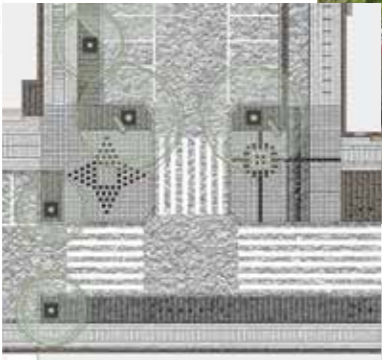
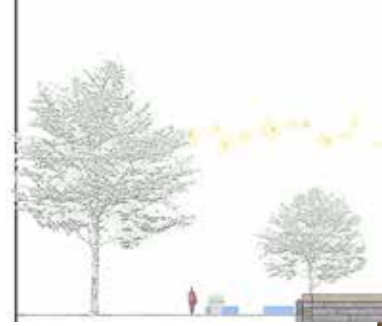
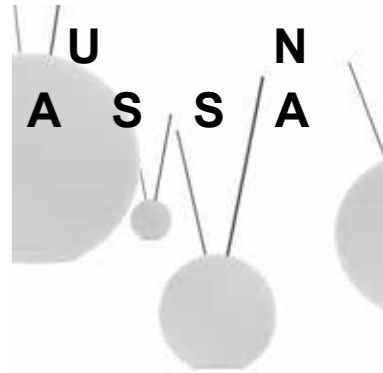
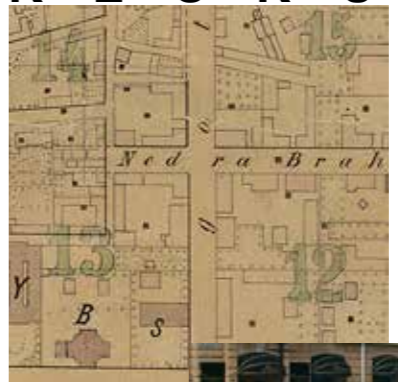


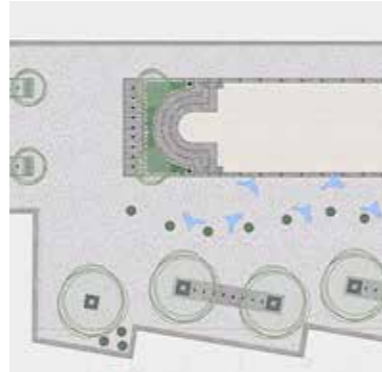
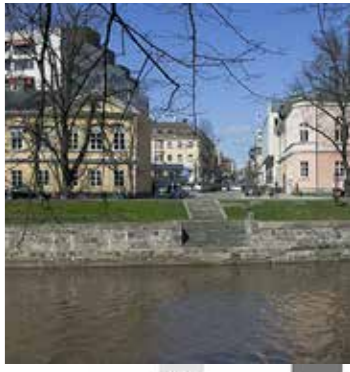
K A U P P I A S - K A D U N Y M P Ä R I S T Ö - S U U N N I T E L M A



K A H D E N
A I K A K A U D E N
K A T U T I L O J E N
K E H I T T Ä M I S M A H D O L L I S U U D E T
T U R S T A S S A



JNNITTELIJA
ARKEOLOGI
ETUJALUJESTOT / YHOISTYKSE
MAISEMA-ARKKITEHTI
KAAVOITUSARKKI
RAKENNESUUNNITTELIJA
RAKENNUTAJA
M...SUUNNITTELIJA
KATUPUUASIAN TUNTI
TUTKIJJA
ESTEETTÖMYYSÄ
SUUNNITTELIJA
JOHTOLAITOKSET
KONTEKSTIN OMISTAJA



K A U P P I A S - K A D U N Y M P Ä R I S T Ö - S U U N N I T E L M A

K A H D E N
A I K A K A U D E N
K A T U T I L O J E N
K E H I T T Ä M I S M A H D O L L I S U U D E T
T U R U N
K E S K U S T A S S A

LAHDEN AMMATTIKORKEAKOULU III MUOTOILU- JA TAIDEINSTITUUTTI III MUOTOILUN KOULUTUSOHJELMA III YAMK III DESIGN BUSINESS JA MUOTOILUN TUTKIMUS
IIII TOMI HANGISTO IIIII MUOTOILUN YAMK-OPINNÄYTETYÖ IIIII 27.2. AD 2013 IIIII

Kannen kuvat: Tomi Hangisto, TMA, TKA, AABS, TKLA

**K A U P P I A S K A D U N
Y M P Ä R I S T Ö S U U N N I T E L M A
-
K A H D E N A I K A K A U D E N
K A T U T I L O J E N
K E H I T T Ä M I S M A H D O L L I S U U D E T
T U R U N K E S K U S T A S S A**

Taustoitukseksi käsittelen Turun ruutu-kaavakeskustan vaiheita vuoden 1828 suurpalosta nykypäivään. Palon ja sitä seuranneen empirekaupungin rakentumisen ohella toinen merkittävä muutovaihe kaupungin kehityksessä oli 1950-luvulta alkanut noin parinkymmenen vuoden mittainen ajanjakso. Tuolloin kaupunkia muokattiin pitkälti autoistumisen ehdoilla modernistiseen, katutilaa rikkovaan suuntaan.

Suunnittelutyön sisällöllisenä tavoitteena on löytää keinoja yhdistää kahden edellä mainitun aikakauden tuottamat katukuvalliset ja -tilalliset olosuhteet esteettisesti laadukkaaksi, kutsuvaksi ja toimivaksi, nykyajan tarpeita palvelevaksi kokonaisuudeksi.

LAHDEN AMMATTIKORKEAKOULU III MUOTOILU- JA TAIDEINSTITUUTTI III MUOTOILUN KOULUTUSOHJELMA III YAMK III DESIGN BUSINESS JA MUOTOILUN TUTKIMUS
IIII TEKIJÄ III TOMI HANGISTO IIIII OHJAAJAT III YLIOPETTAJA ARI KÄNKÄNEN III YLIOPETTAJA SAMI LAHTINEN III PROFESSORI EERO MIETTINEN IIIII
MUOTOILUN YAMK-OPINNÄYTETYÖ III SUOMI IIIII 27.2. AD 2013 III 122 SIVUA + LIITTEET 3
KIRJALLINEN JULKAISU IIIII ASIASANAT III JULKINEN KAUPUNKIYMPÄRISTÖ III KATUTILA III YMPÄRISTÖSUUNNITTELU
IIII SÄILYTYSPIAIKKA III MUOTOILUN KOULUTUSOHJELMA III MUOTOILUINSTITUUTTI III LAHDEN AMMATTIKORKEAKOULU IIIII
TOIMEKSIANTAJA III TURUN KAUPUNKI III YMPÄRISTÖTOIMIALA III KAUPUNKISUUNNITTELU

**T I I V
I S T E
L M Ä**

Työni tavoitteena on laatia ympäristösuunnitelma Kauppiaskadulle. Katu käsittää kuuden korttelin matkan turkulaisten kaupunkiolohuoneesta, jokirannasta, Läntiselle Pitkädadulle saakka.

**A B S
T R A
C T**

As background I will discuss the phases of Turku grid plan since the great fire of 1827 until our days. There were two significant metamorfoses in Turku. The first was the great fire and the grid plan that followed which totally transformed the structure of the burnt medieval city. The other phase lasted about 20 years starting from the 1950's. During that era the city and its streetscape was transformed into a modernistic one. The human scale was given up for the benefit of booming car traffic.

LAHTI UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES III INSTITUTE OF DESIGN AND FINE ARTS III DEGREE PROGRAMME III MA DESIGN BUSINESS AND RESEARCH
AUTHOR III TOMI HANGISTO IIIII SUPERVISORS III ARI KÄNKÄNEN III SAMI LAHTINEN III EERO MIETTINEN
IIII TYPE OF PUBLICATION AND LANGUAGE IIIII MA THESIS IN DESIGN IIIII FINNISH IIIII
27.2. AD 2013 III PAGES III 122 + APPENDIX 3 IIIII COMPONENTS III MA THESIS PUBLICATION IIIII KEY WORDS III PUBLIC CITY SPACE III STREETScape III URBAN DESIGN
IIII DEPOSITORY III DEGREE PROGRAMME IN DESIGN III INSTITUTE OF DESIGN III LAHTI UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES IIIII
COMMISSIONED BY III CITY OF TURKU III ENVIRONMENTAL SECTION III URBAN PLANNING

**MILIEU DESIGN OF
KAUPPIASKATU STREET
IN THE CITY OF TURKU –
P O S S I B I L I T I E S
O F I M P R O V I N G T H E
S T R E E T S C A P E
D E R I V E D F R O M
T W O D I F F E R E N T E R A S**

The objective of my study is to create a new milieu design to Kauppiaskatu street. The street includes six city blocks from the riverbank, the most popular public space in the city, all the way to the Läntinen Pitkätatu street.

The substantial objective of my design is to find ways to combine the present urban circumstances of those two eras, into an aesthetically pleasing, inviting and well functioning public space meeting contemporary needs.

SISÄLLYS

JOHDANTO	7
KAUPUNKISUUNNITTELUN JA KATUTILAN HISTORIAA TURUSSA	8
ENGEL JA TURKU	8
TURUN RUUTUASEMAKAAVAN OMINAISPIIRTEITÄ	8
KADUNLEVENNYSKAAVOITUS	14
KARTTAVERTAILU	16
KADUNLEVENNYSKAAVOITUKSEN SEURAUKSET KATUTILASSA	18
TURUN KATUJEN HISTORIAALLISET PINTAMATERIAALIT	20
AJORADAT	20
JALKAKÄYTÄVÄT	22
HUOMIOITA RAKENNUSJÄRJESTYKSISSÄ KÄYTETYSTÄ KIELESTÄ	26
NYKYTILANTEEN ANALYYSI	32
YLEISTÄ	32
TOIMINNALLISUUDEN KOLMIJAKOINEN LUONNE	32
VIHERALUEET JA KATUPUUT	33
NÄKYMÄT	38
PINTAMATERIAALIT	38
KALUSTEET, VARUSTEET JA LAITTEET	40
VALAISTUS	40
KATUTILALLISIA TUNNUSLUKUJA	41
KATUTILALLINEN VALOKUVA- JA KARTTAVERTAILU	42
RAKENNUSKANTA	44
LIIKENNE	50
KORTTELIVÄLIKOHTAISIA ERITYISPIIRTEITÄ	50
SIRIUS- JA AURINKO –KORTTELIVÄLI	52
KUU- JA KAIKU –KORTTELIVÄLI	58
JALOHAUKKA- JA KAUPPATORI –KORTTELIVÄLI	61
CERES- JA PYÖRIÄINEN –KORTTELIVÄLI	62
NEITSYT- JA POHJANTÄHTI –KORTTELIVÄLI	64
TRUMPETTI- JA TIIRA –KORTTELIVÄLI	66

ANALYYSIN JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUUNNITTELUN TAVOITTEET	68
LAAJA-ALAISELLA YHTEISTYÖLLÄ, ESTETIIKKA EDELLÄ	68
ANALYYSIN JÄLKIVÄRINÄÄ	69
TURKU 2031 -VISION MUKAISIA TAVOITTEITA	72
YMPÄRISTÖSUUNNITTELUN TAVOITTEITA KAUPPIASKADULLA	72
KAUPPIASKADUN YMPÄRISTÖSUUNNITELMA	76
KATUTILA JA LIIKKUMISYMPÄRISTÖ	76
PERINTEINEN AJONEUVOKATU	76
JALANKULKIJOIDEN JA PYÖRÄILIJÖIDEN KATUOSUUS	82
AUKIO	92

LOPPULAUSE	106
LÄHESTYMISTAPOJA	106
MENETELMIÄ	106
ARVIOINTIA	106
SUMMA SUMMARUM	106

LÄHTEET	108
PAINETUT JULKAISUT	108
VERKKOJULKAISUT	108
ARKISTOLÄHTEET	109
JULKAISEMATTOMAT LÄHTEET	109
KUVALUETTELO	110

LIITTEET	115
LIITE 1, KAUPPIASKADUN KATUYMPÄRISTÖN ANALYYSI	1:1000
LIITE 2, KAUPPIASKADUN YMPÄRISTÖSUUNNITTELUN TAVOITTEET	1:1000
LIITE 3, KAUPPIASKADUN YMPÄRISTÖSUUNNITELMA	1:500

AVAINSANAT

Julkinen kaupunkiympäristö
Kaupunkielämä – City life
Katutila
Ympäristösuunnittelu

JOHDANTO

Turku on käynyt läpi kaksi metamorfoosia viimeisten noin 180:n vuoden aikana. Ensimmäinen liittyi Turun paloon vuonna 1827, jolloin keskiaikaisperäinen kaupunkirakenne tuhoutui. Uutta kaupunkia ryhdyttiin rakentamaan arkkitehti C.L. Engelin suunnitteleman ruutuasemakaavan pohjalta klassistisen perinteen mukaisesti. Ajanjakso kesti karkeasti noin sata vuotta.

Seuraava muodonmuutos alkoi modernismin aikakaudella. Funktionalismi hylkäsi klassistisen rakentamisperinteen ja tapa, jolla autoistumisen tuottamat haasteet ratkaistiin täydensi kaupunkiympäristön toista metamorfoosia.

Tänä päivänä elämme kaupungissa, jossa on näkyvissä kummankin aikakauden piirteitä. Kokonaisuutta voisi luonnehtia eklektiseksi. Kaupunkiympäristön estetiikan näkökulmasta tilanne on ristiriitainen. Klassisistisessa perinteessä määritelmään liittyi visuaalisia kauneusarvoja, kun taas funktionalismin ja modernismin määritelmä liitti käsitteeseen puhtaan toiminnallisuuden; muoto ei sinänsä sisältänyt kauneutta - sitä loivat toimivuus ja tarkoituksenmukaisuus.

Ymmärrämme, että modernismi ja sen perinne on vaikuttanut voimakkaasti arvostuksiimme ja toimintakulttuuriimme. On syntynyt valitettava harhakäsitys tehokkaan ja taloudellisen riittävydestä. Ehyeen kokonaisuuteen liittyy kuitenkin aina esteettisyyden välttämättömyys. Kaupunkiympäristö ei tee tässä asiassa poikkeusta, päin vastoin.

Suuri haaste tämän päivän katuympäristösuunnittelussa onkin: miten synnyttää olevasta reaalitylanteesta jotakin uutta, missä a) analyysin kautta on ymmärretty kummankin perin-

teen ominaislaadut ja b) on löydetty ratkaisumallit erilaisten katuympäristötyyppien vahvuuksia hyödyntäen sekä c) lopputulos luo esteettisesti arvokasta katuympäristökokonaisuutta sekä uusia kulttuuriarvoja jälkipolvien vaalittavaksi.

Opinnäytetyössäni esitän ratkaisumalleja, millä tavoin kahden eri aikakauden tuottamia kaupunkiympäristöjä voitaisiin julkisen katutilan osalta uudistaa ja yhdistää esteettisesti ja toiminnallisesti palvelevaksi kokonaisuudeksi. Kohteena on Kauppiaskatu, kuusi kortteliväliä katuympäristöä, jolle sijoittuu moninainen kirjo palveluita, toimintoja ja ominaisuuksia. Suunnittelualue jakautuu kolmeen eriluonteiseen jaksoon. Jokirannan puoleisessa päässä painottuu jalankulku, pyöräily, tapahtumallisuus sekä erikoiskauppa - yleensäkin seikat, jotka ovat tai tuottavat niin sanottua kaupunkielämää. Kadun toisessa päässä painottuu asuminen. Väliin jää mäen laki-alueen koulukeskittymä. Opinnäytetyöni lopputulos on Kauppiaskadun ympäristösuunnitelma.

Turun kaupungin tavoitteena on jatkaa Yliopistonkadun kävelypainotteista kaupunkiympäristöä Kauppiaskatua pitkin aina jokirantaan saakka. Ceres- ja Pyöriäinen -kortteliväli (korttelinimikartta, kuva 58 s. 50-51.) on jalankulkijan ja pyöräilijän katuosuuden ja ajoneuvokatuosuuden nivelkohta. Kaksi muuta Läntisen Pitkäänkadun puoleista kortteliosuutta palvelee perinteisenä kaksisuuntaisena ajoneuvokatuna. Nämä tavoitteet on sisällytetty työhöni. Kauppatorin asemakaavan uudistuksen ollessa vielä kesken olen käsitellyt torin Kauppiaskadun puoleista laitaa parhaaksi katsomallani tavalla. Ympäristösuunnittelun tavoite ja lähtökohta on löytää ratkaisut ja muoto sekä perinteiselle ajoneuvokatuosuudelle että jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden katuosuudelle.

Turussa laadittiin vuoden 2011 aikana keskustan kehittämisen suuntaviivoja luotaava visio, Turku 2031 –visio. Ympäristösuunnitelmassa on Kauppiaskadun osalta pyritty löytämään muoto myös visiossa esiin nostetuille kaupungin julkista tilaa koskeville tavoitteille.

Opinnäytetyön toimeksiantajana toimii nykyinen työnantajani, Turun kaupungin ympäristötoimialan kaupunkisuunnittelu. Olen vuodesta 1997 lähtien työskennellyt organisaatiossa miljöösuunnittelijana. Pääasiallinen tehtäväkenttäni on ollut julkisen kaupunkitilan ympäristösuunnittelu keskusta-alueella. Ympäristösuunnittelun yhteydessä olen myös suunnitellut erilaisia kadunkalusteita, laitteita ja rakenteita. Kokemukseni mukaan kaunis, kutsuva ja hyvin palveleva, kaupunkiympäristö voi muodostua vain laadukkaista, kokonaisuutta muodostavista osatekijöistä.

Muutaman vuoden saatossa olen ajanut organisaatiossamme sisään ajatusta laajamittaisemmasta ja kokonaisvaltaisemmasta kaupunkitilan suunnittelusta. Muotoiluopintoihin liittyvän opinnäytetyön tiimoilta tarjoutui ajankäytöllisestikin mahdollisuus paneutua aiheeseen. Kauppiaskatu valikoitui kohteeksi useastakin syystä. Kadulle kohdistuu muutosodotuksia kevytliikennepainotteisempaan suuntaan. Lisäksi kadun varrelle sijoittuu moninainen kirjo erilaisia toimintoja, eri painotteisin jaksotuksin. Tilamuodostuksen suhteen kadulla on empirekaavasta peräisin olevaa katutilaa sekä modernististen kaupunki-ihanteiden mukaista avointa kaupunkitilaa. Valtaosa suunnittelualueesta edustaa autokaupunki-ihanteista periytyvää tilamuodostusta. Lähtökohdiltaan Kauppiaskatu tarjoaa haastavan kaupunkitilan uudistamiskohteen, jossa hyvin laaja kirjo erilaisuutta kohtaavat.

Olen työstänyt opinnäytetyötäni toivoen, että siinä esitetystä mallista voisi kehittyä tapa lähestyä julkista kaupunkiympäristöä organisaatiossamme - että hankkeet olisivat laajempia ja lähestymistapa kokonaisvaltaisempi, estetiikkapainotteinen.

KAUPUNKISUUNNITTELUN JA KATUTILAN HISTORIAA TURUSSA

Historiaosiossa käsitellään lyhyesti ruutuasemakaavan syntyvaiheita Turussa; mikä oli suunnittelijan tausta, millaisia tavoitteita kaupungin uudelleenrakentamiselle asetettiin ja millaisia ominaispiirteitä valmistunut kaava sisälsi. Osiossa esitetään myös katsaus seuraavasta suuresta muodonmuutoksesta: autokaupungin synnystä ja katutilan muutoksesta empirielätkökohdista kohti modernistista kaupunkitilaa. Lopuksi tarkastellaan kadun pintamateriaalien kehitystä.

ENGEL JA TURKU

Turun keskiajalta peräisin oleva kaupunkirakenne tuhoutui Pohjoismaiden historian tiettävästi tuhoisimmassa kaupunkipalossa 4. syyskuuta vuonna 1827. Palossa tuhoutui yhteensä 2543 rakennusta. Jälleenrakentamistöitä ryhtyi johtamaan silloinen Suomen kenraalikuvernööri Arseni Zakrevski.¹ Senaatti määräsi 14.9.1827 - ilmeisimmin Zakrevskin esityksestä - uutta asemakaava laatimaan preussilaisntytyisen Carl Ludvig Engelin. Engel oli opiskellut Berliinin Bauakademissa, josta oli valmistunut ensin maanmittariksi ja sittemmin arkkitehdiksi vuonna 1804.²

Engel oli valmistumisensa jälkeen työskennellyt Preussin rakennushallituksessa. Napoleonin voitto Preussista Jenan taistelussa vuonna 1806 lamautti Preussin rakennustoiminnan ja Engel hakeutui työn perässä Tallinnaan, jossa hän toimi kaupunginrakennusmestarina. Suomeen Engel saapui Pietarin-matkansa siivittämänä. Sikälinen tehtailija C. R. Lohmann palkkasi Engelin palvelukseensa.³ Lohmann omisti sokeritehtaan Turussa, jonka laajennustöitä Engel tuli vuonna 1813 suunnittelemaan ja valvomaan. Läntisellä Rantakadulla vuonna 1756 toimintansa aloittanut tuotantolaitos oli Suomen ensimmäinen sokeritehdas⁴. Alkuperäisen tehdasrakennuksen oli suunnitellut Engelin maamies muurimestari, Christian

Friedrich Schröder, Turun järjestyksessä toinen kaupunginarkkitehti. Engel viiپی Turussa kaksi vuotta. Kaupungissa asuaan hän tutustui Turun Akatemian fysiikan professoriin Gustaf Gabriel Hällströmiin, jonka kautta sai suunniteltavakseen palosta säästyneen, Vartiovuorella sijaitsevan tähtitornin. Rakennus valmistui vuonna 1819. Turusta Engel siirtyi Helsinkiin. Johan Albrecht Ehrenström oli laatinut uuden empireasemakaavan, jonka pohjalta Engel ryhtyi suunnittelemaan rakennuksia Helsingin uuteen monumentaalikeskustaan. Engel toimi Helsingin uudelleenrakennuskomitean arkkitehtina vuosina 1816-1824. Intendentinkonttorin päällikkönä Engel työskenteli vuosina 1824-1840, siis aina kuolemaansa saakka.⁵

Engelillä oli Turun paloon mennessä 23 vuoden kokemus arkkitehdin työstä sekä paikallistuntemusta Turusta, jossa oli aiemmin viettänyt kaksi vuotta. Turun uutta ruutuasemakaavaa voidaan pitää Engelin ensimmäisenä omana kokonaiskaavatyönä. Vuonna 1824 hän oli laatinut Ouluun uuden

Kuva 1. Arkkitehti C. L. Engel. Kivipiirros vuodelta 1829.



koko kaupungin käsittävän asemakaavan, tosin Ehrenströmin vetämien suuntaviivojen mukaisesti.⁶

TURUN RUUTUASEMAKAAVAN OMINAISPIIRTEITÄ

Engelin laatiman uuden ruutuasemakaavan koordinaatisto perustuu pääsääntöisesti Linnankadun säilytettyyn linjaukseen. Rantakadut noudattelevat Aurajoen linjausta. Poikittaisten pääkatujen leveydeksi suunniteltiin 40 kynnärää (23,8 metriä). Vain toiselta puolelta rakennettavien Rantakatujen leveydeksi Engel asetti 25 kynnärää (14,9 metriä). Muut kadut saivat 30 kynnärän (17,8 metriä) leveyden.⁷

Turun kallioiset kukkulat päätettiin jättää rakentamatta ja muodostaa niille lehtipuuvaltaisia puistoja. Päätettiin myös, että ruutukaava-alueen sisälle jääviä kallioita ei räjäytetä. Tästä seurasi se, että kadut eivät kulkeneet kaava-alueen laidalta toiselle yhtäjaksoisesti, vaan mäkisestä maastosta johtuen katkesivat ja muodostivat T-risteyksiä. Engelin ruutukaavaa tarkasteltaessa voidaan huomata, että kalliot sijoittuivat lähes poikkeuksetta tonttimaalle. Tämä näyttää olleen tietoinen ratkaisu, sillä Engel muokkasi Zakrevskiltä saamiaan ohjeita katuleveyden ja tonttikoon osalta saavuttaakseen edellä mainitun päämäärän. Tavoite oli todennäköisesti asetettu katujen rakennustyötä helpottamaan. Näistä seikoista oli seurauksena hyvin moni-ilmeinen kortteliverkko. Parisenkymmentä katua ruutukaava-alueen keskellä päättyi T-risteykseen, jonka päätteenä oli rakennus. Kaava-alueen pitkiä sivuja reunustivat vähävaraisemmille tarkoitetut korttelialueet, joissa oli pienikokoisempia tontteja. Reuna-alueen pitkät ja kapeat korttelit muodostivat viitisentoista rakennukseen päättyvää T-risteystä lisää. Kukkuloihin päättyviä katuja Engelin kaavassa oli noin

1 Lilius 1990, 256
 2 Kansallisbiografia-verkkosivusto
 3 Lounatuori 1990, 27
 4 Wikipedia-verkkosivusto
 5 Sinisalo 1990, 246
 6 Lilius 1990, 249
 7 1 kynnärä = 0,594 metriä. Museoviraston verkkosivut



Kuva 2. Turun uusi ruutuasemakaava vuodelta 1828. Turku oli tuhoutunut pahoin tulipalossa syksyllä 1827. Arkkitehti C. L. Engel laati kaupungille uuden asemakaavan hyvin nopeassa aikataulussa. Suunnitelman tärkein tavoite oli paloturvallisuuden parantaminen. Karttaan on piirretty muutama mallikortteli, joissa on esitetty palokujanteiden järjestelyperiaatteita.

50 kappaletta. Näiden lisäksi noin kymmenen katua päättyi rakennettavaksi suunniteltuun puistoon. Koko ruutukaava-alueen läpi kulkevia suoria poikittaissuuntaisia katuja ei ollut kaavassa ainuttakaan. Kuusi katua kulki jokirannasta poikittain läpi kaupungin. Kaksi kummankin pitkän sivun uloin ta katua kulki kaupungin päästä päähän. Turun paikallisolosuhteet jokineen ja kukkuloineen sekä jatkuvine ja päätteisine katunäkymineen muodostivat näennäisen yksitoikkoisesta ruutukaavasta varsin vivahteikkaan ja moniulotteisen lähtökohdan kaupungin jälleenrakentamiselle.

Ruutuasemakaava sai myöhemmin kritiikkiä osakseen eräästä kaupunkirakennustaiteellisesta kömmähdyksestä, mikä luettiin kiireisen valmistelun syyksi. Osa katunäkymien T-risteysten kohdalla olevista päätteistä osui toteutetun tonttijaon vuoksi juuri kahden tontin rajalle. Tästä seurasi se, että näkyvä ei ollut symmetrinen eikä kaupunkirakennustaiteellisesti viimeistelty.

Mäkipuistojen ohella Engel osoitti kaavassaan paikat kahdelle ruutukaava-alueeseen integroidulle puistolle: Engelska Trädgården, Englantilainen puutarha ja Trane Bruns Plan, Kurjenkaivonkenttä. Näiden lisäksi hän piirsi uuteen kaupunkisuunnitelmaan kahdeksan erikokoista ja -muotoista toria ja aukiota. Asemakaavan selityksessä Engel katsoi avoimen tilan olevan hyödyksi kaikille asukkaille ja kaupalle, ja vapaan ilman kulun hän totesi edistävän terveyttä.

Engel suunnitteli puuistutuksia Aurajoen rantaan lähes koko joen pituudelle. Puukujanteita oli kaavaan merkitty myös kuu-delle kahdeksasta torista ja aukiosta sekä Wästra Alleen'in, nykyisin Puistokatu - Martinkatu, molemmin puolin. Korttelit oli jaettu niin sanotuilla palokujanteilla eli lehtipuin istutettaviksi määrättyillä alueilla. Puuistutusten, leveiden katujen sekä mäkipuistojen katsottiin olevan huomattava parannus kaupungin paloturvallisuuden edistämisen kannalta. Paloturvallisuuden

parantaminen oli tärkein tavoite kaupungin uutta asemakaavaa suunniteltaessa.

Kunnioittavasta suhtautumisesta asemakaavassa määriteltiin asioihin, muiden muassa puuistutuksiin, kertoo kaavan vahvistusteksti, jonka alkutervehdyistä lainaten on antanut "Nicolai Ensimmäinen, koko Venäjänmaan Keisari ja Itsevaltias sekä Suomen Suuriruhtinas y.m., y.m., y.m." Keisarin Turun Maaherralle osoittama kirje alkoi aikakaudelle tyypilliseen tapaan: "Meidän suosiostamme ja armollisesta suopeudestamme kaikkivaltiaan Jumalan avulla, Luottamusmies, Maaherra

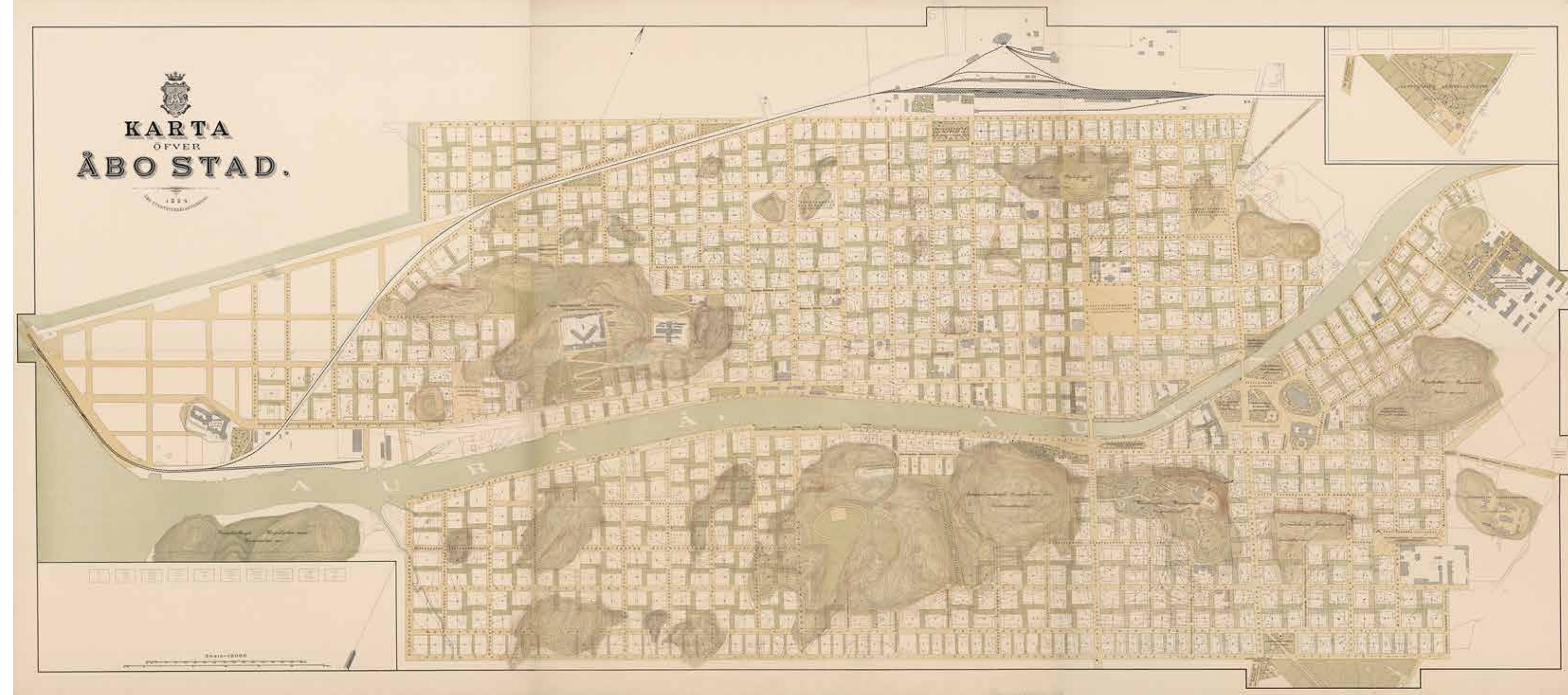
Kuva 3. Ote oletettavasti Engelin varhaisesta luonnoksesta, todennäköisesti loppuvuodelta 1827, jossa periaate palokujanteista on esitetty.



sekä Pyhän Annan ritarikunnan toisen ja Pyhän Vladimirin ritarikunnan neljännen luokan ritari." Vahvistustekstin kohdassa 12:0 todetaan: "kaupungin hallinnon tulee huolehtia siitä, että toreille ja kaduille, joille on asemakarttaan merkitty puita, istutetaan sopivia puita sekä että nämä puuistutukset tulevat hoidetuiksi". 24 muuta kohtaa sisältävän vahvistuspäätöksen lopuksi kirjeessä todettiin: "Me jätämme Teidät kaikkivaltiaan Jumalan huomaan".⁸

Engel selvästikin hyödynsi jokirannan mahdollisuuksia niin kaupunkikuvallisesti kuin toiminnallisesti. Esimerkkinä tästä voidaan mainita useat rantaan rajautuvat aukiot, torit ja puistot. Kaupunkirakennustaiteellisesti erittäin hieno sommitelma oli Aurajoen alajuoksulta lukien ensimmäisen sillan - Södra bron'in, nykyään Martin silta - molemminpuoliset puuistutuksen rajatut esplanadit: Västra Esplanaden, Läntinen Esplanadi ja Östra Esplanaden, Itäinen Esplanadi. Engelin sommitelma on aikojen saatossa elänyt monien vaiheiden lävitse, mutta tila on edelleen hahmotettavissa. Alueiden nimistö on kuitenkin vaihtunut. Esplanadi-nimien käyttö näyttää historiallisia ruutukaava-alueen karttoja tarkasteltaessa loppuneen 1900-luvun taitteen tienoilla. Läntisen puolen esplanadi-nimitys esiintyy ruotsinkielisenä Västra Esplanaden -kirjoitusasussa viimeisen kerran kartassa, joka on päivätty vuodelle 1891. Itäinen Esplanadi mainitaan Östra Esplanaden -nimisenä vielä vuonna 1906.

Katutilan muodostumisen kannalta Engelillä oli kolme tärkeää tekijää: rakennukset, näiden väliset aidat ja portit - jotka tuli rakentaa arkkitehtuurin sääntöjen mukaisesti - sekä palokujanteiden lehtipuistutukset. Vuoden 1828 Turun rakennusjärjestys mainitsee sallituiksi palokujannepuiksi yhdeksän lajia: tammen, pyökin, saarnen, vaahteran, lehmus, poppelin, jalavan, koivun ja kastanjan. Kastanjalla tarkoitettaneen hevokastanjaa. Merkillepantavaa on, että joukossa on myös puulajeja, joita Suomessa ei luonnonvaraisesti kasva.



Puurakenteiset rakennukset saivat rakennusjärjestyksen mukaisesti olla yhden kerroksen korkeisia. Kivirakennusten korkeutta ei rajoitettu. Käytännössä kivirakennuksetkin olivat matalia, valtaosin kaksikerroksisia. Kaavassa oli määrätty alue, jonne ei saanut rakentaa muusta materiaalista kuin kivistä. Määräyksellä tavoiteltiin arvokasta kaupunkikuvaa keskeisillä katuosuuksilla. Kaavan, rakennusjärjestyksen ja empireaika-kauden ihanne oli tavoitella harmonista, väljää, vaakasuuntaa korostavaa kaupunkikuvaa. Paloturvallisuudella on selkeä linkki väljyyshanteeseen. Engel halusi kuitenkin rakentamisessa välttää liiallista monotonisuutta - siirtokuntamaisuutta,

kuten hän itse asian ilmaisi. Muutoinkin Engel mainitsee tavoitelleensa erilaisissa ratkaisuissaan "arvokkuutta, näyttävyyttä ja kauneutta". Asemakaavan selitystekstin lopuksi hän totesi: "Mikäli näitä muutamia sääntöjä noudatetaan, niin Turun Kaupungista tulee sen noustessa tuhkasta epäilemättä yksi Pohjolan kauneimmista kaupungeista."⁹

Kuva 4. Turun kaupungin kartta vuodelta 1894. Kartta on ensimmäinen, jossa palokujanteet on esitetty järjestelmällisesti koko ruutukaavan alueella.

8 Nicolai Ensimmäinen, koko Venäjänmaan Keisari ja Itsevaltias sekä Suomen Suuriruhtinas y.m., y.m., y.m. 1828
9 Engel 1827

Kuva 5, vasemalla. Kaupunkinäkömä 1920-luvulta kohti Kauppiaskadun ja Eerikinkadun kulmaa. Etualalla hotelli Hamburger Börs.

Kuva 6, keskellä. Kaupunkinäkömä 1920-luvulta Aura- ja Yliopistonkadun kulmasta kohti hotelli Phoenixia.

Kuva 7, oikealla. 1920-luvun näkömä Kauppiaskatua pitkin kohti Kauppatoria.



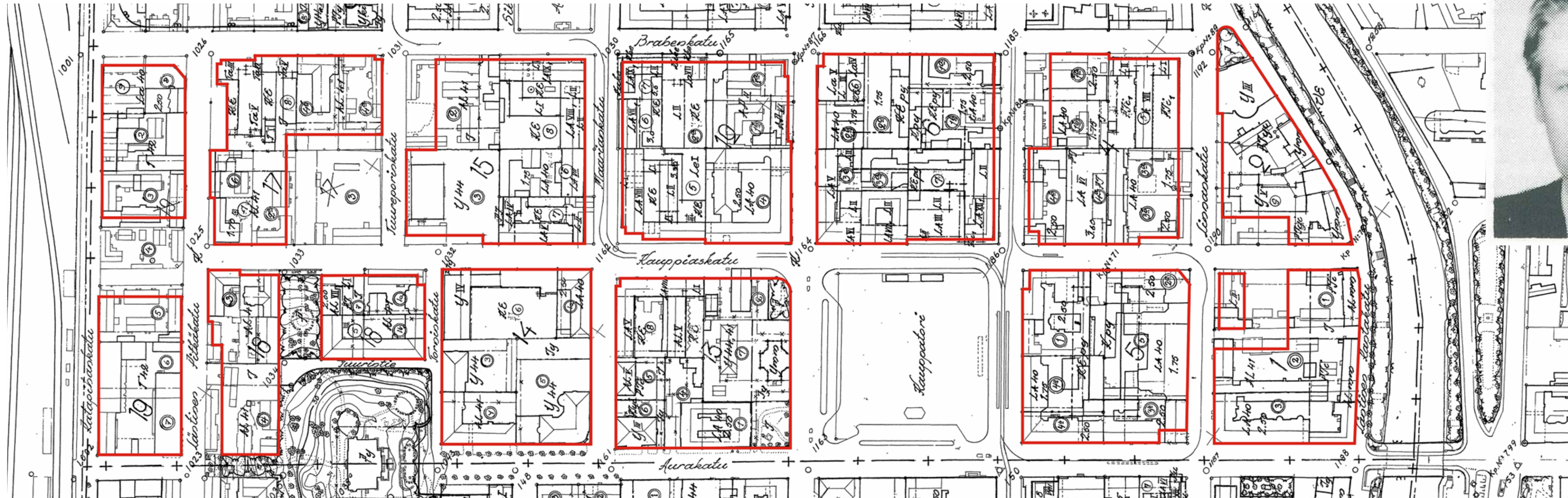
Kuvista käy ilmi millaista kaupunkiympäristöä Engelin ruutuasema-kaava, rakennusjärjestykset sekä muut määräykset ovat tuottaneet. Palon jälkeen kaupunkia on 1920-luvulle tultaessa jälleenrakennettu noin sata vuotta. Tuona aikana on eletty useiden tyyli-suuntien ja -virtausten lävitse: uusklassismin, empiren, uusrenessanssin, jugendin eli kansallisromantikan sekä rationalismin. Kuvausajankohtana eletään 1920-luvun klassismin ihanteiden vaikutuspiirissä. Engelin tavoittelemia rakentamisen vaihtelevuus - kaupunkimaisuus, ei siirtokuntamaisuus - on toteutunut kauniilla tavalla.

KADUNLEVENNYSKAAVOITUS

Turussa tehtiin ensimmäinen niin sanottu kadunlevennyskaava vuonna 1928 - sata vuotta Engelin empireruutukaavan hyväksymisen jälkeen. Tuolloin kaupunginvaltuusto päätti leventää Yliopistonkatua Aurakadun ja Humalistonkadun välisellä osuudelta. Syyksi todettiin lisääntyneen autoliikenteen ja pysäköinnin vaatima tilantarve kaduilla. Katuleveydeksi asetettiin Engelin kaavan mukaisen 30 kyynärän eli 17,8 metrin sijaan 23 metriä. Vastaavanlainen asemakaavan muutos hyväksyttiin vuonna 1939 Kauppiaskadulle Yliopistonkadun ja Maariankadun väliselle osuudelle.¹⁰

Laajamittaisemmin tonttikohmainen kadunlevennyskaavoitus käynnistyi voimakkaan autoistumisen aikakaudella, 1950-luvulta lähtien. Uusi sodanjälkeinen aika toi yhteiskunnallisten muutosten myötä leimansa myös Turun katukuvaan. Lisääntyneen autoliikenteen johdosta kaupunki katsoi tarvitsevänsä lisää katutilaa. Tilaa järjestettiin uudisrakentamisen yhteydessä kaupungin ja tontin omistajan välisellä kaupankäynnillä siten, että tontin omistaja luovutti osan tonttimaastaan kaupungille katualueeksi ja sai vastineena lisää rakennusoikeutta, mikä käytännössä tarkoitti kerrosluvun kasvua. Menettelystä käytettiin hieman ironista nimitystä ”ilman myyminen”.

Perinteisesti korkein sallittu kerrosluku oli aiemmin ollut viisi. Uudisrakennusten kerrosluku kuitenkin vaihteli tuossa vaiheessa tyypillisesti kuuden ja kahdeksan välillä. Turun keskusta-alueen katutila alkoi ennennäkemättömästi muuttua sekä korkeus että leveys suunnassa. Engelin empiriehanteiden mukaisen kaavan tasaleveä, kolmeen eri leveyteen perustuva katuhierarkia alkoi murtua. Ilmiön kaupunkikuvalliset vaikutukset olivat dramaattiset, sillä leventäminen ei tapahtunut järjestelmällisesti, vaan korttelin matkallakin katu saattoi muodostua eri tonttien osuuksilla eri leveydeksi. Menettely oli kuitenkin täysin harkittua ja ajan ideaalien mukaista.



Kaavoitusosastolla laadittiin vuonna 1959 asemakaavan muutosesitys¹¹, jossa kadunlevennyskaavoitukseen liittyen todettiin, että katujen vähimmäislevennyksen määränä on pidettävä 3,75 metriä kunkin tontin kohdalla. Esityksessä todettiin, että valtaosa keskustan katualueista tulee järjestää siten, että ne käsittävät kaksi ajokaistaa molempiin suuntiin sekä lisäksi jalkakäytävät ja pyöräilykaistat, tarvittaessa myös raitiotiekaistat.¹² Asemakaavaesitystä tarkasteltaessa voidaan todeta, että Engelin ruutukaavan mukaisen katutilan murta-

minen on ollut tavoitteellista ja modernististen ihanteiden mukaista. Kaavan katutilallinen tavoite oli polveileva ja moniulotteinen, kaupunkirakenteellinen tavoite puolestaan avoin tai puolivoin. Kaavamuutoksen perimmäisestä syystä todetaan asemakaavan selityksessä seuraavasti: ”Asemakaavanmuutoksen leimaa-antavin puoli on paikoitustilojen varaaminen” ja lisäksi ”Kadunlevytyksiä suunniteltaessa on pyrytty siihen, että niiden leveys olisi paikoituksen kannalta tarkoituksenmukaisin...”. Paikoitusalueet oli kaavaselvityksen mukaan ajateltu

istutettavaksi ”sopivalla tavalla”. Tämä tavoite on kuitenkin jäänyt muutamia myöhempiä poikkeuksia lukuun ottamatta toteutumatta.

Kortteleiden lävitse oli tarkoitus avata uusia katuosuuksia. Suorakulmaista koordinaatistoa rikottiin muutamilla diagonaalikaduilla. Joihinkin kortteleihin esitettiin laajoja pysäköintikenttiä. Radikaali suunnitelma oli tiettävästi viimeinen yritys Turussa laatia uusi, koko ruutukaava-alueen käsittävä ase-

makaava. Se ei koskaan astunut voimaan, mutta siinä esitetyt ja jo aiemminkin noudatetut modernistiseen autokaupunkiin tähtäävät linjaukset vaikuttivat turkulaisen katu- ja kaupunkikuvan uudelleenmuotoutumiseen - metamorfoosiin.

Jalkakäytäviä levennettiin muutamilla kortteliosuuksilla, mutta nykyistä pohjakarttaa tarkasteltaessa voidaan huomata, ettei toiminta ollut säännönmukaisesta jokaisen kadunlevennyskaavan yhteydessä. Pyöräteitä oli rakennettu ydinkeskustan



Kuva 9. Olavi Laisaari, ent. Lindholm. Laisaari toimi Turun asemakaava-arkkitehtinä vuosina 1948-1960.

laidoille saakka lähiörakentamisen yhteydessä 1970-luvulta lähtien. Ydinkeskustan sisäisiä pyöräteitä, joihin vuoden 1959 esitys viittaa, toteutettiin vasta karkeasti ottaen viimeisen kymmenen vuoden aikana. Raitiotieliikennettä alettiin ajaa alas jo 1960-luvun alkupuolelta lähtien. Se loppui kokonaan vuonna 1972.

Raitiotiekaistojen maininta kadunlevennyskaavoituksen yhtenä perusteena vaikuttaa kenties hieman harhaanjohtavalta, koska aivan samoihin aikoihin oli käynnissä keskustelu koko raitiotie liikenteen lopettamisesta. Sen kannalla kaavoitusosastokin oli.

Jo 1800 ja 1900 -lukujen taitteessa oli kaupunkisuunnittelussa myös voimakkaita uudistusvirtauksia. Kansallisromantiikan aikakaudella pyrittiin takaisin vaihtelevampaan kaupunkimiljööseen, jonka esikuva oli keskiajassa. Tuona ajanjaksona myös Turkuun tehtiin asemakaavan muutoksia. Kaavamuutokset eivät kuitenkaan laajemmassa mittassa uudistaneet jo aiemmin rakennettua ruutukaavakeskustaa, toisin kuin kadunlevennyskaavoituksen yhteydessä, vaan muutokset kohdentuivat ennestään rakentamattomille empireruutukaavan alueille.

Kuva 8. Ote asemakaava-arkkitehti Olavi Laisaaren asemakaavaehdotuksesta vuodelta 1959. Korttelirajat on tätä varten korostettu punaisella värillä. Suunnitelma oli erittäin radikaali, liikenne-ennusteisiin perustunut visio kaupungin ruutukaava-alueen kehittämiseksi. Jopa korttelin neljänneksiä on liitetty katualueeseen pysäköintipaikkojen riittävyden turvaamiseksi. Suunnitelmassa on käytännössä esitetty hyvin avokätinen kutsu tulla käyttämään autoa keskustassa. Asemakaavaehdotus on hyväksymättömänkin jättänyt voimakkaan jäljen aikansa kaupunkisuunnitteluun. Autoliikenteen olosuhteiden yltöpäisen parantamisen hinta on ollut aikaansaada lisää autoliikennettä keskusta-alueelle. Seuraus on tapahtunut kaupunkiympäristön laadun ja kaupunkielämän kustannuksella.

¹⁰ Laakso 1980, 295-296
¹¹ Laisaari 1959 (asemakaavan muutos)
¹² Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirja 1959, N:o 19

”Historiallisten rakennusten asema on vaikea...

Rakennus,
joka on joskus ollut
helmi

oman aikansa ympäristössä,
on jäänyt vanhaksi
jätteeksi
uuteen ympäristöön...
Lopputuloksena on
mittei aina se, että ne
hävitetään
uusien tieltä.”

s.26

Tehokas katu

ei
ole tasaleveä.
Siellä missä toiminta
on
suurempi,
missä toiminta vähenee,
siellä se
kapenee.

Sen varrella olevat talot
eivät ole

tasakorkuisia,
eivätkä säännöllisten matkojen päässä, eivätkä riveissä.

s. 26

”Klassismia

voidaan hyvin verrata
lapsen Nallekarhuun,

jonka viereen asetetaan turvallisesti makaamaan
kun muu ympäristö käy voimille.”

s.16

”...funktionalismin tulos:

Kaikki vanha on

huonoa ja ruma,

ja tulee niin näköpiirissä olevana lähiaikana
aina olemaan.”

s.17

”Funktionalismin ideaan
sisältyy myös sen vastaidea.

Käytännöllisyys tukehtuu omaan kehitykseensä.

Kuluu 5-10 vuotta

ja nyt käytännöllinen

on uusien menetelmien ja toimintamuotojen johdosta

epäkäytännöllistä.

Kaikki

olisi purettava ja rakennettava uudelleen

ja sen jälkeen taas

purettava.

Rakennusten ja asemakaavan ikää olisi lyhennettävä.

Tilapäisluontoiset ja joustavat ratkaisut ovat ainoat oikeat.

Kaupungista tulee

näyttelyalueen tai leirin

kaltainen,

joka

muuttaa jatkuvasti muotoaan.”

s.26

”Funtionalistinen ajattelutapa
tekee kaiken

vanhan
rumaksi”

s.15

”Rakennustaidetta ei voida enään arvostella

”silmillä”,

vaan mukana täytyy olla

tieto rakennuksen tarkoituksesta,
sen sisällä tapahtuvasta toiminnasta,
rakennusmateriaaleista ja -tavoista jne.

Tyyleistä

vanhassa mielessä

ei

voida enään puhua.”

s.21

KARTTAVERTAILU

Engelin näkemys katutilasta perustuu kolmitasoiseen katuhierrakiaan: pääkadut 40 kyynäriä, jokikadut 25 ja muut 30. Katutila on kuitenkin aina tasaleveä. Katujulkisivun kolmitahtista rytmia muodostavat lehtipuin istutetut palokujanteet, ”arkkitehtuurin sääntöjen mukaan” toteutetut rakennukset sekä aidat ja portit. Puurakennusten kerrosmääräksi oli säädetty yksi, kivirakennusten kerrosmaa ei ollut säännelty. Ne olivat tuolloin kuitenkin harvemmin yli kaksikerroksisia.

Klassismin ja empien sekä asuinrakentamisen osalta myös uusrenessanssin aikana olivat kivirakennusten julkisivut rappaat. Värimaailma oli 1800-luvun alkupuoliskolla hyvinkin runsas ja heleä, loppupuoliskolla suositettiin enemmän ruskean sävyjä. Kansallisromanttisella ajalla 1900-luvun alussa suositettiin murrettuja sävyjä.

Kaupunkia rakennettiin Engelin asemakaavaan pohjautuen noin sadan vuoden ajan.

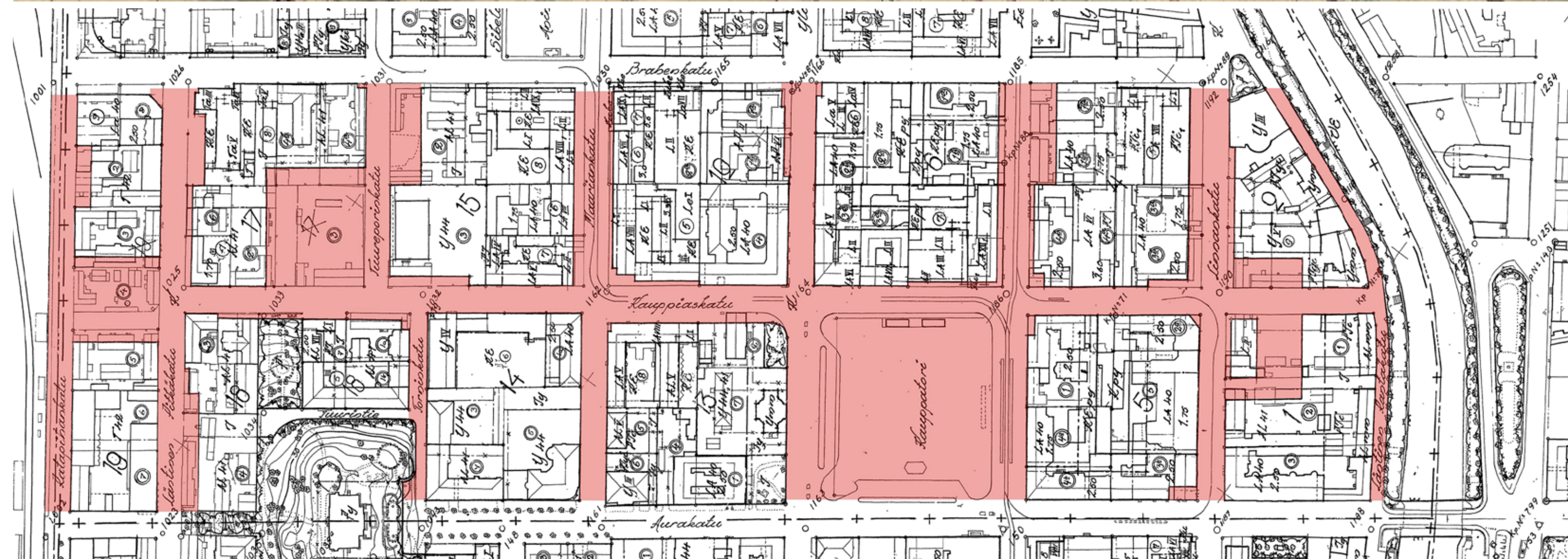
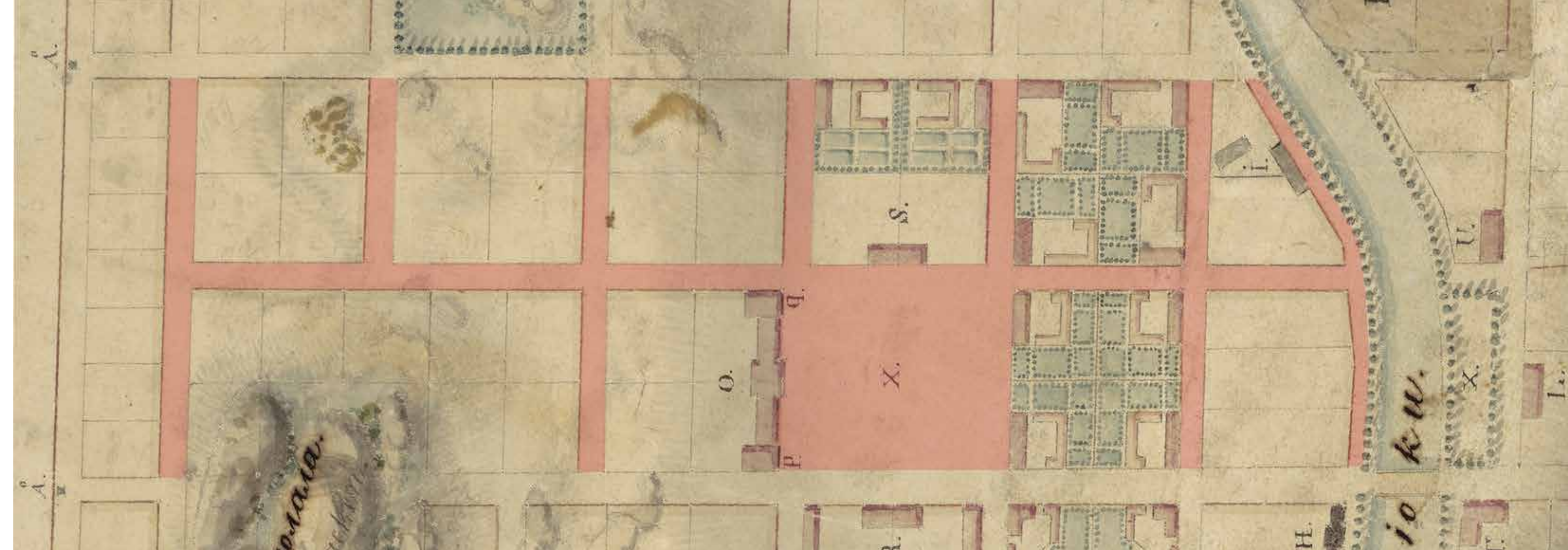
Laisaaren kaupunkivisio perustui laskelmiin ja ennusteisiin liikennemäärästä. Katutilallinen ihanne oli polveileva, avara ja avoin; sirpaleinen. Suurin sallittu kerrosluku vaihtelee voimakkaasti lähikortteleiden kesken ja kortteleiden sisälläkin. Kauppiaskadun kerroskorkeudet kuvaavat hyvin modernistista katutilaihannetta; toisaalla sallitaan kaksi kerrosta, toisaalla kaksitoista. Valtaosa sijoittuu 6-8 välille. Tasakatot yleistyivät 1960-luvulta lähtien. Kattomuoto vaikuttaa kaupunkikuvaan ja kaupunkitilan vaikutelmaan. Jo funktionalismin ajoista lähtien tavoiteltiin hyvin vaaleita seinäpintoja. Sama suuntaus jatkui myöhemmin modernismin piirissä 1960-70 -luville saakka.

Vaikka Laisaaren kaavaesitys ei milloinkaan tullut hyväksytyksi, kaupunkia rakennettiin siinä esitetyin modernistisin suuntainjoin noin kolmen vuosikymmenen ajan.

Kuvapari kahden eri aikakauden näkemyksistä julkisen kaupunkitilan suhteen karttojen valossa.

Kuva 10, oikealla yllä. Ote arkkitehti C. L. Engelin asemakaavasta vuodelta 1828. Katu- ja torialueet on korostettu punaisella värityksellä.

Kuva 11, oikealla alla. Ote asemakaava-arkkitehti Olavi Laisaaren asemakaavaehdotuksesta vuodelta 1959. Katu- ja torialueet on korostettu punaisella värityksellä.



KADUNLEVENNYSKAAVOITUKSEN SEURAUKSET KATUTILASSA

Nykyinen turkulainen kaupunkikuva ja katutila näyttävät pitkälti siltä, mitä menneiden vuosikymmenten aikana oltiin tavoiteltu: modernistiselta autokaupungilta. Asemakaavamuutokset ja tonttijaot sekä näitä seurannut uudisrakentaminen ovat yhdessä hävittäneet Engelin empireruutukaavan kolmitahtisen rytmin kadun julkisivusta. Rytmii muodostui rakennuksista, aidoista ja porteista sekä palokujanpeuista. Matala, ”arkkitehtuurin sääntöjen” mukaisesti rakennettu kaupunki muuttui korkeaksi moderniksi kivikaupungiksi.

Matalan rakentamisen empireaikana ja vielä vuosikymmeniä myöhemmin palokujanpeuiden latvustot nousivat rakennusten yläpuolelle leimaten kaupunkikuvaa voimakkaasti. Tonttijaot ja rakennustavan muutos hävittivät suurelta osin palokujanteet. Korkeat, jopa yli kahdeksankerroksiset uudisrakennukset peittivät valtaosin jäljelle jääneen palokujanpeuston taaksensa katumaisemassa. Toisaalta muutamat avoimen rakennustavan korttelit avaavat nykyisin näkymiä tonttien istutettuihin sisäosiin katutasoltakin. Modernistisen ajan erikoisuudeksi muodostuivat kadunlevennysten yhteydessä katualueelle jääneet alunperin tonteille istutetut palokujanpeut. Näitä palokujanpeuita on Turussa sittemmin pyritty vaalimaan.

Kadunlevennyskaavoituksella tavoitellut lisäpaikotusalueet ja -kaistat aiheuttivat reunakiviliinjoissa sisäänvetoja. Toteutetut liikennejärjestelyt johtivat ajoradalla Turussa nykyisin tyypillisiin, mutkitteliin kaistoihin ja ajolinjoihin. Nämä seikat ovat johtaneet erittäin epämiellyttävän, jopa vaarallisen liikumis-ympäristön syntyyn ruutukaavakeskustassa.

Katujen levennykset ja seurannut kaistamäärien kasvu ovat vaikuttanut jalankulku-ympäristön turvallisuuden heikkenemi-



Kuva 12, yllä. Näkymä Tuomiokirkon tornista yli kaupungin keskustan. Kuvausajankohta on todennäköisesti 1880-luvulta. Kaupunkia on uudelleenrakennettu kuvan ottamishetkellä noin 50 vuotta. Empirekaava on toteutunut hyvin uskollisesti Engelin tavoitteita ja näkemyksiä sekä rakennusjärjestysten määrärajoja noudatellen. Puurakennukset ovat yksikerroksisia, kivirakennukset enintään viisikerroksisia useimmat kaksi- tai kolmekerroksisia. Rakennustapa noudattelee Engelin mainitsemia arkkitehtuurin sääntöjä.

kuva 13, alla. Näkymä Tuomiokirkon tornista yli kaupungin keskustan. Kuva on vuodelta 2012. Jokirannassa ja keskustan puistoissa puusto on kasvanut täyteen mittaansa. Palokujanteiden alueet on lähes täysin rakennettu. Vuoden 1950 jälkeen eli kadunlevennyskaavoituksen aikakautena ja sitä seuranneina vuosikymmeninä on keskustan rakennuksista uusittu yli kolmannes.



seen. Kompensatioksi on katujen keskelle sijoitettu saarekkeitä. Saarekkeet kuitenkin aiheuttavat lisää mutkitteliu kais-tajärjestelyihin. Vaikutukset heijastuivat suoraan katuympäris-tön esteettiseen laatuun ja houkuttelevuuteen - negatiivisesti.

Katualueesta valtaosa on jaettu liikkuvien ja pysäköityjen au-tojen tarpeisiin. Kauppiaskadun katualueen pinta-ala on noin 17 655 m². Ajoradan osuus on noin 11 960 m² eli 68 % ja jalkakäytävien noin 5695 m² eli 32 %. Keskustassa jalan tai pyörällä kulkijoiden osuus on 49 %, yksityisautoilijoiden 39. Eri kulkutapojen sekäkäyttäjii on 12 % ja joukkoliikenteen kanta-asiakkaita 4 %.¹³ Eri liikujaryhmien prosentuaalisiin määriin suhteutettuna katualueen tilajaossa on epäsuhta.

Katutila on vaihteleva sekä leveyden että rakennusten kor-keuden suhteen. Fyysisesti hahmotettavan katutilan maksimi-leveys Kauppiaskadulla on yli 30 metriä. Kapeimmillaan tilan leveys on Engelin ruutukaavan mukainen eli noin 18 metriä. Rakennusten räystäskorkeus, joka vaikuttaa katutilan tuntuun, vaihtelee noin 5-35 metrin välillä.

Kaupunkikeskustan muutos modernistiseksi autokaupungiksi

Kuva 14, alla vasemmalla. Katunäkymä Pyöriäinen-korttelin kohdalta kohti jokirantaa. Kuva 15. Katunäkymä Kauppiaskadun ja Linnankadun risteuksen tuntumasta kohti Tuomiokirkkoa. Kuva 16. Katunäkymä Maariankadun risteuksen tuntumasta alaspäin kohti Kauppatoria. Kuva 17, alla oikealla. Katunäkymä Tiira-korttelin kohdalta kohti koulukeskittymää.

ei rajoitu ainoastaan laajan mittakaavan katutilallisiin muutok-siin. Autoistuminen on tuonut katukuvaan ja -tilaan lukuisan joukon erilaisia opasteita, laitteita ja ajoratamaalauksia. Lähes poikkeuksetta edellä mainitut ajoneuvoliikennettä palvelevat fyysiset elementit on sijoitettu jalankulku-ympäristöön. Vertai-lun vuoksi voidaan todeta, että esimerkiksi sähköraitioteiden alkuvuosina 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä kaikki raitioiteita palvelevat johdinten kannatinpylväät sijaitsivat reu-nakiven vieressä ajoradan puolella. Menettely oli kohteliasta ja huomaavaista jalankulkijoita kohtaan. Raitioteiden poistami-sen jälkeenkään ei vuoden 1959 kaavaesityksessä mainittua tavoitetta jalkakäytävien leventämisestä ole järjestelmällisesti toteutettu.

Jalkakäytävät ovat Turussa leveydeltään pääsääntöisesti ja perinteisesti kolme metriä. Tuossa poikkileikkaustilassa tyypil-lisen viikkaan liikekadun varrella saattaa nykyisin olla liikehuo-neistojen portaita keskimäärin noin kymmenen metrin välein (analyysikartta jossa liikehuoneistojen ovet on esitetty, kuva 31, s. 32-33 sekä liite 1). Askelmia portaissa on tyypillisesti yhdestä kahteen kappaletta, kukin askelma on etenemältään noin 30 senttimetriä. Liikennemerkki- ja valo-opastinpylväitä ja

portaaleja sekä erilaisia kannatinpylväitä on keskimäärin noin kymmenen metrin välein. Pylväät on sijoitettu yleensä reuna-kiven viereen betonilaatoitetulle jalkakäytävälle, noin puolen metrin etäisyydelle reunakiven ajoradan puoleisesta osasta. Jalkakäytävän ensisijaista käyttötarkoitusta palveleva hyö-tyleveys kuvatussa tilanteessa saattaa olla ainoastaan vajaat kaksi metriä.

Nämä seikat yleisen heikon laatutason ohella antavat ja-lankulku-ympäristöstä varsin luotaantyöntävän vaikutelman. Voimakkaasti kasvanut kadunvarsimainonta ei myöskään ole parantanut jalankulkijan ympäristöä. Kirjassaan Cities for People Jan Gehl puhuu houkuttelevuudesta sekä jalankulku-ympäristön laadukkuuden kautta ihmisille esitetyistä kutsusta tulla viihtymään kaduilla ja aukioilla. Kaupunkiympäristön laa-dulla on suora yhteys kaupunkielämään tai sen vähäisyyteen. Hyvä kaupunkiympäristö ja sen houkutteleva kaupunkielämä, ”City Life”, ovat tavoitteita, joita kohti tulee laaja-alaisesti pon-nistella.

13 Voitti 2007, 19

Sivun kuvat havainnollistavat liikenteenohjauksessa käytettyjen merkkien, opastimien ja pylväiden määrää. Kussakin kuvassa on 7-15 kappaletta ainoastaan liikenteen ohjaukseen käytettyä pylvästä. Merkkien määrä on monesti kaksinkertainen pylväi-den määrään nähden. Lisäksi useissa risteyksissä käytetään ajoradan yläpuolisia opasteita kiinnitettynä joko vajareihin tai raskaampiin portaaleihin. Näiden lisäksi jalankulku-ympäristöön on sijoitettu mainoslaitteita, postilaatikoita, tuuletusputkia...



TURUN KATUJEN HISTORIALLISET PINTAMATERIAALIT

Kadun pintamateriaalit muodostavat kadun käyttäjälle perustason, jonka olemus ja laatu välittyvät etenkin jalankulkijalle moniaistisesti. Merkittävin ja ensisijaisin informaatio välittyy näköaistin kautta, eikä ainoastaan siksi, että kävellessään ihmisen katseen suunta on valtaosin alaviistoon kohti perustaso. Voidaan perustellusti todeta, että pintamateriaalilla on tärkeä rooli katutilaa ja sen laatutekijöitä arvioitaessa. Tässä osiossa luodaan katsaus Turun katualueille käytössä olleisiin pintamateriaaleihin palosta nykypäivään.

AJORADAT

Palon jälkeen niin sanottu kadun avaaminen ja tasoittaminen kuuluivat kaupungin tehtäviin. Avaaminen tarkoitti katualueille jääneiden kallioiden räjäyttämistä. Tasoittamisella on mitä todennäköisimmin tarkoitettu kadun rakennekerrosten toteuttamista. Engel oli kaavoitustyötä aloittaessaan luultavimmin saanut kehotuksen linjata kadut mahdollisimman tarkasti kallioita vältellen. Tämä käy ilmi historiallisia karttoja tarkasteltaessa. Tavoitteena on ilmeisimmin ollut välttää kaupungille aiheutuvia kalliita louhimiskustannuksia. Tontin omistajan velvollisuuksiin kuului kadun kiveäminen sen keskilinjaan asti.

Sittemmin vuoden 1958 rakennuslain myötä kadun rakentamisen kaikki velvoitteet siirrettiin kaupungin hoidettavaksi. Laki astui voimaan seuraavana vuonna.

Vuoden 1828 rakennusjärjestyksessä todetaan, että kadun pintamateriaalina tuli käyttää "vähemmän pyöreitä kiviä". Termillä voidaan ymmärtää tarkoitettavan kenttäkiveä, jonka laki oli jokseenkin tasainen.

Kenttäkivi eli mukulakivi oli yleisin pintamateriaali katujen rakentamisessa aina 1800-luvun lopulle saakka. Käsin hakattu, huomattavasti tasaisempi nupukivi otettiin käyttöön Turussa

1800-luvun lopulla. Nupukiveystä alettiin käyttää yhä yleisemmin katujen pintamateriaalina siihen saakka kunnes ensimmäinen maailmansota hidasti kiveämistöitä.

Autoliikennettä kuvataan 1920-luvulla siinä määrin yleistyneeksi, että sen katsottiin jo suoranaisesti vaativan tasaisempia ja kestävämpiä katuja.¹⁴ Uudelleenpäälystymääräyksiä antaessaan maistraatti omaksui kannan, jossa pääliikenneväylille keskustasta lähtien tuli kenttäkiveyksen sijaan saada nupukiveys.

Ensimmäiset ajoratojen asfaltointit tehtiin Turussa vuonna

1930. Tuolloin päällystettiin asfalttikonetonilla sekä osa Puutarhakatua että Itäistä Pitkäkatua muutamien kortteleiden matkalta. Kaikkia mainittuja materiaaleja käytettiin vielä 1930-luvulla rinnakkain. Kenttäkiveys laajeni tosin enää viidennen kaupunginosan sorapäällysteisillä kaduilla. Asfaltointi eteni vielä 1930-luvulla hyvin hitaasti. Sen sijaan laajoja nupukiveystyömaita oli meneillään esimerkiksi aiemmin kenttäkiveyillä Kauppatorilla ja Tuomiokirkontorilla. Toisen maailmansodan aikana ei katuja Turussa päällystetty. Sotien jälkeen kenttäkiveystä ei enää katsottu soveliaaksi päällystemateriaaliksi. Asfalttiinkin ei tuolloin täysin vielä heikon kulutuskestävyyden ja liukkauden vuoksi luotettu. Katujen pintamateriaaliksi nousi

vuonna 1951 kaupunginvaltuuston päätöksen mukaisesti kokenupu eli noppakivi. Ilmeisesti asfalttialan tuotekehitys sekä hintavertailu kiveyksen kanssa vaikuttivat asfaltoinnin läpilyöntiin jo vuonna 1953, jolloin valtuusto tarkisti kaksi vuotta aiemman noppakivipäätöksensä asfaltin hyväksi. Erityisesti 1960-luvulla asfaltti katujen pintamateriaalina yleistyi nopeasti.¹⁵ Tyypillistä oli, että modernistisella ajalla, aina 1960-luvulle saakka kadun pintamateriaalit olivat hyvin perinteisiä. Nykyään asfalttia käytetään lähes poikkeuksetta ajoradan pintamateriaalina eräitä historiallisia katuosuuksia lukuun ottamatta.

14 Laakso 1980, 289
15 Laakso 1980, 294-295



JALKAKÄYTTÄVÄT

Vuoden 1828 rakennusjärjestyksessä¹⁶ todetaan, että jalkakäytävät tuli rakentaa neljän kyynärän (noin 2,4 m) levyisiksi ja että materiaalina tuli käyttää kokonaan tasaisia kiviä.¹⁷ Rakennusjärjestystä tulkittaessa voidaan olettaa, että hakattu reunakivi oli jo tuolloin vaihtoehto kenttäkivistä tehdyille reunoille. Seuraavassa rakennusjärjestyksessä vuodelta 1865¹⁸ määrättiin jalkakäytävän leveydeksi viisi kyynärää, joka vastaa noin kolmea metriä. Mitta on pääsääntöisesti käytössä nykyäänkin. Vuonna 1865 määrättiin lisäksi, että kivitaloalueilla tulee käyttää puolen kyynärän (noin 30 cm) levyistä hakatusta kivistä valmistettua reunakiveä,

sekä toteuttaa vähintään kolmen korttelin¹⁹ (noin 45 cm) levyinen kulkuväylä puolen kyynärän päähän reunakivestä. Kulkuväylä tuli toteuttaa joko tasaisesta luonnonkivestä tai hakatusta harmaakivestä²⁰. Muutoin jalkakäytävä tuli kivetä kenttäkivin. Korttelin kulmassa reunakivi tuli pyöristää. Pyöristyksen sädetä ei mainita. Sittemmin säteen mitaksi vakiintui kolme metriä.

Vuoden 1878 rakennusjärjestys ei tuo muutoksia edellä kuvattuun tilanteeseen, mutta seuraava rakennusjärjestyksen uudistus vuodelta 1883 sen sijaan tuo. Nupukivi määrätään kulkuväylän materiaaliksi vilkasliikenteisillä jalkakäytävillä.

Kuva 18, edellisellä aukeamalla vasemmalla. Kenttäkivettyä Itäistä Rantakatua Gylichin pylväikön luona. Myös jalkakäytävä on kenttäkivetty. Kuva on vuodelta 1921.

Kuva 19, edellisellä aukeamalla keskellä. Näkymä Piispankadun ja Porthaninkadun kulmasta vuodelta 1921. Kadun pinta on kenttäkivetty, jalkakäytävillä on käytetty kenttäkiveyksen joukossa ns. pormestarinkiviä, reunakivi on graniittia. Kadun kulmassa hulevesikaivo on toteutettu kitakaivoratkaisuna. Graniitista veistetty kitakaivo on asennettu vinottain, mikä toteuttaa vuoden 1899 rakennusjärjestyksen vaatimusta reunakiven viistämisestä korttelin kulmassa. Viiste lienee määrätty juuri kitakaivon asennettavuutta silmälläpitäen.

Kuva 20, edellisellä aukeamalla oikealla.

Syrjäisemmällä Sirkkalankadulla ei vielä vuonna 1921 säännönmukaisesti käytetty reunakiveä. Ajorata ja jalkakäytävä saatettiin puutaloalueilla vuoden 1865 rakennusjärjestyksen mukaisesti erottaa toisistaan kenttäkivistä ladotulla reunuksella.

Kuva 21, vasemmalla. Yksityiskohta Engelin sanoja lainaten "arkkitehtuurin sääntöjen mukaan ja hyvällä maulla" rakennetusta aidasta ja portista Hämeenkadulta Runebergipuiston kohdalta. Kuva on vuodelta 1921. Katu on pääosin nupukivetty, jalkakäytävän reunalla kenttäkivetty. Itse jalkakäytävä on osittain asfaltoitu. Asfaltointia oltiin ilmeisesti koeluonteisesti käytetty valokuvien sekä vuoden 1883 rakennusjärjestyksen perusteella jalkakäytävien pintamateriaalina 1800-luvun lopulta lähtien. Asfaltista ei kuitenkaan koskaan tullut Turussa yleinen pintamateriaali jalkakäytävillä, vaikkakin edelleen muutama asfaltoitu kortteliosuus on olemassa.

Kuva 22, oikealla. 1960-luvun alun näkymä kenttäkivettyä Puolalankatua alaspäin kohti Yliopistonkatua. Jalkakäytävälle on asennettu nupukivetty kulkuväylä kenttäkiveyksen joukkoon vuoden 1883 rakennusjärjestyksessä edellytetyllä tavalla. Vaikka modernistinen kadunleveyskaavoitus olikin jo käynnissä ja kaavan mukaisia rakennuksia toteutettu, saattoivat katujen pintamateriaalit vielä paikoin olla perinteisiä.

Nupukiveysraidan tuli olla leveydeltään 120 senttimetriä ja sen tuli sijaita 30 senttimetrin päässä reunakivestä. Nupukiveysraidan molemmilla puolilla käytettiin kenttäkiveystä. Jalkakäytävän rajoituessa esimerkiksi puistoon käytettiin reunalla nauhamaisesti pitkittäin ladottua nupukiveä eli niin sanottua taustanupua. Jalkakäytävällä oli sallittua käyttää myös asfalttia, joka tuli materiaaliuutuutena vaihtoehdoksi. Ainakin Aurakadulla jalkakäytävä oli asfaltoitu jo vuonna 1899. Jalkakäytävien asfaltointi ei vanhojen valokuvien perusteella kuitenkaan yleistynyt muutamia satunnaisia katuosuuksia lukuun ottamatta. Risteyksen kohdalla reunakivi tuli pyöristää tai viistää. Reunakiven viistäminen mahdollisuus tuli myös uutena.

Viistämisellä mitä todennäköisimmin haettiin kustannussäästöä pyöristykseen verrattuna. Myös kitakaivon helpompi asennettavuus viisteeseen lienee vaikuttanut asiaan. Molempia käsitteilytapoja voidaan nykyäänkin löytää keskusta-alueelta.

Reunakivenä Turussa on ruutukaava-alueella perinteisesti käytetty 30 senttimetriä leveää piikattupintaista graniittireunakiveä. Aiemmin kivitöissä käytettiin paikallisia kivilajeja. Turussa erityisesti kakoliitti eli Kakolan harmaa ja Kakolan punainen sekä Kerttulinmäestä saatu Kerttulin kellertävä ovat olleet yleisesti käytössä. Ruutukaava-alueen ulkopuolisiltakin kallioiden tavataan useita louhintapaikkoja. Todennäköistä on, että

16 Turun kaupungin rakennusjärjestys vuodelta 1828
17 Ilmaisusta voidaan päätellä tarkoitun luonnonkiviä, ei hakattuja.
18 Turun kaupungin rakennusjärjestys vuodelta 1865
19 1 kortteli = 6 tuumaa = 14,8 cm
20 Museoviraston verkkosivut
Alkuperäiskielellä: plansten eller huggen gråsten

osa louhitusta kivistä on päätyntä myös kadunrakennuksen materiaaliksi. Muutamista pienimuotoisista louhintapaikoista on saatu hyvin paljon Liedon punaista migmatiittia muistuttavaa kiveä. Mainittua Kakoliittia tapaa nykyäänkin hyvin monista kivirakenteista ja rakennusosista.

Voidaan otaksua, että keskeisillä kaduilla reunakivi ja kadunpintaan nähden korotettu jalkakäytävä on ollut käytössä jo heti kaupungin jälleenrakentamisesta alkaen. Vuonna 1865 otettu valokuva nykyiseltä Yliopistonkadulta - silloiselta nimeltään Ryska Kyrk Gatan - osoittaa, että puurakennusten kohdalla on aivan keskeisimmillään alueilla ollut reunakivettömiä jalkakäytäviä, kun taas kivirakennusten yhteydessä on käytet-

ty hakattua reunakiveä. Syrjäisemmillä kaduilla, esimerkiksi Sirkkalankadulla, korotettuja reunakivettömiä jalkakäytäviä voidaan nähdä vielä 1920-luvun alun valokuviissa.

Nupukivetty ylikäytävä, nykykielellä suojatie, tuli vaatimukseksi risteyksissä, "missä suurempi liikenne sellaista vaatii" vuonna 1907. Ylikäytävän leveydeksi määriteltiin 120 cm. Myöhemmin leveydeksi asetettiin kaksi metriä.

Betonilaatan käyttö keskustan jalkakäytävien pintamateriaalina alkoi 1950-luvulla. Tuon ajan valokuvien perusteella voidaan todeta, että modernististen uudisrakennusten rakentamisen yhteydessä myös jalkakäytäviä uusittiin mainittua

Kuva 23, oikealla. Näkymä nupukivetyltä Eerikinkadulta vuodelta 1921. Uudehkojen nupukivien pinnassa näkyy vielä viimeistelyn jälki. Ajojaloilla olleet vanhat nupukivet ovat pinnaltaan tasoittuneet. Jalkakäytävä on toteutettu vuoden 1883 rakennusjärjestyksen mukaisesti ja varustettu nupukivetyllä kulkuraidalla.

Kuva 24, keskellä. Tuureporinkadun ja Kauppiaskadun kulma vuonna 1957. Katu on kenttäkivipäällysteinen. Osa jalkakäytävistä on asfaltoitu, osa perinteisesti nupu- ja kenttäkivetty. Betonilaatoitettu osuus on ilmeisesti uusittu kuvasta pois leikkautuneen vuonna 1955 valmistuneen koulurakennuksen toteuttamisen yhteydessä.

Kuva 25, vasemmalla. Näkymä Aninkaistenkadulta kohti Tuomiokirkkosiltaa vuodelta 1963. Ajojalo on asfaltoitu, jalkakäytävä osittain asfaltoitu, osittain betonilaatoitettu. Reunakivi on graniittia. Kadun ilme on modernistisen autokaupunki-ihanteen mukainen. Ajojadalla on yhteensä kuusi kaistaa.

Kuva 26, alla. Näkymä kenttäkivetyltä Yliopistonkadulta vuodelta 1865. Kivirakennuksen puolella on käytetty hakattua graniittireunakiveä, puurakennusten puolella reuna on toteutettu valikoiduilla isommilla kenttäkivillä. Kuvassa, osittain lehvästön takana, on ajoradan reunaan asennettu kaasuväläisimmet. Ensimmäiset kaasuväläisimet oli asennettu Turkuun juuri muutama vuosi kuvaushetkeä aiemmin eli vuonna 1862. Kadun toisella puolella on valurautaisia valaisinpylväitä odottamassa lyhtyjen asentamista.



uutusmateriaalia käyttäen. Osa katujen pintamateriaaleista säilyi kuitenkin perinteisinä uudisrakentamisen yhteydessäkin. Graniittireunakiveä käytettiin kuitenkin yhä edelleen samoin käsin hakattua graniittitaustanupua jalkakäytävien ja nurmi-alueiden rajalla.

Yhteenvetona jalkakäytävien pintamateriaalien osalta voidaan todeta, että kenttäkivi oli yleisin 1800-luvun loppupuolelle saakka. Vilkkaimpien ja arvokkaimpien katujen jalkakäytävillä oli kenttäkiveykseen asennettu tasaisempia useimmiten noin 45 senttimetriä leveitä kivilaattoja, niin sanottuja pormestarinkiviä. 1800-luvun lopulla alettiin jalkakäytävillä käyttää nupukivettyä kulkuraitaa. Turun historiallisilla alueilla on

edelleen käytössä kenttä- tai nupukivin päällystettyjä ajoratoja sekä jalkakäytäviä, joissa kulkuväylällä on pormestarinkivet tai nupukiveysraitia. Ruutukaavakeskustassa halutaan lisäksi vaalia tapaa käyttää 30 senttimetriä leveää piikattupintaista graniittireunakiveä. 1950-luvulta lähtien yleistynyt harmaa betonilaatta on nykyisin käytetyin pintamateriaali jalkakäytävillä lähes poikkeuksetta.

Vuosien saatossa rakennusjärjestyksen, kaava-asiakirjojen sekä rakentamista ohjaavien lakien suhde on muuttunut. Edempänä kuvattuja hyvinkin tarkkoja ohjeita katujen pintamateriaaleista ei rakennusjärjestyksistä enää 1900-luvun alun jälkeen löydy.



HUOMIOITA RAKENNUSJÄRJESTYKSISSÄ KÄYTETYSTÄ KIELESTÄ

Rakennusjärjestyksissä käytetty kieli paljastaa jotakin ajan asenteista kaupunkiympäristön laatua ja sen vaalimista kohtaan. Vuonna 1907 todetaan § 64 jopa viemärin ilmanvaihtoputkista, että niitä "älköön asetettako niin, että siitä häiriötä tai rumennusta syntyisi". Seuraavassa pykälässä puhutaan "rumentavien vajavaisuuksien poistamisesta". Vuoden 1921 rakennusjärjestyksen lisäyksessä todetaan § 20 esimerkiksi, että "Tonteille on järjestettävä aistikkaita ja hyvin hoidettuja istutuksia". Sotien jälkeisessäkin rakennusjärjestyksen tekstissä vuodelta 1950 mainitaan § 50 tietyistä laitteista: "eivätkä ne saa olla rumentavia" sekä myös: "tydyttää oikeutettuja kauneusvaatimuksia". Vuonna 1964 todetaan § 32 erilaisista rakenteista ja laitteista sen sijaan laatusanoita, että niiden on "sovelluttava ympäristöön". 1990-luvun tekstissä jälleen kehoitetaan toteuttamaan eräitä kaupunkiympäristön rakenteita adjektiivin kera siten "etteivät ne rumenna ympäristöä". Tuolloin alettiin myös puhua ympäristökuvasta.

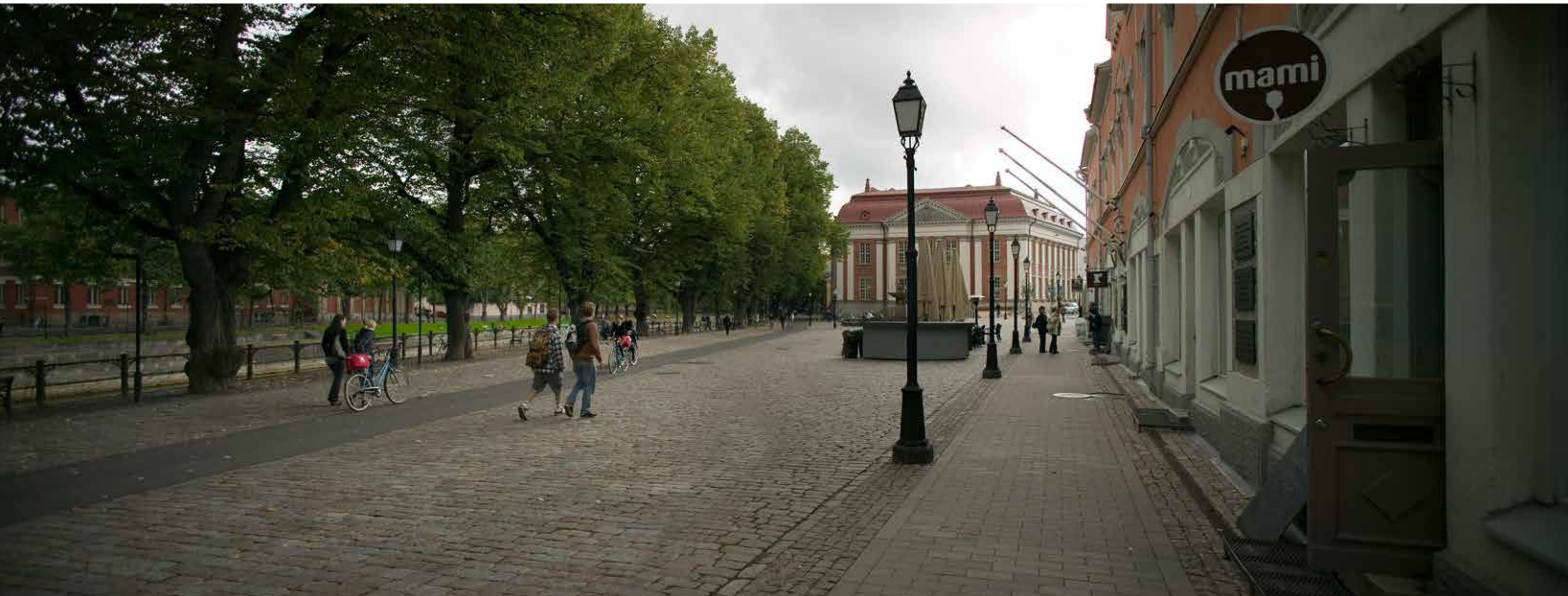
Pieni tekstianalyysi hyvinkin vahvistanee käsityksen, että estetiikan arvostus kaupunkiympäristöä suunniteltaessa ja vaalittaessa on muutamien vuosikymmenten ajanjaksona 1960-, 1970- ja 1980-luvuilla ollut hälyttävän matalalla tasolla. Havainto paljastaa jotakin aikakauden suhtautumistavasta kauneuskäsitystä ja estetiikasta johdettavien sanojen käyttöä kohtaan. Viimeisten noin viidentoista vuoden aikana näyttää ympyrä rakennusjärjestysten kielenkäytössä kuitenkin siis jälleen olevan sulkeutumaan päin.

Kuva 27. 2010-luvun näkymä Runeberginpuistosta Aurajoen yli kohti Kauppiaskadun alkupäätä. Huolimatta erilaisista kaupunkisuunnittelun alueella läpikäydyistä virtauksista on Turussa kuitenkin ymmärretty ja osattu vaalia arvokasta kaupunkimiljöötä. Sirius- ja Aurinko-korttelien (korttelinimikarta, kuva 58 s. 50-51) kulttuuriympäristöä on rakennettu ja vaalittu yli 180 vuoden ajan.





Kuva 28. 2010-luvun näkymä Vähätoriita. Vähätoriita ja Linnankadun alkupäässä toteutettiin vuonna 2009 historiaa kunnioittava katuympäristön uudistus. Hanke osoittaa, että vaalimisen ja suojelemisen ohella Turussa on tahtoa maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen uusien kulttuuriarvojen luomiseen kaupunkiympäristössä. Kaupunkimiljöö sai kunniamaininnan Vuoden 2011 Ympäristörakenne -kilpailussa.



Kuva 29, vasemmalla ja kuva 30, yllä. 2000-luvulla uudistettua turkulaista kaupunkimiljöötä Vähätorilta. Vähätori on lunastanut paikansa erilaisten tapahtumien näyttämönä. Alueelle järjestetyt fasiliteetit palvelevat niin arkisempia markkinoita, myynti- ja promootiolaisuuksia sekä myös juhlavampia konsertteja ja teatteriesityksiä.

NYKYTILANTEEN ANALYYSI

Analysiosiossa luodaan katsaus Kauppiaskadun nykytilan ominaispiirteisiin muiden muassa kaupunkirakenteen, katu-tilan, näkymien, rakennuskannan, keskeisten toimintojen, liikenteen sekä virkistys- ja viheralueiden osalta.

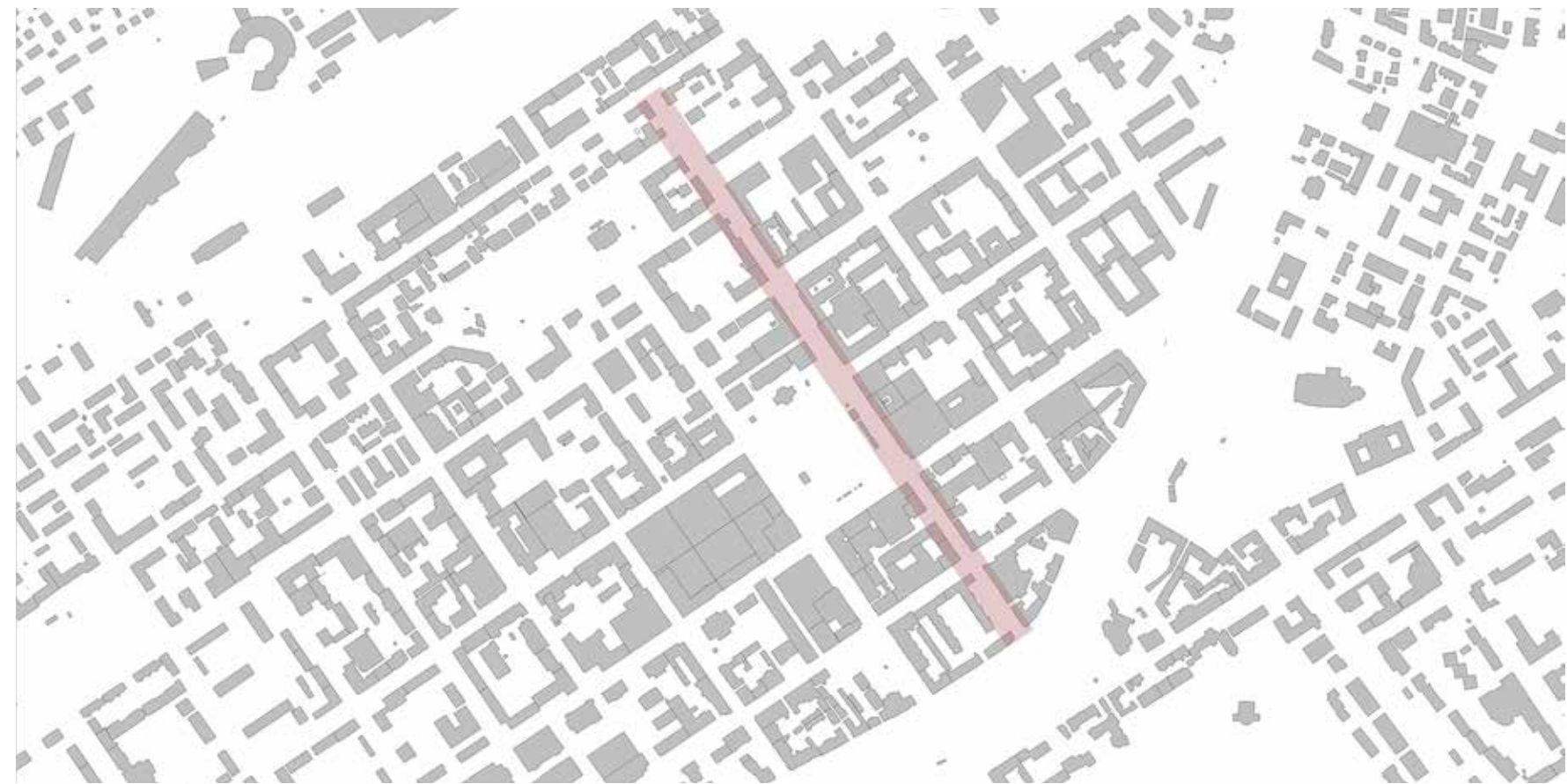
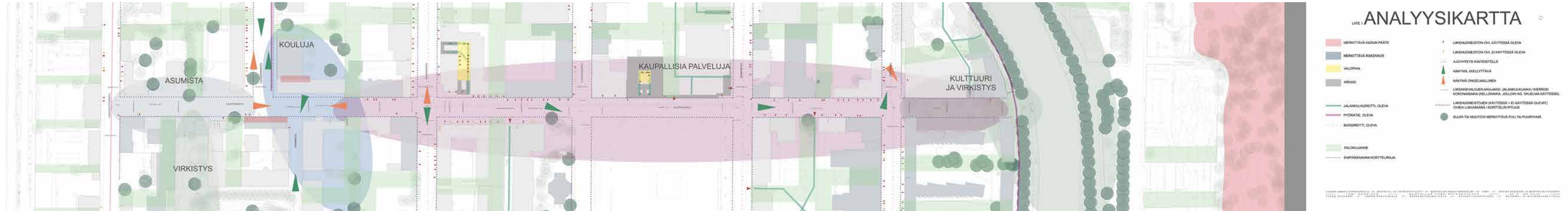
YLEISTÄ

Kauppiaskadun linjaus on siis peräisin Turun palon jälkeisestä, C.L. Engelin laatimasta ruutuasemakaavasta vuodelta 1828. Se sivuaa Turun nykyisen keskustan sydäntä, kuudennessa kaupunginosassa sijaitsevaa Kauppatoria. Kauppiaskatu käsittää kuuden korttelin pituuden eli tässä tapauksessa noin 850 metrin matkan Aurajoen rannasta Läntiseltä Rantakadulta Läntiselle Pitkädalle. Kadun varrella on Turun ruutukaavakeskustan poikittaiskaduille tyypillisiä suuria korkeuseroja. Jokirannan päässä kadunpinta asettuu +4,0 metrin tasolle, toinen pää +10,2 metrin tuntumaan. Välille sijoittuu Puolalanmäen koillispää, jonka kohdalla Kauppiaskatu on korkeimmillaan, noin +21 metrin tasolla (kuva 36 s. 36-37).

TOIMINNALLISUUDEN KOLMIJAKOINEN LUONNE

Kauppiaskadun toiminnallinen luonne on kolmijakoinen. Jokirannasta lukien 4,5 korttelin matkaa leimaavat kaupalliset sekä julkiset palvelut. Lakikohtaa, Torninkadun ja Tuureporinkadun liittymien aluetta, luonnehtii koulukeskittymä. Rautatien puoleisessa päässä luoteessa, jyrkähkön mäen kohdalla on pääasiassa asumista.

Kuva 31. Kauppiaskadun analyysikartta.



Kuva 32, yllä. Kauppiaskadun sijainti kaupunkirakenteessa.

Kuva 33, oikealla. Hyvin säilynyt palokujannepuusto Trumpetikorttelissa (korttelinimikartta, kuva 58 s. 50-51) muodostaa poikittaisen vihervyöhykkeen yhdessä Puolalanpuiston puuston kanssa.

VIHERALUEET JA KATUPUUT

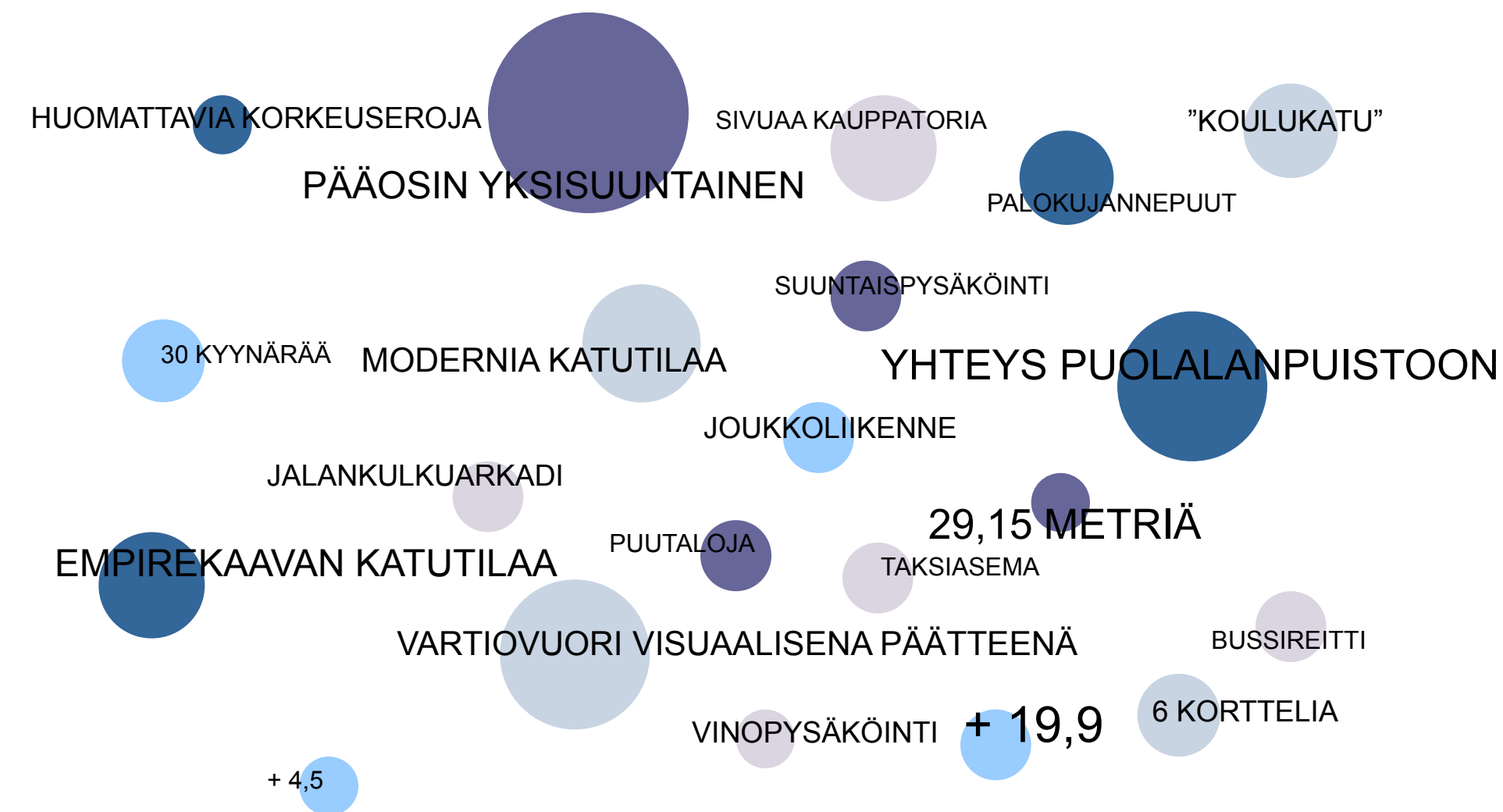
Puolalanmäellä sijaitseva Puolalanpuisto on jokirannan viheralueen ohella ainoa Kauppiaskatuun rajoittuva julkinen viheralue. Jokirannan merkitys virkistysalueena on huomattava. Aurajokivarsi Kauppiaskadun päään molemmin puolin kuuluu niin sanotun Vanhan Turun alueeseen, jota on vaalittu kaaval-

lisesti vuosikymmeniä. Katuympäristön uudistuksia jokirannassa on tehty vähitellen viimeisten 20 vuoden aikana. Katupuita kadun varrella on 12 kappaletta. Näistä seitsemän on vuonna 2006 uuden pääkirjaston rakentamisen yhteydessä istutettuja nuoria puita. Kaksi muuta saman kortteliväliin puuta on istutettu noin 20 vuotta sitten. Ainoastaan 3 katupuuta voidaan luokitella kaupunkikuvallisesti merkittäviksi. Kaikki kolme

suurta katupuuta ovat kadunlevennyskaavojen yhteydessä katualueille jääneitä, tonteille aikoinaan istutettuja palokujannepuita. Turun ruutukaavakeskustan suuret yksittäiset katupuut ovat yleensä peräisin palokujanteilta. Säilyneiden palokujanteiden puusto on paikoitellen merkittävässä asemassa katukuvassa, niin myös Kauppiaskadun varren Trumpetti- ja Kaiku- kortteleissa (korttelinimikartta, kuva 58 s. 50-51).

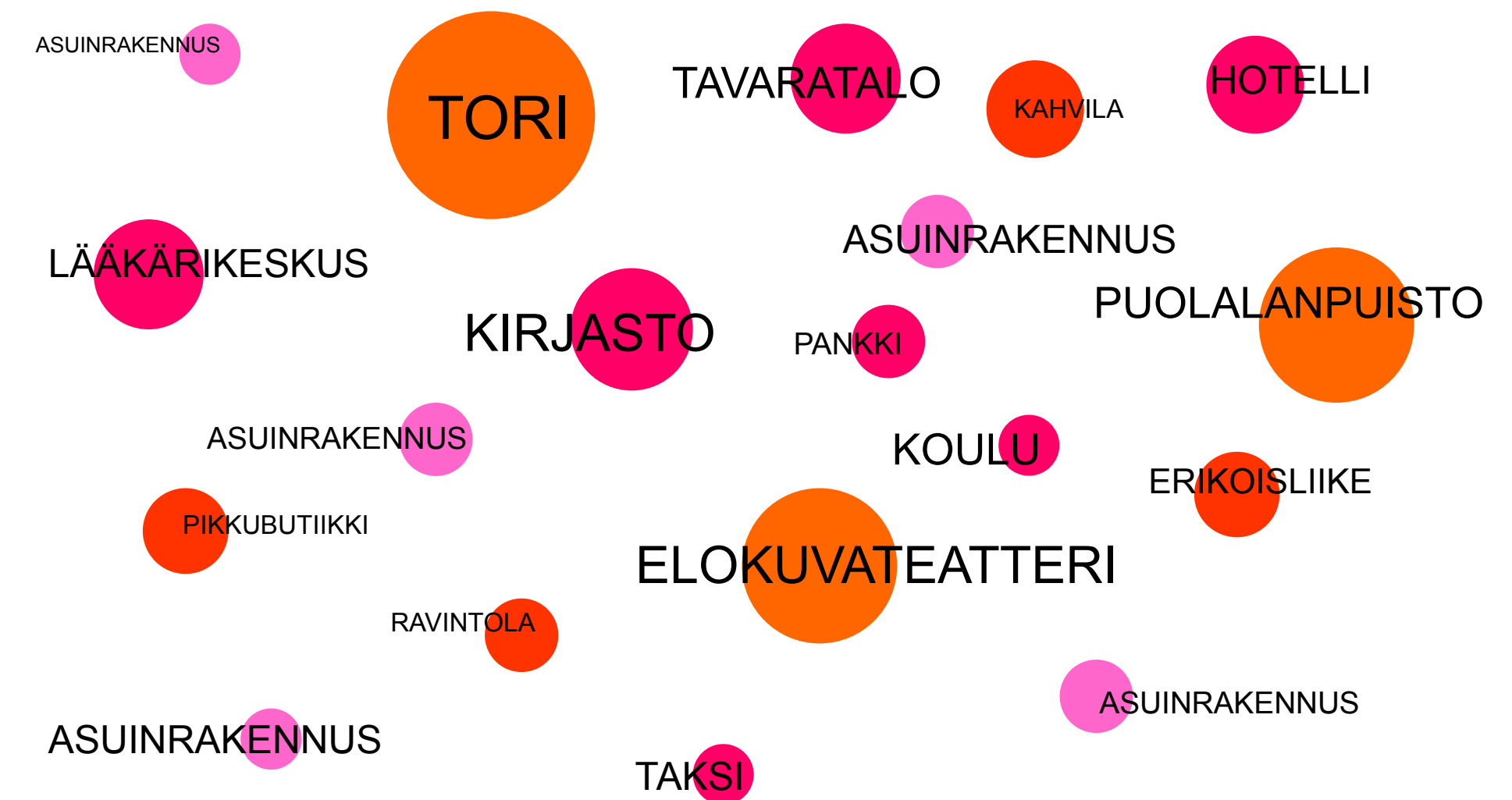


KATUYMPÄRISTÖN OMINAISUUKSIA

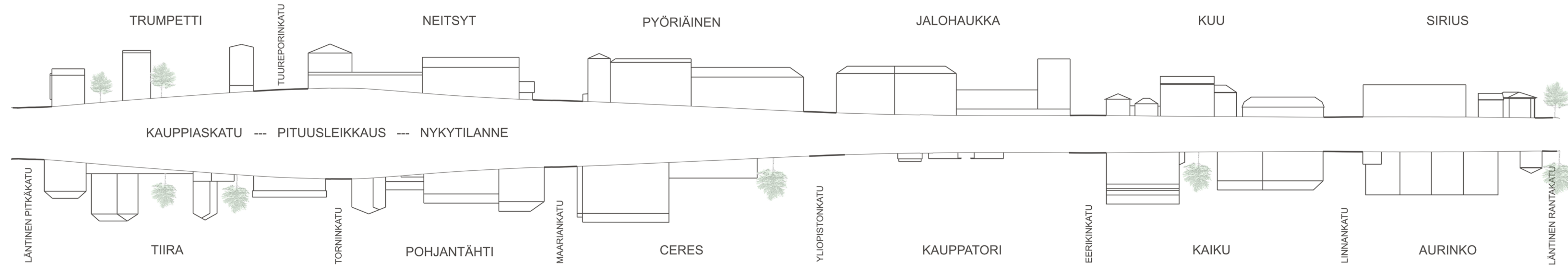


Kuva 34. Grafiikka kuvaa katu ympäristön ominaisuuksia Kauppiaskadulla.

KADUNVARREN PALVELUITA



Kuva 35. Grafiikka kuvaa kadunvarren palveluita ja toimintoja Kauppiaskadulla.



Kuva 36. Kauppiaskadun pituusleikkaus. Leikkauspiirustus osoittaa kaupunkikuvan ja -ympäristön kontrastisuuden rakennusmassojen suhteen. Sirius- ja Kuu-kortteleiden kaksikerroksiset 1800-luvulta peräisin olevat rakennukset muodostavat täysin eriluonteista kaupunkitilaa verrattuna 1950- ja 1960-luvulla toteutettuihin kahdeksan-kerroksisiin rakennusmassoihin.

NÄKYMÄT

Katunäkymien laatuun vaikuttavat esimerkiksi maaston ja rakennusten korkeuserot, rakentamisajankohdat sekä katutilan leveys. Lakialueelta avautuu hieno näkymä katuja alas päin kohti Aurajoen rantaa. Pääteen noin 900 metriä pitkälle näkymälle muodostaa vastarannan mäkipuisto, Vartiovuori, jonka lakipiste kohoaa noin 50 metriä merenpinnan yläpuolelle. Puuston latvukset tuovat korkeuteen vielä parisenkymmentä metriä lisää. Erityisesti kesäaikana lehtipuuvallaiset vehreät mäkipuistot ovat voimakkaasti läsnä Turun katunäkymissä yleisemminkin.

Kadunleventämissuunnitelman seurauksena katualueille jäi vanhoja, suuria palokujanpeuteita, joilla on merkittävä rooli turkulaisissa katunäkymissä. Näkymiä luonnehditaan tarkemmin korttelikohtaisissa kappaleissa.

PINTAMATERIAALIT

Valtaosa Turun ruutukaavakeskustan katujen ajoradoista on asfaltoitu. Jalkakäytävien pintamateriaalina on pääsääntöisesti käytetty harmaata sileäpintaista betonilaattaa, kooltaan 300x300x50 millimetriä. Betonilaatoituksen ladontatavana on käytetty lähes poikkeuksetta tiililimitystä. Keskusta-alueella reunakivenä on perinteisesti käytetty 300 millimetriä leveää piikkattupintaista graniittireunakiveä. Graniittireunakivien kivilajit ja värit ovat vaihtelevia, sillä niitä on aiempien vuosikymmenien aikana louhittu paikallisista kalliosta. Kakolanmäeltä on esimerkiksi saatu punaista ja harmaata kakoliittia, Kerttulinmäeltä kellertävää kiveä. Myös nykyään ympäri maailmaa käytettyä Taivassalon punaista graniittia, kaupanimeltään Balmoral Red, on Turussa reunakivikäytössä. Taivassalo sijaitsee noin 70 kilometrin päässä Turusta. Turun naapurikunnasta Liedosta saadaan Liedon punaista migmatiittia (Lieto Red ja Lieto Omega). Liedon punainen on hienorakeista

punaruskeata loimukuvioista kiveä. Turussa Liedon migmatiittia on käytetty ainakin noin sadan vuoden ajan erilaisena rakennuskivenä. Nykyään keskusta-alueen katu ympäristöjen uudistamisten yhteydessä käytetään pintamateriaaleina usein myös luonnonkiveä; tyypillisimmin nupu-, noppa- ja kenttäkiveä sekä jonkin verran kivilaattoja, esimerkiksi kaistalaattoja. Historiallisesti arvokkaiden kohteiden – lähinnä niin sanotun Vanhan Turun alueella – pintamateriaalina käytetään mahdollisuuksien mukaan vanhaa nupukiveä, jota autoistumisen aikakautena on kaduilta asfaltointien yhteydessä purettu ja osittain varastoitu.

Kuva 40, viereinen sivu alhaalla. Näkymä mäen lakialueelta kohti Aurajokea. Pääteenä Vartiovuoren mäkipuisto. Kuvassa myös Turun keskustassa 1950-60 -luvulta lähtien yleistyneitä kadun pintamateriaaleja: asfalttia ja betonilaattaa.

Kuva 37. Näkymä Runeberginpuistosta Aurajoen yli kohti Kauppiaskadun alkupäätä.



Kuvat 38 yllä vasemmalla ja 39 yllä oikealla. Katuympäristöjen uudistamisten yhteydessä käytettäviä pintamateriaaleja: poltettupintaisia noppa- ja nupukiviä, betonilaattoja ja -lankkulaattoja, piikkattupintaisia graniittireunakiviä sekä asfalttia. Betonilankkulaatta on uutuusmateriaali, jonka käytöllä on tavoiteltu modernia tapaa rytmittää jalkakäytävää perinteisen kivikadun tyyliin.



KALUSTEET, VARUSTEET JA LAITTEET

Polkupyörien telineellisiä pysäköintipaikkoja on Kauppiaskadulla kolmessa eri kohdassa. Näistä kerrotaan tarkemmin korttelivälikohtaisissa tekstikappaleissa. Muita varsinaisia kadunkalusteita katuosuudelta ei löydy. Sen sijaan erilaisia varusteita ja laitteita kuten katumainostauluja, postilaatikoita, pysäköintilippuautomaatteja, kaukolämmön tuuletusputkia ja katujakokaappeja on lukuisia. Liikennevalopylväitä on kolmessa Kauppiaskadun risteyksessä. Valo-ohjaus tuottaa risteysalueelle tyypillisimmin kahdeksan liikennevalopylvästä. Saarekkeellinen suojatie tuo valo-ohjattuun risteykseen lisää liikennevalopylväitä - tyypillisesti kaksi pylvästä kutakin saarekettä kohden. Erilaisia muita liikenteen ohjaukseen liittyviä pylväitä on Kauppiaskadulla noin 100 kappaletta. Suurimmasa osassa pylväistä on useita liikennemerkkejä. Liikenteen ohjaukseen käytettyjä pylväitä on Kauppiaskadulla keskimäärin noin joka 12 metrin välein. Kahdessa risteyksessä on lisäksi ajoradan yläpuolisia vaijerikiinnitteisiä kaistaopasteita.

Noin sata vuotta sitten erilaisia laitteita ja varusteita oli katutalassa vähemmän kuin nykyään. Turussa vuosina 1908-1972 liikennöineet sähkökäyttöiset raitiovaunut toivat katutalaaan johdinten kannatinpylväät. Merkillipantavaa on kuitenkin se, että ajorataa palvelevat varusteet oli sijoitettu ajoradalle, ei jalkakäytävälle, kuten nykyisin on tapana. Jopa valaisinpylväät oli sijoitettu sähkövalaistuksen alkuaikoina jalankulkijoita ajatellen huomaavaisesti ajoradan puolelle tai reunakiven päälle.

Erikoisliikevaltaisilla kortteliväleillä jotkut kauppiat ovat tuoneet liikehuoneistojensa eteen pientä rekvisiittaa ja somistusta. Kaupunkielämän ja katukuvan kannalta ilmiö on toivottava ja kannustettava.

VALAISTUS

Kauppiaskadun valaistus on pääosin toteutettu vaijerivalaisinmin. Valaisinkorkeus on noin 10 metriä. Valtaosa valaisimista on varustettu suurpainenatriumlampuin wattimäärän vaihdellussa 150 - 400 välillä. Kadulla on käytetty kahta valaisinmallia: vanhempaa, vähitellen poistuvaa Siemensin valmistamaa Sioptal -valaisinta sekä Sitecon valmistamaa DL 500 MAXI -valaisinta. Vanhempien valainten suurpainenatriumlampun malli on opaalilasin ellipsi, uudempien kirkaspintainen putkenmuotoinen tubular. Nämä eroavat toisistaan valotehon suhteen uudemman eduksi. Torin laidalla Kauppiaskadulla on 3 mastovalaisinta, joiden valonlähteenä on elohopealamppu, 400 W. Sirius-korttelin kohdalla on käytetty pylväsvalaisimia, joiden valonlähteenä on monimetallilamppu.²¹

Lampputyypillä on merkitystä kaupunkivalaistuksessa erityisesti värinoston kannalta. Värinostoindeksi eli niin sanottu CRI-indeksi osoittaa, miten hyvin valo toistaa luonnollisia värisävyjä. Värinostoindeksin symboli on Ra. Monimetallilampuilla saavutetaan hyvä värinosto, CRI-indeksin ollessa tällöin tyypillisesti noin 85:n tietämillä. Asteikko ulottuu 0-100.



Kuva 41, yllä. Somistusta ja rekvisiittaa jalkakäytävällä.

Kuva 42, alla vasemmalla. Liikenteenohjauslaitteita ja -merkkejä Kauppiaskadulla Jalohaukkakorttelin kohdalla. Kaikki autoliikennettä ohjaavat liikennemerkit on sijoitettu jalankulkuympäristöön.

Kuva 43, alla keskellä. 1910-luvun kuvassa on raitiotien johdinten kannatinpylväät sijoitettu jalankulkijoita ajatellen huomaavaisesti ajoradan puolelle.

Kuva 44, alla oikealla. Rekvisiittaa jalkakäytävällä.

Suurpainenatriumlamput tuottavat yleensä paljon valoa, mutta toistavat värejä heikosti. Julkisen kaupunkitilan uudistamisen yhteydessä käytetään nykyään useimmiten monimetallilampuja, juuri hyvän värinostonsa vuoksi. Toinen valon laatuun vaikuttava tekijä on väriämpötila, jota mitataan Kelvin-asteikolla. Suurpainenatriumlamput tuottavat tyypillisesti hyvin keltaista valoa. Väriämpötila on tyypillisesti edellä mainituilla lampputyypeillä noin 2000 Kelviniä. Monimetallilampujen valikoimista on löydettävissä kaupunkiympäristössä useimmiten miellyttäväksi koettua lämpimän valkoista valoa tuottavia vaihtoehtoja. Kelvin-määrä asettuu näiden lamppujen kohdalla noin 3000:n tuntumaan.

KATUTILALLISIA TUNNUSLUKUJA

Kauppiaskadun katutilan modernistisen muutoksen taustalta löytyy seuraavanlaisia vertailulukuja:

	Kauppiaskadun nykyinen, modernistisen kadunlevennyskaavoituksen tuottama katualueen pinta-ala on noin 17 650 m ²	Kauppiaskadun jalkakäytävien yhteenlaskettu empirekaavan mukainen pinta-ala on noin 4590 m ²	Kauppiaskadun nykyisten jalkakäytävien yhteenlaskettu pinta-ala on noin 5695 m ²
Kauppiaskadun empirekaavan mukainen katualueen pinta-ala oli noin 14 800 m ²	Ennen 1800-luvun lopun voimakasta rakennusvaihetta - jolloin rakennettiin lukuisia, enintään viisikerroksisia kivirakennuksia - oli noin kymmenesosa nykyisestä määrästä. Nyrkkisääntönä suhde lienee patävä Turun keskusta-alueella yleisemminkin.	Katualueen pinta-ala lisääntyi noin 2850 m ²	Vuodesta 1880 vuoteen 2010 - eli 130 vuoden aikana- rakennettu kerrosala kasvoi noin 10 -kertaiseksi
Empirekaavan tuottama kerrosala Kauppiaskadun varrella oli ns. Alfons von Haartmanin karttaa (ajoitettu vuodelle 1880) tulkiten karkeasti noin 17 500 m ²	Nykyisin Kauppiaskadun varrelle sijoittuvilla tonteilla on rakennettua kerrosalaa noin 170 000 m ² ²²	Kauppiaskadun pinta-ala katualueella lisääntyi kadunlevennyskaavoituksen myötä noin viidenneksen eli noin 20 %	Kauppiaskadun varrella on kadunlevennyskaavojen yhteydessä toteutettu kuuden korttelin kohdalla yhteensä seitsemän tonttirajan sisäänvetoa. Sisäänvetojen syvyys vaihtelee 2,9 – 12,0 metrin välillä, pituus 30,0 – 124,4 metrin välillä.
			Kadun tilantunnuun muutos on kiinteässä yhteydessä katualueen neliömääräiseen muutokseen, kiinteistörajan polveiluun, reunakivilinjan mutkitteluun rakennusten kerroslukumäärän kasvuun sekä rakennustavan muutokseen niin talo- kuin infrarakentamisessa.

²¹ Turku Energian valaisinkortisto 2012
²² Väestörekisterikeskuksen rakennus- ja huoneistorekisteri 2012 (rekisterissä saattaa olla epätarkkuutta, mikä johtuu kerros- ja huoneistoala -käsitteiden sekaantumisesta. Arvioitu oikeampi lukema lienee noin 15 % suurempi)





Kuva 45, yllä. Kauppiaskadun alkupää Sirius- ja Kaiku-kortteleiden kohdalla 2010-luvulla. Vuonna 2007 valmistunut uusi pääkirjastorakennus edustaa uusinta kaupunkikerrostumaa Kauppiaskadulla. Kirjastorakennuksen Kauppiaskadun puoleinen julkisivu noudattelee ruutukaavan katulinjaa.

Kuva 46, keskellä. Kauppiaskadun alkupää Sirius- ja Kaiku-kortteleiden kohdalla 1960-luvulla. Vasemmalla vuonna 1960 laaditun asemakaavamuutoksen myötä rakennettu 8-kerroksinen asuinrakennus. Kokonaisuuteen sisältyy Linnankadun varteen sijoittuva kaksikerroksinen liikerakennus. Kuvan etualalla näkyy aikakaudelle tunnusomaisesti toteutettu autoliikennettä ja -pysäköintiä palveleva katualueen levennys.



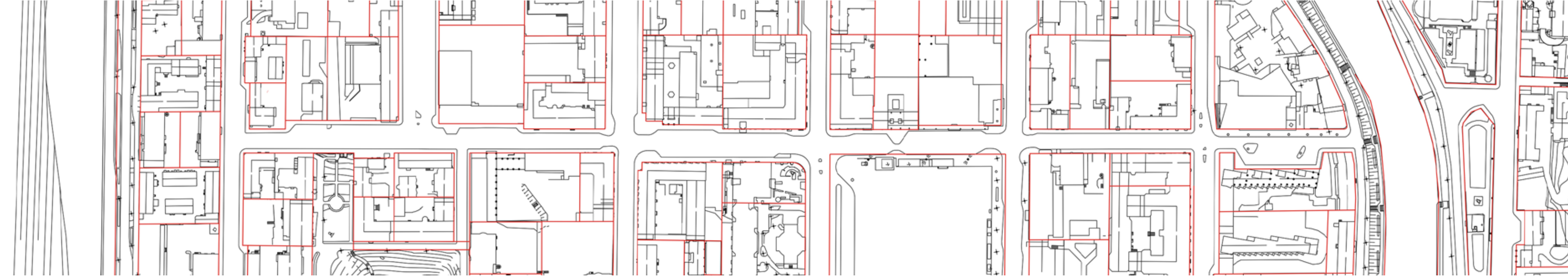
Kuva 47, alla. Kauppiaskadun alkupää 1950-luvulla. Kuvattu Linnankadun tuntumasta kohti Aurajokea. Kaiku-korttelin katujulkisivu noudattelee hyvinkin Engelin ruutuasemakaavassaan tavoittelemia linjauksia, "arkkitehtuurin sääntöjen mukaisesti ja hyvällä maulla" toteutettua kaupunkiympäristöä.



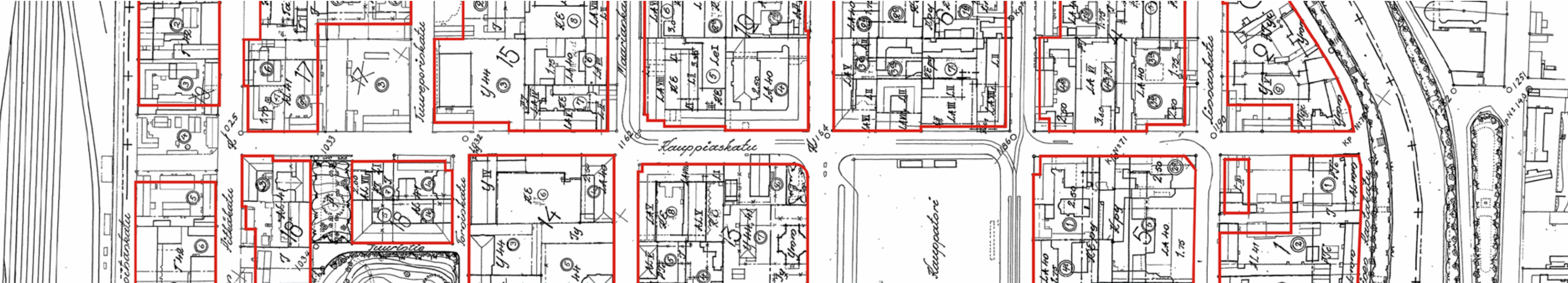
Korttelinimikartta, kuva 58 s. 50-51.

KATUTILALLINEN VALOKUVA- JA KARTTAVERTAILU

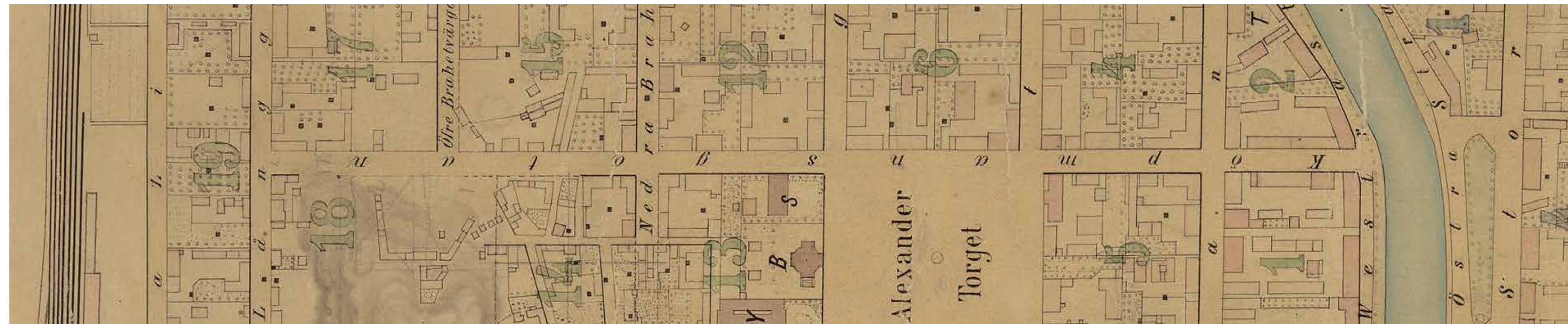
Kuva 48, yllä. Nykyinen pohjakartta kauppiaskadun osuudelta. Kartta paljastaa paloittain suunnittelun - yksittäisten ongelmien ratkaisemisen - tuloksen. Syntyneen julkisen kaupunkiympäristön heikko esteettinen laatu paljastuu jo pelkän kartta-tarkastelun perusteella.



Kuva 49, keskellä. Asemakaava-arkkitehti Olavi Laisaaren asemakaavaesitys vuodelta 1959, ote Kauppiaskadun osuudelta. Uudet suunnitelman mukaiset korttelirajat on korostettu punaisella. Radikaalin modernistinen näkemys kaupungin kehittämiseksi perustui pitkälti voimakkaasti kasvaneen yksityisautoilun tarpeisiin. Tuolloin viimeistään katkesi empireeruutu-kaavan noin 130 vuotta kantanut perintö. Asemakaavaesitystä ei koskaan hyväksytty, mutta siinä esitetyt periaatteita noudatettiin tontikohtaisesti toteutetuissa asemakaavamuutoksissa pitkälti.



Kuva 50, alla. Ote niin sanotusta Haartmanin kartasta, joka on ajoitettu vuodelle 1880. Kivirakennukset on esitetty punertavana. Kaupunkia on Engelin asemakaavan pohjalta jälleenrakennettu noin 50 vuoden ajan. Rakentaminen noudattelee muutamia monumentaalirakennuksia lukuunottamatta katulinjoja. Palokujanteet tuovat rytmiä ja vehreyttä katujulkisivuihin. Koulukeskittymän tuntumassa on vielä näkyvissä palosta säästynyttä - joissain lähteissä pahamaineiseksikin luonnehdittua -Tuureporin aluetta.



RAKENNUSKANTA

Kauppiaskadun rakennukset asettuvat rakentamisvuosiltaan lähes koko ruutukaavahistorian ajanjaksolle. Vanhin rakennus sijaitsee Kuu-korttelissa (korttelinimikarta, kuva 58 s. 50-51). Se on alun perin rakennettu vuonna 1829. Viimeisin rakennus on Sirius-kortteliin vuonna 2007 valmistunut uusi pääkirjastorakennus. 1800-luvun rakennuksia Kauppiaskadulla on yhdeksän kappaletta. 1920-luvulla Kauppiaskadulle rakennettiin seitsemän rakennusta. Ne edustavat yhtä lukuun ottamatta niin sanottua 1920-luvun klassisismia. Asunto Oy Jupiterin vuonna 1921 valmistunut rakennus on aikakaudelle hieman epätavanomaisen dekoratiivinen. Kadunlevennykskaavoituksen voimakkaimpana aikakautena 1950- ja 1960-luvuilla Kauppiaskadun varrelle rakennettiin 11 uutta rakennusta, kaikki kahta Jalohaukka-korttelin liikerakennusta lukuun ottamatta irti empireajan katulinjasta. Kaksi rakennusta on peräisin 1970- ja 1980-luvuilta. Kaksi uusinta rakennusta on rakennettu vuosina 1991 ja 2007. Rakennusten kerroslukumäärä vaihtelee yhden ja kahdeksan välillä, räystäskorkeuksien metrimääräinen vaihteluväli puolestaan on noin 5-35.

Kauppiaskadulla on yhteensä 33 rakennusta, joista 12 on kuusikerroksisia tai korkeampia. Yhdessätoista rakennuksessa kerroslukumäärä on 3, 4 tai 5. Yksi- tai kaksikerroksisia on 10 kappaletta. Tarkastelussa ei ole huomioitu Kauppatorilla sijaitsevia kioskirakennuksia eikä Läntisen Pitkädun rautatien puoleisia rakennuksia. (kuva 55 seuraavalla aukeamalla)

Valtaosa Kauppiaskadun rakennusten julkisivuista on rapattu, joitakin puhtaaksimuurattuja julkisivuja esiintyy myös. Joukossa on lisäksi muutama puu-, lasi-, metallilevy- tai kivi-verhoiltu julkisivu.

Edellä mainitut seikat kertovat moni-ilmeisestä ja kontrastisesta turkulaisesta kaupunkikuvasta, joka on rakentunut yli 180 vuoden aikana kunkin aikakauden ihanteista käsin.

Kuva 52, oikealla. Kauppiaskadun alkupää Aurinko- ja Sirius-korttelien kohdalla. Turkulaisista rakennusperinnettä yli 150 vuoden ajalta.

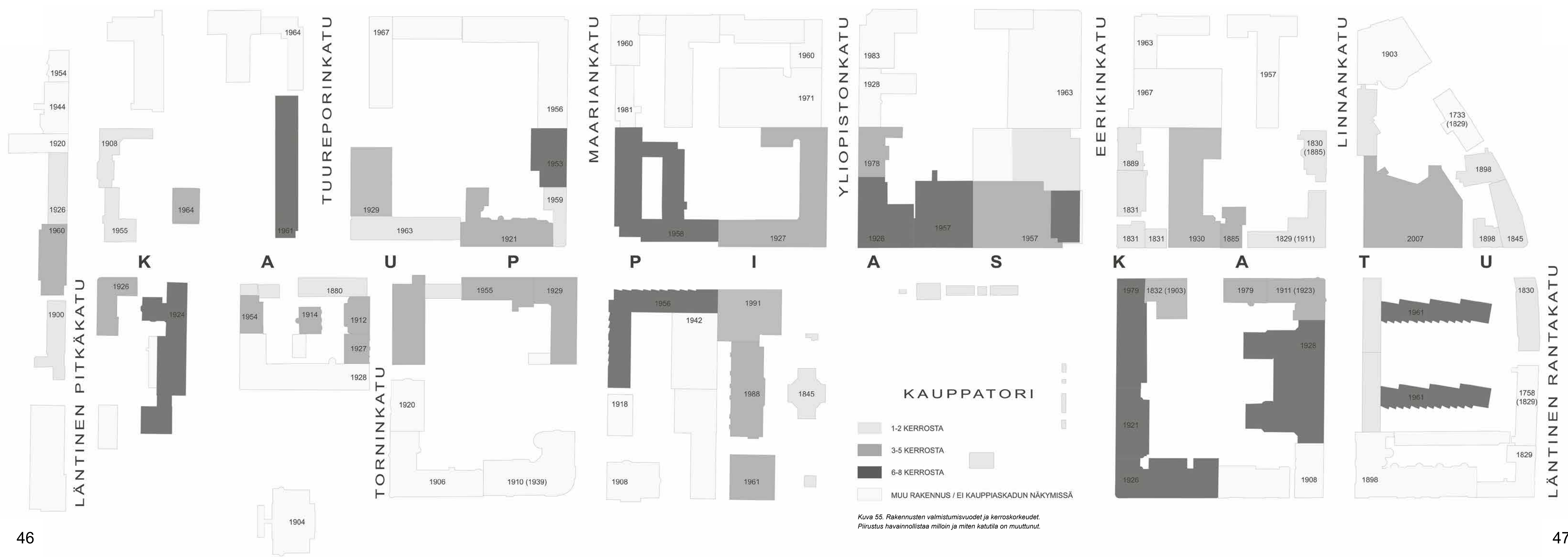
Kuva 51, alla. Puurakentamista 1880-luvulta, tiilirunkoisia rakennuksia 1920-luvulta sekä pellitetty elementtikerrostalo 1960-luvulta - verraten tyypillistä turkulaisista kaupunkiympäristöä.



Kuva 53, yllä. Ennen 1800-luvun puoliväliä sekä 1900-luvun puolivälin jälkeen syntynyttä katutilaa.

Kuva 54, oikealla. Kaiku-korttelin uudet rakennukset ovat 1970-luvun lopulta. Kaikki katuosuuden rakennukset noudattelevat kuitenkin Engelin ruutukaavan rajoja. Korttelivälillä on miellyttävä tilantuntu.







Kuva 56. Klassisista ja modernista arkkitehtuuria - kerroksellista kaupunkiympäristöä.

Levennettyjen jalkakäytävien monotoninen pintamateriaali ja ladontatapa vaikuttavat osaltaan luotaantyöntävän vaikutelman syntyyn jalankulkuympäristössä.

LIIKENNE

Kauppiaskatu on jokirannan Aurinko-Sirius -kortteliväliä lukuun ottamatta yksisuuntainen. Yksisuuntaistaminen suunniteltiin ja toteutettiin 1970-luvun taitteessa raitiotieliikenteen väistyttyä. Henkilöautopysäköintiä on jokaisen kuuden korttelivälin kohdalla. Sirius-Aurinko –korttelivälillä on laajempi pysäköintialue. Kauppiaskatu päättyy jokirannassa kulkevaan kevytliikennepainotteiseen, pihakaduksi osoitettuun Läntiseen Rantakatuun. Jokivarsi ja Läntinen Rantakatu muodostavat eräänlaisen kaupunkiolohuoneen. Rantakadulla onkin runsaasti jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Telineellisiä polkupyörien pysäköintipaikkoja sijaitsee Sirius-Aurinko –korttelivälillä sekä Kauppatorin kohdalla, kadun molemmin puolin. Kauppatorin kohdalla on myös taksiasema. Torin itäkulman risteys on yksi Turun vilkkaimmista jalankulkijoiden määrällä mitattuna. Joukkoliikennettä on kahden korttelin matkalla Maariankadun ja Eerikinkadun välillä. Molemmilla kortteliväleillä on linja-autopysäkit. Kauppiaskadulla on kolme valo-ohjattua risteystä: Eerikinkadun, Yliopistonkadun ja Maariankadun kohdalla.

Kauppiaskadun yksisuuntaisuus on ongelma pyöräilijöiden kannalta. Yliopistoalueen ja kaupallisen keskustan välillä on runsaasti jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Luonteva reitti Tuomiokirkkosillan, Vähätorin ja Linnankadun tai Läntisen Rantakadun kautta kohti Kauppatoria ja edelleen kävelykadulle kulkisi Kauppiaskadun kautta. Nykytilanteessa pyöräilijät joutuvat valitsemaan muun reitin. Yksisuuntaisuudesta johtuva pyöräilijöiden kierrättäminen heijastuu väistämättä osaltaan myös kadun varren pienten erikoisliikkeiden menestymiseen.

Autoistuminen ja sitä seurannut liikennemäärän kasvu on tuonut kaupunkiympäristöön valtaisan määrän erilaisia opasteita ja laitteita. Voidaan todeta, että autoliikenne seurausvaikutuksineen on kaupunkiympäristön laadun, viihtyisyyden ja turvallisuuden kannalta merkittävien ongelmatekijä.



KORTTELIVÄLIKOHTAISIA ERITYISPIIRTEITÄ

Kuva 58. Kauppiaskadun korttelinimistö. Nimistö on peräisin vuodelta 1828 ja esiintyi alunperin ruotsinkielisenä.²⁵



Kuva 57, vasemmalla. Liikennettä ja liikenteen ohjauslaitteita Kauppiaskadulla.

vuosi	autojen lukumäärä
1922	1 754
1930	34 781
1945	26 310
1950	61 256
1970	828 010
1990	2 233 059
2010	3 368 000

Taulukko 1. Kaikkien autojen lukumäärä Suomessa. Sodan jälkeen, 25 vuoden voimakkaan autoistumisen ajanjaksona autojen lukumäärä 31,5 –kertaistui. Seuraavan 40 vuoden jaksolla - vuodesta 1970 nykypäivään - kasvu on kertoimella mitattuna ollut mallillisempaa: lukumäärä on noin nelinkertaistunut.²⁴ Volyymit sen sijaan ovat aivan toista luokkaa kuin aiemmilla vuosikymmenillä. Autoistumisen raju kasvuvauhti myötävaikutti - edelleenkin vaikuttavan - harhakäsitksen syntyyn, että kaupunkiympäristön suunnittelu voisi perustua liikennemääräennusteisiin ja liikennesuunnittelun keinoin löydettäviin ratkaisumalleihin.

Liikenteen olemusta hahmotettaessa ja liikennesuunnittelua tehtäessä on ymmärrettävä, että liikenne ei ole primääritarve, vaan keino saavuttaa jotakin haluttua. Primääritarve aiheuttaa liikennettä. Ympäristö, sen laatu ja houkuttelevuus tuleekin kaupunkikeskustassa nähdä tärkeämpänä vetovoimatekijänä kuin autoliikenteen sujumisen maksimointi.

Raitiovaunuliikennettä Kauppiaskadulla oli

vuosien 1908 - 1967 välisenä aikana²³ seuraavasti :

välillä	Eerikinkatu – Linnankatu	vuosina 1908 - 1951
välillä	Maariankatu – Yliopistonkatu	vuosina 1932 - 1950
välillä	Maariankatu – Eerikinkatu	vuosina 1951 - 1967

²³ raitio.org -verkkosivusto 2012
²⁴ Tilastokeskus, Moottoriajoneuvokanta 2012
²⁵ Karta öfver Åbo Stad enligt gamla Plan och nya Regleringen år 1828. TMK / Junnila 2011, 274 ja 275

SIRIUS JA AURINKO-KORTTELIVÄLI



Kuva 59. Katuosuuden korttelinimet, pituuskaltevuus ja kadun suurin ja pienin leveys.

Vuonna 2007 jokirannan Sirius-kortteliin valmistui Arkkitehtitoimisto JKMM Oy:n suunnittelema uusi pääkirjastorakennus.²⁶ Korttelissa oli jo entuudestaan vuonna 1903 valmistunut kauppaneuvos Fredric von Rettigin kaupungille lahjoittama, Karl August Wreden suunnittelema vanha pääkirjasto. Kirjastokortteli on nykyisin merkittävä vetovoimatekijä alueella. Vuonna 2010 kuukausittainen kävijämäärä pääkirjastossa oli keskimäärin yli 100 000, mikä tekee päivää kohden noin 3350 kävijää²⁷.

Taulukko 2. Käynnit pääkirjastossa vuonna 2010.²⁸

tamm	helm	maal	huht	touko	kesä	heinä	elo	syys	loka	marras	joulu	yhteensä
90 057	91 249	111 777	95 757	100 722	94 339	97 153	117 573	116 307	112 745	108 001	87 269	1 222 949

Aurinko-korttelin Kauppiaskatuun rajautuvalle tontille toteutettiin vuonna 1960 laaditun kadunlevennykskaavan myötä Pekka Pitkäsen suunnittelema vuonna 1961 valmistunut asuin- ja liikerakennus. Asemakaavamuutoksen selitystekstissä todetaan, että "Kauppiaskadun puolella on muutettu tonttimaata kaduksi autopaikkoja varten noin 12 m x 64 m suuruinen alue."

Katutilan valtava mittakaava ja verraten suljettu luonne antaa erinomaisen lähtökohdan ja mahdollisuuden kadun muuttamiselle katuaukioksi. Yli 50:n pysäköintialuekäytössä kuluneen vuoden jälkeen on ainoastaan kohtuullista muuttaa katutilan käyttötarkoitusta ihmisiä ja kaupunkielämää palvelevaksi.

Kortteliväliä avautuu hieno näkymä jokirantaan, vastarannalla sijaitsevaa Runebergipuistoa kohti sekä edelleen sen yli Vartiovuorelle. Vastakkaisen suunnan näkymä naapuri-



Kuva 61, yllä. Kontrastista kaupunkiympäristöstä: asuin- ja liikerakennus vuodelta 1961, arkkitehti Pekka Pitkänen; kirjastorakennus vuodelta 2007, arkkitehti Asmo Jaaksi; asuin- ja liikerakennus vuodelta 1899, rakennusmestari August Helenius ja alunperin hotellirakennus vuodelta 1840, luutnantti ja kaupunginarkkitehti Per Johan Gylich.

Kuva 60, vasemmalla. Näkymä Runebergipuistosta Aurajoen ylitse kohti Kauppiaskadun alkupäätä. Läntisen Rantakadun varren 1800-luvun tyyli-suuntien rakennuksia Sirius- ja Aurinko-kortteleiden kohdalla. Jo Engelin ruutukaavassa alue määriteltiin kivirakennusten alueeksi toisin sanoen alueelle tavoiteltiin mahdollisimman arvokasta ja kaunista kaupunkiympäristöstä. Korttelistoa on vaalittu tietoisesti ja järjestelmällisesti jopa sodan jälkeisinä vuosikymmeninä, jolloin valtaosa keskustan kaupunkiympäristöstä rakennettiin uudelleen. Alue kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin.

korttelistoon on melko harvinainen Turussa; katutilan leveys on yhtenäinen, Engelin ruutukaava noudattava. Joen toiselta puolelta, Itäiseltä Rantakadulta sekä Runebergipuiston terrassilta Kauppiaskatua kohti antavaa näkymää luonnehtivat jokirannan suurten puiden lisäksi 1800-luvun rakennukset.

Kaksikerroksisten empireä ja uusrenessanssia edustavien rakennusten koko ja detaljointi toimii erityisen onnistuneesti jokirannan puuston kanssa jalankulku ja pyöräilypainotteisessa katumiljöössä.

²⁶ jkmm.fi -verkkosivusto 2012
²⁷ Luvussa ei ole huomioitu kirjaston kiinnilopäiviä, esimerkiksi juhlapäiviä
²⁸ Turun kaupunginkirjaston intranet 2012

Aurajokivarren - koko Suomenkin oloissa - ainutlaatuinen miljöö Sirius- ja Aurinko-kortteleiden kohdalla muodostaa kirjastokokonaisuuden ja Vähätorin kanssa erittäin vetovoimaisen ja suosituksen kaupunkiolohuoneen erityisesti kesäaikana. Ihmisten läsnäolo antaa erinomaisen mahdollisuuden toiminnallisen kaupunkitilan suunnittelulle. Ihmisille, jotka jo muutoinkin ovat läsnä, voidaan tarjota lisää ajanvietemahdollisuuksia ja näin ollen monipuolistaa kaupunkielämää ja -kulttuuria, sekä aktiivista että passiivista.

Kerroksellisen rakennuskannan ja kaupunkitilan eklektisen luonteen vuoksi katuaukion suunnitteluproblematiikkaa on mahdollista lähestyä hyvin monenlaisista lähtökohdista käsin.



Kuva 62. Pysäköintialueena palvelevaa kaupunkitilaa Sirius- ja Aurinko -kortteleiden välissä pohjoiskulmalla nähtynä.



Kuva 63. Pysäköintialueena palvelevaa kaupunkitilaa Sirius- ja Aurinko -kortteleiden välissä länsikulmalta nähtynä.

KUU JA KAIKU-KORTTELIVÄLI



Kuva 64. Katuosuuden korttelinimet, pituuskaltevuus ja kadun suurin ja pienin leveys.

Kortteliväliä luonnehtivat useat pienet erikoisliikkeet. Liikehuoneistojen kokonaismäärä katuosuudella on 21 kappaletta 120 metrin korttelipituutta kohden. Tämä tarkoittaa keskimäärin yhtä liikehuoneiston ovea jokaista 11,4 julkisivumetriä kohden (vrt. kuva 69 seuraavalla aukeamalla).

Katuosuus on Turussa harvinaislaatuinen, sillä se on ainoita erikoisliikevaltaisia korttelivälejä, joissa rakennukset edelleen sijaitsevat Engelin empirekaavan korttelirajojen mukaisesti. Seikka on omiaan luomaan miellyttävää kaupunkimaista ja elävää vaikutelmaa.

Liikenteellisesti kortteliväli, niin kuin valtaosa Kauppiaskadustakin on yksisuuntainen. Ajosuunta on kohti jokirantaa. Pysäköintipaikkoja on sijoitettu molemmin puolin katua koko kortteliosuuden matkalle hotellin edustaa lukuunottamatta. Hotelli sijaitsee Kauppiaskadun ja Eerikinkadun kulmatontilla.

Linnankadun liittymän kohdalta avautuu merkittävä näkymä uuden ja vanhan kirjistorakennuksen sivuitse jokirannan vanhan puuston ylitse kohti Tuomiokirkon tornia. Seuraavasta kulmasta Eerikinkadun kohdalta avautuu näkymä Kauppatorille, jonka luoteislaataa hallitsee ortodoksisirkko, Pyhän marttyyri-keisarinna Aleksandran kirkko²⁹. Venäjän keisari Nikolai I oli senaatin ehdotuksesta antanut vuonna 1838 määräyksen ortodoksisirkon rakentamiseksi Turkuun.³⁰ Hanke oli mitä ilmeisimminkin ollut vireillä jo aiemmin, koska intendentinkonttorissa laaditut ensimmäiset piirustukset oli signeerattu jo vuonna 1834 konttorin silloisen päällikön Carl Ludvig Engelin ja Anton Wilhelm Arppen toimesta. Kirkkoa rakennettiin seitsemän vuotta ja se valmistui vuonna 1845.



Kuva 65. Katunäkymä Eerikinkadun risteyksen tuntumasta Kauppiaskadua pitkin kohti uutta pääkirjistorakennusta. Kadunvarren rakennukset edustavat hienosti eri aikakausia; arkkitehteinä muiden muassa Bassi, Aalto, Helenius, Gylich ja Jaaksi.

²⁹ Kirkko on omistettu Rooman keisarin Diocletianuksen puolisolle, pyhälle Aleksandrille, joka kärsi marttyrikuoleman.
³⁰ ortodoksi.net -verkkosivusto 2012
 Lukkarinen 1990, 346



Kuva 66. Hieno kaupunkinäkymä Linnankadun risteyksen tuntumasta kirjastokorttelin ylitse kohti Tuomiokirkon tornia.

Kuva 67, oikealla. Kuu- ja Kaiku -kortteleissa on useita pieniä erikoisliikkeitä, mikä antaa hyvän lähtökohdan katuympäristön uudistamiselle. Runsas jalankulkijoiden määrä kirjaston ja torin välillä - toisaalta laajemmin myös yliopistoalueen ja kaupallisen keskustan välillä - tuo potentiaalia katuympäristösuunnitteluun. Nykytilanteen yksisuuntaisuus on ongelmallinen erityisesti pyöräilyn näkökulmasta. Kaksisuuntaistamisella saavutetaan entistä enemmän kaupunkielämää ja sitä kautta myös kaupunkiympäristössä aina tavoittelemisen arvoista bisnestoimeliaisuutta sekä korttelivälille että lähiympäristöön. Erittäin tärkeäksi katuosuuden uudistamisen kannalta muodostuu kysymys asemakaavoituksesta. Kaavoituksen keinoin tuleekin huolehtia, että liikehuoneistojen määrä säilyy tai kasvaa sekä myös julkisivujen hyvästä vertikaalirytmistä ja katutason kiinnostavasta detajjikasta. Jan Gehl, teoksessaan *Cities for People*, korostaa edellä mainittuja ominaisuuksia eräänä tärkeinä edellytyksinä kaupunkiympäristön laadun vaalimisessa ja parantamisessa.

Kuva 68, alla. Näkymä Eerikinkadun risteyksen vaiheilta Kauppatorin ylitse kohti ortodoksisirkkoa. Kuvassa oikealle sijoittuva tavartalo, Kauppatori ja korttelin toisella puolella sijaitseva kirjasto muun muassa tuovat vetovoimaisuutta ja houkuttelevuutta korttelivälille ja lähitiennolle.





A — active

Small units, many doors
(15 – 20 doors per 100 m/328 feet)
Large variation in function
No blind and few passive units
Lots of character in façade relief
Primarily vertical façade articulation
Good details and materials



B — friendly

Relatively small units (10 – 14 doors per 100 m/328 feet)
Some variation in function
Few blind and passive units
Façade relief
Many details



C — mixture

Large and small units (6 – 10 doors per 100 m/328 feet)
Modest variation in function
Some blind and passive units
Modest façade relief
Few details



D — boring

Large units, few doors (2 – 5 doors per 100 m/328 feet)
Almost no variation in function
Many blind or uninteresting units
Few or no details



E — inactive

Large units, few or no doors (0 – 2 doors per 100 m/328 feet)
No visible variation in function
Blind or passive units
Uniform façades, no details, nothing to look at

Source:
"Close Encounters With Buildings," Urban Design International, 2006
Further developed: Gehl Architects — Urban Quality Consultants, 2009

Kuva 69, vasemmalla. Ote Jan Gehlin teoksesta *Cities for People*, s. 241. Gehl listaa erääksi hyvän kaupunkiympäristön mittariksi liikehuoneistojen lukumäärän suhteutettuna katujulkisivun metrimäärään. Yli 15 ovea / 100 metriä kertoo aktiivisesta, toiminnoiltaan monipuolisesta kaupunkiympäristöstä.

Kuva 72, oikealla yllä. Näkymä Jalohaukka-korttelin kohdalta jokirannan suuntaan. Etualalla on pankkikonttorin arkadi. Torin laidalla sijaitsee kioskirakennusten rivistö. Katutila on hyvin avara. Ajoinalalla on neljä kaistaa, joista ulommat palvelevat pysäköintipaikkoina, taksiasemana ja linja-autopysäkinä. Korttelin keskivaiheilla on reunakiviliinjassa voimakas levennys (vertaa kuva 48, s. 42-43), jolla on tavoiteltu jalankulkuympäristön parempaa turvallisuutta. Kavenuksen läpi johtaa yksi ajoneuvokaista.

Kuva 73, oikealla alla. Näkymä jalkakäytävää pitkin kohti Aurajokea ja Vartiovuorta. Jalkakäytävä näyttää päättyvän vastapäiseen rakennukseen. Koko korttelin osuutta hallitsevat modernistiset liike- ja asuinrakennukset.

Kuva 70, alla. Kortteliosuus edustaa Gehlin luokituksessa hyvää ylempää tasoa, asetuen A - active ja B - friendly -välimaastoon.



JALOHAUKKA JA KAUPPATORI-KORTTELIVÄLI

JALOHAUKKA



(KAUPPATORI)

Kuva 71. Katuosuuden korttelinimet, pituuskaltevuus ja kadun suurin ja pienin leveys.

Katuosuuden varrelle sijoittuu Kauppatori. Kauppatoria vastapäätä, Jalohaukka-korttelissa sijaitsee tavaratalo ja suurehko pankkikonttori. Näiden väliin sijoittuu katettu valopiha, jonka ympärillä on yhdeksän pienempää liikehuoneistoa. Tavaratalon kohdalla jalkakäytävä kulkee arkadissa. Pankkikonttorin edustalla on sekä arkadi että tavanomainen jalkakäytävä. Korttelin kulmista avautuu näkymiä Kauppatorille. Toria reunustaa kioskirakennusten jono. Polkupyörien telineellisiä pysäköintipaikkoja on katuosuuden kolmella eri kulmalla.



CERES JA PYÖRIÄINEN-KORTTELIVÄLI



Kuva 74. Katuosuuden korttelinimet, pituuskaltevuus ja kadun suurin ja pienin leveys.

Kortteliosuudelle on sijoittunut useita pieniä erikoisliikkeitä. Liikehuoneistojen kokonaismäärä on 28 kappaletta, korttelin pituus 124 metriä. Tämä tarkoittaa keskimäärin yhtätoista liikehuoneiston ovea sataa julkisivumetriä kohden. Pyöriä-

nen-korttelissa sijaitsee elokuvakeskus, jonka kävijämäärä vuositasolla on 550 000-600 000³¹. Valtaosa elokuvayleisöstä eli noin 70 prosenttia käy viikonlopun iltanäytöksissä perjantain ja sunnuntain välillä. Tämä tarkoittaa noin 2700 kävijää jokaisena kolmena viikonlopun iltana. Ceres-korttelissa sijaitsee lääkärikeskus, joka sai julkisuutta vuonna 2010 jalkapallotähti David Beckhamin käytyä leikkauttamassa siellä akillesjänteensä. Korttelivälillä katu alkaa nousta jyrkemmin kohti lakikohtaa. Mäenrinteestä johtuen paikalta avautuu Kauppiaskadun laajin näkymä torille, etelän suuntaan. Maariankadun risteuksen päätteellinen näkymä 1900-luvun alun rakennuksineen on yksi Turun ehyimmistä ja upeimmista.

Kortteliosuuden katutila noudattaa Engelin ruutukaavan mukaista leveyttä, noin 18 metriä. Vastakkaisen suunnan näkymä kohti koillista on hyvä esimerkki autoistumisen ajan modernistisesta turkulaisesta katumiljööstä. Katua on levennetty kummaltakin puolelta. Kokonaisleveys on noin 27,5 metriä. Vaikka jalkakäytäväkin on levennetty (leveydet ovat 4,5 ja 3,8 metriä) ei katu, jossa on kuusikaistainen ajorata (4 ajoneuvoja ja 2 pysäköintikaistaa) ole houkutteleva eikä miellyttävä jalankulkuympäristönä.

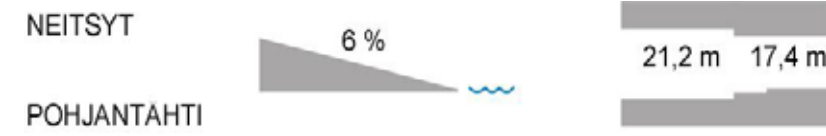
Kuva 75. Panoraama, 180 astetta, Maariankadun kulmasta Kauppiaskatua pitkin kohti Kauppatoriä. Kuvassa oikealla näkyy Maariankadun kaupunkikuvallisesti merkittävä päätte.



Kuva 76. Useita pieniä erikoisliikkeitä käsittävä korttelosuus. Liikehuoneistojen ovia on keskimäärin 11 kpl / 100 metriä (vertaa kuva 69 s. 60).



NEITSYT JA POHJANTÄHTI-KORTTELIVÄLI



Kuva 77. Katuosuuden korttelinimet, pituuskaltevuus ja kadun suurin ja pienin leveys.

Kauppiaskadun lakialueella, Maariankadun ja Tuureporinkadun välisissä Pohjantähti- ja Neitsyt-kortteleissa, sijaitsee neljä koulua: kaksi alakoulua, yläkoulu sekä lukio. Pohjantähti-korttelin Puolalan koulussa, jossa on vuosiluokat yhdestä yhdeksään, opiskelee 910 oppilasta: alakoululaisia 570, yläkoululaisia 340.³² Henkilökunnan määrä koulussa on noin 45. Alakoulun sääntöjen mukaan ylemmät vuosiluokat (3-6) voivat käyttää koulumatkalla polkupyörää³³. Vanhempien myöntämä pyöräilylupa on noin 100 oppilaalla. Samassa korttelissa toimii myös ruotsinkielinen alakoulu, Cygnaeusken koulu. Koulun oppilasmäärä on noin 480. Opettajia ja muuta henkilökuntaa

on noin 45. Koulumatkapyöräily on sallittua 5-6-luokkalaisille ilman erityistä lupaa. Nuoremmat oppilaat saavat pyörällä kouluun ainoastaan vanhempiensa saattamina. Keskimäärin parikymmentä oppilasta päivässä käyttää polkupyörää koulumatkoillaan³⁴. Neitsyt-korttelissa sijaitsevassa Turun Suomalaisen Yhteiskoulun lukiossa on 650 oppilasta. Henkilökuntamäärä on noin 50. Lukion oppilasta 250 on pitkämatkalaisia. He käyttävät useimmin muuta kulkumuotoa kuin julkista liikennettä. Koulun pihalle on osoitettu polkupyörille noin 50 pysäköintipaikkaa ja mopoille ja moottoripyörille noin 20. Oppilaiden käytössä olevia autojen pysäköintipaikkoja koulun pihalla ei ole. Koululta saadun tiedon mukaan opiskelijoilla on noin 50 mopoa ja moottoripyörää, noin kymmenen mopoautoa ja kymmeniä autoja. Autot ja mopoautot pysäköidään lähiseudun ilmaisille pysäköintipaikoille.

Kyseessä olevalle katuosuudelle sijoitettu Kauppiaskadun korkein kohta. Katua alaspäin kohti jokea avautuu noin 900 metriä pitkä kaupunkinäkyvä, jonka päätteen muodostaa Au-

- 32 Tieto tarkistettu Puolalan koulun koulusihteeriä 24.1.2012
33 Tuureporinkadulle - välillä Kauppiaskatu-Brahenkatu - on opinnäytetyön laatimisen aikana toteutettu katuymäristöuudistus, mikä käsittää myös pyörätien. Pyöräily-yhteys on tarkoitus osoittaa Aninkaistenkadulta Torninkadun kautta Puutarhakadulle saakka.
34 Tiedot tarkistettu Cygnaeusken koulun rehtorilta 26.1.2012

rajoen vastarannan mäkipuisto, Vartiovuori. Kauppiaskadun poikkikatua, Tuureporinkatua pitkin kohti koillista katsottaessa on näkymän päätteenä punatiilinen verkatehtaan torni. Tuureporinkadulta Kauppiaskadun ylitse avautuu näkyvä kohti Puolalanmäkeä, jota hallitsevat pääosin 1900-luvun alkupuolen kivirakennukset.

Torninkadun näkymiä hallitsevat niin ikään 1900-luvun alun kivirakennukset sekä Puolalanpuiston vihreä rinne. Poikkikatua alaspäin suuntautuvan näkymän päätteenä on vuonna 1929 valmistuneen Turun Suomalaisen Yhteiskoulun rakennus, 1960-luvun lisärakennuksineen. Pieni yksityiskohta näkymässä ovat keltaiset kierreportaat.

Pohjantähti-korttelissa sijaitsevan koulurakennuksen seinässä sijaitsee Kauppiaskadun ainoa julkinen taideteos Jussi Vikaisen kolmiosainen pronssireliefi Ulkoa ja sisältä vuodelta 1955. Teos on sijoitettu julkisivun poikittaiseen osaan, joten sen voi havaita vain kohti jokea kuljettaessa.



Kuva 79. Näkyvä Neitsyt- ja Pohjantähti-kortteliväliltä alaspäin kohti Kauppatoria. Kadun molemmilla puolilla sijaitsee koulurakennus.

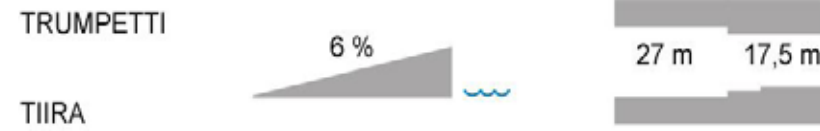


Kuva 78. Näkyvä Torninkadun risteuksen tuntumasta kohti Puolalanmäkeä. Puolalanmäki on luokiteltu valtakunnallisesti merkittävaksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi. Puisto ja valtaosa sitä ympäröivistä rakennuksista on rakennettu verraten lyhyen ajanjakson sisällä 1900-luvun alussa.



Kuva 80. Engelin asemäkävän katulinjassa sijaitsevien rakennusten päädyt muodostavat symmetrisen kavennuksen nykyisessä katutilassa. Kellertävässä klinkkeripintaisessa koulurakennuksen päädyssä on Kauppiaskadun ainoa julkinen taideteos: Jussi Vikaisen pronssireliefi Ulkoa ja sisältä, vuodelta 1955. Vastapäisen Asunto-osakeyhtiö Jupiterin puhtaaksimuurattu punatiilinen pääty antaa mahdollisuuden täydentää kaupunkitilallista kokonaisuutta symmetriseksi taideteospariksi.

TRUMPETTI JA TIIRA-KORTTELIVÄLI



Kuva 81. Katuosuuden korttelinimet, pituuskaltevuus ja kadun suurin ja pienin leveys.

Mäen kohdalla, Tuureporinkadun ja Läntisen Pitkätien välissä sijaitseissa Tiira- ja Trumpetti-kortteleissa on pääasiasa asuinrakennuksia. Katuosuus on melko jyrkkä; keskimääräinen pituuskaltevuus on yli kuusi prosenttia.

Tiira-korttelin läpi kulkee portaita sisältävä jalankulkyhteys Puolalanpuistoon. Puolalanmäkeä, jonka Engel oli kaavasaan jättänyt rakentamattomaksi, alettiin toteuttaa puistoksi 1900-luvun taitteessa. Suunnitelman laati ruotsalainen Mauritz Hammarberg, joka vuonna 1906 palasi Turusta takaisin Tukholmaan aloittaakseen työt kaupunginpuutarhurin virassa. Professori Maunu Häyrinen olettaa, että suunnitellessaan Turun mäkipuistoja Hammarbergillä oli esikuvinaan Tukholmassa muutamaa vuosikymmentä aiemmin toteutetut mäkipuistot³⁵. Puolalanpuiston keskellä sijaitsee professori Gustaf Nyströmin suunnittelema vuonna 1904 valmistunut Turun taidemuseo. Rakennus edustaa kansallisromanttista tyyliä. Sen kivijulkisivussa on käytetty squared rubble -limitystä. Museon kokoelma on tunnettu erityisesti vanhemmasta suomalaisesta taiteesta, surrealismista ja pop-taiteesta. Puolalanmäen kokonaisuus kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin rakennettuihin kulttuuriympäristöihin. Sen rooli Turun keskustan virkistysalueena on merkittävä. Puistossa järjestetään vuosittain useita koululais- ja opiskelijatapahtumia.

Kauppiaskadun loppupäättä hallitsee Tiira-korttelin 1920-luvulta peräisin olevat rakennukset, jotka on toteutettu mäen rinteeseen, katulinjassa kulkevan verkkokivimuurin yläpuolel-

le. Puistoakselin verraten avoin tila mahdollistaa etenkin lehdettömänä aikana laajahkon poikittaisnäkömän rinteeseen ja kohti taustalla olevia rakennuksia.

Trumpetti-korttelia luonnehtii avoin modernistinen rakennustapa sekä 1960-luvun elementtikerrostalot. Kaupunkikuvallinen kontrasti vastakkaisten katujulkisivujen välillä on voimakas huolimatta Puolalanpuiston verraten avoimesta luonteesta. Jalankulkijan tasolla tilaa puiston puolella rajaa kivimuri, kun taas Trumpetti-korttelin osuudella selkeästi rajaavia elementtejä ei ole. Korttelin katujulkisivu onkin rakennustavan suhteen eräs äärimodernistisimmista esimerkeistä Turussa.

Kuva 82. Näkymä Kauppiaskadulta kohti vuonna 2012 uudistettua Tuureporinkatua. Päättäänä siintää punatiilisen verkatehtaan tornimainen rakennusosa. Tuureporinkadun jalankulkympäristöä on parannettu pintamateriaalien ja tilankäytön osalta. Katuympäristön viihtyisyyttä on lisätty istutamalla uusia katupuita ja säilyttämällä olemassa olevia. Kadunvarren liikehuoneistoja ajatellen on järjestetty käyttöönotettavissa olevaa tilaa sekä julkisivun vierestä että istutusvyöhykkeeltä. Tilavarauksella halutaan kutsua yrittäjiä somistamaan liikehuoneistojensa edustoja ja tätä kautta osallistumaan näkyvämmiin katuelämään. Noppakivetty istutusvyöhyke voi palvella esimerkiksi ulkomyyntialueena tai terrassina. Jalkakäytävän pintamateriaalina on käytetty tavanomaisen betonilaatan ohella betonista lankulaattaa, jolla on haluttu jäsentää levennettyä jalkakäytävää. Tuureporinkadulla käytettyjä katuympäristön uudistamiskeinoja on mahdollistaa soveltaa myös Kauppiaskadun ympäristösuunnittelussa.



35 Agricola - Suomen historiaverkko - verkkosivusto
36 Museoviraston verkkosivut

Kuva 83, viereisellä sivulla ylhäällä. Talvinen näkymä Tuureporinkadun risteyksen tuntumasta Puolalanpuistoa ja Läntistä Pitkätietä kohti. Lumisina talvina kinokset rajaavat julkisen katutilan yksityisestä tonttimaasta. Puolalanpuisto rajautuu kivimuuriin Kauppiaskadun varrella. Alueen jalankulkureitit ovat verraten jyrkkiä; yhteys kadulta puistoon sisältääkin portaita.

Kuva 84, viereisellä sivulla alhaalla vasemmalla. Talvinen näkymä Läntiseltä Pitkätien kadulta kohti Trumpetti-korttelia. Korttelin modernistinen, kadunlevennyskaavoituksesta peräisin oleva rakentamistapa on tuottanut avointa katutilaa.

Kuva 85, viereisellä sivulla alhaalla oikealla. Harkkokivimuri 1920-luvulta edustaa taitavaa kivityöosaamista.



ANALYYSIN JOHTOPÄÄTÖKSET JA SUUNNITTELUN TAVOITTEET

LAAJA-ALAISELLA YHTEISTYÖLLÄ, ESTE- TIikka EDELLÄ

Analyyssiosuudessa on tuotu esiin niitä kaupunkiympäristön osatekijöitä, joita tarkastellaan julkisen kaupunkitilan suunnittelun yhteydessä. Listausta on varmasti mahdollista jatkaa monenlaisilla yksityiskohdilla sekä näkökulmia ja painotuksia vaihtamalla. Suunnitelutyössä on kuitenkin oleellista tiedostaa ratkaisuja vaativien asioiden huomattava kirjo ja lukumäärä. Kysymysten moninaisuus alleviivaakin laaja-alaisen yhteistyön välttämättömyyttä kaupunkiympäristöä suunniteltaessa.

Erityisen haasteen työskentelyyn tuo se, että kaikille ratkaisuille tulee löytää esteettisesti korkeatasoinen ja johdonmukaista kokonaisuutta muodostava toteutustapa ja muoto. Jokaisen tehdyn ratkaisun muoto ja estetiikka tulee kyetä perusteamaan. Toisaalta, mitään toteutusta ei voida puolustaa ainoastaan toiminnallisuudesta käsin.

Maankäyttö- ja rakennuslaki, MRL linjaa heti ensimmäisessä pykälässään tavoitteeksi asiantuntemuksen monipuolisuuden ja selityskappaleessa toteaa sillä olevan suuren merkityksen aineellisten tavoitteiden saavuttamisen kannalta. Taus-talla on vaikuttamassa **perustuslain** 20 §, jossa säädetään jokaisen vastuusta ympäristöä ja kulttuuriperintöä kohtaan.

Estetiikkaan viitaten MRL 1 §:n selityksessä todetaan kulttuurisesti kestävästä kehityksestä osuvan velvoittavasti: ”MRL:n näkökulmasta kulttuurinen kehitys liittyy erityisesti kulttuuriarvojen suojelemiseen ja säilyttämiseen sekä uusien kulttuuriarvojen luomiseen ... rakentamisessa sekä muissa toimenpiteissä”.³⁷



Kuva 86, grafiikka viereisellä sivulla. Julkisen kaupunkiympäristön suunnittelu on monialaista yhteistyötä. Listauksessa on esitetty melko tyypillisen hankkeen yhteistyötahot ja -kumppanit.

37 Ekroos 2005, 12-15
38 Ekroos 2005, 31-33
39 Ympäristöministeriö 2005

Vieläkin suuremmin todetaan 5 §:ssä, että tulee ”edistää:

- 1) ... viihtyisän ... elin- ja toimintaympäristön luomista; ...
- 3) rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvojen vaalimista”.

Viihtyisyyden selitetään pitävän sisällään ”esteettisyydenkin piiriin kuuluvia tekijöitä (esimerkiksi elinympäristön kauneuteen liittyvät seikat).”³⁸

Suomen allekirjoittama **Eurooppalainen maisemayleissopimus** myös summaa ympäristön estetiikkaan liittyviä asioita: allekirjoittajavaltiot muun muassa ”kiinnittävät huomiota maiseman tärkeyden merkitykseen julkisen edun kannalta ...”, ”myöntävät, että maisema on tärkeä osa ihmisten elämänlaatua kaikkialla ... alueilla, joita pidetään huomattavan kauniina” ja ”ovat tietoisia siitä, että maisema vaikuttaa paikalliskulttuurin muotoutumiseen ... ja että se edistää ihmisten hyvinvointia ...”. Suomi on yhdessä 35 muun Euroopan neuvoston jäsenen kanssa allekirjoittanut sopimuksen ja se astui meillä voimaan vuonna 2006.³⁹

Lainsäätäjä on halunnut heti MRL:n alkulehdiltä lähtien tuoda esille aivan perustavaa laatua olevat suunnittelua ja rakentamista koskevat seikat: laaja-alaisen yhteistyön ja estetiikan välttämättömyyden elinympäristöjä luotaessa ja vaalittaessa. Saman suuntaisiin seikkoihin velvoittaa myös Eurooppalainen maisemayleissopimus. Kokemukseni ja edellä esitetyn Kauppiaskadun katu ympäristöanalyysin perusteella olen päätenyt lainsäätäjän kanssa täysin yhteneviin johtopäätöksiin yhteistyön ja estetiikan merkityksestä.

ANALYYSIN JÄLKIVÄRINÄÄ

Kaksi voimakasta aaltoa – jälleenrakentaminen empirekaudella ja uudelleenrakentaminen modernismin kaudella – pyyhkivät Turun keskusta-alueen ylitse noin 150 vuoden aikana. Viimeisen 30 vuoden aikana uudistusvauhti on ollut maltillisempaa. 2010-luvulla meillä on käsissämme hyvin eklektinen ja kontrastinen kaupunki, joka on rakennettu ”valmiiksi”. Valmiiksi siinä mielessä, että suuria ja mullistavia, kaiken uudistavia virtauksia ei kaupunkisuunnittelussa näyttäisi olevan näköpiirissä.

Olemme sukupolvi, joka saa ja joutuu elämään nykyaikain kanssa, ainakin rakennusten osalta. Kaupunkiympäristön laadusta, viihtyisyydestä ja kutsuvuudesta puhuttaessa huo-

mio kääntyy katu ympäristöön ja julkiseen kaupunkitilaan. Se on kaupungissa sitä tilaa, jota meidän sukupolvellemme on mahdollisuus uudistaa ja parantaa. Itseasiassa se on meidän velvollisuutemme. Työtä yhteisen kaupunkimme hyväksi tulee tehdä visionäärisesti, rohkeasti, kokonaisuuksia muodostaen ja kauniisti.

Julkinen kaupunkiympäristö on nykyisessä tilassaankin suuri mahdollisuus. Vaikka sitä on kokemukseni mukaan rakennettu pieninä palasina, vailla kokonaisnäkemystä, teknokraattisesti, välipitämättömästi, vailla esteettisiä ambitoita, niin siltikin kaupunkikeskustan houkuttelevuudelle ei ole onnistu antamaan lopullista kuoliniskua. Eikä milloinkaan onnistutakaan. Ajankohtainen kysymys onkin...mitä hienoa ja ainutlaatuista voisimmekaan nykyisistä lähtökohdista käsin, monialaisella

yhteistyöllä saavuttaa, muuttamalla suunnittelun ja rakentamisen tavoitteita estetiikkaa painottaviksi...muuttamalla suunnittelukulttuuria siten, että kaikki hankkeet viedään läpi estetiikka edellä, tinkimättä. Edelleen...mitä laadukas, muotoiltu kaupunkiympäristö voisikaan tarjota asukkaalle ja turisteille. Kaupunkiympäristön muotoilussa on kyse turvallisuudesta, ymmärrettävistä materiaalivalinnoista, oikein valituista prioriteeteista, kokonaisuutta muodostavista osista. Siihen liittyy aina korkea esteettinen laatu. Lopuksi...mitä näistä lähtökohdista käsin rakennettu kaupunkiympäristö voisikaan merkitä myös Turku-kuvan kannalta!?

Hyvä, muotoiltu kaupunkiympäristö tarjoaa parempaa, kauniimpaa elämää - kaikille.



b e a u t y

e

x

p

l

o

r

i

n

g

m

o

m

e

n

t

s

w i s d o m s u c c e e d i n g

Kuva 87. Lähes välttämättömyyksi arvoitamiani
inspiroivia seikkoja suunnittelijan työssä.

Kauneuden
ja
estetiikan
vaikutuksia ihmiseen
- henkeen, sieluun ja ruumiiseen -
ei
voida liikaa korostaa.
Lainaus
Raamatun luomiskertomuksesta
valottaa asiaa merkittävällä tavalla:
"Ja
Herra Jumala
kasvatti maasta kaikkinaisia puita,
ihania nähdä
ja
hyviä syödä
[...]"⁴⁰

TURKU 2031 -VISION MUKAISIA TAVOITTEITA

”Uudet...kaupunkitilat
ovat
hyvin rakennettuja.”

”...ympäristörakentaminen
on
korkealaatuista.”

”Turulla
on
ainutlaatuinen voimavara
vanhassa ytimessään,
joka luo
tunnelmallisen vastaparin
kaupungin kaupalliselle ydinkeskustalle.”

”Katuverkko
on myös autoilijan näkökulmasta
selkeä.”

”Katunäkymistä huomaan,
että niiden
suunnittelu ja toteutus on kokonaisvaltaista...”

”Jokirannan miljöo
on
Turun olohuone...
jokivarsi kytkeytyy muuhun
kävelykeskustaan ja Kauppatoriin
Kauppiaskadun
välityksellä.”

”Vanhan kulttuurikaupungin henki
näky
kauniina katunäkyminä
...ja
taiteen runsautena
rakennetussa ympäristössä.”

”Kävelyalue
yhdistää
Kauppatorin jokirantaan.”

”...Turun katunäkymät
ovat
paitsi toimivia myös
visuaalisesti hallittuja kokonaisuuksia.”

”...ympäristö
luo puitteet
monenlaiselle tekemiselle,
kaikenikäisille.”

”Kaupunki
on tehty
ihmisten viihtymistä varten.”

”Kaupungille antavat leimaa
runsaat katupuuistutukset
ja
välillä löytyvät levähdyspaikat,
pienet vihreät keitaat.”

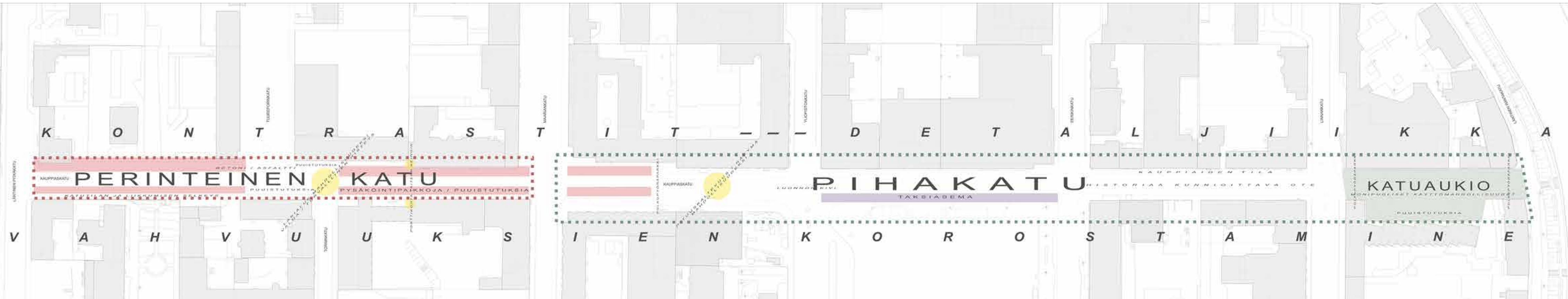
”Asuinruutukaava-alueella
on
paljon rauhallisia asuntokatuja,
katupysäköinnin lomaan
on
istutettu kaupunkikuvaa parantavia katupuita.”

”Aivan ydinkeskustassakin
on
helppo löytää
pyöräilyyn sopivat reitit,
joiden yhteydessä
on
pyörien pysäköintitilat.”

”Kaupungin avulla
yrittäjien on helppo toimia
ja
tapahtumajärjestäjien on helppo
saada järjestettyä erilaisia tapahtumia
nopeallakin aikataululla.”

”Turun ydinkeskustassa
on
panostettu ympäristön laatuun,
keskustan jalkakäytävät ovat leveitä
ja mahdollistavat
katukahviloiden ja ravintoloiden
sijoittumisen.”

YMPÄRISTÖSUUNNITTELUN TAVOITTEITA KAUPPIASKADULLA



Kuva 88. Temaattinen kartta Kauppiaskadun ympäristösuunnittelun tavoitteista, pienennös.

keyword list: 12 quality criteria concerning the pedestrian landscape

Protection	<p>PROTECTION AGAINST TRAFFIC AND ACCIDENTS — FEELING SAFE</p> <ul style="list-style-type: none"> Protection for pedestrians Eliminating fear of traffic 	<p>PROTECTION AGAINST CRIME AND VIOLENCE — FEELING SECURE</p> <ul style="list-style-type: none"> Lively public realm Eyes on the street Overlapping functions day and night Good lighting 	<p>PROTECTION AGAINST UNPLEASANT SENSORY EXPERIENCES</p> <ul style="list-style-type: none"> Wind Rain/snow Cold/heat Pollution Dust, noise, glare
Comfort	<p>OPPORTUNITIES TO WALK</p> <ul style="list-style-type: none"> Room for walking No obstacles Good surfaces Accessibility for everyone Interesting façades 	<p>OPPORTUNITIES TO STAND/STAY</p> <ul style="list-style-type: none"> Edge effect/ attractive zones for standing/staying Supports for standing 	<p>OPPORTUNITIES TO SIT</p> <ul style="list-style-type: none"> Zones for sitting Utilizing advantages: view, sun, people Good places to sit Benches for resting
	<p>OPPORTUNITIES TO SEE</p> <ul style="list-style-type: none"> Reasonable viewing distances Unhindered sightlines Interesting views Lighting (when dark) 	<p>OPPORTUNITIES TO TALK AND LISTEN</p> <ul style="list-style-type: none"> Low noise levels Street furniture that provides “talkscapes” 	<p>OPPORTUNITIES FOR PLAY AND EXERCISE</p> <ul style="list-style-type: none"> Invitations for creativity, physical activity, exercise and play By day and night In summer and winter
Delight	<p>SCALE</p> <ul style="list-style-type: none"> Buildings and spaces designed to human scale 	<p>OPPORTUNITIES TO ENJOY THE POSITIVE ASPECTS OF CLIMATE</p> <ul style="list-style-type: none"> Sun/shade Heat/coolness Breeze 	<p>POSITIVE SENSORY EXPERIENCES</p> <ul style="list-style-type: none"> Good design and detailing Good materials Fine views Trees, plants, water

Kuva 89. Ote Jan Gehlin teoksesta *Cities for People*, s. 239. Gehl listaa hyvän urbaanin jalankulkuympäristön erilaisia ominaisuuksia kolmessa ryhmässä: turvallisuus, mukavuus, miellyttävyys. Ihanteellisessa kaupunkiympäristössä kaikki mainitut ominaisuudet kohtaavat.

Viereisellä sivulla on esitetty Kauppiaskadun ympäristösuunnittelun tavoitteita. Osa tavoitteista on konkreettisia, osa periaatteellisia.



Source: Gehl, Gemzøe, Kirknæs, Søndergaard, "New City Life," *The Danish Architectural Press*, 2006. Further developed: Gehl Architects — *Urban Quality Consultants*, 2009.

KAUPPIASKADUN YMPÄRISTÖSUUNNITELMA

KATUTILA JA LIIKKUMISYMPÄRISTÖ

Kuusi kortteliväliä käsittävän katukokonaisuuden luonne on ympäristösuunnitelmassa kahtiajakoinen. Kaksi kortteliväliä Läntiseltä Pitkädulta lukien on suunniteltu toimimaan perinteisenä kaupunkikeskustan kaksisuuntaisena ajoneuvokatuna - ja myös näyttämään sellaiselta. Katuosuuden varrelle sijoituu pääosin asumista sekä koulukeskittymä.

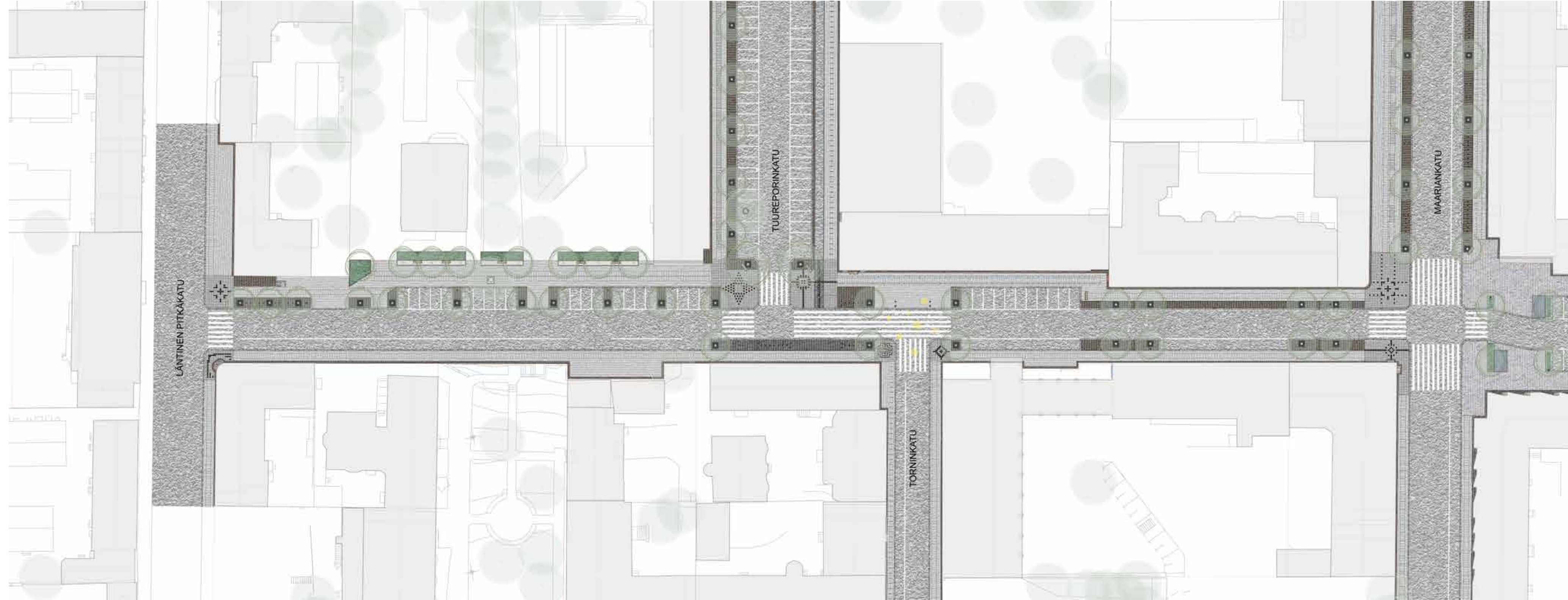
Neljä kortteliväliä Maariankadulta aina jokirantaan saakka on suunniteltu Turku Visio 2031 –linjauksia noudatellen houkuttelemaan ja palvelemaan kaupunkielämää - jalankulkijan ja pyöräilijän tarpeita painottaen.

PERINTEINEN AJONEUVOKATU

Perinteisen ajoneuvokadun osuudella on painotettu tilallista selkeyttä ja liikkumisympäristön ymmärrettävyyttä. Ajouradan kaistat ovat suoralinjaisia. Selkeys tulee esiin myös risteysalueiden suojatiejärjestelyissä. Ylitukset ovat mahdollisimman lyhyitä ja kulmukset muodoitetaan yhteneviä. Reunakivilinjat sekä osittain kujanteenomaiset puuistutukset lisäävät tilallista ryhtiä ja vahvistavat selkeyden vaikutelmaa. Symmetriaa on käytetty erityisesti näkymiä ja kadun päätteitä korostettaessa.

Asumispainotteisen katuosuuden varrella on pysäköintitarve otettu huomioon. Kadunvarsipysäköintiä on järjestetty mahdollisimman runsaasti. Tilajako liikennemuotojen kesken pyrkii osaltaan luomaan hidasta ja huomaavaista liikennekulttuuria jalankulkuympäristöä priorisoiden.

Kuva 90. Ote Kauppiaskadun ympäristösuunnitelmasta. Kuvassa on esitetty perinteisen ajoneuvokadun osuus. Myös risteäville kaduille on esitetty ratkaisumallit.



Selkeät päälinjaukset kätkevät oheensa tärkeää paikallistaljiikkaa. Jalkakäytävälle on luotu paikkoja viivähtämiselle ja kohtaamiselle, jopa pienelle paikallisöyretkeilylle ja yllätyksellisyydelle tilaa ja näkymiä hyödyntäen. Paikallinen detailimaailma on ulotettu tilankäsittelyn lisäksi myös pintamateriaalien, ympäristörakenteiden ja taideteosten paikkavarausten tasolle.

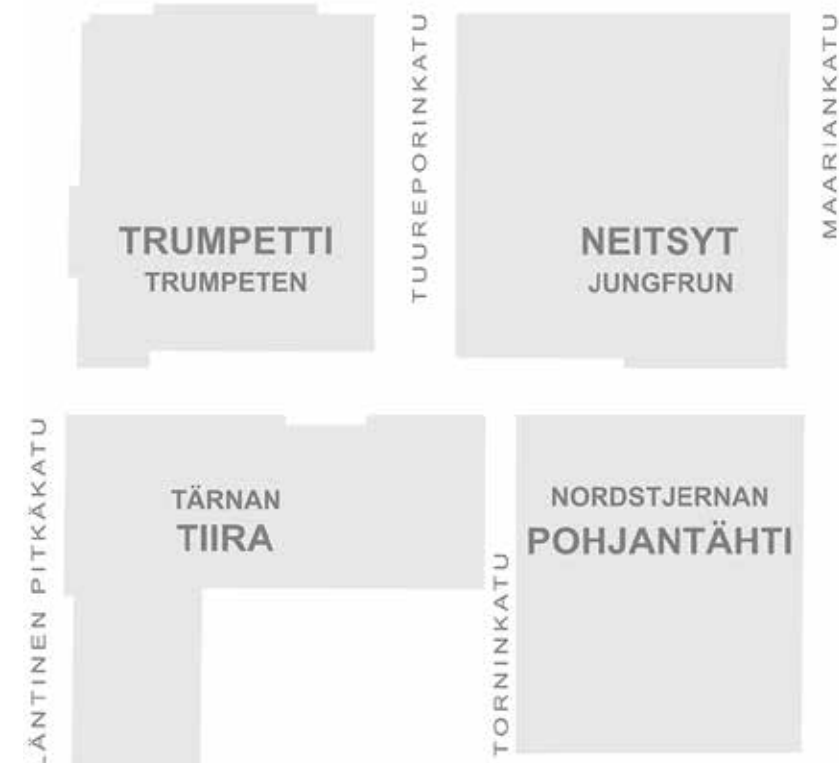
Mäen lakialueella, koulukeskittymän kohdalla on valaistuksella pyritty lisäämään laajan risteysalueen turvallisuutta. Valaistukseen on kytketty ympäristötaiteellinen elementti (kuvat 90, 93 ja 96), jolla yhdessä puuistutusten kanssa hallitaan ja rikastutetaan sekä valoisan että erityisesti pimeän ajan näkymää. Muu valaistus toteutetaan nykyisen kaltaisesti eli kadun yläpuolisilla vaijerivalaisimilla. Valaisinten valonlähteenä käytetään värejä hyvin toistavaa monimetallilamppua.

Pohjantähti-korttelissa sijaitseva koulurakennus muodostaa katutilassa kulmauksen. Samanlainen kulmaus on myös vastapäisessä rakennuksessa. Koulun puolella, katutilan symmetrisessä sisäänvedossa sijaitsee Jussi Vikaisen pronssireliefi Ulkoa ja sisältä vuodelta 1955. Vastapäisen Asunto-osakeyhtiö Jupiterin punatiiliselle puhtaaksimuuratulle seinustalle on suunnitelmassa esitetty tilavarauus uudelle taideteokselle. Toteutuessaan teosten välinen vuoropuhelu korostaisi näyttävällä tavalla katutilan porttikohtaa.

Jalkakäytävien pintamateriaaliksi on harmaan betonilaatoituksen rinnalle tuotu betoninen lankkulaatta. Lankku on neljän betonilaatan levyinen (mitoiltaan 1200x300x100 mm) uutuustuote. Tuotteen käytöllä on haluttu lisätä levennettyjen jalkakäytävien detailjiikkaa. Ladontatapa palauttaa nykyjalkakäytävälle myös eräänlaisena modernina sovellutuksena perinteisen kivikadun jalkakäytävän rytmiiikkaa.

Betonimateriaalien rinnalla on käytetty luonnonkiveä. Suunnitelmassa kaikki reunakivet ovat luonnonkiveä. Noppakiveä on käytetty rakennusten reunustoilla ja erilaisilla erottelukaistoilla, nupukiveä puolestaan materiaalien rajauksissa. Jalkakäytävillä, korttelien kulmien kiveysdetaljeissa on myös käytetty noppakiveä.

Betonilankulaatta on materiaalina luontevimmillaan suorilla jalkakäytäväosuuksilla, jotka tyypillisesti ovat yhteen suuntaan sivukaltevia. Tämä ominaisuus on johtanut suunnitelmassa ratkaisuun, jossa jalkakäytävien usein propellipintaiset risteysalueet on päällystetty perinteisellä betonilaatalla ja noppakivellä. Pelkän betonilaatan käyttö tuottaisi hyvin yksitoimisen ja tyyhköön vaikutelman paikoin hyvin laajoilla korttelien kulma-alueilla. Noppakivien lisääminen betonilaatan rinnalle mahdollistaa rikastuttavien ladontadetaljien käytön. Edellä kuvattu ja ympäristösuunnitelmassa esitetty tapa voisi muodostaa uuden jalkakäytävien pintamateriaalikonseptin keskustan ajoneuvokatuja uudistamista jatkettaessa.



Kuva 91, yllä. Korttelinimikartta perinteisen ajoneuvokadun osuudelta.

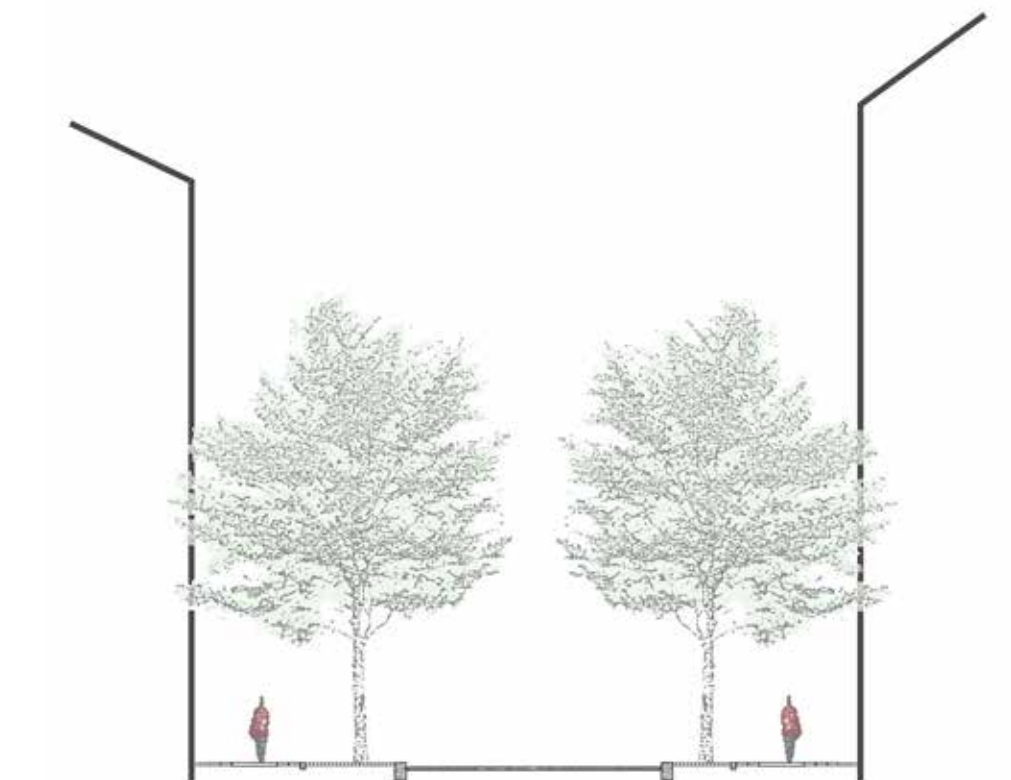
Kuvat 92, 93 ja 94. Periaatteelliset poikkileikkaukset perinteisen kaksisuuntaisen ajoneuvokadun osuudelta.



POIKKILEIKKAUS TIIRA - TRUMPETTI -KORTTELEIDEN KOHDALLA



POIKKILEIKKAUS POHJANTÄHTI - NEITSYT -KORTTELEIDEN KOHDALLA

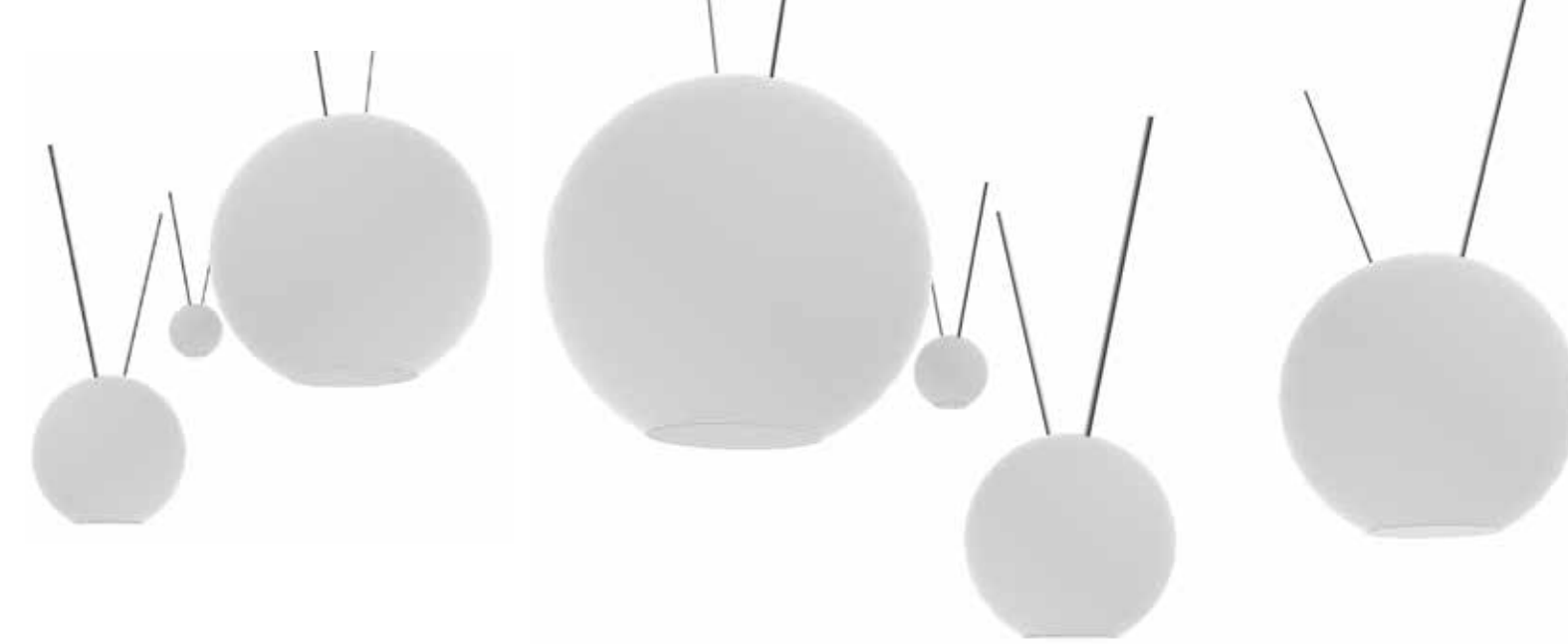


POIKKILEIKKAUS POHJANTÄHTI - NEITSYT -KORTTELEIDEN KOHDALLA

Kuva 95, vasemmalla. Valaisin, "DL 500 Maxi", Siteco, vajjerikiinnitys.



Kuva 96, oikealla. Valaisinryhmä, "Kuut", vajjerikiinnitys.



Kuvia perinteiselle ajoneuvokadun osuudelle suunnitelluista kadunkalusteista, laitteista ja pintamateriaaleista.

Ympäristösuunnitelman ote kuva 90 s. 76-77.

Korttelinimikartta, kuva 91 s. 78.

Kuva 97, vasemmalla. Kivipollari "malli Teatteriaukio".



Kuva 98. Penkki "Frank", Nola.



Kuva 99. Runkosuoja "Urban", Ni-fo-Lappset.



Kuva 100. Pyöräpollari "Urban", Vestre.



Kuva 101. Runkosuoja "Ulricehamn", juurisuoja "Markgaller", Nola.



Kuva 102, oikealla. Roska-astia "malli Turku".



Kuvat 103 vasemmalla, 104 ja 105 oikealla. Kuvia perinteiselle ajoneuvokadun osuudelle suunnitelluista pintamateriaaleista.



Betonilaatta, harmaa, sileä
 Betonilankkulaatta, harmaa, sileä
 Noppakivi, Taivassalon ruskea, yläpinta poltettu, sivut lohkottu
 Nupukivi, Taivassalon ruskea, yläpinta poltettu, sivut lohkottu
 Noppakivi, Kurun harmaa, yläpinta poltettu, sivut sahattu
 Noppakivi, Varpaisjärven musta, yläpinta poltettu, sivut sahattu
 Reunakivi, Taivassalon punainen, näkyvät pinnat piikattu
 Asfalttibetoni



Design: Tomi Hangisto
 (jos valmistajasta ei mainintaa)

JALANKULKIJOIDEN JA PYÖRÄILIJÖIDEN KATUOSUUS

Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden katuosuudella on pyritty luomaan vetovoimaista ja kutsuvaa kaupunkiympäristöä katutilan erityisominaisuudet huomioon ottaen. Näitä ominaisuuksia ovat esimerkiksi pituuskaltevuus, katutilan leveys, kadun liiketoimintaympäristön luonne, saavutettavuus ja nykyisen kaupunkielämän sekä vetovoimatekijöiden hyödyntäminen.

Toisaalla katutilan jäsentelyssä on pyritty suoraan ja selkeään vaikutelmaan, toisaalla tilallisesti luontevin käsittely on johtanut tietyntylaiseen kulmikkuteen ja polveiluun. Keskenään eriluonteisia osuuksia yhdistävät samankaltainen toiminnallisuus ja materiaalivalinnat.

Eräänä läpileikkaavana seikkana kulkee liiketoimintaedellytysten tukeminen ja parantaminen. Katutilassa on mahdollistettu pienten erikoisliikkeiden ulkomyynti ja -somistus. Kahviloiden ja ravintoloiden ulkoterasseille on myös varattu tilaa kadun muiden olosuhteiden niin sallissa. Lisäksi on järjestetty monikäyttöistä aukiotilaa esimerkiksi pienempimuotoisia tapahtumia ja markkinoita varten.

Pääsääntöinen pintamateriaali on luonnonkivilaatta. Kivilajina on käytetty Liedon punaista migmatiittia. Asfalttia on käytetty osoittamaan ensisijaisesti pyöräilylle ja huoltoajolle varattua kadun osaa. Erilaiset raidat ja rajaukset on toteutettu noppa- ja nupukivin. Kivilaji näissäkin on Liedon punainen migmatiitti. Risteävien katujen reunakivimateriaalina on piikattupintainen tai karkeahakattu luonnonkivi.

Valaistus uusitaan pääsääntöisesti samalla tavalla, samoilla valaisimilla kuin perinteisen ajoneuvokadun osuudella eli vaijerivalaisimin. Aukion valaistus toteutetaan erikoisvalaisimin.

Maariankatu toimii suunnitelmassa nivelkohtana perinteisen ja kevytliikennepainotteisen katuosuuden välillä. Pyöriäinen – Ceres-korttelivälin ensimmäinen puolikas toimii pysäköintialueena niin autoille kuin polkupyörillekin. Sisääntulon yhteyteen on järjestetty kaksi kioskipaikkaa. Pysäköintialueen ajoyhteyden kulmikkuus kertoo autoilijalle katu ympäristön luonteen muutoksesta. Mutkitteleva linjaus toimii myös välittäjänä kahden toisistaan poikkeavan ”katukoordinaatiston” välillä. Pintamateriaalit muuttuvat nivelkohdassa karkeasti jaotellen betoni- ja asfalttiympäristöstä luonnonkivi- ja asfalttiympäristöksi. Kyseessä olevalla korttelivälillä symmetriaa rikkoo pollaririvistö,

tasanne istuskeluportaitkoinen ja puineen sekä katualueelle jäänyt vanha säilytettävä palokujannepuu.

Pollaririvistö toimii toisaalta kiinteistön huolto- ja sisäänajoa opastavana elementtinä toisaalta eräänlaisena odottelupaik- kaa tekeväenä elementtinä elokuvateatterin edustalla. Tasanne voi toimia viereisen kahvilan torinäkymin avautuvana ulkoterassina sekä palvella elokuvateatterin promootiotilaisuuksissa. Rakenteen muuriin on mahdollista yhdistää näyttöpaneeleita. Muurin kivilaji on Varpaisjärven musta diabaasi. Tasanteella oleva puulaji valitaan habituksestaan leveäkasvuiseksi, jolloin se aikanaan muodostaa alleen miellyttävää tilaa. Tassannerakenteen yhteydessä oleva istuskeluportaitkko tarjoaa aurinkoisen paikan viivähtämiselle.

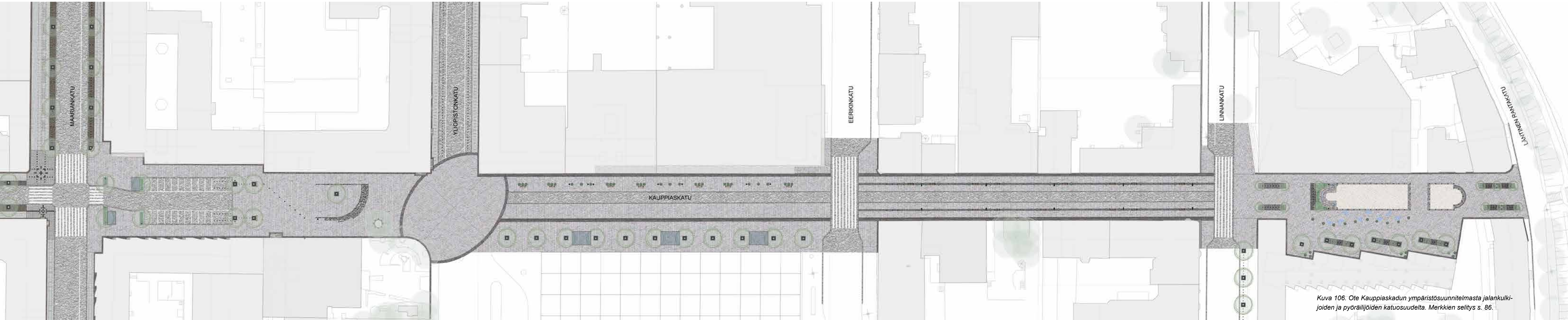
Yliopistonkadun risteyksessä on myös eräänlainen nivelkohta. Ovaalimuoto välittää erilaisten katutyypin risteämisen ja toistaa alueella käytettyä muotokieltä kadun pinnan tasolla. Vastaavaa muotoa on käytetty myös torin ristikulman suojatiejärjestelyissä.

Jalohaukka – Kauppatorikorttelivälin kohdalla ensisijaisesti pyöräilijöille varatun asfalttikaistan torinpuoleisella kivetylellä osuudella voi toimia taksiasema. Leveämmän kiviraidan ja kioskien välissä puuistutusten lomassa kulkeva vyöhyke palvelee ensisijaisesti jalankulkijoita. Tavaratalon puoleisella kivetylellä kaistaleella on jalankulun lomassa mahdollisuus kahvilan tai ravintolan ulkoterassille, ulkomyyntille tai muulle vastaavalle. Vyöhykettä on mahdollista kalustaa irtokalustein eri tavalla tarpeiden mukaan. Kortteliosuuden erikoisuus on

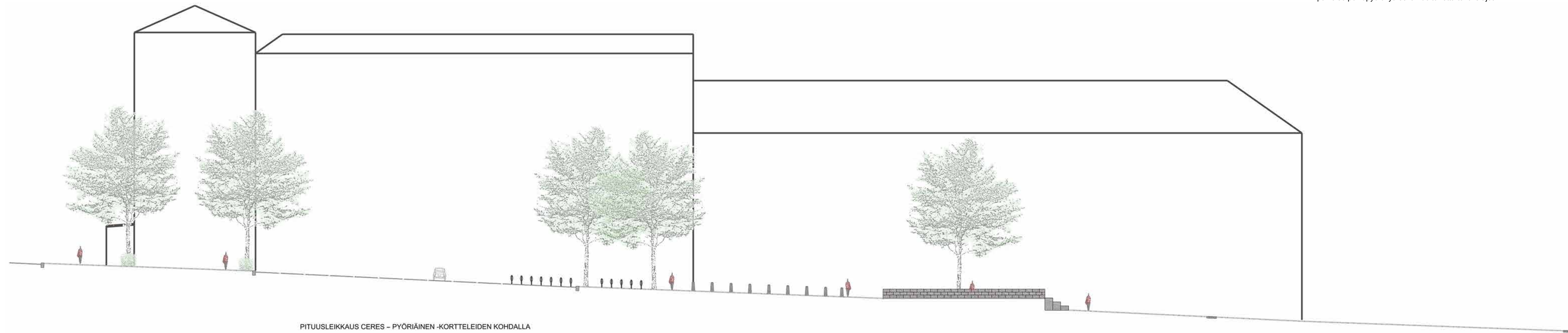
kaksiosainen arkadi, jonka potentiaali voi tulla muuhunkin käyttöön jalankulun mahdollistuessa myös sen ulkopuolella.

Kauppatorin asemakaavoituksen ollessa kesken on tässä suunnitelmassa otettu kanta, että puuistutukset torin laidalla ovat mahdollisia. Vastaava rivistö sijaitsisi luonnollisesti myös torin vastakkaisella sivulla. Sommitelma korostaisi torin lievästi nousevaa pintaa ja pohjoislaidan päätteenä sijaitsevaa ortodoksista Pyhän marttyyrikeisarinna Aleksandran kirkkoa.

Sekä Eerikin- että Linnankadun risteyksissä on suuria jalankulkijamääriä palvelevat suojatiejärjestelyt. Välissä sijaitsee katuosuuksia, jonka historiallista tilamuodostusta ja tunnelmaa on suunnitelmassa pyritty vaalimaan. Korttelivälillä luonnehtivat pienet erikoistavaraliikkeet ja ravintolat, joiden toimintaedelly-



Kuva 106. Ote Kauppiaskadun ympäristösuunnitelmasta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden katuosuudelta. Merkkien selitys s. 86.



tyksiä on parannettu järjestämällä näyteikkunoiden vierustalle somistus- ja ulkomyyntitilaa sekä kalustevyöhykkeen toiselle puolelle mahdollisuus ulkoterasseille. Kalustevyöhykkeellä sijaitsevat valaisinpylväät, pollarit, penkit sekä roska- ja istusastiat. Keskellä katua on asfalttipäällysteinen kaista, joka palvelee polkupyöräilyä sekä huolto- että tontille ajoa.

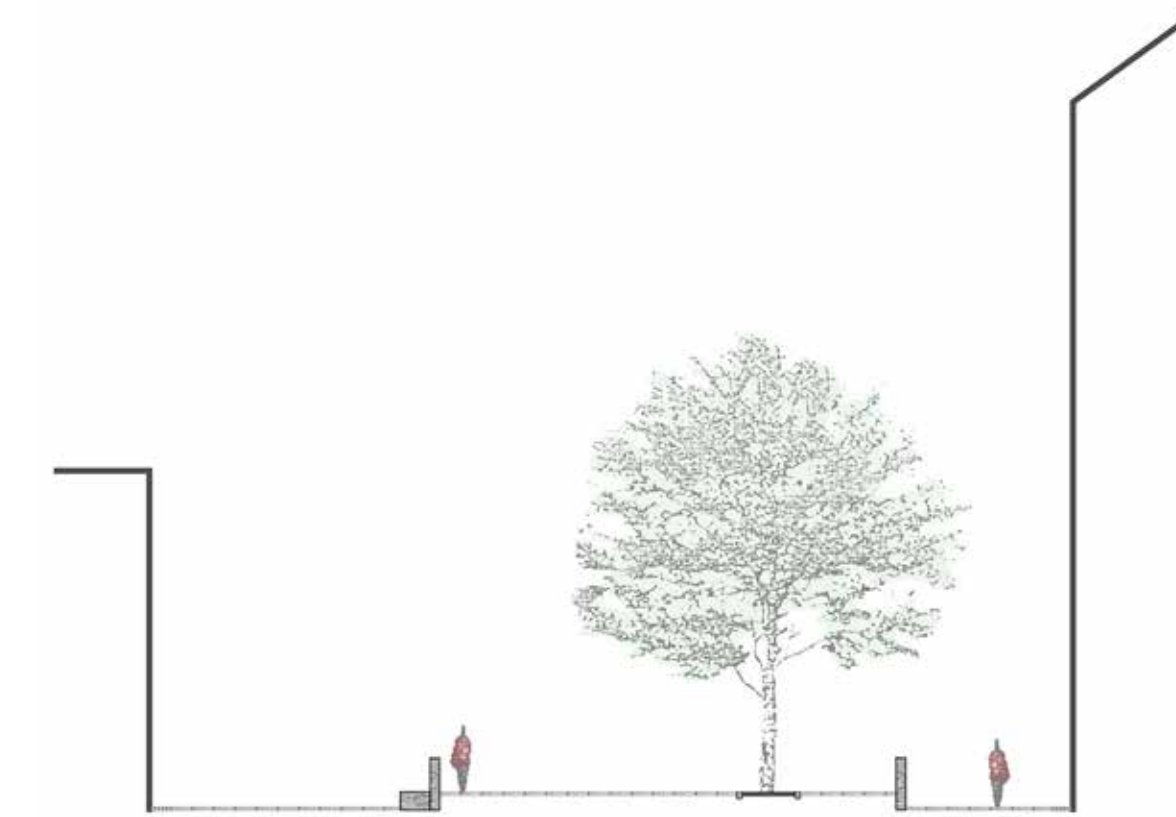
Kuva 107. Periaatteellinen pituusleikkaus jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden katuosuudelta Ceres- ja Pyöriänen-kortteleiden kohdalla.

Korttelinimikartta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden katuosuudelta, kuva 109, s. 87.

MERKKIEN SELITYS

	<ul style="list-style-type: none"> ● ROSKAKORI, "MALLI TURKU", RAL 9011, GRAPHITE BLACK ● ROSKAKORI, "RUNAR", NIFO-LAPPSET, RAL 7021, BLACK GREY
	<ul style="list-style-type: none"> ● KIVIPOLLARI "MALLI TEATTERIAUKIO", TAIVASSALON RUSKEA GRANIITTI ● KIVIPOLLARI "MALLI AKATEMIANKATU", LIEDON PUNAINEN MIGMATIITTI ■ VALURAUTAPOLLARI, "OXFORD", BROXAP
	<ul style="list-style-type: none"> ♣ PYÖRÄTELIN, "URBAN", VESTRE, MAALATTU, MUSTA
	○ RUNKOSUOJA, "URBAN", NIFO-LAPPSET, NF 7641, MUSTA
	● ISTUTUSASTIA, "FOLKE GRANDE", NOLA, VALETTU ALUMIINI
	➔ VALAISIN, "005", NERI, RISTIKKOPYLVÄS "PIISPANSAUVA", 8,5 m, RAL 7021, BLACK GREY
	● VAIJERIVALAISIN, "KUUT"
	● VAIJERIVALAISIN, "TÄHDET"
	● PUU, OLEVA
	● PUU, UUSI + JUURISUOJA, "MARKGALLER", NOLA, 1400 x 1400 / 600 + RUNKOSUOJA, "ULRICEHAMN", NOLA, MUSTA, + NUPUKIVI (MAARITILÄN YMPÄRILLÄ OLEVA), LIEDON PUNAINEN MIGMATIITTI, SIVUT LOHKOTTU, YLÄPINTA POLTETTU
	● PENSAS, KORKEUS NOIN 1 m
	● KÖYNNÖS
	■ KIOSKIPAIKKAVARAUS
	■ PAIKKA UDELLE TAIDETOXSELLE

Suunnitelmaportaan otteet sivuilla 76-77, 82-83 ja 94-95.



POIKKILEIKKAUS CERES – PYÖRIÄINEN -KORTTELEIDEN KOHDALLA



Kuva 108, oikealla yllä. Periaatteellinen poikkileikkaus jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden katuosuudelta Ceres- ja Pyöriäinen-kortteleiden kohdalla.

Kuva 109, oikealla alla. Korttelinimikartta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden katuosuudelta.

Kuva 110. Valaisin, "DL 500 Maxi", Siteco, vajjerikiinnitys.



Kuvia jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden katuosuudelle suunnitelluista kadunkalusteista Pyöriänen-, Ceres- ja Jalohaukka-kortteleiden kohdalla.

Ympäristösuunnitelman ote kuva 106 sivuilla 82-83.

Korttelinimikartta, kuva 109 edellisellä sivulla 87.

Kuva 111, vasemmalla. Kivipollari "malli Teatteriaukio".

Kuva 112, vasemmalla. Kivipollari "malli Akatemiankatu".

Kuva 113. Istutusastia "Folke gigant", Nola.

Kuva 114. Penkki "Frank", Nola.

Kuva 115. Pyöräpollari "Urban", Vestre.

Kuva 116. Runkosuoja "Ulricehamn", juurisuoja "Markgaller", Nola.

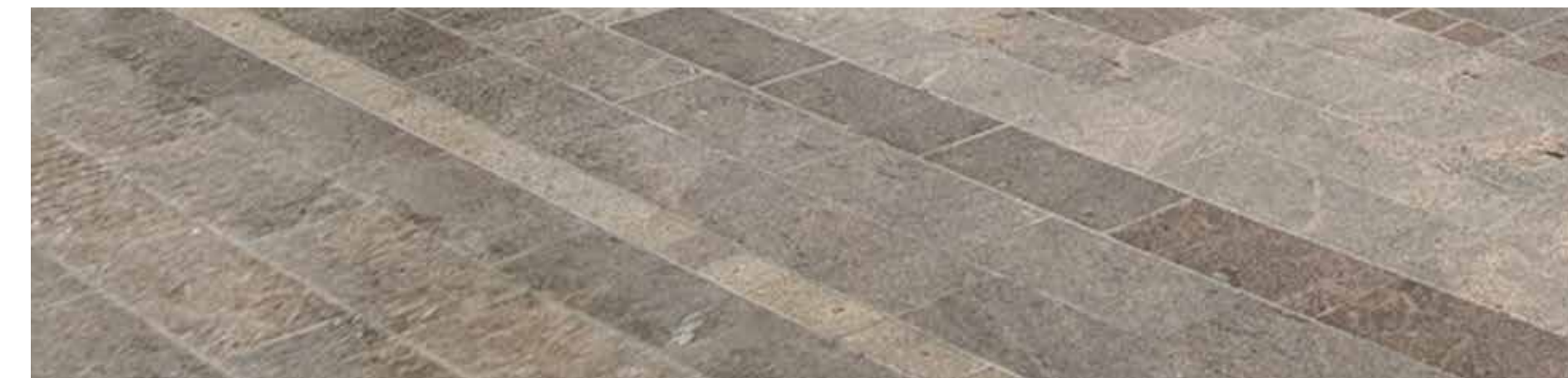
Kuva 117, oikealla. Roska-astia "malli Turku".



Design: Tomi Hangisto
(jos valmistajasta ei mainintaa)

Kuva 118 vasemmalla, 119 ja 120 oikealla. Kuvia kevytliikennepainotteiselle katuosuudelle suunnitelluista pintamateriaaleista.

Kivilaatta, Liedon punainen, yläpinta poltettu, sivut sahattu.
Noppakivi, Liedon punainen, yläpinta poltettu, sivut lohkottu.
Nupukivi, Liedon punainen, yläpinta poltettu, sivut lohkottu.
Reunakivi, Taivassalon punainen, näkyvät pinnat piikattu.
Asfalttibetoni.



Kuva 121, vasemmalla. Valaisin, "005", Neri

Kuva 122, oikealla. Valaisinpylväs, "Aaronin sauva", Tehomet.



Kuvia jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden katuosuudelle suunnitelluista kadunkalusteista Kaiku- ja Kuu-kortteleiden kohdalla.

Ympäristösuunnitelman ote, kuva 106 sivulla 82-83.

Korttelinimikartta, kuva 132 viereisellä sivulla 91.

Kuva 123, vasemmalla. Sohva "Les-sobo", Byarums Bruk.

Kuva 124. Roska-astia "Runar", Ni-fo-Lappset.

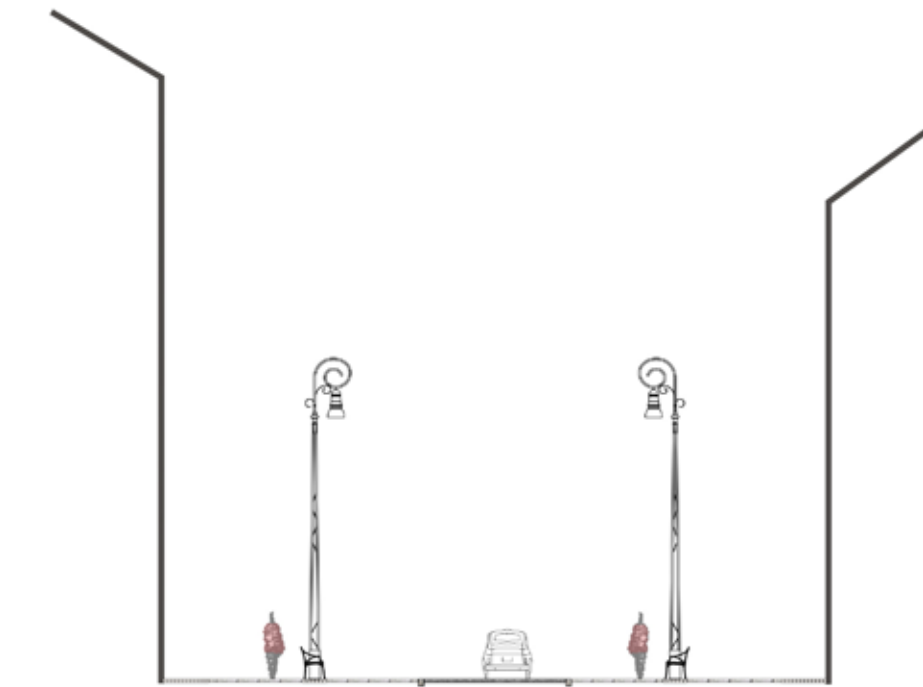
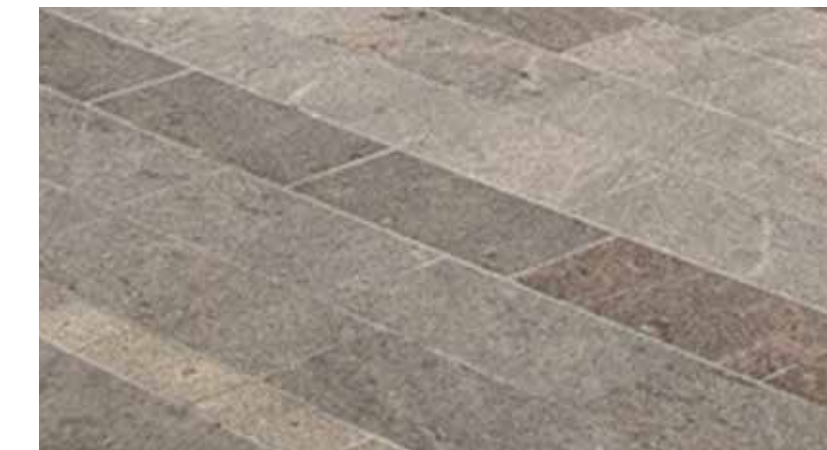
Kuva 125. Valurautapollari "Oxford", Broxap.

Kuva 126. Istutusastia "Folke giant", Nola.

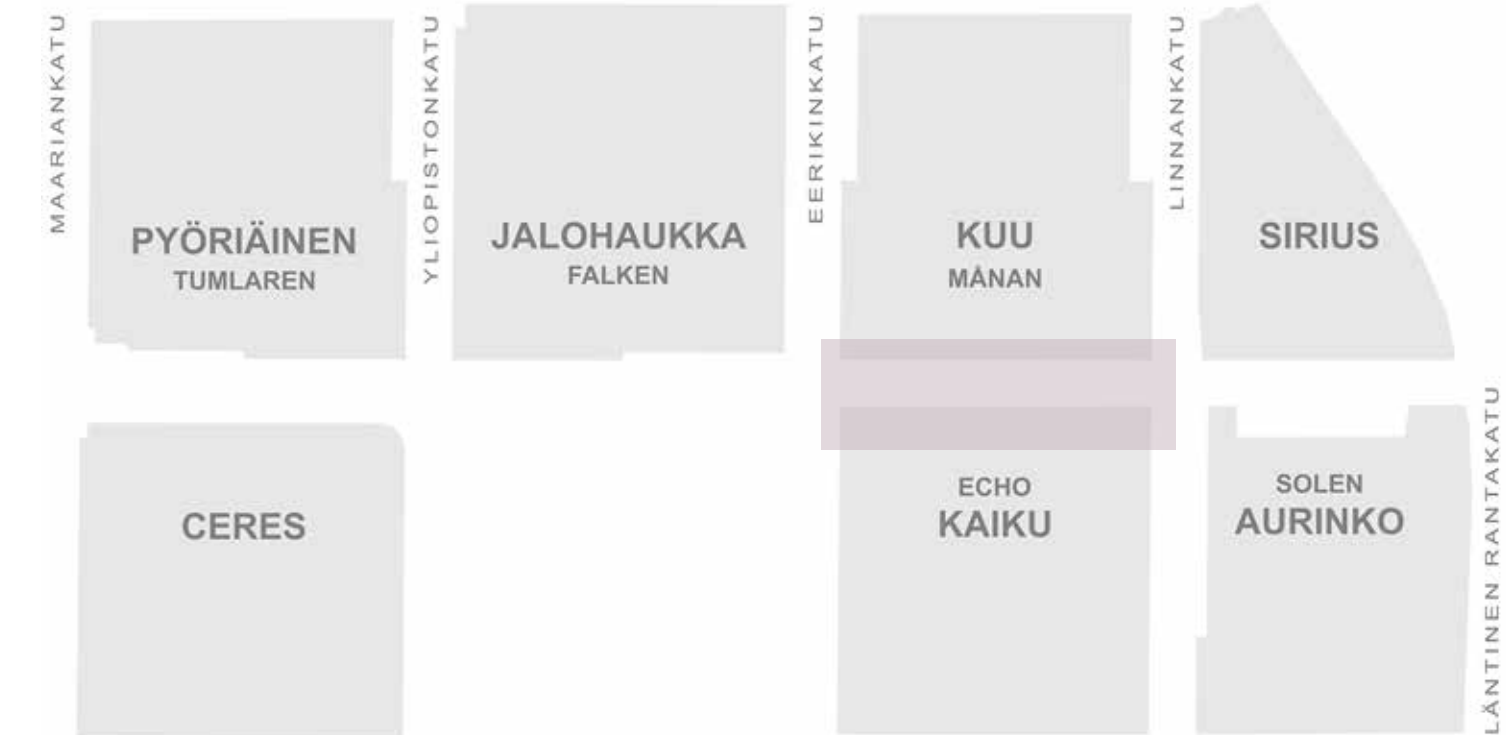


Kuva 127 vasemmalla, 128 oikealla. Kuvia kevytliikennepainotteiselle katuosuudelle suunnitelluista pintamateriaaleista.

Kivilaatta, Liedon punainen, yläpinta poltettu, sivut sahattu. Noppakivi, Liedon punainen, yläpinta poltettu, sivut lohkottu. Nupukivi, Liedon punainen, yläpinta poltettu, sivut lohkottu. Asfalttibetoni.



POIKKILEIKKAUS KAIKU – KUU -KORTTELEIDEN KOHDALLA



Kuva 129, oikealla yllä. Periaatteellinen poikkileikkaus jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden katuosuudelta Kaiku- ja Kuu-kortteleiden kohdalla.

Kuva 130, oikealla alla. Korttelinimikartta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden katuosuudelta.

AUKIO

Jokirantaan päätyvälle kortteliosuudelle on suunniteltu aukio. Aukion sijainti on ihanteellinen saavutettavuutta ajatellen. Aurajokiranta on suosittu kaupunkiolohuone, jonka eri osuuksia on kehitetty johdonmukaisesti. Samoin on kirjastokorttelia uudistettu vetovoimaisella tavalla. On luontevaa tuoda jo olemassa olevien ja kaupunkilaisten löytämien paikkojen ja palveluiden äärelle lisää monipuolista toimintaa mahdollistavaa kaupunkitilaa.

Turun keskustasta on puuttunut sopivan intiimin kokoinen julkinen tila, joka voisi toimia pienen ja spontaanienkin tapahtumien näyttämönä. Lähistöllä on Kauppatori ja jokirannan Läntinen Rantakatu isoille tapahtumille sekä Vähätori ja Van-

ha Suurtori keskikokoisille. Uusi aukio on suunniteltu nimenomaan pieniä ja spontaaneja tapahtumia ajatellen.

Aukion keskellä on kolmea eri korkeustasoa hyödyntävä tilaratkaisu. Isompi areenamainen tila on painettu istumakorkeuden verran normaalia aukion pintaa alemmaksi. Jokirannan puoleinen osa on puolestaan nostettu saman verran eli noin 40 senttimetriä perustasoa ylemmäksi. Näin on saatu muodostettua erilaisia käyttökombinaatioita mahdollistava kokonaisuus.

Ylös nostettu tila voi palvella esimerkiksi kahvilan tai ravintolan ulkoterasina, katettuna esiintymiskorokkeena tai katsomon osana. Alas laskettu osa voi toimia pienenä pelalukenttänä, mikä mahdollistaa aktiviteetit, joita on tähän asti

totuttu näkemään puistoissa, ei kaupunkikeskustoissa. Areenamainen osa mahdollistaa pienten tapahtumien järjestämisen. Esimerkiksi lähitieneen pari erikoisliikettä voivat järjestää uutuustuotteiden ympärille pienoismessut tai kaveriporukka voi hakea sosiaalisen median kautta lisää osallistujia kesäillan spontaaniin petankkiturnaukseen. Uusi kaupunkitila on osaltaan mahdollistamassa nykyaikaisen, aktiivisen kaupunkikulttuurin monipuolistumista.

Tilan varaamista varten voitaisiin kehittää esimerkiksi kirjastokortin tunnuksiin perustuva varausjärjestelmä. Kirjasto kenties voisi laajentaa toimintaansa erilaisten pelivälineiden lainaukseen. Kirjastorakennuksen seinään integroitava näyttötäulu sekä sosiaalinen media voisivat kertoa tulevista ja käynnissä olevista tapahtumista. Talviaikaan areenamainen tila voi toi-

mia pienimuotoisena luistinratana, jonka oheen on mahdollista järjestää ravitsemuspalveluita.

Kaupunkielämän eräs perusolottuvuus on nähdä ja tulla nähdyksi. Aktiviteetit niin taiteelliset, urheilulliset kuin kaupallisetkin keräävät aina ympärilleen kiinnostuneita ihmisiä. Aukion areenamainen osa on suunniteltu nimenomaan tällaista vuorovaikutteisuutta ajatellen. Voit pelata krokettia tai seurata ottelua pollariin nojailien, portaikolla tai penkillä istuen taikka vain hidastaa vauhtia ohitse kävellessäsi.

Tilallisesti aukio on päistään kapeampi kuin keskiosastaan. Tätä vaikutelmaa on korostettu kuromalla sisääntuloja puuistutuksin vielä kapeammaksi. Tällä on toisaalta haluttu viestiä kevytliikennepainotteisuudesta, toisaalta kertoa jalkakäytävätömän aukion käyttäjille, missä ovat eri välineiden pääliikkumisväylät: pyöräilijät ja huoltoajo totutusti keskellä, jalankulkijat reunamilla. Muutoin kulkeminen aukion läpi tapahtuu nykyisen kaltaisesti eli hieman mutkitellen. Hidas ja varovainen läpikulku sopii tilan luonteeseen. Pihakatumaisella aukiolla kuljetaan aina huomaavaisesti hitaimpien ja pienimpien ehdoilla. Sisääntulojen puuistutuksilla on myös haluttu mahdollisimman tehokkaasti sulkea tilaa ajoneuvokadun visuaaliselta hälinältä. Samasta syystä on areenamaisen, alas painetun tilan Linnankadun puoleiseen päähän suunniteltu katsomona toimiva pieni amfiportaikko selkänojamuureineen ja taustan istutuksineen. Corten-teräksisessä selkänojassa on mahdollisuus jatkaa taideaihetta korttelin toisella puolella sijaitsevan Vähätorin Kertosäe-teoksen viitoittamalla tavalla.

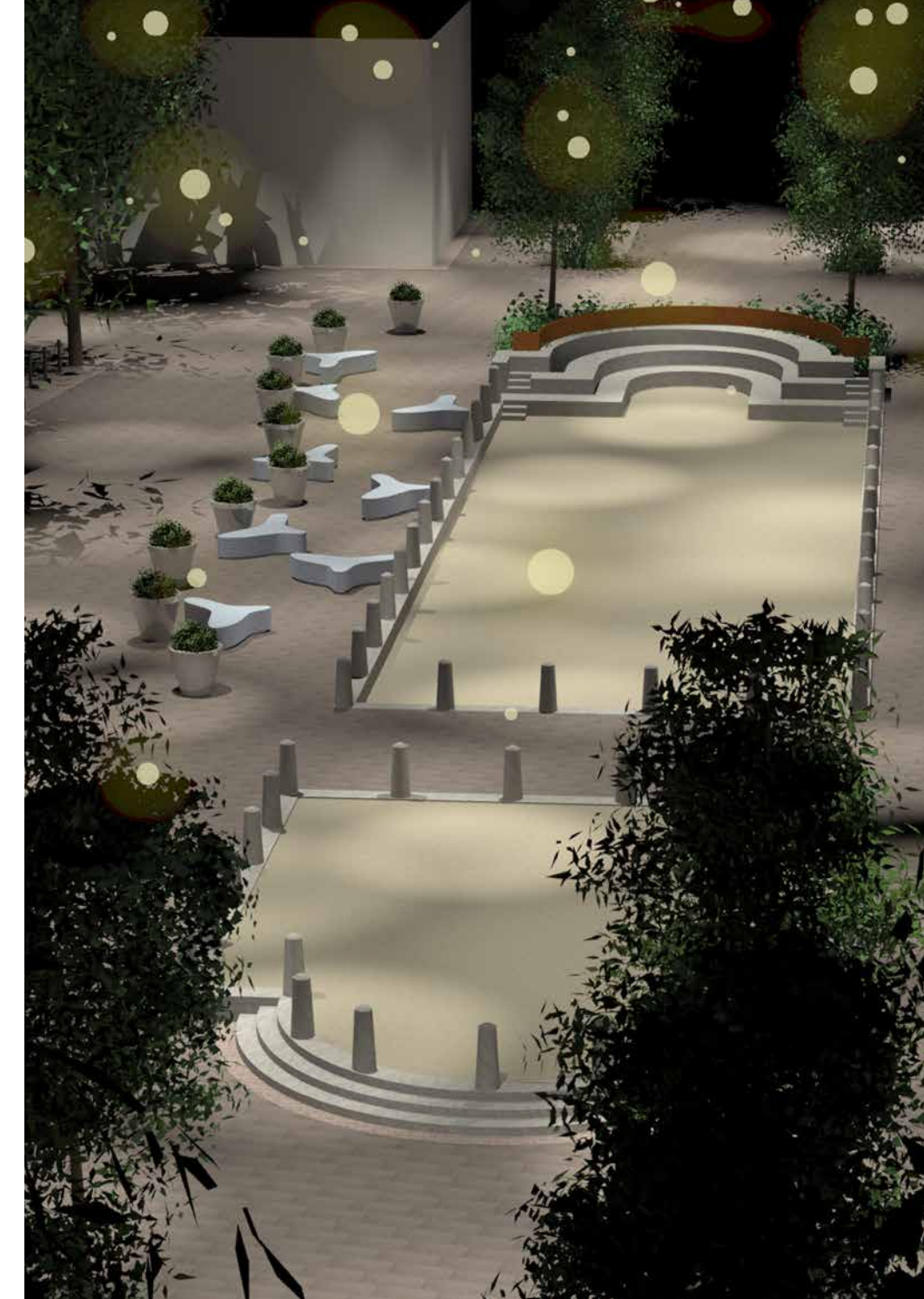
Keskiakselin puut ovat kooltaan keskikokoisia katupuita. Korkean kahdeksankerroksisen asuinkerrostalon edustalle sen sijaan on suunnitelmassa osoitettu paikat seitsemälle suurelle katupuulle. Suuret puut korkean rakennuksen edustalla ovat tärkeitä itse aukion tilamuodostuksen ja viihtyisyyden kan-

nalta, mutta myös Linnankadun katumaiseman ja -näkymien vuoksi. Puut pehmentävät kaksi- ja kahdeksankerroksisten rakennusten välistä mittakaavakontrastia.

Aukiolle, areenamaisen osan viereen on siirreltävin kadunkalustein toteutettu keidas, joka vaihtoehtoisen jalankulkureitin varrella toimii viivähtämisspaikkana tai katsomon osana. Kalustuksen ja kalustamisen sijaintia, määrää ja tapaa on tarvittaessa mahdollista muunnella.

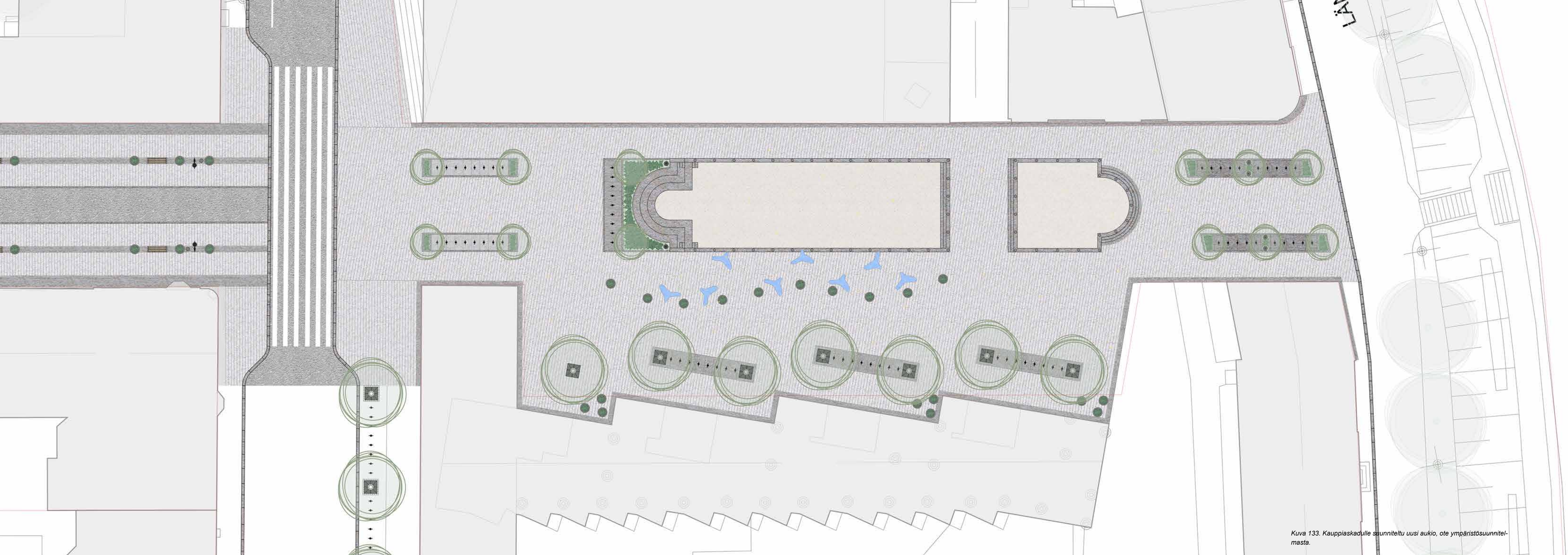
Aukion puuistutukset toimivat voimakkaina tilaa luovina elementteinä. Samankaltainen tilamuodostuksellinen ajatus on johtanut myös valaistuksen suunnittelua. Valaistus perustuu horisontaaliseen valoverkkoon, joka sijoittuu noin 10–14 metrin korkeusvälille kadun pinnasta lukien. Aukiolle on näin haluttu luoda mahdollisimman tasainen valaistus, mikä riittää kaikkeen aktiviteettiin. Toisaalta on haluttu luoda koko Kauppiaskadun korkeuseroja ja näkyviä hyödyntävä kaksiosainen valoteos ”Kuu ja tähdet”. Valateoksen idea palautuu myös kadun varren korttelien nimistöön vuodelta 1828. Aukion yläpuolella loistaa tähtiavas, lakialueen yläpuolella loimottavat kuut, joita on koulukeskittymän kohdalla seitsemän kappaletta. Aukion yläpuolella tähtiä on kymmeniittäin. Varsinainen aukiovalaistus perustuu alavaloon, efekti puolestaan hennosti läpikuultavaan pallopintaan. Pallon hieman leikatussa alapinnassa on mahdollisimman vähän häikäisyä tuottava tasolasi. Pallomuoto ei ratkaisussa leikkaannu häiritsevästi katselukulmasta johtuen.

Aukiolle on valittu eklektinen muotokieli, joka on Turun julkiselle kaupunkiympäristölle ominaista. Tässä yhteydessä termillä tarkoitetaan esimerkiksi sekoitusta modernia sekä klassistista muodonantoa, perinteisiä sekä uusiomateriaaleja ja erilaisia ladontasuuntia pintamateriaaleissa.

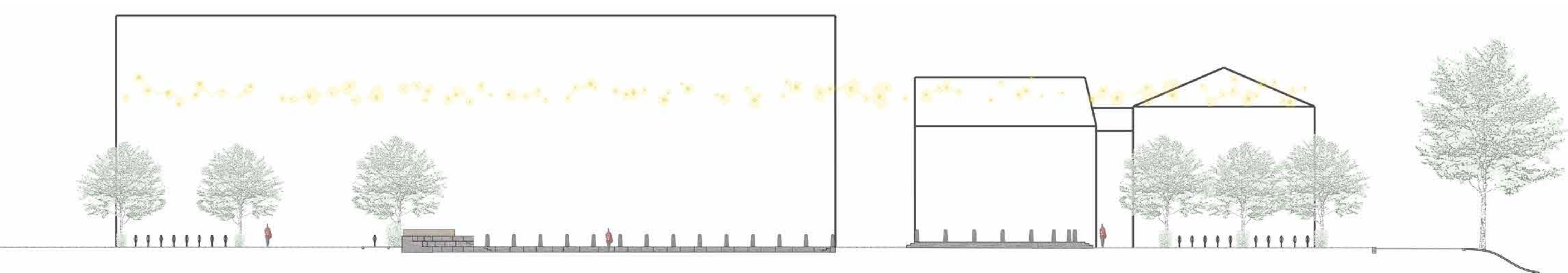


Kuva 132, yllä. Uusi suunniteltu monikäyttöinen kaupunkiaukio iltavalaistuksessa.

Kuva 131, vasemmalla. Uusi suunniteltu aukio Kauppiaskadun alkupäässä.



Kuva 133. Kauppiaskadulle suunniteltu uusi aukio, ote ympäristösuunnitelmasta.



PITUUSLEIKKAUS AURINKO – SIRIUS -KORTTELEIDEN KOHDALLA



POIKKILEIKKAUS AURINKO – SIRIUS -KORTTELEIDEN KOHDALLA

Kuvat 134 ja 135. Periaatteelliset leikkauspiirustukset, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden katuosuudelta, Aurinko- ja Sirius-kortteleiden välille sijoittuvan aukion kohdalla.

Kuva 136, oikealla yllinnä. Korttelinimikarta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden katuosuudelta, Aurinko- ja Sirius-kortteleiden välille sijoittuvan aukion kohdalla.

Kuva 137, oikealla. Valaisinryhmä, "Tähdet", vajjerikiinnitys.



Kuvia aukiolle suunnitelluista kadunkalusteista Aurinko- ja Sirius-kortteleiden kohdalla.

Ympäristösuunnitelman ote kuva 133 sivulla 94-95.

Korttelinimikartta, kuva 136 edellisellä sivulla 97.

Kuva 138, vasemmalla. Kivipollari "malli Akatemiankatu".

Kuva 139. Roska-astia "malli Turku".

Kuva 140. Pyöräpollari "Urban", Vestre.

Kuva 141. Runkosuoja "Ulricehamn", juurisuoja "Markgaller", Nola.

Kuva 142. Istutusastia "Folke gigant", Nola.

Kuva 143, oikealla. Istuin "Triiiba".



Design: Tomi Hangisto
(jos valmistajasta ei mainintaa)

Kuva 144 vasemmalla, 145 ja 146 oikealla. Kuvia kevytliikennepainotteiselle katuosuudelle suunnitelluista pintamateriaaleista.

Kivilaatta, Liedon punainen, yläpinta poltettu, sivut sahattu.
Noppakivi, Liedon punainen, yläpinta poltettu, sivut lohkottu.
Nupukivi, Liedon punainen, yläpinta poltettu, sivut lohkottu.
Hieno sora.





Kuva 147. Iltanäkymä istuskeluportailta kohti jokirantaa.



Kuva 148. Näkymä istuskeluportailta kohti jokirantaa.



Kuva 149. Näkymä aukion läpi kohti jokirantaa.



Kuva 150. Näkymä aukion läpi kohti Linnankatua.



Kuva 151. Näkymä areenalta kohti istuskeluportaikkoo.



Kuva 152. Näkymä aukiolta kohti istuskeluportaikkoo.

LOPPULAUSE

LÄHESTYMISTAPOJA

Historian pääkohtien sisäistäminen, hyvä paikallistuntemus ja katutilan analysointi ovat välttämättömyyksiä, jotta tavoitteiden asettelu ja suunnittelutyö voidaan viedä onnistuneesti läpi kaupunkiympäristön olevia kulttuuriarvoja vaalien ja uusien luoden.

Opinnäytetyössäni ympäristösuunnittelun tavoitteiden asetteluun vaikutti kulttuuripääkaupunkivuotena laadittu Turku 2031 -visio sekä analyysin esille nostamat katuympäristön ominaisuudet ja olosuhteet. Oleellista on tunnistaa potentiaali ja hyödyntää sitä optimaalisella tavalla ympäristön esteettistä laatua ja toiminnallisuutta parantaen.

MENETELMIÄ

Erittäin hyödylliseksi osoittautunutta historiallista valokuva- ja karttamateriaalia on nykyään yhä enenevässä määrin saatavissa verkossa. Åbo Akademin ja organisaatiomme sisäiset digitoidut valokuva-arkistot sekä Lounaispaikka-sivustoillakin julkaistu geokoodattu historiallinen karttamateriaali on ollut suurena apuna kaupunkiympäristön vaiheita hahmottaessani.

Valokuvaaminen on tärkeä väline katutila-analyysiä tehtäessä. Katuympäristöä valokuvattaessa tilaa - suuria linjoja ja yksityiskohtia - katsotaan väistämättäkin kriittisesti eritellen. Valokuvaamalla ja muutoin tilassa aikaa viettämällä kertyy tärkeää intuitiivista dataa, jonka hyöty useimmiten osoittautuu merkittäväksi. Myös hyvin erilaisten, epäoleellisiltakin vaikuttavien asioiden havainnointi ja selvittäminen vie lähes aina suunnittelua eteenpäin.

ARVIOINTIA

Olen opinnäytetyössäni antanut muotoa tulevaisuuden kaupunkiympäristölle Turussa. Olen osoittanut, että kahdelta hyvin erilaiselta aikakaudelta peräisin olevista kaupunkitiloista ja olosuhteista voidaan ympäristösuunnittelun ja muotoilun keinoin tuottaa esteettistä ja toiminnallisesti laadukasta julkista kaupunkiympäristöä.

Kauppiaskadun asutokatuosuuden eli perinteisen ajoneuvokatuosuuden käsittely osoittaa, että Turku 2031 -visionkin peräänkuuluttamaa tilan ja liikkumisen selkeyttä on mahdollista parantaa. Oman ”kotikadun” detaljitasolle viety estetiikka on monessa suhteessa tärkeää asukkaille ja kiinteistön omistajille. Uskon, että esitetyillä ratkaisumalleilla voidaan merkittävästi parantaa keskustan vetovoimaisuutta ja haluttavuutta asuinympäristönä.

Näen erityisen onnistuneena aukion tilankäytön ja toiminnallisuuden, mikä mahdollistaa aivan uudenlaisen aktiivisen kaupunkikulttuurin osa-alueen syntyminen. Ydinkeskustan aukiolla yhdistyy ymmärtääkseni ennennäkemättömällä tavalla pelailun, sosiaalisen vuorovaikutuksen ja kohtaamisen mahdollisuudet, joita aiemmin on totuttu näkemään vain kaupungin laitamilla puistoissa ja pelikentillä.

Uusi piirre aukion käytettävyyden osalta on ajatus varattavuudesta ja mukaan kutsumisen mahdollisuudesta. Ominaisuus tuo mukanaan sen, että yksikin ihminen voi verkossa esittää julkisen kutsun esimerkiksi krokettipeli-illalle; omaehtoista, helppoa ja kiinnostavaa vision mukaista tapahtumajärjestämistä.

SUMMA SUMMARUM

Tulevaisuuden kaupunkiympäristöä tuotetaan yhä useammin muotoilun ja ympäristösuunnittelun keinoin, käytettävyyttä ja ihmisen tarpeita korostaen. Keinovalikoimaan kuuluvat laaja-alainen, vuorovaikutteinen, kunnioitava ja inspiroiva yhteistyö, jossa opitaan muiden näkemyksistä, jossa korostuu korkealaatuisen estetiikan välttämättömyys sekä lain kirjaimen ja hengen täyttäminen.

Edessämme on ihmeellisen kaunis tulevaisuus!



Kuva 153. Näkymä aukiolta kohti istuskeluportaikkoo.

LÄHTEET

PAINETUT JULKAISUT

Dahlström, Svante (1930). Turun palo 1827, tutkimuksia Turun kaupungin rakennushistoriasta vuoteen 1843. Turku

Ekroos, Ari ja Majamaa, Vesa (2005). Maankäyttö- ja rakennuslaki, 2.,uudistettu laitos. Helsinki: Edita Publishing Oy.

Gehl, Jan (2010). Cities for People. Washington: Island Press.

Gehl, Jan; Gemzøe, Lars; Kirknæs, Sia ja Sternhagen Søndergaard, Britt (2006). Copenhagen: the Danish Architectural Press.

Junnila, Hilikka (2011). Keskusta-alueen nimistön muodostuminen vuosina 1830-1999, Kaupunginosat I-IX ja Satama. Teoksessa: Turun katuja ja toreja, nimistöhistoriaa keskiajalta nykypäivään. Turku: Turun museokeskuksen julkaisuja 53.

Junttila, Ulla-Kirsti (1984). Keskustan kadunkalusteselvitys. Turku: Turun kaupunki, Kiinteistövirasto, Asemakaavaosasto

Kupila, Sanna ja Söderström, Marita (toim.) (2011). Turun katuja ja toreja, nimistöhistoriaa keskiajalta nykypäivään. Turku: Turun museokeskuksen julkaisuja 53.

Laakso, Veikko (1980). Turun kaupungin historia 1918-1970. Turku: Turun Sanomat.

Laaksonen, Mikko (2008). Turun raitiotiet. Turku: Kustantaja Laaksonen

Laisaari, Olavi (1962). Tehokas Kaupunki - the Smooth-Running Town. Turku: Turun Kansallinen Kirjakauppa.

Lilius, Henrik (1990). Carl Ludvig Engel asemakaavoittajana. Teoksessa: Carl Ludvig Engel; Näyttely Helsingin Tuomiokirkon kryptassa, näyttelyjulkaisu.

Lilius, Henrik (1990). Turun vuoden 1828 asemakaava. Teoksessa: Carl Ludvig Engel; Näyttely Helsingin Tuomiokirkon kryptassa, näyttelyjulkaisu.

Lounatuori, Irma (1990). Engel Turussa. Teoksessa: Carl Ludvig Engel; Näyttely Helsingin Tuomiokirkon kryptassa, näyttelyjulkaisu.

Lukkarinen, Ville (1990). Turun kreikkalais-venäläinen kirkko. Teoksessa: Carl Ludvig Engel; Näyttely Helsingin Tuomiokirkon kryptassa, näyttelyjulkaisu.

Raamattu. Vanha Testamentti. Vuoden 1933 kirkolliskokouksen käyttöön ottama suomennos.

Sannamann, Jaakko (1999). Olavi Laisaaren arkkitehtuurikäsitys ja sen ilmeneminen Iso-Heikkilän lähiössä. Taidehistorian Pro gradu -tutkielma, Turun yliopiston taidehistorian laitos.

Sinisalo, Jarkko (1990). Carl Lugvig Engel intedentinkonttorin johdossa 1824-1840. Teoksessa: Carl Ludvig Engel; Näyttely Helsingin Tuomiokirkon kryptassa, näyttelyjulkaisu.

Voltti, Ville; Somerpalo, Sakari; Luoma, Maija; (2007). Liikkejärymät Turun seudun aluerakenteessa. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 42/2007. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö.

VERKKOJULKAISUT

Häyrynen, Maunu (1998). Kaupunkipuistot historiallisen kaupunkiympäristön osana. Viitattu 24.1.1012. Kirjoitus perustuu kirjoittajan 15.9.1998 Turun historialliset puistot -seminaarissa pidettyyn esitelmään. Agricola, Suomen historiaverkko -sivusto. Osoite: http://agricola.utu.fi/tietosanomat/numero4-98/puistot.html

Koskinen, Mervi (2008) (toim.). Eurooppalainen maise-mayleissopimus. Vammalan kirjapaino. Myös ympäristöministeriön verkkosivuilla. Osoite: http://www.ymparisto.fi/download.asp?contentid=94604&lan=fi

Käynnit kirjastossa vuonna 2010. Viitattu: 23.1.2012. Turun kaupunginkirjaston intranet. Osoite: http://netku/Public/download.aspx?ID=129470&GUID={02E5D15B-C777-4452-BC0E-1B75987085F8}

Lilius, Henrik (2000). Engel, Carl Ludvig (1778 - 1840). Kansallisbiografia. Viitattu: 20.1.2011. Biografiakeskuksen verkkosivut. Osoite: http://www.kansallisbiografia.fi/kb/artikkeli/3213/

Luettelo Suomen sokeritehtaista. Wikipedia. Viitattu: 20.1.2012. Osoite: http://fi.wikipedia.org/wiki/Luettelo_Suomen_sokeritehtaista

Moottoriajoneuvokanta. Tilastokeskus, Rekisterissä olleiden ajoneuvojen lukumäärä, Kaikki autot (Tilastotietokannat > Tietokanta: PX-Web Statfin > Liikenne ja matkai-lu/Moottoriajoneuvokanta). Viitattu 26.11.2012. Osoite: http://193.166.171.75/Dialog/varval.asp?ma=010_mkan_tau_101_fi&ti=Rekisteriss%E4+olleiden+ajoneuvojen+lukum%E4%E4r%E4%2C+31%2E12%2E1922%2D2011&path=../Database/StatFin/lii/mkan/&lang=3&multilang=fi

Turun uusi pääkirjastorakennus. Arkkitehtitoimisto JKMM Oy:n verkkosivut. Viitattu 22.1.2012. Osoite: http://www.jkmm.fi/architecture_project.php?project=turku

Puolalanmäki ja Turun Taidemuseo. Viitattu: 23.1.2012. Museoviraston verkkosivut, Valtakunnallisesti merkittävät rakennetut kulttuuriympäristöt RKY. Osoite: http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1845

Rakennusten kerrosalaneliömetrit Kauppiaskadun varrella. Väestörekisterikeskuksen rakennus- ja huoneistorekisteri (kesäkuu 2012).

Tietoja Turun ortodoksikirkosta. Viitattu: 30.1.2012. Turun ortodoksisen seurakunnan verkkosivut. Osoite: http://www.ortodoksi.net/index.php/Turku

Turun raitiotiet. Viitattu 27.11.2012. Suomen raitiotieseura ry:n verkkosivut. Osoite: http://www.raitio.org/ratikat/turku/liikenne/linjat3.htm

Vanhat mitat. Viitattu: 22.3.1012. Museoviraston verkkosivut. Osoite: http://www.nba.fi/fi/kulttuuriymparisto/rakennusperinto/restaurointi/vanhat_mitat

ARKISTOLÄHTEET

Nicolai Ensimmäinen, koko Venäjänmaan Keisari ja Itsevaltias sekä Suomen Suuriruhtinas y.m., y.m., y.m. (23.2.1828). (Engelin laatiman) Turun kaupungin asemakaavan vahvistus, (suomennettu jäljennös). TKSA

Engel, Carl Ludvig (10.9.1827). Turun uuden asemakaavan selitys (suomennettu jäljennös). TKSA

Laisaari, Olavi (1959). Turku, I-IX kaupunginosien asemakaavan muutos, lukuun ottamatta Kupittaa puistoa I kaupunginosassa ja V kaupunginosan kortteleita 3 ja 4. TKSA

Turun kaupunginvaltuuston pöytäkirja vuodelta 1959, N:o 19, Kiinteistö- ja rakennuslautakunnan ehdotus toimenpiteisiin ryhtymisestä kaupungin keskustan asemakaavan muuttamiseksi, sivut 349-354. TKA

Turun kaupungin rakennusjärjestykset vuodesta 1828 alkaen. TKA

Turku Energian ulkovalaisinkortisto

Rakennusten kerrosalaneliömetrit Kauppiaskadun varrella. Väestörekisterikeskuksen rakennus- ja huoneistorekisteri (kesäkuu 2012).

Karta öfver Åbo Stad enligt gamla Plan och nya Regleringen år 1828. Kartta, jossa palon jälkeinen nimistö esiintyy ensimmäisen kerran. TMK

JULKAISEMATTOMAT LÄHTEET

Turun Finnkinon teatteripäällikkö, neuvottelu 31.1.2012

Puolalan koulun koulusihteeri, sähköposti- ja puhelinkeskustelu 24.1.2012

Cygnaeuksen koulun rehtori, puhelinkeskustelu 26.1.2012

KUVALUETTELO

Kuva 1. Carl Julius Senff; 1829. Carl Ludvig Engeliä esittävä kivipiirros. ÅABS (1976/11:70).

Kuva 2. Carl Ludvig Engel; 1828. Project till en ny Plan charta oh reglering af Åbo Stad. TKA (A13h:18A / 97)

Kuva 3. Carl Ludvig Engel; 1827 (oletus). Luonnos liittyen Turun uuteen ruutuasemakaavaan. TMA (V Turku 46/1)

Kuva 4. Åbo Stentryckeri Aktiebolag; 1894. Karta öfver Åbo stad. TKLA

Kuva 5. Kauppiaskatu 6 - Eerikinkatu 10; 1910-luku. TMK (Val.884:6)

Kuva 6. Axel ja Hjalmar Kumlien; 1878. Hotelli Phoenix, Aurakatu 7;1920-luku. TKSA

Kuva 7. Kauppiaskatu 3 ja 4; 1910-luku. TMK (Val.884:8)

Kuva 8. Olavi Laisaari; 1959. Turku, I-IX kaupunginosien asemakaavamuutos, Lukuunottamatta Kupittaaan puistoa I kaupunginosassa ja V kaupunginosan kortteleita 3 ja 4. Ote Kauppiaskadun kohdalta. TKSA

Kuva 9. Diplomi-insinöörit ja arkkitehdit 1965, s. 285; STS:n ja TFIF:n julkaisema matrikkeli; Insinöörijärjestöjen kustannus Oy; Sanoma Osakeyhtiö H:ki 1965

Kuva 10. Carl Ludvig Engel; 1828. Project till en ny Plan charta oh reglering af Åbo Stad, ote Kauppiaskadun kohdalta. TKA

Kuva 11. Olavi Laisaari; 1959. Turku, I-IX kaupunginosien asemakaavamuutos, Lukuunottamatta Kupittaaan puistoa I kaupunginosassa ja V kaupunginosan kortteleita 3 ja 4. Ote Kauppiaskadun kohdalta. TKSA

Kuva 12. Kaupunkinäkymä Tuomiokirkon tornista. 1880-luku; Johan Jakob Reinberg. ÅABS (1965/40:1)

Kuva 13. Kaupunkinäkymä Tuomiokirkon tornista. 2012. Juha Jokela

Kuva 14. Katunäkymä Kauppiaskatu 11:n kohdalta kohti Kauppatoria; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 15. Katunäkymä Linnankatu 9:n kohdalta kohti Tuomiokirkon tornia; 2013. Tomi Hangisto

Kuva 16. Katunäkymä Kauppiaskatu 13:n kohdalta kohti Kauppatoria; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 17. Katunäkymä Kauppiaskadulta, Puolalanpuiston kohdalta kaakkoon; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 18. Pehr Johan Gylich; n. 1830. Gylichin pylväikkö, Läntinen Rantakatu Porthaninpuiston kohdalla; 1921. TKSA

Kuva 19. Katunäkymä Piispankatu 14:n kohdalta kohti tuomiokirkkoa; 1921. TKSA

Kuva 20. Katunäkymä Sirkkalankadulta; 1921. TKSA

Kuva 21. Carl Ludvig Engel; 1830-luku. Jacobssonin talon portti, Hämeenkatu 30; 1921. TKSA

Kuva 22. Katunäkymä Puolalankadulta; n.1960. TKSA

Kuva 23. Pehr Johan Gylich; 1830-luku. Apteekkari Julinin talo, Eerikinkatu 4; 1921. TKSA

Kuva 24. Kauppiaskatu 17; 1957. TMK / C.J. Gardberg (12948)

Kuva 25. Katunäkymä Aninkaistenkadulta kohti Tuomiokirkkosiltaa; 1963. TKSA

Kuva 26. Carl Ludvig Engelin ja Anton Wilhelm Arppe; 1845. Pyhän marttyyrikeisarinna Aleksandran kirkko. C.E.R.Curtz, Carl Emil Reenberg, Näkymä Yliopistonkadulta kohti ortodoksikirkkoa; 1865. ÅABS (1912/5:3)

Kuva 27. Näkymä Runeberginpuistosta kohti Kauppiaskadun päätä; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 28. Karl August Wrede; 1903. Näkymä Vähätorilta kohti kirjaston vanhaa päärakennusta; 2010. Tomi Hangisto

Kuva 29. Näkymä Vähätorilta kohti kirjaston vanhaa päärakennusta; 2010. Tomi Hangisto

Kuva 30. Tomi Hangisto; 2009. Näkymä vanhan pääkirjistorakennuksen portaikolta kohti Vähätoria, etualalla uudistettuja ympäristörakenteita; 2010. Tomi Hangisto

Kuva 31. Tomi Hangisto; 2012. Kauppiaskadun analyysikartta.

Kuva 32. Tomi Hangisto; 2012. Kauppiaskadun sijaintikartta kaupunkirakenteessa.

Kuva 33. Näkymä Kauppiaskatu 19:n pihalta kohti Puolalanpuistoa; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 34. Tomi Hangisto; 2011. Grafiikka katuympäristön ominaisuuksista Kauppiaskadulla.

Kuva 35. Tomi Hangisto; 2011. Grafiikka kadunvarren palveluista Kauppiaskadulla.

Kuva 36. Tomi Hangisto; 2012. Kauppiaskadun pituusleikkaus.

Kuva 37. Näkymä Runeberginpuistosta kohti Kauppiaskadun päätä; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 38. Kadun pintamateriaaleja Port Arthurin kaupunginosasta; 2007. Tomi Hangisto

Kuva 39. Tomi Hangisto; 2012. Kadun pintamateriaaleja vuonna 2012 uudistetulta Tuureporinkadulta. Tomi Hangisto

Kuva 40. Katunäkymä Kauppiaskatu 14:n kohdalta kohti jokirantaa; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 41. Katunäkymä Kauppiaskatu 4:n kohdalta; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 42. Katunäkymä Kauppiaskadulta, Kauppiaskatu 7 ja 9; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 43. Kauppiaskatu 3 ja 4; 1910-luku. TMK (Val.884:8)

Kuva 44. Rekvisiittaa jalkakäytävällä Kauppiaskatu 3:n kohdalla; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 45. Katunäkymä Kauppiaskatu 2:n kohdalta; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 46. Kauppiaskatu 2; 1964. TMK / C.J. Gardberg (27731)

Kuva 47. Kauppiaskatu 2 – Linnankatu 6; 1957. TMK (Val.352:5)

Kuva 48. Pohjakartta; 2011. Ote Kauppiaskadun kohdalta. Kiinteistöliikelaitos

Kuva 49. Olavi Laisaari; 1959. Turku, I-IX kaupunginosien asemakaavamuutos, Lukuunottamatta Kupittaaan puistoa I kaupunginosassa ja V kaupunginosan kortteleita 3 ja 4. Ote Kauppiaskadun kohdalta. TKSA

Kuva 50. Ns. Haartmanin kartta; ajoitettu 1880-luvulle. Ote Kauppiaskadun kohdalta. Kiinteistöliikelaitos

Kuva 51. Katunäkymä Kauppiaskatu 15:n kohdalta kohti Puolalanpuistoa; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 52. Katunäkymä Kauppiaskatu 2:n kohdalta; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 53. Katunäkymä Kauppiaskadun ja Läntisen Rantakadun risteyksestä kohti Kauppatoria; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 54. Katunäkymä Kauppiaskatu 3:n kohdalta kohti Kauppatoria; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 55. Tomi Hangisto; 2012. Kartta Kauppiaskadun rakennusten rakennusvuosista ja kerrosluvuista.

Kuva 56. Katunäkymä Kauppiaskatu 9:n kohdalta kohti Maariankatua; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 57. Katunäkymä Kauppiaskatu 15:n kohdalta kohti Kauppatoria; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 58. Tomi Hangisto; 2012. Kartta Kauppiaskadun kortelienimistöstä.

Kuva 59. Tomi Hangisto; 2011. Grafiikka Sirius ja Aurinko-korttelivälin ominaisuuksista.

Kuva 60. Näkymä Runeberginpuistosta kohti Kauppiaskadun alkupäätä; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 61. Katunäkymä Kauppiaskatu 2:n kohdalta; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 62. Katunäkymä Kauppiaskatu 1:n kohdalta; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 63. Katunäkymä Kauppiaskatu 2:n kohdalta; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 64. Tomi Hangisto; 2011. Grafiikka Kuu ja Kaiku -korttelivälin ominaisuuksista.

Kuva 65. Katunäkymä Kauppiaskadun ja Eerikinkadun risteuksen kohdalta kohti jokirantaa; 2013. Tomi Hangisto

Kuva 66. Katunäkymä Linnankatu 9:n kohdalta kohti Tuomiokirkon tornia; 2013. Tomi Hangisto

Kuva 67. Katunäkymä Kauppiaskatu 5:n kohdalta kohti jokirantaa; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 68. Katunäkymä Kauppiaskatu 5:n kohdalta kohti Kauppatoria; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 69. Ote teoksesta Cities for people, sivu 241. Gehl, Jan; 2010. Washington; Island Press.

Kuva 70. Katunäkymä Kauppiaskatu 4:n kohdalta kohti Kauppatoria; 2013. Tomi Hangisto

Kuva 71. Tomi Hangisto; 2011. Grafiikka Jalohaukka ja Kauppatori -korttelivälin ominaisuuksista.

Kuva 72. Katunäkymä Kauppiaskatu 9:n kohdalta kohti Kauppatoria; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 73. Katunäkymä Kauppatorin laidalta Kauppiaskadun kohdalta; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 74. Tomi Hangisto; 2011. Grafiikka Ceres ja Pyöriäinen -korttelivälin ominaisuuksista.

Kuva 75. Panoraamakuva Maariankadun ja Kauppiaskadun risteyksestä kohti Kauppatoria; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 76. Katunäkymä Kauppiaskatu 10:n kohdalta kohti Kauppatoria; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 77. Tomi Hangisto; 2011. Grafiikka Neitsyt ja Pohjantähti -korttelivälin ominaisuuksista.

Kuva 78. Katunäkymä Kauppiaskatu 17:n kohdalta kohti Torininkatua; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 79. Katunäkymä Kauppiaskatu 17:n kohdalta kohti jokirantaa; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 80. Katunäkymä Kauppiaskatu 14:n kohdalta kohti jokirantaa; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 81. Tomi Hangisto; 2011. Grafiikka Trumpetti ja Tiira -korttelivälin ominaisuuksista.

Kuva 82. Katunäkymä Tuureporinkatu 19:n kohdalta; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 83. Katunäkymä Kauppiaskatu 19:n kohdalta kohti Puolalanpuistoa; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 84. Katunäkymä Läntiseltä pitkäkadulta kohti Kauppiaskatua; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 85. Harkkokivimuuria 1920-luvulta, Kauppiaskadulta Puolalanpuiston kohdalta; 2011. Tomi Hangisto

Kuva 86. Tomi Hangisto; 2011. Grafiikka monialaisesta yhteistyöstä ympäristösuunnittelussa.

Kuva 87. Tomi Hangisto; 2011. Grafiikka inspiroivista seikoista suunnittelutyössä.

Kuva 88. Tomi Hangisto; 2012. Temaattinen kartta Kauppiaskadun ympäristösuunnittelun tavoitteista.

Kuva 89. Ote teoksesta Cities for people, sivu 239. Gehl, Jan; 2010. Washington; Island Press.

Kuva 90. Tomi Hangisto; 2012. Ote Kauppiaskadun ympäristösuunnitelmasta ajoneuvokadun osuudelta.

Kuva 91. Tomi Hangisto; 2012. Kartta Kauppiaskadun kortelinimistöstä ajoneuvokadun osuudella.

Kuva 92. Tomi Hangisto; 2012. Kauppiaskadun poikkileikkaus Tiira- ja Trumpetti-kortteleiden kohdalla.

Kuva 93. Tomi Hangisto; 2012. Kauppiaskadun poikkileikkaus Pohjantähti- ja Neitsyt-kortteleiden kohdalla.

Kuva 94. Tomi Hangisto; 2012. Kauppiaskadun poikkileikkaus Pohjantähti- ja Neitsyt-kortteleiden kohdalla.

Kuva 95. Siteco. Valaisin ”DL 500 Maxi”. Siteco

Kuva 96. Tomi Hangisto; 2012. Valaisinryhmä ”Kuut”. Tomi Hangisto

Kuva 97. Tomi Hangisto; 2011. Kivipollari ”malli Teatteriaukio”. Tomi Hangisto

Kuva 98. David Taylor. Penkki ”Frank”, Nola. 2012; Tomi Hangisto

Kuva 99. Arne Nilsson. Runkosuoja ”Urban”, Nifo-Lappset. 2011; Tomi Hangisto

Kuva 100. Hallvard Jakobsen, Artur Wozniak. Pyöräpollari ”Urban”, Vestre. Vestre

Kuva 101. Camilla Wessman. Runkosuoja ”Ulricehamn”, Nola. Anders Nyquist. Juurisuoja ”Markgaller”. 2012; Tomi Hangisto

Kuva 102. Tomi Hangisto; 2003. Roska-astia ”malli Turku”. Tomi Hangisto

Kuva 103. Tomi Hangisto; 2012. Tuureporinkadun pintamateriaalidetajit. 2012; Tomi Hangisto

Kuva 104. Tomi Hangisto; 2012. Tuureporinkadun pintamateriaalidetajit. 2012; Tomi Hangisto

Kuva 105. Tomi Hangisto; 2012. Tuureporinkadun pintamateriaalidetajit. Tomi Hangisto; 2011. Kivipollari ”malli Teatteriaukio”. 2012; Tomi Hangisto

Kuva 106. Tomi Hangisto; 2012. Ote Kauppiaskadun ympäristösuunnitelmasta jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden katuosuudelta.

Kuva 107. Tomi Hangisto; 2012. Kauppiaskadun pituusleikkaus Ceres- ja Pyöriäinen-kortteleiden kohdalla.

Kuva 108. Tomi Hangisto; 2012. Kauppiaskadun poikkileikkaus Ceres- ja Pyöriäinen-kortteleiden kohdalla.

Kuva 109. Tomi Hangisto; 2012. Kartta Kauppiaskadun kortelinimistöstä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden katuosuudelta.

Kuva 110. Siteco. Valaisin ”DL 500 Maxi”. Siteco

Kuva 111. Tomi Hangisto; 2011. Kivipollari ”malli Teatteriaukio”. Tomi Hangisto

Kuva 112. Tomi Hangisto; 2010. Kivipollari ”malli Akatemiankatu”. Tomi Hangisto

Kuva 113. Karna Lindstedt. Istutusastia ”Folke gigant”, Nola. Nola

Kuva 114. David Taylor. Penkki ”Frank”, Nola. 2012; Tomi Hangisto

Kuva 115. Hallvard Jakobsen, Artur Wozniak. Pyöräpollari ”Urban”, Vestre. Vestre

Kuva 116. Camilla Wessman. Runkosuoja ”Ulricehamn”, Nola. Anders Nyquist. Juurisuoja ”Markgaller”. 2012; Tomi Hangisto

Kuva 117. Tomi Hangisto; 2003. Roska-astia ”malli Turku”. Tomi Hangisto

Kuva 118. Tomi Hangisto; 2006. Läntisen Rantakadun pintamateriaalidetajit. 2007; Tomi Hangisto

Kuva 119. Narinkkatorin pintamateriaalidetajit, Helsinki; 2005. Loimaan kivi

Kuva 120. Kadun pintamateriaaleja Port Arthurin kaupunginosasta; 2007. Tomi Hangisto

Kuva 121. Valaisin ”005”, Neri. Neri

Kuva 122. Valaisinpylväs ”Aaronin sauva”, Tehomet; 2000-luku, turkulainen malli 1920-30 -luvulta. Tehomet

Kuva 123. Penkki ”Lessebo”, Byarums bruk. Ruotsalainen malli 1840-luvulta. Byarums bruk

Kuva 124. Jan Råntfors. Roskakori ”Runar”, Nifo-Lappset. 2013; Tomi Hangisto

Kuva 125. Valurautapollari ”Oxford”, Broxap. Broxap

Kuva 126. Karna Lindstedt. Istutusastia ”Folke gigant”, Nola. Nola

Kuva 127. Tomi Hangisto; 2006. Läntisen Rantakadun pinta-
materiaalidetajit. 2007; Tomi Hangisto

Kuva 128. Narinkkatorin pintamateriaalidetaji, Helsinki; 2005.
Loimaan kivi

Kuva 129. Tomi Hangisto; 2012. Kauppiaskadun poikkileik-
kaus Kaiku- ja Kuu-kortteleiden kohdalla.

Kuva 130. Tomi Hangisto; 2012. Kartta Kauppiaskadun korte-
linimistöä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden katuosuudelta.

Kuva 131. Tomi Hangisto; 2012. Kauppiaskadun ympäristö-
suunnitelman mallinnoskuva aukion kohdalta.

Kuva 132. Tomi Hangisto; 2012. Kauppiaskadun ympäristö-
suunnitelman mallinnoskuva aukion kohdalta.

Kuva 133. Tomi Hangisto; 2012. Kauppiaskadun ympäristö-
suunnitelman ote aukion kohdalta.

Kuva 134. Tomi Hangisto; 2012. Kauppiaskadun pituusleik-
kaus Aurinko- ja Sirius-kortteleiden kohdalla.

Kuva 135. Tomi Hangisto; 2012. Kauppiaskadun poikkileik-
kaus Aurinko- ja Sirius-kortteleiden kohdalla.

Kuva 136. Tomi Hangisto; 2012. Kartta Kauppiaskadun korte-
linimistöä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden katuosuudelta.

Kuva 137. Tomi Hangisto; 2012. Valaisinryhmä ”Tähdet”. Tomi
Hangisto

Kuva 138. Tomi Hangisto; 2010. Kivipollari ”malli Akatemian-
katu”. Tomi Hangisto

Kuva 139. Tomi Hangisto; 2003. Roska-astia ”malli Turku”.
Tomi Hangisto

Kuva 140. Hallvard Jakobsen, Artur Wozniak. Pyöräpollari
”Urban”, Vestre. Vestre

Kuva 141. Camilla Wessman. Runkosuoja ”Ulricehamn”,
Nola. Anders Nyquist. Juurisuoja ”Markgaller”. 2012; Tomi
Hangisto

Kuva 142. Karna Lindstedt. Istutusastia ”Folke gigant”, Nola.
Nola

Kuva 143. Tomi Hangisto; 2012. Istuin ”Triiiba”. Tomi Hangisto

Kuva 144. Narinkkatorin pintamateriaalidetaji, Helsinki; 2005.
Loimaan kivi

Kuva 145. Hieno punertava sora. 2009; Tomi Hangisto

Kuva 146. Tomi Hangisto; 2006. Läntisen Rantakadun pinta-
materiaalidetajit. 2007; Tomi Hangisto

Kuva 147. Tomi Hangisto; 2012. Kauppiaskadun ympäristö-
suunnitelman mallinnoskuva aukion kohdalta.

Kuva 148. Tomi Hangisto; 2012. Kauppiaskadun ympäristö-
suunnitelman mallinnoskuva aukion kohdalta.

Kuva 149. Tomi Hangisto; 2012. Kauppiaskadun ympäristö-
suunnitelman mallinnoskuva aukion kohdalta.

Kuva 150. Tomi Hangisto; 2012. Kauppiaskadun ympäristö-
suunnitelman mallinnoskuva aukion kohdalta.

Kuva 151. Tomi Hangisto; 2012. Kauppiaskadun ympäristö-
suunnitelman mallinnoskuva aukion kohdalta.

Kuva 152. Tomi Hangisto; 2012. Kauppiaskadun ympäristö-
suunnitelman mallinnoskuva aukion kohdalta.

Kuva 152. Tomi Hangisto; 2012. Kauppiaskadun ympäristö-
suunnitelman mallinnoskuva aukion kohdalta.

Lyhenteet

TMK = Turun museokeskus
TKA = Turun kaupunginarkisto
ÅABS = Abo Akademis bildsamlingar
(Åbo Akademin kuva-arkisto)

TMA = Turun maakunta-arkisto
TKLA = Turun kiinteistöliikelaitoksen arkisto
TKSA = Turun kaupunkisuunnittelun arkisto

LIITTEET 1 + 2 + 3



1:1000

TAVOITTEET

LITTE 2

LAINAKSET TURKU 2011 -HISOSTA

<p>"KÄVELYALUE YHDETTÄ KALVATTOIN JOKIRANTAAN"</p> <p>"YMPÄRISTÖ LUIJITSET MONENLAISELLE TEKEMISELLE, KAKENKÄISILLE"</p> <p>"YMPÄRISTÖRAKENTAMINEN ON KORKEALATUSTA"</p> <p>"KATUKOIKILLE ANKAVAT LEMAA, RUNSAAT KATUPUUSTUKSET JA VÄLÄLLÄ LÖYTYVÄT LEVÄHDYSPAIKAT, PIENET VIEREÄT KETIÄT"</p>	<p>"TURUN KATUNÄKYMÄT OVAT PÄIVITÖMÄÄ MYÖS VISUAALISESTI HALLITTUJA KOKONAISUUKSIA"</p> <p>"TURUN YDINKESKUSTASSA ON PAKOTETTU YMPÄRISTÖN LAATUUN, KESKUSTAN JÄLKEKÄYVÄT OVAT LEVETÄ JA MAHDOLLISTAVAT KATUKÄYVÄIDEN JA KAUNTOLOIDEN SUOJUTTAMISEN"</p> <p>"JOKIRANNAN MÄLJÖ ON TURUN OLOHUONE, JOKIRANSI KYTKETTY MUIJUN KÄVELYKESKUSTAN JA KALVATTOIN KALVAVAKADUN VÄLITYKSELLÄ"</p>	<p>"KATUNÄKYMÄSTÄ NUKSIAA, ETÄ NIKEN SUUNNITTELU JA TOTEUTUS ON KOKONAISVALTAISTA."</p> <p>"KAUPUNGIN AVULLA VYTTÄJÄIN ON HELPPO TOMIA JA TÄRNTUMÄÄJÄSTÄJÄIN ON HELPPO SAADA JÄLKESETTYÄ ERLAUSA TAPAHTUMA NOPEALLAN AKATAUKSILLA"</p> <p>"TURUN YDINKESKUSTASSA ON PAKOTETTU YMPÄRISTÖN LAATUUN, KESKUSTAN JÄLKEKÄYVÄT OVAT LEVETÄ JA MAHDOLLISTAVAT KATUKÄYVÄIDEN JA KAUNTOLOIDEN SUOJUTTAMISEN"</p> <p>"ASUNTOALUEALUEELLA ON PALJON RAUHALLISA ASUNTOKATUA, KATUPUUSTUKSEN LOMAN ON ISTUTTU KAUPUNKIJA PARANTAVA KATUPUUTA"</p>	<p>"KAUPUNGI ON TÄHTY NIKESTEN VÄRTEN"</p> <p>"ANIN YDINKESKUSTASSA ON HELPPO LÖYTÄÄ PYÖRÄLYN SOPIVAT REITIT, JODEN YHTEYDESSÄ ON PTOREN PTOIKONTITILAT"</p> <p>"KAUPUNKITILAT OVAT HYVIN RAKENNETTUJA"</p> <p>"KATUVERKKO ON MYÖS AUTOLIAN NÄKOKUMASTA SELKEÄ"</p>
--	--	---	---

LAINAKSET TURKU 2011 -HISOSTA: 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000

