

## Liite 7. Asemapuiston puistohistoriallinen selvitys.

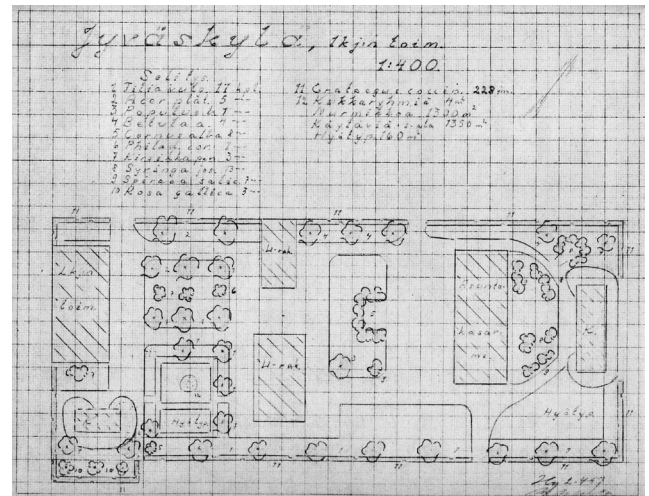
### JYVÄSKYLÄN VANHAN ASEMAN ASEMA-PUISTO

#### Yleistä ja historiaa

Asemapuistot ovat tärkeä osa suomalaista puisto- ja puutarhahistoriaa. Ne ovat yleensä taajamien ensimmäisiä ei-kirkollisia julkisia puistoja ja ovat rautatiehistoriamme alusta lähtien muodostaneet olennaisen osan asemamiljööstä. Vaikka ne ensisijaisesti olivat edustuspuistoja oli niillä myös merkitystä asemahenkilökunnan hyötypuutarhoina sekä kaupunkien ja taajamien palontorjunnassa.

Asemapuistot suunniteltiin joko Hyvinkäällä vuonna 1874 perustetussa keskuspuutarhassa tai jossakin myöhemmin syntyneistä viidestä piiripuutarhasta. Kiihtyvässä tahdissa syntyneiden uusien liikennepaikkojen rakennustarpeen tyydyttämiseksi kehitettiin tyyppi- ja piirustukset eri toimintojen rakennuksille. Samoja piirustuksia saatettiin käyttää useilla rataosuuksilla. Koska rakennuksissa ja niiden sijoittelutavoissa eri asemille on hyvin vähän vaihtelua, muistuttavat myös puistosuunnitelmat pääpiirteissään toisiaan. Samoja kasvejakin käytettiin kaikilla liikennepaikoilla, sillä taimet tulivat keskuspuutarhalta.

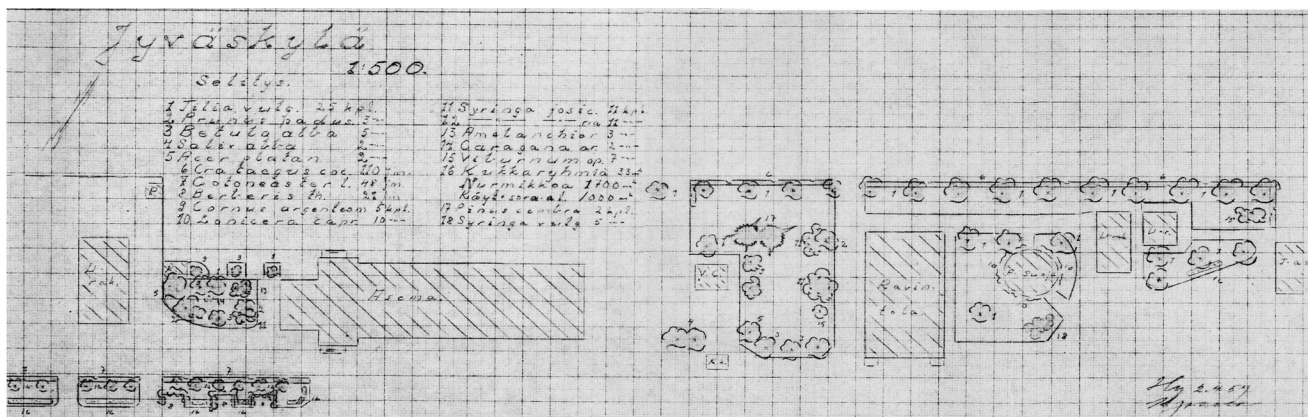
Ensimmäisten vuosikymmenien puistosuunnitelmista on säilynyt vain muutama luonnos. Sen sijaan 1900-luvun alusta on kattava kokoelma erityisesti piiripuutarhuri J.K. Kornmannin piirustuksia. 1900-luvun alun asemapuistosuunnitelmat seurailivat vielä edellisen vuosisadan tyyli- ja muotokausia, vaikka piirustusten esitystekniikka eli jo jugendin hengessä. Tyypillisiä tuon ajan asemapuiston piirteitä ovat vapaasti kaartuvat käytävät, lehtimajat, puurivit ja –kujat sekä vapaamuotoiset



Vanhojen asuinrakennusten pihan puutarhasuunnitelma vuodelta 1957, tekijä Jokela.

perennapenkit. Puiston yksityisempiin osiin kuului keittiöpuutarha kasvimaineen ja marjapensaineen. Yhtenäinen lajisto ja suunnittelutyyli tekevät asemapuistoista tunnistettavia.

Jyväskylän asemalle on istutettu puurivi ja mahdollisesti muitakin kasveja jo asemarakennuksen rakennusvaiheessa vuonna 1896. Toistaiseksi ainoat löydetty puisto- ja puutarhasuunnitelmat ovat vuodelta 1957. Niissä näkyvät edelleen nuo alkuperäiset puurivit ja muita asemapuistoille tyypillisiä elementtejä kuten lehtimajat, hyötypuutarhat ja hedelmätarha. Puistokäytävät ja istutusalueet on linjattu suoraviivaisemmin kuin 1900-luvun alun suunnitelmissa. Rehevimmillään asemapuisto on ollut 1970-luvulla, jonka jälkeen monet eri tekijät ovat heikentäneet sen puistomaisuutta.



Jyväskylän aseman puistosuunnitelma vuodelta 1957, tekijä Jokela.

### Alueet ja tilajako

Tilankäyttö asema-alueilla on hyvin selkeää muun muassa rakennusten kaavamaisen sijoittelun ansiosta. Tämä helpotti matkustajien suunnistamista eri asemilla ja muiden junaliikenteeseen liittyvien toimintojen järjestämistä sujuviksi.

Tyypillinen suomalainen asema jakautuu toiminnallisesti kolmeen osaan. Ensimmäinen osa, aseman puoli, käsittää aseman, johon kuuluu asemarakennuksen ja tavaramakasiinin muodostama rakennuspari sekä asemasilta ja lastauslaituri, ja asuinalueen. Toisen osan muodostavat rata ja ratapiha. Kolmas osa on huolto- ja lastauspuolta, jonne esimerkiksi vesitorni ja veturitalli sijoittuvat. Asema- ja ratapiha on usein erotettu toisistaan puurivillä tai pensasaidalla. Mallista on tietenkin lukuisia versioita, joissa osien suhde vaihtelee riippuen aseman luokasta ja maastosta. Yleisvaikutelmaltaan asema-alue on avara.

Asemapuisto liittyy ensimmäiseen osaan yhdistäen julkiset tilat ja rautatieläisten asunnot. Silläkin on siis kaksi puolta: edustuspuisto ja yksityinen hyöty- ja huvipuutarha. Asuinrakennusten yhteydessä oli alunperin kasvimaata, hedelmäpuita ja marjapensaita. Joskus suunnitelmissa nähdään tennis-, kroketti- tai leikkikenttä, mutta sellaista tuskin on kovin usein toteutettu.

Jako aseman ympärillä sijaitsevaan puistoon sekä asuinrakennusten yksityisempiin pihoihin on edelleen näkyvissä myös Jyväskylän tapauksessa. Kolmas osa-alue, veturitallin ympäristö, jää eri kaava-alueelle.

### Istutukset ja lajivalikoima

Tunnusomaisin elementti asemapuistoissa on randsuuntainen yleensä lehmusten muodostama puurivi. Puurivejä yhdessä pensasaitojen kanssa käytettiin asemilla erottamaan osa-alueita toisistaan, kuten asemapihan ja ratapihan välissä. Myös tärkeimpiä puistoteitä korostettiin puukujantein. Puuriveillä oli edustuksellisuuden lisäksi merkitystä palontorjunnassa höyryveturien ja puukaupunkien aikakaudella.

Asemarakennuksen läheisyydessä avoimella nurmella seisovat yksittäispuut ja -pensaat ovat myös tyypillinen piirre, joka luo avaran yleisvaikutelman.

Kukkaryhmissä käytettiin alkuaikoina yksivuotisia kesäkukkiä, mutta 1880-luvulla alkoi perennojen suosio kasvaa. Istutusten korosteena käytettiin usein rungollisia muotoonleikattuja orapihlajia ja



*Asemarakennus ympäristöineen vuonna 1960.*

syreenejä.

Asuinrakennusten yhteydessä oli lähes poikkeuksetta pieni keittiöpuutarha, jota ympäröivät marjapensaat, ja lähistöllä saattoi olla myös hedelmätarha. Näin saattoi rautatiehenkilökunta hiukan leventää valtion leipää. Joskus suurikin ala asema-alueesta on käytetty perunamaaksi.

Suunnitelmissa ei kasveja useinkaan ole nimetty, mutta lajivalikoimasta ja sen runsaudesta saa hyvän käsityksen Hyvinkään taimiston säilyneistä tilastoista ja luetteloista. Aluksi taimistolla kokeiltiin erikoisiakin lajeja, mutta lopulta valikoimaan jäivät vain ilmastollisesti kestävimmat ja viljelyvarmimmat lajit. Asemat saivat lähes kaikki kasvinsa keskus- tai piiripuutarhasta, josta piiripuutarhuri ne jakoi. Pääpiirteissään samoja koristekasveja on käytetty koko rataverkon alueella.

Tyypillisiä lehtipuita ovat koivu, lehmus, vaahtera, jalava, pihlaja ja koristepajut. Havupuista yleisimmät ovat pihta, sembramänty, lehtikuusi sekä vuorimänty. Pienilehtisten puiden käyttöä on vältetty, jottei rata roskaantuisi. Rautateillä on myös aivan omia puulajikkeita, kuten rautatien omenapuu ja Pietarista tuotu lehmuslaji. Koristepensaista orapihlaja, hernepensas, kuusamat, hanhikki, kanukka, tuomipihlaja, happomarja, tuhkapensaat, angervot ja puistoruusut ovat tyypillisiä. Orapihlajasta ja syreenistä käytettiin myös rungollisia muotoja, joita voitiin muotoonleikata pallopuiksi. Niiden ja leikattujen pensasaitojen suosio heikkeni kuitenkin 1960-luvulta lähtien, kun hoitokustannuksia alettiin karsia.

Kesäkukista suosituimpia olivat verenpisara, verbena, petunia, samettikukka, pelargonit, begoniat, dahlia ja lobelia sekä 1960-luvulla suosituksi tulleet kesäsyypressi, salkoruusu ja risiinikasvi. Kevätkukintaan käytettiin tulppaneja ja narsisse-



ja. Perennoista eniten käytettiin harjaneilikkaa ja tarhaorvokkia, jotka rautatiepuistojen esimerkiksi löysivät tiensä myös lähes jokaiseen suomalaiseen puutarhaan. Kukkaistutuksia muunneltiin ja vaihdettiin usein. Perennat ovat vähentyneet 1970-luvulta lähtien.

Keittiöpuutarhasta löytyi vihannesten ja yrttien lisäksi marjapensaita, jotka sommiteltiin neliöiksi tai kaarevasti reunustamaan kasvimaata.

Jyväskylässä nimenomaan alueen puusto ja sen muodostamat rivit kertovat vanhasta asemapuistomiljööstä. Alueella on edelleen vanhoille asemapuistoille tyypillisiä lajeja, kuten lehmuksia, sembramäntyjä sekä koivuja ja pensaslajistossa muun muassa syreenejä ja orapihlajia. Puurivit istutettiin jo rautatieaseman rakentamisvaiheessa.

Lähteiden mukaan asemapäällikön talon piha- puisto oli näyttävä. 1960-luvulla oli kadunvarressa pensaita ja talousrakennuksen päässä radanpuolella kasvoi marjapensaita ja omenapuita. Nykyään pihapiirissä on jokunen vanhempi koivu ja muita puita, mutta 1970-luvun loppupuolen rehevä puistomaisuus on vuosien mittaan kulunut ja piha-alue pienentynyt muun muassa läpikulunkulunkenteen takia. Puita ja istutuksia vähennettiin rankasti kun kevyenliikenteen silta Lutakkoon rakennettiin. Muun muassa asemapäällikön talon sivulla ollut koivurivi kaadettiin.

Lehmusrivi kulkee vuonna 1921 rakennettujen asuinrakennusten vieritse. Tontilla on myös radansuuntainen pensaita ja kaksi radan suhteen kohtisuoraa lehmusriviä.

Asema-alueen puista on tehty inventointi ja kuntokartoitus kesällä 2001 sekä 2002. Kuntoarvioinnin mukaan osa puista on siinä kunnossa, että ne tulisi pikimmiten kaataa (joitakin on jo kaadettu).

#### *Asemapuistoa vuonna 1978.*



#### Pinnoitteet

Perustason käsittelyä rautatiemiljöössä luonnehtii yksinkertaisuus. Asema-alue ja ratapiha oli aluksi sora- tai hiekkapintainen paikallisen maalajin mukaan. Kulutusta kestävien materiaalien käyttö aseman keskeisimmillä alueilla on aina ollut välttämättömyys suurten matkustajamäärien vuoksi. Suuria graniittikohkareita käytettiin asemalaiturin radanpuoleisella reunalla ja lastauslaiturilla. Asemalaiturin kiveys oli usein nupukiveä, mutta laituri oli joissain tapauksissa puinen. Asemalaiturin reunus saattoi vaihtua betoniseen jo 1930-luvulla. Myöhemmin kiveykset on usein asfaltoitu, mistä voi maanpinnan nousemisen seurauksena aiheutua ongelmia itse asemarakennukselle. Viimeisimpänä materiaalina asfaltin rinnalle on tuotu betonikiveykset.

Jyväskylän asemasta otetuista valokuvista voi seurata pinnoitteiden kehitystä. Vuonna 1937 otetussa valokuvassa näkyy kuinka koko aseman edusta on kivetty. Asemalaituri sen sijaan on vielä 1978 sorapintainen. Valokuvien perusteella vuonna 1960 asemalaiturin reunassa on vielä graniittipaasia, jotka vuoteen 1978 mennessä ovat vaihtuneet betonisiin reunakiviin. Nykyään asfaltti on saanut vallan istuttamattomilla alueilla.

#### Rakenteet

Päärakennusten lisäksi asema-alueella rakennettiin muita pienempiä lisärakennuksia. Alkuperäiseen sommitelmaan kuului ulkokäymälä radanpuolelta katsottuna asemarakennuksen vasemmalla puolella - samalla etäisyydellä kuin tavaramakasiini vastakkaisella puolella. Lisäksi asuinrakennusten yhteydessä oli talouskellareita, sauna ja muita ulkorakennuksia. Asemapuistosta saattoi löytyä sireenimaja tai puinen huvimaja, rautatiehen liittyvä muistomerkki tai kaivo koristeellisine kansirakenteineen. Myyntikojut ja kioskit kuuluivat myös jo vuosisadan vaihteen asemapuistoihin. Suunnitelmissa ne useimmiten sijoittuvat johonkin rauhaisaan puistonurkkaukseen, mutta valokuvissa niitä näkee laituri-alueella – kuten nykyäänkin. Muihin tuon ajan varusteisiin kuuluivat hevospuomit, jotka sijoitettiin sisään tulon lähelle. Asemapihan penkit olivat joko yksinkertaisia rahityyppisiä pitkiä istuimia tai perinteisiä puistonpenkkejä. Kalusteet ja valaisimet suunniteltiin usein erityisesti Valtionrautateiden tarpeita ajatellen.

Koneelliset huoltotoimet ja tekniikan muutokset ylipäätään ovat poistaneet puulaiturit ja laituri- katokset asemamiljööstä. Myöhemmin erityisesti

ulkotiloissa on käytetty yleisiä julkisten tilojen kalusteita, joiden tärkeimpänä ominaisuutena tänä päivänä on kestää ilkeävaltaa. Lamppujen, odotuskatosten ja muiden kalusteiden lisäksi asema-alueen ilmeeseen vaikuttavat opasteet, joiden luonteeseen onkin alettu kiinnittää viime vuosina erityistä huomiota historiallisilla asemilla.

Vanhoista lisärakennuksista Jyväskylän asemalla puistomaisessa pihapiirissä on jäljellä asemapäällikön talousrakennus, rautatieläisten asuinrakennuksen talousrakennus ja maakellari. Alueella sijaitsee myös muutama myöhemmin rakennettu rakennus kuten asemakioski sekä Kilpisen kadun kohdalla rautatiepihan ylikulkevan kävelytunnelin pää ramppeineen. Aseman eteläpuolella asemagrillin vieressä on vanha höyryveturi, joka on nyt kunnostettavana ja sijoitettaneen kunnostuksen jälkeen muualle.

Asemapäällikön talon pihapiirissä oli 1960-luvulla vihreäksi maalattu puuportti Kilpisenkadun ja Hannikaisenkadun risteyksen kohdalla. Tiilisen piharakennuksen puolella tonttia oli ajoluiska pihaan, mutta ei porttia.

#### Suunnittelussa huomioon otettavaa

Asemapuisto on oleellinen osa asema-aluetta. Sen tunnistettava perusluonne tekee siitä myös kulttuurihistoriallisesti merkittävän. Museovirasto on pyrkinyt siihen, että jälkipolville säilyisi joukko asema-alueita, joissa on aistittavissa menneen ajan rautatieliikenteen ja –kulttuurin luonne.

Tunnistettavuuteen vaikuttavia tekijöitä ovat eri puolilla Suomea toistuvat kasvilajikkeet ja alkuperäisten suunnitelmien yhtenäinen tyyli. Yhdenmukaisuuden rinnalla kulkee muuttuvuus ja sopeutuminen käytön sanelemiin vaatimuksiin. Erityisen tärkeää on kuitenkin säilyttää alueen tilajaon hierarkia, ero julkisen puiston ja yksityisempien puutarhojen välillä, vaikka toiminnot muuttuisivat. Esimerkiksi rakenteellisten aitojen sijoittamista alueelle tulisi välttää. Tarvittaessa kortteli voidaan rajata pensasaidalla, mutta alueen sisälle sijoittuvien suojaistutusten tulisi olla vapaamuotoisia ja yleisvaikutelman avoin.

Hoitotoimenpiteiden ja kasvien uudistamisen tulee perustua kasvillisuuden ja puistorakenteiden historian inventointiin sekä puuston kuntokartoitukseen. Asema-alueilla käytetyt puulajit ovat pitkäikäisiä ja hyväksi havaittuja. Asemapuistojen hoito on ollut sekä huolellista että taloudellista ja sitä sen tulisi yhäkin olla. Perustason käsittelyssä voidaan pitää tavoitteena yksinkertaisuutta ja

selkeyttä.

Jyväskylän tapauksessa ehdoton etu on, että alueella on yksi omistaja - Jyväskylän kaupunki. Tämä mahdollistaa suunnitelmallisen ja yhtenäisen käsittelyn. Kulttuurihistorian kannalta oleelliset tekijät voidaan turvata. Puiston säilyttäminen ja kunnostaminen tukee arvokasta rautatiemiljöökokonaisuutta. Puisto ja laajemminkin ulkoalueiden käsittely voivat myös uuden käytön aikana toimia asema-alueen eri osia yhdistävänä ja alueen erityispiirteitä korostavana tekijänä.

Tiettyjen perusarvojen säilyttämisen ohella on otettava huomioon edelleen olemassa olevan rataliikenteen aiheuttamat haitat, joita huolellisella maankäytön ja viheralueiden suunnittelulla voidaan vähentää tai kokonaan poistaa ja näin taata uudelle käytölle paremmat edellytykset. Rautatieliikenteen tuomat ominaisuudet, ohikiihtävä liike, nopeus ja oma äänimaailma voidaan parhaassa tapauksessa kääntää paikan positiiviseksi erityispiirteeksi.

#### LÄHTEET

1. Hämetahti, Leena & Palmén, Annikki & Alanko, Pentti & Tigerstedt, Peter. Suomen puu- ja pensaskasvio (1992). Yliopistopaino, Helsinki
2. Perähuhta, Minna & Joutsalmi, Sinikka & Ahoniemi, Anu. Paluulippu. Kulttuurihistoriallisesti merkittävien asema-alueiden uusi käyttö (2001). TTKK, arkkitehtuurin osasto, yhdyskuntasuunnittelun laitos. Gummerus, Jyväskylä
3. Surakka, Katarina & Widell, Marja-Riitta. Jokioisten museorautatien Minkiön aseman ympäristösuunnitelma ja katsaus Valtionrautateiden puutarhatoimeen 1862-1917 (1994). Projektityö. Lepaan puutarhapuisto.
4. Joutsalmi, Sinikka. Asemapuistot. Kirjassa: Hortus Fennicus. Suomen puutarhataide. Viherympäristöliitto & Suomen puutarhataiteen seura. 2001.