erityisesti Henry Fordiin ja autojen tuotantoon, joka pyrittiin saamaan niin kustannustehokkaaksi, että työntekijöillä olisi varaa ostaa auto itselleen.

---

<sup>168</sup> Väre et al. 2008, 101. Valannon (1982, 23-24) mukaan myös Riihimäki-Pietari – radan Venäjän puoleisille asemille oli rataprofilipiirustusten mukaan istutettu englantilaistyyllisiä puistoja.

<sup>169</sup> Joutsalmi, 2001, 143.

<sup>170</sup> Joutsalmi 2001, 143-145; Terho 2012, 8; Jokela 1962, 822-823.

<sup>171</sup> Terho, 2012, 8, Laurila 1995, 107. Varataimistoja perustettiin Kouvolaan (1896), Seinäjoelle (1942), Kuopioon (1939) ja Ouluun (1953).

<sup>172</sup> Terho 2012, 8.

<sup>173</sup> Aseman puisto ja pihat 2004, 3, 8.

<sup>174</sup> Jokela 1962, 822.

<sup>175</sup> Rautavuori 2011, 51.

Massatuotanto tuli näin mahdolliseksi. Samaan aikaan tietyt tuotantotavat ja niiden tuottamat ympäristöt nähtiin jo osana menneisyyttä.<sup>176</sup>

Stormin kuvaamaan toiseen teolliseen vallankumoukseen liittyvät ajallisesti autoistumisen varhaisimmat alkuvaiheet Suomessa. Kun vesiliikenne uudistui höyrylaivojen ja kanavointien myötä ja rautateiden mukana syntyi kokonaan uusi liikennemuoto, maantieliikenne kehittyi hitaasti. Maantiekuljetusten luonne muuttui ja se alkoi yhä enemmän palvella lähiliikenteen tarpeita ja toimia yhteistyössä rautatie- ja vesiliikenteen kanssa, hoitaen esimerkiksi kuljetuksia pääteasemalta varsinaiseen määräpaikkaan: tämä koski niin linja-auto-, kuorma-auto- kuin hevoslennettäkin. Myös uusia teitä rakennettiin vanhan tien tai jonkin kylän yhdistämiseksi uuteen rautatieasemaan tai laivasiltaan.<sup>177</sup>

Auto keksittiin 1885, mutta sen tulo Suomeen kesti toistakymmentä vuotta. Käyttöarvoa tšekäläisissä oloissa rajoittivat 1900-luvun alussa huonot tiet, rajallinen toimintavarmuus, lyhyt vuotuinen käyttöaika sekä pieni kuljetuskapasiteetti.<sup>178</sup> Suomessa teiden kunto alkoi 1920- ja 1930-luvulla kohentua ja linja-autoliikenne käynnistyi heti, kun sopivaa kalustoa tuli saataville. Autoistuminen alkoi Suomessa muuta kuljetusverkkoa täydentävällä ja liityntäliikennettä hoitavalla linja- ja kuorma-autoliikenteellä ja varsinainen henkilöautojen läpimurto tapahtui vasta myöhemmin.<sup>179</sup>

Schivelbusch toteaa, että perinteinen maantie säilytti asemansa 1800-luvun lopulle saakka lyhyillä matkoilla, joille rautatie ei ulottunut. Tämän jälkeen auto koneellisti tieliikenteen ja tienrakennuksessa alettiin soveltaa rautatiekiskojen teknisiä periaatteita: polttomoottorien liikuttaessa tieajoneuvoja tiet pyrittiin rakentamaan rautateiden kaltaiseksi. Teiden päällystäminen asfaltilla ja betonilla 1900-luvun mittaan toi ne teknisesti samalle tasolle rautateiden kanssa. Schivelbusch kuvaa muutosta myös kielessä. Saksassa 1930-luvulla rakennettuja moderneja, ainoastaan autoliikenteelle tarkoitettuja teitä kutsuttiin maantien sijaan sanalla *Autobahn*.<sup>180</sup>

Tähän vaiheeseen sijoittuu ajallisesti myös ensimmäinen maailmansota, joka lamaanutti Valtionrautateiden puistotoimintaa asemilla. Vuosikertomuksessa esimerkiksi vali-

---

<sup>176</sup> Storm 2008, 14.

<sup>177</sup> Rasila 1982, 125-128, Mauranen 2001, 24-36.

<sup>178</sup> Mauranen 2001, 34-36.

<sup>179</sup> Mauranen 2001, 51-52, Peltola 1995, 24-25

<sup>180</sup> Schivelbusch 1996, 24.

telttiin, kuinka venäläinen sotaväki ruokki hevosiään asemapuistoissa. Vuonna 1918 istutuksia oli kuitenkin jo 260 asemalla.<sup>181</sup>

Toisen ja kolmannen teollisen vallankumouksen väliin Storm sijoittaa aikakauden, joka sijoittuu noin 1930- ja 1980-lukujen väliin ja lainaa Maths Isacsonin käsitettä *the high industrial period*, jonka voisi suomentaa teollisuuden huippukaudeksi. Sen yhteydessä otettiin niin ensiaskeleet avaruuden valloittamiseksi kuin kehitettiin muovin, betonin ja asfaltin kaltaisia uusia materiaaleja, jotka muovasivat jokapäiväistä elämää.<sup>182</sup>

Tämän jakson alkuvaiheessa, vuonna 1937 linja-autoliikenteen ja rautatieliikenteen välisessä kilpailussa tapahtui käänne Valtionrautateiden tappioksi. Silloin linja-autoliikenteen suorite nousi ensi kertaa rautatieliikennettä suuremmaksi.<sup>183</sup> Autoliikenteen läpimurto vaikutti näkyvästi Suomen rautatielaitokseen. Paikallisliikennettä varten rakennettujen kapearaiteisten rautateiden aika oli auttamattomasti ohi, samoin lyhyet haararadat menettivät merkityksensä, jos ne eivät johtaneet esimerkiksi satamaan tai teollisuuslaitokseen. Jopa eräitä jo aloitettuja ratahankkeita katsottiin parhaaksi keskeyttää tämän muutosprosessin myötä.<sup>184</sup>

Varsin pian, syksyllä 1939 sodanuhka ja sitä seurannut talvisota palautti väliaikaisesti henkilöliikenteen johtavan aseman rautateille autoliikenteen tyrehtyttyä. Liikenteen ja kuljetusten sujuminen niin rintamalla kuin kotiseudullakin on yksi sodankäynnin edellytyksistä. Yhteydet pystyttiin pitämään lähes rauhan ajan tasolla, mikä merkitsi kiskoliikenteen aseman selvää korostumista sota-ajan kuljetusoloissa tuonnista riippuvaisen maantieliikenteen kärsiessä niin kaluston kulumisesta, uusien autojen ja varaosien saannin vaikeudesta kuin polttoainesäännöstelystäkin.<sup>185</sup> Suomen moottoriajoneuvokanta oli sotien jälkeen loppuun ajettu, samoin kuin Suomen tieverkko erityisesti niiltä osin, joita olivat koskeneet raskaat sotilas- ja evakkokuljetukset sekä Lapin sodan tuhot. Häikäpönttö vetoista linjaliikennettä vaivasivat kalusto- ja rengaspula sekä raskas ylikuormitus.<sup>186</sup> Vastaavasti rautatieliikennekin kärsi polttoaineen, vetovoiman ja vaunujen

---

<sup>181</sup> Jokela 1962, 824.

<sup>182</sup> Storm 2008, 14-15.

<sup>183</sup> Zetterberg 2011, 184, 506; Antila & Haavisto 1999, 207, Peltola 1995, 33.

<sup>184</sup> Suomen teiden historia II 1977, 336.

<sup>185</sup> Zetterberg 2001, 193-194, 508; Suomen teiden historia II 1977, 343-349, Antila & Salonen & Turunen 1999, 395, Bergholm 2001, 76.

<sup>186</sup> Suomen teiden historia II 1977, 353., Mauranen 2001, 53.

puutteesta sekä puutteellisen hoidon rappeuttamasta rataverkosta<sup>187</sup>. Rautateiden matkustajaliikenne oli sotien jälkeen väliaikaisesti erittäin vilkasta, kunnes jälleen vuonna 1949 linja-autoliikenteen suorite nousi taas rautateiden matkustajaliikennettä suuremmaksi. Laskua matkustajamäärissä aiheuttivat lähinnä lähiliikenteen matkustajat, jotka palasivat käyttämään tottumustensa mukaisia kulkuvälineitä, linja-autoja.<sup>188</sup> Sodan aikainen kuorma-autoliikenteen kehitys seurasi linja-autoliikennettä, kun sodan myötä ammattiliikenne supistui minimiin, rautatiet ja höyrylaivat vahvistivat taas asemaansa tavaraliikennejärjestelmän runkona<sup>189</sup>.

Suomessa mutkaisten, maaston muotoja seuranneiden sorateiden korvaamiseen suorilla kestopäällysteisillä teillä pääsi vauhtiin vasta 1950-luvun puolivälissä, jonka jälkeen Suomen tieverkko käytännöllisesti katsoen uusittiinkin suurelta osin. Pihkala kuvaa, kuinka tämän yhteydessä *”ei entisiä, mutkaisia ja huonoperusteisia teitä käytetty uusien pohjana, vaan ne vedettiin kaupungista kaupunkiin, kaukaakin vanhojen taajamien ja kylien ohi, metsien poikki, vainioiden halki ja mäkien läpi.”*<sup>190</sup> Autoistumiskehitys pääsi hitaasti uudelleen käyntiin sotien jälkeen taas 1950-luvun ja eteenkin 1960-luvun mittaan. Yksityisautosta tulikin 1900-luvun viimeisen kolmanneksen aikana henkilöliikenteen hallitseva kuljetusmuoto.<sup>191</sup>

Sota-ajan tuhojen korjaus työllisti myös Valtionrautateiden puutarhatointa runsaasti 1940-luvun puolivälissä. Asemapuistot olivat kärsineet suoranaisten pommitusvaurioiden ja sirpalesuojakaivantojen rakentamisen ohella paitsi silkasta hoidon puutteesta, myös pakkastuhoista talvella 1939-40. Tämän lisäksi sota-ajan jälkeen perustettiin uusia liikennepaikkoja, joiden viheralueiden rakentaminen vaati työvoimaa. 1950-luvulla asemapuistojen hoitoa ja asemalaitureiden kaunistamista vauhdittivat varsinkin Etelä-Suomen rataosuuksilla vuoden 1952 olympialaiset Helsingissä, kun kisavieraille haluttiin antaa mahdollisimman myönteinen kuva maastamme.<sup>192</sup>

Stormin määrittelemään teollisuuden huippukauteen osuu myös käyttövoiman muutos rautateillä, mikä puolestaan muovasi asema-alueita. Tekniikan perustuminen puuta tai

---

<sup>187</sup> Zetterberg 2011, 232-233.

<sup>188</sup> Zetterberg 2011, 237, 509.

<sup>189</sup> Bergholm 2001, 77, Peltola 1995, 34.

<sup>190</sup> Pihkala 1982, 443-444. Pihkalan mukaan kestopäällystettyjä teitä oli Suomessa vuonna 1950 vain 160 km.

<sup>191</sup> Mauranen 2001, 54-55, 62.

<sup>192</sup> Laurila 1995, 108.

hiiltä polttoaineenaan käyttäneisiin höyryvetureihin muovasi asema-alueiden kokoa, käyttöä ja toimintojen sijoitusta 1860-luvulta aina 1950-luvulle asti.<sup>193</sup> Sodan jälkeen rautateiden korjaamista viivästytti pula pääomista ja raaka-aineista. Teknisesti vanhentunut kalusto ja harva rataverkko eivät olleet hyviä kilpailuvaltteja joustavaa autoliikennettä vastaan. Rautateiden sähköistäminen nousi esille jo vuonna 1948, mutta hanke haudattiin ja siihen palattiin vasta 1960-luvun alussa. Sähköistämistä edeltäneenä edistysaskeleena voidaan pitää siirtymistä höyryvetureista dieselvetureihin, vaikka siirtymäjakso kestitkin täällä parikymmentä vuotta. Höyryvetureiden tilaaminen lopetettiin jo 1955, mutta viimeinen poistui käytöstä vasta vuonna 1976.<sup>194</sup> Dieselvetureiden käytön ja 1960-luvulta alkaneen ratojen sähköistuksen myötä laajoja maa-alueita jäi asemilla vaille aktiivista käyttöä, kun esimerkiksi rautatien maisemaa aiemmin muokanneet puun varastointialueet hävisivät. Myös rakennuksista ja rakennelmista monet olivat liittyneet höyryveturitekniikkaan ja jäivät tämän muutoksen myötä vaille käyttöä.<sup>195</sup>

Tarpeettomiksi jääneitä liikennepaikkoja lakkautettiin merkittävästi ensimmäisen kerran 1955. Kiskobussikaluston määrän voimakas kasvu johti kuitenkin siihen, että pysähdysisiä palautettiin seuraavina vuosina paikallisliikenteen käyttöön. Liikennepaikkojen määrä oli suurimmillaan 1964. Vuodesta 1967 alkanutta kautta on kuitenkin voimakkaasti leimannut liikennepaikkojen lakkauttaminen, kun yksityisautoilun kasvu on vähentänyt joukkoliikenteen käyttöä haja-asutusalueilla ja rautateilla on keskitytty nopeisiin kaukoliikenteen junavuoroihin.<sup>196</sup>

Liikennepaikkataulukossa (Liite 2.) on taulukoitu tietojeni mukaa kaikki liikennepaikat, joissa on ollut odotussuoja, pysäkki- tai asemarakennus. Siitä on huomattavissa, että Satakunnan alueella ensimmäiset henkilöliikenteen supistukset ovat tapahtuneet vuosina 1953 Kauttuan radalla ja 1954 Pori-Mäntyluoto –rataosuudella henkilöliikenteen loppuessa niillä kokonaan eli varsin aikaisin suhteessa koko maan tilanteeseen. Miehitys lakkautettiin lisäksi 1960-luvun kuluessa Satakunnassa yhteensä yhdeksällä liikennepaikalalla, vaikka junat pysähtyivätkin edelleen näillä paikoilla.

---

<sup>193</sup> Ahoniemi, Joutsalmi & Perähuhta 2001, 14.

<sup>194</sup> Peltola 1995, 27. Dieselvetureiden myötä siirryttiin myös kotimaisesta polttoaineesta tuontienergiaan.

<sup>195</sup> Ahoniemi, Joutsalmi & Perähuhta 2001, 14.

<sup>196</sup> Iltanen 2009, 11, Ahoniemi, Joutsalmi & Perähuhta 2001, 14.

1950- ja 1960- lukuihin liittyi henkilöautoistumisen ohella laajemminkin yhteiskunnan koneistuminen. Ratojen kunnossapidon koneellistuessa ja ratojen kunnan kohetessa, katosivat ratavartijat vähitellen suomalaisten rautateiden varsilta. Heitä oli rautateiden palveluksessa eniten 1910-1920-luvuilla ratojen vilkkaan uudisrakentamisen vuoksi. Määrä laski huippuvuosien runsaasta tuhannesta 1950-luvulla puoleen ja edelleen laskusuhdanne jatkui 1960-luvulle tultaessa.<sup>197</sup> Vuonna 1920 ratavahdin mökkejä oli Suomessa noin 850 kappaletta.<sup>198</sup> Vahtitupia on ollut lukumäärällisesti paljon ja ne on rakennettu tyyppipiirustuksin. Alkuperäisinä säilyneitä kokonaisuuksia on enää vähän jäljellä piittaamattoman hoidon hävitettyä niistä useimmat. Rautatierakennusten korjausohjeissa todetaankin, että asemien ulkorakennusten ohella vahtituvat ovat ongelmallinen rakennusryhmä, mitä tulee niiden säilyttämiseen.<sup>199</sup>

Yli 500 liikennepaikalla oli puisto, kun puutarhalaitoksen toiminta oli laajinta 1960-luvulla. Puistoihin kuuluivat Laurilan mukaan myös VR:n omistuksessa olleiden henkilökunnan asuinrakennuksien pihat itse liikennepaikkojen viheralueiden ohella. Suuresta hoidettavasta pinta-alasta johtuen piiripuutarhurit<sup>200</sup> toimivat ylipuutarhurin apuna. Kesä kautena puutarhatöissä työskenteli enimmillään 167 henkilöä, joista valtaosa rataosuuksilla ja 34 keskuspuutarhassa. Työvoiman tarve väheni kuitenkin merkittävästi talvikautena.<sup>201</sup>

Puutarhatöitä koneellistettiin 1960-luvun lopulta mahdollisuuksien mukaan ja puistojen suunnittelussa pyrittiin helppohoitoisiin, mutta silti näyttäviin istutuksiin, jotta työvoimakustannukset jäisivät kohtuullisiksi.<sup>202</sup> Asema-alueiden hoito ei ollut vain keskus- ja piiripuutarhojen työntekijöiden asia, vaan myös asemien työntekijöiltä toivottiin aktiivista osallistumista oman alueen kaunistamiseen<sup>203</sup>. Rautateiden puistotoimen hoitaessa ammattitaitoa vaativat työt, kuten puistojen rakentamisen, peruskunnostuksen, kylvöt, istutuksen, lannoituksen sekä puiden, pensaiden ja aitojen leikkauksen, aseman henkilökunnan tehtäväksi jäivät tarvittava puhtaanapito, kastelu, nurmikonleikkaus ja sisätilojen

---

<sup>197</sup> Laakso 2017, 55.

<sup>198</sup> Yksinkertainen vahtitupa 1997, 1.

<sup>199</sup> Yksinkertainen vahtitupa 1997, 3.

<sup>200</sup> Piiripuutarhureita oli eri ajanjaksoina eri määrä, enimmillään heitä toimi viidessä piirissä. Näiden keskuksia olivat Helsinki, Tampere, Kouvola, Kuopio ja Oulu. Joutsalmi 2001, 143.

<sup>201</sup> Laurila 1995, 109.

<sup>202</sup> Vierikko 1987, 356-357.

<sup>203</sup> Aseman puisto ja pihat 2005, 17.

koristelu. Asemapuistojen huippuvuodet näkyvät mielestäni siinäkin, että henkilökunnan harrastuneisuutta puutarhan hoitoon ja siisteyden vaalimiseen pyrittiin lisäämään liikennepaikkojen välisillä kuntokilpailuilla 1950–1960-luvuilla. Tuolloin järjestettiin myös kotipihakilpailuja VR:n vuokra-asuntojen ja omakotitalojen pihaille.

204

Tässä vaiheessa alettiin tulkintani mukaan elää kuitenkin jo jonkinlaista murrosvaihetta asemapuistojen historiassa ja VR:n puistotoiminta alkoikin supistua rautatieliikennepaikkojen määrän vähentyessä. Tämän seurauksena suuri määrä asemapuistoja jäi hoitamattomiksi.<sup>205</sup> Tästä kieli mielestäni myös Kouvolan ja Seinäjoen varataimistojen lakkauttaminen 1960-luvun lopulla. Kuopion ja Oulun varataimistot toimivat aina 1980-luvun puoliväliin asti.<sup>206</sup>

Kolmannen, rakenteelliseen kriisiin liittyneen teollisen vallankumouksen Storm sijoittaa 1970- ja 1980-luvuille. Tälle oli ominaista joustava erikoistuminen, lisääntyvä kulutus ja globaalit markkinat. Kehittyntä tuotannon muotoa hän nimittää verkostotehtaaksi ja kuvailee, että tästä ajankohdasta lähtien tuotteiden symbolinen arvo tuli lähes yhtä tärkeäksi kuin todellinen hinta. Tuotantoprosessi ei enää ollut kiinnostuksen kohteena, vaan se, mitä oli mahdollista myydä.<sup>207</sup> Voidaan puhua myös deindustrialisaatiosta tuotannon ja työpaikkojen siirtyessä muualle ja teollisuuspaikkakuntien taantuessa työpaikkojen vähentyessä. Sivula toteaa, että 1970-luvulle asti modernit tehtaat ja teknologia edustivat kansakunnan nykyisyyttä ja tulevaisuutta, ne olivat työpaikkoja ja tuotantolaitoksia eivätkä teollista kulttuuriperintöä, millä hän viittaa teollisen yhteiskunnan ja kulttuurin jättämiä, yhteisöllistä muistamista palvelevia jälkiä.<sup>208</sup>

Kolmas asemapuistojen muutokseen kytkeytyvä prosessi liittyy kaupungistumiseen. Maatalousvaltaisessa yhteiskunnassa ei ollut mahdollisuuksia eikä tarvettakaan alueelliseen liikkuvuuteen elinkeinon pitäessä ihmiset asuinsijoillaan, väestön liikkuvuuden voikin katsoa olleen teollistumiseen ja kaupungistumiseen liittyvä ilmiö, jossa työvoiman kysynnän ja tarjonnan epätasapaino on näkynyt väestön alueellista jakaumaa muut-

---

<sup>204</sup> Laurila 1995, 109.

<sup>205</sup> Terho 2012, 8.

<sup>206</sup> Vierikko 1987, 354; Laurila 1995, 108.

<sup>207</sup> Storm 2008, 15.

<sup>208</sup> Sivula 2013, 161-162, 165-166.

tavana maassamuuttona.<sup>209</sup> Väestö siirtyi alueille, joilla näytti olevan runsaammin työtilaisuuksia tarjolla ja näin etelän keskukset saivat lähes jatkuvasti muuttovoittoa. Liikennepaikkoja lakkautettiin erityisesti 60-80-luvuilla, Suomen väestön painopisteen siirtyessä lopullisesti kaupunkiseuduille. Niin sanotun suuren muuton taustalla oli työiän saavuttaneiden suurten ikäluokkien muutto paremman elintason toivossa maaseudulta asutuskeskuksiin ja Ruotsiin.<sup>210</sup>

Satakunnassa mielenkiintoinen poikkeama tähän yleiseen suuntaukseen oli 1975 Porissa henkilöliikennekokeilu Pori-Mäntyluoto –rataosuudella, minkä myötä avattiin lukuisa määrä seisakkeita. Kokeilu jäi kuitenkin hyvin lyhytaikaiseksi.<sup>211</sup> Ylipäättään rautatieliikenteen kuljetusten suhteellinen osuus kasvoi lyhytaikaisesti 1970-luvun loppupuoliskolla. Tämän voi ehkä tulkita liittyvän energiakriisin aiheuttamaan hetkelliseen asenneilmapiirin muutokseen. Samaan aikaan henkilöauton statusarvo väheni ja se miellettiin pikemminkin välttämättömäksi käyttövälineeksi.<sup>212</sup> Satakunnassa (Liite 2.) 1950- ja 1960-luvun liikennepaikkojen supistuksia seuraava henkilöliikenteessä olevien liikennepaikkojen merkittävä väheneminen osuu vuoteen 1983. Tällöin lakkautettiin Satakunnan alueella kaikkiaan kuusi liikennepaikkaa Tampere-Pori –rataosuudelta sekä vuoteen 1988, jolloin henkilöliikenne loppui koko Rauman radalta.

Mikko Laakso kuvaa teoksessa *Oikeilla raiteilla. Raideammattilaisten työn historia* hiljeneviä asemia seuraavasti:

*”Maaseudun tyhjeneminen ja siitä seurannut paikallisliikenteen lakkauttaminen syrjäisemmillä rataosilla, rataosuuksien siirtyminen yksi kerrallaan linjasuojastuksen sekä kauko-ohjauksen piiriin ja rautatieliikenteen volyymin pieneneminen muuttivat pienemmät asemat vähän kerrassaan miehittämättömiksi. Paikallisliikenteen supistuessa ei enää ollut mieltä jatkaa lipunmyyntiä asemalla, jolla saattoi vuorokauden aikana pysähtyä vain yksi juna suuntaansa. Samasta syystä kappaletavarioliikenteen hoitamiselta katosi pohja. Perinteiselle asemahenkilökunnalle ei yksinkertaisesti enää jäänyt töitä tehtäväksi.”*<sup>213</sup>

Monet asemat, liikennepaikat ja tavaratoimistot kylmenivät vuosikymmenien mittaan samalla tavoin. Tapahtunut oli usein kova isku pienten kyläyhteisöjen elinvoimalle, vaikka hiljaisiksi käyneiden asemien henkilökunnan vähentäminen, niiden muuttaminen ensin miehittämättömiksi ja sittemmin niiden lakkauttaminen olikin yleensä taloudelli-

---

<sup>209</sup> Korkiasaari & Söderling 2007, 248-249.

<sup>210</sup> Korkiasaari & Sörderling 2007, 249, Pitkänen 2007, 65, Peltola 1995, 37.

<sup>211</sup> Iltanen 2009, 130-131.

<sup>212</sup> Peltola 1995, 46.

<sup>213</sup> Laakso 2017, 246.

sesti ja liikenteellisesti perusteltua.<sup>214</sup> Anne-Mari Forss liittää erityisesti 1950-1960-lukujen nopean rakentamisen kauteen leimallisesti sen, että vanhoja rakennuksia purettiin uusien tieltä. Hän toteaa, että miljöökokonaisuuksien purkamisen myötä katosivat samalla myös paikan sosiaaliset verkostot ja elämäntavat sekä ajallinen monikerroksisuus.<sup>215</sup> Tämä tuntuu rautateiden suhteen pätevän myös paikoissa, missä uutta rakentamista ei paikalle suunniteltu. Satakuntalaisia rautatieliikennepaikkoja tarkastellessa (Liite 2) ei voi olla kiinnittämättä huomiota siihen, kuinka nopeasti käytön loppumisen jälkeen asema saatettiin purkaa. Väkisinkin tulee mieleen, liittyikö nopea purkaminen myös VR:n imagoon, jolloin rapistuvia rakennuksia ei haluttu jättää näkyville kertomaan liikenneverkoston alasajosta?

Vielä toiminnassa olevilla asemilla keskityttiin tekemään vain aivan liikennepaikkojen välitön lähiympäristö viihtyisäksi esimerkiksi kukkauurnien, -laatikoiden ja – amppelien sekä nurmikolle sijoitettujen kukkaryhmien avulla.<sup>216</sup> Viimeisimmän ylipuutarhurin tehtäväksi jäikin enää puutarhojen alasajon hoitaminen. Hänen toimikautellaan ratapiha- ja asema-alueilla tapahtui suuria muutostöitä ratojen sähköistämisestä ja junien nopeuksien kasvusta johtuen.<sup>217</sup> Ylipuutarhuri Vierikko toteaa kuitenkin itse vuosien 1971-1985 olleen puutarhatoimessa voimakkaan kehityksen ja tason kohoamisen kautta edellä mainituista syistä johtuen. Hän koki, että alueet on laitettu muutostöiden yhteydessä entistä ehompaan kuntoon, yleinen viheralueiden arvostus oli lisääntynyt ja kunnossapidon tasoa oli pyritty nostamaan. Liikennepaikkojen määrä oli kyllä vähentynyt, koska ”*valtionrautateiden rationalisointitoimissa on pieniä liikennepaikkoja jäänyt pois käytöstä*”, mutta samaan aikaan uusia viheralueita oli rakennettu eritoten Helsingin lähiliikennealueelle.<sup>218</sup> Istutettujen liikennepaikkojen määrä putosi tänä aikana 1960-luvun alun reilusta viidestä sadasta 1980-luvun puolivälin 380 kappaleeseen.<sup>219</sup> Piiripuutarhureiden johdolla työskennelleiden puutarhaetunniesten joukko käsitti Jokelan kaudella noin 50 henkilöä, Vierikon kaudella tämä joukko supistui noin 35 henkilöön.<sup>220</sup> Asemien paikallisen henkilökunnan toimenkuvaan liitettiinkin tässä vaiheessa varsinkin maaseutuasemilla viheralueiden kunnossapito- ja hoitotyöt.<sup>221</sup> Tämä voidaan

---

<sup>214</sup> Laakso 2017, 247-248.

<sup>215</sup> Forss 2007, 191.

<sup>216</sup> Laurila 1995, 109-110.

<sup>217</sup> Terho 2012, 8,

<sup>218</sup> Vierikko 1987, 356-357.

<sup>219</sup> Jokela 1962, 826; Vierikko 1987, 357.

<sup>220</sup> Jokela 1962, 826, Vierikko 1987, 356.

<sup>221</sup> Laurila 1995, 110.

mielestäni tulkita asemapuistojen hoidon epäyhtenäistymisen alkamisajaksi, joka on jatkunut junaliikenteen käytöstä poistettuja asemia kohdanneen joutomaavaiheen ja väliaikaisten käyttöjen sekä uuskäytön myötä.

Lopuksi Storm toteaa, että nykyisessä, kolmatta teollista vallankumousta seuranneessa kulutusyhteiskunnassa on teollisen tuotannon paikkoja, joiden merkitystä ja materiaali-suutta leimaa jälkiteollinen tilanne eli paikkoja, joissa teollinen tuotanto kerran tapahtui. Storm kuvaa, että vaikka aina on hylätty käytöstä vanhentuneita rakenteita ja rakennuksia siinä missä on ollut myös adaptaatioita ja uudelleenkäyttöä, hän näkee että vuositu-  
hannen vaihteessa nämä teolliset paikat, niiden uudelleenkäyttö ja –tulkinta ovat tärkeä tutkimuskohde tarkasteltaessa läntisen maailman on suhtautumista sen menneisyyteen ja tulevaan.<sup>222</sup> Myös Sivula toteaa, että paikallisten tapausten tarkastelun kautta esiin tuleva sopeutumisten tapojen vaihtelu, erot ja muutokset ovat kiinnostavampia kuin teollisen yhteiskunnan rakenteen purkautumiselle tyypilliset piirteet.<sup>223</sup>

Lakkautettuja rautatieasemia alettiin purkaa tai myydä pois tarpeettomina. Valtionrauta-  
teiden toimintojen jakaannuttua Ratahallintokeskuksen ja VR-Yhtymän kesken, keskeiset henkilöliikenteen asemat siirtyivät VR-Yhtymälle, mutta valtaosa asemarakennuk-  
sista Ratahallintokeskukselle. Rautatierakennuksia on myyty niiden jäätyä tyhjilleen esimerkiksi kauko-ohjauksen ja uusien laiterakennusten käyttöönoton myötä. Suuri joukko asema- ja muita rautatierakennuksia siirtyi valtion kiinteistöomaisuudesta huo-  
lehtivalle Senaatti-kiinteistöt –liikelaitokselle vuonna 2007, minkä jälkeen niitä on edel-  
leen myyty yksityisomistukseen.<sup>224</sup>

Rautatieperinnön säilyttäminen ja jatkuvan toiminnan sopeuttaminen vanhaan ympäris-  
töön ovat tavoitteiltaan osin ristiriidassa. Näiden yhteensovittamiseen tähtää 1998 laa-  
dittu *Sopimus menettelytavoista valtakunnallisesti merkittävien rautatieasema-alueiden säilyttämiseksi ja suojelemiseksi*, jossa sopijaosapuolina olivat VR-Yhtymä Oy, Rata-  
hallintokeskus, Valtion Kiinteistölaitos (myöhemmin Senaatti-kiinteistöt), Museoviras-  
to, Metsäntutkimuslaitos sekä Ympäristöministeriö. Sopimukseen sisältyy 85 paikka-  
kunnalla 116 kohdetta, jotka Museovirasto on valinnut valtakunnallisesti merkittäviksi rautatiehistorian esimerkeiksi niiden edustavuuden ja säilyneisyyden vuoksi kohteita eri

---

<sup>222</sup> Storm 2008, 16.

<sup>223</sup> Sivula 2013, 166.

<sup>224</sup> Iltanen 2010, 11.

tyyppisiä alueita ja rakennuksia eri radoilta.<sup>225</sup> ELY-keskuksen www-sivuilla täsmennetään, että tavoitteena on ollut koota eri aikakausia ja niiden rakennuskulttuuria edustava valikoima asema-alueita, joissa on läsnä rautatien liikennehistorian, toiminnan ja arkkitehtuurin koko kirjo. Erikseen mainitaan, että jälkimmäiseen sisältyy myös puistokulttuuri.<sup>226</sup> Kohti ennakoivaa rakennussuojelua –raportin mukaan kohteita valittaessa lähtökohtana oli, että kulttuurihistoriallisesti arvokkaalla asema-alueella on myös arvokas asemarakennus.<sup>227</sup> Tyypipiirustuksista ja asemien luokituksista huolimatta tyypillisuus ei kuitenkaan ole asema-alueille visuaalisesti määräävintä, vaan jokainen alue on yksilöllinen oma kokonaisuutensa. Paikalliset olosuhteet ja alueen kasvu ovat muokanneet yleisilmettä ja perustamisvaiheen jälkeen kukin asema-alue on muuttunut omalla tavallaan. Yhdenmukaisuuteen tähtäävän luokittelun ja tyypittelyn ohella asema-alueille on ollut ominaista muuttuvuus ja sopeutuminen käytön sanelemiin vaatimuksiin.<sup>228</sup> Satakunnasta tähän Rautatiesopimukseen sisältyvät Rauman, Porin Mäntyluodon sekä Kokemäen rautatieasemat.

Aseman puistot ja pihat –julkaisun mukaan jatkuvan hoidon päättyminen ja katkos rakennusten käytössä johtavat puiston umpeen kasvamiseen sekä käytävien nurmettumiseen.<sup>229</sup> Vain pieni osa asemista on tällä hetkellä liikenteen käytössä. Osa on käyttämättömänä tai vuokrattuna, osa myyty yksityiseen käyttöön. Käytön muutos näkyy yhtenäisen hoidon puutteena, kulkureittien häviämisenä, kasvillisuuden villiintymisenä tai katoamisena sekä perinteisen istutustavan muutoksena.<sup>230</sup> Komea puusto onkin ollut asemapuiston parhaiten säilynyt ominaisuus.<sup>231</sup> Käytännössä kaikilla asemilla, joilla kävin, tilanne oli ollut jokseenkin juuri tämä. Rakennus oli saattanut olla vuosia käyttämättömänä, vuokrattuna tai ollut muussa kuin asumiskäytössä eikä rakennuksen käyttäjillä ole ollut syystä tai toisesta mielenkiintoa tai resursseja puiston hoitoon. Kaikkien rakennusten pihapiirejä vaikuttaa yhdistävän hoitamattomuus ennen nykyisten omistajien saapumista.

---

<sup>225</sup> Ahoniemi, Joutsalmi & Perähuhta 2001, 56-57.

<sup>226</sup> ELY-keskus: Rautatiesopimuksen tarkoittamat kohteet. <<https://www.ely-keskus.fi/web/ohjelmallinen-rakennussuojelu/rautatiesopimus>>

<sup>227</sup> Tyvelä & Virkki 2016, 11.

<sup>228</sup> Ahoniemi, Joutsalmi & Perähuhta 2001, 56-57.

<sup>229</sup> Aseman puisto ja pihat 2005, 3.

<sup>230</sup> Aseman puisto ja pihat 2005, 9.

<sup>231</sup> Aseman puisto ja pihat 2005, 2.

## 2.4. Tutkimuskohteiden vaiheita ja nykytilanne

### 2.4.1. Porin rata

Porin rata esiintyi jo J. V. Snellmanin rataverkkosuunnitelmassa 1850-luvulla.<sup>232</sup> Vuodesta 1872 se oli rautatien rakentamisesta tehtyjen anomusehdotusten vuoksi esillä valtiopäivillä, mutta joutui kuitenkin väistymään muiden hankkeiden tieltä. Rata haluttiin kilpailullisista syistä vetää mahdollisimman kauaksi Turusta ja Turun radasta, mutta läheltä Tamperetta, jotta Porista tulisi Tampereen merisatama.<sup>233</sup> Ensimmäinen laaja kansalaiskokous radan rakentamiseksi järjestettiin 1882 Kokemäellä. Rautatie katsottiin Satakunnan talouden elinehdoksi ja sen puolestapuhujana toimi erityisesti teollisuusmies Antti Ahlström, joka piti radan rakentamista niin tärkeänä hankkeena, että olisi ollut tarvittaessa valmis kustantamaan radan rakentamisen itse.<sup>234</sup>

Vuoden 1888 valtiopäivät päätti Porin radan rakentamisesta Tampereelta, Kokemäenjoen laaksoa seuraten.<sup>235</sup> Rautavuori toteaa, että Porin kaupunkikeskustan läpi virtaava Kokemäenjoki oli ollut Satakunnan pääkulkuväylä ja merkittävä puutavaran uittoväylä, vaikka monet kosket olivatkin esteenä yhtäjaksoisen vesitien käytölle.<sup>236</sup> Zetterberg toteaa valtiopäivien rautatievaliokunnan katsoneen, että vaikka mittavaa läpikulkuliikennettä sisämaasta Poriin ei olisi odotettavissa, Satakunnan paikallisliikenteen kannalta rata olisi tärkeä. Rata linjattiin myötäilemään tiheästi asuttua Kokemäenjoen laaksoa, koska katsottiin, että sinne voisi syntyä myös teollisuutta.<sup>237</sup>

Resiina-lehden Tampere-Pori 1895-1995 –artikkelin kirjoittaja Markku Nummelin kuvaa varsinkin radan alkupäätä yhdeksi maamme kauneimmista junareiteistä, näköalojen avautuessa Näsijärvelle, Pyhäjärvelle ja Kokemäenjoelle.<sup>238</sup> Vakinaiselle liikenteelle rata avattiin 4.11.1895, samana päivänä avattiin tässä käsiteltävät Porin radan Kiikan, Kyttälän, Nakkilan, Haistilan sekä Ulvilan rautatieliikennepaikat<sup>239</sup>.

---

<sup>232</sup> Rautavuori 2011, 7; Nummelin & Ojanperä 1995, 6.

<sup>233</sup> Zetterberg, 2001, 51-52.

<sup>234</sup> Nummelin & Ojanperä 1995, 6.

<sup>235</sup> Nummelin & Ojanperä 1995, 6, Zetterberg 2011, 52.

<sup>236</sup> Rautavuori 2011, 7.

<sup>237</sup> Zetterberg 2011, 52.

<sup>238</sup> Nummelin & Ojanperä 1995, 6.

<sup>239</sup> Nummelin & Ojanperä 1995, 7.

## Kiikan asema

Kiikan asema<sup>240</sup> sijaitsee taajamassa, joka oli 1981 lakkautetun kunnan keskusta ja nykyinen kylä Sastamalan kaupungissa Pirkanmaalla. Se sijaitsee Kokemäenjoen rannalla Sastamalan keskustan ja Pehulan taajaman välissä. Asema-alue sijaitsee taajaman itäpuolella. Asemarakennus rakennettiin Oulun rataosuuden pysäkin piirustusten mukaan ja se valmistui vuoteen 1895 mennessä. Rakennusta laajennettiin vuonna 1905 Bruno Granholmin suunnitelmien mukaan aseman alkuperäistä rakennustapaa noudattaen ja sen ulkoasu onkin säilynyt pääosin tämän laajennuksen mukaisessa asussa.<sup>241</sup> Miehitys lopetettiin Kiikan asemalla 1968 ja viimeinenkin vaihde purettiin 1987.<sup>242</sup>

Kiikan asemalla (Liite 3., kuvat 1. ja 2.) oli rakennuksista tallella asemarakennus, tavaramakasiini ja kellari. Aseman ja radan väliin oli istutettu puita näkösuojaksi. Asemapuiston suhteen kiinnitin huomiota erityisesti puistosuunnitelmassakin näkyvään asemapuistoa halkovan koivukujanteeseen.<sup>243</sup> Aseman omistajat olivat dokumentoineet tarkasti asemarakennuksen kunnostuksen ja puiston hoidon yhteydessä tehtyjä töitä (Liite 3., kuva 3.).

## Kyttälän asema

Kyttälän asema<sup>244</sup> sijaitsee Kyttälän kylässä Kokemäenjoen pohjoispuolella, sen mutkikkaimmassa ja maisemallisesti vaihtelevimmassa kohdassa. Porin rata seuraa koko matkallaan Kokemäenjokea ja ylittää sen neljä haaraa Kokemäellä, Kyttälän ja Risteen liikennepaikkojen välillä. Aseman paikan ohitettuaan juna ylittää matkalla kohti Poria muun muassa Putajan ja Pahakosken rautatiesillat.

Kyttälä on yksi 1895 valmistuneen Tampere-Pori -radan alkuperäisistä pysäkeistä. Pistoraide paikalliselle sahalle avattiin liikenteelle jo samana vuonna. Tavaramakasiinin ja höyrylaivalaiturin välille rakennettiin yksityinen raitiotie vuonna 1898 ja Valtionrautateiden oma raitiotie 1904. Liikennepaikka oli Resiina-lehden artikkelin mukaan vilkas rautatie- ja vesiliikenteen yhtymäkohta, jonne rakennettiin maantieyhteys vasta 1940-

---

<sup>240</sup> N 6805920, E 274720.

<sup>241</sup> Valanto 1982, 70; Nummelin & Ojanperä 1995, 19.

<sup>242</sup> Nummelin & Ojanperä 1995, 19.

<sup>243</sup> Kenttähavainnot 7.11.2014, puistosuunnitelma 1:250, 1903. SRMA.

<sup>244</sup> N 6802772, E 257016.

luvulla.<sup>245</sup> Kyttälä oli myös tukinkuljetuksen solmukohta. Loimijoen vesistöalueen tukkeja nostettiin joesta ja kuljetettiin rautateitse Raumalle, toisaalta muualta Suomesta, Lappia myöten, tuotiin tukkeja Kyttälään ja Kokemäenjokeen uitettavaksi Porin suuntaan.<sup>246</sup> Laivaliikenteen vuoksi asemalla tarvittiin satamaan johtavia raiteita, joista ensimmäinen rakennettiin 1895, yksityinen rautatie rakennettiin 1898 ja Valtionrautateiden oma rata aseman ja laiturin välille valmistui 1904.<sup>247</sup>

Kyttälän aseman ensimmäinen asemarakennus paloi ensimmäisen kerran jo kaksi vuotta rakentamisen jälkeen ja entisillä piirustuksilla tehty uusi rakennus poltettiin 17.4.1918. Uusi, aiemmista poikkeava rakennus valmistui jo samana vuonna. Se oli lautarakenteinen ja seinissä käytettiin suojana Enso-pahvia. Sen rakennuskustannukset per neliömetri olivat selvästi halvimmat Porin radalle poltettujen tilalle tehdyistä liikennepaikkarakennuksista.<sup>248</sup> Aseman ensimmäinen vesitorni oli hirsirakenteinen, nykyinen tiilinen vesitorni on vuodelta 1916. Sekin yritettiin räjäyttää 1918. Kyttälän vesitornin piirustuksin on rakennettu kymmenkunta muuta tornia, muun muassa uudet vesitornit Loimaalle ja Humppilaan 1918 räjäytettyjen tilalle.<sup>249</sup>

Kyttälän asema alkoi hiljetä 1920-luvulla laivaliikenteen muututtua kannattamattomaksi autoliikenteen kohottua merkittäväksi matkustajien ja osin rahtienkin kuljettajaksi.<sup>250</sup> Tie Kyttälään rakennettiin kuitenkin vasta 1940-luvun lopulla, kun valtio oli velvollinen rakentamaan siirtoväen asutuksen vuoksi tarpeelliset tiet.<sup>251</sup> Rautatieliikenteen kukoistuskauti oli Kokemäellä lyhyt: sodan jälkeen rautateillä vallitsi ”ennenäkemätön tungos”, mutta uusien ratahankkeitten jääminen toteutumatta ja autoliikenteen kasvu 1960-luvulta alkaen vähensi rautatieliikennettä merkittävästi.<sup>252</sup> Henkilöliikenne loppui Kyttälässä 1983 ja sen jälkeen, kun uusi junakohtauspaikka rakennettiin 1984 Ahvenukseen, jäivät Kyttälän sivuraiteet palvelemaan vain paikallisen sahan tarpeita. Kyttäläläiset yrittivät vedota kaupungin johtoon ja Valtionrautateihin saadakseen junat edelleen pysähtymään Kyttälässä, mutta laajempaan kehitykseen kytkeytynyttä muutosta ei voitu

---

<sup>245</sup> Nummelin & Ojanperä 1995, 21. Kyttälän asemasta ja laivaliikenteestä myös Hoppu 2011, 100-101.

<sup>246</sup> Nummelin & Ojanperä 1995, 22, Hoppu 2011, 336.

<sup>247</sup> Hoppu 2011, 100.

<sup>248</sup> Nummelin & Ojanperä 1995, 21.

<sup>249</sup> Nummelin & Ojanperä 1995, 21.

<sup>250</sup> Hoppu 2011, 101.

<sup>251</sup> Hoppu 2011, 329-330.

<sup>252</sup> Hoppu 2011, 336-337.

enää adresseilla pysäyttää.<sup>253</sup> Asemarakennus myytiin 1992, ja se oli tarkoitus purkaa. Sahan pistoraide purettiin 1993 ja muu ratapiha seuraavana vuonna.<sup>254</sup>

Rakennuksen purkuun liittyi suojelukonflikti vuosina 1992-1995, kun rakennus myytiin poispurettavaksi, mutta paikalliset asukkaat kamppailivat sen säilyttämiseksi.<sup>255</sup> Valtionrautatiet myi rakennukset Kyttälän Teollisuus Oy:lle, joka oli velvoitettu purkamaan ne. Yksityiset, asemarakennusten säilyttämistä halunneet henkilöt olivat aikeissa ostaa aseman rakennuksineen, mutta asemarakennus ehdittiin purkaa ennen näiden suunnitelmien toteutumista vuonna 1995.<sup>256</sup> Satakunnan Kansa uutisoi, että rakennuksen omistaja purki sen Valtionrautateiden vaatimuksesta. Rakennus oli seutukaavaehdotuksessa merkitty kulttuurihistorialliseksi kohteeksi, jonka suhteen olennaisena pidettiin aseman merkitystä osana Kyttälän liikennehistoriallista ja kaunista jokimiljöökokonaisuutta. Rautatieharrastajat puolestaan arvostivat kiinteistön poikkeuksellista omaleimaisuutta.<sup>257</sup>

Kyttälän aseman (Liite 3., kuvat 4. ja 5.) rakennuksista on tallella vesitorni ja kellari. Tämän lisäksi asemapuiston alueelle on rakennettu sauna vesitornin vanhasta metallisäiliöstä, vierasmaja- ja kasvihuonerakennukset sekä kevytrakenteinen kesäkeittiö, joka on mitoitukseltaan yhtenevä tornin yläkerran kanssa. Asemarakennuksesta oli jäljellä jäänteitä kivijalasta sekä ilmeisesti jonkinlaisen tulisijan perustus. Asemapuiston jäänteistä kiinnitin erityisesti huomiota rinteessä mutkitteleviin kiviaitoihin tai pengerryksiin, jotka näkyvät myös puistosuunnitelmassa. Kenttäkiveys lienee jäänyt aseman ja radan väliin rakennetun tien alle.<sup>258</sup>

### **Nakkilan asema**

Nakkilan asema<sup>259</sup> perustettiin Nakkilan kirkon tuntumaan, Kokemäenjokea seuranneen maantien ja Eurajoen maantien risteykseen.<sup>260</sup> Nakkilan alkuperäinen, Merstolan ase-

---

<sup>253</sup> Hoppu 2011, 337.

<sup>254</sup> Nummelin & Ojanperä 1995, 22.

<sup>255</sup> Nummelin & Ojanperä 1995, 21.

<sup>256</sup> Hoppu 2011, 337.

<sup>257</sup> Kyttälän vanha asemarakennus sai äkkilähdön. SK 17.10.1995.

<sup>258</sup> Kenttähavainnot 12.8.2014, puistosuunnitelma 1:500, 1957. SRMA.

<sup>259</sup> N 6813882, E 232884.

<sup>260</sup> Valanto 1982,

man tavoin Oulun radan tyyppiirustuksin rakennettu asema on vuodelta 1895.<sup>261</sup> Rakennusta on laajennettu ensimmäisen kerran vuonna 1910 ja tämän jälkeen rakennus oli liki 14 metriä pitkä ja se käsitti kaksi asuinhuonetta, keittiön, eteisen, odotussalin ja toimiston. Myöhemmissä laajennuksissa 1927 ja 1932 asemarakennusta jatkettiin luoteispäästä odotussalin verran ja kaakkoispäättyyn rakennettiin eteinen. Postin toimitilat valmistuivat 1951 rakennuksen luoteispäähän rakennetusta piirurunkoisesta osasta. Käsälä toteaa, että rakennus on edelleen vuonna 1995 siinä asussa, johon se on eriaikaisten laajennusten myötä muotoutunut ja se on ulkoasultaan tyyllillisesti yhtenäinen ja noudattaa viime vuosisadan lopun rautatieasemissa käytettyä ns. nikkarityyliä runsaine panelointeineen.<sup>262</sup> Hirsinen, sittemmin jo purettu vesitorni valmistui 1895. Nakkilan sähkömyllylle johti asemalta kapearaiteinen rata 1921-1929.<sup>263</sup> Rautatieaseman tavaravarasto on mitä luultavimmin rakennettu samoihin aikoihin kuin asemarakennuskin tai viimeistään 1900-luvun alussa.<sup>264</sup>

Koivukujan päässä, asema-alueen luoteispuolella on sijaitsee ratamestarin ja asemamiehen asuintalo piharakennuksineen. Se on rakennettu aseman valmistumisen aikaan 1890-luvulla ja on Bruno Granholmin suunnittelema. Alun perin rakennuksessa oli kaksi keittiön ja asuinhuoneen käsittävää asuntoa, jotka oli tarkoitettu asemamiehille. Vuoden 1904 tienoilla rakennusta jatkettiin poikkipäädyllyllä, jolloin isommasta huoneistosta tuli ratamestarin asunto. Mallipiirustusten mukaan rakennetut piharakennukset ovat samanikäisiä kuin asuinrakennuskin. Asuinrakennuksen pihapiireineen kuvaillaan muodostavan kauniin kokonaisuuden vuosisadan alun rautatierakennusperinnettä ja niillä on ollut selvää tyyllillistä vaikutusta nakkilalaiseen rakennuskulttuuriin.<sup>265</sup>

Henkilöliikenne Nakkilassa lopetettiin 1984 ja tavaraliikenne 1999, jolloin liikennepaikka lakkautettiin. Vanhan liikennepaikan vaihteet purettiin lakkautuksen myötä.<sup>266</sup>

Nakkilan asemalta ensimmäiset omat havaintoni ovat toukokuulta 2010. Tuolloin katselin ja kuvasin pääosin asemarakennuksen ympäristöä. Ratamestarin talosta olen ottanut kaukaa yhden kuvan, jossa näkyy itse asuinrakennus, ulkorakennukset sekä kellari. En

---

<sup>261</sup> Nummelin & Ojanperä 1995, 29.

<sup>262</sup> Käsälä 1995, 91.

<sup>263</sup> Nummelin & Ojanperä 1995, 29.

<sup>264</sup> Käsälä 1995, 92.

<sup>265</sup> Käsälä 1995, 92.

<sup>266</sup> Iltanen 2009, 127.

halunnut mennä kuvaamaan lähempää, koska talo vaikutti asutulta. Asemarakennuksessa oli kirpputori, asemapuistossa sahattiin polttopuita. Myös Nakkilassa olen pannut merkille muun muassa maassa lojuneet hylätyt autonrenkaat asemapuistossa.<sup>267</sup>

Nakkilan ratamestarin talon pihapiirissä (Liite 3., kuvat 6.-8.) on rakennuksista jäljellä asuinrakennuksen lisäksi kaksi ulkorakennusta. Kellari oli hiljattain purettu ja sen tiiliä oli käytetty terassin rakentamiseen. Kenttäkiveystä oli ulkorakennusten edustoilla jonkin verran jäljellä. Pihan länsipäähän oli rakennettu paikoitusalue autoille ja idän puoleinen reuna taasen oli jäänyt päiväkodin pihan alle. Asuinrakennukselle johtavan tien päässä kiinnitti huomiota ratakiskosta valmistettu sillankaide. Puistosuunnitelmasta oli mahdollista hahmottaa pihan aiempaa rakennetta. Talon yhteydessä on ollut hyötykasviviljelmiä.<sup>268</sup>

### **Haistilan asema**

Haistilan asema<sup>269</sup> sijaitsee Haistilan kylässä Ulvilan kaupungissa. Kylän nauhamainen asutus sijoittuu parin kilometrin matkalle Ulvilasta Nakkilan johtavan maantien varrelle. Haistilan asema suljettiin 26.5.1974. Resiina-lehden artikkelissa todetaan erikseen, että alkuperäinen, vuonna 1899 laajennettu asemarakennus on toiminut yksityisasuntona jo vuodesta 1962. Ennen Mäntyluodon sataman valmistumista Haistilan jokisatama toimi puutavarasatamana, asemalta erkani jokirantaan 0,95 km mittainen satamarata. Jo loppukesällä 1895 puutavarajunat alkoivat kulkea Tampereen ja Haistilan lastauspaikan väliä, Haistilassa puutavara lastattiin proomuihin ja hinattiin joen suun kautta Reposaareen. Jo vuonna 1900 vientitavarajunat kulkivat Mäntyluotoon asti ja lautatarha- ja lastauslaitokset voitiin hylätä, satamaraitteet purkaa. Resiina-lehden mukaan osa niiden pohjista on ollut artikkelin tekoaikaan vielä nähtävissä, vaikka raiteet osittain kynnettiin pelloksi.<sup>270</sup>

Haistilan aseman (Liite 3., kuvat 9. ja 10.) rakennuksista oli jäljellä asemarakennus, kellari, ulkorakennus ja kaivo, samoin puistosuunnitelmassa näkyvä ratavartijan talo ulkorakennuksineen. Puretusta sauna- ja leivintuparakennuksesta on jäljellä kivijalkaa ja tiiliröykkiö. Asemapuistossa huomion kiinnitti etäälle erottuva korkea, iäkäs puusto

---

<sup>267</sup> Kenttähavainnot 9.5.2010.

<sup>268</sup> Kenttähavainnot 20.10.2014, puistosuunnitelma 1:500, 1957. SRMA.

<sup>269</sup> N 6818830, E 229500.

<sup>270</sup> Nummelin & Ojanperä 1995, 29.

sekä pihaan johtava koivukujanne. Puistosuunnitelmassa näkyvät polut olivat suurelta osin nurmettuneet umpeen, mutta kenttäkiveystä oli kaivettu esiin niin asuinrakennuksen edestä kuin jo puretun kellarin ja tavaramakasiinin edustaltakin.<sup>271</sup>

## **Ulvilan asema**

Ulvilan<sup>272</sup> (Friitala 1.6.1932 asti) asema sijaitsee Ulvilan kaupungissa, Friitalan taajamassa, aivan entisen nahkatehtaan lähistöllä. Asemalla sijaitsi alun perin vain seisahduslaituri, odotussuoja valmistui 1896 ja hieman isompi rakennus 1900. Ratavartija hoiti oman työnsä ohella myös laiturivaihteella tehtävät työt. Friitalan nahkatehtaalle kulki asemalta 1920-luvulla rakennettu sivuraide sekä kapearaiteinen rillirata. Uusi asema- ja postirakennus Ulvilaan saatiin 1932, kun entinen Jakokosken asemarakennus siirrettiin kivijalkoiseen paikalle. Resiina-lehden artikkelin mukaan se sijaitsi parikymmentä metriä entisestä rakennuksesta lähteen päin. Ratapihaa laajennettiin 1949, kun junanlähetys Ulvilassa aloitettiin ja vastaavasti Haistilassa lopetettiin. Aseman miehitys lopetettiin 1970 ja raideyhteys nahkatehtaalle ja viimeiset vaihteet purettiin 1985.<sup>273</sup> Asemarakennus paloi 16.7.2003 ilmeisesti tuhopolton seurauksena.<sup>274</sup>

Ulvilan asemalta ensimmäiset havaintoni ovat marraskuulta 2009. Tuolloin pihapiiri oli kaupungin omistuksessa, rakennuksista pystyssä olivat ratavartijan talo, sen ulkorakennus ja maakellari. Lisäksi alueella oli havaittavissa palaneen asemarakennuksen kivijalka sekä muutamia muita rakennusten purkamisesta jääneitä rakenteita maassa sekä toinen, asemaan kuulunut maakellari. Kellarin lähistöllä oli ratakiskosta tehty hevospuomi ja kellarin taakse jäi rivistö omenapuita. Alueen yleisilme oli hoitamaton – ratavartijan talon ja ulkorakennuksen ikkunoita oli rikottu ja seiniä töhritty, maassa oli roskia ja aluetta tunnuttiin käytettävän myös jonkinlaisena maankaatopaikkana.<sup>275</sup> Maaliskuussa 2010 asemapuistossa karsittiin puustoa, muun muassa omenapuut kaadettiin tällöin.<sup>276</sup>

---

<sup>271</sup> Kenttähavainnot 4.8.2014, puistosuunnitelma 1:500, 1908. SRMA.

<sup>272</sup> N 6821257, E 226633.

<sup>273</sup> Nummelin & Ojanperä 1995, 29-30.

<sup>274</sup> Tulipalo tuhosi Ulvilan vanhan aseman, SK 17.7.2003. Uutisessa todetaan, että tulipalo ilmeisesti syttyi rakennuksen sisällä, talon kaupunginpuoleisessa päässä. Rakennuksessa ei ollut sähköjä tai lämmityslaitteita, jotka olisivat voineet palon aiheuttaa.

<sup>275</sup> Kenttähavainnot 25.11.2009.

<sup>276</sup> Kenttähavainnot 17.3.2010.

Ulvilan aseman (Liite 3., kuvat 11. ja 12.) rakennuksista on jäljellä ratavartijan talon, ulkorakennuksen ja kellarin lisäksi vain asemarakennuksen yhteydessä ollut kellari. Maastossa on nähtävillä lukuisia purettujen rakennusten kivijalkoja. Puistosuunnitelmassa näkyvät pallopuut erottuvat yhä radan suuntaisesti kulkevan pensasaidan vierustalla. Siitä on myös mahdollista nähdä, että vahtitupia pihapiireineen on ollut kaksi ja asemarakennus on sijainnut näiden välillä. Kummassakin vahtituvassa on ollut omat suunnitellut pihansa.<sup>277</sup>

#### **2.4.2. Rauman rata**

Suomen tulevaa taloudellista kehitystä ajatellen 1800-luvun puolivälin jälkeen tuli tavoitteeksi kattavan rautatieverkon saaminen koko maahan. Tuontitavarat lisääntyivät ja monipuolistuivat ja samalla kotimaisen teollisuuden lisääntyminen kiihdytti raaka-ainetarpeillaan tavaravaihtoa sekä vienti lisääntyi. Kilpailu oli ankaraa eikä Rauman kaltaisten pienten kaupunkien vientisatamien kilpailuaseman säilyminen ollut itsestään selvää. Kaupunkien ja kuntien kesken syntyi kilpailua pääsystä rautatieverkoston piiriin. Kehitysmahdollisuudet olivat paremmat paikkakunnilla, joilla oli rautatie. Siksi 1890-luvun loppupuolella rakennettiinkin useita lyhyehköjä yksityisratoja paikkakunnille, joille valtion rakentamat rautatiet eivät ulottuneet. Rauman radan rakentaminen sijoittuu tähän kauteen.<sup>278</sup>

Suunniteltaessa sataa Tampereelta Satakunnan rannikolle 1880-luvulla Rauman etuna Poriin nähden pidettiin parempaa satamapaikkaa. Porin jokisatama oli maankohoamisen vuoksi käynyt matalaksi ja uutta satamaa suunniteltiin kauas Mäntyluotoon. Rata kuitenkin rakennettiin Raumaa suurempaan Poriin ja Raumalla ryhdyttiin ajamaan yksityisradan rakentamista Porin radalta Raumalle. Valtiopäivät myönsi luvan radan rakentamiseksi vuonna 1894.<sup>279</sup> Raumalla rautatie-asiaa ajoi erityisesti laivanvarustaja, kauppias ja kunnallisneuvos Johan Wilhelm Söderlund.<sup>280</sup> Tämä johtui Piia Vuoren mukaan etenkin taloudellisista syistä, mutta osittain myös henkilökohtaisista mieltymyksistä sekä tarkkanäköisyydestä oman ajan seuraamisesta, kun modernin kuljetusmuodon edut

---

<sup>277</sup> Kenttähavainnot 4.8.2014, puistosuunitelma 1:500, 1957. SRMA.

<sup>278</sup> Niemi 1997, 2.

<sup>279</sup> Iltanen 2010, 134-135, Jalonen 1997, 20-23, Rautavuori 2011, 7-9, 25, Niemi 1997, 5-6.

<sup>280</sup> Rautavuori 2011, 25; Vuori 2009, 58, Heino 2002, 97-98.

huomattiin etenkin sisämaan ja rannikon yhdistäjänä.<sup>281</sup> Heino tulkitsee, ettei rautatietä rakennettu Peipohjan ja Rauman välisen paikallisliikenteen väyläksi, vaan sen tarkoituksena oli johtaa Tampereen tavara- ja erityisesti puutavaravienti Rauman satamaan. Lähikunnat eivät tahtoneet aluksi lämmentä ajatukselle radan ohittaessa Lapin kokonaan ja kulkiessa esimerkiksi Rauman maaseurakunnassa, Eurajoella sekä osin vielä Kiukaisissakin pitäjän tiheimmän asutuksen ohittaen. Rataa ei suunniteltu Rauman takamaita palvelevaksi, vaan se toimi vain maapohjan tai ratapölkkyjen luovuttajana, tämä näkyi myös aluksi paikallisliikenteen aikataulujen hankaluutena. Raumalla käyminen vaati yöpymistä kaupungissa.<sup>282</sup>

Rauman yksityisen rautatien toiminta osoittauduttua kannattavaksi ryhdyttiin 1906 suunnittelemaan ratayhteyttä Rauman radalta Pyhäjärven rantaan, jotta myös koko Pyhäjärveä ympäröivä alue saataisiin höyrylaivoin jatkuvan yhdysliikenteen myötä radan piiriin.<sup>283</sup> Kauttuan asemasta tulikin koko yksityisen rautatien tärkeimpiä asemia. Suurempi merkitys oli vain Rauman kaupunki- ja satama-asemilla.<sup>284</sup> Linja-autoliikenteen lisääntyessä matkustajamäärät Kauttuan radalla vähenivät suoran linja-autoyhteyden ollessa houkuttelevampi vaihtoehto kuin junanvaihto Kiukaisissa. Vuonna 1953 matkustajia oli enää pari päivässä ja henkilöliikenne radalla lopetettiin.<sup>285</sup> Rata ei kuitenkaan jäänyt tarpeettomaksi, kun samoihin aikoihin valmistui rata Kauttualta Säkylän sokeritehtaalle, näin Kauttuan radasta tuli lopulta pääasiassa A. Ahlströmin ja Säkylän sokeritehtaiden liikennettä palvelevat teollisuusrata, jonka liikenne jäi varsin vähäiseksi.

286

Viimeisessä rautatien vuosikertomuksessa on tiivistetysti kuvattu rautatien merkitys Rauman kaupungille:

*”Rautatie on ehdottomasti se keskeisin liikennelaitos, joka on luonut mahdollisuudet kaupungin kehittyä niin teollisesti kuin sivistyksellisesti, sillä rautatie on ollut se sykkivät suonisto, joka on yhdistänyt kaupungin erottamattomasti lähimaaseutuun ja koko valtakunnan eri liikennekeskuksiin. Useat teollisuuslaitokset eivät olisi sijoittuneet Raumalle ilman rautatietä.”*<sup>287</sup>

---

<sup>281</sup> Vuori 2009, 58, 61.

<sup>282</sup> Heino 2002, 101-103.

<sup>283</sup> Iltanen 2010, 133; Rautavuori 2011, 76, Niemi 1997, 15.

<sup>284</sup> Jalonen, 1997, 26.

<sup>285</sup> Iltanen 2010, 133, Heino 2002, 322.

<sup>286</sup> Jalonen 1997, 30-31.

<sup>287</sup> Jalonen, Resiina 2/1997, 29.

Rauman rautatie siirtyi Rauman kaupungin omistuksessa valtion hallintaan 1.7.1950, kun kaupunki halusi luopua rautatien ylläpidosta korjaus- ja ylläpitokustannusten käydessä ylivoimaisiksi. Valtion tulo radan hoitajaksi korosti aluksi matkustajaliikenteen merkitystä. Uusi kalusto, lättähatut, lyhensivät matkustusaikoja 1950- ja 1960-luvuilla, mutta jälkimmäisen vuosikymmenen lopulla matkustajamäärät kääntyivät silti jyrkkään laskuun. Niinpä vähiten tuottavia vuoroja ja seisakkeita karsittiin jo muutaman vuoden kuluttua. Radan henkilöliikenne päätettiin lopettaa jo 1969, mutta lopettamishanketta vastustettiin muun muassa rataa myötäilevän maantieyhteyden puutteen vuoksi. Henkilöliikenne jatkuikin aina toukokuuhun 1988 saakka.<sup>288</sup>

Marja Niemi toteaa historiikissaan, että Rauman radan asemien pihaan asemarakennusten ympärille istutettiin puita.<sup>289</sup> Tekemässäni taustahaastattelussa hän kuitenkin totesi, että vuosikertomusten perusteella vaikutti siltä, ettei asemiin suunniteltu pihapiirejä ja toisaalta, että tärkeää oli se, mikä palveli käytäntöä oli rahoittamisen arvoista.<sup>290</sup>

Rauman rautatiestä historiateoksen kirjoittanut Mauri Rautavuori totesi, etteivät asemien puistoistutukset juuri näkyneet hänen aineistossaan ja hän arveli mahdollisten istutusten olleen paikallisten asemapäälliköiden aloitteellisuuden varassa. Omissa muistikuvissa hän kuitenkin 1940-50-luvuilta liitti Rauman asemaan jonkinlaista puistomaisuutta, mutta muiden Rauman radan asemien pihoista vaikea tulkita, että niiden hoidossa olisi ollut suunnitelmallisuutta.<sup>291</sup> Rautavuori kuitenkin tulkitsee kirjassaan, että maisemanhoito näyttää olleen kuitenkin myös rautatiejohtokunnan mielessä, kun esimerkiksi Karran pysäkkialueella olevista puista maksettiin korvaus paikalliselle tilalliselle, jotta *”ei alue paljaaksi hakattuna jäisi aivan alastomaksi”*.<sup>292</sup>

Kauttuan radan varressa asuneiden rautatieläisten lapsien muistoissa sen paremmin Kauttuan asemalla kuin Euran pysäkilläkään ei ollut kummempia istutuksia. Näihin verrattuna esimerkiksi Peipohjan aseman piha oli *”kuin kaupunkipuistoa”* muotoonleikattuine puineen ja hoidettuine nurmialueineen. Siihen verrattuna Kauttuan aseman

---

<sup>288</sup> Iltanen 2010, 135, Jalonen 1997, 28-31, Niemi 1997, 22-24, Heino 2002, 321-322.

<sup>289</sup> Niemi 1997, 12.

<sup>290</sup> Marja Niemen haastattelu.

<sup>291</sup> Mauri Rautavuoren haastattelu.

<sup>292</sup> Rautavuori 2011, 75.

istutukset olivat vaatimattomia ja liittyivät hyötyviljelyyn.<sup>293</sup> Euran pysäkillä oli kasvimaata, mutta pihaa ei sen kummempin hoidettu, se sai olla jokseenkin luonnontilassa<sup>294</sup>.

Merkillepantavaa haastatteluissa oli mielestäni kuitenkin se, että esimerkiksi veturinkuljettajan rakentaessa 1920-30-luvulla taloa Kauttualle, vaikutteita niin talon värin valintaan kuin pihan laittamiseenkin otettiin itsestään selvästi rautateiltä. Euran pysäkillä 1950-luvulla asuneen perheen rautateillä työskennellyt isä huolehti keittiöpuutarhan hoidosta ja Kauttualla sijainneen ratavartijan talossa oli niin ikään huoliteltu pihapiiri, josta molemmat vanhemmat vastasivat.<sup>295</sup> Haastatteluissa tuli myös ilmi, että Rauman rata oli liikennöintivaiheessa kytköksissä maan muuhun rataverkkoon työntekijöittensä kautta jo sen ollessa yksityisomistuksessa, mutta varsinkin tämän jälkeen. Työhön liittyi osalla rautatieläisistä toki itsessään matkustamista, mutta työn kautta määrittynyt asuinpaikkakin saattoi vaihtua tiheästi. Tätä kautta epäilemättä saatiin vaikutteita siitä, millaisia asemat muualla maassa olivat.

### **Rauman asema**

Rauman<sup>296</sup> asema sijoitettiin hivenen sivuun vanhan kaupungin alueesta, mutta kaupunki kasvoi aikaa myöden niin, että uusi keskusta-alue sijoittui vanhan kaupungin ja rautatieaseman väliin. Rauman asemaa ei toteutettu radan tyyppiirustusten mukaan, vaan piirrokset laadittiin erikseen eikä sen suunnittelija ole tiedossa. Lähinnä uusrenessanssia edustava asemarakennus valmistui vuonna 1897 ja sitä on laajennettu 1910, mutta se on säilyttänyt alkuperäisen ulkoasunsa hyvin.<sup>297</sup>

Valanto on vuoden 1982 selvityksessään erikseen maininnut, että alueella on puisto. Hän on lisäksi arvottanut aseman merkityksen asema-aluekokonaisuuden kannalta täydelliseksi, koska siinä ovat säilyneet kaikki tai suurin osa aluekokonaisuuteen kuuluvista piirteistä, lisäksi hän on nähnyt aseman merkityksen rataosuuden rakennushistorian kannalta ainutlaatuiseksi ja merkityksen rakennuskulttuurin kannalta erittäin tärkeäk-

---

<sup>293</sup> Paula Panulan haastattelu.

<sup>294</sup> Eija Ojalan haastattelu.

<sup>295</sup> Paula Panulan, Eija Ojalan sekä Ritva Aallon haastattelut.

<sup>296</sup> N 6789989, E 203593.

<sup>297</sup> Iltanen 2010, 135, Valanto 1982, 71, Niemi 1997, 11.

si.<sup>298</sup> Rauman rautatieasemanseutu on yksi RKY-kohteista ja Rauman asema on mukana myös vuonna 1998 solmitussa Rautatiesopimuksessa.<sup>299</sup>

Rauman asemalla (Liite 3., kuvat 13.-15.) on jäljellä asemarakennuksen lisäksi ulkorakennus. Pensasaitojen suojaamassa puistossa on useita vanhoja suuria puita ja keittiöpuutarha. Kenttäkiveystä on portin ja sivuoiven ympäristössä. Asemarakennuksen ja piharakennuksen välillä on matala, polkua reunustava kiviaita, joka voi olla myös jääne jostakin vanhemmasta rakennelmasta.<sup>300</sup>

Rauman aseman nykyistä käyttöä on mahdollista käsitteellistää myös *urbaanin kesannon* (urban fallow) käsitteen kautta. Urbaani kesanto tarkoittaa Terttu Pakarisen käsitteellistämänä alkuperäisestä käytöstään poistunutta tilaa, joissa aloittelevien, taloudellisesti niukasti toimeen tulevien yrittäjien ja yhdistystoiminnan on mahdollista toimia.<sup>301</sup> Peltonen puolestaan kuvaa urbaanien kesantojen olevan uutta käyttöä odottavia tiloja, joissa keskeistä on kehittämisen mahdollisuus ja viittaa niihin kulttuurin ja pienyritysjyyden toimintakeskuksina. Näitä on kartoitettu esimerkiksi Luova Tampere – ohjelmassa.<sup>302</sup> Rauman asemalla toimi erilaisia hyvinvointialan yrityksiä ja tilaa käytettiin esimerkiksi erilaisten vaihtoehtohoitoihin liittyvien tilaisuuksien ja kurssien tapahtumapaikkana.<sup>303</sup> Rauma on tässä käsittelemistäni paikkakunnista suurin ja sen asema sijaitsee lähellä kaupungin keskustaa, joten näen varsin luontevana sen, että juuri se lähestyy käyttötarkoituksiltaan asumisen ohella toimitiloineen urbaania kesantoa. Asemien muutos julkisesta yksityiseksi ei siis ole täysin suoraviivaista ja myös tässä lähestytään tilan hybridisaatiota.

## **Kauttuan asema**

Kauttuan<sup>304</sup> asema sijaitsee Pyhäjärven rannan tuntumassa, Ruukinpuiston välittömässä läheisyydessä. Rautatieasema ja sen välittömässä läheisyydessä sijainnut kahvila kuvat-

---

<sup>298</sup> Valanto 1982, 71.

<sup>299</sup> Rky netissä. Viittaus 24.2.2018.

<sup>300</sup> Kenttähavainnot 11.8.2014.

<sup>301</sup> Nokkela kaupunki: Uudet ideat versovat kaupungin kesannoissa.

<<https://nokkelakaupunki.fi/2013/02/25/uudet-ideat-itavat-kaupunkien-kesannoissa/>>

<sup>302</sup> Peltonen 2013, 22, 24.

<sup>303</sup> Kenttähavainnot 11.8.2014.

<sup>304</sup> N 6784527, E 239975.

tiin taustahaastattelussa ”*Kauttuan elämän keskuksiksi*”. Kahvilan ohi meni tie Säky-  
lästä Poriin, jota pitkin esimerkiksi linja-autot kulkivat. 1930-luvun puolivälissä asema  
ja kahvila bensiniautomaatteineen muodostivat liikenteellisen solmukohdan ”*keskusta  
on ollut siinä ja se kaikki on tapahtunut siinä*”.<sup>305</sup> Asema rakennus oli tyyliltään hie-  
man Suupohjan radan asemia muistuttava rakennus, jonka sisäänkäynti oli alun perin  
poikkeuksellisesti rakennuksen kaakkoiskulman syvennyksessä.<sup>306</sup> Rakennuksen suun-  
nittelija ei ole tiedossa.

Kauttuulle rakennettiin myös yksipaikkainen veturitalli, jonka vasemmassa sivuseinässä  
on erikoinen puoliksi muuriin upotettu vesisäiliä, jonka oli tarkoitus jäädä tallin sisälle  
laajennusvaiheessa. Veturitalli kärsi huomattavia vaurioita sisällissodan aikana 1918  
punaisten ajettua kaksi veturia tallin takaseinän läpi.<sup>307</sup>

Kauttuan asemasta ei ole tiettävästi säilynyt puistosuunnitelmaa, mutta taustahaastatte-  
luista sain jonkin verran tietoa siitä, miltä asemalla on näyttänyt noin 1940-1950-  
luvuilla:

*”Se oli mun mielestäni autio. Kun mä olen miettinyt ihan hirveästi sitä, että mitä siinä ois ollut tämmöstä  
kasvillisuutta ja semmosta, mutta kun mun mielestä siinä ei ollu oikeastaan mitään. Että siinä on, kun se  
on tehty sinne hiekkaiselle, tämmöiselle harjulle, harjanteelle. Siellä toisella puolella oli aina puupinoja,  
ja siellä aseman puolella oli se kiveys, laiturit ja sitten tietysti tää tavaralaituri, mutta mun muistini mu-  
kaan siinä ei ollu mitään, ei puita, ei semmosia, mutta sitten taas siellä asemarakennuksen toisella puo-  
lella niin siinähan oli tän asemapäällikön asunto ja siinä oli, mut siinä oli mun mielestä pensasaita, että  
sinnekään ei nähnyt oikein kunnolla. Mutta esimerkiks omenapuita siellä varmasti oli.”*<sup>308</sup>

Henkilökunnan asuinrakennus sijaitsi Kauttualla veturitallin takana. Sen pihalla oli  
omenapuita, rakennusten ja radan välissä oli kasvimaa.<sup>309</sup>

Kauttuan asemalla vierailin opinnäytetyön tekemisen puitteissa ensimmäisen kerran  
kesäkuussa 2010. Tuolloin asemalla oli avoimet ovat –tyyppinen tapahtuma, jonka yh-  
teydessä oli mahdollista vierailla sisällä asemarakennuksessa ja veturitallissa. Aivan  
asemarakennuksen julkisivun kyljessä kasvoi tuolloin iso vaahtera, piha oli kasvamassa,  
mutta havaintojeni mukaan siellä kasvoi syreenejä ja marjapensaita. Ulkorakennuksen  
ikkunat oli rikottu, seiniin oli piirretty graffiteja ja sisällä oli kaikenlaista rojua. Kiskot

---

<sup>305</sup> Paula Panula haastattelu.

<sup>306</sup> Iltanen 2010, 133.

<sup>307</sup> Iltanen 2010, 133.

<sup>308</sup> Paula Panulan haastattelu.

<sup>309</sup> Paula Panulan haastattelu.

olivat vielä suhteellisen avoimet.<sup>310</sup> Kauttuan asema-alueella (Liite 3., kuvat 16. ja 17.) on asemarakennuksen lisäksi ulkorakennus sekä useita varastorakennuksia. Haastattelun tekohetkellä asemarakennuksen ja ulkorakennuksen välistä puistoaluetta oli raivattu. Kenttäkiveystä oli näkyvissä aseman edustalla asemalaiturilla. Kauttualla on poikkeuksellisesti säilyneet myös asemalaiturin reunakivet. Rata-alue oli haastatteluhetkellä jo varsin pusikoitunut.<sup>311</sup>

---

<sup>310</sup> Kenttähavainnot 12.6.2010.

<sup>311</sup> Kenttähavainnot 8.8.2014.

### 3. AIEMPIEN KÄYTTÖJEN JÄLJET

#### 3.1. ”Mää tykkään näist vanhoist rakennuksist.” – kaupantekoprosessi

Haastateltavat olivat haastatteluhetkellä omistaneet rautatierakennuksen parista kuukaudesta 14 vuoteen. Omistusajan perusteella haastateltavien joukko on melko selvästi jaettavissa kahteen ryhmään: 2000-luvulla ja 2010-luvulla rautatierakennuksensa omistukseensa hankkineisiin. Neljässä haastattelussa rautatierakennuksessa asumisen pituus oli jo alun toistakymmentä vuotta eli he olivat hankkineet rautatierakennuksen omistukseensa 2000-luvun alkuvuosina. Näistä kolmessa paikassa asuttiin ympärivuotisesti, yksi paikoista toimi vapaa-ajanasuntona.

Rautatierakennuksen ostamisen ja siellä asumisen syyt ovat tässä ryhmässä toisaalta hyvin yhtenäisiä – halu hankkia vanha ja hieman erikoinen rakennus. Lisäksi niitä kaikkia tuntuu yhdistävän se, että rautatierakennukseen päädyttiin asumaan sattumalta, mitään nimenomaan rautatierakennuksen hankkimiseen liittyviä motivaatioita ei taustalta tunnu löytyvän.

Paluulippu-raportissa todetaan, että rautatien miljöö on valmis ympäristö uusille asukkaille. Koristeelliset rakennukset ja puisto ovat täysi-ikäisiä ja tarvitsevat lähinnä ylläpitoa ja hoitoa. Lukuisat talousrakennukset voivat toimia varastoina. Uuskäyttöä odottavista rakennuksista rautatierakennusten etuna verrattuna vaikkapa kouluihin, meijereihin ja hoitolaitoksiin voi nähdä niiden rakennuskannan pienipiirteisyyden ja huolitellun miljöö. Muiden etuna rautatierakennuksiin nähden taas on se, ettei niihin liity rautatiehen mahdollisesti liittyviä turvallisuusriskejä.<sup>312</sup>

Rautatierakennuksen ostamisen motivaationa vaikutti ainakin kahdessa haastattelussa olevan jonkinlainen romanttinenkin kuva hieman erikoisemmasta asuin- tai kesänviettopaikasta, informantit puhuivat majakkasaaren tapaisesta asuinpaikasta.

*”Mitä tohon nyt oikeen sanois. Siis aina ollu haaveissa joku tommone oma majakkasaari tai jotai vastaavaa ja se on tietysti vähän pitempi, pitempi historia tota tälle et tota mä Turusta muutin Poriin ja oikeastaan sen takia, et meillä oli Vähäraumalla semmonen vanha suvun pihapiiri, mis oli tyhjä asunto ja se oli sit niin alkeellinen kuin voi vaan kuvitella, et oli pihasauna ja sit hanasta tuli kylmää vettä. [...] Ja ulkovaessa ja tähän tyyliin. [...] Ja se oli vähän niinku semmonen hyppäys uuteen maailmaan, et niinku Turun*

---

<sup>312</sup> Ahoniemi, Joutsalmi & Perähuhta 2001, 40.

*keskustasta niinku sadan vuoden päähän menneisyyteen. Sitte tykkäsin siitä ja rupesin ihan vakavissaan kattelee jotain mummonmökkiä täältä seudulta, kun huomasin, miten halpoja ne on. Ylipäänsä.”*<sup>313</sup>

*”...me oltiin sitä ennen käyty, Kokemäellä on se muuntajakahvila. [...] Oltiin siellä ja hitsi, et tää on hieno ja tämmösen, me ei oltu koskaan mitään kesämökkiä suunniteltu hankittavaks, mutta et jos tämmösen rakennuksen löytäis jostain niin mikä ettei. Ja sit ku me ajettiin tänne sieltä ja nähtiin tää torninraato tässä ja hei, mikähän tuo on, onkohan sekin muuntaja. Mut äkkii sit selvis, et ei se oo muuntaja, se on vesitorni.”*<sup>314</sup>

Gerry Smyth ja Jo Croft toteavatkin kodin tilaa käsittelevän kirjansa johdannossa, että vaikka talon pääasiallinen tehtävä onkin tarjota suojaa, sen merkitys ylittää tämän tarkoituksen. Paikkana se joka ilmaisee jotain rakentajan tai omistajan tai asukkaan identiteetistä sekä jotain sen yhteiskunnan kulttuurista, jossa se on rakennettu.<sup>315</sup> Edellisissä katkelmissa mielestäni kuvastuu jotakin tästä identiteettiin liittyvästä puolesta ja ylipäättään talon ikään ja erityislaatuisuuteen tunnuttiin kiinnittävän haastatteluissa huomiota. Toisaalta taas rautatierakennuksen hankkimisen taustalla olevat syyt saattoivat olla hyvinkin arkisia ja käytännönläheisiä, saatettiin haluta vanha rakennus kunnostettavaksi eläkepäivien ratoksi tai lasten koulunkäynnin aloittaminen vaati muuttoa maaseudulta toivotun koulun läheisyyteen.<sup>316</sup>

2010-luvun alkupuolella rautatierakennuksen omistukseensa hankkineita oli haastatelluista kolme<sup>317</sup>. Näistä kaksi ei edes asunut siellä vielä vaan oli vasta remontoimassa rakennuksia asuinkäyttöön, yksi puolestaan oli ostanut jo valmiiksi kunnostetun rakennuksen. Remonttijilla oli tarkoituksenaan vuokrata rakennukset eteenpäin esimerkiksi omien aikuistuvien lastensa asunnoiksi. Vaikkei näissä tapauksissa asemasta haluttu asuinpaikkaa itselle, näillä tuoreimmilla omistajilla vaikutti olleen ehkä koko haastateltavien joukosta suurin halu ostaa nimenomaan tämä nyt omistukseensa saamansa rakennus pihapiireineen.

Yksi tämän lyhyemmän aikaa aseman omistaneen joukosta oli käynyt rakennuksessa työnsä puolesta useita vuosikymmeniä aiemmin ja vaikuttanut sen ullakolla olleista puuliitoksista. Hän oli ollut kiinnostunut rakennuksen ostamisesta jo useita vuosia, aluksi aikomuksenaan siirtää se, sittemmin hän oli todennut sen olevan hyvä omalla paikallaan. Tähän kantaan oli osittain vaikuttanut rakennusta koskeva suojelupäätös

---

<sup>313</sup> Haastateltava 2 2/7.

<sup>314</sup> Haastateltava 6 5/7.

<sup>315</sup> Smyth & Croft 2006, 13.

<sup>316</sup> Haastattelut 4/7 ja 7/7.

<sup>317</sup> Haastattelut 1/7, 3/7 ja 6/7.

sekä museoviranomaisten kanta rakennuksen säilyttämisestä alkuperäisellä paikallaan. Toisaalta rivien välistä saattoi lukea, että ostajaa ahdisti hylättynä olleen rakennuksen vähittäinen hajottaminen.<sup>318</sup>

*”Mää tykkään näist vanhoist rakennuksist. Mää olen tääl aikanaan, varmaan joku kolkyt vuot sit käyny ekan kerran ja se mikä täs asu sillon, se piti semmosen kesämökin tätä. Se esitteli mul tota yläkerta ja mul jäi se mieleen, et se sano, et tää on punahonkaa tää mökki. (Informantti ja haastatteli naurahtavat). Tää on Venäjält joskus tuotu tää rakennus... [...] Ja, ja-ja. Siit mul sit innostu, toi yläkerran ne puuliitokset, mitkä mää ny oon peittäny tol seinällä, mut et ne on ne, kun me käytiin sillon siäl ullakol.”<sup>319</sup>*

Toinen puolestaan oli aina pitänyt rakennusta viehättävänä ja päätti sen tultua myyntiin oitis ja päämäärätietoisesti ostaa sen:

*”Mää en oikeestas tiä. Mää olen ain täst rakennuksest tykänny, jostain syyst. Se vaan. Heti ku se tuli myyntiin, ni mää päätin, et mää sen ostan. Ja sit mää rupesin miettiin, et mitä siit oikeen muut ihmiset on valmiit tarjoomaan ja mää oletin, et kymmene tuhat on semmonen, ku moni on ajatellu sen hinnaks ja mää ajattelin, et mää pistän sen verran varmast yli sen kympin, et se kuuluis saar. [...] Et se on vaan rakennuksen jostain syyst viehättävä.”<sup>320</sup>*

Kolmannet, vuodesta 2011 rautatierakennuksessa asuneet haastatellut<sup>321</sup>, erottuvat kahdesta edellä mainitusta siinä, että he etsivät ylipäättään vain vanhaa hirsirakennusta eikä heillä ollut kahden edellisen haastatellun lailla omaan menneisyyteen liittyvää suhdetta hankkimaansa rakennukseen, vaan päätyivät ostamaan rakennukset sattumalta.

*”Kauheella tsägällä! Me etsittiin Porista pitkän aikaa, tai Porin suunnasta pitkän aikaa vanhaa hirsitaloa ja ja-ja mä käyn ny työn puolest Nakkilas paljo ja nähny sillon ko tätä remontoitii, mut tätä ei erottanu oikee, tää oli nii puskas tää talo sillo, et tätä ei nähny, mut sit huomattii jostai lehdest, tää tuli myyntii ja sit siitä muutama viikko ja me oltii oma myyty ja (...) paritalo myyty ja tämä ostettu ja muutettu. (...) Se meni aika nopeesti. (Nauraa.) Tapahtu.”<sup>322</sup>*

Tämä rautatierakennuksen ostamiseen liittyvä nopeus vaikutti haastattelujen perusteella olevan varsin tavallista. Seitsemästä tässä käsiteltävästä rautatierakennuksesta kolmesta kaupat oli solmittu kahden kuukauden sisällä siitä, kun asema oli ensin tavalla tai toisella löydetty ja sen hankkimiseen oli motivoituttu. Nopeimmillaan kaupat olivat syntyneet kahdessa viikossa<sup>323</sup>. Toisaalta yhdessä tapauksessa aikaa oli mennyt noin vuoden verran ja informantti kuvaa sitä, kuinka kaupantekoasiaa pompoteltiin henkilöltä ja taholta toiselle.<sup>324</sup>

---

<sup>318</sup> Haastateltava 1 1/7.

<sup>319</sup> Haastateltava 1 1/7.

<sup>320</sup> Haastateltava 3 3/7.

<sup>321</sup> Haastattelu 6/7.

<sup>322</sup> Haastatteltu 7 4/7.

<sup>323</sup> Haastattelut 2/7, 4/7 ja 6/7.

<sup>324</sup> Haastattelu 4/7.

Mielestäni erityisen huomionarvoisaa on se, että tässä kymmenen informantin joukossa vain yhdellä oli rautatieläistaustaa eli tämäntyyppisten syiden ei voi erityisesti sanoa toimineen innoittajana rautatierakennuksen hankkimisessa.<sup>325</sup> Anna Storm kuvaakin, että paikan uskäytön ja uudelleenmäärittelyn päätoimijat eivät olleet heitä, jotka olivat esimerkiksi aiemmin työskennelleet paikassa, vaan he olivat ulkopuolisia tulokkaita. Vahva, henkilökohtainen agenda, sijoittuminen maantieteellisesti uuteen paikkaan ja henkilökohtaisten muistojen puuttuminen ajalta, jolloin paikka oli vielä teollisuuskäytössä näyttävät vaikuttaneen siihen kuinka he määrittivät ja tunnistivat teollisen paikan. Tulokkaat löysivät aiemman teollisen paikan siinä vaiheessa, kun sitä luonnehti liminaalisuus. Paikan merkitykset olivat avoinna uudelleentulkinnoille.<sup>326</sup>

### **3.2. ”Tää oli ihan niinku viidakko.” – hoitamattoman pihan umpeenkasvu**

Haastateltujen kertoessa puisto- ja piha-alueista he kuvaavat erilaisia asumattomuudesta ja hoidon puutteesta johtuneita ilmiöitä. Näistä yksi oli asemapuiston umpeenkasvu ja kasvillisuuden villiintyminen, johon viitattiin toistuvasti jopa käsitteillä viidakoituminen tai viidakko.

Sara Peltonen toteaa pro gradu –työssään joutomailla konkretisoituvan luonnon ja ihmisen välinen kilpailu tilasta: ihmisen säännöllisten käyttöjen hävitessä alueelta luonto valtaa alaa.<sup>327</sup> Myös Elina Hämäläinen puolestaan kuvaa pro gradussaan villiintyneen paikan nostavan tilan tarkastelussa merkitykselliseksi rakennetun ympäristön ja luonnon, ihmisellisen ja ei-inhimillisen kohtaamisen.<sup>328</sup> Peltonen toteaa ränsistyneiden rakennusten tai luonnon valtaamien maatilkkujen herättävän ajatuksia ja kysymyksiä. Hänen mukaansa joutomailla konkretisoituu ajan kulku ja yhteiskunnan muutos mielenkiintoisella tavalla.<sup>329</sup> Hämäläinen taas esittää hylätyn tilan tarkastelussa keskeiseksi nousevan kaupungin ja luonnon suhteen ohella sen ajallisen kerroksellisuuden sekä tilan suhteen menneeseen ja muistin.<sup>330</sup> Näin on mielestäni myös asemapuistojen laita. Aikoinaan liikennemuodon toiminnallisena ympäristönä suunniteltu ja tuotettu julkinen

---

<sup>325</sup> Haastateltu 10 7/7.

<sup>326</sup> Storm 163-164.

<sup>327</sup> Peltonen 2013, 6.

<sup>328</sup> Hämäläinen 2015, 6.

<sup>329</sup> Peltonen 2013, 29.

<sup>330</sup> Hämäläinen 2015, 6-7.

puistoalue, jonka muotoja ohjasivat tarkoituksenmukaisuus ja alueen sisäinen hierarkia, on muuttunut havaintojeni mukaan monessa paikassa liki tunnistamattomiksi reheväksi joutomaaksi, joiden vanha puusto supattaa kulkijalle sen olleen joskus jotakin muuta. Asema-alueen puut, kuusi- ja pensasaidat sekä perusrakenne ovat usein kuitenkin jäljellä: ne ovat Aseman puisto ja pihat julkaisun mukaan vielä löydettävissä ja vauriot korjattavissa.<sup>331</sup> Uuden käytön myötä puolestaan joutomaavaiheen villiuden ajallinen kerrostuma on pyritty poistamaan.

Haastatteluissa tuli ilmi, että hoitamattoman puiston vuoksi rakennuksia ei välttämättä edes näkynyt, voitiin todeta, että taloa ei edes erottanut, koska se oli ”*ni puskas*”<sup>332</sup> ja esimerkiksi yhdet haastateltavat olivat ajaneet aseman ohi tullessaan sinne kauppojen tekemisen jälkeen:

*”Et me nyt sillon ku me oltiin ostettu tää jo, se oli huhtikuuta ja me tultiin sit ni, sit me ei yhtään muistettu, ku tuolt oltiin tultu, ku Helsingist tultiin, et missä kohtaa. Me ajettiin jo tän ohitte ja sit me, mää sanoin, et hei hiljennäs vähäsen se on varmaan toi risukasa tossa. (Naurua.) Ne on ku risuja noi lehtikuu-  
set.”*<sup>333</sup>

Kuvaavaa on, että kahdessa haastattelussa on kerrottu pihan aiemmista vaiheista sen verran, että pihaa on pidetty yllä vain sen verran, mitä pihalle autolla saapuminen on vaatinut:

*”Tämä pihahan oli aika täysin niinku viidakoitunu, sillon kun mä tänne tulin. Et täs oli nurmikko, oli. Se ulottu suurin piirtein noihin vesiastioihin niin tuolla suunnassa (osoittaa kohti itää ja sisääntulotietä) ja saman matkan tuohon toiseen suuntaan (osoittaa) ja sit alko semmonen viidakko, mis ei ollu niinku mitään hoitoo. Et sen verran nämä vuokralaiset hakkas tosta jotain oksia, että pääsi autolla ylipäänsä kulkemaan.”*<sup>334</sup>

*”Haastateltu 7: Ei, pihas ei ollu kyl yhtään, et se oli ihan.*

*Haastateltu 8: Tää oli kyllä kauhee.*

*Haastateltu 7: Se oli kymmenii vuosii ollu sillai, et sil ei oltu tehty yhtää mitää...*

*Haastateltu 8: Joo.*

*Haastateltu 7: ...muutko ajettu autol ympäri tätä, tässä näi.”*<sup>335</sup>

Aseman puisto ja pihat –julkaisussa todetaan, että erilaiset asema-alueita kohdanneet muutokset eivät rautatieliikenteen kehityksen puitteissa tapahtuessaan vaikuttaneet yksittäin ja vaiheittain tapahtuessaan ”*murtaneet perinteen voimaa*”. Jatkuva hoito ja hoi-

---

<sup>331</sup> Aseman puisto ja pihat 2005, 9.

<sup>332</sup> Haastateltu 7 6/7.

<sup>333</sup> Haastateltu 9 7/7.

<sup>334</sup> Haastateltu 2 2/7.

<sup>335</sup> Haastattelu 6/7.

dosta vastaavien pitkäaikainen toiminta takasivat asema-alueiden yleisilmeen jatkuvuuden. Vastaavasti laajamittaisempi käytön muutos on näkynyt yhtenäisen hoidon puutteena, kulkureittien häviämisenä, kasvillisuuden villiintymisenä tai katoamisena sekä perinteisen istutustavan muutoksena.<sup>336</sup>

Ikääntynyt kasvillisuus on asemapuiston tyypillisimpiä ongelmia. Osa istutetusta kasvillisuudesta on hoidon päätyttyä kylväytynyt itsekseen ja muodostanut tiheitä kasvustoja. Villiintynyt kasvillisuus ja pensoittuminen on tukehduksaan toisia lajeja ja asema-alueen selkeälinjaiset piirteet ovat kadonneet vihreään kasvillisuusmassaan.<sup>337</sup> Viidakoitumista voidaan mielestäni myös käsitteellistää ekologisen sukkession käsitteen kautta. Sukkessio<sup>338</sup> tarkoittaa tietyllä paikalla tapahtuvaa pidempiaikaista, vuodenaikavaihtelusta riippumatonta, suuntautunutta ja jatkuvaa kasvilajiston vähittäistä muuttumista.<sup>339</sup> Asemapuisto on ollut ihmisen muokkaama eletty maisema, jonka hoidon laiminlyönti saa tulkintani mukaan alueen hiljalleen metsittymään sekundaarisukcession tapaan. Tyypillisistä avoimen paikan *pioneerilajeista*<sup>340</sup> haastatteluissa mainittiin ainakin paju, vadelma, raita sekä koivu<sup>341</sup>. Olin aiemmilla käynneilläni asemapuistoissa pannut merkille alueiden yleisen heiniköitymisen ja pusikoitumisen, lisäksi maitohorsmaa kasvoi monin paikoin pajun, vadelman ja koiranputken ohella.<sup>342</sup> Levinneistä, asemapuistoon aiemmin istutetuista puutarhakasveista mainittiin haastatteluissa orapihlaja, pihlaja ja syreeni. Sama haastateltava totesi myös lehmusten ja sembramäntyjen tekevän taimia pihaan.<sup>343</sup>

*”Ja sitte on tietysti nää syreenit niin, niitä on täällä joka puolella. Aivan kauheen näköisiä. Tässäkin kasvoi pihlajia vaan, oli täynnä ryteikköä. Tästä niinku alko taas ryteikkö. (Osoittaa kädellä.) [...] Tämönen pieni tie, tie tavallaan meni tässä. (Osoittaa kädellä.) Ja kaikki oli täysin hoitamaton.”*<sup>344</sup>

Edensor kuvaa myös kasvillisuuden kolonisaatiota hylätylle maalle ja rakennuksiin. Hänen mukaansa se ei ole muuttumaton tapahtumaketju, vaan se riippuu ajasta, jonka paikka on ollut oman onnensa nojassa. Hän toteaa, että tietäntyyppinen kasvillisuus on

---

<sup>336</sup> Aseman puisto ja pihat 2005, 9.

<sup>337</sup> Aseman puisto ja pihat 2005, 14.

<sup>338</sup> Lat. *succedere* = astua tilalle. Kts. esim. Tirri et al. 2006, 678.

<sup>339</sup> Hanski et al. 1998, 410.

<sup>340</sup> Hanski et al. 1998, 414. Pioneerilajeiksi mainitaan mm. horsma ja koivu.

<sup>341</sup> Paju haastattelu 6, vadelma haastattelut 5 ja 6, raita ja koivu haastattelussa 2.

<sup>342</sup> Kenttähavainnot esim. 25.11.2009, 12.6.2010 sekä 9.8.2012.

<sup>343</sup> Haastattelu 2/7.

<sup>344</sup> Haastateltu 2 2/7.

hallitseva muutoksen eri vaiheissa. Näin aiemmasta teollisesta ympäristöstä, jota määritteli entisellään säilyttäminen tuotannon turvaamiseksi ja erilaiset rutiinit on tullut erilaisten ekologisten tilapäisyyksien tilaa, kunnes alue otetaan uuteen käyttöön.<sup>345</sup> Asemapuistoissa tilanne on tulkintani mukaan hieman erilainen, koska alueella on ollut monipuolista kasvillisuutta hoidetusta nurmikentästä puistopuihin jo ennen alueen hoidon loppumista. Näkisin, että kuvattu muutos koskee erityisesti puistossa olevaa avointa tilaa, jonne kasvillisuus levittäytyy ja aiemmat nurmialueen ja istutusten rajat hämärtyvät.

Hämäläinen käsitteellistää termillä *urban wildscape* ”kaupungin ja luonnon dikotomis-  
ten rajanvetojen väliin jäävää ja rajanvetojen huokoisuutta osoittavaa kaupunkimaise-  
maa”. Hän kuvaa sanan *wild* tarkoittavan kesyttämättömyyttä ja villiyyttä ja sanan *scape*  
puolestaan maisemallista laatua. Urban wildscape -käsite suomentuu hänen mukaansa  
parhaiten *villinä kaupunkimaisemana*.<sup>346</sup> Käsitteen luonut Douglas Sheridan kuvaa sitä  
seuraavasti:

*”Urban wildscape’ both as a term and landscape condition can potentially appropriate many of the spaces described by a host of names in urban design and architectural discourse, including badlands, brownfields, derelict areas, no man’s lands; and the characteristics of these areas can be as diverse as the terminology that attempts to define them. I have found it useful to understand them as any area, space, or building where the city’s normal forces of control have not shaped how we perceive, use, and occupy them. These wildscapes have a set of social processes and dynamics, which metaphorically parallel the environmental processes occurring there. They become places in which particular activities, events, initiatives, and subcultures are able to take hold and develop.”*<sup>347</sup>

Hämäläinen puolestaan viittaa villiyydestä puhuessaan konkreettisen luonnon villiintymisen ohella myös villiiden selkeitä rajanvetoja hämärtävään olemukseen.<sup>348</sup> Hyvin karkea, joskus vuosiakin kestänyt raivaus on ollut useamman haastattelun perusteella tarpeen, jotta rakennuksia sekä puiston vanhoja rakenteita on saatu hiljalleen esiin. Vaih-  
teen työläys korostuu haastatteluissa:

*”Mää olen pihalt ny raivannu nämä risut ja puut poies, ku ei tota rakennust ees näkyny tos.”*<sup>349</sup>

*”Piha oli semmonen että piti ottaa, et mää kolme talvee niinku sitä pikkupuustoo keräsin, sahasin poikki tuolta.”*<sup>350</sup>

*”Ja sitte tää raivaustyö oli ihan järkyttävä! Sitä oli! Tää oli ihan niinku viidakko, ei sitä voi tunnistaa! Täältä ei näkyny minnekään! Tonne jostain kulmast näky, tohon suuntaan. Tää oli!”*<sup>351</sup>

---

<sup>345</sup> Edensor 2005, 43-44.

<sup>346</sup> Hämäläinen 2015, 36.

<sup>347</sup> Sheridan 2012, 201.

<sup>348</sup> Hämäläinen 2015, 28.

<sup>349</sup> Haastateltu 3 3/7.

<sup>350</sup> Haastateltu 9 7/7.

Miksi sitten joutomaavaiheen villiintyminen tuntuu yksiselitteisesti olleen jotakin, mikä pitää poistaa? Pihan käytettävyyden ja sen historiallisen luonteen palauttamisen ohella joutomaavaiheen saamaa merkitystä, paikan hoitamattomuutta tai villiintymistä voidaan mielestäni tulkita liian ja epäjärjestyksen kautta. Olli Lagerspetz toteaa likaa tarkastellessaan, että siivoamisen (tai tässä raivaamisen) tarkoitus on *piilevän muodon paljastaminen*. Tällöin tehdään myös arvottava ja suhteelliseen merkitykseen liittyvä kannanotto, jokin nähdään siistimisen arvoiseksi.<sup>352</sup> Likaa hän puolestaan käsitteellistää joksikin, joka *kieltäytyy asettumasta* järjestykseen ja toteaa epäpuhtauden tai likaisuuden olevan jäännösluokkaa, kulttuurin järjestymisen ja merkityksenannon sivutuote. Likaan liittyy luokittelemattomuus: siksi määrittyvät sellaiset *olemassaolon muodottomuuden jäänteet*, joita ei pystytä kategorisoimaan. Lika muistuttaa siitä, kuinka etäällä toisistaan ovat kuviteltu maailma ja maailma sellaisena kuin se todellisuudessa on.<sup>353</sup> Lika voidaan nähdä myös ulkopuolelta tulevana töhryisyytenä, jonka tunkeutuu alkuperäiseen puhtauteen.<sup>354</sup> Tulkintani mukaan kaikella tällä on yhtymäkohtansa siihen, miten joutomaavaiheen jälkiin uskäytön vaiheessa suhtaudutaan: alkuperäisyys, suunnittelu-, rakentamis- ja liikennöintivaiheessa syntynyt ympäristö arvioidaan joutomaavaiheen jälkiä tärkeämmäksi.

Tuoreet asemapuiston uudet asukkaat eivät tekemieni haastattelujen perusteella olleet juurikaan kuitenkaan perehtyneet asema-alueesta löytyvään arkistomateriaaliin, kuten puistosuunnitelmiin, jolloin asemapuiston aiemman suunnitellun rakenteen hahmottaminen saattoi olla haasteellista. Pihaa koskeva tietämys saatettiin kuvata *”tiedonsiruiksi”*<sup>355</sup>, joita oli kertynyt esimerkiksi vanhempien ihmisten kanssa asemasta puhuessa ja samassa haastattelussa jonkinlaista selvitystyötä tai perehtymistä pidettiin pakollisena, tietyistä asioista on oltava selvillä. Puistoon liittyviin asioihin perehtyminen nähtiin kuitenkin toissijaisena. Sitä kuvaa mielestäni esimerkiksi haastatellun toteamus:

*”Mulla ei todellaakaan oo mitään papereita näistä, että mulla on vaan näistä rakennuksen sisätiloista ja tämmösisistä on piirustuksia enää. Mutta ei sitte oo pihasta mitään.”*<sup>356</sup>

Valtaosalla oli kuitenkin työnsä pohjana esimerkiksi vanhoja valokuvia, joista oli mahdollista hahmottaa erityisesti sitä, miltä asemarakennuksen ympäristö oli rautatieliikenne-

---

<sup>351</sup> Haastateltu 7 6/7.

<sup>352</sup> Lagerspetz 2008, 41.

<sup>353</sup> Lagerspetz 2008, 102-104.

<sup>354</sup> Lagerspetz 2008, 147.

<sup>355</sup> Haastateltu 2 2/7.

<sup>356</sup> Haastateltu 2 2/7.

teen käytössä ollessaan näyttänyt. Kaksi haastateltua viittasi erikseen ”*kortistoon*”, minkä oletan tarkoittavan Rautatierakennusten korjausohjeita.<sup>357</sup> Haastateltavista yhdet olivat ilmeisesti tietoisia vanhasta puistosuunnitelmasta ja he olivat käyttäneet pihan suunnittelun apuna alan ammattilaista, joka oli laatinut heille uuden pihasuunnitelman. Suunnitelmaa ei oltu noudatettu orjallisesti, mutta se oli toiminut pihan laittamisen lähtökohtana.<sup>358</sup> Yleisesti ottaen voi todeta, että rakennusten kunnostamiseen liittyen löytyi tietoa ja neuvovia tahoja kuten Rakennuskulttuuritalo Toivo sekä Satakunnan museon rakennustutkija Liisa Nummelin. Puiston suhteen tällaisia taas ei juuri Rautatierakennusten korjausohjeiden *Aseman puisto ja pihat* –vihkosta lukuun ottamatta ole.

### **3.3. ”Paljastuu kaikenlaisia yllätyksiä.” - kiveyksien löytyminen**

Kiveyksien piiloutuminen nurmen ja sammaleen alle puistoissa on yksi viidakoitumisen sivujuonteista. Se, ettei asemapuistosta ole ollut asukkaiden käytössä suunnitelmapiirroksia näkyy mielestäni parhaiten siinä, että pihakiveyksien löytyminen pihan kunnostustöiden yhteydessä on tullut monelle haastateltavalle täytenä yllätyksenä. Haastatelluista viidessä on puhetta pihakiveyksien löytymisestä. Kahdessa kohteessa pihakiveyksiä ei ollut löytynyt enkä niitä tai niiden jäänteitä myöskään itse puistossa kävellessä havainnut.<sup>359</sup> Näistä tapauksista toisessa kyse oli ratavartijan talon pihasta, johon kiveystä ei ehkä alun alkaenkaan ollut rakennettu ja toisessa taas oli purettu pysäkkirakennus, jonka edustalta kiveystä varmimmin olisi voinut löytyä. Lisäksi entisen asemalaiturin paikalle, radan ja purettuun rakennuksen väliin oli rakennettu tie.<sup>360</sup>

Viidessä kohteessa kiveystä siis löytyi. Asukkaiden suhtautuminen kiveyksen löytymiseen oli kirjavaa. Kolmessa kohteessa haastatellut kertoivat ottaneensa tai aikovansa ottaa kiveystä esiin.<sup>361</sup> Yhdessä kohteessa vanha kiveys oli osittain kaivettu ylös kairavinkoneella työn vaivalloisuuden ja maan epätasaisuuden vuoksi. Löydetyt kivet oli ladottu uusiin paikkoihin pihaa rakennettaessa.<sup>362</sup> Yhdessä haastatelluista kiveyksen

---

<sup>357</sup> Haastattelut 1/7 ja 4/7.

<sup>358</sup> Haastattelu 6/7.

<sup>359</sup> Haastattelut 1/7 ja 5/7.

<sup>360</sup> Kenttähavainnot 4.8.2014 (aseman tienoilta kiveyksen jäänteet olivat silti nähtävissä) ja 12.8.2014.

<sup>361</sup> Haastattelut 2/7, 3/7 ja 4/7.

<sup>362</sup> Haastattelu 6/7.

kohtalo jäi hieman epäselväksi, mutta asukkaat olivat tehneet havaintoja kiveyksistä useammasta paikasta.<sup>363</sup>

*”Ja tääl on sitte aina kaikkea, paljastuu kaikenlaisia yllätyksiä. Elikkä tämmösiä kiveyksiä, mist ei ollu mitään tietoo. Et kaikki tämä, näist ei ollu mitään näköksällä. Ehkä muutama kivi oli tuolla jossain auton paikkeilla. Että tämmönenkin niin tätä on vaikee niinku ymmärtää, et mikä tää on.”*<sup>364</sup>

*”Näitä kiveyksiä tääl on joka puolella ja suurin osa on kaivamatta esiin.”*<sup>365</sup>

*”Toinen, toinen yllätys on, oli tämmönen. Se on, se tulee takaisin nyt jo, mut tääl on tämmönen kiveys, tonne saakka, tonne portille saakka. [...] Ja nyt se tulee, jos ei sitä koko ajan kurita, niin se tulee sielt enemmän, totkai tätä puolta käytetään enemmän kuin tota. Se pysyy tollai tallautuneena, mut tää oli ihan vihreenä tämmösenä peitossa tääl, sit me ruvettiin, et tääl on tämmöst, ruvettiin kaivaa esille sitä.”*<sup>366</sup>

Näistä haastatelluista kumpikin kuvaa kiveyksen löytymistä yllätykseksi. Tämä kertoo mielestäni toisaalta siitä, kuinka nopeasti hoidettu kiveys jää piiloon leviävän nurmikon alle. Jälkimmäisessä haastattelussa haastateltu toteaa, että *”se tulee takaisin nyt jo”* tarkoittaessaan kiveyksen peittävää nurmikkoa ja kuvaa sen hoitoa sanoin *”jos ei sitä koko ajan kurita”*, viitaten ilmeisesti kivien välien puhdistamisen tarpeeseen.<sup>367</sup> Toisaalta kiveyksen löytymisen kokeminen yllätyksenä kieli siitä, että aseman uusilla asukkailla oli luultavasti varsin vähän tietoa siitä, minkälaiselta asemien pihat ovat niiden käytön alkuvaiheessa tavanneet näyttää.

Kahden haastattelun yhteydessä tuli kiveyksien lisäksi puheeksi pihasta löytynyt vanha kaivo.<sup>368</sup> Toisesta asukas oli saanut tiedon talon edellisiltä asukkailta ja toisessa pihassa taas kaivo oli löytynyt pihasta viemäröintitöiden yhteydessä.

#### **3.4. ”Sin oli viety kymmenii vuosii kaikki, mitä oli tullu.” - asemapuisto kaato- paikkana**

Ei ole olemassa tapaa huolehtia jätteistä, joka ei olisi ollut käytössä tuhansia vuosia, olkoonkin, että nämä keinot ovat jalostuneet vuosituhansien saatossa. William Rathje ja Cullen Murphy toteavat teoksessaan *Rubbish!*, että nämä keinot ovat jaettavissa neljään luokkaan: jätteet on jätetty silleen, poltettu, muutettu joksikin käyttökelpoiseksi (kierrätys) tai vaihtoehtoisesti on pyritty siihen, että jätettä syntyisi mahdollisimman vähän

---

<sup>363</sup> Haastattelu 7/7.

<sup>364</sup> Haastateltu 2 2/7.

<sup>365</sup> Haastateltu 2 2/7.

<sup>366</sup> Haastateltu 4 4/7.

<sup>367</sup> Haastateltu 4 4/7.

<sup>368</sup> Haastattelut 1/7 ja 6/7.

(jätteen synnyn ehkäisy). Kaikki yhteisöt ovat käyttäneet näitä tapoja yhdessä tavalla tai toisella. Heidän mukaansa ihmisten ensisijainen tapa käsitellä jätettä on ollut näistä ensimmäinen eli jätteiden pois heittäminen tai puhekielellä dumpaaminen.<sup>369</sup> Lagerspetz puolestaan toteaa pois heittämisen tarkoittavan sitä, että katkaistaan yhteydet esineeseen, jolloin myös vetäydytään vastuusta ja esineeseen liittyvistä huolehtimisen vaatimuksista. Hän toteaa, että kulttuurissamme paikka *poissa*, kaatopaikka, on irtisanotun vastuun vertauskuva.<sup>370</sup>

Sara Peltonen toteaa joutomaan synonyyminä käytetyn *jättömaan* kuvaavan erityisesti joutomaiden käyttöä kaatopaikkana, jonne hylätään vaarallista jätettä ja tarpeetonta tavaraa. Hän tulkitsee ilmiön liittyvän joutomaiden sijaintiin marginaalissa, syrjässä järjestyksen piirissä olevista alueista, joita huolletaan ja kiilloitetaan jatkuvasti. Roskaaminen liittyy hänen mukaansa joutomaan mieltämiseen vapaaksi tilaksi, jossa sääntöjä voidaan taivuttaa ja kiertää ja jossa toisaalta kontrolli on vähäistä. Hän toteaa, että siellä missä ihmisen jälkiä ei siivota pois kuten kaupungissa, ne muodostavat omalla tavallaan paikan historiaa ja kertovat ajan kulusta.<sup>371</sup> Edensor puolestaan esittää, että roskaamiseen joutomailla voi liittyä ajatus, että ne katsotaan jo pilaantuneiksi, eikä niitä voi roskaamalla tärvellä enää lisää.<sup>372</sup>

Omassa haastatteluaineistossani joutomaavaiheen roskaamisen jäljet tai paikan pitäminen kaatopaikkana näyttäytyi hieman monimuotoisempana ilmiönä. Yksi haastatelluista kertoi sen tyyppisestä roskaamisesta, johon Peltonenkin viittaa.

*”Tääl on, pikkasen yritettiin jyrssi, jyrssi noit maita, mut siin on niin paljon näit kaikkii, ku noi on noi nuaret heittäny niit tiili tän, ni tää on ihan täynnä.”*<sup>373</sup>

Hämäläinen kuvaa ajallisen kerroksellisuuden olevan villiintyneille paikoille tyypillistä. Ajallista kerroksellisuutta luo yhtäältä villiintynyt luonto, joka tekee ajan hiljattaisen kulun näkyväksi maisemassa ja toisaalta hän toteaa villeihin maisemiin jäävän näkyviin monenlaisia käytön jälkiä, kuten hylättyjä esineitä ja roskia, koska jälkiä ei siivota kuten

---

<sup>369</sup> Rathje & Murphy 1993, 33-34.

<sup>370</sup> Lagerspetz 2008, 267.

<sup>371</sup> Peltonen 2013, 61-62. Joutomaita paikkoina soihin verrannut Isohanni toteaa, että vielä 1960-luvulle asti soita käytettiin Suomessa yleisesti kaatopaikkoina. Isohanni 2002, 119.

<sup>372</sup> Edensor 2005, 31.

<sup>373</sup> Haastateltu 1 1/7.

kaupungin kontrolloimattomilla paikoilla.<sup>374</sup> Cupers ja Miessen puolestaan viittaavat roskeen pieninä merkkeinä (*signifiants*), jotka kertovat siitä, kuinka näiden paikkojen merkitys rakentuu väliaikaisista käytöistä rakennetun ympäristön tai voimakkaiden tarinoiden (*grand recits*) sijaan. Näitä pieniä merkkejä ovat heidän mukaansa esimerkiksi tupakantumpit, tyhjät tölkit, rikkinäiset lelut, roskat ja pyyhepaperit.<sup>375</sup>

Kerroksellisuus tuli esiin rautatieaseman alkuperäisen käytön aikaisten rakennusten tai rakenteiden jäänteistä, jotka tulivat puheeksi kolmen haastattelun yhteydessä. Näitä olivat saunan ja leivintuvan kivijalka sekä entisen asemarakennuksen kivijalka ja muurin pohja. Yhdessä pihassa oli kivijalka tai jonkinlainen kivetty pengeri, jonka tarkoitusta asukas oli yrittänyt saada selville.<sup>376</sup> Nämä erilaiset rakennusten jäänteet ovat yksi asemapuistoissa jätettiin jollain lailla vertautuva ilmiö, joka tuo näkyväksi paikan aiempaa käyttöä. Rakennusten jäänteitä ei kuitenkaan oltu pääosin hävitetty tai suunniteltu hävitettävän, joten ehkä ne toivat pihaan tiettyä toivottuakin rosoisuutta ja saivat jäädä muistuttamaan paikan menneisyydestä.

*”Kuten huomaat niin täältä on löytynyt tämmöistä kadonnutakin rakennuskantaa, että tässä on ollut sellainen iso, ehkä 50 neliön saunarakennus, mis on ollut sellainen varmaan metrin syvä leivinuuni. (...) Jossain vaihees...oikeen semmonen niinku todella mahtava, se on sitte joskus 80-luvulla sitte purettu.”<sup>377</sup>*

Rakennusten jäänteitä oli myös hyödynnetty mahdollisuuksien mukaan uudessa rakentamisessa. Erilaisia aiemman käytön jälkiä saatettiin siis hyödyntää uusien rakenteita suunniteltaessa ja rakennettaessa varsinkin luovasti.

Merkittävin nykyisille käyttäjille näyttäytyvä roskaaminen vaikuttaaakin haastatteluiden perusteella useammin tapahtuneen jo aiemmin, liikennöintivaiheen aikana. Henry Nygårdin kirjoittamassa yhdyskuntajätehuollon vaiheita käsittelevässä *Kuopasta kiertotalouteen* –teoksessa todetaan ensimmäisiä sodanjälkeisiä vuosikymmeniä leimanneen uudenlaisen jäteongelman, joka koski myös maaseutua. Uusien kulutustavaroitten markkinoille tulo kasvatti jätemäärää, kun valmispakkausten myötä paperin, muovin ja lasin osuus jätemäärästä kasvoi. Maanviljelyalueilla oli pitkään pärjätty pelkän tunkion avulla, mutta nyt syntyi aiempaa enemmän myös hajoamatonta jätettä. Viimeistään 1960-luvulla liki kaikilla maalaiskunnilla oli oma, kunnan osoittama kaa-

---

<sup>374</sup> Hämäläinen 2015, 38.

<sup>375</sup> Cupers & Miessen 2002, 95.

<sup>376</sup> Haastattelut 2/7, 4/7 ja 5/7.

<sup>377</sup> Haastateltu 2 2/7.

topaikkansa.<sup>378</sup> Tämän vaiheen voi tulkita liittyvän myös Stormin kuvamaan toisen ja kolmannen teollisen vallankumouksen väliseen aikaan, jolloin uudenlaisia materiaaleja keksittiin ja alettiin käyttää tuotannossa.<sup>379</sup> Myös Rathje ja Murphy viittaavat suureen muutokseen jätteiden koostumuksessa 1900-luvulla. He luettelevat uudenlaisiksi jätteiksi esimerkiksi peltipurkit, aaltopahvin, valmisvaatteet, pakkaukset sekä erilaiset massa-tuotetut rakennusmateriaalit.<sup>380</sup>

*”Tän aseman väellä on ollu se kaatopaikkana että siinä on noita vanhoja pellisiä sillipurkkeja ja kaikkee semmosia ni ne on.”*<sup>381</sup>

*”Haastateltu: Tuossa on joku, joku vanha tunkio, se on ihan tähän asti ollu niinku käytössä tai sillai vaan niinku haravointiroskia siihen kasannu. Mut se, tuo on varmaan niinku se ens kesäinen, et muutan senkin sitten niinku nurmikoksi.*

*Haastattelija: Joo...*

*Haastateltu: Että ei ole sitten mitään käyttöä niinku. Mutta näin sitä, oma kaatopaikkakin löytyy niinku... Haastattelija: (Naurahtaa.)*

*Haastateltu: Ja sieltä, sieltä vois löytyä kyllä kaikennäköisiä niinku ikivanhoja lattia muovimattoja, mitä tuolta on itsekin joutunut tuolta sisältä purkamaan. Ja tääl ylipäänsä melkein mistä tahansa jos rupee kaivamaan, niin sieltä löytyy, löytyy joku vanha vanha niin, joku jätteidenpiilotuspaikka. Se on ihmeellistä, et...*

*(Kävellään kellarin ohi, pysähdytään asemarakennuksen taakse.)*

*Haastateltu: Ihmiset ei sitten oo vieny romujaan niinku mihinkään muualle, omalle pihalle vaan.”*<sup>382</sup>

Informanteista yksi oli löytänyt maasta lasia, pullonkorkkeja, peltiä ja ratanauloja sekä pari tynnyriä, joita hän arveli käytetyn jätteiden keräilyyn aseman ollessa vielä käytössä. Toinen taas oli pihaa kaivellessaan törmännyt valtavaan määrään lasinpaloja ja kuvaa värikkäästi näiden liittyvän sotia edeltävään aikaan. Kummassakin haastattelussa on siis viitteitä ”aikamoisen elämän viettämiseen”, jonka jäljet ovat yhä nähtävissä paikalle jääneissä jätteissä. Tämä luo mielenkiintoisen kontrastin asemapuistoja koskevan kirjallisuuden kuvauksille siitä, kuinka asemapuistoissa edustavuus oli tärkeää.

*”Haastateltu: Se on tietysti, se on yks mikä...(tuulen kohina peittää puheen)...Ja kun tää on ollut tämmöinen teollisuusalue, niin en mä oikeesti syötävää arvaa kasvattaa maassa, että sen takia mulla on tuo pieni kasvihuone. Et ja kun johonkin lyöt kuokan tai lapion niin aina tulee lasia ja pullonkorkkeja ja peltiä ja ratanauloja, niitä on tullu!*

*(...)*

*Haastateltu: Noo, kyl mä luulen, että esimerkiksi, kato silloin kun tää on ollut toiminnassa tää asema, niin täällähän on ollu päiväystys ympäri vuorokauden, kun tota puilla lämmitettiin, että vesi pysyi sulana talvellakin niin tääl on kyl ilmeisesti aikamoist elämää vietetty, jotta, sehän on tylsää hommaa...*

*Haastattelija: Mmm? Ihan varmasti!*

*Haastateltu: ...täällä on varmaan ryyppykaverit tullu seuraksi.*

*(...)*

---

<sup>378</sup> Nygård 2016, 66.

<sup>379</sup> Storm 2008, 14-15.

<sup>380</sup> Rathje & Murphy 1993, 41.

<sup>381</sup> Haastateltu 9 7/7.

<sup>382</sup> Haastateltu 2 2/7.

*Haastateltu: Joo! Niin tää kohta esimerkiks, jota jouduttiin silloin kaivamaan, kun vesijohtoja vedettiin. Sieltä löytyi ihan semmonen, parikin semmosta ruostunutta tynnyriä, jotka oli ilmeisesti olleet ihan jäte, jätteidenkeräilytarkoituksessa.”<sup>383</sup>*

*”Ja sit sieltä tuli hirveä määrä tota lasinpalloja. (...) Ni se sano et kyl mie kuule tiiän et missä se (paikannimi) asema on, että missään ei saa niin hyvää pontikkaa ku sieltä (paikannimi) asemapiuistosta silloin ennen sotia.”<sup>384</sup>*

Yhdessä haastatteluista ulkorakennuksen takaa löydetty roskat ja mahdollisesti pilaantunut maa-aines liitettiin asuinrakennuksen väliaikaiseen käyttöön kierrätyskeskuksena 1970-luvulla.

*”Haastateltu 8: Melkei noi taustatki (osoittaa ulkorakennusta) oli lähes kaatopaikkana silloin et...  
Haastateltu 7: Joo, sin oli vaan heitetty...  
Haastateltu 8: ...sieltä löyty kaikennäköst törkyä, et ei niinko.”<sup>385</sup>*

*”Joo, ei kyl tuol varmaan jos oikeen tarkkaan tutkituttais, noitten molempien (osoittaa ulkorakennuksia) taustat oli melkoisen varmast pilaantunut ainesta, kun sin oli viety kymmenii vuosii kaikki, mitä oli tullu, et...”<sup>386</sup>*

### **3.5. ”Ihan niinkun raastettu tyhjäksi.” - varastelu joutomaavaiheen ilmiönä**

Tim Edensor toteaa, että tyypillisesti nopeasti sen jälkeen, kun teollinen rakennus on suljettu tai todettu tarpeettomaksi rakennus riisutaan siten, että kaikki käyttökelpoinen tai arvokas irtaimisto siirretään käyttöön toisaalle tai myydään. Tämä ei vielä vaikuta rakennuksen rakenteisiin sen pysyessä suojassa sateelta ja tuulelta, kunnes rakennukseen murtaudutaan tai ikkuna rikkoutuu ja sisäänpääsy tulee mahdolliseksi. Tällöin rakennuksesta aletaan viedä erityisesti rahanarvoista tavaraa, kuten rakennusosia tai huonekaluja sekä vähemmän organisoidusti eräänlaisia tulinäitä, kuten entisestä käytöstä kertovia julisteita, papereita, koneiden osia tai muita pieniä esineitä, jotka voivat saada uuden käyttötarkoituksen kodeissa tai puutarhoissa. Tämä tapahtumaketju, jossa rakennus tulee tyhjennetyksi ja alkaa muuttua epämuodollisemmaksi nopeuttaa ja tekee osansa rakennuksen rappeutumisen prosessissa.<sup>387</sup>

Yksi haastatteluista oli käynyt asemarakennuksessa ennen sen purkamista ja kuvaa sen riisumista tyhjäksi seuraavasti:

---

<sup>383</sup> Haastateltu 6 5/7.

<sup>384</sup> Haastateltu 9 7/7.

<sup>385</sup> Haastattelu 6/7.

<sup>386</sup> Haastateltu 7 6/7.

<sup>387</sup> Edensor 2005, 5, 23-24.

*”Mä oon siin asemarakennuksessa, kun mun siskollahan oli jo se mökki tuolla jo, ennen kuin se purettiin niin tuota, mä oon siel käyny kerran, mut siellä niinkun, ihan niinkun raastettu tyhjäksi et jotain, jotain papereita oli, mutta ei mitään muuta, että...”*<sup>388</sup>

Kahdessa haastattelussa informantit kertoivat myös hieman erityyppisestä asemapuistoa kohdanneen varastelun jäljistä. Kauppojen syntymisen jälkeen oli yhden aseman puistosta viety erilaisia istutuksia, mistä kertoivat paikalla asuvat haastatellut kumpikin omalla tavallaan. Mielestäni tämän voisi ehkä tulkita siten, että tieto omistussuhteiltaan hämärtyneen joutomaan päättämisestä yksityisomistukseen on saanut ihmiset ottamaan oikeuden omiin käsiinsä. Taustalla saattaa myös olla Sivulaan viitaten vaikuttaa kokemus omistussuhteista riippumattomasta osallisuudesta.<sup>389</sup> Kun oli saatu tietoon, että paikka tulee uuden omistajan myötä sulkeutumaan, otettiin haltuun se, mikä paikalla koettiin arvokkaaksi:

*”Ja sit oli tämmönen yllätys, kun me tultiin tänne. Me tehtiin kaupat tammikuus, tammi-helmikuussa, tultiin tänne heinäkuussa, niin tuolla nurmikkoalueella oli kuoppia. (...) Perennat oli hävinny. (...) Sielt oli viety vanhoja (...) kasveja. Et selviä isoja kuoppia, et sielt oli lähteny siin vaihees ilmeisesti, kun oli saatu tieto, et tää vaihtaa niinku omistajaa. (...) Niin ihan selvästi puskaa, pensaita, kukkasistutuksii ja muita oli lähteny.”*<sup>390</sup>

*”Haastateltu 5: ...Mut et niinku sanottuu, ni hän on varmaan tuanu esiin niin, kun me tähän sit tultiin, niin kyllä täällä kuoppia oli jos jonkinlaista, et...*

*Haastateltu 4: Nii, aika huonos hapes sillai et...*

*Haastateltu 5: Osaavat naiset olivat kyllä tiänneet, mitkä on sellasia vanhoja perennoja, jotka kannattaa heidän sit säilyttää. Et kyllä he oli tuonu sit siinä sopivassa välissä ne kuokat tänne ja kaivaneet ne ylös, että...*

*Haastateltu 5: Et oikeestaan mitään sellasta niinkun vanhaa tässä ei oo.”*<sup>391</sup>

Kasvien lisäksi yhdestä puistoista oli joutomaavaiheessa viety kivilohkareita. Tähän liittyy ehkä myös edellä kuvattu ajatuskulku. Toisaalta kivilohkareet oli voitu myös nähdä paikan tavoin hylättyinä, tietyllä tavalla jätteenä, joka oli otettu hyötykäyttöön toisaalla.

*”Niin. Tai sitten täällähän on tietysti VR:llä ollu paljon käytössä just tämmösiä komeita kivilohkareita... (...) Niin tota niitähän on tietysti ryöstetty täältä. (...) Sinä aikana, kun tää on ollu tyhjillään. (...) Vapaa-ta riistaa...”*<sup>392</sup>

---

<sup>388</sup> Haastateltu 6 5/7.

<sup>389</sup> Sivula 2015, 64.

<sup>390</sup> Haastateltu 4 4/7.

<sup>391</sup> Haastattelu 4/7.

<sup>392</sup> Haastateltu 6 5/7.

Varastelun kääntöpuolena on se, että yksi haastatelluista kertoi saaneensa haltuunsa aikoinaan toiselta rautatieasemalta viedyt katoksen koristeet, jotka pääsivät alkuperäiseen käyttötarkoitukseensa nyt toisessa paikassa:

*”Haastateltu: Ja nämä kiekurat tässä, nää on ihan aidot asemakiekurat. Nää on Risteen aseman alkuperäiset.*

*Haastattelija: Okei! (Ilahtuneena :D) Ja kun sehän on kans jo purettu...*

*Haastateltu: Joo. Ja kun mun kotini itse asiassa on ollut ihan siinä Risteen aseman lähellä. Niin se oli tosiaan hieno juttu. Yks täkäläinen mieshenkilö niin kysyi, että haluaisitko ostaa. Tietysti ne on ryöstetty ja sen jälkeen ne on kauppatavaraa! (naurahtaa) Että hän tietää, kenellä on Risteen aseman nää rautakiekurat. Mä sanoin, et ilman muuta!”<sup>393</sup>*

---

<sup>393</sup> Haastateltu 7 6/7.

## 4. ASEMAPIUSTON ASUMINEN, KODIKSI TEKEMINEN

### 4.1. ”Annetaan ol.” – asemapuiston hoitamisen tapoja

Aseman puisto ja pihat –julkaisussa todetaan, että aseman kulttuuriarvojen ja omaleimaisuuden säilymisen vuoksi olisi hoidossa kiinnitettävä huomiota asema-alueen perusominaisuuksiin, joita ovat asemien välinen ja asema-alueen sisäinen hierarkia, sommitelun selkeys sekä rakennusrivin ja viheralueen radansuuntainen, pitkänomainen muoto. Tarkoituksenmukaisuus on julkaisun mukaan ollut rautatieläisyyden peruseriaate ja se näkyy ympäristössä yksinkertaisuutena ja pelkistyneisyytenä. Alueen sisäisellä hierarkialla tarkoitetaan jakoa eduspuistoon, varsinaiseen asemapuistoon, asuinalueeseen ja huoltoalueeseen, vaikka toiminnat näissä muuttuisivatkin. Ensisijaiseksi tavoitteeksi nähdään asema-alueen rakenteen säilyttäminen. Yhtenäisyyttä ja tunnistettavuutta luo julkaisun mukaan asema-alueille tyypillisen kasvillisuuden käyttö.<sup>394</sup>

Haastattelujen perusteella vaikuttaa siltä, että liki umpeen kasvanut piha on luonut helpon pohjan aloittaa maltillinen puistoalueen hoito. Siinä missä asemapuiston hoidosta aiemmin vastasi Valtionrautateiden henkilökunta, siis puutarhaetunmies apulaisineen piiripuutarhurien johdolla sekä sittemmin enenevässä määrin myös asemien oma henkilökunta, hoitavat pihaa nykyään aseman nykyiset omistajat käytössä olevine tietoineen, taitoineen ja voimavaroineen.

*”Periaattees tää oli pahuuden vallas, ni tää oli toisenkaut sillai helppo tulla, et ku tää oli jo kaikki olemassa olevat, hyvin pitkälti semmonen, asema, asema tai puistomainen miljöö, et piti pikkuhiljaa vaan saada se esille.”<sup>395</sup>*

*”Et ei, päinvastoin, mun mielest, helppo ratkasu tälläi, ei tartte itte totanoin, lähtee niin kauheest, kauheest istuttaan niinku mitään.”<sup>396</sup>*

Hoitamattomana ollut, viidakoitunut piha oli haastateltavan mielestä helppo lähtökohta puiston hoitamiselle. Sen sijaan, että piha olisi vaatinut suunnittelua, järeitä pohjatöitä ja istutusten tekemistä, riitti se, että asemapuiston alkuperäisiä piirteitä alettiin pikkuhiljaa kuoria villiintyneen kasvillisuuden alta esiin. Tätä kuvattiin yhdessä haastattelussa kuvaavasti *tutkimusretkeksi*<sup>397</sup>.

---

<sup>394</sup> Aseman puisto ja pihat 2005, 11.

<sup>395</sup> Haastateltu 4 4/7.

<sup>396</sup> Haastateltu 4 4/7.

<sup>397</sup> Haastateltu 2 2/7.

*”Nää ruusut on tos heinäkuun alussa aivan mahtavat. Nää kukkii, kukkii. En mä niitä hirveesti hoida, että leikkaan [...] ja mehän ei näitä ollenkaan nähty silloin, kun me hankittiin tää alue [...] koska tota tää oli ihan villiintynyttä vadelmaa tuolta kellarilta (osoittaa) asti tänne peräpäähän asti. Kun me saatiin ne vadelmat poistettua niin täältä rupes ilmestymään näitä ruusuja. Omenapuu toki näkyi sieltä vadelmien seasta. Monet paikalliset oli sitten vähän pahoillaan (naurahtaa), kun meni hyvät vadelmamaastot.”*<sup>398</sup>

Pääosin asemapuiston hoito vaikuttaa muistuttavan aivan minkä tahansa kotipihaan hoitoa. Nurmikkoa leikataan, istutetaan puita, perustetaan kukkapenkkejä ja pieniä kasvimaita. Ero tuntuu olevan mittakaavassa: aseman entinen puisto on tavanomaiseen pihaan verrattuna suuri, joskin haastateltavista osa asui myös kohteissa, joissa rakennus oli alunperinkin tarkoitettu asuinkäyttöön. Toisaalta ero tavanomaiseen kotipihaan syntyy myös paikan menneestä käytöstä ja sen jäljistä ja ajallisesta kerroksellisuudesta pihalla. Pihan hoitoa ja sen tavoitteita saatettiin kuvata esimerkiksi seuraavasti:

*”Se on semmone käyttöpiha et, ettei siit oo ajatuksenakaan tehdä mitään esittelypihaa vaan semmone, sitä tehdään se mitä jaksetaan...”*<sup>399</sup>

Mielestäni osassa haastatteluista näyttäytyvä puistojen nykyinen hoitotapa lähestyy kuitenkin mentaliteetiltaan hallittua hoitamattomuutta. Sillä tarkoitetaan periaatetta, jossa ihmisen muokkaaman ympäristön joitakin osia jätetään tietoisesti hoitamatta. Asemapuistoissa hallittu hoitamattomuus tai sitä lähestyvä ajattelutapa voisi olla yksi keino sopeuttaa käytössä olevan työvoima ja –aika suurikokoisen pihan hoitoon. Joel Jalkanen toteaa hallittua hoitamattomuutta viheralueilla käsittelevässä blogitekstissään, että tavallisesti puistojen hoito on huolellista: nurmikot ajetaan vähintään viikoittain, pensaita leikataan ja rikkaruohot nypitään pois.<sup>400</sup> Asemapuistoista yksikään ei näyttänyt yleisilmeeltään millään tavalla hoitamattomalta, mutta tiettyä asioiden tärkeysjärjestykseen laittamista lienee pakko tehdä ja se näyttäytyy haastatteluissa odottamisena, jatkuvuuden korostamisena ja pihan eri osien hoidon erilaisissa tavoissa.

Haastatteluista varsinkin yhdessä tuli korostetusti puheeksi odottamisen teema. Kasvien annetaan kasvaa ja siementää rauhassa, jotta pihassa kukkisi jatkossakin:

*”Haastateltu: Et ei tää niin hirveen monimuotonen, mut on tääl nyt aika paljon, pääasias tota puuta, puskaa. Et kasvit on sit, ne on, no, ne annetaan ol. Et tosiaan se scilla on tossa, se on hyvin voimakkaast, se annetaan kukkii ihan rauhas ja loppuun saakka ennenku mennään. Samoin kevätesikot on kaikki ni, niin kauan. Mä olen keränny niit siemeniiki taskuun, ni olen pussiin keränny valmiiks. Niit vois jonnekin*

---

<sup>398</sup> Haastateltu 6 5/7.

<sup>399</sup> Haastateltu 7 6/7.

<sup>400</sup> Joel Jalkanen: *Hallittu hoitamattomuus*. 13.5.2012.

*pistää vaikka viedä hautausmaal, vanhoil sukulaisten haudoil, et ne nousis siel kevään ensmätteks ylös, ku se tulee heti...*

*Haastattelija: Joo, se on ihan ensimmäinen.*

*Haastateltu: Joo. Ja sit ollaan yleens annettu totanoini apilan kukkii, kukkii varmaan, et se menee ruskeeks ja sit vast ajettu. Ja mä olen ajanu apilan kans, ni olen ajanu totanoini sillai, et se silputtaa tonne alle sen, et se varmaan siementäs.”<sup>401</sup>*

Toinen tapa, millä samassa haastattelussa kuvataan pihaan tulevan lisää kasvillisuutta on maaperän siemenpankki. Maaperän siemenpankilla tarkoitetaan kasvien siementen luontaista, maaperässä olevaa varastoa. Siemenet voivat säilyä maaperässä vuosia, jopa vuosikymmeniä, odottaen sopivia itämisolosuhteita.<sup>402</sup> Myös Aseman puisto ja pihat – julkaisussa todetaan, että raivaamisen jälkeen kasvuolosuhteiden parantuessa vanhoja perennoja saattaa palautua<sup>403</sup>. Tulkintani mukaan haastatteluissa puheeksi tullut siemenpankista ”esiin tulevien”, ”nousevien” tai ”putkahtelevien” kasvien suosiminen pihaan kasvivalinnoissa kertoo tulkintani mukaan osaltaan paikan menneisyyden arvostamisesta ja tietynlaisen jatkuvuuden vaalimisesta.

*”Eikä me oikeistas, et me ei ol paljon tuotu, et joku ruusu on saattan tulla, mut niit on pikkuhiljaa tääl kun on vaa muljattu ja kaivet ja kropsotettu ni tuolt maan omast siemenpankist on tullu esille takasin.”<sup>404</sup>*

*”Haastateltu: Ja tääl on ollu kyl hieno puutarha varmaan aikanaan, kun, kato (osoittaa), tuolla näkyy noita, tuolla ylempänä myöskin noita...*

*Haastattelija: Penkereitä...*

*Haastateltu: ...penkereitä niin tääl on ollu ja täält nousee joka vuosi nousee jotain uutta kasvillisuutta. Narsisseja tulee, niit ihanii vanhanaikaisii, joissa on valkoista ja keltaista. Niitä nousee täält pitkin. Ja tota, keisarinkruunuja on noussu, ja tommost, mikä se on se lilja, sininen pieni lilja keväällä...helmililja. Haastattelija: Niitä, niitä putkahtelee.”<sup>405</sup>*

Tärkeää pihassa on myös pidemmän aikavälin jatkuvuus, erityisesti puiden suhteen, jotta puistomaisuus ja rehevyys säilyy pihassa. Yhdessä haastatteluista puhuttiin siitä, että pienempiä puita on voitu karsia, mutta samalla on valittu niitä, joiden annetaan kasvaa.<sup>406</sup> Tämä vaatii tietyn tyyppistä kaukonäköisyyttä, jotta pystyy tekemään valintoja sen suhteen, mikä pihaan kannalta olisi toivottavaa ehkä vuosikymmenten päästä. Haastatteluissa tuli puheeksi pihaan lajisto myös kasvien aktiivisemmän hankkimisen näkökulmasta. Yksi haastatteluista mainitsi erikseen hankkineensa pihaan rautatieläisomenapuun. Muuten tuli puheeksi, että pihaan haluttaisiin istuttaa ”sellasii, mikkä

---

<sup>401</sup> Haastateltu 4 4/7.

<sup>402</sup> Tirri et al. 2006, 639.

<sup>403</sup> Aseman puisto ja pihat 2005, 14.

<sup>404</sup> Haastateltu 4 4/7.

<sup>405</sup> Haastateltu 6 5/7.

<sup>406</sup> Haastateltu 4 4/7.

*sielt on hävinny*”<sup>407</sup> tai viitattiin esimerkiksi rautateillä yleisesti käytössä oleviin perenalajikkeisiin, joita haluttaisiin suosia kasvivalinnoissa.<sup>408</sup> Vain muutamissa haastattelussa tuli puheeksi pihaan muualta tuodut kasvit. Mainituiksi tulleet tapaukset olivat asukkaiden aiempiin asuinpaikkoihin tai elämänhistoriaan liittyviä kasveja, joita oli otettu mukaan edellisistä asuinpaikoista tai esimerkiksi mummolan pihalta.<sup>409</sup>

Myös nykyään pihoilla takanurkat vaikuttavat haastattelujen perusteella olevan esimerkiksi komposti- ja puunvarastointikäytössä. Sama paikka on saattanut palvella tässä tarkoituksessa jo ennen nykyisiä omistajia ja pihan uudet käyttäjät ovat jatkaneet jätteen kasaamista samaan paikkaan. Pihan takanurkka edustaa tulkintani mukaan asemapuiston nykyisessä käytössä pihan marginaalia, joka voidaan jättää vähemmälle hoidolle ja jonne voidaan tarvittaessa varastoida jätettä. Rathje ja Murphy toteavat, että roskaan liittyvä klisee *poissa silmistä, poissa mielestä* vaikuttaa pätevän jopa siinä määrin, että silmissämme ollessaankin roska jollain lailla pysyy poissa mielestä. Roska korvataan uudella roskalla ja se virtaa silmiemme alitse huomaamatta, jolloin toistuva kierto rajoittaa havaintokykyämme.<sup>410</sup>

*”Joo, eli täällä näillä main alkaa tää pihamaa niinku loppua. Tuo on niinku jonkinlainen reuna.”*<sup>411</sup>

*”Sit tää takanurkka, tää on vähä tämmönen, se on niinku lehtikompostori, tai miks sitä vois sanoo, tomonen avokompostori ollu aikoinas. (Pysähdytään saunarakennuksen päädyn lähellä, kompostin luona.) Se on, kerääntyny vaan, takanurkka, tää on vähä huonos hapes, hoidossa.”*<sup>412</sup>

Toisaalta yksi haastattelu<sup>413</sup> poikkesi mielestäni selvästi tästä edellä kuvatusta ajattelutavasta. Sen yhteydessä tuli puheeksi, ettei umpeen kasvaneessa pihassa nähty mitään säilyttämisen arvoista ja kaikki, mitä siellä tehtiin oli parempaan päin. Pihasta kaadettiin lahoiksi määritellyt koivut ja ulkorakennusten takana ollut kuusiaita ja tehtiin maansiirtotöitä, joiden yhteydessä esimerkiksi osa pihakiveyksestä kaivettiin pois. Toisaalta tämä haastattelu oli ainoa, jossa tuli puheeksi aiempi asemapuistoa koskenut suunnitelma. Asukkaat olivat myös teettäneet pihasuunnitelman, jota he olivat pihaa laittaessaan väl-

---

<sup>407</sup> Haastateltu 1 1/7.

<sup>408</sup> Haastateltu 4 4/7.

<sup>409</sup> Haastattelut 2/7 ja 4/7.

<sup>410</sup> Rathje & Murphy 1993, 45.

<sup>411</sup> Haastateltu 2 2/7 puiden varastoimisesta puhuessaan.

<sup>412</sup> Haastateltu 4 4/7.

<sup>413</sup> Haastattelu 6/7. Heatherington puhuu *tabula rasa* -lähestymistavasta, Heatherington 2012, 173-175.

jästi noudattaneet. Pihaa raivattuaan he ovat kuitenkin alkaneet kaivata esimerkiksi näkösuojaa pihaan, toivoivat, että ”tästä sais vähän semmosen niinku vanhanaikaisemman näköisen”, mutta samassa todettiin sen saavuttamisen olevan vaikeata. El Harouny puhuu historiallisten kerrostumien havainnoimisesta ja arvostamisesta ja viittaa siihen, että muutos on samanaikaisesti sekä menettämistä että saavuttamista: poistuma on lisäyksen ohella kerroksellinen tekijä ja usein lisäämisen edellytys. Voimakas muutos ja uudistusintoisuus muutos hylkää sen, mitä oli jo olemassa, kun taas kohteen elinkaaren pysäyttävä museoiminen estää sen, mitä kenties oli tulossa. Molemmat suhtautumistavat kieltävät El Harounyn jatkuvuuden.<sup>414</sup>

Hämäläinen erottelee käsitteinä villin kaupunkimaiseman ja kaupunkiluonnon. Näistä edellistä voi hänen mukaansa käsitteellistää kaupunkiluontona, mutta se sisältää käsitteenä kuitenkin myös estetisoidun ja suunnitellun luonnon kaupungissa. Hämäläisen mukaan ”olemme tottuneet aistimaan luontoa kaupunki- ja maisemasuunnittelun konventioiden kautta hyvin kesytetyssä muodossa”. Aikansa huippusuunnittelijat, arkkitehdit sekä maisemapuutarhurit ovat vaikuttaneet siihen millaista luonto kaupunkipuistoissa on. Villien ja joutomaaksi jääneet kaupungin paikat taas eroavat hänen mukaansa hyvin paljon ”estetisoidusta kaupunkiluontokokemuksesta” luonnon saadessa päinvaltaisesti rehoittaa ja muokata tilaa vapaasti.<sup>415</sup>

Jalkanen viittaa blogitekstissään tutkimukseen, jonka mukaan ihmisten kauneusihanteet riippuvat luontotietoudesta ja -kokemusten määrästä. Tähän viitaten hän kuvaa, kuinka kaupunkilaistuneet, ei-luontoihmiset pitivät selkeistä, valoisista ja geometrisistä maisemista, mutta mitä enemmän koehenkilöillä oli luontotaustaa ja tietämystä luonnon toiminnasta, sitä enemmän he arvostivat luonnontilaisista maisemaa.<sup>416</sup> On toki tulkinnanvaraista, mitä hän kirjoituksessaan luonnontilaisella tarkoittaa, mutta mielestäni samaa mentaliteettia ajaa takaa Ilkka Hanski kirjassaan *Kutistuva Maaailma*. Hän toteaa, että puistoista, kaupunkimetsistä ja puutarhoista yleensä korjataan esimerkiksi lahopuut pois ja niityt korvataan nurmikentillä. Hienoisella arvojen muuttamisella voitaisiin hänen mukaansa helposti ja nopeasti lisätä kaupunkiluonnon monimuotoisuutta säilyttämällä ja lisäämällä edellä kuvattujen kaltaisten mikrohabitaattien määrää. Hän kuvaa mielestäni suoraan hallittua hoitamattomuutta kehottaessaan kylvämään nurmikun tilalle kuk-

---

<sup>414</sup> El Harouny 481-482. Joutomaihin kätkeytyvästä kerronnallisuudesta, menneen ja tulevan kerroksellisuudesta maisemasta myös Heatherington 2012, 172-173.

<sup>415</sup> Hämäläinen 2015, 37.

<sup>416</sup> Joel Jalkanen: *Hallittu hoitamattomuus*. 13.5.2012.

kaniityn, jättämään kasvillisuuden kasvamaan villinä sinne missä se on mahdollista ja jättämään osan puutarhasta luonnontilaiseksi.<sup>417</sup> Olisivatko tällaiset arvot sitten ristiriidassa asemapuiston luonteen säilyttämisen kanssa?

Satamakaupungeissa ja rautatieasemilla on usein ollut rikas kasvillisuus, sillä kasvien siemenet kulkeutuivat aikoinaan helposti purjeveneiden painolastimaan eli paarlastin sekä junien mukana. Puhutaankin painolasti- tai paarlastikasveista sekä ratakasveista.<sup>418</sup> Kysyin haastatelluilla heidän mahdollisista erikoisista kasvihavainnoistaan, mutta järjestään kaikki totesivat oman kasvituntemuksensa sen verran suppeaksi, etteivät voineet varmuudella sanoa havainneensa ratakasveja.

Vaikutti siltä, että olennaisinta pihan hoidossa oli työn määrän pysyminen voimavarojen rajoissa sekä hoidon helppous. Asemapuistojen hoito vaikuttaa nykyisellään pääosin olevan taitavaa tasapainottelua ja vuoropuhelua ympäristön kanssa: osin vanhojen piirteiden konkreettistakin esiin kaivamista, raivaamista, mutta myös tiettyjen asioiden silleen jättämistä, odottamista, siemenpankin antimien hyödyntämistä pihan lajiston osalta sekä puuston osalta jatkuvuudesta huolehtimista.

#### **4.2. ”Yks semmonen mainio.” – vapaa-ajanviettoa ja lempipaikkoja**

Viittasin aiemmin Kopomaan ajatuksiin siitä, kuinka avoimelle tilan suunnittelulle ja käytölle on asetettu neljä keskeistä tehtävää: edustuksellisuus, suojelevuus, virkistys sekä tuottavuus.<sup>419</sup> Joutomaavaiheessa nämä roolit hämärtyivät paikan tullessa hylätyksi tai sen hoidon ollessa epäjohdonmukaista. Asemapuistojen uskäytössä virkistykseen liittyvät tehtävät mielestäni korostuvat, joskin asemapuistolla voi kotipihaan toimiesaan katsoa nykyisellään olevan ainakin jossain määrin myös näitä muita tehtäviä.

#### **Istuskelu**

Haastatteluissa yhdeksi keskeisimmäksi pihan virkistyskäytöksi näytti muodostuvan istuskelu. Yksi haastatelluista kuvasi, kuinka hän pyrkii omassa pihassaan imitoimaan niitä toimintoja, joita yleensä on tapana tehdä julkisissa puistoissa ja muokanneensa

---

<sup>417</sup> Hanski 2007, 101-102. Tiedon merkityksestä arvoihin ja asenteisiin myös sivut 255-257.

<sup>418</sup> Suominen 2013, 35-37, Lehtonen, Vahekoski & Nuotio 2007, 3.

<sup>419</sup> Kopomaa 1997, 22-27.

ympäristöä tähän sopivaksi. Tällä toimintatavalla oli hänellä myös omaan elämänhistoriaan liittyvä tausta. Hän pyrki viettämään omassa pihassaan aikaa samalla lailla kuin asuessaan aiemmin Turussa ja viettäessään aikaa sen puistoissa:

*”Noh, mä oon tehny niinku tämmöstä keinotekosta puistoo tänne. Samanlainen, kuin Turussa asuin niin ihan ydinkeskustassa ja sitten kesäpäiviä usein vietin niin että aamulla otin jonkin kirjan ja eväspussin ja sitte lähdin eri puiston penkeille, niin mä oon sitte ostanut puistonpenkkejä niinku sinne tänne, että täällä vois niinku samaa harrastaa, jos vaan olis aikaa. Mut siin on vaan tää juttu, et siinä se aika jää aika vähäiseksi, jos ajattelee, et pelkkä nurmikon ajaminen täs, se on niinku aamusta iltaan, jos aikoo tän koko pihan tehdä.”*<sup>420</sup>

Vapaa-ajan vietto tuntuukin yleisemmin suhteutuvan puheissa siihen, kuinka paljon rakennus pihoineen teettää työtä eikä aikaa joutilaana istuskelulle tahdo esimerkiksi nurmikon leikkuulta tahdo jäädä. Tähän palaan myöhemmin puhuessani saunomisesta sekä työstä ja paikan muokkaamisesta pihan merkityksen luojina.

Yi-Fu Tuan määrittelee suhteen kotiin esimerkiksi vahvasta ja rikkaasta paikan tunnosta, perustavanlaatuisesti emotionaaliseksi sitoutumiseksi, jonka syyt ovat ilmeisiä. Tuan kuvaa kodin tarjoavan yksityisen tilan, johon voidaan vetäytyä ja joka huolehtii biologisista perustarpeistamme ja tarjoaa turvaa. Paikan taju voi Tuanin mukaan olla haihtuva tunne tai täyteläinen, syvä ja kestävä.<sup>421</sup> Näitä paikkaan kuulumisen tunteita tai kiintymyksen tunnetta paikkaan Yi-Fu Tuan kutsuu *topofliaksi*. Tuanin mukaan paikan taju syntyy usein ajan kulun myötä, mutta toisaalta tietyn paikan voi tuntea omakseen välittömästi. Paikkaan liittyy tietty pysyvyyden tunne. Tuanin mukaan *”paikan on lakattava muuttumasta, jotta siitä voisi saada otteen, ja käsitys paikasta, paikan taju, pääsisi näin muodostumaan.”*<sup>422</sup>

Pauli Tapani Karjalainen puolestaan toteaa, että *”ajan ja paikan solmukohdassa syntyy se, mitä kutsumme minuudeksi tai itseudeksi, jokaisen ihmisen ainutlaatuisiksi olemiseksi ajan ja tilan akseleilla”*<sup>423</sup>. Istuskelupaikkoja voi mielestäni kuvata tällaisiksi solmukohdiksi, joissa pysähdytään ja rentoudutaan, joissa tarkastellaan ympäristöä ja joissa Tuanin määritelmän mukainen pysyvyyden tunne ja paikan taju voi syntyä. Kysyin haastattelujen yhteydessä asukkailta heidän lempipaikoistaan ja yllättävän monet niistä liittyivät istuskeluun joko puistossa tai saunan terassilla.

---

<sup>420</sup> Haastateltu 2 2/7.

<sup>421</sup> Tuan 2006, 16-17, 28.

<sup>422</sup> Tuan 2006, 15.

<sup>423</sup> Karjalainen 1997b, 43.

Lempipaikka saattoi muodostua suojaisaan kohtaan, joka on alunperinkin suunniteltu virkistyskäyttöön, kuten puiston vanha syreenimaja. Lempipaikastakin puhuttaessa korostuu sen raivaamiseksi, kouluttamiseksi ja kiveämiseksi tehty työ vastapainona siellä tapahtuvalle istuskelulle. Toisaalta myös pihan vähemmän suunnitellut kohdat, voivat tarjota paikan istuskella:

*”Tääl on esimerkiks tää, mitä me on raivattu esiin niin, tuota. Tämmönen syreenimaja, sitä on hiukan koulutettu ja kivetetty sitä lisää. Siin on ja tommonen vanha kaluste. Se on yks semmonen mainio. Saa olla aurinkosuojas. (...) Ja sit on toki tuol, tuol on tuotanoinni. Mä tykkään ite puista myös niin, näitten puitten juurella on kiva istuu ja nojata. (...) Varsinki tuol on, ilta-aurinkoo ottaa.”*<sup>424</sup>

Myös talon rappusille voi muodostua lempipaikka. Mielestäni on merkillepantavaa, että tätä lempipaikkaa kuvasi rautatierakennuksen vasta hiljattain ostanut henkilö. Voin kuvitella, että remonttitoita tehdessä on ollut välillä mukavaa istahtaa alas ja pitää taukoa. Myös paikan aistimellisuus, kivirappusten viileys, on mielestäni tässä lyhyessä lempipaikan kuvauksessa keskeistä:

*”Nii noi kivirap..., graniittikivirappuset on kivat. Ne on viileet.”*<sup>425</sup>

Lempipaikkoja saattoi olla monia ja se saattoi olla varsin abstrakti ja ulkopuoliselle kävijälle vaikeasti hahmotettava tai käsitteellistettävä eikä se välttämättä liittynyt mihinkään tiettyyn pihalla tehtävään asiaan:

*”Tääl on niin monta niitä. No tää on niinku yks parhaimmista, et tässä ku on tää hieno lehmus tai jotenkin tämä hieno aukee.”*<sup>426</sup>

## **Leikin paikka**

Kaikki haastatellut olivat aikuisia enkä ottanut erikseen puheeksi asemapuistoja leikin näkökulmasta, mutta yhdessä haastatteluista alakouluikäinen lapsi kuitenkin touhusi kävellessä mukaan ja leikkimisen näkökulma tuli sitä kautta luontevasti puheeksi, leikkiä seuratessa. Reeli Karimäki kuvaa lasten leikkivän joka paikassa, missä he liikkuvat, täten leikkialuetta on koko lapsen asuinympäristö, jossa lapsi reagoi tilan antamiin vihjeisiin. Hän kuvaa esimerkiksi suuret puut, kalliot sekä kivet kiinnelkohdiksi maastossa.<sup>427</sup> Päivi Granö toteaa myös lasten elävän ja leikkivän aikuisten tilan rinnakkaisessa ja osin leikkaavassakin tilassa, mutta lapsi näkee ja tekee toiminnan kautta paikan toiseksi. Haastateltu totesikin, että *”tietyst lapset, lapset tekee sen omanlaiseks*

---

<sup>424</sup> Haastateltu 4 4/7.

<sup>425</sup> Haastateltu 1 1/7.

<sup>426</sup> Haastateltu 2 2/7.

<sup>427</sup> Karimäki, 2005, 106, 109.

myös leikkimällä”.<sup>428</sup> Hän kuvasi leikkejä pihalla hippaleikeiksi ja piiloleikeiksi, joihin pihan kasvillisuus tarjosi hyvin mahdollisuuksia. Puiston kasvillisuus houkutteli lapsia myös majojen rakentamiseen, jota haastateltu kuvasi hyvin hienovaraiseksi pesien ja pienten kolojen tekemiseksi esimerkiksi pihan pensaisiin.

Granö kuvaa puita myös lapsen alueeksi pihassa, joka voi lempipuun muodossa vertautua lempipakan käsitteeseen. Hän kuvaa kiipeilyn mahdollistavia korkeita puita vertikaalisiksi, kiipeilyn mahdollistamiksi leikkipaikoiksi.<sup>429</sup>

*”No, meil ol pieni lapsii, pieni. Lapset oli totanoimin, niinkus tota tos näkyy nyt yks, tääl on kolmeki tämmöst lasten keinuu, mitkä on ylhäällä, noin kuudes metris saattaa oksat olla... (Lapsi menee keinu- maan.) Lapset, lapsille tosi mieluisii, et ain ku tulee vieraitaki lapsii ja muit ni ja aikuisiakin (painokkaas- ti), niin ne haluu keinuu.”*<sup>430</sup>

*”Joo, joo ja tota, se, ne houkuttelee. Pitkä liike, se on oikeen semmonen meditatiivinen, rentouttava. Se on, se on.”*<sup>431</sup>

Haastateltava puhuu keinumisen yhteydessä meditatiivisesta, rentouttavasta liikkeestä. Keinuminen voidaan kuitenkin, ainakin riehakkaimmillaan nähdä myös Callois’n leikki- luokituksen *ilinx*-leikkinä<sup>432</sup>, jossa halutaan järkyttää hetkeksi havaitsemisen ja aistimi- sen luotettavuus ja tuottaa nautinnollinen pyörityksen tunne. Keinuminen, putoaminen, liukuminen ja suoraviivaisen liikkeen nopeutuminen tai yhdistyminen kiertoliikkeeseen aiheuttavat fyysisen huimauksen tunteen.<sup>433</sup> Mielestäni merkityksellistä keinumista koskevassa katkelmassa on sekin, että keinuminen kuvataan alleviivaavasti myös aikuiselle mahdollisena heittäytymisenä leikkiin, jonka asemapuiston suuret puut osaltaan mahdollistavat.

Saman haastattelun yhteydessä tuli puheeksi myös lasten toivoma ja heille perustettu hyötykasvitarha sekä perunanviljely. Vaikuttaa siltä, että myös lapset osallistuvat aktii-

---

<sup>428</sup> Haastateltu 4 4/7.

<sup>429</sup> Granö 2004, 41, 43. Myös haastatteluissa 2/7 sekä 5/7 oli puhetta asemalla liikennöintivaiheessa liikkuneiden lasten puihin kiipeilystä. Lisäksi Ritva Aalto kertoi kiipeilleensä kotitaloaan reunustaneen kuusiaidan korkeisiin puihin Kauttuan ra- dan varressa.

<sup>430</sup> Haastateltu 4 4/7.

<sup>431</sup> Haastateltu 4 4/7.

<sup>432</sup> Kreikan *ilinx* merkitsee veden pyörrettä, mistä on johdettu huimausta merkit- sevä sana *ilingos*. Kalliala 1999, 46.

<sup>433</sup> Kalliala 1999, 45-46, 138, 142.

visesti ympäristön muokkaamiseen asemapuistoissa ja pienten viljelmien hoito näyttäytyi mukavana ajanvietteenä.

## Saunominen

Saunominen ja sauna liittyvät kiinteästi pihalla vietettyyn aikaan sekä pihan yksityisyyteen. Lähes jokaisella asema-alueella on ollut sauna, joskus useampiakin <sup>434</sup>. Useimmiten hirsinen tai toisinaan tiilistä rakennettu sauna lienee omaleimaisin piirre, joka erottaa suomalaisen asema-alueen muunmaalaisesta. Sauna on jouduttu usein uusimaan, joten monet tämän päivän saunat ovat nuorempia kuin alueen muut talousrakennukset. Yleistä oli, että saunassa oli pesuhuoneen lisäksi leivintupa uuneineen. Saunat ovatkin olleet sekä kooltaan suuria että ulkonaisesti edustavia rakennuksia ja ne suunniteltiin muiden talousrakennusten lailla huolellisesti. <sup>435</sup> Rautatieasemien saunojen voi katsoa liittyvän Satu Laatikaisen kuvaamaan teollisuusympäristöjen yhteissaunojen jatkumoon. Laatikainen toteaa, että esimerkiksi tehdasyhdyskuntiin tehtiin työväelle sauna yhtiön puolesta ja teollisuusyhteisöissä yhteissaunominen on ollut vielä 1900-luvun alussa yleinen tapa. <sup>436</sup>

Puistosuunnitelmia tarkastellessa (viitteet näihin) sauna on ollut Ulvilan asemalla asemalta katsoen koilliseen laajan kentän laidalla ja lähellä toista, sittemmin purettua asuinrakennusta. Haistilan aseman sauna on sijainnut aseman läheisyydessä, sen sisäänkulkutien varressa lähellä ulkorakennusta ja käymälää. Kauttuan asemalta ei ole käytettävissä puistosuunnitelmaa, mutta siellä käydessäni tein ulkorakennuksessa havaintoja saunan jäänteistä – tosin materiaaliensa perusteella tämä on saattanut olla uudempaa perua. <sup>437</sup> Rauman asemalla sauna sijaitsi asemarakennuksen välittömässä läheisyydessä, osana isoa piharakennusta. <sup>438</sup> Kyttälässä saunarakennus on sijainnut vastapäätä kellarialueita, samassa rivissä aseman ja toisen, ulkoasultaan vanhemman oloisen ulkorakennuksen kanssa. <sup>439</sup> Nakkilassa sauna on sijainnut rautatieaseman ja ratamestarin talon välillä, jokseenkin keskellä peltoaukiota ja sinne on ollut kulku ratamestarin talolle johtaval-

---

<sup>434</sup> Asemarakennus 1997, 15.

<sup>435</sup> Joutsalmi 2000, 108-109.

<sup>436</sup> Laatikainen 2019, 56.

<sup>437</sup> Kenttähavainnot 12.6.2010.

<sup>438</sup> Kenttähavainnot 11.8.2014.

<sup>439</sup> Puistosuunnitelman lisäksi haastatellun kuva.

ta puukujanteelta. Kiikan aseman puistosuunnitelma on ainut, jossa ei ole suoria viitteitä saunarakennuksesta.

Tässä tarkastelluista asema-alueista saunoja oli haastattelujen ja havainnointini perusteella ainakin kolmessa paikassa eli Raumalla, Kyttälässä ja Nakkilassa. Näistä vain Rauman aseman sauna edustaa tulkintani mukaan vanhaa asemarakennuksen yhteydessä ollutta saunaa, toiset kaksi on rakennettu jälkeempään.<sup>440</sup> Tästä voi mielestäni tehdä sen päätelmän, että sauna, muiden ulkorakennusten tapaan, on herkästi purettu asema-alueelta, kun aseman käytön loputtua ja joutomaavaiheen tai muun väliaikaisen käytön alkaessa senkin käytöstä on luovuttu.

*”Et se on, ja se on meil, mä sanon, et yks hienoimpi, mitä täs on kans, et siel on hirsinen sauna, iso sauna, iso saunarakennus, et saunarakennus on jo 106 neliöö, et se on jo semmonen...”*<sup>441</sup>

Haastatteluissa saunominen tuli puheeksi useammassa eri yhteydessä ja vilvoitteluun käytetty aika pihalla vaikutti muodostavan kontrastin rakennuksen kunnostuksessa ja ylläpidossa tai pihan laittamisessa tehdyille työlle. Laura Seesmeri kuvaa väitöskirjassaan saunan muusta arjesta erilliseksi paikaksi, johon pitää erityisesti mennä. Itse saunarakennuskin on hänen mukaansa monesti sijainnut muista rakennuksista syrjässä palovaaran vuoksi.<sup>442</sup>

Kuten muukin istuskelu, saunomiseen liittyvä ajanvietto ja istuskelu vertautuu puheessa rakennuksen ja sen pihan kunnostamisen ja ylläpidon työläyteen. Hiljattain asemalle muuttaneet haastatellut kuvaavat sitä, kuinka grillikatoksen rakentaminen ja siinä istuskelu saunomisen jälkeen vaikuttaa muutokselta aiempaan pihalla työskentelyyn ja sen laittamiseen mieluisaksi:

*”Et viime kesä oli nyt, ku saatiin toi tosiaan grillikatos, siin tuli nyt sitte saunan jälkeen vietetty aikaa ja vähä istuskeltuu, mut kyl se on menny...tässä niinku.”*<sup>443</sup>

Saunan terassi mainittiin toisessakin haastattelussa lempipaikaksi aseman pihapiirissä:

*”No kyllä se tietysti on, kauniilla säällä se on tuo saunan terassi tossa. Ja sitten tuo katoksen ympäristö tossa. (Osoittaa kellarin taakse.)”*<sup>444</sup>

---

<sup>440</sup> Kenttähavainnot 11.8.2014, 12.8.2014 ja 20.10.2014.

<sup>441</sup> Haastateltu 4 4/7.

<sup>442</sup> Seesmeri 2018, 91.

<sup>443</sup> Haastateltu 7 6/7.

<sup>444</sup> Haastateltu 6 5/7.

Seesmeri kirjoittaa kuinka saunomisen yhteydessä tapahtuva oleminen ja aistiminen synnyttää yhteyden luontoon ja samalla voidaan jopa saavuttaa unohduksen tila muusta maailmasta. Hän kuvaa erityisesti saunomisen jälkeistä leppoisaa ja hyvää mieltä, jonka myötä ympäristökin nähdään positiivisesti tai ainakin leppoisasti aistien. Saunan jälkeinen vilvoittelu ja siihen liittyvä ympäristön havainnointi on moniaistista ja kehollista, katsomisen ja kuuntelun lisäksi tämä havainnointi tapahtuu Seesmeren mukaan tuntien ja antaen sen vaikuttaa itseän. <sup>445</sup>

Laatikainen kuvaa saunaa tietynlaiseksi merkitykselliseksi rajatilaksi, joka on toisaalta ollut maanläheinen ja arkinen ja toisaalta tilaa, johon liittyi kansanomaisen uskon ja riittien elementtejä. Hän katsoo saunomisen liittyvän vielä nykyäänkin rituaaliseen irtiottoon, pysähtymiseen, puhdistautumiseen ja rentoutumiseen. <sup>446</sup> Kahdessa haastattelusta saunominen ja erityisesti tämä siihen liittyvä istuskelu ja vilvoittelu tuli esiin puhuttaessa pihan yksityisyydestä. Saunan sisällä ollaan toki suojassa katseilta, mutta pihalla ollessa yksityisyys ja omassa rauhassa oleminen näyttäytyy haastattelujen lyhyiden katkelmienkin perusteella merkitykselliseltä.

*”Ja se tosiaan ni, niinkun viikonloputki, on niinku tosi rauhallisii, et ei täs ol semmost enää, semmost liikennet täsä ympäril, et se häirittis. Tää on tosiaan, ollaan niinku, ollaan omas rauhassa. Saa saunoo ja (...) Istuu, istuu ja vilvotel pyyhkeet päällä ja olla, olla, et ei oo mittään semmost. Ei tunnu silt, et joku kattois tai kyttäis, vaik tost ihmisii kulkeekin kävelten ja pyörällä, ni ei ihmiset siihen kiinnitä sillai huomiota, ni enempi.”* <sup>447</sup>

Näen saunomisen yksityisyyteen kuuluvana, intiiminä toimintana, johon asemapuiston yksityisyys ja toisaalta ehkä myös suojaisuus edellä kuvatussa suhteutetaan. Pihassa voi vilvoitella pyyhkeeseen kääriytyneenä, eikä ohikulkijoita koeta häiritsevinä. Toisaalta todetaan, että mahdolliset tielläliikkujat eivät tule kiinnittäneeksi saunoihin huomiota.

Toinen saunomiseen ja pihan yksityisyyteen liittyvä kuvaus koski tien siirtämistä. Asema-alueen poikki oli kulkenut tie, jolla varsinkin kesäisin oli paljon liikennettä. Haastateltu kuvaa, että tontilla rasitteena ollut tie oli toki alun perin asukkaiden tiedossa, mutta he eivät tulleet ajatelleeksi asiaa tarkemmin ennen kuin sauna valmistui:

---

<sup>445</sup> Seesmeri 2018, 95, 101-102.

<sup>446</sup> Laatikainen 2019, 192, 199.

<sup>447</sup> Haastateltu 4 4/7.

*”...tuntui jotenkin vähän kiusalliselta, sit ku me oltiin saatu niinku, alkuun sitä ei ajatellu, kun oli niin paljon asioita ja niin, mut sitten kun varsinaisesti asetuttiin ja saatiin muut elementit ja eteenkin kun tää sauna tuli niin ohan tää ihan hirveetä et (...) ihmiset kulkee tästä, eikä me voida sitä kieltää.”<sup>448</sup>*

Saunan valmistuminen näyttäytyy tulkintani mukaan jonkinlaisena käännekohtana pihalla olemisessa ja yksityisyyden tarpeessa pihalla. Tässä tapauksessa asia ratkesi vaihtokaupan kautta ja uusi tie rakennettiin kulkemaan etäämpää, hitaasti nurmettuvan vanhan tienpohjan jäädessä osaksi entistä asemapuistoa.

### **4.3. ”Omin nokkines vaan, ilman lupaa.” – yksityisen ja julkisen rajapinnalla**

Oma ennako-oletukseni ennen haastattelujen tekemistä oli se, että entisissä asemapuistoissa saattaa olla haasteita yksityisyyden kanssa. Käsitykseni oli muodostunut lukemieni blogitekstien perusteella. Niissä rautatierakennuksissa asuvat henkilöt kertovat pihaan ja rakennuksiin kohdistuneista ilkeistä ilkeistä, kutsumattomista vieraista pihassa ja muista yksityisyyttä loukkaavista seikoista.<sup>449</sup> Oma ennako-oletukseni siis oli, että pihaan poikkeavat vieraat ovat asukkaille häiriöksi. Haastattelujen perusteella kuitenkin pihaan tulevat satunnaiset kulkijat tuntuivat olevan neutraali tai jopa positiivinen ilmiö, varsinkin, jos tulijalla oli jokin kytkös asemaan ja ehkä kerrottavanaan tarinoita sen menneisyydestä.

*”No ei, siis kyllä aina joskus joitakin ihmisiä niin, ihmisiä niin tuota niin, outoja ihmisiä liikkuu tuossa pihapiirissä, mutta ei mitään. Tai sehän on vaan positiivista, siis semmonen, että käydään kättelemassa. Tossa tuota joku kesä niin tuli semmonen pieni buumi, kun tuossa joku tuossa lähistöllä asuva vanha ukkeli täällä kävi, jollain skootterilla kättelemassa, esittelin vähän pihapiiriä, niin loppukesän täällä lappaskin vähän enemmän, sana vähän niinku levis.”<sup>450</sup>*

*”Haastateltu 7: No nyt se on oikeestaan vähä rauhottunu jo, mut sillon alkuunha kävi aika paljonki tossa. Must se on rauhottunu. Tai sit ei enää kiinnit huomioo.*

*Haastateltu 8: Joo, eikä se musta oo ikinä mein rauhaa sillai niinku häirinny, että.*

*Haastateltu 7: Joo, ei ne oo sisälle änkenny.*

*Haastateltu 8: Joo.”<sup>451</sup>*

Tässä jälkimmäisessä katkelmassa näkyy mielestäni, se ettei piha ole alueena niin aivan niin yksityiseksi kuin koti ja kodin sisätilat, jonne ulkopuolisten katse ei ulotu. Lisäksi viitataan siihen, että aluksi kiinnostuneita kävijöitä oli enemmän ja toisaalta asukkaatkin

---

<sup>448</sup> Haastateltu 6 5/7.

<sup>449</sup> Kts. esim. Parolan asema: *Kotirauhasta, pysäköinnistä ja kodista*. 16.11.2013, Koti asemalla: *Kysynpä vaan...* 14.4.2011 ja Susannan työhuone: *Haaveissa*. 22.9.2011.

<sup>450</sup> Haastateltu 2 2/7.

<sup>451</sup> Haastattelu 6/7.

tottuvat aikaa myöden siihen, että uudella kotipaikalla on tällainen, ulkopuolisiakin poikkeuksellisella tavalla kiinnostava luonne. Kaikissa haastatteluissa tuli myös puheeksi kävijät, joiden myötä uudet asukkaat ovat saaneet tietoa tai kuulleet tarinoita omistamansa talon menneisyydestä, esimerkiksi paikkakuntalaisia tai kaukaisempia vierailijoita, joilla on ollut jokin side paikkaan. Valtaosa käynneistä vaikuttaa kuitenkin uteliaiden satunnaisilta piipahduksilta paikalla.

*”Haastateltu 8: (Nauraa.) Kyl tääl on käyny joku kuvaamassa...*

*Haastateltu 7: On käyny kuvaamassa, ottamas valokuvia ja kysyny luvanki siihen ja sit paljo täs käy ihmisiä sillai mukamas vahingos. Ne ajaa tonne ja sit ajaa, et ne käy kattomas tätä taloo.”*<sup>452</sup>

Lehtovuori pohtii, milloin, miten ja miksi julkisuus tai jaettuna oleminen vaikuttaa ja merkitsee. Hän tarjoaa vastaukseksi konfliktia, joka voi liittyä tilan käyttöön tai sen merkitysten tulkintaan. Hänen mukaansa konfliktissa on kyse siitä, mikä tämä paikka on minun elämässäni ja miksi jokin asia tai ilmiö ei sovi siihen paikkaan, viitaten lefebvre-läisittäin läpi elettyjen tilojen törmäyksiin.<sup>453</sup> Tässä tapauksessa konflikti syntyy sekä tilan käytöstä, mihin liittyy paikan katselu, pihaan tuleminen sekä valokuvien ottaminen. Toisaalta ristiriitatilanne liittyy mielestäni myös tilan merkitysten tulkintaan. Rautatieasema voi olla monelle merkittävä, muistoja herättävä paikka ja elettyä tilaa oltuaan aiemmin jaettu ja julkinen. Paikan nykyisille asukkaille se on koti, jonka nykyistä yksityistä luonnetta ulkopuolisten voi olla vaikea ymmärtää tai hyväksyä.

Asemapuistojen yksityisyyteen liittyvät kommentit tuntuvat tuovankin osittain myös kaikuja niiden joutomaavaiheesta. Joutomaavaiheen ajallisesta läheisyydestä kielivät mielestäni seuraavissa haastattelukatkelmissa kolme ilmiötä: paikan käyttäminen läpikulkuun ja seikkailuun, paikkojen rikkominen, graffitien maalaaminen sekä alkoholin käyttö.

*”Haastattelija: Mut et täs on niinku kulkijoit kumminki ollu?”*

*Haastateltu: Kulkee täst koirankusetajii ja uteliait kuntalaisii käy kattomas, et mitä on tapahtunu...”*<sup>454</sup>

Peltonen toteaa, että joutomaita luonnehtii niiden käyttö läpikulkuun ja kävelyyn ja viittaa niiden olevan haastatteluaineistonsa perusteella myös koiranulkoiluttajien suosimia

---

<sup>452</sup> Haastattelu 6/7.

<sup>453</sup> Lehtovuori 2002, 69.

<sup>454</sup> Haastateltu 1 1/7.

ympäristöjä.<sup>455</sup> Myös Edensorin mukaan joutomaat tai raunioituneet paikat jatkavat olemassaoloaan arkisessa virkistyskäytössä, esimerkiksi kaupungin reitistöjen kudemassa ja polkujen ja oikoreittien tekemisen muodossa, joka voi tapahtua satunnaisessa käveleskelyssä tai juuri koirien ulkoiluttamisen yhteydessä.<sup>456</sup> Asemapuistojen kohdalla näiden käytäntöjen voi katsoa jatkuneen edelleen uuskäytön vaiheessa, jolloin syntyy tiettyjä yksityisyyteen liittyviä jännitteitä aiempien käyttöjen kanssa. Paikan luonteen muutos julkisesta tai hyödynnettävissä olevasta yksityiseksi ei tunnu tapahtuvan hetkessä.

*”Haastattelija: Joo, ja sit sää tos juttelit, et mukulat täs pyörii, mut se ei niinku häiritte.*

*Haastateltu: Ei häiritte, kunhan paikat pysy ehjän. Et mukulat on uteliait ja hahuu kattel kaikkii paikkoi, ni jos ne vaan ehjän pysyy, ni ei sil oo mittään merkityst.”<sup>457</sup>*

Leikkiminen ja seikkailu ovat joutomaiden tavallisia käyttötapoja. Peltonen toteaa, että lasten hakeutuminen leikkimään oli yleisin hänen opinnäytetyönsä aineistossa kerrottu joutomaiden käyttötapa. Haastatteluissa nähtiin yhteys lapsuuden leikkien ja aikuisuuden joutomailla kulkemisen ja seikkailukäytön välillä. Peltonen määrittelee molemmat oikeastaan leikiksi. Seikkailun tai urbaanin löytöretkeilyn ydinajatuksena on Peltosen mukaan hylättyjen rakennuksien ja vanhojen toimintojen jälkien tarkastelu sekä niiden valokuvaaminen, jota ilman esteettisesti ja historiallisesti mielenkiintoisista paikoista ei jäisi mitään jäljelle.<sup>458</sup> Myös Edensor toteaa, että lapsille teolliset rauniot voivat tarjota elementtejä monenlaiselle leikkisälle toiminnalle, mutta samalla niissä liikkuminen voi olla vaarallista<sup>459</sup>.

Koska tiesin edellä *”mukuloitten pyörimistä”* kuvanneen haastatellun paikkakuntalaiseksi, kysyin häneltä itseltään, onko hän seikkaillut asemalla nuorempana. Ensin hän kielsi koskaan leikkineensä siellä, vaikka oli asunut lapsena lähellä. Kiinnostavat paikat olivat jossain muualla. Sitten kuitenkin siirtyi ajatuksissaan myöhempiin ikävuosiin ja totesi heidän teini-ikäisenä roikkuneen liikkuvissa junissa ja kilpailleen siitä, kuka pysyy pisimpään kyydissä. Oma jännityksensä oli, jos joku huomasi kyseisen puuhan. Silloin juostiin kiireesti karkuun. Peltonen kuvaakin, että joutomailla liikkumiseen liittyy tiettyä vaaran tuntua, koska tilassa ei liiku ihmisiä, siitä ei ole huolehdittu ja siellä

---

<sup>455</sup> Peltonen 2013, 58-59.

<sup>456</sup> Edensor 2005, 30.

<sup>457</sup> Haastateltu 3 3/7.

<sup>458</sup> Peltonen 2013, 43-45.

<sup>459</sup> Edensor 2005, 25.

oleminen ei ole sallittua. Hän kuvaa aineistostaan käyvän ilmi, että erilaisia uhkatekijöitä on juostu karkuun ja tilanteisiin on liittynyt jännitystä ja kokemus kielletyn tekemisestä.<sup>460</sup>

## Paikkojen rikkominen

Joutomaalla tapahtunutta paikkojen rikkomista tai riisumista tapahtuu osin edelleen niiden ollessa asuinkäytössä:

*”Haastateltu: No ei täsä mitää rauhattomuut oo ollu, nyt ko määhän oon ollu täs.*

*Haastattelija: Mmm...Nii, et se on sitä edeltävää aikaa, ku tääl on käyty?*

*Haastateltu: Oon, on. Se on, ku se ensimmäinen kivi on heitetty, ni sit se on jatkunu se kivitys vähä periaattees, mut, kyl täs nyt kamerast ain näkee et ketä on...*

*(Osoittaa mökin seinässä olevia valvontakameroita.)*

*Haastateltu: Tuol on noi ni, ain näkee vähä, et kuka tääl hiippailee, et tot...”<sup>461</sup>*

Jo aiemmin asemapuistoissa tapahtuneesta roskaamisesta puhuttaessa sama haastateltava puhui siitä, kuinka oli raivannut pihasta sinne nuorison heittelemiä tiiliä. Samoin hän kuvasi sitä, kuinka ennen rakennuksen ostamista hän näki rakennuksen hitaan rapistumisen:

*”...Ku joka päivä tätä hajotettiin ain lisää ja lisää ja taas lisää ja lisää. Kunta laitto ain paksumpaa ja paksumpaa vanerii noihi seiniin ja...”<sup>462</sup>*

Peltonen toteaa, että nimenomaan nuoriso mainittiin hänen aineistossaan joutomailla oleilijoiksi ja hengailijoiksi ja heidän kontolleen säilytettiin tilan tuhoaminen sekä sotkeminen, alkoholinkäyttö sekä jopa rakennuksien polttaminen.<sup>463</sup> Hämäläinen puolestaan kuvaa hylätyksi tulleita huviloita kohdanneen vandalismin ja graffitien maalaamisen kielivän tilan haastamisesta ja ihmisten halusta jättää omat jälkensä paikalle.<sup>464</sup>

## Graffitit

*”Niin nyt on ikävä kyllä, tää on tätä pivää. Tää on ilmestynyt tänne tänä keväänä, nää. (...) Vastaavallaisia oli sisällä, silloin, kun tää hankittiin. (...) Tää (=graffitit) on ainoo harmi. Siis kylhän täs asiattomia kiinnostuneita kävi silloin alkuvuosina tosi paljon, mut sehän on luonnollista.”<sup>465</sup>*

---

<sup>460</sup> Peltonen 2013, 83.

<sup>461</sup> Haastateltu 1 1/7.

<sup>462</sup> Haastateltu 1 1/7.

<sup>463</sup> Peltonen 2013, 62-63.

<sup>464</sup> Hämäläinen 2015, 33.

<sup>465</sup> Haastateltu 6 5/7.

Graffitit nähtiin kolmessa haastattelussa<sup>466</sup> erityisen kielteisenä, erikseen mainittuna tilan yksityisyyttä loukkaavana ilmiönä. Edensor toteaa, että rauniot ovat valvomattomia tiloja, joissa joukko sellaisia taiteellisia pyrkimyksiä voi saada jalansijaa, mihin liittyy erityisesti sosiaalisesti hyväksytyjen rajojen haastaminen. Käytännönläheisemmin hän kuvaa rauniot heikosti valvotuiksi tiloiksi, jossa on laajoja aloja seinää maalattavaksi ja erityisesti, jos maalaaminen keskittyy rakennuksen sisätiloihin, seuraamukset esimerkiksi naapuruston silmissä ovat vähäiset. Maalaukset jäävät näkymättömiin ja alue on usein jo alun perin identifioitu epämiellyttäväksi, rumaksi ja ei-toivottavaksi.<sup>467</sup> Myös Komonen kuvaa sitä, että vaikka graffitin perusolemus on ”*julkinen ja näkyvyyttä tavoitteleva*”<sup>468</sup>, olosuhteiden pakosta maalarit joutuvat tyytymään helpompiin ja riskitömämpiin sillanalusten ja hylättyjen rakennusten kaltaisiin paikkoihin.<sup>469</sup>

Tim Cresswellin teoksessa *In Place/Out of Place* graffitit vertautuvat likaan, mikä on hänen mukaansa jotakin, mikä on väärässä paikassa tai väärään aikaan ja inhottaa meitä esiintyessään jossain, missä sen ei pitäisi olla – eri paikassa sama asia ei määrity liaksi eli merkitys riippuu sen sijainnista. Lika sijaitsee arvohierarkian alimpana ja on harvojen arvostamaa. Se ärsyttää ilmaantuessaan paikkoihin, joiden ajateltiin olevan siistejä, puhtaita ja koskemattomia.<sup>470</sup> Komonenkin toteaa, että graffitien laittomuus on itseltään selvä ja olennainen osa maalaamista ja se, että maalaukset ärsyttävät monia on tiedossa. Hän myös kuvaa graffitimaalarien kulttuurin sisäisiä kirjoittamattomia sääntöjä paikoista, jotka jätetään rauhaan. Julkinen omaisuus ja anonyymit betonipinnat nähdään suotavina maalauspaikkoina. Toisaalta maalausten ei toivottu tuottavan kohtuutonta harmia yksittäisille ihmisille ja paikan tärkeys mainittiinkin seikkana, joka pyritään ottamaan huomioon maalauspaikkaa valitessa. Historialliset, yksityiset ja uskonnolliset rakennukset esimerkiksi nähtiin kohteina, jotka ovat tärkeitä ja maalaaminen haluttiin mieluummin kohdistaa tylsiin urbaaneihin kaupunkielementteihin.<sup>471</sup>

---

<sup>466</sup> Haastattelut 1/7, 3/7 ja 5/7.

<sup>467</sup> Edensor 2005, 33-34.

<sup>468</sup> Junaa on tavanomaisesti pidetty arvostetuimpana maalauskohteena, koska liikuvan kohteen myötä tavoitetaan maksimaalinen näkyvyys. Aikaa myöten kontrolli ja valvonta junavarikoilla on kiristynyt. Komonen 2012, 185. Kts. junien maalamisesta myös Piispa 2012, 212-214.

<sup>469</sup> Komonen 2012, 186.

<sup>470</sup> Cresswell 1996, 38. Myös Nyysönen 2009, 122.

<sup>471</sup> Komonen 2012, 190-192.

Peltonen kuvaa graffitimaalarien ja joutomaan suhdetta siten, että joutomailla on usein sellaisia mahdollisuuksia, joita ei ole muulla ja eri paikoissa on erilaisia hyviä puolia. Paikan valintaan vaikuttavat hänen haastatteluaineistonsa mukaan maalaamiselle sopivat isot seinät ja hyvät olosuhteet maalaamiseen, toisaalta taas paikan rauhallisuus ja ohikulkijoiden vähäisyys. Peltosen mukaan tilan sopiminen taiteiluun riippui myös siitä, paljonko siellä oli käynyt muita.<sup>472</sup> Hämäläinen puolestaan esittää Kruunuvuoren hylättyihin huviloihin tehtyjen graffitimaalausten kielivän siitä, että ollaan kaupungin kontrolloimattomalla alueella, marginaalisessa tilassa. Tilaa tehdään omaksi tai otetaan haltuun maalaamisen kautta.<sup>473</sup> Peltonen tulkitsee Cupersin ja Miessenin *merkitsijöihin* (signifiants) viitaten, että ihmisten joutomaalle jättämät merkit luovat eräänlaisen vuoropuhelun eri joutomaakulkijoiden välille ja ne viestittävät siitä, että paikassa on käynyt joku muukin.<sup>474</sup>

*”Haastateltu 3: Olen määh pistäny lapun, et alueella videovalvonta, asiaton oleskelu kielletty, mut siihenki on joku jengitunnus jo maalattu heti.*

*Haastattelija: Okei, et haistatettu vähä niinku päälle, et.*

*Haastateltu 3: Juu.*

*Haastattelija: ...Pidä valvontas.”<sup>475</sup>*

Peltosen mukaan onkin niin, että joutomailla seikkailevien lasten mielestä hylätyn tilan kielletty olemus ja liikkumisen luvattomuus tekevät niistä entistä houkuttelevampia. Vaaran tuntu ja joutomaan kielletty ja salattu luonne toimivat vetävät puoleensa pelon tunteesta huolimatta.<sup>476</sup>

Vaikuttaakin siis siltä, että niin rautatiemiljööllä ja graffitilla kuin joutomaalla ja graffitillakin on oma yhteytensä, joka liittyy graffitikulttuurin sisäisiin arvostuksiin, mutta myös maalaamisen helppouteen hylätyltä ja valvomattomalta vaikuttavassa tilassa. Näissä kolmessa haastattelussa, joissa graffitien maalaaminen tuli puheeksi, kyse lienee enemmän jälkimmäisestä. Kaikki näistä kolmesta kohteesta sijaitsevat hieman syrjässä katseilta ja yhdessä maalaus oli vieläpä tehty rakennuksen taakse, näkymättömiin. Erikoisena kuitenkin pidän sitä, että graffiti oli ilmestynyt jo pitkään asuttuna olleen rakennuksen seinään hoidetussa pihapiirissä ja se herättää kysymyksiä siitä, saako paikan

---

<sup>472</sup> Peltonen 2013, 48.

<sup>473</sup> Hämäläinen 2015, 53.

<sup>474</sup> Peltonen 2013, 97, kts. myös Cupers & Miessen 2002, 95. Graffiteista kommunikaatiotapana myös Nyssönen 2009, 116-117.

<sup>475</sup> Haastateltu 3 3/7.

<sup>476</sup> Peltonen 2013, 85.

tietynlainen teollinen yhteys tilan luonteen hämärtymään edelleen, vaikka se on ollut asuinkäytössä jo kohtalaisen pitkään.

### **Alkoholinkäyttö**

Erityisesti yhdessä haastattelussa tuli puheeksi kielteisenä, yksityisyyteen liittyvänä asiana asemalla tapahtuva ei-toivottu alkoholinkäyttö, joka mielestäni liittyy sekä aseman aiempaan rooliin julkisena paikkana että sen mahdolliseen joutomaavaiheeseen ja sijaintiin jonkinlaisessa paikkakunnan marginaalissa. Timo Kopomaa viittaa *porukoinnilla* kahden tai useamman henkilön ryhmään, joiden paikallisiin käytäntöihin liittyy toistuvuus ja säännöllisyys ja *ei-toivotulla* porukoinnilla puolestaan poikkeavaan käyttäytymiseen, joka on määritelty muiden, ryhmän ulkopuolisten taholta sellaiseksi. Hän kuvaa, että tyypillistä on, että porukat hakeutuvat kaupungin marginaaliin, kontrolloimattomalle *ei-kenenkään maalle*. Hän kuvaa porukointiin liittyvän kantaväyliä, paikkoja tai pisteitä, joihin porukat kerääntyvät viettämään aikaa ja tapaamaan tuttuja. Hän kuvaa näitä syrjätiloiksi, välittömän sosiaalisen valvonnan katvealueiksi, jossa keskeistä on paikan saavutettavuus, viihtyisyys ja toisaalta myös alkoholin saatavuus.<sup>477</sup>

*”Tääl oli semnen, semnen hankaluus oli alkuvuosina, et täs eli paljon asunnottomia ympärillä, et tos oli ruokakauppa ja tuol oli asunnottomien asuntola (osoittaa satamaan päin) ja ne lähti ruokakaupast kulkemaan sinnepäin, ni ne otti Diapamia ja kaljaa täs matkalla, ku siel ei saanu ol alkoholin vaikutuksen alasen, ni ne läpäisi sillä yhdellä tai kahdella kaljalla ne puhallustetit. (...) Mut todellisuudessa ne veti napeilla sen pään sekaseks. Et se oli se.”<sup>478</sup>*

Tässä haastattelun katkelmassa mielestäni voi huomata juuri tällaisen väylän, jonka varrella sijaitseva rautatieasema muodostui yhdeksi porukointipaikaksi. Tähän viittaa haastattelun kuvaus reitistä, joka kulki ruokakaupasta asunnottomien asuntolaan ja jonka varrella rautatieasema osui tarjoten alkoholin nauttimiseen sopivan istuskelu- ja porukointipaikan. Kopomaa mainitsee myös erikseen kaupunkien ratapihat kulkumiesten tukikohdiksi ja kuvaa niitä oiviksi oleilun paikoiksi, koska niistä saattoi löytää polttopuuta ja nuotion paikan ruuanlaittoa ja lämmittelyä varten. Hän kuvaa sitä kuinka joutomaat, kuten ratojen ja muiden suurten liikenneväylien varret toimivat väliaikaisina asuinpaikkoina esimerkiksi asunnottomille. Kopomaa tulkitsee, että rautatieasemia porukointipaikkoina leimaa joko liikenteellinen tai toiminnallinen keskeisyys tai päinvas-

---

<sup>477</sup> Kopomaa 1997, 108-109, 167.

<sup>478</sup> Haastateltu 4 4/7.

toin tietty syrjäytyneisyys ja piilottavuus.<sup>479</sup> Oma tulkintani on, että rautatieasema on siis ollut porukoinnin kannalta houkutteleva paikka aseman liikennöintivaiheessa paikan liikenteellisen keskeisyyden vuoksi. Myöhemmin joutomaavaiheessa se on puolestaan tarjonnut porukoinnille sopivan, syrjäisen paikan, jossa on mahdollista oleskella suoja-  
sa katseilta.

*”Noo semmonen siin oli alkuvuosin varsinki, oli et ei ihmiset niinku mieltäny tätä, eikä mielletty, et tää on niinku yksityisaluetta.*

*(Pysähdytään saunan edustalle, katsotaan kohti pihan porttia.)*

*Et siin oli, siin kyl muutaman kerran joutu poliisit kutsuu paikalle, varsinki ton radan puolel, et siin pakkattiin istumaan ja ryyppäämään tuolla kivetyksillä. Tämäki joskus, tohonki, tos on tua, se on houkutteleva, ku siel on tommoset penkit ja varsinki ennen tota porttiaitaa, ni saatto joku tulla istuskelemaan tohon omin nokkines vaan, ilman lupaa. (...) Et kyl sit, jos on joku tullu ja kysyny luvan, ni ollaan annettu lupa, et ei se, siit ollu kiinne, mut sit on, jos on kaljapussin kans tullu, ni sit on kyl häädetty poies. (...) Et se on semmen, mikä menee liian pitkäl.”<sup>480</sup>*

Myös Edensor kuvaa joutomaita tai raunioita sellaisten sosiaalisten aktiviteettien tai käytöksen paikaksi, mikä ei ole tavanomaisten urbaanien normien mukaista, sallittua tai sopivaa.<sup>481</sup> Tähän joutomaavaiheen käytäntöön tuli kuitenkin uusien asukkaiden ja aseman uusikäytön myötä katkos, jolloin syntyy tilallisia jännitteitä aiemman ja nykyisen käyttötavan välille. Peltonen puolestaan pohtii talonvaltauksia käsitellessään omistajuuden merkitystä suhteessa tilan avoimuuteen ja sitä, kuinka käsitys tilan omuudesta tai omistajuudesta ja todellinen omistajuus ovat eri asioita. Hän kuvaa erilaisten joutomaan käyttäjäryhmien tuntevan joutomaasta henkistä omistajuutta ja ylpeyttä siitä, että saavat toimia siinä ja muokata sitä. Hän puhuu siitä, kuinka tilan avoimuus riippuu omistajuuden vahvuudesta ja tulkitsee tämän olevan kytköksissä tilan käyttöön ja valvontaan.<sup>482</sup> Sivula puolestaan puhuu omistussuhteista riippumattomasta osallisuudesta ja siitä kuinka kulttuuriperintöyhteisön jäsenet voivat kokea osallisuutta menneisyyden jättämistä jäljistä.<sup>483</sup> Voisiko asemilla käyviin uteliaisiin katselijoihin sekä muihin häiriönä koettuihin ilmiöihin liittyä kokemus myös tästä? Omistussuhteiden muuttuessa ja aseman muuttuessa yksityiseksi puistoineen ulkopuolelle jäävien osallisuuskokemus ei kuitenkaan välttämättä muutu.

---

<sup>479</sup> Kopomaa 1997, 110-111.

<sup>480</sup> Haastateltu 4 4/7.

<sup>481</sup> Edensor 2005, 32-33.

<sup>482</sup> Peltonen 2013, 100-102.

<sup>483</sup> Sivula 2015, 64.

Ulkopuolisia ei-toivottuja kulkijoita on pyritty torjumaan valvontakameroin ja aluetta aitaamalla.<sup>484</sup> Kopomaa toteaakin, että näkyville asetetuilla kameroilla voi olla ennalta ehkäisevää merkitystä ei-toivottujen käytäntöjen suhteen ja valvontakameralla voidaan myös paikantaa, tarkkailla ja tallentaa ei-toivottuja käytäntöjä.<sup>485</sup>

*”Haastateltu: ...graffitintekijät mul on tiedos.*

*(Informantti lähtee näyttämään ulkorakennuksen sillanpuoleisessa päädyssä olevaa graffitia.)*

*Haastateltu: Tän oli tehty yks graffitti, mää oon kuvannu ne, ne piirsi tohon sillan alle ni. Ne teki museo-päivään sillon tosa graffiteja ja toi yks graffiti on tullu sen jälkeen, mun aikana tän, et...*

*Haastattelija: Mmm...*

*Haastateltu: Onneks on noin pieni, et jos ois isompi, ni sit mää selvittäisin, et ketä ne oli ne neljä poikaa, ko piirsi noihin.*

*Haastattelija: Eli näit on sit yritetty torjuu noil kameroil justiin...?*

*Haastateltu: Joo, ei kyl ne äkkii hiljaseemmaks laittaa... ”<sup>486</sup>*

*”Haastateltu: Juu. Mut et kyl tähän pistetään kamerat, et kyl se on jossain kohtaa, et kuus kameraa ois tarkoitus pistää. (...) Tämän rakennuksen molempiin päihin ja sit kuvaamaan tonne (osoittaa makasiinirakennuksia), et näkee, mitä täsä pyörii.”<sup>487</sup>*

On mielenkiintoinen yhteensattuma, että juuri nämä edellä lainatut informantit ovat viimeisimpänä hankkineet asemat omistukseensa. Voiko tämän tulkita siten, että toisaalta joutomaavaihe on näillä asemilla kaikkein lähimpänä ja toisaalta omaa omistajuutta sekä paikan yksityiseksi muuttunutta luonnetta pitää kameravalvontaan nojaten kaikkein eniten alleviivata?

Valvontakameroiden lisäksi yksityisessä omistuksessa olevaa aluetta on pyritty rajamaan ja merkitsemään aitaamalla. Alun perin asema-alueita ja jopa kokonaisia ratalinjoja aidattiin, jottei karja pääsisi asemapuistoon tai radalle. Käytännöstä luovuttiin hiljalleen 1900-luvun alkupuolella, jolloin aseman luonne ja erottuvuus ympäristöstään saatiin aikaan muilla keinoin – esimerkiksi yhtenäisellä arkkitehtuurilla ja asemapuistoille tyypillisellä kasvivalikoimalla.<sup>488</sup> Asemapuistoille tyypillisiä ovat olleet pensasaidat, puutarha-aidat ja asemapuiston istutusten suoja-aidat. Asemarakennuksen päädyssä asuneen asemapäällikön yksityispuutarha erotettiin joskus muusta alueesta lauta-aidalla. Lisäksi asema-alueen taajaman puoleisella laidalla on saattanut olla kuusi- tai orapihla- ja-aita.<sup>489</sup>

---

<sup>484</sup> Haastattelut 1/7, 3/7 ja 4/7.

<sup>485</sup> Kopomaa 1997, 137-138.

<sup>486</sup> Haastateltu 1 1/7.

<sup>487</sup> Haastateltu 3 3/7.

<sup>488</sup> Asema-alueiden aidat, 8.

<sup>489</sup> Aseman puisto ja pihat 2005, 21, Asema-alueiden aidat, 8.

*”Vedettiin toi aita ympäri että koira pääsee liikkuu ja sit hommattiin noi portit. Ni täällä saa olla suhteellisen rauhassa.”*<sup>490</sup>

*”Kyl se ihan hyvä aidata on, se alue, et sit ihmiset ei hiippail ihan pitkin pihaa sit, et ku näkee, et se on aidattu alue. Ja et kyl tää nyt on saanu toistaseks viel ol ihan rauhas, et...”*<sup>491</sup>

*”Et ku tää oli hirvittävän totanoinni rauhaton silloin esimerkiks (paikallisen tapahtuman) aikana, et tää oli. Rupes ihmisii leirytymään, parkkipaikalle, molempiin puistoihin, joka puolella rupes olemaan teltoja. (...) Ja muita, et siel rupes niinku. Ni mä vedin naruja tonne eteen sitte, ettei ihmiset pääs tulemaa.”*<sup>492</sup>

Haastateltavien kerronnassa kotipihaan rajat muodostuvat kiinteistön rajoista sekä asema-alueelta toiselta sivulta rajaavasta radasta. Aitaaminen on ollut jo asemien alkuperäisen käytön aikaan tilan käyttöä ja kulkua asema-alueen sisällä ohjaava tekijä, mutta uuden käytön myötä on syntynyt tarve rajata koko alue aidalla. Pihaa aitaamalla pyritään tulkintani mukaan merkitsemään alue omaksi ja rajaamaan ulkopuolisten kulkijoiden tuloa pihaan sekä toisaalta myös suojaamaan pihaa ulkopuolisten katseilta.

Asema-alue rajautuu toiselta laidaltaan rataan. Junien kasvanut nopeus, aiempaa hiljaisempi ääni yhdistettynä rautatierakennusten uuskäyttöön antavat aiempaa useammin aiheen erottaa ratapiha asema-alueesta aitaamalla. Aitaamisen tavoitteena on ennen kaikkea henkilövahinkojen torjuminen, kotieläinten suojaaminen ja radan ylittämisen estäminen vaarallisissa paikoissa, mutta taustalla voivat myös asemakaavan vaatimus tai ulkonäkö- ja historialliset syyt.<sup>493</sup> Turvallisuusnäkökohtien lisäksi rata on haluttu usein aidata yksityisyyden varmistamiseksi, kun ennen laitureille ja ratapihoille avoimet julkiset alueet ovat myös muuttuneet yksityisiksi pihapiireiksi.<sup>494</sup> Aitaamista koskevassa ohjeistuksessa todetaan kuitenkin, että asemarakennuksen historiallisen luonteen vuoksi ainakin sen näköyhteys rataan on syytä säilyttää.<sup>495</sup> Nykyään aitaamisessa suositaan erityisesti kuumasinkittyä elementtiaitaa, jonka kuvataan olevan niin vähän huoltoa vaativa kuin mahdollista. Sen todetaan estävän tehokkaasti kiipeämisen, mutta toisaalta se ei sovi kovinkaan hyvin historiallisesti merkittäviin kohteisiin.<sup>496</sup>

---

<sup>490</sup> Haastateltu 10 7/7.

<sup>491</sup> Haastateltu 1 1/7.

<sup>492</sup> Haastateltu 4 4/7.

<sup>493</sup> Aseman puisto ja pihat 2005, 21, Asema-alueiden aidat, 5.

<sup>494</sup> Asema-alueiden aidat, esipuhe.

<sup>495</sup> Asemarakennus 1997, 15.

<sup>496</sup> Asema-alueiden aidat, 10.

Käymistäni asemista vain kahdessa oli varsinainen aita rataa vasten, eivätkä asemalla asujat välttämättä katsoneet sellaista edes tarpeelliseksi. Aidan virkaa saattoi toimittaa esimerkiksi pensasaita tai marjapensaiden rivistö. Tulkitsen tämän liittyvän siihen, ettei yhdelläkään tässä tarkastelluista asemista ole enää henkilöliikennettä, joten ihmiset eivät liiku asema-alueella tai esimerkiksi asemarakennuksen ja radan välisellä laiturialueella sen vuoksi. Tällöin yksityisyyteen liittyviä ongelmiaakaan ei poikkeustapauksia lukuun ottamatta synny. Turvallisuusnäkökohdatkaan eivät juuri tulleet haastatteluissa puheeksi aitaamisen yhteydessä. Sen sijaan aitaaminen ja tontin rajat olivat asioita, jossa puheeksi tulivat muut asema-alueen toimijat, kuten kunta, VR ja Ratahallintokeskus eli nykyinen Väylävirasto.

*”Eii, ei oikeestaan. Tai jos mä sinne olen kahden metrin välein laittanut marjapensaita niin se on jonkinlainen aita sitte (...) pikkuhiljaa muodostumas siitä. Että ei mitään, ei mitään muuta.”*<sup>497</sup>

*”Täs onki ainoo semnen, et mä en tiedä. Kyl ain sillon ku tultiin ni niis papereis oli, et olis mahdollisuus ollu Ratahallinnolta saada tähän aita väliin, mut ei me lähdetty sitä ikän sit ajamaa. Tuol puol on verkkoaita koko matkan, tältä puolt pääsee, et en tie onks missään Suomes tämmöst, et pääsee suoraan radalle kävelemään. (...) Et ei oo niinku suojattu, tää on niinku yksityinen puoli tää.”*<sup>498</sup>

*”Kunta, kunta tai tol kaupungil oli semmonen velvote, et ne joutuu tekee aidan tohon rataa vasten ja se velvote lyötiin meikäläisee sit ja niittenhän se kuuluis rakentaa se aita siihe ja... (...) Ja, ja-ja. Sit se oli niin mahdottoman korkee se aita, aita ja mä aattelin, et tosa on nyt toi puska-aita on tosa aitana ja sit tosa mist autol pääsee ni mä teen siihen semmosen pienen aidan, et tulee sit se velvote. Se on aika ruma sit ja tuuli voi heittää ne ton radalle sit, jos mä jotain härpäksiä alan toho rakentelemaan... (...) Ja sit mä yritin VR:lle soittaa, mut sin on kyl niin mahdoton saad semmost ihmist kiinni, mikä päättää niistä, et mimmonen se aita kuuluu olla ja mä nostin sit kädet pystyyn ja mä teen ny tommosen aidan, minkä mä itte parhaaks näen. Se on semmonen vanha ajan ripa-aita, mikä näis on voinu joskus ollakin, että.”*<sup>499</sup>

---

<sup>497</sup> Haastateltu 2 2/7.

<sup>498</sup> Haastateltu 4 4/7.

<sup>499</sup> Haastateltu 1 1/7.

## 5. ASEMAPUISTON ERITYISPIIRTEET JA MERKITYKSET KOTIPIHANA

### 5.1. ”Ne on nää isot puut, jotka tekee tän paikan.” – puiden merkityksestä

Tarkastelemistani rautatieliikennepaikoista yksikään ei ole enää alkuperäisessä käytössään ja kahdessa ei ole enää jäljellä edes itse asemarakennusta. Olin kiinnostunut siitä, kuinka haastatellut kokevat kotinsa tai vapaa-ajan asuntonsa ympäristön - kokevatko he esimerkiksi asuvansa yhä asemalla. Mikäli näin on, mikä silloin tekee paikasta vielä aseman tilanteessa, jossa junat eivät paikalla enää pysähdy eikä paikka ole liikennekäytössä.

Asemaa tuntuvat keskeisesti määrittelevän paikkana entisen asemapuiston suuret puut. Haastatelluista yksi viittasi puiden kaatamisesta puhuessaan suoraan siihen, että puut ovat paikalle erityisen merkityksellisiä. Aseman puisto ja pihat –julkaisussakin todetaan, että asemapuistojen vanhaa ja kookasta puustoa on syytä käsitellä erityisen harkiten, koska uusien puiden kasvattaminen täyteen mittaansa vie vuosikymmeniä.<sup>500</sup>

*”Mut mielellään ei, ei yhtään ylimääräistä kaatais, koska ne on nää isot puut, jotka tekee tän paikan.”*<sup>501</sup>

Puiden keskeinen rooli asemapuiston kannalta tuli esiin useammassa haastattelussa ja eri yhteyksissä. Isojen puiden muodostamaan vehreyteen ja hiljaisuuteen viitataan myös tavalla, joka saa ajattelemaan niiden olevan erityisen merkityksellisiä paikan luonteelle.

*”Mut tää on kyl, mä tykkään, tai tykätään kaikki ja kaikki ko on ollu, ni tykätään tästä näitten isojen puitten muodostamasta vehreydest, hiljasuudest.”*<sup>502</sup>

Haastatteluissa saatettiin esitellä ensimmäisenä asemapuistosta sen isoimpia puita miettäessä paikan menneisyyttä. Vanhimmat puut ovat ennättäneet kasvaa paikalla toistasataa vuotta. Ne ovat osa puiston sitä ajallista kerrostumaa, jolloin asema oli alkuperäisessä liikennöintivaiheen käytössä. Toisaalta ne edustavat myös suunniteltua ympäristöä paikassa. Tässä yhteydessä voisi sanoa, että puut ovat entisissä asemapuistoissa Sivulan

---

<sup>500</sup> Aseman puisto ja pihat 2005, 15.

<sup>501</sup> Haastateltu 2 2/7.

<sup>502</sup> Haastateltu 4 4/7.

identiteettityökäluihin viitaten sellaisia menneen jälkiä, jotka toimivat jaetun historian todisteina.<sup>503</sup>

*”Et sitä on niinku vaikee tietää, millanen tää on alunpitäen niinku ollu, mut suurin osa varmaan näistä isoista puista on sitä ikäluokkaa, jos ajatellaan. Täs on näitä pihtoja ja sitte on tämmönen lehmus. Ja nää on todennäköisesti ihan niitä varhaisimpia istutuksia.”*<sup>504</sup>

*”Tota täs on asema-alueen puutarhahistoria. Nää ruusut ja tuo omenapuu ovat niiltä ajoilta, kun tää on ollut asema-alue. Tääl kävi entisen asemapäällikön poika muutama vuos sitten, kun oli kuullut, että tää on asuttuna. Kertoi, että hän on, olikohan se vuonna 1946, istuttanut isänsä kanssa tän omenapuun.”*<sup>505</sup>

Haastatteluissa viitattiin myös myös erikseen puiston vanhoihin puihin ja alleviivataan niiden iäkkyyttä toteamalla, että ne ovat peräisin aseman rakennusajankohdan tienoilta.

*”Noi on sitten oi puistolehmukses ni niitä on tolla puolella, niit on ykstoista, ne on kaikki hengissä vielä mitä tähän on istutettu. Ne on toistasataa vuotta varmaan vanhoja. Ja sitte noi koivut on varmaan kans istutettu 1895.”*<sup>506</sup>

Komea puusto on Aseman puisto ja pihat –julkaisun mukaan asemapuiston parhaiten säilynyt ominaisuus.<sup>507</sup> Asemapuiston puut puhuttivat haastattelujen kuluessa varsin paljon eri näkökulmista. Puilla ja radan sekä junaliikenteen läsnäololla vaikutti olevan jonkinlainen yhteys sitä kautta, että vanhat, mahdollisesti lahovauriosta kärsivät puut ovat eritoten myrskyjen yhteydessä vaarassa kaatua radalle. Esimerkiksi Seija-myrskysssä oli yhdeltä asemasta kaatunut neljä puuta, mitä informantti kuvasi sanalla katastrofi. Myrskyn jälkien raivaamisen yhteydessä hän oli kaadattanut kymmenen muutakin, huonokuntoiseksi kuvaamaansa puuta.<sup>508</sup>

*”Haastateltu: Tässä o, tässä oli tässä oli yks kaikkein kauneimmista siperianpihdoista, nyt silloin viime joulukuussa ni kaatui ja katkas tuon junaliikenteen.*

*Haastattelija: Ai! Mä en muista semmosest lukeneenikaan, vaik seuraan kyl näit junauutisii aina semmosel erityisel mielenkiinnol...*

*Haastateltu: Joo. Joo mä heräsin, heräsin niin silloin aamulla moottorisahan ääneen. Oli VR:n paketti-auto ajanu, tuol on tie tuolla toisella puolella. Täällä ne sahaili niitä. Se meni sillälaila vinottain, et se ei ilmeisesti katkonu noita johtoja tuolla, mut meni muutaman metrin yli kiskojen. Semmonen valtavan niinko leveä ja tuuhea puu.*

*Haastattelija: Mm.*

---

<sup>503</sup> Sivula 2015, 65.

<sup>504</sup> Haastateltu 2 2/7. Hän on myös tuonut tammen ja tuomen taimet edellisestä kotipihaan, joka on sekin ollut vanhan talon pihapiiri. Näin voi ajatella, että henkilöhistorialliset ajallisuudet ja asuinpaikat on tuotu puuntaimien mukana uuteen asuinpaikkaan.

<sup>505</sup> Haastateltu 6 5/7.

<sup>506</sup> Haastateltu 9 7/7.

<sup>507</sup> Aseman puisto ja pihat 2005, 2.

<sup>508</sup> Haastateltu 2 2/7.

*Haastateltu: Ja näytti, että tuossa on kyllä niin hyväkuntoinen puu kun vaan voi ja tämmöstä sieltä sit paljastu. (Osoittaa sisältä lahoa, valtavan suurta kantoa.) Elikkä tästä kun mennään vähän ylöspäin, puolmetriä metri niin se oli täysin terve jo siitä.*

*Haastattelija Niinpä.*

*Haastateltu: Se on tietysti sit kun on semmoinen oikein tuuhee puu niin sit se ottaa tuulen. Et ei se tämmöset kaposet kaposet puut, niin ne ei oo oikeen riskiryhmää. (Osoittaa viereistä kuusta.)”<sup>509</sup>*

Siperianpihdan todetaankin olevan puuna suhteellinen lyhytikäinen ja satavuotiaat puut ovat usein jo lahovikaisia, siten helposti myrskyssä kaatuvia.<sup>510</sup> Asikainen ja Mäkinen kuvaavat kävelyhaastattelussa esiin tulevaa muistamisen paikkasidonnaisuutta siten, että kun maiseman muutoksen jälki oli tuore, mennyttä maisemaa muisteltiin paljon.<sup>511</sup> Ajallisen läheisyyden ohella edellisessä haastattelukatkelmassa on mielestäni monia kehollisia ja aistillisia viitteitä, jotka kuvaavat tapahtumaa: puun kauneus, herääminen, moottorisahan ääni. Puun kaatumisia kuvaava kertomus ja sen jälkeensä jättämät jäljet kertovat tapahtuman vaikuttavuudesta. Se on tulkintani mukaan hätkähdyttävää niin maiseman kannalta, kun esimerkiksi näkymät pihalla muuttuvat ja samalla saattavat muuttua myös esimerkiksi valaistusolosuhteet, kun suuri, varjostavakin puu on äkillisesti poissa. Toisaalta tapahtunut on dramaattista myös rataliikenteen kannalta, se voi aiheuttaa vaaratilanteita tai tarvetta liikenteen uudelleenjärjestämiseen, kunnes raivaus on suoritettu ja mahdollinen ajolankojen katkeaminen korjattu.

Karjalainen kuvaa sitä, kuinka tuttuutta ja totunnaisuutta täynnä olevassa arkipäivän elämässä paikka jää piiloon ja hänen mukaansa voidaan puhua piiloutuvasta paikasta. Ennalta arvaamattoman tapahtuessa, esimerkiksi juuri myrskyn kaataessa puut, paikka nousee esille ja siitä tulee näkyvä. Ajan kuluessa myrskytuhojen aiheuttamaan käänteeseen kuitenkin totutaan ja paikka alkaa saada taas totunnaisia merkityksiä. Tämän muotoutumisprosessin päättymänä on hänen mukaansa jälleen piiloutuva paikka, jossa vanhat puut tai entisenlainen kylänraitti ovat olemassa enää muistoissa, muistuttavana paikkana.<sup>512</sup> Edellä pihan hoidosta yleisemmin puhuessani, kerroin tietyytyypisistä pyrkimyksistä jatkuvuuteen niin muun kasvillisuuden kuin pihan näkyvimmänkin osan, siis puiden osalta. Karjalainen toteaa, että eletyssä paikassa on aina läsnä myös tulevaisuuden odotukset ja odotettava paikka.<sup>513</sup>

---

<sup>509</sup> Haastateltu 2 2/7.

<sup>510</sup> Alanko & Kahila 1992, 24.

<sup>511</sup> Asikainen & Mäkinen 141.

<sup>512</sup> Karjalainen 2006, 84-85.

<sup>513</sup> Karjalainen 2006, 85.

Puiden kaatumisen syynä on ollut niiden korkean iän ja osittaisten lahovaurioiden ohella paikan avoimuus – vanhat, korkeat puut ovat varsin suojattomia keskellä peltoaukeaa.

*”Joo, tuo on kyllä tosiaan, et tää on niin avoin paikka. Et se on, se on kyllä huono juttu, se on niinku meren rannalla olis tässä.”*<sup>514</sup>

Puiden kaatamisen kautta tuli puheeksi myös tietyn tyyppinen rajankäynti radan ja VR:n<sup>515</sup> kanssa. Sama haastateltava totesi myös, että VR:n hallinnoima alue ylittää tietyn metrimäärän päähän kiskoista pihan puolelle, mutta kuvaa mahdottomaksi ajatella, että olisi jonkinlainen raja radan ja asema-alueen välillä. Hän katsoi pihansa rajoittuvan radan viereiseen ojaan, omistussuhteista huolimatta.

*”Haastateltu: Että siinä nyt taas, se oli jossain mieles kuitenkin myös palvelus sitten VR:lle, että yks ainakin tuommoinen uhkaava puu saatiin pois täältä. Mut tietysti nyt mikä tahansa näist voi kaatuu tai vaikka useampikin, et... (...) että kun rupee laskee tästä, et kuinka moni näistä vois katkasta radan, niin...kyllä niitä täällä on.*

*Haastattelija: Joo, (katsoo ja kuvaa ympärilleen) aika moni.”*<sup>516</sup>

Myös pienempää puidenhoitotyötä on nimenomaan myrskyjen aiheuttamien vaurioiden vuoksi tehty. Haastatelluista eräs kuvasi sitä, kuinka *”alkoi oleen maas myrskyn jälkeen ni melkein reidenpaksusii oksii”*<sup>517</sup>. Tämä kuvattiin riskiksi erityisesti pihassa oleilevien lasten kannalta, jolloin hoitotoimenpiteisiin oli pakko ryhtyä.

## **5.2. ”Se kuuluu tähän.” – rautatieliikenteen äänien ja värinän vaikutus asumiseen**

Puiden ohella rata tekee haastattelujen perusteella paikasta aseman. Se on läsnä junien liikenteen ja niiden aiheuttamien äänien ja värinän kautta.

*”Haastateltu: Tota nyt kun täst on tää asemarakennus purettu niin, mikä sun mielestä tekee tästä vielä aseman? Tai onks tää asema?*

*(Ollaan taas saunan terassilla.)*

*Haastateltu: Kyl tää niinkun, kyl me mielletään tää edelleen asema-alueeks. Ja se on tietysti se, et täs on edelleen tuo rata. Jos sitä ei ois, sithän täl ei ois niinku mitään, mitään yhteyttä enää (naurahtaa) asemaan...*

*(...)*

---

<sup>514</sup> Haastateltu 2 2/7. Myös haastattelussa 7/7 etsittiin syitä puiden kaatumiselle kovasta ja savisesta maaperästä sekä maan pinnalle jääneistä puiden juurista. Erikseen mainittiin yhden koivun sekä yhden kuusen kaatuneen.

<sup>515</sup> Toimijoiden sekoittuminen oli haastatteluissa tavallista. Radasta on vastannut Ratahallintokeskus, sittemmin Väylävirasto. Junaliikenteestä puolestaan vastaa VR.

<sup>516</sup> Haastateltu 2 2/7.

<sup>517</sup> Haastateltu 4 4/7.

*Haastateltu: Et kyl tässä toi rata on niin vahvasti läsnä tässä.”* <sup>518</sup>

Melulla tarkoitetaan ääntä, jonka ihminen kokee epämiellyttävänä tai häiritsevänä tai joka on muulla tavoin haitallista terveydelle ja hyvinvoinnille. Äänen häiritsevyys riippuu muun muassa altistumistilanteesta ja aiemmista kokemuksista. Yksilön kokema äänen häiritsevyys on sekä arkielämää että psyykkistä ja fyysistä hyvinvointia ajatellen merkityksellisempi ja todellisempi kuin mitattavissa olevat meluarvot. Melun häiritsevyyteen vaikuttaa myös esimerkiksi melutapahtumien lukumäärä, ajankohta sekä ennustettavuus. Päivällä huomaamaton ääni voi pilata yöunet. <sup>519</sup>

Ääni etenee aaltoliikkeenä äänilähteestä ympäristöön ja vaimenee nopeasti hajaantuaan eri suuntiin <sup>520</sup>. Rautatieasemat sijaitsevat radan välittömässä läheisyydessä, joten junien aiheuttama melu vaikuttaa niissä asuttaessa. Paluulippu-raportissa todetaan, että rautatieliikenne aiheuttaa ympäristöä haittaavaa melua. Melu syntyy monista lähteistä, jotka ovat ominaisuuksiltaan hyvin erilaisia. Eniten melua aiheuttaa kiskon ja pyörän välinen kontakti. Nopeammin ja tiheämmin kulkevat junat kasvattavat melutasoa, mutta toisaalta kaluston paraneminen vähentää melua. Tärinä puolestaan aiheutuu junan pyörän ja raiteen välisistä voimista, kun pyörä ylittää vaihteen, kiskon jatkoksen tai kiskon viallisen kohdan ja se vähenee tasaisilla raiteilla, mutta lisääntyy taas puolestaan nopeuden kasvaessa ja akselipainojen noustessa. Erityisesti tärinästä on haittaa savimaille perustetuilla rataosuuksilla ja pohjavesialueilla. <sup>521</sup>

Melua pyritään vähentämään Ratahallintokeskuksen toimesta ennen kaikkea taajamissa rautatien läheisyydessä asuvien viihtyvyyden parantamiseksi. Asuinrakennusten sallitusta melutasosta annetuista ohjeista voidaan joustaa, kun säilytetään kulttuurihistoriallisesti merkittävää ympäristöä, kuten asema-alueita. Meluntorjuntaan tarkoitettut meluvallit eivät raportin mukaan kuulu vanhaan asemamiljööseen eikä niitä tule käyttää. Tärinän vaimentamiseen ei puolestaan ole yksinkertaisia ja halpoja keinoja käytettävissä. <sup>522</sup>

---

<sup>518</sup> Haastateltu 6 5/7.

<sup>519</sup> Hakala & Välimäki 2003, 211-213

<sup>520</sup> Hakala & Välimäki 2003, 213.

<sup>521</sup> Perähuhta, Joutsalmi & Ahoniemi 2001, 135.

<sup>522</sup> Perähuhta, Joutsalmi & Ahoniemi 2001, 135.

*”Ei, ei mun mielestäni vaikuta, et...tai kun jo alusta asti on tienny, että tullaan radan varteen, niin se kuuluu tähän. (Puuskahtaa.) Jotkut vieraat tietysti saattaa ihmetellä, että kuin te kestätte, kun tavaraliikennettä on aika paljon. (...) Niin tuota, se kuuluu tähän.”* <sup>523</sup>

Itsekin kuvittelin etukäteen, että rautatien melu ja tärinä saattaisivat aiheuttaa jonkinlais-  
ta haittaa tai häiriötä asukkaille. Yllätyksekseni rautatieasemien asukkaat eivät kuiten-  
kaan pääosin pitäneet junaliikenteen aiheuttamia ääniä ja tärinää haitallisena asiana,  
vaan pikemminkin oli kummallista, jos junien äänet ja tärinä jostain syystä loppuivat.  
Jos tässä yhteydessä haluaa käyttää domestikaation käsitettä sen teknologiaan liittyvässä  
mielessä, voisi ajatella, että junaliikenteeseen ja rataaan on osana omaa välitöntä kotiympä-  
ristöä sopeuduttu ja siihen suhtaudutaan pääosin hyväksyen. Haastatteluissa tehtiin  
myös eroa henkilö- ja tavarajunaliikenteen välillä. Nopeita henkilöjunia ei asemilla oi-  
keastaan edes huomaa, kun taas painavan tavarajunan tulon kuulee ja tuntee etukäteen.  
Ylipäättään tärinä kuvattiin lieväksi ja melu ohimeneväksi, eikä häiritseväksi.

*”Ei sitä oikeen, oikeen edes huomaa. Tai huomaa sillailailla, et jos, jos niinku ne junat loppuu yhtäkkiä.  
Niin se on se sama juttu, kun mylläri nukkuu myllyssä ja sitte, jos jotain outoo tapahtuu, äänet muuttuu  
joksikin omituiseksi niin säpsähtää herelle ja se, sitä melua sinänsä sitä ei huomaa. Kyl tän niinku selväs-  
ti erottaa niin arjet ja viikonloput, että viikonloppuisin puuttuu aika lailla täysin tää raskas liikenne. Eli  
se on niitä henkilöjunia, mitkä vaan suhahtaa ohi ja (...) ja sit kun tulee tavarajunia niin sen jo, sen jo  
tuntee, tuntee kyllä jo kaukaa, että talo oikeen niinkö huojuu ja ja tärisee. Että nää henkilöjunat on niin  
paljon kevyempiä, että ei niitä paljon edes hoksaa. Mutta ei se oo, se on semmonen sama juttu niinku  
kaupungin niin autoliikenne niin sen parissa viikossa sen suhinan, sehän ihan, ei sitä huomaa enää lain-  
kaan. Sama se on tällä junaliikenteellä sitte.”* <sup>524</sup>

*”Ei se mitään, mut se rikasteen, rikasteen juna vähä tärisyttää ja sit ne puutavarajunat vähä tärisyttää,  
mut et se Pendoliini tai mikä se nopee, nopee ni se ei mitään häiritte sit, et se on yks sujaus, ku se menee  
ohitte.”* <sup>525</sup>

Haastatelluista yksi painotti, että junaliikenteen äänet ja tärinä kuluvat asemalla asumi-  
seen. Myös hän kuvasi kokemusta siitä, että melkeinpä kummallisempaa on, jos liikenne  
radalla on hiljaista. Vaikuttaakin siis siltä, että rataaan pätee samantyyppinen ajattelu-  
tapa kuin puihin: ne ovat itsestään selvä osa paikkaa, että niiden puuttuminen vasta te-  
kee ne näkyviksi.

*”Haastateltu: Mun mielestä se kuuluu tähän. Jos sitä ei, nyt kyllä on ihmeellisen hiljaista, mutta täällä  
ilmeisesti tehdään vielä niitä kunnostustöitä...”*

*Haastattelija: Nii justiin, et junia ei kulje.*

*Haastateltu: Junia ei kulje, välillä on pitkiä taukoja. Ja henkilöliikennettäkin on ohjattu kulkemaan bus-  
seilla.*

*Haastattelija: Busseilla, joo.*

---

<sup>523</sup> Haastateltu 6 5/7.

<sup>524</sup> Haastateltu 2 2/7

<sup>525</sup> Haastateltu 1 1/7.

*Haastateltu: Mut eilen illalla esimerkiksi, kun mä olin eilisen päivän tuolla Virroilla ja tulin aika myöhään illalla ja soittelin yhdelle tuttavalleni niin koko ajan meni, puhelun aikana meni varmaan neljä pitkää tavarajunaa, että aina välillä oli kuulon kans vaikeuksia, kun olin täällä ulkona.”* <sup>526</sup>

Junien liikkuminen radalla nähtiin positiivisena asiana. Se viesti siitä, että junat vielä kulkevat ja rataa käytetään. Kauttuaan asema on tässä tarkastelluista liikennepaikoista ainoa, minkä yhteydessä oleva rata ei ole enää minkäänlaisessa käytössä. Miten sitä tulisi paikkana tulkita, voiko sen yhä nähdä asemana, jos liikenne radalla nähdään näin merkityksellisinä?

*”Haastateltu 8: No ei kyl. Ainakaan häiritsevästi.*

*Haastateltu 7: Ei, päinvastoin.*

*Haastateltu 8: Se on ihan kivaa, et siin menee junat silloin tällöin.*

*Haastateltu 7: Se on tullu todella mukavaksi, ku junat kulkee ja viel ne onneks kulkee.”* <sup>527</sup>

Vain yhdessä haastatteluista junaliikenteen melu ja tärinä nähtiin rasitteena erityisesti öiseen aikaan. <sup>528</sup> Toisessa puolestaan tuli puheeksi melun torjuminen pienellä maavallilla, jota haastateltu oli suunnitellut. Hän oli kuitenkin tullut toisiin ajatuksiin ja arveli jo jättävänsä sen tekemättä ja käyttävänsä hankkimansa mullan esimerkiksi pihan tasoitamiseen. <sup>529</sup>

### **5.3. ”Ei täst nyt poiskaan lähtis...” – työ merkityksenantajana**

Karjalainen toteaa, että ”paikka on ympäristöön projisoimienne suhteiden merkityksellinen kokonaisuus” ja että paikka on merkityssuhteissa, jolloin ei eletä jossakin paikassa, vaan eletään jotakin paikkaa. Hän toteaa, että paikkaan kotiuduttua sen suunnat ja reitit tulevat tutuiksi, kehollisuutemme sisäistyneiksi ja esimerkiksi kodiksi tullut asunto onkin kimppu intiimejä ympäristösuhteita. <sup>530</sup> Asemapuistoon muuttaneiden haastattujen puheessa sekä rakennuksen kunnostuksen yhteydessä että asemapuiston rai-vaamisessa ja muokkaamisessa kotipihaksi tehty työ vaikuttaa olevan merkityksellistä uuskäytön vaiheessa tapahtuvan paikkaistumisen näkökulmasta.

Sekä Tuukka Haarni että Eeva Karhunen viittaavat Edward Relphiin tehdessään eroa paikan identiteetin eli sen tunnistettavuuden ja paikkaan identifioituminen eli sen omaksi tuntemisen välille. Karhusen mukaan Relph määrittelee *paikan identiteetin*

---

<sup>526</sup> Haastateltu 6 5/7.

<sup>527</sup> Haastattelu 6/7.

<sup>528</sup> Haastattelu 7/7.

<sup>529</sup> Haastattelu 1/7.

<sup>530</sup> Karjalainen 1997a, 230-231.

(identity of a place) kokonaisuudeksi, joka muodostuu paikan fyysisistä piirteistä, käytöstä sekä siihen liittyvistä merkityksistä. Haarni taas kirjoittaa niin ikään Relphiin viitaten *paikan omasta identiteetistä*. Haarnin mukaan se tekee paikasta ainutlaatuisen, Karhunen puolestaan kuvaa paikan identiteetin erottavan paikan kaikista muista paikoista. *Paikkaidentiteetillä* (identity with a place) eli paikkoihin identifioitumisella Relph puolestaan Karhusen mukaan tarkoittaa paikkoihin kytkeytyvien tunnesiteiden, merkitysten ja muistojen kokonaisuutta. Haarni taas käyttää käsitettä *ihmisten alueellinen identiteetti*, joka hänen mukaansa liittyy ihmisen tilaan ja tekee siitä paikan.<sup>531</sup> Haarni puolestaan kuvaa paikkaan kuulumisen olevan aina subjektiivinen kokemus, mutta jaetut kokemukset sekä yhteiset näkemukset paikan luonteesta ja sen erityispiirteistä vaikuttavat alueellisen identiteetin muodostumiseen.<sup>532</sup>

Kirsi Saarikangas ja Elisa El Harouny puhuvat molemmat kodin muodostumisesta sen muokkaamisen kautta. Saarikangas toteaa tapahtumien, muutoksen ja liikkeen olevan ominaista arkkitehtuurin ja tilan merkityksen muodostumisessa. Tilan merkitys muodostuu hänen mukaansa tekemisessä ja tilassa liikkumisessa.<sup>533</sup> El Harouny puolestaan kuvaa kodin olevan asunnon tai rakennuksen sijaan tilanne, joka syntyy muistoista, mielikuvista, toiveista ja tunteista, siis niin menneestä, tästä hetkestä kuin tulevastakin. Hän toteaa kodin merkityksen syntyvän eletyn elämän myötä omaksutuista tavoista, asenteista ja arvoista. Kodin muodostuminen on hänen mukaansa päättymätön prosessi, joka jatkuu ihmisen muodostaessa suhdetta ympäröivään maailmaan. Rakennuksesta ihminen muodostaa kodin muokkaamalla sitä mieleisekseen ja tällöin yksilöity koti on osa ihmisen identiteettiä.<sup>534</sup>

El Harouny esittää asumisen ja rakentamisen olevan nykyään erillisiksi käsitettyjä toimintoja ja tällöin mahdollisuudet kodin ja sen lähiympäristön personalisointiin ovat vähentyneet. Hän väittääkin, että tämän myötä mahdollisuus omaksua maailmaa ja kokea ympäristöä sitä muokkaamalla on harvoin mahdollista.<sup>535</sup> El Harouny toteaa suunnittelusta unohtuneiden alueiden toisinaan osoittautuvan parhaiksi asukkaiden omatoimisen tekemisen sijoiksi viitaten esimerkiksi lasten leikin muokkaamiin ympäristöihin. El Harounyn mukaan paikan merkitys korostuu ihmisen omien vaikutusmahdollisuuksien kautta.

---

<sup>531</sup> Karhunen 2014, 43-44, Haarni et al. 1997, 18.

<sup>532</sup> Haarni et al. 1997, 18.

<sup>533</sup> Saarikangas 2006, 42.

<sup>534</sup> El Harouny 2002, 264-265.

<sup>535</sup> El Harouny 2002, 265.

sien myötä.<sup>536</sup> Myös Saarikangas kuvaa ja pyrkii purkamaan kahtiajakoa suunnittelijoihin tilan ja sen merkitysten aktiivisina tuottajina ja käyttäjiin sen passiivisina kuluttajina.<sup>537</sup> Työ, jota oli tehty muokatessa asemapuistoa kotipihaksi teki paikan arvokkaaksi käyttäjilleen:

*”Kyl täs semmonen niinku tunnearvo on, et ei täst nyt poiskaan lähtis...”*<sup>538</sup>

Puiston hoito vaikuttaa haastattelujen perusteella olleen asemalla asujille toissijaista rakennusten kunnostamiseen nähden. Vanhan, osassa paikoista pitkään oman onnensa nojassa olleen rakennuksen korjaaminen on vienyt paljon aikaa ja jäljelle jäänyt aika on käytetty pihan ja puiston hoitoon. Haastatteluissa viitataan siihen, kuinka työvoiman määrä on vaikuttanut siihen, miten puistoa voidaan pitää yllä. Se vaatii myös aiheeseen tutustumista ja paneutumista, mihin ei rakennuksen kunnostukselta ole tahtonut jäädä aikaa:

*”Joo, no tää piha on ollu semmonen, semmonen, et jos on jääny aikaa niin sitte kenties jotain tekee sille. Mut tos on ollu sisällä, sisällä, joutunu siis joka ainoon huoneen lattiasta kattoon niinku tekemään. Niin niin, jos olis ollu enemmän niinku asukkaita täällä ja työvoimaa niin tämä vois olla vaikka minkämoinen, minkämoinen kukkaunelma, myös kukkapenkkejä siellä täällä, mut se vaatii niin paljon sitä paneutumista ja pitäis saada ensin vähän niinku nuo huoneetki tuolta jonkinlaiseen kuntoon, että sitten vois ruveta laittaa niitä istutuksia.”*<sup>539</sup>

Pihan hoidon suhteen työläimpinä asioina kuvattiin ruohonleikkuu sekä lehtien haravointi.<sup>540</sup> Tämä liittyy kiinteästi hoidettavana olevan pihan laajuuteen, esimerkiksi ruohonleikkuuseen kuvattiin kuluvan koko päivä. Myös Karhunen toteaa Juhani Pallasmaahan viitaten, että rakennuksen synnyttämät tunteet ovat peräisin ihmisen ja tilan välisestä kohtaamisesta, tällöin tunnevaikutus liittyy toimintaan, ei niinkään rakennukseen itsessään. Hän jatkaa, että suhde kotitaloon syntyy toiminnan kautta ja paikkaa omakseen tehdessään asukas haluaa myös jättää ympäristöönsä oman kädenjälkeensä. Hän viitta esimerkiksi lumitöihin, lämmitykseen sekä kukkamaan hoitoon ympäristön haltuunottoon liittyvinä tekoina.<sup>541</sup>

El Harouny esittää elinympäristön erilaisten viihtyvyystekijöiden vahvistavan ihmisten paikkaidentiteettiä. Tämä ilmenee hänen mukaansa myös huolenpitona omaksi koetusta ympäristöstä. Ympäristön huolenpitoon voitaisiin kuitenkin lukea kulloinkin tarpeel-

---

<sup>536</sup> El Harouny 2008, 150.

<sup>537</sup> Saarikangas 2006, 194-195.

<sup>538</sup> Haastateltu 8 6/7.

<sup>539</sup> Haastateltu 2 2/7.

<sup>540</sup> Ruohonleikkuusta haastattelut 1/7, 2/7 ja 6/7. Lehtien haravoinnista haastateltu 4/7.

<sup>541</sup> Karhunen 2007, 25-26.

liseksi koettu omatoiminen ympäristön muokkaaminen, kuten ympäristöä parantavat ja ehostavat konkreettiset toimenpiteet.<sup>542</sup> Tällöin sillä ei tarkoitettaisi pelkästään Karhusen edellä kuvaamia tilannetta ylläpitäviä pihanhoidon toimia, joilla ei varsinaisesti muuteta mitään vaan se sisältäisi adaptaatioon kuuluvan ympäristön muuttamisen.

Forss puolestaan toteaa, että vanhan rakennuskannan säilyttämisen ohella paikan ajalliselle kerroksellisuudelle on ollennaista myös yksittäisten artefaktien tai materiaalien ajallinen jatkuvuus. Tällä hän viittaa siihen, että uudistusten tulisi tapahtua maltillisesti ja siten, että kerralla korjataan ja tarpeen mukaan uusitaan vain tietty korjausta vaativa osa. Hän näkee esimerkiksi rakennuksen usean sukupolven rakentajien tai asukkaiden toiminnan koosteena, kollaasina eri-ikäisistä materiaaleista ja eri käsien työstä.<sup>543</sup> Asemapuistojen yhteydessä materiaalien ajallinen jatkuvuus näkyy muun muassa niille löydettyissä uusissa käyttötavoissa: vesitornin säiliöstä on rakennettu sauna, pyöräkato-ksesta on tehty vierasmajan katto, pihakiveykseen on kaivettu pieni pieni pihalampi tai puretun kellarin tiiliä on käytetty grillikatoksen rakentamiseen. Mielestäni materiaallisen jatkuvuuden arvostaminen näkyy myös aiemmin kuvatussa pihan vanhojen kasvien sekä pihapuiden vaalimisessa.

Puiston tietynlaisen elinkaaren ohella myös asukkaiden itsensä asumisen elinkaari tai asujan itsensä muutos näkyy haastatteluaineistossa. Asemasta luopumistakin pohtivat haastatellut kuvaavat asemarakennuksen kunnostuksen vievän paljon aikaa ja kuinka se ”on liian paljon” suhteessa käytössä olevaan aikaan ja voimavaroihin. Merkityksellistä mielestäni on, että näin lausuneet asukkaat olivat asuneet asemalla jo pitkään ja olivat suhteellisen iäkkäitä, jolloin aseman hoidon vaatimat toimet tulivat puheessa esiin lähinnä rasitteena. Toisaalta edellisiin El Harounyn ja Karhusen ajatuksiin viitaten voisi tulkita myös, että kun voimavarat eivät riitä ylläpidon lisäksi tietynlaiseen vapaaehtoiseen elinympäristön muokkaamiseen tai oman kädenjäljen jättämiseen vaan korkeintaan ylläpitoon, jos siihenkään, myös asuminen alkaa tuntua epämielekkäältä.

*”Haastateltu 10: Kyllä tää on enempi ollu sellasta työtä, pakkotyötä, et on mennyt noi viimeisetkin työha-*

*lut. Et kun on liian paljon.*  
*Haastateltu 9: Hänellä on ollut joka kevät tossa maalausta ulkona. Paikkamaalausta. Nytkin olis odotta-*

*massa.”*<sup>544</sup>

---

<sup>542</sup> El Harouny 2008, 153-154.

<sup>543</sup> Forss 2007, 194-195.

<sup>544</sup> Haastattelu 7/7.

Haastatelluista viimeisimpänä rautatierakennuksen omistukseensa hankkineet puolestaan olivat vasta työn alkuvaiheessa. Karjalaista termejä lainaten voisi sanoa näissä haastatteluissa painottuvan odotettavan paikan ja siihen liittyvien mielikuvien<sup>545</sup>. Rakennuksen kunnostamisessa riittää vielä töitä, jolloin ”ei oo pihaa kerinny sillai niinku ajattelemaan” ja pihan hoidosta todetaan, että ”en oo siihen paljo keskittyny” ja ”en mää oo muut ko ruohoo leikannu”. Joitakin suunnitelmia pihan varallekin oli jo kuitenkin tehty, kun ensimmäinen raivaus on siellä ennätetty tehdä.

*”En ol nyt tarkemmin sitä pihaa sit viel ajatellu. Mut alkuperäset portit pistän tohon paikalleen. (Osoittaa ulkorakennuksen kulmaa.) Ku ne on tuol alakerras, ehjät. Ja jonkinnäkönen aita tähän joskus. Muutamaman puskan jätän ja jonkunnäkösii istutuksii. En oo viel tarkempaan ajatellu sitä pihaa. (...) Rakennukset ensin ja. Mut sen verran tulee jossain kohtaa kone, et revitään nämät pienet kannot täst poies. (Informantti osoittaa maata ulkorakennuksen ja asemarakennuksen välissä.) Tasitaan ja uutta multaa hiukan pääl. Nurmikkoo ny ainaki alkuu.”*<sup>546</sup>

*”Kyl niist siel kortistos on just et, mitä tääl pitä ol. Ja tykkäisin tehdäkin siit semmosen, et mitä se on joskus ollu et toi, et istuttasin sit sellasii, mikkä sielt on hävinny, et ja sit nää sorastukset, ni nää nyt laitettiin tähän, ku täst kuljetaan ni et auto jää kiinni nii helposti, jos ei mitää ol, et...”*<sup>547</sup>

Mielestäni merkillepantavaa näissä kahdessa haastattelussa on ollut myös se, että kumpikin informanteista miettii jonkin alkuperäisen palauttamista, edellinen tallessa olevien porttien käyttämistä osana pihan aitaamisessa ja jälkimmäinen miettii istuttavansa sel-laista, mikä on hävinnyt. Kuitenkin kummankin haastattelussa tuli myös esiin kiireisimpiä pihalla tehtäviä toimia. Toisessa mietittiin pihan raivauksessa jäljelle jääneiden kantojen nostamista ylös maasta ja jälkimmäisessä oli pihalle pitänyt ajaa soraa, jottei auto jää kiinni. Pihan hoito vaikuttaa siis olevan tarpeellisten toimien, kuten sorastuksen tai nurmikonleikkuun tekemistä ja suunnitelmallinen pihan kunnostus ja niin sanotusti ehkä ylimääräiseksi nähtävä työ vaikuttaa siintävän vasta tulevaisuudessa, jos sille jää aikaa.

Mielenkiintoista oli myös se, miten ristiriitaisillakin tavoilla pihan hoidosta puhuttiin toisaalta työläänä ja kuormittavana erityisesti vapaa-ajanvietosta puhuttaessa, toisaalta taas omaa panosta ehkä jopa vähäteltiin, kun puhuttiin konkreettisista pihanhoitotöistä kuten pensaiden leikkaamisesta tai pihan peränurkista. Liittyikö tähän ehkä haastateltavilla ajatus siitä, että olen haastattelijana jotenkin arvioimassa heidän työtään?

---

<sup>545</sup> Karjalainen 2006, 85.

<sup>546</sup> Haastateltu 3 3/7.

<sup>547</sup> Haastateltu 1 1/7.

#### 5.4. ”Siin on simmonen käynty...” – asukkaat asemapuiston juonen jäljillä

Tutkielmani tekemisen loppupuolella havahduin siihen, kuinka tärkeä rooli omien haastateltavieni puheessa on sillä, kuinka he itse hahmottavat paikan juonta. Karjalainen toteaa lopun sävyttävän luotua kertomusta ja selkeyden olevan aina jälkikäteinen kuva ja jäsentelyn tulosta. Kerronnallisesti kokonaista voi hänen mukaansa olla alun, keskikohdan ja lopun sisältävä kokonaisuus, mikä edellyttää juonen rakentamista. Hän puhuu *narratiivisesta identiteetistä*, joka on muistuvien ja odotettavien paikkojen dialogia piiloutuvassa, näkyvässä tai muotoutuvassa paikassa.<sup>548</sup> Sivula puolestaan puhuu yksityisestä historiakulttuurista, jossa tärkeintä on antaa menneisyydelle sellainen henkilökohtainen mielekkyys, joka auttaa yksilöä tai hänen lähipiiriään rakentamaan identiteettiä tai säilyttämään muistoja ja perimätietoa.<sup>549</sup>

Tällaisesta paikan juonen tai sen menneisyyden mielekkyyden etsimisestä on viitteitä osassa haastatteluista ja paikan menneisyyteen liittyvästä puheesta on hahmotettavissa erilaisia jatkuvuuksia, mutta myös katkoksia erityisesti joutomaavaiheen osalta. Rakennuksista kahdessa oli haastattelujen mukaan asuttu ainakin kesäaikaan liikennöintivaiheen jälkeen. Toinen oli ollut katkeamattomassa asumiskäytössä jopa poikkeuksellisenkin pitkään ennen nykyistä omistajaa, toinen taas oli ollut ainakin jonkin aikaa väliaikaisen asumiskäytön jälkeen tyhjillään.<sup>550</sup> Haastatteluista kolmessa ei tullut ilmi mitään rautatierakennuksen joutomaavaiheen käytöstä, mutta tulkintani mukaan nämä kaikki olivat olleet pidempään täysin hylättyinä ennen nykyisten omistajien saapumista.<sup>551</sup>

Rakennuksista yksi oli liikennöintivaiheen jälkeen toiminut vuosien ajan paikallisena kierrätyskeskuksena. On mielestäni kuvaavaa, että väliaikaisten omistajien ja käyttöjen aika saatettiin kuvata juonen rakentamisen näkökulmasta ”synkäksi” ja ”mitääntietämättömäksi”.<sup>552</sup> Rakennuksen ja pihapiirin menneisyydestä on vuosikymmenien pituinen kappale aikaa, josta nykyiset asukkaat eivät tiedä eivätkä ole kuulleet mitään ja se miellettiin jonkinlaiseksi välivaiheeksi tiedetyn alkuperäisen ja nykyisen oman käytön välissä.

---

<sup>548</sup> Karjalainen 2006, 88-89.

<sup>549</sup> Sivula 2013, 163.

<sup>550</sup> Haastattelu 1/7 ja 2/7.

<sup>551</sup> Haastattelut 3/7, 5/7 ja 7/7.

<sup>552</sup> Haastattelu 6/7.

Yhdessä rakennuksista oli ollut rautatieliikenteeseen liittyvän käytön jälkeen ainakin paikallisen kulttuuritoimen toimipiste. Haastateltu kuvasi ja juonensi mielestäni siitä kertoessaan hienosti tapaa, jolla aseman puisto ja piha olivat vähittäin erinäisten sattumien summana jääneet ajan kuluessa hoitamattomiksi:

*”Mut et siin on simmonen, simmonen käynty, sen tiedän, et tuota viiskymmentluvul tähän tuli semmonen (sukunimi) tuli asemapäälliköks, ni hänen vaimons oli sillon joko heti kuollu tai sit sillon lähellä sitte, et hän eli täsä pitkään tyttäres kans. [...] Jonnekin seittentluvul saak, melkein seittentluvul saakka, ni hänel ei sit, siin on varmaan joku katkos tullu täsä puutarhanhoidos ja sitte tuli (asemapäälliköksi) se viimenen, ku tuli seittentluvul, alkupuol, jostain siirroksen sai Vammalasta, ni hän oli siin kahdeksankymmentluvun puolenvälin jälkeen, mihin oli, ni en tiä kuin pali heil oli sit intressei, intressei pitää ja istuttaa tätä täällä, et nää on, nää on, ei tiedä ja kyl mää niilt ain olen koittan kysel, et jos sais, jos olis semssi kuvii myös, et mis näkyis, niinko vaik perhekuvi, täält, mitä pihal on otettu. Niistähän sais aika pali vinkki sit...”<sup>553</sup>*

Edellä asemapuiston ympäristön muutosta kuvastavat muutamat dramaattiset muutokset, kuten asemapäällikön vaimon kuolema ja miehityksen loppuminen, kuvataan murroskohdiksi puutarhanhoidossa. Väliaikainen käyttö aseman ollessa vuokrattuna kuvataan ”pitkäksi väliksi”, joka sijoittuu vuosiin 1987-2002 ja tämän jälkeen paikan kuvataan olleen ”pahuuden vallas”, mutta paikan juonta pystyi rakentamaan tiedossa olleiden hajanaisten katkelmien varassa.

Yhdessä haastatteluista aseman arvoa omistajataholle liikennöintivaiheen jälkeen ja ennen päätymistä nykyiselle omistajalleen kuvattiin seuraavasti:

*”Se omistajataho vähän vaihteli, niin oliko se nyt sitte mikälie, niin kuitenkin valtio, siin saatto ensimmäinen kommentti olla, et oho onkos tää vielä pystyssä. Että mielenkinto oli sit tätä luokkaa. Että rakennuksilla ei ollu niinku mitään, mitään väliä, niin ku näille valtion ihmisille. Että ongelmakiinteistö, mistä olis hyvä päästä mahdollisimman nopeesti eroon. (...) Se oli win-win-tilanne, että valtio pääs eroon näis-tä ja minä sain oman tämmöisen pikkuparatiisin.”<sup>554</sup>*

Haastatteluissa on nähtävillä myös pyrkimyksiä tietoisesti säädellä tai korostaa osin leikkimielisestikin paikkaa koskevia, asemamaisuudesta kumpuavia merkityksiä, jotka tulevat esiin nykyistä kotipihaa koskevassa puheessa:

*”Kyl me ja monet meidän tuttavatkin, jotka täällä on käyneet ja kuulleet tarinoita täältä niin kutsuvat tuota kesäkeittiötä asemaravintolaks. (Nauraa.)<sup>555</sup>*

Mielestäni mielenkiintoista on, että erityisesti viimeisimpänä aseman hankkineet ja sitä vasta remontoivat haastatellut painottavat lisäksi muita enemmän rautatieläisen menneisyyden piirteiden tietoista palauttamista tai esiin tuomista:

*”Et täsä mul on ajatuksen, et tulis joku lättähattu joskus, et se pysähtys ja ihmiset sais kulkea.”<sup>556</sup>*

---

<sup>553</sup> Haastateltu 4 4/7.

<sup>554</sup> Haastateltu 2 2/7.

<sup>555</sup> Haastateltu 6 5/7.

*”On mul sen verran pihaan ajatuksii ollu, et jos joku vanha vaunu löytyy tai resiina tai jottain tämmösiä, ni mä olen niist kiinnostunu kyl.”*<sup>557</sup>

Nostalgia-sanan etymologia antaa sanalle sen perusmerkitykset: *nostos* on kaipuuta kotiin tai koti-ikävä, *algos* viittaa puolestaan tuskaan tai kipuun.<sup>558</sup> Pirjo Kukkonen kuvaa menneen maailman muistojen muuttuvan ajan kuluessa lohtua tuoviksi, valoisen nostalgiseksi, jopa pyhiksi kokemuksiksi tai mielen kuviksi. Nostalgia liikkuu hänen mukaansa akselilla nyt-silloin ja sen merkityssisältö on siirtynyt aiemmasta paikan tai konkreettisen kodin kaipuusta ajan kaipuuseen, ajan ja paikan nivoutuessa kuitenkin kiinteästi yhteen. Se on ensisijaisesti yksilön omaan historiaan paluuta, joka toisaalta toimii myös välineenä hahmottaa yksilöhistoriaa laajemmassa kontekstissa, kulttuurisen ja sosiaalisen ajan ja paikan kautta.<sup>559</sup> Susanna Sallisen mukaan nostalgisiin muistoihin sisältyvät positiivisesti latautuneet tunteet, joita muistelutilanteessa yritetään virittää uudelleen tuottamaan mielihyvää ja nautintoa.<sup>560</sup> Edellisissä haastattelukatkelmissa lättähattujen pysähtyminen asemalla ja ihmisten kulkeminen sekä vanhat liikennevälineet liittyvät tulkintani mukaan tällaiseen nostalgiseen kaipuuseen ja rautatieliikennettä koskeviin muistoihin tai jaettuihin mielikuviin. Myös haastateltujen ikää ajatellen heillä saattaa olla esimerkiksi lapsuusmuistoja lättähattuihin tai arkiseen junamatkailuun liittyen, jolloin syntyy toive juuri tämän aikakauden palauttamisesta. Kukkonen puolestaan kuvaa sitä, kuinka nostalgia on käsitteenä häilyvä siihen liittyvien positiivisten sekä negatiivisten ulottuvuuksien kautta. Hänen mukaansa keveyden ja valoisan nostalgian lisäksi paluu menneeseen voi näyttäytyä myös painona, melankolisena surun ja ikävän mielialana.<sup>561</sup>

*”Toi on aika huono kyllä toi tontti, kun me tultiin liian myöhään, että ku ne oli kerinny hajottamaan toin henkilökunnan asunnon. Siel oli asuintalokin yksi ja ne oli kerinny hajottamaan sen ja.”*<sup>562</sup>

Mielestäni lausahdukseen ”*me tultiin liian myöhään*” tiivistyy paljon edellä kuvattua painoa tai melankoliaa. Kun Kukkonen mukaan nostalgialle on tunteena ominaista hetkellisyys ja välitön viivähdys idyllissä, melankolialle ominaista taas on raskasmielinen viipyminen menetetyn objektin kaipuussa. Hän kuvaa tätä paradoksaalisesti palautumat-

---

<sup>556</sup> Haastateltu 1 1/7.

<sup>557</sup> Haastateltu 3 3/7.

<sup>558</sup> Kukkonen 2007, 16, Sallinen 2004, 81.

<sup>559</sup> Kukkonen 2007, 15-17.

<sup>560</sup> Sallinen 2004, 87.

<sup>561</sup> Kukkonen 2007, 35.

<sup>562</sup> Haastateltu 10 7/7.

toman menneisyyden nostalgiaksi ja olennaisesti aikaan liittyväksi.<sup>563</sup> *Me tultiin liian myöhään* kuvaa mielestäni surullisella tavalla sitä, kuinka asemapuistojen rappeutuminen oli rakennusten purkamisineen edennyt joutomaavaiheen lopussa jo niin pitkälle, ettei asemien menneestä loistosta ollut kuin rippeitä jäljellä. Tämä oli se tilanne, jossa siirryttiin uuskäytön vaiheeseen ja uudet asukkaat alkoivat muokata ja merkityksellistää paikkaa omista lähtökohdistaan.

---

<sup>563</sup> Kukkonen 2007, 36.

## 6. JOHTOPÄÄTÖKSET

Työni alussa kysyin, **millaisen prosessin myötä julkisesta puistosta tulee yksityinen kotipiha?** Asemapuistot ovat poistuneet alkuperäisestä käytöstään muutosprosessissa, johon ovat vaikuttaneet autoistuminen sekä kaupungistuminen sekä näiden myötä tapahtunut junaliikenteen muutos: se vastasikin 1960-luvulta alkaen pitkien matkojen kuljetuksista, jolloin tiheää rautatieasemien verkostoa alettiin karsia. Asemapuistojen luonne puolestaan muuttui jo veturien käyttövoiman muuttuessa 1950-luvulta alkaen ensin höyryvoimasta dieseliin ja sitten sähköön. Tällöin aiemman tekniikan vaatimia rakenteita jäi käyttämättömäksi. Samaan aikaan asemapuistojen hoito koneellistui ja keskusjohtoisien hoidon sijaan asemapuistoista alkoi vastata yhä enenevässä määrin asemien oma henkilökunta. Hoito epäyhtenäistyi ja monin paikoin asemien miehityksen ja liikennepaikkojen lakkauttamisen myötä. Alkuperäinen käyttö eli julkinen asematoiminta ja siihen liittyvä asuminen loppuivat, rakennukset alkoivat rapistua ja puisto kasvaa umpeen.

	Käyttö	Institutionaaliset reunaehdot	Mielikuvat
Alkuperäinen käyttö*	Julkinen asematoiminta ja siihen liittyvä asuminen	Valtion omistajuus, VR, julkisesti säädelty liikuminen ja keskusjohtoinen hoito	Edustavuus, VR:n imago
Joutomaavaihe	Väliaikaiset joutomaakäytöt	Hallintasuhteiden hämärtyminen, väliaikaiset toimitilat (VR --> Senaatti-kiinteistöt), Suojelusopimus 1998	Rapistunut, unohtunut - toisaalta tietyille käyttäjäryhmille houkutteleva
Uuskäytön vaihe	Asuminen, jännitteet aikaisempien käytöjen kanssa	Yksityisomistus, uudet tilalliset normit	Mielikuvien muokkaus, identiteetin rakennus, nostalgia

\*Suunnittelu-, rakennus- ja erityisesti liikennöintivaihe

Lefebvren triadiin pohjautuva kaavio helpottaa asemapuistoja kohdanneen muutoksen hahmottamista. Alkuperäisessä käytössään asemapuisto oli valtion omistama, keskusjohtoisesti suunniteltu ympäristö, johon liittyi julkinen asematoiminta ja siihen liittyvä asuminen. Asemapuiston edustavuus oli tärkeää Valtionrautateiden imagolle. Alkuperäisen käytön loputtua tilan hallintasuhteet hämärtyivät joutomaavaiheessa ja tilaa sai väliaikaisia joutomaakäyttöjä. Hoidon puutteen myötä asemapuisto rapistui ja unohtui, mutta toimi tietyille käyttäjäryhmille houkuttelevana ympäristönä, jonka tenho pohjautui ympäristön kerroksellisuuteen. Vuosituhannen vaihteessa solmittiin valtakunnallisesti merkittäviä rautatieasemia koskeva menettelysopimus, joka pyrki sovittamaan yhteen osin ristiriitaisetkin tuntuvat pyrkimykset: toisaalta menneen ajan säilyttämisen osana fyysistä ympäristöä ja muistia, toisaalta taas jatkuvan toiminnan sopeutumisen tai sopeuttamisen vanhaan ympäristöön. Suojelusopimuksen ulkopuolelle on kuitenkin jäänyt satoja alueita ja rakennuksia, joilla on paikallista tai alueellista merkitystä. Senaatti-kiinteistöjen alettua myydä rautatierakennuksia moni rautatieasema tai muu rautatierakennus siirtyi yksityisomistukseen. Uusien tilallisten normien myötä syntyi jännitteitä asemapuiston aiempien, niin liikennöinti- kuin joutomaavaiheeseenkin liittyvien käyttäjien kanssa. Asemapuiston uuteen omistajuuteen liittyvät myös mielikuvien muokkaus ja omistajuuden kokemus, identiteetin rakennus sekä paikan rautatieläiseen menneisyyteen liittyvä nostalgia.

Ajattelisin, että kansakoulujen uuskäyttöön verrattuna rautatieasemien luonne paikkakunnallaan on ollut erilainen. Koulu on julkisena tilana voinut olla esimerkiksi kyläläisten yhteisten tapahtumien tai kokoontumisten tapahtumapaikka. Rautatieasemalla paikkakuntalaisten kohtaamiset lienevät olleet enemmänkin sattumanvaraisia, liittyneet esimerkiksi matkalle lähtöön, aseman muiden palvelujen käyttöön tai vapaa-ajan oleskeluun asemalla. Kansakoulun toiminnan loputtua ja tilan mahdollisesti yksityistyttyä sen vaikutukset riippuvat siitä, onko kyläläisillä muita kokoontumispaikkoja. Aseman lakauttaminen taas on merkinnyt ehkä hieman vapaamuotoisempien kohtaamisten paikkana olleen julkisen tilan sulkeutumista ja siellä tapahtuneet kohtaamiset ovat ehkä siirtyneet muualle. Toisaalta aseman lakauttaminen on merkinnyt ulkopuolisuutta tietyistä liikenteellisistä yhteyksistä, mutta sen ovat korvanneet erityisesti henkilöautot.

Sekä rautatieasemia että kansakouluja yhdistäneen tilojen suuri koko, joka nostaa ylläpitokustannuksia ja esimerkiksi pihan hoidon osalta vaatii paljon työtä. Kumpaankin varmasti sisältyy pihan osalta helpommin käyttöön otettavia osia ja toisaalta haastavampia

piirteitä. Monissa kansakouluissa sekä rautatieasemilla ja niiden liepeillä, usein samalla asema-alueella on kuitenkin myös asuttu jo niiden ollessa käytössä, jolloin tietty asumisen jatkuvuus on usein olemassa molemmissa paikoissa. Ajattelisin koulujen pihoilla korostuvan virkistävyyden, jonka jäänteitä ovat esimerkiksi erilaiset liikuntapaikat. Rautatieaseman puolestaan on ollut edustuksellinen luonne. Kummankin kaltaisissa paikoissa lienee tästä näkökulmasta oma sovittautumisensa pihan nykyiseen rooliin.

Haastattelujen perusteella rautatierakennuksessa asuvien kymmenen haastatellun joukko on jaettavissa 2010-luvun ja 2000-luvun alussa rautatierakennuksen omistukseensa hankkineisiin. Toisaalta asukkaiden joukko oli jaettavissa karkeasti kolmeen ryhmään: uusiin aseman omistajiin ja sitä vasta remontoiviin, paikalleen asettuneisiin pidempiaikaisiin asukkaisiin, joiden tilanne oli tietyllä tavalla muuttumaton sekä asemasta luopujiin, jotka erotti muista pidempiaikaisista asukkaista hiljalleen syntynyt toive luopua asemalla asumisesta. Tietojeni mukaan yhdellä tarkastelemistani asemista omistaja onkin tekemiäni haastattelujen jälkeen vaihtunut.

Kaksi viimeisimpänä rautatierakennuksen ostanutta vaikuttivat olleen kaikkein innokkaimpia ostamaan nimenomaan kyseisen, nyt omistamansa rakennuksen. Siitä oli saatettu haaveilla pidempään, jopa vuosikymmeniä ja tilaisuuden tullen ”*tämmösest rötisköst*” oltiin valmiita tarjoamaan suhteellisen suurikin summa, jotta rakennus vain saataisiin omaan omistukseen. Pidempään rautatierakennuksessa asuneiden joukossa vanhan tai erikoisen rakennuksen ostaminen tuntui olevan merkittävin syy hankintaan – taustasyöt saattoivat olla romanttisia, kuten ajatus majakkasaaren kaltaisesta asuinpaikasta tai hyvinkin käytännönläheisiä, kuten paikkakunnan vaihdos lasten koulunkäynnin aloittamisen myötä. Yhdistäviä tekijöitä koko haastateltavien joukolle vaikutti olevan kiinnostus vanhoihin rakennuksiin ja niissä asumiseen sekä se, että rautatierakennuksen omistajiksi oli päädytty enemmän tai vähemmän sattumalta.

Asemalle muuttaminen oli haastateltujen kuvaaman mukaan esimerkiksi kuin ”*hyppäys uuteen maailmaan*”. Vanhoissa asemapuistoissa näkyy ihmisen ja luonnon vuorovaikutus: paikalla oli ensin keskusjohtoisesti suunniteltu, rakennettu ja hoidettu puisto, joka sittemmin tuli hylätyksi ja kasvoi umpeen. Uuskäytön vaiheessa tuoreiden omistajien ensimmäinen tehtävä olikin raivata rapistunut ja unohtunut asemapuisto. Voidaan myös puhua joutomaavaiheen tuottamista erilaisista ekologisista väliaikaisuuksista, kunnes

asukkaat ottivat tilan haltuunsa, alkoivat muokata viidakoitunutta puistoa omista lähtökohdistaan käsin ja kesyttivät sen. Tässä yhteydessä he kohtasivat erilaisia yllättäviäkin jälkiä niin alkuperäisestä käytöstä kuin joutomaavaiheen aikaisista väliaikaisista käyttötarkoituksista. Näitä olivat asemapuiston villiintyminen tai viidakoituminen, tästä johtunut pihakiveyksien peittyminen, roskaaminen liikennöinti- sekä joutomaavaiheissa sekä erilaisten alkuperäiseen käyttöön liittyvien jäänteiden varastelu.

Asemapuiston hoitoa määrittelee uskäytössä sen toissijaisuus rakennusten korjaamiseen ja ylläpitoon nähden sekä hoidon helppous. Hoidon toissijaisuus näkyi eniten asemalle vasta muuttaneiden ja rakennusta remontoivien haastatteluissa. Asemapuiston hoitotavat vaihtelivat ihan tavanomaisesta minkä tahansa kotipihan hoidosta hallittua hoitamattomuutta lähestyviin ajattelutapoihin sekä pihan kokonaisvaltaiseen raivaamiseen ja uudelleenrakentamiseen. Asemasta luopujien haastatteluissa tiettytyyppinen luovuttaminen tulee esiin sentyyppisissä toteamuksissa, että pihakiveys ruohottuu jo uudelleen tai aseman ja sen puiston ylläpito ja hoitaminen liian raskasta. Pääosin puiston nykyinen hoito on taitavaa tasapainottelua ja vuoropuhelua ympäristön kanssa: osin vanhojen piirteiden konkreettistakin esiin kaivamista, raivaamista, mutta myös tiettyjen asioiden silleen jättämistä, odottamista, siemenpankin antimien hyödyntämistä pihan lajiston osalta sekä puuston osalta jatkuvuudesta huolehtimista.

Asemapuiston uskäytössä korostuvat sen virkistykseen liittyvät käyttötarkoitukset. Puistossa istuskellaan, lapset leikkivät ja tekevät sen kautta myös paikkaa omakseen ja lisäksi puistossa virkistytymiseen vaikuttaa olennaisesti liittyvän saunominen.

Asemapuistossa asumiseen liittyy kiinteällä tavalla tarve yksityisyyteen. Asemapuisto on aikoinaan ollut mahdollisesti paikkakuntansa ainut julkinen puisto, jossa on asioitu ja jonne on kokoonnuttu viettämään aikaa. Väliaikaisten joutomaakäyttöjen, kuten läpikulun, paikkojen rikkomisen, graffitien maalaamisen ja alkoholinkäytön jatkuminen myös yksityisomistajuuden aikana synnytti uuden käytön myötä tilallisia jännitteitä. Puiston yksityisyys pyrittiin takaamaan valvontakameroin sekä aitaamalla.

Asemapuiston luonteelle tai sen identiteetille paikkana vaikutti olevan haastateltavien puheissa keskeistä asemapuiston suuret, etäälle näkyvät vanhat puut sekä rata ja siellä tapahtuva liikenne. Ikääntyneeseen puustoon liittyy niiden kaatuminen myrskyissä ja toisaalta tietoinen huonokuntoisten puiden kaataminen. Niiden merkitys paikalle tulee

esille äkillisissä tapahtumissa. Rataan ja rautatieliikenteeseen puolestaan liittyvät melu ja tärinä, joihin asukkaat suhtautuvat varsin myönteisesti ja ovat pääosin tottuneet. Äkillinen muutos tilanteessa tuo myös radan merkityksellisyyden näkyväksi ja väliaikaiset liikenteen keskeytymiset herättävätkin asukkaiden huomion. Melun voi todeta kuitenkin myös häiritsevän lepoa, virkistäytymistä, keskustelua ja se voi haitata esimerkiksi muistamista ja keskittymistä. Yhdessä haastatteluista rautatieliikenteen melu ja tärinä nähtiinkin asemalla asumisessa isona rasitteena.

Asemapuistossa tehty työ ja asemapuiston muokkaaminen omiin tarpeisiin sopivaksi nähtiin haastatteluissa keskeisenä asemapuistolle merkityksiä luovana asiana. Asemalla pidempään asuneet olivat muokanneet asemapuistoa hiljalleen tarpeisiinsa sopivaksi, sinne oli rakennettu esimerkiksi terasseja, kesäkeittiö, majoitustiloja, kukkapenkkejä, kasvihuone sekä sammakkolampi. Asumisen mielekkyys vaikutti myös ositain liittyvän siihen, että välttämättömän ylläpidon, kuten ruohonleikkuun tai lehtien haravoinnin lisäksi ympäristöön oli ollut ajallisia ja omiin voimavaroihin liittyviä resursseja jättää oman kädenjälkensä. Puiston hoitaminen kuvattiin työlääksi. Hoidettava alue on laaja ja esimerkiksi ruohonleikkuuseen saattoi mennä koko päivä. Tätä korostettiin erityisesti puiston virkistyskäytöstä puhuttaessa: olisi mukavaa olla ja istuskella, mutta ei ehdi, koska on niin paljon tehtävää.

Asemapuiston asukkaat juonellistavat myös itse paikkaa ja pyrkivät korostamaan paikan identiteettiin liittyviä piirteitä, kuten sen rautatieläistä luonnetta. Joutomaavaiheeseen liittyy tiedollinen katkos ja väliaikaisista käytöistä ei ole välttämättä mitään tietoa. Joutomaavaiheen käsitteellistäminen ”synkäksi” ja ”mitääntietämättömäksi” korostaa sen negatiivista ja välivaiheenomaista luonnetta. Asemapuistoihin liittyy myös pyrkimyksiä palauttaa tiettyjä alkuperäiseen käyttöön liittyviä piirteitä. Erityisesti aseman vasta omistukseensa hankkineiden puheissa voi nähdä nostalgisen suhtautumisen rautatieliikenteeseen. Toisaalta asemasta luopumisen tullessa jo mieleen voi mennyt näyttäytyä viipyilevänä menetetyn objektin kaipuuna, melankoliana.

### **Tutkimusprosessin arviointi**

Tätä opinnäytetyötä tehdessäni tein ensimmäistä kertaa tutkimusta, jossa primaariaineistona ovat haastattelut. Näkisin, että työni suurimmat heikkoudet liittyvät tähän: haastattelurunko muodostui vähän kömpelöksi ja jännitin lisäksi haastattelutilanteita jonkin

verran. En osannut aina keskittyä informanttien kuuntelemiseen ja tarkentavien jatkokysymysten tekemiseen vaan pitäydyin ennalta suunnittelemassani haastattelurungossa. Lisähaastetta haastattelutilanteisiin toi mukanani ollut esikoiseni, joka oli haastattelujen tekoaikaan 2-5 kuukauden ikäinen. Tottumattomuuteni haastatteluaineiston käyttöön näkyy myös analyysin ohuutena ja epäsystemaattisuutena. Päädyin lähinnä intuitiivisesti valikoimaan aineistostani erilaisia katkelmia haastatteluissa puheeksi tulleista teemoista, niiden sisäisistä yhtäläisyyksistä ja toisaalta satunnaisista eroista eri haastatteluissa. Päädyin siis lähinnä luokittelemaan aineistoani, tarkemman luennan, analyysin ja tulkinnan sijaan.

Tämän opinnäytteen tekeminen oli myös tärkeä oppitunti rajaamisesta ja sen tärkeydestä. Tutkimuskysymykseni osoittautuivat varsin laajoiksi ja työn sivumäärä paisui siten suureksi. Toisaalta rajausten myötä jouduin jättämään paljon mielenkiitaisia näkökulmia tässä työssä tarkastellun ulkopuolelle. Toivonkin, että joku tarttuu vielä rautatieaiheeseen vaikkapa verkottuneiden raunioiden<sup>564</sup> tai biologisen kulttuuriperinnön näkökulmista. Tämän opinnäytetyön tekeminen myös muistutti minua taas kerran siitä, kuinka tärkeämpää kuin tehdä täydellistä on monesti **vain tehdä**. Olalle voin itseäni taputtaa rohkeudesta tarttua aiheeseen, jota ei ole juuri tutkittu ja siitä, että sain työni monien vaiheiden jälkeen päätökseen. Ulvilan aseman raunioilta alkaneen seikkailuni hylättyjen ja uutta käyttöä saaneiden rautatieliikennepaikkojen puistoissa voin edelleen tiivistää Anna Stormin lausahdukseen:

*"The experience of the industrial place could thus be intellectual, visual and tactile, understood in some respects and a complete mystery in others."*<sup>565</sup>

---

<sup>564</sup> Tästä näkökulmasta rautateitä tai niihin liittyviä rakennettuja ympäristöjä ovat tutkineet ainakin David Worth ja Mattias Qviström.

<sup>565</sup> Storm 2008, 159.

## **LÄHTEET**

### **Haastattelut**

Rautatieaseman omistajien seitsemän haastattelua syksyllä 2014.  
Haastattelunauhoitteet ja litteraatit tekijän hallussa.

Haastateltu 1 1/7: mies, syntynyt 1965 Ulvilassa.

Haastateltu 2 2/7: mies, syntynyt 1969 Kemijärvellä. Asunut asemalla vuodesta 2000.

Haastateltu 2 3/7: mies, syntynyt 1977 Eurassa.

Haastateltu 4 4/7: mies, syntynyt 1955 Raumalla. Asunut asemalla vuodesta 2002.

Haastateltu 5 4/7: nainen, syntynyt 1968 Porissa. Asunut asemalla vuodesta 2002.

Haastateltu 6 5/7: nainen, syntynyt 1951 Kokemäellä. Asunut asemalla vuodesta 2002.

Haastattelu 7 6/7: mies, syntynyt 1958 Ulvilassa. Asunut asemalla vuodesta 20011.

Haastateltu 8 6/7: nainen, syntynyt 1958 Eurassa. Asuneet asemalla vuodesta 2011.

Haastateltu 9 7/7: nainen, syntynyt 1941 Kokemäellä. Asunut asemalla vuodesta 2000.

Haastateltu 10 7/7: mies, syntynyt 1940 Ruovedellä. Asunut asemalla vuodesta 2000.

### **Taustahaastattelut**

Haastattelunauhoitteet ja muistiinpanot tekijän hallussa.

Taustahaastattelu 1: Marja Niemi. Haastattelu tehty 2012.

Taustahaastattelu 2: Mauri Rautavuori. Haastattelu tehty 23.1.2013.

Taustahaastattelu 3: Paula Panula. Haastattelu tehty 10.8.2012 ja 19.2.2013.

Taustahaastattelu 4: Eija Ojala. Haastattelu tehty 2.8.2012.

Taustahaastattelu 5: Ritva Aalto. Haastattelu tehty 24.1.2013.

### **Puistosuunnitelmat**

Suomen Rautatiemuseon arkisto, lyhenne SRMA.

K. Jokela: Kyttälä, asema-alue, kasvilista. 1:500. Maaliskuu 1957. Korjattu 1958.

K. Jokela: Nakkila, asema-alue, kasvilista. 1:500. Helmikuu, 1957.

K. Jokela: Ulvila, asema-alue, kasvilista. 1:500. Maaliskuu 1957.

J. K. Kornmann: Haistila, asemapuisto. 1:500. Tampere maaliskuu 1908.

J. K. Kornmann: Kiikka, asemapuisto. 1:250. Tampere tammikuu 1903.

## Kirjallisuus

Ahoniemi, Anu & Joutsalmi, Sinikka & Perähuhta, Minna (toim.): *Paluulippu. Kulttuurihistoriallisesti merkittävien asema-alueiden uusi käyttö*. TTY, Tampere 2001.

Alanko, Pentti & Kahila, Pirkko: *Palavarakkaus ja särkynytyydän sekä muut perinteiset koristekasvit*. Kustannusosakeyhtiö Tammi, Tampere 1992.

Antila, Kimmo & Haavisto Timo: *Automobiili ja valtatie. Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta. 2. Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945*. Jaakko Masonen et al. (toim.) Helsinki: Tielaitos, Edita, 1999, 184-214.

Antila, Kimmo & Salonen, Kirsi & Turunen, Matti: *Tiet ja sota. Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaitosta. 2. Soraa, työtä, hevosia. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945*. Jaakko Masonen et al. (toim.) Helsinki: Tielaitos, Edita, 1999, 358-436.

*Aseman puisto ja pihat – Asema-alueiden hoito-ohje. Rautatierakennusten korjausohjeet 7*. Museovirasto, Rakennushistorian osasto, Helsinki 2005.

*Asemarakennus – Asema-alueiden hoito-ohje. Rautatierakennusten korjausohjeet 2*. Museovirasto, Rakennushistorian osasto, Helsinki 1997.

Asikainen, Eveliina & Mäkinen Kirsi: *Jalat muistavat ja askeleet kertovat. Muistin kaupunki – Tulkintoja kaupungista muistin ja muistamisen paikkana*. Toim. Katri Lento & Pia Olsson. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2013, 129-162.

Bamberg, Jaakko: *Kävelyhaastattelu. Tutkimushaastattelun käsikirja*. Toim. Matti Hyvärinen et al. Vastapaino, Tampere 2017, 256-269.

Berger, Thomas et al.: *Domestication of Media and Technology*. McGraw-Hill Education 2005.

Bergholm, Tapio: *Suomen autoistumisen yhteiskuntahistoriaa. Viettelyksen vaunu – Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Toim. Kalle Toiskallio. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Jyväskylä, 2001, 65-92.

Cresswell, Tim: *In Place/Out of Place. Geography, Ideology And Transgression*. University of Minnesota Press 1996.

Cresswell, Tim: *Place – An Introduction*. Second edition. John Wiley & Sons Ltd 2015.

Cupers, Kenny & Miessen, Markus: *Spaces of Uncertainty*. Verlag Müller + Busmann KG, Wuppertal, 2002.

El Harouny, Elisa: Historiallinen puukaupunki – tulevaisuuden elävää kaupunkiympäristöä. *Eletty ja muistettu tila*. Toim. Taina Syrjämaa & Janne Tunturi. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Helsinki 2002, 257-276.

El Harouny, Elisa: *Historiallinen puukaupunki suojelukohteena ja elinympäristönä. Esimerkkeinä Vanha Porvoo ja Vanha Raahe*. Oulu University Press, 2008.

Elomaa, Hanna: Mikrohistoria johtolankojen jäljillä. *Kulttuurihistoria – Johdatus tutkimukseen*. Toim. Kari Immonen & Maarit Leskelä-Kärki. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Helsinki 2001, 59-74.

ELY-keskus: Rautatiesopimuksen tarkoittamat kohteet. <<https://www.ely-keskus.fi/web/ohjelmallinen-rakennussuojelu/rautatiesopimus>> (3.4.2019)

Eskola, Jari: Laadullisen tutkimuksen juhannustaiat – Laadullisen aineiston analyysi vaihe vaiheelta. *Ikkunoita tutkimusmetodeihin 2. Näkökulmia aloittelevalle tutkijalle tutkimuksen teoreettisiin lähtökohtiin ja analyysimenetelmiin*. Toim. Raine Valli & Juhani Aaltola. PS-kustannus, Jyväskylä 2015, 185-206.

Evans, James & Jones, Phil: *The walking interview – methodology, mobility and place*. Applied Geography, Volume 31, Issue 2, 2011, 849-858.

Forss, Anne-Mari: *Paikan estetiikka. Eletyn ja koetun ympäristön fenomenologiaa*. Yliopistopaino Kustannus / Helsinki University Press, Helsinki 2007.

Granö, Päivi: Näkymätön ja näkyvä lapsuuden maa, leikkipaikka pellon laidasta tietokonepeliin. *Leikin pikkujättiläinen*. Toim. Liisa Piironen. WSOY, Porvoo 2004, 40-47.

Haarni, Tuukka, Karvinen, Marko, Koskela Hille & Tani, Sirpa: Johdatus nykymaan-tieteeseen. *Tila, paikka ja maisema. Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen*. Toim. Tuukka Haarni et al. Vastapaino, Tampere 1997, 9-34.

Hakala, Harri & Välimäki, Jari: *Ympäristön tila ja suojelu Suomessa*. Gaudeamus, Helsinki 2003.

Hanski, Ilkka, Lindström, Jan, Niemelä, Jari, Pietiäinen, Hannu & Ranta, Esa: *Ekologia*. WSOY, Juva, 1998.

Hanski Ilkka: *Kutistuva maailma*. Elinympäristöjen häviämisen populaatioekologiset seuraukset. Gaudeamus, Helsinki 2007.

Heatherington, Catherine: Buried narratives. *Urban Wildscapes*. Toim. Anna Jorgensen & Richard Keenan. Routledge, London 2012, 171–187.

Helsingin kaupungin järjestyssäännöt.  
<[https://www.hel.fi/hel2/kanslia/historia/Hgin\\_wwwsivut\\_1997/viraltieto/js1.html](https://www.hel.fi/hel2/kanslia/historia/Hgin_wwwsivut_1997/viraltieto/js1.html)>  
(19.4.2019)

Hoppu, Tuomas: *Joki ja sen väki II. Kokemäen historia 1870-2010*. Kokemäen kaupunki ja seurakunta, 2011.

Huvila, Pirjo: Rautatieasemat. *Lähdön ja saapumisen paikat*. Toim. Anna-Maija Halme. Suomen Kotiseutuliitto, 2006, 42-53.

Hämäläinen, Elina: *Arjen tuolle puolen. Kruunuvuoden hylätty huvila-alue Helsingin Laajasalossa*. Taidehistorian pro gradu -tutkielma, Helsinki 2015.  
<<https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/156534/arjentuo.pdf>> (6.4.2019)

ICOMOS: Heritage Conservation Terminology. Definition of terms from various sources.  
<[http://ip51.icomos.org/~fleblanc/documents/terminology/doc\\_terminology\\_e.html](http://ip51.icomos.org/~fleblanc/documents/terminology/doc_terminology_e.html)> (5.5.2019)

Iltanen, Jussi: *Radan varrella – Suomen rautatieliikennepaikat*. Karttakeskus, 2010.

Isohanni, Tuula: Helsinki Arabianranta – kerrostumien läpi taiteen paikaksi. *Urban Adventures. Urbaanit elämysten paikat*. Toim. Anna-Maija Ylimaula. Future Home Institute, University of Art and Design Helsinki, UIAH, 2002, 91-135.

Jalonen, Timo: *Rauman rautatie 1897-1997*. Resiina 2/1997, 20-31.

Joel Jalkanen: *Hallittu hoitamattomuus*. 13.5.2012.  
<<http://jalkanen.blogspot.com/2012/05/hallittu-hoitamattomuus.html>> (2.6.2019)

Jokela, Kalle: Valtionrautatiet puutarhurina. *Valtionrautatiet 1937-1962*. Rautatiehallitus, Helsinki, 1962.

Jokinen, Ari & Asikainen, Eveliina & Mäkinen, Kirsi: *Kävelyhaastattelu tapaustutkimuksen menetelmänä*. Sosiologia 4/2010, 255-269.

Joutsalmi, Sinikka: Asemapuisto työ- ja asuinympäristönä. *Muistomerkki puusta perinnöksi – Juhlakirja Pekka Kärjelle 16.4.2000*. Toim. Marja Terttu Knapas. Museovirasto, 2000, 101-116.

Joutsalmi, Sinikka: Asemapuistot. *Hortus Fennicus – Suomen puutarhataide*. Toim. Maunu Häyrynen. Viherympäristöliitto ry ja Puutarhataiteen seura ry, Helsinki, 2001, 142-147.

Joutsalmi, Sinikka: Asemapuisto. *Puistot ja puutarhat – Suomalainen puutarhaperinne*. Toim. Anna-Maija Halme. Suomen kotiseutuliitto, 2005, 64-69.

Junablogi: *Aseman kesäinen kaunotar*. 14.7.2015.  
<<http://www.junablogi.fi/fi/junablogi/?article=aseman-kesainen-kaunotar>> (14.8.2018)

Kalakoski, Iida: Katso paikkaa, etsi juonta. Ajatuksia korjaus- ja täydennysrakentamisesta. *Satakunnan kulttuuriympäristöt eilen, tänään huomenna*. Toim. Niina Uusi-Seppä. Satakunnan Museon julkaisuja 19/2012.

Kalliala, Marjatta: *Enkeliprinsessa ja itsari liukumäessä. Leikkikulttuuri ja yhteiskunnan muutos*. Gaudeamus, Tampere 1999.

Karhunen, Eeva: Paikallista aikaa. Vanhassa talossa asumisen fenomenologiaa. *Kotina suojeltu talo. Arkea, elämää ja rakennussuojelua Suomessa ja Saksassa*. Toim. Outi

Tuomi-Nikula & Eeva Karhunen. Kulttuurituotannon ja maisemantutkimuksen laitoksen julkaisuja XIII, Pori 2007, 19-34.

Karhunen, Eeva: *Porin kuudennen osan tarinoista rakennettu kulttuuriperintö*. Turun yliopiston julkaisuja, sarja C, osa 379. Turku 2014.

Karimäki, Reeli: Kuvitellut ja todelliset leikkipaikat. *Leikkikentiltä - Lastenperinteen tutkimuksia 2000-luvulta*. Toim. Helena Saarikoski. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2005, 106-129.

Karjalainen, Pauli Tapani: Aika, paikka ja muistin maantiede. *Tila, paikka ja maisema. Tutkimusretkiä uuteen maantieteeseen*. Toim. Tuukka Haarni et al. Osuuskunta Vastapaino, Tampere 1997a, 227-241.

Karjalainen, Pauli Tapani: Maailman paikoista paikan maailmoihin – kokemuksen geografiaa. *Tiedepolitiikka* 4/97, 1997b, 41-46.

Karjalainen, Pauli Tapani: Paikan topobiografinen tulkinta. *Paikka – Eletty, kuviteltu, kerrottu*. Toim. Seppo Knuutila et al. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Helsinki 2006, 83-92.

Kervanto Nevanlinna, Anja: *Kadonneen kaupungin jäljillä – Teollisuusyhteiskunnan muutoksia Helsingin historiallisessa ytimessä*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki, 2002.

Kervanto Nevanlinna, Anja: *Näköaloja kadunkulmalta – Kaupunkihistorian kirjoituksia*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki, 2005.

Komonen, Pauli: Graffitimaalarin vaiheet laakulttuurissa ja toiminnan luonne. *Katukulttuuri – Nuorisoesiintymiä 2000-luvun Suomessa*. Toim. Mikko Salasuo et al. Nuorisotutkimusverkosto/Nuorisotutkimusseura, Helsinki 2012, 169-198.

Kopomaa, Timo: *Tori – marginaali – haastava kaupunki. Tilatapauksia julkisten ulkotilojen käytöstä ja reunimmaisista käytännöistä*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 1997.

Korkiasaari, Jouni & Söderling, Ismo: Muuttoliike. *Suomen väestö*. Toim. Seppo Korkeakoski et al. Gaudeamus, Helsinki 2007, 239-270.

Koti asemalla: *Kysynpä vaan...* 14.4.2011.

<http://blogit.meillakotona.fi/kotiasemalla/kysynpa-vaan/> (5.9.2016)

Kukkonen, Heikki: Aseman paikka – Terminaalit yhdiskunnan rakenteessa. *Lähdön ja saapumisen paikat*. Toim. Anna-Maija Halme. Suomen Kotiseutuliitto, 2006, 16-21.

Kukkonen, Pirjo: Nostalgian semiosis. *Nostalgia – kirjoituksia kaipuusta, ikävästä ja muistista*. Toim. Riikka Rossi & Katja Seutu. Suomalaisen kirjallisuuden seura 2007, 13-50.

Kusenbach, Margharethe: *Street phenomenology – The go-along as ethnographic research tool*. *Ethnography*. Vol. 4(3), 2003, 455-485.

Kymäläinen, Päivi: Kaupunkitaide ja julkisen tilan hetkittäiset käytöt. *Julkisen tilan poetiikka ja politiikka. Tieteidenvälisiä otteita vallasta kaupunki-, media- ja virtuaalitoissa*. Toim. Seija Ridel et al. Tampereen yliopistopaino, 2009, 91-111.

Kyttälän vanha asemarakennus sai äkkilähdön. Satakunnan Kansa 17.10.1995.

Känsälä, Risto: *Nakkilan rakennuskulttuuria – Semmonen talo, jotta herrat kyselee*. Lions Club Nakkila ja Nakkilan kunta 1995.

Laakso, Mikko: *Oikeilla raiteilla. Raideammattilaisten työn historia*. Kustannusosakeyhtiö Siltala, Helsinki, 2017.

Laatikainen, Satu: *Saunan kansa*. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Helsinki 2009.

Laurila, Erkki: *Puutarhatalouden viisi kehityksen vuosikymmentä*. Puutarhaliiton julkaisuja nro 283, 1995.

Lefebvre, Henri: *The Production of Space*. Blackwell, Oxford, 1991.

Lehtonen, Sari, Vahekoski, Marika & Nuotio, Kimmo (toim.): *Reposaaren painolastikasviopas*. Porin kaupungin ympäristötoimisto, Tornio 2007.

Lehtovuori, Panu: Paikka on merkityksenannon hetki. Kaupunkisuunnittelun kokemuksellisen lähestymistavan teoriaa. *Urban Adventures. Urbanit elämysten paikat*. Anna-Maija Ylimaula (toim.) Future Home Institute, University of Art and Design Helsinki, UIAH, 2002, 33-90.

Low, Setha & Taplin, Dana & Scheld, Suzanne: *Rethinkin Urban Parks. Public Space And Cultural Diversity*. University of Texas Press, 2005.

Massey, Doreen: *Samanaikainen tila*. Vastapaino, Tampere 2008.

Mattila, Hanna & Ilmavirta, Tuomas: Estetisoituja muistoja – Taide, kulttuuriteollisuus ja teollinen rakennusperintö jälkiteollisen kaupungin kehittämisessä. *Muistin kaupunki – Tulkintoja kaupungista muistin ja muistamisen paikkana*. Toim. Katri Lento & Pia Olsson. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2013, 348-388.

Mauranen, Tapani: Satavuotias autoilija. *Viettelyksen vaunu – Autoilukulttuurin muutos Suomessa*. Toim. Kalle Toiskallio. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Jyväskylä, 2001, 33-63.

Mikä on joutomaa? Lähellä kaupungissa –verkkosivusto.  
<http://www.lahellakaupungissa.fi/paikat/joutomaa/mika-on-joutomaa/> (25.4.2019)

Mäenpää, Pasi: *Narkissos kaupungissa – Tutkimus kuluttaja-kaupunkilaisesta ja julkisesta tilasta*. Kustannusosakeyhtiö Tammi, Helsinki 2005.

Neuvonen, Riku: Kenelle kaupunkitila kuuluu? Kaupunkien julkiset tilat oikeuksien verkostona. *Kansalaiset kaupunkia kehittämässä*. Toim. Pia Bäcklund et al. Tampere University Press, Tampere 2017, 200-207.

- Niemi, Marja: *Rauman rata 100 vuotta. Yksityinen rautatie 1897-1950*. Näyttely Rauman museossa, Marelassa 31.5.-14.9.1997. Rauman museo 1997.
- Nissen, Sylke: Urban Transformation From Public and Private Space to Spaces of Hybrid Character. *Czech Sociological Review*, Vol. 44, No. 6. Institute of Sociology of the Czech Academy of Sciences 2008, 1129-1149.
- Nummelin, Markku & Ojanperä, Kari: Tampere – Pori 1895-1995. *Resiina* 3/1995, 4-45.
- Nyysönen, Timo: Graffitit – kamppailua julkisen tilan ilmiöstä. *Julkisen tilan poetiikka ja politiikka. Tieteidenvälisiä otteita vallasta kaupunki-, media- ja virtuaalitaloissa*. Toim. Seija Ridell et al. Tampereen yliopistopaino, 2009, 114-140.
- Parolan asema: *Kotirauhasta, pysäköinnistä ja kodista*. 16.11.2013. <<http://parolanasema.blogspot.fi/2013/11/kotirauhasta-pysakoinnista-ja-kodista.html>> (5.9.2016)
- Peltola, Jarmo: Kiskoilta asfaltille. *Tuhat vuotta tietä, kaksisataa vuotta tielaistosta 3. Pikeä hikeä ja autoja. Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1945-2005*. Helsinki: Tielaitos, Helsinki 1995, 24-57.
- Peltonen, Sara: *Hylätyn tilan vaihtoehtoiset käytöt – Joutomaista ja niiden merkityksistä kaupunkilaisille*. Maantieteen pro gradu –tutkielma, Turku, 2013. <[https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/94144/SaraPeltonenGraduVALMIS\\_muotoiltu.pdf?sequence=2](https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/94144/SaraPeltonenGraduVALMIS_muotoiltu.pdf?sequence=2)> (5.9.2016)
- Perähuhta, Minna, Joutsalmi, Sinikka & Ahoniemi, Anu (toim.): *Paluulippu. Kulttuurihistoriallisesti merkittävien asema-alueiden uusi käyttö*. Tampereen teknillinen korkeakoulu, Arkkitehtuurin osasto, yhdyskuntasuunnittelun laitos, Tampere 2001.
- Pevsner, Nikolaus: *A History Of Building Types*. Thames And Hudson, London, 1986.
- Pihkala, Erkki: Liikenteen uusi vallankumous. *Suomen taloushistoria 2 – Teollistuva Suomi*. Toim. Jorma Ahvenainen et al. Helsinki 1982, 440-452.
- Piispa, Mikko: ”Kaikki halus Comptoniin” – ekskursio graffitilämykseen. *Katukulttuuri – Nuorisoesiintymiä 2000-luvun Suomessa*. Toim. Mikko Salasuo et al. Nuorisotutkimusverkosto/Nuorisotutkimusseura, Helsinki 2012, s. 199-217.
- Pitkänen, Kari: Suomen väestön historialliset kehityslinjat. *Suomen väestö*. Toim. Sepo Koskinen et al. Gaudeamus, Helsinki 2007, 41-75.
- Puurakennukset – Asema-alueiden hoito-ohje*. Rautatierakennusten korjausohjeet 1. Museovirasto, Rakennushistorian osasto, Helsinki 1997.
- Rathje, William & Murphy, Cullen: *Rubbish! The Archaeology of Garbage*. HarperPerennial, New York, 1993.
- Rasila, Viljo: Liikenne. *Suomen taloushistoria 2 – Teollistuva Suomi*. Toim. Jorma Ahvenainen et al. Helsinki 1982, 144-131.

Rautavuori, Mauri: *Rautatie ihan meren keskelle. Rauman Rautatie ja Rauman sataman kehitys vuoteen 1950*. Omakustanne, Rauma 2011.

Ridell, Seija & Kymäläinen, Päivi & Nyyssönen, Timo: Julkinen tila tänään – kuhinaa lomittuvilla rajapinnoilla. *Julkisen tilan poetiikka ja politiikka. Tieteidenvälisiä otteita vallasta kaupunki-, media- ja virtuaalituloissa*. Toim. Seija Ridell et al. Tampereen yliopistopaino, 2009, 7-38.

Rinne, Matti: *Aseman kello löi kolme kertaa. Suomen rautateiden kulttuurihistoriaa*. Kustannusosakeyhtiö Otava, Helsinki, 2001.

Anita Saaranen-Kauppinen & Anna Puusniekka. *KvaliMOTV - Menetelmäopetuksen tietovaranto*. Tampere: Yhteiskuntatieteellinen tietoarkisto, 2006.  
<<http://www.fsd.uta.fi/menetelmaopetus/>>. (14.6.2019)

Saarikangas, Kirsi: *Eletyt tilat ja sukupuoli. Aukkaiden ja ympäristön kulttuurisia kohtaamisia*. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Helsinki 2006.

Saarikangas, Kirsi: Lähiötilan kerrokset ja vyöhykkeet. *Ympärisömytologia*. Toim. Sepo Knuutila & Ulla Piela. Kalevalaseuran vuosikirja 93. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Helsinki 2014. 326-359.

Schivelbusch, Wolfgang: *Junamatkan historia*. Vastapaino, Jyväskylä, 1996.

Seesmeri, Laura: *Sauno itsellesi menneisyys. Kehollisuus osana muisteltua ja esitettyä kokemusta*. Suomen kansantietouden tutkijain seura, Joensuu 2018.

Sheridan, Dougal: Urban Wildscape Processes in Practice. *Urban Wildscapes*. Toim. Anna Jorgensen & Richard Keenan. Routledge, London 2012, 201–220.

Sivula, Anna: Puuvillatehtaasta muistin paikaksi. Teollisen kulttuuriperintöprosessin jäljillä. Mitä on kulttuuriperintö? Toim. Outi Tuomi-Nikula et al. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Helsinki 2013.

Sivula, Anna: Tilaushistoria identiteettityönä ja kulttuuriperintöprosessina. Paikallisen historiapolitiikan tarkastelua. *Kulttuuripolitiikan tutkimuksen vuosikirja 2015*. Toim. Miikka Pyykkönen. Kulttuuripolitiikan tutkimuksen seura r.y., 2015. 56-69.  
<<http://www.kulttuuripolitiikantutkimus.fi/sites/default/files/KPTVS2015.pdf>> (1.11.2016)

Smyth, Gerry & Croft, Jo: *Our House. The Representation of Domestic Space in Modern Culture*. Editions Rodopi 2006.

Solnit, Rebecca: *Wanderlust. A history of walking*. Verso, London 2001.

Storm, Anna: *Hope And Rust. Reinterpreting the Industrial Place in the Late 20th Century*. Royal Institute of Technology, Stockholm 2008.

Suomen metsät 2012: Peruskäsitteet ja tietolähteet, metsän määritelmä.  
<<http://www.metla.fi/metinfo/kestavyys/basic.htm>> (24.4.2019)

*Suomen teiden historia II. Suomen itsenäistymisestä 1970-luvulle.* Helsinki: Tie- ja vesirakennushallitus, Suomen tieyhdistys, 1977.

Suominen, Juha: *Satakunnan kasvit.* Norrlinia 26. Luomus - luonnontieteellinen keskusmuseo, Helsinki 2013.

Susannan työhuone: *Haaveissa.* 22.9.2011.

<<http://susannantyohuone.blogspot.fi/2011/09/haaveissa.html>> (5.9.2016)

Sørensen, Knut H: Domestication: The Enactment of Technology. Teoksessa *Domestication of Media and Technology.* Toim. Thomas Berker et al. McGraw-Hill Education 2005.

Tedre, Silva & Pöysä, Ville: *Opetus lähtee, koulu jää. Maalaiskoulut paikallisyhteisöissä.* Yhteiskuntapolitiikka 5/2015. 490-498.

<<http://www.julkari.fi/handle/10024/129943>> (14.4.2019)

Terho, Satu: *Puuvirtisten kasvien kartoitus toiminnan lopettaneilla taimitarhoilla.* Ammattikorkeakoulun opinnäytetyö, Lepaa, 2012.

<[https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/40499/Terho\\_Satu.pdf?sequence=1](https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/40499/Terho_Satu.pdf?sequence=1)> (6.9.2016)

Teräs, Kari & Koivunen, Pia: Historiallinen muistitietohaastattelu. *Tutkimushaastattelun käsikirja.* Toim. Matti Hyvärinen et al. Vastapaino, Tampere 2017. S. 193-213.

Tirri, Rauno et al.: *Biologian sanakirja.* Kustannusosakeyhtiö Otava, Keuruu 2006.

Tuan, Yi-Fu: Paikan taju: aika, paikka ja minuus. *Paikka – Eletty, kuviteltu, kerrottu.* Toim. Seppo Knuutila et al. Suomalaisen kirjallisuuden seura, Helsinki 2006. S. 15-30.

Tulipalo tuhosi Ulvilan vanhan aseman. Satakunnan Kansa 17.7.2003.

Tyvelä, Hanna & Virkki, Kirsti: *Kohti ennakoivaa rakennussuojelua. Valtakunnallisesti merkittävien kohteiden ohjelmallinen suojelu.* Ympäristöministeriön raportteja 28. Helsinki 2016.

<[http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78929/YMra\\_28\\_2016.pdf](http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/78929/YMra_28_2016.pdf)> (7.5.2019)

Uudet ideat itävät kaupunkien kesannoissa. Nokkela kaupunki –sivusto.

<<https://nokkelakaupunki.fi/2013/02/25/uudet-ideat-itavat-kaupunkien-kesannoissa/>> (29.7.2019)

Valanto, Sirkka: *Suomen rautatieasemat vuosina 1857-1920.* Museovirasto, Rakennushistorian osasto, Helsinki, 1982.

Valanto, Sirkka (toim.): *Rautateiden arkkitehtuuri – Asemarakennuksia 1857-1941.* Suomen rakennustaiteen museo, Alvar Aalto –museo, Helsinki 1984.

Vehkoo, Johanna: *Autiopaikoilla – Tutkimusmatkoja tulevaisuuden raunioille.* Kustannusosakeyhtiö Teos, Helsinki, 2016.

Vierikko, Pentti: Valtionrautatiet puutarhurina. *Valtionrautatiet 1962-1987*. Rautatiehallitus, Helsinki, 1987.

Vuori, Piia: *Kunnallisneuvos puhaltaa tuulta tulevaisuuden purjeisiin – J. W. Söderlund taloudellisena ja poliittisena vaikuttajana 1800-luvun lopun Raumalla*. Historian pro gradu –tutkielma, Tampere 2009.

<<https://tampub.uta.fi/bitstream/handle/10024/81243/gradu04038.pdf?sequence=1>> (4.11.2016)

Väre Henry et al. (toim.): *Puiden jäljillä. 400 vuotta dendrologian historiaa*. Dendrologian Seura – Dendrologiska Sällskapet r.y., Helsinki 2008.

Wallin, Antti: *Eläkeläisten tila – kaupunkitilan ja eläkeläisten sosiaalisen toiminnan tarkastelua*. Tampereen yliopiston väitöskirja, Tampere 2019.

<<http://tampub.uta.fi/bitstream/handle/10024/104899/978-952-03-0993-0.pdf?sequence=1&isAllowed=y>> (2.5.2019)

Wong, Liliane: *Adaptive Reuse: Extending The Lives of Buildings*. Walter de Gruyter GmbH 2016.

*Yksinkertainen vahtitupa – Asema-alueiden hoito-ohje*. Rautatierakennusten korjausohjeet 5. Museovirasto, Rakennushistorian osasto, Helsinki 1997.

Zukin, Sharon: *The Cultures of Cities*. Blackwell 1995.

## LIITTEET

### Liite 1. Haastattelurunko

#### Alkukysymykset

- taustatiedot
- kuinka kauan asunut asemalla?
- miksi muutti asemalle asumaan?

#### Pihan toiminnot

- Sijoittuuko pihalle nykyään toimintoja? Millaisia?
- Käytetäänkö pihaa nykyään? Mitä pihalla tehdään?
- Onko teillä lempipaikkaa pihalla? Mikä se on?
- Onko pihalla ongelmallisina pidettyjä kohtia tai piirteitä? Mitä ne ovat?
- Vaikuttaako rautatien läsnäolo pihan käyttöön? Miten?

#### Pihan erityispiirteet/rautatieläisyys

- Onko pihalla erityispiirteitä? Mitä ne ovat?
- Näkyykö rautatieläisyys nykyään pihassa tai vaikuttaako se pihassa asumiseen? Miten?
- Onko radalla/junaliikenteellä nykyään vaikutusta pihan käyttöön? Mitä? (turvalisuus/melu/tärinä ym.)
- Onko radan/junaliikenteen historialla vaikutusta pihan käyttöön? (maaperän pilaantuminen ym.)
- Onko pihalla ydinaluetta eli aluetta josta ”asema muodostuu”? (Entä, jos itse asemarakennus on purettu?)

#### Pihan kulttuurihistoria, pihaan liittyvät suunnitelmat

- asettaako aseman historia rajoituksia nykyiselle käytölle? Tai toisaalta, millaisia mahdollisuuksia se avaa?
- historiallisen puiston hoito/huolto? Onko pihan hoitoon saatu ohjeita ja jos niin mistä?
- mitä pihalle saa/ei saa tehdä/muuttaa asukkaan itsensä mielestä? Ts. Mikä pihasa on arvokasta?

#### Yksityisyys/kotirauha (julkisen puiston muuttuminen yksityiseksi piha-alueeksi)

- onko ollut pihan yksityisyyteen/kotirauhaan liittyviä ongelmia?
- jos, niin mitä ajatuksia/tunteita ovat herättäneet? Onko niitä koettu tarpeelliseksi torjua ja jos niin miten?

#### Kasvit

- mahdolliset ratakasvilajit?

## Liite 2. Liikennepaikkataulukko

Liikennepaikka	Perustettu	Lakkautus			Muuta
		Miehitys	Hlöliikenne	Liik. Paikka	
Kiikka	1895	1968	1983	1987	Asema asuntona.
Äetsä	1902	1997	2003	x	Asema purettu (siirretty?) 2016.
Kauvatsa	1895	1968	1989	1989	Asema uusikäytössä.
Kyttälä	1895	1983	1983	1994	Asema purettu 1995.
Riste	1895	1966	x	x	Radanoikaisu, asema purettu 1970-l.
Kokemäki	1895	1969	1983	1984	Asema purettu 1986.
Peipohja (Nyk. Kokemäki)	1895	2007(?)			Suojeluohjelmassa. Asema asuntona(?).
Merstola	1895	1964	1983	1984	Asema purettu 1986.
Harjavalta	1944	2006			Asema asuntona.
Nakkila	1895	1983	1983	1999	Asema uusikäytössä.
Haistila	1895	1954	1973	1974	Asema asuntona.
Uvila	1895	1970	1983	1984	Asema palanut 2003.
Pori	1895/1938				Vanha asema asuntona.
Ulasoori	1899	1930	1954	1954	Rakennus purettu.
Kylänsaari	1899	1953	1954	1968	Asema purettu.
Rieskala	1929	1952	1954	1968	Rakennus purettu.
Pihlava	1899	1954	1954	2009(?)	Asema purettu 1989.
Kaanaa	1899	1940	1954	1985	Rakennus purettu.
Mäntyluoto	1899/1984	1954	1954		Suojeluohjelmassa. Vanha asema uusikäytössä.
Tahkoluoto	1984	x	x		Vain tavaraliikennettä.

Voitoinen	1897	1968	1988	x	Rakennus purettu 1970-l.
Kiukainen	1897	1988	1988	x	Asema asuntona, palanut 2008/2014.
Panelia	1897	1970	1988	x	Asema ollut uusikäytössä.
Eurajoki	1897	1964	1988	x	Asema purettu.
Vuojoki	1897	1969	1988	1988	Asema purettu 1990-l.
Karra	1897	1953	1988	x	Rakennus purettu (siirretty?) 1993.
Rauma	1897	1988	1988		Suojeluohjelmassa. Asema asuntona.

Eura	1913	1960	1953	1968	Rakennus purettu 1982.
Kauttua	1913	1953	1953	x	Asema asuntona.

### Liite 3. Kuvaliite



Kuva 1. Kiikan aseman koivukujanne sekä kellari.



Kuva 2. Kiikan asemarakennus puistopuiden lomassa.



Kuva 3. Esimerkkisivu Kiikan aseman omistajien tekemästä tarkasta dokumentaatiosta.



Kuva 4. Asemapuiston miljöötä Kytälässä. Vasemalla vesitorni, oikealla sauna.



Kuva 5. Kytälän asemapuiston vanha rautatieläisomenapuu kuvassa keskellä.



Kuva 6. Nakkilan ratamestarin talon piha ulkorakennuksineen.



Kuva 7. Nakkilan ratamestarin talo sisäänkäynteineen pihan puolelta.



Kuva 8. Talo sille johtavan tien suunnasta kuvattuna. Rautatieläisomenapuu on istutettu samalle paikalle kuin vanhassa puistosuunnitelmassa.



Kuva 9. Haistilan asemarakennus. Kuvassa oikealla esiin kaivettua pihakiveystä.



Kuva 10. Haistilan aseman piharakennus ja puistoa sisäänkulkutien suunnasta kuvattuna. Asemarakennus jää kuvassa keskellä olevien puiden taakse.



Kuva 11. Asuinrakennus Ulvilan asemalla.



Kuva 12. Syreeniäita ja puistosuunnitelmassakin näkyvät pallopuut Ulvilan asemalla. Tulipalossa tuhoutuneen asemarakennuksen jäänteet näkyvät taustalla.



Kuva 13. Rauman aseman suuret puut. Asemarakennus hämöttää kuvassa taustalla.



Kuva 14. Syreenimaja, istuinryhmä ja esiin raivattua kiveystä asemarakennuksen nurkalla.



Kuva 15. Kasvimaa Rauman asemapuistossa.



Kuva 16. Kauttuan asemalla asemapuistomainen ympäristö on sijainnut aseman ja piha-  
rakennuksen välissä.



Kuva 17. Kauttuan aseman piharakennus. Rata jää kuvan oikeaan laitaan.