



Franzéninkatu, Helsinki
Wikimedia Commons, käyttäjä Drefer, lisenssi CC BY-SA 4.0

Autotallit ja kellarit luovuttamattoman omintakeisina asumisen apu- ja harrastetiloina:

Katsaus miesnäkökulmasta

Timo Kopomaa

Artikkeli on katsaus autotalli-ilmiön kaupunkikulttuuriseen historiaan ja muuttuviin merkityksiin. Esillä tarkastelussa on, millainen tilaratkaisu autotalli on suhteessa kotiin ja asumiseen. Pohdin myös talleissa tapahtuvan omaehtoisen asukastoiminnan luonnetta ja emansipatorisiksi tulkittavia tallikäytäntöjä tavanomaisten varastointitehtävien ohella. Kirjoitus pyrkii herättämään keskustelua asumista palvelevien tilojen merkityksestä ja tässä yhteydessä erityisesti autotallien roolista arjen asumisessa ja elämisessä. Mieslähtöisen näkökulman ja painotuksen valintaan ovat ohjanneet kirjallisuuslähteet sekä teemaa avaava tapausesimerkki.

Tutkimuskysymyksiä, joita työssä avataan, ovat tilat toiminnan mahdollistajina ja tilojen varastokäyttö. Lisäksi kartoitan autotalliaktiivisuuden ja -yrittäjyyden ituja sekä tallikäytäntöjen nykysäätelyä. Havainto on, että miesten arjen tilojen tutkimusta ei Suomessa ole tehty riittävässä määrin (ks. kuitenkin esim. Wallin 2019, 53–68).

Taustalla tarkastelussa on ajatus tilasta toimijan kaltaisena mahdollistajana. Asumisen lisätilat voidaan tulkita teknisinä ympäristöinä välittäjiksi, jotka luovat edellytyksiä tietyntylaisille toimijuuksille. Ihmisten toiminta, yhdessä oleminen ja kohtaamiset ovat välittyneitä. Asiat, esineet ja miljööt ohjaavat inhimillistä toimintaa. Tämän yhteistoimijuuden näkökulmasta suunniteltu ja rakennettu ympäristö on fyysinen ehdotus sille, mitä voidaan tehdä, mutta

yleisemminkin luonnos kaikelle toiminnalle ja sosiaaliselle rakenteelle. (Ks. toimijaverkkoteoria: Latour 1999; Gieryn 2002; Lehtonen 2008; Kopomaa 2014.)

Käsillä oleva katsaus liittyy keskusteluun asumisen apu- ja harrastetilojen merkityksestä yhä tiiviimmissä kaupunkikeskuksissa. Kirjoitus ei pyri rinnastamaan yhdysvaltalaisia ja suomalaisia tapauksia, vaikkakin kiehtovan vertailukohdan tarjoavat pohjoisamerikkalaiset, osin mediailmiöinä tunnetut esimerkit, *man cave*, *garage rock* ja autotalliyrittäjäys. Selvitys linkittyy teemaltaan myös vuonna 2009 aloitettuun Helsingin kaupungin ”Kehittyvä kerrostalo” -ohjelmaan. Muun muassa moninaiset muutokset urbaanissa liikennekulttuurissa haastavat pohtimaan autoille varattujen tallipaikkojen tulevaisuutta. Nyt lähtökohtaisesti lähes kaikki oheistoiminta talleissa on ollut kiellettyä lukuun ottamatta auton säilyttämistä ja pieniä huoltotöitä.

Syvähaastattelu aineistona

Tapausanalyysin poikkeukselliseksi ja kiehtovaksi kohteeksi valikoitui omaehtoista urbaania toimintaa harjoittanut tilan haltija, neljännen polven helsinkiläinen, kuusissakymmenissä oleva, sekä autotalleja että kellaritilaa vuokrannut ”Klaus”. Esillä tutkimuksellisessa (syvä)haastattelussa on hänen elämäntapansa ja harrastetiloihin liittyneet käytännöt. (Grönfors 1985, 173; Kortteinen 1982, 295–314)

Noin tunnin kestänyt haastattelu on tehty läntisellä Uudellamaalla 2.5.2018. Haastattelijana toiminut kaupunkitutkija on tuntenut haastateltavan kymmenien vuosien ajan ja kyennyt tekemään pitkällä aikavälillä havaintoja hänen elämäntyyllisistä valinnoistaan ja tilakäytännöistään. Klausilla on Helsingin keskustassa ollut vuorollaan hallinnassa kaksi laajaa autotallia sekä pitkäaikainen kellarihuone. Nuo perättäisinä ajanjaksoina käytössä olleet kolme tilaa ovat toimineet harrastevälinevarastoina ja musiikkituloina, mutta autotallit myös perinteiseen tapaan kulkuneuvojen, kuten auton, skootterien ja polkupyörien, säilytyspaikkoina.

Syvähaastattelusta oli kysymys, kun tuttuus ja luottamus haastattelijan ja haastateltavan välillä antoi mahdollisuuden keskustella niin arjen vaikeuksista kuin sen hallinnasta ilman julkisivun tai niin sanotun onnellisuusmuurin taakse piiloutumista (Kortteinen 1982). Haastateltavalla ei ollut syytä olla avautumatta yksityiselämänsä valinnoista tai puolustella niitä. Hän sai myös puhua itselleen ehkä kaikkein tärkeimmistä asioista. Haastattelija ei ollut ulkopuolinen vieras vaan ymmärtävä kuuntelija.

Litteroin haastattelun soveltuvien osien ja kirjoitin sen tiiviin kuvauksen muotoon, joka sisältää myös haastattelun puheen suoria lainauksia ja hänen käyttämiään termejä. Haastattelu tarjosi selvitystehtävän ja kuvauksen kannalta harvinaisen kurkistuksen ja ikkunan mahdollisuuksien todellisuuteen. Tapaus

edustaa itseään. Se avaa tehtävänasettelun mukaisesti jännittävän näkökulman kaupunkilaisuuteen ja piilossa oleviin, löydettäviin tiloihin. Yksittäisen henkilön intensiivisen tapausanalyysin kautta saadaan kulttuurisesti merkityksellinen kokonaiskuva, joka ohittaa keskiveron ja stereotyypin. Tarkastelussa avautuu yksilön kannalta merkittävä toiminnan areena ja kehittyvän kaupunkilaisen elämänmuodon katsannossa yleisemminkin kiinnostava todellisuus.

Tiivis tapauskuvaus autotallien ja kellaritilan käytöstä tuo esiin tärkeitä teemoja ja uuden tarkastelukulman. Katsauksenomainen esittely lisää työhyönteinä ymmärrystä inhimillisestä ja yhteisöllisestä toiminnasta erityisen ilmion puitteissa. Se vie kriittisyytensä säilyttävän, pohtivan lukijan paikkoihin ja tapahtumiin, joihin hänellä ei muuten olisi pääsyä. (Leino 2007)

Autoistuminen

Autotallit on nimetty autoriippuvaisen kulttuurin fyysiseksi manifestaatioksi (McDonald 2007) – samaan tapaan kännykkäkoppeja voi pitää mobiililaitteiden ruumiillistumana. Koska useimmat autot ovat jo arkikokemuksen ja havaintojen mukaan suurimman osan ajasta käyttämättöminä ja pysäköityinä, tulisi autokaupungin sijaan oikeastaan puhua parkkikaupungista.

Autotallit ovat palvelleet ensi sijassa yksilöllistä liikennettä, mutta ne ovat olleet ratkaisu pikemminkin autojen säilytykseen kuin niiden pysäköintiin. Pysäköintikysymyksestä on kotimaisemissa kirjoittanut muun muassa arkkitehti Johanna Hankonen (1994, 289–293, 299–314) väitöstutkimuksessaan *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta*. Auto sekä räjäytti että rakensi yhteiskuntaa. Kaupunkikeskustojen kaduilla kasvavan liikenteen nähtiin 1950-luvulta lähtien vaativan yhä enemmän pysäköinnin kieltämistä.

Talleja ja pysäköintipaikkoja ei tiiviin ja tehokkaasti rakennetun kaupungin ympäristöön ollut juurikaan mahdollista lisätä, ellei erillisinä liiketoiminnallisesti toimivina pysäköintitaloina tai pysäköintilaitoksina. Massa-autoistuminen edellytti massamittaisia ratkaisuja. Esikaupungit ja lähiöt puolestaan suunniteltiin kytkettäväksi kaupungin pääkeskukseen etupäässä julkisen liikenteen avulla. Tosin tällöinkin vapaa-ajan matkat esimerkiksi kesämökille, edellyttivät auton käyttömahdollisuutta. (Mt.)

Kaupungeissa auton käyttö tulkittiin autoistumisoikeudeksi, joka rinnastui rakennusoikeuteen. Auto alkoi kilpailla juridisesti määritellystä oikeudesta – julkisen tai yksityisen – kaupunkitilan käyttöön. Autoistumisoikeuden tunnustamisen merkivuotena on Suomessa on pidettävä vuotta 1963. (Hankonen 1994, 299–300, 303) Oli tarve tehdä yksityiskäyttöön varatun ajoneuvon omistaminen ja asiointikäyttö mielekkääksi tarjoamalla tilaa auton säilyttämistä ja pysähtymistä varten. Vuonna 1959 annetun rakennusasetuksen mukaan auton säilytyspaikat

oli osoitettava kullakin rakennustontilla (Hankonen 1994, 300). Tämä oli merkittävää etenkin uloimpien kaupunginosien pysäköintiolojen ja niin kutsutun ”lepään liikenteen” kannalta. Auton tuli olla kätevästi käyttöön otettavissa, silloin kun sitä tarvittiin. (Mt.)

Autoistuminen ilmensi modernin elämän alati nopeutuvaa rytmiä, ja henkilöauton hankkiminen ja käyttö merkitsivät yksilöllisen vapauden huomattavaa lisääntymistä ja elämänpiirien laajentumista. Tästä näkökulmasta myös tallitiloilla on emansipatorinen, tietoisuutta ja toimintaa vapauttava merkitysytteensä. Mutta autoilu ja auton omistaminen toi mukanaan myös pakon: ajoneuvo oli pakko kustantaa, siitä oli pakko pitää huolta, sitä piti suojella ja sitä oli pakko ajaa.

Autotallit ovat auton tapaan ymmärrettävissä kestokulutushyödykkeeksi, joka osaltaan on tukenut kuljetuspalvelujen järjestymistä. Ulompien kaupunginosien asukkaat eli lähiöasujat ovat osallistuneet asumiskustannustensa kautta, asuntojen hinnoissa ja vuokrissa pysäköintipalvelujen järjestymiseen, mikä ei vanhemmassa kaupunkirakenteessa toteutunut vastaavan kaltaisena (vrt. Hankonen 1994, 300; myös esim. talokohtaiset väestösuojat; Kopomaa 2010, 9). Tiiviin kaupunkikeskustan alueella olemassa olevat avoimet tilat, kuten kerrostalopihapiirit, katujen varret ja aukiot tarjosivat valmiin pysäköintiympäristön.

Autotallien syntyhistoria ulottuu toki pidemmälle kuin lähiöiden rakentamiseen. Autotalleilla on takanaan noin satavuotinen historia (Jackson 1985). Alkujaan tallit, hevostallien tapaan sijoitettiin Yhdysvalloissa hieman etäälle itse asuinrakennuksista. Ajan mittaan suojarakennus siirrettiin lähemmäs ja lähemmäs taloa, kunnes se lopulta rakentui kiinteäksi osaksi itse asuinratkaisua. Samalla autosta muotoutui kotitalouksille jonkinasteinen statussymboli. Yhdysvaltalaisessa omakotiasumisessa oli 1950-luvulta lähtien suosittu ratkaisua, jossa auton helposta tavoitettavuudesta oli tullut yleinen asuntosuunnittelua ohjaava periaate. Tämä auton saatavuus toteutuu helppona myös silloin, kun tallit sijaitsevat esimerkiksi kerrostalon alakerrassa. Meillä *Tekniikan Maailma* -lehti vinkkasi vuonna 1957 suojan rakentamisesta pikkuautolle lähinnä tee-se-itse-hengessä, kun 1960-luvun puolivälissä esillä olivat mallitalli ja koetalon autotalli, joka linkitettiin kiinteästi asuinratkaisuun.

Yhdysvalloissa kahden auton omakotitaloissa kolmannes asuineliöistä varattiin tallille. Samaan tilaan sijoitettiin myös erilaiset puutarhanhoitovälineet tai esimerkiksi puun työstämiseen tarkoitetut kalusteet ja työkalut. Autotalli integroitui näkyväksi osaksi asumista sekä katukuvaa. (Jackson 1985) Julkisesti näkyvimmän osan autotallia muodosti ja muodostaa usein iso ovi, joita on kolmea perustyyppiä: kippiovi, lamellinosto-ovi ja sivulle avautuvat pariovet.

Yksityisten autotallien suunnitteluun on tänä päivänä kootusti tarjolla erilaisia rakennusvinkkejä (Eriksen & Thorstensen 2004). Tarvittaessa autotalli on voitu ottaa uuteen käyttöön kodin laajentumatilaksi, esimerkiksi perheenjäsenten yhteiseksi askarteluhuoneeksi. Esillä olleissa kotimaisissa suunnittelumalleissa talleja on ollut mahdollista kasvattaa uusiksi autosuojiksi sivukatoksilla tai tallin katto on ollut viritettävissä muun muassa oleskeluterassiksi. Tallitilan mahdolliset uudelleenjärjestelyt liittyvät paitsi sisustamiseen myös tilan varastokäyttöön. Ohjeistavaa kirjallisuutta on ollut tarjolla siihen, kuinka maksimoida autotallin tila ja minimoida sen edellyttämä hoito (Davidson 2001).

Miehen tila

Yksilöllistä vapautta ei ole edustanut ainoastaan auto vaan mahdollisesti myös autotalli. Verkkosanakirja *Wikipedian* (luettu 17.1.2018) tarjoamien viitteiden mukaan *man cave* on esimerkiksi autotalli, joka on sisustettu miesten tarpeita ja kiinnostuksenkohteita silmällä pitäen. Miesluola on metafora, joka kuvaa rakennuksen sisältä löytyvää huonetta, jossa miehen toiminta on omaehtoista ja itsenäistä.

Mikä ihmeen *man cave*, kysyttiin erään verkkosivuston keskustelualueella ja yksi vastauksista oli: ”Se on autotalli.” (https://www.vauva.fi/keskustelu/4453538/ketju/saako_ajjalla_olla_oma_man_cave) Miehen on sanottu tarvitsevan omaa tilaa ja on todettu, että ”jos miehellä on jo kaikkea, mutta hän ei tiedä, minne sen kaiken sijoittaisi, on aihetta rakentaa itselle miesluola”. Toisen aikakauslehden verkkopalstalla nainen kommentoi kumppaninsa harrastustilaa seuraavasti (<https://kaksplus.fi/threads/onko-miehellaesi-mancave.2484929/>): ”On oma vuokrattu autotalli parin kilsan päästä kotoa. Ei tosin (mies) juo siellä kaljaa, vaan korjaa välillä moottoripyörää. Ei vietä siellä turhaa aikaa.”

Miehillä näyttäisi olevan oman paikan kaipuuta ja tarvetta tilaan, johon voi vetäytyä ilman huolta siitä, että esimerkiksi häiritsisi asuinnaapureitaan. Valitut asumisentapa ja -muoto eivät välttämättä palvele keskeisiä itsensä toteuttamisen tarpeita. Autotallin voi tulkita olevan eräänlainen emansipatorinen murtuma säännellyssä kaupungissa.

Helsingin läntisessä kantakaupungissa Klaus oli sisustanut hallinnoimansa tallit ja kellarin aina oman makunsa mukaisiksi. Elävästi Klaus muistaa tilanteen, jossa naisvieras kääntyi kannoillaan savulta tuoksuvan kellarin ovella ja poistui todeten, että ”huh, mikä äijäluola”. Omasta mielestään Klaus oli sopivalla valaistuksella, sisustuksella ja matoilla pystynyt luomaan omannäköisen monitoimitilan. Erottuaan lastensa äidistä Klaus on viettänyt aikaansa tuunaamassaan oleskelutilassa,

perhevaiheessa myös lasten kanssa. Tarhaikäiset lapset mahtuivat jopa pyöräilemään ja peuhaamaan unelmapaikassa, vaikka hieman likaisessa. Mutta lapsilla oli hauskaa ja huutaa sai niin paljon kuin ikinä. Koti merkitsi yksin elävälle miehelle paikkaa, jossa hän toimitti kolmea asiaa, kävi syömässä, peseytymässä ja nukkumassa. Talli tai kellari ovat sijainneet aina lähellä kotia, helpon pyörämatkan päässä, enimmillään ehkä parin kilometrin etäisyydellä. Oma paikka on tarjonnut mahdollisuuden rentoiluun musiikin parissa. Kysymyksessä ei ollut ravintola eikä koti vaan otolillinen vaihtoehto, joka oli laitettu mukavaksi niin, että siellä pysyisi vaikka sukksillaan kävelemään. Oma musiikkitala on ollut Klausille henkireikä, josta hän on puolileikkisästi todennut, että tuskin olisi ilman tallia tai kellaritilaa elossa, kun on kuitenkin ollut varsin arkisessa työssä pienellä palkalla kahdeksasta neljään lähes koko elämänsä.

Man cave on saatettu nimetä ”maskuliinisuuden viimeiseksi linnakkeeksi” (Wagner 2016). Äijäluolassa on kysymys miehen arvostamasta tilaresurssista. Mieheltä odotetaan myös naista useammin, että hänellä on käytössään auto, ehkä moottoripyörä, että hän kykenee tarjoamaan naiselle kyydin (Laasanen 2008). Miehet ovat asettaneet huonetiloille omat standardinsa, esteettiset vaatimuksensa ja yhteisöllisyyden ideansa (Martin 2007; Twitchell 2007; Browitt 2017).

Samanhenkiset ihmiset tulivat aina uudestaan talli- tai kellaribileisiin. Klausin sanoin ”samanlaiset linnut lentävät yhdessä”. Ydinporukassa, jonka koostumus on aina vähän vaihdellut, on pyörinyt parikymmentä henkeä. Kaverit ja bändikaverit ovat käyneet soittamassa. Toive oli, että saa mieluiten tuoda vain yhden toverin mukanaan illanviettoon. Paljon on käynyt pariskuntia, miehiä ja naisia. Mukavasti tilaan ei ole mahtunut kuin kolmisenkymmentä henkeä. Autotallit ja hämyisät kellaritilat soveltuvat jazz-musiikin harrastamiseen todella hyvin. Ihan aamupäivästä ei paikalle ole tultu, pikemminkin illalla tai yöllä. Klaus oli seurannut sivusta veljensä epäkaupallista hyväntekeväisyyttä, yritystä pitää 1970-luvulla jazz-klubia. Jännittävä idea olohuonemaisesta tilasta oli tarttunut häneen näin jo pikkupoikana ja hän on jatkanut sitä omannäköisenä ja muotoisena toteutuksena aina näihin päiviin.

Varastointia, aktivismia ja yrittäjyyttä

Autotalli muotoutuu kirjallisuushavaintojen pohjalta tyypillisesti tilaksi, jossa varastoidaan ja säilytetään muun muassa autoiluun ja liikuntaan liittyviä tavaroita, kuten suksiboksia, rengaskertaa, kattotelinettä ja urheiluvälineitä. Arkikäytössä olevan auton ja mahdollisen peräkärryn ohella talleissa säilytettyjä

kulkuneuvoja ovat olleet moottoripyörät, harrasteautot, veneet, moottorikelkat, mopot ja polkupyörät.

Polkupyörien keräily on Klausin erikoinen harrastus. Nyttemmin pyöriä on koossa 90 kappaletta. Fillarien pitäminen vuokratilassa tuli niin kalliiksi työttömäksi jääneelle Klausille, että hän joutui muuttamaan pois kaupungista. Alkujaan pyörät olivat säilytyksessä työpaikan tiloissa. Työn luonne kun oli sellainen, että siellä saattoi vuosikausia pitää pyöriä ilmaiseksi varastoituna. Tallitiloissa ovat yhdistyneet polkupyörät ja musiikki, ”fillarikin svengaa”. Klaus on kerännyt vanhoja, pääosin naisten vakiopyöriä 1930–1960-luvuilta jo 30 vuoden ajan. Pyörät ovat etupäässä ruotsalaista alkuperää. Nuo polkupyörät ovat kauniita, kestäviä ja varmoja. Lisäksi niitä on helppo korjata. Tallit ovat olleet pyörien säilytys- ja korjauspaikka. Fillareita ei ole pystynyt huoltamaan kotona, käytössä piti olla kellari tai autotalli. Jonkin verran Klaus on huoltanut myös kavereiden ja tuttujen pyöriä.

Mieslähtöistä, ”äijä- tai poikaluolaan” paikannettavaa toimintaa on ollut myös autotalleissa tapahtunut musisointi (vrt. myös garage rock eli ns. autotallirock, joka on populaarimuusikin tyyliisuunta, genre; esim. Hicks 2000).

Omat tilat, aluksi Klausille ilmaisena ja myöhemmin hänen vuokraaminaan, ovat olleet soittotiloja. Välillä näissä monitoimiolohuoneissa on ollut säännöllisiä soittotreenejä. Välillä ihmiset ovat pitäneet esimerkiksi synttäreitään tiloissa ja pyytäneet kavereitaan niihin. Iltaa on sitten vietetty yhdessä soittaen ja istuen. Vuokraa tilan bilekäytöstä Klaus ei ole perinyt, kunhan vieraat ovat tuoneet omat juomansa. Jotkut ovat pitäneet Klausin harrastetiloja salakapakoina, koska tarjolla saattoi pienelle yleisölle olla elävän jazz-musiikin ohessa kotiviiniä. Musiikki on ollut lähinnä akustista tai pienin vahvistimin voimistettua. Pystypiano oli nostettu vaihtolavan päälle, hieman lattiatasoa korkeammalle, mikä on koetellusti parantanut saundia ja näkyvyyttä yleisön suuntaan. Kalusteina oli neljä, viisi pientä baaripöytää. Ne oli koottu poistoroskalavoilta löydetyistä kalusteista. Vielä oli muutama iso tuoli sekä jakkaroita siltä varalta, että paikalle saapuisi enemmän porukkaa. Vuosien mittaan varmasti sadat kaupunkilaiset ovat käyneet kuuntelemassa musiikkia Klausin tiloissa. Soittotauoilla tilan isäntä on pyörittänyt kuunteluun LP-levyjä laajasta muutaman tuhannen vinyylilevyn kokoelmastaan. Kaikilta on tullut positiivisena palautteena kysymys, että milloin on seuraava kerta? Amerikasta, lähinnä itärannikolta, New Yorkista ja Washington DC:stä oli lähtöi-

sin idea perustaa jazz-paikka sikäläisten julkisten ja yksityisten esikuvien mukaan. Klaus muistaa veljensä tarinan kuuluisasta mustasta jazz-pianistista ja musiikinopettajasta. Hänellä oli soittopaikkana talon alakerassa autotalli, jonka ovelle vaimo tuli aina illan mittaan huutamaan, että kotiin ja äkkiä. Tämä oli 1970-lukua. Helsingissä oli yksi jazzpaikka Albertinkadulla, ”Mäyränkolo” ja veljellä oli oma paikkansa keskustan kellarissa. Sitten kymmenisen vuotta toimi Groovy ja sen jälkeen suoraan perään Storyville, jotka viime mainitut olivat liikeyrityksiä.

Autotalli on tarjolla oleva, edullinen ja toisinaan ominaisuuksiensa puolesta pienimuotoista tuotantotoimintaa mahdollistava tila, joka parhaimmillaan voi toimia ponnistuslautana yritystoimintaan. Suomessa raportoidut kertomukset tallien toimimisesta aloittlevan yritystoiminnan työpajoina tai liiketiloina ovat olleet vähissä. On mahdotonta nimetä kotimaista niin sanottua autotalliyrittystä, vaikka yritystoimintaa, ideoita ja keksintöjä on tallitiloissa epäilemättä syntynyt. Esimerkiksi Yle (2018; myös Rekrytointi 2018) on kuitenkin lähiaikojen uutisoinnissaan tarttunut muutamain esimerkein autotalliyrittäjyyteen. Huomio on tällöin kiinnittynyt yrittäjän nuoreen ikään ja yrittäjyyden taittumiseen eläkkeelle siirtymisen jälkeen omaehtoisen ITE-taiteen tekemiseksi.

Eräs ammattirumpalikaveri oli antanut Klausin treenitilassa rumputunteja, ja Klaus itsekin oli saanut siinä sivussa ilmaista oppia. Viimeisessä autotallissa oli lyhyehkön aikaa kolmekin eri vuokralaista. Oli fillarikaveri, joka välitti ostajille käytettyjä polkupyöriä, kun Klaus itse ei onnistunut myymään juuri ainuttakaan. Toinen vuokralainen piti autoaan säilössä tallissa ja kolmas henkilö oli rakennusyrittäjä, joka piti siellä tarvikkeitaan. Tämä järjestely oli edullinen, kun ei tarvinnut maksaa yksin koko 440 euron, sinänsä edullista vuokraa tallista. Tyhjänä talliin olisi mahtunut kuusikin autoa.

Lähes myyttinen on tarinalinja siitä, miten monet suuryritykset ovat Yhdysvalloissa aloittaneet toimintansa autotallissa. Urbaani legenda tallin merkityksestä, sen autotallihengestä, on tiivistynyt ajatuksiin tilasta mielentilana sekä mahdollisuutena vallitsevan tilanteen uudelleen kehittelyyn. Innovatiivisille ideoille ja luovuudelle on löytynyt yhteisöllinen mahdollisuus ja paikka. (Audia & Rider 2005) Autotallista on sanottu ponnistaneen muun muassa sellaisten pohjoisamerikkalaisten yritysten kuten *Amazon, Apple, Disney, Harley Davidson, HP, Mattel, Microsoft, Dell* ja *Nike*. Autotalli on saattanut tarjota hetkeksi aloitteleville yrittäjille edullisen testiverstaan ja pajan. Tila on löytynyt autotallista asuinrakennuksen yhteydestä ja kaikkien kodin tarjoamien palvelujen ääreltä.

Autotallimyynti ja autotallikirpputorit ovat meilläkin tuttu ilmiö, jonka on todettu nykymaailmassa tukeutuvan käyttötavaran runsauteen ja sen kierrättämiseen. Tässä epävirallisessa kaupankäynnissä myyjä myy tuotteensa suoraan omasta tallistaan. (Herrman & Soiffer 1984)

Säädelytila

Yhtiömuotoisessa asumisessa ja yksityisten tilojen yhteydessä hallinnassa olevaa tallia tulee virallisesti käyttää vain rakennusluvassa mainitun käyttötarkoituksen mukaisesti. Autosuojan käyttö esimerkiksi elinkeinon harjoittamiseen vaatii vastaavan käyttötarkoituksen muutoksen ollakseen määräysten mukaista toimintaa. Rakennusluvan vastaisesti autotallia tai autosuojaa ei saa käyttää esimerkiksi varastona, toimistona, korjaamona, asumistilana, tulityöpaikkana, työpajana, liike- tai kokoontumistilana. Käyttötarkoituksen vastaisesta toiminnasta saattaa aiheutua häiriötä, paloturvallisuusriskejä tai lisäkustannuksia veden- ja sähkönkulutuksessa. Irtaimistoa tallissa saa myös säilyttää vain rajoitetusti. Esimerkiksi Helsingissä kaupungin pelastuslaitos on antanut kirjallisen ohjeen koskien autosuojien paloturvallisuutta.

Ideaaliin autotalliolemiseen liittyvät ideat näivettyisivät Klausin mukaan lakisäädösten myötä, sillä moni asia olisi ollut hänen tiloissaan nyky-määräysten ja -säädösten vastaisesti tai siis kaikki olisi ollut päin mäntyä. Pitäisi olla kaiken maailman varauloskäyntimerkinnot, sammuttimet ja invavessat. Suomi on läpensä täynnä lakisäädöksiä, tosin Klausia ei kiinnostanut miettiä, mikä kaikki olisi kiellettyä. Paloturvallisuuteen esimerkiksi Klaus suhtautui vakavasti. Hän on ollut erityisen tarkkana, on vahtinut kuin haukka, ettei tupakan tuhkaa tai stumpeja karisteltu mihin sattuu ja, että pienet kynttilätuikut paloivat pöydillä niin, etteivät ne aiheuttaneet vaaraa. Kotona tai pienessä yksiosässä ei hänestä ole syytä tupakoida, siksi autotalli ja kellaripaikka ovat siihen optimeja tiloja, jos on pakko piipun tai sikarin savuttelun pahetta harrastaa. Viini ja tupakan polttaminen ovat ehdottomasti kuuluneet asiaan. Oma tila on ollut vaihtoehto ravintolalle. Tupakointikieltojen jälkeen korostui oman paikan aktiivikäyttö, sen meininki ja henki. Tällaisissa paikoissa saa tehdä, mitä haluaa ja mihin aikaan vaan, kunhan naapurit eivät valita. Klaus tunnustaa kysyttäessä olleensa tilan valtaaja, joka pyrkii hyödyntämään tyhjät paikat. Taustalla oli latinaksi ilmaistuna "horror vacui", tyhjän paikan kauhu. Hän ei voinut käsittää, miten joku voi pitää tyhjillään isoja hyödyntämättömiä tiloja. Kun asukkaita oli talossa ollut lähellä, oli soitto

loppunut lyhyeen. Loistavasti 16 vuotta toimineen kellarihuoneen tapauksessa oli asukkaita ollut yläpuolella vasta kolmannessa kerroksessa.

Viime vuosien haasteita taloyhtiöissä ovat olleet muun muassa autopaikkojen jakaminen: Miten halukas asuja saa vuokrattua vapaana olevan tallin, joita on usein tarjolla vain rajoitetusti. Toisena kysymyksenä esillä on ollut tallien siirtäminen asukkaiden tai ulkopuolisten omistukseen eli tallipaikkojen muuttaminen asukashallintaisiksi (Furuhjelm & Pujals 2016). Yhteisen päätöksen takana taloyhtiössä on myös esimerkiksi Smartpost-automaatin sijoittaminen talon ensimmäisen kerroksen varasto- tai yhteistilaan, mahdollisesti autotalliin

(<https://www.posti.fi/yritysassiakkaat/paketit-ja-logistiikka/smartpost/smartpost-taloyhtiolle.html>).

Päätelmiä

Oman paikan kaipuu nousee esiin itsensä toteuttamisen tarpeesta, johon läheisten tai naapureiden lähikontrollissa oleva asuintila ei välttämättä tarjoa mahdollisuuksia. Tallit ja kellarit, jotka sijaitsevat kerrostalossa hieman etäämpänä kodeista, tarjoavat suojatun paikan omaehtoiselle tekemiselle. Kodin läheisyyteen sijoittuvat aputilat toimivat tarvittaessa kodin laajentumatiloina.

Omakotitalot autotalleineen ovat meillä seuranneet yhdysvaltalaisista lähiöasumisen tapaa. Näkyvin osa omakotitaloa on usein ”auton kotiovi”, joka julkisivua hallitsevana elementtinä paljastuu kadunvarren kulkijalle.

Yhdysvaltalaisia kokemuksia autoistuneen Suomen tallioloihin ei ole syytä suoraan rinnastaa, sillä meillä moottoriliikenne ei ole samaan tapaan määritelty elämän- ja asumisentapaa. Jatkossa on kuitenkin syytä kartoittaa tarkemmin erilaisten asumisen aputilojen ja esimerkiksi varastokäytäntöjen merkitystä ja merkittävyyttä. Samoin esimerkiksi yritystoimintaa mahdollistaviin tiloihin tulisi tutkimuksin kiinnittää huomiota paitsi kaupungeissa, myös maaseudulla. Tiivistyvässä kaupungissa ja uudistuvan liikennekulttuurin myötä autotallit ovat avoimen muutoksen tilassa. Joillekin henkilöille tallit ovat tarjonneet harrastetilan, ehkä ansaintamahdollisuuden työtilana tai välinevarastona, kun toisille talli voi merkitä taloudellisesti kiinnostavaa ja mahdollisesti kannattavaakin sijoituskohdetta.

Emansipatorisiksi tiloiksi tulkittuina autotallit ovat merkittävä mahdollisuus toteuttaa yksilöllisiä tarpeita ja ryhmäytymistä, mutta myös osallistuvaa ja aktiivista kaupunkilaisuutta. Mieslähtöiselle aktiivisuudelle tilat moottori- tai soittoharrastusten tai muun yhteisöllisen harrastetoiminnan paikkoina voivat olla erityisen merkittäviä.

Vuodenaikojen vaihtelu lisännee meillä kiinnostusta talleihin, toisaalta yksityisten kulkuneuvojen säilytykseen, toisaalta sisätilana, joka tarjoaa viihtymisestilan vuodenaikojen ja säiden mukaan. Häiritsevyyden ohittavat tilat

toimivat vuorokauden ajoista välittämättä, viikonloppuisin jopa yöllä, harrastus- ja kokoontumiskäytössä. Pois lukien tallien keskeisfunktion eli auton säilyttämisen tallissa tilat edustavat normaalista poikkeavissa käyttötilanteissa eräänlaisia murtumia säännellyssä kaupunkitilassa.

Keskustelua

Autojen säilyttäminen suojatiloissa on Suomessa lumiolojen vuoksi ollut perusteltua ja tavoiteltua, kun kylmänä talviaamuna auto käynnistyy tallissa vaivattomasti eikä tuulilasia tarvitse raaputtaa puhtaaksi ennen turvalliseksi toivottua ajomatkaa. Älykäs autotalli on tänä päivänä muutakin kuin kulku-neuvojen säilytyspaikka. Siellä korjataan, rakennetaan, huolletaan ja valvotaan. Näin tiivistäen on visioitu *Tekniikan Maailman* artikkelissa (18/2015). Autotalliin saa asennettua sähköautoa varten kiinteän latauslaitteen edullisemmin kuin ulkopisteeseen. Kun autot ovat huomattavan osan potentiaalisesta käyttöajasta paikalleen pysäköitynä, voivat sähköllä toimivat autot käyttää tuon ajan lataukseen. Nytemmin esillä on ollut myös autotallien uuskäyttö polkupyörävarastoina ja pyörien säilytyspaikkoina.

Uustuotannossa olevien tallien nykyisiksi pääkäyttömuodoiksi on tunnistettu toimiminen harrastus-, varasto- tai toimitiloina sekä kiinnostavasti neljäntenä, tallit on todettu taloudelliseksi sijoituskohteeksi. Alan kaupallinen toimija on nimennyt harrastustallitilat vielä erikseen käytön ja käyttäjäryhmän mukaan (www.talliosake.fi, luettu 6.2.2018). Esillä olivat tällöin potentiaalisina kuluttajaryhminä paitsi autoilijat, motoristit ja karavaanarit, niin myös käsityöläiset ja askartelijat sekä jännittävästi *man cavet*.

Yksityisillä ”väistötiloilla” on hyvinkin kysyntää esimerkiksi erilaisina treeni- ja askarteluhuoneina. Yhteisöllisenä kerhotilana huoneella tai huoneistolla voi olla oma vapautuksen viestinsä. Erityisen merkittävä tämä aspekti ei ole säilytys- ja varastotilojen yhteydessä, mutta huomion arvoinen keskusteltaessa esimerkiksi autotalliyrittäjyydestä ja autotallihengestä. Tiivistyvässä kaupungissa tyhjiin, piilossa oleviin tiloihin kohdistuu merkittävää kiinnostusta ja innostunutta löytäjäyhtä.

Kerrostaloihin varsinaisia autotalleja ei enää suunnitella. Suuntaus auto-paikkojen tehostetussa rakentamisessa ja sijoittamisessa näyttäisi olevan hallityyppiset toteutukset asuinrakennusten alakerroksissa, kokonaan maan alla tai omana rakennuksenaan. Kadunvarret vapautuvat tältä osin autoista tai ehkä uusille autoille, kun parkkipaikkoja on sijoitettu muualle. Autotallien tuleva käyttö linkittynee pitkälti siihen, millaisia ovat tulevat liikkumisen välineet ja mikä on yksityisautoilun rooli huomisen kaupungissa sekä millaisia urbaaneja käytäntöjä tallit joustavine funktioineen parhaimmillaan voivat

mahdollistaa. Kiinnostus autotallikirpputoritoimintaa saattaa olla esimerkiksi yksi vahvistuva suuntaus, kun kierrättäminen ja niin kutsuttu vaihtotalous ovat vahvistuvia trendejä maailman mittakaavassa.

KIRJALLISUUS

- Audia, Pino G. & Rider, Christopher I.** (2005). A Garage and an Idea: What More Does An Entrepreneur Need? *California Management Review*, 48:1, 6–28.
- Browitt, Jeff** (2017). The garage as a vernacular museum: Reading contemporary masculinity through 'man caves'. Teoksessa *Reimagining Home in the 21st Century*, (toim.) Justine Lloyd & Ellie Vasta. Edward Elgar Publishing, Cheltenham & Northampton, MA, 207–223.
- Davidson, Jeff** (2001). Helpon arjen ABC. Suom. Eeva Karhunen. Otava, Helsinki.
- Eriksen, Laila & Thorstensen, Dag** (2004). Autotallit. Suunnittelu – materiaalivalinnat – rakennusvinkit. Helmi, Helsinki.
- Furuhjelm, Marina & Pujals, Mia** (2016). Autopaikat taloyhtiössä. Kiinteistöalan Kustannus Oy.
- Gieryn TF.** "What buildings do" (2002). *Theory and Society* 31, 35–74, 2002.
- Grönfors, Martti** (1985). Kvalitatiiviset kenttätutkimusmenetelmät. WSOY, Helsinki.
- Hankonen, Johanna** (1994). Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. Suunnittelujärjestelmän läpimurto suomalaisten asuntoalueiden rakentumisessa 1960-luvulla. Gaudeamus & Otatieto, Helsinki.
- Herrmann, Gretchen M. & Soiffer, Stephen M.** (1984). For Fun and Profit. An Analysis of the American Garage Sale. *Journal of Contemporary Ethnography* 12:4, 397–421.
- Hicks, Michael** (2000). Sixties Rock. Garage, Psychedelic, and Other Satisfactions. University of Illinois Press, Urbana-Champaign.
- Jackson, Kenneth T.** (1987). *Crabgrass Frontier. The Suburbanization of the United States.* Oxford University Press, Oxford.
- Kopomaa, Timo** (2014). Vanhus ja hissi: havaintoja inhimillisen ja materiaallisen yhteydestä ikääntyvien kerrostaloasumiseen. *Gerontologia* 28:3, 156–167.
- Kopomaa, Timo** (2010). Väestönsuojat lähiössä. Kuluttajatutkimuskeskus, työselosteita ja esitelmiä 123. Helsinki. [viitattu 15.8.2018] <https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/152369/Vaestonsuojat_lahiossa.pdf?sequence=1>
- Kortteinen, Matti** (1982). Lähiö. Tutkimus elämäntapojen muutoksesta. Otava, Helsinki.
- Laasanen, Henry** (2008). Naisten seksuaalinen valta. Multikustannus, Helsinki.
- Latour, Bruno** (1999). *Pandora's Hope. Essays on the Reality of Science Studies.* Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts.
- Lehtonen Turo-Kimmo** (2008). Aineellinen yhteisö. Tutkijaliitto, Helsinki.
- Leino, Helena** (2007). Yleinen ongelma, yksi tapaus. Teoksessa *Tapaustutkimuksen taito*, (toim.) Markus Laine, Jarkko Bamberg & Pekka Jokinen. Gaudeamus, Helsinki.
- Martin, Sam** (2007). *ManSpace. Primal Guide to Marking Your Territory.* The Taunton Press, Connecticut.
- McDonald, Shannon S.** (2007). *The Parking Garage. Design and Evolution of A Modern Urban Form.* Urban Land Institute, Washington.
- Rekrytointi** [viitattu 2018]. Arkistotarvikkeiden myynti tallista; <<https://rekrytointi.com/tyonhaku/haluatko-yrittajaksi/autotalli-yrittaja-porssiyhtion-johtoon/>>
- Twitchell, James** (2007). *Where Men Hide.* Photographs Ken Ross. Columbia University Press, New York City.
- Wagner, Kate** (2016). How Man Caves Took Over America's Basements. The male ego found a room of his own. *Atlas Obscura* 2.11.2016. [viitattu 29.1.2018] <<https://www.atlasobscura.com/articles/how-the-man-cave-took-over-americas-basements>>
- Wallin, Antti** (2019). Eläkeläisten tila. Kaupunkitilan ja eläkeläisten sosiaalisen toiminnan tarkastelua. Tampereen yliopiston väitöskirja 9. [viitattu 8.2.2019] <<http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-03-0993-0>>
- Yle** [viitattu 2018]. 16-vuotiaan yrittäjän arki – päivät koulussa ja illat tekee skeittilautoja, <<https://yle.fi/uutiset/3-9865281>>; traktoriohjaamot ja ite-taidetta, <<https://yle.fi/uutiset/3-9568315>>