

1394

Seija Kerkelä

KAUPUNKISUUNNITTELUN KERROKSISUUS
Tapaustutkimus 1960-luvun kaupunkisuunnittelusta,
esimerkkialueena Jyväskylän kaupungin III kaupunginosan kortteli n:o 53

Pro-gradu -tutkielma
Jyväskylän yliopisto
taidehistorian laitos
SI 1998

JYVÄSKYLÄN YLIOPISTO

Tiedekunta HUMANISTINEN	Laitos Taidehistoria
Tekijä Seija Hannele Kerkelä	
Työn nimi KAUPUNKISUUNNITTELUN KERROKSISUUS Tapaustutkimus 1960-luvun kaupunkisuunnittelusta, esimerkialueena Jyväskylän kaupungin III kaupunginosan kortteli n:o 53	
Oppiaine Taidehistoria	Työn laji Pro-gradu
Aika S1 1998	Sivumäärä 74 + liitteet
<p>Tiivistelmä - Abstract</p> <p>Tutkielman tarkoitus on selvittää yhden tapauksen (kortteli III:53) kautta 1960-luvun kaupunkisuunnittelua ja siihen vaiheeseen liittyntä ideologista murrosta. Kortteli III:53 sijaitsee Jyväskylän keskustassa, aivan ruutukaavan tuntumassa. Tutkimuksellinen mielenkiinto on korttelin visuaalisessa hahmossa, jonka muotoutumista on selvitetty ensisijaisesti maankäytön suunnittelun kautta. 1960-luvun kaupunki- ja yhdyskuntasuunnittelua pidetään murrosvaiheena siirryttäessä ns. maestrosuunnittelusta rationaaliseen suunnitteluun. Maestrosuunnittelussa suunnittelija-persoonalla sekä visuaalisella muodonannolla on keskeinen merkitys. Rationaalisessa suunnittelussa suunnittelu on jaettu hierarkkisesti useaan tasoon. Yleiskaavassa käsitellään alueellisesti ja ajallisesti laajoja kokonaisuuksia, ja siinä painottuu toiminnallis-taloudelliset näkökulmat. Asemakaavoitus on tässä järjestelmässä lähinnä toimeenpanoa, jossa toteutetaan yleiskaavassa asetettuja tavoitteita. Liikennesuunnittelu on osa yleiskaava suunnittelua, mutta käytännössä se eriytyi omaksi suunnitelmaksi. Siirtymät suunnitelmista toisiin eivät toimineet ongelmitta.</p> <p>Jyväskylässä valmistui vuonna 1968 yleiskaava, jonka laatimisesta vastasi prof. Olli Kivisen toimisto. Samana vuonna valmistui myös insinööri-toimisto Pentti Polvisen liikennesuunnitelma. Korttelin III:53 asemakaavoitus alkoi vuonna 1969, aluksi osana laajempaa kokonaisuutta. Lopulta lähes jokainen korttelin kuudesta tontista sai oman kaavansa. Nämä hyväksyttiin vuosina 1970-74.</p>	
Asiasanat	Yhdyskunta- ja kaupunkisuunnittelu, 1960-luku, Jyväskylä
Säilytyspaikka	
Muita tietoja	

1. JOHDANTO	1
TUTKIMUSKOHDDE JA SEN VALINTA	2
TUTKIMUSONGELMA	3
TUTKIMUSMENETELMÄ	5
TUTKIMUKSEN AINEISTO JA RAKENNE	6
TUTKIMUSAJANKOHDAN RAJAUS JA LUONNEHDINTA	7
2. RAKENNETUN YMPÄRISTÖN SUUNNITTELUN KÄSITTEISTÄ	9
KAUPUNKISUUNNITTELU JA AIKA	12
YHDYSKUNTASUUNNITTELU JA TOIMINNOT	14
3. YHDYSKUNTASUUNNITTELUN MURROS 1960-LUVULLA	15
MAESTROJEN AIKA	16
RATIONALISMIN AIKA	18
KAUPUNKISUUNNITTELUN VÄLINEIDEN MUUTOS	20
LIIKENNESUUNNITTELU	23
4. 1960-LUVUN KAUPUNGIKASTUMINEN	24
METSÄKAUPUNGEISTA KOMPAKTIKAUPUNKEIHIN	26
5. JYVÄSKYLÄN III KAUPUNGINOSAN HISTORIAA	29
RUUTUKAAVAN LAAJENNUS	29
III KAUPUNGINOSAN RAKENTAMINEN ENNEN VUOTTA 1951	31
JYVÄSKYLÄN VUODEN 1947 RAKENNUSJÄRJESTYS	32
VUODEN 1951 ASEMAKAAVAN MUUTOS	33
YHTEENVETO JA ANALYYSI	35
6. YLEISKAAVATASOINEN SUUNNITTELU	37
LIIKENNESUUNNITTELUA KOKO 1960-LUVUN	37
POLVISEN LIIKENNESUUNNITELMAT	38
VUODEN 1968 YLEISKAAVA	39
YLEISKAAVAN SANEERAUSSUUNNITELMA III KAUPUNGINOSALLE	41
YLEISKAAVAN MERKINNÄT KORTTELIN III-53 OSALTA	42
YHTEENVETO JA ANALYYSI	44
7. YLEISKAAVASTA YKSITYISKOHTAISEEN SUUNNITTELUUN	46
VUODEN 1969 ASEMAKAAVAMUUTOS	46
KAAVAN VAHVISTUSMENETTELYN AIKAISET MUUTOKSET	48
YHTEENVETO JA ANALYYSI	49
8. KORTTELIN N:O 53 KEHITYS TONTEITTAIN	51
TONTTI III-53-11, (ILMARISENKATU 13-15)	52
VUODEN 1969 ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS	52
VUODEN 1971 ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS	54
VUODEN 1972 ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS	56
VUODEN 1973 ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS	58
TONTIT III:53:13 ja 14, (ILMARISENKATU 7-9 JA KALEVANKATU 10)	60
TONTTI III-53-12 (OPISTOKUJA 6-8)	62
YHTEENVETO JA ANALYYSI	63
9. YHTEENVETO KORTTELIN SUUNNITTELUSTA	65
10. LOPPUPÄÄTELMÄT	68

Lähteet ja kirjallisuus
Liiteluettelo
Kvalueluettelo

1. JOHDANTO

Suomi kaupungistui käytännöllisesti katsoen 1960-luvulla. Tänä aikana rakennettuja kaupunkimaisia yhdyskuntia leimaa visuaalinen köyhyys. Aivankuin niitä ei olisi suunniteltu kokonaisuuksina, tai yleensä ottaen suunnitellaisinkaan. Silti 1960-lukua pidetään yhdyskuntasuunnittelun läpimurron aikana. Tällöin oli voimaan astunut rakennuslaki (1959), jossa maankäytön ja rakennetun ympäristön suunnittelun välineitä uudistettiin. Lain myötä yleiskaavoitus yleistyi kokonaisvaltaisen kaupunkisuunnittelun välineeksi. Lakiin on merkitty tavoiteeksi kauniin ja harmonisen kaupunkiympäristön edistäminen. Näin ei kuitenkaan tapahtunut. Mihin kauneus katosi kaupunkisuunnittelusta?

TUTKIMUSKOHDE JA SEN VALINTA

Tutkimuskohteeni on Jyväskylän kaupungin III kaupungin-osan kortteli n:o 53. Se sijaitsee aivan ruutukaava-alueen tuntumassa, josta sen erottaa Kalevankatu. Muilta osin korttelin rajoina ovat Opistokuja, Yrjönkatu ja Ilmarisenkatu (liite 11).

Alkuperäinen tarkoitukseni oli tutkia 1960- ja -70-luvun kaupunkisuunnittelua lähiörakentamisen kautta. Mielenkiintoni aiheeseen väheni Johanna Hankosen väitöskirjan "Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta" (1994) julkaisemisen jälkeen. Siinä 1960-luvun lähiörakentamista on käsitelty varsin perusteellisesti. Aloin etsiä uutta tutkimuskohdetta kaupungin keskustasta, sillä sama "1960-lukulaisuus" on havaittavissa sielläkin. Olen usean vuoden ajan kävellyt lähes päivittäin Puistokatua pitkin Jyväskylän keskustaan. Viehättävän Puistotorin viereinen kortteli herätti kiinnostukseni. Aivan keskustan tuntumassa sijaitsevan korttelin sommittelussa ja massoittelussa oli jotain sekavaa. Maalatut betonielementteiset kerrostalot sekä liikerakennuksen julkisivu auttoivat ajoittamaan rakentamisen 1970-luvun alkuun, joten korttelia voidaan pitää 1960-luvulla suunniteltuna. (kuvat 1 ja 3)

Lähempi tutustuminen kortteliin lisäsi kiinnostustani entisestään. Kalevankadun varrella sijaitseva kaksiker-

roksinen liikehuoneisto vaikutti liian matalalta suhteessa viereiseen tiehen ja sen takana oleviin kuusikerroksiin kerrostaloihin. Korttelin rakennukset on sijoitettu niin, että sen sisälle muodostuu lähes yhtenäinen piha-alue. Muistin, että korttelin reunalla oli vielä vuonna 1995 kevyenliikenteen väylää osoittava liikennemerkki. Myöhempi tutustuminen korttelia koskeviin asemakaavakarttoihin vahvisti muistikuvaani. (esim. liite 11,12,13). Väylän merkitys ei ympäristöä tarkastelemalla selvinnyt, olihan korttelin sisäosa lähinnä asuinkerrostalojen pihoja, joita voidaan pitää korkeintaan puolijulkisena tilana. Myös ohi kulkeva kevyt liikenne ohjautuu luonnollisemmin joko Ilmarisenkatua tai Opistokujaa kautta.

TUTKIMUSONGELMA

Korttelin rakennustavassa oli viittauksia erityissuunnitelmiin, joita myös korttelin keskeinen sijainti antoivat olettaa. Päätin selvittää pro-gradu työssäni korttelia koskevat suunnitelmat, jotka lopulta olivat vaikuttaneet korttelin muodonantoon. Työssäni pyrin selvittämään sen, mitä suunnitelmia korttelia varten oli tehty? Mitkä periaatteet vaikuttivat suunnitelmien sisältöön ja mitä tekijöitä niissä huomioitiin? Mitkä tahot suunnitelmia laativat ja millaisessa vuorovaikutuksessa ne olivat keskenään?

Suunnitelmat ovat aina jonkin spesifin yhteiskunnallisen toimijaryhmän tuotteita. Ne eivät ole koskaan pelkkiä ehdotelmia, vaan osa vallankäyttömekanismia. Maankäytön ja rakentamisen kohdalla piirustukset ja kaavat ovat niitä välineitä, joilla suunnitelmia esitellään. Englantilainen Michael Ball on kehitellyt rakennetun ympäristön tutkimuksen lähtökohtia. Ballin avainkäsite on rakentamistoimen rakenne (the structure of building provision), jossa keskeistä on selvittää rakennetun ympäristön tuottamiseen ja käyttämiseen osallistuvien yhteiskunnallisten toimijoiden suhteet. Toimijoita ovat Ballin mukaan esim. maanomistajat, rakennuttajat, rakennusfirmat, rakennustyöläiset, rahoittajat, rakennusten omistajat ja käyttäjät. Joensuulainen aluetutkija Pertti Rannikko lisää edellisten joukkoon myös suunnittelijat, valtion ja edustuksellisen politiikan (kunnanvaltuusto, asukas yhdistykset jne.).¹

Rajaan tutkimusongelmani kaupungin keskusta-alueiden maankäytön suunnitteluun 1960-luvulla. Niiden suunnittelu poikkeaa lähiöiden suunnittelusta ennen kaikkea tonttien omistuksen suhteen. Vanhoilla keskusta-alueilla kiinteistöt olivat usean yksityisen omistuksessa. Rakennusyhtiöt ostivat niitä muodostettavien asunto- ja kiinteistöyhtiöiden lukuun saneerauspäätösten tullessa voimaan. Kortteleita kaavoitettaessa korostuu erityisesti rakennuttajien ja julkisen vallan keskinäinen vuorovaikutus. Lähiöraken-

¹ Rannikko 1991, 64.

tamisessa rakennuttajat omistivat usein laajoja alueita, joten rakennusoikeuskiistatkin voitiin hoitaa keskitetysti.

TUTKIMUSMENETELMÄ

Perinteinen taidehistoriallinen kaupunkitutkimus on kiinnostunut kaupungeista suunniteltuina ja rakennettuina ilmiöinä. Painottamalla kaupungin visuaalista hahmoa, kaupunki voidaan rinnastaa muihin taideteoksiin. Tutkimuksissa pyritään selvittämään rakennetun ympäristön muodonantoprosessi. Tähän prosessiin liittyy sekä suunnitelmia että konkreettista rakentamista.² Tämä ns. antikvaarinen kaupunkitutkimus pyrkii selvittämään erilaisten dokumenttien avulla kohteen muotoutumisen tapahtumahistorian, jota historia- ja yhteiskuntatieteissä kutsutaan myös narratiiviksi.³

Narratiivilla tarkoitetaan sellaista kirjallisen esityksen muotoa, jossa jokin ilmiö nähdään eräänlaisena tapahtumaketjuna. Narratiivillä viitataan lähinnä tapahtumien ajalliseen peräkkäisyyteen ja sen kautta muodostettuun kertomukselliseen tulkintaan tapahtumista. Historian tutkimuksen metodologiaa pohtineen Jorma Kalelan mukaan⁴ nar-

²Nikula 1998,178.

³Nupponen 1992,32.

⁴Rannikko 1991,146.

raatio ei kuitenkaan ole kertomus, eli sen perusteella ei voida tehdä päätelmiä esityksen todenmukaisuudesta. Narraation merkitys on kulttuurisidonnaista eli tulkinnan pätevyyden arvioivat muut, saman teeman ympärillä keskustelevat ihmiset. Narraation kriittisyys on lähinnä tutkimusasetelmassa eli käytetyissä käsitteissä ja vedetyissä johtopäätöksissä. Narraatio vapauttaa tutkijan ainakin siitä harhasta, että menneisyydestä pystytään tai edes tarvitsisi luoda täydellistä kuvaa.

TUTKIMUKSEN AINEISTO JA RAKENNE

Tutkimusorientaationi poikkeaa perinteisestä taidehistoriallisesta kaupunkitutkimuksesta⁵ lähinnä siinä, että olen aktiivisesti etsinyt yhteiskuntateoreettista kaupunkitutkimuksen tapaa. Työskentelyni painopiste on ollut tutkimusongelman käsitteellistämisessä. Tapahtumahistorian konstruoinnissa olen käyttänyt lähteinäni kahta haastattelua lukuunottamatta pelkästään Jyväskylän kaupunginarkistosta löytyviä asiakirjoja, kuten pöytäkirjoja ja asemakaavoja.

Kaupungin arkiston asiakirjoissa painottuu suunnittelu-työskentelyn hallinnollinen puoli. Toimijoiden taustalla olevien vaikuttimien sekä heidän keskinäisen vuorovaikutuksen selvittämisessä olen käyttänyt sekundaarista ai-

⁵Esim. Nikula 1981; Hurme 1991; Kuoppamäki-Kalkkinen 1984.

neistoa. Tämä on perusteltua aiheen laajuuden ja monikerroksisuuden vuoksi. Osin tästä johtuen työni jakaantuu kahteen osaan. Tutkimuksen empiirinen osa on käsitelty kappaleissa 5-9. Alkuosan kappaleet 2-4 johdattelevat aiheeseen. Niissä tutkimusongelmaa on käsitelty yleisellä ja teoreettisella tasolla.

TUTKIMUSAJANKOHDAN RAJAUS JA LUONNEHDINTA

1960-luvuksi nimeän ajanjakson vuodesta 1959 vuoteen 1974. Vuonna 1959 tuli voimaan rakennuslaki, jolla uudistettiin kaupunkisuunnittelun menetelmiä. Vuoden 1973-74 öljykriisi hidasti kaupunkikehitystä monissa maissa ja vaikutti Suomessakin rakentamisen ja maankäytön suunnittelun asenteisiin⁶. Myös ympäristöliikkeet alkoivat tällöin aktivoitua. 1970-luvun alussa saavutettiin myös asuntotuotannon määrällinen huippu.⁷ Vaihe on myös tutkimuskohteeni suunnittelun kannalta keskeinen ajanjakso. Vuonna 1959 Jyväskylässä päätettiin yleiskaavan laatimisesta, ja vuonna 1974 tehtiin viimeinen asemakaavan muutos tutkimuskohteeseeni.

Tämä vaihe oli myös talous- ja kulttuurihistoriallisesti suurten murrosten aikaa. 1960-luvulla ja 1970-luvun alussa Suomen elinkeino- ja väestörakenteessa tapahtui muu-

⁶Maula 1992,191-192.

⁷Hankonen 1994,15-16.

toksia, joilla oli merkitystä sekä asumisen että yhdyskuntien kehitykselle. Maatalousväestön osuus supistui ja palveluelinkeinojen osuus nousi nopeammin kuin missään muussa OECD:n maassa.⁸ 1960-luvulla myös teollisuustyöväestön osuus kasvoi, vaikka se kehittyneimmissä teollisuusmaissa oli jo kääntynyt laskuun. Suurten ikäluokkien aiheuttama väestönkasvu sekä elinkeinorakenteen muutos sai ihmiset muuttamaan maalta kaupunkeihin.⁹

Vuonna 1961 Pekka Kuusi julkaisi kirjansa "Kuusikymmentäluvun hyvinvointipolitiikka". Siinä muotoiltiin uusi sosiaali- ja yhteiskuntapolitiittinen ajattelu. Sen mukaan ei-aktiivisen väestön kulutusta oli lisättävä yhteiskunnan tulonsiirroilla ja näin edistettävä teollisuuden kulutuskysyntää. Suomalaiset olivat perinteisesti korostaneet säästämistä ja omillaan toimeen tulemistä.¹⁰ Valtion tehtäviä laajennettiin järjestyksen ja turvallisuuden ylläpidosta vastuuksi myös kansalaisten hyvinvoinnista, toimeentulosta, talouden tasapainosta, täystyöllisyydestä sekä taloudellisen kasvun turvaamisesta. Yhteiskuntasuunnittelusta ja sektorisuunnitelmista tuli uusi valtion ohjausmenetelmä. Valtio asetti tavoitteet ja rahoitti ne, kunnat vastasivat täytäntöönpanosta.¹¹

⁸Vuosina 1960-1985 vain Kreikassa maatalousväestön osuus pieneni nopeammin kuin Suomessa, palveluelinkeinojen osuus oli nopeinta. (Alestalo 1990,216)

⁹Valkonen 1983,205.

¹⁰Haataja 1988,184.

¹¹Tiihonen Paula et al.1990.

2. RAKENNETUN YMPÄRISTÖN SUUNNITTELUN KÄSITTEISTÄ

Rakennetun ympäristön suunnittelua kuvaava käsitteistö on ollut 1960-luvulta alkaen erittäin sekavaa. Erilaiset käsitejärjestelmät viittaavat erilaisiin tapoihin nähdä ympäristö, ja sen myötä siihen vaikuttava suunnittelutapahtuma ja sen konteksti.¹² Kaupunkisuunnittelulla voidaan ymmärtää lähes kaikkea kaupunkeihin ja niiden suunnitteluun liittyvää. Yleinen tapa on jakaa kaupunkisuunnittelu maankäytön (horisontaalinen, kaksiulotteinen) suunnitteluun sekä rakentamisen (vertikaalinen, kolmiulotteinen) suunnitteluun. Toiseksi kaupunkisuunnittelu voidaan jakaa suhteessa visuaalisuuteen, eli puhutaan joko arkkitehtonisesta (urban design) tai toiminnallisesta (urban planning) kaupunkisuunnittelusta. Kaupunki ja kaupunkisuunnittelu voidaan nähdä myös rakenteena, paikkana, mielikuvana ja järjestelmänä.¹³

Rakennetun ympäristön suunnittelun yleiskäsitteinä käytetään joko kaupunkisuunnittelua tai yhdyskuntasuunnittelua. Kaupunkisuunnittelulla viitataan usein kaupunkimais-ten yhdyskuntien suunnitteluun, jolloin korostetaan arkkitehtonisen muodonannon ja julkisten tilojen keskeistä osuutta suunnittelutyössä. Arkkitehdin opinnoissa kaupunkisuunnittelu (tai yhdyskuntasuunnittelu) tarkoittaa ko-

¹²Vilkuna 1996, 4.

¹³Mänty 1990, 49.

konaisvaltaista rakentamisen, maankäytön, maiseman ja kaupunkitilan suunnittelua, jossa huomioidaan mm. toiminnalliset, taloudelliset, sosiaaliset, esteettiset ja ekologiset tekijät. Kunnan hallinnossa kaupunkisuunnittelu (kuntasuunnittelu)-termiä käytetään, kun tarkoitetaan yhdyskunnan (= kunnan) kokonaissuunnittelua, johon kuuluvat toiminnalliset, taloudelliset ja fyysiset tekijät.¹⁴

Yhdyskuntasuunnittelu-termi tuli mukaan keskusteluun 1960-luvulla. Teknillisen korkeakoulun asemakaavaopin professori Otto-I. Meurmanin paikalle valittiin Olli Kivinen vuonna 1960. Samalla vaihtui oppialan nimi yhdyskuntasuunnitteluksi.¹⁵ Yhdyskuntasuunnittelun sisältökin pyrittiin määrittelemään uudelleen, ja se tapahtui yhteiskuntatieteistä käsin. Yhdyskuntasuunnittelu nähtiin osana aluesuunnittelujärjestelmää, jossa keskeisiä ovat rakenteiden ja toimintojen sijaintiratkaisut. Paikallisella tasolla tapahtunut yhdyskuntasuunnittelu määriteltiin valtakunnantasolla asetettujen yhteiskuntapoliittisten tavoitteiden toteuttamiseksi.¹⁶ Yhdyskuntasuunnittelulla tarkoitettiin alueellisesti rajattujen kokonaisuuksien (kylien, kaupunkien, taajamien tms.) maankäytön, talouden ja toiminnan suunnittelua. Keskeistä tässä yhdyskuntasuunnittelu - aluesuunnittelukeskustelussa oli rakennetun ympäristön pelkistäminen toiminnaksi, ta-

¹⁴Jarva 1997.

¹⁵Maula 1992,180 sekä viite 9.

¹⁶Maula 1970,6-7;Hankonen 1994,326-331.

loudeksi ja maankäytöksi. Rakentamisella ja muodonannolla siinä ei ollut itsenäistä sijaa.¹⁷

Anglosaksisissa maissa aluesuunnittelu (planning) ja rakennussuunnittelu detaljikaavoineen (design) on perinteisesti nähty erillisinä tehtävinä. Tämä jako näkyy sekä koulutuksessa että suunnittelutehtävissä. Planning-suunnittelu tarkoittaa laaja-alaista toiminnallis-taloudellista suunnittelua, jossa pyritään tilastollisiin yleistyksiin ja monitieteelliseen lähestymistapaan. Design-suunnittelu tarkoittaa fyysisten elementtien muodonantoon ja massoitteeluun liittyvää suunnittelua, jossa pyritään vastaavasti taiteelliseen ilmaisuun.¹⁸ Suomalaisessa kaupunkisuunnittelussa näiden kahden käsitteen suhde on koettu ongelmalliseksi. Esimerkiksi käännettäessä anglosaksista suunnittelukirjallisuutta, näiden kahden käsitteen kääntäminen on koettu ongelmalliseksi. Professori Jorma Männyn mukaan tässä voi olla yksi syy maamme kaupunkisuunnittelun sisällölliseen häilyvyyteen.¹⁹

¹⁷Harju 1988, 4.

¹⁸Lehti et al. 1990, 11.

¹⁹Mänty 1990, 49.

KAUPUNKISUUNNITTELU JA AIKA

Aika liittyy kaupunkisuunnitteluun monella tasolla. Yhdysvaltalainen Amos Rapoport²⁰ on tutkinut rakennetun ympäristön merkityksiä. Hänen mukaansa ympäristön suunnittelu on neljän elementin järjestämistä: tilan, ajan, merkityksien ja kommunikoinnin²¹. Arkkitehtonisessa kaupunkisuunnittelussa ja siihen liittyvässä keskustelussa ollaan pääosin keskitytty tilalliseen suunnitteluun. Ajallisen ulottuvuuden käsittely on jäänyt vähemmälle²². Kuitenkin suunnittelu on ennen kaikkea tulevaisuuteen suuntautuvaa toimintaa, jossa pyritään luomaan kuva mahdollisesta maailmasta. Käsityksellä tulevaisuudesta otetaan kantaa myös menneisyyteen ja nykyisyyteen. Lisäksi kaupunkisuunnittelulla voidaan vaikuttaa yhdyskuntien ja yksilöiden ajankäyttöön.

Suunnittelu on tyypillistä länsimaiselle kulttuurille, jossa keskeisiä kulttuurisia tekijöitä ovat lineaarinen aika-ulottuvuus sekä toiminnan rationaalisuuden korostaminen.²³ Kaupunkisuunnittelun suunnitelmallisuutta vahvistavat rakennusten pitkäikäisyys sekä tulevan käytön

²⁰1983, 178.

²¹Merkityksellä Rapoport (emt.) tarkoittaa nonverbaalista kommunikointia ympäristön ja ihmisen välillä, kommunikoinnilla verbaalista ja nonverbaalista kommunikointia ihmisten kesken.

²²Bengs 1992; ks. esim. Jalkanen et al. 1997.

²³Hautamäki 1991, 3.

arvaamattomuus. Yhteiskunnalliset muutokset eivät ole kiinni rakennetusta ympäristöstä, joten rakennuksia voidaan pitää vain mahdollisten toimintojen näyttämöinä. Rakennetun ympäristön suunnittelussa suunnittelija joutuu määrittelemään tilojen merkityksen sen hetkisten näkemysten pohjalta. Käytännössä merkitykset voivat muuttua, jolloin ne ovat niiden suunnittelijan tavoittamattomissa. Suunnitelmilla on tarkoitettujen merkitysten lisäksi myös ei-tarkoitettuja merkityksiä. Myös heti rakentamisajan kohdan jälkeen ilmenevät ei-tarkoitukselliset merkitykset viittaavat suunnittelun mahdollisuuksien rajallisuuteen.²⁴

Aika on myös hierarkkisen kaavoitusjärjestelmän yksi ulottuvuus. Seutukaavat seutujen tasolla ja yleiskaavat kunnissa ovat osa pitkäntähtäimen suunnittelua. Niissä tarkasteltava aikajänne on 10-25-vuotta, mikä korostaa niiden suunnitelmallista luonnetta. Niitä ei yleensä vahvisteta eli rakentajia ei voida velvoittaa noudattamaan niitä. Konkreettinen rakentaminen edellyttää aina vahvistetun asemakaavan, joka pyritään laatimaan toteutettavaksi. Vanhentunut asemakaava on aina muutettava, sen tarkoituksenmukaisuutta ei rakennuslupamenettelyssä arvioida. Mitä tarkempia asemakaavamääräykset ovat, sitä enemmän ne sitovat rakentamista.²⁵

Rakentaminen on liiketoimintaa, jossa aika on rahaa. Ra-

²⁴Saarikangas 1998,184.

²⁵Turunen 1989,69.

kennusmaan potentiaalinen tuotto vaikuttaa sen käyttöön ja rakennustapaan. Maankäytön suunnittelun tärkeimmäksi muuttujaksi on tullut rakennusoikeus, joka on puhtaasti taloudellinen yksikkö.²⁶ Rakennusten ikä lasketaan taloudellisin määrein eli summaamalla pitkäntähtäimen kulut ja tuotot. Kun laskennallinen tavoite on saavutettu, on uudisrakennus on periaatteessa kannattavampi sijoitus kuin vanhan ylläpito.²⁷

YHDYSKUNTASUUNNITTELU JA TOIMINNOT

Yhdyskuntasuunnittelun päämääränä voidaan pitää yhdyskuntien ja niiden osien toiminnan tarkoituksenmukaisuutta.²⁸ Alueellisesti toiminnot voidaan sijoittaa joko fyysisesti erilleen tai päällekkäin. Keskeistä onkin mistä näkökulmasta toimintojen optimaalinen sijoittaminen määritellään. Lopputulos vaihtelee riippuen siitä ymmärretäänkö toiminnot asukkaiden, yhteiskunnallisten ryhmien, kunnan hallinnon vai yritysten toimintoina.

Asukkaiden yleistä aktiivisuutta korostettiin kompaktissa kaupunkimallissa. Ajatuksen kehittäjän, liikennesuunnittelija Pentti Murolen mukaan inhimillisiä kohtauspisteitä

²⁶Bengs 1992,71-74.

²⁷Harvey 1985,173.

²⁸Jalkanen et al.1997,43.

lisäämällä parannetaan myös heidän hyvinvointiaan.²⁹ Asumisen määrittelyllä vaikutetaan esimerkiksi kerrostalojen pihojen suunnitteluun. Tulos vaihtelee riippuen siitä määritelläänkö asumiseksi vain asunnossa tapahtuva toiminta vai myös asunnon lähiympäristössä tapahtuva, perheelle välttämätön toiminta kuten auton korjaus ja lasten ulkoilu.

Kaavoituksessa toiminnot määritellään yleensä yhteiskunnan tasolla. Otto-I. Meurmani esittää "Asemakaavaoppi" teoksessa asemakaavapuun, joka on kehitetty funktionalismin oppien perusteella. Siinä yhdyskunnan toimintoja ovat asuminen, virkistys, liikenne, elinkeinot ja huolto.³⁰ Määritelmiä on muitakin, ja ne voivat vaihdella suunnittelukohteen ja kontekstin mukaan. Yleiskaavoituksessa puhutaan usein keskustatoiminnoista, joilla tarkoitetaan lähinnä keskitettyjä kaupallisia ja julkisia palveluja.

3. YHDYSKUNTASUUNNITTELUN MURROS 1960-LUVULLA

Suunnittelun ideologialla tarkoitetaan suunnitteluongelmien ja sen tavoitteiden määrittelyyn vaikuttavien arvojen ja uskomusten muodostamaa kokonaisuutta. Se vaikuttaa siihen mitä tietoja, keinoja ja menettelytapoja suunnit-

²⁹von Bonsdorff 1991, 69.

³⁰Mäkinen 1980, 7.

telutyöskentelyyn kulloinkin valitaan.³¹ 1960-lukua pidetään kaupunkisuunnittelussa ideologian murroskautena, jolloin maestrokeskeinen suunnittelu muuttui rationalistiseksi suunnitteluksi.³² Metodisesti tämä tarkoitti sitä, että suunnitteluun tarvittavan osaamisen määrittely muuttui. Arkkitehtien harjoittaman taideperustaisen designsuunnittelun sijaan pyrittiin tieteellisesti valmisteltuun yhteiskunnalliseen päätöksentekoon.³³

Yksi mahdollinen vaikuttaja murroksessa on toisen maailman sodan jälkeinen hyvinvointivaltion ihanne. Hyvinvointiyhteiskunnan arvot perustuivat tarve-hierarkiaan, jossa perustarpeiden tyydyttäminen nähtiin ensisijaisena. Nämä arvostukset vaikuttivat myös kaupunkisuunnitteluun. Ympäristöstä tuli tarpeiden näkökulmasta suunnittelujärjestelmän osa-ongelma, ympäristö.³⁴

MAESTROJEN AIKA

Maestrojen ajalla tarkoitetaan eräiden nimekkäiden arkkitehtien keskeistä asemaa yhdyskuntasuunnittelussa. Heitä oli vähän, mutta heillä oli suuri vaikutus mielipiteiden

³¹Lehti et al.1990,40.

³²Emt.;Kosonen et al.1994,13-26; Maula 1992.

³³Hall 1992,249. Maulan (1992,186) mukaan ilmiö oli kansainvälinen. Ks. myös Harvey 1985.

³⁴Juntto 1990,277.

muodostuksessa. He jakoivat oppejaan mestari-kisälli periaatteella toimistojensa kautta. Toisen maailmansodan jälkeen mestarin asema oli joillakin vanhemmilla arkkitehteillä kuten Alvar Aallolla, Arne Ervillä ja Viljo Revellillä. Yhdyskuntasuunnitteluun heitä voimakkaammin vaikuttivat Teknisen korkeakoulun asemakaavaopin professorit Otto-Iivari Meurman ja Olli Kivinen.³⁵ Olli Kivinen on merkittävä henkilö siirtymävaiheen kannalta, sillä hän pyrki uudistamaan yhdyskuntasuunnittelua arkkitehtien ammattikunnan sisältä käsin.

Maestro-suunnittelussa luotettiin lähinnä pääsuunnittelijan eli mestarin luovaan ongelmanratkaisukykyyn. Laajoissa aluesuunnitelmissa käytettiin hyväksi mahdollisia tilastotietoja, mutta pääpaino oli visuaalisessa, arkkitehtonisessa kokonaisideassa. Keskeisiä käsitteitä olivat traditio ja utopia. Visuaalisella kokonaisidealla pyrittiin löytämään paikkakunnan erityispiirteet (traditio) sekä hahmottamaan hyvän yhdyskunnan ajatusta (utopia).³⁶ Yleiskaavoitus nähtiin lähinnä visioiden tuottamisena, asemakaavat olivat päämäärä sinänsä.³⁷

Pauline von Bonsdorff on tutkinut arkkitehtuurin määrittelyä Suomessa vuosina 1940-89 Arkkitehti-lehden artikkeleiden perusteella. Yhdyskuntasuunnittelun ja kaavoituk-

³⁵Lehti et al.1990,42-43.

³⁶Jauhiainen 1995,41.

³⁷Hall 1992,228-229;Lehti et al.1990,45.

sen kannalta 1950-luvulla korostuivat idealismi ja tulevaisuudenusko. Tällöin viriää keskustelu ns. absoluuttisesta arkkitehtuurista, jossa ilmenee puhtauden ja henkisyiden tavoittelun ihanne. Näkemyksen mukaan arkkitehtuuri on vastuussa lähinnä itselleen. Yhteiskunnallisilla olosuhteilla ja vaatimuksilla ei ole juurikaan vaikutusta arkkitehtuurin sisältöön. Seuratessaan omia lainalaisuuksia, arkkitehtuuri voi tuottaa pitkällä tähtäimellä tarkoituksenmukaisempia ratkaisuja kuin että se pyrkisi tulkitsemaan yhteiskunnan julkilausumia ja tiedostamia ajatuksia.³⁸ Absoluuttisen arkkitehtuurin näkökulmasta kaavoitus ei poikkea ongelmanasettelultaan muusta arkkitehtuurista, vain mittakaava laajenee. Kaupunkisuunnittelussa painottuvat formaalit seikat eli ympäristön hahmotettavuus ja jäsentely. Ne ovat yleispäteviä ohjeita, jonka puitteissa voidaan toteuttaa monenlaista arkkitehtuuria.³⁹

RATIONALISMIN AIKA

1960-luvulla taloudellisten ja poliittisten muutosten myötä myös suunnittelun merkitys ennen kaikkea hallinnossa muuttui. Aiheen tiimoilta järjestettiin useita seminaareja, joissa perinteistä maankäytön suunnittelua pyrittiin uudelleen sijoittamaan yhteiskuntasuunnittelun

³⁸von Bonsdorff 1991, 43.

³⁹Emt. 50-51.

järjestelmään. Vuonna 1963 pidettiin Tampereella kesäyliopistossa yhteiskuntasuunnittelun seminaari, jossa avattiin julkinen keskustelu maankäytön suunnitteluun liittyvästä päätöksentekojärjestelmästä. Vuonna 1965 pidettiin Helsingissä pohjoismaainen kokous, Nordisk planmöte, jota voidaan pitää yhtenä rationaalisen suunnittelun taitekohtana. Kokouksessa käsiteltiin lähinnä yleiskaavoitusta. Siinä painotettiin mm. suunnittelua päätöksenteon valmisteluna ja yhteiskunnallisena ohjausvälineenä, yhdyskuntasuunnittelun kokonaisvaltaisuutta, jolla tarkoitettiin toiminnan, talouden ja maankäytön suunnittelun vuorovaikutusta.⁴⁰ Vuonna 1966 keskustelu jatkui Etelä-Pohjanmaan kesäyliopistossa, jossa jatkettiin suunnittelukeskustelua ja käsitteiden määrittelyä.⁴¹

Suunnittelun yhteiskunnallistaminen tarkoitti väistämättä myös maestro-ajattelun syrjäyttämistä. Enää ei uskottu yhden ihmisen näkemyksiin, vaan koko käsitys tiedon merkityksestä muuttui. Tämä näkyi suunnitteluhenkilökunnan lukumäärän lisääntymisenä sekä heidän koulutuksensa laajentumisena. Tiedon oli perustuttava tutkimuksiin. Kaikki oli kollektiivista, sekä tiedon tuottaminen että sen hyväksikäyttö.⁴²

1960-luvulla suunnittelu sai lähes itseisarvoisen aseman.

⁴⁰Lehti et al.1990,49.

⁴¹Maula 1970,9;Hankonen 1994,326.

⁴²Pakarinen 1993,24.

Suunnittelun prosessimaisuutta, joustavuutta ja muuttuvuutta korostettiin. Toisaalta pyrittiin vaikuttamaan yhteiskunnallisiin rakenteisiin, toisaalta vastaamaan yhteiskunnan sen hetkisiin tarpeisiin.⁴³ Rakennettu ympäristö sai arkkitehtien harjoittamassa yhdyskuntasuunnittelussa uuden merkityksen. Myös arkkitehdit halusivat olla vaikuttamassa rakentamisen taustalla olleisiin rakenteisiin. Arkkitehtoninen tilajärjestely ja muodonanto koettiin lähinnä muodollisuuteena, eikä ikuisiin arvoihin uskottu. Se mitä perinteisesti oli pidetty valmisteluna ja taustojen selvittämisenä, sai nyt keskeisimmän aseman.⁴⁴

KAUPUNKISUUNNITTELUN VÄLINEIDEN MUUTOS

Vielä 1940-luvulla kaupunkien yksityiskohtaista rakentamista ohjattiin pääasiassa rakennusjärjestyksillä. Asemakaavat oli usein laadittu niin laajoiksi ja rakentaminen oli vähäistä, että niiden täyteen rakentaminen vei kauan. Ne olivatkin pääasiassa maankäytön suunnitelmia. Rakennusjärjestykset laadittiin ohjaamaan rakentamista asemakaavoitetuilla alueilla, ja niissä annettiin ohjeita myös asemakaavojen laatimisesta.⁴⁵ Rakennusjärjestyksissä määriteltiin mm. rakennuspaikan vähimmäiskoko ja rakennusten

⁴³Helander 1982, 514.

⁴⁴von Bonsdorff 1991, 58-60.

⁴⁵Yli-Laurila 1993, 44.

korkeus. Säädökset olivat ensisijaisesti rakennustapaa koskevia määräyksiä, jossa huomioitiin myös kaupunkikuvalliset tekijät antamalla rakentamiselle metrein mitattavat rajat.⁴⁶

Vuoden 1959 rakennuslain myötä rakennusjärjestykset menettivät merkityksen asemakaavoitettujen alueiden rakentamisen ohjeistoina. Asemakaavoihin merkityt tonttikohdaiset määräykset olivat yleistyneet jo 1950-luvulla.⁴⁷ Kaavoitus järjestettiin nyt hierarkiseksi järjestelmäksi, jossa suunnittelun tasot muuttuvat yleispiirteisestä yksityiskohtaiseen aluejärjestelmän mukaisesti.⁴⁸ Kaavoitusjärjestelmän periaatteena on, että yleispiirteinen kaavoitus ohjaa yksityiskohtaisempaa kaavoitusta. Yksityiskohtaiset kaavat syrjäyttävät voimaan tullessaan yleisemmät kaavat.⁴⁹

Hierarkian ylimmällä tasolla on valtakunnan suunnittelu, seuraavina ovat seutu, kunnan yleispiirteinen suunnittelu (yleiskaava) ja alimpana yksityiskohtainen kaavoitus (detaljikaavat eli asema-, rakennus- ja rantakaava). Kaavoja laaditaan vain seututasosta alaspäin, valtakunnan tasolla ei periaatteessa tehdä aluevarauksia maankäytön suhteen

⁴⁶Kuoppamäki-Kalkkinen 1984,90-91.

⁴⁷Yli-Laurila 1993,44.

⁴⁸Seutu- ja yleiskaava olivat mukana jo v.1959 rakennuslaissa, mutta vasta vuoden 1968 lainmuutos teki ne pakollisiksi. (Kosonen et al.1994,23)

⁴⁹Kosonen et al.1994,23.

(huom.luonnonsuojelualueet, ympäristöhaittojen vaikutus-
alueet jne). Kaavoituksen ylin johto ja valvonta kuuluvat
ympäristöministeriölle (aikaisemmin sisäasiainministe-
riölle). Kaavojen vahvistusmenettelyllä valvotaan kaava-
järjestelmän toimivuuden lisäksi myös detaljikaavojen
sisältöä. Kunnissa kaavoituksen ja rakentamisen suunnit-
telua johtavat kunnanhallitukset.⁵⁰

Hierarkkisuus voidaan nähdä yhtenä rationaalisen päätök-
sentekomallin ominaisuutena. Rationaalisena pidetään toi-
mintaa, joka "kohdistuu selvästi muotoiltujen, yksiselit-
teisten ja sisäisesti loogisten tavoitteiden saavuttami-
seen" sekä kun "valitut keinot on täydellisesti mukautet-
tu tavoitteiden saavuttamiseen"⁵¹. Rationaalisessa suun-
nittelussa keskeisiä ovat tavoitteet, jotka uskotaan voi-
tavan asettaa tärkeysjärjestykseen. Eritasoiset tavoit-
teet muodostavat tavoite-keino-hierarkian, jolloin alem-
man tason tavoitteet ovat ylemmän tavoitteen keinoja.
Vastaavasti tavoitteet konkretisoituvat ja tarkentuvat
hierarkian alemmalla tasolla.⁵²

⁵⁰Kosonen et al. 1994,23.

⁵¹Turunen 1989,12. Määritelmä on sosiologi Max Weberin.

⁵²Emt.,13.

LIIKENNESUUNNITTELU

Liikenteen suunnittelu eriytyi omaksi liikennetekniikan tieteenalaksi 1960-luvulla, josta vastasivat insinöörit. Siihen asti Meurmanin opetus Teknillisen korkeakoulun arkkitehtiosastolla ja hänen "Asemakaavaoppi"-teoksensa olivat antaneet perusteet liikennejärjestelmien suunnitteluille kaupungeissa. Insinöörien vetämässä liikennesuunnittelussa uutta tietotekniikkaa alettiin hyödyntää varhaisessa vaiheessa. Se mahdollisti vaihtoehtoisten liikenneverkkojen esittämisen. Numeeriset kustannus-hyöty analyysit antoivat juuri sellaista tietoa, jota rationaaliseen päätöksentekoon pyrkinyt hallinto arvosti ja kaipasi. Näiden rinnalla arkkitehtien perinteiset, käsityöhön perustuneet menetelmät vaikuttivat helposti vanhanaikaisilta.⁵³

Liikenneverkkojen suunnittelu on yleiskaavatasoista suunnittelua, jossa kaupunkia tarkastellaan sekä alueellisesti että ajallisesti laajana kokonaisuutena. Autoliikenteelle liian ahtaat vanhat katuverkot oli uudistettava vastaamaan autoistumisen haasteisiin. Liikenneverkoston uusiminen oli kallis ja kaupunkirakenteellisesti merkittävä ratkaisu, jossa oli varauduttava kaukaisen tulevaisuuden tarpeisiin.⁵⁴

⁵³Hankonen 1994, 285.

⁵⁴Emt., 351-352.

Uusien tieverkostojen lisäksi kaupunkiympäristön suunnitteluun vaikuttivat kiinteistöjen omistajia velvoittavat autopaikkannormit. Normisto perustui autopaikkatoimikunnan mietintöön (1966). Sen mukaan kiinteistöjen omistajien oli järjestettävä pysäköintipaikat joko omalta tontilta, usean kiinteistön yhteisjärjelyin tai pysäköintilaitoksesta. Normien toteuttamista ohjattiin kaavamääräyksin ja se oli sidoksissa rakennusoikeuteen.⁵⁵

Suhtautumisesta liikenteeseen tuli kaupunkisuunnittelukeskustelun vedenjakaja. Se ilmaisi myös sukupolvien välistä arvoriiriitaa. Toisaalta olivat joukkoliikennettä ja jalankulkua kannattavat nuoret arkkitehdit, joilla oli pitkälle vietyjä, urbaaneja näkemyksiä modernista kaupunkiympäristöstä. Toisaalla olivat vapaata henkilöautoilua ja väljää rakentamista kannattava suuntaus, johon kuuluivat usein vanhat arkkitehdit.⁵⁶

4. 1960-LUVUN KAUPUNGISTUMINEN

Kaupungin ja maaseudun ero alkoi pienentyä 1950-luvun jälkeen. Aikaisemmin kaupungeilla oli selvästi erotettavissa oleva muoto, ja se rajautui maaseudusta omaksi kokonaisuudeksi. Yhtenäisen kaupungin muodostivat selvästi

⁵⁵Emt.

⁵⁶Emt., 353.

tunnistettavissa oleva keskusta ja sen ympäräristö. Keskustaa hallitsivat muutamat julkiset rakennukset, niiden ympärillä olevat liike- ja toimistorakennukset. Asuinrakennuksille oli osoitettu omat korttelit. Näitä yhdistivät toisiinsa torit, esplanadit, ranta-alueet ja puistot.⁵⁷ Maaseuduilla talot, pellot ja metsät muodostivat selkeän kokonaisuuden. Kirkonkylät olivat rakentuneet kirkon ympärille. 1960-luvulla alkanut rakennemuutos heikensi tätä eroa. Kaupungistuminen alkoi merkitä maaseudun ja kaupungin välisen eron häviämistä.⁵⁸

1960-luvulla tapahtunut muuttoliike maaseuduilta kaupunkiin muutti kaupunkirakennetta. Rakentamisen pääpaino oli asuntotuotannossa. Asutuskeskittymiä syntyi kaikkialle suurten teollisuuspaikkakuntien ympärille. Niiden sijainti riippui lähinnä siitä, mistä rakennuttajat saivat edullisimmin ostettua maata. Kaupunkirakenne muuttui hajanaiseksi järjestelmäksi, jossa erillisiä pien- ja kerrostaloalueita yhdistivät kantakaupunkiin lisääntyneen henkilöautoliikenteen mukaan suunnitellut liikenneverkot.⁵⁹

Runsas uudisrakentaminen paransi suomalaisten asuinoloja. Asumistaso oli jäänyt huomattavasti jälkeen keskieurooppalaisesta tasosta. Muutto keskustaajaman kerrostaloasun-

⁵⁷Helander & Sundman 1982,11.

⁵⁸Emt.

⁵⁹Emt.,29.

toon tarkoitti monelle tilavampaa asuntoa ja asumismukavuuksia kuten keskuslämmitystä ja lämmintä vettä.⁶⁰

METSÄKAUPUNGEISTA KOMPAKTIKAUPUNKEIHIN

Jälleenrakennuskautta käytettiin hyväksi suomalaisen kaupunkirakenteen modernisaatiossa. Lähiöperiaatteen mukaan uusia asuinalueita alettiin rakentaa vanhasta kaupunkirakenteesta irti, usein metsien keskelle rakentamattomille alueille jo 1940-luvulla. Nämä ns. metsäkaupungit nähtiin ratkaisuinä urbanisoitumisen uhkia vastaan.⁶¹ Kunnianhimoisin metsäkaupunki-hanke oli Tapiolan rakentaminen 1950-luvulla. Siinä asuinympäristön viihtyvyystekijöihin kiinnitettiin erityistä huomiota. Alueesta haluttiin tehdä toiminnallisesti omavarainen yksikkö. Palvelujen organisoimisen lisäksi Tapiolassa pyrittiin edistämään yhteisöllisyyttä yhdistysten ja paikallislehtien avulla.⁶²

1960-luvulla Tapiolaan suhtauduttiin erityisen kriittisesti. Sitä pidettiin arvomaailmaltaan elitistisenä. Metsäkaupungit eivät vastaneet uuden suunnittelijasukupolven käsitystä hyvin rakennetusta yhdyskunnasta, vaan sitä pidettiin eristävänä ja epäsosiaalisena. 1966 järjestettiin Asuntopäivien yhteydessä Asuntonäyttely 66, jossa

⁶⁰Valkonen 1983,205.

⁶¹Salokorpi 1984,300.

⁶²Hurme 1991,176.

esiteltiin uusi kompaktikaupunki-idea. Kompaktiudella tarkoitettiin tiivistä rakentamista ja kävelemistä korostavaa liikkumista. Jalankulku nostettiin uuteen arvoon, sillä uskottiin lisättävän ihmisten välisiä kontakteja.⁶³

Uutta kaupunkimallia kutsuttiin myös struktuurikaupungiksi. Sillä viitattiin sekä systemaattiseen suunnittelutapaan suunnitella kerralla koko kaupunki sekä yhteiskuntatieteissä vallineeseen näkemykseen yhteiskunnallisista rakenteista, joita rakentamisen yhteydessä konkretisoitiin elinympäristöksi. Rakenteina, tai niiden osina nähtiin liikenne, sosiaaliset kontaktit, palvelut jne.⁶⁴

Kompaktia ja strukturalistista rakentamista tuki uudelleen löydetty ruutukaava. Se mahdollisti rationaalisen ja tehokkaan tilankäytön yhdessä avoimen rakennustavan kanssa. Ruutukaava helpotti myös autopaikkojen sijoittamista rakennusten väliin.⁶⁵

Kompaktikaupunki-idea toteutettiin mm. Lappeenrannan uudessa keskustassa (Juutilainen 1963), Tapiolan keskustan laajenuksessa (Juutilainen-Kairamo-Mikkola-Pallasmaa 1969), Vantaan Koivukylässä (1968-69), Itä-Pasilassa (Jallinoja 1971) ja Tampereen Hervannassa (Ruusuvuori 1968)⁶⁶. Metsäkaupunkeja rakennettiin edelleen lähiöperi-

⁶³Hankonen 1994,184;Salokorpi 1984,320.

⁶⁴Salokorpi 1984,321.

⁶⁵Hankonen 1994,313.

⁶⁶Jalkanen et al. 1997,25; Hankonen 1994,269.

aatteen mukaisesti. Jyväskylässä vanhasta kaupunkirakenteesta irrallisten asuinalueiden suunnittelu ja rakentaminen alkoivat vasta 1960-luvun lopussa (esim. Keltinmäki, Huhtasuo, Kangaslampi-Sulku). 1960-luvun alun asuntoalueet kuten Kortepohja ja Lohikoski sijottuvat vanhan kaupungin tuntumaan.⁶⁷

⁶⁷JKAOA.

5. JYVÄSKYLÄN III KAUPUNGINOSAN HISTORIAA

Kappaleissa 5-9 käydään läpi korttelin III:53 maankäytön suunnittelu empiirisen aineiston pohjalta.

RUUTUKAAVAN LAAJENNUS

Jyväskylän kaupungin perustamisen (1837) yhteydessä laadittu asemakaava käsitti nykyisen I kaupunginosan eli keskustan. Ruutukaava oli käytännöllisesti katsoen rakennettu 1860-luvulle tultaessa, mutta kaava-alueen laajentamishankkeet eivät edenneet ehdotuksia pidemmälle. Maanomistajat ja vuokranantajat vastustivat sitä vuokratulojen laskujen pelossa.⁶⁸ Vasta vuonna 1896 kaupunginvaltuusto päätti uuden asemakaavan laatimisesta länteen Mattilan alueelle, itään Tourujoelle sekä Taulunmäen suuntaan pohjoisessa. Asiaa tutkinut valiokunta antoi maanmittausinsinööri F.L.Malmbergille tehtäväksi piirtää uusille alueille ehdotuksen mukaisen asemakaavan. Tämän kaavan senaatti vahvisti vuonna 1898.⁶⁹ Uusi asemakaava oli piirretty suoraan ruutukaavan jatkoksi välittämättä maaston muodoista. Sitä voidaan pitää enemmänkin tontinjakokarttana kuin kaupunkisuunnitelmana, mikä olikin ominaista 1800-luvun lopun kaupunkilaajennuksille.⁷⁰

⁶⁸Brummer 1916,379;Tommila 1972,316.

⁶⁹Tommila 1972,317.

⁷⁰Lilius 1989,14; Nikula 1989,170.

Jyväskylässä tähän aikaan vaikuttanut nuori seminaarin lehtori, arkkitehti Yrjö Blomstedt ryhtyi vuonna 1903 julkisesti vastustamaan Malmbergin kaavaa. Blomstedtin ihanteena olivat Camillo Sitten⁷¹ ajatukset kaupunkisuunnittelusta. Blomstedt sai ajatuksilleen kannattajia, joten vuonna 1908 järjestettiin asemakaavakilpailu 2. ja 3. kaupunginosan uudelleen kaavoittamisesta. Kaavan saivat lopulta laatiakseen arkkitehti Valter Thomé ja insinööri Hugo Lilius⁷², jotka piirsivät sen Blomstedtin esittämien ajatusten mukaiseksi. Asemakaava valmistui v.1909 ja se vahvistettiin senaatissa v.1910. (liite 1).⁷³

Vuoden 1899 kaavan mukaisesti III kaupunginosasta oli myyty vain kymmenkunta tonttia lähinnä nykyisen Vapaudenkadun varrelta⁷⁴, joten asemakaavan kokonaisvaltaiselle muuttamiselle ei ollut esteitä. Alue rakennettiin varsin nopeasti 1910- ja 1920-luvuilla. Sinne rakensivat talonsa hyvin toimeentuleva keskiluokka, joilla oli vuokralaisina usein tehtaiden työväkeä.⁷⁵

⁷¹Camillo Sitten teos "Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen" ilmestyi v.1889. Teoksen myötä tuli käyttöön uusi käsite, kaupunkirakennustaide. Sen mukaan kaupunkien suunnittelutyön lähtökohtana oli oltava luonto ja historiallinen maisema. (Nikula 1989,170).

⁷²Jyväskylän kaupungin kunnalliskertomus...1910,18.

⁷³Tommila 1972,318-321. Helsingin Töölössä ruutukaava synnytti voimakkaan vastustuksen, jolloin sinne julistettiin asemakaavakilpailu v.1898. Se yhdessä Jyväskylän kilpailun kanssa edisti ns. sitteläisen kaupunkisuunnitteluideologian leviämistä koko maassa (Lilius 1989,21).

⁷⁴Tommila 1972,kuva 139a.

⁷⁵ Ks. Älylästä Tyhmälän torille 1984,83.

III KAUPUNGINOSAN RAKENTAMINEN ENNEN VUOTTA 1951

Tourujoki oli vuoden 1941 alueliitokseen asti kaupungin itärajana. Joen itäpuolelle sijoittui jo varhain teollisuutta, Kankaan paperitehdas 1870-luvulla ja Valmetin kivääritehdas 1920-luvulla. Myös rautatie 1890-luvun lopusta ja Schaumanin vaneritehdas 1910-luvulta Lutakossa vaikuttivat kaupungin itäosan luonteeseen ja asukasrakentamiseen.⁷⁶ III kaupunginosan rakentaminen aloitettiin kaupungin ulosmenoväylän, nykyisen Vapaudenkadun varrelta. Sen jälkeen rakennettiin Kalevankadun varrelle ja Ilmarisenkadun alkupäähän eli kortteleihin n:ot 53 ja 52.⁷⁷

III kaupunginosa oli 1960-luvulle asti lähes täysin puutalovaltainen. Tontit olivat suhteellisen pieniä. Niillä oli usein yksi- tai kaksikerroksinen puutalo talousrakennuksineen. Tiet olivat päällystämättömiä. Vuoden 1951 mennessä III kaupunginosaan oli rakennettu neljä kerrostaloa. Niistä kolme sijaitsi Vapaudenkadun varrella (tontit 57:13 v.1943, 56:7 v.1945, 52:2 v.1940. Rauhankadulle (tontti 54:12) oli valmistunut vuonna 1950 kolmikerroksinen kaupungin vuokratalo.⁷⁸

⁷⁶Anttila 1982, 34-38.

⁷⁷Ks. Älylästä Tyhmälän torille 1983, 84.

⁷⁸Jyväskylän kaupungin rakennusinventointikortisto sekä vuoden 1952 Jyväskylän kaupungin pienoismallin arkisto, Keski-Suomen museo.

JYVÄSKYLÄN VUODEN 1947 RAKENNUSJÄRJESTYS

Jyväskylässä hyväksyttiin vuonna 1947 uusi rakennusjärjestys. Yleisten, rakentamiseen liittyvien määräysten lisäksi siihen kuului karttaliite, jossa kaupunki oli jaettu toimintojen ja rakennustavan mukaan kuuteen alueeseen (liite 2). Kartta oli eräänlainen yleissuunnitelma, jossa alueittain määrättiin rakennusten sallittu korkeus ja rakennustyyppi. Lisäksi siinä asetettiin ehtoja sille, minkälaisia kotieläimiä tonteilla sai pitää ja mitä elinkeinoja harjoittaa.⁷⁹

Kunkin alueen rakentamista ohjanneet normit oli määritelty erikseen omissa luvuissa. Ruutukaava-alueelle sekä II ja III kaupunginosassa näkyvimille tonteille pääkatujen ja aukeiden paikkojen varsilla oli rakennusjärjestyksen mukaan sovellettava pykälää n:o 38. Sen mukaan rakennuksen enimmäiskorkeus ei saanut olla "viereisen kadun leveyttä eikä missään tapauksessa 21 metriä suurempi"⁸⁰. Käytännössä tämä tarkoitti 6-7 kerroksisia rakennuksia huonekorkeudesta riippuen. II ja III kaupunginosan sisäalueita ohjattiin pykälällä 39, jonka mukaan "Palonkestävää tai paloa pidättävää rakennusta ei saa rakentaa 11 m eikä paloa hidastavaa ja palonarkaa rakennusta 9 m korkeammaksi".⁸¹ Tällä säädöksellä mahdollistettiin 3-4

⁷⁹Jyväskylän kunnallinen asetuskokoelma, 1948, 13.

⁸⁰Emt., 31.

⁸¹Emt., 32.

kerroksisten kivistä rakennusten rakentaminen.

III kaupunginosan 53. kortteli sijaitsi kahden alueen rajalla. Puistotorin reunalla olevat tontit n:o 7 ja 8 kuuluivat keskusta-alueita ohjanneen 38. pykälän piiriin. Korttelin n:o 53 muiden tonttien rakentamista ohjattiin pykälällä n:o 39.

VUODEN 1951 ASEMAKAAVAN MUUTOS

Vuoden 1951 Tourulan asemakaavan ja III kaupunginosan asemakaavan muutoksen päämotiivi oli kaupungin ulosmenoliikenteen järjestely. 1950-luvulla lisääntynyt ajoneuvoliikenne asetti uusia haasteita kaupungin liikenneverkostolle. Itään ja pohjoiseen kulkeva liikenne oli Jyväskylässä vilkkainta, joten III kaupunginosa sijaitsi tässä suhteessa keskeisellä paikalla. Idässä päin oli Vaajakosken taajama ja väli Jyväskylä-Vaajakoski oli kauttaaltaan tiheästi asutettua. Myös Kuokkalaan suuntautuva liikenne kulki pääosin alueen halki.⁸² Kaavamuutoksessa itään päin suuntautuvalle liikenteelle on esitetty uusi Itä-Päijänteentie. Se on merkitty alkavaksi Puisto- ja Yliopistonkadun risteyksestä ja kulkevan nykyisen Opistokadun päältä Tourujoen yli itään päin. Itä-Päijäntteentietä ei suunnitellussa muodossa koskaan toteutettu,

⁸²Tourulan v.1951 asemakaavamuutoksen selostus, JKKA. Selostuksessa viitataan laadittuun yleisasemakaavaan, jonka mukaisesti kaava oli laadittu.

mutta asemakaavassa se näkyi 1960-luvun muutoksiin as-
ti.(liite 3)

Kaavan toinen päämotiivi oli laatia vuonna 1941 kaupun-
kiin liitettyyn Tourulaan asemakaava ja saada sinne
asianmukainen infrastruktuuri, siirtyä "asemakaavan
edellyttämään järjestelmään"⁸³. Lisäksi siinä sovellettiin
uutta periaatetta merkitä rakentamistapa asemakaavamää-
räyksiin karttaan rakennusaloina ja kerroslukuina. Näillä
korvattiin vuoden 1947 rakennusjärjestyksen normisto.

Kaavassa alennettiin suurimpia rakennusoikeuksia. Kortte-
lissa n:o 53 kaikille Itä-Päijänteentien viereisille ton-
teille (n:ot 1,7-10) mahdollistettiin viisikerroksiset
rakennukset. Korttelin eteläpuoleisilla, kuten lähes kai-
killa muillakin alueen tonteilla säilyi mahdollisuus ra-
kentaa kolmikerroksisia rakennuksia.

Tourulan kaavassa on sovellettu funktionalismin oppien
mukaisesta avoimen rakennustavan periaatetta, jossa katu
ei suoraan määrää rakennusten sijaintia tontille. Kaavan
piirtänyt kaupunginarkkitehti Vuorinen oli merkinnyt ra-
kennusalat tonteille kuitenkin pääosin katujen suuntai-
sesti. Korttelissa n:o 53 osa tonteista oli pitkiä ja
kapeita, joten rakennukset ovat tonteilla niiden suuntai-
sesti. Ilmeisesti myös vilkkaaksi arvioitu Itä-Päijän-
teentie on vaikuttanut tähän ratkaisuun. Huomion arvoinen

⁸³Emt.

yksityiskohta korttelissa n:o 53 on tonteille n:ot 2-4 osoitettu yksi pitkä, kadunsuuntainen rakennusmas-
sa.(liite 3)

Vuoden 1951 asemakaava ohjasi suoraan III kaupunginosan vuosien 1952-1959 rakentamista. Sitä käytettiin myös vuosina 1959-1969, jolloin alue oli yleiskaavan vuoksi rakennuskiellossa. Vuosina 1952-1964 alueelle valmistui 13 kivirakenteista kerrostaloa. Korttelissa n:o 53 valmistui tänä aikana kaksi kerrostaloa, tontille n:o 1 vuonna 1961 ja tontille n:o 4 vuonna 1964. Näiden rakennusten sijainnit tonteilla ovat v.1951 asemakaavan mukaisia.⁸⁴

YHTEENVETO JA ANALYYSI

Jyväskylän ruutukaavan laajennus 1900-luvun alussa edustaa aikansa romanttista kaupunkikäsitystä. Nuori arkkitehti Blomstedt oli tutustunut Camillo Sitten esittämiin, uusiin eurooppalaisiin kaupunkisuunnitteluihanteisiin ja ajoi niitä innokkaasti myös kotikaupungissaan. Hänen ansiostaan Jyväskylän II ja III kaupunginosassa kadut myötäilevät maastoa, näkymät ovat suljetut ja III kaupunginosaan sijoitettiin aukio. Aukio suunniteltiin puhtaasti kaupunkikuvallisista syistä, eikä sillä ole koskaan ollut toritoimintaa. Kortteli n:o 53 yhdisti kaupunginosan keskustaan, jonka keskeistä asemaa kuvaa sen

⁸⁴Asemakaavamuutoksen selostus, (8.10.1969), JKAOA.

nopea rakentaminen kaavaan valmistumisen jälkeen.

Toisen maailmasodan jälkeen III kaupunginosaan rakennettiin ensimmäiset kerrostalot. Vuoden 1947 rakennusjärjestyksessä oli jo esitys keskustaan rajautuvan III kaupunginosan muuttamisesta puutaloalueesta kerrostaloalueeksi. Rakennusjärjestyksen rakennustapaohjeet siirrettiin vuoden 1951 Torulan asemakaavan.

Siirtymistä rakennusjärjestyksen normeista asemakaavamääräyksiin käytettiin hyväksi rakennusoikeuksien alentamisessa. Lähinnä se oli kuitenkin tekninen uudistus. Kaavan laatimista ohjasivat samat kaupunkisuunnittelun periaatteet. Kaupunkikuvallisilla tekijöillä oli vielä keskeinen merkitys suunnittelun sisältöön, vaikkei katu suoraan vaikuttanut rakennusten sijoitukseen ja korkeuteen.

Jyväskylän seudun kaavoitusperusteissa vuodelta 1953 on esitetty ohje, jonka mukaan "tonttialueiden suunnittelussa on tyydyttävä vain vähäisehköön jäsentelyyn"⁸⁵. Tämä periaate näkyi vuoden 1951 asemakaavassa III kaupunginosan kaavoituksessa. Ohjeella jätettiin rakennuttajien vastuulle se, tuleeko tonteille liike- vai asuinrakennuksia. Kaavoituksella osoitettiin lähinnä kaupunkikuvalliset puitteet.

⁸⁵Jyväskylän seudun kaavoitusperusteet 1953,24.

6. YLEISKAAVATASOINEN SUUNNITTELU

LIIKENNESUUNNITTELU KOKO 1960-LUVUN

Lisääntynyt ajoneuvoliikenne aiheutti Jyväskylässä 1960-luvulle tultaessa yhä suurempia ongelmia. Itä-Päijänteen-tien toteuttaminen ei ollut edennyt asemakaavaa pitemmäl-le. Läpiajoliikenne kulki yhä ahtaasti rakennetun kan-takaupungin läpi ja kaupungin sisäinenkin liikenne vaati uudelleen järjestelyjä. Näiden kysymysten ratkaisu vaikutti etenkin III kaupunginosan luonteeseen ja rakenteeseen.

Vuonna 1958 valmistui Taljan⁸⁶ laatima suunnitelma keskus-tan liikennejärjestelyiksi, jossa ehdotettiin yhdensuun-taisia katuja ruutukaava-alueelle. Näitä toteutettiin, mutta kokonaisratkaisut jäivät 1960-luvulle. Vuonna 1961 esitteli ruotsalainen liikenneasiantuntija P.O.Klevemark oman ehdotuksen yleissuunnitelmaksi kaupungin sisääntulo-teiden johtamisesta⁸⁷. Vuonna 1962 tie- ja vesiraken-nushallitus esitteli myös luonnoksen kaupungin pääliiken-neväylien sijoittamisesta⁸⁸. Myös yleiskaavan laatija

⁸⁶ Talja oli tapaturmantorjunta ry:n liikennejaosto. Se oli liikenneturvallisuuden pääkoordinoija Suomessa perustamisvuodes-ta 1938 lähtien. Se harjoitti koulutus-, valistus- ja tutkimustoimintaa. Vuonna 1952 se nimitettiin valtion liikenne-turvallisuuden neuvottelukunnaksi ja muuttui v.1971 Liikenneturva-Liikenneturvallisuustyön Keskusjärjestö ry:ksi . (Otavan suuri ensyklopedia, liikennesuunnittelu, 1978, 3732,)

⁸⁷ Yleiskaavatoimikunta, 18.2.1961 pöytäkirja, JKKA.

⁸⁸ Yleiskaavatoimikunta, 29.9.1962 pöytäkirja, JKKA.

professori Olli Kivinen kertoi olevansa valmis tekemään oman ehdotuksen ratkaisun löytämiseksi⁸⁹. Kaupungin rakennustoimistokin laati vuoden 1962 lopussa uuden ehdotuksen sisääntuloteiden uudeksi ratkaisuksi, "mikä poikkeaa oleellisesti TVH:n esityksestä"⁹⁰.

POLVISEN LIIKENNESUUNNITELMAT

Kaupunginvaltuusto ei hyväksynyt mitään näistä ehdotuksesta, joten vuonna 1963 tehtiin uusi sopimus uuden suunnittelijan kanssa. Tehtävään valittiin insinööri Pentti Polvinen, joka sai laatiakseen Jyväskylän kaupunkialueen liikennesuunnitelman. Hän esitteli jo syyskuussa vuonna 1963 yleiskaavatoimikunnalle laatimiaan tiesuunnitelmia⁹¹. Vuoden 1964 lopussa yleiskaavaluonnos liikennesuunnitteluun oli valmis ja esiteltiin valtuustolle⁹².

Ne eivät kuitenkaan saaneet päättäjien täydellistä tukea. Niinpä vuonna 1967 allekirjoitettiin uusi sopimus Insinööritoimisto Polvisen⁹³ kanssa liikennesuunnitelman

⁸⁹Yleiskaavatoimikunta, 23.3.1962 pöytäkirja. Liitteenä Kivisen 19.2.1962 päivätty kirje, JKKA.

⁹⁰Yleiskaavatoimikunta, 22.12.1962 pöytäkirja, JKKA.

⁹¹Yleiskaavatoimikunta, 19.9.1963 pöytäkirja, JKKA.

⁹²Yleiskaavatoimikunta, 10.12.1964 pöytäkirja, JKKA.

⁹³Insinööritoimisto Pentti Polvinen oli amerikkalaisen liikennekonsultti Wilbur Smith & Associates'n suomalainen yhteistyökumppani. Toimisto laati Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimuksen v.1968 sekä Oulun liikenne-ennusteen v.1965 ja liikenteen yleissuunnitelman v.1969. Suunnitelmat olivat amerikkalaisia, joissa keskustojen tuntumiin oli merkitty leveät

tekemiseksi koko Jyväskylän kaupunkiseudulle. Myös professori Olli Kivisen kanssa solmittiin uusi sopimus vaihtoehtoisen yleiskaavaluonnoksen valmistamiseksi. Tällä asemakaava-arkkitehti Hartikainen tarkoitti "liikenesuunnitelmista johtuvien maankäyttöperiaatteiden muuttamista ja siten yleiskaavan kartallisen työn uusimista"⁹⁴.

Polvisen laatimat liikenne-ehdotukset perustuivat massiiviseen, kaupunkia ympäröivään moottoritieverkoston. Suositellussa liikennejärjestelyssä 4-tie eli etelä-pohjoinen ohikulkuliikenne on ohjattu Harjun takaa kulkevaa moottoritietä myöten. Siltä yhteys itään kulkee suunnitelmassa nykyisen Puutarhakadun päältä. Tourujoen ylittävä silta on merkitty lähelle Puistokadun ja Tourukadun risteystä. Tämä moottoriväylä yhtyy etelämmässä Vaajakosken moottoriväylään monitasoliittymällä Vapaudenkadun risteyksessä. (liite 4)

VUODEN 1968 YLEISKAAVA

Vuonna 1959 tehtiin Jyväskylän kaupungissa ja maalaiskunnassa päätökset yleiskaavan laatimisesta. Tehtävään valittiin tohtori Olli Kivinen. Alunperin työn oli määrä

moottoritiet (Honkanen 1994, 317-323).

⁹⁴Kiinteistö- ja asemakaavalautakunta, 5.6.1967 pöytäkirja, JKKA.

valmistua jo vuonna 1962, mutta se viivästyi useita vuosia. Vuonna 1964 esiteltiin kaupunginvaltuustolle yksi painokuntoon saatu versio, jota ei kuitenkaan muuttuneiden liikennesuunnitelmien vuoksi otettu käyttöön. Yleiskaava valmistui vuonna 1968.

Yleiskaavassa Jyväskylän kaupungin maankäyttöä suunniteltiin tavoitteellisesti vuoteen 1990. Työssä pyrittiin ennakoimaan kaupungin kehitystä lähes 25 vuoden päähän. Tällä aikavälillä oli jotenkin pystyttävä arvioimaan mm. väestön, työpaikkojen, liikenteen sekä määrällinen että laadullinen kehitys ja niiden vaikutus maankäyttöön. Väestöennusteeksi ei valittu todennäköisintä väestönkehitysvaihtoehtoa, vaan sitä jonkin verran suurempi vaihtoehto. Varmuuden vuoksi.⁹⁵

Yleiskaavassa pyrittiin esittämään kaupunkirakenteellisesti keskeiset tavoitteet Jyväskylän kaupungin maankäytössä. Työskentelyn painopiste oli asemakaavoitetun alueen ulkopuolisissa, rakentamattomissa alueissa. Uusien asunto- ja teollisuusalueiden sijoittamiseen vaikuttivat ennen kaikkea liikenteelliset ratkaisut. Asemakaavoitettujen alueiden kehittämiseen siinä ei juurikaan keskitytty.⁹⁶

⁹⁵ Jyväskylän yleiskaava 1968, 21-25.

⁹⁶ Vuolle-Apialan tiedonanto 2.4.1998.

Painettu yleiskaava muodostuu kirjaksi sidotusta selostuksesta ja varsinaisesta yleiskaavasta, joka on 1:20000 mittakaavaan piirretty kartta (liite 7). Yleiskaavan selostuksen kirjallinen käsittely on temaattista ja varsin suurpiirteistä. Selostuksen yhteydessä on myös karttoja. Niillä havainnollistetaan selostusta, mutta niissä on myös teksteistä poikkeavaa ja sitä täydentävää informaatiota.

YLEISKAAVAN SANEERAUSSUUNNITELMA III KAUPUNGINOSALLE

Yleiskaavan selostuksen mukaan "III kaupunginosa osittain ja XIV kaupunginosan asuntoalue (Tourula) ovat rakennuskannaltaan vanhoja. Lähellä kaupunkikeskusta ne ovat soveliaita keskustatoiminnan tarvitseman pinta-alan lisäämiseen, mutta ennen kaikkea välttämättömiä keskuksen tarvitsemina asuntoalueina. Näiden alueiden kautta yhdistyy jalankulkuliikenne Kauppakadulta kaupungin koillispuolisiin osiin. Molemmat kaupunginosat esitetään muutettavaksi kerrostaloalueiksi, jolloin myös liikepinta-ala lisääntyy."⁹⁷

Kaupunginosaa varten oli tehty saneeraussuunnitelma. Risto Vuolle-Apialan mukaan yleiskaavatyöskentelyssä III kaupunginosan, kuten ei muidenkaan asemakaavoitettujen

⁹⁷Jyväskylän yleiskaava 1968, 55.

alueiden muutokseen, keskitytty.⁹⁸ Todennäköisesti se laadittiin kaupungin asemakaavaosastolla. Suunnitelmaan viitataan vuonna 1965 tehdyssä asemakaavan muutosehdotuksessa, joka koski III kaupunginosan tontteja n:ot 46:4 sekä 53:9. Kaavamuutos on tehty maanomistajien aloitteesta, ja niillä "esiintyvien rakennushankkeiden vuoksi".⁹⁹ Selostuksen mukaan Opistokuja on myöhemmin tarkoitettu sulkea ajoneuvoliikenteeltä, jolloin kadun viereisten tonttien (53:9 ja 10) liikennevapaa piha-alue jää Opistokujan puolelle. Korttelin n:o 53 keskelle on tarkoitus muodostaa jalankulkuväylä, jonka varrelle kaupunginosan sisäinen huoltomyymäläkeskus tulee sijoittumaan. Myymälärakennukset on sijoitettu korttelin keskelle ja osa tonttien pinta-alasta on jätetty jalankulkuväyläksi.¹⁰⁰ (liite 8)

YLEISKAAVAN MERKINNÄT KORTTELIN III-53 OSALTA

Varsinaisessa yleiskaavakartassa kortteli n:o 53 on jaettu kahteen osaan. Opistokadun varrella olevat tontit on merkitty liikekeskusalueeksi, Ilmarisenkadun varrella olevat kerrostaloalueeksi. Korttelin keskelle merkitty tumma viiva viittaa ilmeisesti jalankulkuväylään. Kale-

⁹⁸Vuolle-Apialan tiedonanto 2.4.1998.

⁹⁹Kaupunginvaltuusto 22.11.1965 asia n:o 379, JKKA. Asemakaavaosaston v.1965 toimintakertomuksen mukaan kaupunginvaltuusto oli tällöin hyväksynyt ehdotuksen.

¹⁰⁰Kertomus Jyväskylän ..., 1966, 580.

vankatua ei siihen ole merkitty leveämmäksi ohikulkuväyläksi, vaikka se Polvisen toimiston ehdotuksessa näin onkin.¹⁰¹ (liite 7)

Selostuksen yhteydessä olevissa kartoissa on myös muita ehdotuksia korttelin käytöksi. Eräässä kartassa koko kortteli n:o 53 on merkitty erityiseksi AL-kortteliksi eli liikerakennusten korttelialueeksi. Mitään tutkimusta tai toimintainventaarioita ei Jyväskylässä oltu tehty keskustatoimintojen tilantarpeista, vaan sijoitusselvitykset perustuivat arvioihin ja Turussa tehtyyn tutkimukseen. Jyväskylän maakunnallisena keskuspaikkana katsottiin edellyttävän korkeaa julkisen palvelun tasoa, ja kehityksen takaamiseksi osoitettiin tietty määrä kerrosalaa liiketoiminnalle.¹⁰²

Keskustan liikennesuunnitelmaa esittelevän kartan mukaan III kaupunginosassa läpiajoliikenne on suljettu ja Kalevankatu on esitetty levennettäväksi nelikaistaiseksi. Lisäksi kortteliin n:o 53 on osoitettu neljäkerroksinen pysäköintitalo 700:lle autolle.¹⁰³ (liite 5) Myös kaupunkiseudun jalankulkuverkko on luonnosteltu vain kartassa, jossa keskustasta itään kulkeva reitti on merkitty kulkemaan III kaupunginosan halki.¹⁰⁴ (liite 6)

¹⁰¹Jyväskylän yleiskaava 1968, kartta.

¹⁰²Jyväskylän yleiskaava 1968, 62.

¹⁰³Emt., 95

¹⁰⁴Emt., 97.

YHTEENVETO JA ANALYYSI

Jyväskylässä yleiskaava laadittiin rakennuslaissa esitetyn mallin mukaisesti. Aluksi ilmeisesti uskottiin, että liikennejärjestelyt voitiin tehdä sen puitteissa ja vanhoihin suunnitelmiin pohjaten. Näin ei kuitenkaan käynyt, vaan liikennesuunnitelmasta tuli oma itsenäinen suunnitelma, jonka laati alan erikoisasiantuntija. Jyväskylässä sekä yleiskaavoittajaksi että liikennesuunnittelijaksi valittiin Suomen tunnetuimmat asiantuntijat, minkä voi katsoa kuvastavan sekä päättäjien kyllästymistä pitkittyneeseen suunnitteluprosessiin että heidän kunnianhimoaan.

Kivisen yleiskaava ja Polvisen liikennesuunnitelma olivat kiinteästi yhteydessä toisiinsa, ne valmistuivat samanaikaisesti ja ilmeisessä vuorovaikutuksessa. Yleiskaavan valmistumisen hitautta perusteltiin toistuvasti keskeneräisillä liikennesuunnitelmilla, ja se olikin ratkaistava ensisijaisesti¹⁰⁵. Liikennesuunnitelman esipuheen mukaan töiden keskinäinen merkityssuhde oli päinvastainen, sillä sen mukaan liikennesuunnitelman tavoitteena oli "yleiskaavan maankäyttösuunnitelman puitteissa kehittää liikenneverkko, joka taloudellisesti ja liikenteellisesti parhaiten palvelee kyseistä maankäyttösuunnitelmaa

¹⁰⁵Vuolle-Apialan tiedonanto 2.4.1998. Hän työskenteli Kivisen toimistossa vuosina 1961-66 tehtävänään Jyväskylän yleiskaavoitus. Myöhemmin hän toimi Jyväskylän seudun yleiskaavoittajana.

ja sen kehittämistä".¹⁰⁶

Yleiskaava ja liikennesuunnitelma eivät muodosta yhtä kokonaisuutta, vaan ne jäivät erillisiksi suunnitelmiksi. Polvisen suunnitelma sisällytettiin pääpiirteissään yleiskaavaan, muttei kokonaisuutena. Suunnitelmien erillisuus ja laaja-alaisuus aiheuttivat ilmeisesti sen, ettei kaikkia yksityiskohtia tarkastettu. Päittäjiä suunnitelmat eivät sitoneet. 1970-luvun alussa heräsi vastustus Harjun rakentamisesta moottoritieksi, joten Polvisen suunnitelmasta luovuttiin.

Polvisen suunnitelma laadittiin nopeasti lisääntyvälle yksityisautoilulle, jonka katsottiin tarvitsevan raskaat moottoritieratkaisut. Suunnitelma sai paljon kritiikkiä, mutta vasta valmistumisen jälkeen. 1970-luvun alussa ryhdyttiin pohtimaan uusia, kaupunkirakenteen kannalta kevyempiä ratkaisuja. Niissä pyrittiin huomioimaan myös julkisen ja kevyen liikenteen kehittäminen.¹⁰⁷ Vaikka Polvisen suunnitelmaa ei sellaisenaan toteutettukaan, tehtiin sen pohjalta joitakin paikallisia ratkaisuja. Esimerkiksi Kalevankadun laajennus ruutukaavan "ohitustienä" on Polvisen toimiston suunnitelman mukainen ratkaisu.

Eräs yleiskaavan tarkoitus hierarkkisen kaavoitusjärjestelmän mukaan on asettaa asemakaavoitukselle

¹⁰⁶Jyväskylän kaupunkiseudun liikennesuunnitelma 1968, JKKA.

¹⁰⁷ks. Kertomus Jyväskylän ... 1971, 362.

pitkántähtäimen tavoitteet. Vuolle-Apialan mukaan¹⁰⁸ vuoden 1968 yleiskaava onnistui tässä tehtävässä hyvin etenkin uusilla, rakentamattomilla alueilla. Kaupunkia on rakennettu pääsääntöisesti tämän suunnitelman mukaisesti. Kantakaupungin sisällä yleiskaava oli liian suurpiirteinen suunnitelma, sillä siellä toteutumiseen oli vaikuttamassa liian monia tekijöitä.

7. YLEISKAAVASTA YKSITYISKOHTAISEEN SUUNNITTELUUN

VUODEN 1969 ASEMAKAAVAMUUTOS

III kaupunginosa oli ollut lähes kymmenen vuotta rakennuskiellossa yleiskaavan ja siihen liittyneen liikennesuunnitelman vuoksi. Aluksi oli selvitettävä liikennesuunnitelman mukaiset katualuevaraukset, jonka mukaan levennettiin mm. Kalevankatua. Syksyllä 1968 alkoi alueen asemakaavan muutoksen valmistelu. Kaavamuutosehdotus koski alussa III kaupunginosan kortteleita n:ot 45, 46, 52, 54-57, 59 sekä korttelin n:o 53 tontteja 1-4,9,10 sekä katu- ja puistoaluetta.¹⁰⁹ Tämä 28.10.1969 päivätty ehdo

¹⁰⁸Vuolle-Apialan tiedonanto 2.4.1998.

¹⁰⁹Asemakaavan selostus, JKAOA. Asemakaavaosaston v.1969 toimintakertomuksen mukaan III kaupunginosan asemakaavasta oli tehty pienoismalli, joka tiedustelujeni mukaan on hävitetty.

tus hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa elokuussa 1970, ja lähetettiin edelleen vahvistettavaksi.¹¹⁰ (liite 9)

Liikenteellisesti alue on järjestetty Polvisen liikennesuunnitelman ja saneeraussuunnitelman mukaisesti. Sisäinen liikenne on rajoitettu minimiin. Läpiajoliikenne on estetty sulkemalla yhteydet Yrjönkadulta ja Tourukadulta Vapaudenkadulle. Tourukatu on suljettu keskeltä läpiajon estämiseksi. Yrjön tori eli Eskilstunan aukio oli rauhoitettu ajoneuvoliikenteeltä, ja sinne toivottiin muodostuvan toritoimintaa.

Myös muilta osin asemakaavaluonnoksessa on käytetty yleiskaavassa esitettyjä ideoita. Jalankulkuväylälle on esitetty asemakaavallinen ratkaisu merkitsemällä se kulkemaan korttelin III-53 halki Yrjön torin ja Kinakujan kautta Tourulaan. Tämä väylä on osa lounais-koillisuuntaisesta jalankulun pääakselia. Se on merkitty kulkevamaan myös korttelin ohitse, Opistokujan ja Ilmarisenkadun kautta. Selostuksessa viitataan yleiskaavassa ja liikennesuunnitelmassa jalankulkukaduksi merkittyyn Kauppakatuun.¹¹¹

Samoin liikekeskustan laajenemiseen on asemakaavassa varauduttu yleiskaavan mukaisesti. Liikerakentamisen mah-

¹¹⁰ Kaupunginhallituksen akti 4083/VI 5, JKKA.

¹¹¹ Asemakaavan selostus, JKAOA.

dollistavat aluevarausmerkinnät AL ja ALK ovat Yrjön torin ympärillä ja sinne korttelin n:o 53 halki kulkevan jalankulkuväylän varrella. Muuten III kaupunginosa oli tarkoitus säilyttää asuinalueena. Tonttipinta-alasta asuinkerrostalojen eli AK merkintöjen osuus oli suunnitelmassa 44%, kerrosalasta jopa 60%. ALK ja AL merkinnällä varustettujen tonttien osuus kaikista tonteista on 19% ja kerrosalasta 27%. Pelkästään liikerakentamiseen merkinnällä AL on osoitettu vain yksi tontti, III-53-11.¹¹²

KAAVAN VAHVISTUSMENETTELYN AIKAISET MUUTOKSET

Sisäasiainministeriö ei hyväksynyt tehtyä kaavamuu-
tosehdotusta sellaisenaan. Asiakirjat palautettiin kaupungin-
hallitukselle huhtikuussa 1971. Mukana oli kirje ministe-
riössä tehtyine huomautuksineen. Aluksi todetaan, että
"Kaavaa on kaupunkikuvallisesti pidettävä melko
heikkotasoisena". Toiseksi ministeriössä oli kiinnitetty
huomiota korttelin n:o 53 halki merkittyyn jalankulku-
väylään ja ehdotettiin jalankulun ohjaamista esim. Ilma-
risenkatua pitkin. Ohjeellisena sen toteutuminen kortte-
lin keskellä tulisi jäämään riippuvaiseksi tonttien omis-
tajista. Asemakaavamääräyksenä sitä pidettiin laillisuus-
kannaltakin liian pitkälle menevänä. Lisäksi ministeriö

¹¹²Selostus ja asemakaavakartta, JKAOA.

kehoitti selvittämään pitkien pussikatujen tarkoituksenmukaisuuden.¹¹³

Kaavamuutos palautettiin ministeriöön uudelleen vahvistettavaksi kesäkuun lopussa. Kaupunginhallitus esitti harkittavaksi kaavan vahvistamista niin, ettei siihen kuuluisi korttelin n:o 53 tontteja n:ot 2 ja 3¹¹⁴. Sisäasiainministeriö käsitteli asian uudelleen parissa viikossa. Asemakaavan muutos oli vahvistettu muuten lähes sellaisenaan, mutta kaikki korttelin n:o 53 tontit oli siitä poistettu. Päätöksessä ministeriö oli kiinnittänyt huomiota kortteliin n:o 53 ja erityisesti sen sisäiseen liikennejärjestelyyn.¹¹⁵

YHTEENVETO JA ANALYYSI

Vuoden 1969 asemakaavan selostuksen mukaan muutosehdotus perustui yleiskaavaan ja siihen liittyneeseen liikennesuunnitelmaan. Käytännössä yleiskaavassa III kaupunginosaa koskevat suunnitelmat perustuivat pääosin asemakaavaosaston omiin suunnitelmiin¹¹⁶. Asemakaavan muutoksessa

¹¹³Kiinteistö- ja asemakaavalautakunta, 25.5.1971 pöytäkirja, JKKA.

¹¹⁴Kaupunginhallituksen akti 4083/VI 5, JKKA.

¹¹⁵16.7.1971 päivätty sisäasiainministeriön päätös, Jyväskylän kaupunginhallituksen akti 4083/VI 5, JKKA.

¹¹⁶Vuolle-Apialan tiedonanto 2.4.1998.

esitetuille ratkaisuille oli saatu yleiskaavatasoinen hyväksyntä. Näin toteutettiin myös lain mukaista hierarkista kaavoitusjärjestelmää.

Koko III kaupunginosalle oli siis tehty kokonaissuunnitelma, jossa alue määriteltiin keskustan tuntumassa olevaksi asuinalueeksi. Yleiskaavassa alue lisäksi määriteltiin keskustatoimintojen laajenemisalueeksi, jonka ajateltiin toteutuvan korttelin n:o 53 rakentamisella. Tällaisena liikekortteli olisi lisännyt myös III kaupunginosan asukkaiden palvelutarjontaa. Kaupunginosan yhdyskuntarakenteen kehittämiseen viittaa myös suunnittelijan toive saada toritoimintaa Yrjön torille.

Kaupunkimaista liikekortteli-idea tukemaan on korttelin keskelle merkitty kevyenliikenteenväylä. Tarkoituksena oli saada suora yhteys keskustaan suunnitellulta kävelykadulta Aren tonttien halki (kortteli n:o 48 ja 53:12 ja 13) Tourulaan. Nämä alueet eivät kuuluneet tähän asema-kaavaan. Sisäasiainministeriöllä näytti olevan varsin selkeä kuva III kaupunginosan rakentamisesta. Siellä ajatus kevyenliikenteen väylästä keskellä korttelia torjuttiin heti, ja ehdotettiin liikenteen ohjaamista Ilmarisenkadulle.

8. KORTTELIN N:O 53 KEHITYS TONTEITTAIN

Sisäasiainministeriön jätettyä heinäkuussa 1971 vahvistamatta asemakaavan korttelin n:o 53 siinä mukana olevilta osalta, jatkettiin sen kaavoitusta pienemmissä osissa. Saman aikaisesti käsiteltiin korttelin n:o 53 tonttien 13-14 ja korttelin n:o 48 asemakaavanmuutosta, minkä sisäasiainministeriö hyväksyi jo syyskuussa (liite 10). Vuosina 1971-74 kortteliin n:o 53 laadittiin kaikkiaan 5 asemakaavan muutosehdotusta. Ongelmallisina oli tontti n:o 11 (tontit n:ot 2 ja 3 yhdistettynä), johon tehtiin vuoden 1968 jälkeen kolme ehdotusta.

Korttelissa n:o 53 sijaitsi tässä vaiheessa kaksi 1960-luvun alussa poikkeusluvalla valmistunutta kerrostaloa tonteillaan (tontit 53:1 ja 53:4). Rakennusluvasta oli käsitelty 1960-luvun alussa yleiskaavatoimikunnassa. Molemmat kerrostalot rakennettiin vuoden 1951 asemakaavan mukaisesti. Myöhemmissä kaavamuutoksissa ei tonttien aluevarauksiin ole puututtu. Näitä kahta kerrostaloa lukuun ottamatta korttelissa sijaitsi puutaloja, jotka purettiin prosessin kuluessa.

Käyn seuraavassa läpi suunnittelu- ja kaavoitusprosessia, joka johti korttelin neljälle tontille 1970-luvulla valmistuneeseen kuuteen rakennukseen. Aloitan vuoden 1969 asemakaavan muutoksesta, jossa käy ilmi kaavoittajan tar-

koitus korttelin maan käyttöksi. Tästä ehdotuksesta alkaa prosessi, johon ottavat osaa kaupungin virka- ja luottamusmiesten lisäksi rakennuttajat ja sisäasiainministeriö.

TONTTI III-53-11, (ILMARISENKATU 13-15)

VUODEN 1969 ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS (liite 9)

Vuoden 1910 asemakaavan mukaiset tontit n:ot 2 ja 3 yhdistettiin vuoden 1969 asemakaavan muutosehdotukseen yhdeksi suuremmaksi tontiksi n:o 11. Siinä sen aluevaraus on merkitty liikerakennusten korttelialueeksi AL.

Kaavaselostuksen mukaan "Yrjön torin varrelle tontille III-53-11 on sijoitettu aluetta palveleva huoltomyymälätontti, joka liittyy suunniteltuun pääjalkukulkuverkkoon."

Rakennusliike Arvo Mustonen lähetti kirjeen kunnanhallitukselle kaavamuutoksen vahvistusmenettelyn aikana. Tässä 25.1.1971 päivätyssä kirjeessä kerrotaan rakennusliikkeen kyselleen mm. sanomalehden välityksellä kiinnostusta liike-tilojen rakentamiselle. Kirjeen mukaan kiinnostus oli osoittautunut olemattomaksi. Lisäksi he viittaavat toisaalle kortteliin n:o 53 sijoitettuun liike- ja toimistotilojen määrään. Näillä perusteilla rakennuttaja ehdottaa, että tontti n:o 11 muutettaisiin yhdistetyksi liike- ja asuntokerrostalojen korttelialueeksi ALK samalla te-

hokkuusluvulla ($e = 0.8$).¹¹⁷

Asemakaava-arkkitehti Niilo Hartikainen puolusti tehtyä kaavamuutosehdotusta 28.1.1971 päivätyssä kirjeessään. Hän perusteli ratkaisuaan liikekortteli-ajatuksella ja tilantarve-ennustuksilla, joista edellä on ollut jo puhe. Rakennusliikkeen ehdotuksen väitetään perustuvan lyhyen tähtäyksen näkemykseen, joten asemakaavaosasto ei voi puoltaa sitä. Kanta säilyi kiinteistö- ja asemakaavalautakunnassa.¹¹⁸

Noin neljän kuukauden päästä eli 25.5.1971 asemakaavan muutos oli jälleen Kiinteistö- ja asemakaavalautakunnan käsittelyssä, koska sisäasiainministeriö oli palauttanut kaavamuutosta koskevat asiakirjat takaisin. Erityistä huomiota siellä oli kiinnitetty, kuten edellä kävi ilmi, tontin n:o 11 aluevaraukseen. Lautakunta ehdotti ko. tontin poistamista vahvistusmenettelystä.¹¹⁹ Ministeriössä oli poistettu koko kortteli n:o 53 vahvistetusta kaavasta.

¹¹⁷Kiinteistö- ja asemakaavalautakunta 9.2.1971 pöytäkirja, JKKA.

¹¹⁸Emt.

¹¹⁹Kunnanhallituksen akti 4083/VI 5, JKKA.

VUODEN 1971 ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS (liite 11)

Kaavoitusprosessi jatkui. Saman vuoden elokuussa Kiinteistö- ja asemakaavalautakunnan esityslistalla oli asemakaavanmuutos III kaupunginosan 53.korttelin tonttien 1-4,9 ja 10 sekä katuaukion osalta. Lautakunta päätti esittää asemakaavamuutoksen saattamista vahvistusmenetelyyn niin muutettuna, että korttelin läpi kulkeva jalkenkulkuväylä merkittäisiin ohjeelliseksi.¹²⁰ Tämän 18.10.1971 päivätyn asemakaavan kaupunginvaltuusto hyväksyi tammikuussa 1972, jonka jälkeen se lähetettiin sisäasiainministeriöön. Ehdotuksessa tontti III-53-11 on merkitty ALK korttelialueeksi, ja rakennus sijaitsee poikittain Ilmarisenkatuun nähden.

Ministeriö vahvisti kaavamuutoksen tonttien 1,9 ja 10 osalta, mutta jätti tontit 2,3 ja 4 vahvistamatta 19.5.1972 tekemällä päätöksellä. Tontilla 53:4 oli v.1964 valmistunut kolmikerroksinen asuintalo. Päätöksessä ministeriö toteaa, että tonttien 2,3 ja 4 rakennusten keskinäistä sijoitusta sekä tonttien n:o 2 ja 3 kerroslukua ei voida pitää "ympäristön maankäyttöön sopeutuvana eikä asemakaavan muutoksen siten voida katsoa edistävän yhtenäistä ja hyvää rakennustapaa".¹²¹

¹²⁰Kiinteistö- ja asemakaavalautakunta, 24.8.1971 pöytäkirja, JKKA.

¹²¹Kiinteistö- ja asemakaavalautakunta, 6.6.1972 pöytäkirja, JKKA.

Pöytäkirjasta ilmenee, että apulaisasemakaava-arkkitehti Laiho oli keskustellut asiasta ministeriön virkamiesten kanssa. Hän oli kertonut heille, että tonteilla oli jo aloitettu rakentaminen, joten he eivät voi suostua ministeriön tekemiin muutosehdotuksiin¹²². Rakennustoimisto Arvo Mustonen oli ostanut ko. tontit maalis- ja huhtikuussa vuonna 1972, hieman ennen sisäasiainministeriön käsittelyä.¹²³ Rakentaminen oli aloitettu tontilla pian tämän jälkeen vireillä olleen asemakaavaehdotuksen mukaisesti. Rakennusyhtiö lähetti kaupunginhallitukselle 26.5.1972 päivätyn kirjeen, siis viikon kuluttua sisäasiainministeriön hylkäyspäätöksestä. Siinä anotaan oikeutta rakentaa tontille viisi kerrosta tehokkuusluvulla 1.0. Hän viittaa jälleen samaan kortteliin jo vahvistettuun kaavaan (tontit 53:13-14) ja niiden korkeampaan rakennusoikeuteen. Lopuksi hän kertoo, että tonteilla olevat vanhat rakennukset on purettu, perustukset on kaivettu sekä rakennuspiirustukset erikois-suunnitelmineen on laadittu. ...”joten rakennuspohjan pienentäminen on kallis ja aikaa vievä menettelytapa, mutta kerroksen lisääminen on taloudellinen ratkaisu.”¹²⁴

Kaupunginhallitus ei reagoinut kirjeeseen, sillä Mustonen pyytää vastausta 7.6.1972 päivätyllä kirjeellä. Seuraavana päivänä hän lähetti tarjouksen kaupunginhallituksel-

¹²²Emt.

¹²³Rakennuslupa 112/73, JKRVA.

¹²⁴Kaupunginhallituksen akti 3887/VI 5-71, JKKA.

le, missä lupautuu asfaltoimaan tontin pihan ilman veloitusta "mikäli Jyväskylän kaupunki hyväksyy V kerroksisen rakennusmassan ja rakennusoikeuden lisäyksen"¹²⁵. Lisäksi hän lähetti kaupungin edustajalle kutsun Asunto Oy Jyväskylän Ilmarisenkatu 13-15 pitämään yhtiökokoukseen selvittämään kaavoitukseen ja rakennusoikeuteen liittyviä kysymyksiä.¹²⁶

VUODEN 1972 ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS (liite 12)

Tilanne oli hankala. Rakennusyhtiö oli aloittanut rakennustoimet, vaikka asemakaavaa ei oltu vielä vahvistettu. 18.7.1972 Kiinteistö- ja asemakaavalautakunnassa esiteltiin kaksi ehdotusta, joista toisen lautakunta hyväksyi hieman muutettuna¹²⁷. Tämä 14.7.1972 päivätty ehdotus vastaa edellisenä vuonna tehtyä, ja hylättyä ehdotusta. Kaupunginvaltuusto hyväksyi sen 25.9.1972¹²⁸ ja se lähetettiin uudelleen vahvistettavaksi.

Arvo Mustonen teki muutosehdotuksesta muistutuksen, jossa hän anoo kaupunkia muuttamaan asemakaavaehdotusta samantyyppiseksi kuin vahvistettu tonttien n:ot 5 ja 6 asemakaava, "elikkä VI kerroksiseksi, teholumun ollessa 1.2"¹²⁹.

¹²⁵Emt.

¹²⁶Emt.

¹²⁷Emt.

¹²⁸Kertomus Jyväskylän...1973, 525.

¹²⁹Emt., 526-527.

Hän perustelee ehdotustaan sisäasiainministeriön aikaisemmin sinä vuonna korttelia koskevalla päätöksellä. Lisäksi hän vetoaa vuoden 1968 yleiskaavaan, jossa tontit n:ot 2-6 on määrätty kerrostalotonteiksi.¹³⁰

Apulaisasemakaava-arkkitehti Kalervo Laiho perustelee tehtyä asemakaavan muutosehdotusta asuinkerrostalon tarvitsemalla paikoitustilalla, joka toteutettaisiin kustannussyistä yhdessä tasossa maan päällä. Tehokkuuslukua 0.8 on hänen mukaansa pidettävä maksimilukuna, kun huomioidaan pihamaan tarve myös mm. lasten oleskeluun. Mustosen viittausta saman tien varrella sijaitsevan tontin n:ot 5-6 (=13) korkeampaan tehokkuuslukuun hän pitää perusteettomana. Siinä kerrosalasta lähemmäs puolet on liiketoimintaa varten ja pysäköinti järjestetty maanalaiseksi, josta syystä pihamaan tarve on hyvin pieni.¹³¹ Valittu kerrosuku IV on kirjeen mukaan "miljööön kannalta ehdottomasti yläraja"¹³² huomioitaessa maastonmuodot ja lähiympäristön talojen korkeudet.

Lisäksi Arvo Mustonen teki kaupunginhallitukselle kirjeitse ehdotuksen samana päivänä kuin edellä käyty muistutus. Siinä hän viittaa vuonna 1965 kaupungin toimista johtuneisiin taloudellisiin tappioihin erään rakennusluvan viivästyessä kahdeksan kuukautta. Tappio korkoineen

¹³⁰Emt.

¹³¹Emt.

¹³²Emt.

on ollut hänen laskujensa mukaan yli 150.000 mk. Hän ehdottaa kaupungille, että korvaukseksi tästä myös Ilmarisenkatu 13-15 rakennettaisiin tehokkuudella $e=1.2$ ja VI-kerroksiseksi, kuten Are Oy:n tontit.¹³³. Tätä ehdotusta ei virallisesti käsitelty.

Sisäasianministeriö ei hyväksynyt 14.7.1972 päivättyä muutosehdotustakaan, vaan palautti asiakirjat takaisin kaupungin käsittelyyn. Liitteenä ollen kirjeen mukaan ehdotusta "ei voida pitää ympäristön maankäyttöön sopeutuvana, erityisesti huomioon ottaen Ilmarisenkadun ja Eskilstunan aukion katukuvalle asetettävät vaatimukset. Asemakaavan muutoksen ei siten voida katsoa edistävän yhtenäistä ja hyvää rakennustapaa"¹³⁴.

VUODEN 1973 ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS (liite 13)

Asemakaavaosastolla laadittiin uusi ehdotus. Maaliskuussa 1973 ko. tontteja koskeva asemakaavan muutos oli jälleen lautakunnan käsittelyssä. Lopulta lautakunta päätti esittää juuri virkaan valitun asemakaava-arkkitehti Vainion ehdotuksesta¹³⁵, että asemakaava saatettaisiin

¹³³Kh akti 2848/VI 5, 3.8.1972 päivätty kirje, JKKA.

¹³⁴Kh akti 2848/VI 5, 23.2.1973 päivätty kirja, JKKA.

¹³⁵Asemakaava-arkkitehti Vainio kertoi muistavansa hyvin tämän tapauksen. Hänelle oli kerrottu, että Hartikaisella ja Mustosella oli ollut erittäin tulehtuneet välit sekä varoiteltu mahdollisista vaikeuksista Mustosen kanssa. Mitään tällaista ei kuitenkaan ollut syntynyt, vaan Mustonen oli heti hyväksynyt Vainion tekemän ehdotuksen sijoittaa rakennus tien varteen vuoden 1951 asemakaavamuutoksen mukaisesti. (Antero Vainion tiedon-

vahvistamismenettelyyn noudattaen 2.4.1951 vahvistettua kaavaa.¹³⁶ Tämän 3.4.1973 päivätyn asemakaavan muutoksen sisäasiainministeriö vahvisti 28.1.1974. Siinä tontti on merkinnältään yhä ALK, tehokkuus on noussut 0.9:ään ja rakennuksen sijainti on muutettu vuoden 1951 kaavan mukaisesti Ilmarisenkadun suuntaiseksi.

Rakennusoikeuden kehitys vuosina 1969-1973:.

	1973	1972	1971	1969
kerrosala	2300 m2	2016 m2	2016 m2	2016 m2
asuntoja	39	24	24	1
tehokkuus	0.9	0.8	0.8	0.8
aluevaraus	ALK	ALK	ALK	AL

Tontin rakentamiseksi sisäasiainministeriö myönsi poikkeusluvan lähes samanaikaisesti kuin vahvistusmenettely alkoi eli 10.4.1973. Rakentaminen alkoi toukokuussa 1973 ja talo oli valmis vuoden kuluttua.¹³⁷ Rakennusyhtiö oli joutunut odottamaan vuoden rakennuslupaa. Perustustyöt oli tehtävä uudelleen, sillä rakennuksen sijoittelu tontilla muuttui. (kuvat 6 ja 5)

anto 31.3.1998).

¹³⁶Kiinteistö- ja asemakaavalautakunta, 13.3.1973 pöytäkirja, JKKA.

¹³⁷Rakennuslupa 112/73, JKRVA. Ks.liite 17.

TONTIT III:53:13 ja 14, (ILMARISENKATU 7-9 JA KALEVANKATU 10)

Tontit n:ot 5-8 eli 13 ja 14 eivät olleet mukana vuoden 1969 asemakaavan muutoksessa. Ne käsiteltiin myöhemmin yhdessä Kalevankadun toisella puolen olevan korttelin n:o 48 kanssa, jolla sijaitsi Are Oy:n liike- ja autohuoltamorakennuksia. Are Oy omisti nämä tontit. Yhtiöllä oli suunnitelmia liiketoimintojensa laajentamiseksi ko. tonteilla.

Molemmille tonteille osoitettiin 9.11.1970 päivätyssä kaavassa aluevaraukseksi ALK eli yhdistettyjen liike- ja asuntokerrostalojen korttelialue. Tehokkuusluku oli suurempi kuin muilla tonteilla, $e=1.2$. Sisäasiainministeriö vahvisti asemakaavan muutoksen 2.9.1971.¹³⁸ (liite 10)

Toukokuussa 1972 Are Oy osoitti kaupunginhallitukselle anomuksen¹³⁹ asemakaavan muuttamiseksi. He toteavat Kalevankadun levennyssuunnitelman tehneen yhtiön kehittämisen mahdottomaksi nykyisellä paikalla ja heidän ostamat tontit ovat tulleet heille tarpeettomiksi. Hekin ilmoittivat suorittaneensa lähes vuoden ajan intensiivistä myyntityötä neuvotellen kaikkien kysymykseen tulevien rakentajien kanssa. Tällä perusteella he ovat tehneet johtopäätöksen, että kyseessä olevalla alueella ei ole sillä hetkellä

¹³⁸Asemakaavan selostus ja kartta, JKKA.

¹³⁹Kiinteistö- ja asemakaavalautakunta, 24.5.1972 pöytäkirja, JKKA.

liiketilän kysyntää. He pitävät myös kaavaan merkittyä rakennusmassojen sijoitusta ja kerrokskorkeuden määrittelystä huonona, josta syystä heidän on ollut mahdoton löytää tontille käyttökelpoista ratkaisua. He ehdottavat, että asemakaavaa muutettaisiin tonttien n:o 13 ja 14 osalta siten, että vaadittu liiketila sijoitettaisiin yhteen VI-kerroksiseen runkorakenteiseen rakennusmassaan. Aluksi - siihen tulisi asuntoja, muutos liiketiloiksi tapahtuisi myöhemmin tarpeen ilmaantuessa. Heidän mielestään ei ole mielekäästä muodostaa tilapäisasuntojakaan kadussa kiinni olevaan II-kerroksiseen rakennusmassaan, jossa jo rungon leveys vaikeuttaa mahdollisten tilapäisasuntojen suunnittelua.¹⁴⁰ Kirjeen liitteenä on luonnos rakennussuunnitelmasta (liite 15).

Apulaisasemakaava-arkkitehti Kalervo Laihon allekirjoittaman kirjeen mukaan asemakaavaosasto ei katso voivansa puoltaa anomusta. Laiho perustelee asemakaavaosaston päätöstä sillä, että tontille merkitty tehokkuus ($e=1.2$) ja keskeinen sijainti ei ole tarkoituksenmukainen pelkälle asuinrakennukselle. Lisäksi hän ei pidä mielekkäänä ajatusta muuttaa käyttötarkoitusta myöhemmin asuintiloista liiketiloiksi. Liiketilat vaativat asuinrakentamisesta poikkeavaa rakenteellista ja mitoituksellista suunnittelua¹⁴¹. Kokouksen mukaan tehty ehdotus ei ole vastaisen

¹⁴⁰Kiinteistö- ja Asemakaavalautakunta, 9.5.1972 pöytäkirja, JKKA.

¹⁴¹Kiinteistö- ja asemakaavalautakunta, 24.5.1972 pöytäkirja, JKKA.

kehityksen kannalta suotavaa ja perustui yhtiön "lyhyen tähtäyksen näkemykseen tonttien markkinoinnissa"¹⁴². He kehoittavat rakennuttajaa hakemaan rakennusluvan yhteydessä väliaikaisesta lupaa muuttaa II-kerroksisen liikerakennuksen toinen kerros tilapäisesti asuntokäyttöön.¹⁴³

Are Oy myi tontit. Toinen rakennusyhtiö rakensi asemakaavan mukaisesti. Niiden rakentaja ja suunnitteleva arkkitehti olivat molemmilla tonteilla samat¹⁴⁴. Ne on suunniteltu kokonaisuudeksi, jossa liikerakennus muodostaa yhtenäisen rakennusmassan Kalevankadun varrelle ja asuin-kerrostalot sijaitsevat tonteilla symmetrisesti. Myös tonttien pihat muodostavat yhden kokonaisuuden. (kuvat 1 ja 7)

TONTTI III-53-12 (OPISTOKUJA 6-8)

Tontti n:o 12, joka muodostettiin tonteista n:ot 9 ja 10, oli mukana vuoden 1969 kaavaehdotuksessa yhdistettynä asuin- ja liikerakennusten korttelialueena (ALK). Tontille vahvistettiin kaava yhdessä tontin n:o 1 kanssa touko-

¹⁴²Emt.

¹⁴³Emt.

¹⁴⁴7.5.1972 päivätyn luonnospirroksen (liite 15.) on piirtänyt Hannu Kiviranta. Suunnitteleva arkkitehti vaihtui, sillä rakennusluvan mukaan rakennukset suunnitteli A.Eskelinen. Ks.liite 17.

kuussa 1972. Ehdotuksessa olivat mukana myös tontit n:o 2-4, mutta ne sisäasiainministeriö jätti tällöin vahvistamatta. Tontin määräyksiä ei prosessin aikana muutettu. Rakennukset on kaavassa sijoitettu tontille niin, että kävelykadun varrella on yksikerroksinen liiketila, viisikerroksinen asuinkerrostalo on sijoitettu sen taakse Opistokadun puolelle.¹⁴⁵ (liite 11)

Rakennusliike Velj.Tynkkysen toukokuussa 1974 esittämän rakennussuunnitelman mukaisesti hyväksyttiin samana vuonna kaavamuutos rakennusmassojen sijoittelun suhteen rakennusoikeuden ja korkeuslukujen pysyessä samoina. Siinä liikesiipi siirrettiin kerrostalon lounaispäädyn viereen, jolloin myös kulku sinne siirtyi Opistokadulle. Tämän muutoksen hyväksyi valtuusto eikä siihen haettu sisäasiainministeriön vahvistusta¹⁴⁶. (liite 14) Tontille valmistui marraskuussa 1974 viisikerroksinen asuinrakennus ja yksikerroksinen toimistosipi. (kuvat 4 ja 9; liite 17)

YHTEENVETO JA ANALYYSI

Korttelia n:o 53 ei alun alkaenkaan kaavoitettu yhtenä kokonaisuutena. Kalevankadun viereiset tontit käsiteltiin yhdessä tien toisella puolella olevan korttelin n:o 48 kanssa. Loput korttelin n:o 53 tonteista liittyivät aluk-

¹⁴⁵Asemakaavamuutos (18.10.1971) kartta, JKAOA.

¹⁴⁶Asemakaavanmuutos (28.5.1974), JKAOA.

si osana koko III kaupunginosan suunnitteluun, mutta irroitettiin siitä vahvistusmenettelyn aikana. Lopulta lähes kaikille korttelin tonteille laadittiin kullekin oma kaava.

1960-luvun alussa kehitetty liikekortteli-ajatus mureni hiljalleen kaavoitusprosessin edetessä. Se oli alkuaan selkeä kokonaissuunnitelma, josta kaupungin taholla haluttiin pitää kiinni. Suunnitelman murenemiseen vaikuttivat monet tekijät. Rakennusyhtiöt käytännön toteuttajana eivät olleet vakuuttuneita liikekortteli-ajatuksesta. Heidän mukaansa liiketiloille ei ollut tarvetta. Kaikilla neljällä tontilla, joille liikehuoneistoja suunniteltiin, pyrittiin muuttamaan asemakaavoja, tavalla tai toisella. Heidän tahtonsa osin toteutuikin. Etenkin tontilla 53:11, jossa liikehuoneistoihin velvoittava AL-merkintä muuttui ALK-merkinnäksi. Sen mukaan tilojen käyttö on vapaasti valittavissa. Myös autopaikkoja oli osoitettava yhtä paljon kuin tavallisilla asuinkerrostalo tonteilla.

Kevyenliikenteenväylä jäi paperilla elämään. Vahvistetuissa asemakaavanmuutoksissa se on merkitty ohjeelliseksi eli tontin omistajia ei voida velvoittaa sen rakentamiseen. Yksikään liikerakennus ei sijaitse väylän varrella, vaan kulku niille on ohjattu kaduilta.

Asiakirjojen perusteella voidaan todeta, että sisäasiainministeriön virkamiehillä oli selkeä näkemys korttelin

asemasta kaupunkikokonaisuudessa. He kyseenalaistivat kevyenliikenteenväylän korttelin keskellä sekä viittasivat kaupunkikuvallisiin seikkoihin. Suhde suunnitteluun oli passiivinen, sieltä ei suoraan esitetty omia ratkaisuja vaihtoehdoksi. Valtaan käytettiin jättämällä vahvistamatta esitettyjä asemakaavoja.

9. YHTEENVETO KORTTELIN SUUNNITTELUSTA

Korttelilla III:53 on kaupunkimaisena, asemakaavoitettuna ympäristönä lähes 90 vuoden historia (liite 18). Vuoden 1910 asemakaavalla muodostettiin korttelin rajat kaduilla, tehtiin tonttijako ja osoitettiin paikat korttelin viereiselle toriaukiolle ja puistolle. Muutosprosessi pientaloalueesta kerrostaloalueeksi alkoi II maailman sodan jälkeen. Vuoden 1947 rakennusjärjestyksessä mahdollistettiin kerrostalojen rakentaminen alueelle. Vuoden 1951 asemakaavassa rakennusjärjestyksen ohjeet siirrettiin hieman muutettuna asemakaavaan määräyksiksi. Näitä voidaan pitää samalla III kaupunginosan saneerauspäätöksenä pienpuutaloalueesta kerrostaloalueeksi.

Vuoden 1959 rakennuslakiin asti rakennusjärjestys oli ollut tärkein rakennetun ympäristön suunnittelua ohjannut asiakirja. Rakennusjärjestyksen kaupunkikuvalliset tekijät ja hyvä rakennustapa loivat perustan suunnittelulle.

Rakennukset suhteutettiin lähiympäristöön, jolloin rakennuksen viereinen vapaa tila määräsi rakennuksen korkeuden. Se mitä rakennuksia tonteille rakennettiin, jätettiin rakennuttajien päätettäväksi.

Liike-kortteli oli suunniteltu 1960-luvun olosuhteisiin. Jyväskylästä oli tullut vuosikymmenen alussa läänin pääkaupunki, joka asetti uusia velvoitteita kaupunkisuunnittelulle yhdessä kiihtyneen kaupungistumisen kanssa. III kaupunginosa liittyi tällöin kiinteästi ruutukaava-alueeseen. Are Oy:n suunnitelmat laajentaa toimintaa Kalevankadun toiselle puolen olisivat vahvistaneet tätä sidettä. Ollakseen toimiva, liikekorttelin on kuuluttava rakenteellisesti muuhun liikekeskustaa ja oltava helposti saavutettavissa. Kalevankadun leventäminen heikensi huomattavasti tämän yhteyden muotoutumista. Se siirsi myös tienylityksen Ilmarisenkadun ja Kalevankadun risteykseen, eikä korttelin halki kulkevalle kävelyväylälle ollut enää perusteita.

Korttelin muotoutumisen kannalta merkittäviä olivat liikennesuunnitelma sekä asemakaavojen tarkentuneet pysäköintinormit. Rakennuksen käyttö vaikutti autopaikkojen tilavarauksiin. Liikennesuunnittelu oli periaatteessa osa yleiskaava, sen "ali-urakka". Käytännössä se oli erillinen työ, jonka laati omista lähtökohdistaan liikenneinsinööri. Näiden kahden työryhmän välinen vuorovaikutus vaikutti heikohkolta. Liikennesuunnittelun suhde asema-

kaavoitukseen oli hierarkkinen, jolloin asemakaavoitus oli puhtaasti toimeenpanoa. Vaikka suunnitelmaa ei kokonaisuudessa toteutettu, joitakin uusia liikennejärjestelyjä sen pohjalta hyväksyttiin. Korttelin n:o 53 ja koko III kaupunginosan kannalta Kalevankadun levennys itään suuntaavan liikenteen ohjaamiseksi oli ratkaiseva.

Vuoden 1959 rakennuslain myötä kaupunkisuunnittelun välineeksi tuotiin yleiskaava. Yleiskaavan laatiminen kesti Jyväskylässä lähes kymmenen vuotta, jolloin koko III kaupunginosa oli rakennuskiellossa. Yleiskaavan laati ulkopuolinen konsultti, yhdyskuntasuunnittelun johtavan asiantuntijan Olli Kivisen toimisto. Heidän työskentelynsä painopiste oli asemakaavoittamattomissa alueissa. Keskusta-alueiden suunnittelussa käytettiin pohjana kaupungin omia suunnitelmia, jotka yhdistettiin osaksi kokonais-suunnitelmaa. Liiketilojen tarvearvio perustui Turussa tehtyyn tutkimukseen. Yleiskaavoituksen painoarvoa ei sen valmistumisvaiheessa varmaan voida aliarvioida, vaikka sitä ei vahvistettu. Olihan sitä yhdessä liikennesuunnitelman kanssa tehty useita vuosia, maksettu konsulttipalkkioita ja istuttu lukuisia kokouksia erinäisissä työryhmissä.

10. LOPPUPÄÄTELMÄT

1960-luvulla tapahtunut murrosta maestrosuunnittelusta rationalistiseen kaupunkisuunnitteluun ilmenee verraten hyvin korttelin n:o 53 suunnittelussa. 1960-luvun alun saneeraussuunnitelma on vielä perinteistä maestrotyyppistä suunnittelua, jonka laadinnasta vastasi asemakaava-osasto silloisen Jyväskylän kaupungin asemakaava-arkkitehti Hartikaisen johdolla. Suunnitelma on visuaalispohjainen kokonaissuunnitelma. Siinä on mukana jo kompaktikaupungin ihanteita. Ihmisten ajateltiin kulkevan keskustassa jalkaisin ja tekevän ostoksia pienissä myymälöissä autoliikenteen häiritsemättä. Rakennusmassat muodostavat suojaosan alueen korttelin keskelle. Piha miellettiin kaupunkimaiseksi julkiseksi tilaksi, vaikka sen ympärillä asui satoja asukkaita. Piha perinteisesti on koettu asumisen jatkoksi, korkeintaan puolijulkiseksi tilaksi.

Jyväskylän vuoden 1968 yleiskaava edustaa siirtymävaihetta maestrokeskeisestä suunnittelusta rationaaliseen suunnitteluun. Se oli laaja kokonaissuunnitelma, jossa ympäristöllisillä näkökohdilla on vielä keskeinen asema. Myös sen laadinnasta vastasi yksi toimisto, jonka johdossa oli yhdyskuntasuunnittelun keskeinen vaikuttaja, Olli Kivinen. 1960-luvun kaupunkisuunnittelun rationaalisuus onkin ymmärrettävä lähinnä hallinnollisena rationaliteettinä, jossa korostui byrokraattisuus. Kaavoituksen hierarkista järjestelmää sovellettiin sellaisenaan pohtimatta sisäl-

lön tarkoiotuksenmukaisuutta.

Yleiskaavoituksen merkitys oli taloudellisten näkökulmien korostamisessa, jolloin sijainnista tehtiin yksi taloudellinen tuotantotekijä muiden joukossa. Asemakaavoitus oli yleiskaavoitukselle alisteinen prosessi, jolloin sen asema päätöksentekoprosessissa oli olla osa täytännönpanoa. Asemakaavoituksessa ei alueen kehittämistä voitu enää tarkastella omana kokonaisuutena, sillä sen merkitys kokonaisuuden osana oli jo määritelty. Näin ei tehty, vaikka muuttuneet olosuhteet ja kaavaa toteuttavat tahot olisivat niin vaatineet. Hierarkkisen kaavajärjestelmän mukaan tämä olisi voinut tarkoittaa yleiskaavan tarkistamista, joka olisi ollut aivan liian suuri työ. Missään vaiheessa ei esille nosteta ajatusta, että rakennetun ympäristön investoinneilla voisi olla tasapainopiste. Sen mukaan oikea rakennus oikeassa paikassa ja oikeaan aikaan tarkoittaisi myös hyvää investointia, ja hyvää ympäristöä.

Suunnittelumenetelmillä ei ole suoraa vaikutusta ympäristön laatuun. Eritasoiset suunnitelmat voidaan koota yhteen toimivaksi kokonaisuudeksi. Suunnitelmien pohjalta tehtyjen päätösten paremmuus voidaan todeta vasta ajan kuluessa. Mutta päätökset olisi tehtävä niin, kuin aika olisi jo sillä hetkellä tuomarina. Mahdollisen maailman raja on tuotava rakentamalla niin lähelle, että jokainen sen voisi tuntea.

Painamattomat lähteet

Jyväskylän kaupungin asemakaavaosasto (JKAO), Jyväskylä.
Voimassa olevat asemakaavat, kartat ja selostukset.

Jyväskylän kaupungin keskusarkisto (JKKA), Jyväskylä.
Asemakaavat, kartat ja selostukset.
Jyväskylän seudun liikennesuunnitelma 1968
Kaupunginhallituksen pöytäkirjat ja aktit.
Kaupunginvaltuuston pöytäkirjat.
Kiinteistö- ja asemakaavalautakunnan pöytäkirjat.
Yleiskaavatoimikunnan pöytäkirjat.

Jyväskylän rakennustarkastusviraston arkisto (JKRVA).
Rakennusluvut.

Keski-Suomen museo, Jyväskylä
v.1951 Jyväskylän pienoismalli ja sen rakennusinventointikortisto.

Suullisia tietoja antaneet

Vainio, Antero, asemakaava-arkkitehti, Jyväskylä.
Vuolle-Apiala, Risto, arkkitehti, Jyväskylä.

Lähteet ja kirjallisuus

Alestalo, Matti (1990): Luokkarakenteen muutokset. Teoksessa Suomi 2017. Jyväskylä.

Anttila, Veikko (1982): Jyväskylän Tourula, pienyhteisötutkimus. Suomalaisen kirjallisuuden seura. Helsinki 1982.

Arkkitehdin työ Suomen arkkitehtiliitto 1892-1992 Finlands arkitektförbund. Toim. Pekka Korvenmaa. Hämeenlinna.

Ars Suomen taide 4. Toim. Salme Sarajas-Korte. Keuruu 1989.

Bengs, Christer (1992): Paikasta aikaan - onko päinvas-tainen mahdollinen? Yhdyskuntasuunnittelu 4/1992.

von Bonsdorff, Pauline (1991): Arkkitehtuurin määrittely Suomessa 1940-1989. Valtion teknillinen tutkimuskeskus, tutkimuksia 752. Espoo.

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

Haataja, Lauri (1988): Kekkonen aika. Teoksessa Suomen historia. Paasikiven ja Kekkonen aika, osa 8. Espoo.

Hall, Peter (1992): Urban and regional planning. London.

Hankonen, Johanna (1994): Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. Suunnittelujärjestelmän läpimurto suomalaisten asuntoalueiden rakentumisessa 1960-luvulla. Tampere.

Harju, Pertti (1988): Yhteissuunnittelu asuinalueiden kehittämisessä. Raportti SOFY-projektin kenttäkokeilusta. Yhdyskuntasuunnittelun täydennyskoulutuskeskuksen julkaisu A15. TKK. Espoo.

Harvey, David (1985): The Urbanization of Capital Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization 2. Norwich.

Hautamäki, Lauri (1991): Alueellisen suunnittelun teoriat ja menetelmät. Tampereen yliopisto, aluetieteen laitos. Sarja A 12.

Helander, Vilhelm (1982): Arkkitehtuuri. Teoksessa Suomen kulttuurihistoria III, ss.486-524. Porvoo.

Helander, Vilhelm & Mikael Sundman (1982): Miltä näyttää maamme. Ympäristön muutos ja rakennusperinnön kohtalo. Näyttely. Suomen rakennustaiteen museo.

Hurme, Riitta (1991): Suomalainen lähiö Tapiolasta Pihlajamäkeen. Bidrag till kännedom av Finlands natur och folk, Suomen tiedeseuran julkaisu 142. Tammisaari.

Genius loci. Otto-I. Meurmani 90-vuotisjuhlakirja. Toim. Kirmo Mikkola. Suomen arkkitehtiliitto. Helsinki 1980.

Jalkanen, Riitta & Tapani Kajaste, Timo Kauppinen, Pekka Pakkala, Camilla Rosengren (1997): Asuinaluesuunnittelu. Tampere.

Jarva, Anne (1997): mitä on kaupunkisuunnittelun ympäristötieto? ><http://www.tut.fi/units/arc/ays/ytkasit.html>> , 9/1998.

Jauhiainen, Jussi (1995): Kaupunkisuunnittelu, kaupunki-uudistus ja kaupunkipolitiikka: kolme eurooppalaista esimerkkiä. Turun yliopiston maantieteen laitoksen julkaisu ja n:o 146. Turku.

Jyväskylän kaupungin kunnallinen asetuskokoelma vuosilta 1962-1965. Jyväskylä 1966.

Jyväskylän kaupungin kunnalliskertomus vuodelta 1908.
Jyväskylä 1910.

Jyväskylän kirja. Katsauksia kaupunkielämän vaiheisiin
1940-luvulta 1990-luvulle. Toim. Ilkka Nummela. Jyväskylä
1997.

Jyväskylän kunnallinen asetuskokoelma 1943-1947. Jyväsky-
lä 1948.

Jyväskylän seudun kaavoitusperusteet. Jyväskylä 1953.

Jyväskylän yleiskaava 1968: kaupunki ja maalaiskunta.
Jyväskylä 1971.

Juntto, Anneli (1990): Asuntokysymys Suomessa Topeliuk-
sesta tulopolitiikkaan. Sosiaalipoliittisen yhdistyksen
julkaisu n:o 50. Helsinki.

Jäppinen, Jussi (1997): Katsauksia kaupunkikuvaan. Teok-
sessa Jyväskylän kirja. Jyväskylä.

Kalela, Jorma (1991): Narratiivi ei ole kertomus. Histo-
riallinen aikakauskirja. 89.vsk.

Katseen rajat, taidehistorian metodologiaa. Toim. Arja
Elovirta ja Ville Lukkarinen. Helsingin yliopiston Lahden
tutkimus- ja koulutuskeskus. Jyväskylä 1998.

Kertomus Jyväskylän kaupungin kunnallishallinnosta 1965,
I osa. Jyväskylä 1966.

Kertomus Jyväskylän kaupungin kunnallishallinnosta 1970,
I osa. Jyväskylä 1971.

Kertomus Jyväskylän kaupungin hallinnosta 1972, I osa.
Jyväskylä 1973.

Kosonen, Mauno & Harry Schulman, Pentti Viitala (1994):
Suomalainen alue- ja yhdyskuntasuunnittelu. Helsingin
yliopiston maantieteen laitoksen opetusmonisteita 36.
Helsinki.

Kuoppamäki-Kalkkinen, Riitta (1984): Kaupunkisuunnittelu
ja -rakentaminen Helsingin Kalliassa 1880-1980. Yhdyskun-
tasuunnittelun laitos, teknillinen korkeakoulu, arkkiteh-
tiosasto. Julkaisuja A 30. Espoo.

Kunta, kuntalainen ja ympäristö: ympäristön kehittämisen
haasteet. Toim. Seppo Aura ja Pentti Siitonen. Helsinki
1992.

Lehti, Esko ja Kari Ristola (1990): Suunnittelu luovaa
työtä. Rakennuskirja Oy. Vammala.

Lilius, Henrik (1989): Kaupunkirakennustaide 1800-luvun jälkipuoliskolla. Teoksessa *Ars Suomen taide* 4. Keuruu.

Maula, Jere (1970): Yleiskaava säätelysysteminä. Otaniemi 1970.

Maula, Jere (1992): Arkkitehdit ja kaupunkirakentaminen 1960- ja 1970-luvuilla. Teoksessa *Arkkitehdin työ Suomen arkkitehtiliitto 1892-1992*. Toim. Pekka Korvenmaa. Hämeenlinna.

Mäkinen, Matti K. (1980): Kukkia suomalaisen asemakaavoituksen uranuurtajalle. Teoksessa *Genius Loci*. Otto-I. Meurmanin 90-vuotisjuhlakirja. Jyväskylä.

Mänty, Jorma (1990): Voiko kaupunkia suunnitella. Teoksessa *Tiedon huoneita*. Otaniemi.

Nikula, Riitta (1981): Yhtenäinen kaupunkikuva 1900-1930. Suomalaise kaupunkirakentamisen ihanteista ja päämääristä, esimerkkinä Helsingin Etu-Töölö ja Uusi Vallila. *Bidrag till kändedom av Finlands natur och folk*. H 127. Helsinki.

Nikula, Riitta (1989): Asemakaavoitus vuosisadan vaihteissa. Teoksessa *Ars Suomen taide* 4. Keuruu.

Nikula, Riitta (1998): Kaupunkitutkimus. Teoksessa *Katseen rajat, taidehistorian metodologiaa*. Jyväskylä.

Nupponen, Terttu (1992): Parhaalla tavalla ja kaukonäköisesti. Tapaustutkimus Kokemäenjoki-laakson aluesuunnitelman viriämisestä ja intresseistä 1940-luvulla. Sosiologian lisensiaatintyö, Jyväskylän yliopisto.

Otavan suuri ensyklopedia, osa 10. Keuruu 1978.

Pakarinen, Terttu (1992): Urban planning then and now; planning in history and contemporary planning problems. Tampereuniversity of technology, department of architecture, institute of urban planning. Publications 28. Tampere.

Rannikko, Pertti (1992): Rakennettuun ympäristöön liittyvistä ristiriidoista. *Yhteiskuntasuunnittelu* 4/1992.

Rapoport, Amos (1983): *The Meaning of the Built Environment. A Nonverbal Communication Approach*. Beverly Hills.

Saarikangas, Kirsi (1998): Tilan tekijät. Teoksessa *Katseen rajat, taidehistorian metodologiaa*. Jyväskylä.

Salokorpi, Asko (1984): Kaupunkirakentaminen. Teoksessa *Suomen kaupunkilaitoksen historia* 3, Itsenäisyyden aika. Toim. Päiviö Tommila. Vantaa.

Siitonen, Pentti (1992): Kunta ympäristöön vaikuttajana. Teoksessa Kunta, kuntalainen ja ympäristö: ympäristön kehittämisen haasteet. Helsinki.

Suomen historia. Paasikiven ja Kekkonen aika, osa 8. Espoo 1988.

Suomen kulttuurihistoria III. Toimituskunta Päiviö Tommila, Aimo Reitala, Veikko Kallio. Porvoo 1982.

Suomi 2017. Toim. Olavi Riihinen. Jyväskylä 1990.

Tiedon huoneita. Arkkitehtuuri ja muiden alojen tutkimusta 1990-luvun vaihteen Suomessa. Toim. Riitta Kuoppamäki-Kalkkinen ja Pirkko-Liisa Louhenjoki-Schulman. Teknillinen korkeakoulu. Arkkitehtiosasto. Rakennussuunnittelu B 32. Yhdyskuntasuunnittelu B62. Otaniemi.

Tiihonen, Paula & Seppo Tiihonen (1990): Keskitetyn suunnittelun nousu ja tuho. Jäähyväiset alistavalle, pysähtyneisyyden ajan suunnittelulle. Helsinki.

Tommila, Päiviö (1972): Jyväskylän kaupungin historia 1837-1965, osa 1. Jyväskylä.

Turunen, Timo (1989): Kaavahierarkia ja maankäytön ohjaus. Suomen ympäristöoikeustieteen seuran julkaisuja 14. Helsinki.

Valkonen, Tapani, Risto Alapuro, Matti Alestalo, Riitta Jallinoja ja Tom Sandlund: Suomalaiset. Yhteiskunnan rakenne teollistumisen aikana. Juva 1983.

Valkonen, Tapani (1983): Alueelliset erot. Teoksessa Valkonen et al.: Suomalaiset. Yhteiskunnan rakenne teollistumisen aikana. Juva.

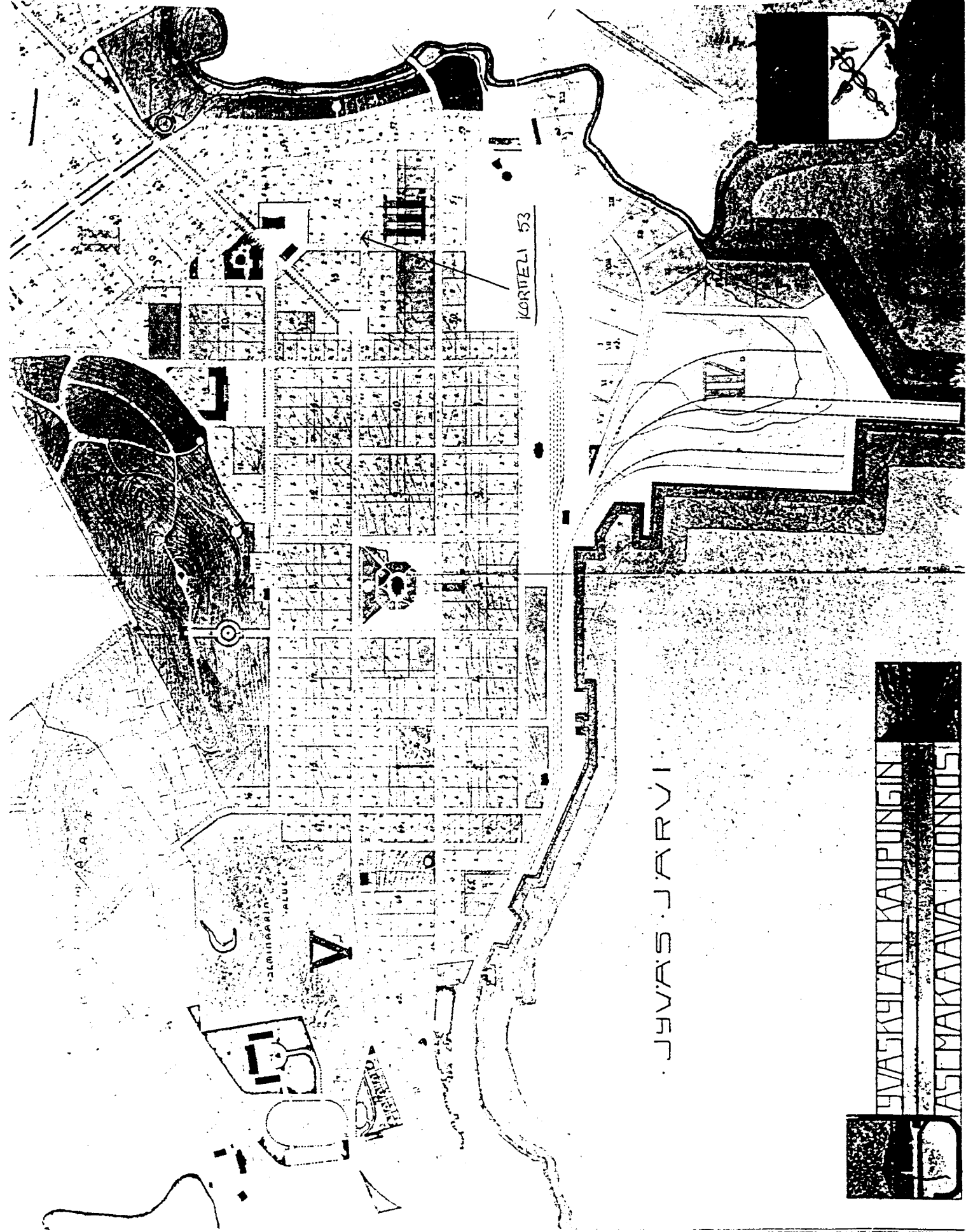
Valkonen, Tapani (1990): Väestökehitys. Teoksessa Suomi 2017. Jyväskylä.

Vilkuna, Johanna (1996): Suunnittelun ja paikallisuuden luonnott. Tulkinnan viitekehys. Yhteiskuntasuunnittelu 4/96.

Yli-Laurila, Matti (1993): Muuttuva rakennusjärjestys. Ympäristöministeriö, kaavoitus- ja rakennusosasto. Selvitys 2/1993. Helsinki.

Älylästä Tyhmälän torille: jyväskyläläiset muistelevat menneitä. Koonneet Matti ja Riitta Räsänen. Jyväskylä 1984.

Liite 1. Jyväskylän kaupungin asemakaavaluonnos vuodelta 1909. Jyväskylän yleiskaava 1968,15.

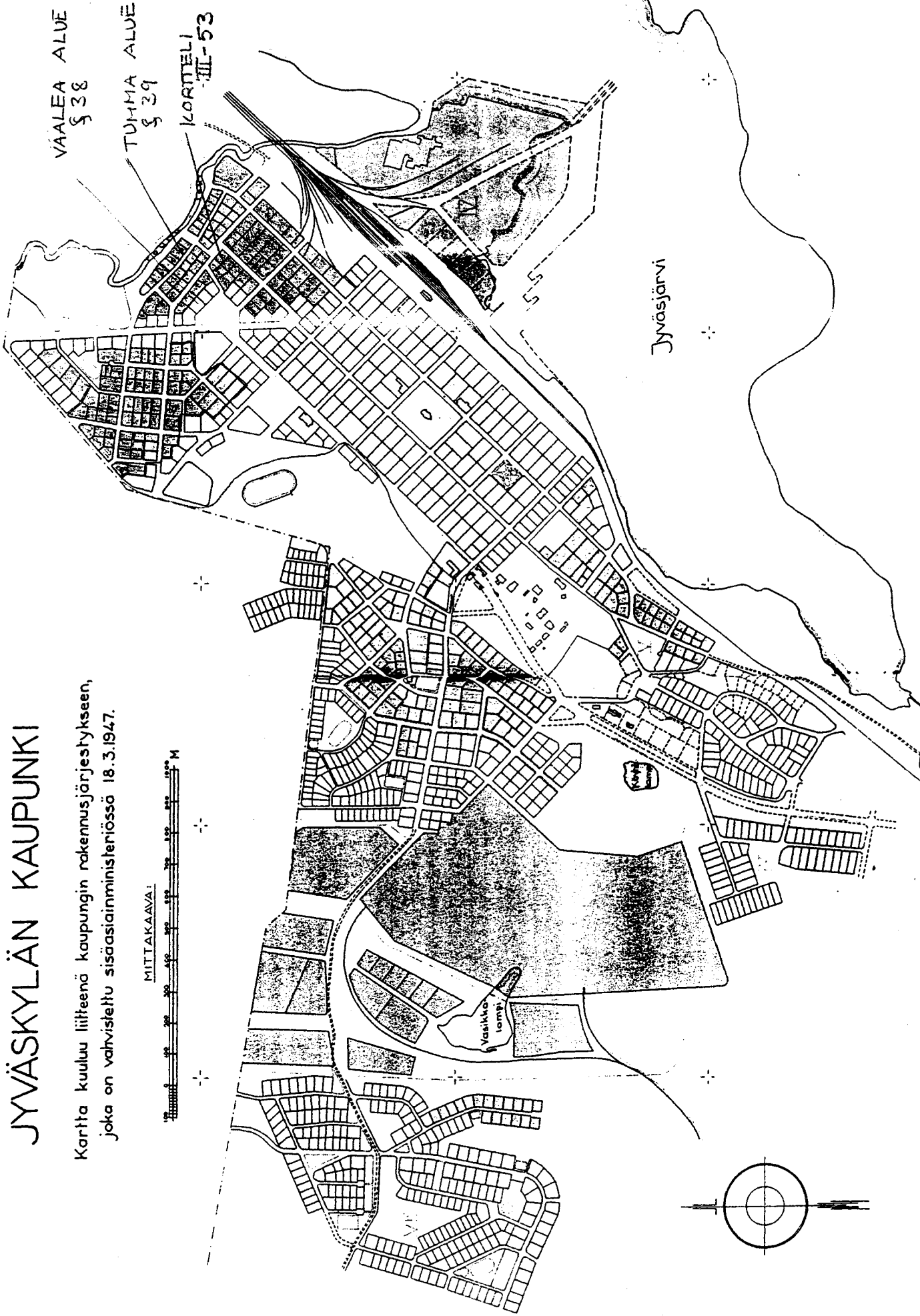


JYVÄSKYLÄN KAUPUNGIN ASEMAKAAVALUONNOS

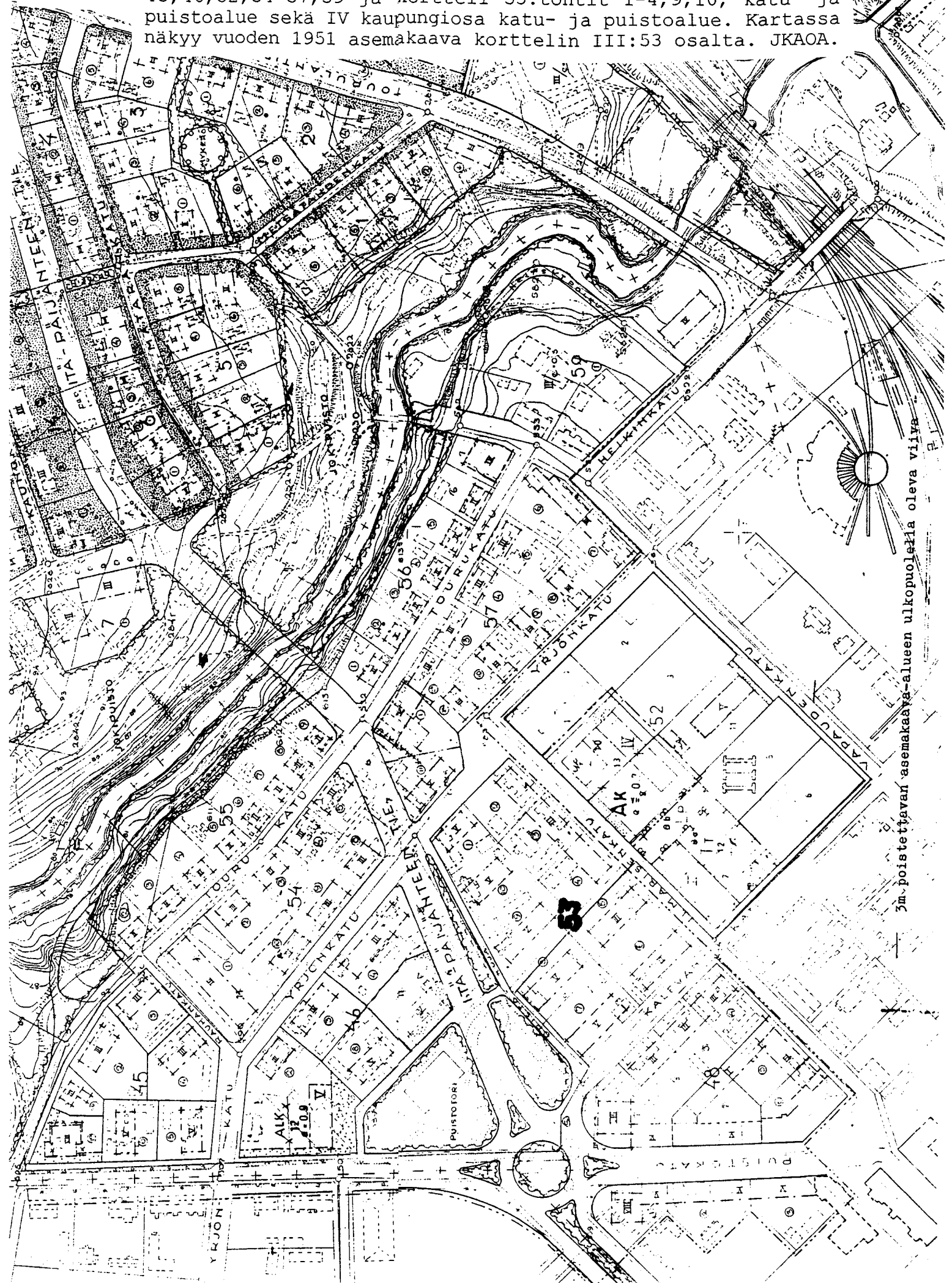
JYVÄSKYLÄN KAUPUNGIN ASEMAKAAVALUONNOS

JYVÄSKYLÄN KAUPUNKI

Kartta kuuluu liiteenä kaupungin rakennusjärjestykseen, joka on vahvistettu sisäasiainministeriössä 18.3.1947.

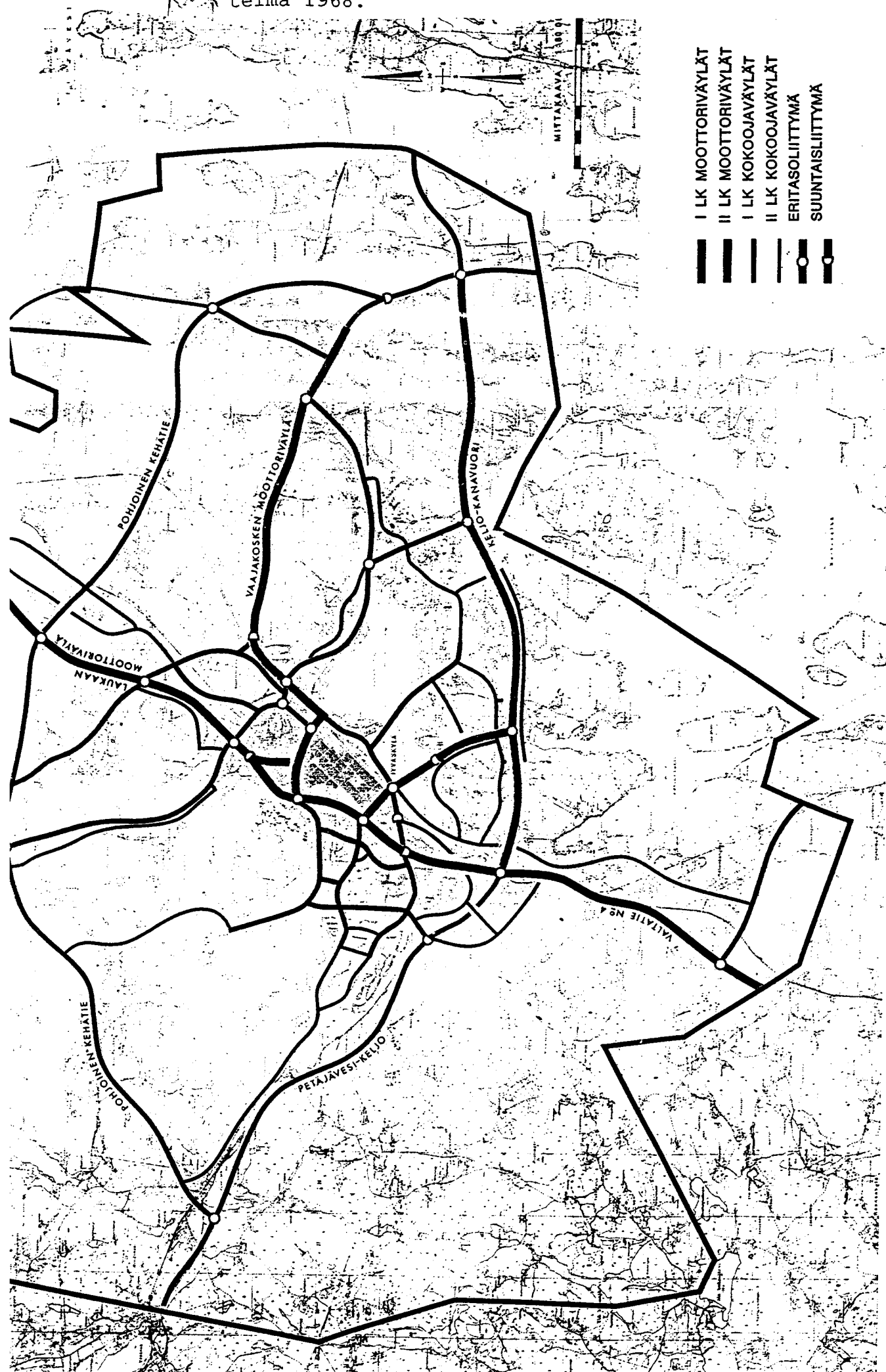


Liite 3. Poistettava alue asemakaavasta, joka koskee Jyväskylän III kaupunginosan asemakaavan muutosta: korttelit 45, 46, 52, 54-57, 59 ja kortteli 53.tontit 1-4, 9, 10, katu- ja puistoalue sekä IV kaupungiosa katu- ja puistoalue. Kartassa näkyy vuoden 1951 asemakaava korttelin III:53 osalta. JKAOA.



3m poistettava asemakaava-alueen ulkopuolella oleva viija

Liite 4. Ins. tsto Polvisen laatima ehdotus Jyväskylän seudun liikenneverkoksi. Jyväskylän seudun liikennesuunnitelma 1968.



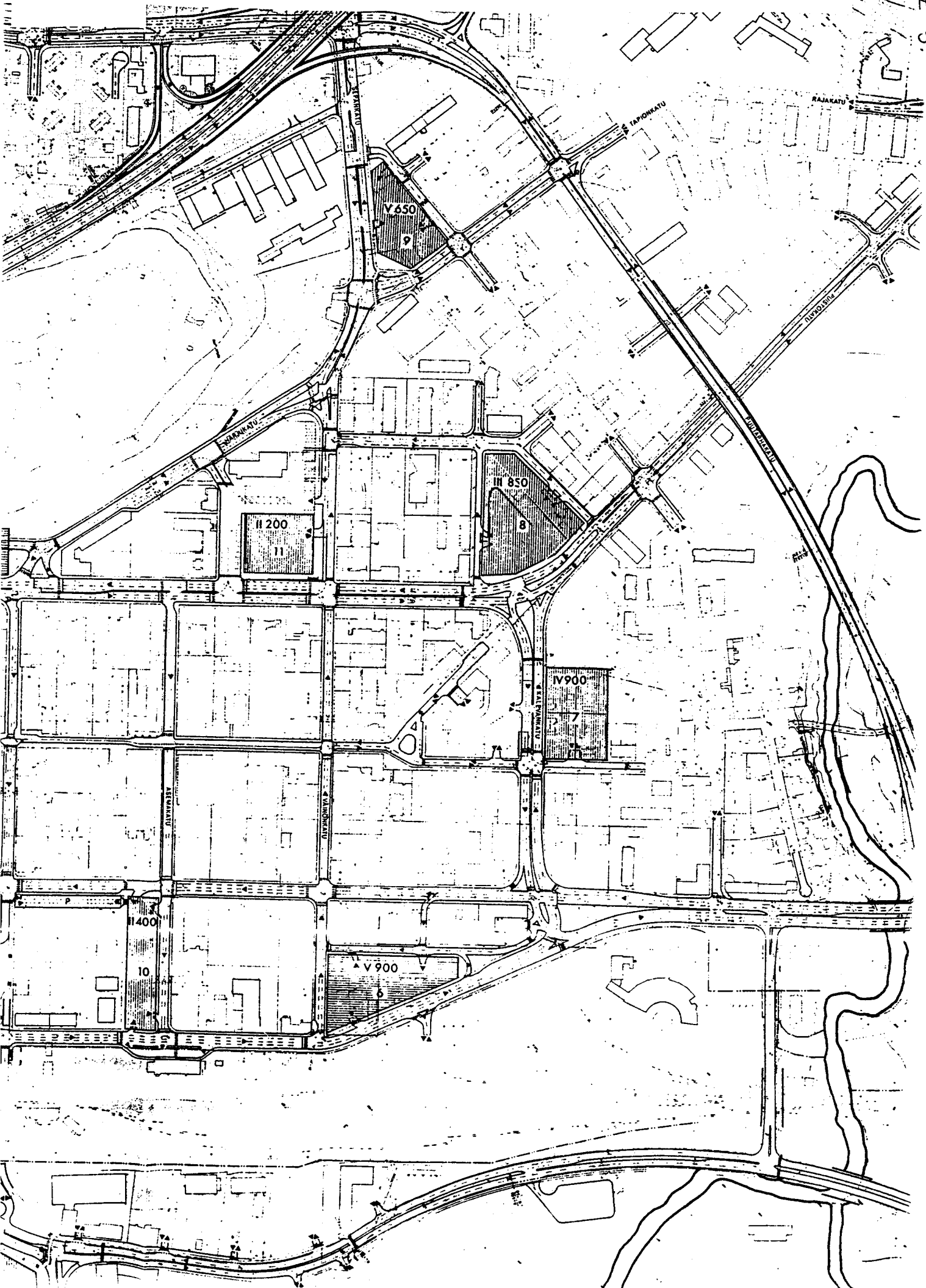
- I LK MOOTTORIVÄYLÄT
- II LK MOOTTORIVÄYLÄT
- I LK KOKOOJAVÄYLÄT
- II LK KOKOOJAVÄYLÄT
- ERITASOLIITTYMÄ
- SUUNTAISLIITTYMÄ

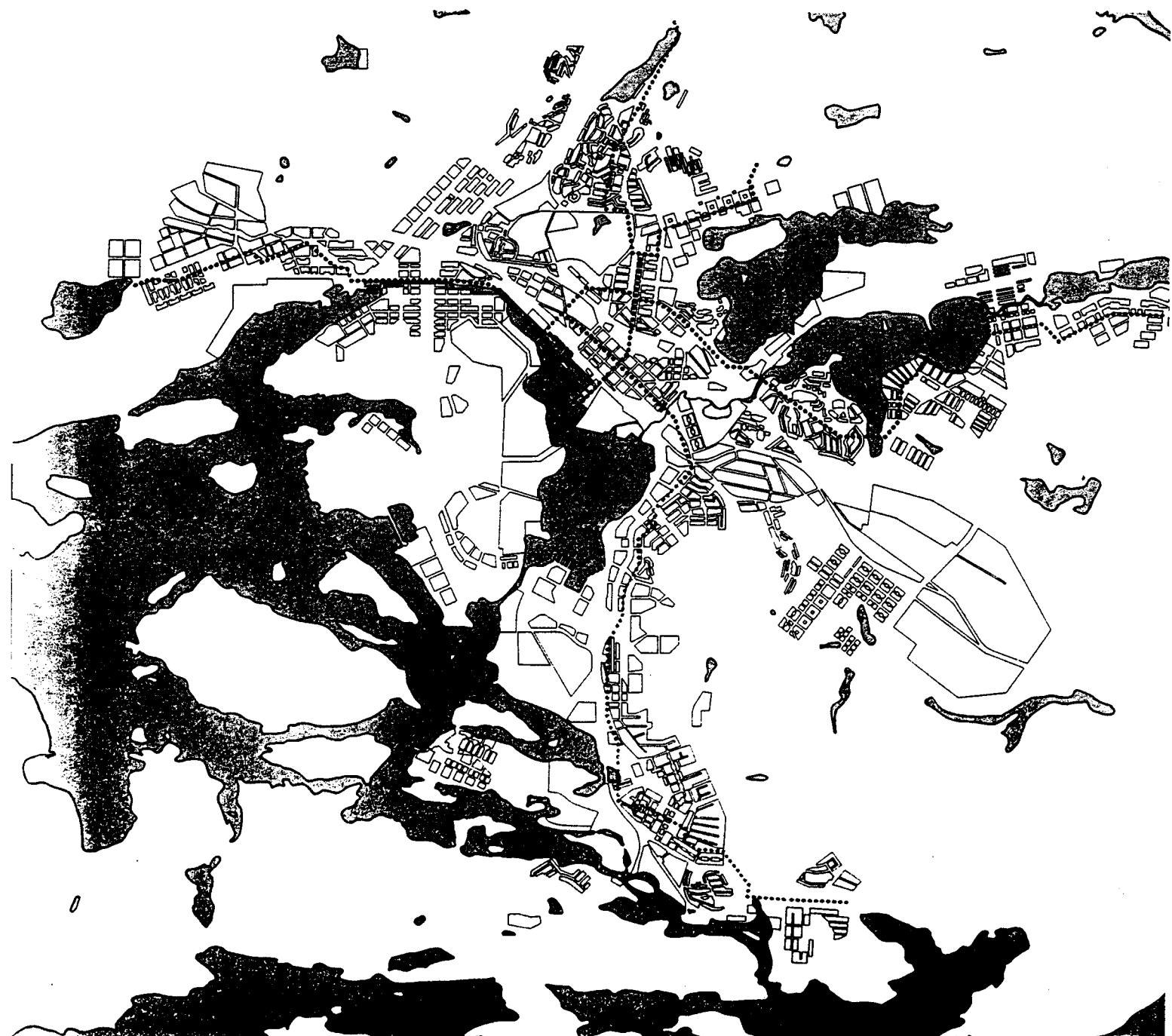
LIIKENNEVERKKO 1 B

PENTTI POLVINEN

Liite 5. Jyväskylän keskustan liikenneverkkoehdotus Polvisen liikennesuunnitelman mukaan. Jyväskylän yleiskaava 1968.

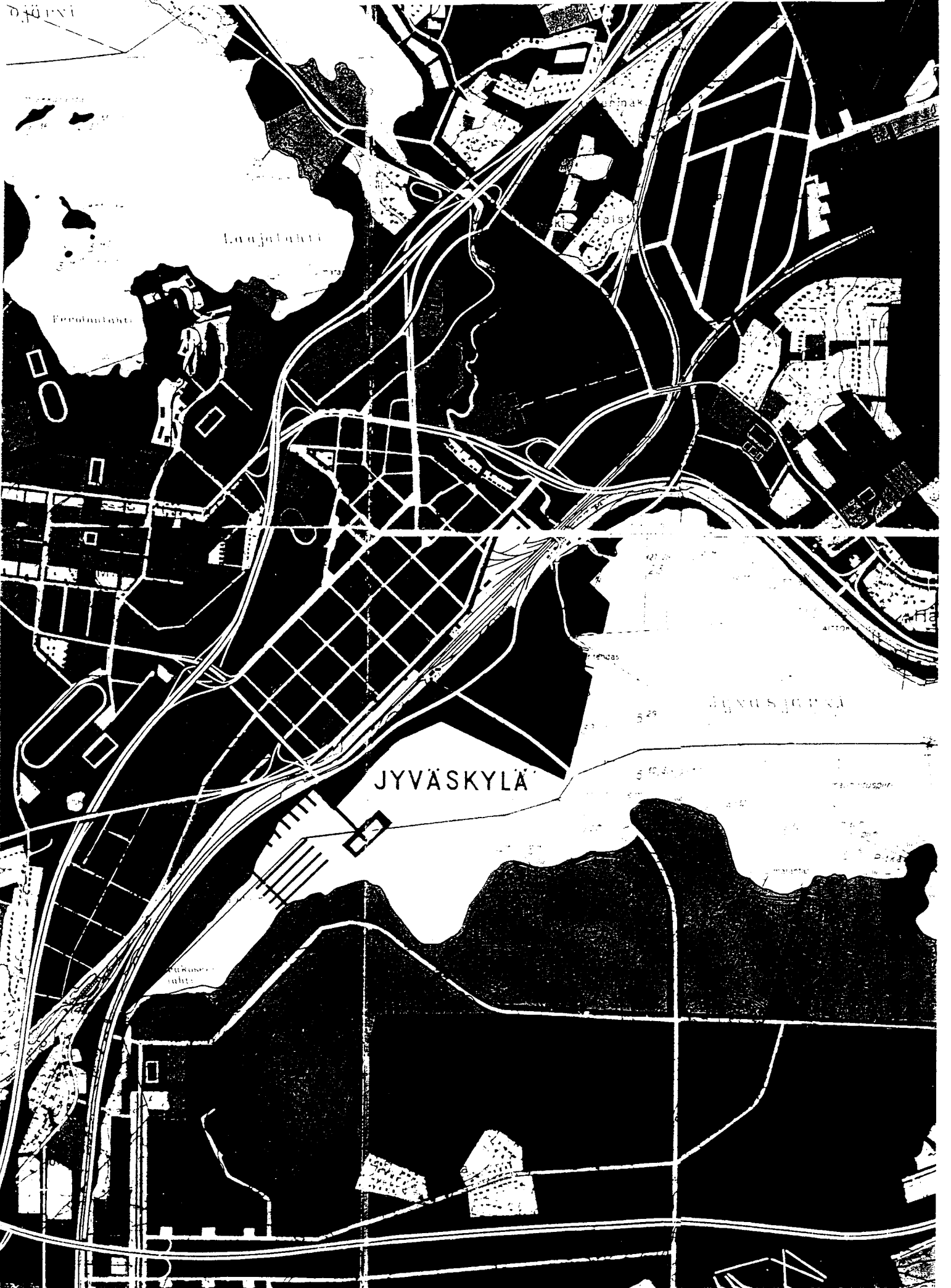
LIITE 5.



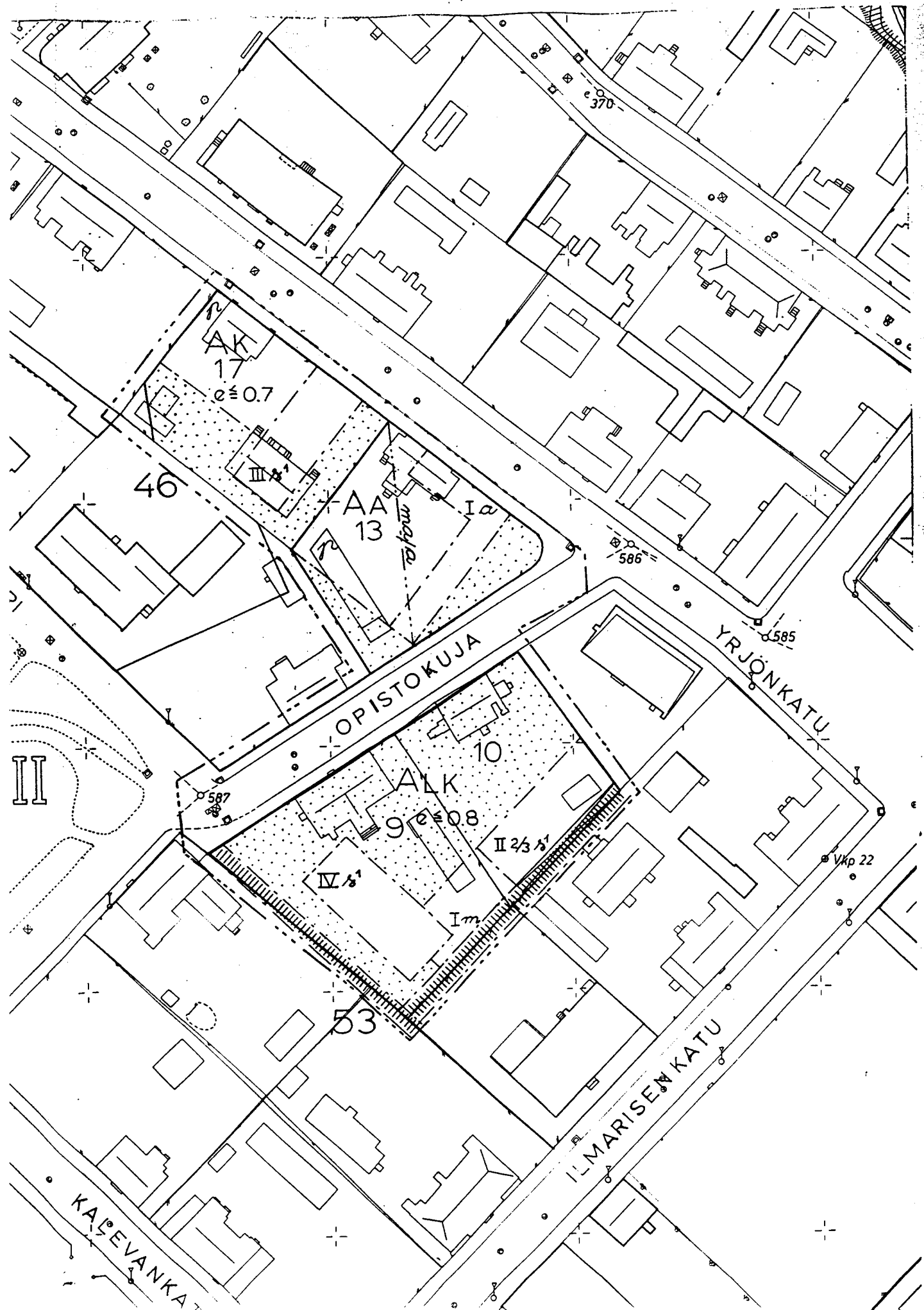


Etä-Palo

Liite 7. Jyväskylän yleiskaavakartta 1968, yksityiskohta.
Jyväskylän yleiskaava 1968.



Liite 8. Jyväskylän III kaupunginosan asemakaavan muutosehdotus: III kaupunginosa tontit 46:4 ja 53:9, 2.10.1965 päivätty kartta. JKKA.



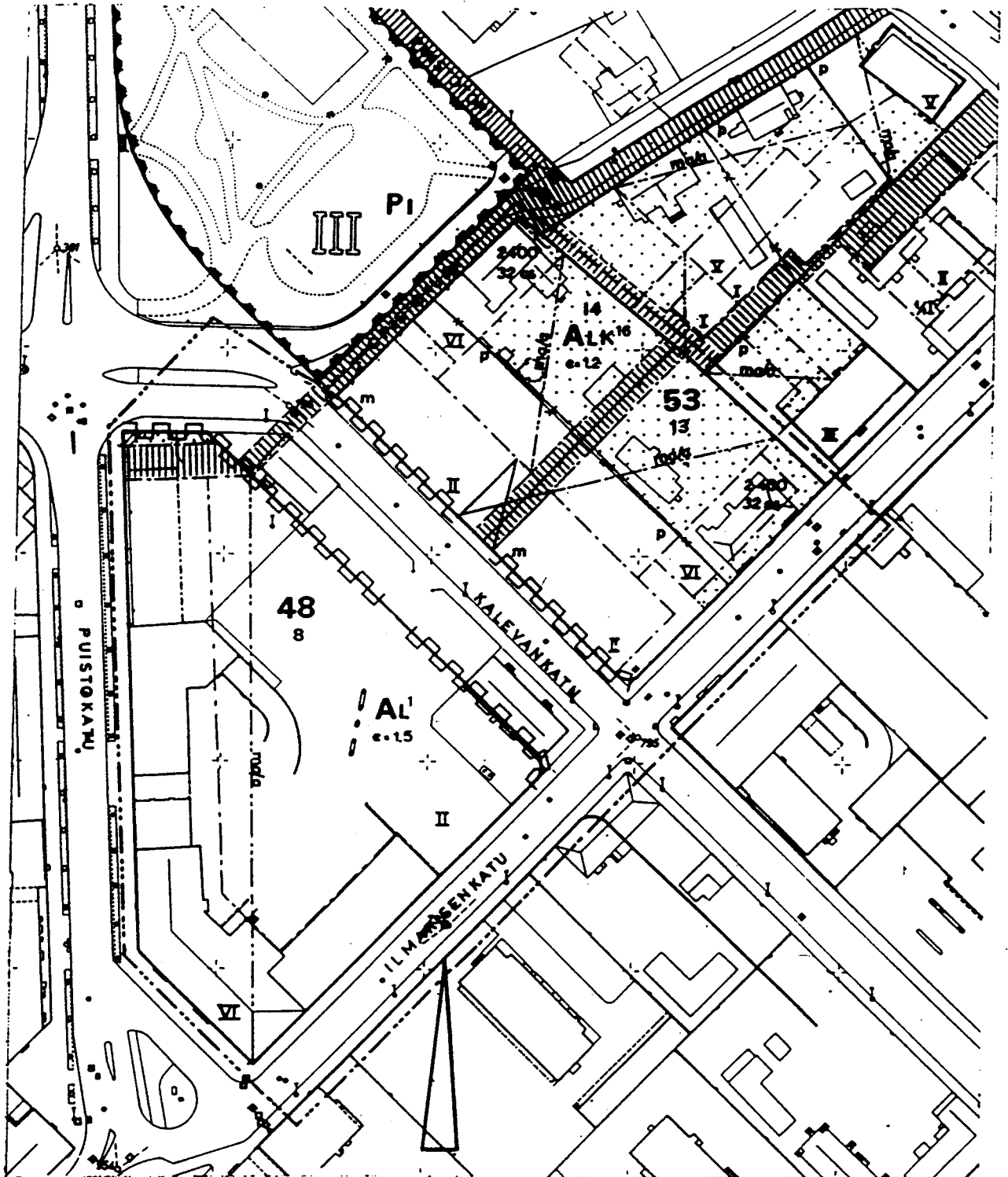
Liite 9. Jyväskylän III kaupunginosan asemakaavan muutos:
korttelit 45,46,52,54-57,59,kortteli 53,tontit 1-4,9,10
katu- ja puistoalue sekä IV kaupunginosa katu- ja puistoalue.
20.10.1969 päivätty kartta. JKAOA.



Liite 10. Jyväskylän III kaupunginosan asemakaavan muutos:
 kortteli 48 ja tontit 53:13-14. 9.11.1970 päivätty kartta.
 JKAOA.

1:1000

0 50 100 150



Pohjakartta on laadittu kaavoitusmittauksista ja kaavojen pohjakartoista
 annetun asetuksen mukaan.

Jyväskylässä marraskuun 9 päivänä 1970,

Kaupungingeodeetti

Viljo Kuvaja
 Viljo Kuvaja

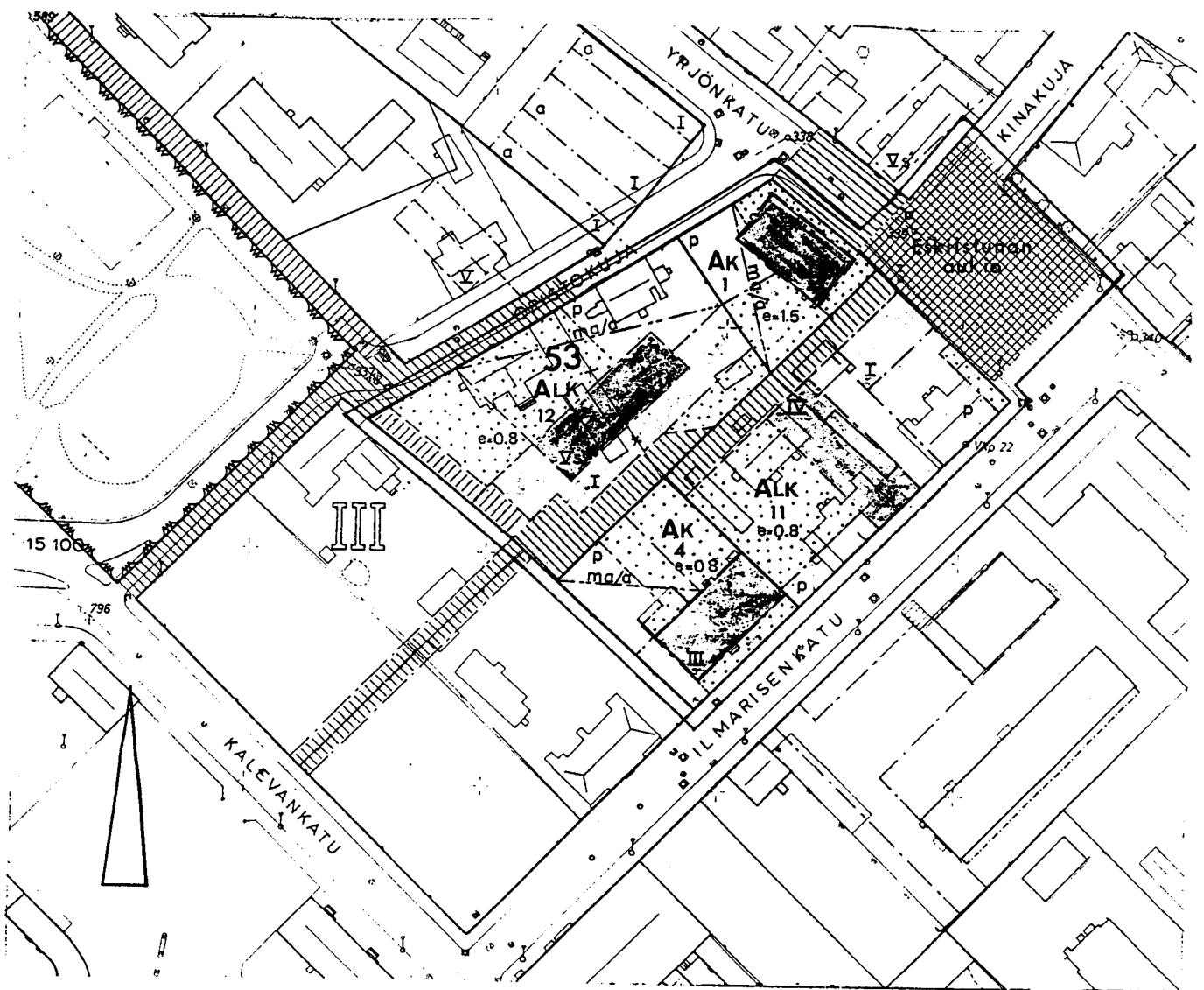
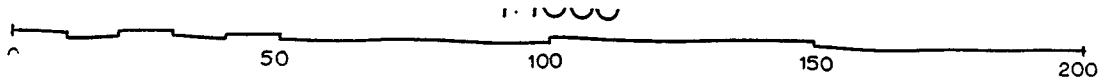
Jyväskylässä marraskuun 9 päivänä 1970.

Asemakaava-arkkitehti

Hilja Aarola
 Hilja Aarola

Arkisto n:o 03:024

Liite 11. Jyväskylän III kaupungiosan asemakaavan muutos:
tontit 53:1-4,9,10. 18.10.1971 päivätty kartta. JKAOA.



Pohjakartta on laadittu kaavoitusmittauksista ja kaavojen pohjakartoista annetun asetuksen mukaan.

Jyväskylässä, lokakuun 18 päivänä 1971.

Kaupungingeodeetti

Viljo Kuvaja
Viljo Kuvaja

Asemakaavan muutos ei koske maarekisterissä olevaa aluetta.

Jyväskylässä, lokakuun 18 päivänä 1971.

Asemakaava-arkkitehti

Niilo Hartikainen
Niilo Hartikainen

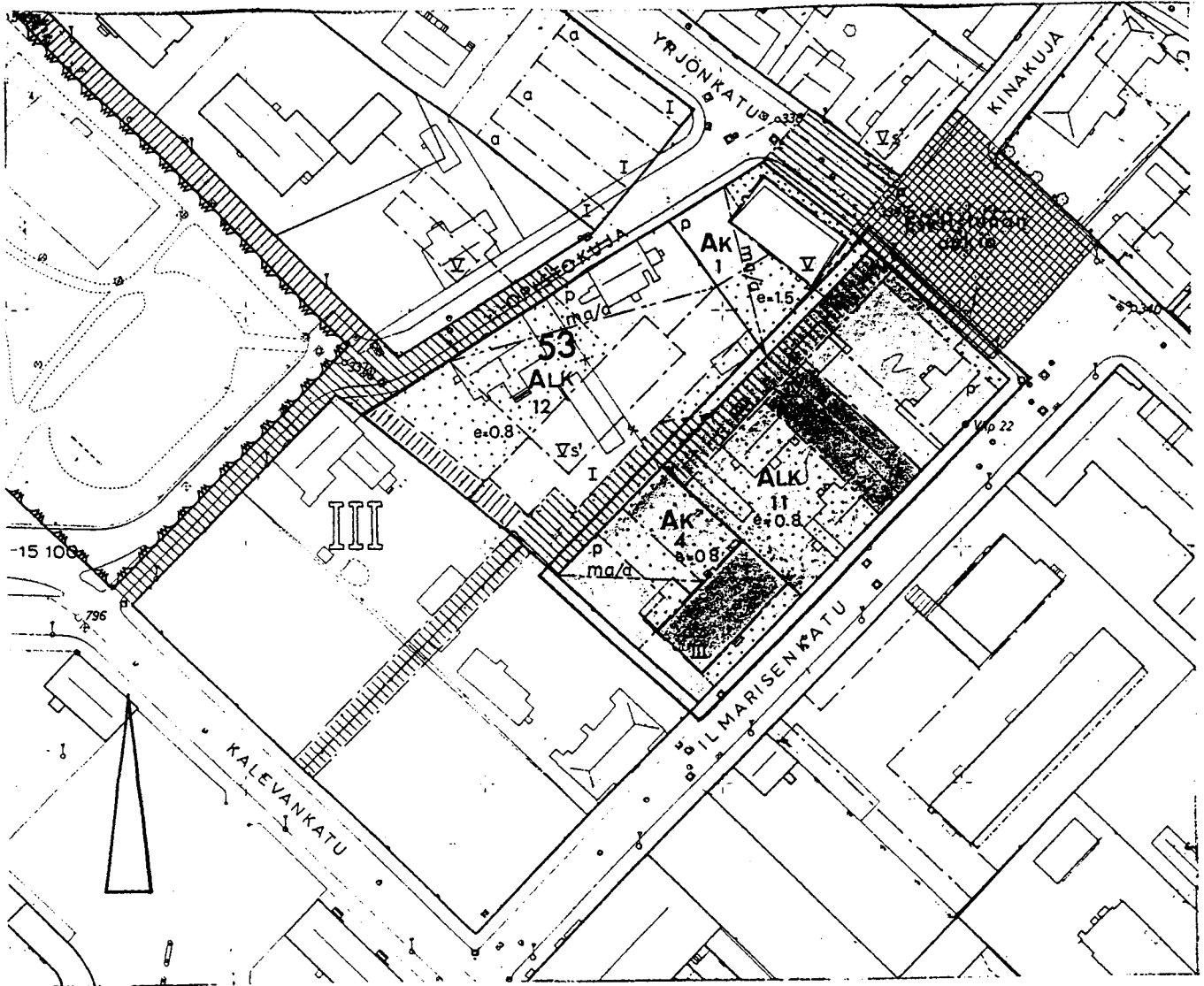
Hyväksytty kaupunginvaltuustossa

kuun päivänä 1971

Vahvistettu sisäasiainministeriössä

kuun päivänä 197

Liite 12. Jyväskylän III kaupunginosan asemakaavan muutos:
tontit 53:2-4. 14.7.1972 päivätty kartta. JKAOA.



Ponjakartta on laadittu kuavoitusmittauksista ja kaavojen ponjakartoista annetun asetuksen mukaan.

Jyväskylässä, heinäkuun 14 päivänä 1972.

Kaupunginjohtaja

Viljo Kuvaja
Viljo Kuvaja

Asemakaavan muutos ei koske maarekisterissä olevaa aluetta.

Jyväskylässä, heinäkuun 14 päivänä 1972.

Ap. asemakaava-arkkitehti *Kalervo Laino*
Kalervo Laino

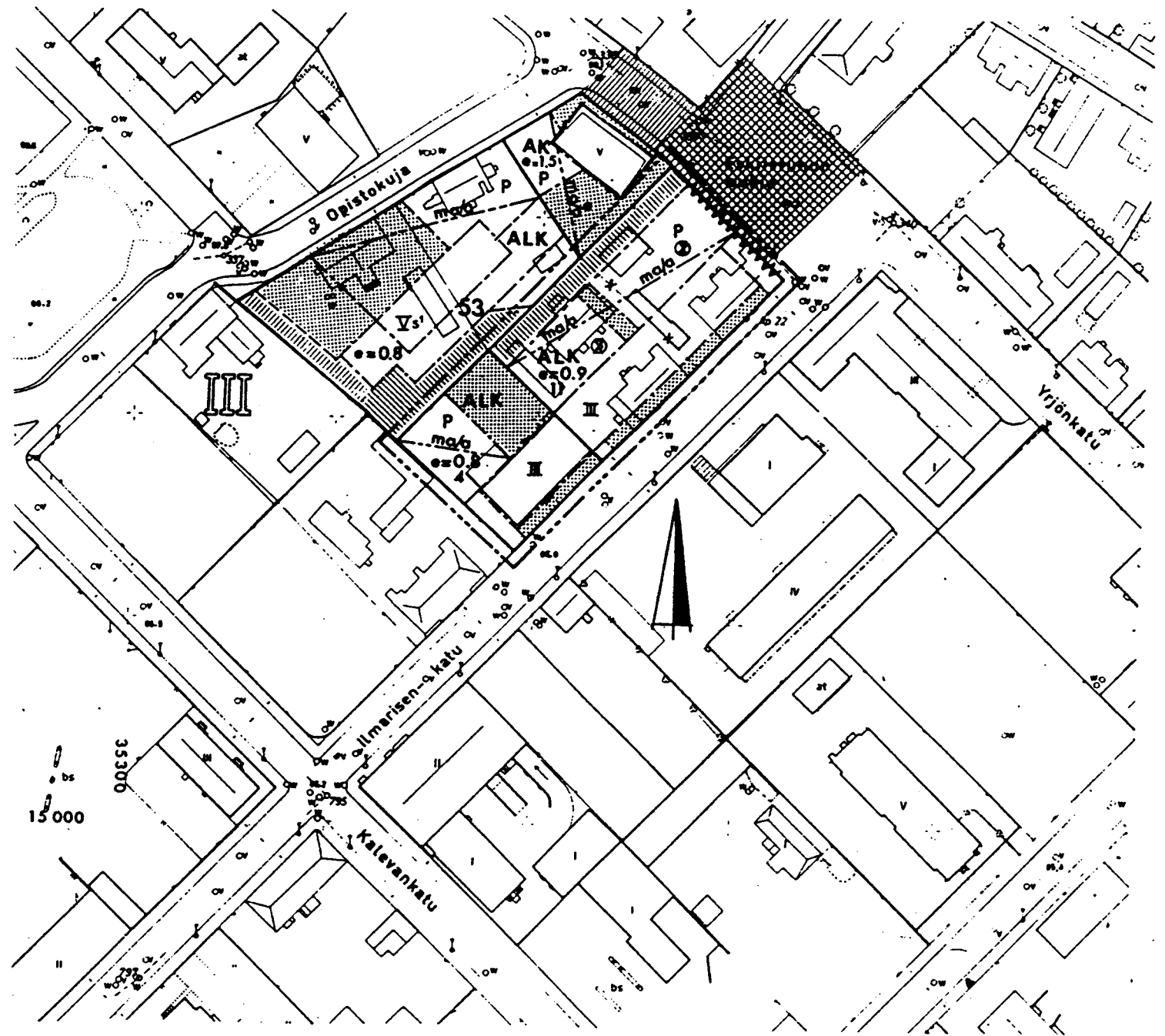
Hyväksytty kaupunginvaltuustossa

kuun päivänä 1972.

Valvostettu sisäasiainministeriossa

kuun päivänä 197

Liite 13. Jyväskylän III kaupunginosan asemakaavan muutos:
tontit 2-4. 3.4.1973 päivätty kartta. JKAOA.



Jakartta on laadittu kaavoitusmittuuksista ja kaavojen pohjakartoista annetun asetuksen mukaan.

Jyväskylässä, huhtikuun 3 päivänä 1973.

kaupungingeodeetti

Viljo Kuvaja

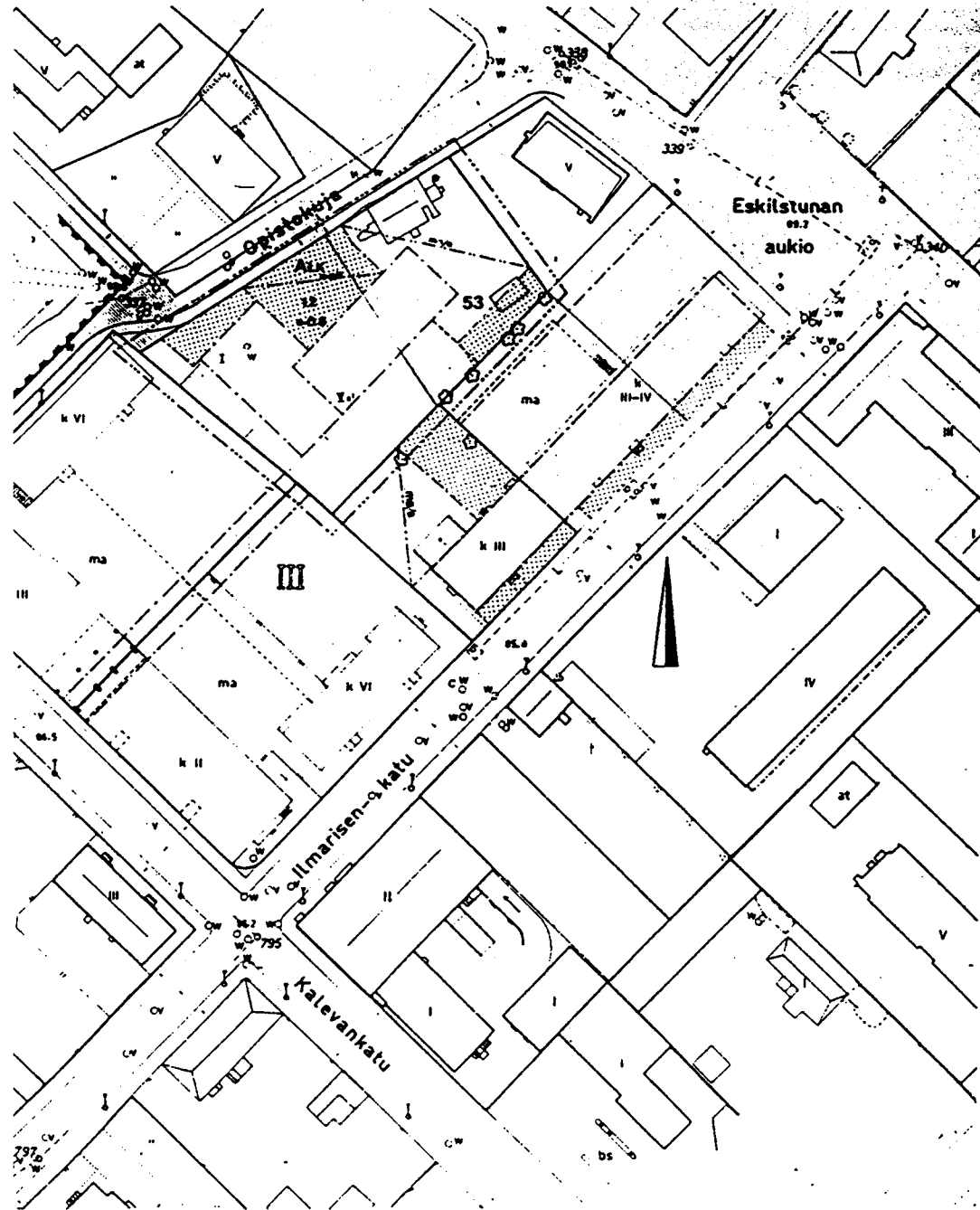
asemakaavan muutos ei koske maarekisterissä olevaa aluetta.

Jyväskylässä, huhtikuun 3 päivänä 1973.

Liite 14. Jyväskylän III kaupungiosan asemakaavan muutos:
tontti 53:12. 28.5.1974 päivätty kartta. JKAOA.

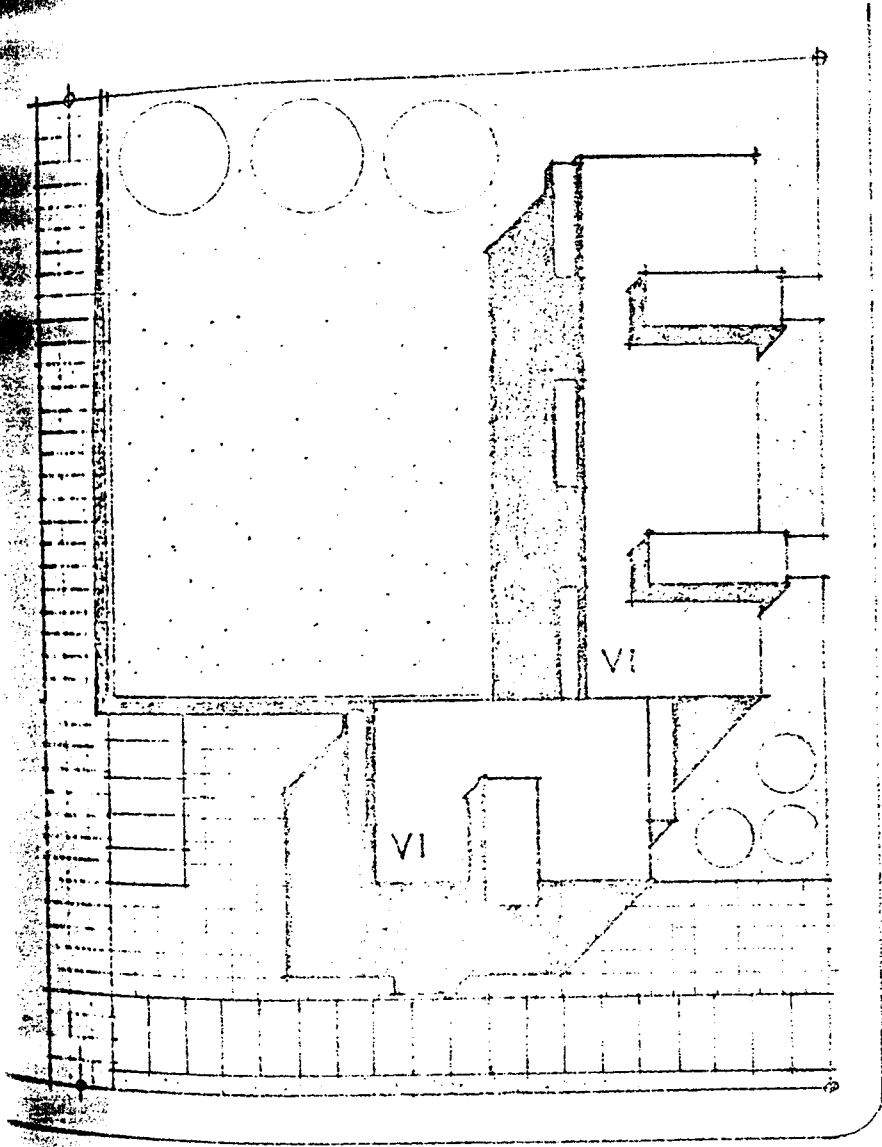
III/53/12

2 9 74



III - 53 - 13

IONNOS, VARJOPIIRROS 1/500



ILMARISENKATU /

KALEVANKATU /

Hanna Kiviranta
arkkitehtuuritoimisto
Jyväskylä 7.5.1972
Hanna Kiviranta

Liite 17, 1/3. Tiedot tonteittain rakennusluvista ja asemakaavamääräyksistä

Tontti III-53-1

Tiedot rakennuksesta rakennuslupa n:o 65/60 mukaan:

Asuinkerrostalo
Valmistumisvuosi 1961
Kerrosala 1360 m²
Rakennusala 264 m²
Tilavuus 4650 m³
Kerroksia 5 krs
Asuntoja 25 kpl

Suunnittelu arkkitehti Raimo Halonen
Urakointi Rakennustoimisto Pauli Kallio & kumpp.

Rakennuksen julkisivun pintakäsittelynä rappaus.

Tontin kaavamerkinnät 18.10.1971 päivätyn asemakaavan mukaan:

Käyttö AK
Kerrosala 1320 m²
Tontin pinta-ala 878 m²
Tehokkuusluku e 1.5

Tontti III-53-11

Tiedot rakennuksesta rakennuslupa n:o 112/73 mukaan:

Asuinkerrostalo
Valmistumisvuosi 1974
Kerrosala 2300 m²
Rakennusala 767 m²
Tilavuus 10000 m³
Kerroksia 3 krs
Asuntoja 39 kpl

Suunnittelu Arkkitehtitoimisto Raimo Halonen
Urakointi Rakennustoimisto Arvo Mustonen

Rakennuksen ulkoseinät sandwich-ruutuelementtejä rouhepinnalla.

Tontin kaavamerkinnät 3.4.1973 päivätyn asemakaavan mukaan:

Käyttö ALK
Kerrosala 2300 m²
Tontin pinta-ala 2527 m²
Tehokkuusluku e 0.9

liite 17, 2/3

Tontti III-53-4

Tiedot rakennuksesta rakennuslupa n:o 12/62 mukaan:

Asuinkerrostalo
 Valmistumisvuosi 1962
 Kerrosala 1017 m²
 Tilavuus 3910 m³
 Kerroksia 3 krs
 Asuntoja 18 kpl

Suunnittelu arkkitehti Raimo Halonen
 Urakointi Rakennustoimisto Humaloja ja kumpp.

Rakennuksen julkisivun pintakäsittelynä roiskerappaus, kuparipelti ja maalattu puhtaaksimuuraus.

Tontin kaavamerkinnät 18.10.1971 päivätyn asemakaavan mukaan:

Käyttö AK
 Kerrosala 1017 m²
 Tontin pinta-ala 1255 m²
 Tehokkuusluku e 0.8

Tontti III-53-12

Tiedot rakennuksesta rakennuslupa n:o 342/74 mukaan:

Asuinkerrostalo ja toimistosiipi

Valmistumisvuosi 1975
 Kerrosala 2456 m²
 Tilavuus 8978 m³
 Kerroksia 5 krs
 Asuntoja 28 kpl

Suunnittelu Arkkitehtitoimisto Eskelinen
 Urakointi Rakennusliike veljekset Tynkkynen ky

Rakennuksen julkisivuina Sandwich elementit maalattuna, päädyt puhtaaksimuurattua Lohko-Saka tiiltä. Toimistosiipi on tiiliverhoiltu.

Tontin kaavamerkinnät 18.10.1971 päivätyn asemakaavan mukaan:

Käyttö AKL
 Kerrosala 2424 m²
 Tontin pinta-ala 3030 m²
 Tehokkuusluku e 0.8

Liite 17, 3/3

Tontti III-53-13

Tiedot rakennuksesta rakennuslupa n:o 304/72 mukaan:

Asuinkerrostalo
 Valmistumisvuosi 1973
 Kerrosala 3971 m²
 Tilavuus 18380 m³
 Kerroksia 6 krs
 Asuntoja 32 kpl

Suunnittelu Arkkitehtitoimisto A.Eskelinen
 Urakointi Rakennusliike Velj.Tynkkynen

Rakennuksen julkisivun pintakäsittelynä harjattu tai pesubetoni.

Tontin kaavamerkinntät 9.11.1970 päivätyn asemakaavan mukaan:

Käyttö ALK
 Kerrosala 3971 m²
 Tontin pinta-ala 3335 m²
 Tehokkuusluku e 1.2

Tontti III-53-14

Kiinteistöosakeyhtiö Kalevankatu 10

Tiedot rakennuksesta rakennuslupa n:o 154/73 mukaan:

Asuinkerrostalo ja liikerakennus

Valmistumisvuosi 1974
 Kerrosala 3830,5 m²
 Tilavuus 17548 m³
 Kerroksia 2-6 krs
 Asuntoja 32 kpl

Suunnittelu Arkkitehtitoimisto A.Eskelinen
 Urakointi Rakennusliike Velj.Tynkkynen

Rakennuksen ulkoseinät ovat sandwich-elementtejä. Asuintalon päädyt sakatiiltä (alkuperäisissä suunnitelmissa pesubetonia), muualta harjattu betoni, osin maalattu betoni. Liiketalon pintakäsittely pesubetoni ja julkisivulasi.

Tontin kaavamerkinntät 9.11.1970 päivätyn asemakaavan mukaan:

Käyttö ALK
 Kerrosala 3830,5 m²
 Tontin pinta-ala 3192 m²
 Tehokkuusluku e 1.2

Liite 18. Luettelo kortteliin III-53 laaditusta asemakaavasta ja sen muutoksista, niiden piirtämispäiväys, kaupungin valtuuston (KV) hyväksymispäiväys sekä sisäasiainministeriön (SM) vahvistamispäiväys vuosina 1898-1974.

- 1) II ja III kaupunginosan asemakaava, F.L.Malmberin piirtämä, senaatti hyväksyi v.1898
- 2) II ja III kaupunginosan asemakaavanmuutos, ns.Blomstedtin kaava, V.Thomé ja H.Lilius piirsivät v.1909, senaatti vahvisti v.1910
- 3) Tourulan asemakaava ja III kaupunginosan asemakaavanmuutos, päiväys 16.1.1951 V.Vuorinen
- 4) Asemakaavan muutosehdotus, III kaupunginosan tontit 46:4 ja 53:9, päiväys 2.10.1965 N.Hartikainen
- 5) Asemakaavan muutos, III kaupunginosa, korttelit 45,46,52,54-57,59 ja tontit 53:1-4,9,10 sekä katu- ja puistoalue; päiväys 28.10.1969 N.Hartikainen, KV 24.8.1970, SM 16.7.1971 (korttelin n:o 53 tontit poistettuna)
- 6) Asemakaavan muutos, III kaupunginosa, kortteli 48 ja tontit 53:13-14; päiväys 9.11.1970 N.Hartikainen, KV 1.3.1971, SM 2.9.1971
- 7) Asemakaavan muutos, III kaupunginosa, tontit 53:1-4,9,10; päiväys 18.10.1971 N.Hartikainen, KV 10.1.1972, SM 19.5.1972 (poistettuna tontit 53:2-4)
- 8) Asemakaavan muutos, III kaupunginosa, tontit 53:2-4; päiväys 14.7.1972 K.Laiho, KV 25.9.1972, SM ei vahvistanut
- 9) Asemakaavan muutos, III kaupunginosa, tontit 53:2-4; päiväys 3.4.1973 A.Vainio, KV 3.9.1973, SM 28.1.1974
- 10) Asemakaavan muutos, III kaupunginosa, tontti 53:12; päiväys 28.5.1974 A.Vainio, KV 2.9.1974

Kuvaluettelo (Kaikki kuvat tekijän, otettu 4/1998).

Kuva 1. Näkymä Puistokadun ja Yliopistonkadun risteyksestä Kalevankadulle. Kalevankadun varrella sijaitseva liikerakennus tonteilla 53:13-14, sen vieressä kuusikerroksiset asuinrakennukset.

Kuva 2. Näkymä Puistotorilta tonteille 53:13-14, liikerakennuksen takapiha ja kulmaukset asuintaloista.

Kuva 3. Opistokuja. Rakennuksista ensimmäinen oikealla on tontilla 53:14 sijaitseva asuinkerrostalo, seuraavana tontilla 53:12 asuinkerrostaloa sekä liikennemerkin alla kulmaus liikesiivestä. Taustalla oleva valkoinen kerrostalo on tontilla 53:1.

Kuva 4. Vasemmalla tontin 53:12 liikesiipi ja asuintalo, oikealla rakennus tontilla 53:13. Liikesiiven vieressä oleva väylä on osa korttelin sisälle merkittyä kevyenliikenteenväylää.

Kuva 5. Näkymä Yrjönkadulta. Oikealla tontin 53:1 rakennus, vasemmalla tontin 53:11 rakennus. Aidan rakentamisesta on määräykset asemakaavassa.

Kuva 6. Ilmarisenkatu. Oikealla tontin 53:11 rakennus, sen vieressä 53:4 ja 53:13 asuinkerrostalot. Taustalla näkyy Aren korttelin pysäköintitalo.

Kuva 7. Kalevankadun ja Ilmarisenkadun risteys. Tonteilla 53:13-14 sijaitseva liikerakennus.

Kuva 8. Tonteilla 53:13-14 sijaitseva liikerakennus, jonka keskellä asemakaavamääräysten mukainen kulkuväylä. Pylväässä moottoriajoneuvoliikenteen kieltävä liikennemerkki, joka on tällä hetkellä ainoa muistutus korttelin halki merkitystä jalankulkuväylästä.

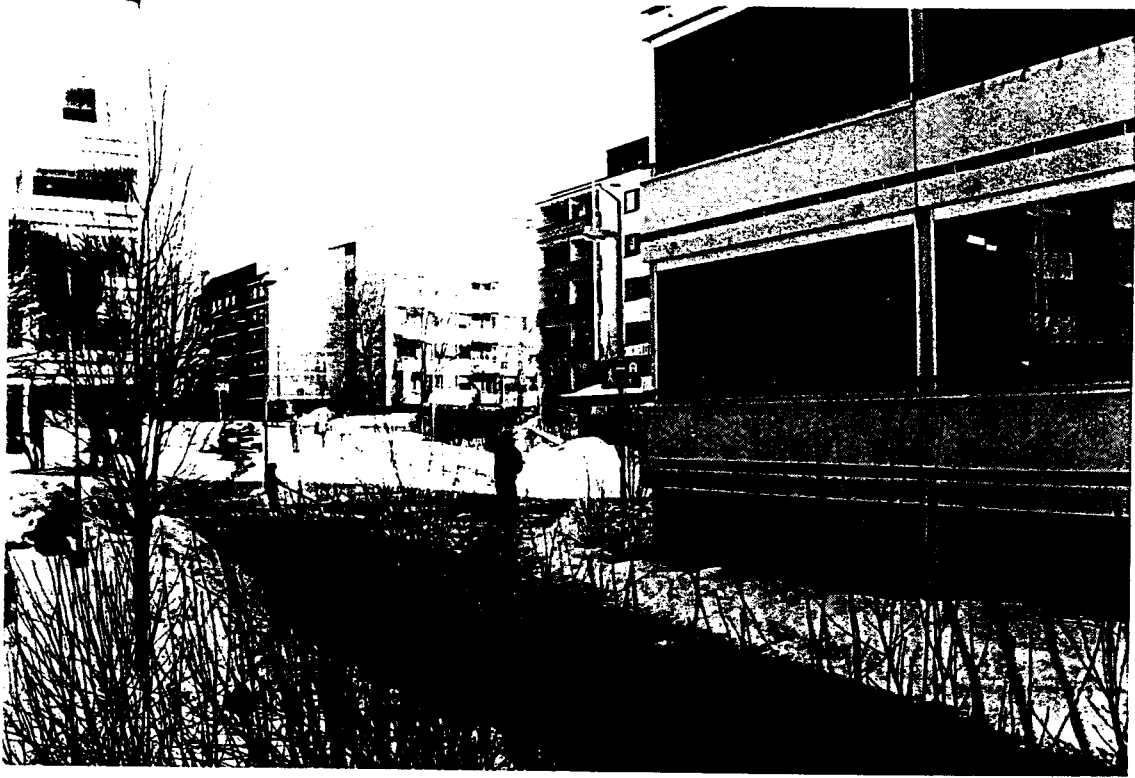
Kuva 9. Näkymä Kalevankadun liikerakennuksen alikulkukäytävästä korttelin 53 sisäosiin.

Kuva 10. Tonttien 53:4 ja 53:13 raja, kuva sisäpihalta. Tätä jalankulkuväylää ei ole merkitty asemakaavaan.



KOVA 7.

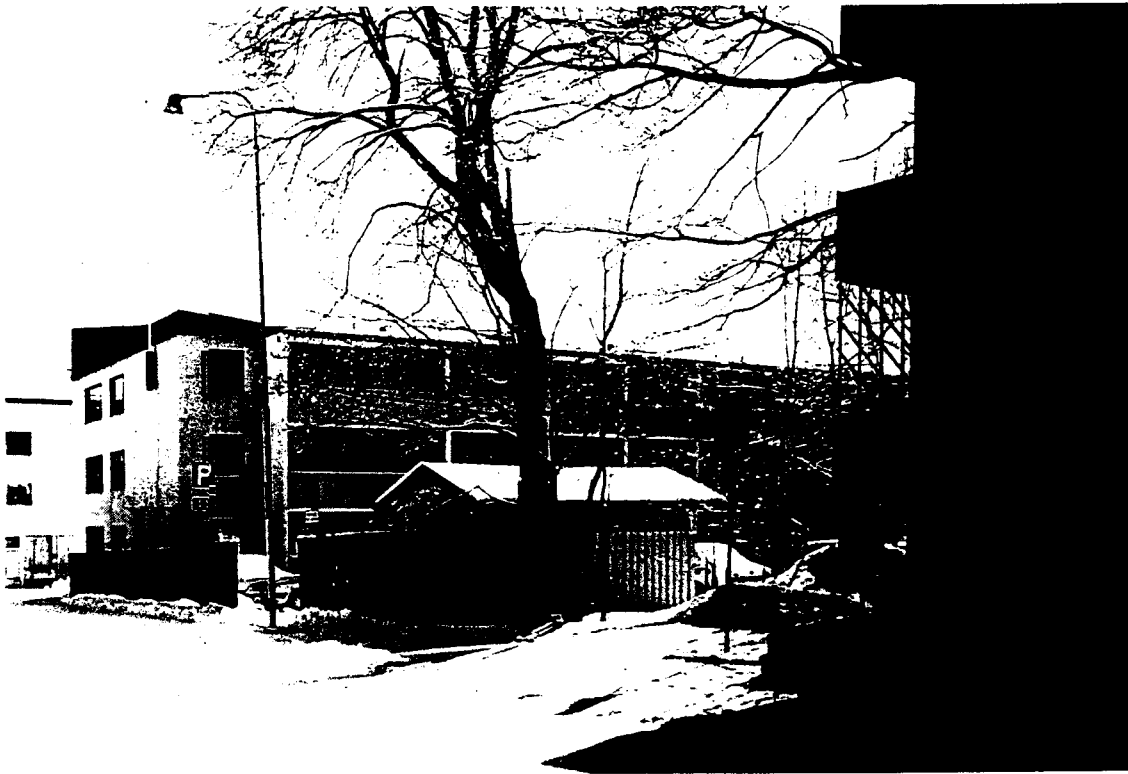




KUVA 3.



KUVA 4.



KUVA 5.



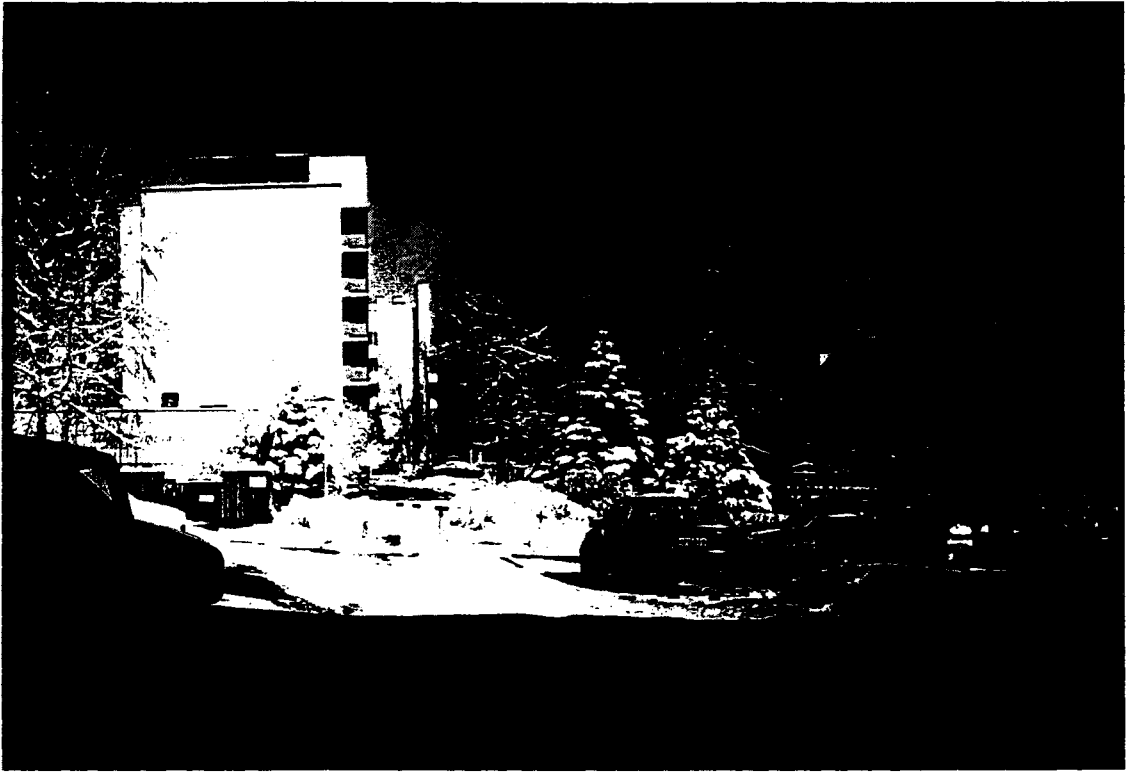
KUVA 6.



KUVA 7.



KUVA 8.



KOVA 9.



KOVA 10.