

## Kaupunki laajenee länteen

Toteutumattoman kaupunkisuunnitelman kysymykset Turussa  
1920-luvun alussa



Sanna-Maaria Mäkelä  
Pro gradu -tutkielma  
Suomen historia  
Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos  
Humanistinen tiedekunta  
Turun yliopisto  
Toukokuu 2020



TURUN YLIOPISTO

Historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos/Humanistinen tiedekunta

MÄKELÄ, SANNA-MAARIA: Kaupunki laajenee länteen. Toteutumattoman kaupunkisuunnitelman kysymykset Turussa 1920-luvun alussa.

Pro gradu -tutkielma 69 s.

Suomen historia

Toukokuu 2020

---

Tutkielma käsittelee 1920-luvun alussa tehtyä kaupunkisuunnitelmaa Turun kaupungin laajenemiseksi länteen. Kyseessä on asemakaavasuunnitelma, joka olisi luonut uuden kaupunkikeskustan silloisen ruutukaava-alueen ja sataman väliin. Pyrkimyksistä huolimatta suunnitelma jäi toteutumattomaksi. Keskeinen tutkimuskysymys on: miksi suunnitelma ei toteutunut. Tutkimus selvittää myös, mitkä seikat johtivat suunnitelman syntymiseen ja miltä osin se toteutui.

Tutkielman teoreettisen viitekehyksen muodostavat käsitteet tila-aika, utopiatila ja ajatus risteävistä historioista (*histoire croisée*). Tila-aika-käsite on relevantti tarkastellessa neitseelliselle maalle suunniteltua kokonaissommitelmaa. Utopiatilan käsite kattaa tilan, jota ei ole olemassa, mutta johon liittyy vahva usko sen toteutumisesta. Risteävät tarinat -lähestymistapa tuo esiin monitahoisen vuorovaikutuksen ja useiden tasojen kohtaamisen tietyssä pisteessä. Lisäksi alikehittyneisyyden identiteetin käsite on relevantti tarkasteltaessa suomalaista kaupungistumista.

Keskeisenä havaintona tutkimus osoittaa, että kaupunkisuunnitelma herätti omana aikanaan suurta kiinnostusta ja sitä pidettiin onnistuneena. Suunnitelman toteutuminen kaatui kuitenkin kaupunginvaltuuston jättäessä sen pöydälle lähes vuosikymmeneksi ja lopulta päätökseen olla toteuttamatta sitä. Päätöksen syntymiseen vaikuttivat aika ja muuttuneet tarpeet. Tutkimus osoittaa myös suunnitelman luoneen asemakaava-arkkitehti Bertel Jungin olleen aikaansa edellä ja hyvin perillä kansainvälisistä vaikutteista. Tutkimuksen perusteella voidaan sanoa suomalaisen kaupunkisuunnittelun olleen jo 1900-luvun alussa muun maailman tapaan voimakkaasti tulevaisuuteen suuntautunutta.

Asiasanat: kaupunkihistoria, kaupunkisuunnittelu, kaupunkitutkimus, asemakaava, kaupunkisuunnitelma, Turku, Bertel Jung.

# SISÄLLYS

<b>JOHDANTO</b>	<b>1</b>
Kaupunki ajassa	2
Teoria, käsitteet ja tutkimuksen merkittävyys	6
Lähdeaineisto	11
Aiempi tutkimus	13
<b>TURKU LAAJENEEN LÄNTEEN</b>	<b>17</b>
Asemakaava-arkkitehti Turkuun	18
Sataman laajennussuunnitelmat	20
Rautatien sijainnin ongelma	23
Suomenkielisen yliopiston paikka	26
<b>IDEOISTA PAPERILLE</b>	<b>30</b>
Ensimmäinen julkaistu luonnos	30
Kansainvälisiä vaikutteita	35
Valmis asemakaavasunnitelma	39
<b>TOTEUTUSTA VAILLE</b>	<b>45</b>
Suunnitelman herättämä vastaanotto	45
Miksi suunnitelma ei toteutunut?	48
<b>PÄÄTELMÄT</b>	<b>58</b>
<b>LÄHTEET</b>	<b>63</b>
Julkaisemattomat alkuperäislähteet	63
Julkaistut alkuperäislähteet	63
Sanoma- ja aikakauslehdet	64
Sähköiset lähteet	64
Tutkimuskirjallisuus	65

*Kannen kuva: Bertel Jungin perspektiivikuva suunnitelmasta Turun uudeksi keskustaksi 1921.  
Lähde: Näkymätön kaupunki. Toteutumattomia kaupunkisuunnitelmia 1900-luvun Turusta, 2002.*

## Johdanto

”Järjestelmällisen ja mikäli mahdollista suorakulmaisen asettelun kautta olen yrittänyt luoda selvyttä ja rauhallista monumentaalisuutta tämän kaupunginosan asemakaavaan, jonka tarkoituksena on muodostua tulevan Turun ydinkohdaksi. Sommitelman laadinnassa ovat sen rakennusten ääri-  
viivat ja kulkureitille näkyvä muoto olleet vaikuttavina tekijöinä.”<sup>1</sup>

Näin asemakaava-arkkitehti Bertel Jung kuvaili työtään Turun läntisten osien asemakaavan parissa vuonna 1921. Hänen sanoistaan käy ilmi, kuinka järjestelmällisyys ja ajalle tyypillinen monumentaalisuuden ihannoiti ohjasivat työnalla ollutta kaupunkisuunnitelmaa. Sekä kansalliset että kansainväliset paineet loivat tarpeen luoda uusi ja näyttävä osa kaupunkia nostamaan kaupungin ja kansakunnan asemaa modernien ja tulevaisuuteen suuntautuneiden joukkoon.

Aika luo kaupungit,<sup>2</sup> kirjoittaa Lewis Mumford. Kaupunki on ajan ilmentymä: katuineen ja rakennuksineen se kertoo ajasta, ihanteista, toiveista, pyrkimyksistä sekä tietämättömyydestä ja välinpitämättömyydestä. Kokonaisuutena kaupunki on useiden aikakausien yhteinen aikaansaannos. Jatkuva uudistumisen tarve on osa kaupungin olemusta. Ihmisten sosiaaliset tarpeet muokkaavat kaupunkia järjestelyin ja keksinnöin kehittäen sitä eteenpäin. Kaupunki on orgaaninen kokonaisuus, tietoinen taidonnäyte, yhteiskunnan aineellinen hyödyke sekä yhteisen toiminnan tunnusmerkki.<sup>3</sup> Se myös heijastaa kansakuntien itselleen asettamia toiveita ja pyrkimyksiä, jotka näkyvät sekä toteutuneina että toteutumattomina suunnitelmina.<sup>4</sup>

Tässä tutkimuksessa kohdistan katseeni 1920-luvun alussa Turussa tehtyyn, toteutumattomaksi jääneeseen suunnitelmaan kaupungin laajenemisesta länteen. Tutkin, miksi kyseinen suunnitelma ei toteutunut. Otan myös selvää, mitkä seikat johtivat suunnitelman syntymiseen ja miltä osin se toteutui. Tutkimusajankohta sijoittuu maailmansotienväliseen aikaan, jolloin teknologia otti harppauksia eteenpäin, koko Euroopan rakentaminen eli dynaamista kautta ja rohjettiin esittää suurisuuntaisia visioita tulevaisuuden

---

<sup>1</sup> Jung, Bertel: Turun asemakaavat. Arkkitehti 4/1921, 6.

<sup>2</sup> Mumford 1949, 1.

<sup>3</sup> Mumford 1949, 2–3.

<sup>4</sup> Andersson 2002b, 6.

tarpeista. Lähestyn tutkimusaiheittani 1920-luvulla vallinneen tulevaisuudenuskon näkökulmasta. Tutkimani kaupunkisuunnitelman kolme pääkohtaa, rautatie, yliopisto ja satama, muodostavat rungon suunnitelman ympärille, joten lähestyn aihetta tarkastelemalla jokaista pääkohtaa erikseen, niiden taustoja ja vaikutuksia laadittavana olleeseen suunnitelmaan. Tämän jälkeen tarkastelen julkaistua kaupunkisuunnitelmaa kokonaisuutena ajan ihanteiden valossa.

### **Kaupunki ajassa**

Kaupunkien rakentaminen vuosisatojen mittaan on pohjautunut yhä laajempiin ja tarkempiin suunnitelmiin. Kaupungistuminen sai 1800-luvulla vauhtia teollistumisesta ja kasvusta, mikä vaikutti teollisuusmaissa siirtymään postliberaalista<sup>5</sup>, teollistuneesta kaupungista moderniin kaupunkiin.<sup>6</sup> Syntyi pyrkimys yksityisen sektorin ja julkisen hallinnon välille sopia yhdessä kaupunkimaan kehittämisestä, toisin sanoen sopimusjärjestely, jonka kautta toteutui julkisen vallan epäsuora kontrolli.<sup>7</sup> Reagointi yhteisiin ongelmiin, väestön ja rakentamisen volyymin kasvuun, sekä yhä useampien julkisten rakennusten suunnittelu ja sijoittaminen laittoi alulle nykyaikaisen kaupunkisuunnittelun, joka pyrkii noudattamaan yhteisiä periaatteita asemakaavojen suunnittelussa ja ottamaan huomioon laajojakin alueita.<sup>8</sup> Kaupunkisuunnitteluun kuuluu kaupungin kehittämiseen, suojeluun ja säilyttämiseen kohdistuvaa kaupungin eri toimintojen ja maankäytön suunnittelua. Asemakaavalla tarkoitetaan kunnan tai sen osan yksityiskohtaista järjestämistä, rakentamista ja kehittämistä varten laadittavaa suunnitelmaa.<sup>9</sup> Kaupunkisuunnittelu osana markkinaehtoista kehitystä on 1900-luvulla syntynyt ilmiö. Vuosisadan vaihteessa kaupunkien kasvaminen ajateltiin konsentrisena ja vyöhykemäisenä, jolloin kaupungin keskus nähtiin kaikista tiiviimmin ja korkeimmin rakennettavana.<sup>10</sup> Ensimmäisiä

---

<sup>5</sup> Postliberaalin kaupungin käsite ajoittuu 1800-luvun puoliväliin. Postliberaalina aikana tärkein tekijä kaupunkirakentamisessa oli julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyö. Julkinen sektori alkoi huolehtia kaupungin infrastruktuurista ja asettaa rajoituksia rakentamiselle. Andersson 1991, 92–98, Benevolo 1985, 765, 841, 844.

<sup>6</sup> Andersson määrittelee postliberaalia, teollistunutta kaupunkia seuranneen modernin, jälkiteollisen rationalisoituneen kaupungin syntyneen 1800-luvun lopulla. Ks. Andersson 1991, 98.

Ensimmäisen maailmansodan jälkeen näyttelyiden ja kongressien ohjelmiin sisältyi olosuhteiden pakosta asuntorakentamisen ja maankäytön ongelmien käsittely. Nikula 89, 1981.

<sup>7</sup> Andersson 1991, 96–97.

<sup>8</sup> Meurman (1947) 1982, 55, Nikula 89, 1981, Salokorpi 1984, 276.

<sup>9</sup> Kaupunkisuunnittelun piiriin kuuluvat mm. maankäyttö- ja rakennustoimi, yhdyskuntasuunnittelu, ja siinä on otettava huomioon myös erilaiset ympäristönsuojeluun ja rakennussuojeluun liittyvät seikat. Honkala (toim.) 2000, 123.

<sup>10</sup> Karppinen 2015, 2, Meurman (1947) 1982, 58.

suurisuuntaisia, toteutuneita kaupunkisuunnitelmia oli vuosina 1852–1870 Georges-Eugène Haussmannin toteuttama Pariisin kaupunki uudistus, joka muutti kaupungin keskustan suurelta osin, uudisti liikennejärjestelmän ja lisäsi alueelle kunnallistekniikan.<sup>11</sup>

Vuosisadan vaihteen vaikutusvaltaisimmiksi kaupunkiteoreetikoiksi nousivat Camillo Sitte ja Le Corbusier, joiden ajatukset vaikuttivat myös suomalaisten arkkitehtien ja kaupunkisuunnittelijoiden töihin. Sitten ansiona voidaan pitää täsmällistä ja yhtenäistä teoreettista perustaa kaupunkisuunnitteluaatteille. Hän käsittelee kaupunkimuotoilua esteettisestä näkökulmasta ja pohjaa teoriansa ajasta toiseen toistuviin elementteihin.<sup>12</sup> Le Corbusier toimi funktionalismin uranuutajana ja hänen uudenlaiset kaupunkiteoriansa toivat uusia ajatuksia valon, ilman ja viheralueiden käytöstä kaupunkitilassa.<sup>13</sup>

Euroopan ja Yhdysvaltojen suurkaupungit ovat suurien muutosten osalta toimineet mallina Suomen kaupunkien kehitykselle, vaikka vielä vuosisadan vaihteessa kaavoituslaine poikkesi suuresti muista Pohjoismaista kaupungistumisen ollessa täällä vähäistä ja myöhäistä.<sup>14</sup> Teollistumisen mukanaan tuomat toiminnot sijoitettiin vanhoissa kaupungeissa laitamille ja nuorissa niiden ytimeen. Myös uudet valtiolliset laitokset sijoitettiin kaupunkialueiden reunoille, joista löytyi laajentumistilaa. Vallitseva kansallisuusaate lisäsi kaupunkien merkitystä kansakuntien keskuksina, joiden tuli heijastella kansan historiaa, sivistystä ja kehitystä.<sup>15</sup> Itsenäisyyden ensimmäisen vuosikymmenen aikana korostui pohjoismaisten kulttuurisiteiden lujittaminen ja erottuminen Venäjästä. Ajan henki välittyi myös rakennustaiteeseen, ja esimerkiksi Ruotsista ja Norjasta haettiin esteettisiä ja käytännöllisiä esikuvia samankaltaisten perusasioiden, kuten ilmaston ja elinkeinorakenteen, pohjalta.<sup>16</sup> Kaupunkirakentaminen liitti suomalaiset kaupungit osaksi läntistä Eurooppaa, koska kansallista identiteettiä ja kansallisvaltiota muodostettiin osana yleisiä aatevirtauksia käyttäen koulutuksen, tieteen, sivistyksen ja taiteen keinoja.<sup>17</sup> Kaupunkisuunnittelussa yhdistyykin paikallisten toimijoiden yhteistyö kansainväliseen kontekstiin. Keski-Euroopasta rantautui modernia kaupunkia koskevat ajatukset

---

<sup>11</sup> Mikkola 1990, 189.

<sup>12</sup> Selberg 1992, 30. Ks. lisää Sitte (1889) 2001.

<sup>13</sup> Selberg 1992, 34.

<sup>14</sup> Nikula 91, 1981.

<sup>15</sup> Kervanto Nevanlinna 2017, 67–69.

<sup>16</sup> Nikula 1990, 90.

<sup>17</sup> Kervanto Nevanlinna 2017, 67–69.

Suomeen 1800-luvun lopulta lähtien. Monet suomalaiset virkamiehet lääkäreistä insinööreihin, opettajiin ja kaupunkisuunnittelijoihin suuntasivat opintomatkoille Saksaan, taiteilijat Ranskaan ja Italiaan.<sup>18</sup>

Suomen itsenäistyminen tarkoitti kaupunkirakentamisessa erityisesti julkisen kontrollin lisääntymistä.<sup>19</sup> Valtiollisuuden haluttiin konkretisoituvan keskeisten instituutioiden rakennuksissa ja niiden merkityksessä osana kaupunkitilaa. Esimerkiksi Helsingissä Eduskuntatalo uutena valtiollisena monumenttina rakennettiin nuoreen Töölön kaupunginosaan irralleen keisarilliseen aikaan viittaavasta Senaatintorista.<sup>20</sup> Moderni kaupunkisuunnittelu toi suomalaisille kaupungeille merkittävän rakenteellisen uusiutumisen vaiheen, jonka taustalla oli kokonaisvaltaiseen yhdyskuntasuunnitteluun pyrkivä rationaalinen toiminta.<sup>21</sup>

Koko ensimmäisen maailmansodan jälkeisessä Euroopassa rakentaminen kuului suuriin yhteiskunnallisiin kysymyksiin.<sup>22</sup> Kaupunkien vuosisadan vaihteen suureen muutokseen vaikuttivat myös uudet rakennustavat, kasvava liikenne, sekä uudet urbaanit palvelut, kuten sähkö, puhelin, raitiovaunut ja metrot. Kaikki piti kaupunkien kasvaessa mahdollistaa vanhaan, puutteelliseen kaupunkirakenteeseen.<sup>23</sup> Voimakkaan kaupunkisuunnittelun kehityksen taustalla onkin ajan suunnittelijoiden ajatus siitä, kuinka kunnollinen suunnittelu auttaa lievittämään laajaa sosiaalisten, taloudellisten ja poliittisten ongelmien vyyhtiä.<sup>24</sup> Suomessa myös sisällissodan varjo vaikutti rakentamiseen pitkin 1920-lukua esimerkiksi asuinolojen ja asuntorakentamisen tärkeän roolin kautta.<sup>25</sup> Kaupunkisuunnittelulla on pyritty järjestämään kaupunki toimivammaksi kokonaisuudeksi, sekä uudistamaan rakennuskantaa. Suunnitelmat kohdistuvat yhtäaikaaisesti useisiin eri aikatasoihin ollen voimakkaasti tulevaisuuteen suuntautuneita, mutta oman aikakautensa tuotteita.<sup>26</sup>

---

<sup>18</sup> Karppinen 2015, 2. Laine 2011, 80, Valtonen 2018, 65.

<sup>19</sup> Kaupunkirakentamista ohjattiin 1920-luvulla yhä enemmän asemakaava-suunnittelun kautta. Laine 2011, 80.

<sup>20</sup> Kervanto Nevanlinna 2017, 69–71.

<sup>21</sup> Andersson 1991, 96–97.

<sup>22</sup> Laine 2011, 70, 77.

<sup>23</sup> Benevolo 1985, 844.

<sup>24</sup> Corbin Sies & Silver 1996, 3.

<sup>25</sup> Laine 2011, 70, 77.

<sup>26</sup> Karppinen 2015, 2.



Rationalisoitunut ja valtiollisen kontrollin alle tullut kaupunkisuunnittelu synnytti suunnittelijoiden ammattikunnan.<sup>27</sup> Kaavoitustyö siirtyi 1900-luvun alun aikana yhä enemmän insinööreiltä ja maanmittareilta arkkitehdeille, koska teknistä asemakaavoitusta ei pidetty enää riittävänä vaan tarvittiin esteettistä näkemystä ja kaupunkirakennustaidetta.<sup>28</sup> Erillistä asemakaavaopin koulutusta ei Suomessa ollut ennen 1930-lukua, mutta käytännön työssä harjautuneita suunnittelijoita oli useita.<sup>29</sup> Kuitenkin aktiivisella ja lahjakkaalla suomalaisella arkkitehtipolvella oli aivan erilaiset ja laajat mahdollisuudet uusien kansainvälisten oppien hyödyntämiseen toisin kuin varhain urbanisoituneissa maissa, joissa vakiintuneet käytännöt ja vanhempi sukupolvi pystyivät rajoittamaan uudistumista.<sup>30</sup> Ajan tunnetuimpia asemakaavoittajia olivat muun muassa maan ensimmäistä asemakaava-arkkitehdin virkaa Helsingissä hoitanut Bertel Jung, häntä virassa seurannut Birger Brunila, Viipurin lääninarkkitehtina toiminut Berndt Aminoff, Viipurin asemakaava-arkkitehti Otto-livari Meurman sekä merkittävinä asemakaava-arkkitehteina kunnostautuneet Lars Sonck ja Eliel Saarinen.<sup>31</sup> Ensimmäisenä yleiskaavana modernissa mielessä pidetään Bertel Jungin Helsingin asemakaavaa vuodelta 1911. Sen vaikutteina toimivat edellisenä vuonna julkaistun Suur-Berliinin yleisasemakaavakilpailun tulokset.<sup>32</sup> Suomalaisista, laajoista kaupunkisuunnitelmista ensimmäisiä olivat 1915 julkaistu Eliel Saarisen Munkkiniemi-Haaga -suunnitelma<sup>33</sup> ja kolme vuotta myöhemmin sitä jatkanut Pro Helsingfors -suunnitelma.<sup>34</sup> Turussa uudensuomalaisia kaupunkisuunnitelmia haettiin vielä rakentamattomille alueille asemakaavakilpailulla vuonna 1906. Yksikään kilpailuohjelmaan sisältynyt alue ei kuitenkaan toteutunut ehdotusten mukaisesti.<sup>35</sup>

---

<sup>27</sup> Andersson 1991, 97.

<sup>28</sup> Kervanto Nevanlinna 2017, 71.

<sup>29</sup> Kaupunkisuunnitteluopin kehitys ja siitä kirjoittaminen oli alkanut Keski-Euroopassa jo 1800-luvulla, joten suomalaissuunnittelijat tekivät opintomatkoja mm. Saksaan. Mikkola 1990, 194.

<sup>30</sup> Nikula 91, 1981.

<sup>31</sup> Salokorpi 1984, 276.

<sup>32</sup> Salokorpi 1984, 274.

<sup>33</sup> Suunnitelman tilasi maayhtiö Ab M.G. Stenius Oy, joka liiketoimillaan oli hankkinut Munkkiniemi-Haagan maa-alueet omistukseensa. Suunnitelma oli ihanteellinen kaupunkivisio, mutta se tähtäsi myös taloudellisiin voittoihin. Toteutukseen asti pääsi vain muutama rakennus muun toteutuksen poiketessa täysin suunnitelmasta. Laine 2011, 81. Mikkola 1990, 203–210. Karppinen 2013.

<sup>34</sup> Pro Helsingfors -suunnitelman tilasi Eliel Saariselta, Bertel Jungilta ja Einar Sjöströmiltä kauppaneuvos Julius Tallberg. Suunnitelman kantavana visiona oli Töölönlahden täyttämisen lisätalaksi liikekeskustalle. Suurisuuntainen ja tulevaisuuteen suuntautunut, suurkaupunkiajatukseen pohjautunut suunnitelma ei toteutunut, mutta vaikutti Helsingin kaavoitukseen vuosikymmeniä. Mikkola 1990, 214. Laine 2011, 82–83.

<sup>35</sup> Kilpailuohjelmaan sisällytettiin kolme toisistaan riippumatonta ryhmää. Ensimmäinen ryhmä käsitti IV ja V kaupunginosat, Korppoolaismäen, Samppalinnanmäen ja sen juuren makasiinitontit. Toinen ryhmä

## Teoria, käsitteet ja tutkimuksen merkittävyys

Tutkimusaiheeni on ajankohtainen vuonna 2020 sekä paikallisesti että globaalisti. Maailmanlaajuisen, jatkuvan kaupungistumisen seurauksena kaupunki on niin suunnittelun kohteena kuin elämisen ympäristönä ajankohtainen ilmiö. Paikallisesti Turun kaupunki on suunnitellut kokonaisuutensa pitkälle tulevaisuuteen. Turku 2029 -kaupunkistrategia on yksi kaupungin kärkihankkeista vuosina 2014–2029.<sup>36</sup> Kaupunkistrategian pohjalta on luotu vuoteen 2050 asti ulottuva visio kaupungin, erityisesti keskusta-alueen, kehittämisestä.<sup>37</sup> Tulevaisuuden suunnittelu vaatii menneisyyden, tehtyjen ja tekemättömien ratkaisujen, ymmärtämistä, joten tutkimukseni antaa taustatietoa tulevaisuudensuunnitelmille sekä auttaa näkemään kaupungin muuttuvana ja kehittyvänä ajallisten kerrostumien kokonaisuutena. Tutkimustiedon tuottaminen humanistisesta näkökulmasta on tarpeellista päätöksenteon ja suunnittelun edistämiseksi historiallisten, kulttuuristen ja inhimillisten arvojen vuoksi.

Kaupunkien kasvua säätelevät lukemattomat seikat paikallisista globaaleihin ja erityisesti suurien suunnitelmien rakentuminen on hidasta. Ennen kuin suunnitelmassa päästään lähellekään toteutumista, ovat lähtökohdat saattaneet muuttua merkittävästi. Ratkaisut ovat useimmiten kompromisseja, jotka rajaavat sekä huonot että myös parhaimmat suunnitelmat toteutumisen ulkopuolelle.<sup>38</sup> Toteutumattomiksi jääneiden suunnitelmien kiinnostavuus piilee mielikuvituksessa ja halussa kuvitella vaihtoehtoisia historioita, kuten miltä kaupunki näyttäisi nyt, jos jokin osa siitä olisi toteutunut erilailla.

Lähes jokaisen historiantutkimuksen metodologinen lähtökohta on ongelmalähtöinen historiantutkimus. Tutkimuskysymys toimii ongelmana, johon tutkija lähtee etsimään vastausta aineistonsa avulla. Mirrka Danielsbacka, Matti O. Hannikainen ja Tuomas Teppora jakavat historiantutkimuksen seuraaviin metodeihin: lähteiden käyttäminen,

---

sisälsi Pohjoisen takamaan (nyk. Pohjolan) ja kolmas ryhmä Malminkadun ja Kluuvikadin välisen alueen IX kaupunginosassa, Ryssänmäen (nyk. Yliopistonmäki) sekä Mikaelinkirkon korttelin. Ks. lisää Andersson 2002c, 12–29.

<sup>36</sup> Kaupunkistrategian päämäärinä on mm. luoda lisää hyvinvointia, panostaa koulutukseen, lisätä kilpailukykyä sekä kasvaa kestävästi. Turku 2029 -kaupunkistrategia.

<sup>37</sup> Visiossa määritellään, millaisista tekijöistä tulevaisuuden elinvoimainen ja vetovoimainen kaupunkikeskusta rakentuu. Keskustavisio 2050.

<sup>38</sup> Lampinen 1981, 2–3.

kontekstualisointi ja kirjoittamalla tapahtuva päättely. Lähteiden käyttämisen edellytyksenä on heidän mukaansa niiden kriittinen arvioiminen eri näkökulmista, sekä lähteen syntyvän ja sen välittämän tiedon suhteen erittely. Kontekstualisoinnissa pyritään ymmärtämään ilmiöt niiden yhteiskunnallisissa, kulttuurisissa ja poliittisissa yhteyksissä. Kirjoittamalla tapahtuva päättely on tapa, jolla historioitsija tekee päätelmänsä ja tutkimusprosessin lopputuloksena oleva esityksen rakenne on tutkimustulos.<sup>39</sup> Matti O. Hannikaisen mukaan kaupunkihistoriantutkimuksia ei yleensä yhdistä yksi teoreettinen lähestymistapa, vaan ominaista on käytettyjen käsitteiden ja näkökulmien monipuolisuus. Käsitteet auttavat tarkastelemaan aihetta useista näkökulmista, jäsentämään tutkimusta ja liittämään yksittäiset tutkimukset osaksi laajempaa tieteellistä keskustelua. Hannikaisen mukaan yhtenäisen teorian sijaan on tärkeämpää perustella, mihin teoreettiseen keskusteluun tutkimus osallistuu ja miten se vertautuu muihin aiheesta tehtyihin tutkimuksiin.<sup>40</sup>

Käytän tässä tutkimuksessa Danielsbackan, Hannikaisen ja Teporan esittämiä historian-tutkimuksen metodeja tutkimalla lähteitä, liittämällä lähteistä nousevan tiedon historialliseen kontekstiin ja pääättelemällä niiden avulla vastauksen tutkimuskysymykseeni. Tutkimukseni toteutuu tarkastelemalla kirjallisia alkuperäislähteitä, jotka ovat syntyneet tutkimuskohteeni aikana tai dokumentoivat niitä. Tutkimukseni teoreettinen viitekehys koostuu tässä esitellyistä käsitteistä. Käsitteiden avulla on mahdollista tarkastella tutkimuskohdetta eri näkökulmista. Kuten Hannikainen toteaa, käsite on toimiva, kun tutkija pystyy sen avulla tarkastelemaan menneisyyden tapahtumia menneen ajan ihmisen näkökulmasta. Sen toteuttamiseksi käsite kontekstualisoidaan eli suhteutetaan tutkittavan aikakauden näkemyksiin.<sup>41</sup> Käsitteiden avulla jäsentyvää tutkimusta voidaan pitää teoreettisesti yksinkertaisena, mutta tämän tutkimuksen kohdalla katson sen sopivaksi tavaksi löytää vastauksia.

Tilan käsitettä tarvitaan silloin kun tarkastellaan ihmisen ja ympäristön välistä suhdetta, ja sen ymmärretään muotoutuvan historiallisesti ja kulttuurisesti. Kaiken ihmisen toiminnan voidaan ajatella tapahtuvan tilassa.<sup>42</sup> 1800-luvulta lähtien tilan käsite on saanut

---

<sup>39</sup> Danielsbacka, Hannikainen, Tepora 2018, 14.

<sup>40</sup> Hannikainen 2018, 216–217.

<sup>41</sup> Hannikainen 2018, 230.

<sup>42</sup> Laine 2011, 34.

useita merkityksiä puhuttaessa kaupunkitilasta ja arkkitehtuurista. Yhtenä merkityksenä oli ajatus tilan rajatusta perusolemuksesta. Sen rinnalle nousi näkemys tilasta jatkuvana ja loputtomana, joka on samaa rakennuksen sisä- ja ulkopuolella. Tila voidaan myös käsittää ihmisen fyysisen olomuodon jatkeena niin, että tilassa liikuttaessa siitä muodostuu erilaisia kokemuksia.<sup>43</sup> Kaupunkikokemukseen tilan käsite liittyy keskeisesti, koska monet tunteet ja kokemukset ovat jäsentyneet erityisessä suhteessa moderniin kaupunkitilaan. Tilallista ulottuvuutta ovat tutkineet useat teoreetikot, kuten esimerkiksi Michel Foucault.<sup>44</sup> Panu Savolaisen mukaan tila käsitteenä nykyisessä merkityksessään on vasta 1900-luvun jälkipuolen luomus. Vaikka sanana tila on esiintynyt jo keskiajalta saakka, se ei käsittänyt kokemuksellisen, sosiaalisen ja fyysisen ympäristön yhteen liittävää merkitystä.<sup>45</sup> Tilan käsite on siis modernin ajan tuotos ja sisältää kokemuksellisen näkökulman.

Riitta Nikula nostaa esiin tila–aika–käsitteen, jota voidaan käyttää kaupunkia tutkiessa, kun tarkastellaan uuden arkkitehtuurin neitseelliselle maalle suunniteltuja tai rakennettuja uusia kokonaissommitelmia. Hän määrittelee tilan ahistorialliseksi ilmiöksi, jonka vastaparina paikka on aina myös ajallisesti eli historiallisesti määrittyvä käsite.<sup>46</sup> Myös Timo Tuomi viittaa tilan käsitteen olevan tieteellisesti historiaton.<sup>47</sup> Tulkitsen Nikulan ja Tuomen tarkoittavan, että uusi, tyhjälle maalle rakennettu kaupunki, on tilana historiaton. Kaupungin pohjana toimiva tila sen sijaan ei ole, koska se on ollut olemassa ennen kaupunkia ja sillä on oma historiansa. Kaupunkisuunnittelua tarkastellessa voidaan puhua historiattomuudesta, koska uudella kaupungilla ei tilana ole historiaa takanaan. Tutkimuskohteeni täyttää osittain Nikulan ja Tuomen esittelemän historiattomuuden käsitteen.

1900-luvun alun kaupunkisuunnittelua tarkastellessa voidaan siihen liittää lisäksi utopian käsite, koska suunnitelmat olivat usein sen ajan, ja jopa nykyajan, näkökulmista katsottuna mullistavia, poikkeavia ja suurisuuntaisia. Tulevaisuutta varten tehtyjen suunnitelmien totutusta poikkeavat ajatukset vahvistavat käsitystä niiden

---

<sup>43</sup> Tuomi 2005, 24–25.

<sup>44</sup> Foucault'n soveltamisesta ks. Saarikangas 2006, 41.

<sup>45</sup> Savolainen 2017, 21.

<sup>46</sup> Nikula 1998, 166.

<sup>47</sup> Tuomi 2005, 25.

utopistisuudesta. Utopioiden voidaankin katsoa olevan haavekuvien sijaan vertailukoh-  
tia ja peilejä vallitsevalle maailmalle. Utopiana nähtävä on harvoin valmis tai sinällään  
käyttökelpoinen, vaan yleensä ne ovat lähtökohtia, malleja ja kaavoja, joiden pohjalta  
voidaan rakentaa jotain uutta. Ennen kaikkea ne kertovat mahdollisuuksista, jotka ovat  
saavutettavissa.<sup>48</sup> Tutkimuskohdettani voidaankin näin perustellusti kuvailla sanalla uto-  
pistinen.

Tutkimukseeni tuo oman haastavuutensa se, että tutkimuskohteeni ei ole olemassa  
oleva tila, vaan paperille jäänyt suunnitelma, kuvitelma, hypoteettinen tila ja utopia. En  
suoraa pysty käyttämään tilan käsitettä, jolla on mahdollista tarkastella ensisijaisesti jo  
olemassa olevaa tilaa. Myös hypoteettinen kaupunkitila on aluksi historiaton, mutta  
suunnitelman kehittyessä saa se oman kehityskaaren. Koska tutkimuskohteeni on toteu-  
tumaton suunnitelma, liitän sen tarkasteluun utopian käsitteen. Oma käsitteeni tarkas-  
telua varten on siis utopiatila eli tila, jota ei ole olemassa, mutta johon liittyy vahva usko  
sen toteutumisesta. Utopiatilan käsite yhdistää tilan ja utopian käsitteet määrittäen tie-  
tynlaista tilaa, historian kontekstiin liitettynä tutkimuskohteena olevan ajan ihanteita ja  
uudenlaista näkökulmaa vallitsevaan tilan käsitykseen. Utopiatilan käsitettä en ole näh-  
nyt käytettävän aiemmin.

Monumentalisuuden ja kansallisen kuvaston luomisen taustalla vaikuttaa käsite alike-  
hittyneisyyden identiteetistä. Sen synnyttää vertailu kehittyneempinä pidettyihin mai-  
hin, alueisiin ja kaupunkeihin, ja sen aiheuttama kansallinen häpeä toimii vaikuttajana  
kehittämisyhtymyksissä. Silja Laineen mukaan alikehittyneisyyden identiteetti on rele-  
vantti käsite tarkasteltaessa suomalaista kaupungistumista ja kaupunkilaista identiteet-  
tiä.<sup>49</sup> Vaikka kansakunnat profiloituvat useimmiten pääkaupunkien kautta, Turku koet-  
tiin uudelleen tulevana yliopistokaupunkina ja kasvavan satamansa ansiosta Suomen  
porttina länteen, joten kaupunkisuunnittelun saralla sen asema nousi tärkeäksi ja kehi-  
tettäväksi, kansallistunteen nostattamisen kannalta oleelliseksi kohteeksi.

---

<sup>48</sup> Sutinen 2009, 5–6.

<sup>49</sup> Laine 2011, 23.

Teoreettiseen viitekehykseen liitän myös Michael Wernerin ja Bénédicte Zimmermannin *histoire croisée* eli risteävät historiat -ajatuksen.<sup>50</sup> Se huomioi useat mahdolliset lähestymistavat suorien ja kahdenvälisen vaikutussuhteiden sekä yhtäaikaisten tapahtumien sijaan. Risteävien historioiden ajatus tuo esiin monitahoisen vuorovaikutuksen merkityksen. Ajatusten risteäminen on siis aktiivista ja dynaamista eivätkä ne kulje muuttumattomina. Risteävien historioiden ajatus tuo esiin liikkeen useiden tahojen välillä moneen eri suuntaan sekä ajassa että tilassa. Eri tasot, kuten paikallinen ja kansainvälinen, risteävät samassa pisteessä yhdessä ylijärjällisen tason kanssa. Myös moninkertainen risteäminen on mahdollista ja sitä seuraa omanlaisensa modifikaatiot.<sup>51</sup> Tutkimuksessani risteävät useat eri aikatasot, tekijät ja vaikutteet, joten risteävien historioiden ajatus on paikallaan.

Kuten Emilia Karppinenkin toteaa kaupunkisuunnittelun historiaa käsittelevässä pro gradu -tutkielmassaan, Suomessa kaupunkisuunnittelututkimus henkilöityy usein tiettyyn suunnitteliijaan.<sup>52</sup> Tarkastelen toteutumaton kaupunkisuunnitelmaa yllä esitteliini käsitteiden näkökulmasta ja 1920-luvun tulevaisuusajattelun vaikutuksesta päätöksentekoon, eli irrottaudun henkilöitymistä ja keskityn syy-seuraussuhteisiin yllä esitteliin teoreettisen viitekehysten perusteella. Otan tutkimuksessani huomioon tilan merkityksen niin kaupunkisuunnitelman laatimisen näkökulmasta kuin mielipiteissä, jotka nousevat lähdeaineistostani esiin. Käytän myös omaa käsitystäni siitä, että tila-aika-käsitteessä yhdistyy *histoire croisée* -käsitteen risteävät historiat. Eri historiat ja aikatasot kohtaavat siis määrättyssä tilassa. Rajaen tutkimukseni ulkopuolelle tilan ja suunniteltujen muutoksien merkitysten tutkimisen tilan käyttäjille. Tutkimukseni kytkeytyy 1900-luvun alulle tyypilliseen voimakkaan kaupunkisuunnittelun kontekstiin niin Suomessa kuin kansainvälisesti. Laajempaan historian tutkimuksen keskusteluun tutkimukseni osallistuu modernin ajan ja monimuotoisen tutkimuksen näkökulmasta hyläten suurmies- ja vaikutushistorian. Tutkimukseni myös ylittää tieteenalarajoja liittymällä kaupunkitutkimuksen kenttään. Kaupunkitutkimus tutkii kaupunkia esimerkiksi sosiologian, taloustieteen, maantieteen, politiikatutkimuksen, tulevaisuudentutkimuksen tai historian tutkimuksen näkökulmasta. Myös akateemisen kentän ulkopuolella

---

<sup>50</sup> Werner & Zimmermann 2006, 30–50.

<sup>51</sup> Werner & Zimmermann 2006, 31–33, 37–39. Karppinen 2013, 5.

<sup>52</sup> Karppinen 2013, 3.

kaupunkitutkimuksella on tarpeellinen merkityksensä. Tutkimustietoa kaupunkien piirteistä, historiasta, nykytilasta ja kaupungistumisesta käytetään niin julkisen kuin yksityisen tason päätöksenteossa. Kaupunkihistoriantutkimus osallistuu historiantutkimuksellisen keskustelun lisäksi kaupunkitutkimukselliseen keskusteluun tuottaen uutta, kaupunkiin liittyvää tietoa.

### **Lähdeaineisto**

Monipuolisten lähteiden kautta on mahdollista tarkastella tutkimusaihetta mahdollisimman neutraalista näkökulmasta. Aineistoksi olen valinnut lähteet, jotka ovat syntyneet tutkimusajankohtana osana päätöksentekoa tai ovat aikaisten tuottamaa uutisointia tai näkemyksiä. Lähteeni kertovat tutkimuskohteesta ja tapahtumien kulusta päästään kurkistamaan tutkimusajankohdan maailmaan, mielipiteisiin ja arvoihin. Ne eivät kuitenkaan kerro kokonaisvaltaisesti aiheesta, koska lähteisiin tallentuu vain pieni osa ajankohdan maailmaa. Lähteet heijastavat lähes aina tekijänsä näkemyksiä eivätkä juuri koskaan esitä asioita täysin puolueettomasti, joten tutkijan on tarkasteltava lähteitä kriittisesti eikä tuudittautua täysin niiden sanoman varaan. Lähdekritiikki onkin historiantutkijan välttämättömiä työvälineitä. Tutkijan on katsottava lähteitä eri näkökulmista ja tehtävä tulkinta lähteen esittämästä tiedosta.

Historiantutkimus keskittyy useimmiten tietynlaisiin aineistoihin: mahdollisimman kattaviin, erityisesti ajallisesti määriteltynä. Tällaisia ovat muun muassa pöytäkirjat. Ne on yleensä laadittu selkeästi, neutraalisti ja ne myös usein säilytetään helposti saavutettavasti ja ovat siten tutkijoiden ulottuvilla. Käytän Turun kaupunginvaltuuston ja valtioneuvoston pöytäkirjoja tutkimukseni alkuperäislähteinä. Kaupunginvaltuuston pöytäkirjoista käy ilmi, minkälaista keskustelua päättäjien kesken käytiin asiasta, sekä saa ajallisen perspektiivin päätöksentekoon. Mielenkiintoista on, etteivät päätökset juurikaan ole yksimielisesti tehtyjä, vaan pöytäkirjojen avulla pääsee näkemään myös ehdotuksia vastustaneiden näkemyksiä. Kaupunkisuunnitelmasta pöytäkirjoissa käsitellään kokonaisuuden sijaan useita yksityiskohtia, kuten rautatien sijaintia alueella, yliopiston sijoittamiseen liittyviä kysymyksiä, sekä näiden vaikutusta ja asemaa toisiinsa nähden. Kaupunkikuvaan voimakkaasti vaikuttavat kohteet herättivät keskustelua 1900-luvun alussa samoin kuin ne tekevät nykypäivänäkin. Osa päätöksistä tehtiin lopulta valtioneuvostossa, jonka pöytäkirjoja käytän niiltä osin valottamaan kohteiden merkityksellisyyttä.

Toisen kattavan aineiston kokonaisuuden muodostaa lehtiaineisto, kuten sanomalehdet ja aikakauslehdet. Lehdet ilmestyvät useimmiten säännöllisesti ja seuraavat aikaansa, joten lehtiaineisto on tutkijalle hyvä kokonaisuus lähestyä tutkimusaihetta. Tutkimusajankohtani on sanomalehtien kulta-aikaa, joten pelkästään Turussa niitä on ilmestynyt useita ja ne tarjoavat myös puolueellisia näkökulmia ajankohtaisiin tapahtumiin riippuen lehden poliittisesta suuntauksesta ja kirjoittajan henkilökohtaisista näkemyksistä. Sanomalehdissä uutisoitiin kaupunginvaltuuston päätöksistä, julkaistiin artikkeleita kaupungista ja kaupunkisuunnitelmista sekä ilmoituksia esitelmistä ja näyttelyistä koskien kaupunkisuunnitelmia. Lehtiaineisto kertoo omalta osaltaan kaupunkilaisten kiinnostuksesta kaupunkinsa tulevaisuuteen. Sanomalehdistä käytän pääasiassa *Turun Sanomia*, *Uutta Auraa*, *Turunmaata* ja *Åbo Underrättelseriä*.

Historiantutkimuksessa aineistot myös monesti ovat erilaisia ja monipuolisia, kuten tutkittavan kohteen, henkilön tai yrityksen jälkeensä jättämiä arkistokokonaisuuksia. Tällöin ne harvoin ovat kattavia kokonaisuuksia lehtiaineistojen tapaan, vaan sirpaleita sieltä täältä. Tutkijalle ne silti saattavat muodostaa keskeisen osan tutkimusaineistosta tutkimusaiheen ollessa tarkkaan rajattu. Tässä tutkimuksessa en käytä muita arkistokokonaisuuksia, koska rajaan tutkimukseni ulkopuolelle henkilöhistorian ja mahdolliset aiheeseen liittyvät yritykset. Sen sijaan käytän aikalaisaineistona tutkimuskohteeni asemakaavasuunnitelman tehneen arkkitehti Bertel Jungin aiheesta ja yleisestä kaupunkisuunnittelusta kirjoittamia artikkeleita. Hänen kirjoituksiaan on julkaistu muun muassa *Turun Sanomien*, *Uuden Auran*, *Åbo Underrättelserin* lisäksi *Suomen kunnallislehdessä* ja *Arkkitehti-lehdessä*. Jungin ajatuksia kaupunkisuunnittelusta löytyy myös *Suur-Helsingin asemakaavaehdotuksesta* vuodelta 1918, jonka kirjallisen osuuden hän on laatinut, sekä Turun suomalaisen yliopistoseuran vuosikirjasta 1920.

Turun Suomalaisen Yliopistoseuran toiminnastaan vuosina 1919–1921 julkaisemat vuosikirjat toimivat myös tutkimukseni aikalaisaineistona. Ne sisältävät tietoa uuden yliopiston toimintaa valmistelleen yhdistyksen näkemyksistä suomenkielisen yliopiston tarpeellisuudesta Turussa, yliopiston sijoittamisesta kaupunkiin ja sen tulevaisuudensuunnitelmista. Yliopistosuunnitelmat ovat kiinteä osa tutkimuskohdettani eli kaupunkisuunnitelmaa. Vaikkakin yliopistoseura oli riippumaton toimija suhteessa tutkimaani kaupunkisuunnitelmaan, fyysinen



yliopistoalue kuuluu suunnitelman kohdealueeseen ja siten muodostaan tärkeän osan tutkimustani.

### **Aiempi tutkimus**

Tutkimukseni sijoittuu sekä kaupunkihistoriantutkimuksen että kaupunkisuunnitteluntutkimuksen kenttään, jotka ovat nousseet esiin erityisesti toisen maailmansodan jälkeisenä aikana. Ulla Salmelan mukaan systemaattista tutkimusta kaupunkisuunnittelusta on tehty jo siitä asti, kun se on nähty omana alanaan 1900-luvun alussa. Tutkimusaloina kaupunkihistorian ja kaupunkisuunnittelun tutkimus ovat kuitenkin melko nuoria ja kiinnostavat eri alojen, kuten historian, taidehistorian, maantieteen ja sosiologian, tutkijoita tuottaen poikki- ja monitieteellisiä tutkimuksia.<sup>53</sup> Ne voidaan laskea myös osaksi kaupunkitutkimuksen alaa, jonka tarkoituksena on tutkia kaupunkia eri tieteenaloja yhdistäen.

Mary Corbin Sies ja Christopher Silver esittävät ensimmäiseksi kaupunkisuunnittelun historian perusteokseksi 1969 julkaistua Mel Scottin *American City Planning since 1890*. Heidän mukaansa teos saavutti kaksi merkkipaalua: se laajensi merkittävästi historioitsijoiden antamaa määritelmää suunnitteluprosessiin osallistuvista henkilöistä, ja toi yhteen suuren, joskin valikoidun, määrän tietoa tyyppillisestä kaupunkisuunnittelusta.<sup>54</sup> Corbin Sies ja Silver nostavat esiin tutkijoiden käsityksen kaupunkisuunnittelunhistoriasta; käytännössä suunnittelu on ollut paljon monimutkaisempaa kuin mitä aiemmin historioitsijat ovat kuvanneet. Myös tutkimusten painopiste on muuttunut aiemmasta, jolloin suunnitelma itsessään oli tutkimuksen keskiössä. Myöhemmät tutkimukset esittävät suunnittelun olevan ensimmäinen askel prosessissa eikä päätepiste.<sup>55</sup>

Kaupunkitutkimus on Suomessa yhä nouseva tutkimusala ja sen kiinnostavuuteen vaikuttaa useiden tieteenalojen yhdistettävyyks. Kaupunkisuunnitteluntutkimus voidaan sijoittaa sekä kaupunkitutkimuksen alle että tutkijan omaan tieteenalaan. Suomalaista kaupunkisuunnitteluntutkimusta edistänyt Ulla Salmela tutkii taidehistorian alan väitöskirjassaan *Urban space and social welfare: Otto-Iivari Meurman as a planner of Finnish*

---

<sup>53</sup> Salmela 2004, 13. Ks. myös Corbin Sies & Silver 1996, 1.

<sup>54</sup> Corbin Sies & Silver 1996, 2–8.

<sup>55</sup> Corbin Sies & Silver 1996, 29.

*towns 1914–1937* kaupunkitilaa kaavoittajan kautta. Hän toteaa kaupunkihistoriantutkimuksella ja kaupunkisuunnitteluntutkimuksella olevan läheinen yhteys toisiinsa. Molempien pääkohteet kaupunki ja historia toimivat molempien ajallisena ulottuvuutena. Eroina tutkimussuuntausten välillä voidaan mainita kaupunkihistorian kattavan näkökulman keskittyvän kaupunkien sosiaalisiin, taloudellisiin ja poliittisiin näkökulmiin, kun taas kaupunkisuunnitteluntutkimus keskittyy hyvinkin spesifeihin aiheisiin, kuten yhdyskuntasuunnitteluun. Tutkimuskohteiksi voidaan määritellä yhdyskuntasuunnittelun ja rakennetun ympäristön hallinnan, sekä myös yhdyskuntasuunnittelijoiden ammattikunnan.<sup>56</sup>

Pitkän linjan taidehistoriantutkija Riitta Nikula on useissa kirjoituksissaan tutkinut kaupunkisuunnittelua. Väitöskirjassaan *Yhtenäinen kaupunkikuva 1900–1930* hän nostaa esiin 1900-luvun alun kaupunkisuunnittelun kysymyksiä, sekä selvittää asemakaavan ja rakennussuunnittelun keskinäistä suhdetta.<sup>57</sup> Hän on tutkinut myös Bertel Jungin työtä asemakaava-arkkitehtina ja asutuspolitiikkaa kaupunkiympäristössä.<sup>58</sup> Nikula nostaa teksteissään esiin tutkimuskohteeni suhdetta kansainväliseen vaikutuspiiriin, kuten Jungin tuntemusta Camillo Sitten ajatuksista, käsityksiä englantilaisten puutarhakaupunkien ominaisuuksista ja niiden hyvistä liikenneyhteyksistä kaupunkeihin, sekä amerikkalaisten suurkaupunkien vaikutteista suomalaisen kaupunkisuunnitteluun.

Suomalaista kaupunkisuunnittelua ja keskustelua siitä on tutkinut Silja Laine väitöskirjassaan *”Pilvenpiirtäjäkysymys”* *Urbaani mielikuvitus ja 1920-luvun Helsingin ääriiviivat*. Laine tarkastelee kaupungin siluetin muutosta, kansainvälisten elementtien siirtymistä osaksi kansallista urbaania kuvastoa sekä keskustelua miltä kaupunki saa näyttää. Vaikka teos keskittyy Helsingin kaupunkikuvaan, valaisee se ajan yleistä keskustelua kaupunkirakentamisesta.<sup>59</sup> Laine tarkastelee tutkimuskohdettaan samojen käsitteiden kautta kuin mitä käytän tässä tutkimuksessa.

---

<sup>56</sup> Salmela 2004, 13–14.

<sup>57</sup> Nikula 1981, 9.

<sup>58</sup> Nikula 1988, 9. Nikula 1994, luettu artikkelikokoelmasta *Focus on Finnish 29th century architecture and town planning*, 2006, 121.

<sup>59</sup> Ks. Laine 2011. Käsitteistä ks. tämän tutkimuksen alaluku Teoria, käsitteet ja tutkimuksen merkittävyys.

Turkua koskevista tutkimuksista tutkimusaihehtani on sivunnut Emilia Karppinen, joka kirjoittaa väitöskirjastaan Turun kaupungin julkaisemassa Tutkimuskatsauksia-artikkelissa. Karppisen tutkimuskohteena on sataman suunnittelu 1910- ja 1920-luvuilla, jota hän lähestyy asemakaava-arkkitehti Bertel Jungin näkökulmasta. Katsauksessa tulee esiin, että turkulaiselle kaupunkisuunnittelulle oli merkityksellistä niin paikallisten toimijoiden yhteistyö kuin kansainvälinen konteksti. Karppinen käyttää tutkimusmetodinaan tapaustutkimuksen keinoja.<sup>60</sup>

Jean-Louis Cohen esittää tutkimuksessaan *Scenes of the World to Come. European Architecture and the American Challenge 1893–1960* Euroopan ja Yhdysvaltojen kaupunkirakentamisen välisiä suhteita. Hän osoittaa amerikanismin ja amerikanisaation vaikutuksia eurooppalaiseen arkkitehtuuriin ja kaupunkisuunnitteluun.<sup>61</sup> Cohenin mukaan amerikkalaisten kaupunkiprojektien taustalla on eurooppalainen kaupunkisuunnittelu, joten modernin kaupunkisuunnittelun ideat selvästi kehittyivät ja jalostuivat kulkiessaan edestakaisin Atlantin yli.<sup>62</sup> Hänen tutkimuksensa tarjoaa mielenkiintoisia välineitä amerikkalaisten vaikutteiden tarkasteluun suomalaisessa 1920-luvun kaupunkisuunnittelussa.

Tutkimuksessaan *Cities of Tomorrow* Peter Hall tarkastelee kriittisesti 1900-luvun kaupunkisuunnittelun historiaa. Hänen kohteenaan ovat myös kaupunkien sosiaaliset ja taloudelliset ongelmat samalla ajanjaksolla. Hallin esimerkkeinä toimivat niin eurooppalaiset kuin amerikkalaiset kaupungit, joita hän tutkii eri teemojen kautta. Hall avaa tutkimukselleni tärkeitä teemoja, kuten *City Beautiful* -liikettä ja monumentaalisten kaupunkisuunnitelmien taustoja.<sup>63</sup>

Kaikki tässä esitellyt tutkimukset pohjustavat omaa tutkimustani antaen taustatietoa ja metodologisia keinoja. Suomalaista kaupunkisuunnittelua tutkineet Riitta Nikula, Ulla Salmela ja Silja Laine nostavat esiin kansainväliset vaikutteet, joita ilman kehitys olisi ollut kovin paljon hitaampaa. Jo 1900-luvun alun vuosikymmeninä vaikutteiden leviäminen ympäri maailmaa on ollut yllättävän nopeaa. Suomalaisilla suunnittelijoilla on ollut

---

<sup>60</sup> Karppinen 2015, 2.

<sup>61</sup> Ks. Cohen 1995.

<sup>62</sup> Cohen 1995, 29–30.

<sup>63</sup> Ks. Hall 2002.

yhteyksiä maailmalle ja he ovat myös tarttuneet uusiin vaikutteisiin innokkaasti, mikä kertoo halusta kehittyä ja tulla osaksi modernia maailmaa. Esittelemieni tutkimusten pohjalta voidaan todeta vahva Helsinki-keskeisyys. Koska visiointi on osa kaupunkirakentamista, toteutumattomia suunnitelmia löytyy myös muista ajan kasvukeskuksista<sup>64</sup>, mutta tutkimusten keskittymistä Helsinkiin voidaan selittää pääkaupunkiaseman tuomalla kiinnostuksella, Helsingin voimakkaalla kasvulla 1900-luvun alussa ja ajan tunnetuimpien kaupunkisuunnittelijoiden osallistumisella Helsingin kehittämiseen. Turun kohdalla on olemassa tutkimusaukko saman aikajänteen kohdalla. Emilia Karppinen tutkii Turun kehitystä keskipisteenään satama, mutta kaupungin kehityssuunnitelmat ovat muutoin tutkimatta ajalta, jolloin kaupunkikehitys ylipäättään oli voimakkainta ja suursuuntaisinta. Tutkimukseni osallistuu omalta osaltaan tämän tutkimusaukon täyttämiseen.

---

<sup>64</sup> Esimerkiksi Jussi Jäppinen on tutkinut väitöskirjassaan Jyväskylän kaupunkirakenteen vaihteita. Ks. Jäppinen 2005.

## TURKU LAAJENEE LÄNTEEN

Turun asemakaavoituksen perustana on toiminut nykypäivään saakka arkkitehti C.L. Engelin vuoden 1827 kaupunkipalon jälkeen laatima ruutukaava. Uusklassisen tyylin mukaisesti se sisälsi lähinnä kahden suuntaisia katuja, jotka leikkasivat toisensa suorissa kulmissa ja muodostivat pinnanmuodoista piittaamatta säännöllisen ruudukon. Engelin laatima asemakaava käsitti silloisen kaupunkialueen kokonaisuudessaan, mutta kaupungin kasvaessa se jäi nopeasti pieneksi.<sup>65</sup> On arvioitu, että koko maassa maaseudulta kaupunkeihin ja kauppaloihin, etupäässä Etelä-Suomeen, muutti 200 000 henkeä vuosina 1918–1939. Asukasmäärän kasvuun reagoitiin useimmiten laajentamalla ruutukaavaa sen reunoilta. Vähitellen myös kaukonäköisemmät ajatukset heräsivät kaupungin kehittämisen suhteen.<sup>66</sup>

Tutkimukseni käsittelee kaupungin voimakkaisiin laajenemishaluihin laadittua asemakaavasunnitelmaa. Olen asettanut tehtäväkseni selvittää, miksi suunnitelma ei kuitenkaan toteutunut, mitkä seikat johtivat suunnitelman syntyyn ja miltä osin se toteutui. Suunnitelmassa yhdistyy kolme oleellista osa-aluetta: sataman laajennukseen vaatiman tilan sekä Turun Suomalaisen yliopiston ja suunnitellun rautatien sijoittumisen alueelle. Ne muodostavat asemakaavasunnitelman perustan ja määrittävät siinä esitettyä kaupunkitilaa. Toteutuessaan tutkimuskohteeni olisi sijoittunut Iso-Heikkilän ja sataman väliselle alueelle, Kakolanmäen länsipuolelle, jossa sijaitsee myös Turun linna.<sup>67</sup> Seuraavaksi tarkastelen sekä koko suunnitelman että sen osa-alueiden taustoja ja miten ne vaikuttivat suunnitelmaan. Jokainen osa-alue omalta osaltaan myös vaikuttaa tutkimuskysymykseni vastaukseen eli miksi suunnitelma ei toteutunutkaan.

---

<sup>65</sup> Laakso 1980, 73.

<sup>66</sup> Virrankoski 2009, 836. Asutuskeskuksiin muutti pääasiassa työtä hakevaa työväkeä, koska työtä oli saatavilla teollisuudessa ja palveluelinkeinoissa. Maataloudessa sen sijaan tarvittiin työntekijöitä entistä vähemmän maanviljelyn koneistuessa ja rationalisoituessa. Ks. lisää Virrankoski 2009, 836.

<sup>67</sup> Ks. kuva 1.



Kuva 1. Kaupunkisuunnitelma sijoittui sataman ja Iso-Heikkilän väliselle, noin 2 km pituiselle alueelle. Kuva: Topi Savolainen 2020.

### Asemakaava-arkkitehti Turkuun

Vuosisadan vaihteen jälkeen liittyi asemakaavoitukseen vähitellen pyrkimys kiinnittää huomiota kaupunkiin visuaalisesti ja tähtäys tulevaisuuden tarpeisiin.<sup>68</sup> Riitta Nikula toteaa kansainvälisen, erityisesti amerikkalaisen, arkkitehtuurin seuraamisen vaikuttaneen 1910- ja 1920-luvuilla visioituihin suurkaupunkisuunnitelmiin. Tämä johti kaavoitustehtävien siirtymiseen insinööreiltä ja maanmittareilta arkkitehdeille, sekä asemakaava-arkkitehtien virkojen perustamiseen.<sup>69</sup> Ajan kaupunkisuunnitelmissa näkyvät monumentaaliset suurkaupunkiajatukset, joissa parhaat paikat varattiin julkisille

<sup>68</sup> Wäre 1988, 52.

<sup>69</sup> Nikula 1981, 27.

rakennuksille, ja suunnittelu sai myös utopistisia piirteitä.<sup>70</sup> Silja Laineen esittämä alie-hittyneisyyden identiteetti<sup>71</sup> näkyy juuri monumentaalisuunnitelmissa, joiden avulla pyrittiin nostamaan suomalaisia kaupunkeja kansainvälisten rinnalle samanarvoisiksi, sekä myös pönkittämään kaupunkilaisten omaa identiteettiä.

Maan ensimmäinen asemakaava-arkkitehdin virka oli perustettu Helsinkiin vuonna 1908 ja virkaan oli valittu arkkitehti Bertel Jung.<sup>72</sup> Virassaan hän kehitti laajoja ja kaukonäköisiä kaavoitussuunnitelmia, joissa eri toiminnot oli sijoitettu omille alueilleen tehokkaiden liikenneväylien yhdistäessä ne. Helsingissä Jung hoiti virkaansa vuoteen 1918 asti.<sup>73</sup> Vuoden 1919 alussa Bertel Jung valittiin Turun ensimmäiseksi asemakaava-arkkitehdiksi, virkaan, joka oli yhteinen Turun kaupungin ja Pansio-yhtiöksi kutsutun Turun Transisto-Satama Oy:n kanssa.<sup>74</sup> Turun kaupunki myönsi 12 000 markan vuotuisen määrärahan kolmen vuoden ajaksi satamayhtiölle yhteisen asemakaava-arkkitehdin palkkaamiseksi. Sekä *Åbo Underrättelser* että *Turun Sanomat* uutisoivat asiasta helmikuun alussa 1919 ja muistuttivat Jungin asemasta ”maamme yhtenä etevimmistä ammattimiehistä alallaan”. Hänen aiemmat työnsä Helsingin Kulosaarissa ja Herttoniemessä nähtiin merkittävänä ansiona Turun kannalta, koska kaupungin asemakaavakysymykset olivat olleet esillä.<sup>75</sup> Jung oli myös osallistunut jo vuosikymmenien ajan kansainväliseen keskusteluun kaupunkisuunnittelusta ja osallistui aktiivisesti alan kehittämiseen.<sup>76</sup> *Åbo Underrättelser* kirjoitti Jungin aloittavan virassaan keväällä 1919.<sup>77</sup> Ollessaan yksi maan menestyksekkäimpiä asemakaava-arkkitehtejä sekä Helsinki-painotteisen uransa takia on tulkittava, että vastaanottaessaan viran Turussa Jungin tarkoituksena oli ensisijaisesti edistää omaa uraansa ja päästä kehittämään maataan moderniksi ja toimivaksi yhteiskunnaksi.

---

<sup>70</sup> Nikula 1981, 109, 111.

<sup>71</sup> Ks. s. 9, Laine 2001, 23.

<sup>72</sup> Nikula 1981, 111. Bertel Jung (1872–1946) valmistui arkkitehdiksi 1895. Ennen asemakaava-arkkitehdin virkaa hän työskenteli yksityisarkkitehtina Helsingissä, mm. Lars Sonckin toimistossa. Ks. tarkemmin Sundman, Mikael ja Schalin, Mona 1988, 4.

<sup>73</sup> Nikula 1981, 109, 111.

<sup>74</sup> Kaupunkien ja satamayhtiöiden yhteiset päämäärät satamien kehittämiseksi näyttävät olleen tyypillisiä 1910- ja 1920-lukujen vaihteessa. Esimerkiksi Helsingissä kaupungin asemakaava-arkkitehdin tehtävänä oli yhdessä satamakomissionin asiantuntijan kanssa laatia suunnitelma sataman kehitystä varten. Ks. Kysymys teollisuuden tilatarpeen tyydyttämisestä. *Kauppalehti* 20.3.1919.

Turun Transisto-Satama Oy:n osakkaat olivat miltei samat kuin tunnetun turkulaisen varustamon Bore Oy:n. Laakso 1980, 336.

<sup>75</sup> Anställandet av en stadsplanearkitekt, *ÅU* 1.2.1919, 3. Bertel Jung Turun asemakaava-arkkitehdiksi, *TS* 2.2.1919, 4.

<sup>76</sup> Karppinen 2015, 8.

<sup>77</sup> Anställandet av en stadsplanearkitekt, *ÅU* 1.2.1919, 3

Työkseen Jung sai uudessa virassaan laatia Pansio-yhtiön johdon kanssa yleissuunnitelman, johon sisältyi kaupungin laajeneminen länteen Raisionlahdelle saakka. Kaupungin kehityksen katsottiin siirtävän painopistettä länttä kohti. Satama oli valmistumassa niin kutsutun Linnanselän alueelle ja Pansio-yhtiö suunnitteli suurta kauttakulkusatamaa sijoitettavaksi Raisionlahteen.<sup>78</sup> Olemassa olevan ruutukaavan ja sataman väliselle alueelle oli tarkoitus sijoittaa liikekeskus, kaupungin ydin, jonka pohjoispäähän sijoittuisi perusteilla ollut Turun Suomalainen Yliopisto. Harri Anderssonin mukaan kyseinen suunnitelma edustaa sekä maankäytölliseltä laajuudeltaan että kaupunkikuvallisesti eräänlaista uudistajien perintöä. Ollessaan ensimmäinen asemakaava-arkkitehdin viranhaltija Turussa, Jung pystyi määrittelemään mitä työnkuvaansa kuului ja miten se erosi esimerkiksi rakennusvalvonnan tehtävistä. Hän pyrki ajamaan läpi yleiskaavoituksen periaatteita eli kuinka työhön kuului kaupungin suurten kehityslinjojen suunnitteleminen yksinkertaisten kaavoitustehtävien sijaan.<sup>79</sup> Jungin tavoitteet tulevat selvästi kansainvälisistä vaikutteista, jotka olivat hänelle tuttuja. Tulkitsen Jungin nähneen itsensä uranuurtajana, jonka tehtävänä oli uudistaa suomalainen kaupunkirakenne tulevaisuuden tarpeita varten. Hänen luomissaan tulevaisuuskuvilla on nähtävissä myös utopistisia piirteitä.

### **Sataman laajennussuunnitelmat**

Sataman kehittämissuunnitelma muodostaa merkityksellisen osa-alueen tutkimastani kaupunkisuunnitelmasta ja se sai alulle koko kaupungin läntisen osan kehittämisen. Sataman merkitys liikenteelle oli huomattava aikana, jolloin tieverkosto ei ollut vielä juuriin kehittynyt tavara- ja henkilömassojen kuljettamiseen. On asetettava aikalaisten asemaan ymmärtääkseen kasvavan sataman ja laivaliikenteen merkityksen: koska lentoliikennettä ei vielä ollut, sujuvin tapa henkilö- ja tavaraliikenteelle ulkomaiden ja Suomen välillä oli laivaliikenne. Sataman tuli tarjota riittävät mahdollisuudet laivojen purkuun ja lastaukseen sekä kaupungin tarjota palveluja ihmisille tarpeeksi lähellä satamaa. Näin voi ymmärtää kaupungin liikekeskustan kehittämisen sataman ympäristössä välttämättömänä.

---

<sup>78</sup> Jung 1920, 32.

<sup>79</sup> Andersson 2002d, 51. Suunnitelma kaupungin läntisten osien järjestämiseksi oli Jungin laajamittaisiin työ Turun kaupungin asemakaava-arkkitehtina, mutta hän ehti tehdä myös pienempiä asemakaavasunnitelmia, kuten Kupittaaan Puistokylä -hankkeen asemakaavaehdotuksen, suunnitelman Pohjoisen takamaan omakotitonteiksi ja ehdotuksen Parkinmäelle suunnitellulle kansakoululle. Ks. lisää Laakso 1980, 75.



Laivaliikenne Turun ja Tukholman välillä oli kehittynyt autonomian aikana ympärivuotiseksi, vilkkaaksi liikenteeksi, joten Turun pääsatama siirtyi 1800-luvun lopulla Aurajoen rannoilta vähitellen nykyiselle paikalleen Kanavaniemelle.<sup>80</sup> Alusten teknisten ominaisuuksien kehittyminen johti laivaliikenteen vilkastumiseen, joka edellytti toimenpiteitä satamaolojen kehittämiseksi. Turun kaupunginvaltuusto oli jo vuonna 1912 hyväksynyt kaupungin ensimmäisen varsinaisen satamasuunnitelman. Sen toteuttaminen laskettiin suurelta osin valtion tuen varaan, joka kuitenkin suosi enemmän muita satamia. Kiireellisimmiltä osin suunnitelmaa alettiin toteuttaa kaupungin omin resurssein, mutta ensimmäinen maailmansota keskeytti kaikki toimenpiteet.<sup>81</sup> Sataman kehitystä puitiin lehdistössä tasaisin väliajoin.<sup>82</sup>

Sataman hoito ja hallinta kuului kaupungin rahatoimikamarille eli kaupunginhallitukselle ja sen alaisille osastoille, kuten rakennuskonttorille. Vuonna 1920 aloitti toimintansa erillinen Turun kaupungin satamahallitus virastoineen, joka vastasi itsenäisesti sataman hoidosta 16 vuotta.<sup>83</sup> Ensitöikseen satamahallitus määräsi sataman laajenemisen kasvavan liikenteen tarpeisiin olevan välttämätöntä ja paneutuikin ensimmäisinä toimintavuosinaan satamatoimintojen rationalisointiin. Toimintaedellytyksiä kohennettiin muun muassa kehittämällä sataman raidejärjestelmää ja rautatiehallitus rakensi satamaan kuusiraiteisen järjestelypihan.<sup>84</sup>

Satamaolojen kehittämiseksi tehtiin myös kaupungista riippumattomia suunnitelmia samoihin aikoihin. Insinööri Gustaf Wiese laati suurisuuntaisen suunnitelman, jonka perustana oli oletus, että rauhanajan myötä Turusta muodostuisi Pohjois-Venäjän, jopa Siperian, kaupan kauttakulkusatama. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen odotettiin

---

<sup>80</sup> Laakso 1980, 334.

<sup>81</sup> Laakso 1980, 357–358. Ensimmäinen satamasuunnitelma oli kaupungininsinööri E. Hindersonin laatima, ja hän jatkoi suunnittelutyötä maailmansodasta huolimatta. Luonnos sataman kehittämisestä valmistui 1917 ja se käsitti Kanavaniemen sataman laajentamisen lisäksi Hirvensaloon Kanavaniemeä vastapäätä rakennettavasta satamasta, johon olisi vedetty rautatie Kupittaan asemalta. Satamasuunnitelmien luonnostelua jatkoivat samoilla linjoilla seuraavina vuosina kaupungininsinöörit I.I. Holming ja Einar Molander. Vuoteen 1914 mennessä oli keritty rakentaa Kanavaniemen kärkeen puurakenteisina Tukholman laivojen laituri, puutavarasataman laituri ja laituritilaa isompia laivoja varten. Laiturien yhteydessä oli myös tavarasuojia. Ks. Laakso 1980, 358–359.

<sup>82</sup> ks. esim. *Uusi Aura* 28.2.1922.

<sup>83</sup> Laakso 1980, 359–360. Kaupungin hallinnon uudelleenjärjestelyn yhteydessä 1930-luvun puolivälissä satamallituksen tehtävät siirtyivät satamalautakunnalle. Ks. Laakso 1980, 360.

<sup>84</sup> Laakso 1980, 360.

kaupankäynnin vilkastuvan ja kuljetettavien tavaramäärien kasvavan suuremmaksi kuin aiemmin. Wiesen mukaan uudet vaatimukset tulisivat niin kalliiksi, että Suomen merenkulku keskittyisi yhteen tai kahteen satamaan, ja Turun olisi tärkeää pyrkiä toiseksi niistä. Wiesen ajatukset saivat huomattavia tukijoita ja rahoittajia muun muassa kauppaneuvoksista ja tehtailijoista. Wiesen esittämän suunnitelman toteuttamiseksi perustettiin massatavarakuljetuksia varten vuonna 1918 Turun Transisto-Satama Oy, joka osti itselleen Raisioon kuuluneen Pansion alueen tarkoituksenaan rakentaa sinne syväsatama ja luovuttaa tontteja teollisuudelle. Ruotsalaisilla asiantuntijoilla yhtiö teetti laajan suunnitelman sataman kehittämiseksi samaan aikaan kun Jung laati asemakaavasuunnitelmaansa.<sup>85</sup>

Rauhan tultua kaupalliset ja poliittiset olosuhteet eivät tarjonneetkaan satamayhtiön havittelemaa tilaa kauttakulkuliikenteen kehitykselle, joten yhtiö joutui taloudellisiin vaikeuksiin jo 1920-luvun alussa ja tarjosi omaisuuttaan suunnitelmiseen kaupungin ostettavaksi. Kaupunki lunasti osake-enemmistön, hallinnoi yhtiötä 1920-luvun ajan ja lopulta liitti yhtiön omaisuuden itseensä.<sup>86</sup> Kaupunki jatkoi sataman kehittämistä laaditun uuden kehityssuunnitelman ja edeten sen mukaan vähitellen lisäten sataman pinta-alaa täyttömaalla ja liittäen satama-alueeseen lisää vesialueita.<sup>87</sup>

Sataman kehittämisen haastavuus kertoo suurten, kaupungin toimintaan ja kaupunkikuvaan merkittävästi vaikuttavien yksiköiden problemaattisesta asemasta. Usein suunnitelmilla on tapana laajeta edetessään ja lopulta törmätä omaan mahdottomuuteensa. Satamankin osalta on nähtävissä kauaskantoiset ajatukset, mutta myös toteutuksen vaikeus. Gustaf Wiesen ehdotukset kertovat selkeästi ajalle tyypillisistä, tulevaisuuteen vahvasti nojaavista ajatuksista. Utopia-sanan voi liittää myös tähän yhteyteen, koska varsinkin nykypäivästä katsottuna näemme näiden ajatusten mahdottomuuden. Tärkeää on kuitenkin ymmärtää se optimismi ja edistysusko, jolla 1900-luvun alussa suhduuttiin tulevaisuuteen ja kehitykseen. Turun sataman kehitys edelleen tänä

---

<sup>85</sup> Laakso 1980, 336, 358. Turun kaupunginvaltuuston mietelmät 1/1933, 1.

<sup>86</sup> Laakso 1980, 27, 358.

<sup>87</sup> Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 1921, 603; 1922, 72–74; 1929, 588. Insinööri K.A. Lasseniuksen laatima Turun sataman laajennusohjelma. *Uusi Aura* 20.5.1927. Kaupunginvaltuuston päätöksellä 1931 liitettiin satama-alueeseen vesialueet sataman ja Ruissalon välistä Pansioon saakka. Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 1931, 33.

päivänäkin on uusien suunnitelmien kohteena, mikä kertoo omalta osaltaan kehityksestä ja uusista tarpeista.

### **Rautatien sijainnin ongelma**

Kaupunkia kytettiin toisiinsa rataverkolla 1800-luvun jälkipuolelta alkaen.<sup>88</sup> Rautatie ei ollut pelkästään lisä liikenteeseen, vaan alku uudelle ajalle, koneen aikakaudelle. Kaupunkisuunnittelu joutui uuteen tilanteeseen, koska rataverkot ja asemat muuttivat sekä maisemaa että kaupunkirakennetta. Samalla ne lisäsivät elinkeinoja ja saivat aikaan asutusten tihentymistä ratojen varsilla. Syntyi vaurautta, mutta myös vauruseroja, mitkä kaikki näkyivät rakentamisessa.<sup>89</sup>

Toisen merkittävän osa-alueen suunnitelmasta kaupungin kasvamiseksi länteen muodostavat suunniteltu rautatie Turusta Uuteenkaupunkiin ja uusi raide satamaan. 1900-luvun alulle tyypillisesti niin tavara- kuin henkilöliikenne kulki merkittävässä määrin rautateitä pitkin, joten rautatiet olivat erittäin oleellinen osa maan kehityksessä. Kuten olen jo aiemmin todennut, tulevaisuuteen suuntautuneet kaupunkisuunnittelijat varautuivat kaiken liikenteen räjähdysmäiseen kasvuun. Näiden seikkojen valossa on selkeää, miksi rautatiekysymys nousi merkittävään rooliin tutkimassani kaupunkisuunnitelmassa.

Turun ja Uudenkaupungin välistä rautatietä oli suunniteltu jo pitkin 1910-lukua.<sup>90</sup> Vuoden 1917 aikana työttömyys nousi hälyttävän suureksi ja sen torjumiseksi ryhdyttiin ympäri maata toimenpiteisiin järjestämällä yleisiä töitä, kuten rautatie- ja siltatyömaita. Turun ja Uudenkaupungin välisen rautatien rakentaminen nousi yhdeksi puheenaiheeksi ja rakentamista kiirehdittiin eduskunnassa asti.<sup>91</sup> Varsinaisten rakennustöiden aloittaminen venyi kuitenkin tammikuuhun 1918 saakka.<sup>92</sup> Satama-aluetta kehittävä Pansio-yhtiö oli ehdottanut erillisen raiteen johtamista satamaan Uudenkaupungin radasta satamatoiminnan tehostamiseksi. Rautatieasemalta oli vuodesta 1876 asti kulkenut rata

---

<sup>88</sup> Rautatieyhteys Turusta Toijalan kautta Helsinkiin avattiin 1876 ja Karjaan rata 1911, jolloin Turusta pystyi ensikertaa matkustamaan päivässä Helsinkiin ja takaisin. Vuonna 1911 alkoi suora liikenne Turusta Pietariin. Ks. Lahtinen 2014, 104–105.

<sup>89</sup> Turpeinen 1995, 151.

<sup>90</sup> Ks. esimerkiksi Kauttakulkureitti Ruotsiin, *Uudenkaupungin sanomat* 12.8.1916.

<sup>91</sup> Turun-Uudenkaupungin rata, *Uusi Aura* 11.5.1917. Uudenkaupungin radan rakentaminen, *Vakka-Suomi* 8.12.1917.

<sup>92</sup> Turun-Uudenkaupungin rautatien rakennustöiden teettäminen, *Uusi Aura* 22.1.1918.

Kanavaniemelle eli Turun linnan edustalle suurempien laivojen lastausta ja purkamista varten.<sup>93</sup>

Suomalaisen Yliopistoseuran saatua valtiolta luvan Iso-Heikkilän virkatalon maihin,<sup>94</sup> useat Turun kaupungin edustajat närkästyivät, koska satamaan ja Uudenkaupungin suuntaan kulkevaa rautatietä oli suunniteltu samalle alueelle ja nyt radan sijoittaminen vaikeutui. Radan sijoitusta varten oli perustettu komitea, jonka tehtävänä oli laatia vaihtoehtoja radan sijainnille. Ehdotuksia käsiteltiin valtioneuvostossa, koska kyse oli valtion rautatiestä.<sup>95</sup> Syyskuun alussa 1919 kävi sijoituspaikkaa rautatien yhdistämiselle Turun rautatieasemaan ja tarvittavan ratapihan rakentamista paikan päällä katsomassa kulutusministeri Santeri Pohjanpalo rautatieinsinöörien, maaherran, sekä Yliopistoseuran ja satamayhtiön edustajien kanssa.<sup>96</sup> Tämän jälkeen valtioneuvosto päätti, että rata sijoitetaan Iso-Heikkilän tilan eteläpuolelle, tilan ja kaupungin väliselle alueelle, mutta määräten samalla Tie- ja vesirakennusten ylläpidon selvittämään, oliko radan sijoittaminen mahdollista Iso-Heikkilän pohjoispuolelle.<sup>97</sup> Kuvasta 2. käy ilmi radan ja ratapihan ehdotettu sijainti Iso-Heikkilän ja kaupungin ruutukaava-alueen välissä.

---

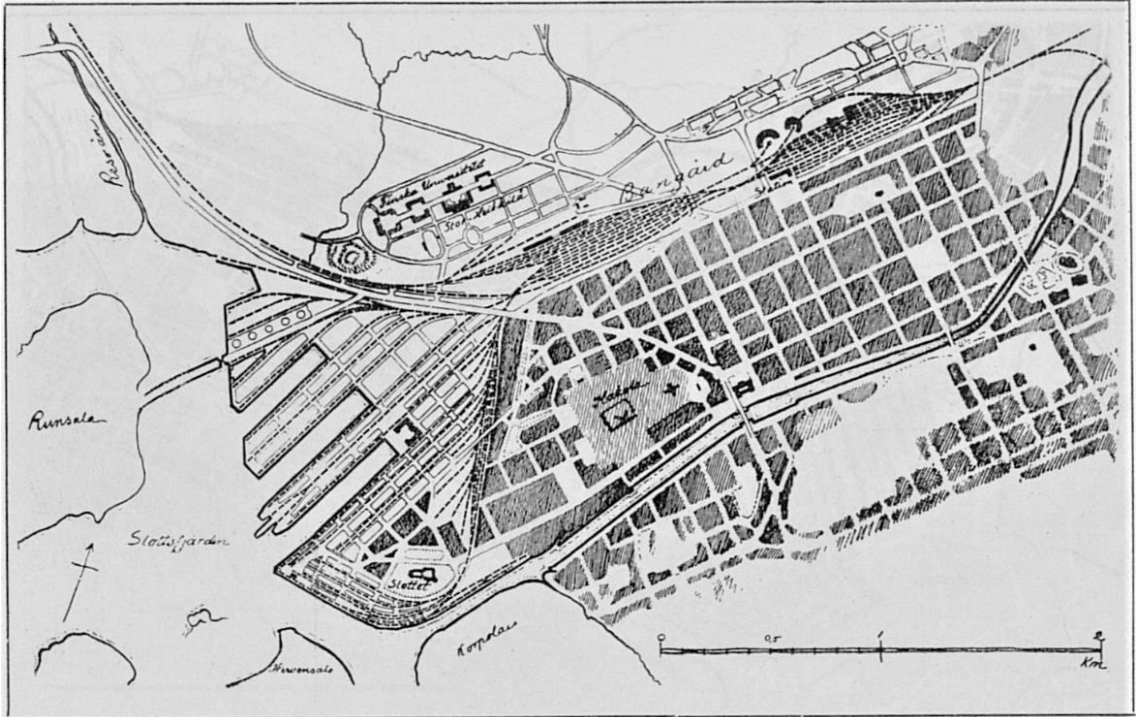
<sup>93</sup> Jutikkala 1957, 195. Samalla paikalla kulkee edelleen matkustajajunien käytössä oleva rata. Aiemmin laivojen purku ja lastaus tapahtui Aurajoessa, mutta laivojen koon ja määrän kasvaessa tarvittiin lisää tilaa eikä Aurajokea pystytty ruoppaamaan tarpeeksi. Syväsatamana toimi ensin Pikisaaren satama Hirvensalossa, mutta se koettiin hankalaksi ja syväsatamatoiminta siirtyi Kanavaniemelle, jota kaupunki ryhtyi vähitellen kehittämään ja laajentamaan täyttömaalla. Jutikkala 1957, 194–195.

<sup>94</sup> Ks. alaluku Suomalaisen yliopiston paikka.

<sup>95</sup> Valtioneuvoston pöytäkirjat IX 1919–1919, 544–545.

<sup>96</sup> Turun–Uudenkaupungin rata, *Uusi Aura* 2.9.1919.

<sup>97</sup> Valtioneuvoston pöytäkirjat IX 1919–1919, 544–545. Radan sijoittamista oli suositeltu ministeri Pohjanpalolle ja rautatieinsinööreille heidän vieraillessa Turussa. Turun–Uudenkaupungin rata, *Uusi Aura* 2.9.1919.



Kuva 2. Rautatiehallituksen ehdotus ratapihan sijainniksi Iso-Heikkilän eteläpuolelle. Iso-Heikkilän ja Turun linnan välisen alueen asemakaava on myös ehdotus. Ehdotuksen on tiettävästi piirtänyt Bertel Jung. Lähde: Arkkitehti 4/1921.

Valtioneuvosto käsitteli asiaa uudelleen 5.5.1920 ja muutti päätöstään määräten Tie- ja vesirakennusten ylihallituksen laatimaan uuden ehdotuksen, joka esitti rautatien rakentamista Iso-Heikkilän tilan pohjoispuolitse laatieen kustannuslaskelmat siihen ja radan yhdistämiseen Turun rautatieasemalle.<sup>98</sup> Tämän johdosta oli Turun ja Porin läänin maaherra tiedustellut Turun kaupungin rahatoimikamarin lausuntoa asiasta. Kamari vaati lausunnon kaupungininsinööriltä, joka tarkasteltuaan molempia ehdotuksia, piti radan siirtämistä Iso-Heikkilän pohjoispuolelle onnistuneena kokonaisuutena ja kehotti kaupunkia puoltamaan esitystä. Maaherra oli pyytänyt lausuntoa myös Turun Suomalaiselta Yliopistoseuralta, joka puolsi sekä yllä mainittua ehdotusta että arkkitehti Jungin tekemää asemakaavaehdotusta.<sup>99</sup>

Syyskuussa 1920 Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö tiedusteli, Rautatiehallituksen tekemän ehdotuksen mukaisesti, oliko Turun kaupunginvaltuusto suostuvainen sitoutumaan suorittamaan kyseisen ehdotuksen mukaisen työn omalla kustannuksellaan,

<sup>98</sup> Valtioneuvoston pöytäkirjat V 1921–1921, 390–392.

<sup>99</sup> Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 1920, liite ”Rautatie”.

kaupungin satamaradan rakentamisen, sekä suorittamaan valtiolle 2,2 miljoonan markan korvauksen radan siirtämisestä aiheutuvista kustannuksista.<sup>100</sup> Valtuusto antoi kaupungin rahatoimikamarille tehtäväksi pyytää asiasta lausunnot Turun kauppakamarilta, kaupungininsinööriltä, Turun Transisto-Satama Oy:ltä ja Turun Suomalaiselta Yliopisto-seuralta. Kaikki lausunnot kannattivat radan sijoittamista Iso-Heikkilän virkatalon pohjoispuolelle ja kaupungin osallistumista kustannuksiin, mutta pitivät korvausten maksamista kohtuuttomana, erityisesti kaupungin ollessa jo osallistunut Uudenkaupungin radan rakentamiseen 800 000 markalla.<sup>101</sup> Lausunnossaan kaupunginvaltuusto vastasi valtioneuvostolle suorittavansa kustannukset, mikäli rata sijaitsi valtionrautateille kuuluvien alueiden ulkopuolella, mutta kieltäytyi maksamasta esitettyjä korvauksia.<sup>102</sup>

Valtioneuvosto teki päätöksen 20.5.1921 erinäisten lausuntokierrosten jälkeen: Turku–Uusikaupunki-rautatie johdetaan Iso-Heikkilän tilan pohjoispuolelta, Turun kaupunki vastaa satamaradan rakentamisesta niiltä osin, kun se tulee kulkemaan valtion maiden ulkopuolella ja Turun kaupungin tuli maksaa valtion Tie- ja vesirakennusten ylihallitukselle miljoonan markan korvaus Uudenkaupungin radan muutostöiden kustannuksista. Turun kaupunginvaltuuston ehdotuksesta valtioneuvosto myös määräsi, että Turun lähistöllä suoritettaviin ratatöihin tuli palkata ensisijaisesti Turun kaupungista kotoisin olevia työläisiä.<sup>103</sup>

### **Suomenkielisen yliopiston paikka**

Tutkimaani kaupunkisuunnitelmaan liittyy kiinteästi tulevan, uuden yliopiston sijoittuminen sen muodostaessa kolmannen merkityksellisen osa-alueen suunnitelmaan. Yliopiston paikaksi kaavailtiin valtion omistaman Iso-Heikkilän virkatalon aluetta, joka sijaintinsa puolesta oli välittömässä yhteydessä suunnitteilla olleeseen uuteen liikekeskustaan. Yliopisto sivistyksen ja tieteen ylläpitäjänä ja välittäjänä näyttäytyi varmasti herkullisena osa-alueena koko asemakaavasuunnitelman kannalta. Monumentaalisten ajatusten ja kansakunnan arvon kohottamisen näkökulmasta on ymmärrettävää, että yliopisto haluttiin sitoa tiiviiksi osaksi tulevaa kaupunginosaa.

---

<sup>100</sup> Valtioneuvoston pöytäkirjat V 1921–1921, 392.

<sup>101</sup> Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 1920, liite ”Rautatie”.

<sup>102</sup> Valtioneuvoston pöytäkirjat V 1921–1921, 392.

<sup>103</sup> Valtioneuvoston pöytäkirjat V 1921–1921, 394–39

Ensimmäisenä suomenkielisen yliopiston perustamisesta Turkuun kirjoitti vuonna 1913 *Uuden Auran* päätoimittaja K. N. Rantakari laajasti perustellen Turun asemaa historian, maantieteen, laitostensa ja arkistoidensa sekä ympäristönsä puolesta. Ajatus juurtui turkulaisiin piireihin ja vuoden 1917 aikana asiasta innostuneet ottivat askeleita eteenpäin.<sup>104</sup> Sanomalehdissä julkaistiin tuolloin useita kirjoituksia yliopiston perustamisen puolesta.<sup>105</sup>

Ajan voimakas kielipolitiikka oli johtanut ruotsinkielisen yliopiston perustamisaikeisiin ja suomenkielinen sivistyneistö koki myös kaksikielisessä Helsingin yliopistossa ruotsin kielen olevan liiaksi vallalla. Kaivattiin täysin suomenkielistä yliopistoa tekemään tiedettä suomen kielellä ja sivistämään suomenkielistä väestöä.<sup>106</sup> Professori ja poliitikko J. R. Danielson-Kalmari myös perustelee Turku suomenkielisen yliopiston sijoituspaikaksi sen yliopistokaupunkihistorian vuoksi ja ilmaisee huolensa ruotsinkielisen yliopiston perustamisen vaikutuksista: ”Sillä ellei suomalaisuus täällä kulttuurimme kehtoalueilla pääse täyteen lentoon, ellei se täällä pysty vahvana ja tulevaisuudestaan varmana astumaan vieraan sivistysmuodon rinnalle, kärsii siitä välillisesti koko suomalainen sivistyselämä.”<sup>107</sup>

Turun Suomalainen Yliopistoseura perustettiin 4.11.1917. Päätös seuran perustamisesta ja sen säännöt oli laadittu jo keväällä, mutta kesän kirjaltajalakko viivästytti sanomalehdistön työtä, ja maassa vallinnut levoton mieliala, epäjärjestykset sekä eduskuntavaalien valmistelut veivät yleisen huomion.<sup>108</sup> Seuralle valittiin 30-jäseninen hoitokunta vastamaan seuran asioista, omaisuudesta ja varainkeruusta. Yliopiston toiminnan aloittamiseksi tarvittiin varoja ja niiden saamiseksi järjestettiin vuonna 1917 alkanut ja 1920-luvun kestänyt kansalaiskeräys. Erityisesti maaseudulla järjestettiin kokouksia, joissa seuran jäsenet pitivät puheita suomenkielisen yliopiston tarpeellisuudesta.<sup>109</sup> Yli 22000

---

<sup>104</sup> Jäntere 1919, 7–8.

<sup>105</sup> Ks. esim. Havu: Turun suomalaista yliopistoa perustamaan. *Uusi Aura* 26.4.1917.

<sup>106</sup> Danielson-Kalmari 1919, 26–29.

<sup>107</sup> Danielson-Kalmari 1919, 32.

<sup>108</sup> Jäntere 1919, 7–8. Yliopistoseura oli ilmoitettu perustettavaksi Turun VPK-talolla järjestetyssä Snellman-juhlassa 12.5.1917. Seuran säännöt oli jo jätetty senaatin vahvistettavaksi ja seuran pohjarahastoon oli lahjoitettu 200000 mk. Suomalainen yliopisto Turkuun. *TS* 13.5.1917.

Senaatti ilmoitti 2.6.1917, että Turun Suomalainen Yliopistoseura oli esteetön toimimaan sääntöjensä mukaan. *Suomen Wirallinen Lehti* 2.6.1917.

<sup>109</sup> Jäntere 1919, 12–14.

lahjoittajaa, joista suurin osa oli yksityishenkilöitä, osallistui ympäri maata keräykseen yliopiston hyväksi ja keräys tuotti yli 60 miljoonaa markkaa.<sup>110</sup>

Yliopistoseura ryhtyi jo hyvissä ajoin ennen yliopiston perustamista etsimään sen sijoittamiselle sopivaa paikkaa. Seura asiantuntijoineen oli tullut siihen johtopäätökseen, ettei yliopistoa voinut sijoittaa kaupunkiin, jossa tila tulisi käymään ahtaaksi.<sup>111</sup> Seura oli päättänyt hankkia sopivan paikan kaupungin laidalta tai sen ulkopuolelta, jossa yliopistolla olisi tilaa laajentua ja silti pysyä kokonaisuutena.<sup>112</sup> Ajatuksena tämä oli kauaskantoinen ja toteutuessaan olisi varsin käytännöllinen. Yliopistoseura oli saanut tietoonsa, että Maarian pitäjässä Iso-Heikkilän sotilasvirkatalon vuokra-aika oli umpeutumassa ja kyseinen alue ratkaisisi suunnitellun yliopiston tonttikysymyksen. Koska virkatalo tiloi-  
neen oli valtion omistuksessa, seura kääntyi ensin asutushallituksen puoleen marras-  
kuussa 1918 ja edelleen valtioneuvoston puoleen maaliskuussa 1919 anoen valtiota luo-  
vuttamaan käyttöoikeuden noin 70 hehtaarin laajuiseen alueeseen rakennuksineen niin  
pitkäksi aikaa kuin yliopisto alueella sijaitsisi.<sup>113</sup>

Valtioneuvosto näki seuran aikeen hyväksi ja suostui anomukseen seuraavin ehdoin:

”että Yliopistoseura puolestaan sitoutui alistumaan niihin tarkempiin raja-  
järjestelyihin, joihin Uudenkaupungin ratasuunnan<sup>114</sup> lopullinen tarkistus  
antaa aiheita, sekä myöskin Turun kaupungin aseman ja satamaliikenteen  
vaatimiin rajajärjestelyihin;

että Yliopistoseura ei saanut panna esteitä Turun kaupungin asemakaava-  
laajennuksen asianmukaiselle liittämiseksi nyt pyydettyyn yliopistoaluee-  
seen; sekä

että Yliopistoseuran tuli kolmen vuoden kuluessa, tästä tiedon saatuaan,  
ryhtyä yliopistorakennusten perustamistöihin alueella sekä että Yliopiston

---

<sup>110</sup> <https://www.utu.fi/fi/Yliopisto/varainhankinta/2009-2011/Sivut/lahjoittajat-1920.aspx> (Haettu 28.10.2018)

<sup>111</sup> Kaarlo Jäntere vertaa yliopiston sijoituspaikkaa Helsingin yliopistoon, jonka paikka oli käynyt ahtaaksi jo 1900-luvun alkuvuosikymmeninä. Jäntere 1920, 14.

<sup>112</sup> Jäntere 1920, 14–15.

<sup>113</sup> Jäntere 1920, 15.

<sup>114</sup> Turun ja Uudenkaupungin välinen rautatie rakennettiin vuosina 1918–1924, ja vuonna 1919 oli vielä epäselvää, miten rata sijoittuu yhdistyessään Turun rautatieasemaan. Ks. alaluku Kysymys rautatien sijoittumisesta.



päärakennusten tuli olla lopullisesti rakennetut 10 vuoden kuluessa, tästä päivästä lukien [18.3.1919].”<sup>115</sup>

Valtioneuvoston päätös herätti Turun kaupunginvaltuuston jäsenissä voimakasta vastustusta, koska valtioneuvosto oli tehnyt ratkaisunsa kuulematta kaupunkia Iso-Heikkilän tilan suhteen. Kaupunki oli havitellut kyseistä tilaa itselleen jo kymmenen vuoden ajan omia laajentumistarpeitaan silmällä pitäen, mutta senaatti ei ollut tehnyt asiasta päätöstä.<sup>116</sup> Valtuustonedustaja Eino Tulenheimon pitkän puheenvuoron mukaan Valtioneuvosto voi tehdä päätöksen valtion omistamista maista kuulematta ensin kyseistä kuntaa ja hän totesi päätöksen myötä alueesta jo muodostuneen elimellinen osa kaupunkia.<sup>117</sup> Päätöksen myötä levisi ”suuri ilo ja tunnustus” ympäri maata.<sup>118</sup> Suomenkielisen yliopiston perustaminen oli lähempänä toteutumista ja sen paikaksi osoitettu Iso-Heikkilän alue oli tulossa kiinteäksi osaksi Turun kaupungin kehitystä.

Turun yliopisto perustettiin yliopistoseuran vuosikokouksessa 28.2.1920, joka järjestettiin hotelli Phoenixin salissa. Koska tässä tekstissä aiemmin esitelty rautatiekysymys oli vielä ratkaisematta, ei yliopistoseuralla ollut valtaa aloittaa Iso-Heikkilän alueen suunnittelua ja rakentamista eikä yliopistolla tiloja aloittaa toimintaansa. Sattuman kautta kaupungin keskellä sijainnut hotelli Phoenix tuli myyntiin ja yliopistoseura osti sen irtaimistoineen yliopiston väliaikaiseksi tilaksi.<sup>119</sup>

Pohjan suunnitelmalle Turun kaupungin laajenemisesta muodostivat kolme tässä esiteltyä muuttujaa: satama, rautatie ja yliopisto. Kaikkien kolmen osa-alueen edustajat haittelivat osuutta alueesta, johon kaupungin uuden keskustan oli tarkoitus muodostua. Kaikki osa-alueet myös vaikuttivat vahvasti suunnitelman muotoutumiseen. Risteävien historioiden käsitettä voidaankin hyödyntää kolmen eri tekijän vaikutuksiin tutkimuskohteessa. Jokaisella osa-alueella on oma historiansa ja kaikki kolme kohtaavat samassa ajassa muodostaen yhteisen lopputuloksen.

---

<sup>115</sup> Valtioneuvoston pöytäkirjat III 1919–1919, 395–396.

<sup>116</sup> Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 1919.

<sup>117</sup> Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 1919.

<sup>118</sup> Jäntere 1920, 16.

<sup>119</sup> Jäntere 1921, 10–13. Loppuvuodesta 1923 kaupunginvaltuusto muutti Phoenixin edessä kulkevan kadun nimen Venäjän Kirkkokadusta Yliopistonkaduksi perustellen, että rakennus tulisi pitkään pysymään yliopiston hallinnoimana. Kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 1923, 617–620. Yliopiston voikin tulkita vakiinnuttaneen paikkansa jo vuoteen 1923 mennessä.

## IDEOISTA PAPERILLE

”Mutta velvollisuutemme on katsoa eteenpäin niin pitkälle kuin pystymme, mitata niillä mitoilla, jotka kokemus on meille antanut ja uskoa tulevaisuuteen!”<sup>120</sup> Bertel Jungin sanat tiivistävät hänen työskentelytapansa ja korkean työmoraalinsa. Kaupunkisuunnittelijana Jung perehtyi tarkasti lähtökohtiin, ihmisten tarpeisiin nyt ja tulevaisuudessa, kohteen maastoon ja maisemaan sekä jo olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen. Perehtyminen oli huolellista alueiden toiminnallisuuden ja historiallisten merkitysten suhteen. Myös sijoittelu ja visuaalinen tasapaino olivat tärkeässä osassa hänen töissään. Jung kannatti suuriakin kaupunkirakenteen muutoksia, jos ne olivat perusteltuja ja toivat merkittäviä parannuksia.<sup>121</sup> Näiden ominaisuuksien perusteella on helppo ymmärtää Jungin tarttuneen Turun kaupungin laajenemiskysymykseen suurella mielenkiinnolla ja tavoitteiden olleen korkealla.

Omien sanojensa mukaan Jung piti välttämättömänä, kun sataman, satamaradan ja raittihan järjestely vahvistettiin, myös ympäröivien alueiden ja Iso-Heikkilän tilan järjestely selvitettäisiin. Näitä näkökulmia silmällä pitäen Jung laati kattavan asemakaavaehdotuksen koko alueelle. Hän katsoi, että Iso-Heikkilän alue tullaan tulevaisuudessa liittämään kaupunkiin, ja siinä hän oli oikeassa. Luodakseen kokonaiskuvan ja pääpiirteet alueelle esitti suunnitelma kokonaiskuvan tulevasta kaupunkialueesta, rata-alueesta ja satamasta yhteydessä kaupunkiin.<sup>122</sup>

### Ensimmäinen julkaistu luonnos

Lokakuun 1. päivä 1919 julkaistiin useissa sanomalehdissä arkkitehti Bertel Jungin tekemä luonnos suunnitelmasta Iso-Heikkilän ja sataman välisen alueen järjestämisestä, mukaan lukien rautatien sijoittaminen.<sup>123</sup> Jung kirjoittaa artikkelissaan:

”Piirustuksessa<sup>124</sup> esitetyn järjestelyn avulla kävisi mahdolliseksi suorasti ja järjestelmällisesti liittää kaupungin nykyinen katuverkko Isoon-Heikkilään

---

<sup>120</sup> Jung: *Stor-Helsingfors. Arkitekten 6/1911*. Nikula 1988, 29.

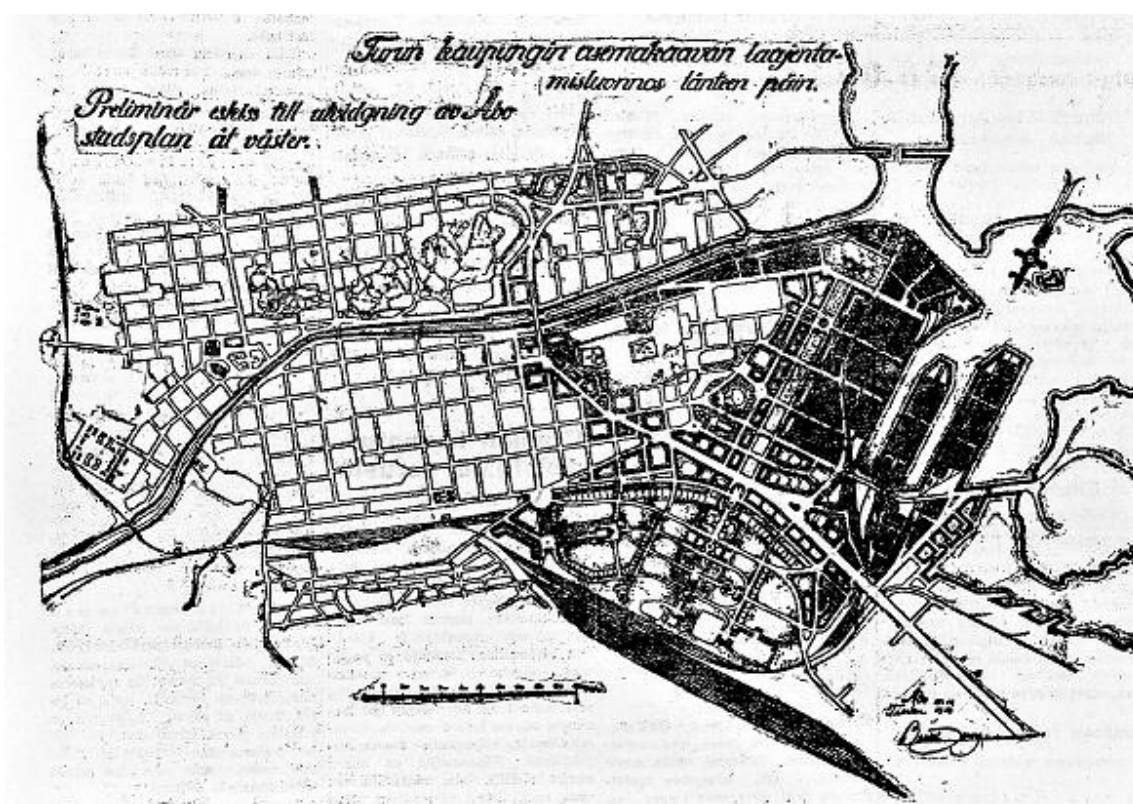
<sup>121</sup> Wäre 1988, 65–66.

<sup>122</sup> Turun kaupunginvaltuuston mietelmät 1/1933, 2–3.

<sup>123</sup> Turun kaupungin lähemmät laajennussuunnitelmat, *Turun Sanomat* 1.10.1919. Ks. myös *Uusi Aura ja Åbo Underrättelser* 1.10.1919.

<sup>124</sup> Ks. kuva 3.

suunniteltuihin kaupunkialueen liikennereitteihin niin, etteivät raiteet tee tässä suhteessa esteistä, minkä ohesta hyvät kulkuyhteydet voidaan saavuttaa kaupungin ja sataman, kaupungin ja Ruissalon, Ison-Heikkilän ja Ruissalon välillä samaten kuin Pansioon. Sen lisäksi voitaisiin saada suuria alueita asutusta ja muita tärkeitä tarkoituksia varten ei ainoastaan Ison-Heikkilän mailta, vaan myöskin Kakolan mäen ja sataman väliseltä alueelta. Lopuksi voitaisiin täten uuden suomalaisen yliopiston laitokset mutkattomasti ja luonnollisesti liittää kaupungin asemakaavaan ja tehdä tämä tavalla, joka arvokkaasti vastaa niiden henkistä merkitystä Turun kaupungille.”<sup>125</sup>



Kuva 3. Bertel Jungin luonnos Turun kaupungin läntisten osien asemakaavasunnitelmaksi 1919. Lähde: TS 1.10.1919. Huomaa ilmansuunnat: kartassa pohjoinen on sijoitettu alas.

Hän lisää, että kyseisen piirroksen tarkoituksena on olla uuden ajatuksen ilmaisu eikä se ole yksityiskohdiltaan vielä lopullinen. Jungin tarkoituksena oli tuoda yleisölle näkyväksi suunniteltu sijoittelu. Rautatiestä hän toteaa, että siihen oli monia erilaisia ratkaisuja, ja tuolloin, vuonna 1919, oli tärkeää esittää yleisölle mistä oli kyse.<sup>126</sup> Suunnitelmassaan

<sup>125</sup> Turun kaupungin lähemmät laajennussuunnitelmat, *Turun Sanomat* 1.10.1919.

<sup>126</sup> Silja Laineen mukaan opettavaisuus ja yleisön opastaminen arkkitehtuuriin ja kaupunkisuunnitteluun oli arkkitehtien tärkeitä motiiveja heidän kirjoittaessa työstään. Etenkin asemakaavasunnittelu oli alana

Jung poistaisi aiemman, rautatieasemalta satamaan johtavan raiteen ja sijoittaisi uuden raiteen kulkemaan satamaan Iso-Heikkilän pohjoispuolelle sijoitetulta ratapihalta. Rata erkaantuisi ratapihasta Iso-Heikkilän luoteispuolella, josta se kiertäisi satamaan ja samasta radasta lähtisi raide myös Pansioon. Näin rata kiertäisi kaupungin asemakaava-alueen eikä Jungin mukaan estäisi kaupungin kehitystä.<sup>127</sup> Esitetyn ratalinjauksen esikuvana voidaan ajatella olevan Helsinkiin 1894 valmistunutta satamarataa<sup>128</sup>, joka kiersi silloisen kaupunkirakenteen ympäri.

Liikenteessä alkoi vähitellen uuden kulkuneuvon, auton, aikakausi. Maailman metropoleissa autojen määrä liikenteessä kasvoi ja myös Suomessa uskottiin seuraavien vuosikymmenten aikana tapahtuvaan räjähdysmäiseen kasvuun. Suomen ensimmäisen auton hankki turkulainen kauppaneuvos Victor Forselius jo 1900. Vuonna 1922 autoja oli koko maassa kuitenkin vasta 2500 ja 1930 mennessä 40 000. Henkilöliikenteessä autolla alkoi olla suuri merkitys erityisesti pitkillä matkoilla, kun linja-auto syrjäytti hevosen tarjoten halpoja palveluksia kaikille.<sup>129</sup> Tulevaisuuteen katseensa suunnanneet kaupunkisuunnittelijat ymmärsivät, että uutta kaupunkirakennetta suunniteltaessa tuli huomioida myös tulevaisuuden liikennemäärät ja tehdä kaupungista myös liikenteen kannalta toimiva. Liikennesuunnittelusta tuli kiinteä osa kaupunki- ja asemakaavasuunnittelua, jotta kasvavat liikennevirrat ohjautuisivat rationaalisesti kaupunkirakenteen läpi.<sup>130</sup>

Jung perustelee suunnitelmansa poikki kulkevaa leveää katuja tarpeellisena kasvavalle liikenteelle.<sup>131</sup> Katu on sijoitettu jatkamaan keskustasta Iso-Heikkilän, Pansion ja sataman suuntaan kulkevaa Diagonaalikatu-suunnitelmaa. Yksityiset yhtiöt, Kiinteistö Osakeyhtiö Diagonal ja Osakeyhtiö Komet, olivat palkanneet Bertel Jungin veljen Valter Jungin ja Carolus Lindbergin laatimaan suunnitelman diagonaalikadusta, joka johtaisi kasvavat liikennemassat kaupungin läpi länteen. Tarkoituksena oli avata liikenneyhteys Eerikinkadun ja Sairashuoneenkadun risteyksestä poikki nykyisen Port Arthurin alueen helpottamaan sekä länteen kasvavan kaupungin että sataman ja Pansion tulevan

---

niin uusi, että asemakaava-arkkitehtien oli kirjoittamalla yritettävä vaikuttaa lukevaan yleisöön sekä virkamiehiin ja poliitikoihin. Ks. Laine 2011, 79.

<sup>127</sup> Turun kaupungin lähemmät laajennussuunnitelmat, *Turun Sanomat* 1.10.1919. Ks. kuvan 3 alareuna.

<sup>128</sup> Kervanto Nevanlinna 2002, 79.

<sup>129</sup> Virrankoski 2009, 828–829.

<sup>130</sup> Liikennesuunnittelusta ks. esim. Brown, Morris, Taylor 2009, Jung 1918.

<sup>131</sup> Turun kaupungin lähemmät laajennussuunnitelmat, *Turun Sanomat* 1.10.1919.

teollisuusalueen liikennettä. Suunnitelmaan kuului kolmannen sillan rakentaminen Aurajoen yli yhdistämään Sairashuoneenkattaa ja Sotalaistenkattaa. Diagonaalikadusta tuli Turun läntisten osien suunnitelman kauimmin säilynyt elementti. Bertel Jung piti katuja hyvin keskeisenä osana yleissuunnitelmansa rakennetta.<sup>132</sup>

Jung kirjoittaa, että katulinjaus tulee vetää niin suoraa kuin mahdollista ja rakentaa niin korkealle, että rautatie voidaan johtaa sen ali.<sup>133</sup> Artikkelista välittyy ajalle tyypillinen tulevaisuusajattelu, metropolimaisen maiseman tavoittelu ja optimismi. Nykypäivästä katsottuna 1910- ja 1920-lukujen vaihteen ajatukset suurista liikennemääristä tuntuvat huvittavilta, koska tiedämme valtaisan kasvun tapahtuneen vasta paljon myöhemmin, 1950-luvulta eteenpäin. On huomioitava, että tutkimusajankohtana ihmiset eivät voineet tietää, mitä tulevaisuus toisi tullessaan. Ensimmäisen maailmansodan jälkeisessä maailmassa oli katsottava tulevaisuuteen ja siinä kaupunkisuunnittelijat raivasivat tietä.

Suunnitelmassaan Jung on sijoittanut leveän puistokadun kulkemaan pohjois-eteläsuunnassa Turun linnalta Iso-Heikkilään. Hänen mukaansa yliopiston päärakennus sijoittuisi Iso-Heikkilän alueen korkeimmalle kohdalle etuosa linnan suuntaan ja päärakennuksen ympärille tulisi yliopistoon kuuluvia, monumentaalaisia rakennusryhmiä. Kadun varrelle sijoittuisi asuin- ja liikerakennuksia. Jung perustelee linnan ympäristön muuttamista puistoksi olevan linnan arvolle sopivampi ympäristö, ja myös tämän johdosta hän haluaisi poistaa linnan vierestä kulkevan rautatien.<sup>134</sup> Linnan ympäristössä olisi myös matalia rivitaloryhmiä tarkoituksenaan vähentää liikennettä ja korostaa linnan komeutta. Yliopiston ympärille oli myös varattu puistoalueita sekä pientalotontteja opettajakunnan asuinalueeksi. Lähes sata metriä pitkän puistokadun ympärille asemakaava sijoittuisi miltei symmetrisesti.<sup>135</sup> Suunnitelmassa näkyy amerikkalaisen kaupunkisuunnittelun vaikutukset, kuten useissa muissakin vuosisadan alun kaupunkisuunnitelmissa.<sup>136</sup>

---

<sup>132</sup> Andersson 2002d, 57, 61. Laakso 1980, 77–79.

<sup>133</sup> Turun kaupungin lähemmät laajennussuunnitelmat, *Turun Sanomat* 1.10.1919

<sup>134</sup> Turun kaupungin lähemmät laajennussuunnitelmat, *Turun Sanomat* 1.10.1919

<sup>135</sup> Laakso 1980, 77. Laakso toteaa Jungin pyrkimyksenä olleen saada Turun linna ja yliopistorakennukset liittymään asemakaavaan orgaanisella ja riittävän vaikuttavalla tavalla. Laakso 1980, 75.

<sup>136</sup> vrt. esim. Pro Helsingfors -suunnitelma ja Chicago 1909 -suunnitelma.

Jung oli tutustunut kaupunkimalleihin, kuten ympyrä- ja säteittäisen laajanemisen mallit, jo 1910-luvulla.<sup>137</sup> Erityisesti säteittäisessä mallissa eri tarkoituksiin varatut alueet muodostavat keskustasta ulospäin laajenevia sektoreita, joiden välissä on vihervyöhykkeitä keventämässä kokonaisuutta. Myös Turun suunnitelmassaan hän käytti kaupunkimallien kaltaista ajatusta vihervyöhykkeestä sekä erottamaan eri funktioihin tarkoitettuja alueita toisistaan että toimimaan virkistysalueina.<sup>138</sup> Suunnitelmaa tarkastellessa vaikuttaa, että yliopistolle tarkoitettu alue jää ratapihan ja vilkasliikenteiseksi tarkoitettun leveän kadun rajaamaksi. Jung kuitenkin toteaa artikkelissaan, etteivät nämä seikat tule haittaamaan yliopistoa, jolle on varattu tilava alue ja johon toteutetaan myös puisto- ja urheilualueita. Alue myös takaisi yliopistolle erillisen aseman kaupungista, mutta tiiviissä yhteydessä kaupunkirakenteeseen.<sup>139</sup> Tämä todistaa Jungin tutustuneen tarkasti kansainvälisiin kaupunkisuunnittelun vaikutteisiin ja hyödyntäneen moderneja ilmiöitä omissa töissään. Sen perusteella voidaan päätellä hänen halunneen luoda moderneja ja tulevaisuuden elämään sopivia kaupunkitiloja. Jos suunnitelma olisi toteutunut sellaisenaan, olisiko alue riittänyt yliopistolle ajan saatossa, mihin lisärakennuksia olisi rakennettu ja kuinka alue olisi kehittynyt nykypäivän tarpeita vastaavaksi?

*Turun Sanomat* kirjoitti 8.11.1919 Bertel Jungin esitelmöineen asemakaavasuunnitelmastaan Turun kauppaseuran kokouksessa. Esitelmästä kertovassa artikkelissa nostetaan esiin tärkeimpinä seikkoina sataman laajentamisen tarpeellisuus, esteiden poistaminen kaupungin laajanemisen tieltä, sekä liikekeskustan, *cityn*, sijoittuminen. Artikkelit kritisoivat voimakkaasti Uudenkaupungin radan mukanaan tuoman ratapihan alkuperäistä sijoituspaikkaa ja päätöksestä vastanneita kaupungin virastoja. Esitelmässään Jungin kerrotaan nostaneen esiin useita radan sijoittamisen varjopuolia, jotka vältetään sijoittamalla ratapiha Iso-Heikkilän pohjoispuolelle. Kaupungin keskustalla nähtiin olevan vain yksi suunta laajentumiselle: länteen, jossa vaikuttavat myös satama ja yliopisto.<sup>140</sup>

Jungin esittelemä suunnitelmaluonnos peilaa ajan ihanteita järjestelmällisesti rakennetusta ja tulevaisuuteen suuntautuneesta kaupungista. Suunnitelmassa näkyvät kaikki edellä esitellyt osa-alueet, jotka muodostavat alueen keskeiset kohteet. Osa-alueet

---

<sup>137</sup> Jung esitti kaupunkimallien avulla Suur-Helsinki -suunnitelmansa 1911. Ks. Nikula 1988, 25–26.

<sup>138</sup> Nikula 1988, 25–26.

<sup>139</sup> Turun kaupungin lähemmät laajennussuunnitelmat, *Turun Sanomat* 1.10.1919.

<sup>140</sup> Turun kaupungin asemakaavan kehittäminen, *Turun Sanomat* 11.11.1919.

myös näyttävät liittyvän yhteen saumattomasti muodostaen ajalle tyypillisen kivi-kaupungin, jonka eri elementit esittävät moderniksi miellettyä kaupunkitilaa ja sen toimintoja.

### **Kansainvälisiä vaikutteita**

Bertel Jungille oli alusta lähtien selvää hänen ryhtyessään tekemään asemakaavasuunnitelmaa Turun läntisille osille, että hänen tehtävänä oli luoda uusi liikekeskus. Hän kirjoitti annetun tehtävän sekä viehättävän että velvoittavan.<sup>141</sup> Jungin sanoista on tulkittavissa, että viehätöksellä hän tarkoitti suurta kiinnostustaan kaupunkisuunnitteluun ja hänen saamansa tehtävä luoda uusi kaupunkirakenne oli ammatillisesti ominta aluetta. Veloituksilla arvioin hänen tarkoittavan vaatimuksia uuden kaupunkialueen suhteen sekä kansallista velvollisuutta, jonka hän varmasti koki olevan harteillaan, saada aikaan toimiva, edustava ja tulevaisuuden tarpeisiin sopiva kaupunki.

Kansainväliset vaikutteet ovat olleet jo varhain yleisiä arkkitehtien keskuudessa. Heillä oli kansainväliset verkostot jo 1800-luvun lopulla, monet lukivat ja kirjoittivat paljon, sekä matkustivat tutustumassa eri maiden arkkitehtuuriin ja osallistuivat konferensseihin aikana, jolloin matkustaminen ei ollut vielä yleistä. Esimerkiksi Bertel Jung tutustui jo nuorena arkkitehtina Camillo Sitten ajatuksiin kaupunginrakennustaiteesta ja esitteli ne kollegalleen Lars Sonckille, johon Sitten ajatukset tekivät suuren vaikutuksen.<sup>142</sup> Jungin, ja muiden ajan asemakaava-arkkitehtien, työhön vaikutti vahvasti myös amerikkalaiset kaupunkisuunnittelun vaikutteet, jotka levisivät pian Eurooppaan. Yhdysvalloissa 1900-luvun alussa syntynyt kaupunkisuunnittelun alan *City Beautiful* -liike ihannoit monumentaalisia puistoalueita ja sen kannattajat ajoivat kaupunkien kaunistamisen periaatteita. Liikkeen innoittajina toimivat 1800-luvun eurooppalaiset bulevardihanteet, kuten Hausmannin uudelleenrakentama Pariisi. Liike toimi myös poliittisena liikkeenä harjoittaen sovittelupolitiikkaa kaupunkisuunnittelijoiden, kaupungin hallinnon ja kaupunkilaisten välillä. Oleellisin esimerkki liikkeen ihanteista on arkkitehti Daniel Burnhamin laaja suunnitelma Chicagoon 1909.<sup>143</sup> *City Beautiful* -liike keskittyi ensisijaisesti monumentaalikeskustojen suunnitteluun asunto-ongelmien jäädessä vähemmälle

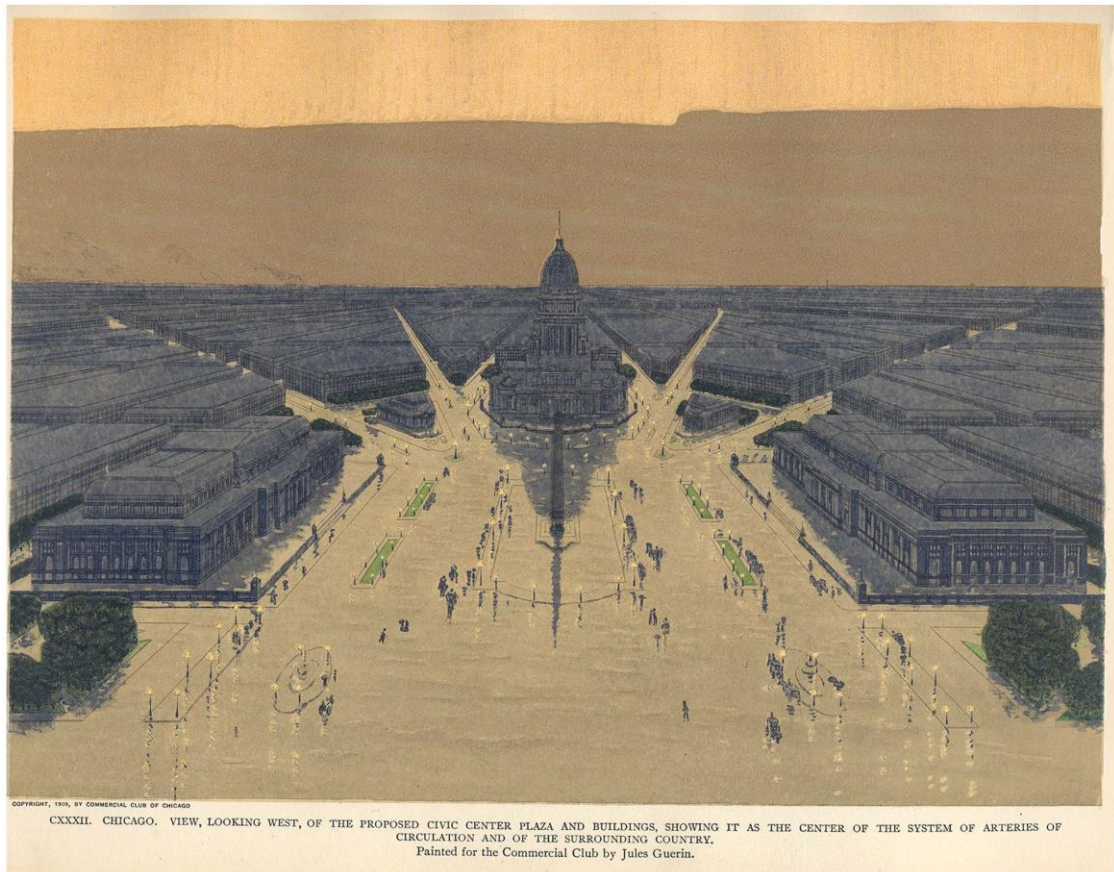
---

<sup>141</sup> Jung: Turun asemakaavat. *Arkkitehti* 4/1921.

<sup>142</sup> Nikula 2006, 69–70.

<sup>143</sup> Andersson 2002a, 191. Corbin Sies & Silver 1996, 19. Hall 2002, 189–194.

huomiolle. Suunnitelmat sisälsivät usein *civic center* -alueen, jossa julkiset rakennukset sijoitettiin symmetrisesti puistokatujen varsille.<sup>144</sup> Jung on käyttänyt suunnitelmassaan *civic center* -ajatusta sijoittaessaan monumentaalisen keskuskadun kulkemaan yliopistolta Turun linnaan.



Kuva 4. Jules Guerinin kuvituksesta Burnhamin suunnitelmaan näkyy ajan tyyppinen ihanne: muodollinen, symmetrisesti järjestetty civic center. Alkuperäinen lähde: Burnham, Daniel H., and Edward H. Bennett, Plan of Chicago, the Commercial Club, Chicago MCMIX [1909]. <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:BurnhamPlanOfChicago-CivicCenterPlaza-JulesGuerin.jpg> [ladattu 11.1.2020].

Kuten Riitta Nikulakin on todennut, Jungin Turun suunnitelmassa on selkeästi nähtävissä ajalle tyyppilliset kansainväliset vaikutteet.<sup>145</sup> Hyvänä esimerkkinä toimii arkkitehti Daniel Burnhamin Chicago-suunnitelma vuodelta 1909. Se seuraa *City Beautiful* -liikkeen ihanteita muodostaen monumentaalisen kaupunkisuunnitelman. Burnhamin suunnitelman tarkoituksena olivat esteettiset ja sosiaaliset tavoitteet. Kaupungista piti tulla tarpeeksi suuri ollakseen visuaalisesti harmoninen ja luodakseen fyysiset edellytykset myös

<sup>144</sup> Standertskjöld 1988, 79–80.

<sup>145</sup> Nikula 1981, 112.



harmoniselle sosiaaliselle järjestykselle. Chicago oli kärsinyt nopeasta väestönkasvusta, joka oli aiheuttanut slummiutumista. Suunnitelman tuli muodostaa uusia valtaväyliä, poistaa slummit ja lisätä puistoja. Burnhamin suunnitelma sisälsi muodollisen ja symmetrisesti järjestetyn keskuksen, *civic centerin*.<sup>146</sup> Hall kritisoi *civic centerin* olevan vailla laajempaa sosiaalista tavoitetta tai sisältöä ja suunnitelman ”haussmannisoivan” eli jyräävän alleen aiemman kaupunkirakenteen.<sup>147</sup> Burnhamin suunnitelman taustalla oli Haussmannin uudelleenluoma Pariisi, mikä todistaa vaikutteiden liikkuneen puolin ja toisin Atlantin yli.<sup>148</sup> Jungin kaupunkisuunnitelmassa näkyvimmän osan muodostaa monumentaalinen bulevardi ja sen ympärille symmetrisesti sijoitettu kaupunkirakenne. Bulevardi tuo suunnitelmaan *civic centerin* yhdistämällä yliopiston ja linnan, sivistyksen ja historian. Nikulan mukaan amerikkalaisvaikutteiden välittäjänä Eurooppaan 19010-luvulla toimi oletettavasti Werner Hegemann, joka oli järjestänyt kaupunkirakennusnäytelyyn sekä Bostonissa että Berliinissä. Hegemann oli myös kirjoittanut kirjat amerikkalaisuudesta kaupunkisuunnittelusta ja Chicagon suunnitelmasta, ja Jungin tiedetään tutustuneen niihin. Nikula myös toteaa Jungin olleen jo varhain kiinnostunut amerikkalaisesta kaupunkisuunnittelusta.<sup>149</sup> Koska *City Beautiful* -liikkeen ihanteet sisältyivät ajalle tyypilliseen amerikkalaiseen kaupunkisuunnitteluun, voidaan melko varmasti todeta ihanteiden olleen tuttuja Jungille. Hänen Turkuun luoma suunnitelmansa puhuu tämän puolesta toistaen kaikkia tyypillisiä ihanteita monumentaalisuudesta symmetriaan.

Vuoden 1920 alussa julkaistiin *Suomen kunnallislehdessä* Jungin valmis asemakaava<sup>150</sup> ja katsaus sen kehityksestä. Artikkelissaan Jung pitää Turun kaupunkikehityksen tärkeimpinä asioina ratapihan sijoittamista niin, ettei se vaikeuta asemakaavan kehitystä länteen päin sekä sataman laajennusta ja sinne johtavia hyviä liikenneväyliä. Hän viittaa Diagonaalikatu-suunnitelmaan<sup>151</sup>, jonka näkee välttämättömänä johtamaan kasvava liikenne kaupungin läpi.<sup>152</sup> Myös Veikko Laakso toteaa suunnitelman oletuksena olleen, että satama vetää puoleensa kaupungin elinkeinotoimintaa ja sen myötä liikekeskus

---

<sup>146</sup> Ks. kuva 4.

<sup>147</sup> Hall 2002, 196.

<sup>148</sup> Hall 2002, 192.

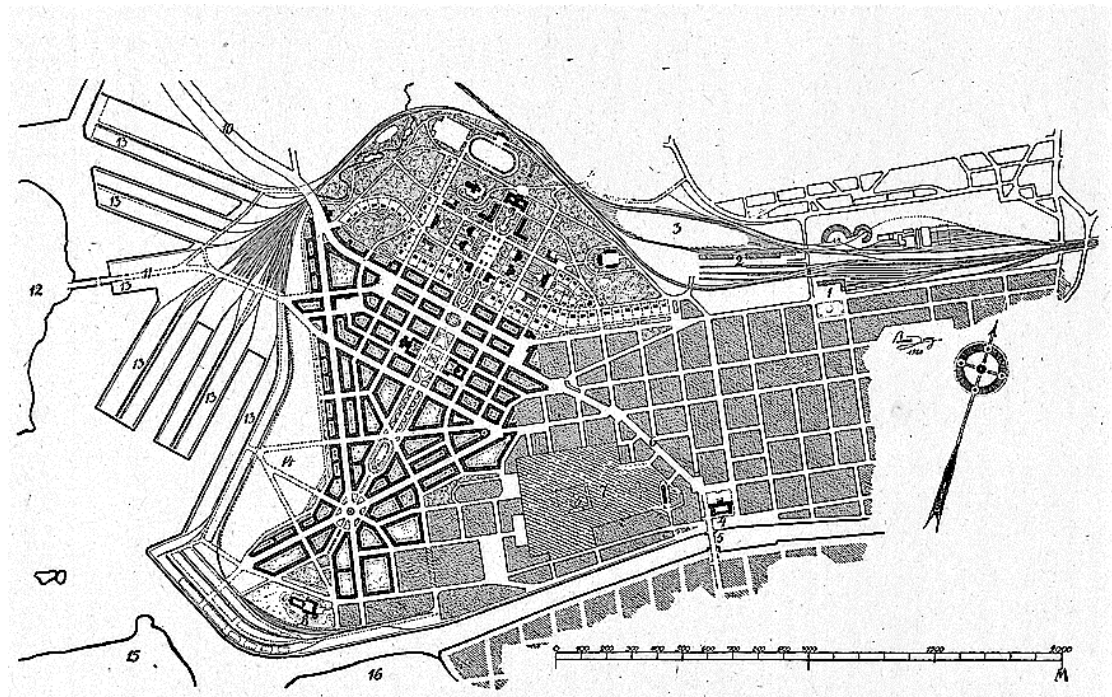
<sup>149</sup> Nikula 1988, 79.

<sup>150</sup> Ks. Kuva 5.

<sup>151</sup> Ks. s. 33–34.

<sup>152</sup> Jung: Turun kaupungin asemakaavan vastaisen kehityksen suuntaviivoja. *Suomen kunnallislehti* 5–6/1920.

tulee siirtymään sataman läheisyyteen.<sup>153</sup> Sataman merkityksen korostaminen on ymmärrettävää tarkasteltaessa ajan liikkumis- ja kuljetusmuotoja. Tieliikenteen ollessa vähäistä ja sen kehityksen olevan vielä lapsen kengissä, laivaliikenne oli kehittynyt ja suosittu muoto. Vaikka tulevaisuuteen katseensa suunnanneet kaupunkisuunnittelijat pyrkivät kehittämään kaupunkia tieliikenteen kasvun kannalta, he tunnustivat sataman merkityksen ja pyrkivät korostamaan sitä kaupunkirakenteen puolesta.



II. Ehdotus Turun kaupungin läntisten osien sekä Isoön-Heikkilään sijoitettavan Turun Suomalaisen Yliopiston alueen asemakaavaksi.  
Laatinut arkkitehti BERTEL JUNG.

Kuva 5. Bertel Jungin ehdotus Turun kaupungin läntisten osien asemakaavaksi 1920. Lähde: Suomen kunnallislehti 5–6/1920.

Jungin ehdotus edustaa konsentrista kaupunkikäsitystä, joka oli noussut asemakaavoituksen vallitsevaksi perusajatuksiksi 1900-luvun alussa. Sen mukaan kaupungin keskus, yksinomaan liike-elämälle varattu alue, rakennetaan kaikkein tiiviimmin ja korkeimmin. Keskuksen ympärille muodostuu rengasmaisesti matalampia ja harvemmin rakennettuja kaupunkivyöhykkeitä, uloimpana puisto- ja metsävyöhyke. Suunnitelmassa keskusta-alueen muodostaisivat tiiviisti rakennetut umpikorttelit, joista koostuisivat liikekeskusta ja sen ympärillä asuntovyöhyke.<sup>154</sup> Turun suunnitelman perusteella on selvää, ettei Jung

<sup>153</sup> Laakso 1980, 75.

<sup>154</sup> Laakso 1980, 77.

ollut hylännyt kaupunkimalleja vaan kokosi suunnitelmansa ympyräkehänä esitetyn mallin ympärille. Kuten hänen Helsingin suunnitelmassaan, myös Turun suunnitelmassa on nähtävissä kehityksen ajatellun jatkuvan säteittäisenä mallina maantieteellisten rajoitusten, kuten meren, vuoksi. Kaupunkimalli, jossa asuin- ja viheralueet sijoittuvat liikekeskustan ulkopuolelle ja ympärille ja johon Jung pohjaa suunnitelmansa, on selvästi esiaste 1940-luvulta alkaen yleistyvälle metsäkaupunkiajatukselle.<sup>155</sup>

Jung piti esitelmän suunnitelmastaan Suomen Arkkitehtiliiton kokouksessa vuoden 1920 lopulla ja pyysi liiton tukea rautatie-ehdotuksessa. Hän myös pyysi liittoa käsittelemään kysymyksiä, miten kaupungit olisivat pakotettuja hankkimaan yleisiä asemakaavasuunnitteluja alueidensa järjestelyä ja kehitystä varten, sekä miten kaupungin ja valtion välinen yhteistyö olisi järjestettävä rautateitä ja ratapihoja suunniteltaessa kaupunkialueilla.<sup>156</sup> Nähtävästi Jungin kohtaamat ongelmat niin kaupungin kuin valtion tahoilta vaikeuttivat hänen työtään siinä määrin, että hän koki arkkitehtiliiton olevan velvollinen löytämään ratkaisut vastaavanlaisiin ongelmiin. Voi myös ajatella kaupunki- ja valtiota-son päätöksenteon lähestyvän kysymyksiä eri näkökulmasta kuin modernien ajatusten aallonharjalla kulkevien arkkitehtien.

Juuri Jungin Turun suunnitelma toisti selvimmin amerikkalaisia suurkaupunki-ihanteita kaikista suomalaisista kaupunkisuunnitelmista, ja suunnitelman monumentaalisuus hämmästytti omana aikanaan muita suomalaisia kaavoittajia.<sup>157</sup> Vaikka suuria kaupunkisuunnitelmia, kuten Pro-Helsingfors -suunnitelma, oli jo nähty, Jungin suunnitelma kurkotti suomalaisessa mittakaavassa ennennäkemättömään. Suunnitelma heijastelee aikakauden ihanteita: kasvua, kaupunkikeskeisyyttä, kansallisaatetta, tulevaisuudenuskoa ja jopa utopistista ajattelua.

### **Valmis asemakaavasuunnitelma**

Sekä *Turun Sanomat*, *Uusi Aura* että *Åbo Underrättelser* uutisoivat 12.6.1921 Bertel Jungin saaneen valmiiksi ja jättäneen kaupunginvaltuustolle ”suuremoisen ja erittäin

---

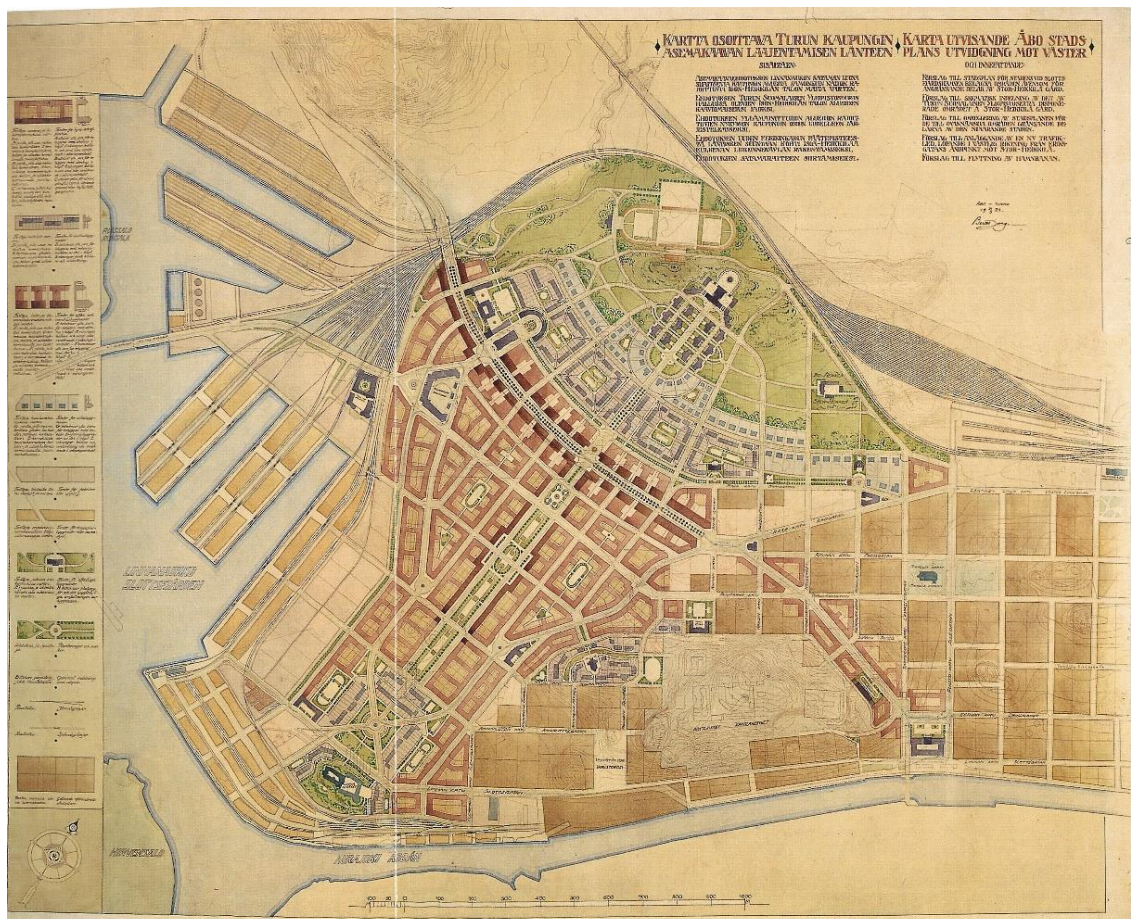
<sup>155</sup> Metsäkaupungista tarkemmin esim. Salokorpi 1984, 300–304, Meurman (1947) 1982, 77–83.

<sup>156</sup> Turun asemakaava- ja liikennekysymykset. *Uusi Aura* 25.11.1920.

<sup>157</sup> Nikula viittaa suurkaupunki-ihanteisiin seuraavasti: ”Keskeisten väylien varsille suunnitelluille liiketoiloille on ensi kertaa Suomessa kaavoitettu laajalti korkeutta jopa kymmeneen kerrokseen asti.” Nikula 1981, 112.

mielenkiintoisen suunnitelman”.<sup>158</sup> Turun Sanomissa suunnitelman todetaan sisältävän seuraavat osat:

- a) ”Linnanaukon sataman luona olevien alueitten sekä niihin rajoittuwiien Ison-Heikkilän tilan osien asemakaawan,
- b) Turun Suomalaisen Yliopistoseuran alueen hahmoitteluluonnoksen Ison-Heikkilän tilan mailla,
- c) edellä mainittuihin alueisiin rajoittuwiien kaupungille nykyään kuuluvien osien asemakaawan uuden muodostelman,
- d) uuden liikennetien, joka kulkee läntiseen suuntaan Eerikinkadun päästä Isoon-Heikkilään päin, sekä
- e) satamaradan muutoksen.”<sup>159</sup>



Kuva 6. Bertel Jungin laatima asemakaava Turun kaupungin laajenemisesta länteen. Lähde: Näkymätön kaupunki. Toteutumattomia kaupunkisuunnitelmia 1900-luvun Turusta, 2002.

<sup>158</sup> Uuden Turun suuntaviivat. *Uusi Aura* 12.6.1921. Tulewan Suur-Turun asemakaawa. *TS* 12.6.1921. Ett projekt som visar oss hur framtidens Åbo kunde gestalta sig. *ÅU* 12.6.1921. Myös Laakso toteaa Jungin saaneen asemakaavaehdotuksen valmiiksi toukokuussa 1921. Ks. Laakso 1980, 78.

<sup>159</sup> Tulewan Suur-Turun asemakaawa. *TS* 12.6.1921.

Artikkeli käsittelee valmistunutta suunnitelmaa perusteellisesti, mutta se myös kritisoi sen epäkohtia voimakkaasti. Kirjoittaja huomauttaa, ettei suunnitelmaa laatiessa ole huomioitu Iso-Heikkilän olevan valtion omistuksessa. Alueesta todetaan, ettei se ole kaupungin omistuksessa ja siten muokattavissa. Turun Suomalaista Yliopistoseuraa, jonka käyttöön valtio oli Iso-Heikkilän alueen antanut, ja Turun kaupunkia kehoitetaan sopimaan keskenään rajakysymyksestä, jotta alue voidaan yhdistää kaupunkiin.<sup>160</sup> Suunnitelman toteutumisen edellytyksinä todetaan Uudenkaupungin radan sijoittuminen esitetyn mukaisesti eli Iso-Heikkilän pohjoispuolelle ja satamaradan erkaantumisen siitä. *Cityn* eli liikekeskustan odotettua siirtymistä tälle paikalle pidetään artikkelissa perusteltuna, koska muissa kaupungeissa on sataman läheisyys vaikuttanut voimakkaasti läheisiin kaupunginosiin. Lisäksi todetaan, ettei kyseiselle alueelle ole varattu tontteja työläisasuntoja varten, koska maata pidetään liian kalliina siihen tarkoitukseen. Tulevaisuudessa työläisasunnot ehdotetaan sijoitettavaksi satamaradan länsipuolelle, Pahaniemen alueelle, kun sen kaavoitus valmistuu.<sup>161</sup>

Valmis suunnitelma sisältää tässä tekstissä aiemmin esitellyt osa-alueet, kuten myös aiemmin esitelty luonnoskin.<sup>162</sup> Jungin ansioksi voi laskea suunnitelman selkeän rakenteen, johon on mahdutettu oleelliset osa-alueet ja joka noudattaa ajan ihanteita heijastaen ajatuksia tulevaisuudesta. Suunnitelman esittäessä uutta kaupunkitilaa, on siitä nähtävissä perusteellinen paneutuminen ajan ihanteelliseen kaupunkirakenteeseen. Mahdollisen toteuttamisen näkökulmasta tarkastellessa suunnitelma vaikuttaa hyvin laajalta ja kauaskantoiselta. Julkaisujankohdanaan se on todennäköisesti herättänyt mielipiteitä puolesta ja vastaan. Arvioin, että tulevaisuuteen suuntautuneen ja modernin kaupungin puolestapuhujat ovat nähneet suunnitelman toteuttamiskelpoisena, kun taas vanhaan, jo olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen tyytyväiset ja taloudellisesta näkökulmasta ajattelevat ovat todennäköisesti vastustaneet suunnitelman toteuttamista.

Suunnitelmassa on kiinnitetty huomiota myös rakennuskorkeuteen. Varsinaiset asuinrakennukset on tarkoitettu viisikerroksisiksi ja keskimäärin 19 metriä korkeiksi. Sen

---

<sup>160</sup> Tulewan Suur-Turun asemakaava. *TS* 12.6.1921.

<sup>161</sup> Tulewan Suur-Turun asemakaava. *TS* 12.6.1921.

<sup>162</sup> Ks. kuvat 3 ja 6.

sijaan valtaväylän varrella rakennukset on määritetty kymmenenkerroksisiksi liikerakennuksiksi<sup>163</sup>. Niin kutsutun Linnaesplanaadin<sup>164</sup> varrella paikan avoimen luonteen vuoksi rakennukset on määritetty kahdeksankerroksisiksi ja korkeintaan 30 metriä korkeiksi.<sup>165</sup> Keskustojen asemaan kaupungin merkittävimpänä osana kuului arkkitehtonisen edustavuuden lisäksi fyysinen mittakaava. Keskustan kuului olla kookkaimmin ja korkeimmin rakennettu osa kaupunkia ja erottua ympäristöstään jo matkan päästä tarkasteltuna. Keskustan korkeaan rakentamiseen liittyy myös symbolifunktio, joka Timo Tuomen mukaan on erityisen korostunut Euroopassa, jossa pilvenpiirtäjiä ei varsinaisesti ole tarvittu taloudellisten syiden takia vaan erityisesti symboloimaan edistyksellisyyttä.<sup>166</sup> Rakennuskorkeuden kasvattaminen aiemmasta viittaa ajatuksiin tulevaisuuden suuremmista tarpeista. Ylipäätään uuteen kaupunkisuunnitelmaan ryhtyminen kertoo kaupungin kasvuun liittyvistä odotuksista. Käsitys liikekeskuksen kasvusta synnyttää tarpeen luoda uusi ja tilavampi alusta kaupankäynnille. 1800-luvun rakennusperinteessä kiinni olevan rakennuskannan rinnalle kaivataan uutta ja ennennäkemätöntä, joten yhä korkeammat rakennukset nähdään vastauksena tähän. Tämän ajatuskulun kautta perustelen suunnitelmassa esiteltyjä, aiempaa rakennuskorkeutta korkeampia rakennuksia. Ne esittävät suunnitelmassa heijastuksia tulevaisuudesta, kaupungin olemuksen korottamista ja luopumista aliekehittyneisyyden identiteetistä<sup>167</sup> ja varautumista tulevaisuuden tarpeisiin.

Marraskuussa 1921 julkaistiin Suomen Arkkitehtiliiton julkaisussa *Arkkitehti – Arkitekten* Bertel Jungin kirjoittama artikkeli, joka käsitteli hänen laatimaansa Turun asemakaava-suunnitelmaa.<sup>168</sup> Artikkelin vaikutusta saaneen kiinnostuneen vastaanoton, koska siitä uutisoitiin useissa sanomalehdissä.<sup>169</sup> Jung ottaa artikkelissaan kantaa valtion rautatiehallituksen kanssa käytyyn pitkään keskusteluun Turku–Uusikaupunki-radan sijoittamisesta.<sup>170</sup> Kannanoton perusteella voi päätellä monimutkaisen kiistan vaikuttaneen asemakaava-arkkitehdin työhön ja suunnitelman etenemiseen negatiivisesti. Jung muistuttaa myös pyrkimyksestään ottaa huomioon liikenneyhteyden vanhojen ja uusien

---

<sup>163</sup> Korkeimmat rakennukset merkitty tummanpunaisella kuvassa 7.

<sup>164</sup> Ks. kuva 7.

<sup>165</sup> Tulewan Suur-Turun asemakaava. *TS* 12.6.1921. Turun kaupunginvaltuuston mietelmät 1/1933, 3.

<sup>166</sup> Tuomi 2005, 30–31.

<sup>167</sup> Ks. s. 9.

<sup>168</sup> Jung: Turun asemakaavat. *Arkkitehti* 4/1921, 5.

<sup>169</sup> Ks. *Uusi Suomi* 11.11.1921. *Aamulehti* 12.11.1921. *Uusi Aura* 13.11.1921.

<sup>170</sup> Jung: Turun asemakaavat. *Arkkitehti* 4/1921, 5.

kaupunginosien välillä sekä luoda kulkuväyliä keskuspuiteiden, kuten rautatieaseman, sataman eri osien, vanhemman kaupungin ja Ruissalon sekä Pansion ja sataman väliselle liikenteelle. Yliopiston alueen hän halusi erottaa keskusta-alueesta luoden näiden välille vehreän asuinalueen. Jung toteaa, että hänen saatuaan osuutensa valmiiksi, jää Turun kaupungin päämääräksi liittää tyydyttävällä tavalla vanhan asemakaavansa pohjoiset ja itäiset, villisti kasvaneet esikaupunkialueet. Hän myös korostaa järkipärisen suunnittelun merkitystä kaupungeille.<sup>171</sup> Uskon hänen tarkoittavan kannanotollaan ajanmukaiseen kaupunkisuunnitteluun kuuluvan tulevaisuusajattelua ja kritisoivan päättäjätahojen uskaltamattomuutta ajatella kaupungin toimivuutta tulevaisuudessa.

Tarkastelemalla kannen kuvaa sekä kuvia 6. ja 7. näkyy suunnitteluajan tyyli-ihanteena olleen klassismi. Kokonaissommittelu perustuu geometrisiin perusmuotoihin ja aksiaalisen, akselin suuntaisen, symmetrian ympärille. Riitta Nikulan mukaan vuosisadan vaihteessa alkanut, keskiajan ihailun pohjalta nousut yhtenäisen kaupunkikuvan ihanne oli edelleen merkityksellinen. Sen sijaan tyyli-ihante muuttui 1910-luvun lopulta lähtien nopeasti yksinkertaisemmaksi ja suosion tulivat akselit ja symmetria.<sup>172</sup> Myös Nikulan toteama klassismille tyyppillinen moni-ilmeisyys, joka näkyy rakennuksen yleisilmeessä sen tehtävän määrittämänä,<sup>173</sup> on luettavissa myös Jungin suunnitelman kuvituksesta. Julkiset rakennukset näyttävät korkeampina, arvokkaampina ja näkyvimmillä paikoilla katujen varsilla.

Peter Hall kirjoittaa *City Beautiful* -liikkeen perimmäisinä tarkoituksina olleen luoda näyttävää ja vaikuttavaa arkkitehtuuria ja kaupunkisuunnittelua. Hän näkee näyttävyyden tavoittelun kertovan menneiden aikojen tavoittelusta ja halusta luoda keinotodellisuuksia, jotka vievät ajatukset pois ympäröivästä synkästä totuudesta.<sup>174</sup> Myös Jungin suunnitelmasta on nähtävissä kulissimaisuus ja näyttävyyden tavoittelu: ympäristö, joka eroaa täysin sitä ympäröivästä todellisuudesta. Kulissimainen kaupunkitila kertoo tavoitteista, joilla haluttiin luoda yhtenäinen, kansallistunnetta korostava alusta kunniakkaalle ja loistavalle tulevaisuudelle.

---

<sup>171</sup> Jung: Turun asemakaavat. *Arkkitehti* 4/1921, 5.

<sup>172</sup> Nikula 1990, 91.

<sup>173</sup> Julkiset rakennukset suunniteltiin usein asuinrakennuksia näyttävämmiksi. Nikula 1990, 92.

<sup>174</sup> Hall 2002, 217.

Valmiin suunnitelman Jung toimitti kaupunginvaltuustolle asiaankuuluvine liitteineen. Kaupungin asettama satamahallitus oli samoihin aikoihin ryhtynyt valmistamaan ehdotusta sataman laajentamiseksi, joten Jungin laatima suunnitelma jätettiin odottamaan sataman kehityssuunnitelmia.<sup>175</sup>



Kuva 7. Erik Bryggmanin perspektiivipiirros Linnaesplanaadista 1921. Lähde: Näkymätön kaupunki. Toteutumattomia kaupunkisuunnitelmia 1900-luvun Turusta, 2002.

<sup>175</sup> Turun kaupunginvaltuuston mietelmät 1/1933, 2.



## TOTEUTUSTA VAILLE

### Suunnitelman herättämä vastaanotto

”Kunnollisen sataman luominen kaupungille, onnistuneen ja terveellisen asemakaavan laatiminen kaupungin luonnolliselle laajanemialueelle länttä kohti sekä Turun Suomalaisen Yliopiston sijoitus onnistuneesti ja arwokkaasti tähän uuteen asemakaavaan – kaikkien näitten kysymysten onnellinen ratkaisu yhdessä rautatiekysymysten kanssa, ovat Turun kaupungille perustavasti merkityksellisiä vuosisadoiksi eteenpäin.”<sup>176</sup>

Näillä sanoilla kuvailtiin Bertel Jungin asemakaavasuunnitelmaa *Uudessa Aurassa* 21.1.1922. Artikkelissa korostetaan asemakaavan merkitystä sekä Turun kaupungin kohdalla että myös kansallisella tasolla.<sup>177</sup> Vaikka kirjoittajasta ei ole muuta merkintää kuin nimikirjaimet, voi artikkelin perusteella ajatella vähintäänkin asemakaavasta ja kaupungin kehityksestä kiinnostuneiden kaupunkilaisten suhtautuneen positiivisesti valmistuneeseen asemakaavasuunnitelmaan. Esiin nostamieni osa-alueiden<sup>178</sup> ongelmallisuus löytyy tästäkin artikkelista ja kirjoittaja korostaa Jungin ammattitaitoa niiden sijoittamisessa toimivalla tavalla asemakaavaan. On tulkittava, että suunnitelma herätti vastakäikua kaupunkilaisissa ja ylpeyttä näyttävästä, tulevasta keskusta-alueesta.

Maaliskuussa 1922 Turun Suomalaisen Yliopiston hoitokunta hyväksyi kokouksessaan Jungin laatiman asemakaavan yliopiston osalta.<sup>179</sup> Tämän perusteella voidaan nähdä yliopiston suunnalta asemakaavaa pidetyn sopivana ja toteuttamiskelpoisena ainakin yliopistoalueen osalta. Epäselväksi tosin jää, olivatko päätöksen tekijät tietoisia toteuttamisen kustannuksista ja vaikuttiko se päätökseen asemakaavan hyväksymisestä. Vaikka yliopiston toiminta oli alkuaikana pientä eikä tiloilla suuria vaatimuksia, todennäköisesti rakennuskustannukset olisivat olleet yliopistoseuran maksettavana. Erityisesti on huomioitava, että yliopisto oli jo käyttänyt keräämiään varoja Phoenix-hotellista<sup>180</sup> hankki miinsa tiloihin. Yliopiston tilanteesta kertoo sekin, että Yliopistoseura anoi kaupunkia

---

<sup>176</sup> W.J.L.: Kaupungin asemakaava-arkkitehdin toimi. *Uusi Aura* 21.1.1922.

<sup>177</sup> W.J.L.: Kaupungin asemakaava-arkkitehdin toimi. *Uusi Aura* 21.1.1922.

<sup>178</sup> Rautatien ja yliopiston sijoittuminen sekä sataman laajennussuunnitelmat.

<sup>179</sup> Turun Suomalaisen Yliopiston alueen asemakaava. *Uusi Aura*, 31.03.1922. Turun kaupunginvaltuuston mietelmät 1/1933, 4.

<sup>180</sup> Ks. sivu 30.

rakentamaan vesi-, kaasu- ja sähköjohdot Iso-Heikkilään yliopistolle kaavaillulle alueelle. Niitä ei vielä ollut johdettu alueelle ja Yliopistoseura katsoi niiden olevan yliopiston toiminnalle välttämättömät. Kaupungin olisi tarvinnut rakentaa johdot tontin rajalle, koska omalla alueellaan kaupunki hallitsi kyseisiä johtoja. Kaupunginvaltuusto kieltäytyi rakentamasta johtoja katsoen, että yliopiston tontilla ne joutuisivat yliopiston omistukseen hankaloittaen kaupungin toimintaa.<sup>181</sup> Yliopiston suunnasta Jungin suunnitelmaan suhtauduttiin siis positiivisesti, koska se tulisi edistämään yliopiston toimintaa ja vakauttamaan yliopiston paikan kaupungissa. Sen sijaan kaupunginvaltuuston toiminta vaikuttaa varaukselliselta.

Kaupungin asemakaavakomissioni antoi lausuntonsa suunnitelmasta joulukuussa 1922. Komissioni piti Jungin ehdotusta ”yleensä oikeana ja hyvin perusteltuna”.<sup>182</sup> Ehdotuksen laajuuden vuoksi kuitenkin katsottiin, että siitä voidaan käsitellä vain pääkohtia. Pääkulkuväyliä pidettiin hyvin suunniteltuina ja komissioni katsoi, ettei suunnitelman toteutumisen tarvitsisi jäädä kiinni Diagonaalikatu-suunnitelman toteutumisesta. Sen sijaan komissioni totesi, ettei alueen rakentamista voi toteuttaa ehdotuksen mukaisesti ennen kuin sataman laajennussuunnitelmat ovat valmiit. Ehdotettua kaupunkikeskustaa ei voitu ajatella ilman hyvin järjestettyä satamaa ja läpikulkuliikennettä. Komissioni myös kaipasi paikoitellen avonaisempaa rakentamista, mutta muutoin puolsi suunnitelman hyväksymistä.<sup>183</sup> Näillä asemakaavakomissionin lausunnoilla voi päätellä olleen painoarvoa, koska suunnitelma jäi odottamaan satamasuunnitelman valmistumista. Todettu liikenteentarve kertoo ajan käsityksistä ja liikenteen kasvun odotuksista. Vilkkaan liikenteen nähtiin olevan tulevaisuutta, vaikka nykypäivän näkökulmasta raskas liikenne kuuluu muualle kuin kaupungin keskusta.

Yksi osoitus asemakaavasuunnitelman laajasta kiinnostavuudesta oli sen esittely vuonna 1923 Göteborgin 300-vuotisjuhlien yhteydessä järjestetyssä kansainvälisessä kaupunkirakentajain kongressin kaupunkirakennusnäyttelyssä. Siellä esiteltiin laajasti pohjoismaista kaupunkirakentamista ja Suomen osastolla pääsivät esiin useiden kaupunkien, kuten Turun, Helsingin ja Viipurin, rakennusvaiheet. Turun asemakaavakonttori lähetti

---

<sup>181</sup> Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 1921.

<sup>182</sup> Turun kaupunginvaltuuston mietelmät 1/1933, 4.

<sup>183</sup> Turun kaupunginvaltuuston mietelmät 1/1933, 4.

näyttelyyn 26 asemakaavakarttaa ja diagrammia, pienoismallin ja valokuvia. Historiallisten karttojen lisäksi esillä oli tulevaisuutta varten tehtyjä asemakaavasuunnitelmia, kuten asemakaava kaupungin laajenemiseksi länteen. Sanomalehtiartikkelien mukaan Bertel Jung pyydettiin kokoamaan Turkoa esittelevä materiaali, esittelemään sitä toimittajille sekä osallistumaan kongressiin Suomen edustajana.<sup>184</sup> Artikkelien perusteella saa kuvan, että näyttelyn sisältö koettiin kiinnostavana. Näyttelystä kirjoitettiin myös paikana, jossa voidaan esittää aktiivisten kaupunkirakentajien, insinöörien, arkkitehtien ja kunnallispoliitikkojen töiden tuloksia, ja jossa ne näyttäytyvät modernina yhteiskuntana tavoitellen suurta yhteistä hyvää.<sup>185</sup> On huomattavaa, että suunnitelma tulevaisuuden kaupungista nostettiin historiallisten karttojen rinnalle. Toisin sanoen sille annettiin todellisen, olemassa olevan kaupunkirakenteen arvo, mikä kertoo luottavaisista ajatuksista suunnitelman toteutumisen suhteen. Kaupunkisuunnitelman esittelyn voi tulkita myös todistavan halua saavuttaa suunniteltu tulevaisuus ja näyttää maailmalle, että mekin olemme moderni kansakunta.

Vuoden 1923 toukokuussa tehdyssä haastattelussa Turun kaupungin ajankohtaisista asemakaavakysymyksistä Jung nosti esiin Iso-Heikkilän ja linnanvälisen alueen, jonka asemakaavaa ryhdyttäisi toteuttamaan lähitulevaisuudessa. Jung kertoi myös alueen rakenteesta, joka pohjautui hänen aiemmin tekemäänsä suunnitelmaan.<sup>186</sup> Haastattelun perusteella voi sanoa, että vielä vuonna 1923 suunnitelma toteutuminen oli mahdollista ja ainakin asemakaava-arkkitehti itse oli vakuuttunut toteutumisesta.

Suunnitelman 1920-luvun alussa saama vastaanotto näytti olevan suurimmaksi osaksi positiivista ja innostunutta. Kaupungin tulevaisuuden esitleminen kansainvälisessä kongressissa antoi vahvan pohjan luottamukselle tulevaisuuden suhteen. Myös satamayhtiö Turun Transisto-Satama Oy vakuutti luottavansa asemakaava-arkkitehtiin satamaa ympäröivien alueiden asemakaavasuunnittelussa.<sup>187</sup> Lähteiden perusteella Jungin ammattitaitoon ja asemakaavasuunnitelman toteutumiseen luotettiin. Kuitenkin voidaan myös jo tässä kohtaa puhua utopiasta. Suunnitelma oli aiemmasta ja totutusta poikkeava, laajamittainen ja sillä oli oma visionsa tulevaisuuden kaupungista. Nykypäivästä

---

<sup>184</sup> Turun kaupunki Göteborgin asemakaavanäyttelyssä. *TS* 22.6.1923, *Uusi Aura* 14.1.1923.

<sup>185</sup> Stadsbyggnads utställningen i Göteborg i år. *ÅU* 28.3.1923.

<sup>186</sup> Thomander, Kaarlo: Turun tällä haavaa päivänpolttavimmat asemakaavakysymykset. *TS* 6.5.1923.

<sup>187</sup> Turun kaupunginvaltuuston mietelmät 2/1923, 9.

käsin se voidaan todeta eräänlaiseksi haavekuvaksi siitä, mitä tulevaisuus olisi voinut tuoda tullessaan.

### **Miksi suunnitelma ei toteutunut?**

Arkkitehti Jungin ja Turun kaupungin välinen suhde vaikuttaa olleen kitkainen asemakaava-arkkitehdin määräämisen viran loppupuolella.<sup>188</sup> Viran jatkaminen nousi julkisuudessa puheenaiheeksi syksyllä 1921, mutta kaupunki ei sitä heti jatkanut, vaikka heillä oli saatavilla ammattitaitoinen ja maan parhaimpina pidetty asemakaava-arkkitehti. Kysymys jakoi kaupunginvaltuustossa mielipiteet sosialistien ja porvariedustajien kesken. Asemakaava-arkkitehdin vakituinen virka päätettiin kuitenkin perustaa ja Jung ottaa kaupungin palvelukseen.<sup>189</sup> Valtuustossa ei oltu tyytyväisiä päätökseen ja edustaja U. Raita valitti päätöksestä läänin maaherralle. Hänen mukaansa päätöksen puolesta ei ollut tarvittavaa määräänemmistöä.<sup>190</sup> Maaherran hyväksyttyä valituksen ja kiellettyä valtuuston päätöksen toimeenpanon, valtuusto suunnitteli valittavansa korkeimpaan hallinto-oikeuteen.<sup>191</sup> Huhtikuussa 1922 valtuusto käsitteli kuitenkin asiaa uudestaan saatuaan lausunnot asemakaavakomissionilta, valtuustonedustaja ja pankinjohtaja Eino Tulenheimolta sekä Jungilta itseltään. Lausunnoissaan Jung asetti takarajan valtuustolle virkaansa ottamisen suhteen tai hän katsoisi kysymyksen rauenneeksi ja itsensä vapaaksi virasta. Valtuusto teki päätöksen valiten Jungin kaupungin asemakaava-arkkitehdiksi kolmen vuoden määräajaksi.<sup>192</sup> *Uudessa Aurassa* 21.2.1922 julkaistussa artikkelissa kirjoitetaan ammattitaitoisten asemakaava-arkkitehtien tarpeesta sekä Turussa että kansallisella tasolla. Kaupungin läntisen osan asemakaavoitus oli vasta alkua ja seuraavaksi olisi vuorossa esikaupunkialueet. Kirjoittaja kehottaa kaupunkia pitämään kiinni osaavasta Jungista, koska kaupungilla ei olisi varaa menettää häntä.<sup>193</sup> Myös valtuuston

---

<sup>188</sup> Turun kaupungin ja Turun Transisto-Satama Oy:n yhteiseksi asemakaava-arkkitehdin kolmivuotinen virka oli päättynyt eikä uutta virkaa oltu vielä vakinaistettu, joten ilmassa oli epävarmuutta viran jatkumisen suhteen. W.J.L.: Kaupungin asemakaava-arkkitehdin toimi. *Uusi Aura* 21.1.1922. Ks. myös tämän tutkimuksen s. 14.

<sup>189</sup> *Uusi Aura* 3.9.1921.

<sup>190</sup> *Uusi Aura* 15.10.1921.

<sup>191</sup> *Uusi Aura* 22.12.1921.

<sup>192</sup> Tällä kertaa valtuuston edustaja U. Raita ehdotti Jungin ottamista asemakaava-arkkitehdiksi, jonka valtuusto hyväksyi lähes yksimielisesti. Jungille päätettiin myös korvata hänen alkuvuoden 1921 aikana kaupungin asemakaavakomissionin pyynnöstä tekemänsä asemakaavasunnitelmat. *Uusi Aura* 28.04.1922. Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 1922, 249–251.

<sup>193</sup> W.J.L.: Kaupungin asemakaava-arkkitehdin toimi. *Uusi Aura* 21.1.1922

käymässä keskustelussa arvostettiin Jungin ammattitaitoa ja hänen myös kerrottiin jatkavan mielellään asemakaavasuunnitelmien kehittämistä.<sup>194</sup>

Vaikka asemakaavasuunnitelma kaupungin läntisistä osista oli edelleen vuonna 1924 päättäjien pöydällä odottamassa hyväksyntää, asemakaavakysymykset olivat polttavia puheenaiheita. Kaupunginvaltuuston käsittelyyn pääsi Diagonaalikatusuunnitelma<sup>195</sup>, josta Jung oli kaupungin asemakaava-arkkitehtina antanut lausuntonsa.<sup>196</sup> Sekä Jung että kaupungin rahatoimikamari olivat katusuunnitelman kannalla. Jung korosti kaupungin topografian vaikuttavan vahvasti laajenemiseen: Kakolanmäki katkaisee ruutukaava-alueen ja jakaa kaupungin kahtia, kun mäen toiselle puolelle, sataman ympärille, on syntymässä uusi keskusta. Tämän vuoksi Jung piti välttämättömänä Diagonaalikatua, joka ohjaisi liikennevirrat sujuvasti satamasta, uudesta liikekeskustasta ja kasvavalta teollisuusalueelta eteenpäin. Hänen mukaansa koko hänen tekemänsä asemakaavasuunnitelma kaupungin läntisiin osiin perustuu Diagonaalikadun toteutumiselle. Hän vetosi, että Turun uudet kaupunkisuunnitelmat sekä rautatie- ja satamahankkeet perustuivat Diagonaalikadun tuomiin vaikutuksiin. Myös Suomalaisen Yliopiston hän mainitsee luottavan katuhankkeeseen.<sup>197</sup>

”Jos Diagonaalikatusuunnitelmaa ei toteuteta, käypi arvottomaksi melkeinpä kaikki, mitä viimeksi kuluneen neljän vuoden aikana on suunniteltu, ja kysymys Turun kaupungin vastaisesta satama- ja asemakaavapolitiikasta siirtyy takaisin samalla epäselvälle kannalle, jolla se oli vuoden 1919 alussa.”<sup>198</sup>

Jungin toteamus lausunnossaan kaupunginvaltuustolle kertoo hänen selkeästä näkökannastaan koko tekemäänsä työhön. Asemakaava-arkkitehdin luottamus sekä omaan kaupunkisuunnitelmaansa että veljensä katuhankkeeseen viittaa ajalle tyypilliseen optimismiin sekä uskosta tulevaisuuteen ja teknologiaan. Hän ei nähnyt muuta vaihtoehtoa, kuin Diagonaalikadun toteutumisen osana asemakaavasuunnitelmaa. Ilman kaupungin

---

<sup>194</sup> Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 1922, 249–251.

<sup>195</sup> ks. s. 24.

<sup>196</sup> Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 1924, 73, 412. Turun kaupunginvaltuuston mietelmät 1/1924, 9–10.

<sup>197</sup> Jung: Stadsplanarkitekten Jungs promemoria. ÅU 6.2.1924. Turun kaupunginvaltuuston mietelmät 1/1924, 9–10.

<sup>198</sup> Turun kaupunginvaltuuston mietelmät 1/1924, 10.

poikki kulkevaa katua ei Jungin mukaan ollut mahdollista rakentaa uutta kaupunginosaan viitaten suunnitelmaansa kaupungin läntisestä asemakaavasta.<sup>199</sup> Hän on oikeassa siinä suhteessa, että liikenneväylät nousivat vähitellen yhä tärkeämpään rooliin osana kaupunkirakentamista. Jung oli siis edellä aikaansa, kuten ammattitaitoisen kaupunkisuunnittelijan tulikin olla. 1920-luvulla autoistuminen oli vielä lapsen kengissä ja leveiden valtaväylien tarve olematonta, joten on ymmärrettävää päättäjien suhtautuessa skeptisesti tarpeettoman suurelta vaikuttavaan suunnitelmaan.

Helmikuun 28. päivä 1924 *Åbo Underrättelser* julkaisi haastattelun kysytyään tunnettujen päättäjien mielipiteitä Diagonaalikatusuunnitelmasta. Haastateltavina olivat arkkitehti Bertel Jung, hovioikeuden asessorit Gunnar Sahlsten ja Knut Molin, kaupungin rahatoimikamarin sihtööri, insinööri K.K. Waaramäki, sekä kaupunginaktuaari Armas Ensiö. Jung vastusti jyrkästi kaikkea, mikä estäisi Diagonaalikatusuunnitelman toteutumisen. Sen sijaan muut haastateltavat suhtautuivat katusuunnitelman tarpeellisuuteen epäilevästi. Sahlstenin mukaan liikekeskustaa ei voi luoda keinotekoisesti. Molinin mielestä kehitys suuntautuu joka tapauksessa länteen myös ilman uusia katulinjauksiakin. Waaramäki ja Ensiö olivat samoilla linjoilla kannattaen liikenteen ohjaamista länteen, mutta pitäen Diagonaalikatusuunnitelmaa tarpeettomana.<sup>200</sup> Vaikka haastattelun keskiössä oli Diagonaalikatu, voi mielipiteissä nähdä myös ajatuksia kaupungin läntisen osan asemakaavasuunnitelmasta, olihan sen tarkoituksena yhdistyä kiinteästi Diagonaalikatuun. Jungin ollessa katusuunnitelman kannalla hän näki sen vaikutukset asemakaavasuunnitelmassaan ja oli tarkoituseriensä kanssa pitkällä aikaansa edellä. Asemakaava-arkkitehdin virkansa puolesta ja lehdistössä esilläolonsa vuoksi hänen voi tulkita joutuneen puolustamaan voimakkaasti kaupungin kehityssuunnitelmia. Hänen täytyi kyetä ymmärtämään tulevaisuuden tarpeet ja näkemään pidemmälle kuin mitä muut kaupunkilaiset. Haastatelluista osa oli samoilla linjoilla kaupungin kehityksen suhteen, mutta suurisuuntainen, voimakkaasti kaupunkikuvaa muuttava katusuunnitelma selvästi sai päättäjät perääntymään. Veikko Laakso on tulkinnut kaupungin katsoneen diagonaalikatusuunnitelman liian kalliiksi teetettyjen selvitysten perusteella ja vetäytyneen projektista vedoten myös Pansion suursataman toteutumisen siirtymiseen.<sup>201</sup> Koska

---

<sup>199</sup> Jung: Stadsplanarkitekten Jungs promemoria. ÅU 6.2.1924.

<sup>200</sup> Gårdägarföreningens diagonalgatsprojekt möter föga förståelse. ÅU 28.2.1924.

<sup>201</sup> Laakso 1970, 80.

katusuunnitelman oli tarkoitus tulla kiinni jo olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen, saattoi se tulla liian lähelle todellisuutta.

Maaliskuun 8. päivä 1924 Jung jätti eropyynnön virastaan kaupunginhallitukselle.<sup>202</sup>

”Koska edellytykset onnellisen ratkaisun saamiseksi Turun kaupungin tärkeissä asemakaavakysymyksissä nykyään näyttävät minusta epävarmoilta, enkä sen perusteella, niin kuin toivoisin, kykene ylläpitämään tarpeeksi lämmintä harrastusta minulle kuuluissa suunnittelutöissä, katson olevan oikeinta, että minä jätän nämä työt [...]”<sup>203</sup>

Lainauksesta käy ilmi, kuinka asemakaavasuunnitelmien toteutuminen näytti liian epävarmalta Jungin näkökulmasta, jotta hän olisi jaksanut vielä kannattaa näkemyksiään. Kuten edellä olen todennut, Jung piti Diagonaalikatuhanketta välttämättömänä osana laatimaansa yleiskaavaa katuhankkeen muodostaessa ytimen kaupungin kehitykselle, eikä hän nähnyt asemakaavasuunnitelmansa toteutumista mahdollisena ilman katuhanketta. Epäilemättä Jungin päätökseen vaikutti pitkittynyt keskustelu kaupunginvaltuuston kanssa ja valtuuston päätös jättää valmis suunnitelma odottamaan vuosiksi. Hänen voi päätellä kyllästyneen kaupungin hitaasti etenevään ja ajoittain etenemättömään päätöksentekoon. Jung näyttäytyy myös periaatteen miehenä: hänen päämääränsä oli luoda moderni kaupunki eikä hän tyytynyt kompromisseihin, vaan päätti lopulta jättää tehtävänsä, kun kävi ilmi, ettei se tule toteutumaan hänen nähdäkseen parhaalla mahdollisella tavalla. Jung muutti eroanomuksensa jälkeen takaisin Helsinkiin,<sup>204</sup> mikä on tulkittavissa myös mielenilmauksena. Hän oli Helsingistä siirtynyt Turkuun nimenomaan työn vuoksi ja todennäköisenä tarkoituksenaan edistää uraansa luoden uutta, modernia kaupunkikuvaa Suomeen, joten työtehtävien lakatessa etenemästä toivotulla tavalla on ymmärrettävää hänen haluavan palata takaisin kotikaupunkiinsa jättäen epäsuotuisan tilanteen taakseen.

---

<sup>202</sup> Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 1924, 264. Stadsplanearkitekten Jung avgår. *ÅU* 9.3.1924. Kaupungin asemakaava-arkkitehti jättää toimensa. *TS* 10.3.1924.

<sup>203</sup> Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 1924, 264.

<sup>204</sup> Turun asemakaava-arkkitehdin virka. *Uusi Aura* 8.5.1924. Seuraavana vuonna, 1925, Jung perusti veljensä Valter Jungin kanssa yhteisen arkkitehtitoimiston Helsinkiin. Standertskjöld 1988, 85.

Kaupunginvaltuusto myönsi Jungille virallisesti eron 1.6.1924 ja julisti asemakaava-arkkitehdin viran haettavaksi.<sup>205</sup> Virkaan valittiin lopulta arkkitehti Eero Ilmari Sutinen. Jungin asemakaavasunnitelma jäi edelleen rahatoimikamariin odottamaan sataman laajennuksen valmistumista.<sup>206</sup> Mielenkiintoisen lisän suunnitelman olemassa oloon tuo joulukuussa 1924 Turun taidemuseossa järjestetty asemakaavanäyttely. Esillä oli Turun historiallisia asemakaavoja 1600-luvulta alkaen sekä uusia, vielä toteutumattomia suunnitelmia.<sup>207</sup> Jungin laatima asemakaava oli myös asetettu näytille, mikä kertoo näyttelyn laatineen Turun kaupungin asemakaavakomissionin uskosta suunnitelman toteutumiseen. *Turunmaan* ja *Turun Sanomien* artikkeleissa mainitaan suunnitelmasta tehty korkokuva, johon kuuluu myös Diagonaalikatusuunnitelma.<sup>208</sup> Muissa lähteissä ei ole mainittu kyseistä korkokuvaa, joten sen voi olettaa valmistetun näyttelyä varten, mikä omalta osaltaan viittaa uskoon suunnitelman toteutumisesta.

Asemakaavasunnitelman osa-alueista askeleen lähempänä toteutumista oli yliopiston alue. Jung oli yliopistoseuran toimeksiannosta laatinut yliopiston suunnitellulle alueelle asemakaavan, joka yhdistyi muuhun kaupungin läntisen puolen asemakaavasunnitelmaan. Jung jatkoi yliopiston asemakaavan parissa vielä eronsa jälkeen, ilmeisesti yliopistoseuran toimeksiantona, ja ehdotus valmistui 1926.<sup>209</sup> Yliopiston Iso-Heikkilässä omistaman alueen pinta-ala oli noin 110 hehtaaria. Yliopistoseuran taholta lausuttiin asemakaavasunnitelman olevan hyvin onnistunut. Suunnitelman ansioksi mainittiin sen liittyminen kaupungin asemakaavaan, eli Jungin varsinaiseen suunnitelmaan kaupungin läntisten osien suhteen sekä riittävään määrään liike- ja omakotitontteja. Myös yliopiston tarpeet kerrotaan olevan asemakaavalla tyydytetty pitkälle tulevaisuuteen.<sup>210</sup> Yliopiston

---

<sup>205</sup> Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 1924, 264–266.

<sup>206</sup> Virkaa hakeneista pätevimmäksi todettiin arkkitehti Harald Andersin, mutta tämä esitti erikoisjärjestelyjä viran hoidon suhteen, jotka rahatoimikamari katsoi epäsopiviksi. Viiden vuoden määräajaksi virkaan valittu E.I. Sutinen oli toiminut Andersinin apulaisena asemakaava-alalla kahdeksan vuoden ajan. Laakso 1970, 80. Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 1925, 248.

<sup>207</sup> Miten Turun asemakaava on kehittynyt nykyiselleen. *Uusi Aura* 14.12.1924. Mielenkiintoinen näyttely taidemuseossa. *TS* 14.12.1924. Vanhaa ja uutta Turkoa. *Turunmaa* 14.12.1924.

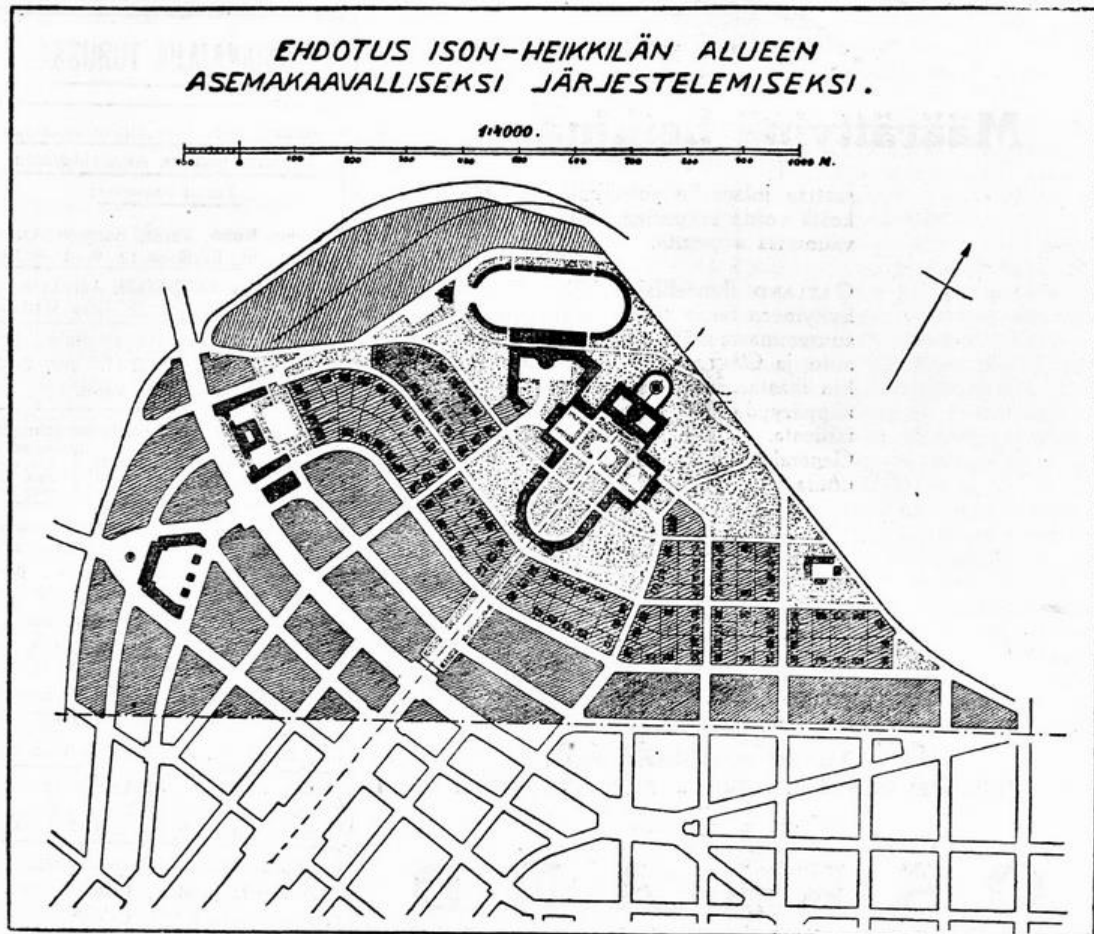
<sup>208</sup> Vanhaa ja uutta Turkoa. *Turunmaa* 14.12.1924. Mielenkiintoinen näyttely taidemuseossa. *TS* 14.12.1924. *Uuden Auran* artikkelissa mainitaan myös korkokuva, mutta ei mitä se esittää. Sen sijaan kerrotaan sen tarpeellisuudesta asemakaavasunnittelijoille: ”Asemakaavatyön helpottamiseksi laaditaan asemakaavakonttorissa erikoiset korkeusmallit, jossa maanpinnan korkeussuhteet aivan tarkasti näkyvät antaen niistä varsin havainnollisen kuvan.” Miten Turun asemakaava on kehittynyt nykyiselleen. *Uusi Aura* 14.12.1924.

<sup>209</sup> Ks. kuva 8.

<sup>210</sup> Ison-Heikkilän asemakaava on nyt lopullisesti järjestetty. *Uusi Aura* 28.9.1926.



alueen suunnittelun jatkuminen siitä huolimatta, että muu alkuperäinen asemakaava-suunnitelma oli edelleen jäissä, kertoo yliopistoseuran riippumattomista pyrkimyksistä. Turun yliopiston perustamisvuodesta 1920 lähtien seuran tavoitteena oli saada yliopistolle toimiva ja yhtenäinen kampusalue, joka näyttäisi olleen mahdollinen Jungin suunnitelman perusteella ajan vaatimukset huomioon ottaen.<sup>211</sup>



*Kuva 8. Bertel Jungin laatima asemakaavasuunnitelma Turun Suomalaista Yliopistoa varten. Lähde: Uusi Aura 28.9.1926.*

Toukokuussa 1927 valmistui insinööri K.A. Lasseniuksen laatima sataman laajennusohjelma. Se keskittyi uudistamaan satamaa Linnanaukon ja Pansion suunnalta eli ei niinkään kaupunkia, mutta suunnitelmassa otettiin huomioon myös kaupungin

<sup>211</sup> Turun Suomalainen Yliopisto oli aloittanut toimintansa vuonna 1922, mutta ei Iso-Heikkilässä vaan kauppatorin laidalla Phoenix-rakennuksessa. Laajan rakennussuunnitelman toteuttaminen Iso-Heikkilään osoittautui yliopistoseuralle taloudellisesti liian suureksi sen aloittaessa yliopiston toimintaa. Myöskään rautatiehankkeen sijainti ei ollut vielä tuolloin selvillä, mikä omalta osaltaan viivästytti yliopistoalueen rakentamista. Ainoastaan kemian laboratorio sai tilat Iso-Heikkilässä jo valmiiksi sijainneesta rakennuksesta. Perälä 1970, 51–53. Ks. myös tämän tutkimuksen sivu 30.

laajentuminen. Suunnitelman tarkoituksena oli ”määrittellä satama-alueelle kiinteät rajat”.<sup>212</sup> *Uudessa Aurassa* julkaistussa artikkelissa todetaan suunnitelman esittämisen yhteydessä sen tuovan mahdolliseksi myös vahvistaa lopullinen asemakaava Turun linnan ja Iso-Heikkilän välille ja liittää ne kiinteästi kaupungin asemakaava-alueeseen.<sup>213</sup> Toteamus antaa käsityksen, että kaupunkilaisten näkökulmasta olisi toivottavaa edistää kysymyksen alla ollutta asemakaavasuunnitelmaa. Herääkin kysymys, miksi alueen kehittämisen kanssa viivyteltiin edelleen, kun asemakaavasuunnitelma oli jo ollut olemassa useita vuosia. Eikö se miellyttänyt päätöksentekijöitä? Oliko se liian moderni ja suuri-suuntainen aikaansa nähden?

Lopulta vuonna 1933 sekä yleisten töiden lautakunta että kaupunginvaltuusto käsittelivät kolmea suunnitelmaa: Jungin asemakaavasuunnitelmaa, Lasseniuksen satamasuunnitelmaa ja asemakaava-arkkitehti Sutisen laatimaa yleisasemakaavaehdotusta. Tämä oli viimeinen kerta, kun Jungin suunnitelmaa käsiteltiin valtuustossa, joskin Sutisen asemakaavaan sisältyi osia Jungin laatimasta suunnitelmasta.<sup>214</sup> Yleisten töiden lautakunta esitti kaupunginvaltuustolle, että Lasseniuksen satamasuunnitelma ja Sutisen asemakaavasuunnitelma tulisi hyväksyä. Näin myös osia Jungin suunnitelmasta tulisi hyödynnettyä.<sup>215</sup> Lautakunta totesi lausunnossaan myös, että Jungin suunnitelma on suurpiirteinen ja kauas tähtäävä, eikä sitä voida heti sellaisenaan toteuttaa. Kuten asemakaavakomissioni totesi vuonna 1922, myös yleisten töiden lautakunta oli samoilla linjoilla, että satama tuli rakentaa ensin valmiiksi ennen kuin ympäröivän alueen rakentamista. Lautakunta huomautti, ettei yleisasemakaavan tarkoituksena ole luoda lopullista järjestelyä vaan se toimii pohjana tulevalle asemakaavatyölle, ja suositteli sitä kaupunginvaltuustolle.<sup>216</sup> Huomionarvoista on myös todeta, että vuosien 1929–1935 välillä maailmaa vaivasi ankara lama ja pulakausi, joka näkyi myös Suomessa kaiken tuotannon

---

<sup>212</sup> Insinööri K.A. Lasseniuksen laatima Turun sataman laajennusohjelma. *Uusi Aura* 20.5.1927. Suunnitelmalle haluttiin vielä vaihtoehtoisia näkemyksiä ja järjestettiin suunnittelukilpailu 1928. Siihen osallistui 17 ehdotusta, mutta yksikään ei poikennut huomattavasti Lasseniuksen suunnitelmasta, jonka tehtäväksi jäikin valmistaa lopullinen suunnitelma satamaa varten. Lassenius, K.A.: Turun kaupungin sataman laajentamiskysymys. *Uusi Aura* 21.6.1929. Andersson 2002d, 61.

<sup>213</sup> Insinööri K.A. Lasseniuksen laatima Turun sataman laajennusohjelma. *Uusi Aura* 20.5.1927. Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 1933, 504–505.

<sup>214</sup> Turun laajentaminen länteen päin. *TS* 17.1.1933. Laakso 1970, 363.

<sup>215</sup> Turun laajentaminen länteen päin. *TS* 17.1.1933 Asemakaavan laajeneminen merelle päin. *Uusi Aura* 17.1.1933.

<sup>216</sup> Turun kaupunginvaltuuston mietelmät 1/1933, 15–16.

alenemisena.<sup>217</sup> On todennäköistä, että vallitseva aika ja materiaalien heikko saatavuus vaikutti omalta osaltaan päätökseen jättää laajamittainen kaupunkisuunnitelma toteuttamatta.

Lokakuussa 1933 kaupunginvaltuusto hyväksyi Sutisen laatiman yleisasemakaavan ja Lasseniuksen satamasuunnitelman. Sutisen kerrotaan olleen samoilla linjoilla Jungin kanssa sataman läheisyyteen rakennettavan keskusta-alueen tarpeellisuudesta.<sup>218</sup> Sutisen laatimassa asemakaavassa on nähtävissä yhtäläisyyksiä Jungin suunnitelmaan.<sup>219</sup> Keskellä aluetta on samankaltainen, pohjois–etelä-suuntaisena akselina toimiva puistokatu, jonka ympärille muu kaupunginosa ryhmittyy. Myös liikenneyhteydet on pyritty pitämään selkeinä linjoina. Suurin ero Sutisen ja Jungin suunnitelmien välillä on tyyli, joka on ehtinyt muuttua vuosikymmenen aikana. Molemmat suunnitelmat esittävät oman aikansa ihanteita. Jungin suunnitelman noudattaa klassismia ja orgaanisia muotoja, kun Sutisen suunnitelma on tiukan geometrinen ja siinä näkyy uudeksi ilmiöksi noussut funktionalismi. Vaikka Jung pyrki käyttämään mahdollisimman paljon suorita kulmia, hän myös huomioi maastonmuodot ja loi monumentaalisuuden vaikutelman korostamalla alueen merkittävänä pidettyjä kohteita, Turun linnaa ja tulevaa yliopistoa. Sutisen suunnitelman ulkopuolelle on jo jäänyt yliopisto, joka erotettiin omaksi alueekseen, ja linnakin vaikuttaa olevan sivuroolissa Jungilta peritystä puistokadusta huolimatta.

Kun kaupunginvaltuusto keskusteli esityksestä hyväksyä arkkitehti Sutisen yleisasemakaava ja insinööri Lasseniuksen satamasuunnitelma, todettiin asian valmistelun ja päätöksenteon kestäneen ”tavattoman kauan”.<sup>220</sup> Pöytäkirjassa myös todetaan, että mahdollinen tonttien lisääntyvä kysyntä sataman läheisyydessä lisää tarvetta asemakaavalle, joten esitysten hyväksyntä olisi paikallaan. Pöytäkirja ei kuitenkaan paljasta mitään muuta valtuuston ajatuksista asemakaavaehdotusten suhteen, joten tarkempaa tietoa perusteluista päätöksen taustalla on mahdotonta saada. Tämä tutkimus on osoittanut, että asiaan vaikuttaneita tekijöitä oli runsaasti ja mitä todennäköisimmin myös aika teki tehtävänsä eli käsitykset ja tarpeet muuttuivat.

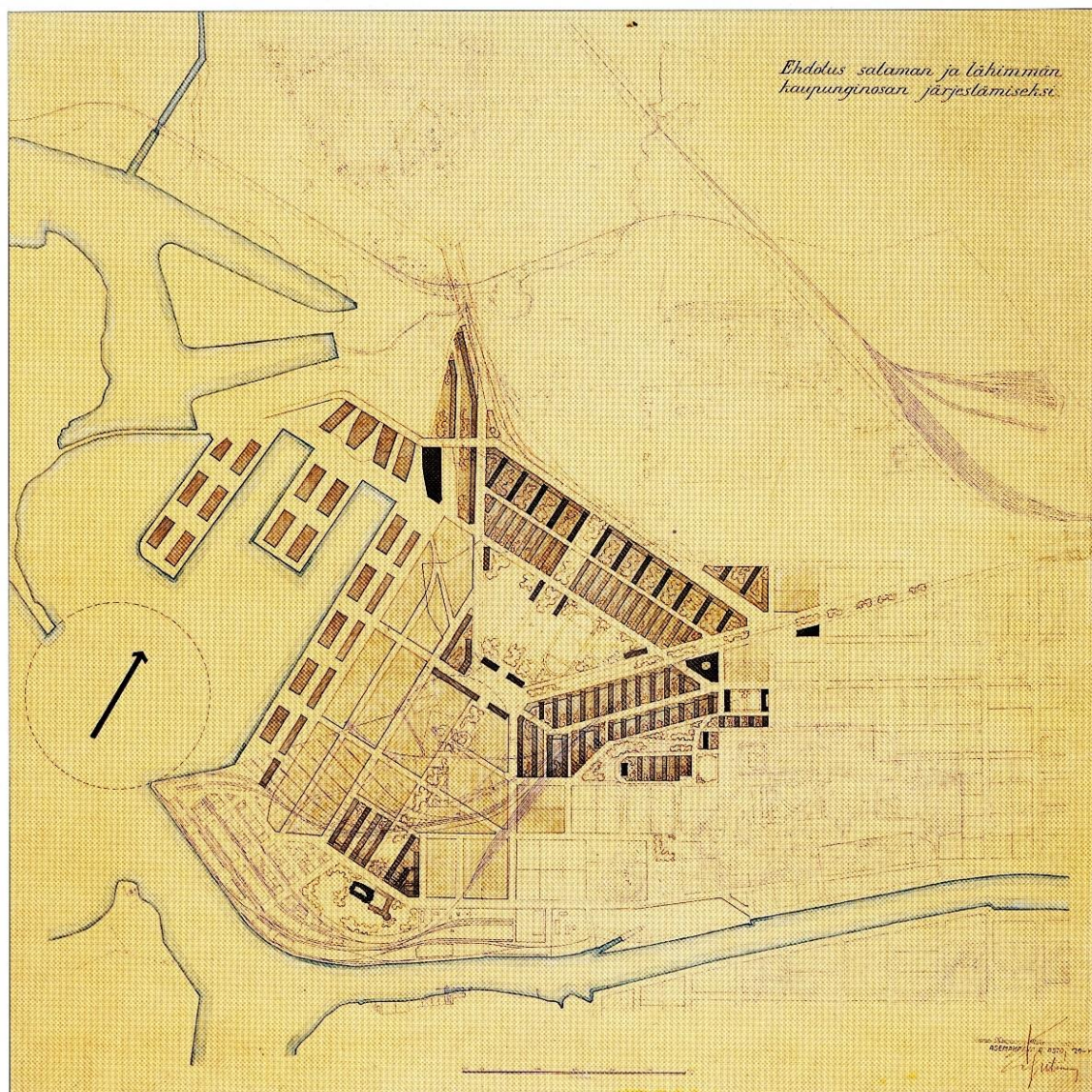
---

<sup>217</sup> Virrankoski 2009, 828.

<sup>218</sup> Erikoinen asemakaava tarvitaan Linnanaukon tienoita varten. *Sosialisti* 14.10.1933.

<sup>219</sup> Ks. kuva 9.

<sup>220</sup> Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 1933, 505.



Kuva 9. Asemakaava-arkkitehti E.I. Sutisen yleiskaavaehdotus sataman ja lähimmän kaupunginosan järjestämiseksi 1931. Lähde: Näkymätön kaupunki. Toteutumattomia kaupunkisuunnitelmia 1900-luvun Turusta, 2002.

Vaikka kaupunginvaltuusto hyväksyi E.I. Sutisen asemakaavaehdotuksen, hyväksyttiin se vastaisen asemakaavatyön pohjaksi siten, että Bertel Jungin suunnitelman osia otettaisiin huomioon mahdollisuuksien mukaan.<sup>221</sup> Myöskään Sutisen ehdotus ei siis toteutunut sellaisenaan. Raisioon kuuluneita alueita Iso-Heikkilästä länteen liitettiin Turkuun 1931 ja alueet, kuten Pahaniemen kaupunginosa, sai asemakaavan 1940-luvun alussa. Iso-Heikkilä jäi Pahaniemen ja kaupungin ruutukaava-alueen väliin ja kaavoitettiin vasta 1946. Uusi asemakaava poikkesi muille alueille tehdyistä siten, että siihen kuului laaja kerros- ja liiketalojen alue ja molemmilta puolilta reunustettiin teollisuuskortteleilla.<sup>222</sup>

<sup>221</sup> Laakso 1980, 81.

<sup>222</sup> Laakso 1980, 91–92.

Nykypäivän karttaa tarkastellessa on nähtävissä toteutuneessa asemakaavassa viitteitä Jungin suunnitelmasta katujen sijoittelussa Turun linnan ja Iso-Heikkilän välillä, nykyisen Linnakaupungin alueella. Alue on saanut uutta huomioita osakseen ja on parhaillaan kehittymässä teollisuus- ja varastoalueesta asuinalueeksi. Iso-Heikkilä rakennettiin 1940-luvulla asuin- ja liikealueeksi. Viheralueineen siinä voi nähdä heijastuksia Jungin suunnitelmasta.

Tilan käsitteen näkökulmasta suunnitelma on kaiken aikaa ollut hypoteettinen, oletettu tila. Sen voi myös nähdä historiattomana kaupunkina, mutta tulkitseen, että ajan kuluessa hypoteettinenkin tila saa historian. Tutkimani suunnitelma on ollut olemassa vuodesta 1919 asti, joten sille on syntynyt kehityskaari ja historia. Käsitteeni utopiatilasta määrittelee tutkimuskohdettani hyvin. Suunnitelma on ennen kaikkea utopistinen, toisenlaista tulevaisuutta tavoitteleva kuin mitä on toteutunut. Kuten yllä käy ilmi, ennen vuotta 1933 suunnitelma ei kuitenkaan ollut täysin utopistinen, vaan sen toteutumiseen luotettiin. Utopian piirteet se saa vähitellen, kun selviää, ettei suunnitelmaa tulla toteuttamaan sellaisenaan.

## PÄÄTELMÄT

Kaupunkisuunnitelma tähtää aina tulevaisuuteen, mutta siitä on luettavissa myös oman aikansa ihanteita. Tulevaisuus ja sen tarpeet kuvitellaan suunnitelman tekoajankohtana tiedossa olevista lähtökohdista. Kaupunkisuunnittelijan haastavana tehtävä on siis ennustaa tulevaisuuden tarpeita. Maailmansotien välisenä aikana kaupunkisuunnittelun tarve lisääntyi teollistumisen ja muuttoliikkeen myötä, joten vaatimukset ja ajatukset tulevaisuuden tarpeista kasvoivat. Kansainvälisten ajatusten oli mahdollista levitä opintomatkojen, konferenssien ja maailmalta tilatun ammattikirjallisuuden mukana. Kaupunkien merkitys kansallisen identiteetin muotoutumisessa oli suuri ja kansainväliset vaikutteet toivat siihen oman lisänsä.

Tarkastelin Turun kaupungin laajenemiseksi tehtyä, toteutumattomaksi jäänyttä kaupunkisuunnitelmaa Danielsbackan, Hannikaisen ja Teporan esittelemien historiantutkimuksen metodien avulla.<sup>223</sup> Lähteet päästivät käsiksi tutkimuskohteeseen ja ajoittain paljastivat keskustelua tutkimuskohteen ympäriltä. Lähteet eivät kuitenkaan kertoneet suoraa vastauksia tutkimuskysymyksiini. Tutkimusongelman kontekstualisoinnilla selvisi, että kaupunkisuunnitelmassa esitelty tilan järjestely perustui kansainvälisiin, 1900-luvun alun ajatuksiin tulevaisuudesta.

Asemakaavasuunnitelman tekijää, silloista Turun kaupungin asemakaava-arkkitehti Bertel Jungia, pidetään, ja pidettiin jo omana aikanaan, yhtenä ammattitaitoisimpana suomalaisena kaupunkisuunnittelijana. Hänen tekemänsä suunnitelma Turun uudeksi kaupunkikeskustaksi oli suuntautunut tulevaisuuteen silloisista tarpeellisista lähtökohdista, kuten oletuksesta katuliikenteen suureen kasvuun. Laajamittainen suunnitelma oli aikaisten ajatuksiin nähden kuitenkin aikaansa edellä, mikä vaikutti päätöksenteon etenemiseen. Selvitin, kuinka suunnitelman toteutumiseen suhtauduttiin pitkään luottavaisesti ja kuinka pitkällisen prosessin takana lopullinen päätös suunnitelman hylkäämisestä oli.

---

<sup>223</sup> Lähteiden käyttäminen, kontekstualisointi ja kirjoittamalla tapahtuva päättely. Ks. s. 7–8.

Vaikka aikakauden suurimpana kaupunkisuunnittelijana pitkälle vietyjen visioidensa puolesta pidetään Eliel Saarista, ei Bertel Jungin voi sanoa häviävän Saariselle. Tarkasteltuani Jungin suunnitelmaa Turun kaupungin läntisten osien järjestämiseksi, on selvää, että se toistaa kansainvälisesti suosittuja ajatuksia ihanteellisesta tulevaisuuden kaupungista. Jung oli siis perillä kansainvälisistä, erityisesti amerikkalaisista lähtökohdista syntyneistä kaupunki-ihanteista ja -malleista. Monumentaalisuus ja *City Beautiful* -liikkeen ihanteet toistuvat suunnitelmassa. Arkkitehti Daniel Burnhamin tavoin myös Jungin suunnitelmassa näkyivät esteettiset ja sosiaaliset tavoitteet. Asemakaava oli harmoninen, mutta mahdollisesti myös fyysiset edellytykset kaupunkielämälle, liikekeskustalle ja liikenteelle. Suunnitelma tarjosi vastaukset ongelmakohtina olleille satamalle, uudelle rautatielinjaukselle ja yliopistolle toteuttaen samalla kansainvälisesti tunnettua kaupunkimallia viheralueineen. Jungin voi sanoa ajatelleen tulevaisuutta pidemmälle kuin moni muu kyseisenä aikana.

Koska Jungin suunnitelman esittämää kaupunkialuetta ei ole olemassa fyysisenä tilana, tarkastellessa sitä tilana nousevat keskeiseksi niin kuvat ja kartat kuin suunnitelman saama vastaanotto ja keskustelukin. Suunnitelman kuvitus, kuten Erik Bryggmanin perspektiivipiirros, kertoo tavoitellusta ihanteesta. Suunnitelman esittämän tilan voikin määritellä ajalleen tyypilliseksi ihannekaupungiksi, jonka tarkoituksena on yhdistyä olemassa olevaan kaupunkitilaan. Lehdistön kautta tarkasteltu keskustelu avaa näkökulmia myös tilan näkökulmasta. Tilaa kuvaillaan paljon ja useimmiten positiivisessa, innostuneessa valossa. Tulkitseen suunnitelman luoneen ajalleen tyypillisen, tulevaisuuteen kurottavan, tunteita herättävän ja aikalaisia kiinnostaneen kuvitelman tilasta. Esittelemäni käsite utopiatilasta onkin liitettävissä heränneen keskustelun kautta suunnitelmaan. Nykypäivästä käsin suunnitelman esittämän tilan voi määritellä utopistiseksi, koska tiedämme sen jääneen toteutumatta, vaikka se edusti aikansa moderneja ajatuksia kaupunkitilasta.

*Histoire croisée* eli risteävien historioiden ajatus on nähtävissä tutkimuskohteessani. Monitahoinen vuorovaikutus on lähestulkoon itsestäänselvyys näin laajassa suunnitelmassa. Vaikka ajatukset kulkevat yhden ihmisen, tässä tilanteessa asemakaava-arkkitehdin, kautta, ne eivät toimi suorassa vaikutussuhteessa suunnittelijaan tai lopputulokseen vaan jalostuvat. Tutkimuksessani käy ilmi eri tasojen risteäminen, kuten paikallisen

ja kansainvälisen. Asemakaava-arkkitehti toimii ikään kuin suppilona, jonka läpi kulkevat kaikki hänen aikaisemmin kokemansa ja näkemänsä, sekä paikalliset vaikutteet ja vaatimukset, jalostuen eteenpäin. Lopputuloksessa näkyy asioiden vaikutus toisiinsa ja ne myös jatkavat kulkuaan myöhempisiin suunnitelmiin. Kaikki ei myöskään tapahdu samassa paikassa samaan aikaan, vaan melko pitkän ajan kuluessa, jolloin vuorovaikutussuhteita syntyy yhä enemmän. Tila-aika-käsite yhdistyy risteävien historioiden ajatukseen molempien liittäen yhteen ajallisia ja paikkaan liittyviä kerroksia. Suunnitelmaan vaikuttavat tekijät jatkavat kulkuaan vielä suunnittelijan poistuttua kuvioista, joten risteäminen ei pääty, vaan jatkuu muovaten uusia ajatuksia.

Jungin luoman kaupunkisuunnitelman toteutumatta jäämisen voi sanoa olleen monen tekijän summa. Jo pelkästään sen laajuus kokonaiseksi kaupunginosaksi ja useasta osaluueesta muodostuvan kokonaisuuden vuoksi oli hidastava tekijä. Alueen omistussuhteet olivat toinen vaikuttava tekijä; maiden omistajina olivat sekä Turun kaupunki että valtio, kulki päätöksenteko monen mutkan kautta. Käsittelemäni kolme osa-aluetta, satama, rautatie ja yliopisto, olivat jokainen eri toimijan alaisuudessa, mikä aiheutti paljon erilaisia näkemyksiä ja ehdotuksia, sekä omalta osaltaan hidasti päätöksentekoa. Vaikka suunnitelma oli valmis jo 1921, kesti yli vuosikymmenen ennen kuin se sai lopullisen päätöksen. On ymmärrettävää, että suuren, julkisen toimijan hallinnossa esitykset liikkuvat hitaasti ja lopulliseen päätöksentekoon vierähtää aikaa. Toisaalta on otettava huomioon, että kaupunki oli tilannut suunnitelman asemakaava-arkkitehdiltään, joka myös paneutui työhönsä antaumuksella ja tuotti pyydetyn suunnitelman yllättävänkin nopeasti. Lopulta juuri päättäjien taholta suunnitelma jätettiin odottamaan, joten aika ajoi tarpeiden ohitse ja käsitykset muuttuivat.

Suunnitelman toteutumatta jättäminen vahvistettiin kaupunginvaltuuston päätöksellä vuonna 1933. Koska kyseiseen valtuustonkokouksen pöytäkirjaan ei ole kirjattu hylkäämisen syitä tarkemmin, on tämän tutkimuksen puitteissa mahdotonta saada tarkkoja perusteluja suunnitelman hylkäämiselle. Kokonaisuutta ja prosessia tarkasteltuani totean suurimpina syinä olleen yleisen päätöksen pitkittymisen, eli suunnitelmaa pidettiin pöydällä vuosia, suunnitelman laajuuden ja epäselvyyden tulevaisuuden todellisista tarpeista. Päätöksenteon kannalta odotettiin yksityiskohtaisen satamasuunnitelman valmistumista, koska Jungin tehtäviin ei kuulunut sataman tarkempi suunnittelu.



Suunnitelman laajuutena tarkoitan aiempaa suurempia liikenneväyliä ja laajaa, rakennettua kaupunkitilaa. Mahdollisesti kaiken suunnitellun ymmärtäminen tarpeelliseksi oli ajan näkökulmasta vaativaa eivätkä päättäjät halunneet kuitenkaan sokeasti seurata esitettyjä visioita. On myös todennäköistä, että vallitseva lamakausi vaikutti yleiseen ilma-  
piiriin päätöksenteossa.

Bertel Jung sen sijaan uskoi vahvasti omaan luomukseensa ja sen tarpeellisuuteen tulevaisuuden kaupungissa, olihan hänen tehtävänsä asemakaava-arkkitehtina seistä suunnitelmiensa takana. On myös ymmärrettävä, että kun suunnitelma juuttui päätöksenteon rattaisiin eikä sen edistyminen näyttänyt enää mahdolliselta, Jung lopulta antoi periksi ja jatkoi muihin tehtäviin. Hämmästyttävää sen sijaan on, että hänen seuraajansa jatkoi alueen suunnittelua samankaltaisilla linjoilla. Edelleen tänä päivänä kyseisen alueen, nykyisen Linnanniemen, katulinjauksissa on nähtävissä viitteitä Jungin alkuperäisestä suunnitelmasta. Vaikka suunnitelma ei toteutunut kokonaan, pieniä osia siitä jäi elämään seuraavien asemakaava-arkkitehtien suunnitelmiin ja pääsi toteutukseen asti. Suunnitelma oli myös paljon esillä Jungin aikana, joten se on varmasti vaikuttanut muiden arkkitehtien käsityksiin alueen mahdollisuuksista. Jungin suunnitelma olikin siis käyttökelpoinen ja aikaansa edellä. Vaikka siinä oli vahvoja monumentaalisia elementtejä, myös tulevaisuuden tarpeet oli huomioitu.

Tutkimukseni perusteella voin todeta, että suomalainen kaupunkisuunnittelu 1900-luvun alussa oli vahvasti kansainvälistä. Vaikutteet liikkuvat Euroopan ja Yhdysvaltojen välillä aikaansa nähden nopeasti ja näkyivät suomalaisten kaupunkisuunnittelijoiden töissä. Suomalaiset, ammattimaiset kaupunkisuunnittelijat nähtävästi suhtautuivat työhönsä vakavasti ja intohimoisesti, mistä kertoo Bertel Jungin eroaminen virastaan, kun häneltä pyydetty ja mediassa ylistetty asemakaavasunnitelma ei vuosienkaan jälkeen ollut toteutumassa. Tutkittavaa suomalaisen kaupunkisuunnittelun historian saralla kuitenkin vielä jää, kun tarkasteluun otetaan itse kohde ja siihen vaikuttaneet tekijät.

Kaupunki muodostuu palasista, aikakerroksista ja kompromisseista ollen harvoin kerralla luotu kokonaisuus. Kaupunki itsessään on esimerkki risteävistä historioista, monitahoisista ajatuksista, joiden liike on dynaamista eri ajassa, paikassa ja tilassa jalostuen matkalla. Nykypäivän kaupunkia rakennetaan pieni pala kerrallaan sovittaen jokainen

kokonaisuuteen, ja siten jättämällä jälki omasta ajastamme kaupungin ajallisiin kerrostumiin. 1900-luvun alun laajamittaisten, kaupunkikuvaa perustavanlaatuisesti uudistaneiden suunnitelmien aika tuskin palaa takaisin, vaikka tulevaisuuden tarpeet on paremmin ennustettavissa nyt kuin sata vuotta sitten. Tulevaisuuteen katsominen on kuitenkin olennainen osa kaupunkisuunnittelua ajasta riippumatta.

## Lähteet

### Julkaisemattomat alkuperäislähteet

Kansallisarkisto

Valtioneuvoston kirjaajankonttorin arkisto

Valtioneuvoston pöytäkirjat

Pöytäkirjat III 1919-1919

Pöytäkirjat IX 1919–1919

Pöytäkirjat V 1921–1921

Turun kaupunginarkisto

Turun kaupunginvaltuuston mietelmät 1/1923, 1/1924, 1/1933.

Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirjat 1919–1933

### Julkaistut alkuperäislähteet

Danielson-Kalmari, J. R: Miksi tarvitsemme uuden suomalaisen yliopiston? *Turun suomalaisen yliopistoseuran vuosikirja 1919*. Helsinki 1919.

Jung, Bertel: *”Suur-Helsingin” asemakaavaehdotus*. Oy Lilius & Hertzberg, Helsinki 1918.

Jung, Bertel: Turun asemakaava ja Suomalaisen Yliopiston sijoittaminen. *Turun suomalaisen yliopistoseuran vuosikirja 1920*. Helsinki 1920.

Jäntere, Kaarlo: Turun Suomalainen Yliopistoseura. *Turun suomalaisen yliopistoseuran vuosikirja 1919*. Helsinki 1919.

Jäntere, Kaarlo: Turun Suomalaisen Yliopistoseuran toiminta vuonna 1919. *Turun suomalaisen yliopistoseuran vuosikirja 1920*. Helsinki 1920.

Jäntere, Kaarlo: Turun Suomalaisen Yliopistoseuran toiminta vuonna 1920. *Turun suomalaisen yliopistoseuran vuosikirja 1921*. Turku 1921.

### **Sanoma- ja aikakauslehdet**

*Arkkitehti/Arkitekten*, 1911, 1921.

*Aamulehti*, 1921.

*Kauppalehti*, 1919.

*Sosialisti*, 1933.

*Suomen kunnallislehti*, 1920.

*Suomen Wirallinen Lehti*, 1917.

*Turunmaa*, 1924.

*Turun Sanomat*, 1919–1933 (TS).

*Uudenkaupungin Sanomat*, 1916.

*Uusi Aura*, 1917–1930.

*Uusi Suomi*, 1921.

*Vakka-Suomi*, 1917.

*Åbo Underrättelser*, 1919–1933 (ÅU).

### **Sähköiset lähteet**

Karppinen, Emilia: *”Så mycket kunde göras av Åbo” – Satamakysymys ja sadan vuoden takainen haave Turusta kansainvälisen kaupan keskuksena*. Tutkimuskatsauksia 3/2015, Turun kaupunkitutkimusohjelma, Turku 2015.

[http://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files//tutkimuskatsauksia\\_3-2015.pdf](http://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files//tutkimuskatsauksia_3-2015.pdf)  
[haettu 5.5.2019].

Keskustavisio 2050. Turun kaupunki, Turku 2016.

[https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files//20170814\\_visio\\_press\\_lac\\_s.pdf](https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files//20170814_visio_press_lac_s.pdf)  
[haettu 6.2.2020].

Turku 2029 – pohjoisen Itämeren kiinnostavin kaupunki -kaupunkistrategia. Turun kaupunki, Turku (2014) 2018.

[https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/kaupunkistrategia\\_2018.pdf](https://www.turku.fi/sites/default/files/atoms/files/kaupunkistrategia_2018.pdf)  
[haettu 6.2.2020].

## Tutkimuskirjallisuus

Andersson, Harri: Keskiaikaisesta nykyaikaiseen. Kolme suomalaisen kaupungin rakenteellisen uusiutumisen vaihetta. *Ympäristö ja aika*. Toim. Vuokko Aromaa et al. Historian ja yhteiskuntaopin opettajien vuosikirja XX. Historian ja yhteiskuntaopin opettajien liitto HYOL ry, Helsinki 1991.

Andersson, Harri: *Rakennettu ympäristö – kaupunkirakentamisen modernina projektina*. Turun yliopiston täydennyskoulutuskeskus, Turku 1993.

Andersson, Harri: Kaupungin puistot. *Näkymätön kaupunki. Toteutumattomia kaupunkisuunnitelmia 1900-luvun Turusta*. Toim. Susanna Hujala ja Päivi Kiiski-Finel. Wäinö Aaltosen museon julkaisuja nro 34, Turku 2002a.

Andersson, Harri: Näkymättömässä kaupungissa on monta tarinaa. *Näkymätön kaupunki. Toteutumattomia kaupunkisuunnitelmia 1900-luvun Turusta*. Toim. Susanna Hujala ja Päivi Kiiski-Finel. Wäinö Aaltosen museon julkaisuja nro 34, Turku 2002b.

Andersson, Harri: Ruutukaavan ”murtaminen” – Vuoden 1906 asemakaavakilpailu. *Näkymätön kaupunki. Toteutumattomia kaupunkisuunnitelmia 1900-luvun Turusta*. Toim. Susanna Hujala ja Päivi Kiiski-Finel. Wäinö Aaltosen museon julkaisuja nro 34, Turku 2002c.

Andersson, Harri: Turun läntisten osien ja Suomalaisen Yliopiston asemakaavaehdotukset 1920-luvulla. *Näkymätön kaupunki. Toteutumattomia kaupunkisuunnitelmia 1900-luvun Turusta*. Toim. Susanna Hujala ja Päivi Kiiski-Finel. Wäinö Aaltosen museon julkaisuja nro 34, Turku 2002d.

Benevolo, Leonardo: *The history of the city*. Original: *Storia della Città* (1975). Translated by Geoffrey Culverwell. Third printing. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts 1985.

Brown, Jeffrey R.; Morris, Eric A.; Taylor, Brian D.: Planning for Cars in Cities: Planners, Engineers, and Freeways in the 20th Century. *Journal of the American Planning Association*. Vol. 75. 2/2009.

Cohen, Jean-Louis: *Scenes of the World to Come. European Architecture and the American Challenge 1893–1960*. Flammarion & Canadian Centre for Architecture, Paris 1995.

Corbin Sies, Mary & Silver, Christopher: *The History of Planning History. Planning the Twentieth-Century American City*. Edited by Mary Corbin Sies and Christopher Silver. The Johns Hopkins University Press, Baltimore, Maryland 1996.

Danielsbacka, Mirkka; Hannikainen, Matti O. & Tepora, Tuomas: Teoriaton historia? Teoksessa *Menneisyyden rakentajat – Teoriat historiantutkimuksessa*. Toim. Matti O. Hannikainen et al. Gaudeamus Oy, Helsinki 2018.

Hall, Peter: *Cities of Tomorrow*. Third edition. Blackwell Publishing, Oxford 2002.

Hannikainen, Matti O.: Näkökulma kaupunkiympäristön historiaan. Teoksessa *Menneisyyden rakentajat – Teoriat historiantutkimuksessa*. Toim. Matti O. Hannikainen et al. Gaudeamus Oy, Helsinki 2018.

Honkala, Liisa (toim.): *Arkkitehtuurin sanakirja*. WSOY, Helsinki 2000.

Jutikkala, Eino: *Turun kaupungin historia 1856–1917*. Turun sanomalehti ja kirjapaino Oy, Turku 1957.

Jäppinen, Jussi: *”Oletko koskaan nähnyt kauniin kaupungin?” Jyväskylän ruutuasema-kaava-alueen vaiheet 1800-luvulta 2000-luvulle*. Minerva Kustannus Oy, Jyväskylä 2005.

Karppinen, Emilia: *Harmonisia rivitaloja ja väestödiagrammeja. Munkkiniemi-Haagan suunnitelma osana ylijärjestyksen eurooppalaista kaupunkisuunnittelukenttää*. Pro gradu -tutkielma. Yleinen historia, Turun yliopisto 2013.

Kervanto Nevanlinna, Anja: *Kadonneen kaupungin jäljillä. Teollisuusyhteiskunnan muutoksia Helsingin historiallisessa ytimessä*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 836. SKS, Helsinki 2002.

Kervanto Nevanlinna, Anja: Kaupungissa on tulevaisuus. Teoksessa *Rakennetun Suomen tarina*. Toim. Harri Hautajärvi. Rakennustietosäätiö, Helsinki 2017.

Laakso, Veikko: *Turun kaupungin historia 1918–1970*. Turun Sanomat, Turku 1980.

Lahtinen, Rauno: *Turun historia*. Turkuseuran julkaisu nro 41. Turkuseura-Åbosamfundet ry, Turku 2014.

Laine, Silja: *”Pilvenpiirtäjäkysymys”* *Urbaani mielikuvitus ja 1920-luvun ääriiviivat*. Kulttuurihistoria, Turun yliopisto, Turku 2011.

Lampinen, Marja-Liisa: Kaupunkisuunnittelu näkyinä ja mahdollisuuksina. Teoksessa *Helsinki jota ei rakennettu – Toteutumattomia suunnitelmia neljältä vuosisadalta*. Helsingin kaupunginarkisto, Helsingin kaupunginmuseum, Helsinki 1981.

Meurman, O-I.: *Asemakaavaoppi*. Rakennuskirja Oy, Helsinki (1947) 1982.

Mikkola, Kirmo: Eliel Saarinen ja kaupunkisuunnittelu. *Eliel Saarinen – Suomen aika*. Toim. Marika Hausen et al. Suomen rakennustaiteen museo, Helsinki 1990.

Mumford, Lewis: *Kaupunkikulttuuri*. Alkuteos: *The culture of cities*. Suom. Lassi Huttunen. WSOY, Porvoo-Helsinki 1949.

Nikula, Riitta: *Yhtenäinen kaupunkikuva 1900–1930. Suomalaisen kaupunkirakentamisen ihanteista ja päämääristä, esimerkkeinä Helsingin Etu-Töölö ja Uusi Vallila*. Societas scientiarum Fennica, Helsinki 1981.

Nikula, Riitta: Bertel Jung modernin kaupunkisuunnittelun käynnistäjänä Helsingissä. *Bertel Jung, suurkaupungin hahmottaja*. Toim. Mikael Sundman ja Mona Schalin. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsinki 1988.

Nikula, Riitta: Rakennustaiteen 1920- ja 1930-luku. Teoksessa *Ars Suomen taide 5*. Toim. Salme Sarajas-Korte et al. Kustannusosakeyhtiö Otava, Helsinki 1990.

Nikula, Riitta: Kaupunki Alvar Aallon kirjoituksissa. Teoksessa *Alvar Aalto seitsemässä talossa – Alvar Aalto i sju hus*. Toim. Timo Tuomi et al. Suomen rakennustaiteen museo, Helsinki 1998.

Nikula, Riitta: Housing policy and the urban environment – programme and reality. *Focus on Finnish 20th century architecture and town planning – collected papers by Riitta Nikula*. Helsinki University Press, Helsinki 2006.

Perälä, Tauno: *Turun yliopisto 1920–1939*. Turun yliopisto, Turku 1970.

Saarikangas, Kirsi: *Eletyt tilat ja sukupuoli. Asukkaiden ja ympäristön kulttuurisia kohtaamisia*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki 2006.

Salmela, Ulla: *Urban space and social welfare. Otto-livari Meurman as a planner of Finnish towns 1914–1937*. Taidehistorian seura, Taidehistoriallisia tutkimuksia 30, Helsinki 2004.

Salokorpi, Asko: Kaupunkirakentaminen. *Suomen kaupunkilaitoksen historia 3. Itsenäisyyden aika*. Toim. Päiviö Tommila. Suomen kaupunkiliitto, Helsinki 1984.

Savolainen, Panu: *Teksteistä rakennettu kaupunki – Julkinen ja yksityinen tila turkulaisessa kielenkäytössä ja arkielämässä 1740–1810*. Sigillum, Turku 2018.

Selberg, Knut: *Kaupunkimuotoilun historia: Nykyaikaisen tie- ja liikennesuunnittelun historiallinen tausta*. Alkuteos: Byformingens historie: den moderne veg- og transportplanleggings historiske bakgrunn. Suom. Anders H. H. Jansson. Tiehallitus, Kehittämiskeskus, Helsinki (1991) 1992.



Sitte, Camillo: *Kaupunkirakentamisen taide*. Alkuteos: Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen. Suom. Jarmo Kalanti. Rakennusalan kustantajat, Helsinki (1889) 2001.

Standertskjöld, Elina: Arkkitehtuuritoimisto Jung & Jungin liikerakennukset osana suurkaupungin keskustaa. *Bertel Jung – Suurkaupungin hahmottaja*. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsinki 1988.

Sundman, Mikael & Schalin, Mona: *Bertel Jung – Suurkaupungin hahmottaja*. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsinki 1988.

Sutinen, Ville-Juhani: Puhtaalta pöydältä eli utopiasosialismin käden sivallus yhteiskunnalle. Teoksessa *Utopiasosialistit*. Toim. Ville-Juhani Sutinen. Savukeidas, Turku 2009.

Tuomi, Timo: *Kaupunkikuvan muutokset – Suomalaisen kaupunkikeskustojen suunnittelun tavoitteiden ja todellisuuden kohtaamisesta toisen maailmansodan lopusta 1960-luvun puoliväliin*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 1046. SKS, Helsinki 2005.

Turpeinen, Oiva: *Kunnallistekniikka Suomessa: keskiajalta 1990-luvulle*. Suomen Kunnallisteknillinen Yhdistys, Helsinki 1995.

Valtonen, Pekka: *Kosmopoliitteja ja kansallismielisiä: aatteiden kamppailu sotienvälisessä Suomessa*. Gaudeamus Oy, Helsinki 2018.

Virrankoski, Pentti: *Suomen historia 1&2*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia 846. SKS, Helsinki 2009.

Werner, Michael & Zimmermann, Bénédicte: Beyond comparison: Histoire Croisée and the Challenge of Reflexivity. *History and Theory*, Vol. 45/No. 1, Wesleyan University, Middletown, Connecticut, USA 2006.

Wäre, Ritva: Bertel Jungin näkemys kaupungista. *Bertel Jung – Suurkaupungin hahmottaja*. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsinki 1988.