

Eva Johansson

## Drömmen som gick i kras

Alvar Aaltos centrumplan för Helsingfors 1959–1972

Bakgrund, utformning och bemötande i en samtida kontext





## Eva Johansson (född 1950)

Filosofie magister, Åbo Akademi, 2003

Fakulteten för humaniora, psykologi och teologi. Konstvetenskap

Foto: Jyri Laitinen

Layout av inlagan: Maria Appelberg, Station Mir

Översättning av sammanfattningen: Janina Andersson

Bild på pärmen: Arkitekt Alvar Aalto förevisar centrumplanen för Helsingfors, 21.3.1961

Foto Ensi Ilmonen/Lehtikuva

Åbo Akademis förlag

Tavastgatan 13, FI-20500 Åbo, Finland

Tel. +358(0)2 215 3478

E-post: [forlaget@abo.fi](mailto:forlaget@abo.fi)

Försäljning och distribution

Åbo Akademis bibliotek

Domkyrkogatan 2–4, FI-20500, Åbo, Finland

Tel. +358 (0)2 215 4190

E-post: [publikationer@abo.fi](mailto:publikationer@abo.fi)

DRÖMMEN SOM GICK I KRAS





# Drömmen som gick i kras

Alvar Aaltos centrumplan för Helsingfors 1959–1972

Bakgrund, utformning och bemötande i en samtida kontext

Eva Johansson

Åbo Akademis förlag | Åbo Akademi University Press  
Åbo, Finland, 2018

### **CIP Cataloguing in Publication**

**Johansson**, Eva.

Drömmen som gick i kras : Alvar Aaltos centrumplan för Helsingfors 1959-1972 : bakgrund, utformning och bemötande i en samtida kontext / Eva Johansson. - Åbo : Åbo Akademis förlag, 2018.

Diss.: Åbo Akademi. - Summary.

ISBN 978-951-765-909-3

ISBN 978-951-765-909-3  
ISBN 978-951-765-910-9 (digital)  
Painosalama Oy  
Åbo 2018

# ABSTRAKT

Trots en riklig produktion av litteratur om Alvar Aaltos (1898–1976) livsverk har hans centrumplaner och i synnerhet centrumplanen för Helsingfors undgått en närmare granskning. Planen utgör den sista i raden av oförverkligade stadsplaner som gjordes för att flytta tyngdpunkten för Helsingfors centrum norrut. Till skillnad från de tidigare planerna godkände stadsfullmäktige Aaltos centrumplan som grund för fortsatt planering två gånger.

Syftet är att öka förståelsen för varför Helsingfors centrumplan, som Aalto arbetade på under åren 1959–1972, inte genomfördes. Bakgrunden och tillkomsten av planen dokumenteras, varefter bemötandet, som övergick från beundran till förkastande, följs upp. Fallstudien används som forskningsmetod, och Bourdieus fältteori och begrepp utgör ramverk för granskningen av intressegruppernas interna relationer och maktpositioner. Undersökningen sker i en stadsplaneideologisk och politisk kontext. Därtill jämförs olika uppfattningar om funktionalismens centrumplanering. Främst är det fråga om att ställa Aaltos tolkning i relation till Le Corbusiers teori.

Offentliga handlingar gällande beslutsprocessen och vidareutvecklingen av centrumplanen samt Aaltos egna beskrivningar utgör de viktigaste primärkällorna. Förtroendevalda och tjänstemän inom stadsförvaltningen samt Aaltos medarbetare har delgett värdefull muntlig information utan vilken rekonstruktionen av händelseförloppet skulle ha varit närmast omöjlig. Forskningslitteratur om CIAM och Team 10 utgör en viktig källa för förståelsen av varför ett motstånd mot Aalto och Aaltos centrumplan uppstod inom arkitektkåren.

Det är uppenbart att Aalto hörde till de första som uppmärksammade bristerna i funktionalismens idé om centrum; hans livslånga strävan var att förbättra det funktionella stadshjärtat. I avhandlingen understryks därtill hans sökande efter symboler för demokrati. Detta sammanföll med uppdragsgivarnas önskan om Helsingfors centrum som en symbol för ett självständigt land. Olika former av kultur samlade till en arkitektonisk helhet, Riksdagshuset samt en intensifiering av naturen och införlivandet av landskapet som symbol för frihet utgjorde svaret i Helsingfors. Granskningen av beslut som låg till grund för centrumgestaltningen visar att Frihetsgatan ingick bland utgångspunkterna. Den var en självklarhet, inte Aaltos idé.

Ett viktigt resultat är att Aaltos centrumplan motarbetades. Tjänstemän började med biträdande stadsdirektörens stöd bromsa centrumplanen för att gynna metroprojektet redan vid årsskiftet 1962–1963. Motståndet fortsatte på politisk nivå tills beslutet att bygga en metro togs 1969. De förändrade stadsplaneidealerna och politiska prioriteringarna bidrog till att Aaltos plan började uppfattas som otidsenlig under 1960-talets andra hälft. En platsspecifik, symbolladdad på historien grundad gestaltning skulle ersättas med anonyma, universella och flexibla lösningar. Trots detta utgjorde Aaltos reviderade förslag från 1972 grund för en enhetlig planering till tidigt 1990-tal.

Nyckelord: Symbol, huvudstad, ”organisk” centrumplanering, stadshjärta, beslutsprocess.





# INNEHÅLL

## ABSTRAKT

FÖRORD	11
--------	----

## 1

INLEDNING	13
1.1 Syfte, problemställning och ämnets avgränsning	14
1.2 Källor	15
1.2.1 Arkivmaterial	16
1.2.2 Muntliga källor	16
1.3 Metod och teori	17
1.4 Centrala stadsplaneideologiska begrepp	23
1.5 Tidigare forskning och litteraturöversikt	29
1.6 Disposition	33

## DEL I

<b>BAKGRUND</b>	37
-----------------	----

## 1

AALTO OCH CENTRUMPLANERING. INTERNATIONELLA IMPULSER	39
1.1 Klassisk grund med inslag av humanism	39
1.2 Le Corbusier – den funktionella staden	41
1.2.1 Ludwig Hilberseimer – den vertikala staden	43
1.3 Idéerna introduceras i Norden	44
1.4 Frank Lloyd Wright – staden försvinner	45
1.5 Lewis Mumford – staden som teater	46
1.6 Visionärernas betydelse för Aalto	47

## 2

DE INTERNATIONELLA ARKITEKTKONGRESSERNA	52
2.1 La Charte d'Athènes	52
2.1.1 Stadskärnorna bristfälliga	53
2.1.2 Dilemmat monumentalitet	55
2.1.3 Aalto och monumentaliteten	55
2.2 The Heart of the City	57
2.3 Aalto och CIAM	59

## 3

KRITIK AV DEN FUNKTIONELLA STADEN	66
3.1 Team 10 – dags att förverkliga utopin	67
3.1.1 Le Carré Bleu – språkrör för Team 10	69
3.2 Den traditionella staden tas till heders	70
3.3 Trafikplanerarnas lösning	71
3.4 De nya tankegångarna och Finland	73

<b>4</b>		
	<b>AALTOS TIDIGARE CENTRUMMOTIV OCH HELSINGFORSPLANEN</b>	<b>75</b>
	4.1 Tidiga torg	75
	4.2 Samlade institutioner i Aaltos idealsamhälle 1940	76
	4.3 Vattenelement i Uleåborg 1942	78
	4.4 En "krona" för Avesta 1944	81
	4.5 Landskapet och trafiken i Rovaniemi 1945 och Imatra 1952	84
	4.6 Byggnader på däck i Göteborg 1955	87
	4.6.1 Trafikmaskin med mänskliga drag 1956	90
	4.7 Urbanitet framom natur i Seinäjoki 1958	95
	4.8 Sammandrag	99
<b>5</b>		
	<b>STADSPLANEVISIONER FÖR KAMPEN-TÖLÖVIKEN 1900-1940</b>	<b>100</b>
	5.1 Bertel Jung – Centralparken grundas	100
	5.2 Eliel Saarinen – En monumental aveny	105
	5.3 Oiva Kallio – Kampen införlivas	108
	5.4 Saarinenens utlåtande riktgivande	110
	5.5 P. E. Blomstedt – Tölövikens värd att bevara	112
	5.6 Förslag till reglering av Riksdagshusets omgivning	114
<b>6</b>		
	<b>EFTERKRIGSTIDENS CENTRUMPLANERING I HELSINGFORS</b>	<b>118</b>
	6.1 Aino och Alvar Aaltos projekt i Helsingfors 1948	118
	6.2 Idétävling 1948	120
	6.3 Riktlinjerna slås fast 1950	123
	6.4 Yrjö Lindegren och Erik Kråkström – dispositionsplan 1954	125
	6.5 Aalto får uppdraget 1959	130
<b>DEL II</b>		
	<b>ALVAR AALTOS CENTRUMPLAN FÖR HELSINGFORS</b>	<b>135</b>
<b>1</b>		
	<b>UTGÅNGSPUNKTERNA 1959</b>	<b>137</b>
	1.1 Samtida centrumplanering – internationellt	137
	1.2 Samhällskontexten – nationellt	138
	1.3 Planeringsområdet	141
	1.4 Fastslagna ramar	141
	1.4.1 Centrumkommissionens önskemål	143
<b>2</b>		
	<b>AALTOS FÖRSLAG TILL CENTRUMPLAN 1961 OCH 1964</b>	<b>146</b>
	2.1 Centrumplanens struktur och huvudmotiv	154
	2.1.1 Helsingfors nya centrum – ett "fosterlandshjärta"	154
	2.1.2 Kampen – "ett torglikt cityområde"	157
	2.1.3 Böle – avlastningsområde	158

<b>3</b>		
EN PÅ HELHETSTÄNKANDE GRUNDAD SYNTES		160
3.1 Aaltos bedömning av stadsplaneringsläget och framtida behov		160
3.1.1 Kulturen tar plats		162
3.1.2 Aaltos arbetsmetod		164
3.2 Aaltos inspirationskällor och deras vidareutveckling		166
3.2.1 För uppgiften införskaffat referensmaterial		167
3.2.2 Helsingfors nya centrum som helhet		169
3.2.3 Kulturbyggnaderna invid Tölövikén		175
3.2.4 Landskapstorget – ny torgtyp		182
3.3 Tid och rum i Helsingfors centrumplan		187
3.4 Centrumplanens betydelse och mening		191
3.5 Sammanfattande diskussion		197

### **DEL III**

## **UTVECKLING OCH BEMÖTANDE AV CENTRUMPLANEN**

<b>1</b>		
CENTRUMKOMMISSIONEN OCH AALTOS CENTRUMPLAN		205
1.1 Centrumkommissionens och Aaltos samarbete 1959–1961		205
1.2 Centrumplanen får ett euforiskt mottagande 1961		209
1.3 Stadsfullmäktigebehandlingen 1961		211
1.4 Hösten 1962 en vändpunkt – lösningarna ifrågasätts		212
1.5 Politikerna delade angående stadens utveckling		216
1.5.1 Fri bilism eller metro		217
1.5.2 Metroförespråkarna förhalar centrumplanen		220
1.5.3 Bilentusiasterna kräver effektivitet		223
1.6 Presentation och mottagande 1964		226
<b>2</b>		
DE FÖRTROENDEVALDA OCH CENTRUMPLANEN		228
2.1 Förändringar inom stadens förvaltning		228
2.1.1 Verkschef Aarne Ervis syn på staden		229
2.2 Metroplanen framåt, grönt ljus 1965		230
2.3 Centrumplanen bromsas fortsättningsvis		231
2.4 Nämndernas utlåtanden		232
2.4.1 Metroplanerarna blandar sig i placeringen av busstationen		234
2.5 Stadsstyrelsens förslag		235
2.6 Stadsfullmäktigebehandlingen 1966		237
<b>3</b>		
STADSPLANERINGSKONTORET TAR ÖVER – AALTOS PLAN SKA GLÖMMAS		242
3.1 Paradigmskifte inom stadens stadsplanering		242
3.1.1 Stadsdirektör Teuvo Auras syn på staden		246
3.1.2 Samhällsplaneringen breddas		248
3.1.3 Splittrat arkitektfält		250
3.2 Specialgrupp utvecklar Aaltos plan		252

3.3 H 67-gruppens alternativ	255
3.3.1 Politikerna väntar sig ett "starkt förslag"	258
3.3.2 Utredningen om placeringen av busstationen en bluff	260
3.3.3 Planering i enlighet med tidsandan	262
3.4 Mottagande och diskussion	265
<b>4</b>	
ALVAR AALTO ANLITAS SOM KONSULT	271
4.1 Lars Hedman ny verkschef	272
4.2 Dispositionsplaner för Tölöviksområdet och Kampen	273
4.2.1 Aurakommittén	275
4.2.2 Aaltos reviderade plan 1971–1972	279
4.2.3 Mottagande och behandling	286
<b>5</b>	
CENTRUMPLANERINGEN AKTUALISERAS PÅ NYTT 1976	289
5.1 Generalplan för innerstaden	289
5.2 Aaltos reviderade förslag tas till heders	290
5.2.1 Aaltobyrån kopplas in	293
5.3 Staten engagerar sig	296
<b>6</b>	
ARKITEKTFÖRBUNDET OCH POLITIKER KRÄVER TÄVLING	299
6.1 Hedman kämpar för Aaltos principer	303
6.2 Statens och stadens tjänstemän åsidosätts	304
6.3 Tävligen en besvikelse – Erkki Tuomioja ingriper	306
6.4 Äntligen stadsplan för Tölöviksområdet	311
<b>7</b>	
AVSLUTANDE DISKUSSION OCH SLUTLEDNINGAR	316
SAMMANFATTNING	325
SUMMARY	337
TABELL- OCH BILDFÖRTECKNING	349
KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING	353
BILAGA 1, KARTA, HELSINGFORS 1962	
BILAGA 2, KARTA, HELSINGFORS 1962, DETALJ	

# FÖRORD

Området runt Tölövikén väckte min uppmärksamhet när jag i början av 1970-talet flyttade till Helsingfors. Jag förstod inte att man i mitten av huvudstaden hade ett område som i mina ögon påminde om en bakgård, och varför man byggt Riksdagshuset intill bangården. När jag senare i livet började studera konstvetenskap kändes det naturligt att börja reda ut varför området inte hade införlivats i stadsstrukturen.

Den här avhandlingen har dock kommit till tack vare Prof. Em. Ossian Lindberg som under sin tid som professor vid ämnet konstvetenskap vid Åbo Akademi motiverade mig att efter magisterexamen fortsätta forskningen av Alvar Aaltos centrumplan för Helsingfors. Min handledare under de första åren Åsa Ringbom, först som professor och sedan som emerita, understödde idén att placera planen i en kontext, och menade att det var viktigt att allt kommer med. Under tiden som professor i konstvetenskap bidrog Lars Berggren med värdefulla tips om hur man förkortar texten, och utan docent Marie-Sofie Lundströms idoga hjälp som handledare i slutskedet skulle studien aldrig ha blivit klar. Jag vill rikta ett stort tack till er alla för ert stora tålamod och er vilja att upprepade gånger kommentera mina texter. Vidare har sakgranskarna Prof. Em. Eeva Maija Viljo, universitetslektor Stina Hagelqvist och docent Teppo Jokinen bidragit med värdefulla synpunkter. Därtill vill jag tacka alla som på seminarier, i diskussioner eller på annat sätt hjälpt mig i min forskning.

Ett stort tack går till alla de personer som jag intervjuat och diskuterat behandlingen av centrumplanen med. Ert stöd och intresse för att beslutsprocessen granskas har sporrat mig i arbetet. Speciellt trafikplaneringschef Heikki Salovaara

och arkitekt Jorma Pankakoski har delgett information som fört forskningen vidare. Pankakoski har därtill riktat min uppmärksamhet på frågor som hittills varit obesvarade.

Personalen på Helsingfors stadsarkiv, Alvar Aalto-museets arkiv och Finlands arkitekturmuseum har gjort en stor insats genom att söka fram ritningar, dokument och litteratur. När stadsplaneringskontorets arkiv i Helsingfors flyttades till Helsingfors stadsarkiv fick jag en hyllmeter dubbletter av rapporter och utredningar. Det har varit till stor hjälp att ha dem tillgängliga hela tiden. Även personalen på Region- och stadsarkivet i Göteborg och Arkitektur- och designcenters arkiv i Stockholm har varit mycket tillmötesgående.

Jag är också ett stort tack skyldig Heidi Nylund och Jessica Österberg som har granskat texten med fokus på finlandismer. Janina Andersson har översatt sammanfattningen till engelska och Maria Appelberg har ombrutit manuskriptet till bokform. Tack för gott samarbete.

Mina väninnor, konsthistorikerna Claire Weman-Koponen och Nina Zilliacus har varit ett ovärderligt stöd under arbetets gång. Jag vill också uppmärksamma alla de i vänkretsen som följt med hur forskningen framskridit. Ert intresse har fått forskningsarbetet att kännas mindre ensamt. Sist men inte minst vill jag tacka min familj, som kanske inte alltid förstått att det har tagit så lång tid att få avhandlingen klar, men villigt ställt upp som resesällskap till städer med koppling till Aaltos centrumplan för Helsingfors. Tack för ert stöd och intresse för stadsplanering.

Grankulla 31.7.2018

*Eva Johansson*



# 1

## INLEDNING

Och [flyg] maskinen stiger, den far upp som själva tusan i en vinkel, vars grader äro poesi, och med några minuters manövrering har min vän kaptenen satt hela det stolta Helsingfors för våra fötter. Äntligen har man nått sin rätta plats här i livet.

Vem har ej ibland sett ned på sina medmänniskor och känt sig överlägsen. Men felet har alltid varit det, att omgivningen ej erkänt den högre nivån. Här var det annat. Vi voro nu faktiskt överlägsna, definierat precis på metern. Vi sutto "på vår höga häst", och det var ej värt att komma och mucka.

Vi sågo människorna på jorden, på Espen, och de sågo fruktansvärt små ut, just så små som de i verkligheten äro. Och de sågo upp till oss. –"Die wirklichkeit kann bisweilen zur Dichtung werden"[Stundvis kan verkligheten bli dikt, fritt översatt].

Sedan betraktade vi Helsingfors, staden och dess arkitektur [...]. Senatstorget och staden där omkring har faktiskt en vacker gruppering. Även esplanaden löper väl, men kort och trubbig. Hela den övriga staden skall sprängas, när kapten och jag blir regenter.<sup>1</sup>

**D**å Alvar Aalto (1898–1976) skrev ovan citerade text i skämttidningen *Kerberos* 1921 stod han i början av sin arkitektbana. I kåseriet godkänner han Senatstorget och dess omgivning samt Esplanaden, men anser sig kunna förbättra det som "idioter" förstört. Det dröjde dock nästan 40 år innan han fick presentera ett konkret förslag för utformningen av ett nytt centrum för Helsingfors. När han fick uppdraget 1959 var han en flitigt anlita arkitekt både internationellt och nationellt. Redan under 1930-talet var han uppskattad utomlands, men hade svårig-

heter att bli accepterad i hemlandet och speciellt i Helsingfors. I Finland var det främst industrin som anlidade honom, och projekten fanns utanför huvudstaden. Hans vilja att påverka huvudstadens utveckling var dock hela livet stor, och redan som ung deltog han i många tävlingar i Helsingfors. Men i de flesta fall fick han nöja sig med andra eller tredje pris. Några av hans förslag gällde byggnader i närheten av området mellan Riksdagshuset och järnvägen där 1960-talets nya centrum skulle placeras.

Aalto gjorde över 40 stadsplaner och 16 centrumplaner som kulminerade i Helsingfors centrumplan.<sup>2</sup> Hans intresse för städernas centrum har trots en riklig Aaltoforskning i hög grad förbigåtts, och hans största centrumplan har enligt Harry Charrington blivit en fotnot i berättelserna om Aalto.<sup>3</sup> En orsak hittas i det faktum att Finlandiahuset invid Tölövikens och Elhusets i Kampen är de enda spår som direkt kan kopplas till Aaltos centrumplan. Visserligen har flera av Aaltos idéer i modifierad form införlivats i dagens Helsingfors. Här ingår bevarandet av områdets längdriktning och öppenhet mot norr samt samlade kulturinstitutioner. Böle byggdes som avlastningsområde och busstationen placerades till slut i Kampen, där det liksom söder om Tölövikens finns bilfria områden. Aaltos vision att skapa en enhetlig och representativ inre fasad för den blivande metropolen Helsingfors förverkligades dock inte. Det är hög tid att reda ut varför och hur det gick på det viset. Stadsfullmäktige godkände nämligen Aaltos centrumplan som grund för områdets planering två gånger 1961 och 1966.

1 Aalto, Alvar, "Min vän kapten 'af Looping'", *Kerberos* 2/1921, 10. AAM 5973.

2 Se Schildt 1994.

3 Charrington 2011, 86.

I föreliggande fallstudie granskas centrumplanen och dess bemötande med fokus på bakgrundsfaktorer som påverkade både utformningen och behandlingsprocessen. Den politiska och stadsplaneideologiska kontexten och dess förändring under 1960- och 1970-talen, samt olika intressegruppers och aktörers handlingar är därtill av speciellt intresse för skapandet av en helhetsbild och förståelse av händelseförloppet.

## 1.1

### Syfte, problemställning och ämnets avgränsning

Syftet med avhandlingen är att reda ut bakgrunden till Aaltos centrumplan för Helsingfors, dess utformning och bemötande. Granskningen sker inom ramen för en samtida kontext, med särskild betoning på Aaltos tidigare centrumplaner, själva Helsingforsplanen och orsakerna till varför planen aldrig förverkligades. Förutom att granska bakgrundsfaktorer som bidrog till själva utformningen, syftar avhandlingen på att förklara hur politiska värderingar och planläggningsideologier förändrades och inverkade på centrumplanens behandlingsprocess. Händelseförloppet beskrivs kronologiskt och holistiskt.

En viktig del utgör redogörelsen för centrumplanens arkitektoniska utformning, med fokus på både förebilder, tidigare centrumplaner och den slutliga planen för Helsingfors. Vilken betydelse hade gällande stadsplaneteorier och Aaltos tidigare erfarenheter av centrumplanering för utformningen? Hur stort handlingsutrymme hade han och vilka faktorer begränsade planeringen?

Speciellt viktigt är att reda ut Aaltos förhållande till CIAM (*Congrès Internationaux d'Architecture Moderne*) och organisationens syn på stadskärnan och dess utformning. Var han den mottagande eller givande parten? Vilken position hade han på det nationella och internationella arkitektfältet innan han åtog sig uppdraget i Helsingfors

och hur förändrades den under 1960-talet? I sammanhanget är det aktuellt att reda ut vilken roll konstellationerna inom CIAM spelade för det bemötande som Aaltos plan mötte i Helsingfors. Förhållandet mellan kritikerna av organisationens ortodoxa linje och arkitekterna som kritiserade intuitiv skapandeprocess i Finland beskrivs. Avsikten är att klargöra bakgrunden till att uppfattningen av Aalto som förebild började rämna, och i vilken mån internationella trender bidrog till uppdelningen av det finländska arkitektfältet, samt hur detta diskursiva sammanhang påverkade centrumplanens bemötande.

När det gäller behandlingen av Aaltos plan under planerings-, berednings- och handläggningsprocessen vid Helsingfors stad aktualiseras många frågor. Varför tog det fyra år innan det slutliga förslaget presenterades? Vad hände på stadsplaneringskontoret? Varför drog beredningen ut på tiden? Varför ansågs Aaltos förslag orealiserbart? Varför presenterades ett alternativ? Enligt stadsfullmäktiges protokoll 1966 stod majoriteten av de förtroendevalda bakom förslaget att vidareutveckla Aaltos plan. En viktig fråga som granskas i detta sammanhang är varför politikerna förordade ett godkännande. Vilka argument användes? För att beskriva hur centrumplanen så småningom smulades sönder, granskas händelseförloppet från flera olika synvinklar, av vilka den politiska och stadsplaneideologiska står i centrum.

Det är nödvändigt att även studera centrumprojektet i relation till planerna för en metro i Helsingfors, och politikernas förhållande till respektive projekt. Påverkade metroplanerna centrumprojektet, och om ja, på vilket sätt? I sammanhanget granskas förändringarna av maktförhållandena på det politiska fältet och rollfördelningen mellan politiker och tjänstemän. Även förhållandet mellan arkitekterna på stadsplaneringskontoret och teoretikerna som talade för tekniskt-geometriskt modulbyggande beskrivs för att förklara händelserna. Aaltos och andra aktörers roll och samspel liksom bakgrunden till deras handlingar är



centrala faktorer i rekonstruktionen av händelseförloppet. Avsikten är att ge en så fullständig beskrivning som möjligt av den situation som var rådande då centrumplanen skapades och slutligen förkastades.

### Avgränsning

Aalto fick i uppgift att planera området söder om Tölövik och Kampen. Senare utvidgades planeringen också till Fredriksberg, Böle idag. Den del av förslaget förblev på skisstadiet. Det presenteras i avhandlingen, men eftersom området snabbt avknoppades och flyttades till ett eget projekt på stadsplaneringsavdelningen lämnas den fortsatta planeringen utanför granskningen. Efter att stadsfullmäktige godkänt centrumplanen som utgångspunkt för det fortsatta arbetet 1966 bildades två projektgrupper: en för Kampen och en för Terrasstorgsområdet. Det senare nämnda ansågs som stadens viktigaste och där skulle det nya centret resas. Därför presenteras endast huvuddragen av arbetsgruppens arbete för Kampen medan alla skeden dokumenteras beträffande Tölöviksområdet. Av Aaltos plan förverkligades Finlandiahuset, men eftersom fokus ligger på stadsplanen lämnas Finlandiahusets och kongressdelens planeringsskeden utanför studien. Byggnadens förhållande till planen granskas dock. I min pro gradu-avhandling dokumenterades centrumkommissionens arbete 1959–1964. Den undersökningen visar att en stor del av tiden gick åt till att hitta en lösning i markfrågan: var och hur gränsen skulle dras mellan stadens och statens område intill järnvägen. Då centrumkommissionen överlämnade sitt slutliga betänkande föreföll en lösning finnas i sikte. Därför behandlas frågan endast schematiskt under den här tidsperioden.

Behandlingsprocessen granskas utgående från Helsingfors stads handlingar och involverade aktörers berättelser. Urvalet för intervjuerna är mål-

inriktat och omfattar aktörer som på ett eller annat sätt deltog i planeringen eller utformningen av stadsstrukturen på 1960-talet. På stadsplaneringskontoret har endast de som utvecklade centrumplanen intervjuats. Avgränsningen lämnar till exempel planerarna av Böle och tjänstemännen på generalplaneavdelningen utanför undersökningen. Tolkningen av materialet sker inom en avgränsad kontext. Politiska, ekonomiska och stadsplaneideologiska förhållanden utgör ram.

Granskningen av vilket bemötande centrumplanen fick i dagspressen har även avgränsats. Dagstidningar som representerar olika politiska intressen har studerats de närmaste dagarna efter presentationer av planer, beslut eller andra för undersökningen väsentliga händelser under 1960-talet och början av 1970-talet. Diskussionen däremellan faller utanför studien.

## 1.2 Källor

Centrumkommissionens protokoll utgjorde en av huvudkällorna för min pro gradu-avhandling. Forskningen utvidgas och fördjupas här till att omfatta övriga till centrumplaneringen kopplade kommittéer och arbetsgrupper för att möjliggöra en granskning av olika aktörers handlingar. I och med välfärdssamhällets framväxt fick samhället planeringsmonopol och man började utgå från planering grundad på vetenskap. Efter att stadsplaneringskontoret grundades steg antalet anställda betydligt och rätt snabbt inleddes team- och projektplanering. Arbetsgrupper tillsattes, utredningar och jämförelser utfördes, modeller skapades. Detta ledde till en enorm produktion av handlingar. Ur detta omfattande material har dokument med anknytning till Aaltos centrumplan eller undersökningsområdet granskats. I jämförelse härmed är de handlingar som Aalto producerade, och som anknyter till Helsingfors centrumplan, lättillgängliga och överskådliga.

### 1.2.1

#### Arkivmaterial

De källor som är relevanta för utvecklingen av Helsingfors centrumplan är delvis bifogade till centrumkommissionens protokoll i Helsingfors stadsarkiv och delvis uppbevarade i Alvar Aalto-museets arkiv (AAM), av vilka det senare stått för huvudparten. Där finns 560 katalogiserade ritningar med anknytning till Helsingfors centrumplan. De största ritningarna är inte digitaliserade. Allt skriftligt material är okatalogiserat.

Det är problematiskt att med säkerhet säga om och i vilken grad källorna är opublicerade. På Alvar Aalto-museets arkiv utgår man från att det mesta är publicerat. Vissa av Aaltos pm eller anföranden med anknytning till hans centrumplaner har dock påträffats i andra arkiv än i AAM. Till de viktigaste hör Helsingfors stadsarkiv, Göteborgs region- och stadsarkiv samt Arkitektur- och designcenters (Arkdes) arkiv i Stockholm. De har bistått med både ritningar och handlingar. Av materialet kan de omfattande projektbeskrivningarna anses som de mest intressanta. I dem ger Aalto också uttryck för sin mer allmänna syn på centrumplanering. Hans på en helhetsbedömning grundad planering framgår av beskrivningarna.

Lars Hedmans arkiv i Helsingfors har bidragit med betydelsefullt material som belyser stadsplaneringskontorets och verkchef Hedmans inställning till Aaltos plan under 1970-talet. Stadsdirektör Lauri Aho:s arkiv, brevsamlingarna av generaldirektörerna på Statens Järnvägar i Riksarkivet och Aaltos brevsamlingar i AAM har gett viktig tilläggsinformation. I synnerhet Sigfried Giedions opublicerade brev i AAM avslöjar CIAM:s önskan om ett större engagemang i stadsplaneringsfrågor av Aalto. Stadsdirektör Teuvo Auras och Aaltos brevväxling, i Helsingfors stadsarkiv och Alvar Aalto-museets arkiv, kompletterar trots vissa luckor synen på processen runt den reviderade centrumplanen 1972.

Stadsfullmäktiges, stadsstyrelsens och nämndernas mötesprotokoll och betänkanden, stadsplaneringskontorets, metrokommitténs, metro-nämndens och metrobyråns utredningar, rapporter och utlåtanden i Helsingfors stadsarkiv är väsentliga källor för att utreda varför Aaltos Helsingforsplan inte realiserades.

### 1.2.2

#### Muntliga källor

De flesta aktörerna från centrumplanens tidigare skeden har tyvärr gått bort. Jag har dock lyckats finna representanter för olika faser av projektet som varit villiga att dela sina minnen, uppfattning och åsikter om centrumplanen samt berätta om händelser förknippade med den. Av speciell betydelse är uppgifterna som medlemmarna i Kalevi Hietanens arbetsgrupp H 67 har bidragit med. Hietanen och hans medarbetare anställdes av staden för att utveckla Aaltos plan efter att den hade godkänts av stadsfullmäktige 1966. Eftersom de skriftliga dokumenten begränsar sig till arbetsgruppens rapport är medlemmarnas minnen värdefulla för förståelsen av det minskade intresset för Aaltos lösning. Personer som deltagit i politiken från 1966 framåt representerar både Aaltos anhängare och motståndare. Diplomingenjör Heikki Salmivaara var planeringschef på trafikavdelningen nästan hela den tid som Aaltos plan låg på stadsplaneringskontorets bord. Av respondenterna är hans insyn tidsmässigt den längsta. De flesta personer som intervjuats eller delgett information kan indelas i fyra grupper. För en fullständig alfabetisk förteckning hänvisas till käll- och litteraturförteckningen.

#### 1) Aaltos medarbetare

Eric Adlercreutz är en av arkitekterna som ritade längan av offentliga byggnader invid Tölövikens. Jaakko Kontio deltog i arbetet med Göteborgsplanen. Under åren 1962–1963 var

han anställd som Helsingfors stadsarkitekt vilket gav honom en plats i centrumkommissionen och inblick i arbetet med centrumplanen.

#### 2) Trafikplanerare

Förutom Salmivaara har flera trafikingenjörer delgett uppgifter. Antero Aarvala, medverkade i planeringen och förverkligandet av metron förutom att han deltog i Smith-Polvinens trafikundersökning för Helsingfors stadsregion och hörde till stadsplaneringsnämnden som samlingspartiets representant 1971. På trafikplaneringsavdelningen ledde Veli Himanen undersökningen av möjligheterna att förbättra busstrafiken. Planerare för både metroanvändare och bilentusiaster är representerade.

#### 3) H 67-gruppens medarbetare

Jorma Pankakoski, Anja Hämäläinen och Rune Filipsson ingick i Kalevi Hietanens arbetsgrupp och de har delgett sina minnen från arbetet med Aaltos plan. Filipsson tjänstgjorde i likhet med Hämäläinen som biträde. H 67-medarbetarnas uppgifter är värdefulla för periodens helhetsbild och för skapandet av en uppfattning om hur och varför alternativet utformades.

#### 4) Politiker

I gruppen av politiker ingår förutom Jaako Itälä (LFP), Lauri Nordberg (Finlands socialdemokratiska parti, SDP), Risto Sänkiäho (SDP) och Pentti Poukka (Samlingspartiet, Saml). Itälä och Sänkiäho var medlemmar i stadsplanenämnden när H 67-gruppens förslag utarbetades. Itälä menade att politikerna var positivt inställda till att Aaltos förslag reviderades. *Uusi Suomis* chefredaktör Poukka invaldes i stadsfullmäktige 1964 och försvarade Aaltos centrumplan efter att H 67-förslaget presenterats. Nordberg satt i stadsplaneringsnämnden 1970 när beslutet att utarbeta alter-

nativa modeller utgående från H 67-förslaget togs. Han var en av den trafikpolitiska ensaksrörelsen Enemmistö – Majoritets grundare. Politikernas kommentarer ger en inblick i intressegrupperingarnas preferenser och argument.

Därtill har de intervjuer, som Samfundet för byggnadskonst spelat in, stått till förfogande på Finlands arkitekturmuseum. I dessa ingår upplysningar av Hilmer Brommels från hösten 1973; Aulis Blomstedt 11.6.1973; Juhani Pallasmaa, Helsingfors 1.6.1999 och Kristian Gullichsen, Helsingfors 27.12.2000. Dessa intervjuer har varit av stor vikt för förståelsen av olika aktörers ställningstaganden, som direkt eller indirekt påverkat centrumplanen eller dess bemötande.

### 1.3 Metod och teori

Stadsforskningen utgör en smal nisch inom konsthistorien. Den traditionella empiriska konsthistorien forskar i stadens visuella skepnad som en estetisk och historisk företeelse. Stadens form uppstår dels av stadsplanens, dels av byggnadernas planering och förverkligande. Inom konstvetenskapen ses planeraren som konstnären, staden som konstverket och uppdragsgivaren som beställare. Jämsides med empirisk forskning ägnar man sig i dag gärna åt teoretiska frågor. Därtill har upplevelsen av staden blivit ett viktigt forskningstema. I denna typ av forskning kan psykologiska och filosofiska synvinklar tillämpas. Kritisk stadsforskning innebär att staden analyseras som en större helhet och förstås som en viss kulturs produkt eller producent.<sup>4</sup> Den traditionella forskningsprocessen utgår från en teori eller en hypotes som formuleras som ett möjligt svar

<sup>4</sup> Nikula 1996, 57, 60; Nikula 1998b, 177, 180f; Se Kervanto Nevanlinna 1999 och Jauhainen & Harvio 2008.

på frågeställningen. Därefter försöker man bevisa om påståendena kan bestyrkas eller inte. I föreliggande avhandling har ett kvalitativt perspektiv tillämpats. I det traditionella synsättet observerar individen sin omvärld, medan individen ingår, uppfattar och tolkar en subjektiv omvärld i kvalitativ forskning.<sup>5</sup>

## Fallstudie

Bent Flyvbjerg har i detalj granskat ett stadsplaneringsprojekt i Aalborg i Danmark. Han visar att man utgående från en fallstudie kan generalisera, vilket dock inte är målsättningen med föreliggande avhandling. Däremot har hans infallsvinkel motiverat valet att fokusera på den tidskrävande metoden att ställa detaljer, kontext och berättelse i centrum. Han har i avhandlingen *Rationalitet och magt* utvecklat ”det konkretes vetenskap”, det vill säga vetenskapen om det specifika, det kontextberoende och narrativ. Hans planeringsforskning utgör ett alternativ eller tillägg till vetenskap med fokus på det universella, det som inte är beroende av kontext och förklaring. Han talar om phronetisk forskning där daglig praxis och fall kan förstås i sitt relevanta sammanhang. Forskningen fokuserar mer på *hur* än på *varför*. Förståelse är alltså viktigare än förklaring.<sup>6</sup>

Flyvbjergs metod baserar sig på Aristoteles uppfattning av *episteme*, *techne* och *phronesis*. *Episteme* handlar om universell kunskap som inte förändras i tid och rum. Byggnadsverksamheten ingår i *techne* som utgörs av hantverk och konst. Medan *episteme* fokuserar på att veta varför, det vill säga teori och *techne* innebär tekniskt kunnande, ställer *phronesis* praktisk kunskap och omdömesförmåga i centrum. Enligt *Phronesis* utgår handlingarna från värderingar och fokuserar på det som varierar, och som universella regler

inte kan omfatta. Den är beroende av en växelverkan mellan det allmängiltiga och det konkreta. Förutom erfarenhet kräver den övervägning, bedömning och val.<sup>7</sup> Phronetisk forskning fokuserar på kontext. Det undersökta fallet skall förstås i sitt sammanhang. Historien är viktig i phronetisk forskning, enligt Flyvbjerg, både som berättelse om aktörer och händelser och som dokumentation av historisk utveckling. Han undersöker maktmekanismer och maktrelationer som till exempel vem som har makt och varför hon har det, hur makt utövas och vem som vinner och vem som förlorar.<sup>8</sup> Han har genom att gå på djupet visat att de intressantaste fenomenen i politik och planering hittas i de konkreta detaljerna. Det som förefaller finnas eller verkar troligt på ytan behöver inte stämma med det som hittas bakom kulisserna. I studien låter han de mångsidiga, komplicerade och ibland motsägelsefulla historierna bilda berättelsen. Han ger läsaren möjlighet till egen tolkning och själva berättelsen blir resultatet. Han hävdar att en så kallad skenbar verklighet varken kan sammanfattas eller uppnås utifrån teori. I studien av planeringen i Aalborg kom han fram till att varken den fria marknadens kriterier eller den representativa demokratin fungerade på ett djupare plan.<sup>9</sup> Flyvbjerg poängterar betydelsen av värderingar, intressen och maktrelationer bakom handlingar och beslut. Hans infallsvinkel har bidragit till att i föreliggande avhandling placera planerings- och beslutprocessen i en kontext. Därtill har han inspirerat till att utforska vad som utspelade sig i kulisserna i Helsingfors.

Fallstudien utgår från ett intresse för ett problem eller ett fenomen. Varför Aaltos centrumplan inte realiserades utgjorde min startpunkt. Fallstudier används ofta när studieobjektet är

5 Backman 1998, 47.

6 Flyvbjerg 1992a, passim.

7 Flyvbjerg 1992a, 71ff, 162.

8 Flyvbjerg 1992a, 159–164.

9 Flyvbjerg, *Fem missförstånd om fallstudieforskning*, *Open journals vid Lunds universitet*, [journals.lub.lu.se/index.php/st/article/viewFile/2087/1665](http://journals.lub.lu.se/index.php/st/article/viewFile/2087/1665), 192, 200ff. 15.1.2017.

komplext. Till skillnad från traditionell forskningsprocess sker observation, analys och tolkning samtidigt. Undersökningen är hypotesgenererande snarare än hypotesprövande och nya frågor uppstår under arbetets gång.<sup>10</sup> För att förstå företeelser undersöks bakgrunden till hur personer, grupper och institutioner agerar.<sup>11</sup>

Fallstudien fokuserar på process, på vad som egentligen händer samt vad som ligger bakom händelser och företeelser. Olika aktörers inklusive forskarens synpunkter beskrivs. Tolkningen sker i en kontext och till slut uppstår en helhetsbild och förståelse.<sup>12</sup> Centrumplanens handläggningsprocess och bemötandet beskrivs utgående från mångfacetterade informationskällor. Resultatet presenteras som en deskriptiv berättelse. *Berättelse* uppfattas här enligt *Nationalencyklopedin* definition: ”framställning i tidsföljd eller annan naturlig ordning av väsentliga omständigheter (hos ngn helhet) vanligen händelseförlopp e.d.”<sup>13</sup> Framställningen innehåller olika aktörers berättelser eller *narrativ* som, enligt ovannämnda källa, framställer händelserna i ett verkligt eller påhittat förlopp i tidsordning.

Med *handling* förstår Torsten Hägerstrand en människas agerande. Handlingen baserar sig på vilja och val att handla. Aktörens avsikt är att nå ett visst mål enligt en tidigare uppgjord plan. En handling är ett medvetet agerande även om det görs omedvetet. Han skiljer handling från *händelse*, som han benämner som en oförutsedd händelse eller utveckling, som påverkar aktörens handlingar. Omvärlden styr individens tankar och handlingar, men det finns också ett omvänt beroende. Handlingar och händelser är beroende av varandra och måste därför studeras som en helhet.<sup>14</sup>

10 Backman 1998, 49, 55.

11 Merriam 2011, 29.

12 Backman 1998, 55; Merriam 2011, 31, 34.

13 *Nationalencyklopedin*, <http://www.ne.se/uppslagsverk/>, 28.8.2017.

14 Eriksson 2004, 25ff.

*Bakgrund* och *kontext* är centrala i fallstudien. Tecknandet av bakgrunden är viktigt för förståelsen av kontexten och det betyder att begreppen delvis går in i varandra och ibland betyder samma sak. Vid *kontextualisering* placeras någonting i ett sammanhang. I denna studie kontextualiseras centrumplanen och behandlingsprocessen.

I avhandlingens första del utgör beskrivningen av det fält för arkitektur och stadsplanering som Aalto rörde sig på fram till slutet av 1950-talet både bakgrund och kontext. Bakgrund i den bemärkelse att granskningen av hans förebilder, tidigare centrumplaner och den historiska genomgången av Helsingfors centrumplanering fördjupar förståelsen av centrumplanens utformning. Kontexten bildas av Aaltos internationella kontakter och hans förhållande till CIAM. Detta sammanhang utgör också bakgrund för förståelsen av centrumplanens bemötande. Alla bakgrundskapitel utgör bakgrund för den planeringskontext centrumplanen tillkom i. I del II, om själva planen, ligger fokus på Aaltos förhållande till den samtida samhällskontexten samt gällande nationella och internationella ideal för centrumplanering. Arkitektur- och stadsplaneringshistorien utgör här bakgrund. I del III, om planens bemötande, utgörs kontexten främst av det politiska sammanhang centrumplanen var en del av. Spänningarna på det nationella arkitektfältet och därtill förknippade stadsplaneideologiska olikheter i åsikterna ingår även i denna kontext.

## Materialinsamling

Under datainsamlingen har många olika typer av empiriskt material granskats. Det har betytt flera års arbete i arkiven. Jag har även besökt de flesta av städerna som förknippas med Helsingforsplanen. Aalto själv skrev inte specifikt om städernas centrum utan publicerade endast artiklar om de offentliga byggnadernas roll i stadskärnorna. Han önskade emellertid se sina arbetsbeskrivningar

i tryck<sup>15</sup> och därför är det naturligt att utgå från det material som han skrivit om Helsingfors centrumplan och de stadskärnor han planerade fören. Dessa texter och ritningarna har använts för att klargöra Aaltos utgångspunkter, influenser och intentioner. För att kunna klargöra vad Aalto bidrog med och vad som ingick i utgångskriterierna för Helsingfors nya centrum har en genomgång av tidigare beslut och planer varit nödvändig. Samtidigt har centrumplanen ställts i relation till lokal planeringshistoria och införlivats i en nationell kontext. Inhemska dagstidningars inlägg och ställningstaganden genast efter presentationerna har granskats för att få en bild av vilket bemötande planen fick.

Granskningen av behandlingsprocessen har varit betydligt svårare. Förutom mängden av kommunala handlingar har forskningen försvårats av att alla handlingar inte arkiverats eller arkiverats så att de inte gått att hitta.<sup>16</sup> Därtill har det under arbetets gång uppdagats att utredningar som stadsfullmäktige beslutat om inte utförts. För att få ordning på det källmaterial som berör bemötandet och behandlingen av Aaltos centrumplan på stadsplaneringskontoret, har den muntliga informationen som anställda vid Helsingfors stad delgett varit av stor betydelse. De har bidragit med information som underlättat arbetet att skilja relevanta handlingar från irrelevanta efter att granskningen lett in i en återvändsgränd. Mycket tack vare dessa upplysningar har det gått att ”tränga in under ytan på det direkt iakttagbara” för att använda Christer Winbergs uttryck. Olika handlingars mening, innebörd, budskap och verkan har blivit synliga.<sup>17</sup>

Överlag har de tillfrågade varit mycket tillmötesgående och även rekommenderat personer som eventuellt kan bidra med ytterligare information.

Området söder om Tölövikens är nästan färdigbyggt vilket har neutraliserat intressekonflikterna och underlättat rekonstruktionen av händelseförloppet. Bland tjänstemännen har det helt tydligt funnits en önskan att förhållandena reds ut. Vid insamlandet av den muntliga informationen visade det sig vara mera givande att låta de tillfrågade tala fritt i stället för att göra regelrätta intervjuer. Därmed gavs den intervjuade visserligen större möjlighet att utelämna för respondenten känsliga ämnen, men samtidigt erbjöds möjlighet för ny information. Det visade sig att de tillfrågade delgav maktförhållanden, ideal, nätverk, arbetsmetoder och motstridigheter som direkta frågor kanske inte skulle ha blottat. Frågan varför Aaltos plan inte förverkligades ställdes till alla och ingen kunde ge ett entydigt svar. En del av intervjuerna har bandats in och transkriberats. Under de fria diskussionerna har anteckningar gjorts. En del diskussioner har följts upp per telefon och andra har fordrat större komplettering efter att forskningen framskridit. Det bandade materialet och alla anteckningar finns i författarens arkiv.

Om inte annat uppges grundar sig diskussionen om källkritik på Sharan Merriams *Fallstudien som forskningsmetod*. Det faktum att det muntliga materialet har producerats retrospektivt gör att tillförlitligheten kan ifrågasättas.<sup>18</sup> Man kan fråga sig om de tillfrågade verkligen minns händelseförloppet? Frågorna kan vara ledande och intervjupersonerna väljer vad de berättar. Minnet är inte statiskt och med berättelsen skapar personen samtidigt sin plats och betydelse i skeendet. Uppfattningen kan ha ändrat med åren. I denna studie har det muntliga materialet dock varit synnerligen värdefullt när det inte finns samtida, skriftliga källor att tillgå. För det mesta har det varit möjligt att jämföra utsagorna med skriftliga källor och ställa dem mot andra muntliga källor för att kontrollera validiteten. Risken att skeendet i efterskott tillrättaläggs till berättarens fördel mins-

15 Aalto, Alvar, "I stället för en artikel", *ARK* 1–2/1958, 94.

16 Till exempel K 345, centrumkommissionens utredning av behovet av offentliga byggnader hittades till slut i AAM.

17 Citerad i Hall 1991, 245.

18 Merriam 2011, passim.

kas med förfarandet, men utesluts inte. Källkritiken har även gällt partiskheten. Tillhörigheten till en viss intressegrupp kan avspegla sig i åsikterna. Fanns det eller finns det fortfarande ett beroende och kan det finnas en avsikt med respondenternas narrativ, är frågor som måste beaktas.<sup>19</sup> Samtidigt ger de intervjuades minnesbilder och berättelser helhetsbilden ett tilläggsvärde. De ger mera och en annan information än dokumenten. Genom att granska olika informationskällor kompletterar de varandra och den enas svaghet kan vara den andras styrka. I intervjuerna framkommer till exempel samband mellan aktörer som saknas i de kommunala handlingarna. Tillsammans kan de bidra till att innebörder upptäcks.

Källmaterialet för granskningen av skapandet av ett alternativ till Aaltos centrumplan grundar sig i hög grad på intervjuer. Orsaken ligger i bristen på samtida skriftliga dokument. Respondenterna är de enda som vet någonting om hur och varför alternativet kom till. Tack vare intervjuerna har det varit möjligt att skapa en förståelse av företeelsen. Jorma Pankakoski är en nyckelfigur i rekonstruktionen av händelseförloppet. Han har både muntligt och i skrift gett sin version av skeendet utifrån dagens perspektiv. Tack vare möjligheten att, under en längre tid allt eftersom undersökningen framskridit, ställa samma frågor har konsekvensen i hans åsikter följts upp.

Intervjuerna som Samfundet för byggnadskonst låtit göra samt subjektiva åsikter och minnen som Aaltos medarbetare delgett i retrospektiv måste likaså behandlas källkritiskt. Det samma gäller Göran Schildts återgivning av Aaltos uttalanden och hans åsikt om orsakerna till att centrumplanen inte genomförs. I fråga om beskrivningen av förändringarna på det finländska arkitektfältet har Juhani Pallasmaas uppfattning ställts i relation till Kirmo Mikkolas samtida analys av stadsplaneringsläget och arkitekturens ut-

vecklingslinjer. Samtliga uppgifter har granskats i relation till kontexten. Det går dock inte att eftersträva absolut sanning och möjlighet till feltolkningar finns. Sist och slutligen blir det läsarens roll att bilda sig en uppfattning om det muntliga materialets tillförlitlighet. Hen får avgöra om informationen verkar trovärdig och kan anses bidra till förståelsen av vad som faktiskt hände.

### Analys och tolkning

I fallstudien utförs analysen och tolkningen kontinuerligt under datainsamlingen. Man söker en helhetsbild och bakomliggande orsaker. I föreliggande studie har kommunala handlingar jämförts med olika intressegruppers och aktörers agerande för att hitta bakomliggande orsaker till att centrumkommissionens arbete drog ut på tiden. Vid en liknande närläsning av handlingarna upptäcktes att dokumenten inte överensstämmer med de intervjuades uppfattning att centrumplanen och metrofrågan behandlades som separata frågor. Speciellt biträdande stadsdirektör Juho Kivistös samtida uttalanden i kommittéer och under fullmäktigebehandlingar har granskats noggrant eftersom hans namn nämns påfallande ofta i dokument som på ett eller annat sätt kan förknippas med centrumplanen. Bakgrunden och innebörden av hans handlingar har undersökts. Sammanhang och tendenser har sökts för att stärka reliabiliteten.

Den livliga samhällspolitiska diskussionen i slutet av 1960-talet och början av 1970-talet ledde till en förändringsprocess. Samtidigt som samhällsplaneringens utgångspunkter reviderades, förändrades också Aaltos roll och makt. Genom att klargöra sammanhangen och beakta bakomliggande orsaker ökar förståelsen av de olika intressegruppernas handlingar. I granskningen ligger fokus på varför det uppstod ett samarbete mellan politiker som motsatte sig Aaltos plan och tjänstemän, och hur det uppstod en konflikt angående

<sup>19</sup> Lindberg, *Konsthistorisk källbehandling* 2007, 21, <https://old-www.abo.fi/fakultet/media/34955/kallkritik.pdf>, 9.4.2018.

planeringsidealerna. Jag har valt att använda sociologen Pierre Bourdieus fältteori för att strukturera och förstå det komplexa nätverk som omgav Aalto och centrumplanen. Anmärkas bör att Aalto ogillade teori. Här är den dock ett viktigt hjälpmedel för att förstå ett komplext system av relationer mellan olika aktörer. Fallstudien som metod och Bourdieus teori överlappar och kompletterar varandra tack vare aktörspektivet. Detta motiverar valet ytterligare.

Bourdieu undersöker hur maktpositioner uppstår, fungerar och förändras då människor och institutioner strider om det de har gemensamt. I stället för samhället talar Bourdieu om det sociala rummet som är ett system av relationer mellan positioner som olika samhällsgrupper intar. Hans metod utgår från en granskning av *fältet*. Det finns flera fält med en specifik hierarkisk uppbyggnad och i varje operativt fält kan ingå motståndare – det unga avantgardet – som utmanar rådande maktförhållanden. Olika fält interagerar med varandra. Bourdieu använder begreppet *maktens fält* för att samla alla relationer mellan de olika fälten.<sup>20</sup> I föreliggande studie granskas i synnerhet arkitekternas, trafikplanerarnas och tjänstemännens fält samt olika politiska partiers och sektioners fält för att klargöra vem som har tolkningsföreträde när det gäller samhällsutvecklingen och speciellt stadsplaneringen. I avhandlingen möts de ovannämnda fälten med mediafältet, samt ställs i relation till den ekonomiska maktens fält. Alla samlas och kämpar om vem som lyckas försvara eller förbättra sin position på maktens fält.

För att undersöka maktrelationerna och vem som når sociala positioner på fältet är begreppet *habitus* central. Med *habitus* menar Bourdieu allt det inlärda och alla omedvetna vanor som individen fått från familjen och skolan, och som bi-

drar till ett instinktivt socialt handlande. *Habitus* avspeglar förutom familjens historia den sociala klassens eller gruppens historia. Därtill använder han sig av begreppen kulturellt eller symboliskt, socialt och ekonomiskt *kapital*. Det kulturella kapitalet grundar sig främst på uppfostran och utbildning. Med kulturkapital avser Bourdieu den legitima kulturen, den som räknas och är knuten till makthierarkier. En person som behärskar kulturens referenssystem och äger förmågan att tala och röra sig i de miljöer som räknas är att äga ett kapital. För Bourdieu utgör utbildningsinstitutioner, museer, böcker, tidskrifter, teorier och tekniker ett objektifierat kulturellt kapital. Men det kulturella kapitalet fungerar som kapital endast om det erkänns som värdefullt, om det finns marknader där det tillerkänns värde. Till socialt kapital räknas släkt- och vänskapsband, förbindelser och kontakter. Det ekonomiska kapitalet förutsätter materiella tillgångar och kunskap om ekonomins spelregler.<sup>21</sup> Bourdieus teori och begrepp har använts som ett ramverk, en utgångspunkt i beskrivningen av fältens interna relationer och deras position på maktfältet. Modellen har bidragit till förståelsen av aktörernas målsättningar och vilken position respektive fält hade på maktfältet.

Om Bourdieus teori utgör ramen för den del av avhandlingen som berör det bemötande centrumplanen fick, så grundar sig behandlingen av Aaltos centrumplaner delvis på jämförelse. Gerd Albers har använt sig av en jämförande metod i forskningen av städernas utformning. Han har jämfört hur möten, inflytande och internationella nätverk har påverkat stadsplaneringen i Europa. Vad har länderna gemensamt, vad skiljer dem åt?<sup>22</sup> Hans metod har här tillämpats i granskning-

20 Bourdieu 2000, 312; Broady, *Begreppsdefinitioner. Forskning om fält*, Forskning om fält [http://broady.se/ff/?page\\_id=11](http://broady.se/ff/?page_id=11), 22.9.2017.

21 Broady, *Kulturens fält, om Pierre Bourdieus sociologi*, – people.dsv.su.se. [people.dsv.su.se/jpalme/society/pierre.htm](http://people.dsv.su.se/jpalme/society/pierre.htm) 9.4.2014; Bourdieu 2000; Broady, *Begreppsdefinitioner. Forskning om fält*, Forskning om fält [http://broady.se/ff/?page\\_id=11](http://broady.se/ff/?page_id=11), 22.9.2017.

22 Albers 1997.



en av Aaltos uppfattning av centrumplanering jämfört med andra inom CIAM förekommande uppfattningar. Albers tillvägagångssätt har även bidragit till att relatera Aaltos centrumplaner och särskilt Helsingforsplanen till andra samtida internationella paralleller och teorier.

Jämförelse och undersökning av enskilda aktörers position på fältet har bidragit till att förklara den kontext inom vilken centrumplanen skall förstås. Målsättningen är att bygga upp en logisk bevisföring för att beskriva det sannolika händelseförloppet och öka förståelsen för hur Aaltos centrumplan för Helsingfors bemöttes och till sist skrinlades.

## 1.4 Centrala stadsplaneideologiska begrepp

Nedan följer en genomgång av de för avhandling-  
en viktigaste begreppen. Begreppens användning  
definieras i förhållande till tidigare historieskriv-  
ning och forskning, liksom till hur Aalto och hans  
samtida använde dem samt hur de används i före-  
liggande studie.

### Funktionell

*Konstordbok* uppger ändamålsenlig som syno-  
nym för funktionell och definierar funktionalism  
på följande sätt:

[F]unktionalism (av *funktion*, beteckning använd  
första gången o. (sic) 1924 av målaren Pierre (sic)  
Jeanneret, som i sin arkitektgärning kallade sig Le  
Corbusier (1887–1965) modern stilriktning i synner-  
het inom arkitektur och konstindustri. 'Det ända-  
målsenliga är det sköna.'<sup>23</sup>

23 Broby-Johansen 2000, 66.

Enligt Le Corbusier var funktionen det centrala.  
Den strukturerade staden och arkitekturen utgick  
från regeln: inifrån ut. Funktion och form smälte  
samman enligt regeln "Form follows function".<sup>24</sup>  
I den funktionella staden utgjorde uppdelningen  
av funktionerna i fyra zoner det primära. Funk-  
tion uppfattades som olika verksamheter. En stad  
var funktionell om egna zoner anvisats för boen-  
de, arbete, fritid och trafik. Därtill krävdes bland  
annat att stadsrummet skulle upplösas, den tra-  
ditionella gatan försvinna och att byggnadskrop-  
parna placerades fritt i parkliknande omgivning.  
Omstruktureringen skulle lösa problemen som  
den ökade trafiken medfört – göra den funktio-  
nell eller ändamålsenlig. Enligt Corbusier ingick  
funktionell ordning i stadens väsen.<sup>25</sup>

Adrian Forty ser "funktion", "funktionell" och  
"funktionalism" som viktiga begrepp inom mo-  
dern arkitektur. Fram till 1900-talets början kopp-  
lades termen "funktion" till byggnadens struktur.  
Han hävdar att engelskans "functional" är en över-  
sättning av tyskans "sachlich", "zweckmässig" och  
"funktionell" (saklig ändamålsenlig, funktionell).  
Där engelskan har ett ord har tyskan tre. Tysken  
Adolf Behne ansåg att arkitekturen borde kunna  
anpassa sig till förändringar i framtiden och beto-  
nade det generella framför det individuella. För att  
vara funktionell måste arkitekturen enligt Behne  
beakta samhällets kollektiva natur. I de engelskta-  
lande länderna blev "functional" en övergripande  
term för så kallad modern arkitektur. Arkitektur  
och även stadsplanering som kunde ses ur ett tek-  
niskt perspektiv var funktionell.<sup>26</sup> Till skillnad från  
Behne ansåg Aalto att arkitekturen måste beakta  
både individen och kollektivet.

Aalto hörde till de första som påpekade att den  
moderna arkitekturen var funktionell endast ur  
teknisk och ekonomisk synvinkel. Arkitekturen  
skulle innesluta människans hela liv och därför

24 Le Corbusier 1969, 41.

25 Le Corbusier 1957, 99f, 120.

26 Forty 2000, 174, 180, 184f, 187.

borde funktionell arkitektur främst vara ändamålsenlig ur ett mänskligt perspektiv. ”Technical functionalism cannot create definite architecture”<sup>27</sup> Enligt Aalto saknade den tekniska funktionalismen ett humant innehåll. Människans psykologiska behov måste införas innan man kunde tala om human byggnadskonst.

I polemiken om den funktionella arkitekturen fanns en underförstådd uppfattning om att det fanns ett samband mellan byggnaderna och dem som bodde i dem. Från och med 1960-talet började man diskutera förhållandet mellan byggnader, städernas utformning och invånarnas levnads-sätt. Förhållandet mellan användare och byggnader går tillbaka till Vitruvius *utilitas*.<sup>28</sup> Termen kan översättas med användbarhet. Aldo Rossi kritiserade skarpt den som han kallar naiva funktionalismens klassificering utgående från funktion i *The Architecture of the city* (1966). Han skriver:

Function alone is insufficient to explain the continuity of urban artifacts; if the origin of the typology of urban artifacts is simply functions, this hardly accounts for the phenomenon of survival [...]. In reality, we frequently continue to appreciate elements whose function has been lost over time; the value of these artifacts often resides solely in their form, which is integral form of the city.<sup>29</sup>

För Aalto var funktionell byggnadskonst bristfällig och inhuman om den endast fokuserade på form och funktion. Människans alla sinnen och sociala beteende måste också beaktas. Då lösningen utgick från människan och hennes behov ansåg han den vara human. Funktionella, det vill säga ändamålsenliga på teknik grundade lösningar ingick, men fick inte dominera.

27 Alvar, Aalto, ”The Humanizing of Architecture”, *The Technology Review*, Nov. 1940, Schildt 1997, 102; Se Alvar Aalto, ”Rationalismen och människan”, Schildt 1973, 36–40. Schildts böcker finns även i finska versioner. Texterna har jämförts och i fortsättningen hänvisas till den engelska och svenska upplagan.

28 Forty 2000, 187ff.

29 Citerad i Forty 2000, 193.

Avsikten är att förklara Aaltos förhållande till den ortodoxa funktionalismen och dess fixering på det funktionella. När det i avhandlingen talas om den funktionella staden menas den version som Le Corbusier och CIAM utformade och talade för. Då Aaltos uppfattning om städernas centrum diskuteras används funktionell eller ändamålsenlig som en delegenskap. En lösning skulle fungera väl, det vill säga vara funktionell, men det var inte hans enda kriterium för god arkitektur eller stadsplanering.

### Monumental, monumentalitet

Monument kan härledas av latinets *monumentum* av *monere*, erinra. Enligt *Konstordboken* betecknar *monumental* (av monument) något som verkar som ett monument. Monumental används i betydelsen storslagen.<sup>30</sup> Allt sedan antiken har axialitet och symmetri använts som arkitektoniska hjälpmedel för att ge uttryck för makt. Romartidens forum och trivium – tre vägar sammanstrålar på en plats – liksom enhetligt utformade offentliga platser, trappor i kombination med terrasser och offentliga byggnader har bidragit till att skapa monumentalitet. Därtill har stor skala, skapandet av utblickar och blickfång, samt användningen av frontalitet och hierarkisk kolonnordning ingått i skapandet av storslagenhet.<sup>31</sup>

I uppsatsen ”Soziologische Ästhetik” 1896 kopplar Georg Simmel symmetri med despotism och asymmetri med en liberal statsform. Otto Wagner strävade däremot med axialsymmetri efter ett demokratiskt uttryck med enhetliga bostadshus längs långa gator. Funktionalismens intåg under mellankrigstiden förkastade i princip monumentalitet även om det till exempel i Le Corbusiers ”Ville Contemporaine” finns centralaxel, sym-

30 Broby-Johansen 2000, 117.

31 Kostof 1991, 212ff.

metri och en triumfbåge som inkörsport.<sup>32</sup> Han försökte dock frigöra sig från kopplingen mellan minnesmärke och monumentalitet. ”We call monumental that which contains pure forms assembled according to harmonious law.”<sup>33</sup> Form och harmoni var det centrala.

Frank Lloyd Wrights ”organiska” arkitektur och De Stijl-gruppens strävan efter en ny harmoni i all formgivning bidrog till det minskade intresset för monumentalitet. Theo van Doesburg hävdade 1922 att genom upplösningen av symmetriaxeln har den nya arkitekturen gjort fram- och baksidan, vänster, höger, ovanpå och under jämbördiga. Ingenting dominerade längre. Asymmetri blev ett viktigt kännetecken för Hitchcocks och Johnsons *International Style*.<sup>34</sup>

Inom CIAM började man diskutera monumentalitet i samband med insikten att städerna behöver ett centrum. Giedion, Sert och Fernand Léger hävdade att människorna behöver monumentalitet och symboler. Organisationen kunde dock inte enas om gemensamma kriterier för en ny monumentalitet. En del föredrog helheter framom enskilda monumentala byggnader och ansåg att landskapet fick ingå i en monumental helhet, men omfattades inte av alla.<sup>35</sup>

Redan 1931 tog Aalto avstånd från enskilda monumentala byggnader.<sup>36</sup> Han återinförde platsen i stadsrummet som funktionalismen hade upplöst. Han samlade offentliga byggnader intill torgen i stället för att placera dem fritt på en jämn yta eller i en park. Han såg hierarkiskt på både staden och platsen, men förkastade raka axlar och symmetri. Funktionalismens asymmetri utgjorde hans rättesnöre. Med antiken och barockens metoder införlivade han både landskap och motorvä-

gar i stadsstrukturen. Trappor, terrasser, utblickar, rörelse, blickfång, hierarki och en skala som stod i relation till stadens storlek är teman som förekommer i Aaltos centrumplaner. Monumentalitet i form av samlande symboler för invånarna eller landets befolkning var minst lika viktig som monumentalitet som uttryck för makt. Politiska och ekonomiska önskemål kunde kräva en monumental behandling. Men eftersom han utformade stadskärnor för demokratier, där statsmakten tillkommer folket, fick gemene man inte känna sig nedtryckt. Det blev en balansgång som kom att sysselsätta Aalto under hela hans arkitektbana, utan att han hittade ett definitivt svar på hur monumentalitet i en demokrati skulle uttryckas. År 1957 hävdade han att man inte kan säga om en arkitekt gör rätt eller fel, eller om hen är gammalmodig eller modern. ”Humanity or not”<sup>37</sup> är det enda som gäller i konsten. Aaltos monumentalitet skulle harmoniera med gemene mans vardagsliv, den skulle vara human.

I avhandlingen granskas hur Aalto använder sig av monumentalitet mot bakgrunden av användningen av monumentala skapelser för att uttrycka makt och herravälde över landets befolkning.

## Organisk

Under undersökningsperioden hörde ”organisk” till ett av aktörernas nyckelbegrepp. Det finns dock ingen klar och entydig definition av ordet. Betydelsen och innebörden har varierat under tid och från en forskare eller arkitekt till en annan.<sup>38</sup> I *Svenska Akademiens ordlista* definieras *organisk* på följande sätt: ”1 begåvad med liv, levande, djur- eller växt-; med inre sammanhang; som gäller ett eller flera kroppsliga organ; 2 som utgör eller avser kolföreningar: organisk kemi, organis-

32 Nerdinger 2004, 27f, 35.

33 Thomas 2006, 3.

34 Nerdinger 2004, 31f.

35 Domhardt 2012, 213; Paulsson, Hitchcock & Holford, ”In Search of a New Monumentality”, *The Architectural Review*, September 1948, 117–128.

36 Aalto, Alvar, „Ein Brief von Finnland“, Schildt 1997, 85f.

37 Aalto, Alvar, ”RIBA Discourse 1957”, *Architectural Design*, 12/1979, 3.

38 Se Rudd 2002; Se Stenius, Henrik, ”Begreppshistoriska temperament”, *Historisk Tidskrift för Finland* 1/2007, 1–9.

ka föreningar.”<sup>39</sup> *Encyklopaedia Britannica* kopplar ordet till litteratur:

[O]rganic form, the structure of a work that has grown naturally from the author's subject and materials as opposed to that of a work shaped by and conforming to artificial rules; organic unity, the principle calls for internally consistent thematic and dramatic development, analogous to biological growth [...]. It assumes that art grows from a germ and seeks its own form and that the artist should not interfere.<sup>40</sup>

*Encyklopaedia Britannica* tar inte upp organisk i samband med arkitektur eller stadsplanering. Det gör däremot *Nationalencyklopedin* som ger följande definition:

[O]rganisk, som avser (eller liknar) organ, organismer eller levande materia; som har ett intimt inre sammanhang (analogt med det mellan olika delar av en organism); som tillhör eller avser organisk kemi; organisk arkitektur, beteckning för en arkitekturuppfattning i opposition mot klassicistisk, rationalistisk och geometriskt regelbunden arkitektur.<sup>41</sup>

Den gemensamma nämnaren för alla tre definitioner är förutom kopplingen till naturen ett inre sammanhang. Enligt J. William Rudd införde Karl Fredrick Schinkel användningen av termen ”organisk” i samband med arkitektur 1809, när han diskuterade förhållandet mellan arkitektur och natur.<sup>42</sup> I synnerhet Jugend och Art Nouveau använde ”organiska” former. Naturen stod för förebilderna och kopierades direkt i detaljerna. Staden har även setts som en ”organism”, en levande varelse med hjärta, ansikte, blodkärl, lungor och så vidare. Metaforen används för att se på

staden som en helhet i vilken delarna tjänar varandra och hela enheten. Det finns ett inre sammanhang liksom i alla levande varelser. I Finland uppfattade till exempel Eliel Saarinen staden som en ”organism” i början av 1900-talet.<sup>43</sup> I stället för naturens uttrycksformer imiterades utvecklingsprocessen. I vardagstal säger man att staden växer ”organiskt”, vilket betyder att en stad breder ut sig allt efter behov utan struktur och fastslagen stadsplan.

Frank Lloyd Wright började använda begreppet ”organisk” arkitektur i början av 1900-talet. Det var inte fråga om en arkitektur med böjda former som efterliknade naturen utan om en arkitektur som förespråkade harmoni mellan människan och naturen. Byggnaderna växte inifrån utåt, som ett träd, fram ur landskapet. Beställarens behov och vanor avgjorde de öppna, flytande rummens form. Alla delar var integrerade i en harmonisk helhet. Detta gällde även stadsplanering där arkitektur och landskap skulle smälta samman.<sup>44</sup> Rudd som analyserat Wrights texter har funnit att denne 1908 kopplade enkelhet, lugn, individualitet, naturlig färgpalett, beaktandet av materialets natur, karaktär och integritet till sitt ”organiska” ideal. Senare utvidgade Wright konceptet att omfatta hela samhället och demokrati. När han i *The Future of Architecture* (1953) återkom till den ”organiska” arkitekturens språk betonade han att ”Organic (or intrinsic) architecture is the free architectue of ideal democracy.”<sup>45</sup> I boken identifierade och granskade han ”organisk” arkitektur utgående från följande aspekter: naturen, organisk, form följer funktion, romantik, tradition, ornament, ande, tredje dimensionen och rymd. Genomgående hänvisade han till och gav exempel från naturen som fungerade som modell.<sup>46</sup> Även Wright som hela livet försvarade den ”organiska”

39 Svenska Akademiens ordlista över svenska språket. <http://www.svenskaakademien.se/svenska-sprak/svenska-akademien-ordlista-saol/saol-14-pa-natet>, 28.8.2017.

40 *Encyclopedia Britannica*, <https://www.britannica.com/art/organic-unity>. 28.8.2017.

41 *Nationalencyklopedin*, <http://www.ne.se/uppslagsverk/>, 28.8.2017.

42 Rudd 2002, 24.

43 Chudoba 2011, 93f.

44 Zevi 1950, 73, 107f; Wright 2009, 261.

45 Rudd 2002, 195.

46 Rudd 2002, 194f.

arkitekturen hade svårt att definiera den. En inneboende förenande faktor tycktes dock utgöra det väsentliga i Wrights uppfattning.

*Nationalencyklopedins* ovan nämnda definition härstammar troligen från CIAM-kretsarna. Inom organisationen uppstod två läger på 1950-talet. Le Corbusier och majoriteten inom organisationen föredrog rationalistisk och geometriskt regelbunden arkitektur. De som inte accepterade universella former och likartade städer representerade den andra grenen, den som förespråkade ett ”organiskt” förhållningssätt.<sup>47</sup> Arkitekten och historikern Bruno Zevi såg inte termen ”organisk” som en metafor<sup>48</sup> utan följde i Wrights fotspår och talade för en alternativ metod som beaktade sociala och psykologiska behov. I *Towards an Organic Architecture* berör han, som titeln antyder, endast flyktigt organisk stadsplanering men anser att:

The new tendency in town-planning is to consider the citizen as a man and a group of men or families as a social community and to think of the problem to be solved as a qualitative and not merely as a quantitative problem, with its own peculiar human, organic characteristics.<sup>49</sup>

Zevis slutsats lyder:

Architecture is organic when the spatial arrangement of room, house and city is planned for human happiness, material, psychological and spiritual. The organic is based therefore on a social idea and not on a figurative idea. We can only call architecture organic when it aims at being human before it is humanistic.<sup>50</sup>

Zevi uppskattade speciellt amerikanska och nordiska arkitekters sätt att ta sig an byggnads- och planeringsproblem. De närmade sig enligt ho-

47 Se Wilson 2007. Wilson delar upp funktionalismen i ”den ortodoxa” och ”den andra traditionen”. Han talar också om ”motstånd” och ”ortodox praxis” (resistance and orthodox practice).

48 Zevi 1950, 75.

49 Zevi 1950, 138f.

50 Zevi 1950, 76.

nom uppgiften på ett humant sätt samt önskade synlig lokal karaktär och egenart. Han ansåg att Wright och Aalto ingick i gruppen av arkitekter som kunde föra arkitekturen och stadsplaneringen i en human riktning.<sup>51</sup>

Till skillnad från Wright försökte Aalto aldrig definiera ”organisk” arkitektur eller stadsplanering. En granskning av Aaltos förhållningssätt visar att han använde naturen både som modell och metafor. Han uppfattade staden som en organism. Stadens centrum utgjorde ansiktet med ögon, näsa och mun. Trafiklederna motsvarade blodomloppet. De gående flyttar sig ”organiskt” från ett trafikmedel till ett annat och trafiken leds ”organiskt” in till parkeringen. Ofta förefaller metaforen i detta fall beskriva att rörelsen sker på ett naturligt sätt, men sambandet mellan delarna är även uppenbar. Aaltos begrepp ”organisk formkultur” har däremot en djupare mening. Det kan till exempel handla om den karelska möbeltraditionen och byggnadsplanen:

Naturnärhet och funktionell anpassning, som inte dyrkar den räta linjen, spelar en avgörande roll. Den karelska byn utnyttjar terrängens topografi, utsikter och andra värden på ett instinktivt sätt. Här har vi [...] en byggnadsplan, som i ordets bästa bemärkelse anpassar sig till den finska naturen.<sup>52</sup>

Denna beskrivning från 1941 påminner om Wrights uppfattning att det bör finnas harmoni mellan människan och naturen. En byggnad, stad eller stadsdel är ”organisk” enligt Aalto om utformningen eller planen följer ett biologiskt uppbyggnadssystem som omfattar både variation, originalitet och hierarki. Han fokuserar på ”helhet”, ”enhet”, ”form”, ”rytm”, ”harmonif”, ”mångfald”, ”tillväxt”, ”utveckling”, ”originalitet”, ”diversitet”, ”individualitet”, ”flexibilitet” och ”elasticitet”. Alla dessa termer förekommer i Aaltos texter och

51 Zevi 1950, 137ff.

52 Aalto, Alvar, ”Byggnadskonst i Karelen (1941)”; Schildt 1973, 56.

har direkt anknytning till cellernas uppbyggnad. Hans stadsplanering och speciellt den nu undersökta centrumutformningen grundar sig på lokala problem som kräver en lösning, geografiska och platsens topografi. Därtill beaktas individens och kollektivets psykologiska och sociala behov. I det här hänseendet motsvarar Aaltos "organiska" planering Zevis definition.

I stället för att tala om "organisk" planering använder Aalto ofta benämningarna "human", "humanisera" när han vill betona de psykologiska och sociala betydelsena. Då det mera är fråga om fysisk utformning använder han däremot "organisk". Han sade i ett anförande vid Finlands Arkitektförbunds kongress för planering av Stor-Helsingfors 1966 att han inte hade sett en hel stad som var "organisk" och välfungerande. Han fortsatte med att medge att Siena i Italien dock kommer rätt nära. Staden är byggd på en kulle som liknar en hand. Topografiska beaktas, de offentliga byggnaderna avspeglar hierarki och gör det möjligt för invånare och besökare att orientera sig. Endast service- trafik med bilar är tillåten, som enligt Aalto var en bra lösning med tanke på framtiden.<sup>53</sup> I Siena utgår skalan från människan. Staden är unik och välorganiserad samt står i samklang med naturen. För att staden skulle kunna uppfattas som human enligt Aalto måste det alltså finnas ett samband mellan människan, den fysiska utformningen och naturen. Detta uteslöt inte en blandning av fria och geometriska former.

Aaltos version av CIAM:s alternativa "organiska" planering karakteriseras av en holistisk arbetsmetod som beaktar förutom människans sociala och psykologiska behov även hennes nära förhållande till naturen. Naturens uppbyggnad utgör planeringens modell. Därtill använder han

"organisk" som metafor. Båda förhållningssätten synliggörs i studien.

## Strukturalism

Strukturalismens ursprung hittas i språkvetenskapen. Antropologen Claude Lévi-Strauss (1908–2009) och lingvisten Roman Jakobson (1896–1982) hörde till dem som studerade samhälle respektive språk som system. Strukturalismen spred sig bland annat till litteraturen, och under 1950- och 1960-talen fick den stor betydelse för arkitekturen och stadsplaneringen. Enligt denna teoretiska riktning ses staden och byggnaderna som strukturer i vilka delarna får sin betydelse genom helheten. Begreppet *strukturalistisk* har att göra med strukturalismen, medan *struktur* och *strukturell* hänför sig till uppbyggnad, sammansättning och system av enheter och deras inbördes förhållanden.<sup>54</sup>

CIAM 1959 och utbrytargruppen Team 10 är väsentliga för strukturalismens tillämpning i arkitektkretsar. Som kontrast till funktionalismen och speciellt *International Style* önskade man skapa städer och byggnader som karakteriserades av öppenhet och systematik. Strukturerna var sammansatta av utbytbara delar och staden kunde växa åt alla håll utan att den grundläggande karaktären förändrades. Funktionalismen ansågs funktionsinriktad och statisk. Strukturalisterna bjöd på ett alternativ. Holländaren Aldo van Eyck (1918–1999) och Canadilis-Josic-Wood hör till riktningens nyckelfigurer. Strukturalismens lösningar är flexibla och utgår i motsats till funktionalismens från individernas sociala behov.<sup>55</sup>

I Finland talade man enligt Mikkola om arkitekturens konstruktivism som härleds från termens

53 Aalto, Alvar, "Stadsplanering och offentliga byggnader (1966)", Schildt 1973, 95f; Se Aalto, Alvar "Forellen och fjällbäcken (1947)", Schildt 1973, 61ff, om Aaltos arbetsmetod; Se Hynynen, Ari, "A Deep Organic Re-reading of Alvar Aalto's Design Approach", <https://journal.fi/atut/article/view/45276/13939> om det "organiska" i Aaltos regionplanering, 28.8.2017.

54 *Nationalencyklopedin*, <http://www.ne.se> 19.9.2017.

55 *Strukturalisme – Dansk Arkitektur Center DAC*, <http://www.dac.dk/da/dac-learning/netundervisning/arksite-plus/teori/strukturalisme/> Strukturalisme - Dansk Arkitektur Center 19.9.2017.

innehåll, alltså från arkitekturens uppbyggnad eller struktur. Man kallade sig konstruktivister och reagerade först mot uttrycket i funktionalismens så kallade andra traditions expressiva och formalistiska arkitektur.<sup>56</sup> I konstruktivismens målsättningar ingick enligt Mikkola ”det generella i stället för det specifika, anonymitet i stället för subjektivitet, ett strukturellt uttryck istället för skulptural form och urban täthet i stället för naturnärhet [...]”<sup>57</sup> Både konstruktivismen och strukturalismen utgör grenar av funktionalismen. Båda riktningarna hade anknytning till Le Corbusiers tidiga planer.

För Mikkola utgjorde Mies van der Rohe och japansk arkitektur de främsta förebilderna. Pallasmaa ser flera inspirationskällor för 1970- och 1980-talens strukturalism. Han nämner bland annat Guisepppe Terraganis, Petro Lingers och Hannes Meyers arkitektur liksom Franz Fuegin och Marc Lamuniers klara och rediga stålkonstruktioner. År 1967 skrev Pallasmaa att planeringen håller på att flyttas från den individreglerade och intuitiva till den kollektiva, och från enskilda projekt till planering av allmänna system och strukturer. Han ansåg också att tekniken inte är ett hjälpmedel utan hör till arkitekturens inre egenskaper.<sup>58</sup> Sambandet mellan Team 10-gruppens intresse för massamhället, anonym arkitektur och öppen form är påtaglig.<sup>59</sup> Därför används begreppet strukturalism i fortsättningen både för den nationella och internationella stadsplaneringen som utgick från en flexibel strukturbaserad stadsbyggnad.

56 Mikkola 2009a, 38.

57 Mikkola 2009b, 19. ”Yleinen erityisen sijaan, anonyymisyys subjektiivisuuden sijaan, struktuuri ilmaisen lähtökohtana suurveistoksen sijaan ja urbaani tiiviys luonnonläheisyyden sijaan...” Fritt översatt Eva Johansson.

58 Pallasmaa 2009, 200; Pallasmaa, Juhani, ”Suunnittelun aika-muodot”, *ARK*, 5/1967, 32; Pallasmaa, Juhani, ”Vastapoli”, *ARK* 5/1967, 37.

59 Mikkola, 2009b, 20.

## 1.5 Tidigare forskning och litteraturoversikt

Aaltos centrumplan för Helsingfors förekommer i flera sammanhang, men den har inte undersökts vetenskapligt i sin helhet. Timo Tuomi har forskat i hur centrumplaneringens mål och verklighet möttes i några finländska städer under de två första decennierna efter kriget. Helsingfors är en av dem. Behandlingen av Aaltos plan är knapphändig och ses endast som en plan i räckan av framtidsvisioner.<sup>60</sup> Jag har behandlat tillkomsten av förslaget och dess första mottagande i min pro gradu-avhandling *Alvar Aaltos Centrumplan 1961–1964. Ett konstverk*. Susan Wiksten Desjardins har i sin pro gradu-avhandling jämfört centrum- och förortsplaneringen i femtio- och sextioalets Stockholm och Helsingfors.<sup>61</sup> Enligt Desjardins var rikspolitikernas inflytande på planeringen större i Sverige än i Finland.

Schildt har i bibliografin över Aalto vikt kapitlet ”Det fria Finlands hjärta” åt stadsplanen för Helsingfors nya centrum. På cirka tio sidor presenterar han planen och diskuterar varför planen inte förverkligades. Enligt Schildt började motståndet med kritik av de offentliga byggnadernas placering och Terrasstorgets storlek. De farligaste motståndarna såg han inom tjänstemannakåren. Han skriver att speciellt de anställda på trafikplaneringsavdelningen motarbetade Aaltos plan. En annan motståndare utgjorde de tjänstemän som under Kalevi Hietanens ledning skulle utveckla centrumplanen på stadsplaneringskontoret. Angrepp kom även från de unga radikalerne till vilka han räknade Mikkola och Pallasmaa. Därtill konstaterar han att de förtroendevalda stod enade bakom Aaltos förslag.<sup>62</sup> Detta gjorde de enligt fullmäktigeprotokollen. Förutom det-

60 Tuomi 2005; Lahti 2006.

61 Johansson 2003; Wiksten Desjardins 2003.

62 Schildt 1990, 288–299, 305–308.

ta grundar sig Schildts slutsatser i hög grad på medias rapportering. Det är en brist att han inte uppger alla sina källor. Han behandlar inte sammanhanget där motståndet uppstår. Även bakgrunden och motiv bakom beslutet fattas. Hans slutsatser indikerar vikten av att undersöka Aaltos centrumplan i ett sammanhang, och i detalj undersöka vad som påverkade gestaltningen och vilken innebörd förändringen i samhällskontexten hade på berednings- och handläggningsprocessen. Trots bristerna har Schildts tolkning fungerat som en utgångspunkt vid genomgången av de skriftliga dokumenten. Hans tolkning har ifrågasatts och jämförts med både skriftligt och muntligt material.

Schildt har nedtecknat Aaltos åsikter och kommentarer om sitt yrkesverksamma liv i biografien. De har i många fall gett tilläggsinformation som underkastats samma källkritik som intervjuerna. Biografien innehåller översättningar av Aaltos brev och artiklar som använts i avhandlingen. Därtill ingår brev som han haft tillgång till i familjens privata arkiv. De har varit en viktig källa för Aaltos relation till CIAM.<sup>63</sup>

Eric Mumford har i en artikel i katalogen för utställningen "Alvar Aalto – Second Nature" i Weil am Rhein 2014–2015 samlat uppgifter som hänför sig till Aaltos stadsplanering. Aaltos kontakter ställs i relation till handlingar i CIAM-arkivet och granskas i en samtida historisk kontext.<sup>64</sup> Artikeln har fungerat som jämförelsematerial till källorna i finländska arkiv.

Aaltos centrumprojekt presenteras dock främst i samlingsverk över hela hans produktion. I dem beskrivs centrumplanerna utan bakgrund och kontext. Timo Koho har presenterat Aaltos syn på det urbana Finland, men utgår från de förverkligade byggnaderna och visar hur arbeten från olika tider smälter in i 1990-talets urbana miljö.<sup>65</sup> Jus-

si Rautsi har forskat i Aaltos oförverkligade region- och stadsplaner men lämnat centrumplanerna utanför.<sup>66</sup> Richard Weston har granskat Aaltos stadskärnor jämsides med campus vid Aalto universitet och Jyväskylä universitet. Seinäjoki, som är det enda projekt som förverkligats i sin helhet, har fått betydligt större uppmärksamhet än Helsingfors centrumplan.<sup>67</sup> I detta sammanhang kan Jaakko Penttilä nämnas. I sitt slutarbete ställer han Seinäjoki centrum i relation till den internationella diskussionen om städernas centrum på 1940- och 1950-talen förutom att han dokumenterar planerings- och byggnadsfaserna. Han relaterar Seinäjokiprojektet till monumentalitet, samhörighet, offentlighet och demokrati.<sup>68</sup> Han behandlar en kontext som i allra högsta grad är relevant även i Helsingfors. Jan Fredrikson redogör för Avestaplanens tillkomst och bemötande i två uppsatser. Den första är främst en dokumentation av de olika planeringsfaserna medan den andra behandlar beslutsprocessen.<sup>69</sup> Fredriksson ger inget klart svar på frågan varför planen inte realiserades. Däremot noterar han att Aaltoförslaget utsattes för kraftmätning mellan de politiska partierna och till och med förorsakade splittring i de socialdemokratiska leden.

Demetri Porphyrios har i *Sources of Modern Eclecticism. Studies on Aalto* (1982) undersökt Aaltos arkitektoniska kompositioner och även granskat stadsplanerna i förhållande till den moderna stadsplaneringshistorien. Han relaterar Aaltos uppfattning om tradition och kultur till samtidens uppfattning att objekt inte samtidigt kunde omfatta ett "use-value" och ett "art-value". Utgående från diskussionen drar han slutsatsen att Aaltos offentliga byggnader och privata villor har en kulturell utstrålning medan hans bo-

63 Schildt 1982; Schildt 1985; Schildt 1990.

64 Mumford, Eric 2014, 279–309.

65 Koho 1997.

66 Rautsi 1998.

67 Weston (1995) 2007; Aaltonen 2004, om Seinäjoki centrum ur beslutfattarens och uppdragsgivarens synvinkel; Quantrill 1983.

68 Penttilä (2009) 2011.

69 Fredrikson 1991; Fredrikson 1992.



stadsområden och industrikomplex står närmare funktionalismen och dess historielöshet. Porphyrios menar, att till skillnad från planerna för bostadsområden, grundar Aaltos centrumplaner sig på historiska och kulturella referenser. Riitta Nikula har för sin del utgående från Aaltos publicerade texter granskat Aaltos syn på staden och kommit fram till att han aldrig hänvisar till kulturen eller historien.<sup>70</sup> Det går inte att bilda sig en helhetsbild av Aaltos uppfattning om staden och dess förhållande till planeringshistorien utgående från Nikulas text, eftersom en granskning av hans projektbeskrivningar inte ingår. Denna brist har uppmärksamats för centrumplaneringens del i föreliggande undersökning.

En del forskning har utförts om både planer och byggnadsprojekt på området invid Tölövik. Marika Hausen har skrivit om Eliel Saarinens stadskirurgi och hans användning av monumental form, och Mikkola har forskat i Saarinens stadsplanering. I motsats till Mikkola som koncentrerat sig på Saarinens arbete i Finland har Minna Chudoba forskat i hans syn på staden utgående från verksamheten i USA under åren 1923–1950. Värdefullt är kapitlet om Saarinens uppfattning om ”organisk” stadsplanering, som även diskuterades i europeiska arkitektkretsar.<sup>71</sup> Nikula berör, i sin avhandling om stadens enhetliga stadsbild 1900–1930, Bertel Jungs syn på offentliga byggnader och deras placering. Liisa-Maria Hakala-Zilliacus har utrett tillblivelsen av Riksdagshuset och Anna-Maija Virta har i sitt examensarbete fokuserat på posthus som byggdes 1927–1939. Posthuset i Helsingfors ingår i undersökningen. Pekka Leskelä har dokumenterat Oiva Kallios verksamhet inklusive stadsplanetävlingen för Helsingfors centrum 1924–1925.<sup>72</sup> Alla dessa

arbeten presenterar eller tangerar respektive tids stadsplaneringsideal och belyser synen på samtids planeringsprioriteringar och arkitektur. De har förutom nedan nämnda samlingsverk och planbeskrivningar i *Arkkitehti-Arkitekten* varit viktiga källor för utredningen av undersökningsområdets stadsplaneringshistoria.

Birger Brunila har författat en översikt av stadsplanefrågor under 1900-talets första hälft och Olof Stenius har samlat de flesta stadsplanerna i *Helsingfors stadsplanehistoriska atlas* 1969; i den ingår Otto-Iivari Meurmans sammandrag över Helsingfors stadsplaneringshistoria.<sup>73</sup> Katja Raunios pro gradu-avhandling omfattar en översikt från 1800-talet fram till dags dato över Kampens planerings- och byggnadshistoria. Tyngdpunkten ligger på det som realiserats och stadsrummet analyseras mot en historisk bakgrund.<sup>74</sup> Mikael Sundman har bidragit med en genomgång av stadsplaneringens historia i Finland efter 1850.<sup>75</sup> Harry Schulman har skrivit en översikt över planeringen och byggandet av huvudstaden i *Helsingfors stads historia 1945* (2003).<sup>76</sup> Vidare har Riitta Konttinen *Suomen marsalkan ratsastajapatsas* (1989) om Mannerheimstatyns tillkomst beröringspunkter med planeringsområdets historia.<sup>77</sup>

Betydligt mera knapphändig är litteratur med anknytning till frågor som tidigare inte närmare undersökts, som till exempel varför och hur centrumplanens stora understöd förändrades till smutskastning. Hit hör Hietanengruppens alternativ och Aaltos reviderade förslag samt stadsplaneringskontorets verksamhet. Juhana Lahti tangerar ämnet i doktorsavhandlingen om Aarne Ervi. I den ingår en redogörelse av Ervis tid som stads-

70 Porphyrios 1982; Nikula 1998a, 150–166.

71 Hausen (1990) 2002; Mikkola 1984; Mikkola (1990) 2002; Chudoba 2011.

72 Nikula 1981; Hakala-Zilliacus 2002; Leskelä 1998; Virta 1997. *Arkkitehti-Arkitekten* används genomgående trots att tidsskriften bytt namn flera gånger under undersöksperioden.

73 Brunila 1945; Stenius 1969; Meurman 1969.

74 Raunio 2015, [https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/156425/Kampin\\_keskus\\_Katja\\_Raunio\\_pro\\_gradu\\_2015.pdf?sequence=](https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/156425/Kampin_keskus_Katja_Raunio_pro_gradu_2015.pdf?sequence=1), 20.10.2016.

75 Sundman (1991) 2011.

76 Schulman 2003.

77 Konttinen 1989. Verket baserar sig på hennes licentiatavhandling.

planeringskontorets verkschef.<sup>78</sup> Lahtis upplysningar kompletterar samtida material. Otto-Iivari Meurman (1890–1994) var en nyckelperson inom finländsk stadsplanering och påverkade Helsingfors utveckling efter andra världskriget. Hans planer har undersökts av Ulla Salmela i hennes doktorsavhandling *Urban space and social welfare: Otto-Iivari Meurman as a planner of Finnish towns 1914–1937* (2004).<sup>79</sup> Tyvärr avgränsas hennes avhandling främst till åren mellan de två världskriegen, men den ger en grund för Meurmans åsikter under 1950-talet.

För förståelsen av den samhällkontext som Aaltos centrumplan tillkom i står en del forskning till förfogande. Elina Melgin har undersökt kulturens roll i skapandet av Finlandsbilden under kriget och fram till olympiska spelen 1952. Hon redogör också för Aaltos kulturella insatser i USA och Skandinavien.<sup>80</sup> Hennes utredning ger en delförklaring till varför Tölövikens stränder är reserverade för kulturbyggnader. Eeva-Liisa Pelkonen menar att Aaltos nationella och internationella miljö påverkade hans syn både på sitt hemland och på arkitekturen. Hon anser att Aalto bidrog till en definition av Finland som en nation och hur landet uppfattades internationellt.<sup>81</sup> Detta är en intressant fråga som var högaktuell under planeringsskedet av Helsingfors nya centrum och som Eve Blau ger ytterligare referensmaterial till; hon har undersökt förhållandet mellan politiskt program, byggnadspraktik och stadens form i mellankrigstidens Wien och hur politisk betydelse manifesterats i arkitekturen. I *Shaping the Great City: Modern Architecture in Central Europe 1890–1937* (1999), som hon tillsammans med Monika Platzer redigerat, framkommer att man i de centraleuropeiska länderna som uppstod efter att dubbelmonarkin Österrike-Ungern upplöstes

1918 sökte moderna symboler i tillägg till de gamla. Funktionalismen möjliggjorde avståndstagande och skapandet av någonting nytt.<sup>82</sup> Liknande tankegångar förekom i Finland efter andra världskriget, och i synnerhet Aalto betonade det självständiga Finlands behov av egna symboler i samband med utformningen av centrumplanen.

Eric Mumford och Kenneth Framptons återgivning av CIAM:s diskussioner om urbanism, CIAM:s rapporter och Sylva K. Domhardts forskning i ämnet är en förutsättning för diskussionen om förhållandet mellan Aaltos centrumplaner och CIAM:s inställning till stadshjärtat. Aaltos brevväxling med CIAM:s sekreterare Sigfried Giedion, samt Aaltos samtida texter och projekt i kombination med ovan nämnda verk bidrar till att placera Aalto som centrumplanerare i ett internationellt sammanhang. Inläggen i *TEAM 10: 1953–1981: in search of a Utopia of the present* (2005) bildar bakgrund och jämförelsematerial för diskussionen om kritiken av centrumplanens arkitektoniska utformning.<sup>83</sup> Därtill är ovan nämnda litteratur väsentlig för redogörelsen av orsakerna till att ett motstånd mot Aalto uppstod. Mikkola har skrivit om situationen på stadsplaneringens område medan Timo Koho har utrett motsättningarna som ledde till att en anonym pragmatism ersatte monumentaliteten på 1960-talet i Finland.<sup>84</sup> Petra Čeferins avhandling om statens understöd för arkitekturutställningar i utlandet visar hur bilden av en unik finländsk arkitektur skapades.<sup>85</sup> Det har visat sig att de arkitekter som ansvarade för utställningarna också hade stort inflytande på hur Helsingfors stadsplanering utvecklades.

Det brittiska trafikministeriets rapport *Traffic in Towns* (1963) utgjorde den viktigaste förebilden för trafikplaneringen i många europeiska stä-

78 Lahti 2006.

79 Salmela 2004.

80 Melgin 2014.

81 Pelkonen 2009.

82 Blau 1999; Blau & Platzer 1999.

83 Mumford & Frampton (2000) 2002; CIAM 8, *Report of Hoddesdon Conference, July 1951*. 1951; Domhardt 2012; Brevarkivet i AAM; Risselada & van den Heuvel 2005.

84 Mukala 2009; Koho 1994.

85 Čeferin 2005.

der under 1960-talet.<sup>86</sup> Rapporten hade grundläggande betydelse även för trafikplaneringen i Helsingfors. Pentti Murole, som var involverad både i stadens trafikplanering och i trafiklösningen för Aaltos reviderade centrumplan, har i *Ihmistä ei voi suunnitella – kiveä voi!* (2012) samlat de planer han personligen varit engagerad i samt placerat dem i en finländsk trafik- och stadsplaneringskontext. Förutom att han beskrivit hur de uppstått har han även delgett förebilderna. Även om det är fråga om en persons och ett företags projekthistoria speglar den trafikplaneringens utveckling i Finland i vars kontext även centrumplanens trafiklösningar placeras.<sup>87</sup>

Seppo Zetterbergs historik över Statens Järnvägar ger bakgrund till statens handlande i tvisten om bangårdsområdet. Jarmo Uosukainens och Seppo Weterlunds rapport om statens roll i planeringen av Tölöviksområdet har bidragit med information om statens inställning till planeringen under 1970- och 1980-talen.<sup>88</sup> *Helsingfors historia efter 1945:3* har fungerat som referenslitteratur gällande samhällsutvecklingen och stadens politiska beslutsapparat. Därtill visar Anja Kervanto Nevanlinna i *Krafterna som byggde Helsingfors 1945–2000* (2014) med vilka målsättningar och under vilka villkor olika projekt har realiserats. Hon utgår från de historiska förändringsprocesserna som även påverkar centrumplanens öde.<sup>89</sup>

Helsingfors stads informationschef Pertti Mustonen har skrivit ner sin egen uppfattning om Helsingfors stadsplanering från 1900-talets början framåt med tyngdpunkten förlagd på verksamheten på stadens stadsplaneringskontor från och med 1964.<sup>90</sup> Verket grundar sig inte på källforskning och innehåller en del felaktiga uppgifter. Den måste därför ifrågasätts som källa, men Mustonen

låter de anställda komma till tals. Deras åsikter återges och dessa uttalanden används för att nyantera uppfattningen om situationen på stadsplaneringskontoret under forskningsperioden.

## 1.6 Disposition

Avhandlingen inleds med utgångspunkterna för studien. Metod och teori presenteras och fallstudiens premisser klargörs. Den helhetsinriktade berättelsen kan indelas i tre tematiska helheter med ett inbördes förhållande. Del I utgör bakgrund till Aaltos centrumplan för Helsingfors. I del II behandlas själva planen och i del III granskas centrumkommissionens arbete, mottagandet, den utdragna behandlingsprocessen och det slutliga åsidosättandet av Aaltos plan. Denna del av studien kan ytterligare indelas i tre delar: 1) centrumkommissionens fas, 2) fasen för beredningen inför stadsstyrelse- och fullmäktigebehandlingen samt de förtroendevaldas beslut och 3) fasen för revideringar och förkastandet av Aaltos plan som grund för planeringsarbetet.

Aaltos bakgrund och utgångspunkt i den klassiska arkitekturen inleder del I. Därefter presenteras utländska centrumvisionärers ideal och deras betydelse för Aalto. Sedan behandlas de internationella arkitektkongressernas (CIAM:s) uppkomst och syn på städernas centrum. Aaltos inställning till de presenterade lösningsförslagen granskas för att beskriva hur hans centrumvision redan i ett tidigt skede avvek från funktionalismens officiella synsätt. Därtill granskas positionsförskjutningarna inom organisationen för att skapa bakgrund till uppkomsten av en teoribaserad stadsplanering i Finland. I kapitel tre åskådliggörs den kritik som riktades mot den funktionella staden och de stadsplaneringsvisioner som föddes efter att CIAM upplöstes 1959 för att bilda bakgrund åt den kritik som riktades mot Aalto och centrumplanen. Därtill redogörs för trafikplane-

86 Great Britain Ministry of Transport 1963.

87 Murole 2012.

88 Zetterberg 2011; Uosukainen & Westerlund 1995.

89 Kolbe & Helin 2004; Kervanto Nevanlinna 2014.

90 Mustonen 2010.

rarnas uppfattning om staden eftersom de kom att inta en framträdande position på maktfältet. Några av Aaltos stadsplaner med motiv som återkommer i Helsingforsplanen presenteras i kapitel fyra.

För att förankra Aaltos centrumplan i lokalhistorien följer, i kapitlen fem och sex, en översikt över Kampen–Tölövikens-områdets omfattande planeringshistoria fram till 1959 då Aalto fick uppdraget. Fokus ligger på utvecklingen och vad som lett till förväntningarna som lades på Aalto. Den planerade Frihetsgatans bakgrund följs upp, de offentliga byggnadernas tidigare placeringsförslag granskas liksom diskussionen om Tölövikens öde. Del I avslutas med varför och hur Aalto fick uppdraget.

Del II om själva centrumplanen inleds med en granskning av utgångspunkterna för Aaltos planeringsarbete: samhällskontexten, bindande beslut och uppdragsgivarnas önskemål. I kapitel två presenteras Aaltos stadsplaneförslag 1961 och det vidarebearbetade, slutliga förslaget 1964 för att läsaren ska få en bild av helheten. Planens struktur och huvudmotiv introduceras i den form Aalto presenterade och motiverade dem.

I kapitel tre söks influenser för centrumplanens utformning, och internationella paralleller presenteras både för helheten och för dellösningarna med avsikt att placera centrumplanen i ett arkitekturhistoriskt sammanhang. Aaltos handlingsutrymme och innebörden av begränsningarna diskuteras. I avsnittet om tid och rum i centrumplanen beskrivs hur Aalto kombinerade funktionalismens och barockens rörelse och traditionell upplevelse av rummet från en fast punkt. Därefter studeras Riksdagshuset, landskapet och kulturen som planens identitetsbärande faktorer. Målet är att förstå hur Aalto skapade symboler för demokrati och frihet. Kapitlet avslutas med en sammanfattande diskussion om centrumplanen och dess relation till nationell och internationell centrumplanering.

Del III, centrumplanens tillblivelse och bemötande, omfattar kapitlen ett till sju. Kapitel ett in-

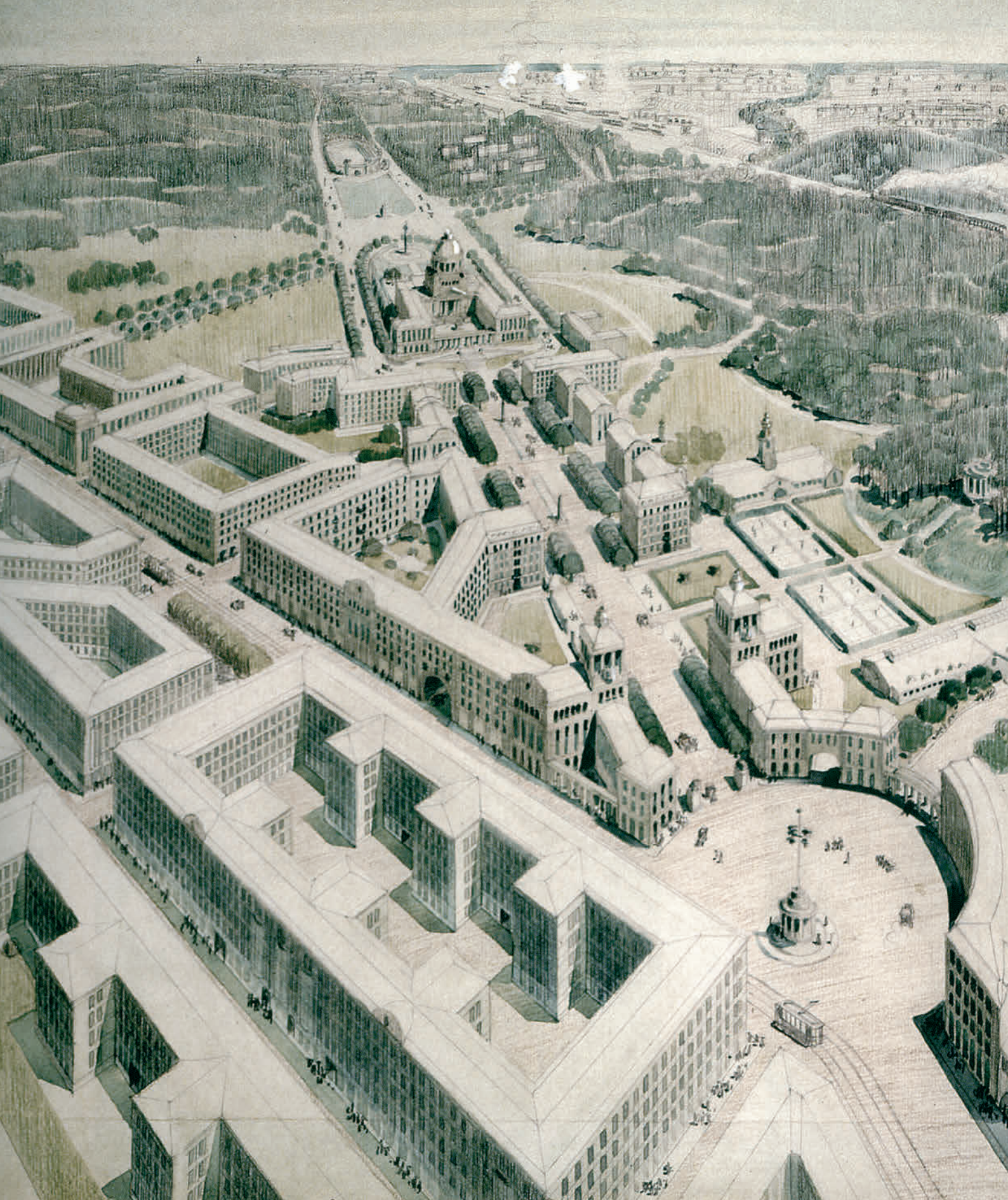
leds med en granskning av centrumkommissionens arbete, det första entusiastiska bemötandet och fullmäktiges enhälliga godkännande av planen som grund för det fortsatta arbetet. Därefter granskas vad som försakade att vidarebearbetningen drog ut på tiden. Samtida intressegrupperings position och samverkan granskas på djupet för att förstå vändpunkten hösten 1962. Till sist beskrivs presentationen och mottagandet 1964 med målsättningen att beskriva att entusiasmen delvis övergått i ett ifrågasättande. I kapitel två redogörs, utgående från nämndernas utlåtanden och fullmäktigemötets diskussionsprotokoll 1966, vilka metoder förespråkarna av en metro använde för att förhålla handläggningen och realiseringen av centrumplanen.

I kapitel tre bildar förändringarna inom stadsförvaltningen och samhällskontexten bakgrund för granskningen av vidarebearbetningen av den för andra gången godkända centrumplanen på stadsplaneringskontoret. Målet är att förstå de bakomliggande orsakerna till att ett alternativ presenterades. Utgående från intervjuer med planerare som utformade en alternativ lösning förklaras relationerna mellan dem, övriga tjänstemän, politiker och aktörer på arkitektfältet. Kapitlet avslutas med presentationen av alternativet och den diskussion det väckte.

I kapitel fyra granskas planeringen av Tölöviksområdet under början av 1970-talet mot bakgrunden av en ny planeringspraxis. Tyngdpunkten ligger på Aaltos möjlighet att revidera sitt förslag som jämförs med 1964 års dito. Avsikten är att beskriva hur centrumbyrån begränsade Aaltos handlingsutrymme. Trots det reviderade förslagets svala mottagande återupptogs Aaltos idéer i mitten av 1970-talet när centrumplaneringen aktualiserades på nytt. Kapitel sex handlar om hur verkchef Lars Hedman sökte planeringshjälp av Aaltobyrån. Dessutom redogörs för statens nyväckta intresse för centrumplaneringen och de bakomliggande orsakerna. Slutligen redovisas för Hedmans försök att med draghjälp av

statens tjänstemän förverkliga Aaltos grundidéer. Avsikten är att klargöra varför detta inte lyckades och hur det sista av Aaltos centrumplan smulades sönder. Studiens slutsatser redovisas i kapitel sju.

Samhällskontexten i vilken tolkningen sker varierar från kapitel till kapitel. Centrumplanens politiska, ideologiska och estetiska sammanhang studeras på djupet. Perspektivet varierar från det historiska till det samtida och från helheter till detaljnivå. Beskrivningen av händelseförloppet utgår i hög grad från ett aktörsperspektiv.





DEL

|

BAKGRUND





# 1

## AALTO OCH CENTRUMPLANERING. INTERNATIONELLA IMPULSER

Förståelse av fallets bakomliggande historia är ett av fallstudiens huvudkrav. I den föreliggande studien omfattar bakgrunden både Aaltos förebilder från unga år, hans och den allmänna utvecklingen inom stadsplaneringens område samt det sociala nätverk han var en del av. Bakgrunden har betydelse både för hur centrumplanen kom till och hur den bemöttes. Eftersom planen var mer eller mindre aktuell i trettio år har det visat sig svårt att avgränsa beskrivningen utan att förståelsen lider.

I de tre följande kapitlen klargörs vilka internationella stadsplaneringsidéer Aalto hade möjlighet att anamma under sina första årtionden som arkitekt. Sedan granskas de internationella arkitektkongressernas program och betydelse för honom. Temat historisk stadsplaneringsideologi avslutas med en granskning av kritiken av den funktionella staden. Granskningen utgör en nödvändig bakgrund för förståelsen av centrumplanens gestaltning och kritiken av den arkitektoniska utformningen.

### 1.1 Klassisk grund med inslag av humanism

Aalto växte upp i en forstmästarfamilj med nära kontakt till naturen.<sup>91</sup> Han fick en klassisk arkitektutbildning som väckte hans intresse för den italienska renässansen. Usko Nyström (1861–1925) och Armas Lindgren (1889–1955) hörde till de

91 Schildt 1982, 22–34.

lärare han uppskattade mest. Nyström ansåg att varje problem skulle lösas individuellt. Aalto anammade inställningen som fick en avgörande betydelse för hans karriär. Lindgren inkluderade en humanistisk synvinkel i undervisningen i arkitekturens historia samt byggnads- och kompositionslära. Han förmedlade även tanken om livet som en ”organisk” helhet.<sup>92</sup> Lärarnas uppfattningar bildar utgångspunkt för Aaltos framtida krav på flexibilitet, naturlighet och tillväxtpotential. Hans intresse för stadsplanering går också tillbaka till studietiden. I ett kåseri för skämt- och kulturtidskriften *Kerberos* 1921 representerade hans lärare Carolus Lindberg (1889–1955) ”organisk” landskapsarkitektur, i motsats till Le Nôtre som stod för formell utformning. Själv föredrog Aalto en syntes.<sup>93</sup> Han såg redan möjligheten att foga ihop och skapa nya helheter av olika motiv.

Under Aaltos studietid delades synen på stadsrummet i två skolor. Både det slutna och det öppna stadsrummet hade sina anhängare. Med *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* (1889) protesterade Camillo Sitte (1843–1903) mot byggandet av der Ring i Wien enligt George-Eugène Haussmanns (1809–1891) principer. Han hänvisade till den grekiska platsbildningen och påpekade platsens betydelse för att staden ska upplevas som trygg och ge förutsättningar för ett lyckligt liv. Stadens forum jämförs med en tea-

92 Schildt 1982, 78–82; Heinonen 1978, 34ff.

93 Kåseriet ”Benvenutos julglögg” återgivet i Schildt 1982, 83f. Carolus Lindberg ansvarade för undervisningen i dåtidens stadsplanerlära vid Tekniska högskolan. Se Salmela 2004, om stadsplaneringens ställning i Finland under 1920- och 1930-talen.

ter. Platserna är slutna och oregelbundna. Viktiga byggnader är samlade vid individuella platser för att framhäva varandra. Helheten ger städerna en individuell prägel.<sup>94</sup> Sitte lyfte fram stadens sociala roll. Samverkan och individualitet skulle bidra till trivsel och framgång.

Ett öppet stadscentrum förekommer i Ebenezer Howards (1840–1928) modell för decentraliserade städer. Hans trädgårdsstad ”Garden City” från sekelskiftet 1900 fungerade länge som förebild för stadsplaneringen både i Europa och USA. I modellen sammanstrålar sex boulevarder i stadens mitt så att absoluta centrum utgörs av en ungefär två hektar stor park omgiven av fritt placerade offentliga byggnader: stadshus, konsertsal, teater, bibliotek, museum, gallerier och sjukhus (bild I.1). Bruno Taut (1880–1938) utvecklade i *Die Stadtkrone* (1919) ett koncept för en hierarkisk stadssiluett. I likhet med antikens tempel och medeltidens kyrkor borde den nya staden krönas av en grupp byggnader som bidrar till utvecklingen av invånarnas kropp och själ. Kronan skulle stå för kultur, skönhet och rötter (bild I.2).<sup>95</sup> Ovan nämnda verk var allmänt kända under Aaltos studietid. Redan nu gavs det möjlighet välja mellan slutna och öppna stadsrum.

Aalto utexaminerades 1921 och för att få en uppfattning om hur hans åsikter om stadsplaneringen utvecklades och vad utformningen av Helsingfors centrumplan grundar sig på, presenteras nedan stadsplaneringsteorier som uppkom och tillämpades under Aaltos verksamma liv som arkitekt. I presentationen ligger fokus på uppfattningen av centrumutformningen, men först granskas några artiklar som Aalto skrev efter bröllopsresan 1924. Det var hans första resa till Italien och den gjorde ett oförglömligt intryck på honom samt lämnade tydliga spår i hans stadsplaner.

I en stipendieansökan inför resan skrev Aalto att han ville studera arkitekturen och stadsplaner-

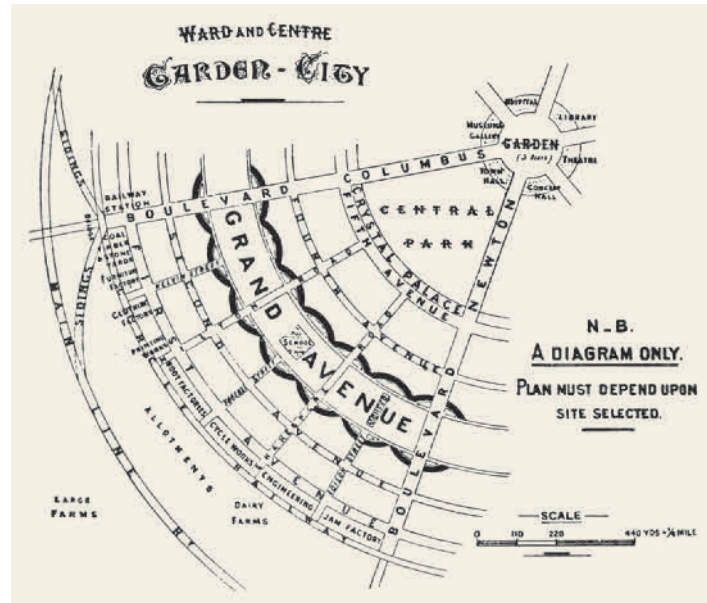


BILD I.1. Ebenezer Howard, Centrumområdet, Garden Cities of To-morrow (1902). Fisherman 1977, bildinlaga.

Uppe till höger de offentliga byggnaderna.



BILD I.2. Bruno Taut, stadssiluett. Taut 1919, 71.

na i de italienska städerna och deras ”naturlighet”.<sup>96</sup> Trots att ansökan avsågs ägde resan rum. Till de viktigaste upplevelserna hörde livet och stämningen på städernas torg, som Aalto förknippade med stadskultur. Resan gav upphov till ett antal artiklar där han föreslog en omreglering av sin hemstad som han såg som centralort för Mellersta Finlands län. Han ville ge staden en italiensk prägel.<sup>97</sup> Resan bekräftade hans uppfattning om den italienska stadsbyggnadskonstens naturlighet. I ett kåseri i *Sisä-Suomi* 1925 slog han fast följande: ”En enda regel gäller i byggnadskonsten: bygg naturligt. Gör ingenting uppstylat, följ de

94 Se Choay (1965) 2014; Sitte & Sidenbladh 1982, 260–276.

95 Taut 1919, 62–70.

96 Weston (1995) 2007, 25.

97 Schildt 1982, 253ff; Under 1920-talet planerade man grunda Mellersta Finlands län.

förhandenvarande förutsättningar.<sup>98</sup> Cirka ett år senare medgav han följande i inledningen för en planerad bok:

[f]ör mig har den 'klättrande staden' blivit en religion, en sjukdom, en tvångsidé, vad ni vill. Staden på en kulle, denna bågformigt stigande, levande, i de oförutsägbara och för matematikern onåbara utsträckningarna löpande linje, är för mig inkarnationen av allt det som skiljer helig skönhet från brutal maskinmässighet.<sup>99</sup>

Aalto tillmätte i ett tidigt skede terrängens positiva inverkan på stadsplaneringen stor betydelse. I mitten av 1920-talet talade han om en naturlig och levande byggnadskonst som han senare skulle kalla "organisk".

Några år innan Aaltos Italienresa gav den äldre kollegan Gustaf Strengell (1878–1937) ut *Staden som konstverk*.<sup>100</sup> Schildt beskriver varför Aalto intrasserade sig för boken. Den grundar sig på Sittes tankar och A. E. Brinckmanns (1881–1958) analys av renässansens och barockens stadsplanekonst. Olika tiders rumsuppfattning behandlas liksom hur helheter bör utformas för att uppfattas som estetiskt tilltalande. Strengell föredrog ett samspel mellan monumentala och underordnade byggnader och beskriver hur skala, kontraster, enhetlighet, ytbehandling, snedställning och osymmetriska helheter påverkar stadens utformning. Sist men inte minst analyserar han terrängens betydelse i planeringen. Schildt påpekar att Aaltos artikel "Stadskultur" i *Sisä-Suomi* 1924 till stora delar grundar sig på Strengells påståenden.<sup>101</sup> Utbildningen, de italienska intrycken och *Staden som konstverk* (1922) lade grunden för Aaltos inställning och värdering av städernas centrum. Med detta i bagaget mötte han de nya vindarna som blåste i Europa där man med arkitektur ville förändra världen, inte endast forma den estetiskt.

98 Översatt och citerad i Schildt 1982, 203.

99 Aaltos inledning i Schildt 1985, 12f.

100 Strengell 1922.

101 Schildt 1982, 244f.

## 1.2 Le Corbusier – den funktionella staden

Industristädernas undermåliga sanitära förhållanden låg bakom Howards "Garden City-modell" (1898) enligt vilken storstäderna skulle decentraliseras. Missförhållandena gav också upphov till en helt ny arkitektur och en alternativ stadsplanering som Charles-Edouard Jeanneret-Gris (1887–1965), mera känd under namnet Le Corbusier, blev galjonsfigur för. I motsats till de flesta av sekkelskiftets visionärer trodde han att storstaden hade en framtid.<sup>102</sup> Hans idéer om saneringen av städernas centrum fick stor genomslagskraft. Det nya sättet att se på trafiklösningar, bebyggelse och grönområden påverkade även Aalto. Nedan presenteras Le Corbusiers tankar med fokus på utformningen av städernas centrum.

Le Corbusier visade sin vision av en modern stad "Ville Contemporaine" för tre miljoner invånare på Salon d'automne i Paris 1922. Inga bostäder finns längre i centrum utan bebyggelsen utgörs av höghus för affärlivet och administrationen. Det centrala området är en trafikknutpunkt som omges av 60 våningar höga hus utplacerade i en oändlig park. Enligt Le Corbusier utgör åtta skyskrapor grupperade på ett däck närmast järnvägsstationen den moderna stadens hjärna. Af-färs- och administrationsbyggnader såg han som vertikala kvarter med möjlighet till förbättrad kommunikation. Bild I.3 visar *Plan Voisin* som är en tillämpning av modellen för Paris centrum. Enligt planen för en storstad tänkte Le Corbusier sig kaféer, restauranger, lyxaffärer, garage samt olika offentliga byggnader på trappstegsformade terrasser i en engelsk park vid foten av höghusen. Modellens avsatser kallade han boulevarder, den enda del av korridorgatan som var värd att bevara (bild I. 4).<sup>103</sup>

102 Ward 2002, 98.

103 Le Corbusier (1925) 1980, 163–165, 234.

Följande år 1923 presenterade Le Corbusier grundtankarna under rubriken "Le centre des grandes villes" på *Congrès international d'urbanisme et d'hygiène municipale* som ordnades av Société française des urbanistes i Strasbourg.<sup>104</sup> I sitt anförande konstaterade han att det är omöjligt att decentralisera stadskärnorna. De är städernas hjärta och hjärna men samtidigt helt beroende av omgivningen och den kontext som de uppkommit i. Storstaden hade en nationell och internationell betydelse, som inte fick förbises, även om utformningen av trädgårdsstäder diskuterades flitigt. Storstaden var hjärtat, hela samhällssystemets motor. Detta bidrog till att storstadens centrum blev viktigt. På kongressen presenterade han även ovan nämnda *Plan Voisin* för Paris.<sup>105</sup>

År 1923 publicerade Le Corbusier *Vers une Architecture* som lade grunden för den moderna arkitekturen. Med mera sol, luft och ljus skulle hälsosammare städer och ett mera rättvist samhälle byggas. Repetitionsstilarnas eklekticism skulle ersättas med en på funktion och ren form baserad arkitektur.<sup>106</sup> Le Corbusier utvecklade och motiverade sina tankar i *Urbanisme* som utkom 1925. Han ansåg att den växande trafiken var städernas största problem. Trafiken upptar därför en avsevärd del av verket och trafiklösningarna utgör ramen för hans visioner. Han ansåg att den traditionella gatan, som utformats som en korridor, inte lämpade sig för de nya trafikmedlen, med kaos som följd. Detta hade försämrat förutsättningarna för all verksamhet i stadskärnorna. Det måste skapas ordning, översiktlighet och rätlinjighet. En böjd gata är för åsnor, en rak för människor, skriver han. Till den befästa staden hade man anlänt via stadsportar i stadsmuren. Den traditionel-



BILD I.3.  
Le Corbusier, "Plan Voisin", Paris, 1922–1925. Tzonis 2001, 80.

En motorväg går parallellt med Camps Elysée och en annan norrut från Ile de Cité nere till höger. Administration, affärliv och bostäder i egna zoner.

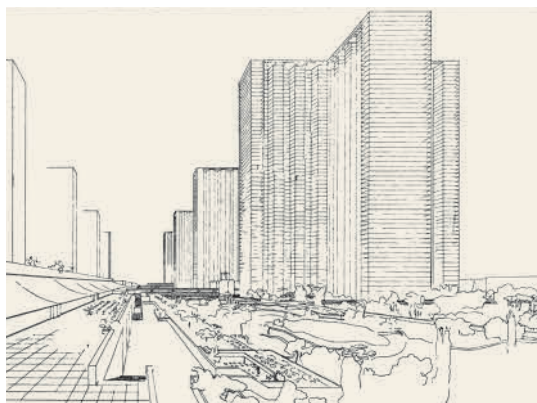


BILD I.4.  
Le Corbusier, "Ville Contemporaine", boulevarderna, 1922. Le Corbusier (1925) 1980, 233.

la stadens gator var smala och trånga i centrum och bredare i stadens utkanter. I den moderna staden har stadsportarna flyttats till centrum vilket lett till att trafiken är livligast där. För att lösa problemet och bereda trafiken mera plats måste stadskärnorna rivas och byggas upp på nytt. Gatan behövde inte längre ligga på fast mark utan kunde vara en självständig trafikmaskin, ett slags fabrik på längden. Den kunde löpa i en eller två våningar och kombineras med städer byggda på pelare. Snabbhet ansågs vara nyckeln till en stads framgång och den nya gatan uppfyllde kravet på höga hastigheter.<sup>107</sup> Under marknivån skulle plats för tung trafik beredas och på marknivån skulle man inrätta normala gator och motorvägar i betong för enkelriktad snabb genomfartstrafik. Be-

104 Le Corbusier 2014, 903.

105 Le Corbusier (1925) 1980, 88f.

106 Le Corbusier (1923) 2004, *Vers une Architecture* finns i tysk översättning i Aaltos bibliotek. (*Kommende Baukunst*, 1929). De grundläggande fem punkterna: pelarstomme, takterrass, fri plan, fönsterband och fri fasad, för den nya arkitekturen presenteras i boken.

107 Le Corbusier (1925) 1980, 5, 87–94, 99–115, 126, 157–168, 263ff.

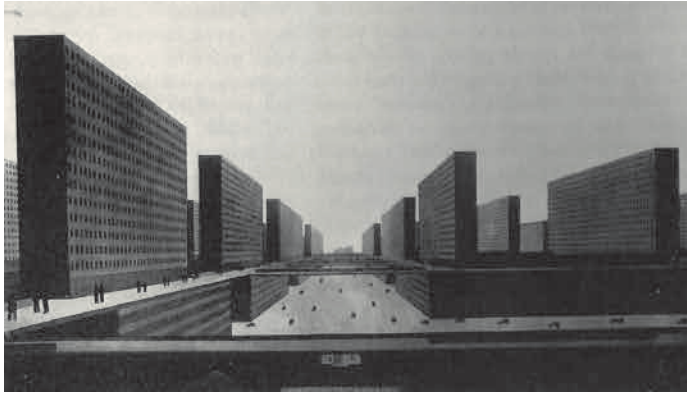


BILD I.5.  
Ludwig Hilberseimer, Den vertikala staden. Hilberseimer 1927, 18.

hovet av gator skulle minska betydligt och sålunda antalet korsningar, trafikens fiende nummer ett. Detta trippelsystem skulle möjliggöra en smidig motoriserad trafik. Gång- och bilvägar behövde inte följa varandra. Den böjda gatan var framför allt pittoresk och lämpade sig för promenader, ansåg Le Corbusier. Snabb biltrafik skulle däremot kräva en rak väg. Han ansåg att järnvägsstationens enda och rätta plats var i centrum under jord. Stationen skulle utgöra en knutpunkt för alla trafikmedel inklusive genomfartsvägarna. Högst upp skulle en plattform för taxifyg placeras.<sup>108</sup> Även om trafiken sålunda skulle vara differentierad ansåg Le Corbusier det nödvändigt att leda även genomfartstrafiken genom centrum. Idén fick stor genomslagskraft och lade sina spår även i Helsingfors stadsplanering. Omstruktureringen av trafiken i kombination med införandet av skyskrapan skulle lösa städernas problem.

I Le Corbusiers modellstad utnyttjas inte landskapets form utan utgångspunkten är en plan yta. Stadens centrum upptas av höghus för att stadens lungor, växtligheten skulle få mera utrymme. Han menade att parker är en naturlig utvidgning av centrum. Enligt Le Corbusier utgjorde statistik grunden för all stadsplanering. Den visar tidigare förhållanden ur vilka framtiden kan skissas upp. Planeringen ska grunda sig på vetenskap, då

<sup>108</sup> Le Corbusier (1925) 1980, 150–162, 198–202.

kan man bygga en stad jämförbar med en tidsenlig och funktionell fabrik. Han var fast övertygad om att storstadens centrum bevarade sin betydelse, men det måste omstruktureras så att kaoset försvinner och ordning uppstår.<sup>109</sup> Le Corbusiers höghusmodell innebar total sanering av centrum för att bättre kunna tjäna trafiken och affärlivet. All annan verksamhet flyttades längre bort.

### 1.2.1

#### Ludwig Hilberseimer – den vertikala staden

Le Corbusiers syn på staden väckte mycket kritik, enligt Ward.<sup>110</sup> Ludwig Hilberseimer (1885–1967) hörde till dem som godkände principerna men menade att det inte räcker att ordna trafiken. Den måste minskas medelst vertikala städer (bild I.5). I förslaget ”Vertical City” (1924) placerade han trafiken underst, affärer och kontor i de följande våningarna och bostäder överst. Motortrafiken placerades 15 meter under marken på 50 meter breda genomfartsvägar. Gångvägar förenade massiva, 50 våningar höga och 180 meter långa hus. Vägarna skulle ge ett intryck av oändlighet. Människorna och bilarna är i hans modell små accessoarer i en ändlös rutplan. Hilberseimer förkastade alla slag av konstnärlig utformning. Han skriver: “Rational thought, functionality, the precision of economy, the qualities of an engineer in the world of today: these need to be the basis for general architecture.”<sup>111</sup> I hans utopi innehade ingenjören en avgörande roll. Funktionella och ekonomiska krav överskuggar alla mänskliga behov. Han tillämpade principerna i ett förslag för Berlin 1928, som inte förverkligades. Enligt Hilberseimers hierarkiska och mångfunktionella modell skulle de undre planen reserveras för biltrafik och det översta planet för gångtrafik.

<sup>109</sup> Le Corbusier (1925) 1980, 97ff, 158ff, 172–177, 263–275.

<sup>110</sup> Ward 2002, 99.

<sup>111</sup> Feuerstein 2008, 208.

### 1.3

#### Idéerna introduceras i Norden

Nedan granskas hur Le Corbusiers visioner mottogs av de nordiska arkitekterna. Den första bekantskapen fick de via kolleger, som träffat honom personligen under sina resor, och via yrkestidskrifternas recensioner av hans böcker. År 1929 introducerades funktionalismen för allmänheten på utställningen i Åbo som arrangerades till stadens 700-årsminne. Stockholmsutställningen ett år senare var en stor satsning och lockade en betydande mängd besökare. Pamfletten *acceptera* utkom 1931, ett år efter utställningen. Den är inte en programskrift utan avsikten var att möta kritiken som riktades mot utställningen och funktionalismen över lag. Författarna var Svenska Slöjdföreningens direktör Gregor Paulson (1889–1977) och arkitekterna Sven Markelius (1889–1972), Uno Åhrén (1887–1977), Gunnar Asplund (1885–1940), Eskil Sundahl (1890–1974) och Wolter Grahn (1890–1985). Det förblir oklart vem som skrivit vilken text men alla sex författare hade deltagit i arbetet för Stockholmsutställningen. Den radikalaste var troligtvis Uno Åhrén, som redan i mitten av 20-talet skrev om Le Corbusiers nya arkitektur. Till de liberalaste kan Gunnar Asplund räknas. I pamfletten diskuteras stadsplaneringsfrågor som inte tagits upp på mässan. Funktionalismen placeras i en större kontext och argument för att den måste godkännas presenteras. Pamfletten börjar med orden ”Acceptera den föreliggande verkligheten – endast därigenom har vi utsikt att behärska den, rå på den för att förändra den och skapa kultur som är ett smidigt redskap för livet”.<sup>112</sup> Att utgå från samtidens krav blev för de flesta stadsplaneringens grundsten.

Författarna till *acceptera* talar för en öppen stadsplan, men ställer sig frågande till skyskrapan och varnar öppet för att placera den i gamla stads-

partier utan att riva husen runt omkring. Stilbegreppet reds ut och författarna anser att ingenjörerna har lyckats bra med att kombinera funktion och estetik. Deras konstruktioner uppfattas som vackra men nu borde också arkitekterna visa att de kan skala bort det onödiga. Man borde sluta tänka att det estetiska kommer uppifrån och det tekniska nerifrån och istället betrakta varje form som uttrycker funktionen som fullkomlig. Då finns det förutsättningar för en allmän tidsstil.<sup>113</sup> Historielösheten är idealet men i kapitlet om nytt och gammalt framförs liberalare åsikter om kontinuitetens betydelse. Man menade att mångfald berikar miljön. Den allmänna kulturen var skapad av industrialism och demokrati. Den ändrar sig knappast för att estetiskt passa ihop med den yttre miljön utan det blir ”stilen” som får anpassas till den allmänna kulturen. Författarna skriver 1931: ”Den naturliga formen [...] det naturliga sammanhanget mellan innehåll och form är utmärkande för all gammal god arkitektur – den är icke en upptäckt av vår tid.”<sup>114</sup>

Begreppet ”Staden som konstverk” anser författarna till *acceptera* vara farligt. En stad är inte något stillastående som en målning eller skulptur. Reella behov som förändras och måste tillfredsställas är förutsättningen för en stads existens. I *acceptera* får vi läsa att

[s]taden är ett uttryck för rörelse, arbete, liv i tusen former, den är en levande organism. Som allt levande har alla dess delar sin utveckling från tillkomst till bortgång. Miljön är och måste vara ett föränderligt ting.<sup>115</sup>

Ett centralt affärsområde, city, och perifera bostadsområden skulle bildas utgående från dessa principer. Det är denna utveckling som förändrar helhetsmiljön, inte ett nytt arkitektoniskt form-

112 Asplund m.fl. 1980, 200f. Bokomslagets text och efterskriften av Anders Åman.

113 Asplund m.fl. 1980, 54f, 142ff.

114 Asplund m.fl. 1980, 153.

115 Asplund m.fl. 1980, 187.

språk. Staden är en levande organism.<sup>116</sup> Bostäderna i centrum skulle ge plats åt kontor. Invånarnas sociala behov spelade en underordnad roll medan flexibiliteten poängterades. Författarna till *acceptera* ansåg att den nya tiden krävde ny-tänkande men de godkände inte allt som Le Corbusier föreslog. Exempelvis tvekade de att placera skyskrapor i gamla stadskvarter. Sammantaget representerade *acceptera* en mjukare version av funktionalism.

Den gamla bebyggelsen i stadskärnorna ansågs sakna både arkitektonisk skönhet och trivselvärde. Den skulle endast i specialfall beaktas. Däremot innebar en variationsrik natur miljövärden värda att ta vara på och bevara framom gammal bebyggelse i stadskärnorna. Författarna kräver

att bevara [...] fria vatten oförminskade och oinkräktade; att bevara det som finns kvar i stadens hjärta av fri vegetation och naturlig strand; att bevara stadens böljande kontur; att i möjligaste mån bevara vissa utomordentliga arkitektoniska miljöer; att i viss utsträckning bevara historiskt eller arkitektoniskt alldeles särskilt värdefulla byggnader.<sup>117</sup>

Uppmaningen att bevara stränderna i naturtillstånd i städernas centrum tilltalade många och avspeglar sig även i diskussionen om Tölövikens utformning i Helsingfors. Uppskattning av naturen och uppfattningen av staden som en ”organism” utgör grunden för den nordiska varianten av funktionalism.

## 1.4 Frank Lloyd Wright – staden försvinner

Samtidigt som behovet av att acceptera funktionalismens syn på stadsplanering aktualiserades i Sverige förkastade Frank Lloyd Wright (1867–

1959) hela stadsbegreppet. Wright var USA:s främste arkitekt under 1900-talets första hälft. Han ansåg att naturen och inte staden var den rätta omgivningen för demokratisk tillväxt. Under en föreläsning vid Princeton University våren 1930 fördömde han skyskrapan som byggnadstyp i städerna. Den skapar trafikstockningar i städerna och om den tillåts är dess plats på landsbygden, där det finns plats för separerad trafik i flera nivåer.<sup>118</sup> Liknande trafikarrangemang var ett populärt alternativ på 1920-talet, men idén med slutna parkeringsgarage under trädgårdar i mitten av varje bostadsblock var Wrights innovation, enligt Neil Levine.<sup>119</sup> Wright förutspådde att människorna så småningom skulle lämna städerna och att skyskrapan skulle bli en frihetssymbol. Han ansåg att städerna var en relik från gångna tider och att de i sinom tid skulle dö ut. Han kritiserade Le Corbusiers och hans skolas planerare för att rekonstruera städerna inom ramarna för maskinsamhällets utopi. Deras modell kunde endast leda till utrotning av människan, som skulle bli endast ett nummer. I stället för att skapa luft, ljus och rymd i städerna önskade Wright, som konstaterats, föra städerna till landsbygden: ruralism istället för urbanism, en ny amerikansk stadstyp som enligt honom var ytterst demokratisk. Liksom i Le Corbusiers planer var motorvägsnätet alltings ryggrad, men i Wrights modell var motorvägen rumsbildande. Olika verksamheter som shopping, restauranger, rekreation och kultur var samlade omkring bensinstationerna. Dessa knutpunkter skulle tillfredsställa människans sociala behov.<sup>120</sup>

År 1932 skrev Wright artikeln “The Disappearing City” om decentralisering och tre år senare presenterades en modell för Broadacre City, som förblev en oförverkligad utopi. Förslaget konkretiserar hans tankar och var ett alternativ till Le

116 Asplund m.fl. 1980, 187f.

117 Asplund m.fl. 1980, 191.

118 Wright (1931) 2008, 104.

119 Wright (1931) 2008, xlv, se 83–98.

120 Wright (1931) 2008, xlv–xlviii, 101–114.

Corbusiers höghusstad. Han utgick från den ökade trafiken och dess inverkan på samhällsstrukturen. I planen är villasamhällen utspridda på båda sidor om en tioflig motorväg med en enkelspårig järnväg i mitten och flankerad av långtradarfiler på en lägre nivå. Tillväxtmöjligheten är fundamental i förslaget. Harmoni eftersträvades och rytm ersätter repetition och symmetri. Själv kallade Wright förslaget ”a new freedom for living in America”.<sup>121</sup> Motorvägarna skulle bli arkitektur och byggnaderna en del av en ”organisk” helhet. Det var arkitektens uppgift att se till att helheten blev harmonisk. Han skriver 1935 om Broadacre City att ”[h]ere architecture is landscape and landscape takes on the character of architecture by way of the simple process of cultivation.”<sup>122</sup> Wrights modell kan, i likhet med Radburn i New Jersey, ses som en utveckling av trädgårdsstaden för bilens tidevarv. I Radburn, som började byggas i slutet av 1920-talet, avskildes gångtrafiken från den motoriserade trafiken för första gången.<sup>123</sup> Wrights vision förutsatte att alla ägde en bil. Då kunde stadsstrukturen spridas och lågt byggande gynnas. Han var mån om att inte fokusera på allmänna institutioner. Det individuella hemmet skulle utgöra stadens verkliga centrum. Ingen maktfaktor fick hota individualiteten. Då han talade om ”Community Center” menade han närmast platser för underhållning.<sup>124</sup> Tekniken möjliggjorde ett naturnära liv och att de osunda städerna skulle försvinna.

121 Wright 2009, 260.

122 Wright 2009, 261.

123 Ward 2002, 118.

124 Fishman 1977, 135f.

## 1.5 Lewis Mumford – staden som teater

Varken Le Corbusier eller Wright tänkte på staden som en plats för möten. I slutet av 1930-talet närmade sig Lewis Mumford (1895–1990) i *The Culture of Cities* (1938) storstaden ur en sociologisk synvinkel. Han skapade inte en idealstad utan lade fram riktlinjer enligt vilka ett nytt stadssamhälle borde ordnas och byggas. Stadsplanerarens uppgift skulle i framtiden enligt hans åsikt vara mera av andlig än teknisk natur.<sup>125</sup>

Mumford såg i likhet med Sitte staden som en teater, ett skådespel, vars fysiska organisation antingen kunde eliminera eller ge dramat en rikare innebörd.<sup>126</sup> ”Staden befrämjar konsten och är konst, staden skapar teatern och är teater”,<sup>127</sup> ansåg Mumford, och eftersom staden är skådeplats för samhällelig verksamhet bör dess storlek begränsas. Det är en absolut nödvändighet för att åstadkomma effektiv social kontakt. Han föredrog en stad med många kärnor framom en traditionell stad med ett centrum. Den senare fungerar med full effektivitet endast för en minoritet av befolkningen. En samling samhällen av lämplig storlek och på lämpligt avstånd från varandra borde ersätta den dåligt organiserade storstaden. Städerna måste planeras så att en rik och skiftande miljö uppstår. En ensidig miljö, för endast ett slag av verksamhet, erbjuder färre möjligheter för högre former av mänskliga prestationer, påpekade han.<sup>128</sup> ”I sin fullständiga form är staden sålunda en geografisk nervknut, en ekonomisk organisation, en institutionell process, en skådeplats för socialt handlande och en estetisk symbol för kollektiv enhet”, skriver Mumford.<sup>129</sup> Han återupptog således många karaktärsdrag

125 Mumford 1942, 482 f.

126 Mumford 1942, 477.

127 Mumford 1942, 476.

128 Mumford 1942, 253, 481–484.

129 Mumford 1942, 476.



från den mångfunktionella traditionella staden. Med stadsplanering skulle målet att skapa bättre städer uppnås.

## 1.6 Visionärernas betydelse för Aalto

I följande avsnitt granskas ovan presenterade arkitekters betydelse för Aalto. Målsättningen är att redogöra för vilka impulser de kan ha gett honom och vad han ansåg om funktionalismens stadskärnor.

Schildt beskriver hur Aaltos väg ut i världen gick via Sverige. Under sin första utlandsresa 1920 besökte han Stockholm och Göteborg där jubileumsutställningen för att fira stadens 300-årsjubileum skulle gå av stapeln tre år senare. En rätt stor stadsbyggnadsavdelning ingick i utställningen som Aalto besökte hösten 1923. I Stockholm gjorde Ragnar Österbergs (1866–1945) stadshus ett oförglömligt intryck.<sup>130</sup> Från Sverige fick han i mitten av 1920-talet också direkt och via arkitekturtidskriften *Byggmästaren* information om nya tankegångar inom arkitektur och stadsplanering. Därifrån kom Sven Markelius (1889–1972) till Åbo för att introducera funktionalismen för den finländska arkitektkåren våren 1928.<sup>131</sup> Tack vare honom fick Aalto möjlighet att skapa ett omfattande internationellt kontaktnät och kanske Aalto delvis bidrog

130 Schildt 1982, 112.

131 Schildt 1990, 42; Svenskarna hade direkt kontakt med den nya arkitekturens representanter. Markelius hade 1927 gjort en studieresa till Tyskland och där bekantat sig med Walter Gropius och Bauhausskolan. Se Rudberg 1999a; I Finland fick Aalto nöja sig med skriftlig information. Le Corbusiers böcker recenserades i *Arkkitehti-Akitekten 1926*; *Cahiers d'Art*, från 1927 framåt, finns i Aaltoarkivet. Tidskriften presenterade både Le Corbusiers och F. L. Wrights verk. Vilka tyska tidskrifter Aalto läste finns det inte belägg för. Erik Bryggmans bibliotek i Åbo innehöll många verk om modern arkitektur samt franska och nordiska tidskrifter som Aalto hade möjlighet att bekanta sig med, Pelkonen 2009, 52 fotnot 3.

till att Markelius anlätades som expert i Helsingfors efter kriget.<sup>132</sup>

Av arkitekterna bakom den ovan nämnda utställningen i Stockholm 1930 beundrade Aalto enligt Schildt speciellt Gunnar Asplund. Han hade hoppats få praktisera hos honom under sin första Sverigeresa men fick avslag.<sup>133</sup> Senare knöt de båda arkitekterna nära kontakt och i texten som Aalto skrev till minnet av Asplund 1940 framgår en stor uppskattning för kollegan. Aalto skriver att hans skapelser hade kontakt med naturen – människan inberäknad – och grundar sig på hennes sociala egenskaper inklusive hennes på intuition grundade handlingar. Detta psykologiska djup, som inte kunde beskrivas med ord, uppskattade Aalto. Han värderade Asplunds ansträngning att skapa harmoni, att binda samman en levande framtid och ett levande förflutet, liksom avståndstagandet till den historiska pastischen och det traditionslösa teknokratiska byggandet.<sup>134</sup> Hos Asplund fann Aalto alla de värderingar han själv betonade. Med tanke på att vi här befattar oss med utformningen av Helsingfors centrum är Asplunds landskapsarkitektur av speciellt intresse. Utformningen av utställningsområdet för Stockholmsutställningen 1930 och Skogskyrkogården torde ha utgjort en stor inspirationskälla för Aalto. Det första fallet uppvisar en från Aaltos centrumplaner bekant platsbehandling där landskapet inklusive vattnet ingår som en naturlig del av helheten (bild I.6). Av bilden framgår att det finns träd och annan grönska på torget. Dessa idéer skulle Aalto använda sig av.<sup>135</sup> I det andra fallet utgör den osymmetriska placeringen av byggnaderna och deras förhållande till omgivningen ett intressant jämförelseobjekt (bild I.7). Den i *acceptera* framförda åsikten att vissa arkitektoniskt värdefulla miljöer bör bevaras omfattade Aalto när han i samband med

132 Markelius tjänstgjorde som stadsplanedirektör i Stockholm 1944–1954.

133 Schildt 1982, 112f.

134 Aalto, Alvar, "E. G. Asplund in memoriam", *ARK* 11–12/1940.

135 Rudberg 1999b, 66f.

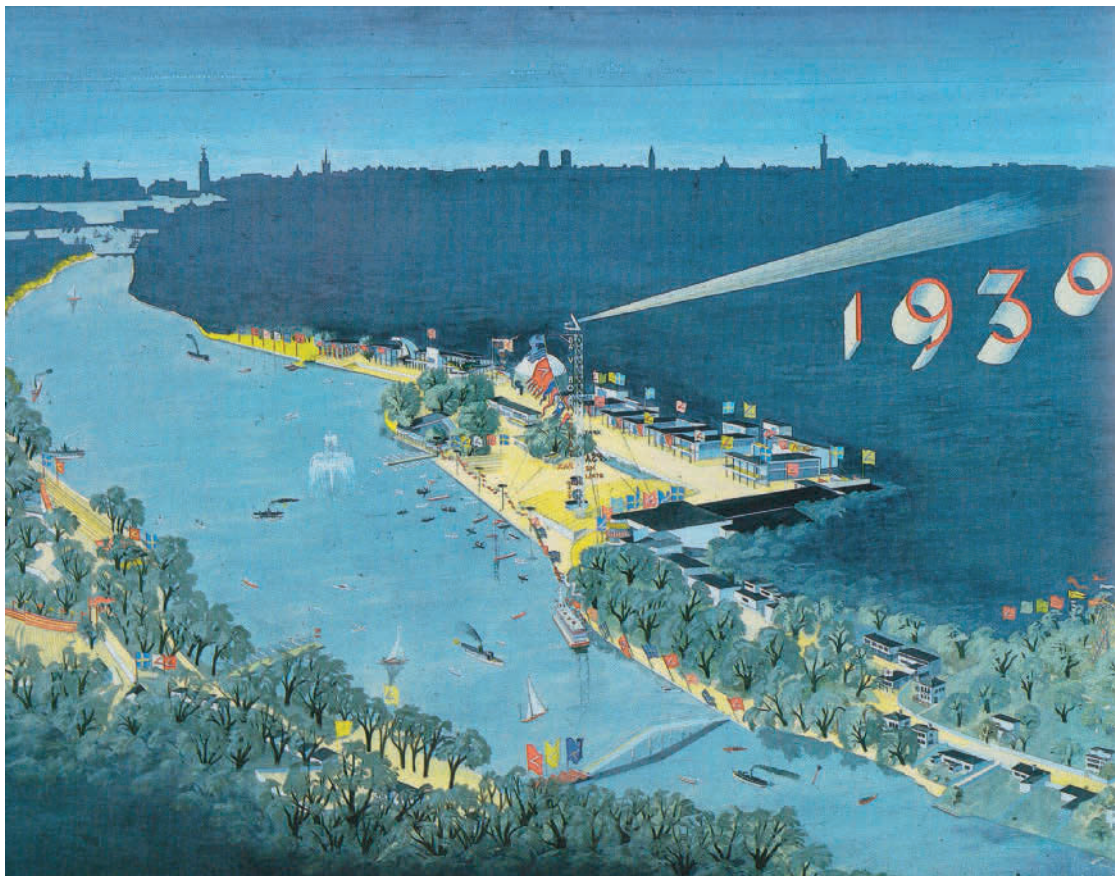


BILD I.6.  
Max Söderholm,  
Stockholmsutställningen  
1930, mäsområdet i  
fågelperspektiv, gouache  
på kartong, 1929.  
Rudberg 1999b, 38.

Utställningen låg  
på båda sidor om  
Djurgårdsbrunnsviken.

frågan om universitetets utbyggnad i likhet med flera andra arkitekter på 1930-talet gick med på att bevara Senatstorgets miljö: ”[D]et är verkligen en av de få saker som kan tänkas bevarad [...]”<sup>136</sup>

Aalto ansåg att han nåddes av Le Corbusier som ”en allmän känsla i atmosfären”.<sup>137</sup> De träffades första gången i Frankfurt 1929 och höll kontakt livet ut.<sup>138</sup> Av ett av Le Corbusiers brev framgår att de föredrog eller åtminstone uppskattade social samvaro lika mycket som arkitekturdiskussioner.<sup>139</sup> På Aaltos byrå fick man dock inte kriti-

sera Le Corbusier även om medarbetarna minns att Aalto vid Corbusiers död visade en viss glädje. Efter att arkitekturens förnyare hade gått bort såg han sig själv som världens bästa arkitekt.<sup>140</sup> Tack vare Le Corbusier blev Aalto bekant med Frankrikes återuppbyggnadsminister Eugène Claudius Petit som kunde förse honom med uppgifter inför uppdraget i Helsingfors. Aalto uppskattade Le Corbusier för att han kunde avvika från sina teorier, även om det var för dem han var allmänt uppskattad och beundrad.<sup>141</sup> Aalto upplevde detta konkret i Norrmalmstävlingen (1933) i Stock-

136 ”Senatstorget bör bibehållas såsom kulturresevat”, *Hbl* 28.2.1934.

137 Schildt 1973, 101.

138 *Malmilta maailmalle – Alvarin matkat, vuodet*, [http://www.alvaraalto.fi/net/malmilta\\_maailmalle/alvarin\\_matkat\\_vuodet.htm](http://www.alvaraalto.fi/net/malmilta_maailmalle/alvarin_matkat_vuodet.htm). 17.10.2016.

139 Le Corbusier till Alvar Aalto 5.8.1954. AAM.

140 Tide Huesser och Mariikka Rimaaja i Charrington & Nava 2011, 100 fotnot 108, 376. Författarna har nedtecknat diskussioner mellan medarbetarna i Aaltos ateljé.

141 Alvar Aalto till *Arts and Architecture* 1.9.1965, Aalto var ombedd att skriva några hyllningsord med anledning av Le Corbusiers bortgång. AAM.



BILD I.7.  
Gunnar Asplund &  
Sigurd Lewerentz,  
Skogskyrkogården.  
Jellicoe G. & S. 2000,  
292.

Ingången nere på  
bilden.

holm där Aalto i hög grad följde den funktionella stadens principer i motsats till Le Corbusier som påpekade att stadens unika topografi måste beaktas.<sup>142</sup> Aalto omfattade funktionalismens grundregler, använde dem som en utgångspunkt som kunde utvecklas; men han godtog absolut inte en internationellt fastslagen teori som enda rättesnöre. Aaltos inställning till staden som levande organism ligger närmare den som presenteras i *acceptera*. Han rent av använder samma argument.<sup>143</sup> Le Corbusiers utformning av storstadens centrum ifrågasätter han till många delar. Det kommer tydligt fram i alla hans centrumförslag som domineras av horisontalitet, mindre skala och platsbildning. Han skissade dock upp ett centrum

142 Linton 2013, 246–249, 253.

143 Se Aalto, Alvar, "Bostadsbebyggelse på gammal stadsplan", *Byggmästaren*, 1930.

med höghus i ett utkast till stadsplan för Torneå, men idén ledde ingen vart.<sup>144</sup> Aalto ogillade enligt Schildt planen för Chandigarh som representerade en felgående arkitektur. Men som vän uppskattade han däremot Le Corbusier.<sup>145</sup>

Förutom Le Corbusiers *Vers une Architecture* finns Hilberseimers *Grosstadtarchitektur* (1927) i Aaltos bibliotek. I ett uppskisserat saneringsförslag för Åbo 1930 och tävlingsbidraget för Norrmalm tre år senare kan intryck av Hilberseimers "vertikala stad" spåras fastän han själv skriver att lösningen för Åbo går tillbaka på traditionell stadsplanering med affärslokaler i bottenvåningen och bostäder högre upp.<sup>146</sup> Likheten är däremot påfallande i lösningarna för Göteborg och Kampen i Helsingfors. I båda fallen ingår trafiklederna som en väsentlig del av den vertikala zonindelningen (se kapitel I.4, och II.2).

Frank Lloyd Wrights tankevärld låg som helhet nära Aaltos. Speciellt hans "organiska" arkitektur tilltalade honom och sannolikt också åsikten att den lämpade sig för en demokrati och fria individer.<sup>147</sup> Den gav varje land möjlighet att låta sin egenart komma fram. Wright varnade för en planering utgående från maskinen och Aalto ville för sin del humanisera tekniken. Båda kämpade för att tekniken inte skulle få övertaget utan förbli ett bra hjälpmedel.<sup>148</sup> De förenades också av åsikten att arkitekturen bör beakta landskapet och att harmoni alltid bör eftersträvas. Deras byggnader står stadigt på marken. I Helsingfors följde Aalto

144 Schildt 1994, 22.

145 Göran Schildt 11.10.2005, telefonsamtal.

146 Aalto, Alvar, "Bostadsbebyggelse på gammal stadsplan", *Byggmästaren* 1930.

147 Frank Lloyd Wright – *Letters to Architects*, 1987; Twombly (ed.) 2009.

148 Laszlo Moholy-Nagys, *Von material zu architektur* (1929) fungerade som viktig inspirationskälla för Aalto. I boken sägs att tekniken aldrig får bli ett mål utan måste förbli ett hjälpmedel för ett sunt liv. Harmoni och människans biologiska uppbyggnad ska utgöra källan för en funktionslära., Moholy-Nagy 1968, 14–17, 73; Brev från Alvar Aalto till Laszlo Moholy-Nagy 1931, citerat i Schildt, 1985, 77.

Wrights metod från Broadacre att förena arkitektur och landskap. Däremot måste bristen på ett samlat centrum i Wrights stadsmodell ha förbryllat honom. Aalto såg inte bensinstationen som platsbildande och menade i likhet med Mumford att staden behöver en identitet för att hållas samman socialt. Detta hindrade inte Aalto att beundra Wright, som han enligt ett brev från 1939, gärna ville träffa eftersom han var "the only architect in the world whom I have truly admired."<sup>149</sup> En aning motstridigt uppgav han för Schildt att han ingenting visste om honom innan han kom till USA 1939, alltså samma år som han skrev brevet.<sup>150</sup> I ett föredrag inför Wiens arkitektförbund 1955 hänvisade han till Wright då han förklarade formens stora betydelse för människans välbefinnande. Enligt Wright var arkitektur att förvandla en värdelös tegelsten till en guldklimp.<sup>151</sup> Man kan med fog säga att Aalto anammade metoden i centrumplanen för Helsingfors. Där skapade han ett storslaget centrum av en bakgård. Men även direkta lån har påträffats. Aaltos sätt att kombinera affärer och parkering uppvisar påfallande likheter med Wrights "Crystal City" i Washington D.C. 1940 (se kapitel II.3).

Av mellankrigstidens litteratur om stadsbyggnad fick Lewis Mumfords *The Culture of Cities* (1938) stor spridning i Norden och påverkade i hög grad planeringen efter andra världskriget.<sup>152</sup> Året efter publiceringen träffades Aalto och Mumford.<sup>153</sup> För båda var städernas centrum viktiga, liksom flexibilitet och "organisk" utveckling.<sup>154</sup>

149 Aalto till F. L. Wright. 28.3.1939, *Frank Lloyd Wright – Letters to Architects*, 1987, 99. Det skulle dröja till 1945 innan de träffades.

150 Schildt 1973, 101.

151 Aalto, Alvar, "Mellan humanism och materialism", Schildt 1973, 82.

152 Hall 2011, 215. *The culture of cities* utkom på svenska 1942 och på finska 1949; Se Sbacchi 2015.

153 *Malmilta maailmalle – Alvarin matkat, vuodet*, [http://www.alvaraalto.fi/net/malmilta\\_maailmalle/alvarin\\_matkat\\_vuodet.htm](http://www.alvaraalto.fi/net/malmilta_maailmalle/alvarin_matkat_vuodet.htm) 10.3.2015.

154 Sbacchi 2015, 262.

Mumford hörde till kritikerna av Atenfördraget 1933, enligt vilket staden delades upp i zoner för boende, arbete, fritid och trafik. Han vägrade att skriva förordet till José Luis Serts (1902–1983) *Can Our Cities Survive?* eftersom han inte omfattade tanken att en stads hela liv kunde inneslutas i fyra funktioner. Människan hade tack vare maskinerna fått mera fritid, men enligt Mumford ville hon använda den till annat än sport och utflykter. Hon hade också fått tid att delta i politiska och kulturella aktiviteter och det syns inte i den nya stadsdesignen. "The organs of political and cultural association are, from my standpoint, the distinguishing marks of a city: without them, there is only an urban mass [...]."<sup>155</sup> Aalto upplevde i likhet med Mumford att stadskärnorna och de offentliga byggnadernas betydelse försumrades i samtidens diskussion. Han hade tagit upp frågan redan i samband med Stockholmsutställningen 1930.<sup>156</sup>

För att få stöd för bland annat en mera människonära funktionalism försökte Aalto tillsammans med Paulsson grunda kulturtidskriften *The human side – den mänskliga sidan* 1939. Mumford ingick i listan påtänkta skribenter.<sup>157</sup> På grund av andra världskriget skrinlades planerna, men det visar att Aalto kände väl till Mumfords tankegångar. I beskrivningen av Avesta-planen 1944 betona- de Aalto i hans anda vikten av att olika verksamheter samlas i centrum. Ett aktivt centrum skulle förhindra den moderna stadens sociala sönderfall (se delkapitel I.4.4). Aalto jämförde också torget med en teaterscen, men det hade Sitte som nämnt gjort redan tidigare. Mumford hade en betydande roll i skapandet av amerikansk regionplane-

155 Mumford & Frampton (2000) 2002, 133.

156 Aalto, Alvar, "Stockholmsutställningen II (1930)", Schildt 1973, 24.

157 Schildt 1985, 182–185. Syftet med kulturtidskriften var att föra samman kultur, samhällsliv, näringsliv och politik. De ville göra Nordeuropas röst hörd utan att agitera. Författarna skulle vara fullständigt oberoende och representera eliten i de s.k. demokratiska länderna. Tidskriften skulle distribueras i de nordiska länderna, England och USA.

ring och detta inspirerade Aalto att införa den i Finland.<sup>158</sup> Samtidigt tog han till sig ett geografiskt helhetstänkande även i centrumplaneringen. Det räckte inte att visa hänsyn mot grannkvarteren utan hela stadsregionen måste beaktas, såsom i till exempel Helsingfors fall.

Aalto var snabb att ta till sig de nya tankegångarna och testade rent funktionell stadsplanering i Norrmalmstävlingen 1932–1933. Lika snabbt insåg han att Le Corbusiers modell inte kunde lösa städernas problem. Det han hade i bagaget hemifrån och från studietiden spolades inte bort av det nya utan kompletterades. Hans lärares uppfattning att lösningarna bör vara individuella och beakta människans behov gav han inte avkall på. Aalto godkände Le Corbusiers grundtanke att staden måste omorganiseras för att den ökande trafiken inte får övertaget. Han omfattade Le Corbusiers trafikseparering, men utformningen av centrum godkände han inte. Aalto stod närmare *acceptera*-författarnas uppfattning om staden som en ”levande organism”. Wrights platsspecifika lösningar samt Mumfords krav på samlande centrum inspirerade. I ett samtal med Schildt inför Aalto-utställningen i Helsingfors 1967 sade han att samspelet med kollegor hade varit viktigt men att han valde sin linje i ett tidigt skede av sin yrkesbana.<sup>159</sup> Det betyder att Norden och Europa utgjorde grunden för hans planeringsprinciper. I det följande kapitlet granskas inom ramen för arkitektkongresserna därför några tyska arkitekters inställning till moderniseringsprocessen och deras betydelse för Aalto.

---

158 Se Nikula 1998a, 162–165 om Mumfords och Aaltos kontakter.

159 Schildt 1973, 101.

# 2

## DE INTERNATIONELLA ARKITEKTKONGRESSERNA

År 1928 grundade den moderna arkitektu-rens förespråkare CIAM (*Congrès International d'Architecture Moderne*) i La Sarraz i Schweiz. Med ny arkitektur och stadsplanering skulle man råda bot på industristädernas sociala missförhållanden. Målet för framtida kongresser var att definiera principerna för den samtida arkitekturen via systematisk forskning och att förmedla resultaten för en bredare publik.<sup>160</sup> På Markelius rekommendation blev Aalto medlem i CIAM 1929. Han blev genast invald i CIRPAC-kommittén (*Commissé internationale pour la réalisation des problèmes d'architecture contemporaine*) som hade till uppgift att förbereda kongresserna. Den hade grundats på initiativ av tysken Ernst May (1886–1970).<sup>161</sup> May var stadsarkitekt i Frankfurt am Main och ansvarade för utvecklandet av bostadsområden. Hans stadsplanering skulle influera Aaltos centrumplanering.

Av kongresserna är speciellt CIAM 4 (1933) och CIAM 8 (1951) intressanta med tanke på utformningen av stadskärnorna. Den första behandlade den funktionella staden vars mål var zonindelning och decentralisering. Den senare fokuserade på städernas centrum som dittills hade försumrats. Nedan granskas *Charte d'Athènes* och *The Heart of the City* från respektive kongresser. Mo-

numentaliteten ägnas ett speciellt intresse eftersom den var svårförenlig med funktionalismen. För Aalto innebar monumentalitet dock både möjligheter och krav. Nedan beskrivs hur han motiverade behovet av monumentalitet. Kapitlet avslutas med en granskning av Aaltos förhållande till CIAM. Målsättningen är att beskriva hur hans inställning till organisationen förändrades under åren. I samband med detta presenteras kontakter som hade betydelse för hans centrumplanering. Därtill granskas hans försök att förbättra den funktionella stadens centrum. Aaltos val av linje påverkade hans position inom CIAM som i sin tur kom att avspeglade sig på hans bemötande i Finland samt på det sammanhang centrumplanen behandlades och reviderades i.

### 2.1 La Charte d'Athènes

Samtidigt som många från Finland besökte Stockholmsutställningen 1930 och flitigt läste *acceptera*<sup>162</sup> började man inom CIAM inse att tidigare kongressers nya grepp riskerade att gå om intet på grund av existerande stadsplaner och fastighetsförhållanden. Den fjärde kongressen (1933) behandlade därför stadsplaner under rubriken "En funktionell stad" utgående från den förberedande kommitténs undersökning av 30 städer som uppvisade stora fel och brister. Eric Mumford

<sup>160</sup> Mumford & Frampton (2000) 2002, 9–24.

<sup>161</sup> Schildt 1985, 59–60. Aalto deltog med säkerhet i CIAM 1923, 1933, 1935, 1937 och i CIRPAC 1931. Schildt uppger att Aalto skulle ha deltagit i CIAM:s möten i Bergamo och Milano 1947, men hans namn är inte upptaget i deltagarlistorna, Mumford, E. 2014, 299 fotnot 41.

<sup>162</sup> Koho 2000, 55.

som granskat CIAM-diskussionen om staden konstaterar att det var svårt att evaluera materialet från CIAM 4-mötet och tre förslag till resolution framfördes.<sup>163</sup> En kort version under namnet ”Constations” översattes och utkom i många länder, i Finland under namnet ”Kaupunkisuunnittelun perustuslaki” (Grundlag för stadsplanering).<sup>164</sup> Ändå kunde man varken enas om eller godkänna en slutlig resolution, och 1942 publicerade Le Corbusier på eget initiativ *Charte d’Athènes* utgående från ”Constations”.<sup>165</sup> Få tyska och inga ryska medlemmar deltog 1933,<sup>166</sup> och Le Corbusiers höghusmodell fick dominera och lade grunden för utformningen av manifestet.

I *Charte d’Athene* eller Atenfördraget ses individen och bostaden som urbanismens kärna. Arbetet och fritiden är två andra nyckelområden. Den fjärde funktionen – trafiken – skulle förena de tre zonerna. Med ”öppen stadsplan” skulle sol, grönska och rymd, stadsbyggnadskonstens tre grundämnen, införas i städerna. Individens behov var det primära, inte en liten grupps vinst. Stadsbyggnadskonsten skulle garantera individens frihet samtidigt som den skulle se till den allmänna nyttan.<sup>167</sup> Städernas sociala missförhållanden skulle lösas med zonindelning. Grönområden fanns inte för att försköna utan de hade en praktisk uppgift som hemmets förlängning. Stadens centrum, vikt för privat och offentlig administration, skulle ha goda kommunikationer till bosättning, industri och affärer. Det borde därför ligga intill den centrala trafikknutpunkten.<sup>168</sup>

I *Charte d’Athene* förkastades i enlighet med Le Corbusiers utstakade linje den traditionella kor-

ridor-gatan och större kvarter krävdes för att underlätta den nödvändiga trafikdifferentieringen. Avstånden mellan gatukorsningarna skulle vara 200 till 400 meter.<sup>169</sup> Genom att införa flera nivåer av trafikleder kunde korsningar helt undvikas. Den tekniska utvecklingen hade möjliggjort en tredje dimension, höjden, i trafiklösningarna. Det blev möjligt att dra särskilda genomfartsvägar och avgränsa dem med grönzoner.<sup>170</sup> Atenfördragets idéer fick stor spridning och den traditionella, slutna platsen upplöstes. Zonindelningen ledde till decentralisering och städernas centrum förvandlades till en livlig trafikknutpunkt omgiven av kontorsbyggnader.

### 2.1.1

#### Stadskärnorna bristfälliga

Även om funktionalismens principer godkändes inom CIAM förekom olika uppfattningar om hur de skulle tillämpas. Förutom de nordiska arkitekterna gick även engelsmännen sin egen väg. Efter andra världskriget skulle deras arbete bli förebild och inspirationskälla för stadsplaneringen även i Finland. Därför är det på sin plats att reda ut de olika synsätten.

År 1933, samma år som mötet om den funktionella staden ägde rum, grundades den brittiska CIAM-avdelningen MARS (*Modern Architectural Research Group*). Engelsmännen deltog inte i CIAM:s första konferenser, som behandlade bostäder för existensminimum och serieproduktion, utan först då stadsplaneringen stod i fokus. De ville inte repetera det gamla utan i stället utveckla en egen stadsbyggnadsteori utgående från det amerikanska planeringskonceptet. Deras arbete grundade sig på samarbete med amerikanska och speciellt med Sert och Walter Gropius (1883–1969), som båda hörde till dem som emig-

163 Se Mumford & Frampton, (2000) 2002, 73–90.

164 Kaupunkisuunnittelun perustuslaki, (Ciamin laatima Ateenassa elokuussa 1933). På franska kallas resolutionen ”constations” eller ”resolutions” och på tyska ”Feststellung-en”. Den finländska versionen omfattar några maskinskrivna sidor. MFA.

165 Mumford & Frampton (2000) 2002, 85–90, 155.

166 Mumford & Frampton (2000) 2002, 77.

167 Le Corbusier (1942) 1957, 102.

168 Le Corbusier (1942) 1957, 73.

169 Le Corbusier (1942) 1957, 78.

170 Le Corbusier (1942) 1957, 89–92.

rerat från Europa. Gropius hade grundat och varit rektor för Bauhausskolan. Inom MARS-gruppen rådde konsensus om att framtidens stad måste ha ett ordnat och utvecklingsbart trafiknät samt uppvisa ett stort antal gröna rum; gärna skulle grönområdena sträcka sig ända in i centrum. Samtidigt favoriserade de en kompakt stad. De ville se klara gränser mellan stad och landsbygd.<sup>171</sup> Deras förslag på CIAM 4-kongressen skilde sig från majoritetens och vann inte gehör, men deras åsikter tilltalade helt tydligt Aalto eftersom han i ett brev till sin fru Aino skriver att engelsmännen hörde till kongressens ljuspunkter.<sup>172</sup>

Aalto var inte övertygad om att Le Corbusiers vision var den rätta lösningen för storstadens problem. Nyårsdagen 1928 skrev han i *Uusi Aura* att ”vi kan inte skapa ny form, där det inte finns ett nytt innehåll.”<sup>173</sup> Han ansåg att fastän man tillämpar nya byggnadsmetoder går det inte att överge byggnadstraditionen. Colin St John Wilson hävdar att tyskarna med Hugo Häring (1882–1958) i spetsen redan under CIAM:s första möte i La Sarras 1928 representerade en från människans behov och önsknings utgående inställning till förnyelseprocessen. Häring blev utfrusen och ledde till att andra tyska medlemmar, inklusive Hans Scharoun (1893–1972), drog sig ur. Detta skedde ett år innan Aalto anslöt sig till CIAM. Enligt Wilson fortsatte Aalto tillsammans med andra att kämpa för ”The Other Tradition”, en linje som skilde sig från Le Corbusiers vision.<sup>174</sup>

Uppdelningen av staden enligt fyra funktioner ledde till att stadskärnan som social mötesplats försvann. Av ”den andra traditionens” representanter skulle till exempel Aalto och May engagera

sig i centrumproblematiken, dock utan att officiellt ta ställning i frågan. Deras uppfattning diskuteras närmare i delkapitlet I.2.3. På 1940-talet berörde Sert, som 1947 skulle väljas till CIAM:s ordförande, försummelsen av stadskärnorna i *Can Our Cities Survive? An ABC of Urban problems, Their analyses, Their Solutions: Based on the Proposals Formulated by CIAM* (1942). Under rubriken ”The Civic Center, Nucleus of Urban Culture” konstaterade han att det fanns ett behov av mänsklig skala i stadsplaneringen eftersom den samtida staden håller på att upplösas i förorter runt stadens centrum. Om varje ”neighbourhood unit” förses med ett centrum skulle ett hierarkiskt system som tjänar invånarna uppstå. Han ansåg att byggnaderna hade en estetisk roll i stadsbilden och att människorna fordrade att byggnaderna uppfyller någonting mera än rent funktionella krav.<sup>175</sup> Aalto hade tio år tidigare i samband med Stockholmsutställningen talat om de offentliga byggnadernas betydelse, nu fick han stöd för sin tanke. Även Sert såg centrum som en knutpunkt för urban kultur. Samtidigt talade han om en till människan anpassad skala, vilket kan tolkas som lågt byggda kulturcentrum. Det finns inga belägg för att Aalto skulle ha läst boken, men med tanke på den täta kontakten med Sigfrid Giedion (1888–1968) kunde Serts åsikt knappast ha passerat obemärkt. Giedion var arkitekturhistoriker och CIAM:s sekreterare, som förutom vänskapen bidrog till informationsutbytet. Förutom att Aalto ställde sig till gruppen som inte helt omfattade Le Corbusiers visioner hörde han till de första som såg brister i den funktionella stadens centrum.

171 Domhardt 2012, 243–246; Se t.ex. Ward 2002, om hur England växer fram till ett föregångsland.

172 Mumford & Frampton (2000) 2002, 79; Brevet översatt i Schildt 1985, 96.

173 Aaltos artikel översatt och citerad i Schildt 1985, 226.

174 Wilson (1995) 2007, 22–43. Listan på representanter för ”The Other Tradition” innehåller förutom Aalto bland andra Gunnar Asplund, Sigurd Lewerentz, Erik Bryggman, Frank Lloyd Wright, Hans Scharoun, Hugo Häring, och Ernst May.

175 Domhardt 2012, 210. *Can Our Cities Survive?* skulle ursprungligen vara en översättning av utgångsmaterialet, men blev hans egen tolkning av CIAM:s funktionella stad. Boken skulle i populär form presentera CIAM:s doktrin för stadsplanering för att skapa en god jordmån för CIAM i USA.



## 2.1.2

### Dilemmat monumentalitet

I och med att stadskärnans vara eller inte vara och dess betydelse började diskuteras, väckte också begreppet monumentalitet intresse. Med tanke på att Aalto fick i uppdrag att planera Finlands huvudstad är det befogat att se vad den moderna arkitekturens anhängare tänkte i frågan. Mumford skrev i *Culture of Cities* att äldre städer som är planerade som monument inte kan anpassa sig till nya behov och krav, och att staden som levande miljö inte får överta ett musealt bevarande och en lagrande roll. Han ansåg att ett centrum för kultur och administration behövs, men det ska leva och förändras med tiden. Det var alltså tillåtet att riva och bygga nytt. Stadens utformning blir aldrig klar. I motsats till funktionalisterna ansåg han att det måste finnas något som gör en stad individuell, men det ska representera sin tid.<sup>176</sup> År 1943 skrev Giedion tillsammans med Fernand Léger (1881–1955) och Sert ”Nine points on monumentality”, men artikeln publicerades först 1956 i Giedions *Architektur und Gemeinschaft* med titeln ”Monumentalität – ein menschliches Bedürfnis” (Monumentalitet – ett mänskligt behov).<sup>177</sup> Författarna ansåg att människan behöver monumentalitet och symboler för kollektivets välbefinnande.<sup>178</sup>

Efter andra världskriget när diskussionen om förnyelsen av CIAM:s verksamhet började ta fart uppstod en falang med Giedion i spetsen som talade för behovet av monumentalitet. Hans föreläsning vid RIBA (*Royal Institute of British Architects*) i september 1946 väckte ett så stort intresse att *The Architectural Review* bad några av världens ledande arkitekter och arkitekturskribenter definiera vad monumentalitet betydde för dem och var den kunde införlivas i 1900-talets arki-

tekturkontext. Paulsson, Henry-Russell Hitchcock (1903–1987), William Holford (1907–1975), Giedion, Gropius, Lucio Costa (1902–1998) och Alfred Roth (1903–1998) bidrog med sina åsikter. Även Aalto tillfrågades men trots att han i brev till tidningens chefredaktör Richards visade sitt intresse<sup>179</sup> var han klar att formulera sin åsikt först 1953. De tillfrågade skulle svara på frågor som vad är monumentalitet; är monumentalitet önskvärd; och hur uppnås monumentalitet? Det visade sig vara en svår uppgift, redan själva ordet förbryllade. Man visste inte om och hur den ”nya monumentaliteten” kommer att skilja sig från den gamla. Svaren antyder dock att man ansåg att monumentalitet i stor skala inkluderade landskapet, och att planering av helheter var att föredra framom enskilda byggnader.<sup>180</sup> Insikten att man med ett öppet och ett trafikintensivt centrum hade gått miste om någonting värdefullt väckte diskussionen om berättigandet av monumentalitet. Många var ense om att den behövdes, men hur den skulle uttryckas var en svårare fråga. Osäkerheten på den här punkten kommer till uttryck även i hur Aalto handlade. Brevet till Richards antyder att han var genuint intresserad av frågan, men trots det valde han att inte tillkännage sin åsikt.

## 2.1.3

### Aalto och monumentaliteten

I början av 1970-talet kritiserade de vänsterradikala Aaltos Helsingforsplan för elitism och monumentalitet. Mot den bakgrunden är det väsentligt att försöka reda ut Aaltos åsikt i frågan. Begreppet var inte främmande. Han hade 1923 gett sin första arkitektbyrå namnet ARKKITEHTUURI JA MONUMENTAALITAITEEN TOIMISTO ALVAR AALTO (Byrå för arkitektur och monumental

176 Mumford 1942, 440f, 444.

177 Domhardt 2012, 210–214.

178 Se Sert m.fl. (1943) 1956.

179 Alvar Aalto till M. L. Richards c/o *The Architectural Review* 15.7.1947 och 14.3.1948. AAM.

180 Paulsson, Hitchcock & Holford 1948, 119–122; Tuomi 2005, 59–61.

konst Alvar Aalto) och innan funktionalismen lanserades tangerade han begreppet i artiklar som behandlade omregleringen av Jyväskylä. Han föreslog att en serie torg byggdes och att landskapet i trakten framhövs genom byggnader. Trots att inget av torgen förverkligades visar helhetsplanen på en klar differentiering. Torgen skulle ha sin egen karaktär med en inbördes hierarki och avspegla stadens ställning.

Jyväskylä måste leka Mellersta Finland. Som dess huvudstad är det en teater, där regionens andliga krafter framträder. En stad är helt och hållet en byggnadsfråga. Varje fasad bör berätta om 10 hektar god åker, om fyra sjöar och om fem upplysta inånare i landskapet.<sup>181</sup>

Inställningen till staden som spegelbild av samhällets utvecklingsnivå liksom åsikten att torget är en väsentlig del av stadens centrum skulle han hålla fast vid.

I samband med tävlingen för ett självständighetsmonument i Helsingfors 1927 kom Aalto in på begreppet monumentalitet. Han föreslog ett stadion som var monumentalt på ett festligt sätt och hade tillräckligt stora dimensioner. Det skulle fungera som en samlande faktor för en nation med många politiska partier. Han menade att en nyttobyggnad som har ett reellt samband med självständighetstiden lämpar sig väl som ”monument för självständigheten”.<sup>182</sup> Om byggnaden skulle placeras i Observatorieparken skulle den bilda en accent i stadsbilden och ge staden ett lika starkt karaktärsdrag som Senatstorget och Nikolajkyrkan (Domkyrkan i dag).<sup>183</sup> Fastän det i Stadion-förslaget var fråga om en enskild byggnad återkom han till argumenten till exempel i

beskrivningarna av lösningen för Helsingfors i början av 1960-talet. Han höll fast vid åsikten att symboler för en demokrati skulle karakterisera samhället och att monumentalitet krävde en viss storlek och koppling till vardagen.

Sökandet efter samlande symboler som lämpade sig för en demokrati fortsatte även efter att Aalto tagit till sig funktionalismens grundtankar. I den redan ovan nämnda artikeln om Stockholmsutställningen 1930 i *Arkkitehti-Arkitekten* uppmärksammade han det faktum att minimilägenheter absolut fordrar en pendang i kollektivarkitekturen. Han beklagar att detta inte tillräckligt lyfts fram men konstaterar att ”*Stockholmsutställningen är den första i världen, där man medvetet har presenterat detta problem*” (Aaltos kursivering).<sup>184</sup> För Aalto hade frågan helt tydligt större betydelse än för dem som planerat utställningen, eftersom han återkom till ämnet i *Bauwelt* och i kulturtidskriften *Granskaren* under de påföljande åren. I artiklarna förkastar han offentliga byggnader som enskilda monument samtidigt som han framför starka argument för att de behövs. Däremot tar han inte ställning till hur den för alla gemensamma arkitekturen eller helheten ska utformas.<sup>185</sup>

Under krigsåren fick Aalto möjlighet utforma nya stadscentrum och därmed också ge uttryck för monumentalitet, först i Uleåborg och sedan i Avesta. I båda förslagen, som närmare granskas i kapitel fyra, är offentliga byggnader samlade omkring torg. En annan gemensam nämnare är att helheten poängteras på de enskilda byggnadernas bekostnad. Aaltos lösning avviker avsevärt från funktionalisternas gängse uppfattning att de offentliga byggnaderna skulle vara utspridda i parker. Genom att samla dem runt torg uppnådde han en önskvärd hierarkisk differentiering i städerna.

181 Aaltos artikel i *Keskisuomalinen* 30.11.1924 översatt och citerad i Schildt 1982, 253.

182 Aalto, Alvar, ”Itsenäisyysden muistomerkki – Stadion”, *US*, 25.11.1927, Paavo Nurmi hade haft stor framgång i Olympiska spelen i Paris 1924.

183 ”Itsenäisyysmuistomerkkijätus ja stadionkysymys yhdistetään”, *Sisä-Suomi* 18.12.1928.

184 Aalto, Alvar, ”Stockholmsutställningen II, (1930)” Schildt 1973, 23ff.

185 Aalto, Alvar, ”Ein Brief von Finnland, (1931)”, Schildt 1997, 85f; Aalto, Alvar, ”Bostadsystem i USSR”, *Granskaren*, juli-augusti/1932, 104.

Han publicerade inga texter om monumentalitet, men redogjorde för dess betydelse och uttrycksmöjligheter i projektbeskrivningarna. Hans förslag på utformningen av identitetsskapande stadscentrum från 1940-talet ger därtill svar på frågor som låg i tiden. Av projektbeskrivningar belyser den för Avesta bäst Aaltos förhållande till begreppet monumentalitet. Han ger ett konkret lösningsförslag till de problem som tagits upp i *Can Our Cities Survive* och *Culture of Cities*. Han använder ord och uttryck som ”dominant”, ”en krona för staden”, ”förmåga att samla det medborgerliga livet”, ”symbol”, ”ge Avesta en speciell karaktär”, ”samhällets kärna”, och ”särdrag som kan accentueras”. Han använder däremot inte ordet monumental, men anser att det var bättre att samla alla offentliga byggnader; som helhet har de större effekt än vad enskilda, utspridda moderna byggnader förmår uppnå. Helheten utgörs av byggnadernas inbördes hierarki som kommer till uttryck i utformning och materialval.<sup>186</sup>

Säynätsalo stadshus och Pensionsanstalten vid Mannerheimvägen i Helsingfors är två projekt Aalto arbetade på när diskussionen om monumentalitet pågick som livligast. På en ritning för Pensionsanstaltens projekt står följande text i vilken han använt ordet monumentalitet:

Perspektiv/Pensionsanstalten i kontrastförhållande till de närliggande affärsbyggnaderna och torgytorna vars placering och form medvetet skapar möjlighet för pensionsanstaltens monumentalitet och den offentliga byggnadens suveränitet.<sup>187</sup>

186 Aalto, Alvar & Albin S:son Stark, ”Avesta stadscentrum”, *Byggmästaren* 23/1944; ”Stadscentrum i Avesta” s.a. och ytterligare manuskript till artikeln, Arkitekturmuseets, Stockholm, Alvar Aaltos arkiv.

187 Kolehmainen & Laaksonen 2002, 41. ”Perspektiivi/Kansaneläkelaitos kontrastisuhteessa ympäröiviin liikerakennuksiin ja toripintoihin joiden sijoitus ja muoto tarkoituksellisesti luovat mahdollisuuden kansaneläkelaitoksen monumentaalisuudelle ja julkisen rakennuksen suvereniteetille.” Fritt översatt Eva Johansson.

I beskrivningen av samma förslag säger han att monumentalitet uppstått genom att små torg och gränder fungerar som bakgrund för huvudbyggnaden.<sup>188</sup> Det är kontrastverkan som bidrar till monumentalitet, inte arkitektoniska detaljer.

Fastän Aalto inte bidrog med sin åsikt skriftligt är det helt uppenbart att monumentaliteten och dess uttrycksform sysselsatte honom. I motsats till vännen Paulsson ställde sig Aalto positiv till monumentalitet.<sup>189</sup> Den gick bra att förena med ett demokratiskt samhälle och var inte förkastlig, snarare eftersträvansvärd. Det var dock fråga om en demokratisk version. Monumentaliteten skulle utgå från människans behov, men den fick inte förinta henne. Aalto sade ofta att han bygger för den lilla människan och han påminde även åhörarna vid RIBA 1957 att arkitekterna aldrig får glömma att de bygger för ”human beings”.<sup>190</sup> Aalto ansåg liksom flera kolleger inom CIAM att monumentalitet bäst uttrycks med helheter och en skala som står i relation till stadens storlek. Därtill utgjorde byggnadernas inbördes hierarki och kontrastverkan användbara uttrycksmedel.

## 2.2 The Heart of the City

I det följande granskas CIAM:s förändrade inställning till städernas centrum och hur den förhöll sig till Aaltos uppfattning. Trots att decentralisering hade fjärrat människorna från varandra och man enligt Domhardt hade börjat diskutera stadskärnorna och deras betydelse redan under 1930-talet, skulle det dröja till 1951 innan organisationen officiellt diskuterade frågan.<sup>191</sup> Ett år efter kongressen CIAM 8 i Hoddesdon utkom *The Heart of the City: towards the humanisation of*

188 Schildt 1994, 138.

189 Paulsson, Hichcock & Holford 1948, 120f.

190 Aalto, Alvar, ”RIBA Discourse 1957”, *Architectural Design*, 12/1979, 4.

191 Domhardt 2012, 213.

*urban life* (1952). I den ingår längre anföranden från kongressen, diskussioner och förslag till centrumutformning för olika typer av städer. Kongressarrangören MARS drev frågan om stadskärnans betydelse och ville uppta "the Core" som en femte funktion.<sup>192</sup> I motsats till Le Corbusier, som kallade centrum för stadens hjärna, hade stadskärnan nu börjat ses som stadens hjärta, vilket även framgår av rapportens titel.

Enligt CIAM:s ordförande Sert hade organisationen tagit en mera human inställning till modern stadsplanering. Samlingsplatser där invånarna spontant kan träffas och utbyta tankar borde framöver få rum i städerna, men i en förnyad form.<sup>193</sup> Men kongressmedlemmarna kunde inte komma överens om hur "the Core" skulle utformas, endast om att ett behov av en kärna fanns.<sup>194</sup> Många var dock ense om att ett centrum skulle vara skapat av människan och att naturen skulle lämnas utanför. Markusplatsen i Venedig ansågs ha den perfekta skalan och utgjorde en bra förebild. Om miljön påminde om en trädgård skulle människorna inte se varandra på samma sätt:

[...] The landscape of the Core is essentially a civic landscape. It is a place where the civic expression of the town finds its highest point. This civic landscape is a product of man as opposed to a natural landscape, and in some cases natural elements – even trees – would be out of place.<sup>195</sup>

Här talar Sert uttryckligen om ett av människan skapat landskap. Han kunde inte föreställa sig ett träd på Markusplatsen. Det hör inte dit, människan har tagit de naturliga elementens plats och geometrin dominerar, ansåg han. Istället ger mobila element och själva verksamheten liv åt torget i Venedig. Kärnan i en modern stad kunde enligt Sert visa upp liknande element som kontrast till

en mer statisk arkitektonisk bakgrund. Han föreslog att "the public square" skiljs från den omkringliggande naturen, att människan höjs över växter och djur.<sup>196</sup>

Enligt flera inlägg under CIAM-kongressen i Hoddesdon var medicinen för den decentraliserade staden nya kärnor och en koncentration av aktiviteter.<sup>197</sup> Många var villiga att luckra upp zonindelningen för att erhålla mångfald. Centrum skulle vara bilfritt och en konstprodukt – en "artefakt" – som inte fick blandas med engelsk trädgård där byggnaderna försvinner. Fotgängarna skulle beaktas och parkeringen skulle placeras i utkanten.<sup>198</sup> För övrigt var man endast ense om att planeringen av "the core" kommer att utgöra en av framtidens viktigaste uppgifter. Om CIAM före kriget hade koncentrerat sig på boendet stod nu det offentliga rummet, mellanrummet mellan byggnaderna, i fokus.<sup>199</sup>

Domhardt anser att CIAM 8 (1951) utgjorde en vändpunkt, då började planerarens roll ifrågasättas. Före kriget hade planeringen varit utvecklingens motor, nu skapade den ramen för socialt liv. Även CIAM:s teori förändrades. Det var inte längre trafiken som ordnade staden utan sekvensen av offentliga rum. Betydelsen av stadens enskilda komponenter bestämdes av deras ställning i nätverket av huvud- och bicentra och inte genom att lägga till ytor med olika användning. Ingen del kunde längre behandlas isolerat utan utgjorde en del av en större kontext. Som Domhardt konstaterar behandlades de öppna stadskärnorna inte arkitektoniskt utan förblev enligt CIAM:s teori ett "fotgängarrike" utan arkitektonisk kontur.<sup>200</sup> Man stod rätt handfallen inför utformningen av stadskärnorna. De borde innehålla någonting arkitektoniskt nytt, men man visste inte vad. I fråga om

192 Mumford & Frampton (2000) 2002), 201ff; *CIAM 8, Report of Hoddesdon Conference*, July 1951.

193 Sert 1952, 6.

194 Domhardt 2012, 335, 339.

195 Tyrwhitt m.fl. (ed.) 1952, 77.

196 Mumford & Frampton (2000) 2002, 206f.

197 Tyrwhitt 1952, 103ff.

198 Giedion 1952a, 161f, 164.

199 Domhardt 2012, 354ff; Tyrwhitt m.fl. (ed) 1952, 164.

200 Domhardt 2012, 349f, 358, 372.

inställningen till naturen skedde dock en förändring. Man var nu beredd att lämna bort naturen från stadens hjärta, att skjuta Le Corbusiers gröna matta åt sidan. Detta skulle lämna spår även i Aaltos centrumplanering.

Aalto deltog inte i kongressen men enligt Giedion, som sammanfattade kongressens diskussioner i *The Heart of the City*, skapades den mest kreativa arkitekturen i Finland och Brasilien, vilket kan tolkas som att Aalto inte hade så mycket att hämta på kongressen. Av en intervju 2005 med Erik Kråkström (1919–2009) framgår att man i Finland var intresserad av vad som sades i Hoddesdon och direkta hänvisningar till *The Heart of the City* förekommer i Yrjö Lindegren (1900–1952) och Kråkströms förslag för Helsingfors centrum 1954.<sup>201</sup>

Sent omsider tog CIAM upp frågan om städernas centrum. De flesta synpunkterna hade Aalto långt tidigare presenterat och konkretiserat i olika stadsplaneförslag. Offentliga byggnader samlade runt bilfria och mer eller mindre urbana torg var ingenting nytt för honom. På en punkt avvek dock kongressens ställningstagande från hans uppfattning. Han hade hittills inte kunnat tänka sig att helt utesluta naturen från städernas centrum.

### 2.3 Aalto och CIAM

I det följande avsnittet redogörs för Aaltos förhållande till CIAM, hur han förhöll sig till teorin om den funktionella staden och det nätverk som han omgicks av inom organisationen. I och med att Aalto anslöt sig till CIAM flyttades hans verksamhetsfält från Finland och Skandinavien till Centraleuropa. CIAM betydde nya kontakter och livslång vänskap med exempelvis CIAM:s sekreterare Sigfried Giedion. Denne gav inblick i organisationens verksamhet även då Aalto själv inte

<sup>201</sup> Giedion 1952a; Erik Kråkström 18.5.2005.

var på plats. De nya kontakterna bidrog framför allt till att hans egen linje utkristalliserades. Nedan fokuseras granskningen på de tyska arkitekternas insatser. Med tanke på kommande uppdrag i Helsingfors är beskrivningen av positionsförskjutningarna på organisationens arkitektfält av särskilt intresse. Aaltos position och hur den förändrades klagörs för att öka förståelsen av det betydande Helsingforsplanen fick.

#### Tyska falangens betydelse

Aalto uppgav för Schildt inför Aalto-utställningen i Helsingfors 1967 att han i någon mån varit intresserad av Henry van der Velde (1863–1957).<sup>202</sup> Förutom van der Velde, som representerade jugendstilens ”organiskhet”, är det troligt att *Der Ring* i Tyskland bidrog till att Aalto valde det ”organiska” alternativet. *Der Ring* var en sammanslutning av arkitekter som verkade under åren 1926–1933 med en funktionalistisk agenda. Gruppen hade inget program utan var öppen för olika tolkningar av den moderna arkitekturen. Scharoun och Häring representerade ”organisk” funktionalism medan Ludwig Mies van der Rohe (1886–1969) och Gropius stod för industriellt byggande. År 1926 hade Häring kritiserat både Le Corbusiers och Hilberseimers visioner. Han drog paralleller mellan dem och fordismens massproduktion och frågade till vad sådana städer behövs. Han hade ingen förståelse för att berg, skogar, floder och sjöar sågs som störande och främmande element. Ordning, yta och ritbordet har ersatt landskapet, ansåg han. Städerna är och har alltid varit förbundna med landskapet. Det ger dem en egen karaktär. Enligt Häring låg svårigheten i att förnya det ”organiska”, inte geometris-

<sup>202</sup> Schildt 1973, 101. van der Veldes tankar förmedlades till Finland av Sigurd Frosterus som arbetat i hans ateljé. Frosterus och Gustaf Strengell uppskattade i ett tidigt skede Aalto, Pelkonen 2009, 156ff.

ka, planeringsbegreppet.<sup>203</sup> Eeva-Liisa Pelkonen nämner Ringmedlemmen och arkitektkritikern Adolf Behnes (1885–1948) åsikt att funktionalistens utgångspunkt hellre borde vara den bågformade än den räta linjen (1926).<sup>204</sup> I Finland kände man väl till tysk stadsplaneringstradition och enligt ett brev hem från sin första CIAM-konferens knöt Aalto främst kontakt med tysktalande deltagare.<sup>205</sup> En bidragande orsak var säkert att tyskan, efter finskan och svenskan, var hans starkaste språk. Om *Der Rings* verksamhet av någon orsak skulle ha undgått honom tidigare, torde den tyska uppdelningen av arkitektfältet ha framgått under de första CIAM-kongresserna. Det kan inte heller ha förblivit oklart att Härings åsikt att all planering bör utgå från människan, inte var välkommen i CIAM-kretsarna.

Med tanke på centrumplanering hörde May till Aaltos viktiga tyska kontakter. Under sin tid som Frankfurts stadsarkitekt stod staden och May värd för CIAM:s andra och Aaltos första kongress. I Frankfurt 1929 kunde deltagarna bekanta sig med nya, enligt Mays planer förverkligade bostadsområden. Kort därefter flyttade han i likhet med andra tyska socialister till Sovjetunionen. På CIRPAC-mötet i Berlin 1931, där Aalto deltog, visade han sina senaste stadsprojekt. Han uppfattade social gemenskap jämsides med hemmets slutna, privata sfär som stadsinwånarens största behov. Han såg småstädernas uppbyggnad som idealisk och prioriterade låga hus. Hans planer innehöll alltid ett samlat centrum. Endast byggnader gör inte en storstad utan det behövs också social gemenskap, menade han.<sup>206</sup>

Tyskarnas idévärld tilltalade Aalto. Efter kongressen i Frankfurt konstaterade han att den nya stilen är internationell, men att byggnadskonsten trots det är ett uttryck för arkitektens karaktär.

203 Häring 2014, 818–820.

204 Pelkonen 2009, 156f.

205 Aaltos brev hem i Schildt 1985, 61f.

206 Buekschmitt 1963, 152, 155f.

Han säger i en intervju i *Tulenkantajat* (Eldbärraren) 1929 att "[n]ationell särart är inte avgörande, för den som är stor vågar vara universell, personligheten kommer ändå fram i hans arbeten."<sup>207</sup> De rationalistiska tongångarna föll honom inte helt i smaken och följande år, 1930, skrev han till både CIAM:s ordförande Karl Moser (1860–1936) och Gropius om sina landsmäns svårighet att förstå "den organiska linjen". Han avslöjade också att både han och hans hustru föredrar det internationella samarbetet.<sup>208</sup> De finländska kretsarna kändes för små. Aalto såg en möjlighet att påverka samhällsutformningen internationellt. Det är oklart vad han exakt menade med "den organiska linjen". Tänkta han på den fritt dragna linjen, eller innebar uttrycket också det "organiska" alternativet, som en del av tyskarna ansåg att borde utgöra ett jämbördigt alternativ till teknisk-geometrisk utformning?

Även om Aalto i ett tidigt skede omfattade en öppen stadsplan talade han 1930, i likhet med *acceptera*-författarna ett år senare, för en mindre ortodox funktionalism. Han omfattade de nya tongångarna, men var väl medveten om att det uppstår svårigheter när man övergår från ett planeringssystem till ett annat:

[...] det fordrar ett ingående studium av förefintliga behov, i stället för formella idealstads-projekt, ett förnekande av arkitekters gamla kolarthro på staden som plastisk enhet, ett utvecklande av stadsplane-konsten till vad den förnuftslenligt borde vara – ett elastiskt system för dirigerande av stadens tillväxt i alla dess olika former.<sup>209</sup>

Aalto ansåg som sina svenska kolleger att all stadsplanering bör utgå från verkligheten, från

207 Intervju i *Tulenkantaja*, 1929, "Kansallinen erikoislaatu ei tässä asiassa lopultakaan merkitse, sillä se joka on suuri, uskaltaa olla yleismaailmallinen, hänen oma persoonallisuutensa lyö kuitenkin itsensä ilmi työssä." Fritt översatt Eva Johansson.

208 Breven översatta i Schildt 1985, 66.

209 Aalto, Alvar, "Bostadsbebyggelse på gammal stadsplan", *Byggmästaren*, 1930, 33.

behoven, och att den bör vara flexibel med tanke på framtidens behov. Detta är åsikter som i hög grad överensstämmer med Mays inställning till utformningen av en stad. Aalto var inte ensam om att influeras av honom, det gjorde flera svenska arkitekter också.<sup>210</sup> I ”Bostadsfrågans geografi” i *Arkitektur och samhälle* 1932 skriver Aalto att decentralisering är möjlig, men på lokal nivå måste det finnas en betydande centralisering. Han talar om naturens biologiska organisationsprincip. Människors kontaktbehov och för alla gemensamma institutioner kräver lokalgrupperingar på samma sätt som celler drar sig till varandra.<sup>211</sup> Aalto kan i likhet med arkitekterna bakom Stockholmsutställningen 1930 räknas till skaparna av en nordisk variant av funktionalistisk stadsplanering, men då det gäller centrumplanering hör han även internationellt sett till de absoluta pionjärerna. Enligt Giedions brev i december 1931 uppfattades de nordiska arkitekternas närvaro i CIAM avgörande för hela organisationens fortlevnad.<sup>212</sup> Men trots hans livliga korrespondens ställde Aalto sig avvaktande.

I ett brev till sin hustru från CIAM 1933 skriver Aalto att ”[e]n resa som denna framkallar en stark självkänsla, men först när vi är tillsammans kan en jämvikt utan överdrifter och en riktig världsåskådning uppkomma [...]”<sup>213</sup> Han ville helt tydligt gå sin egen väg. Efter kongressen kommenterade Aalto mig veterligen inte explicit den funktionella staden och zonindelningen. Han hade deltagit i CIRPAC:s förberedande möte i Berlin 1931, vilket gett honom tid att överväga vilken linje som var den rätta.<sup>214</sup> Den verkar dock ha varit klar rätt tidigt, för samma år kommenterade

han pamfletten *acceptera* med att säga att arkitekterna är en kår av vetenskapsmän med absoluta förpliktelser att bygga upp en kultur så ”organisk” och elastisk som möjligt.<sup>215</sup> I den av Giedion önskade CIAM-rapporten från Finland i *Bauwelt* 1931 konstaterar Aalto att det finns mycket lite arkitektur som utgår från de mänskliga behoven: ”Byggnadsverksamheten och stadsplaneringen inkluderar alltså föga arkitektur i meningen organiskt byggande – precis som nästan överallt i världen.”<sup>216</sup> Följande år skrev han om Frankfurts am Mains förnyare Mays roll i Sovjetunionen i *Granskaren*. Han prisade planen för Tirgan för dess elasticitet och beaktandet av terrängens topografiska egenskaper. Därtill noterade han att de för hela staden gemensamma allmänna byggnaderna är planerade i stadens mitt (se bild I.12).<sup>217</sup> Dessa åsikter avviker markant från Atenfördraget och troligen hörde Aalto till dem som motsatte sig ett godkännande av direktiven. Hans motvillighet bestyrks av Giedions brev av vilka det framgår att Aalto tackat nej till inbjudan till CIAM 4 år 1933. Giedion bad honom dock göra det omöjliga möjligt och komma. Två veckor tidigare hade han skrivit att det är beklagligt att Finlands delegat är nästan den enda som inte lyckats få fram ett förslag till en stadsplan: ”Sätt i gång med arbetet och skicka en finländsk stad för publikationen.”<sup>218</sup> Aalto reste till kongressen men anslöt sig till gruppen först i Aten, där han enligt ett brev hem ågnade två förmiddagar till att

210 Hall 2011, 210; Schildt 1985, 60f.

211 Aalto, Alvar, ”Bostadsfrågans geografi”, *Arkitektur och samhälle*, *Spektrum*, 1932, 87–92.

212 Giedion till Aalto 30.12.1931. AAM. Enligt arkivet skickade Giedion 86 brev åt Aalto medan denne skrev 27 till Giedion under åren 1930–1964.

213 Brevet översatt i Schildt 1985, 99.

214 Schildt 1985, 70f; Mumford, E. 2014, 283.

215 Under rubriken Kirjallisuutta (Litteratur) berömde Aalto *acceptera* och menade att den kommer att aktivera alla samhällskretsar eftersom den betonar sambandet mellan olika kulturformer. ARK 10/1931, 168.

216 Aalto Alvar, ”Ein Brief von Finnland”, *Bauwelt* 25/1931. Översättning i Schildt 1973, 31f. CIAM hade beslutat att publicera alla CIAM:s texter i *Bauwelt*.

217 Aalto, Alvar, ”Bostadsystem i USSR”, *Granskaren*, juli-augusti/1932, 104; Se Pelkonen 2009, 110f och Schildt 1985, 87f om Aaltos relation till planeringen i Sovjetunionen.

218 Sigfried Giedion till Alvar Aalto 13.6.1933. AAM. Kongressen ägde rum ombord på Patris II mellan Marseille och Aten. ”Machen sie sich an die Arbeit und liefern Sie uns für die Publikation eine finnische Stadt!” Fritt översatt Eva Johansson.

bekanta sig med Akropolis.<sup>219</sup> Diskussionen om den funktionella staden i Le Corbusiers tappning stod inte högst på agendan. Aalto omfattade indelningen av staden enligt funktion, men han föredrog Mays version. Det minskade dock inte kollegernas uppskattning. Enligt konsthistoriker och kritiker Nils-Gustav Hahl, som Aalto hade valt att representera Finland under CIAM-kongressens båtfärd från Marseille till Aten, värdesatte kongressdeltagarna Aalto högt.<sup>220</sup>

Texterna som Aalto skrev efter CIAM:s första kongresser bekräftar att han stod närmare Häring, Scharoun och May än Le Corbusier. Vad och hur mycket han influerades av tyskarna har inte gått att klarlägga i den här studien, men i likhet med May poängterade han den psykologiska betydelsen av samlade centrum. Hans bakgrund och uppfattning om planering överensstämde med tyskarnas ”organiska linje”.<sup>221</sup> Trots detta var han uppskattad inom CIAM. Hans egen entusiasm skulle dock minska rätt snabbt.

## Dispyten inom CIAM

Efter att funktionalismen förbjudits i Sovjetunionen och Tyskland ökade Le Corbusiers inflytande ytterligare inom CIAM. Han stod emellertid för ett synsätt som Aalto ansåg omänskligt och som han ville humanisera.<sup>222</sup> Aalto fortsatte också att ta avstånd från kravet på absolut historielöshet, som han påbörjat 1930 i artikeln ”Bostadsbebyggelse på gammal stadsplan”. I den skriver han att man ständigt måste upprepa att ”[h]änsyn till ti-

digare bebyggelse är en fråga om takt, ej en fråga om stil, [...]”<sup>223</sup> Samma åsikt uttrycks i *acceptera* med konstaterandet att en byggnad måste visa hänsyn till sina grannar, men hänsyn är inte stilefterbildning utan beaktande av omgivningens arkitektoniska skala, måttförhållanden, gruppering och färg.<sup>224</sup> I ett inlägg om utvidgningen av universitetets huvudbyggnad i Helsingfors 1934 anser han att det måste finnas ”klarare linjer mellan det gamla och det nya samt deras riktiga anslutning till varandra.”<sup>225</sup> Allt behöver inte rivas men övergången mellan nytt och gammalt bör vara taktfull.

Aaltos mål att förbättra funktionalismen tilltalade inte CIAM och han inbjöds inte att representera sina arbeten på CIAM 5 (1937) fastän han befann sig i Paris.<sup>226</sup> Under de Nordiska byggnadsdagarna i Oslo 1938 konstaterade han att byggnadskonstens innersta väsen är en växling och utveckling som påminner om naturligt organiskt liv. Stadsplaneutvecklingen måste

ledas så att bostaden, husen och husgrupperna alltid fritt kan få den utformningen som är en naturlig följd av deras tillblivelseår, den interna grupperingen av husen bör fritt kunna utvecklas enligt föreliggande behov och alla bestämmelser som siktar på en ytlig, formell enhetlighet bör förkastas [...] Stadsplaneringen bör i stället för enformighet skapa frihet för en riktig utveckling, den bör vara ett flexibelt system som gör det möjligt att behärska samhällenas tillväxt enbart med tanke på fysiologiska, sociala och psykologiska problem.<sup>227</sup>

Helt i enlighet med *acceptera* ansåg han att stadsplanen bör anpassa sig efter tidens behov, den får inte stelna och absolut inte följa funktionalismens teknisk-geometriska linje.

219 Aaltos brev översatt i Schildt 1985, 95.

220 Hahls brev i Schildt 1985, 94. Hahl skrev om kongressen i *Hufvudstadsbladet* och intervjuades av tidskriften *Tulenkantajat* förutom att han i ett brev till Aalto berättade om nedresan och den första kongressdagens händelser.

221 År 1929 vann Aalto tävlingen för ett sanatorium i Pemar. Lösning utgick från patientens behov.

222 Aalto, Alvar, ”Rationalismen och människan”, Schildt 1973, 36ff; Se Frampton (1980) 2000 och Wilson (1995) 2007 om tvisten inom CIAM.

223 Aalto Alvar, ”Bostadsbebyggelse på gammal stadsplan”, *Byggmästaren*, 1930.

224 Asplund m.fl. 1980, 191.

225 ”Senatstorget bör bibehållas såsom kulturresevat”, *Hbl* 28.2.1934.

226 Mumford 2014, 289.

227 Aalto, Alvar, ”Konstruktionernas och materialens inverkan på den moderna arkitekturen”, Schildt 1973, 44.



Schismen mellan de olika grupperingarna inom CIAM ledde till att de arkitekter som representerade en ”organisk” arkitektur blev utfrusna i slutet av 1940-talet.<sup>228</sup> Detta skedde dock inte utan motstånd. Bruno Zevi, professor i arkitekturhistoria, gav ut *Vero l'architettura organica 1945* där han ansåg att enda vägen framåt går via den ”organiska” arkitekturen.<sup>229</sup> Aaltos essä ”Architettura e arte concreta” i tidskriften *Domus* 1947 kan ses som ett inlägg i arbetsbrytningen om den alternativa traditionens framtid. I den beskriver han sin på intuition grundade arbetsprocess och problemlösning.<sup>230</sup> Efter kongressen 1949 kritiserade Zevi öppet CIAM och undrade varför den andra grenen av den moderna arkitekturen – den som inte längre är rationalistisk utan ”organisk”, mänsklig eller representerar nyempirism och kan sägas vara anhängare av Wright skolan – är mer eller mindre utesluten ur organisationen. Han påpekade också att Giedion hade lämnat bort många av dessa representanter från sin bok *Space, Time and Architecture* (1941).<sup>231</sup> Giedion ändrade emellertid åsikt och i upplagan från 1949 inkluderade han Aalto i gruppen för tidens mest framstående arkitekter. Eric Mumford anser att Zevis och Giedions böcker i hög grad bidrog till att Aalto blev känd som en representant för ett mera demokratiskt

grepp på arkitekturen också utanför CIAM.<sup>232</sup> Han fick uppskattning av organisationens sekreterare medan klimatet bland medlemmarna blev kärvare. Då Aalto anslöt sig till organisationen hörde han till avantgardet och ägde enligt Bourdieu ett socialt och kulturellt kapital som räknades och erkändes på fältet. Han hade med exempel på nyskapande arkitektur intagit en stark position.<sup>233</sup> Allt eftersom den andra traditionens representanters positioner försvagades minskade dock Aaltos betydelse på CIAM-fältet. Fastän hans kapital erkändes som värdefullt på fältet för anhängarna av den ”organiska” arkitekturen uteslöts han från de ortodoxa funktionalisternas och det nya avantgardets fält. Hans positionsförändring inom CIAM kommer att ha betydelse för hur han mottogs av avantgardet i Finland.

#### Stadskärnorna Aaltos skötebarn

Efter att CIAM:s ”organiska” falang hade åsidosatts började Aalto fokusera på stadskärnorna och specifikt på de offentliga byggnaderna och deras symbolvärde. Han bevarade sitt medlemskap, men deltog inte i kongresserna. Påverkningsmöjligheterna hade gått om intet. Giedion försökte, med MARS-gruppens understöd, betona vikten av att Aalto skulle presentera utformning av Pensionsanstaltens tomt (se delkapitel I.6.1) på CIAM 8 i Hoddesdon 1951.<sup>234</sup> Giedion önskade se förslaget som ett exempel på utformning av ett stadshjärta. Aalto avböjde, men återkom till *Architectural Reviews* fråga om det monumentalas ställning i samtidens arkitektur i artikeln ”De offentliga byggnadernas dekadans” i *Arkkitehti-Arkitekten* 1953. Han inleder med konstaterandet att det är ett tidsödande projekt att svara på frågan med byggnader, som han lovat göra. Tiden var nu mogen att

228 Mumford & Frampton (2000) 2002, 199f.

229 Zevi 1950, 33, 96f, 138f; Zevi tvingades lämna Italien under kriget och studerade vid Harvard för Walter Gropius. Han upptäckte Wright och när han återvände grundade han Association for Organic Architecture (APAO).

230 Aalto, Alvar, ”Forellen och fjällbäcken, (1947)”, Schildt 1973, 61ff.

231 Mumford & Frampton (2000) 2002, 199f; I den åttonde upplagan av *Space, Time and Architecture* (1949) inkluderade Giedion ett 44 sidor långt kapitel om Aalto och placerade honom i samma grupp som Wright, Gropius och Le Corbusier; Under Aaltos tid som gästprofessor vid MIT pågick en liknande diskussion mellan anhängarna av ”The international Style” och ”Bay region-skolans nya humanism”, Fenske 2012, 128; Henry Hitchcock Jr. (1903–1987) och Philip Johnson (1906–2005) myntade begreppet ”International Style” i samband med utställningen *Modern Architecture: International Exhibition* i New York 1932; Se Jokinen & Maurer 1998, 45–105 om Aaltos förhållande till Giedion och CIAM.

232 Mumford, E. 2014, 299.

233 Bourdieu & Johnson 1993, 7; Bourdieu 2000, 215.

234 Sigfried Giedion till Alvar Aalto 26.1.1951. AAM.

beröra ämnet och speciellt de offentliga byggnadernas dekadans som han ansåg ett faktum. Han gav en tillbakablick och konstaterade att de offentliga byggnaderna haft en framträdande plats i europeiska centralorter och att bostäderna och områden som varit gemensamma för alla varit åtskilda. Detta hade nu slagits i spillror av affärshuset som blivit en ny dominant i stadsbilden i speciellt den anglosaxiska världen, där de offentliga byggnaderna ställdes i samma kategori som vanliga affärs- och bostadshus. De intog inte längre en ställning som symboler eller institutioner gemensamma för alla. Liknande tendenser kunde han se också i Finland och hävdade att samhället borde ha en differentierad uppbyggnad för att främja fysiskt och psykiskt välbefinnande. De offentliga byggnadernas ställning borde vara ”lika viktig som de centrala organens i människokroppen om vi vill att samhället inte ska försumpas trafikmässigt, bli psykiskt motbjudande och fysiskt nedbrytande [...]”.<sup>235</sup> Samma tema hade han rätt ut i projektbeskrivningen för Avesta tio år tidigare.

Nikula menar att Aalto i artikeln 1953 sökte efter argument för Helsingfors nya centrum.<sup>236</sup> Visserligen hänvisar han till Lindegren och Kråkströms pågående arbete, men om texten ses i en större kontext avspeglar den också oro inför utvecklingen inom stadsbyggandet över lag. Varför skulle han annars haft behov av att i ett föredrag för Wiens arkitektförbund 1955 ta ställning för monumentalitet? Han skriver:

Ehuru lösningen av arkitekturens problem är förbunden med den nödvändiga humaniseringsprocessen, har vi kvar det gamla problemet om monumentalitet och form oförändrat. Alla försök att eliminera det vore lika ofruktbara som ett försök att avlägsna himlabegreppet ur religionen.<sup>237</sup>

235 Aalto, Alvar, ”De offentliga byggnadernas dekadans” *ARK* 9–10/1953.

236 Nikula 1998a, 160.

237 Aalto, Alvar, ”Mellan humanism och materialism”, Schildt 1973, 82.

I beskrivningen av ”CURIA”-projektet i Göteborg samma år berörde Aalto igen samtidens problem, att ge monumental form åt ett administrationscentrum. Aalto återkom till frågan även 1957 då han tackade för guldmedaljen som RIBA tilldelat honom. Han påpekade bristen på byggnader som symboler för demokrati: ”[W]e almost lack official buildings which are symbols of the social life, symbols of what may be called democracy – the building owned by everybody.”<sup>238</sup> Han såg rätt pessimistiskt på den moderna arkitekturens framtid: “The architectural revolution is still going on, but it is like all revolutions: it starts with enthusiasm and it stops with some sort of dictatorship. It runs out of track.”<sup>239</sup> Ett tvivel på att den humana linjen kommer att hålla sitt fotfäste kan utläsas ur följande konstaterande: “[W]e have all over the world, maybe in Uruguay, maybe in Scandinavia, maybe in England, maybe in south Africa [...] the hard-fighting squadron for humanizing technique of our time.”<sup>240</sup> Inget centraleuropeiskt land ingick och kanske anade han att grundandet av en finländsk CIAM-underravdelning 1953 skulle försvåra hans och likasinnades verksamhet i Finland. En stor del av talet gick ut på att hitta sätt att bekämpa sökandet efter en modul som kunde spridas över hela världen. Talets rubrik ”Den kämpande arkitekten” avslöjar att han inte målade upp stora framtidsvisioner utan höll ett försvarstal. Man kan kanske säga att han indirekt var bevisen på CIAM:s utveckling och den yngre generationens prioriteringar.

Aaltos intresse för CIAM var störst genast efter att han blivit medlem. Han drogs till den tyska gruppen, men efter att den ”organiska” falangen inte ansågs tillhöra avantgardet kämpade Aalto

238 Aalto, Alvar, ”1957 RIBA Discourse”, 1957, *Architectural Design* 12/1979, 2.

239 Aalto, Alvar, ”1957 RIBA Discourse”, 1957, *Architectural Design* 12/1979, 2.

240 Aalto, Alvar, ”1957 RIBA Discourse” 1957, *Architectural Design* 12/1979, 2. I den svenska och finska översättningen har ”maybe” lämnats översatt. Se Schildt 1973, 85 och Schildt 1972, 96.

vidare för sina principer utanför CIAM, dock väl medveten om och i dialog med dess diskussioner. I granskningen av hans centrumplaner från 1940-talet (se kapitel I.4) förklaras hur han med olika förslag kommenterade utvecklingen. Beträffande stadskärnorna hörde Aalto definitivt till dem som i ett tidigt skede talade för samlade institutioner och individuellt utformade centrum. Under 1950-talet följde han från sidan med vad som hände inom organisationen. När CIAM äntligen började diskutera stadskärnorna upprepade han sina långt tidigare presenterade åsikter om de offentliga byggnadernas och stadskärnornas psykologiska betydelse för invånarna. Från funktionalismen tog han det som han ansåg nödvändigt för att tillgodose samtidens behov, bifogade detta till tidigare kunskaper och förädlade helheten med målet att utgående från lokala behov skapa platsspecifika centrum. Han var övertygad om att den linje han representerade var den rätta vägen att gå.

CIAM hade avgörande betydelse för Aaltos internationella karriär. Tack vare organisationen kom han i kontakt med tidens pionjärer och tack vare de divergerande åsikterna om tillämpningen av funktionalismens idéer blev han internationellt känd som representant för ett demokratiskt och ”organiskt” grepp. Inom organisationen svalnade dock intresset för den linje Aalto representerade. Aaltos förhållande till CIAM karakteriseras av att organisationen var mera intresserad av honom än han var intresserad av den och programmet för en funktionell stad. Schismen inom CIAM, som först ledde till att den ”organiska” arkitekturens förespråkare uteslöts och senare till att organisationen upplöstes, kom att få oanade konsekvenser för Aalto och hans centrumplanering i Helsingfors.

# 3

## KRITIK AV DEN FUNKTIONELLA STADEN

Följande kapitel presenteras teorier som kritiserade den funktionella staden internationellt och nationellt med målsättningen att ytterligare belysa bakgrunden till den kritik Helsingfors centrumplan utsattes för. Team 10, som uppstod efter att CIAM upplöstes, står speciellt i fokus. Gruppens kritik av den funktionella staden och deras alternativ granskas. Därtill uppmärksammas medlemmarnas samarbete med finländska arkitektkretsar. Därefter presenteras några arkitekturkritiker som föreslog en återgång till traditionell stadsbildning och trafikplanerarnas lösningsförslag. Slutligen diskuteras i vilken utsträckning kritiken påverkade Finlands stadsplaneringskretsar. Beskrivningen av företeelserna utgör bakgrund till den positionsförändring som ägde rum inom stadsplaneringen under den tid Aaltos centrumplan var aktuell.

De medlemmar som anslutit sig till CIAM efter andra världskriget visade missnöje med organisationens linje. Försöken att förnya den funktionella staden genom att införa monumentalitet och erkänna behovet av ett centrum räckte inte. Detta ledde till att många underavdelningar upplöstes, men också till att nya grupperingar uppstod. Finländska CIAM PTAH (*Progrès Technique Architecture Helsinki*) hör till de nya kritiska grupperingarna. Avdelningen grundades 1953 av Aulis Blomstedt (1906–1979), Keijo Petäjä (1919–1988) och Erkki Luoma.<sup>241</sup> Som av handlingar i Kråk-

ströms arkiv framkommer, utarbetades åtta teser om form under PTAH:s första verksamhetsår. Teserna skickades till CIAM i Paris och enligt dem ansågs form och innehåll som jämbördiga utgångspunkter i naturens och människans byggnadsverk. Vidare sågs skönhet som naturens uppbyggnadsprincip. Form och skönhet framträder som proportioner och en absolut proportions-skönhet är ofta resultatet av en enkel matematisk formel. Enligt tesernas avsändare uttryckte skönhet även effektivitet.<sup>242</sup> Liknande åsikter förekom även bland andra kritiker. Under CIAM-kongressen i Aix 1953 presenterades fyra olika sätt att planera med hjälp av matematik. Den holländske arkitekten Aldo van Eyck (1918–1999) sökte ”The esthetics of number” och hur man kunde använda tal i planeringen.<sup>243</sup> Dessa fasta matematiska regler stred mot Aaltos principer och grundinställning till all planering. Han skulle dock bli tvungen att konfronteras med det nya tankesättet på nära håll.

Den finländska gruppen deltog i CIAM-kongressen i Dubrovnik 1955, men var inte helt nöjd med utbytet. Man ansåg att diskussionen i internationella yrkestidningar behandlade oväsentliga frågor och grundade den franskspråkiga tidskriften *Le Carré Bleu*.<sup>244</sup> Dess innehåll och betydelse diskuteras längre fram. Men i och med grundandet av PTAH fick motståndarna till den ”organiska” stadssyn som Aalto representerade fotfäste i Finland innan CIAM upplöstes.

241 Vesikansa 2015, 310. Medlemmar var arkitekterna Pentti Ahola, Aarne Ervi och Ilmari Tapiovaara. Eero Eerikäinen, Reima Pietilä, Heikki Siren och Esko Suhonen, Arkitekturmuseets intendent Kyösti Ålander, filosof Simo Sivenius och designer Ilmari Tapiovaara. PTAH är också namnet den egyptiske guden som skyddade byggande och hantverk.

242 Vesikansa 2015, 312; I CIAM:s program för kongressen i Paris 1.7.1954 upptas CIAM PTAH:s rapport. MFA, Erik Kråkströms arkiv, Kirjeenvaihto 1954–1957.

243 Strauven 2005, 297.

244 Vesikansa 2015, 314.

År 1958, samma år som *Le Carré Bleu's* första nummer utkom, döpte Aalto sin båt till "Nemo Propheta in Patria" och upphörde att skriva efter att han konstaterat att papperet var skapat för att rita arkitektur på. Detta var i och för sig inte helt ovanligt bland modernisterna som ställde sig skeptiska till språket. Mies van der Rohes uppmaning "Build – don't talk" är ett exempel.<sup>245</sup> Samma år skrev Aalto i *Arkkitehti-Arkitekten* också att "[b]ygnadskonstens horoskop av i dag är av den arten, att orden blir negativa – och det är inte trevligt".<sup>246</sup> Det indikerar att den centraleuropeiska schismen hade nått Finland och att Aalto kände sig ifrågasatt. Byggnadskonst som utgick från landskapet och människans behov hade börjat uppfattas som otidsenlig. Aaltos handlingar sammanfaller med att han avgick som ordförande för Suomen Arkkitehtiiliitto-Finlands arkitektförbund (SAFA), som innebar att hans inflytande minskade avsevärt.

### 3.1 Team 10 – dags att förverkliga utopin

Oenigheterna inom CIAM ledde till att kongressen i Otterlo 1959 blev organisationens sista. Ur askan uppstod Team 10.<sup>247</sup> Gruppen leddes av holländaren Jakob Bakema, (1924–1981) fransmannen George Candilis (1913–1995) samt engelsmännen Alison Smithson (1928–1993) och Peter Smithson (1923–2003), men den hade inget enhetligt program; endast åsikten att CIAM inte hade beaktat invånarnas identitet förenade dem. Verksamhetens tyngdpunkt låg på förkastandet av Charte d'Athènes. Enligt dem räckte det inte att införa en femte funktion, stadskärnan,

för att reformera arkitekturen. Socialt engagemang drev dem att finna nya lösningar. De refererade till kollektivt beteende och gruppens betydelse. För Team 10-arkitekterna var inte familjen utan gemenskapen och dess behov utgångspunkt för planeringen.<sup>248</sup> CIAM:s fyra funktioner måste enligt Alison och Peter Smithsons hierarki ersättas av platser där människor samlas: huset, gatan, stadsdelen och staden.<sup>249</sup>

Fastän Team 10 inte hade en enhetlig doktrin utan varje medlem hade sin egen berättelse publicerade gruppen "Team 10 Primer 1953–62" i *Architectural Design* 1962 och sex år senare redigerade Alison Smithson texterna för tryckning i bokform. Hon lät olika röster komma till tals med korta citat från artiklar och essäer som var centrala för gruppen. I *Team 10 Primer* beskrivs gruppens målsättning på följande sätt: "[T]heir aim is not to theorize but to build, for only through construction can a Utopia of the present be realized."<sup>250</sup> CIAM ansågs mest ha sysslat med teori och det som förverkligats hade ersatt slumområden med, som van Eyck uttryckte det 1960, "boredom of hygiene" och "mile upon mile of organized nowhere".<sup>251</sup> Enligt referat från Team 10:s möten ville gruppen åstadkomma platser, inte öppna rum. Undervisning var ett bra sätt att sprida budskapet till följande generationer. Att delta i byggandet ansågs däremot effektivast om man ville råda bot på problemen.<sup>252</sup> Förfarandet grundar sig på Gropius uppskissade framtid för det nya CIAM. I ett brev till Giedion 1956 skriver han att den teoretiska basen är väl etablerad men att man inte lyckats omsätta filosofin i praktiken. Nu var det dags för medlemmarna att lära känna den demokratiska processen, ställa upp i val och med systematisk propaganda få folket på sin sida. En-

245 Forty 2000, 13.

246 Aalto, Alvar, "Istället för en artikel, (1958)", Schildt 1973, 94.

247 Bosman 2005, 247f. Gruppen fick på CIAM 9 i uppgift att ordna den tionde kongressen i Dubrovnik, därav namnet Team 10; Se Mumford & Frampton (2000) 2002, 238–258.

248 Violeau 2005, 283.

249 Strauven 2005, 297.

250 Smithson (ed.)1968, 1.

251 Smithson (ed.)1968, 15.

252 *TEAM 10 Meetings*, www.team10online.org/team10/meetings.html. 25.10.2012.

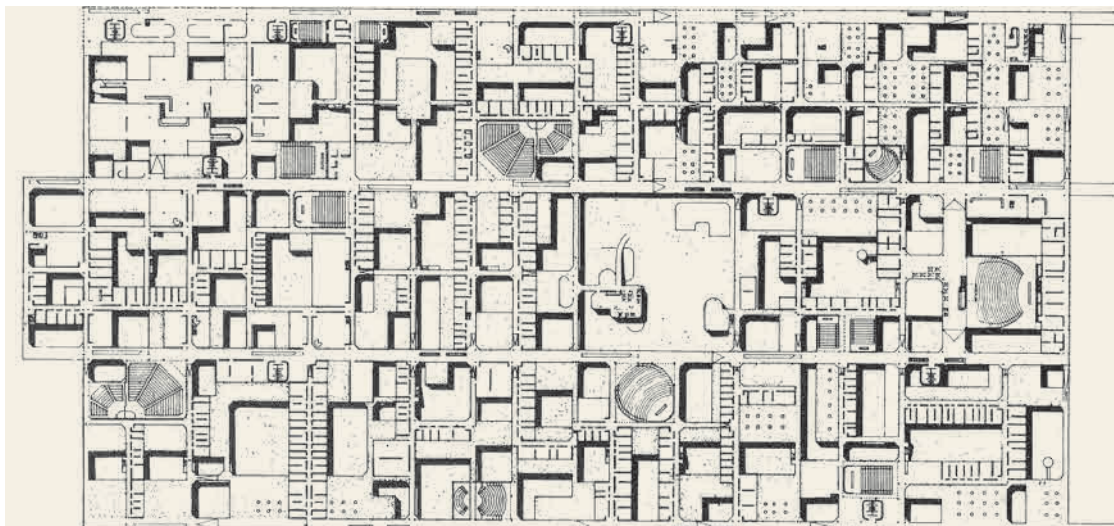


BILD I.8.  
Candilis-Josic-Wood,  
Bidrag till Freie  
Universität-tävlingen i  
Berlin, 1963. Schulman  
& Sundman 1998, 50.

ligt Gropius måste man vara med där besluten tas. En enskild planläggare har ingen makt.<sup>253</sup> I Finland skulle både undervisning och politisk aktivitet tillämpas.

Gruppens målsättning att bygga en humanare stad avvek inte avsevärt från Aaltos tankar. Men det gjorde genomförandet. De ovan presenterade lösningarna som baserade sig på matematik tillämpades av de Team10-arkitekter som influerade yngre finländska arkitekter. ”Mat-building”, eller att väva en urban tät matta, är en modell som presenterades inom Team 10. Det första exemplet på detta ses i Candilis-Josic-Woods tävlingsförslag för Freie Universität Berlin 1963 (bild I.8). Förslaget baserar sig på ett nätverk som formats av två raster på varandra: stigar och öppna rum. Det förstnämnda utgörs av ett rätlinjigt nät av promenadvägar och det andra av konturer för öppna platser. Då de förenas med trappor, hissar och ramper uppstår ett oberäkneligt schema av öppna rum som hänger ihop med varandra både horisontalt och vertikalt. Enligt Tom Avermaete som skrivit om Team 10:s ”mat-building” uppfattades det av Alison Smithson som en hybrid mellan ar-

kititektur och stadsplanering.<sup>254</sup> Systemet flyttade gatan och torget in i byggnaden. Kommunikationsrutterna blev det väsentliga. Material som traditionellt använts utomhus började användas inomhus. Enligt Violeau kallade Smithson den nya arkitekturen *New Brutalism*.<sup>255</sup> Förutom rutssystemet ville Team 10 återskapa den traditionella stadens täthet. Som ett alternativ till skyskrapan föreslogs ”groundscrapers”. I höghuset fanns det ingen kommunikation mellan våningarna, och därför var det bättre att bygga tätt och lågt. Många motsatte sig också CIAM:s zonindelning och föredrog att flera funktioner kombinerades.<sup>256</sup> Team 10:s stadsmodell för ett demokratiskt öppet samhälle var tätt och fokuserade på möten som underlättades av omfattande fotgångsområden. Eftersom geometrin var utgångspunkt lämpade sig modellen väl för industriell, billig produktion och snabb urbanisering.

Inte endast inne i byggnaderna utan också i stadsplaneringen skulle vägsystemet förbättra be-  
gripligheten och stärka identiteten. Motorvägarna

253 Walter Gropius till Siegfried Giedion 25.7.1967, Reima Pietiläs arkiv, brevet avbildat i Mikkola 1981, 84.

254 Avermaete 2005, 307ff.

255 Violeau 2005, 282.

256 Avermaete 2005, 308f; Se Kronic, *The Groundscraper: Candilis Josic Woods and the Free University Building in Berlin*, 2012, University of California, 2012, internet 17.10.2016.

hade en förenande funktion både visuellt och symboliskt. Vagnätet ansågs som samhällsstrukturens bas. Det förblev fixerat medan innehållet, funktionen, kunde variera.<sup>257</sup> De ansåg att devisen form följer funktion vara alltför statiskt. Funktionen varierar och förändras snabbt, därför bör endast strukturen vara bestående. För en del av Team 10-arkitekterna utgjordes mönstret för en stad av grupper av klustersamhällen av varierande täthet och mångfald. Genom att låta vagnätet strukturera staden var det möjligt att hålla mekaniseringen under kontroll. Klusteridén jämfördes med Los Angeles som ansågs sakna en identitetsfaktor. Där fanns inga platser att stanna på. En idealstad behöver platser, det är någonting helt annat än att säga att en stad behöver ett hjärta. År 1959 skrev Alison och Peter Smithson förutom ovanstående följande om stadskärnorna:

At some point [sic] must be a place of maximum intensity. Somewhere must be a place which not only allows for the contact of mind with mind, but also symbolizes it. It can only happen at the "center" (there can be only one place where the experience of the community reaches its maximum, if there were two there would be two communities), but it follows that in a dispersed community it will be smaller and more intense than existing "city centers".<sup>258</sup>

Team 10 erkände symbolens roll, men ett behov av grönska i centrum såg de inte. Grönområden sågs som en markreserv som fick finnas utanför centrum eller längs vägstrukturerna eftersom grunden för allt systembyggande är förändring och möjlighet för tillväxt. Peter Smithson förkastade lösningar av Brasilia-stil. De var alldeles för vidsträckta och gav ingen möjlighet till möten.<sup>259</sup>

I likhet med CIAM trodde Team 10-arkitekterna att de med arkitektur och stadsplanering kunde skapa ett bättre samhälle, att de kunde förändra världen. De förstnämnda skulle skapa ett

jämlikare och hälsosammare samhälle, de senare ett samhälle där individen skulle ges möjlighet att realisera sig själv.<sup>260</sup> Med ett tätt strukturbyggande skulle målet nås. Staden blev en byggnad och byggnaden en stad. Slätstrukna, anonyma lösningar skulle utgöra ramarna för social samvaro. Team 10 gav upphov till engelsmännens redan nämnda nybrutalism och holländarnas strukturalism som alla skulle påverka stadsplaneringen i Finland.

### 3.1.1

#### Le Carré Bleu

#### – språkrör för Team 10

Tack vare PTAH och *Le Carré Bleu* knöts kontakten till Team 10 snabbt i Finland. Tidskriften väckte intresse och många med anknytning till Team 10 blev medarbetare. Detta bidrog i sin tur till att den lilla tidskriften fick internationell spridning. I gengäld fick medlemmarna möjlighet att presentera sina projekt.<sup>261</sup> Jacob Bakema, Georges Candilis, Alison och Peter Smithson hörde till dem. Av publicerade texter kan Oskar Hansens (1922–2005) anförande på CIAM-kongressen i Otterlo 1959 "The Open Form in Architecture – The Art of the Great Number" nämnas. I föredraget utgick han från att användarna och deras behov skulle vara utgångspunkt för planeringen. Han menade att arkitekterna fäste alldeles för lite uppmärksamhet vid vad invånarna gjorde i praktiken. "Our works can be considered as closed forms, that we attempt to define for once and for all. They are hermetic compositions that are completely autonomous and do not invite people to engage".<sup>262</sup> Som ett alternativ föreslog han "öppen form" som karakteriseras av att specialisterna beaktar objektiva element, liksom i den slut-

257 Smithson (ed.) 1968, 17, flera uttalanden.

258 Smithson (ed.) 1968, 25.

259 Smithson (ed.) 1968, 25, 61f.

260 Smithson (ed.) 1968, 1.

261 Blain 2005, 81.

262 Avermaete 2005, 310.

na formen, medan subjektiva element lämnas åt initiativtagarna, användarna. Den öppna formen kan enligt Hansen beskrivas som händelsernas konst. Invånarna ges en möjlighet att delta aktivt i skapandet av sin omgivning.<sup>263</sup>

Under början av 1960-talet, då Aaltos centrumplan var högaktuell, fäste tidningen enligt Catherine Blain uppmärksamhet vid mobilitet, identitet, utbytbarhet, lager, ram och kombinationen av dem, som exempel på kännetecken på tidsenliga lösningar. Av artiklarna kan till exempel Shadrach Woods "Web" nämnas. Den handlar om att kombinera arkitektur, stadsplanering och social verksamhet. Candilis-Josic-Woods projekt för bland annat Frankfurt och Berlin visade för sin del hur öppen form kunde organisera nuet och samtidigt lämna en dörr öppen för framtiden så att användaren gavs möjlighet att skapa sin miljö.<sup>264</sup>

Öppen plan ersattes av öppen form, ett fenomen *Le Carré Bleus* redaktörer och stödpersoner fullt understödde och aktivt önskade sprida. Från och med 1962 editades tidskriften i Paris och de finländska bidragen minskade. Runt grundaren Aulis Blomstedt bildades dock en livskraftig grupp vars handlingar skulle leda till att uppdelningen av den finländska arkitektkåren accentuerades.<sup>265</sup> *Le Carré Bleu* lyckades på en kort tid få internationellt erkännande och representerade sålunda en internationell rörelse. Den gav de finländska arkitekter som sökte efter ett alternativ till den funktionella staden och till Aaltos arkitektur och planering ett välkommet stöd.

263 Avermaete 2005, 309f. Hansen liksom Georges Candilis, en av tidningens redaktörer, inbjöds att föreläsa under Blomstedts tid som professor vid Tekniska högskolan. Se Mikkola 2009b, 21.

264 Blain 2005, 81.

265 Enligt Helander delades arkitektkåren upp i en konservativare och radikalare falang på 1930-talet, även om frontlinjen inte var skarp, Helander 1982, 502.

## 3.2 Den traditionella staden tas till heders

Medlemmarna i Team 10 var inte ensamma om att kritisera den funktionella staden. Även i USA och Kanada växte kritiken, men där skapade man inte en ny utopi utan försökte utveckla det som fungerade. I början av 1960-talet utkom Kevin Lynchs (1918–1985) *The Image of the City* och Jane Jacobs (1916–2006) *The Death and Life of Great American Cities*. Båda författarna utgår från invånarnas syn på staden och hur den fungerar i verkligheten. Lynch undersöker hur stadsformen uppfattas visuellt, upplevs och hur man minns den. Utgående från den betydelse och det minne invånarna har, utvecklades idéer för hur stadsbilden kan berikas och varieras.<sup>266</sup> Jacobs riktar för sin del stark kritik mot zonindelningen av städerna och differentierad trafik. Om det inte finns diversitet i städerna ökar trafiken totalt fastän det finns områden som är bilfria. "The point of cities is multiplicity of choice."<sup>267</sup> För att kunna ta del av urvalet och ha möjlighet att idka handel måste man kunna röra sig. Det måste finnas en mångfald av former, transportmedel och utbud. För att skapa en rik variation inom stadsdelar och på gator definierar Jacobs fyra villkor 1961:

1. Ett område måste tjäna mer än en funktion, helst flera än två. Då kan man försäkra sig om att människor rör sig under olika tider och av olika orsaker på området.
2. Kvarteren bör vara korta. Det bör finnas gator så att man kan vända om hörnet.
3. Byggnadernas ålder och kondition bör variera.
4. Det måste finnas tillräckligt med människor. Detta inkluderar en tät koncentration av bostäder på området.

266 Lynch 1960.

267 Jacobs 1961, 340.



Det räcker inte att ett av ovan nämnda villkor uppfylls utan endast kombinationen av dem åstadkommer diversitet. Jacobs menar att det är en myt att mångfald är fult och förorsakar trafikstockningar.<sup>268</sup> Jacobs alternativ till gängse stadsplaneringsyn återgår till den traditionella stadens uppbyggnad. Hon motsätter sig motorvägar i centrum. Det gamla gatunätet lämpar sig väl för biltrafik, men det krävs ett mera balanserat och varierande transportsystem.<sup>269</sup> Både Lynch och Jacobs vill utveckla städerna utgående från det välfungerande, i motsats till den funktionella stadens representanter eller Team 10-arkitekterna som från ovan ville omforma städerna.

Christopher Alexander (1936–) publicerade ”A city is not a tree” i *Architectural Forum* 1966. I artikeln kritiserar han samtidens hierarkiska planering. Han motsätter sig i likhet med Jacobs zonindelningen och kritiserar hur hierarkin har förverkligats i urbana centrum som Brasília och Chandigarh. Han förkastar lösningen att samla all scenkonst i Lincoln Centre i New York. Ingen går enligt Alexander på konsert och opera samma kväll. Att rycka ut enskilda funktioner ur den traditionella mångfunktionella staden leder till dess upplösning och anarki.<sup>270</sup> Samma år kritiserade även Aldo Rossi den funktionella staden i *The Architecture of the City*. Han motsätter sig historielösheten och anser att de nybyggda delarna måste ansluta sig ”organiskt” till den befintliga stadsbilden.<sup>271</sup> Den funktionella öppna staden kritiserades således både på den amerikanska kontinenten och i Europa. Ovan nämnda litteratur väckte krav på en återgång till en traditionell stadsstruktur. Man ville vrida klockan bakåt. Enligt Aalto skulle stadens arkitektur och uppbyggnad avspegla sin samtid även om han utgick från historien och i allra högsta grad beaktade omgiv-

268 Jacobs 1961, 151, 222.

269 Jacobs 1961, 342f, 378f, 389ff.

270 Alexander, Christopher, ”Kaupunki ei ole puu”, *ARK* 7–8/1966, 120–126.

271 Se Rossi 1982.

ningen. Detta räckte inte utan även hans lösning för Helsingfors skulle utsättas för kritik.

### 3.3 Trafikplanerarnas lösning

En av Le Corbusiers viktigaste målsättningar med den funktionella staden var att råda bot på trafikproblemen. Trafikplanerarna runt om i världen tog sig an förverkligandet av motorvägar och enkelriktade gator samtidigt som deras position på stadsplaneringsfältet ökade. Relativt snabbt började bilen, som bevis på framsteg och utveckling, dock ifrågasättas och dess negativa effekter ses. Engelsmännen var först med att föreslå en stadsplanering utgående från förbättrade trafikförhållanden. Nedan presenteras deras bidrag och hur det förhåller sig till Team 10.

De första planerna för flytande biltrafik hade gjorts i USA under 1930-talet. Klöverbladskorsningen uppfanns och huvudvägar började dras genom orört landskap, så kallade ”parkways” byggdes. I Radburn korsade vägarna varandra på olika plan för smidigare och effektivare trafik, förutom att fotgängare och biltrafik skildes åt.<sup>272</sup> I England kom man tidigt i gång med planeringen av återuppbyggandet efter andra världskriget. Patrick Abercrombies (1879–1957) förslag The Greater London Plan 1944 gick ut på att förhindra staden att breda ut sig. Nya städer skulle i stället grundas utanför grönzonen som skulle omge staden. Trafikplanen innehöll väl tilltagna genomfartsleder, planskilda korsningar och gatubreddning. I differentieringen av vägnätet ingick inte gångvägar.<sup>273</sup>

Efter andra världskriget hade England fler bilar än något annat europeiskt land men saknade motorvägar. Dessutom hotades stadsstrukturen av befolkningsökningen, som skedde genom inflytt-

272 Ward 2002, 118ff.

273 Ward 2002, 170.

ning.<sup>274</sup> Colin Buchanan, en stor beundrare av de tyska motorvägarna, bidrog till utvecklingen med att föreställa sig framtidens stad ur trafikperspektiv.<sup>275</sup> Han ledde en arbetsgrupp som Greater Britain Ministry of Transport hade tillsatt. Arbetsgruppen skulle förutspå kommande trafikproblem och föreslå bot för dem. Studien var den första som berörde trafikproblem liksom den första där planering och placering av byggnader kombinerades med styrningen av trafiken. Gruppens rapport *Traffic in Towns. A study of the long term problems of traffic in urban area* utkom 1963. Den fick stor internationell uppmärksamhet och erkännande. Utredningen, som också kallades Buchanan-rapporten, översattes snabbt till tyska och grundidéerna presenterades även i artikelform i Frankrike.<sup>276</sup> Bilens succéartade framfart utmanade den traditionella staden överallt.

Som en lösning på problemet efterlystes helhets-tänkande. Utgångspunkten var att trafiken och byggnaderna inte var två separata enheter utan två sidor av samma problem. Man ville inte upprepa det amerikanska misstaget att endast satsa på biltrafik. Det fanns visserligen ett behov av nya vägar av motorvägstyp, utan korsningar eller rondeller, men samtidigt insåg man att de brittiska, historiska städerna inte lämpade sig lika bra för motorvägar som de amerikanska. Därför ville man jämsides utveckla kollektivtrafiken. För att locka invånarna skulle parkeringsplatser erbjudas intill förortsstationer eller busshållplatser. En begränsning av biltrafiken förutspåddes bli oundviklig i framtiden och kontrollen av parkeringsmöjligheterna ansågs som ett effektivt medel. Utbudet av parkering skulle stå i relation till gatornas trafikkapacitet.<sup>277</sup>

I Buchanans utredning föreslås vertikala lösningar för större städer. Trafikleder är placerade både

under och på markytan, parkering i marknivå och ett nytt trafikfritt miljökvarter på en ny artificiell nivå ovanför den befintliga. Genom att bygga på däck ovanför trafiken står byggnaderna i kontakt med trafiken men dikteras inte av den. På däck kan man återskapa smala gränder och öppna torg med fontäner och skulpturer. Trafiknätet skulle bestå, men byggnaderna kunde rivas och nya byggas allt efter behov. Huvudprincipen gick ut på bilfria kvartersblock och promenadvägar åtskilda från bilvägar samt förenandet av bilfria platser. I rapporten påpekas betydelsen av estetiskt väl designade huvudvägar som beaktade omgivningen och användaren: "[T]he requirements of the 'drivers eye view' and the 'pedestrian's eye view' are quite different."<sup>278</sup> Målet var att finna en urban form som innebar ett minimum av transporter eller som innehöll ett effektivare sätt att röra sig. Enligt utredarna fungerade Stockholm och Venedig som goda förebilder.<sup>279</sup>

Moderniseringsprogrammet beaktade folkets käraste egendom, bilen, som skulle göra livet bekvämare, vidga vyerna, möjliggöra frigörelse och vara den moderna tidens symbol. Med en vittomspännande sanering, och genom att tillämpa en design i flera plan, skulle man erhålla tilläggsyta samtidigt som förfarandet gav möjlighet att skapa en ny, stimulerande och intressant stadsmiljö.<sup>280</sup> I rapporten står:

We think the design we have described gives an indication of the kind of form required, and shows that it would be possible to create a compact, varied, interesting, vital, intensely urban environment, yet with many of the advantages of motor traffic close at hand. But the design process requires a new outlook, a new synthesis of professional skills, for it is neither designing roads nor designing buildings, but designing the two together as a unified process. This is what we mean by traffic architecture.<sup>281</sup>

274 Ortolano, *Planning the Urban Future in 1960's Britain*, 2011, [http://history.fas.nyu.edu/docs/IO/11396/Britain%27s\\_Urban\\_Future\\_HJ.pdf](http://history.fas.nyu.edu/docs/IO/11396/Britain%27s_Urban_Future_HJ.pdf), 2011, 485–488, 14.11.2014.

275 Ward 2002, 89.

276 Ward 2002, 241.

277 Great Britain Ministry of Transport 1963, 190.

278 Great Britain Ministry of Transport 1963, 197.

279 Great Britain Ministry of Transport 1963, 46f, 177–180, 197, 200.

280 Great Britain Ministry of Transport 1963, 198.

281 Great Britain Ministry of Transport 1963, 142.

Trafikingjörerna såg de nya stadskvarteren som en kombination av ett vertikalt differentierat trafiksystem och en kompakt urban miljö, medan Team 10-medlemmarna uppfattade staden som en blandning av stadsplanering och arkitektur. Båda grupperna såg socialt liv och möten som essentiellt för urbana platser. Buchanan-rapportens och Team 10-gruppens modeller kompletterades således varandra. Buchanan betonade därtill kollektivtrafikens roll i lösningen av trafikproblemen. Detta, förutom en urbanism grundad på en koncentrerad kombination av trafik och arkitektur, skulle falla i god jord i Finland och speciellt i Helsingfors.

### 3.4 De nya tankegångarna och Finland

Kritiken av den funktionella staden gick inte Finland förbi. Nedan ges några orsaker till varför strukturalismen fick fotfäste och varför den första generationen arkitekter som undervisats i den nya ideologin anställdes av Helsingfors stad.

Den nationella kritiken påverkade dock inte nämnvärt Aaltos internationella karriär. Han hade fått erkännande och kritiken hindrade honom inte att få uppdrag. Han och andra nordiska arkitekter uppskattades, speciellt i Tyskland efter andra världskriget, för sitt sätt att harmoniskt kombinera klassicism med funktionalism. För tyskarna var det enligt arkitekturhistoriker Winfried Nerdinger otänkbart att vända sig till Italien för inspiration.<sup>282</sup> I Finland uppfattade den yngre generationen däremot Aalto som ett hinder för de egna möjligheterna, vilket förutom att man ville få internationellt inflytande, bidrog till grundandet av *Le Carré Bleu*, enligt A. Blomstedt.<sup>283</sup> Två årtion-

den senare uppger Pallasmaa att gruppen runt A. Blomstedt och Otnäs Tekniska högskola beundrade Le Corbusiers och Mies van der Rohes arkitektur. Team 10 och den holländska strukturalismen gav svar på stadsplaneringsproblemen.<sup>284</sup> Deras tro på industriellt byggande tilltalade helt naturligt även byggnadsföretag och beslutsfattare. Rationalitet skulle medföra inbesparingar.

Efter andra världskriget rådde det brist på ingenjörslärare i Finland och undervisning i trafikplanering förekom inte. En del byggnadsingenjörer fick tack vare ASLA-Fulbright-stipendier specialutbildning i trafikteknik i USA. Stipendiaterna placerade sig på inflytelserika poster på exempelvis Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, olika ministerier och Helsingfors stadsplaneringskontor. Finland fick sin första professor i trafikteknik 1967.<sup>285</sup> Bristen på utbildade ingenjörer ledde till att Aalto anlätade svenska trafikplanerare och förklarar varför Buchanan-rapporten togs med öppna armar. Pentti Murole, som hör till den åldersgrupp som fått undervisning i byggandet av vägar ämnade för hästdroskor konstaterar att rapporten blev deras bibel. Han myntade även begreppet ”Kompaktstad kontaktstad”.<sup>286</sup> Sloganen och de åsikter som framfördes i Buchanan-utredningen skulle visa sig mycket användbara i kampen om en position på maktfältet och därmed inflytande på revideringen av Aaltos centrumplan för Helsingfors.

Under A. Blomstedts ledning hade den första vågens strukturalister möjlighet att undervisa, och följande generation fick chansen att förverkliga utopin helt i enlighet med Team 10:s direktiv. Städerna hade stort behov av arbetskraft efter att samhället hade fått planeringsmonopol och i brist på resurser anställdes endast unga nyutex-

282 Höhns 1999, 156; Winfried Nerdinger under sommarskolan i Helsingfors 2004.

283 Aulis Blomstedtin haastattelu 11.6.1973, Rakennustaiteen seuran haastatteluja, haastattelijana Kirimo Mikkola 1973, 19f. MFA.

284 Juhani Pallasmaan haastattelu, Rakennustaiteen seura – Samfundet för byggnadskonst, Helsinki 1.6.1999, haastattelijana Aino Niskanen 1999, 6, 11. MFA.

285 Hankonen 1994, 287, 349.

286 Pentti Murole 20.6.2005; Murole 2012, 74; Murole, ”Ihmisen kulkemisen suunnittelusta”, ARK 3–4/1967, 16f.

aminerade arkitekter.<sup>287</sup> Detta ledde till att motstånd mot funktionalismens två grenar, det vill säga den ortodoxt funktionella och den ”organiska”, med ett slag invaderade generalplaneavdelningen i Helsingfors. Självfallet motsatte man sig också Olavi Laisaaris effektiva stad som skulle skapas genom att kombinera renodlad funktionalism och amerikansk trafikplanering.<sup>288</sup>

Johanna Hankonen anser att Jacobs *The death and Life of Great American Cities*, Buchanan-rapporten och den samtida brittiska presentationen av planerna för en ny stad i *New Town Hook* fungerade som väckarklockor för diskussionen om stadsplanering och bilism i Finland. Man började tro att ett intensivt byggande var bättre.<sup>289</sup> Med Lynch och Jacobs återkom tron på den traditionella staden. Mikael Sundmans och Vilhelm Helanders *Vems är Helsingfors?* som utkom knappt tio år senare är ett lokalt bidrag till diskussionen och ledde till att både den strukturalistiska stadsplaneringen och biltrafikens anhängare fick motstånd. Uppskattningen för den traditionella europeiska staden med klart markerade kvarter ökade.

Under den tid Aaltos centrumplan för Helsingfors var aktuell ifrågasattes den funktionella staden även i Finland: först genom att förespråka täta städer i kombination med effektiv trafik och sedan genom att önska en återgång till den traditionella staden. Detta skedde helt i linje med internationell debatt. Ett tätt, anonymt byggande erbjöd ett alternativ för de yngre generationerna som önskade bryta sig ut ur Aaltos maktfält. Känedom om denna bakgrund är viktig med tanke på förståelsen av kampen om positioner på arkitekternas och stadsplaneringens fält.

---

287 Linturi 21.10.2011.

288 Se Laisaari 1962; Pentti Murole 20.6.2005.

289 Hankonen 1994, 309. Hook centrum planerades som en megastruktur i flera plan. Trafiken låg under en betongplatta och affärer samt lokaler för offentlig verksamhet ovanpå däckat. Planen förverkligades inte.

# 4

## AALTOS TIDIGARE CENTRUMMOTIV OCH HELSINGFORSPLANEN

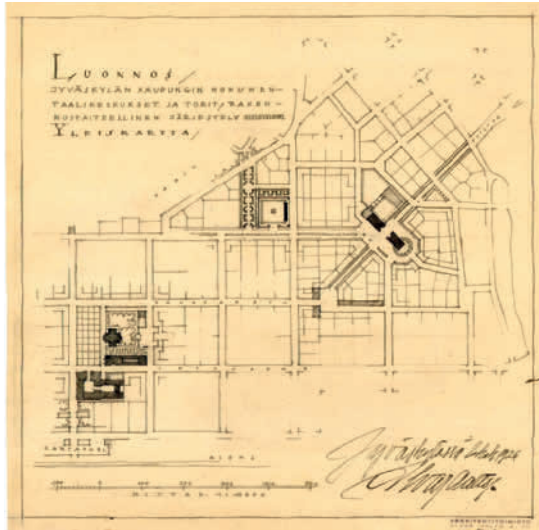


BILD I. 9.  
Alvar Aalto, Förslag till torg för Jyväskylä, 1926. AAM.

Salutorget i mitten, det administrativa torget nere till vänster och monumentaltorget uppe till höger.

I detta kapitel presenteras planer som i något avseende kan anses representera förstadier till Helsingforsplanen. Ovan har en del av dem redan nämnts, framför allt i samband med granskningen av Aaltos inställning till monumentalitet. Beskrivningen fördjupas nedan med avsikten förklara vilka motiv som upprepas, utvecklas och återkommer i Helsingfors. Därigenom underlättas förståelsen av hur planen för Helsingfors avviker från hans tidigare centrumplaner och upptäckten av eventuella nya motiv underlättas. Samtidigt ställs detta urval av förslag i relation till CIAM-debatten för att belysa hur Aalto konkretiserade sina åsikter. Planerna presenteras i krono-

logisk ordning. Seinäjoki avviker från schemat eftersom planeringen delvis skedde parallellt med arbetet med Helsingforsplanen. I det här fallet granskas platsbehandlingen och speciellt hur den förändrades under planeringens gång för att klargöra om det finns liknande tendenser i Helsingfors. Seinäjoki centrum är det enda av Aaltos förslag till stadskärnor som realiserats i sin helhet. Det motiverar ytterligare valet.

### 4.1 Tidiga torg

Torgmotivet hör till Aaltos centrala teman. Hans första resa till Italien 1924 lämnade som redan konstaterats spår i hans skisser för sin hemstad Jyväskylä, som enligt honom behövde tre olika torg, det vill säga ett nytt salutorg, ett administrativt torg och ett monumentalt torg (bild I.9). Torgen skulle berika stadsbilden och ge ramar för stadskultur enligt italiensk modell.<sup>290</sup> I torgskisserna eftersträvade han harmoniska helheter, och tillsammans bidrog de till att förädla stadsbilden, ge den en urban karaktär. Ett torg omges av en arkad som är karakteristisk för renässansen. Arkaden förekommer i många av Aaltos planer och framträder tydligt i Helsingforsplanen. Torgskisserna visar på diversitet och plathierarki, vilket kom att utgöra grunden för hans framtida centrumplaner.

Åboutställningen 1929, som arrangerades till stadens 700-årsminne, var en av de första nordiska utställningarna som byggde på funktionalismens

<sup>290</sup> Schildt 1982, 253ff.

principer (bild I.10). Erik Bryggman (1891–1955) stod bakom idén till utformningen av mässområdet, men arbetet fortsatte tillsammans med Aalto. Planen innehåller drag som avviker från Le Corbusiers teori. En platsbildning är uppenbar. Ankomsttorget och huvudplatsen är klart markerade. Bryggman hade under sin Tysklandsresa 1928 träffat May som personligen visat honom Frankfurts nya bostadsområden. Som framgår av bilden avgränsas ingångsområdet av byggnader som följer terrängen i terrasser. Enligt Elina Standertskjöld är utformningen ett klart lån av May.<sup>291</sup> Ritningarna för torget invid ingången är signerade av Aalto. Följaktligen är det även möjligt att Göteborgsutställningen 1923, och områdets ”Långa gång” med de två tornen, inspirerade gestaltningen.<sup>292</sup> Han hade som bekant besökt utställningen. Varifrån än förebilderna kom, använde Aalto samma motiv i en skiss för ett begravningskapell i Jyväskylä 1925–1930: en på två sidor omgärdad förgård som leder besökarna framåt.<sup>293</sup> I Åbo var ankomsttorget trapetsoidformat. Perspektivet fick torget att verka längre än det var i verkligheten. Det är intressant att Aalto jämförde mässområdet med en stad i *Helsingin Sanomat* 17 juni 1929. Han konstaterade att det blomstrar tio dagar och redan första dagen förebådar förgänglighet.<sup>294</sup> Han uppfattade mässområdet liksom staden som en ”organism”. Två år senare, jämfördes staden med en ”levande organism” också i *acceptera*. Användningen av metaforen låg i tiden.

Områden där stora grupper av människor samlas och leds vidare avgränsades även i en tid då funktionalismen var på stark frammarsch. Asplund var inne på samma linje 1930 när han ansvarade för utformningen av området för Stock-

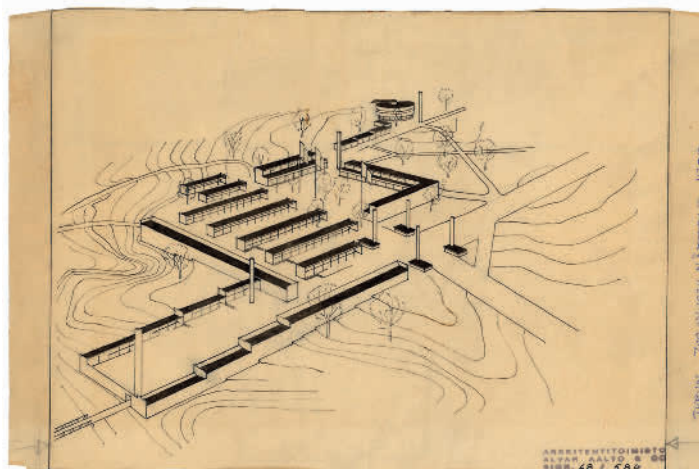


BILD I.10.  
Alvar Aalto och Erik Bryggman, Åbo stads jubileumsutställning, 1929. AAM.  
Ankomsttorget nere till vänster och centralplatsen i mitten.

holmsutställningen (se bild I.6). Platsbildningen levde kvar fastän man på utställningarna talade för den nya arkitekturen och för en öppen stadsplan.

## 4.2 Samlade institutioner i Aaltos idealsamhälle 1940

I ett tidigt skede började Aalto tala för att byggnader ämnade för alla bör vara samlade. Under sin tid som professor vid MIT i Boston 1940 skissade han med finansiering av USA upp en experimentstad, ”An American town in Finland” (1940). Modellen var tänkt för tillämpning i städer som förstörts under kriget.<sup>295</sup> Finland var det första land som ingått fred och därför var landet lämpat för experimentet. I skissen är modellstaden placerad i ett kuperat, finländskt insjölandskap (bild I.11). Stadsplanen innehåller traditionell rutplan på platt mark och byggnadsrutor

291 Erik Bryggman – Arkkitehtiesittely – Arkkitehtuurimuseo, <http://www.mfa.fi/architect?apid=3124> 25.1.2016; Standertskjöld 1997, 23.

292 Se bild i Eriksson 1990, 278.

293 Avbildad i Kries & Eisenbrand 2014, 453.

294 Davidsson m.fl. 1998, 22f; Se Schildt 1985, 30–33 och Heinonen 1978, 81–85.

295 Schildt 1990, 36f; Se Hällstens intervju med Aalto i *Aftonbladet* om att de amerikanska arkitekternas förbund bygger en stad i Finland, s.a. AAM. Projektet hänger samman med Aaltos önskan att grunda ett forskningsinstitut för arkitektur i USA.

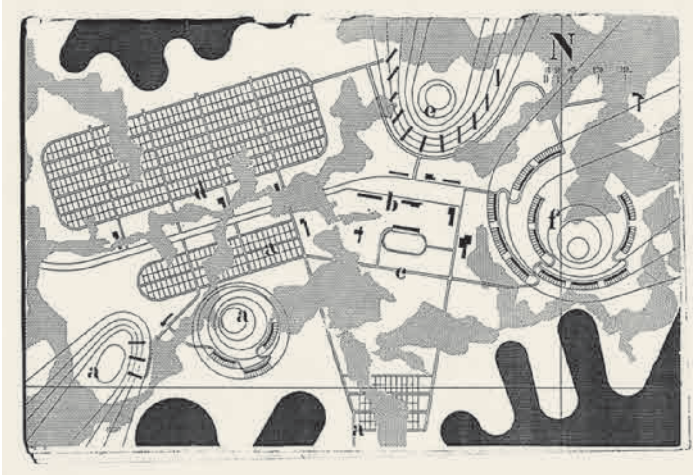


BILD I.11.  
Alvar Aalto, "En amerikansk stad i Finland", 1940. AAM.

Ett administrativt och kommersiellt centrum med offentliga byggnader (b), skolor och sportplan (c). A, d, e, f bostadsområden med olika hustyper. Radhusen och terrasshusen följer höjdkurvorna. Kullarnas krön har lämnats fria.



Bild I.12  
Ernst May, Generalplan för Tirgan. *Granskaren*, juli-augusti 1932, 104.

Bostadsenheterna är sammanförda i enheter för cirka 8 000 invånare med egna offentliga inrättningar. De för hela staden gemensamma offentliga byggnaderna i mitten på bilden.

som följer topografin. Olika typer och varianter av bostadshus som kunde förstöras och anpassas till förändrade behov har tilldelats egna områden. Experimentstadens "community-center" är utformat med tanke på kommersiellt bruk, men också administrativa inrättningar kunde ingå.<sup>296</sup> Grönområden genom vilka trafikleder är dragna skiljer åt de olika områdena. Stränderna har lämnats orörda och byggnaderna har delvis placerats i fri natur.

Grundstrukturen för Aaltos modellstad uppvisar likheter med Mays generalplan för Tirgan i forna Sovjetunionen från början av 1930-talet (bild I.12). Förutom elasticitet var naturnäret och beaktandet av topografin utgångspunkter i båda planerna. Därtill har de offentliga byggnaderna i båda fallen koncentrerats.<sup>297</sup> Enligt Eric Mumford kände Aalto troligen till det tilltagande intresset för förortsplanering i Amerika och Eng-

land, vilket avspeglade sig i utförandet.<sup>298</sup> Detta utesluter inte influenserna från May som under sin studietid hade praktiserat hos Raymond Unwin (1863–1940) och bekantat sig med trädgårdsstadens principer.<sup>299</sup>

När Aalto presenterade modellen, som han kallade ett idealsamhälle, i Schweiz 1941 kritiserades han för att inte ha tagit sig an storstadens problem. Hans modell grundade sig på "organisk" tillväxt och flexibel standardisering, som enligt kritiker-na endast kunde tillämpas på små orter.<sup>300</sup> Kritiken var delvis befogad för enligt Aalto erbjöd småstaden den bästa boendemiljön. Detta hindrade inte honom att också tänka i större banor. I artikeln "Finland" i *Architectural Forum* i juni 1940 antyder han att stadskärnan borde indelas i zoner och att behovet av nya kulturcentrum kommer att öka efter kriget.<sup>301</sup> Vid det här laget hade man inom CIAM börjat inse att den funktionella stadens

296 Schildt 1990, 35; Intervju med Aalto i *Aftonbladet* om att de amerikanska arkitekternas förbund bygger en stad i Finland, s.a. AAM.

297 Aalto, Alvar, "Bostadssystem i USSR", *Granskaren*, juli-augusti/1932, 104; Se även Mumford 2014, 295 om planen i förhållande till amerikanska och engelska samtida modeller.

298 Mumford 2014, 295.

299 Ernst May – *Architectuur*, com/architect/ernst-may. 25.1.2016.

300 Maurer & Rüegg 1999, 127; Runar Hällstens intervju med Aalto, manuskript, datum och tidning okänd. AAM.

301 Aalto, Alvar, "Finland", *The Architectural Forum*, June 1940, 400.

centrum hade försumrats. Aaltos experimentstad tillför dock ingenting nytt då det gäller stadens centrum utan är en upprepning av Mays lösning i Tirgan. Det är emellertid första gången han samlade byggnader gemensamma för alla i en öppen stadsplan. Förfarandet skulle bli ett axiom för Aalto och är synligt också i planen för Helsingfors.

### 4.3 Vattnelement i Uleåborg 1942

Flera av Aaltos återkommande principer framgår av stadsplanen för Uleåborg 1942, men speciellt viktig är hans metod att utnyttja landskapet i planeringen. I Uleåborg liksom i Helsingfors utgör vattnet en väsentlig del av stadslandskapet. Eftersom Aalto fick möjlighet att planera ett nytt centrum i båda städerna är hans lösning för Uleåborg av speciellt intresse.

Byggandet av ett vattenkraftverk i Uleåborg förorsakade stora förändringar i stadens centrum. År 1942 ville man genom en tävling få förslag till kraftverkets fasad och hur sprängningsmassorna skulle placeras. Samtidigt kunde eventuellt andra öppna frågor, som dragningen av trafikleder över älven och planeringen av nya administrations- och kulturbyggnader samt sportutrymmen lösas. Aalto föreslog ett nytt "Forscentrum" intill den gamla stadskärnan, som han ansåg skulle bevaras. Nya inrättningar och sedvänjor krävde enligt Aalto en ny omgivning. Priskommittén tilltalades inte av hans utformning av kraftverket men ansåg att han hade utrett stadsplanefrågan grundligt och gav honom uppdraget att utveckla planen vidare.<sup>302</sup>

I planbeskrivningen jämförde Aalto Uleåborg, som brett ut sig på båda sidor om älven, med Stockholm och Paris där centrum byggts på öar i en vattenled. Han menade att Uleåborg var

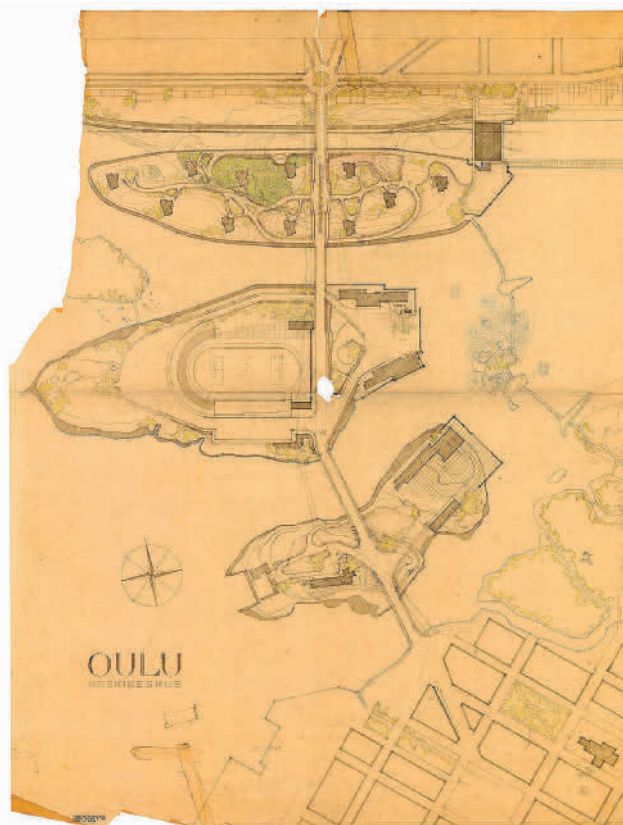


Bild 1.13.  
Alvar Aalto. "Forscentrum", Uleåborg, 1943–1944. AAM.

Uppe på bilden kraftverket och punkthus för bostäder. I mitten, på Raatinsaari, ett idrottscentrum i väster och offentliga byggnader i öster mot den tyglade strömmen. Linna- och Lammas-saari i söder har förenats. De upptas av kulturbyggnader mot öster, och bl.a. en simhall och ett turisthotell väster om huvudvägen.

i behov av ett nytt centrum enligt samma princip. Forsen hade alltid funnits i stadens mitt liksom öarna. Kraftverket behövde inte hämma en harmonisk utveckling, men det fordrades en arkitektonisk utformning som beaktade realiteter och stod i harmoni med naturens möjligheter och ortens traditioner.<sup>303</sup> Dessa kriterier skulle utgöra Aaltos grundpelare för gestaltningen av ett stadscentrum.

Aalto planerade att förstora öarna och bygga vattenbassänger i flera nivåer av sprängnings-

302 ARK 1–2/1943.

303 Aalto, Alvar, "Oulu. Koskikeskuksen arkkitehtoninen ratkaisu," ARK 1–2/1943, 2.



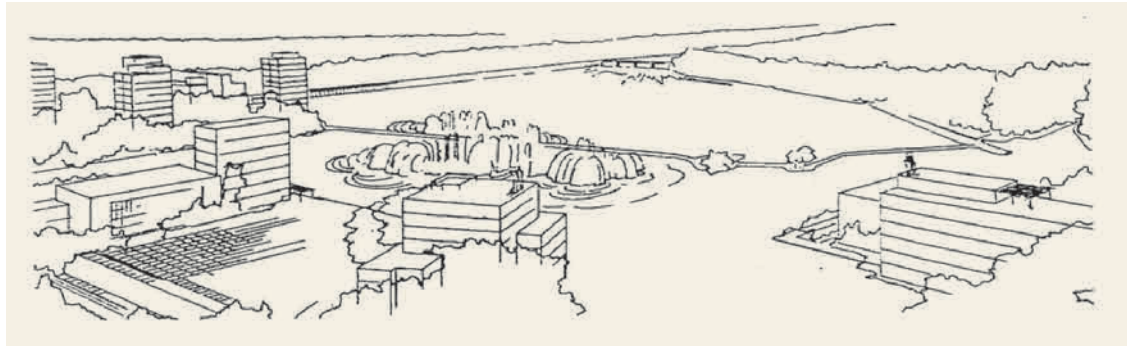


BILD I.14.  
Alvar Aalto, Springbrunnen framför de offentliga byggnaderna i Uleåborg. ARK 1–2/1943, 4.

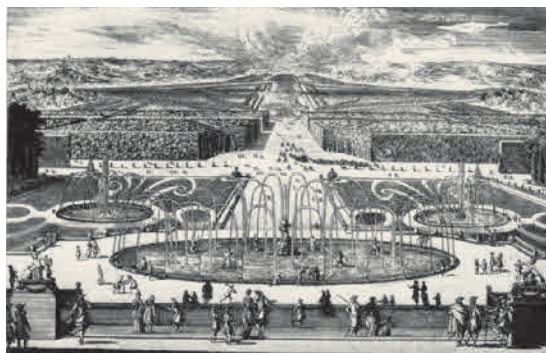


BILD I.15.  
Versailles, vy över trädgården. Giedion 1952b, 74.

massorna. Det uppdämda vattnet skulle tillsammans med den arkitektoniska utformningen av öarna bilda en helhet som estetiskt kunde mäta sig med den tidigare fria forsén (bild I.13). I förslaget ingår tre öar, en för boende och två för offentlig verksamhet. Aalto sade att han på de senare nämnda placerat torg och trädgårdsskvärer för offentliga byggnader i enlighet med Cité i Paris, Ile de Rousseau i Genève och Strömparterren i Stockholm.<sup>304</sup> Huvudtrafikleden är upplyft på pelare och går över öarna medan enhetliga promenadvägar är dragna längs stränderna.

På Lammasaari i mitten skulle kulturbyggnader på två sidor av torget ligga. Raatinsaari

reserverades för offentliga byggnader och ett sportcentrum. Byggnaderna mot det gamla centrumet skulle vara lägre för att bevara kontakten med det där belägna salutorget. Utanför öarna föreslog han en grupp av springbrunnar i form av en "Corona". Kransen markerade forséns förändrade uppgift och enligt Aalto skulle den ha en stimulerande effekt på hela centrumområdet. Stadsens framtida tillväxtförväntningar beaktades genom att trafiklösningen kunde byggas i etapper.<sup>305</sup> Enligt planbeskrivningen tog Aalto fasta på planeringsområdets historia och platsens topografi. Med detta som utgångspunkt byggde han en arkitektonisk helhet som bands samman av vattenspegeln och dammen inklusive springbrunnarna. Centrumöarna skulle uppfattas som gröna vilket kan ses som direkt hänvisning till Le Corbusiers gröna stad.

Under renässansen utformade man gärna platser som trapetsoider. Här har Aalto placerat torgens kortsida mot forsén för att förlänga perspektivet på själva platsen. Samma metod har använts exempelvis på Markusplatsen och Piezzettan i Venedig. Planens fritt placerade springbrunnar påminner om springbrunnarna framför Versailles. De är avbildade i första upplagan (1941) av *Space, Time and Architecture* (bild I.14 och I.15). Dragningen av trafikleden mitt över öarna uppvisar

304 Aalto, Alvar, "Oulu. Koskikeskuksen arkkitehtoninen ratkaisu," ARK 1–2/1943, 4.

305 Aalto, Alvar, "Oulu. Koskikeskuksen arkkitehtoninen ratkaisu," ARK 1–2/1943, 4f.

likheter med gatan över Ile de Cité i Paris, även den avbildad i boken.<sup>306</sup> Som framgår av ritningen öppnar sig forscentrets platser och torg både inåt öarna och ut mot forsen, mot naturen i båda riktningarna, vilket är ett tema som Giedion utförligt behandlar i ovan nämnda bok. Det av Asplund utformade mässområdet i Stockholm kan ha inspirerat till att införliva forsen och planera grönska på området.

Aaltos preferens för mänsklig skala framgår av planbeskrivningen för Uleåborg. Vägarna och broarna fick inte vara för breda utan de skulle följa stadens mått. Proportionerna skulle vara de rätta. Höjdförhållandet mellan stadsplanens olika element hade enligt Aalto förutom en arkitektonisk även en psykologisk inverkan. Han motiverade lösningen med att påpeka att den ger staden ett tilläggsvärde och ökad dragningskraft, om förnyelsearbetet utförs på lång sikt på människans och naturens villkor.<sup>307</sup> Aalto förutsåg alltså turismens roll i framtiden och därmed både arkitekturens och stadsplaneringens betydelse och potential för utvecklandet av turistnäringen.

I beskrivningen konstaterar Aalto ytterligare att planeringen av centrum är viktigare med tanke på framtida lösningar än uppgörandet av hela stadsplanen: ”Det betyder vanligtvis en så kallad storlekslösning av de inre linjerna, detta kan på sätt och vis jämföras med en organisms hjärta och preciseringen av dess kommande maximiomfång.”<sup>308</sup> Om stadskärnans slutliga storlek slås fast kan staden enligt Aalto fritt breda ut sig samtidigt som centrum ges möjlighet att växa. Kortsik-

tig planering hade lett till att stadskärnorna blivit fullt utbyggda. Att reservera plats för framtida behov och lösningar är ett krav han återkom till i flera repriser.

Utbyggandet av området har baserat sig på Aaltos lösningsförslag. Punkthus har byggts på Toivoniemi liksom sportstadion på Raatinsaari. Trafiklederna löper där Aalto ritade in dem. De ovan nämnda öarna förstörades med sprängmassor medan Lammassaari bevarades i naturtillstånd och förblev friluftsområde. Springbrunnarna installerades och påminner dagens invånare om forsens tidigare brus.<sup>309</sup>

Aalto ansåg att förslaget för ett ”Forscentrum” skulle ses som en idé, ett lösningsförslag. Med tanke på det ovan diskuterade åsiktsutbytet i CIAM är det inte långsökt att se förslaget som ett inlägg i en större debatt. Mumford hade uppmärksammat att funktionalitet inte räcker för människans välbefinnande och Sert hade som lösning föreslagit att det införs ett centrum i förorterna. Differentierad, korsningsfri trafik var enligt Aalto en grundförutsättning för ett nytt centrum.<sup>310</sup> I Uleåborg införde han därtill en klart definierad plats i en öppen stadsplan. Torget med kulturbyggnader uppfattade han som ”intimt”, en benämning han framöver ofta skulle använda för sina torglösningar och som avviker från funktionalismens vokabulär. I Uleåborg reserverade han dock torgen för funktionalismens nya element, parkeringsplatsen. Detta förefaller en aning ogenomtänkt då han i projektbeskrivningen också talar om dem som trädgårdsskivare.

Flera av Aaltos centrala teman ingår i Uleåborgsplanen. Placeringen av offentliga byggnader intill torg som öppnar sig mot naturen kan

306 Giedion 1952b, 74, 78. Våren innan tävlingen ber Aalto Paulsson returnera Giedions bok, titeln nämns dock inte. Alvar Aalto till Gregor Paulsson 10.2.1942. AAM. Boken ingår inte i Aaltos bibliotek.

307 Aalto, Alvar, ”Oulu. Koskikeskuksen arkkitehtoninen ratkaisu,” *ARK* 1–2/1943, 4ff.

308 Aalto, Alvar, ”Oulu. Koskikeskuksen arkkitehtoninen ratkaisu,” *ARK* 1–2/1943, 2. ”Se merkitsee tavallisesti n.s. sisälinjojen suuruusratkaisua, joka tavallaan on verrattavissa jonkun elimistön sydämen sekä tämän sydämen tulevan maksimilaajuuden määrittelyyn.” Fritt översatt Eva Johansson.

309 Uleåborg bombades vintern 1944 och följande år uppgjorde O-I. Meurman och Aarne Ervi ett stadsplaneförslag för stadens gamla centrum, Tuomi 2005, 163–171; *Oulujoen suistoalueen historiallinen kokonaisuus*; RKY, *Museovirasto*, [http://www.rky.fi/read/asp/r\\_kohde\\_det.aspx?KOHDE\\_ID=2081](http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2081), 14.1.2016.

310 Aalto, Alvar, ”Oulu. Koskikeskuksen arkkitehtoninen ratkaisu,” *ARK* 1–2/1943.

räknas till dem. Därtill togs fotgångarna i beaktande vilket inte var en självklarhet på den tiden. Även kravet att stadens centrum måste slås fast geografiskt presenterades här för första gången. I Uleåborg såg Aalto forsens betydelse för stadens identitet och inkluderade den i stadsplanen. Att ta vattnet i beaktande på detta sätt får en direkt fortsättning i idén att innesluta Tölöviken i Helsingfors centrum.

#### 4.4 En "krona" för Avesta 1944

Det tidigaste exemplet på Aaltos indentitetskapande centrum hittas i Avesta i Sverige. I planen för Avesta samlas för första gången olika verksamheter runt ett och samma torg i syfte att skapa ett samlande och symbolladdat centrum. Planen gjordes för en liten industristad, men projektbeskrivningen innehåller argument Aalto kom att hålla fast vid livet ut. Trots att planen mer påminner om en mångfunktionell byggnad med en innergård än ett centrum är det motiverat att presentera planen. Tillvägagångssättet beskrivs och motiveras nämligen så ingående i planbeskrivningen att den kan ses som en programförklaring. I avsnittet om Aaltos förhållande till monumentaliteten beskrivs hans åsikter om hur Avesta centrum bör utformas för att uppfylla sociala och psykologiska krav. Denna aspekt noteras således inte nedan.

Året innan Aalto fick uppdraget i Avesta utkom Saarinens *The City. Its Growth, its Decay, its Future* där han talar för koncentration i många bemärkelser, exempelvis kulturell, som motvikt till decentralisation.<sup>311</sup> Vid samma tid som Avestaplanen föddes, föreslog José Luis Sert och Paul Lester Wiener i planen "Cidade dos Motores" (1944/45) ett centrum för en ny stad nordväst om Rio de

<sup>311</sup> Saارينen (1943) 1958, 175–199.

Janeiro i Brasilien.<sup>312</sup> Ett centrum i en mindre skala hade åstadkommit genom en kombination av både låga och höga byggnader. Det räckte dock inte för att skapa klart definierade, indentitetskapande platser. Samma mönster använde Le Corbusier när han samlade administrativa byggnader, hotell, ett museum, en samlingslokal och caféer i rekonstruktionsplanen för Saint-Dié i Vogeserna (1945/46). I Sverige tillfördes Årsta stadsplan en torgbildning under Uno Åhréns ledning. "Årsta-plan" (1944) i grannskapsenhetens mitt skulle erbjuda service, plats för diskussion och spontana möten. Byggnader för kommersiell, social och kulturell service samlades runt torget.<sup>313</sup> Man hade insett att funktionalismens centrum inte fungerade och började med att förbättra stadskärnan i små städer.

I Avesta fick Aalto möjlighet att tillsammans med arkitekt Albin Stark (1895–1960) planera ett centrum utgående från existerande behov. Det gällde inte att skissa upp en vision utan att komma fram med en realistisk lösning. Enligt den officiella projektbeskrivningen önskade Avesta stad 1944 utreda om det var möjligt att gruppera alla funktioner som var centrala för en stad, i centrum. Jan Fredrikson som granskat protokollen anser att det mera är fråga om en retorisk fråga uttalad av Aalto. Utgångspunkten var egentligen hans uppfattning av politikernas ambitioner.<sup>314</sup> Tolkningen stöder den tidigare framförda åsik-

<sup>312</sup> Mumford & Frampton (2000) 2002, 144; Domhardt 2012, 219ff.

<sup>313</sup> Hall 2011, 217. Enligt Hall blev Årsta centrum närmast en varning, inte en modell. Försöket att skapa trevlig miljö som uppmuntrade till social samvaro misslyckades; I Saint-Dié flyttade Le Corbusier till skillnad från tidigare planer bort trafiken från centrum, som han uppfattade som både hjärta och hjärna i stadsstrukturen. Saint-Dié hade cirka 20 000 invånare, Sequeira 2018, 6, 10f, 138.

<sup>314</sup> Fredrikson 1991, 16; Avesta var tack vare goda konjukturer för stålproduktionen den snabbast växande orten i Sverige. I medlet av 1940-talet hade staden drygt 6 000 invånare. Enligt Fredrikson engagerade järnverkets huvudägare Ax:son Johnson Aalto för att ge form åt sina idéer medan Schildt ansåg att Aalto hade idéerna, Stark projekterade och Johnson finansierade, Fredrikson 1992, 5, 24f.

ten att Avesta var ett svar på tidens centrumdiskussion inom CIAM. Fredrikson nämner att projektet presenterades i lokalpressen som Aaltos pilotprojekt för uppbyggandet av städerna efter kriget.<sup>315</sup>

Problemställningen hade sitt ursprung i stadens behov av nya offentliga byggnader som man ville uppföra i kvarteret Svanen intill Markustorget. I beskrivningen låter Aalto och Stark läsaren förstå att de genom undersökningar kommit fram till att det inte endast var möjligt att sammanföra de olika lokalbehoven till en byggnadsserie utan att det också innebar förtjänster.<sup>316</sup> Valter Karisalo hävdar att Stark i Solnaprojektet i Stockholm överlät allt designarbete åt Aalto som han även gav rätten att använda namnet Stark.<sup>317</sup> Vid granskningen av handlingarna har det framgått att Aalto skrivit förlagan till beskrivningen av projektet. Den har underrubriken ”Projekt för en koncentration av staden Avestas allmänna byggnader” och är mycket längre och mer detaljerad än den slutliga versionen. Detta tyder på att Aalto stod bakom utformningen, men vem som stod bakom idén att samla byggnaderna till ett komplex har inte gått att klarlägga. Han skriver att *man* efter långt övervägande kommit fram till lösningen.<sup>318</sup> Nedan utgås från att det var Aalto som stod för den arkitektoniska gestaltningen.

Avesta behövde enligt förslagsställarna ett centrum som dominerade stadsbilden och det kunde man åstadkomma genom att sammanföra institutionerna. Då kunde man skapa ett stadscentrum som samtidigt fungerade som en bilfri samlingsplats för invånarna. I planen är stadshus, kanslihus, affärer, hotell och Folkets hus sammanförda. Biblioteket ligger nära intill. Stadens nya centrum var snett placerat i förhållande till stads-

315 Fredrikson 1991, 14.

316 Aalto & Stark, ”Stadscentrum i Avesta”, s.a., 2. Arkdes, Alvar Aaltos arkiv.

317 Valter Karisalo i Charrington & Nava 2011, 104.

318 ”Stadscentrum i Avesta”, manuskript till projektbeskrivning som skulle undertecknas av Aalto och Stark. AAM.

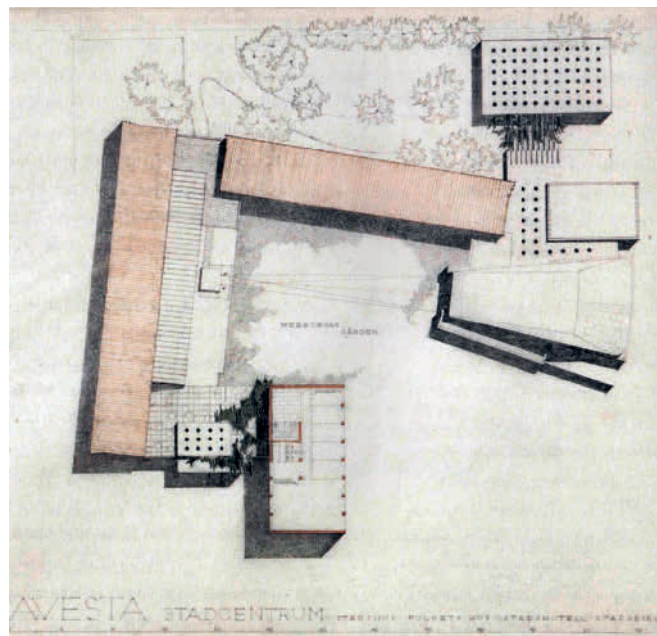


BILD I.16.  
Alvar Aalto & Albin Stark, Avesta centrum, 1944. AAM.

Nedre korta längan: till vänster om stadshuset hotell och restaurang samt administration. Övre längan: Folkets hus i mitten och teatern till höger. Det friliggande biblioteket överst. Salutorget nere till vänster, Markusplatsen till höger och Medborgartorget i komplexets mitt.

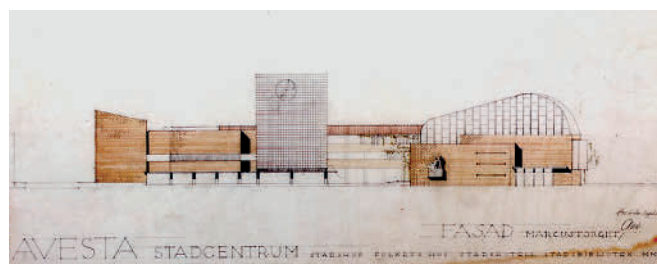


BILD I.17  
Alvar Aalto, Avesta centrum. AAM.

Fasad mot Markustorget. Från vänster hotell, stadshus, Folkets hus bakom Medborgartorget i mitten och teatern till höger.

planens rutsystem för att åstadkomma rytm och hierarki i stadsplanen. I denna mångfunktionella centrumplan var Medborgargården det centrala (bild I.16). Hela komplexet skulle vara lika dominant som gamla fästningar, medeltida kyrkor och stadshus traditionellt varit i stadsbilden. Medborgargården var solfjädersformad och skulle fungera som scen för vardagslivets tragedier

och komedier. Teaterns scenparti gick att öppna mot innergården och kunde användas som estrad för större samlingar.<sup>319</sup>

Det sex våningar höga stadshuset var planens högsta och viktigaste byggnad. En lång arkad som gick parallellt med Medborgargården skulle fungera som stadshusets huvudingång. I stadshusets bottenvåning har enligt förebilder från Italien butikslokaler placerats för att undvika livlösa torgtor. Avesta centrum kunde byggas och förstöras stegvis utan att ett halvfärdigt intryck skulle uppstå.<sup>320</sup> Byggnadsmaterialet skulle vara gult och rött tegel utom för stadshuset som skulle kläs med koppar (bild I.17). Kopparfasaden skulle knyta stadshuset till Avestas historia som Sveriges kopparstad och utgöra ett alldeles eget kännetecken bland världens stadshus. Teaterns böjda tak tar upp formen på de omkringliggande kullarna och malmhögarna.<sup>321</sup> Aalto använde argument som fullständigt avviker från CIAM:s funktionella stad. De klassiska idealen vägde tyngre. Stadshuset dominerar torget på ett sätt som för tankarna till Siena. I Avesta innehöll det klockförsedd torget dock stadshusets alla funktioner. Aalto utvecklade ett medeltida motiv så att det fungerade som dominant i en 1900-talsmiljö.

Den sneda placeringen går tillbaka till gammal, svensk stadsplanetradition, då dominerande byggnader placerades snett mot den omkring växande staden. Ett motsatsförhållande uppstår som förstärker dominanten.<sup>322</sup> Aalto berättade under presentationen i Avesta att den grekisk-

ka byggnadskonsten ofta ”sammangyttrade” sina offentliga byggnader så att de var för sig behöll sin karaktär, oberoende av ett sammansatt byggnadssätt och att samma metod hade tillämpats i Avesta:

Efter grekiskt mönster har vi också valt att ge de olika byggnadsgrupperna och -kropparna en rektangulär form, oberoende av att deras inbördes ställning grundar sig på assymetri och snedställning. Denna arkitektoniska serie omsluter nu ett friluftsrums, ett mindre avskilt torg som kan vara en samlingsplats för stadens medborgare då vanliga festsalar inte räcker till. Detta torg har vi tänkt oss ska heta Medborgargården.<sup>323</sup>

Aalto tillade att de offentliga byggnaderna är samlade i ett monumentalt arkitektoniskt system av byggnadskroppar som i Akropolis, Delfi och Mykene. Samma dag skrev *Stockholms Tidningen* att ”Aalto ger Avesta Akropolis”.<sup>324</sup> Det är värt att notera att Aalto såg torget som en samlingsplats när festsalarna inte räcker till. Med andra ord utgjorde det en reserv. Torget var bilfritt till skillnad från torget i Uleåborg. Det är skäl att notera att byggnadskomplexet upptog endast en del av Markustorget. Det fanns alltså plats för både torghandel och parkering intill.

Aalto hänvisade både till klassisk och till nationell stadsplaneringshistoria och påpekade att ett centrum bör uttrycka lokal kulturtillhörighet. I Avestaförslaget är en stads institutioner koncentrerade till en helhet och avspeglar i allra högsta grad mänsklig skaparkraft. Helheten skulle omges av grönska i form av träd och klätterväxter som skulle stå i harmoni med gruppens form. Kvarteret omgavs av bebyggelse på alla sidor så något större grönområde kunde inte komma i fråga. I Hoddesdon 1951 skulle CIAM-medlemmarna som tidigare nämnts enas om att centrum borde vara en ”artefakt”, en konstprodukt. Aalto skapade en sådan redan 1943. Genom att sammanfoga

319 Aalto & Stark, ”Stadscentrum i Avesta”, s.a., 2. Arkdes, Alvar Aaltos arkiv.

320 Kolehmainen & Laaksonen 2002, 26; Aalto & Stark, ”Stadscentrum i Avesta”, s.a., 2. Arkdes, Alvar Aaltos arkiv; Enligt Fredrikson hade Johnson donerat en stor summa till staden och det sammanfaller med diskussioner med Folkets Hus-föreningen och en borgerlig motion om ett ”medborgarhus”. Benämningen Medborgargården grundar sig troligen på dessa händelser, Fredriksson 1992, 26.

321 Aalto & Stark, ”Stadscentrum i Avesta”, s.a., 2. Arkdes, Alvar Aaltos arkiv; Kolehmainen & Laaksonen 2002, 26.

322 Aalto, Alvar & Albin Stark, ”Avesta stadscentrum”, *Byggmästaren* 23/1944.

323 *Dagens Nyheter* 8.9.1944.

324 *Stockholms-Tidningen* 8.9.1944.

byggnaderna till en kompakt helhet skapade han en symbol och flera platser för det lilla samhället.

Genom att hänvisa till landets tradition frångick Aalto funktionalismens rätvinkligna placering av byggnaderna. Asymmetri och snedställning kom han att använda sig av livet ut. Enligt projektbeskrivningen är en stad i behov av en dominant, och om inte en enskild byggnad kan utgöra en ”krona för staden” finns det andra möjligheter att uppnå samma resultat. Benämningen ”krona” går tillbaka till Bruno Tauts ”stadskrona” och användningen av ordet ”kärna” visar att Aalto var väl insatt i den internationella diskussionen. Att han också tagit till sig Sittes och Mumfords syn på staden som skådeplats för samhällelig verksamhet och mångfald, syns även i beskrivningen liksom kravet, på att lösningarna bör vara individuella och centrum en estetisk symbol för invånarna.

Av förslagen för centrumutformning som presenterades under andra världskrigets slutskede, avviker Avesta som ett exempel på ett samlande centrum där både hierarki och monumentalitet kommer till uttryck. Aalto lyckades kombinera den för honom viktiga intimiteten med en monumentalitet som inte uttryckte makt över folket utan utstrålade medmänsklighet och tillhörighet. Därtill hade både plats och tid beaktats. Lösningen var utformad specifikt för Avesta och utgjorde en länk mellan det förflutna och framtiden. Som de flesta av Aaltos centrumplaner förverkligades den inte, men idéerna utvecklade han i Sävträsk kommuncentrum (1949) där människorna skulle röra sig på ett högre plan än trafiken. Fredrikson har inte kunnat finna någon specifik orsak till varför Avestaplanen inte förverkligades. Han menar att den storstilade och genialiska lösningen fick ett mycket gott mottagande. Men efter en tid ansågs centret för stort, för dyrt och utformningen olämplig för Avesta. Stadsingenjören gav ett motförslag och kritiken ledde till att fullmäktige bordlade frågan som därefter aldrig åter-

upptogs på föredragningslistan.<sup>325</sup> I bakgrunden verkar det ha funnits en dragkamp mellan olika intressegrupper. Konflikten ledde till en ny tävling med samma program. Avesta stad bad Aalto delta, men enligt Rudberg svarade han inte.<sup>326</sup> Händelseförloppet uppvisar uppenbara likheter med det öde Helsingfors centrumplanen råkade ut för, se Del III kapitel 1–6.

Förutom att Aalto formulerade och omsatte flera av sina centrummotiv i Avesta låg lösningen i tiden. Förslaget är ett i raden av försök att förbättra den funktionella stadens försummade stadskärnor. Aalto såg behovet av identitetsförstärkande centrum och Avesta är ett exempel på en gestaltning där helheten är mer än summan av delarna. I det här avseendet skiljer Avestaplanen sig avsevärt från samtida lösningar. I Helsingfors ställde han kraven ännu högre eftersom huvudstaden skulle vara en symbol för hela landet – grundtankarna i Avestaplanen utgjorde en bra utgångspunkt.

## 4.5 Landskapet och trafiken i Rovaniemi 1945 och Imatra 1952

Trafiklösningarna utgör ett viktigt element i Aaltos centrumplaner. Härnäst granskas generalplanerna för Rovaniemi och Imatra, den senare endast kort. I båda planerna ingår motiv som återkommer i Helsingforsplanen; i synnerhet trafiklösningarna men även landskapets användning är av intresse. I Avesta hade han inte behövt befatta sig med trafikplaneringen och i Uleåborg förbättrade han en delvis befintlig vägdragning. Uppdraget i Rovaniemi omfattade däremot hela staden, som hade blivit nedbränd under fortsättningskriget. Det var dock fortfarande fråga om en

<sup>325</sup> Fredrikson 1991, 16–29; Se Fredrikson 1992 om en mera ingående studie av konflikterna kopplade till projektet.

<sup>326</sup> Eva Rudberg på seminariet Bygga Sverige – Bygga Finland på Hanaholmen, Esbo, Finland, 28.10.2004.



BILD I.18.  
Alvar Aalto, Renhornsplänen för Rovaniemi, 1944–1946. AAM.

Trafiklederna är dragna genom grönzoner som också skulle fungera som reserv för offentliga byggnader. Grönzonerna markerade med mörk färg. I mitten stadens trafikcentrum. Uppe till höger stadens äldre kvarter, längs älven i öster centrum för administration och kultur.

liten ort, Rovaniemi hade cirka 9000 invånare före kriget, men stadsplanen visar hur han löste trafikfrågan när han fick börja från rent bord. Hans förslag till stadsplan för Rovaniemi liknar en hand där fingrarna bildar centralparken genom vilken alla trafikleder skulle dras. Den nya så kallade renhornsplänen lades ovanpå den gamla rutplanen. Planen kan anses vara en kombination av idén om den funktionella staden och Aaltos uppfattning om ett humant boende. Nedan granskas hans fördelning av centrumverksamheterna och landskapet som identitetsbärare.

Rovaniemi stad hade två uppgifter. Staden fungerade nämligen som både trafikcentrum och



BILD I.19  
Alvar Aalto, Rovaniemi trafikcentrum. AAM.

I närheten av rondellen offentliga byggnader för verksamheter som förorsakar livlig trafik.

centralort för Lappland. De långa avstånden gjorde att trafiklederna inte kunde dras utanför staden. Aalto flyttade dock Lapplands trafikcentrum bort från stadens tidigare centrum. Alla byggnader som tjänade fjärrtrafiken, järnvägsstationen, busstationen, posten, aerodromen, servicestationer och parkeringsplatser för bussar och lastbilar samlades i ett eget kvarter för att underlätta byten från ett fortskaffningsmedel till ett annat. Själva trafikinstrumentet utgjorde tillsammans med trafiklederna i centralparken ett helt självständigt organ (bild I.18). Genom parken gick även en gångled som skulle vara avskild från all annan trafik. Aalto följde Giedions råd och ersatte korridor-

gatan med amerikanska "parkways" som går genom staden som de går genom landskapet och åtskiljer trafik från bosättning.<sup>327</sup> Aalto skriver i en kort ingress till redogörelsen av stadsplanen för Rovaniemi att trafikcentret, handflatan, tangeras av ett område som var tänkt för rekreation, föreningshus, teater-, konsert- och biografbyggnader (bild I.19). En av huvudvägarna skulle förena trafikcentret med området för stadens administration.<sup>328</sup> För detta använde Aalto benämningar som "ett parklikt stadskvarter" eller "stadens administrativa centrum är en park".<sup>329</sup> Han delade således upp de offentliga byggnaderna på två centrum utgående från trafikbelastningen.

Aalto sade att han prioriterade variationsrika strukturer som är anpassade till människan och som lämpar sig för en kuperad terräng omgiven av skog och vattendrag. Kvarteret för stadens administration utgörs av en park intill Kemi älv där två till tre våningar höga förvaltningsbyggnader och stadshuset placerades. Områdets huvudgata skulle vara bilfri och öppna sig i terrasser med utsikt mot fjällen på andra sidan älven. Landshövdingens residens skulle ligga invid terrasserna (se bild I.18). Men utformningen levde och det slutliga förslaget innehåller en version med klar platsbildning (bild I.20). Gamla Rovaniemi skulle återuppbyggas som ett kombinerat affärs- och bostadscentrum. De gamla kvarterens och tomternas form bevarades, men byggnaderna och placeringen planerades för att lämpa sig för en öppen stadsplan.<sup>330</sup> Här finns en direkt parallell till den tidigare nämnda stadsplaneskissen för Åbo 1930. Aalto kombinerade områdets his-

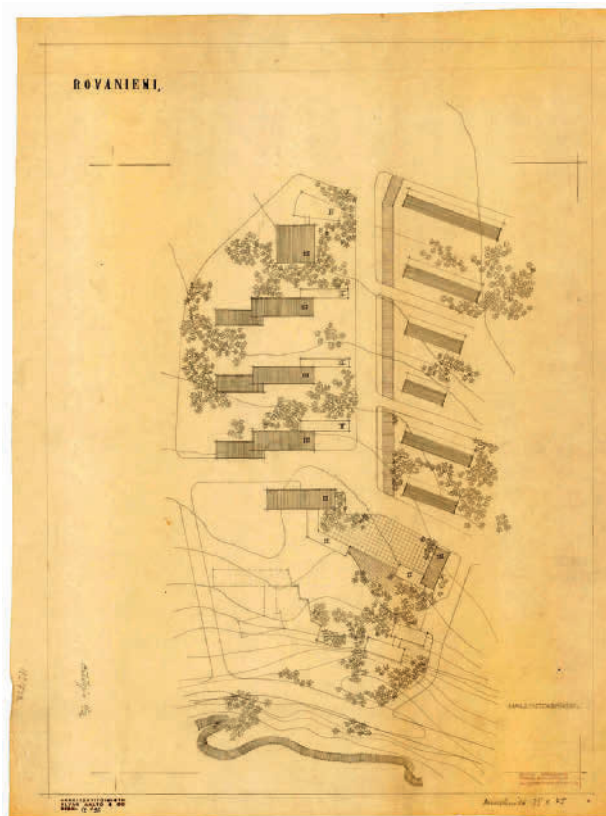


Bild I.20.  
Alvar Aalto, Rovaniemi administrativa centrum. AAM.  
Target omges på tre sidor av fritt placerade byggnader.

toria som blandkvarter med modern stadsplanering.

Ett kännetecken för Rovaniemi-planen är användningen av landskapet som identitetsbärande faktor. För att det skulle vara möjligt att iakttå fjällen rekommenderade Aalto högst fyra våningar höga byggnader. Enligt artikeln i *Finnish Trade Review* såg han fjällen som en monumental bakgrund som tillsammans med älvarna och skogen var det enda som gav karaktär åt staden.<sup>331</sup> Renhornsplänen godkändes 1946 och i slutet av 1950-talet justerade Aalto den. Ett kultur- och administrativt centrum placerades mellan Järnvägs-

331 Aalto, Alvar, "Reconstruction of Rovaniemi, the main town of Finnish Lapland.", *Finnish Trade Review* 1944, 138. AAM, Artiklar.

327 Giedion 1952b, 623.

328 Aalto, Alvar, "Rovaniemi Rediviva", *ARK* 11–12/1945. Förutom Aalto deltog Yrjö Lindegren, Bertel Saarnio och Markus Tavio i planeringsarbetet, Salokorpi 1984, 300.

329 Aalto, Alvar, "Rovaniemi Rediviva", *ARK* 11–12/1945, 139; Aalto, Alvar, "Reconstruction of Rovaniemi, the main town of Finnish Lapland", *Finnish Trade Review* 1944, 140. AAM, Artiklar.

330 Aalto, Alvar, "Rovaniemi Rediviva", *ARK* 11–12/1945; Se Lukkarinen 1998, 32–39.



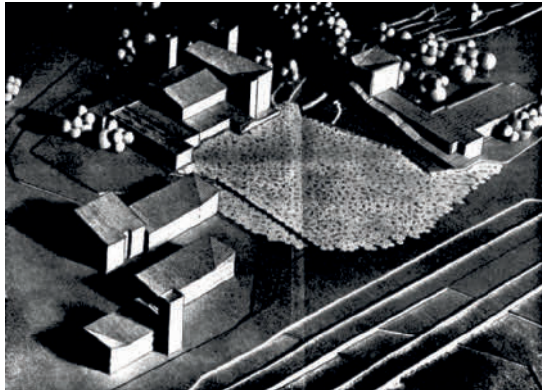


BILD I.21.  
Alvar Aalto, Imatra centrum, modell, 1952. AAM.

I mitten en mångfunktionell byggnad för konstmuseum, bibliotek och teater. Till höger rådhuset med en trappa längs ytterväggen. Till vänster brandstation och yrkesskola.

stationen och älven. Centrumet består av ett bibliotek, Lappia-talo med teater och restauranger, och stadshuset. Det sist nämnda uppfördes efter Aaltos död. Under 1940- och 50-talen uppfördes byggnader för länsstyrelsen, polisen och staten på området som Aalto ursprungligen reserverat för ett administrationscentrum.<sup>332</sup> Några av Aaltos planerade bostadskvarter och en värmecentral byggdes. All trafik koncentrerades inte till en plats, utan huvudvägarna till Kittilä och Sodankylä korsar varandra en bit norr om järnvägen.

Även om Aalto tillämpade funktionalismens zonindelning utgick han från lokala behov och förutsättningar. Trafikens fordringar skulle tillfredsställas och stadsplanen skulle ge möjlighet för en framtida utveckling. Målsättningen var en elastisk stadsplan. När han i Rovaniemi till skillnad från Avesta hade fria händer, delade han upp de offentliga byggnaderna utgående från hur mycket trafik de skapar. Stadens administrativa centrum såg han som en park. I likhet med modellen för en amerikansk stad i Finland innehöll Renhornspanens första skede samlade offentliga byggnader i en öppen omgivning utan egentlig

<sup>332</sup> Lukkarinen 1998, 37. Aalto, Alvar, "Reconstruction of Rovaniemi, the main town of Finnish Lapland.", *Finnish Trade Review* 1944, 138. AAM, Artiklar.

platsbildning. De förverkligade offentliga byggnaderna i Rovaniemi är dock samlade intill en rektangulär plats vars långsida tangeras av en trafikled. Dagens kultur- och administrationscentrum i Rovaniemi saknar utsikten men är för övrigt närmast en variation av den centrumplan som Aalto gjorde i samband med Imatra generalplan 1952. I Imatraplanen omgavs torget på tre sidor av fritt placerade byggnader. Torget planerades ligga i en flack sluttning och skulle tangeras av en väg. En vid utsikt över älven nedanför skulle ha öppnat sig från torget. (bild I.21).<sup>333</sup> Likheten med renässansvillornas u-formade terrasser är påfallande.<sup>334</sup> Imatra centrum förverkligades inte.

I Uleåborg hade Aalto flyttat fotgängartrafiken bort från trafiklederna och i Rovaniemi utvecklades trafikdifferentieringen ytterligare. I Imatra tangerade vägen torget, en idé han skulle utveckla i Helsingfors. I Rovaniemi delade han upp centrumfunktionerna enligt hur lätt områdena kunde nås med olika trafikmedel. De öppna landskapsvyerna innehar en central roll i alla tre planer. Liksom i Helsingfors har landskapets form stor betydelse, i Rovaniemi såg han den omgivande naturen som stadens främsta indetitetsbärande faktor. Fjällen gav staden dess karaktär och fick inte skymmas av höghus. Den idén utvecklade han i Helsingfors.

## 4.6 Byggnader på däck i Göteborg 1955

I mitten av 1950-talet deltog Aalto i två tävlingar i Göteborg: idétävlingen för förvaltningsbyggnader och tävlingen för regleringen av Drottningtorget. Sakta stigande däck karakteriserar lösningarna. Däckkonstruktionerna gav möjlighet till vertikal trafikplanering så att fotgängarna fick röra sig

<sup>333</sup> Aalto, Alvar, *Imatra. Kauppalan yleisasebakaava*, 1952. AAM.

<sup>334</sup> Jellicoe & Jellicoe 1975, 157.

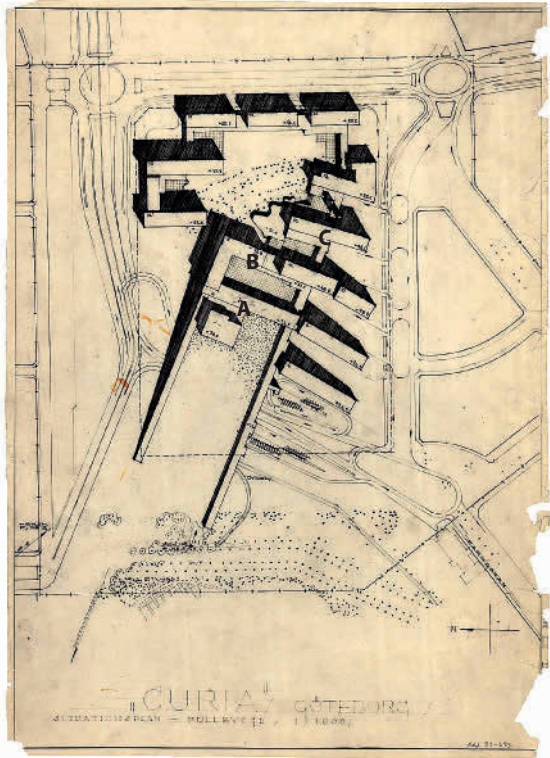


BILD I.22.  
Alvar Aalto, Tävlingsbidrag "Curia", Göteborg 1955, gruppen fullt utbyggd. AAM.

I förgrunden ett arkadomgivet sluttande promenaddäck med stadsfullmäktiges sessionssal och byggnadsblocket A i fonden. Kontorsblocken B och C binds samman med ett arkadomgivet torg. En fritt formad restaurang i mitten. Trafiken löper på det undre planet. Sessionssalen och byggnaderna A, B, C samt restaurangen skulle byggas i etapp I.

på markplanet. Han hade med Aino Aalto i tävlingsbidraget för Pensionsanstalten i Helsingfors 1948 redan tillämpat samma system (se delkapitel I.6.1). I Göteborg kunde tillvägagångssättet utvecklas. Deltagandet i Drottningtorgtävlingen gav honom kunskap om för- och nackdelar med ett trafikcentrum. Lärdomarna skulle han ha nytta av i Helsingfors. För att förstå idén med lösningsförslaget för Drottningtorget beskrivs i det följande hans tävlingsbidrag för administrationsbyggnader i torgets närhet i korthet.

Göteborgs stad inbjöd 1954 nordiska arkitekter till en idéävling för kommunala förvaltnings-

byggnader. Tävlingsområdet utgjordes av Levrens äng som gränsade till stadens centrum. Tävlingsuppgiften gick ut på att dels ge förslag till de byggnadsgrupper som enligt tävlingsprogrammet skulle uppföras successivt, dels utarbeta en plan för hela områdets framtida byggande för den kommunala förvaltningen. Aaltos förslag "Curia" vann tävlingen till vilken 52 förslag inkom (bild I.22).<sup>335</sup>

Följande presentation grundar sig på Aaltos beskrivning av förslaget.<sup>336</sup> Han såg tävlingsområdet inklusive närliggande kvarter som ett parkcentrum där fotgängare och cyklister dominerar, en kvalitet han ville bevara och utveckla. Ett av huvudmotiven för tävlingsbidraget var därför att förvaltningscentret inte fick isoleras av en snabbtrafikled. En annan idé var det stigande planet under vilket biltrafiken skulle passera. Aalto eftersträvade en helhet och det sluttande torgplanet skulle öppna sig mot parken och Drottningtorget, som planerades byggas om till stadens infartsport. I beskrivningen betonade han vikten av att innesluta Drottningtorgets östra sida i ett stadshjärta som var fredat från biltrafik.

Ett svagt lutande plan, omgivet av arkader på två sidor, skulle leda fram till byggnadsgruppen (se bild I.22). Helheten var placerad intill Trädgårdsföreningens park. De upp till nio våningar höga blockformade förvaltningsbyggnaderna skulle bilda en fond för stadshuset. Piazzans höjdplan skulle fortsätta genom hela blocket av byggnader och bilda en förbindelselänk av täkta passager från torg till torg.

Av bilden framgår att personalrestaurangens fria form mot en sluten park utgjorde en kontrast mot komplexets i övrigt strikt geometriska utformning. Helheten är snett placerad i förhållande till Fattighusån och de befintliga närbelägna gatorna. Aaltos situationsplan är även här öp-

335 "Program för tävlan om ritningar till kommunala förvaltningsbyggnader i Göteborg". AAM.

336 Aalto, Alvar, "Curia", 1955, Arkdes, Sven Markelius arkiv, AM 1972-10.

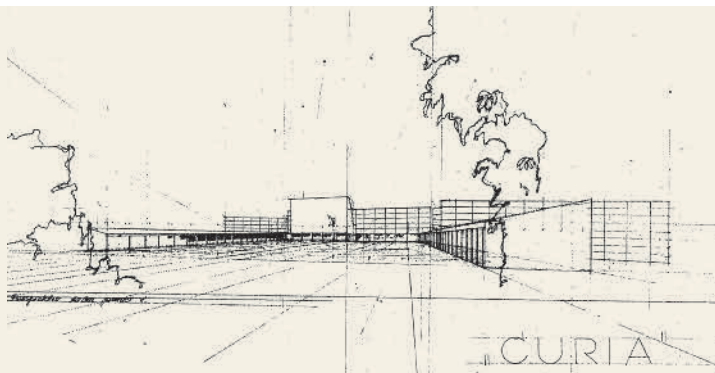


BILD I.23.  
Alvar Aalto, "Curia", Göteborg, torgplanet, 1955. AAM.

Torget är arkadomgivet och sluttar upp mot stadsfullmäktiges sessionssal i fonden.

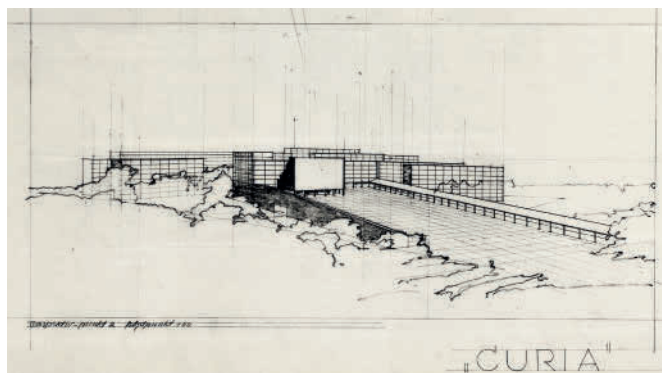


BILD I.24.  
Alvar Aalto, "Curia", Göteborg, reviderat torgförslag. AAM.

Torgplanet har förminskats och omges endast på ena sidan av en arkad.

pen, i motsats till omgivningens stadsplan med slutna kvarter. Han kopplade ihop administrationsbyggnaderna med samlande torg och kombinerade små intima platser inne i komplexet med öppna vyer mot parken. Fastän han talade om "parkcentrum" och ansåg att parken var stadens centrala punkt skiljer sig planen från förslagen för Uleåborg och Rovaniemi genom att byggnadsgruppen är mer introvert. Liksom i Avesta knyter fasadmaterialet byggnaderna till platsen; för administrationsbyggnadernas gavlar föreslog han det för Göteborg typiska teglet.

Aalto såg piazzan framför stadshuset som ett samlande torg (bild I.23). I tävlingsförslaget var det på två sidor omgivet av arkader för att samla tjänstemän och besökande från parkeringar och leda dem in i konglomeratet av byggnader. I det bearbetade förslaget har piazzan formats om och fått en asymmetrisk form då den ena arkaden försvunnit (bild I.24). Den första versionen påminner om utformningen av infarten till mässområdet i Åbo 1929 (se bild I.10). Där skulle besökarna ledas framåt mot mässområdet.

Aalto redogjorde även för problemet med att ge monumental form åt stadshuset då kontorsdelen hade vuxit markant. Av beskrivningen framkommer att han i Göteborg löst frågan med "infattning – ej dominant". Den framskjutna stadsfullmäktigesalen skulle omges av ett konglomerat

av byggnadskroppar. Den romerska curian, som han uppfattade som en anspråkslös kub omgiven av delvis profana byggnader, utgjorde hans förebild.<sup>337</sup> I sättet att beskriva lösningarna hittas influenser från *The Heart of the City* (1952). Han använde exempelvis benämningen "stadens hjärta" flera gånger i beskrivningen. Tävligen ägde rum under den tid Aalto skrev om de offentliga byggnadernas betydelse och grubblade på begreppet monumentalitet. Samtidigt pågick dragkampen mellan den äldre och yngre generationen inom CIAM. Den senare nämnda ansåg att mindre ingrepp i städernas centrum inte räddade den funktionella staden, utan att hela stadskonceptet borde förnyas. Aalto hörde definitivt till den äldre generation som försökte förbättra den funktionella stadens centrum. Curia-förslaget kan ses som Aaltos version av Rockefeller center placerat i parkmiljö. Det samlade administrationscentret uppvisar två fasader, en mot parken och en mot innergårdarna. Denna enhet tänkte Aalto att Trädgårdsföreningens park skulle binda ihop med den övriga staden och trafikinstrumentet som granskas nedan.

337 Aalto, Alvar, "Curia", 1955, Arkdes, Sven Markelius arkiv, AM 1972–10.

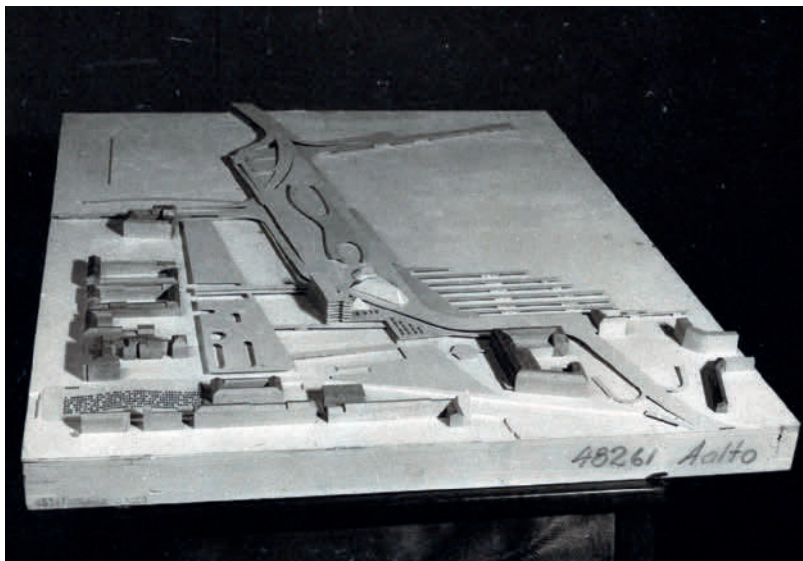


BILD I.25  
Alvar Aalto och Bo Hertzman-Ericson. Tävlingsbidrag för reglering av Drottningtorget i Göteborg 1956. RSG, Byggnadsnämndens stadsplaneavdelnings arkiv.

De genomgående huvudtrafiklederna utgör förslagets huvudmotiv i form av ett däck i mitten. Busstationen är placerad mellan körfilerna. Järnvägsstationens takkonstruktion i vitt i mitten. Till vänster om stationen ett hotell i åtta våningar. Drottningtorget i mitten nere på bilden. Till vänster ett sluttande plan för gångtrafik, som med broar förbinds med trafikinstrumentets gångplan. Detta plan för affärshus skulle byggas i ett senare skede.



BILD I.26.  
Trafiklösningen vid Drottningtorget, Göteborg. RSG, Byggnadsnämndens stadsplaneavdelnings arkiv.

Trafiklederna inritade med gult och spårvägslinjerna med blått. Trafikplanet bildar tak på hela anläggningen. Avenyn för lokaltrafik, till vänster om trafikinstrumentet, står i direkt kontakt med järnvägsstationen. I mitten på bilden Posten (u-formad byggnad). Nere på bilden går trafikleden under det sluttande planet framför administrations-byggnaderna.

#### 4.6.1 Trafikmaskin med mänskliga drag 1956

För att tillfredsställa den ökande biltrafiken var Göteborgs stad i likhet med många andra städer även i behov av en omorganisering av trafiknätet. Tävlingen för Drottningtorget i Göteborg gav Aalto möjlighet att delta i utformningen av en större stads inkörspport för olika trafikmedel. Helt i enlighet med funktionalismens idéer ville man här liksom i Helsingfors skapa en trafikknutpunkt intill Järnvägsstationen. Planeringsområdet låg intill området som reserverats för förvaltningsbyggnader. I Göteborg fanns det inte behov av ett nytt centrum utan det primära målet för Drottningtorgets utformning var fungerande trafik, som skulle vara en del av Aaltos uppgift i Helsingfors några år senare. Det är skäl att se på

lösningen för Drottningtorget eftersom man där lyckades beakta fotgängarna, som var en ovanlighet på den här tiden. Därtill skiljer sig lösningen från gängse dito i och med att trafikinstrumentet utformades till arkitektur.

Innan tiden för inlämnandet av bidragen till idétävlingen för kommunala förvaltningsbyggnader gick ut, ordnade Göteborgs stad tillsammans med Statens Järnvägar en nordisk arkitektävling för en stadsplan för Drottningtorget med omgivningar. Uppgiften omfattade i huvudsak trafikarrangemangen samt lokalisering och gestaltning av ett nytt stationshus och hotell samt en principiell utformning av busstation och parkeringshus. Till tävlingen inbjöds tre lag från Sverige och ett från de övriga nordiska länderna, totalt sex arkitekter och sex civilingenjörer. Aalto och civilingenjör Bo Hertzman-Ericson från generalplanberedningen i Stockholm bildade ett

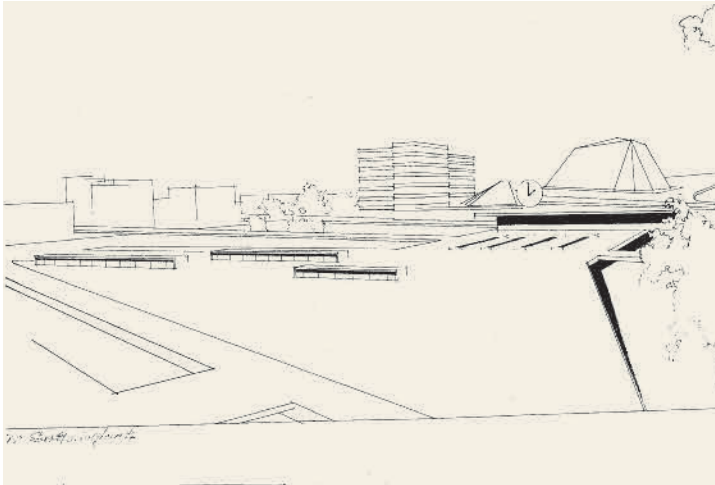


BILD I.27  
Alvar Aalto, Drottningtorget, Göteborg. RSG, Fastighetsnämndens arkiv.

Torgets övre, sluttande plan med stationsbyggnadens prismaformade tak och hotellet i fonden. Planets öppningar svarar för ljus och ventilation.

lag. Göteborgs byggnadsnämnd kom överens om arbetsfördelningen.<sup>338</sup>

Enligt programmet för idétävlingen ledde fem rikshuvudvägar och den enda fasta förbindelsen över Göta älv till Drottningtorget. Förutom den starka genomfartstrafiken var Drottningtorget tack vare läget invid centralstationen och in till cityområdet väsentligt för lokaltrafiken. Den kollektiva stadstrafiken med bussar och spårvagnar samt ett flertal fjärr- och förortsbusslinjer hade sina ändstationer på torget eller körde genom området.<sup>339</sup>

Drottningtorget skulle fungera som knutpunkt för all trafik även i framtiden. Staden utgick från att det skulle behövas en ny trafikled med hög kapacitet och önskade en flerplanslösning. Det var önskvärt att hela stadens befolkning lätt skulle nå

338 "Program för utformningen av stadsplan för Drottningtorget med omgivningarna." RSG, Byggnadsnämndens handlingar, Drottningtorget, idétävling 1955; Se Schönbeck 2003.

339 "Program för utformningen av stadsplan för Drottningtorget med omgivningarna." RSG, Byggnadsnämndens handlingar, Drottningtorget, idétävling 1955.

stationen och att omstigningsmöjligheterna skulle vara bekväma. Man önskade sig inte endast flytande biltrafik utan även friktionsfria trafikströmmar inom anläggningarna. I början av det över 40 sidor långa tävlingsprogrammet talar man om att tävlingens mål är att få fram godtagbara förslag med tanke på den trafiktekniska, den ekonomiska och den estetiska utformningen av tävlingsområdet. De estetiska egenskaperna glömdes bort senare i texten. När exempelvis behoven och önskemålen för en ny busstation beskrivs framhålls endast att busstationen ska ges högklassig utformning, särskilt ur trafiksynpunkt.<sup>340</sup> I tävlingsprogrammet ses inte Drottningtorget som ett torg i egentlig mening utan som ett problemområde som måste ordnas för att knutpunkten för all trafik skulle fungera bättre. I prisnämndens utlåtande 1956 rangordnades inte tävlingsförslagen, men Aaltos och Hertzman-Ericsons förslag ansågs vara det mest intressanta och det enda som byggde på en ny idé (bild I.25).<sup>341</sup>

Även om förslaget lämnades in i båda förslagställarnas namn förefaller beskrivningen ha författats av Aalto, varför det är svårt att säga vems idéerna de facto var. Grundprinciperna i Aaltos och Hertzman-Ericsons förslag "48261" var dock dels att sammanföra de olika trafikformerna och trafiklederna till en enhet (bild I.26), dels att den första etappen av omdaning av Drottningtorget kunde ske utan regleringar i grannkvarteren. Förslagsställarna ansåg att trafikproblemen inte kunde lösas utan ramper och föreslog ett enhetligt däck som steg från Drottningtorget mot Götaälvbron. Avsikten var att så långt som möjligt undvika utspridda brokonstruktioner. Trafikdäcket bildade samtidigt taket på bland annat Järnvägsstationen och parkeringshuset. Bussterminalen var placerad cirka 12 meter över mark-

340 "Program för utformningen av stadsplan för Drottningtorget med omgivningarna." RSG, Byggnadsnämndens handlingar, Drottningtorget, idétävling 1955.

341 Schönbeck 2003, 10; "Drottningtorgetävlingen. Prisnämndens utlåtande 8.6.1956", 19. RSG.

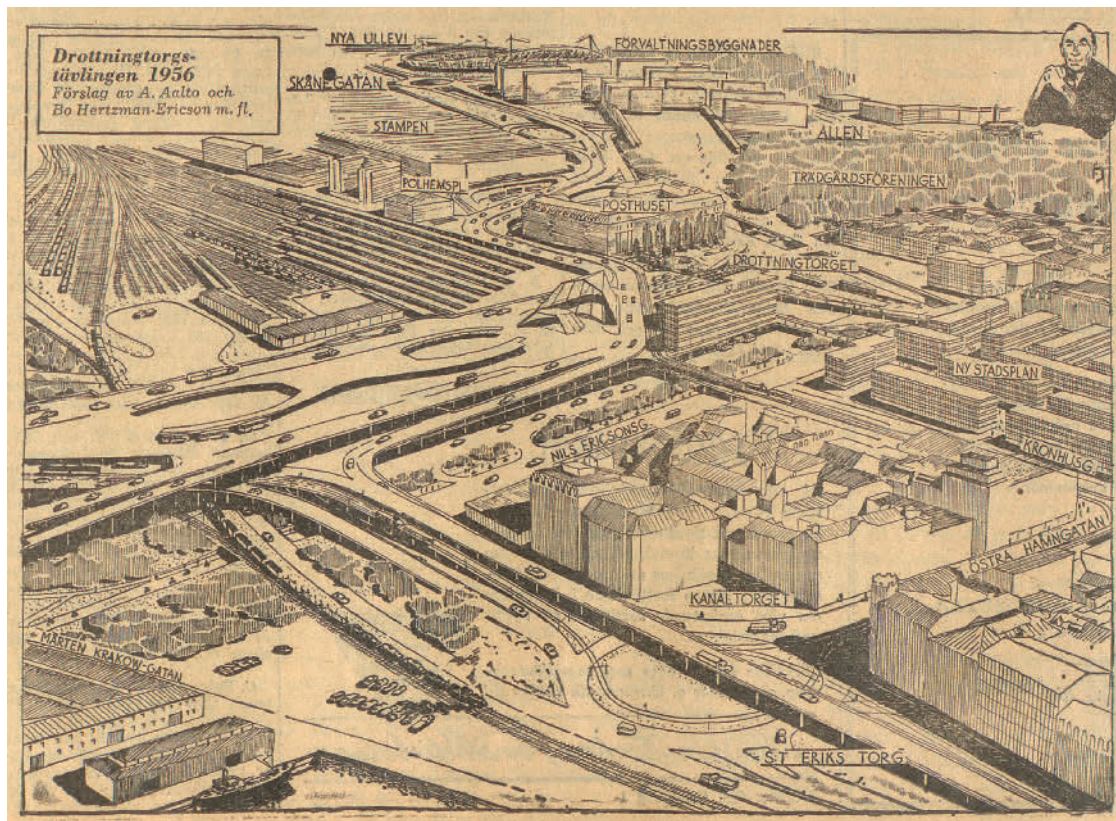


BILD I.28.

Alvar Aaltos Curia-förslag och Aaltos & Bo Hertzman-Ericsons förslag till reglering av Drottningtorget inplacerade i Göteborgs stadsbild. *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14.6.1956.

I mitten trafikinstrumentet med järnvägsstationens kupol, hotellet och det befintliga Posthuset. Uppe på bilden komplexet för förvaltningsbyggnaderna. Drottningtorget och parken utgör en förenande länk. I förgrunden trafikleder i fler plan.

planet, mellan körfilerna. Enligt beskrivningen av tävlingsbidraget ansåg de att lösning var praktisk eftersom de flesta bussarna betjänade förorterna och sålunda använde huvudtrafiklederna. Järnvägsstationens glaskupol och mindre ljusintag skulle kröna anläggningen (bild I.27).<sup>342</sup>

Projektets huvudform utgjordes således av de genomgående huvudtrafiklederna och de till city inmatande trafiklederna. Trafikinstrumentet sträckte sig i nordsydlig riktning från älvbron till Drottningtorget. Längden är cirka 400 meter och bredden cirka 100 meter. Förbindelsen mellan de olika planen skulle ske genom vanliga trappor och

rulltrappor. Den livliga biltrafiken förlades så att den kunde iaktas på distans men så att den inte störde invånarnas vardag. Förslagsställarna menade att trafiken på avstånd kommer ge en bild av stadens intensiva och pulserande liv. I beskrivningen av bidraget poängterades liksom i Curia-förslaget nödvändigheten av fri passage för fotgängare mellan trafikinstrumentet vid Drottningtorget och parken. Där fotgängarna rörde sig skulle det inte finnas motortrafik. Av beskrivningen framgår att förslagsställarna strävade efter att ge trafikinstrumentet en karaktär av mötesplats där det var möjligt att "organiskt" flytta sig från ett fortskaffningsmedel till ett annat. Trafikdäcket jämfördes med ett paraply och Göteborg sågs liksom i Curiaförslaget som ett enda stigande plan. Det jämfördes

342 Aalto & Hertzman-Ericson, "Drottningtorgstävlingen", beskrivning av förslag 48261. RSG.

med Place de la Concorde som öppnar sig mot omgivningen. Funktionalisternas vanliga fartygsjämförelse glömdes inte heller bort. Däcket liknas nämligen också vid ett däck på ett hangarfartyg<sup>343</sup> På bild I.28 har förslaget för Drottningtorget sammanfogats med Curiaförslaget för att ge ett helhetsintryck. Illustrationen ger en bra bild av dragningen av planskilda trafikleder.

I beskrivningen talas det relativt mycket om att avskilja motortrafiken från fotgängarna. I jämförelse med den traditionella gatan hade alla byggnader vid Drottningtorget direkt kontakt med alla trafikmedel och trafikleder. Fotgängarna hade den bästa kontakten med trafikmedlen. Byten av färdmedel hade planerats utgående från fotgängarna, till exempel hur en tågresenär bekvämast kan promenera hem, nå sin parkerade eller mötande bil, taxi eller buss.<sup>344</sup> Enligt Schildt kallade Aalto planen en trafikmaskin som fungerade enligt ”organiska” principer.<sup>345</sup> Prisnämnden uppfattade förslaget som en tillämpning av amerikansk, planskild kanaliseringsprincip och ansåg att det utformats som en hoptryckt trafikmaskin.<sup>346</sup> Aalto och Hertzman-Ericson såg enligt beskrivningen själva torget och hela förslaget som plan som kommunicerande med varandra plan.<sup>347</sup> I själva verket hade de skapat en prototyp av ”trafikarkitektur” som engelsmännen skulle efterlysa knappa tio år senare i Buchanan-rapporten. I Finland prisade *Helsingin Sanomat* Aalto och hans revolutionerande lösning av Göteborgs trafikproblem. Hertzman-Ericson nämndes inte.<sup>348</sup>

343 ”Drottningtorgstävlingen. Prisnämndens utlåtande 8.6.1956”, 16f. RSG; Aalto & Hertzman-Ericson, ”Drottningtorgstävlingen”, beskrivning av förslag 48261. RSG.

344 Aalto & Hertzman-Ericson, ”Drottningtorgstävlingen”, beskrivning av förslag 48261. RSG.

345 Schildt 1994, 162.

346 ”Drottningtorgstävlingen. Prisnämndens utlåtande 8.6.1956”, 19. RSG.

347 Aalto & Hertzman-Ericson, ”Drottningtorgstävlingen”, beskrivning av förslag 48261. RSG.

348 *HS* 15.12.1956. Jaakko Kontios arkiv.

I förslaget hade uppdragsgivarnas önskemål uppfyllts och därtill hade Drottningtorget bevarats i form av ett upplyft däck. Men av ekonomiska skäl kunde förslaget inte realiserats. Projektet behövde bantas ner, men enligt byggnadsnämndens anteckningar fungerade samarbetet mellan Aalto och Hertzman-Ericson dåligt, och man lyckades inte presentera ett gemensamt förslag.<sup>349</sup> Av anteckningarna framgår ytterligare att båda presenterade sina tankar och att Aaltos skiss, som Erkki Luoma överlämnade, hade samma utformning som tävlingsförslaget men kunde byggas stegvis. Först skulle endast enkla anordningar byggas på Drottningtorgets markplan. Avsikten var att inte på länge riva den befintliga Järnvägsstationen. Hotellet hade slopats och trafikviadukten vid torget skulle byggas först i det tredje skedet. Trafikinstrumentet hade minskats med 25 procent.<sup>350</sup>

Av handlingarna framgår vidare att Hertzman-Ericson kritiserade Aaltos förslag och menade att viadukten vid torget var en absolut nödvändighet. Syftet med hela projektet var ju förbättrade trafikförhållanden. Därför menade han att viadukten borde byggas genast. Han förespråkade i motsats till Aalto också spårvägstrafik på torget. Meningsskiljaktigheterna ledde till att Göteborgs stad och järnvägens representanter uppmanade utredningsmännen att framlägga ett idéförslag baserat på samarbete. Datumet för inlämnandet uppskötts dock flera gånger.<sup>351</sup>

Den 28 oktober 1957 var det omarbetade förslaget äntligen klart. Trafikinstrumentet hade bantats ned med 50 %, men viadukten fanns kvar. Förslaget var billigare och mer elastiskt, vilket in-

349 ”Drottningtorgstävlingen. Prisnämndens utlåtande 8.6.1956”, 32. RSG; Se Byggnadsnämndens redogörelse från 1957 beträffande behandlingen av Drottningtorget-Centralstationen efter tävlingen. RSG, Drottningtorgstävlingen 1955–1986/F3a:1. Det framgår att samarbetssvårigheterna i hög grad berodde på Aalto. Han var svår att nå och kontakterna sköttes för det mesta av Erkki Luoma.

350 Göteborgs byggnadsnämnd, ”Anteckningar rörande Drottningtorgsarbetet 6.5.1957”. RSG.

351 Göteborgs byggnadsnämnd, ”Anteckningar rörande Drottningtorgsarbetet 6.5.1957”. RSG.

gick i kraven. Beträffande trafikregleringen lämnade man en gemensam beskrivning, medan Aalto beskrev trafiklösningens koppling till byggnaderna. Enligt hans tolkning av problemet kunde en ny järnvägsstation byggas oberoende av övriga trafikarrangemang. För Drottningtorget presenterade han två alternativ: ett där hotell Eggers hade bevarats och ett där det ersatts med ett affärshus. Det senare nämnda förslaget innehåller gångviadukter längs stationsfasaden mot torget, trots Hertzman-Ericsons invändningar att det alltid var svårt att få folk över till ett annat plan än markplanet.<sup>352</sup> Bild I.29 visar fasader mot Drottningtorget i arbetets sista skede. Pelare sammanbinder gång- och trafiklederna, och vid viadukt-kanten är en hög skärmvägg fäst för att anpassa fasaden till närliggande bebyggelse. Aalto gav torget en arkitektonisk inramning.<sup>353</sup>

Vid en jämförelse av beskrivningen av Aaltos och Hertzman-Ericsons bidrag i tävlingen för Drottningtorget med Aaltos egna beskrivningar av förslagen för Göteborg, framkommer flera likheter. Flera slutsatser kan dras utgående från detta. För det första hade Aalto en helhetsvision redan då han gjorde upp Curiaförslaget. Stadens olika delar skulle förenas av Trädgårdsföreningens park som han uppfattade som stadens hjärta. Inga visuella hinder fick skapas mellan parken och byggnadskomplexen. De sluttande planen utgjorde centrala förenade element. Han såg dem som en spegling av stadens topografi. För det andra skapade han arkitektur av ett trafikinstrument. I Curiaförslaget gömdes trafiklederna och parkeringen under torgdäcket. I förslaget för Drottningtorget var han mån om att det översta däcket skulle reserveras för fotgängarna. Det kan ses som Aaltos förtjänst att fotgängarna beaktades i en för samtiden exceptionellt hög grad. Han höll

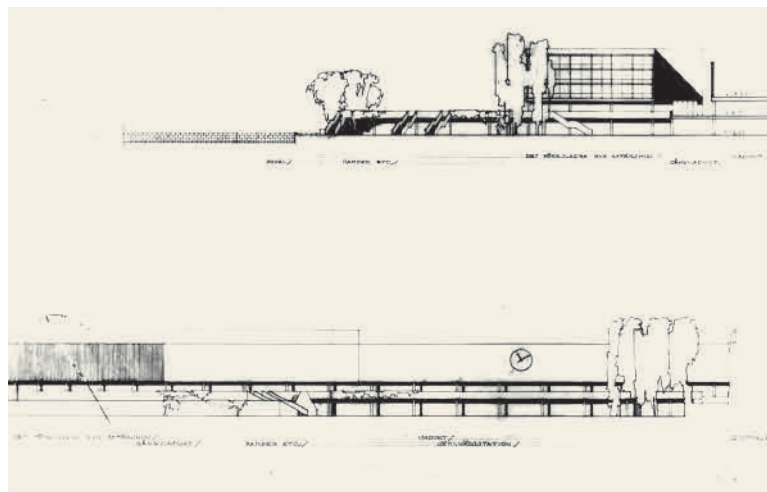


BILD I.29.  
Alvar Aalto, Reviderat förslag för Drottningtorget, Göteborg, 1957. RSG, Fastighetsnämndens arkiv.

Ovan. Torgets västra fasad med kanalen längst till vänster, därefter ramper, affärshus, gångviadukt och viadukt. Nedan. Torgets norra fasad, samma affärshus som ovan, gångviadukt, ramper och viadukt längs järnvägsstationens fasad som anpassats till omgivningen med en skärmvägg.

genomgående fast vid att gång- och motortrafik måste separeras.<sup>354</sup> I trafikbeskrivningen för det nedbantade förslaget, troligen författat av Hertzman-Ericson, nämns inte fotgängarna utan flytande trafik var det viktigaste.<sup>355</sup> Uppdragsgivarna uppskattade inte heller, som ovan framgått, ett traditionellt torg utan var villiga att uppoffra Drottningtorget för bil- och spårvagnstrafiken. Detta ger orsak till att nyansera uppfattningen att Aalto favoriserade biltrafik framom gångtrafik.

Som helhet betraktad utgör lösningsförslaget för Drottningtorget ett prov på att det även i en trafikmaskin var möjligt att utgå från både fotgängarnas och bilisternas handlingsmönster. Det visade sig möjligt att erbjuda fotgängarna de bästa platserna och god tillgänglighet till kommunikationsmedlen. De behövde inte bli avskurna från

352 Aalto, Alvar, "Problemet Drottningtorget Göteborg", 44a. RSG; Aalto & Hertzman-Ericson, "Drottningtorget, trafiksynpunkter". RSG.

353 Se Göteborgs byggnadsnämnd, "Anteckningar rörande Drottningtorgsarbetet 5.6.1957". AAM, Brevsamlingen, 39.

354 Aalto & Hertzman-Ericson, "Drottningtorgstävlingen", beskrivning av förslag 48261. RSG; Aalto, Alvar, "Curia", 1955. Arkdes, Sven Markelius arkiv, AM 1972-10; Aalto, Alvar, "Problemet Drottningtorget Göteborg", 44a. RSG.

355 Aalto & Hertzman-Ericson, "Drottningtorget, trafiksynpunkter". RSG.





BILD I.30  
Alvar Aalto, Aalto-keskus i Seinäjoki. Foto Hannu Vallas/ Lehtikuva.

Kyrkocentrumet nere på bilden. Framför kyrkan (1960) en förgård omsluten av lokaler för församlingsarbetet (1966). Ankomsttorget ligger intill Kirkkokatu till höger varifrån kyrktornet ses som ett land- och riktmärke. Till höger på andra sidan av Koulukatu stadshuset med lokaler för stadens administration (1962), till vänster biblioteket (1965) och teatern (1987). I fonden statens administrationsbyggnad (1968) vid Alvar Aallon katu.

omgivningen av korsande trafik eller förpassade från synfältet. Fastän inget av projekten i Göteborg genomfördes gav de Aalto insyn i och erfarenhet av samtidens trafikplanering. Dessa lärdomar kunde han använda sig av i Helsingfors. Där skulle han utveckla däckkonstruktionen och ge motorleden en estetisk utformning.

#### 4.7 Urbanitet framom natur i Seinäjoki 1958

För att ge en bild av vidden i Aaltos centrumplanering presenteras Seinäjoki centrum, som är det enda av hans centrumprojekt som förverkligats i sin helhet (bild I.30). Eftersom Seinäjoki centrum, som i dag går under namnet Aalto-keskus (Aaltocentrum), delvis planerades parallellt med Helsingfors nya centrum är det av intresse att granska hur gestaltningen förändrades under arbetets gång. Nedan läggs vikten vid torgen och beskrivning av dem. Målet är att granska om det

skedde en förändring i Aaltos förhållande till naturen och dess synlighet i stadskärnorna i början av 1960-talet.<sup>356</sup>

År 1951 vann Aalto tävlingen om Seinäjoki kyrka och församlingscentrum. Förslaget realiserades i stort sett enligt Aaltos ritningar under åren 1958–1966 (se bild I.30). Församlingslokaler omgärdar en terrasserad innergård som sluttar svagt mot ingången till kyrkan. Intill denna för- eller ceremonigård ligger det långsmala ankomsttorget, på en lägre nivå, med kyrktornet i fonden. Ankomsttorget skulle enligt ett manuskript till beskrivningen av tävlingsbidraget fungera som en övergång till trafikmedlen, medan kyrkans förgård var tänkt som festplats under sommarsammankomster. Parken lämnades utanför, den skulle isolera kyrkans närmiljö från trafiken.<sup>357</sup> Naturen tränger dock in som en grön matta på ceremonigården, som höjts från byggnadsplatsens ursprungliga nivå. Den 65 meter höga kampanilen som är formad som ett kors utgjorde hela centrets och samtidigt stadens samt hela den flacka omgivningens symbol. Aaltos tävlingsbidrag ”La-keuksien risti” (Slätternas kors) avslöjar kyrktornets betydelse.<sup>358</sup> Enligt Aalto symboliserade det landskapets inneboende karaktär.<sup>359</sup> Seinäjoki hör till det österbottniska bibelbältet, där stora religiösa sommarfester ordnas varje sommar. Aalto uppmärksammade således området särdrag i gestaltningen.

Behovet av riktlinjer för ett nytt stadscentrum blev aktuellt i och med att köpingen Seinäjoki förväntades bli stad 1960. Man var i behov av ett nytt köping- eller stadshus. Därtill saknades ändamålsenliga utrymmen för den ökande administrationen. En teater och ett bibliotek önskades likaså.

356 Se Penttilä (2009) 2011 & Nurmela 2008 för en mera detaljerad presentation av Aalto-keskus.

357 Aalto, Alvar, ”Seinäjoen kirkon kilpailu”, Manuskript till projektbeskrivning 1951. AAM.

358 Schildt 1994, 49.

359 Aalto, Alvar, ”Seinäjoen kirkon kilpailu”, Manuskript till projektbeskrivning 1951. AAM.

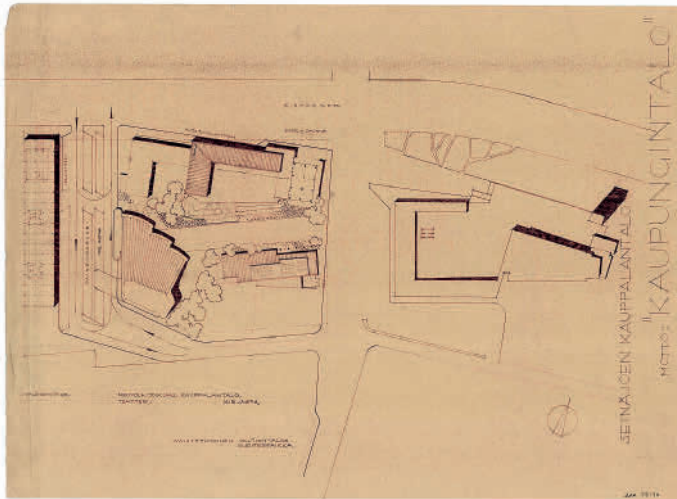


BILD I.31.  
Alvar och Elissa Aalto, Tävlingsförslaget "Stadshus" för Seinäjoki, 1958. AAM.

Koulukatu i mitten skiljer åt det profana centrumet till vänster och Kyrkocentrumet till höger. Området uppe till höger var reserverat för en busstation.

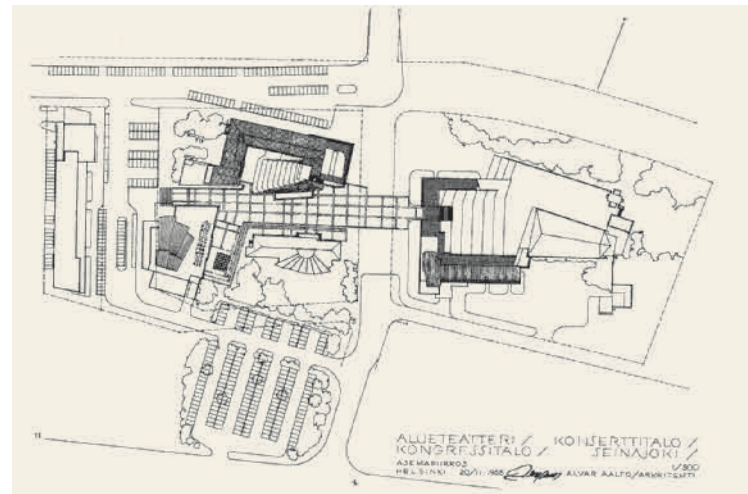


BILD I.32.  
Alvar Aalto, Seinäjoki centrum, situationsplan 1968. AAM.

Planen grundar sig på det vinnande förslaget "Stadshus-A" i vilket terrasserna framför fullmäktigesalen redan fått sin slutliga form. Medborgartorget till vänster har förstörats och öppnats upp. Stenläggning förenar delarna. All högre vegetation har försvunnit från torget.

Åkrarna intill kyrkan ansågs lämpliga för ett nytt centrum och två tävlingar ordnades 1958.<sup>360</sup> I den första tävlingen kunde ingen segrare utses. Elissa och Alvar Aalto utgick med segern i den andra tävlingen till vilken arkitekter och arkitektgrupper som deltagit i den första inbjöds. De lämnade in två förslag. Tävlingsbidraget "Stadshus" (bild I.31) från den första omgången visar även idén för det vinnande förslaget i den senare tävlingen.<sup>361</sup> Vid utformningen av den profana delen av Seinäjoki centrum utgjorde fullmäktigesalen och områdets djupgående inre centraltorg med teatern som fond planens två huvudmotiv. Torgets norra del, intill stadshuset, har lyfts upp med terrasser för att bilda en representationsträdgård. Den skulle stå i direkt kontakt med entréhallen intill sessionssalen. Trädgården kantas av en serie vattenkaskader. Aalto

poängterade i beskrivningen att tomtanvändningen visar respekt för kyrkan och den rytmiska behandlingen av området på andra sidan gatan. Inga profana byggnader var placerade framför kyrkan, och stadshuset var placerat med tanke på ankomsttorget och kyrktornet i fonden.<sup>362</sup>

Differentiering av fotgängare och biltrafik var en av Aaltos utgångspunkter i Seinäjoki liksom i tidigare centrumprojekt. Torgen skulle vara fredade från trafik och fungera som avskilda samlingsplatser för medborgarna. Trafiken fick inte störa men torgen skulle stå "organiskt" i kontakt med trafiklederna. Trafikkorsningen vid Kirkko- och Koulukatu (Kyrko- och Skolgatan) binder ihop de tre delvis isolerade, trafikfria torgen: den med byggnader omgivna ceremoniplatsen framför kyrkan, ankomsttorget framför kyrktornet och det avlånga torget mellan stadshuset och biblioteket (se bild I.31). Enligt Aalto var Seinäjoki centrum en trafik Korsning: "Gatukorsningen med breddade gatuöppningar är egentligen ett stjärn-

360 År 1960 hade Seinäjoki 15 050 invånare, *Tietoa taskuun – Seinäjoki*, [https://www.seinajoki.fi/material/attachments/seinajokifi/seinajoenkaupunki/tietoaseinajoesta/6ltBuF7B0/Sjk\\_Tietoa\\_taskuun\\_2013\\_FI\\_WWW.pdf](https://www.seinajoki.fi/material/attachments/seinajokifi/seinajoenkaupunki/tietoaseinajoesta/6ltBuF7B0/Sjk_Tietoa_taskuun_2013_FI_WWW.pdf). 18.10.2016.

361 Penttilä (2009) 2011, 51–54. Det framgår inte vilken roll Elissa Aalto hade i utformningen av tävlingsbidraget. I det följande används Aalto då det hänvisas till förslagsbeskrivningarna.

362 Aalto, Alvar, Seinäjoen Kaupungintalo, I Kilpailu. "Kaupungintalo", Selostus, 1958. AAM.

formigt trafiktorget till vilket för människor avsedda torg ansluter sig.<sup>363</sup> I beskrivningen nämnde han *Quattro Fontane* i Palermo som exempel på en gatukorsning som fungerat som stadscentrum. Han hade tidigare planerat trafiktorget för att få lugnare stadskärnor i Rovaniemi och Imatra, men nu var inställningen ett annat. Han tycktes likasom i Göteborg mena att flytande trafik gav ett intryck av intensitet. Parkeringen förlades däremot utanför absoluta centrum (bild I.32). I Seinäjoki utgick han från att trafik och människor rör sig på samma plan, intill varandra. Aalto jämförde lösningen med en italiensk gatukorsning, men den kan också kopplas till funktionalismens centrala trafikknutpunkter. Lösningen uppvisar också likheter med Wrights uppfattning av trafikorsning som ett samlande element. Skillnaden är att det i Seinäjoki – enligt Aalto – är torg som tangerar trafiklederna, inte byggnader.

I beskrivningen av stadens profana centrum inför den första tävlingen 1958 skriver Aalto att både det inre centraltorget och representations-trädgården har ”karaktären av intima gröna områden”. Springbrunnen i avsatser skulle komplettera de stigande terrasserna.<sup>364</sup> I samband med den senare tävlingen kallade han det öppna området intill stadshuset för trädgårdstorg och festplats.<sup>365</sup> Denna benämning använde han således året innan han tog sig an Helsingforsprojektet. I tävlingskedet bestod Seinäjoki nya centrum av två enheter, kyrkan med sitt ceremonitorget och de offentliga byggnaderna runt ett relativt slutet rektangulärt torg. Koulukatu skiljer grupperna åt och den visuella kontakten med kyrktornet poäng-

363 Aalto, Alvar, ”Seinäjoen Kauppanlantalo. Selostus”, 1958. AAM, ”Katuristeys, levennettyine katujen suuaukkoineen, on siis tavallaan tähden muotoinen liikennetori johon ihmisiä varten tarkoitettu toriaukeat päätyösiltään liittyvät.” Fritt översatt Eva Johansson; Se bild av modellen för det vinnande förslaget, där korsningen förstöras och plats för affärshus reserverats, Penttilä (2009) 2011, 55.

364 Aalto, Alvar, Seinäjoes Kaupungintalo, I Kilpailu. ”Kaupungintalo”, Selostus 1958. AAM.

365 Aalto, Alvar, ”Seinäjoen Kauppanlantalo”, Selostus, 1958. AAM.

terades. I den andra tävlingen hade centraltorgets karaktär ändrats. Träden hade försvunnit och torget hade utvecklats till scen och plats för kongresser och sommarmöten. Ett staket och en port i öster, mot kyrkocentret, och en pergola i väster, avgränsade torget. Enligt Markus Aaltonen föreslog Aalto att det skulle byggas en talarstol i granit nedanför terrasserna, men av kostnadsskäl utlämnades den.<sup>366</sup> Det inre torget hade blivit en urban samlingsplats för invånarna.<sup>367</sup>

Hösten 1963 innan biblioteksbygget påbörjades kunde biblioteket tack vare stadens tomtköp flyttas nio meter söderut, vilket förutom att torget blev större gjorde att det öppnade sig mot kyrkan i stället för mot kyrktornet. Enligt Penttilä, som i detalj granskat Aaltocentret, hade Aalto i samband med uppgörandet av huvudritningarna för biblioteket 1962 uttryckligen funnit det nödvändigt att torget mellan biblioteket och stadshuset förstöras. I detta skede föll den avgränsande porten och staketet bort. Höjdskillnaden som uppstod poängterades med tre smala terrasser som postament för biblioteket. Idag utgörs de av smala band i torgytans stenläggning.<sup>368</sup> För att markera sambandet mellan kyrkocentret och den profana delen utvidgades stenläggningen över Koulukatu (se bild I.32). Aalto gjorde även en trafikplan för korsningen Koulukatu-Kirkkokatu där Koulukatu är avstängd för biltrafik.<sup>369</sup>

Aalto jämförde det rektangulära torget med teatern i fonden med Brunelleschis *Capella Pazzi* i Florens. Han ville ursprungligen skapa ett ”intimt” och ”lugnt” stadsrum mellan de offentliga byggnaderna.<sup>370</sup> Beträffande lugnet lyckades han väl. Området ligger vid sidan om folkströmmarna och vid flera besök har jag funnit torget folk-

366 Aaltonen, 2004, 105, 149.

367 Aalto, Alvar, ”Seinäjoen Kauppanlantalo”. Selostus, 1958. AAM.

368 Penttilä (2009) 2011, 135.

369 Aaltonen 2004, 152.

370 Aalto, Alvar, Seinäjoes Kaupungintalo, I Kilpailu. ”Kaupungintalo”, Selostus, 1958. AAM.

tomt. Både biblioteket och stadshuset är slutna vilket ytterligare understryker intrycket. Det inre torget tangeras och avskiljs av Koulukatu vilket gör att platsen inte upplevs som ett rum fastän byggnaderna avskiljer området från omgivningen. Det finns ingen plats att stanna på, eller ett landskap att se ut över. Nicholas Ray har lagt märke till samma sak. Han tycker att platsen är för öppen och diffus; den hålls inte ihop.<sup>371</sup> Önskan om torgen som scener för invånarnas olika aktiviteter har inte uppfyllts i Seinäjoki. Jane Jacobs påstående att det behövs mångfald och variation för en levande stad besannas inte i Seinäjoki. Två funktioner, administration och kultur, är inte tillräckligt för ett levande centrum. Att kombinera intimitet och monumentalitet visade sig vara svårt. Aalto föreslog visserligen i ett skede då administrationsbyggnaden innehöll utrymmen för barnrådgivning att vattenbassängen görs till en plaskdamm för barn, men förslaget vann inte gehör bland uppdragsgivarna.<sup>372</sup> Han välkomnade också stadsstyrelsens förslag att utveckla teatern till en mångfunktionell byggnad omfattande även utrymmen för kongresser, konserter och ett utekafé mellan teatern och biblioteket. Han menade att en mångfunktionell byggnad hade en samhällspsykologisk betydelse, kulturen skulle inte behandlas som ett fristående fenomen.<sup>373</sup> Ett nytt bibliotek av JKMM-arkitekterna öppnades 2012 söder om Aaltos centrum, men enligt Aila Taivalmäki upplevs platsen fortfarande som ett genomgångsområde.<sup>374</sup> Om Aalto fått bestämma skulle flera funktioner alltså ha ingått. Detta är intressant med tanke på vilka argument och kriterier han hade för planeringen av Helsingfors centrum vid samma tid (se kapitel II.2 och II.3).

371 Ray 2005, 67.

372 Aaltonen 2004, 105.

373 Aaltonen 2004, 136.

374 Taivalmäki 2015, 30. <http://urn.fi/URN:NBN-fi:jyu-201505111784>, 29.1.2017; JKMM står för Asmo Jaaksi (1966–), Teema Kurkela (1966–), Samuli Miettinen (1967–) och Juha Mäki-Jyllilä (1965–).

I Seinäjoki tillämpade Aalto inte sin tidigare ofta använda metod att placera centrum i parkmiljö. I den förverkligade versionen i Seinäjoki tränger naturen in som gräsbevuxna terrasser och stiliserade trappor, som på håll kan uppfattas som gröna sluttningar. Seinäjoki kyrkocentrum byggdes som nämnt enligt planerna men i den profana delen minskade grönskan allt eftersom arbetet framskred och dimensionerna växte. Förutom den så kallade representationsträdgården till vilken buskarna vid ingången till stadshuset kan räknas, inskränker sig grönskan idag till några rabatter intill biblioteket. Arkitekter och konsthistoriker har sett en mångfald av influenser från italiensk och grekisk stadsplanering<sup>375</sup> men slutresultatet kan även ses som ett svar på Serts krav att avskilja den offentliga platsen från naturen, att höja människan över växter och djur. Förändringen skedde småningom och enligt Aaltonen innehöll den sluttande terrassen mellan springbrunnen och stadshuset mer blommor de första åren, men det mesta av rabatterna togs bort på Aaltos initiativ 1965.<sup>376</sup> Då torget blev större och öppnare samt förenades med kyrkans omgivning försvann den av Aalto eftersträvarde intimiteten, på hans egen inrådan. Seinäjoki är ett urbant centrum, en konstprodukt skapad av människan, helt i linje med kraven i *The Heart of the City*. Alla mindre centrum, fränsett Avesta, hade Aalto dittills planerat som gröna eller urbana platser som öppnat sig mot landskapet. Som tidigare nämnts kallade han administrationscentret i Rovaniemi för ett parklikt stadskvarter och i Göteborg fungerade parken som stadens centrala punkt. I Seinäjoki utgjordes landskapet av slätter; det fanns ingen utsikt att ta vara på. Han var därför tvungen att använda sig av andra metoder. Han förädlade landskapet genom att skapa terrasserade, gröna sluttningar och lyfte stadshusets utrymmen en

375 Se Porphyrios 1982, 87–89; Aaltonen 2004; Penttilä (2009) 2011.

376 Aaltonen 2004, 111.

våning upp för att uppnå variation och hierarki. Idén att skapa två relativt slutna enheter fungerade enligt Aalto trots allt inte och de förenades med en rutmönstrad stenläggning. Detta, tillsammans med det faktum att grönskan på centraltorget minskade ju längre projektet framskred, ledde till att Seinäjoki blev ett av Aaltos mest urbana centrum, en artefakt som CIAM-medlemmarna förutsatte att ett centrum skulle vara på kongressen 1951.

Granskningen av platsbehandlingen i Seinäjoki projektet klargör att det skedde en förändring i Aaltos förhållningssätt till naturens närvaro och platsens beskaffenhet under arbetet gång. Seinäjoki centrum planerades inte som en helhet och byggdes stegvis. Aaltos intention att bygga två enheter med centraltorget och ceremonigården som samlingsplatser, verkar inte ha tillfredsställt honom utan han började medvetet arbeta för att förena dem till en helhet. Detta innebar att småskaligheten försvann, öppenheten tilltog och vegetationen minskade. Det slutna centraltorget utvecklades närmast till en gågata. Stadsrummet öppnades upp i en tid då den funktionella stadens motståndare efterlyste tätt byggande för att uppmuntra till social samvaro.

Frågan är om uppdraget i Helsingfors påverkade utvecklingen både beträffande öppenheten och den minskade närvaron av grönska på centraltorget i Seinäjoki. Detta går inte att klarlägga utgående från de undersökta handlingarna. Ett faktum är dock att Aaltos centrumplanering gick i en mera urban riktning.

## 4.8 Sammandrag

Redogörelsen av centrumplanerna ovan beskriver de motiv Aalto använde i centrumplaner för små orter och städer innan han åtog sig uppgiften i Helsingfors. Dessa motiv återkom och utvecklades i förslaget för ett nytt centrum i huvudsta-

den. Presentationen ovan beskriver hur han småningom samlade en arsenal av motiv och metoder för att formge centrum som svarade på människans sociala och psykologiska behov. För att lyckas krävdes att lösningarna var individuella, beaktade topografin och ortens traditioner. Torget och kravet på hierarki i stadsbilden hade han anammat innan funktionalismen slog igenom. Människans behov av byggnader som är gemensamma för alla uppmärksammade han i samband med Stockholmsutställningen 1930. I projektet för en amerikansk stad i Finland samlade han dem, och två år senare, 1942, placerades de intill torg i Uleåborg, och den halvöppna platsen blev en del av verktygsbacken. Samtidigt kom även separerad trafik in i bilden. Avesta var hans första exempel på ett symboladdat och identitetsbärande litet centrum. I Rovaniemi delade han upp funktionerna enligt trafikintensitet på två punkter i staden. Från stadens administrativa centrum öppnades vyn mot älven och fjällen längre bort. Landskapets betydelse som identitetsbärare betonades. I Göteborg koncentrerade han sig på att fotgängarna skulle kunna röra sig mellan trafikmedlen, grönområdena och den övriga staden utan att korsa trafikleder. Redogörelsen för utformningen av torgen i planen för Seinäjoki centrum synliggör Aaltos preferens för ett helhetstänkande framom utformningen av enskilda platser.

Fastän Aalto i ett tidigt skede insåg att stadskärnorna försumrats, dröjde det till 1940-talet innan han gav konkreta förslag på hur situationen kunde förbättras. Sedan presenterade han flera planer i relativt snabb takt och i CIAM-kretsarna var han enligt min mening den som bäst kunde utgå från individens behov i centrumplaneringen. I Göteborgsprojektet i mitten av 1950-talet klargörs hur han i en stor trafikknutpunkt även lyckades beakta fotgängarna. Därtill skiljer sig lösningen från gängse dito i och med att hans målsättning var att skapa arkitektur av trafikinstrumentet.

# 5

## STADSPLANEVISIONER FÖR KAMPEN–TÖLÖVIKEN 1900–1940

För att förstå det sammanhang som Aaltos centrumplan kom till i, krävs även insikt i områdets stadsplaneringshistoria. Den presenteras i de två följande kapitlen. Nedan granskas planer för Helsingfors från 1900-talets första hälft och i vilken riktning utvecklingen gick. I kapitel sex redogörs för planeringen efter kriget och de beslut den ledde till. De kom att utgöra grunden för Aaltos centrumgestaltning. I båda kapitlen ligger fokus på placeringen av offentliga byggnader, dragningen av trafikleder och inställningen till Tölövikens – frågor Aalto blev tvungen att ta ställning till. Därtill spåras födelsen av idén att skapa ett nytt stadscentrum.

Intresset för området Kampen–Tölövikens, som Aalto fick i uppgift att planera 1959, var stort under 1900-talets första hälft. Eftersom Helsingfors är beläget på en udde ansåg man länge att den enda tillväxtpöjligheten fanns i norr (bild I.33). Därtill kom önskan att i stadsbilden markera att Finland var ett självständigt land. Senatstorget och dess omgivning hade byggts under den autonoma tiden, efter att huvudstaden flyttats från Åbo 1812. Utformningen uttryckte den ryska tsarens makt, och man ville skapa sina egna symboler. Detta ledde till att ett stort antal planer gjordes för Kampen–Tölövikens-området. De flesta av dem har stannat på papper, men flera idéer levde kvar och inverkar både på åsikter och praktik långt framöver, till och med till dags dato. Under 1900-talet första hälft ökade Helsingfors befolkning från 155 000 till 340 000. Finlands nyvunna självständighet, tillväxten och den förväntade tra-

fikökningen påverkade planeringen.<sup>377</sup> Nedan presenteras först Bertel Jungs (1872–1946) parkplan och sedan några visioner där Tölövikens är fylld. Därefter diskuteras Paul Blomstedts funktionella visioner, och till sist granskas några regleringsförsök av Riksdagshusets närmaste omgivning.

### 5.1 Bertel Jung – Centralparken grundas

I mitten av 1800-talet byggdes järnvägen med slutpunkt i stadens utkant. Dittills hade Helsingfors haft två utfartsvägar: Västra och Östra Chaussén, Mannerheimvägen och Unionsgatan idag. Östra Chaussén tangerade Senatstorget (se bilaga 1 & 2).<sup>378</sup> Järnvägen förbättrade förbindelserna med inlandet, men tillsammans med Tölövikens delade den staden och försvårade en naturlig tillväxt. Dessutom hade järnvägsområdet en tendens att breda ut sig. Detta ledde till en utdragen kamp om nyttjanderätten och det skulle dröja ända till 1980-talet innan staden och staten slutgiltigt kom överens om bangårdens storlek.<sup>379</sup> Bild I.33 visar

377 Brunila 1964, 84.

378 Västra och Östra Henriksgatan sträckte sig från trakten av Skillnaden till dagens Kiasma. År 1928 ändrade namnbruket till Henriksgatan och Henriksallén. Gatan fortsatte norrut som Västra Chaussén som efter 1928 kallades Åbovägen. Henriksgatan och Åbovägen förenades till Mannerheimvägen 1942, *Helsingin kadunnimet* 1970, 120.

379 Uosukainen & Westerlund 1995, 46ff.



BILD I.33. Helsingfors 1900. *Opaskartta Helsingin kaupungista vuodelta 1900*, <https://hri.fi/data/sv/dataset/opaskartta-helsingin-kaupungista-vuodelta-1900>. 9.5.2018.

Den nya hamnbanan utgör stadsbebyggelsens nordvästra gräns. En ångsåg, en vedplan och ett bårhus upptar området sydväst om bangården. Väster om bangården Villa Hagasund, sedan följer Hesperiaparken och längst i norr invid Tölö sockerbruk. Nordost om Tölö sockerbruk Djurgårdens villaområde och Senatstorget snett söderut från Järnvägstorget (2). Kampen (inringad) ligger fortfarande i utkanten av staden, väster om dagens Mannerheimväg. Bostäder och lager upptar Kampens västligaste delar. I öster den ryska kasernbyggnaden markerad med svart.

vilka verksamheter som upptog Kampen–Tölö- viken vid sekelskiftet 1900. Tölö sockerbruk ligger nordost om viken, och Hesperiaparken norr om Villa Hagasund utgör en oas omgiven av småskalig industriverksamhet.<sup>380</sup> Den ryska kasernens huvudbyggnad upptar nuvarande Glaspalatsets

380 Villa Hagasund omtalas också som Karamzins villa. Sedan 1911 fungerar Helsingfors stadsmuseum i villan.

tomt vid Mannerheimvägen. I Kampens västliga delar, bakom exercisfältet, finns stadens materialförråd och arbetarbostäder. Stadens norra gräns går vid schaktet för hamnbanan, Banan idag.<sup>381</sup>

Det första konkreta tecknet på att staden började växa norrut var stadsplanetävlingen för Främ-

381 Oksanen 2006, 17–21, om järnvägsmagasinernas historia; för Kampens historia se Raunio, 2015, 6–14, Internet 20.10.2016.

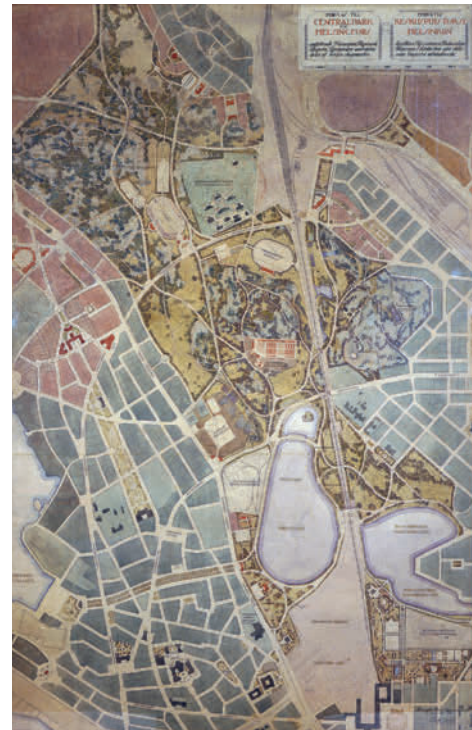


BILD I.34.  
Bertil Jung, Förslag till centralpark i Helsingfors, 1911.  
MFA.

Jungs parkplan från 1904 har införlivats i ett större parksystem, i en centralpark som sträcker sig långt norrut.

< BILD I.35.  
Bertil Jung, förslag till centralpark i Helsingfors, 1912.  
MFA.

Tölövikens strand har fått en regelbunden, oval form för att definiera gränsen för bangården. Kajsaniemiiparken nere till höger och Hesperiaparken på Tölövikens västra strand har fått en mera regelmässig, arkitektonisk utformning. Tölövikens omringas av vägar. I mitten till vänster ingången till Centralparken.

re Tölö 1899. Enligt Gustaf Nyströms och Lars Soncks vinnande förslag, som stadsfullmäktige godkände och senaten fastställde, reserverades berget i hörnet av dagens Mannerheimväg och Norra Järnvägsgränd för en offentlig byggnad omgiven av bostadskvarter.<sup>382</sup> Arkadiabacken,

<sup>382</sup> Bild av den fastställda planen i Hietala, Helminen & Lahtinen 2009, 58. Angående stadsplanetävlingen se Nikula 1981.

där Riksdagshuset står idag, reserverades alltså nu för offentligt byggande. Dragningen av Järnvägsgränderna och Arkadiagatan är också ett resultat av tävlingen (se bilaga 2). Stadsplanetävlingen för Främre Tölö inspirerade till flera parkplaner av vilka Jungs bidrag är det mest utstuderade.

Jung, som 1908 skulle utnämnas till Helsingfors första stadsplanarkitekt, presenterade ett förslag till reglering av de inre vikarnas stränder 1904.



Hans avsikt var att skapa ett vidsträckt parkområde med en promenadväg runt Tölövikens. Därtill förenade han stadens östliga och västliga delar med en promenadväg genom Djurgårdens villaområde (bild I.34 och bilaga 2).<sup>383</sup> År 1910 besökte han stadsplaneringsutställningen i Berlin där planerna för ett skogs- och grönområde (*Wald un Wiesengürtel*) runt Wien presenterades. Han bekantade sig också med förslagen från stadsplane-tävlingen för Stor-Berlin. Modellalternativet med tillväxt i sektorer tillämpade han året därpå i planen för ”Stor-Helsingfors”. Stadens bostadsområden föreslogs växa i sektorer mot nordväst och nordost. Spårbunden trafik skulle förbinda förorterna med varandra och centrum. Mellan dem bildades en kilformig parksektor vars form skulle ligga till grund för Centralparken.<sup>384</sup> Jung kände också via Werner Hegemann till *City Beautiful*-rörelsen och amerikanska parkanläggningar. Rörelsen gynnade monumentala platskompositioner samt breda raka och diagonala gator. Parkanläggningar i anslutning till stadskärnorna skulle bidra till invånarnas välbefinnande.<sup>385</sup>

Nikula har konstaterat att Jung använde sig av samma hierarki för grönområden som för stadens arkitektoniska utformning.<sup>386</sup> Detta framkommer i hans förslag till Centralpark för Helsingfors 1912 (bild I.35). Planen innehåller allt från arkitektoniskt utformade delar närmast centrum till skog längst bort. I förslaget har Tölövikens nordligaste del muddrats så att en holme och vägbank som genväg till Djurgårdens villaområde uppstått. Med Tölövikens ovala form markerade han gränserna för det område som staden kunde avstå från för att möjligheten till kontakt mellan de östliga och västliga delarna skulle kunna bevaras även i framtiden.<sup>387</sup> Han var rädd för att järnvä-

383 Stenius 1969, Karta nr 195.

384 Nikula 1988, 24–27; Jung, Bertel, ”Stor-Helsingfors”, *ARK* 1911, 90–100.

385 Standertskjöld 2010, 22ff.

386 Nikula 1988, 28.

387 Jung, Bertel, ”Förslag till Centralpark i Helsingfors. Promemoria”, 1912. HSA.

gen skulle fortsätta att breda ut sig om inte gränser sattes upp. Området intill Villa Hagasund och Hesperiaparken skulle enligt Jung bilda en ”förnäm stadspark” som med välvårdade planteringar och gräsmattor samt eventuell regelmässig trädgårdsarkitektur skulle förhöja Främre Tölös betydelse. Utformningen av infarten till parken från Västra Chaussén, norr och sockerbruket, motive-rade han i beskrivningen på följande sätt:

Till följd av den överallt i Helsingfors förekommande oländiga och söndersplittrade terrängen har det ställt sig och ställer sig fortsättningsvis vanskligt att i stadsplanen inkomponera partier, som genom hela, lugna linjer, öppnar perspektiv, enhetligt behandlade och mot varandra harmoniskt avvägda byggnadsmassor skulle verka monumentalt i stil med exempelvis Senatstorget eller Paris och Wiens berömda platser och bidra till att värdigt framhålla Helsingfors såsom landets huvudstad och centrum för dess kultur.<sup>388</sup>

Aalto kom att använda liknande argument då han 50 år senare ställde centrumplanen för Helsingfors i relation till Senatstorget. Jung poängterade Helsingfors roll som huvudstad, men han visionerade inte upp ett helt nytt centrum. I beskrivningen säger han att en arkitektonisk utformning av infarten behövs i kontrast till pittoreskheten, det romantiskt nyckfulla och den regellösa ore-gelbundenhet som förekom i Tölö. Dessutom gav dåvarande stadsplan inte möjlighet till någonting storstättligt, menade han. Jung bifogade två förslag till en monumentalt utformad parkingång till parkplanen. Först kunde en ”strängt hållen trädgårdsarkitektur” skapas och därefter kunde of-fentliga byggnader efter behov resas. Området bestod av en dalsänka som slutade med ett berg på vars krön han placerade en monumentalbyggnad (bild I.36). Djurgården, nordost om Tölö-viken, skulle enligt Jung i Hesperiaparkens ställe ut-göra ett friluftsområde för sport, fester och tivoli. Han önskade också att ”ett säreget stycke finsk na-

388 Jung, Bertel, ”Förslag till Centralpark i Helsingfors. Promemoria”, 1912. HSA.

tur i hjärtat av huvudstaden” skulle sparas uppe på bergen i Alphyddan där nöjesfältet Borgbacken idag är beläget.<sup>389</sup>

Jungs förslag till en Centralpark utgör ett svar på stadsträdgårdsmästare Svante Olssons (1893–1955) tidigare planer och stadens beslut att förbättra stadens parker. I samband med regleringsförslaget för Djurgårdens idrottspark 1914 gav Olsson i sin tur ett nytt alternativ. I Olssons förslag kantades infarten av formella promenadparker, lek- och sportplan. Största delen av området föreställde han sig som ”skogspark” med byggda promenadvägar. Därtill ansåg han att Tölövikens naturliga strandlinje borde bevaras. Även om beslutsfattarna föredrog Jungs lösning hade möjligheten att lämna Tölövik i naturtillstånd framförts.<sup>390</sup> Ingen anade då att tanken skulle få ett stort stöd framöver.

Förutom att betona betydelsen av att reservera mark för parker i stadsplanen försökte Jung införa offentliga byggnader i den redan godkända stadsplanen för Främre Tölö (bild I.37). Han ansåg att en offentlig byggnad på Arkadiabacken inte kunde omges av hyreshus utan att tomten på grund av sitt läge och terrängens beskaffenhet borde reserveras för lämpligare ändamål. Detta ledde till att ett konstmuseum föreslogs, men projektet rann ut i sanden. I Jungs förslag 1916 var Arkadiabacken reserverad för en opera- och utställningsbyggnad (bild I.38). Han införde kulturbyggnader i stadsplanen som var gjord för boende och enligt Nikula var hans mål att skapa ett monumentalcentrum i Främre Tölös östliga del.<sup>391</sup>

Ett år innan landets självständighet föreslogs alltså att nya offentliga byggnader skulle uppföras utanför den gamla stadskärnan. Förfarandet utgjorde startpunkten för en planeringskedja som i slutändan skulle leda till dagens utformning av områ-



BILD I.36.  
Bertil Jung, Förslag till huvudentré till Centralparken, 1912. MFA.

Nere på bilden tangerar Västra Chaussén (Mannerheimvägen idag) ett monumentalt torg. Huvudgatan är dragen mot en offentlig byggnad i fonden. Nere till höger sockerbrukets område.



BILD I.37.  
Bertil Jung, Regleringsförslag för offentliga byggnader i Främre Tölö, 1916. ARK 1916, 61.

Till höger om den lilla konsthallen operans E-formade byggnad och framför den intill Västra Chaussén affärshus. I planen ingår ett museum och centralbiblioteket sydväst om Nationalmuseet i mitten. Kvarteren på var sida om Hesperiegatorna är reserverade för publika byggnader och söder om dem en kyrka.

389 Jung, Bertel, "Förslag till Centralpark i Helsingfors. Promemoria", 1912. HSA.

390 Häyrynen & Uino 1990, 154f.

391 Nikula, 1981, 196–201.

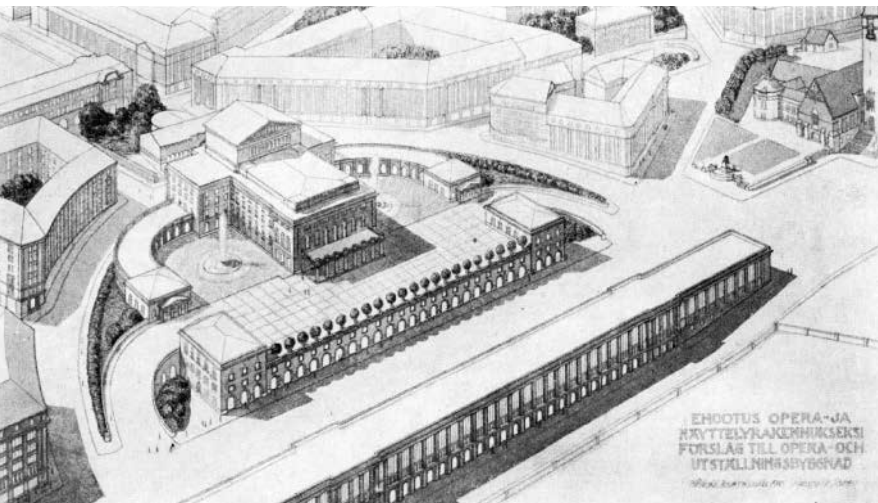


BILD I.38.  
Arkitekturbyrå Palmqvist & Sjöström, Opera- och utställningsbyggnad på Arkadiabacken, 1917. ARK IV/1917, 63.

det söder om Tölövikens. Med tanke på föreliggande studie utgjorde Centralparken Jungs viktigaste bidrag. Förslaget föll i god jord och parken grundades redan 1914.<sup>392</sup> Diskussionen om hur långt in på stadsudden den skulle dras och hur den skulle utformas i centrum kom även att påverka bemötandet och behandlingen av Aaltos centrumplan.

## 5.2 Eliel Saarinen – En monumental aveny

Efter beslutet att skapa en Centralpark tog diskussionen om parkerna och deras betydelse paus. Det primära blev att ge affärlivet möjlighet att utvecklas och för detta behövdes det tilläggsmark. Privata krafter låg bakom visionerna som presenterades under åren omkring Finlands självständighet 1917. Eliel Saarinen (1873–1950), som vid det här laget hade bidragit med stadsplaneförslag för Budapest, Canberra och Tallinn, stod för projektets utformning.<sup>393</sup>

392 Hietala, Helminen & Lahtinen 2009, 62.

393 Mikkola 2002, 196–201.

Saarinens stadsplan för Munksnäs–Haga (1915) kombinerades med Jungs förslag till Centralpark till en generalplan över Stor-Helsingfors.<sup>394</sup> Förslaget, som publicerades under namnet ”Pro Helsingfors” 1918, innebar att tanken att fylla Tölövikens helt presenterades för första gången. Planen grundar sig på kommerserådet Julius Tallbergs (1857–1921) idé att flytta den rätt nya järnvägsstationen till Fredriksberg, och skapa ett affärscentrum på den igenfyllda Tölövikens. Enligt historiker Henrik Meinander (1960–) förorsakade frigörelsen från Ryssland en oro för hur landet skulle klara sig ekonomiskt utan den ryska marknaden.<sup>395</sup> På Tallbergs privata initiativ skulle huvudstaden få ett monumentalt affärscentrum för att förstärka tron på landets framtid. Eftersom Helsingfors saknar en flod eller akropol som kunde ge staden en imponerande karaktär ville man i stället förstärka det estetiska intrycket:

Vi ville se i det ”Stor-Helsingfors”, om vilket vi drömma, en mäktig centralgata, som i dimensioner och utsmyckning skulle giva den finländska metropolen en arkitektonisk ryggrad och utåt manifesteras dess andliga betydelse som rikets huvudstad [...] En stolt och rak kungsväg, som på en gång vore en huvudpulsåder för trafiken, en ståtlig, vacker promenadväg och en gata för affärshus och publika byggnader. En aveny, som gäve staden hållning och karaktär och öppnade möjligheter för monumentalbehandling i stor stil.<sup>396</sup>

Jung, som författade beskrivningen, beskrev visionerna med inlevelse. Esplanaden betraktades som en vacker ansats, men man ville ha någonting mer än den och Senatstorget. De här tankarna florerade ännu i slutet av 1950-talet. Senatstorget skulle överträffas.

I Pro-Helsingforsplanen (bild I.39) omges det centrala affärscentret av en parkring som bidrar till att kvarteren runt Kungsavenyn kunde be-

394 Stenius 1969, karta Nr. 219; Meurman 1969.

395 Meinander 2010, 178.

396 Jung 1918.



Bild I.39.  
Eliel Saarinen, Förslag till stadsplan för Stor-Helsingfors, 1918. MFA

Tölövikens är fylld och järnvägsstationen flyttad till Fredriksberg (Böle). Stadens nya affärscentrum sträcker sig norrut på båda sidor om Kungsvägen i stadens mitt. Cityt omges av ett parkbälte med förbindelse norrut. Den minskade Centralparken kompenseras med en enhetlig strandpark i väster.

handlas som en arkitektonisk helhet med höga affärshus, offentliga byggnader och exklusiva bostäder mot parkområdet, som har förbindelse till Centralparken i norr och det föreslagna grönområdet längs stränderna i väster. En 90 meter bred och 3 kilometer lång huvudled – Kungsvägen – utgjorde grundidén för planen. Den skulle ersätta de krokiga utfartslederna. I Fredriksberg skulle järnvägen ha obegränsade utvidgningsmöjligheter och därifrån skulle vägar utgå strålför-

ligt mot inlandet. Paradgatan skulle byggas på så hög nivå att en differentierad trafik på två plan var möjlig, ett system som Saarinen använt sig av redan i Munksnäs–Haga-planen. På nedre planet i ett öppet schakt tänkte han sig genomfartstrafik och en snabbspårväg. Under gatorna som tog hand om lokatrafiken hade hamnbanan direktkontakt med affärshusens källarvåningar. Broar förenade tvärgatorna. För att undvika byggande under grundvattennivå skulle stadens affärscent-



BILD I.40.  
Eliel Saarinen, förslag till stadsplan för Stor-Helsingfors, detalj, 1918. MFA.

Kungsavenyn börjar i trakten av Brunnsgratan. Hesperia-gatorna har förlängts österut för att förbättra tvärtrafiken. Offentliga byggnader i korsningen av Hesperia-gatorna och Kungsavenyn. Västra Chaussén har lämnats orörd. Ett tornförestadshus nere till vänster, ungefär på Glaspalatsets tomt.

rum byggas på en betongplatta ovanom marknivån. Järnvägen hade delat staden i två delar, nu skulle avenyn förena den. På båda sidor bebyggda, breda gator ansågs förena stadsdelarna bättre än viadukter och tunnlar. Genom att fylla ut Tölö- och Djurgårdsviken skulle man tillfredsställa stadens behov av utvidgningsmöjligheter för en lång tid framöver.<sup>397</sup>

Av beskrivningen för *Pro Helsingfors* framgår att stadshuset och ett "rådhusstorg" var placerade i Kampen, och i korsningen mellan Hesperia-gatorna och Kungsavenyn skulle "ett mäktigt arkitektoniskt stadsparti" uppstå (bild I.40). Jungs tidigare föreslagna offentliga byggnader hade flyttats österut. Enligt planbeskrivningen önskade man väcka intresse och diskussion, och framför allt bidra till klarläggandet av de stora riktlinjerna för "Stor-Helsingfors" och ett utbyggande enligt konstnärliga och praktiska principer. Jung skriver att man inte får snärja in sig i detaljer utan att man med öppna ögon borde diskutera och utarbeta ett program för den nya huvudstadens behov och utveckling. Monumentala dimensioner var ett krav för att skapa sig en plats bland andra huvudstäder. Han menade att Helsingfors framtid såg ljus ut med snabb tillväxt och utveckling, vilket i sin tur skulle innebära ökad prakt och glans.<sup>398</sup> Förutom att tillfredsställa affärlivets behov önskade man befästa landets och huvudstadens ställning med arkitektur. Denna uppgift skulle fortfarande vänta på sin lösning när Aalto kom in i bilden.

År 1919, ett år efter att Saarinen's plan publicerats, tillsatte stadsrådet en kommitté för att utreda förflyttningen av centralstationen. Den motsatte sig projektet av ekonomiska skäl och föreslog i stället en utvidgning av bangården.<sup>399</sup> Stadsplaneavdelningen under Birger Brunilas (1882–1979) ledning försökte därefter hitta ett realiserbart al-

397 Jung 1918. Det självständiga Finland planerades bli ett kungadöme, därför kallades huvudgatan Kungsavenyn; Mikkola 2002, 204.

398 Jung 1918; För en utförligare granskning, se Mikkola 2002.

399 Brunila 1945, 20.

ternativ. I stadens förslag till generalplan 1921 är Tölövikens fylld, men järnvägsstationen ligger på sin gamla plats. Avenyn har behållits men genomgått vissa justeringar.<sup>400</sup> Idén att fylla Tölövikens skulle vara aktuell i flera årtionden och förslaget att ersätta stadens två utfartsvägar med en enda trafikled skulle leva kvar ända till 1970-talet.

### 5.3

#### Oiva Kallio – Kampen införlivas

Efter att Finland blivit självständigt 1917 blev behovet av offentliga byggnader en realitet och planerna på ett riksdagshus fick högsta prioritet. Nedan granskas tävlingen som ordnades några år senare för området gestaltning. År 1923 närmade sig riksdagshusfrågan en lösning som skulle inverka både på planeringen och på verkligheten i Tölövikensområdet. I tävlingen för att hitta den rätta placeringen för byggnaden kom tomten på Arkadiabacken på tredje plats. Trots att området inte var optimalt och låg utanför dåvarande centrum visade det sig att tomten var den enda staden kunde erbjuda. Ju mer staden växte desto centralare skulle området bli och man ville som nämnts ha en offentlig byggnad uppe på berget. Eftersom Jungs förslag att bygga en ny opera och ett musikinstitut på platsen inte hade framskridit, utlystes i december 1923 en tävling för utformningen av ett riksdagshus. Tävligen, som även Aalto utan framgång deltog i, vanns av J. S. Sirén (1889–1961) tillsammans med Kaarlo Borg (1888–1939) och Urho Åberg (1887–1942). Sirén fortsatte dock utvecklingsarbetet ensam.<sup>401</sup>

Vid samma tid som Riksdagshuset planerades, sökte staten även alternativ för placeringen av ett nytt posthus. Att behålla järnvägen på sin plats

vållade problem och förslaget till generalplan 1921 fick inte understöd.<sup>402</sup> Dessutom insåg man snabbt att Riksdagshuset som planerades stå högst på kullen behövde en kontext. För att få nya idéer utlyste Helsingfors stad tillsammans med Järnvägsstyrelsen Tölö stadsplanetävling 1924. Tävlingsområdet omfattade Kampen, från Gräsviken i väster till Järnvägsstationen, samt området mellan stationen och Fredriksberg (Böle) i norr. Tölövikens fick fyllas och järnvägens persontrafik förutsattes förbli på sin plats. I kraven ingick också en eller flera huvudtrafikleder utgående från området intill dagens Posthus. Som speciellt viktig ansågs en förbindelse mellan stationen och Gräsvikens hamn i väster, som räknades bli en av landets viktigaste exporthamnar. Uppdragsgivarna önskade ett ”värdigt storstadscentrum” som ”gestaltats arkitektoniskt verkningsfullt med väl avvägda platser och byggnadsmassor”.<sup>403</sup>

Prisnämnden ställde Oiva Kallios (1884–1964) förslag i främsta rummet. I det upptas Tölövikens av bebyggda kvarter. Till esplanaden, som förenar centrum med Centralparken, har fyra platser anslutits. Prisnämnden tilltalades av förslaget monumentalt. Dessutom kunde det förenas på ett förtjänstfullt sätt med det vinnande förslaget för Riksdagshuset. Man ansåg att Kallios bidrag låter byggnaden komma till sin rätt. Ett förslag där största delen av den igenfyllda Tölövikens använts som park inkom men noterades inte.<sup>404</sup>

Jung kommenterade tävlingen i *Finsk Kommunaltidskrift* och ansåg att de tävlande hade stått inför en liknande uppgift som Ehrenström och Engel då de av en liten småstad skulle skapa en huvudstad för storfurstendömet Finland och ett centrum för senaten, universitet, kyrkan och handeln. Nu gällde det att ge arkitektonisk inramning åt riksdagen, olika trafikinrättningar, stadens

400 Stenius 1969, karta nr 224 och 225. Birger Brunila efterträdde Betel Jung som stadsplanerare 1916. Han innehade tjänsten i över trettio år till 1948.

401 Hakala-Zilliacus 2002, 85–91.

402 Brunila 1964, 40.

403 Aminoff 1932b, 18–19, 23.

404 Se ”Töölön Asemakaavakipailu Helsingissä”, *ARK* 2/1925; Standertskjöld 2010, 31–35.

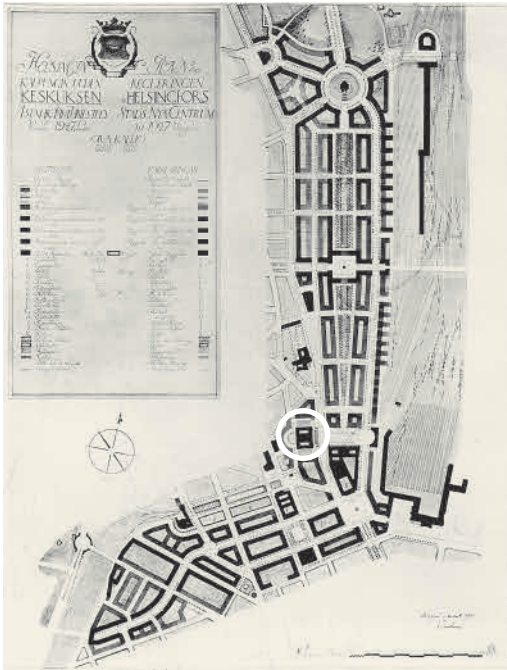


BILD I.41.  
Oiva Kallio, Reviderad stadsplan, 1927. MFA.

Utfartslederna är dragna till en rondell vid Tallbacken i norr. Väster om Järnvägsstationen ett biltorg. Stationshuset har förlängts för att omge bangårdens södra del. Offentliga byggnader på flera platser även i Kampen, nere på bilden. Riksdagshuset (inringat) har fått en arkitektoniskt gestaltad omgivning.

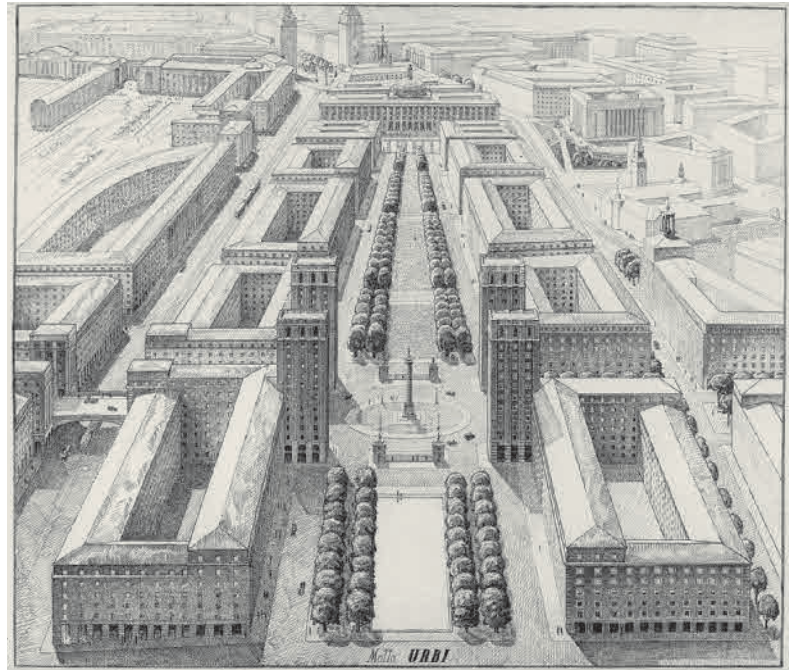


BILD I.42.  
Oiva Kallio, Riksdagshusets omgivning 1924, modell, detalj. MFA

Vy från norr. I mitten esplanaden och uppe på bilden två "skyskraper" vid trafiktorget. Nationalmuseet och Riksdagshuset uppe till höger. Till vänster ses tvärgatan mot de östra stadsdelarna. I förgrunden en vattenbassäng samt korsningen mellan esplanaden och Hesperia-gatorna som markerats med tornhus.

administration och affärlivet. Helsingfors skulle enligt Jung växa till "en rikshuvudstad, och till en modärn [sic] storstad, som i sin stolta, stadsbyggnadskonstnärliga resning ska giva ett uttryck för den fria republikens nationella kultur och livskraft."<sup>405</sup>

Kallio fick i uppdrag att utveckla sitt förslag. Hans idé att förlänga stadens esplanader norrut ansågs ur trafiksynpunkt bristfällig. Men det slutliga förslaget 1927 (bild I.41) överensstämmer i hög grad med tävlingsbidraget. En trafikrondell vid Tallbacken (se bilaga 2) utgjorde den största förändringen. Den ersatte en offentlig byggnad som i tävlingsbidraget utgjorde fond för esplanaden. Som framgår av bilden är de flesta offentliga

byggnaderna placerade intill Riksdagshusplatsen som fond för Henriksgatorna i söder, Mannerheimvägen idag, och för esplanaden i norr. Kvartären på var sida om esplanaden bildar Tölö affärscentrum, stadens city. Trafiktorget, intill dagens Posthus, utgjorde enligt Kallio däremot stadens hjärta. Därifrån skulle trafikleder i alla riktningar utgå. Den gata som är dragen norrut längs bangården är inritad i enlighet med generalplaneförslaget från år 1921 för att avlasta Västra Chaussén. Kallio hade tänkt sig att utfartsleden skulle ha byggts så lågt att kontakten med de östra stadsdelarna vid Hesperia-gatornas förlängning kunde ske på ett övre plan (bild I.42).<sup>406</sup> Han höll fast vid flera klassiskt utformade, slutna platser,

405 Jung, Bertel, "Stadsplanetävlingen om Helsingfors nya centrum", *Finsk Kommunaltidskrift*, 1–2/1925.

406 "Töölön Asemakaavikailu Ratkaistu" s.a. HSA, Töölön Asemakaavoja. KSV, Ha 334 Töölönlahti Asemakaavat.

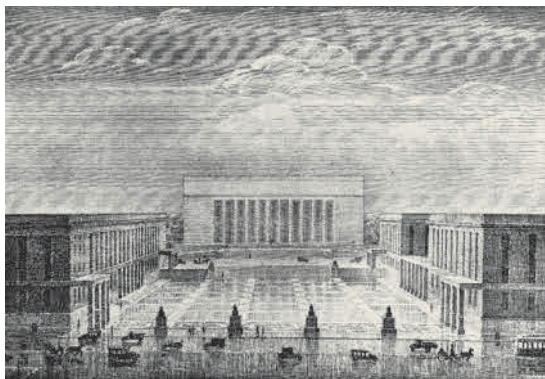


BILD I.43.  
Oiva Kallio, Riksdagshusplatsen, 1924. ARK 2/1925.

Riksdagshusplatsen med Siréns förslag till riksdagshus i fonden, rådhuset till vänster och byggnader för ministerier till höger.

fastän Jung i en promemoria inför det fortsatta arbetet konstaterade att målsättningen är att utvidga stadens gamla affärscentrum och skapa ett nytt "andligt centrum" med plats för en mängd offentliga byggnader.<sup>407</sup> Detta överensstämmer inte helt med ovan nämnda tävlingsuppdrag, där flera platser efterlystes. Jung önskade uppenbarligen dela upp stadens expansion i ett affärs- och ett kulturområde, men understödet vacklade. Hakala-Zilliacus har nämligen visat att Kallio, Sirén och Brunila samarbetade då det gällde utformningen av Riksdagshusets omgivning. På båda sidor om byggnaden planerades ett skyddsområde vars byggande skulle begränsas av fastslagna taklifthöjder och fasaddiagram (bild I.43). Sirén ville binda ihop Riksdagshuset med omgivningen med lägre byggnadsmassor mot norr och söder.<sup>408</sup>

En ny tid hade dock grytt, vilket Elsi Borgs illustrationer för Kallios bearbetade förslag avspeglar. Flygplan och bilar har ersatt hästdroskor och tornhusen har fått en 16 meter hög fasad. Affärs- huset som symbol för en modern storstad hade nått Finland. Förebilderna kom från amerikansk affärsbyggnadsarkitektur och monumental klassi-

cism.<sup>409</sup> Riksdagshusplatsen fick däremot behålla sin klassiska utformning genom hela planeringsprocessen. Endast ministeriebyggnaderna byttes ut mot affärshus.<sup>410</sup> Detta är möjligtvis också ett resultat av Siréns påverkan (se delkapitel I. 5.6).

Kallio presenterade ett tidigt förslag till en knutpunkt för trafiken i stadens centrala del. Därtill visade han att de offentliga byggnaderna kan delas upp mellan flera platser. Med tävlingen föddes tanken att ett nytt centrum även kunde omfatta Kampen. Detta är väsentligt med tanke på den fortsatta planeringen. Dagens Helsingfors bär några spår av planen. Riksdagshusets placering slogs definitivt fast och Posthuset byggdes in till den nya "trafikgatan".<sup>411</sup> I dag är den en återvändsgränd – Mannerheimplatsen – och öppnar en vy mot norr mellan Posthuset och Museet för nutidskonst Kiasma.

## 5.4 Saarinens utlåtande riktgivande

Nedan presenteras Saarinens utlåtande om stadsplaneringsläget i Helsingfors. Dess betydelse för stadsplaneringens riktlinjer och Aalto granskas. Orsakerna till det oklara läget var flera. Efter presentationen kritiserades Kallios förslag för brist på grönska och för att vara för detaljerat, förutom att den bearbetade trafiklösningen fortfarande inte uppfattades som tillfredställande. Man frågade sig var idén att föra utfartslederna via en rondell låg, och konstaterade att en utfartsväg gott kunde räcka. Röster hade även börjat höjas mot att Tölövikens skulle fyllas.<sup>412</sup> Statens Järnvägars inställning till en flyttning av järnvägsstationen hade

409 Standertskjöld 2010, 34f; Helander 1982, 496.

410 Se Jung "Mietelmiä Oiva Kallion asemakaavan johdosta", ARK 11/1927, 149–154.

411 I ett brev till centrumkommissionen 16.12.1960 bekräftar Sirén att Riksdagshuset är placerat enligt Kallios stadsplan. HSA, K 345.

412 Leskelä 1998, 287.

407 Aminoff, 1932a, 23.

408 Hakala-Zilliacus 2002, 133–136; Sirén påverkade även utformningen av Posthusets exteriör. Jorma Jarvis och Erik Lindoos vinnande förslag anpassades till Riksdagshuset, se Virta 1997.



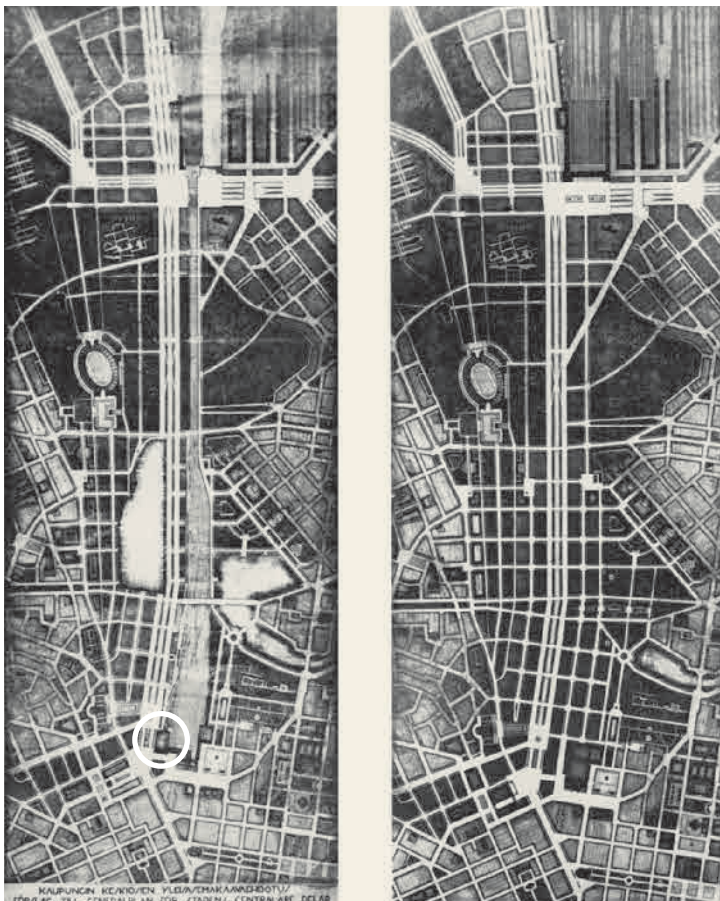


BILD I.44.  
Stadsplaneringskontorets förslag till generalplan 1932, I och III skedet. Stenius 1969, Bild 228 a och c.

Förslaget utgår från att hela järnvägstationen stegvis kan flyttas till Fredriksberg och från att Tölö- och Djurgårdsvikarna fylls om utvecklingen det kräver. Planen grundar sig på Saarinens riktlinjer. Posthuset inringat.

däremot mjuknat efter att tävlingen utlysts. Detta ledde till att baningenjör V. Tammio 1928 föreslog att centralstationen kunde flyttas till linjen Hesperigatan–Hagnäs torg och godsstationen till Fredriksberg. Avtalet om markbyte mellan staten och staden 1927 bidrog till den förändrade inställningen. Ur stadens synvinkel innebar avtalet att stora delar av Kampen övergick i stadens ägo. Staten behöll endast Statistikcentralens tomt mellan Södra Järnvägsgatan och Salomonsgatan. Markbytet skulle underlätta planeringen och samarbe-

tet mellan staden och staten avsevärt.<sup>413</sup> Nu stod staden inför en ny situation och man bad Saarinen, som vid det här laget hade flyttat till USA, kommentera läget. Enligt Leskelä blev Saarinens utlåtande ödesdigert för Kallios förslag.<sup>414</sup>

Saarinen poängterade behovet av flexibilitet och ansåg att man genom att flytta godsbangården till Fredriksberg skulle vinna mycket plats för stadsplanen och att det då skulle vara möjligt att lämna personstationen på sin plats en lång tid framöver. Om man låter staden växa på en högre nivå än den befintliga bangården skulle det enligt Saarinen vara möjligt att bygga in järnvägen i framtiden. Han förkastade en rondellösning och efterlyste ett klart trafiksystem och fram för allt ”en pulsåder” utåt. Han höll fast vid sin ursprungliga idé, fastän han vid det här laget ansåg att snabbvägar genom park- eller skogsområden var smidigare än förortsbanor. Åsikten avslöjar att han tagit intryck av amerikansk stadsplanering. Dessutom poängterade han att en naturlig och kontinuerlig utveckling av city inte får förhindras. Detta hade Kallio inte beaktat. Lika förkastligt var en esplanad med tanke på ett fungerande affärscentrum, som måste koncentreras. Saarinen godkände inte heller stadplaneavdelningens förslag att behålla Åbovägen (Mannerheimvägen) som huvudutfartsväg.<sup>415</sup>

I utlåtandet lyfte Saarinen även fram det specifika i Helsingfors och målade upp en framtidsvision. Eftersom bosättningen i jämn takt bredde ut sig norrut, ansåg han att det var naturligt att stadens centrum också växte mot Fredriksberg där det skulle vara i kontakt med bostadskvartaren. Allmänt taget växte städerna inifrån ut, men i Helsingfors hade utvecklingen gått i en annan riktning och staden växte runt ett obebyggt centrum. Därför ansåg han att staden borde växa utifrån in i framtiden. Stadens mitt gav möjlighet

413 Aminoff 1932a, 31; Brunila 1964, 41.

414 Leskelä 1998, 289.

415 Saarinen 1932, 25, 60; Aminoff 1932b.

att skapa ett separat affärscentrum i närheten av bosättningen. Stor-Helsingfors betydde också att Fredriksberg enligt Saarinen borde formas till ett ”monumentalt och värdigt område”. Han såg området som huvudstadens inkörsport och landets viktigaste trafikcentrum i framtiden.<sup>416</sup> Åsikten att staden bör växa utifrån in återkom Aalto till i samband med sitt centrumförslag. Saarinen betonade flexibilitet och betydelsen av koncentration för effektivt affärsliv. Han ansåg att city måste ges möjlighet att utvecklas i framtiden. Dessa tankegångar påminner om Aaltos åsikter som framkom i granskningen av hans tidigare centrumplaner i föregående kapitel.

Utgående från Saarinen riktlinjer åtog sig stadsplanekontoret uppgiften att skapa en generalplan som tillät en successiv utveckling. Tack vare tomtbytet med staten och löftet om att gods-bangården skulle flytta ansågs staden ha tillräckligt med tomtmark för både affärshus och offentliga byggnader.<sup>417</sup> Förslaget till generalplan 1932, som utarbetades av arkitekt Berndt Aminoff (1886–1972), innehåller tre alternativ och tre utfyllandsskeden (bild I.44). Planen var flexibel och i den beaktades att framtidens behov markant kan skilja sig från samtidens. Om utvecklingen tillät det var stadens tjänstemän beredda att bevara Tölövikens. Möjligheten fanns om man undvek att bygga bostäder på området.<sup>418</sup> Denna åsikt gällde ännu när Aalto fick uppdraget att planera området. Som framgår av bilden föreslog man enligt Saarinen rekommendation en utfartsväg. Därtill hade Järnvägsgatan fått en mer framträdande roll som infartsväg från väster. Kallios förslag med en utfartsväg genom Kampen var glömt. Beträffande placeringen av de offentliga byggnaderna var man även öppen för alternativ. Posten, som nu flyttats till sin slutliga plats, sågs som en förenande länk mellan det gamla och nya affärscentru-

met.<sup>419</sup> I början av 1930-talet hade man på stadsplaneringskontoret hörsammat Saarinen krav på flexibla stadsplaner. Men förslaget till generalplan 1932 var fortfarande arkitektoniskt en variation av hans förslag till affärscentrum 1918, med den skillnaden att det fanns en möjlighet att Tölövikens helt eller delvis kunde bevaras.

## 5.5 P. E. Blomstedt – Tölövikens värd att bevara

Inställningen till naturen var en fråga som aktualiserades på nytt under 1930-talet. Brunila, som arbetat tillsammans med Jung, och efterträtt denne som stadsplaneringsarkitekt, arbetade för bevarandet av orörd natur och utvecklandet av parker för rekreativ ändamål. Parkerna hade enligt Brunila upphört vara ett dekorativt element i stadsbildens.<sup>420</sup> Förutom anmärkningarna mot Kallios förslag bidrog Pauli E. Blomstedts (1900–1935) kritik av Helsingfors stadsplanering till kravet att bevara Tölövikens. Nedan granskas den gryende förändringen av inställningen till vattendragen.

Nils Erik Wickbergs (1909–2002) inlägg i *Hufvudstadsbladet* 1931 är ett tidigt uttryck för en förändrad syn. Han tog ställning för bevarandet av Tölövikens och skrev att vikens norra del utgör en väsentlig del av Djurgården och Centralparken. Han lyfte fram vattnets roll i stadsplaneringen och föreslog en öppnare lösning för Riksdagshusplatsen. En modern storstad var i behov av luftiga, ändlösa perspektiv, inte arkitektoniskt slutna rum. Därtill menade han att tiden utmärktes av fart, inte av vilande skönhet.<sup>421</sup>

Även P. E. Blomstedt såg Helsingfors med nya ögon. Han ansåg att vägarna inte behövde kon-

416 Saarinen 1932, 21, 62f.

417 Aminoff 1932a, 39f, 45.

418 Brunila 1945, 21.

419 Aminoff 1932b, 45.

420 Brunila 1945, 25f.

421 Wickberg, Nils, ”Tölövikens och Djurgården”, *Hbl* 23.8.1931.

HSA, klippböcker, Töölön asemakaavoja.



BILD I.45.  
P. E. Blomstedt, bidrag till stadiontävlingen, 1933. MFA.

Tölövikenskanalen är bevarad och förenad med Edesvikenskanalen i väster via en kanal mellan Hesperisgatan. Söder om Tölövikenskanalen och på var sida om Riksdagshuset ligger parkmiljön.

centreras till Fredriksberg, utan att staden kunde växa mot öster och väster längs stränderna tack vare brobyggnadskonstens utveckling och biltrafikens frammarsch. Det var där utfartslederna enligt P. E. Blomstedt borde byggas. Affärscity behövde inte expandera norrut utan kunde breda ut sig i de gamla stadsdelarna, som i vilket fall som helst behövde saneras. Han såg den stinkande Tölövikenskanalen som tidigare utgjort järnvägens utvidgningsområde som en värdefull, framtida skönhetsfaktor som borde bevaras som en lunga för stadens centrum.<sup>422</sup> Wickbergs och P. E. Blomstedts texter avspeglar funktionalismens intåg.

Programmet för stadiontävlingen 1932–1933 utgick fortfarande från att Tölövikenskanalen skulle fyllas. P. E. Blomstedts förslag följde dock inte direktiven utan baserade sig på *acceptera*-författarnas inställning till vattendrag i städer. Området runt Tölövikenskanalen bildade ett rekreationselement i Centralparken med simstadion, badstränder, gräsmattor, sportplan, kanotbryggor och en friluftst restaurang på Tallbacksholmen (bild I.45). Som framgår av bilden underströk placeringen av lamellbyggnaderna områdets solfjäderform. Tölövikenskanalen fick inte enligt P. E. Blomstedt användas för affärslivets behov, utan Kampen skulle reserveras för dess expansion.<sup>423</sup> Han presenterade även en parkplan där esplanader förenar Salutorget och Tölövikenskanalen som endast är omgiven av parker. P. E. Blomstedt samtyckte med Kallio att de offentliga byggnaderna kunde spridas ut, men han såg dem omgivna av grönska. Exempelvis kunde centralbiblioteket placeras norr om Tölövikenskanalen och stads- huset mitt emot på södra stranden.<sup>424</sup>

P. E. Blomstedts artiklar och förslag fick stor betydelse för den fortsatta planeringen, även för centrumplanen 30 år senare. Idén att låta affärskvarteren växa norrut, vilket hittills ansetts helt

422 Blomstedt, P. E. "Helsingfors framtid I–III, ARK 1932; Se Blomstedt & Blomstedt, 1951.

423 "Stadionkilpailu", ARK 1933, 63–76.

424 Blomstedt & Blomstedt 1951, 65, 70, 76.

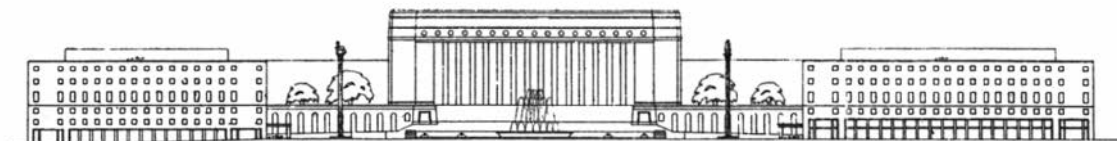


BILD I. 47.

J. S. Sirén, Förslag till reglering av Riksdagshusets omgivning, 1936. ARK 6/1936, 133.

Fasadriktning mot öster. På Riksdagshusplatsen har en springbrunn och två kolonner placerats. För att ytterligare framhäva Riksdagshusets betydelse är sidobyggnaderna lägre och i linje med huvudbyggnadens fasad.

naturlig, lades åt sidan och efter detta reserverades Kampen som tillväxtområde för city. Dessutom införde P. E. Blomstedt friska vindar i trafikdiskussionen och utvidgningsmöjligheter längs kusten började ses. För Tölövikens del innebar visionerna en vändpunkt. Utfyllnadskraven tonade ut och förslaget att bevara stränderna i naturtillstånd tilltalade helsingforsborna till den grad att de bevarats orörda till dags dato.

## 5.6 Förslag till reglering av Riksdagshusets omgivning

Förutom ovan nämnda general- och stadsplaner gjordes flera detaljplaner för området söder om Tölövikens. Riksdagshuset invigdes 1931 och några år senare påbörjades byggandet av Posthuset, men kontexten saknades. Nedan presenteras några förslag där både stadsplaneringskontorets och arkitektkårens inställning till området framgår, samt vilken vision de förtroendevalda hade för området i slutet av 1930-talet. Redogörelsen baserar sig främst på tidningsurklipp i Helsingfors stadsarkiv.

År 1933 bad fastighetsnämnden Sirén, i egenkap av Riksdagshusets arkitekt, ge ett regleringsförslag. Han fick fria händer att utforma trafiklederna och Riksdagshusets omgivning (bild I.46 och I.47).<sup>425</sup> Liksom Saarinen ansåg han att Åbovägen saknade arkitektonisk hållning och tillförde en ”parkgata” mellan Nationalmuseet och Stadion



BILD I.46.

J. S. Sirén, Förslag till reglering av Riksdagshusets omgivning, 1936. Stenius 1969, karta nr 229 b.

Åbovägen (Mannerheimvägen) är bevarad som kvartersgata. Området längs ”Stadionavenyn” är reserverat för affärskvarter. Förbi Posthuset leder en gata norrut längs Tölövikens östra strand.

<sup>425</sup> Hakala-Zilliacus 2002, 136f.

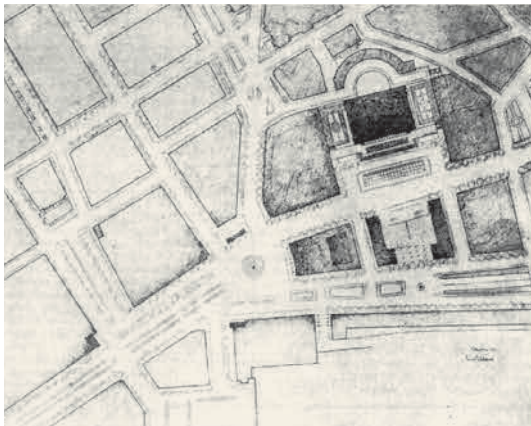


BILD I.48.  
Väinö Vähäkallio, Förslag till reglering av Riksdagshusets omgivning, 1936. HSA, klipparkiv, US 15.12.1936.

Åbovägen (Mannerheimvägen) har lämnats på sin plats för att ta hand om trafiken mot nordväst. Den nedsänkta "autostradan" förbi Posthuset leder trafiken mot norr. Mellan utfartsvägarna Nationalteatern till vänster och Ateneum till höger.

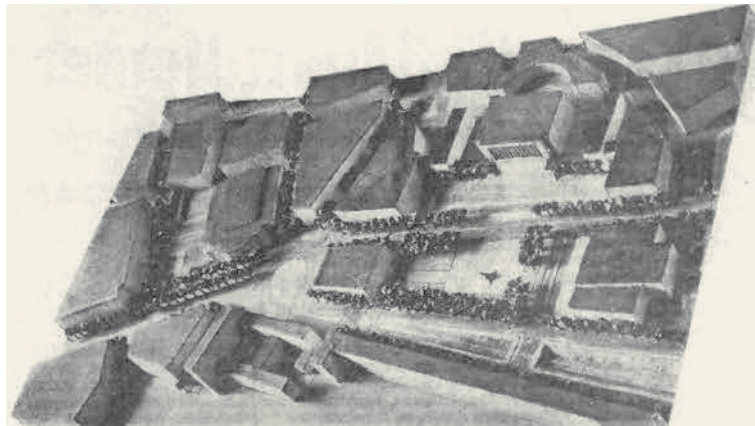


BILD I.49.  
Utvärderingskommittén, Förslag till reglering av Riksdagshusets omgivning, 1938. HSA, klipparkiv, HS 4.10.1938.

som var under byggnad. Sirén önskade införliva området i stadsbilden. Avenyn omgavs av affärskvarter och intill Riksdagshusplatsen reserverade han plats för två offentliga byggnader. Därtill skulle kvarteren möta både bostads- och kontorsbehov.<sup>426</sup> Utformningen var en fortsättning på Kallios linje, Riksdagshusplatsen hade till och med blivit mera sluten (se bild I.41). Trots att Sirén fått uppgiften, utarbetade stadsplaneringskontoret flera lösningsmodeller. För att nämna ett exempel utgick stadens biträdande stadsplanarkitekt Aminoff från generalplaneförslaget 1932 och en utfartsled norrut längs Tölövikens östra strand.<sup>427</sup>

Kommittén som hade tillsatts för att ge ett utlåtande om Siréns förslag fann det arkitektoniskt förtjänstfullt, men trafiklösningen otillfredsställande. Det skulle bli dyrt att genomföra och dessutom söndrades parkerna samtidigt som sockerbrukets tomt delades. Kommittén föreslog att planen skulle omarbetas på stadsplaneavdelning-

en. Under tiden som arbetet pågick presenterades ytterligare flera alternativ. Byggnadsstyrelsens överdirektör Väinö Vähäkallio (1886–1959) som var medlem i kommittén, bidrog även med ett eget förslag (bild I.48).<sup>428</sup> I detta alternativ är Åbovägen i form av en esplanad huvudväg mot nordväst, medan gatan längs Posthuset och järnvägsområdet leder trafiken mot norr. Den senare nämnda är nedsänkt och så väl tilltagen att den omtalas som en autostrada. Det framgår av tidningsutklippen i Stadsarkivet att Vähäkallios trafiklösning med två utfartsvägar fick understöd och flera planer presenterades utgående från den. Endast byggnadernas placering varierade. Förslagen väckte livlig diskussion. En del ansåg att Riksdagshusplatsen kunde göras till park, andra att Riksdagshuset krävde representativa byggnadsgrupper i närheten.<sup>429</sup>

428 "Uusin ehdotus", US 15.12.1936. HSA klippböcker, Töölön asemakaavoja.

429 Se "Platsen mellan riksdags- och nya posthuset" Hbl 28.2.1937; "Platsen framför riksdagshuset kunde göras till en park", Sv. Pr. 21.5.1937; "Uusin ehdotus", US 15.12.1936; "Nytt projekt för utformningen av stadens nya centrum", Tidningens namn saknas 26.11.1937. HSA, klippböcker, Töölön asemakaavoja.

426 Stenius 1969, Karta 229 och 229b; "Stadsplanen för stadens nya centrum", Hbl 15.9.1936. HSA, klippböcker, Töölön asemakaavoja; Brunila, Birger och Sirén, J. S. "Ehdotukset eduskuntatalon ympäristön järjestyksi" ARK 6/1936, 130f.

427 Hakala-Zilliacus 2002, 136f; Stenius 1969, Karta nr 229a.

Debatten ledde till att Aminoff på stadsplaneringskontoret presenterade ett öppet parkalternativ 1937. Det skulle tillsammans med ett luftigare förslag (bild I.49), som utformats av ovannämnda kommitté, ligga till grund för fastighetsnämndens beslut två år senare. Aminoffs förslag (bild I.50) godkändes på villkoret att Riksdagshusets södra flygel dras in så att sikten förblir fri söderifrån. Andra krav var att hamnbanan skulle täckas, godsmagasinen rivs och planteringar skulle anläggas framför Riksdagshuset och riksvägen. I beslutet betonades öppenhet och grönska.<sup>430</sup> Funktionalismens tankegångar hade vid det här laget spritt sig även till beslutsfattarna. Man ansåg att Riksdagshuset borde integreras i en större helhet. Den slutna torgkompositionens tid var över. Aalto skulle också påpeka betydelsen av fri sikt mot Riksdagshuset söderifrån. Kravet visade sig vara så strängt ställt att även dagens reglering av området tagit det i beaktande.

Trots fastighetsnämndens beslut upphörde inte intresset för utformningen av området. I samband med tävlingen för Mannerheims ryttarstaty 1939 inkom flera förslag. Aarne Ervi (1910–1977), som 1965 skulle utnännas till verkchef för Helsingfors stadsplanekontor, presenterade tillsammans med arkitekt Viljo Revell (1910–1964) och ingenjör K. Rautkari ett alternativ utformat enligt funktionalismens principer 1939 (bild I.51).<sup>431</sup> Lamell- och punkthus fyller bangården och Centralparken är dragen fram till Riksdagshuset.

Intresset för utformningen av det nya Riksdagshusets omgivning var stort under 1930-talet. Synen på gestaltningen av platsen genomgick samma förändring som stadsplaneringen generellt. Monumentala gator och platser omgivna av of-

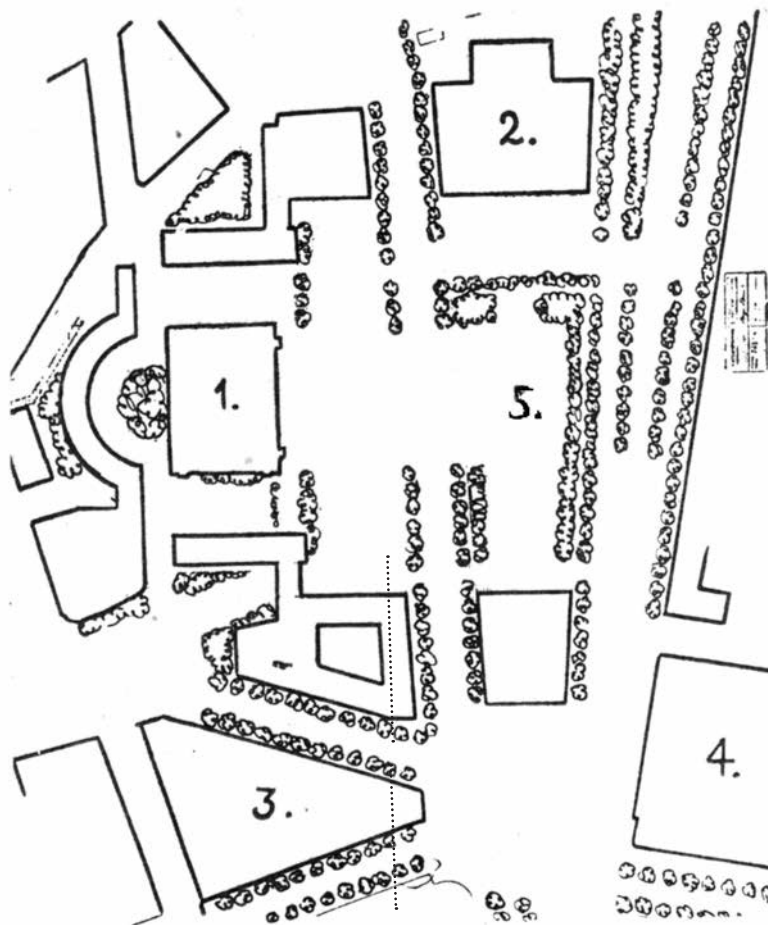


BILD I.50.  
Berndt Aminoff, Godkänd reglering av Riksdagshusplatsen. HSA, klipparkiv, Hbl  
1.2.1939.

Riksdagshusets södra flygel är indragen liksom byggnadsrutan i det triangelformade kvarteret mellan Arkadia- och Salomonsgatan.

1) Riksdagshuset 2) nya Nationalteatern 3) "Hankkijas" kvarter 4) Posthuset 5) park.  
Gatudragningen grundar sig på Vähäkallios förslag.

430 "Eduskuntatalon ympäristökysymys lähenee ratkaisua", *HS* 4.10.1938; "Godsmagasinen och hamnbanan få vika för nya riksvägen", *Hbl* 1.2.1939; "Eduskuntatalon ympäristön järjestely herättää vilkasta mielipiteiden vaihtoa", *Tidningens namn saknas* 22.2.1939; "Stadens centrum", *Sv. Pr.* 4.5.1939. HSA, klippböcker, Töölön asemakaavoja.

431 Se *Suunnittelun lähtöaineisto, Suunnitteluhistoria, kuvasto*. Kaupunginsuunnitteluvirasto, 1976; Konttinen 1989, 65f.

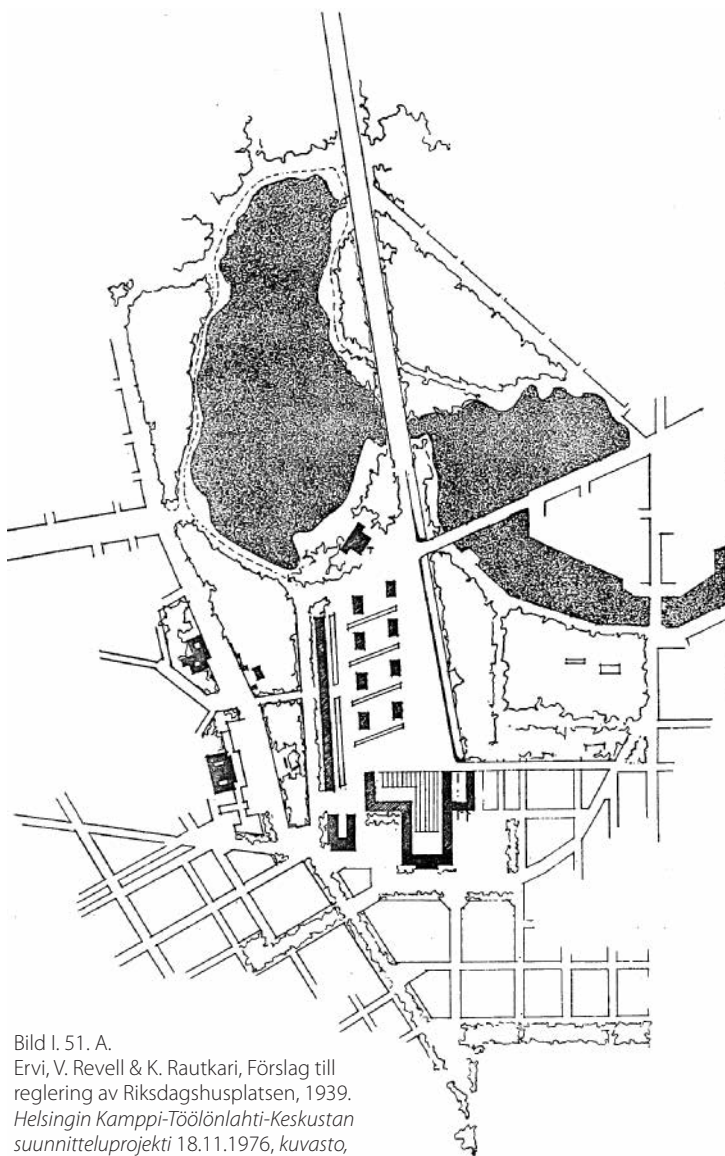


Bild I. 51. A.  
 Ervi, V. Revell & K. Rautkari, Förslag till  
 reglering av Riksdagshusplatsen, 1939.  
*Helsingin Kamppi-Töölönlahti-Keskustan  
 suunnitteluprojekti* 18.11.1976, kuvasto,  
 KA 17/2 liite 1476. AAM.

fentliga byggnader ersattes av öppenhet och grönska. För Tölövikens del innebar det att man i slutet av perioden ville införliva området i Centralparken, men inte som en arkitektoniskt utformad helhet som Jung önskat, utan bevarad i naturligt tillstånd. Dragningen av utfartslederna engagerade alla, men den optimala lösningen hittades inte. I slutet av 1930-talet hade även de förtroendevalda omfattat det funktionalistiska tänkandet. Tanken att skapa ett nytt storstadscentrum för det självständiga Finland, en tanke som florerade under 1920-talet, började åsidosättas av kravet på förbättrade trafikförhållanden samt luft, ljus och grönska – funktionalismens grundpelare. Det innebar även ett ökat intresse för befolkningens fysiska välmåga och trivsel. Enligt Brunila betydde det ökade anslag för parker, idrotts- och rekreationsområden.<sup>432</sup> Visionerna visar i vilken riktning utvecklingen gick och att åsikten att Tölöviksområdet behövs som rekreationsområde var allmänt accepterad redan i slutet av 1930-talet. Tanken att använda Kampen som expansionsområde för affärlivet och Centralparkens etablerade position hörde även de till de vedertagna utgångspunkterna för utvecklingen av området före andra världskriget.

Tanken på ett nytt centrum föddes av uppdragsgivarna inför stadsplanetävlingen 1924. De önskade att tävlingen skulle resultera i ett nytt, värdigt storstadscentrum för Helsingfors och det självständiga Finland. I detta sammanhang talade Jung om att Helsingfors behövde ett nytt andligt centrum. Allt eftersom funktionalismen vann insteg försvann drömmen om ett nytt centrum. En önskan om monumental utformning kan ses i detaljplanerna för Riksdagshusplatsen, men för övrigt glömdes idén bort för att återkomma i samband med Aaltos uppdrag 1959.

<sup>432</sup> Brunila 1964, 84.

# 6

## EFTERKRIGSTIDENS CENTRUMPLANERING I HELSINGFORS

Trots 1930-talets livliga planering stod Riksdagshuset ensamt på Arkadiabacken när vinterkriget bröt ut 1939. Körramperna och trottoaren framför huvudingången hade byggts och framför byggnaden hade en gräsmatta anlagts.<sup>433</sup> Posthuset hade rests och segmenterade områdets v-form. Tack vare det tidigare nämnda markbytet mellan staden och staten skedde vissa förändringar i Kampen. Staden beslöt bygga en busstation för när- och fjärrtrafik invid Mannerheimvägen. Trots det gick man in för en temporär lösning och kasernbyggnaden som besparades i branden under inbördeskriget inreddes för att tjäna som busstation (se bild I.33). Lasipalatsi Oy fick ett tioårigt tillfälligt byggnadslov på tomten; Glaspalatset (1936) skulle betjäna de planerade olympiska spelen och därefter rivras.<sup>434</sup> Placeringen av busstationen skulle bli ett stridsäpple under flera årtionden. Processen skulle i allra högsta grad påverka Aaltos centrumplan. På trettioåret byggdes också Tennispalatset och i dess närhet Elverkets byggnad, vars utbyggnad Aalto ansvarade för 1965 (se bilaga 2).

Krigsåren innebar ett avbrott både i planering och i byggnadsverksamhet. Under mellanfreden kunde man dock enas om att trafikfrågan, regleringen av järnvägsområdet och placeringen av godsstationen måste lösas innan man kunde åta sig någonting annat. Med en tävling hoppades man få riktlinjer för huvudstadens ”trafikcent-

rum”. Det skulle dock dröja till 1948 innan tävlingen kunde ordnas.<sup>435</sup> Nedan granskas idétävlingen och vilka beslut den ledde till. Därefter presenteras Lindegrens och Kråkströms förslag som baserade sig på tävlingsresultatet. Kapitlet avslutas med en redogörelse av hur Aalto fick uppdraget att göra upp en stadsplan för området. Men först granskas Aaltos och hans hustru Ainos bidrag i tävlingen för Pensionsanstaltens tomt invid Mannerheimvägen. Denna tävling och idétävlingen ligger tidsmässigt nära varandra. I den förstnämnda gav paret Aalto exempel på hur ett kvarter intill Tölövikens kunde utformas. Till skillnad från föregående kapitel ingår konkreta beslut som kom att utgöra utgångspunkten för Aaltos uppdrag.

### 6.1 Aino och Alvar Aaltos projekt i Helsingfors 1948

Den första december 1948 vann paret Aalto med ”Forum redivivum” första priset i idétävlingen för Pensionsanstaltens ämbets- och kontorskomplex på renhållningsverkets tomt mellan Mannerheimvägen och Tölögatan. Uppdragsgivaren önskade att lösningen skulle innehålla restauranger, affärer, en samlingshall och kontorslokaler för uthyrning. Förslaget innehöll två alternativ. A-versionen följde strikt tävlingsprogrammet och B-förslaget stäckte sig över ett större område (bild I.52). Det senare nämnda innehåller Pensionsanstaltens byggnad, ett 14 våningar högt kontorstorn och ett utvidgningsförslag för ett sa-

433 Hakala-Zilliacus 2002, 138.

434 Raunio 2015, 14f. [https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/156425/Kampin\\_keskus\\_Katja\\_Raunio\\_pro\\_gradu\\_2015.pdf?sequence=1](https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/156425/Kampin_keskus_Katja_Raunio_pro_gradu_2015.pdf?sequence=1), 20.10.2016. De olympiska spelen 1940 annullerades på grund av kriget och Glaspalatset står kvar än i dag.

435 Brunila 1945, 29f.



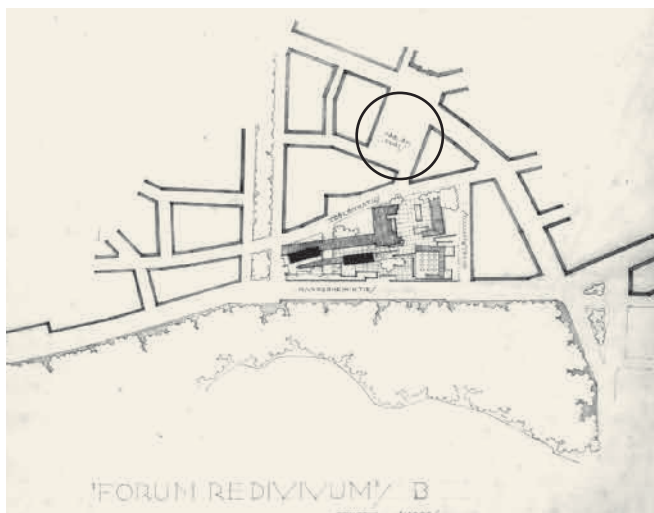


BILD I. 52.  
Aino & Alvar Aalto, "Forum redivivum"/B, situationsplan, Helsingfors, 1948. AAM.

Komplexet förenar Hesperiaparken invid Tölövikens med Tölö torg uppe på bilden (inringat).

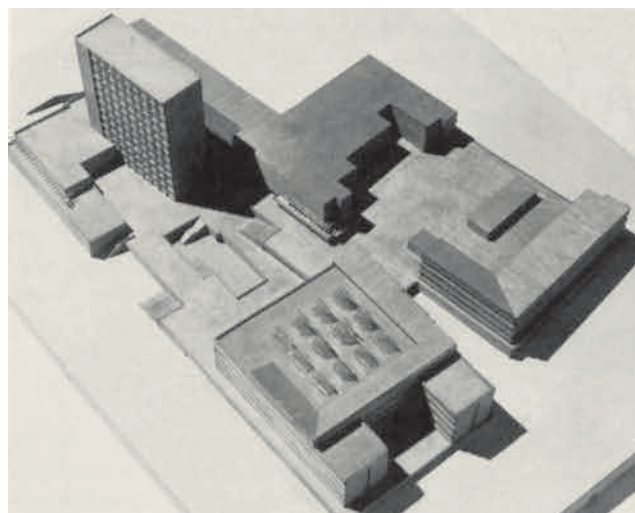


BILD I. 53.  
Aino & Alvar Aalto, "Forum redivivum"/B, Helsingfors, 1948, modell. AAM.

Till höger salutorget (+16+17) med Sibeliushallen till vänster. Pensionsanstaltens byggnad och den 14 våningar höga kontorsbyggnaden invid det nedre torget (+ 12), som öppnar sig mot Hesperiaparken.

lutorg mot väster. Helheten binds ihop av promenaddäck på olika nivåer som förenas av trappor och planteringar. Aino och Alvar Aalto uppgav att det främsta motivet för utformningen var att ersätta Tölö torg väster om planeringsområdet. De ansåg att torget inte längre uppfyllde trafikkraven. Ett annat mål var fullständig trafikseparering så att små torg och passager i en skala som var anpassad till människa kunde bilda bakgrund för Pensionsanstaltens monumentala kvaliteter.<sup>436</sup> Enligt Aalto utgjorde huvudidén för planen ett system av öppna platser, som terrassformigt stiger från Mannerheimvägen upp mot Tölö stadsdel.<sup>437</sup> Den stigande terrängen har utnyttjats till fulla och parkering i två våningar och en servicegata har placerats under däck. Fotgängartrafiken och områdets interna trafik var helt avskilda

<sup>436</sup> Kolehmainen & Laaksonen, 2002, 36–41; Schildt 1994, 137ff; Keijo Ström, Gustaf Boström och Olav Hammarström var Aino och Alvar Aaltos medhjälpare, "Kansaneläkelaitoksen virasto-, liike- ja konttoritalon aatekilpailu", ARK 1–2/1950.

<sup>437</sup> Aalto, Alvar, "Folkpensionsanstalten Helsingfors, arkitektoniska synpunkter" ARK 1–2/1958, 9f.

från biltrafiken. Hänsyn har tagits till omgivningen och skisser visar hur byggnaderna skulle smälta in i stadsbilden, till exempel hur kontors- och Nationalmuseets torn förhöll sig till varandra sett från söder. Vid det övre torget, salutorget, som var på samma nivå som Tölötorg, tänkte förslagsställarna sig den mångfunktionella "Sibeliushallen", restauranger och affärer samt bostäder i byggnadernas övre våningar. Det nedre torget med kontorsbyggnaden och Pensionsanstaltens kontor öppnade sig mot Mannerheimvägen och Tölövikens (bild I.53).<sup>438</sup> Förslaget skulle förutom att lösa Pensionsanstaltens problem ha gett Tölö stadsdel ett nytt centrum.

Paret Aalto använde inom CIAM-kretsar förekommande, kontrasterande byggnadshöjder – harmoni av vertikala och horisontella linjer. De utvecklade idén och skapade flera platser i en öppen stadsplan. Därtill gav de exempel på hur monumentalitet kunde tillämpas i modern stadsplanering. Även namnet "Forum redivivum" avslöjar

<sup>438</sup> Aalto E. & Fleig 1978, 68–72; På två skisser finns alternativ med två höghus. AAM.

att det är fråga ett nyskapande torg. Det är således inte förvånande att Giedion, som tidigare konstaterats, upprepade gånger försökte få projektet utställt som ett exempel på ett funktionalistiskt centrum.

Prisnämnden hyllade idén att forma kvarteret till ett nytt affärs- och monumentalt centrum i en skala som fogar sig efter omgivningen. Lösningen i alternativ B ansågs nära på idealisk. Den innehöll inga bakgårdar vilket sågs som förtjänstfullt. Den förhöjde hela stadsdelens stadsbild och planens utvecklingsarbete påbörjades.<sup>439</sup> I början av 1950-talet ändrades planerna av tomtpolitiska skäl och Pensionsanstalten hänvisades till en mindre tomt längre bort i Tölö där endast utrymmen för anstaltens eget bruk uppfördes enligt Aaltos ritningar.<sup>440</sup> Idag står två hotell på tomten vid Mannerheimvägen.

I en artikel om det förverkligade ämbetshuset 1958 beskrev Aalto tävlingen vid Mannerheimvägen och konstaterade:

Dessutom skulle denna byggnadsgrupp ha stått i direkt och fri förbindelse med stranden av Tölövikens, där det förutsattes att allmänna byggnader senare skulle uppstå, vilka tillsammans med den av Folkpensionsanstalten finansierade byggnadsgruppen hade bildat ett officiellt centrum för det nya Helsingfors.<sup>441</sup>

Aalto uttryckte klart att stadens officiella centrum bör förskjutas norrut. Om det här var hans åsikt redan 1948 betyder det han hade sin vision klar långt innan han åtog sig centrumprojektet. Förslaget för Pensionsanstalten är en fortsättning på Aaltos terrassbehandling av Tölövikens

omgivning. Bidraget i tävlingen för ett riksdagshus 1923–1924 var det första,<sup>442</sup> och centrumplanens terrassstorg skulle bli det sista. Han utvecklade däcklösningen i Göteborg för att presentera en ytterligare bearbetad form i förslaget för Helsingfors nya centrum.

## 6.2 Idétävling 1948

Nedan granskas tävlingen som väntades ge förslag till trafikreglering. Redan på 1930-talet hade man, som konstaterats, insett att man inte skulle lyckas ge Riksdagshuset en kontext innan dragningen av trafiklederna och järnvägsområdets storlek slagits fast. Enligt tävlingsprogrammet 1948 stod baningenjör V. J. Tammio bakom utredning av järnvägens behov. Han ansåg liksom tidigare att det var möjligt att flytta både gods- och personstationen och samtyckte med Helsingfors stad att åtgärden var en förutsättning för att centrum skulle kunna växa och byggas på ett arkitektoniskt värdefullt sätt. Förfarandet ansågs också överensstämmande med järnvägens intressen.<sup>443</sup>

Målsättningen för idétävlingen, som utlystes i september 1948, var att skapa en stadsplan där stadens tillväxt, trafik och omgivning beaktades ur arkitektonisk, trafikteknisk och ekonomisk synpunkt. Stadsplanens kärnområde skulle även tillgodose de krav stadens centrum och trafikknutpunkten ställde i framtiden. Beträffande placeringen av personstationen fick de tävlande fria händer. Ytterligare skulle området öppna karaktär med parker och vikar om möjligt bevaras. På önskelistan stod också att utvidgningen av det stadsplanerade området skulle anknytas till omgivningen och att förverkligandet kunde ske i etapper. Förslagen skulle åtminstone omfat-

439 "Kansaneläkelaitoksen virasto-, liike- ja konttoritalon aatekilpailu", 1950, ARK 1–2/1950.

440 Kolehmainen & Laaksonen 2002, 36. Prisnämnden bestod av Pensionsanstaltens representanter: Eino E. Louhio, Kaarlo Hillilä, Aleks Aaltonen, Erkki Härmä, Eero Kalaja, Erkki Huttunen och Väinö Tuukkanen samt av SAFA:s representanter: Yrjö Lindegren och Aulis Blomstedt.

441 Aalto, Alvar, "Folkpensionsanstalten Helsingfors, arkitektoniska synpunkter" ARK 1–2/1958, 9f.

442 Schildt 1994, 127.

443 Helsingin keskiosien asemakaavakilpailu 1948. Kilpailuohjelma, 1948. HSA, Ksv, Ha:71.



BILD I.54.  
A. O. Bengts & P. O. Bexelius, Tävlingsbidrag, "The New Look", 1949. *Kunnallisteknikka* 1/1950, 274.

Järnvägens person- och ilgodsstationen har bevarats i centrum. Godsstationen har flyttats till Fredriksberg (Böle). Kampen nere till vänster är reserverad för citys expansion. Riksdagshusplatsen fungerar som ett trafikcentrum. Tre rondeller har tillkommit. Posthusets tillbyggnad liknar bokstaven H. En utfartsled går längs Tölövikens östra strand.

ta området som sträckte sig från centralstationen i söder till Fredriksberg i norr, från Mannerheimvägen i väster till Unionsgatan i öster, förutom Kampen.<sup>444</sup> Atenfördragets krav på snabba och effektiva trafikleder hade gått hem i ett land med obetydlig bilpark och avspeglar sig i tävlingsprogrammet. Man hade också förstått att planeringen gällde ett område som redan ägde egenskaper funktionalisterna efterlyste: öppenhet och grönområden. Detta ville man slå vakt om.

Aalto satt i idétävlingens prisnämnd och till hans meriter hörde de ovan presenterade planerna för Uleåborg och Rovaniemi. Nämnden ansåg att inget av de 25 inlämnade tävlingsförslagen uppfyllde kriterierna för en slutlig stadsplan.<sup>445</sup> Men arkitekt A. O. Bengts (1916–1981) och trafikingenjören P. O. Bexelius förslag "The new look" ställdes framom de andra (bild I.54). Det ansågs vara väl övervägt och ha verklighetsgrund. En mindre prissumma tillföll ytterligare tre förslag och därtill inlöstes ett förslag som utformats i Saarinen's anda. Inget av de prisbelönda förslagen hade integrerat Riksdagshuset arkitektoniskt. I fyra av projekten upptas Tölöviksområdet av park och olika typer av trafiklösningar. I några förslag är parken dragen ända till Posthuset.<sup>446</sup> Tyvärr har endast ett fåtal ritningar stått till förfogande, och av dem framgår inte om någon

444 Helsingin keskiosien asemakaavakilpailu 1948. *Kilpailuohjelma*, 1948. HSA, Ksv, Ha:71.

445 Stn 1/1950. Till prisnämnden hörde stadsdirektör Eero Rydman, fastighetschef Väinö Salovaara, stadsplanearkitekt Birger Brunila som representerar för Helsingfors stad, överdirektör F. L. Lehtinen och biträdande direktör T. A. Karlsson för järnvägsstyrelsen, professorerna Alvar Aalto och Otto – I. Meurman för Finland Arkitektförbund, dip. ing. J. A. Savolainen och tekn. dr Reino Castrén för Byggnadsingenjörssamfundningen samt stadsplanechef Tage William-Olsson från Göteborg. Stadsplanearkitekt Väinö Tuukkanen fungerade som sekreterare. I arbetsutskottet satt Aalto, Meurman, Brunila, Castrén, Karlsson, Markelius och William-Olsson. Markelius var involverad i planeringen av Norrmalm och Sergels torg, och William-Olsson ansvarade för utformningen av Slussen.

446 Castrén, Reino, "Helsingin keskustan kehittämissuositukset asemakaavakilpailun valossa", *Teknillinen aikakauslehti*, 9/1950, 176, 178f.

tagit ställning till placeringen av offentliga byggnader. Tävlingsbidragen har troligen returnerats till förslagsställarna.

I egenskap av medlem i prisnämnden kommenterade Reino Castrén (1908–1981), senare känd som metrons förkämpe, trafiklösningarna i de vinnande förslagen i *Teknillinen aikakaushetki*. Han konstaterade att städer uppstår där vägar korsar varandra och att ett område med goda kommunikationer drar till sig handel och industri. Det samma gäller stadens city:

På detta sätt strävar huvuddelen av stadens trafik, om det sedan gäller gång-, bil- eller tågtrafik att formas till ett blodomlopp med city som dess hjärta. Om man använder en annan metafor ses stadens centrum som en *t r a n s p o r t m a s k i n*, som från olika håll med olika trafikmedel tar emot, blandar, sorterar och skjuter vidare med rätta fortskaffningsmedel människor på vars arbete, och förädling, byte och konsumtion av varor staden lever.<sup>447</sup>

Castrén hade omfattat funktionalismens syn på centrum som en trafikmaskin. Han kritiserade de tävlande för att inte ha lyckats sammanjämka de olika ”trafikorganen” till en gemensam, fördelaktig helhet. Men till tävlingens förtjänster hörde enligt Castrén att bidragen visade att det gick att samordna trafiktekniska och ekonomiska intressen samt att öppna upp och införa grönska i stadens mest värdefulla delar. Det var möjligt att betona Helsingfors som en skärgårdsstad. Castrén ansåg att stadens centrum bestod av två element: natur och trafikleder. Det rimmar väl med hans tidiga metroplaner där linjerna är dragna i grönzoner. Trafiklederna skulle vara isolerade vil-

447 Castrén, Reino, ”Helsingin keskustan kehittämispöytäkirja asemakaavakilpailun valossa”, *Teknillinen aikakaushetki*, 9/1950, 172. Näin pyrkii kaupungin liikenteen pääosa, olipa kysymys jalan, autolla tai rautateitse kulkevasta liikenteestä, jäsentymään ikäänkuin verisuoniverkoksi, jonka sydän city on. Toista vertausta käyttäen kaupungin keskusta on *k u l j e t u s k o n e*, joka eri tahoilta ja erilaisin välinein ottaa vastaan, sekoittaa, lajittelee ja työntää edelleen oikeisiin suuntiin ja oikein kuljetusvälinein ihmiset, joiden työllä, ja tavarat, joiden jalostamisella, vaihdolla ja kuluttamisella kaupunki elää. Fritt översatt Eva Johansson

ket alla förslagsställare inte lyckats med. Castrén ställde inte ensam detta krav utan stadsstyrelsen hade redan i slutet av 1930-talet låtit göra upp planer för effektiva, isolerade snabbvägar från olika väderstreck långt in i centrum.<sup>448</sup>

I Bengts och Bexelius förslag hade Mannerheimvägen breddats i trakten av Posthuset (se bild I.54). Posthuset och dess tillbyggnad avgränsar Riksdagshusplatsen i öster. I norr bildar busstationen fond. Platsen skulle användas som busstationens förgård och parkeringsplats. Med tanke på den fortsatta planeringen för området är också förslaget som erhöll en mindre prissumma av intresse. Det var inlämnat av Ervi, Pentti Ahola (1919–1972) och Tapani Nironen under namnet ”Snadist buli stadi” (Småstad blir storstad, fritt översatt). De föreslog att både buss- och järnvägsstationen flyttas norrut och att godsbangården avskiljs och placeras i Fredriksberg (bild I.55). Järnvägen har ersatts av en snabbväg och genomfartstrafiken österut har förbättrats. Förutom detta nya grepp på trafiklösningen har en snedställd byggnad skissats upp längs Arkadiagatan. Idén återkommer i Aaltos utformning av Kampen tio år senare.

Med idétävlingen ville man få alternativa lösningsmodeller för huvudstadens trafikcentrum utgående från olika järnväglösningar och från att Tölövikens inte fylls. Resultatet åskådliggör att man var beredd att bereda plats för trafiken och att man, i enlighet med Atenfördraget och Le Corbusiers utstakade linjer, önskade skapa en knutpunkt för all trafik framför Riksdagshuset. Det var inte längre fråga om att gestalta en värdig plats för byggnaden, utan ett öppet landskap ansågs förmer. Estetiska målsättningar hade lagts åt sidan medan tekniska och funktionella lösningar hade blivit det primära.

448 Castrén, Reino, ”Helsingin keskustan kehittämispöytäkirja asemakaavakilpailun valossa”, *Teknillinen aikakaushetki*, 9/1950, 173ff.



BILD I.55.  
Aarne Ervi, Pentti Ahola &  
Tapani Nironen, Tävlingsbidrag  
"Snadist buli stadi", detalj,  
1949, *Kunnallisteknikka* 1/1950,  
278.

Järnvägsstationen har flyttats  
norrut och järnvägen har  
ersatts med trafikleder. En  
byggnadsmassa är snedställd  
i Arkadiagatans riktning intill  
trafikrondellen sydväst om  
Posthuset.

### 6.3 Riktlinjerna slås fast 1950

Även om prisnämnden för 1948 års tävling ansåg att inget av förslagen kunde ligga till grund för en stadsplan, presenterade den utgående från tävlingsresultaten sina synpunkter på vad som borde beaktas i den fortsatta planeringen.<sup>449</sup> Fastighetsnämnden och stadsstyrelsen samtyckte och stadsfullmäktige beslöt i mars 1950 att de nedan nämnda riktlinjerna som utstakats av prisnämnden skulle ligga till grund för det fortsatta planeringsarbetet.<sup>450</sup>

449 SSB 3/1950, 1–9.

450 Stge 29.3.1950.

#### 1. Flytta godsbangården

Centralstationen för passagerartrafiken med därtill hörande anläggningar för post- och ilgodstrafik bör förbli på sin nuvarande plats och område bör reserveras för verksamheternas utvidgning. Godsbangården bör däremot som första åtgärd flyttas bort.

#### 2. Reservera mark för "metron" och bredda gatorna.

Mark bör reserveras för underjordiskt snabbspårvägsnätverk. För att få ett effektivt och ändamålsenligt kommunikationsnät i enlighet med transportbehovet är det nödvändigt att öppna breda trafikleder i de äldre stadsdelarna. Man antar att trafiken i centrum i en snar framtid kommer att ledas in i tunnlar eller upp på broar.

### 3. Trafikcentrum och en snabbväg.

Endast *en* snabbväg i centrum behövs och den bör placeras väster om järnvägen. Då delas inte de så kallade friområdena, kostnaderna blir lägre och lösningarna enklare. Utgångspunkten bör placeras så nära centrum som möjligt. Området mellan Posthuset och Riksdagshuset ansågs vara det bästa alternativet med tanke på anslutningsmöjligheterna till det befintliga gatunätet. Intill snabbvägen borde ett tillräckligt stort område reserveras för parkering. En ny trafikled från Bergshäll via Hagnäs torg till Järnvägstorget var också nödvändig. Den borde även anslutas till gatunätet i de västra stadsdelarna. Busstationen borde, oberoende av var järnvägsstationen placeras, förläggas så nära centrum som möjligt och i närheten av snabbvägen, och helst så att busstrafiken leds in till stationen innan snabbvägen förenas med gatunätet. Eftersom järnvägsstationen föreslås förbli i centrum skulle det vara en fördel om buss- och järnvägsstationen låg intill varandra så att bekväma förbindelser mellan trafikformerna uppnås.

### 4. Sanering och parkcentrum.

Beträffande utformningen av stadens centrum hade prisnämnden kommit fram till att det vore bättre att den fortgående citybildningen skulle ske på bekostnad av det gamla bostadsbeståndet som hotar att förslummas i centrum, än att avsevärt utbygga cityområdet norrut. Att begränsa cityutbredningen norrut innebar att de ännu fria områdena runt Tölövikens då kunde bilda ett speciellt värdefullt park- och kulturcentrum som naturligt och arkitektoniskt kunde smälta in i områdets landskapliga karaktär. Nämnden motsatte sig ett band av affärshus i parkområdet, eftersom det skulle strida mot citys karaktär. Nämnden rekommenderade att man inte låter citybildningen splittras, vilket kan ske om järnvägsstationen flyttas. Tävlingsbidragen hade visat att park- och kulturområdet kan utformas på ett tillfredställande sätt även om endast godsstationen flyttas. Avslutningsvis underströk prisnämnden att Helsingfors

har en ovanlig och unik möjlighet att utforma de centrala delarna till en helhet med stort skönhetsvärde och att denna enastående möjlighet borde utnyttjas till fullo.<sup>451</sup>

Riktlinjerna överensstämmer med Castréns åsikt att sanering av befintliga kvarter är den enda godtagbara lösningen och att den interna trafiken borde lösas med nya enkelriktade gator, eventuellt kombinerade med flerplans korsningar.<sup>452</sup> I rekommendationerna hade alternativet med spårbunden kollektiv trafik beaktats liksom Meurmans åsikt att *en* utfartsled räcker. Uppfattningen hittas i hans lärobok *Asemakaavaoppi* (1947) där han jämför gatunätet med ett träd, vars stam utgörs av en snabbgata från centrum, huvudgrenarna är samlargator och de mindre grenarna bostadsgator.<sup>453</sup> Samma jämförelse hade Aalto gjort i beskrivningen av planen för Uleåborg några år tidigare. Enligt Meurman skulle järnvägen stå i kontakt med affärscentrum. Stationerna för ilgods och post borde ligga i centrum, godsstationen kunde däremot förläggas längre bort. Invid busstationerna skulle det reserveras tillräckligt stora områden för bussparkering, servicestationer och bussreparation. När- och lokaltrafiken skulle nå centrum och de linjer som gick genom staden borde vara raka och dras via järnvägsstationen och affärscentrum. Det var ytterst nödvändigt att de olika trafikmedlen var samordnade och kompletterade varandra.<sup>454</sup> Med andra ord förespråkade Meurman i enlighet med funktionalismens riktlinjer för en storstad en trafikknutpunkt intill järnvägsstationen.

Aalto hade vid det här laget bekantat sig med trafiklösningarna i USA och själv planerat vägnät i

451 SSB 3/1950, 9–12. HSA.

452 Castrén, Reino, "Helsingin keskustan kehittämisproblemit asemakaavakäytön valossa", *Teknillinen aikakauslehti*, 9/1950, 184.

453 Meurman 1947, 167–172. *Asemakaavaoppi* (Stadsplaneringslära) var Finlands första lärobok i stadsplanering.

454 Meurman 1947, 106f, 116, 128ff, 144.

kombination med stadskärnor för Rovaniemi och Uleåborg, men av trafiklösningar i större städers centrum hade han ingen erfarenhet. Göteborgsprojektet låg ännu framför honom. Med tanke på att det satt fyra trafikexperter i priskommitténs arbetsutskott förefaller det troligt att deras åsikter vägde tyngre än Aaltos i trafikfrågor. Staden hade redan på 1930-talet ansett att godsstationen försvårade planeringen av snabbvägen mot norr och därför borde flyttas.<sup>455</sup> Och enligt Castrén grundar sig Bengts och Bexelius tävlingsbidrag i hög grad på förslag som ingenjör Toivo Karlsson på Järnvägsstyrelsen gjort 1932 och 1939. I dem var godsstationen flyttad, personstationen och Posthuset tillbyggda och en station för styckegods placerad under snabbvägen väster om järnvägen.<sup>456</sup> Mot den här bakgrunden förefaller det mycket osannolikt att motorleden, senare kallad Frihetsgatan, skulle vara Aaltos idé, vilket man ofta tror ännu i dag. Knappast motsatte han sig den, han var som bekant anhängare av differentierad trafik, men idén existerade nog långt innan han kunde påverka planeringen. Däremot kan man nästan höra Aaltos röst när det gäller visionen om utformningen av Tölöviken till ett park- och kulturcentrum. Liknande ordalydelser förekommer i hans beskrivningar av centrumplanen tio år senare. Benämningen ”kulturcentrum” används nu för första gången. Helsingfors stad hade märk väl inte bett de tävlande planera ett sådant.

Prisnämndens slutrapport är det enda dokument som stått till förfogande så det är oklart hur diskussionerna gick, men åtminstone två läger torde ha funnits: Aalto som talade för ett park- och kulturcentrum och Castrén som höll på ett trafik- och naturcentrum. Alla förefaller dock att ha varit överens om att affärsverksamheten inte fick sprida sig till Tölöviksområdet. Som ovan konstaterats hade stadsplaneringskontoret ute-

455 Brunila 1945, 29.

456 Castrén, Reino, ”Helsingin keskustan kehittämismisprobleemit asemakaavakilpailun valossa”, *Teknillinen aikakauslehti*, 9/1950, 177f.

slutit bostadsbebyggelse redan i samband men generalplaneförslaget på 1930-talet. Riktlinjerna som stadsfullmäktige slog fast 1950 skulle påverka planeringen kring Tölöviken rätt länge och således även utgöra grunden för Aaltos centrumplan. Enligt beslutet skulle en trafikknutpunkt ersätta godsbangården och längs Tölövikens stränder skulle ett kultur- och parkcentrum bildas. Som medlem i prisnämnden för tävlingen 1948 kunde Aalto för första gången påverka Helsingfors framtid och fastän det inte finns direkta belägg för att idén med ett kultur- och parkcentrum var hans, bidrog han säkert till att ett sådant skulle skapas.

## 6.4

### Yrjö Lindegren och Erik Kråkström – dispositionsplan 1954

Idétävlingen 1948 hade resulterat i att stadens expansion norrut skulle bromsas, att Tölöviken och dess omgivning skulle bevaras berikad med kulturbyggnader, att godsstationen skulle flyttas och att endast en utfartsled behövdes. Nedan granskas hur riktlinjerna beaktades i den fortsatta planeringen och varför stadsplanen år 1954 blev bristfällig.

Redan före stadsfullmäktigebeslutet 1950 hade stadsstyrelsen på fastighetsnämndens inrådan beslutat tillsätta en kommitté för att utreda och utveckla stadsplanefrågan för Helsingfors centrum.<sup>457</sup> Alla kommittémedlemmar hade ingått i prisnämnden för idétävlingen. De var förtrogna med uppgiften och det ansågs underlätta arbetet att utveckla och finslipa riktlinjerna. Hösten 1950 gav kommittén Lindegren i uppgift att utarbeta en stadsplan för huvudstadens centrum. Efter Linde-

457 Stn 16.2.1950: Medlemmar i Keskustan asemakaavakomitea var stadsdirektör Eero Rydman (ordförande), fastighetschef Väinö Salovaara (senare J. Kivistö), prof. Alvar Aalto, prof. O.-I. Meurman, överdirektör F. L. Lehtinen och Helsingfors stadsplanarkitekt Väinö Tuukkanen. HSA, K 131.

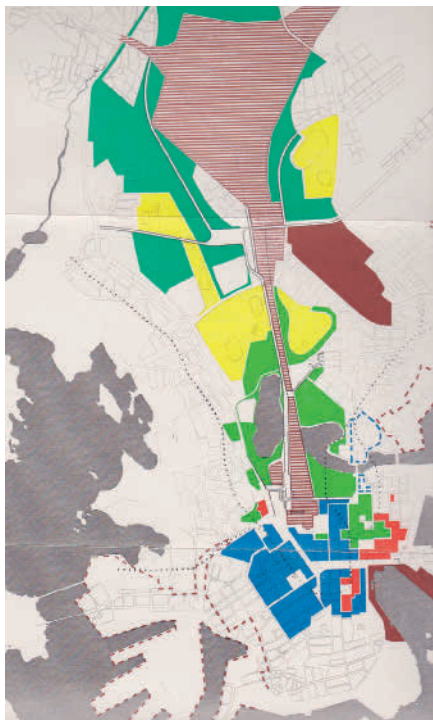


BILD I.56  
Yrjö Lindegren & Erik Kråkström, Dispositionsplan, 1954.  
Lindegren & Kråkström 1955a, plansch I.

Förvaltningens arbetsområde utmärkt med rött, affärlivets med blått och området för kulturellt liv och offentlig verksamhet med ljus grönt. Norr om Tölövikens rekreations-, idrotts- och nöjesområden i gult. Högst uppe på bilden området för trafikknutpunkten i Fredriksberg (Böle). Industri och hamnområden utmärkta med brunt.

gens död fortsatte hans samarbetspartner Kråkström arbetet.<sup>458</sup>

Lindegren fick alltså i uppgift att planera centrum som enligt Kråkström var Meurmans uttryckliga önskemål. Otto Flodin (1903–1969) på Regionplaneförbundet ansåg dock att området måste placeras i en större kontext. Enligt Kråkström hade kommittén ingen åsikt i frågan. Uppgiften verifierades varefter Meurman höll en funktionell verksamhetsindelning som det primära. Efter diskussioner med Markelius i Stockholm återupptogs idén med ett centrum i Fredriksberg. Enligt Kråkström hjälpte Markelius också med att

458 Lindegren & Kråkström 1955a, 3.

indela stadsområdet i funktioner enligt Atendoktrinens principer.<sup>459</sup>

I ett manuskript till beskrivning av förslaget 1953 sägs: ”Helsingfors saknar ett arkitektoniskt samlande, för staden karakteristiskt och medvetet skapat andligt centrum, som förenar gamla kulturvärden med de för city speciella kännetecknen.”<sup>460</sup> Detta tyder på att man faktiskt utgick från att området framför Riksdagshuset skulle planeras, men målsättningen ersattes med en mer generell planering. I den slutliga beskrivningen saknade Helsingfors ett ”tillräckligt vidsträckt” samlande centrum.<sup>461</sup> Förslaget omfattade hela stadsudden men begränsade sig främst till trafiklösningar och markanvändning. Zonindelningen skulle lätta på trafikbelastningen och leda till effektivitet (bild I.56).

Det centrala området utgjorde enligt beskrivningen ”kärnan” i Helsingforsregionen, och var uppdelat enligt verksamhet. Kampen var reserverad för affärsverksamhet. Byggnader av kulturell och offentlig karaktär, placerade längs de inre vikarna, skulle tillsammans med förvaltningskvarteren vid Senatstorget bilda stadens ”hjärta, dess core”. I beskrivningen hänvisas till internationell stadsplanering och dess fokusering på andliga kärnområden för att medvetet skapa en stadskultur.<sup>462</sup> MARS-gruppen önskade, som ovan konstaterats, att centrum skulle utgöra en femte funktion. Detta har beaktats och arbetsområdet omtalas som ”city centre zone”. Men för att skapa stadskultur är Lindegren & Kråkströms hjärta i förhållande till staden alldeles för stort.

459 Erik Kråkström 18.5.2005. Kråkström hade fungerat som ritare i Rovaniemiprojektet och Meurman hade varit hans lärare i stadsplanering. Som diplomarbete hade han för J. S. Sirén planerat ett konstcentrum med museum och skola på stads-trädgårdens tomt norr om Tölövikens 1948.

460 ”Helsingin keskuksen asemakaavaehdotus”, Manuskript. 1953. AAM. ”Helsingistä puuttuu arkkitehtonisesti kokoava, sille omaleimainen ja tietoisesti luotu henkisen elämän ydinalue, jossa vanhat kulttuuriarvot ja citytoiminnan luonne yhdistyvät.” Fritt översatt Eva Johansson.

461 Lindegren & Kråkström 1955a, 67.

462 Lindegren & Kråkström 1955a, t.ex. 67, 71.





BILD I.57.  
Yrjö Lindegren & Erik Kråkström, Trafiknätet. Lindegren & Kråkström 1955a, 51.

Fastslagen dragning av Centrumleden längs Tölövikens östra strand. Centrumringen runt stadsudden bildas i norr av tvärleden under Järnvägsgatorna i mitten på bilden och viadukten från Riksdagshusplatsen över Kajsaniemparken.

För att planen verkligen skulle kunna fungera som en ram för framtida stadsplaner samarbetade man med Flodin på Regionplaneförbundet för att koordinera utgångspunkterna. Detta bidrog till att trafikplaneringen enligt Kråkström upptog en väsentlig del av arbetet. Ingen hade fördjupat sig i trafikfrågor i Finland, varför man vände sig till Markelius som rekommenderade civilingenjör P. O. Klevemark i Stockholm. Kråkström hävdade att detta resulterade i att trafikfrågorna ytterligare poängterades och att lösningen för Slussen i Stockholm bildade referensram. Därtill ställde kommittén kravet att förbättra kontakten mellan de västra och östra stadsdelarna.<sup>463</sup> *Arkkitehti-Arkitekten* presenterade förslaget 1955 och i samma nummer reflekterade Kråkström allmänt över planeringsläget. Han undrade om inte de trafiktekniska problemen var överdimensionerade och skriver att man lätt glömmer bort att trafiken ska betraktas som hjälpmedel.<sup>464</sup> Han verkar inte ha stått bakom förslaget, som han själv bidragit till.

Planens struktur följer i stora drag de riktlinjer som fastslogs år 1950. Centrumleden längs järnvägen skulle förena trafikknutpunkten i Fredriksberg med City (bild I.57). Från Berghäll skulle den ledas på en viadukt till Riksdagshusplatsen därifrån den skulle fortsätta via en viadukt österut, och invid hamnbanan i en tunnel västerut. Denna tvärled från väst till öst skulle bilda en del av cityringen som sammankopplade de radiala infartslederna. Den skulle leda trafiken till city och dessutom ta hand om genomfartstrafiken. Mannerheimvägen skulle enligt förslaget i framtiden betjäna stadens interna trafik. För Klevemark var snabbleden längs järnvägen självklar. ”Centrumleden trodde man på. Det var nästan ett axiom att kunna avlasta Mannerheimvägen”, sade Kråkström år 2005.<sup>465</sup>

<sup>463</sup> Erik Kråkström 18.5.2005.

<sup>464</sup> Kråkström, Erik, ”Mietiteitä Helsingin keskusta”, och Lindegren, Yrjö & Erik Kråkström (1955b), ”Helsingin keskusalueen asemakaavaehdotus”, *ARK* 7-8/1955, 101f, 108-115.

<sup>465</sup> Erik Kråkström 18.5.2005; Lindegren & Kråkström 1955a, Klevemarks utlåtande, bilaga 7.

Enligt förslaget skulle godsstationen flyttas till Fredriksberg och busstationen placeras på det frilagda området (bild I.58 och I.59). Förslaget innehåller en enda offentlig byggnad öster om Villa Hagasund intill busstationen, för övrigt upptas Riksdagshusplatsen till största delen av trafikleder i tre plan. Parkeringsplatserna var placerade under däckat, men söder om Tölöviken hade godsvagnarna ersatts med bussar. Området planerades bli en renodlad trafikplats. Öppenheten dominerade, och de på 1930-talet föreslagna slutna kvarteren på var sida om Riksdagshuset har ersatts med låga lamellbyggnader.

Fastän stadsplanen till sin natur var en dispositionsplan innehöll den detaljplaner för Berghäll och Kampen. Ett centralt torg med ett stort parkeringsområde i källarplanet upptog mitten av Kampen (se bild I.59). Området skulle stå i kontakt med cityringen vid Arkadiagatans trafikrondell. Enligt förslaget skulle Kampen saneras och bebyggas med lamellhus för att hålla området öppet. Det ansågs främja kontakten mellan parkbältet i centrum och grönområdena i väster. Kampen skulle enligt Kråkström vara ett renodlat affärsområde byggt enligt en fast helhetsplan, med Hötorget i Stockholm som förebild.<sup>466</sup> Man trodde att affärscityt skulle breda ut sig mot väst och sydväst, till början över Kampen och sedan ner mot Sandviken. Bostadsbeståndet ansågs vara i behov av sanering, som skulle påskynda utvecklingen.<sup>467</sup>

Även Berghäll ansågs saneringsmoget och gav fina möjligheter för ett enhetligt byggande. Hela området runt Tölö-, Djurgårds- och Kajsaniemi-vikarna planerades för kulturella och offentliga byggnader med mål att lämna stränderna fria. Längs Djurgårdsviken är byggnaderna vända mot viken för att enligt Kråkström förena de östliga och västliga stadsdelarna.<sup>468</sup> Som framgår av bilderna har Hesperiaparken förstörats och inklu-

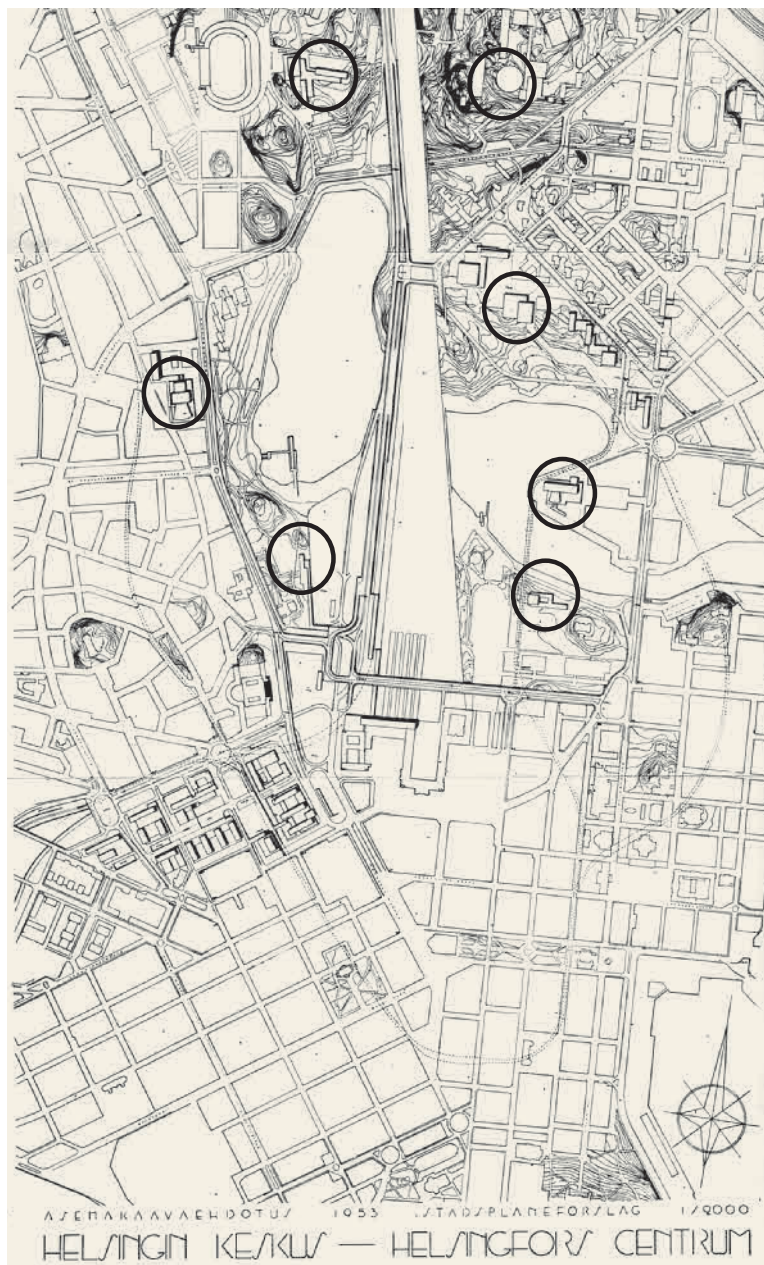


BILD I.58.  
Yrjö Lindegren & Erik Kråkström, Förslag till stadsplan för Helsingfors centrum, 1954.  
Lindegren & Kråkström 1955a, plansch II.

De offentliga byggnaderna (inringade) skulle placeras med fasaden mot vikarna och vara omgivna av park.

<sup>466</sup> Erik Kråkström 18.5.2005.

<sup>467</sup> Brunila 1964, 86.

<sup>468</sup> Erik Kråkström 18.5.2005.

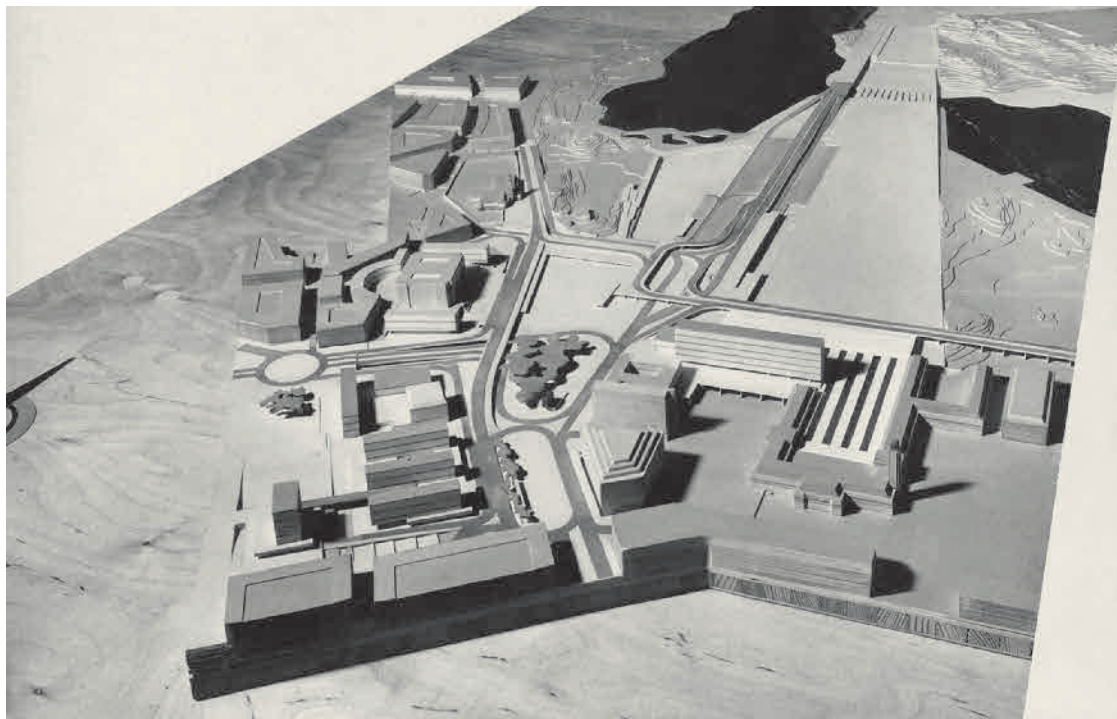


BILD I.59.  
Yrjö Lindegren & Erik Kråkström, Förslag till stadsplan för Helsingfors centrum, modell, 1954. MFA.

Centrumleden från norr samt centrumringens viadukt över järnvägen och Kajsaniemparken bildar en trafikknutpunkt i tre plan framför Riksdagshuset. Busstationen är placerad söder om Tölöviken mellan centrumleden och en ny lång offentlig byggnad. Under den upphöjda Riksdagshusplatsen parkering och service. I förgrunden Posthusets utvidgning, och parallellt med viadukten en nybyggnad för Statens Järnvägars ämbetsverk. Kampens lamellbyggnader nere till vänster.

derar sockerbrukets område. Man tänkte sig lamellhus i hörnet intill Mannerheimvägen och området som Aalto hade planerat för Pensionsanstaltens behov var nu reserverat för operan och i anslutning till den ett musikhus. Utrymmen för konstlivet skulle placeras norr om Tölöviken och centralbiblioteket norr om Djurgårdsviken. Höjderna i Berghäll ansågs väl lämpade för en kongress- eller medborgargård, och Broholmsudden för en teater.<sup>469</sup>

Förslagsställarna var väl medvetna om de internationella centrumdiskussionerna. Engelsmännen ansågs väl förberedda inför återuppbyggnadsarbetet, och Kråkström hävdade 2005 att man aktivt

följde med vad som hände i England.<sup>470</sup> Målsättningen att skapa ett förenande centrumområde i vilket gamla kulturvärden och cityverksamheter förenades övergavs dock, och i stället skissades ett till omfånget mycket stort "hjärta" upp. Direkta lån av ord och begrepp från CIAM-publikationen *The Heart of the City* har använts i planbeskrivningen trots att en centraliserad stadskärna inte ingår i förslaget. Planen är mer ett uttryck för ortodox funktionalism med en trafikknutpunkt i centrum och offentliga byggnader utspridda i parkmiljö. Den senare tanken understöddes av Meurman som ansåg det lämpligt att placera offentliga byggnader i parker. Om detta visade sig omöjligt skulle de placeras på olika håll i staden.<sup>471</sup> Åsikten hade

<sup>469</sup> Lindegren & Kråkström 1955a, 34; Kråkströms slutarbete skulle ingå i stadens planerade kulturcentrum, Kråkström, Erik, "Helsingin taidekeskus", ARK 1950, 72.

<sup>470</sup> Lindegren & Kråkström 1955a; Erik Kråkström 18.5.2005.

<sup>471</sup> Salmela 1997, 77; Salmela 2004, 155f.

omfattats redan före andra världskriget och alla idrottsanläggningar som byggdes för de planerade olympiska spelen 1940 ligger utspridda. Förfarandet krävde inte någon specifik stadsplan, vilket underlättade genomförandet.

Enligt Kråkström förhöll sig Aalto avvaktande och tog mycket liten ställning till frågorna som diskuterades i kommittén. När förslaget presenterades berömde han planen och ansåg att den var en bra grund att arbeta vidare på.<sup>472</sup> Men i *Hufvudstadsbladet* skriver han att mycket arbete återstår. ”Staden har nyligen fått en stadsplan som strävar efter att lösa det nya centrumets trafikproblem [...] Det betyder varken mer eller mindre än att stadens så att säga inre cirklar – artärerna kring hjärtat – fått sin problematik tillrättalagd.”<sup>473</sup> Han är tacksam för att det fortfarande finns en chans att bevara stora delar av Jungs parkkedja men tillägger att stadens inre ansikte med vidsträckta vyer inte ännu är färdigt: ”Vi bör komma ihåg att sedan Senatstorgets fullbordning, det dåtida Helsingfors inre ansikte, ingen effektiv gruppering av offentliga byggnader sett dagen, ingen helhet, inget fullbordat hjärta, har tillkommit för det större nutida Helsingfors.”<sup>474</sup> I motsats till Lindegren och Kråkström samt Meurman i kommittén talade Aalto för ett koncentrerat centrum, som han tidigare gett exempel på. Förslaget var ett uttryck för funktionellt trafiktekniskt tänkande. Endast trafikproblemet hade lösts. Estetiska och sociala krav hade lämnats onoterade. Orsakerna kan ha varit Flodins och Castréns inflytande samt Meurmans dominerande ställning. Dessutom kan, som Kråkström antyder, bristen på kunskap i trafikplanering ha bidragit till att man utan kritik accepterade uppskattningen av trafikökningen som presenterades från svenskt håll. Detta, i

kombination med tron på att i enlighet med funktionalismens principer placera trafikknutpunkten i centrum, bidrog till att arbetsinsatserna fokuserades på trafiklösningen.

Stadsfullmäktige behandlade Lindegren och Kråkströms plan två gånger 1955 och beslöt i enlighet med stadsstyrelsens förslag att en stadsplan för det centrala området skulle utvecklas enligt planens riktlinjer.<sup>475</sup> Idétävlingen hade inte lett till en stadsplan i egentlig mening utan till en dispositionsplan. Endast en zonindelning, en trafiklösning samt detaljplaner för Kampen och Berghäll var gjorda. Kvarteret med de fyra så kallade bilhusen i Kampen förverkligades och även placeringen av stadsteatern norr om Djurgårdsviken följer planens riktlinjer.

## 6.5 Aalto får uppdraget 1959

Nedan granskas J. S. Siréns reaktion på stadsplanen från år 1954, och vad fullmäktigebeslutet ett år senare innebar samt hur Aalto fick uppdraget att utarbeta en stadsplan för området intill Riksdagshuset. Efter tävlingen för placeringen av president K. J. Ståhlbergs staty 1956 utarbetade Sirén ett alternativt förslag för Riksdagshusplatsen. Det blev det sista i raden av försöken att gestalta en sluten plats framför Riksdagshuset. Förslaget publicerades i *Arkkitehti-Arkitekten* i samband med Siréns 70-årsdag tre år senare. Han kritiserade placeringen av trafikinstrumentet, idén att bestämma platserna för monument innan den öppna platsen fått sin utformning. Att hela området i Lindegren-Kråkströms plan höjts till Mannerheimvägens nivå godkände han inte heller utan ansåg att Riksdagshuset kräver en arkitektonisk stegring, som gjorts omöjlig.<sup>476</sup>

472 Erik Kråkström 18.5.2005. Kråkström minns också att Aalto nu och då ringde upp och sade ”Nyt olisi taas puhuttavaa.” (Nu borde vi talas vid igen).

473 Aalto, Alvar, ”Quo vadis Helsingfors”, *Hbl* 5.12.1954.

474 Aalto, Alvar, ”Quo vadis Helsingfors”, *Hbl* 5.12.1954.

475 Stge 19.10.1955 och 9.11.1955.

476 Sirén, J. S., ”Riksdagshusets närmaste omgivningar”, *ARK* 8/1959.

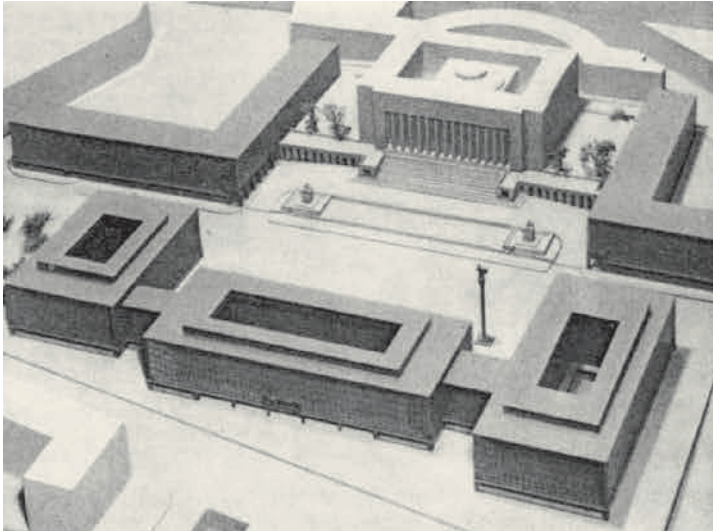


BILD I.60.  
J. S. Sirén. Förslag till reglering av Riksdagshusplatsen, 1956. ARK 8/1959.

Sirén föreslog i stället en lösning i två plan (bild I.60). Enligt den skulle Riksdagshusplatsen omges av affärshus för att kvarteret skulle pulsera även kvällstid. Han tänkte sig två monument inplacerade på var sida om mittaxeln, och byggnadsmassorna som inramade platsen skulle vara betydligt massivare än i Lindegren-Kråkströms förslag. Sirén betonade att helheten inte får bli för lätt. Trafiklösningen utarbetades i samarbete med arkitekt Leo Jakobson. Den följer ett rondellschema, men jämfört med förslaget år 1954 hade centrumledens och Kajsaniemiaviaduktens anslutningar till gatunätet skjutits åt sidorna för att ge plats åt ett torg omslutet av byggnader.<sup>477</sup> Sirén protesterade mot att man hade gått in för en strikt indelning av verksamheterna. För Riksdagshusplatsen betydde det trafik, ett grönt däck, och en offentlig byggnad. Han ansåg att det inte räckte för ett levande kvarter. Arkitektoniskt uppvisade lösning likheter med hans förslag från 1936 (se bild I.47).

<sup>477</sup> Sirén, J. S., "Riksdagshusets närmaste omgivning", ARK 8/1959.

De förtroendevalda var inte heller nöjda med Lindegren och Kråkströms lösning utan uppmanade stadsstyrelsen att tillsätta en kommission för att vidareutveckla planen. Kommissionen tillsattes våren 1958 och bestod av ordförande stadsdirektör Lauri Aho (1901–1985) och följande ledamöter: kanslichef Klaus Häkkinen (Ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbeten), generaldirektör Erkki Aalto (Statens Järnvägar), diplomingenjör Aulis Junttila, vicehäradshövding Heikki v. Hertzen (1913–1985), arkitekt Olli Kivinen (1939–1999), biträdande stadsdirektör Juho Kivistö, fastighetskontorets chef Alpo Lippa, stadsplanechef Väinö Tuukkanen (1896–1985), stadsarkitekt Lauri Pajamies till 8.8.1959 och stadsarkitekt Jakko Kontio (1924–2016) under tiden 5.4.1962–10.10.1963 samt därefter tillförordnade stadsarkitekt Sakari Siitonen. Arbetsutskottet bestod av Aho, Häkkinen, Junttila, Kivinen och Tuukkanen.<sup>478</sup>

Kommissionen koncentrerade sig i början på markfrågan, detaljlösningar som Siréns förslag diskuterades inte. Det ansågs ytterst nödvändigt att få en överenskommelse med Statens Järnvägar. Man lät även göra en inventering av de offentliga byggnaderna och behovet av nya. En tävling planerades men ansågs svår att genomföra eftersom tomtgränserna fortfarande var oklara. Dessutom skulle det dra ut på tiden. Trafiklösningarna och utbyggandet av Kampen brådska.<sup>479</sup> Innan kommissionen beslöt att be Aalto göra upp en stadsplan, ägde många diskussioner mellan Rakennustaitteen seura – Samfundet för byggnadskonst och Helsingfors stad rum. Hilmer Brom-

<sup>478</sup> Stn 17.4.1958 § 1225; *Helsingin keskustasuunnitelma, Helsingfors centrumplan, Helsinki Central Plan 1965*, 14; År 1960 utnämndes Kivinen efter Meurman till professor i stadsplanering vid Tekniska högskolan, Aalto-universitet idag. Hans doktorsavhandling om byggnadsrätten och dess utveckling och dimensionering i städernas centrum var den första om samhällsplanering vid ovan nämnda universitet. Även von Hertzen hade kunskap om stadsplanering, han låg bakom idén till trädgårdsstaden Hagalund.

<sup>479</sup> Se K 345, Centrumkommissionen och dess arbetsutskotts protokoll från 1958 och 1959.

mels och Pentti Ahola representerade samfundet och Kivistö och Tuukkanen staden. Under deras sista möte var Aalto närvarande. Enligt Brommels hade föreningen under tidigare möten försökt övertya staden och stadsdirektör Aho att en tävling skulle ta för lång tid.<sup>480</sup>

Och jag minns bra att det var Tuukkanen som föreslog Alvar och att jag genast sade att det var en god idé. Men Pentti var givetvis en aning förbehållsam [...] Som sagt, ville jag inte vara den som kom med förslaget att Alvar skulle åta sig det [uppdraget], men jag var säker på att det var det bästa eftersom han var den enda arkitekten åt vilken det kunde ges utan att de andra skulle ha motsatt sig det.<sup>481</sup>

Enligt intervjun som Samfundet för byggnadskonst låtit göra 1973 ansåg Brommels att han hade representerat hela arkitektkåren och inte handlat som privatperson. I bakgrunden låg 50-årsjubileet till minnet av Finlands självständighet 1957. Rektorn för Helsingfors Universitet Erik Lönnroth önskade i samband med firandet att ett kulturhus skulle byggas. Det skulle innehålla Arkitekturmuseum, konstmuseet Ateneum, opera och/eller konsertsal. Han tänkte sig en stor byggnad där Finlandiahuset ligger idag. Området var, som nämnts, reserverat för en offentlig byggnad men Brommels ansåg att man inte utgående från Lindegren-Kråkströms plan kunde besluta om placeringen. Det behövdes snabbt en ny stadsplan och som ordförande för Rakennustaitteen seura –

Samfundet för byggnadskonst började han driva frågan.<sup>482</sup> I egenskap av platschef för Enso-Gutzeit i Jyväskylä hade Brommels samarbetat med Aalto i Säynätsalo, och det var i hög grad hans förtjänst att Aalto anlätades för det projektet.<sup>483</sup> Helt uppenbart hade Brommels sitt finger med i spelet även den här gången. I maj 1959 behandlade centrumkommissionens arbetsutskott ärendet för första gången, och efter att Arkitektförbundet meddelat att förfarandet inte stred mot kollegialitetsprincipen, påbörjades förhandlingarna med Aalto. I september samma år beslöt stadsstyrelsen att uppgiften ges till honom.<sup>484</sup>

Det viktigaste resultatet av tävlingen 1948 var att man nu gick in för en utfartsled och att den skulle placeras väster om järnvägen. Från planeringen före kriget levde en önskan om öppenhet och grönska kvar. Tävlingen resulterade i att Lindegren fick i uppdrag att utgående från stadsfullmäktigebeslutet göra upp en stadsplan. Arbetet slutfördes av Kråkström men förslaget tillfredsställde inte de förtroendevalda. Därav följde att Aalto ombads ge området en arkitektonisk utformning. Som helhet betraktad avspeglar planeringen för Kampen–Tölövikens-området under 1900-talets första hälft en förändring av stadsplaneringsidealen. Internationella strömningar allt från amerikanska och europeiska parkidéer, klassiska monumentalplatser och funktionalismens öppna stadsplaner avlöste varandra i visionerna för Riksdagshusets närmaste omgivning. Funktionalismen hade vunnit insteg på 1930-talet och befäste sin position efter krigsåren. På 1950-talet låg fokus på att förbättra trafikförhållandena, även om man beslöt skapa ett kultur- och parkområde runt Tölö- och Djurgårdsvikarna. I detta klimat åtog sig Aalto uppgiften.

480 Hilmer Brommels. Haastattelu syksyllä 1973, Rakennustaitteen seura – Samfundet för byggnadskonst, haastattelijoina Maija Kairamo & Timo Keinänen. MFA. Pentti Ahola var huvudarkitekt bakom det vinnande tävlingsförslaget för Norra Hagalund 1958. Den rätlinjiga rutplanen avviker från Hagalunds tidigare trädgårdsstadsmodell; Jag har professor emeritus Riitta Nikula att tacka för informationen att Brommels kunde ha bidragit till att Aalto fick uppgiften.

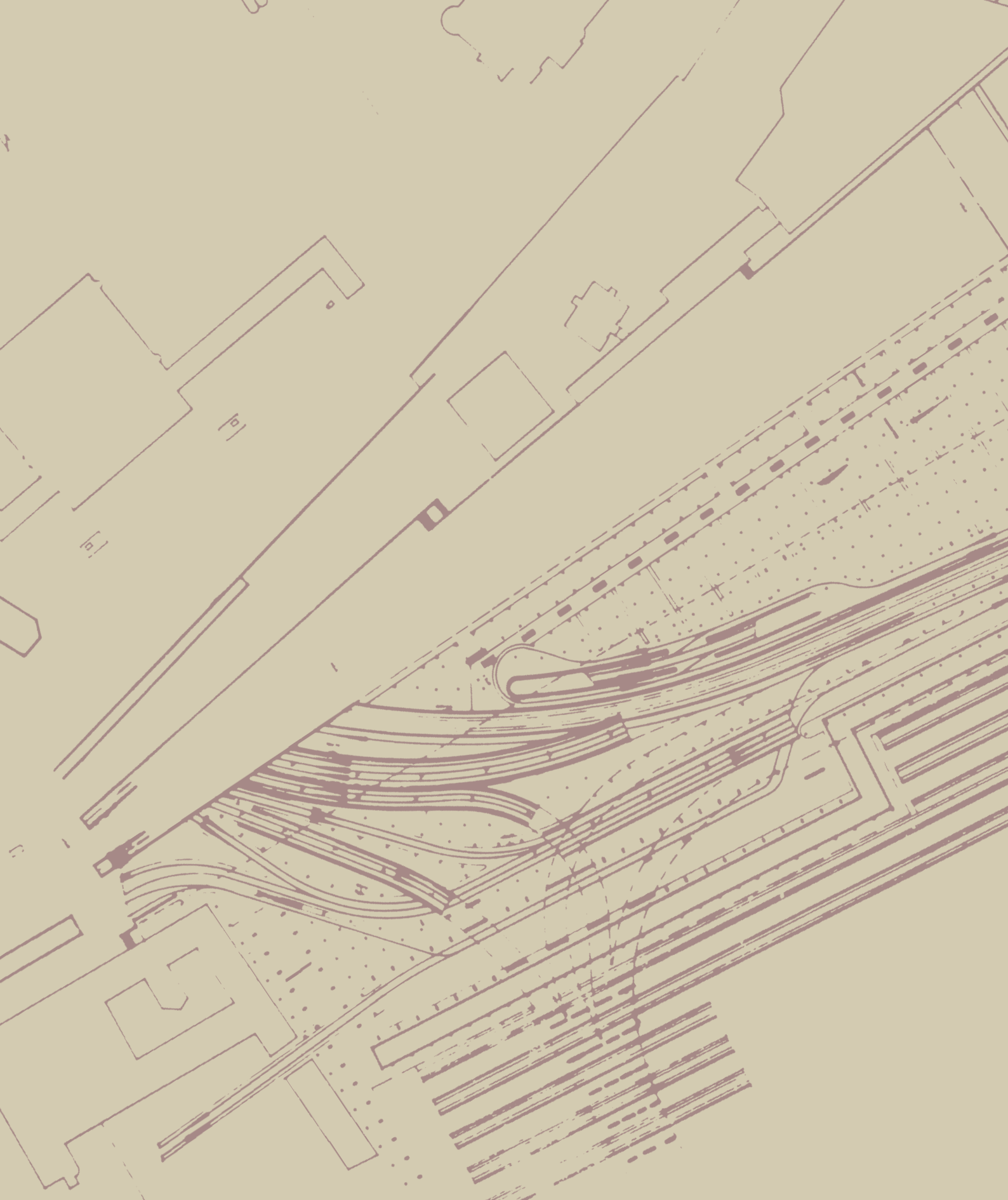
481 Hilmer Brommels. Haastattelu Syksyllä 1973. MFA. "Ja minä muistan hyvin, että se oli Tuukkanen joka ehdotti Alvaria, ja minä silloin sanoin heti että hyvä. Mutta Pentti oli tietysti vähän pidättyväällä kannalla. [...] Niinkun sanottu, minä en halunnut olla se joka tekee sen ehdotuksen, että Alvar ottaisi sen, mutta minä olin varma, että se olisi paras koska se oli ainoa arkkitehti jolle voitiin antaa tuo ilman että muut toiset olisivat panneet vastaan." Fritt översatt Eva Johansson.

482 Hilmer Brommels. Haastattelu Syksyllä 1973. MFA.

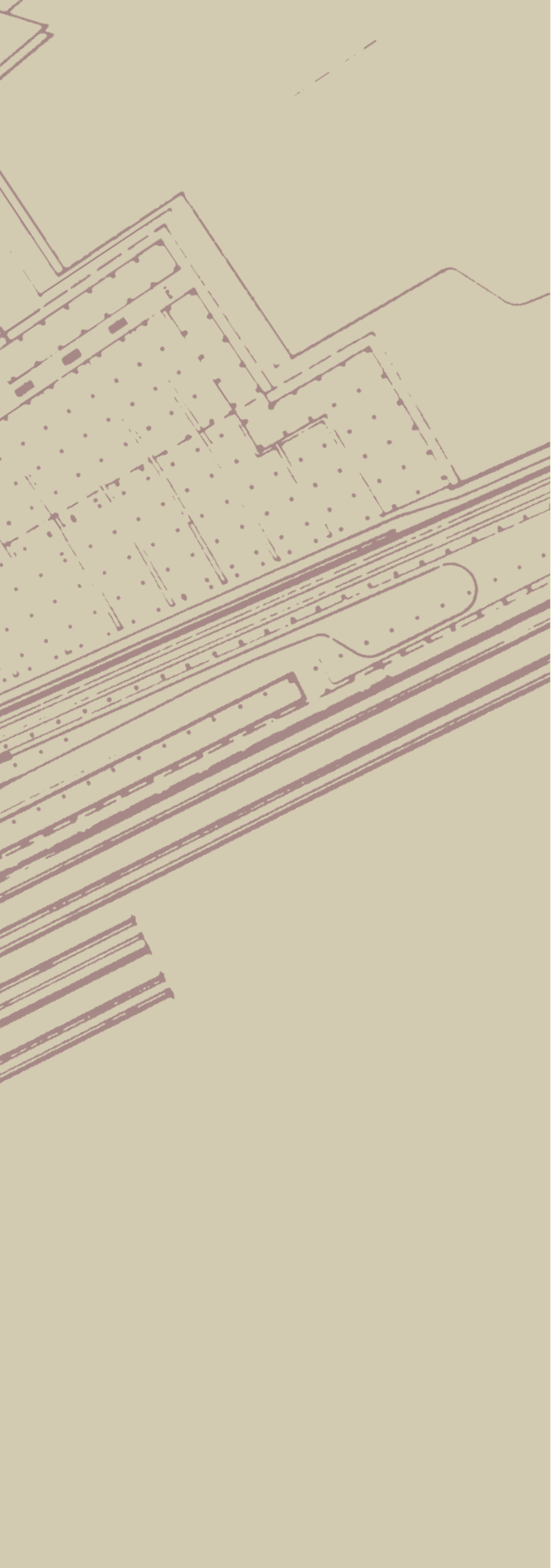
483 Schildt 1994, 17.

484 K 345, Centrumkommissionens protokoll 11/1959, V-VI/1959; Stn 10.9.1959.









DEL

II



ALVAR AALTOS  
CENTRUMPLAN  
FÖR HELSINGFORS



## UTGÅNGSPUNKTERNA 1959

detta kapitel granskas faktorer som påverkade utformningen av Helsingfors centrumplan i slutet av 1950-talet. Först redogörs för utgångsläget utgående från samhällskontexten, planeringsområdets omfattning och de beslut som begränsade gestaltningen. Därefter presenteras uppdragsgivarens önskemål. Kapitlet avslutas med en genomgång av bakgrundsmaterialet som Aalto erhöll av staden eller själv lät införskaffa för uppgiften. Avsikten är att granska bakgrundsfaktorerna och klargöra hur stort handlingsutrymme Aalto hade.

### 1.1 Samtida centrumplanering – internationellt

Huvudstädernas utformning aktualiserades på många håll efter andra världskriget. Det anlades till och med nya städer. I Brasilien flyttades huvudstaden från Rio de Janeiro till Brasilia (1956–1960). Lúcio Costa (1902–1998) omsatte funktionalisternas stadsplaneringsidéer i praktiken medan Oscar Niemeyer (1907–2012) planerade de offentliga byggnaderna. Även Le Corbusier fick möjligheten att bygga en hel stad. Chandigarh (1952–1964) byggdes som centralort för de indiska provinserna Punjab och Haryana. Centralortens administrativa centrum skulle representera ett modernt Indien utan associationer till dess koloniala förflutna. Byggnadernas monumentala skala skulle symbolisera landets nyligen erhållna självständighet och bidra till en ny identitet.<sup>485</sup> Den för funktionalisterna viktiga jämna marken

<sup>485</sup> Frampton 2000, 230, 256.

fanns och av fyllnadsjord formades kullar och vattendammar byggdes invid de offentliga byggnaderna.<sup>486</sup> De av samma material uppförda byggnaderna utgör volymer i ett oändligt rum.

Funktionalismens krav på horisonten som stadens vägg och himlen som tak kan upplevas i Brasilia, vars centrum består av stora skulpturala volymer. Monumentalitet och kontraster mellan vertikala och horisontala linjer karakteriserar detta centrum vars dimensioner och avsaknaden av gator förutsätter bilburen rörelse. Lawrence J. Vale menar att ”Brasilia’s administrative head is in the clouds” och, i likhet med Chandigarhs administrativa centrum, isolerat från den övriga staden.<sup>487</sup> Ett gemensamt drag för Brasilia och Chandigarh är de administrativa centrumens placering i städernas utkant. De utgör bokstavligen städernas huvud, inte hjärta. Chandigarhs administrations-, affärs- och rekreationscentra utgör därtill en del av en grön dal som förenar dem vilket har lett till att byggnaderna har blivit mer eller mindre inbäddade i grönska. Om skalan är stor i Chandigarh, där Capitolium byggdes på en rektangel vars mått är 700 x 1400 meter, är skalan ännu större i Brasilia. Staden har placerats på högplatån i mitten av Brasilien. Esplanaden, Eixa Monumental, som ingår i den monumentala delen är åtta kilometer lång.<sup>488</sup>

<sup>486</sup> Cohen 2013, 21. Cohen anser att upplevelsen av landskapet och dess kulturella betydelse var lika stor för Le Corbusier som för arkitekter associerade med det ”organiska”, exempelvis Alvar Aalto och Frank Lloyd Wright.

<sup>487</sup> Vale (1992) 2008, 129, 145.

<sup>488</sup> de Holanda, *Order & Disorder in Brasilia & Chandigarh – Space Syntax Symposium 8*, <http://www.sss8.cl/media/upload/paginas/seccion/8122.pdf>, 19.2.2017.

I Centraleuropa återuppbyggdes stadskärnorna, antingen som rekonstruktioner eller moderna centrum, efter kriget. Flera städer byggde också ett sekundärcenter för att avlasta innerstaden. Mussolini hade inlett förfarandet genom att flytta en del av den administrativa verksamheten till EUR efter att den planerade världsutställningen inställts 1942. På 1950-talet byggdes Hamburg II, La Défense planerades i Paris och enligt City Plan Vest i Köpenhamn 1958 kunde avlastningscentra resas även där.

Av de nordiska städerna stod Stockholm för en total förnyelse av city. Saneringen skulle förbättra trafikförbindelserna och skapa nya ändamålsenliga affärs- och kontorsutrymmen. Trafikproblemen var de samma överallt. I Köpenhamn valde man slutligen att bevara den gamla stadskärnan.<sup>489</sup> Området väster om stadshuset i Oslo sanerades på finansierarnas och biltrafikens villkor. Samlande torg och grönområden ingick inte i den nya utformningen.<sup>490</sup> Det var inte unikt att man i Finlands huvudstad koncentrerade sig på centrum i stället för att utveckla randområdena. I Helsingfors behövde man inte riva för att skapa nytt. Det fanns ett outnyttjat område i mitten av staden. Till skillnad från de andra nordiska huvudstäderna önskade man i Helsingfors, som komplement till Senatstorget, skapa ett nytt centrum som en symbol för landets självständighet och demokrati.

## 1.2 Samhällskontexten – nationellt

Det finländska samhället var inne i en brytningsperiod i slutet av femtiotalet. År 1956 hade Sovjetunionen lämnat tillbaka området för militärbasen

i Porkkala, och Finland hade blivit medlem i Nordiska rådet och FN. Den värsta rädslan för att landet skulle annekteras av Sovjetunionen var över. Urbaniseringen började i slutet av 1950-talet. Tills dess hade två tredjedelar av Finlands befolkning bott på landsbygden. Höga tillväxtprognoser påskyndade planeringen. Beträffande trafiken gick prognoserna i uppfyllelse. Mellan 1960 och 1962 femdubblades antalet bilar. Helsingfors centrum var den enda egentliga stenstaden med flervåningshus anlagda i kvarter som gick att jämföra med kontinentala boendemiljöer.<sup>491</sup> Helsingfors stod inför stora utmaningar, och våren 1959 presenterade stadsfullmäktiges ordförande Teuvo Aura (1912–1999) stadens utvecklingsplaner. I dem ingick bland annat ett förstads- och snabbtrafiknätverk, en stadsplan för stadskärnan och flyttningen av centrumtrafiken under jord.<sup>492</sup>

Lauri Aho utnämndes till stadsdirektör 1956. Han var nästan jämnårig med Aalto och hade tidigare arbetat som högertidningen *Uusi Suomis* chefredaktör. De hade båda på olika sätt deltagit i inbördeskriget, vinterkriget och fortsättningskriget.<sup>493</sup> Finland hade lyckats försvara sin frihet under andra världskriget, och man såg ett behov av att förstärka och återskapa den nationella enhet som rådde inför vinterkriget. Krigsskadeståndet var betalt och för Finlands trovärdighet på exportmarknaden var bilden av ett modernt västerländskt land synnerligen viktig. Samarbets- och biståndspakten mellan Finland och Sovjetunionen från 1948 innebar livlig handel mellan länderna, medan handeln med väst krävde ytterligare satsningar. Då Helsingfors firade 400-årsjubileum 1950 betonade dåvarande stadsdirektör Eero Rydman den historiska kopplingen till Sverige och det nordiska samarbetet. Han underströk likaså kontakterna med den europeiska civilisationen och ansåg att modernismen var stadens särdrag och

489 Hall (1999) 2002, 127–212; Larsson & Thomassen (1991), 2011, 31f; Se *City Plan Vest*, 1958 om utvecklingsplanerna i Köpenhamn.

490 Lorange & Myhre, (1991) 2011, 151–154. Se Gullberg 2001b, 289–297 om stadsförnyelse efter andra världskriget.

491 Helander 1982, 488, 513.

492 Kolbe 2004, 128.

493 *Lauri Aho itse asiassa kuultuna*, 1979, passim.

att näringsidkarna skulle gå i spetsen för den nya tiden.<sup>494</sup> Som fortsättning på efterkrigstidens retorik passade ett nytt centrum i landets huvudstad väl in. En stor del av det finländska folket ställde sig bakom skapandet av symboler. Konttinen har beskrivit hur otroligt engagerade finländarna var i insamlingen för och skapandet av Mannerheims ryttarstaty som avtäcktes i juni 1960.<sup>495</sup> Sporten och Miss Finland-tävlingarna var ett annat sätt att ena folket, att skapa något alla kunde vara stolta över. Enligt Eeva-Liisa Pelkonen ersattes monumenten av massupplevelser redan på 1930-talet.<sup>496</sup> Intresset för tävlingar efter kriget är en del av fenomenet att ena folket.

Under andra världskriget hade Finlandpropagandan tagit kulturen till hjälp för att visa att Finland hörde till väst.<sup>497</sup> Så småningom ändrade kampanjens fokus och Finlands akademi började arbeta för att göra Finland till ett kulturellt föregångsland.<sup>498</sup> Finlands arkitekturmuseum grundades 1956, och en av dess huvuduppgifter var att göra den finländska arkitekturen känd utomlands. Under åren 1957–1967 ordnades nio utställningar som cirkulerade i 32 europeiska, sju sydamerikanska städer och därtill i Tokyo och New Delhi. Utställningarna finansierades av Undervisnings- och Utrikesministeriet som inte blandade sig i innehållet men nog i vart utställningarna skickades.<sup>499</sup>

Behovet av nya kulturbyggnader grundade sig dels på att man ville befästa sin plats bland de självständiga västerländska staterna och, dels på önskan att Helsingfors skulle uppta en plats bland storstäderna. För det ändamålet behövdes symboler som inte representerade det ryska storfursten-

dömet. Behovet av att befästa Helsingfors plats bland storstäderna sågs tydligt av Aura som från och till aktivt deltog i den nationella politiken. Trycket på nya kulturbyggnader steg även tack vare vänsterns krav på att folket hade samma rätt till högklassig kultur som de högre samhällsklasserna alltid hade haft.<sup>500</sup> Kravet att staden skulle bygga en arbetarteater, förverkligad som stadsteatern, är delar av denna politik.<sup>501</sup>

Ovan nämnda kulturpolitiska tendenser var inte specifika för Finland. Det låg i tiden att lyfta fram ett lands kultur. John D. Rockefeller III hade stora planer på ett kulturcentrum i New York i mitten av 1950-talet. Lincoln Center skulle placera USA bland kulturländerna och bli världens centrum för performanskonst.<sup>502</sup> Uppdragsgivarna i Helsingfors hade inte lika högtflygande planer medan Aalto säkert tilltalades av idén. Dessutom insåg han kulturbyggnadernas betydelse för framtidens turistströmmar vilket överensstämde med Auras planer. Med tanke på utlänningarna önskade Aura ett ”så säljande skyltfönster som möjligt”.<sup>503</sup> Samma tankegångar förekom i Stockholm där stadens politiker önskade att Norrmalm skulle anpassas till huvudstadens särskilda ledarroll och blir ”Sveriges skyltfönster” för det moderna svenska välfärdssamhället.<sup>504</sup>

En orsak till det stora behovet av att bygga nytt låg i funktionalismen, industrialismen och i tron på en bättre framtid. Det nya ansågs bättre än det gamla och de nya produktionssätten effektivare. Enligt Helander fortsatte man på den under 1930-talet påbörjade trenden. Bostäderna var

494 Kolbe 2004, 94f.

495 Konttinen 1989, passim; Se Koho 2000, 91–94 om arkitekturens roll i skapandet av en stat med hög levnadsstandard och bildning.

496 Pelkonen 2009, 52, 58f.

497 Se Melgin 2014.

498 Schildt 1990, 252. Aalto utnämndes till akademiledamot 1955.

499 Čeferin 2005, 47ff, 149.

500 Stge 4.4.1962, diskussionsprotokoll om byggandet av ett konsert- och kongresshus i Helsingfors.

501 Se K 325 Teatteritalokomitea 1956–58.

502 Schildt 1994, 103.

503 US 22.3.1961; Aalto, Alvar, Pm, ”Yleisiä suuntaviivoja Helsingin kaupungin keskustan muotoiluun nähden, II osa. Julkiset rakennukset 10.6.1960”, K 345, Centrumkommissionen III/1960, bilaga. I fortsättningen används Aalto 1960b; Helsingfors stads turistbyrå öppnades hösten 1963.

504 Hall (1999) 2002, 127.

undermåliga och för att erbjuda alla goda boendebetingelser ansågs nybyggen vara ett gott alternativ. Det samma gällde offentliga byggnader. Exempelvis Ateneum och Zoologiska museet ansågs så opraktiska att det enda rätta var att bygga nytt.<sup>505</sup> Funktionalismen hade fått fotfäste i de demokratiska länderna före kriget och dess huvudlinje stod för historielöshet, vilket passade in i ett land som inte var svenskt, inte ville vara ryskt utan finskt. Med ny arkitektur skulle ett modernt Finland och dess huvudstad Helsingfors byggas med blicken riktad mot framtiden istället för bakåt mot ett kulturarv man inte ville kännas vid.

Med tanke på tidsandan förefaller det naturligt att centrum rätt så länge ansågs viktigast ur planeringssynpunkt trots att stora områden av grannkommunernas mark i öster hade inkorporerats med Helsingfors 1946. Man önskade, enligt centrumkommissionens ordalydelse, skapa ett för huvudstadens status värdigt, modernt centrum. Finlands bevarade frihet och demokrati skulle manifesteras i arkitektur på samma sätt som den ryska tsaren hade befäst sin makt vid Senatstorget. Mannerheimstatyn var inte nog. Man hade från och med självständighetsförklaringen arbetat på att ändra Helsingfors status från en provinsialstad, som den trots sitt Senatstorg var, till en internationell storstad. Resultatet var magert, men målsättningen framgår av de oförverkligade storstilade planerna. Efter kriget randades en ny tid med nya möjligheter och behov. Stadsfullmäktige hade högermajoritet och stadens ekonomi var jämfört med andra städer god,<sup>506</sup> nu skulle äntligen ett nytt centrum byggas!

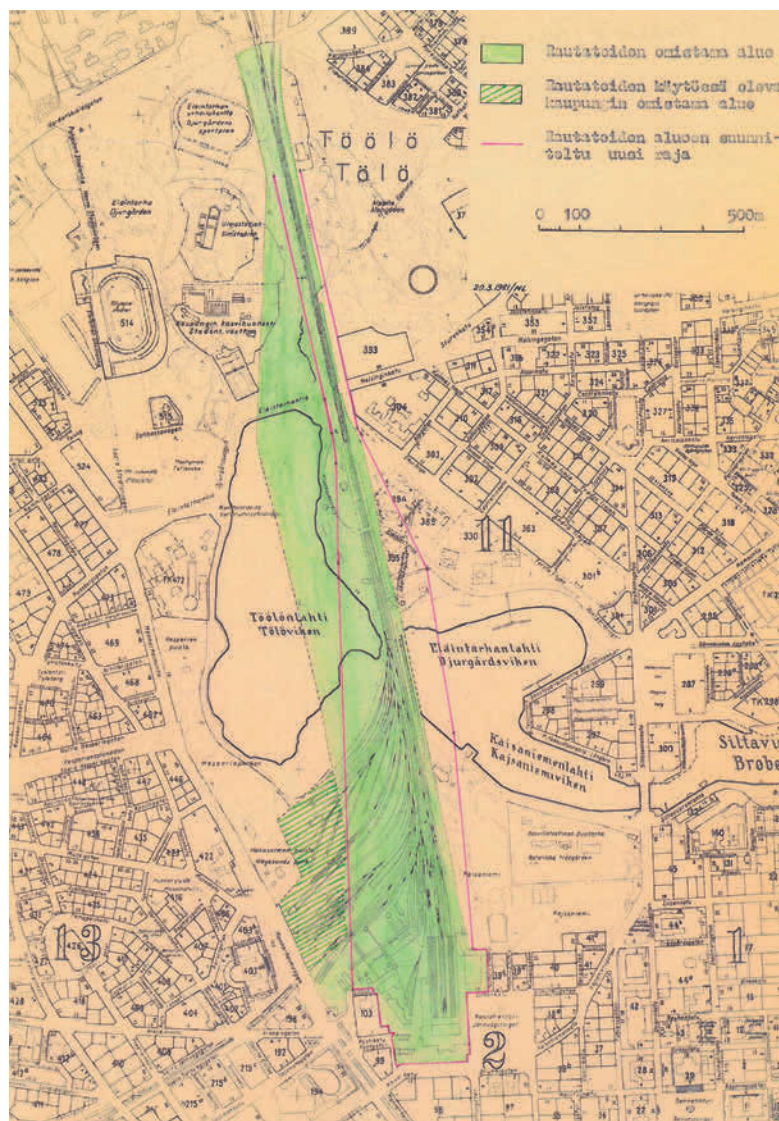


BILD II.1.  
Tölövikin, Ägarförhållandet i början av 1960-talet. HSA, K 345, protokoll X/1961, bilaga.

Det gröna området ägdes av Statsjärnvägarna, det med gröna ränder markerade området ägdes av staden, men användes av järnvägen. Den röda linjen visar ett förslag till gränjustering av järnvägens område.

505 "Julkiset rakennukset Helsingin keskustassa ja siihen liittyvillä alueilla", Helsingin keskustan asemakaavan edelleen kehittämistä käsittelevä toimikunta, 1958. AAM; Helander 1982, 497.

506 Kolbe 2004, 191f.

### 1.3 Planeringsområdet

Under hela 1900-talet hade all planering i Helsingfors utgått från att området söder om Tölövik och Kampen i en eller annan form skulle utgöra stadens centrum eller en del därav. År 1959 ansåg också centrumkommissionen som vidareutvecklade stadsplanen för Helsingfors centrum (centrumkommissionen) att Kampen och Riksdagshusplatsen skulle utgöra det viktigaste planeringsområdet. Exakta gränser kunde inte dras upp eftersom markbytet mellan staten och staden alltjämt var en öppen fråga. Statens Järnvägar innehade Tölövikens östra sida och Helsingfors stad den västra (bild II.1). För att det skulle vara möjligt att bygga ett nytt centrum ville staden få området för godsstationen i sin ägo, vilket Statens Järnvägar motsatte sig. I Kampen var ägarförhållandena klarare, staden ägde största delen liksom i Böle (tidigare omnämnt som Fredriksberg) som 1961 anslöts till planeringsområdet. I stadsplanen från år 1954 ingick som ovan framgått en detaljplan för Kampen. Fastän stadsfullmäktige godkände planen som grund för vidare utveckling ansåg centrumkommissionen att utvecklingen gått så snabbt att flera frågor behövde granskas på nytt.<sup>507</sup>

Enligt gängse syn ansågs det önskvärt att innerstadens bostäder ändrades till kontorslokaler. Detta innebar att centrumområdet byggdes och förändrades tomt för tomt. Under åren 1949–1959 sålde staden tilläggsbyggnadsrätt på 42 tomter vilket påskyndade rivningen, och för en stor del förverkligades den förhöjda byggnadsrätten i nybyggen.<sup>508</sup> Intill planeringsområdet stod Sokos varuhus och Forum vid Mannerheimvägen färdiga olympiaåret 1952. I Kampen togs det första av de fyra bilhusen i bruk 1957, några år efter att Sta-

tistikcentralens ämbetshus invigdes en bit österut längs Södra Järnväggsgatan. De äldre byggnaderna liksom det tillfälliga Glaspalatset och Tennispalatset i Kampen ansågs rivningsmogna. Nordväst om Tölövik fortsatte Finska socker sin verksamhet och 1952 invigdes företagets nya huvudkontor. Villa Hagasund delade åsikterna, av känslomässiga skäl ansåg man att villan eventuellt borde bevaras eller flyttas (se bilaga 2).<sup>509</sup> Alla var dock ense om att området intill Riksdagshuset var klart för utbyggnad när godsbanestationen flyttat bort.<sup>510</sup> Befintlig bebyggelse hindrade inte planeringen. Planeringsområdet behövde inte saneras, det stod och väntade på att tas i bruk när markbytet med staten ägt rum.

### 1.4 Fastslagna ramar

Det fanns en social beställning på ett nytt ansikte för Helsingfors. Under 1950-talet ansåg både förtroendevalda och många arkitekter att en lösning i enlighet med funktionalismens principer skulle vara den bästa. Det innebar att de offentliga byggnaderna skulle vara utspridda, helst omgivna av park, öppenheten skulle bevaras och framför allt att trafikens behov skulle tillfredsställas genom att en motorled dras in i absoluta centrum. Därtill utgjorde tidigare beslut, samtida utredningar och lagstiftningen förutom uppdragsgivarnas önskemål utgångspunkten för utformningen av en ny stadsplan. Målsättningen är att utgående från redogörelsen av premisserna, längre fram reda ut i vilken mån Aalto höll sig inom de givna ramarna och i vilken omfattning hans förslag motsvarade uppdragsgivarnas önsksningar.

507 Centrumkommissionens skrivelse till Stn 1.7.1959. Stn protokollbilaga, september 1959.

508 Rahikainen 1985, 25f.

509 "Julkiset rakennukset Helsingin keskustassa ja siihen liittyvillä alueilla" 1958. AAM.

510 Exempelvis K 345 Centrumkommissionen II/1963.

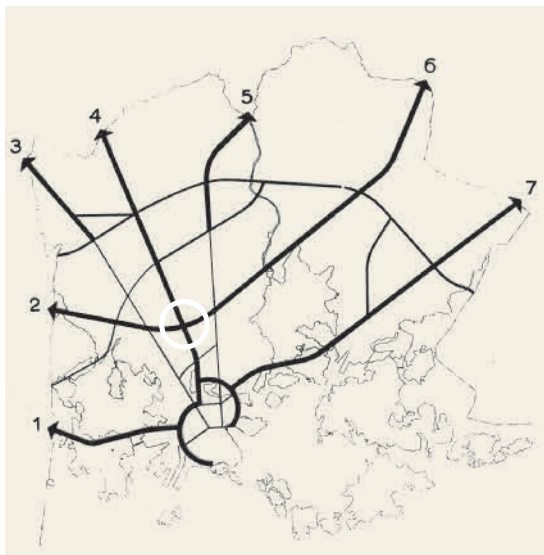


BILD II.2.  
Schematisk bild av huvudvägnätet. Förslag till generalplan för Helsingfors 1960, 68.

Motorvägarna förenas i Böle (inringat).

### Beslut från 1950 och 1955

Som bas för arbetet fungerade stadsfullmäktiges beslut från 1950 att endast *en snabbväg* behövs i centrum, att affärscity inte får expandera norrut, att godsstationen flyttas och att området runt Tölövikens skulle reserveras för park- och kulturcentrum. När fullmäktige fem år senare beslöt att Lindegren-Kråkströms stadsplan skulle utgöra grunden för det fortsatta arbetet hade området för kultur och offentlig verksamhet förstörats för att även omfatta Djurgårds- och Kajsaniemivikarna. Kampen, fram till Riksdagshuset, skulle utgöra expansionsområde för city. Zonindelningen fastställdes och med den åsikten från 1930-talet att centrum inte lämpar sig för bostäder. I och med beslutet 1955 slogs också dragningen av snabbleden definitivt fast.<sup>511</sup> Beslutet om snabbledens placering togs alltså fyra år innan Aalto fick uppdraget att utforma ett nytt centrum.

<sup>511</sup> Stge 29.3.1950; Stge 9.11.1955.

### Helsingfors generalplan 1960

I och med byggnadslagen 1958 blev generalplaneringen obligatorisk i städerna. I generalplanen skulle markanvändningen och de viktigaste trafiklederna anges. Markdispositionen skulle underlätta detaljplaneringen. Därefter skulle stadsplaner göras upp efter hand som regleringen och bebyggandet krävde det.<sup>512</sup> Generalplanen för Helsingfors presenterades 1960. Beträffande centrum baserade den sig på Lindegren-Kråkströms plan från år 1954. Området ansågs tillräckligt stort till 1985, varefter angränsande områden kunde användas för centrumexpansion. Huvudvägnätet bestod av utfartsvägar sammanbundna av en ringväg som gick genom förstadsområdet. Varannan väg var motorväg: vägarna till Åbo, Tammerfors och Lahtis. De tre motorvägarna förenades i Böle och ledde väster om järnvägen ner till platsen framför Riksdagshuset. Generalplanerarna ansåg att det var otänkbart att i enlighet med stadsplanen från år 1954 fördela all trafik till city och hamnarna varför två bågformade vägar på var sida om stadsudden infördes för att avlasta cityområdets gatunät (bild II.2). Den västra skulle gå i tunnel under Järnvägsgatorna ned till Västra hamnen där den skulle fortsätta som viadukt över hamnområdet. Den östra skulle ledas via en viadukt och en ny bro till Norra Kajen. Behovet av parkeringsplatser i centrum beräknades kräva i tillägg till de 10 000 befintliga platserna 8000 nya varav 4000 i Kampen. Böle uppfattades som bostadsslum, och enligt generalplanen skulle området saneras och utvecklas till en verklig trafikknutpunkt efter att godsstationen och bangården flyttat dit.<sup>513</sup> Generalplanen slogs inte fast men fungerade som riktlinje.

<sup>512</sup> Byggnadslag 370/1958, 4 & 5 kap.

<sup>513</sup> Förslag till generalplan för Helsingfors 1960, 40, 69, 75f.



#### 1.4.1

##### Centrumkommissionens önskemål

Centrumkommissionen ledde stadsplanarbetet. Följaktligen vägrade deras åsikter tungt. Som utgångspunkt för planeringen fick Aalto följande dokument, uppgjorda av centrumkommissionen: 1) pm om de offentliga byggnaderna, 2) betänkandet om trafikutvecklingen och transporternas fördelning mellan olika trafikmedel samt 3) en kopia av skrivelsen till stadsstyrelsen. Därtill bifogades 4) Statens Järnvägars utredning av centralstationens och godstationens markbehov.<sup>514</sup> Våren 1959 presenterade kommittén, som hade som uppgift att utreda planeringen av stadens kollektivtrafik, sitt första betänkande. Det hörde självfallet till utgångsmaterialet. Först redogörs dock för centrumkommissionens förväntningar och kriterier för den nya stadsplanen.

I skrivelsen som centrumkommissionen skickade till stadsstyrelsen för att motivera valet av Aalto för uppgiften framlades följande önskemål beträffande utformningen:

[K]ommissionen anser, att stadskärnans slutgiltiga stadsplan bör möjliggöra byggandet av ett för huvudstadens status värdigt, modernt centrum, i vilket trafiken flyter längs tillräckligt tilltagna trafikleder utan att dominera stadsbilden. Med hjälp av byggnadernas masseffekt bör en högklassig, arkitektonisk helhet åstadkommas, i vilken även kulturlivets och administrationens ständigt ökande krav förutom affärlivets behov är beaktade. Möjligheten att bevara naturens skönhetsvärden och att förlänga Centralparken från Tölöviksområdet närmare centrum bör noggrant övervägas och beaktas i planeringen av stadens nya centrum.<sup>515</sup>

514 Centrumkommissionen till Alvar Aalto 2.10.1959. AAM.

515 [T]oimikunta katsoo, että keskustan lopullisen suunnitelman tulisi antaa edellytykset pääkaupungin arvon mukaisen, nykyaikaisen kaupunkikeskuksen rakentamiselle, jossa liikenne ohjattaisiin riittäviä ja sujuvia väyliä pitkin niin, ettei se kuitenkaan muodostuisi hallitsevaksi tekijäksi kaupunkikuvassa. Rakennusten massoittelulla tulisi aikaansaada korkealuokkainen arkkitehtoninen kokonaisuus, jossa olisi huomioitu paitsi liikemaailman tarpeita myöskin kulttuurielämän ja hallinnon jatkuvasti

Kommissionen önskade att ett funktionellt trafiknät i kombination med byggnader för kultur, administration och affärliv skulle bilda huvudstadens moderna centrum där naturen skulle vara synligt närvarande. Tölövikens ingick inte i uppdragsgivarnas centrum som skulle byggas söder om viken. Något torg fanns inte heller på önskelistan. Man önskade en *slutlig* lösning men insåg att uppgiften var svår. Att finna en jämvikt mellan trafikfrågan, järnvägens och postens önskemål samt övriga offentliga byggnader i närheten utgjorde enligt centrumkommissionen planeringens nyckelfråga.<sup>516</sup> Motiveringen för planeringen innehåller en antydning av monumental retorik och önskan om ett tidsenligt grepp. Funktionalismens idé att med masseffekt uppnå monumentalitet förefaller inte långsökt.

I centrumkommissionens utredning av statens och stadens offentliga byggnader finns närmare förklaringar till deras önskemål och åsikter. Det framgår att det nya högklassiga centrumet även skulle tävla med Carl Ludvig Engels (1778–1840) arkitektur vid Senatstorget.<sup>517</sup> Största delen av den 24 sidor långa utredningen berör behovet och placeringen av offentliga byggnader. Genomgående försökte man placera byggnaderna på stora tomter i parkmiljö utspridda på hela stadsudd. I de flesta fall presenterades konkreta förslag. På tomten vid Mannerheimvägen som tidigare reserverats för Pensionsanstalten tänkte man sig en kombination av opera, konsertsal eller bibliotek. Som en helt ny typ av byggnad föreslog man ett konsert- och kongresshus i samarbete med Rundradion i närheten av Sibeliusparken i Bortre Tölö.

lisääntyvät vaatimukset. Luonnon kauneusarvojen säilyttäminen ja keskuspuistoalueen tuominen

Töölönlahden ympäristöstä keskustan tuntumaan ovat myös niitä aineksia, jotka on otettava vahvasti huomioon uutta keskusta suunniteltaessa. Fritt översatt, Eva Johansson. Centrumkommissionens skrivelse till Stn 1.7.1959. Stn protokollbilagor, september 1959.

516 Centrumkommissionens skrivelse till Stn 1.7.1959. Stn protokollbilagor, september 1959.

517 "Julkiset rakennukset Helsingin keskustassa ja siihen liittyvillä alueilla" 1958, 7. AAM.

Enligt kommissionen utgjorde Botaniska trädgården i Kajsaniemi en lämplig omgivning för ett nytt stadshus, men man var även öppen för andra placeringalternativ. Lindegren och Kråkströms utformning av Riksdagshusplatsen var kommissionen inte helt nöjd med. Förslaget att placera två flygelbyggnader intill Riksdagshuset ansåg man borde utvärderas på nytt. Dessutom önskade man förslag på platser för Ateneums nybygge.<sup>518</sup>

Professor Erik Lönnroths idé att bygga ett konstcentrum i södra delen av Hesperiaparken kan vara en orsak till att man tvekade att föreslå en plats för konstmuseet. Lönnroths centrum planerades enligt centrumkommissionen innehålla ett konstmuseum för bildkonst, arkitektur och konsthantverk och ytterligare möjligen museer för musik och scenkonst. Dessutom skulle en festsal för 2000 personer för konsert- och kongressbruk ingå. I ett brev till Undervisningsministeriet önskade han att en stor och värdig sal skulle kallas ”Itsenäisyden sali” (Självständighetens sal).<sup>519</sup> Kommissionen ansåg kombinationen museum-konserter sal olämplig,<sup>520</sup> men Lönnroths förslag tilltalade tydligen ett flertal eftersom frågan fick Brommels att kräva att en stadsplan uppgörs innan byggnadslov beviljas. Att planera flera funktioner i samma byggnad var dock gängse bruk. Byggandet av Stadsteatern föregicks av långa diskussioner om vilka verksamheter som kunde ingå i projektet.<sup>521</sup> Även Finlandiahuset skulle byggas för både konsert- och kongressbruk, vilket snabbt kom att kräva en tillbyggnad.

518 ”Julkiset rakennukset Helsingin keskustassa ja siihen liittyvillä alueilla” 1958. AAM; Finlands Konstakademi till Centrumkommissionen 12.1.1959. AAM; Helsingin keskustasuunnitelma II. AAM, 13 A 221.

519 Erik Lönnroth till Undervisningsministeriet 4.2.1958. AAM; Helsingin keskustasuunnitelma II. AAM, 13 A 217.

520 ”Julkiset rakennukset Helsingin keskustassa ja siihen liittyvillä alueilla” 1958. AAM; Ateneumfrågan var även dagsaktuell, enligt HS 24.4.1959 planerade Konstakademien ett museumområde intill National- och Stadsmuseet (Villa Hagasund). En ny Ateneumbyggnad skulle resas vid Tölöviken delvis på vattnet.

521 Se K 325 Teatteritalokomitea 1956-58 och K 326 Kaupungin teatterin huoneohjelmatoimikunta 1959; Jetsonen 2000, 89.

Centrumkommissionen som inkluderade bussstationen och parkeringshusen i sin utredning utgick från prognosen att stadens invånarantal före år 1995 skulle stiga från 403 970 (1955) till 700 000 och i hela Helsingforsregionen till 1,3 miljoner. Enligt beräkningarna skulle det finnas minst en bil per fem personer. Den införda zonindelningen skulle samtidigt leda till att invånarantalet i stadens centralare delar skulle minska och resornas antal i motsvarande grad öka. Centrumkommissionen insåg att den växande trafiken skulle medföra problem; gatorna skulle inte kunna svälja trafiktrycket. Därför föreslog man att parkeringshus borde placeras längs den i stadsplanen från 1954 föreslagna cityringen dock så att avståndet till city inte fick vara längre än 400–800 meter. Alla parkeringsplatser innanför ringen skulle reserveras för korttidsparkering.<sup>522</sup>

Enligt kommittén för ordnandet av stadens framtida kollektivtrafik borde all kollektivtrafik helt och hållet flyttas bort från gatunätet till avskilda och delvis underjordiska metrobanor.<sup>523</sup> Förfarandet skulle ge mera plats för personbilar och eventuellt bromsa ökningen av biltrafik och behovet av nya trafikleder. Det så kallade metroprogrammet förutsattes börja med en linje österut från Järnvägstorget. Kommittén ansåg att busstrafiken kommer att fördubblas på grund av de nya förorterna. Biltrafiken förväntades dock öka mest.<sup>524</sup>

Centrumkommissionen tvivlade på att järnvägstransporterna skulle öka så mycket som Sta-

522 ”Julkiset rakennukset Helsingin keskustassa ja siihen liittyvillä alueilla” 1958, 23f. AAM; Enligt Helsingfors faktacentral uppgick invånarantalet i Helsingfors till 514 765 och i Helsingforsregionen till 874 953 år 1995. Samma år var bilarnas antal 340/1000 personer.

523 Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitea 1958, *Mietintö, I osa*, 1959, HSA, DC:1

524 K 254 Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitea, ”Helsingin kaupungin liikenteen tuleva kehitys ja kuljetusten jakautuminen eri liikennemuotojen osalle”, 1959. AAM 13 A 3; K 254 Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitea, ”Piiireitä Helsingin tulevan julkisen liikenteen suunnittelusta”, K 345 Centrumkommissionen IV/1958, bilaga.

tens Järnvägars prognos förutsåg. Enligt den skulle persontrafiken tack vare investeringar i nya tåg och elektrifieringen av närtrafiken öka med 50–60 procent. Enligt planerna behövde de tilläggs-spår för persontrafiken och var inte längre villiga att flytta godsstationen till Böle.<sup>525</sup> Det hade skett en förändring i deras inställning till centrumfrågan sedan Lindegren och Kråkströms förslag diskuterades.<sup>526</sup> I kapitel 1 i Del III diskuteras följderna av förändringen.

Den planerade Frihetsgatan nämns flera gånger i ovan nämnda material vilket tyder på att alla var ense om dess nödvändighet och dragning enligt stadsplanen från 1954. Kråkström hade använt benämningen centrumleden för den nya snabbvägen, men under mellantiden hade den allmänt börjat kallas Frihetsgatan.<sup>527</sup> Beträffande dess dragning föreslog Alpo Lippa på fastighetskontoret i ett brev till Aalto att trafikleden borde placeras ovanom järnvägen på sträckan Böle–Järnvägsstationen för att spara utrymme, resurser och naturvärden. Eftersom Statens Järnvägars krav var så stora skulle en snabbled intill järnvägen ytterligare försvåra läget, menade han.<sup>528</sup> Förmodligen handlade Lippa, i egenskap av ledamot, med centrumkommissionens goda minne.

Vid jämförelsen av centrumkommissionens utredning av behovet och placeringen av offentliga byggnader med skrivelsen till stadsstyrelsen framgår att alla inte stod bakom de officiellt framförda kriterierna för hur och var ett nytt centrum skulle skapas. Å ena sidan önskade man ett kon-

centrerat mångfunktionellt centrum, å andra sidan ett öppet med utspridda offentliga byggnader. Det framgår inte vilken version man tänkt sig att skulle tävla med Senatstorget. Det blev Aaltos uppgift att avgöra frågan. Man föreföll dock vara överens om att de offentliga byggnaderna, i enlighet med funktionalismens principer, skulle omges av park. En annan öppen fråga var planeringsområdet gränser. Ingen hade definierat dem. Beträffande trafiklösningen var uppdragsgivarnas åsikt däremot klar: biltrafikens ökande behov skulle tillgodoses, men utan att dominera stadsbilden. Trots begränsningar fanns det ett visst handlingsutrymme som Aalto kunde ta vara på.

525 Pm om järnvägstrafikens utveckling 1959, K 345 arbetsutskottet 10/1959, bilaga.

526 Enligt Kråkström 18.5.2005 var överdirektör Frans Lehtinen samarbetsvillig, och det fanns goda förutsättningar att ingå ett avtal.

527 Benämningen Frihetsgatan förekommer i Nils Erik Wickbergs artikel i *Hbl* 23.8.1931 och i ingenjör V. Tammios förslag till reglering av bangården samma år. I förslaget ingick tre utfartsleder: Valtakatu öster om järnvägen, Hämeen valtatie väster om järnvägen och Vapaudenkatu (Frihetsgatan) som en fortsättning på Henriksgatan över den fyllda Tölövikens och vidare norrut, *Helsingin Kamppi-Töölönlahti-Keskustan Suunnitteluprojekti 18.11.1976*, 1.13/2/A.

528 Alpo Lippa till Alvar Aalto 20.11.1959. AAM 13 A 270.

# 2

## AALTOS FÖRSLAG TILL CENTRUMPLAN 1961 OCH 1964

I slutet av 1950-talet uppskattades Aalto högt både utomlands och i hemlandet. Flera projekt hade slutförts eller var under arbete i Helsingfors. Nu hade han dessutom fått det mest prestigefyllda kommunala uppdraget: att gestalta ett nytt centrum för landets huvudstad. För att underlätta diskussionen om behandlingen av planen presenteras den nedan i den form den bifogades centrumkommissionens betänkanden 1961 och 1964. Därefter presenteras de karakteristiska dragen för planens tre delar: Tölöviksområdet, Kampen och Böle. För att underlätta visualiseringen av planeringsområdet (se bilaga 1 & 2) Aalto hade, som framgått, vid flera tillfällen uttalat sig om utformningen av Riksdagshusets omgivning och klargjort att han ansåg att stadens centrum borde

sträcka sig längre norrut. Grundidén var således i rätt stor utsträckning klar redan innan han fick uppdraget. Som medlem i kommittén under vars ledning Lindegren och Kråkström arbetat hade han haft möjlighet att på nära håll fördjupa sig i både problem och lösningar. Följaktligen skiljer sig det slutliga förslaget 1964 obetydligt från de första skisserna (bild II.3). Bilderna antyder att Aalto kunde tänka sig byggnader på båda sidor om torget, och också att byggnaderna kunde vara rätt få invid viken. Åtminstone skissade han upp sådana alternativ. Fondbyggnaderna i Kampen liksom en led för tvärtrafiken är med från början. Mannerheimvägen upptar en viktigare roll än den nya infartsvägen på idéstadiet. Den senare är inte ens alltid inritad.



BILD II.3.

Alvar Aalto, Centrumplan för Helsingfors, skisser. AAM.

Tölövikens område är från början införlivat i planen. Motorleden eller Frihetsgatan har en underordnad roll. Raden av offentliga byggnader utgör en fortsättning på Esplanaden och Mannerheimvägen. Kontorsbyggnaderna i Kampen sammankopplas i ett tidigt skede.

I Aaltos lösning för Helsingfors nya centrum 1961 är Tölövikens inkluderad (bild II.4 och II.5). Planen utgår från två huvudvägar, Frihetsgatan med 4 + 4 filer längs Tölövikens östra strand, in till och dels ovanom järnvägen, och en förbättrad Mannerheimväg för att samla kvarterstrafiken. Från Frihetsgatan utgår på olika nivåer, utan korsande trafik, smalare trafikleder åt väster och öster. Triangeln mellan vägarna är formad till ett terrassformat torg under vilket parkering för 1800–2500 bilar kunde ordnas. Längs torgets bilfria terrasser finns affärslokaler i anslutning till parkeringen. Bilderna visar att låga, offentliga byggnader är placerade på Tölövikens västra strand och delvis placerade på pelare i vattnet. Aalto föreslog att en kongressbyggnad för statens och stadens representation, ett konsert- hus, en teater, en opera, och ett bibliotek placeras längs strandlinjen. Söder om Villa Hagasund, mellan de offentliga byggnaderna och Mannerheimvägen, börjar ett grönstråk som planerades fortsätta långt norrut. Tölövikens stränder har en naturlig form mellan byggnaderna, vars placering

innebar att parkytan förstörades (bild II.6).<sup>529</sup> Av bilden framgår också storleken på området Aalto planerade.

Som framgår av bild II.4 leds trafikleden mot väster under terrasserna och Mannerheimvägen. Trafikleden österut fortsätter på samma nivå som Frihetsgatan längs Kajsaniemi-parkens södra sida. De två senare nämnda trafiklederna löper på nivå +10 och ligger lägre än Riksdagshusets lägsta trappor på nivå +12. Frihetsgatan förenas med stadens södra delar via Kampen. Mannerheimvägen leder från söder via en tunnel väster om Posthuset direkt till Frihetsgatan. I Kampen löper trafiken på det undre planet eller på Mannerheimvägens nivå +7. Det övre planet är även här reserverat för fotgängarna. Under Kampen finns parkering för 2000–2500 bilar.<sup>530</sup> Aalto hade delat upp parkeringsplatserna för att möta generalplanerarnas krav.

529 Aalto, Alvar, "Helsingfors stads nya centrum" 1961b. AAM, 13 A 20. I fortsättningen används Aalto 1961b.

530 K 345 Centrumkommissionens betänkande 20.3.1961, SSB 1/1961.

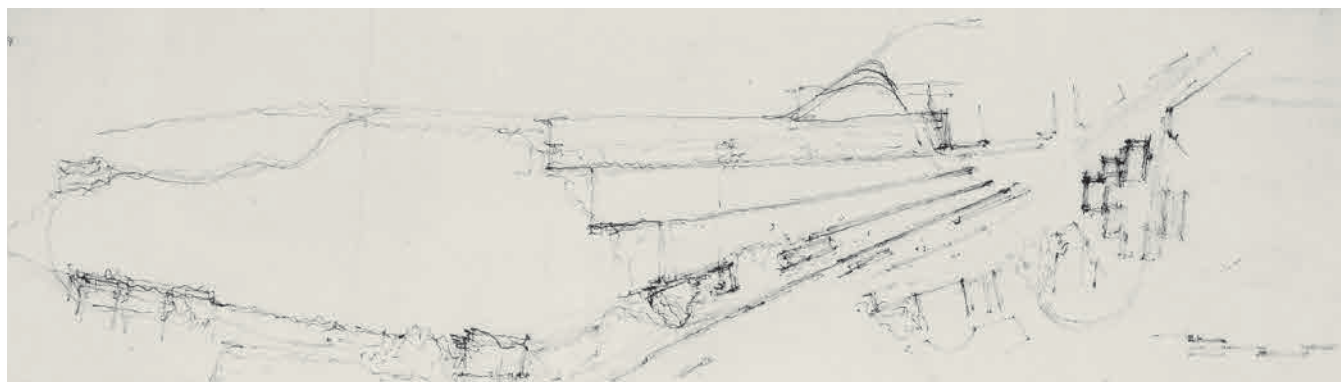




BILD II.4.  
Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1961. MFA, Aalto 13–122.

Nere till vänster Kampen med busstationen i väster i det triangulära kvarteret. Det med raster markerade bilfria torget ligger på samma nivå som Riksdagshusets lägsta trappsteg, ca 4 meter ovanför Mannerheimvägens nivå. I mitten öppnar sig det terrasserade torget mot Tölövikén. Frihetsgatan löper väster om järnvägen. Offentliga byggnader längs Tölövikens västra strand och i Hesperiaparken ett nätverk av promenadvägar.

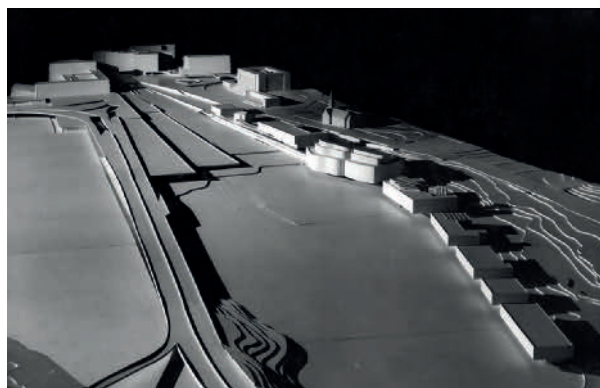
BILD II.5.  
Alvar Aalto, Helsingfors centrum, modell 1961, MFA, Aalto 13–2232, foto Pertti Ingervo.

Notera uppe på bilden, till vänster Posthusets tillbyggnad och till höger, söder om Riksdagshuset, en hög kontorsbyggnad.



BILD II.6.  
Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1961. SSB 1/1961, bilaga B.

De blå markeringarna visar läget 1960 och de röda centrumplanen. Notera att merparten av byggnaderna invid Tölövikén är placerade på vattenområde.



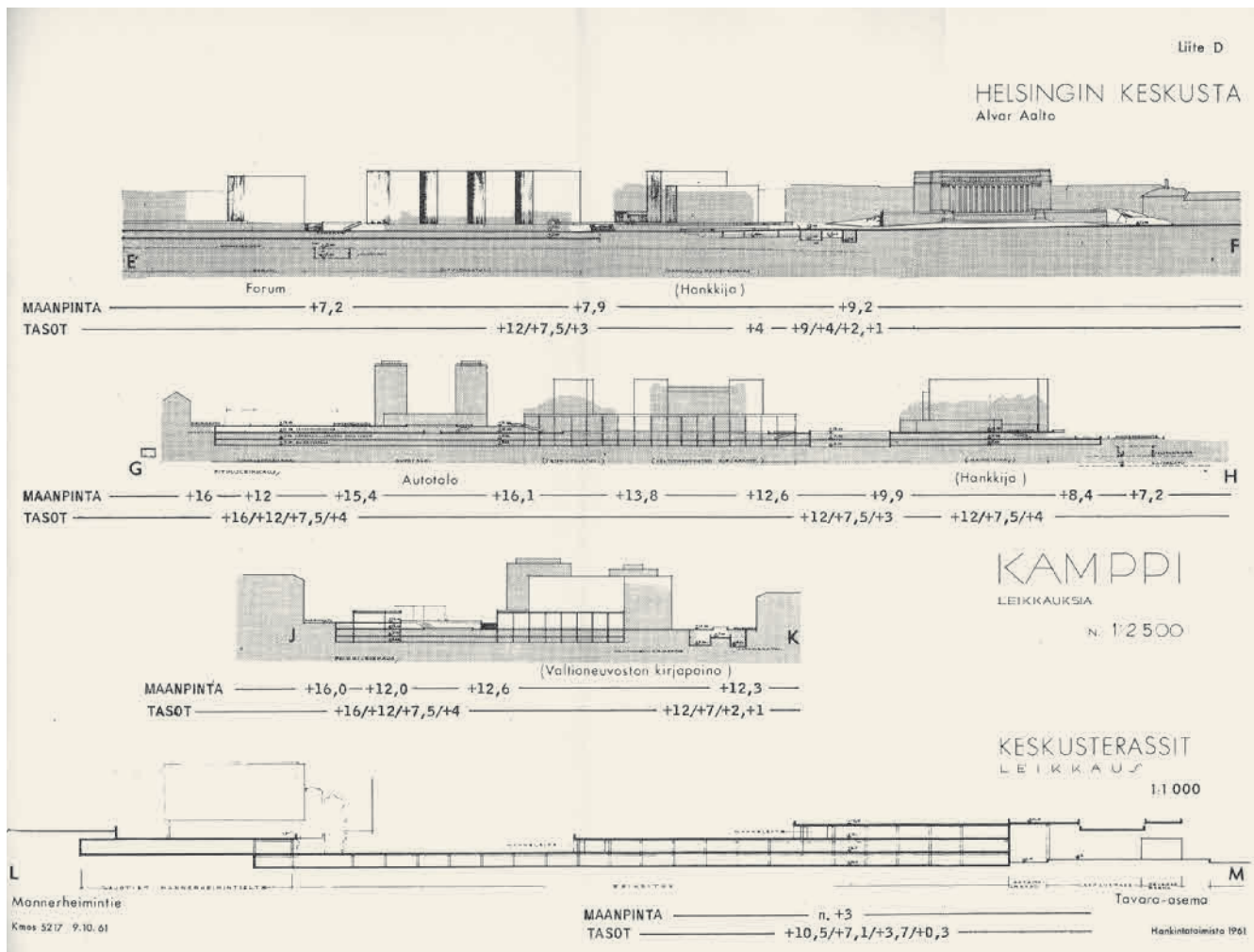


BILD II.7.  
Alvar Aalto, Helsingfors centrum 1961, SSB 1/1961, bilaga D.

Skärningar, E: Mannerheimvägen västerut med Riksdagshuset till höger. G: Kampen norrut, Bilhuset (Autotalo) inritat. J: tvärsektion av statens tryckeri. Nederst torgterrasserna. Mannerheimvägen längst till vänster. Terrasserna: +7,1/ +3,7/ +7,1/ +10,5.

Kampen utgör affärslivets utbredningsområde med den nya busstationen i två våningar för fjärrtrafik längst i väster, i triangeln Södra Järnvägs-gatan, Malmgatan och Runebergsgatan. Kampens mittersta del upptas av affärscity med byggnader placerade på ett bilfritt område. På Glaspalatsets tomt är kontorsbyggnaderna hopkopplade till en helhet och snedställda för att inte skymma vyn mot Riksdagshuset söderifrån. Byggnadshöjdernas förhållande till omgivningen framgår av bild II.5 och II.7.

Efter att stadsfullmäktige hade godkänt Aaltos centrumplan 1961 behöll den sin grundstruktur (bild II.8, II.9 och II.10). I modellen från 1964 har en fritt formad lägre byggnad ersatt den högre lamellbyggnaden mellan Riksdagshuset och de snedställda kontorsbyggnaderna. Parkstråket mellan det terrasserade torgets norra del och Tölövikens har försvunnit och en arkad förenar de offentliga byggnaderna. I det slutliga förslaget är Finlandiahuset inritat och hela Tölövikens ger ett intryck av att vara arkadomgiven, ställvis

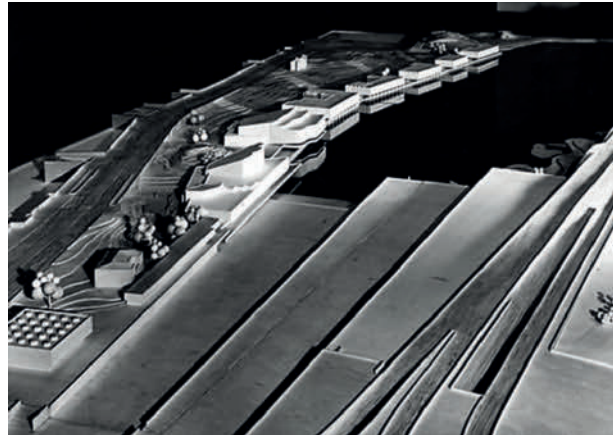


BILD II.9.

Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan, modell 1964. MFA, Aalto 13-1211, foto H. Havas.

Finlandiahuset är inplacerat i helheten. En byggnad för Finlands akademi nere till vänster, på tomten där dagens Musikhus står. Sedan följer Stadsmuseets (Villa Hagasunds) utbyggnad.

BILD II.8.

Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1964. AAM.

Konsert- och kongresshuset förenar torget med omgivningen därefter följer operan, ett konstmuseum och plats för ytterligare fyra offentliga byggnader. En fritt formad låg byggnad förenar kontorskomplexet i Kampen med Riksdagshuset.

i två våningar (bilderna II.9–II.12). Motorvägen har utformats estetiskt och därtill breddats för att få plats för 5 filer i var riktning. Antalet parkeringsplatser har utökats med 1 000 till 3 500 (bild II.13). Under Kampens promenaddäck (bild II.14), var det möjligt att bygga en tredje våning. Parkeringsplatsernas antal skulle då öka med 5 500 till sammanlagt 8000.<sup>531</sup>

Nytt var förslaget till utformning av sekundär-cityt ”Helsingfors Norra” i Böle som var uppdelat i en västlig och östlig del på var sida om järnvägen. Motorvägen från centrum väster om järnvägen går genom en stor fördelningspunkt i Västra Böle (bild II.15). De saneringsmogna bostadsom-

531 K 345 Centrumkommissionens andra betänkande 23.11.1964. SSB 18/1966.



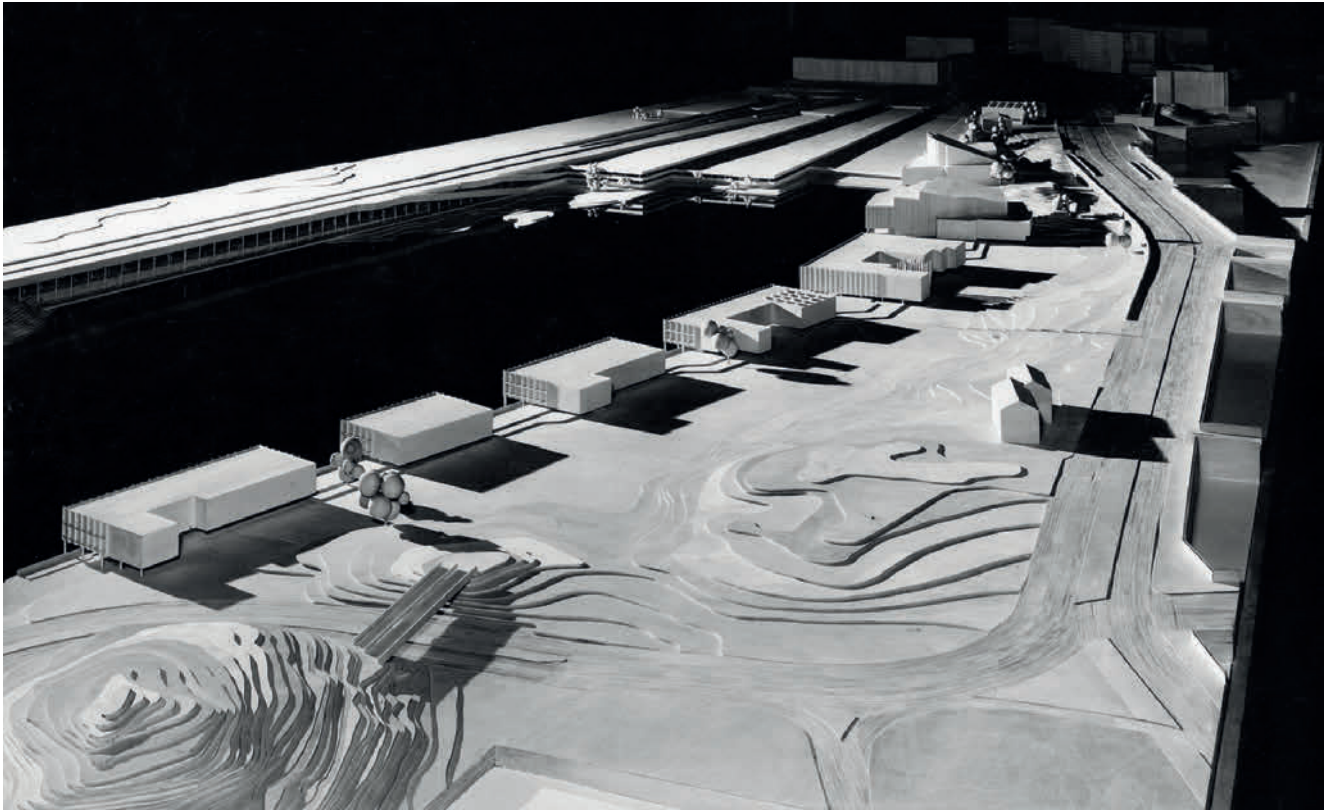


BILD II.10.  
Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan, modell 1964 sedd från väster. MFA, Aalto 13–1418, foto H. Havas.

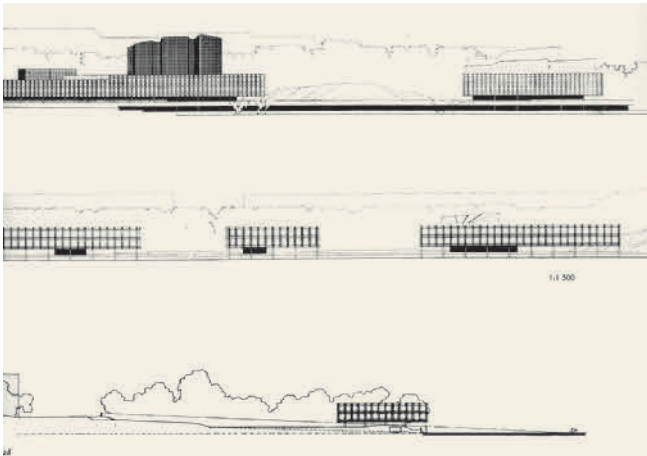


BILD II.11.  
Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1964, fasader. *Helsingin keskustasuunnitelma* 1964, ARK 3/1965, 33.

De offentliga byggnadernas fasader mot Tölövikén. Nere på bilden skärning genom Hesperiaparken. De flesta byggnaderna står på pelare för att bevara kontakten mellan parken och vattenspegeln.

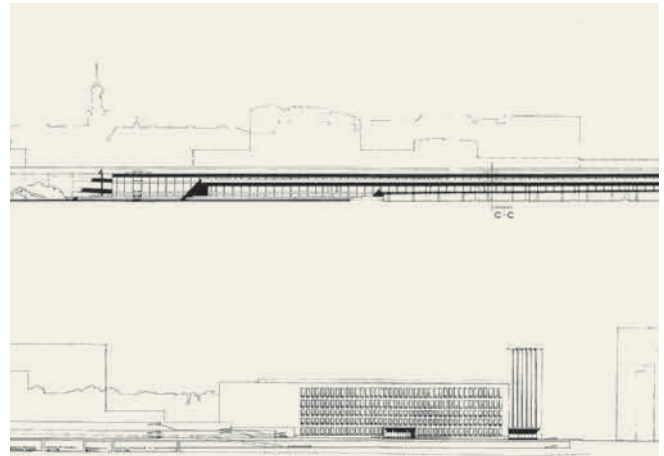


BILD II.12.  
Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1964, längdskärning. SSB 18/1966, bilaga 25.

Terrassstorget sett från Mannerheimvägen. Posthuset nere till höger.

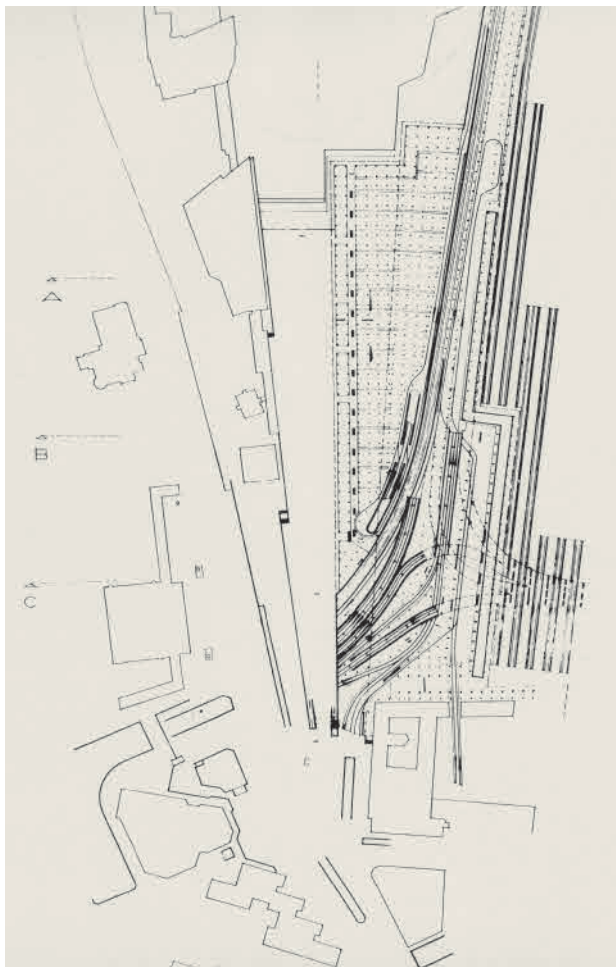


BILD II.13.  
Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1964, Terrasstorget, mellersta parkeringsvåningen +3,00 – +5,00. SSB 18/1966, bilaga 23.

Tunneln för hamnbanan delar området under terrasserna. Söder om järnvägsspåret löper biltrafiken och norr om spåret finns parkering för 3500 bilar i tre våningar. Längs torgets östra sida i anknötning till bangården styckegodsstationen och norr om Posthuset postbusstationen. Båda stationerna står i förbindelse med Frihetsgatan, Mannerheimvägen och Stationsplatsen.

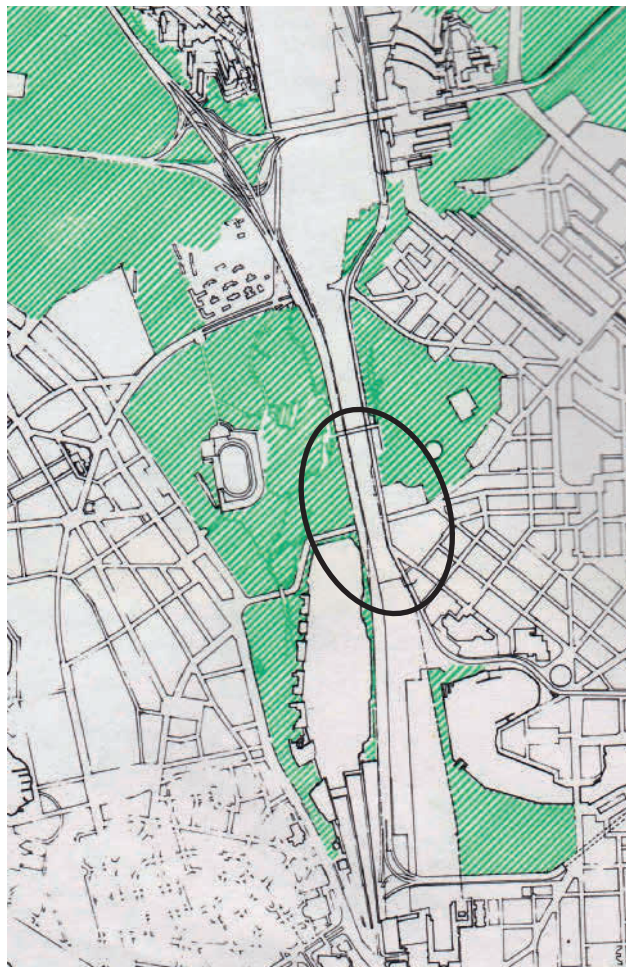


BILD II.15.  
Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1964, grönområden. SSB 18/1966, bilaga 3.

Uppå bilden västra och östra Böle samt trafikknutpunkten intill järnvägen. Enligt Aalto kunde bergschaktet (inringat) och delar av järnvägsspåren täckas, och ett grönområde skapas efter att tågtrafiken elektrifierats.

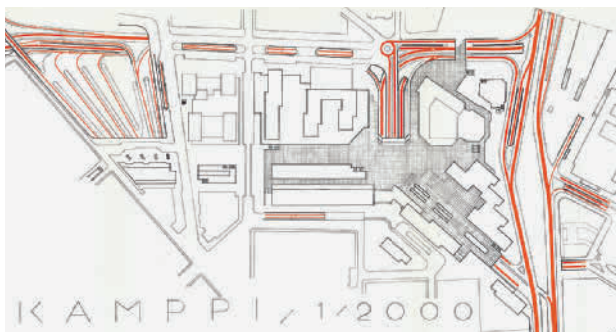


BILD II.14.  
Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1964. Kampen, trafikschema, gatuplan. SSB 18/1966, bilaga 14.

Notera trafiklösningen vid Brunns gatans och Mannerheimvägens korsning nere till höger.



BILD II.16.  
Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1964, Västra Böle. SSB 18/1966, bilaga 5.



BILD II.17.  
Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1964, Östra Böle. SSB 18/1966, bilaga 6.

rådena i Böle förutsattes i framtiden upptas av ämbets- eller kontorshus. Bilderna II.16 och II.17 visar att byggnaderna är fritt placerade med hänsyn till terrängen. Terrasser förekommer på båda sidor om järnvägen. Östra Böle avgränsas med en mur av byggnader mot järnvägen.

Aaltos slutliga förslag till centrumplan för Helsingfors 1964 var betydligt mera trafikintensivt än förslaget 1961. Området söder om Riksdagshuset hade lättats upp och Tölövikens område hade fått en klart arkitektonisk utformning. Nytt var även att Böleområdet anknutits till projektet. Vid en snabb

blick på huvudritningarna får man intrycket att ingenting ändrats under de tre år planen vidarebearbetats. Grundidén var exakt den samma. Aalto och centrumkommissionen var säkra på sin sak, det här var lösningen som Helsingfors och Finland behövde.

## 2.1 Centrumplanens struktur och huvudmotiv

Centrumplanen kan indelas i tre delar: 1) området framför Riksdagshuset och Tölövikens, 2) Kampen och 3) Böle. Aalto uppdelade det först nämnda området i ytterligare tre huvuddelar: 1) centrumtorget, 2) Hesperiaparken med allmänna byggnader, och 3) Tölövikens, bevarad och utnyttjad som ackompanjemang till parken och byggnaderna.<sup>532</sup> Kampen indelade han ända till kvarternivå med tanke på ett successivt byggande. Motiven för gestaltningen av de tre huvuddelarna varierade. I det följande redogörs för hur Aalto presenterade och motiverade utformningen för centrumkommissionen och för inbjudna gäster och pressen 1961 och 1964. Först granskas motiveringarna för gestaltningen intill Tölövikens, därefter beskrivs argumenteringen för Kampen och Böle. Avsikten är att återge vad Aalto tog fasta på. Beskrivningen av hur Aalto valde att presentera sitt förslag kompletterar beskrivningen av behandlingsprocessen längre fram. Till vissa delar noteras avvikelser från hans tidigare uppfattningar och uttalanden.

### 2.1.1 Helsingfors nya centrum – ett "fosterlandshjärta"

Aalto ansåg att stadens gamla administrativa och kulturella centrum vid Senatstorget bör förbli på sin plats. Det hade varit och utgjorde fortfarande grunden för Finland som stat, men det självständiga Finland ställde andra krav på ett centrum.<sup>533</sup> Han formulerade behovet på följande sätt: "Landets demokratiska uppbyggnad, förändrade om-

ständigheter och stadens storlek förutsätter en egen lösning, ett självständigt tillägg till de tidigare, [...]" och fortsatte: "Den demokratiska tidens centrum för Finland av i dag borde vara ett verkligt nytt fosterlandshjärta, vilket skulle fylla sin uppgift enligt sin tids anspråk [...]."<sup>534</sup> Aalto avslutade sin presentation av förslaget i stadshuset 21 mars 1961 med att säga att han försökt skapa ett landshjärta med storstadskaraktär.<sup>535</sup>

För att visa att Helsingfors är en storstad att räkna med i framtiden behövdes en större skala. Aalto jämförde skalförskjutningen men empiretidens och Carl Ludvig Engels (1778–1840) planer för Senatstorget, vars skala var en helt annan än den man var van vid. Då hade det behövts en ny måttstock för att visa tsarens makt och Aalto ansåg att man nu med samma medel skulle ge uttryck för landets demokrati. Finland och Helsingfors var i behov av ett urbant centrum, inte en trafiklösning. Med ett nytt centrum skulle huvudstaden enligt Aalto skaka av sig sin provinsialism och kunna tävla med andra städer som eftersträfvade metropolställning, exempelvis Köpenhamn.<sup>536</sup> Hans användning av traditionella metropoltermer visar att han hade ett internationellt grepp samtidigt som benämningen "fosterlandshjärta" avslöjar att hans intentioner kanske var mer patriotiska än uppdragsgivarnas önskan om ett för huvudstaden värdigt centrum.

### Dalsänkan, huvudmotiv och utgångspunkt

Enligt Aalto var Helsingfors jämfört med andra städer lyckligt lottad. Det fanns fortfarande ett obebyggt område i stadens mitt, dessutom med en sällsynt egenskap. Stadens nya centrum visade en inre stadsbild eftersom den inre delen eller

532 *Helsingin keskustasuunnitelma*, ARK 3/1965, 4.

533 Timo Koho hävdar att Aalto ställde sig mycket negativ till historien och att han utlyste en kamp mot Carl Ludvig Engels arkitektur, Koho 2000, 118.

534 Aalto 1961b. Stycket om stadens behov var skrivet med versaler.

535 Aalto Alvar, Akateemikko Alvar Aalto Helsingin kaupungintalolla 21.3.1961. AAM. I fortsättningen används Aalto, 1961a.

536 Aalto 1961a; Gaardmand 1993, 114ff.

enligt Aalto ”kratern” var öppen, som var mycket sällsynt i storstäder. Han menade att man måste ta vara på detta, och därför utgjorde den öppna dalsänkan, som avgränsades av Tölö och Berghäll, utgångspunkten för skapandet av ett nytt centrum med storstadskaraktär. Dessutom lämpade sig godsbangårdens låga plan utmärkt för parkering. Enligt Aalto kunde det utan större förändringar förses med tak. Samtidigt skulle man få ett centralt torg fredat från trafik, förklarade han. Han ansåg att stadens psykologiska tudelning skulle försvinna när hela dalsänkan utgjorde huvudmotivet.<sup>537</sup> I tidigare förslag hade, som ovan framgått, problemet lösts med förenande trafikleder.

Aalto konstaterade under presentationen 1961 att Tölöviken hade varit räddad i de senaste planerna som gjorts för området, men han hade inte endast räddat den utan även tagit den i användning. Han menade att det i ett land med 80 000 sjöar var på sin plats med vatten och ett gröonstråk i centrum. Vattnet utgjorde en väsentlig del av landskapet.<sup>538</sup> Han betonade möjligheterna och det specifika för Helsingfors. Platsens karaktär skulle bevaras och ytterligare betonas.

### Kombinationen gata–torg

När Aalto i mars 1960 presenterade riktlinjerna för Helsingfors nya centrum för centrumkommissionens arbetsutskott förklarade han varför det i modern tid var omöjligt att utgå från en huvudaxel i likhet med Haussmanns Avenue des Champs-Élysées. Han ansåg att trafikleder för motortrafik inte kan sluta i ett slutet torg utan de bör tangera ett parkeringscentrum varifrån gångtrafiken som fristående element utgår. Trafikplaneringen skulle grunda sig på ”kombinationen gata–torg” enligt Aalto, då blir själva trafikleden inte huvudmotivet utan endast en komponent i planen. Han menade

537 Aalto 1961b.

538 Aalto 1961a.

att trafiktrycket på stadsudden skulle minska om det placerades tillräckliga parkeringsmöjligheter där infartsvägarna ansluter sig till gatunätet. Han förklarade att det var möjligt att bygga ett bilfritt stigande och sjunkande terrasserat torg ovanpå trafiklösningen och att det i torgets närhet kunde resas byggnader för landets representation.<sup>539</sup>

Trafikplanen var en av utgångspunkterna liksom i tidigare planer, men Aalto såg med nya ögon på situationen. Trafikleden tangerade inte torgytan utan parkeringen. Detta skulle ha förbättrat möjligheterna att röra sig till fots i de närbelägna kvarteren. Planeringen av Drottningtorgets trafiklösning i Göteborg hade gett tilläggskunskap som kom väl till pass. Fingerplanens idé med trafikleder i grönzoner tillämpade han endast för gångvägarnas del. Till skillnad från tidigare Helsingforsplaner frångick han tanken med gatan som dominant.

### Riksdagshuset – symbol för demokrati

Sin vana trogen började Aalto presentationen av sin centrumidé för centrumkommissionens arbetsutskott 1959 med att placera planeringsområdet i en större kontext och motivera varför platsen för ett nytt centrum invid Tölöviken var den rätta. Stadens gamla centrum hade vuxit igen och han föredrog att det förblir på sin plats, restaureras och saneras med mild hand. Det nya centrumet skulle representera republiken Finland och uppfylla de krav som stadens tillväxt hade medfört. Han menade att Riksdagshusets placering invid Tölöviken dikterade placeringen av Helsingfors nya centrum. Byggnadens närhet och dominerande ställning påverkade och begränsade utformningen – till exempel Posthusets utvidgningmöjligheter. Riksdagshusets dominans som symbol för landets demokrati fick inte rubbas, en-

539 Aalto, Alvar, Pm, ”Yleisiä suuntaviivoja Helsingin kaupungin keskustan muotoiluun nähden”, K 345 Arbetsutskottet 2/1960, bilaga. I fortsättningen används 1960a.

ligt Aalto.<sup>540</sup> Han hade i Avesta och Seinäjoki poängterat stadshusets roll. I Helsingfors utgjorde Riksdagshuset planens ”krona”. Han fortsatte alltså att framhäva symboler för demokrati.

### Piazza Triangolo

#### – en funktionell och urban lösning

Det centrala torget var triangulärt och därför använde Aalto benämning ”Piazza Triangolo”. Vid presentationen 1961 förklarade han att det mellan trafiklederna bildas en kil som lämpade sig väl för ett nytt centralt beläget torg. Det solfjäderformade torget började mellan Mannerheimvägen och Posthuset och de tre terrasserna av olika storlek öppnade sig mot Tölövikens strand. Han betonade att man från varje däck skulle nå parkeringen på samma plan. Från terrasserna utgick även fotgängartrafiken mot Kampen, och mellan pelarna som bar upp terrasserna föreslog han affärslokaler. Det rådde brist på parkering intill affärerna i dåvarande Helsingfors och han trodde att förslaget kunde lösa problemet och eventuellt bromsa byggandet av shoppingcentra utanför staden. Han menade att kombinationen trafikinstrument och affärsverksamhet skulle ge torget ett eget liv. Kommersiell verksamhet skulle dessutom underlätta projektets genomförande. För arbetsutskottet motiverade han torgets form med att lösningen skulle underlätta förhandlingarna med Statens Järnvägar. Kravet på tilläggsspår var som störst vid järnvägsstationen och där var torget som smalast. Han betonade att storleken är den rätta. Om järnvägen skulle ges möjlighet att breda ut sig västerut skulle trafiken dominera stadens centrum och dessutom skulle infartens ”organiska” linje brytas. Han förkastade idén att placera rondeller och parkeringsfält i centrum. Det skulle innebära att man fick en trafiklösning men ingen stad, och enligt Aalto behövde huvudstaden definitivt båda. Det

540 Aalto 1960a.

öppna torget skulle ge staden en prägel av storstad.<sup>541</sup>

Vid presentationerna använde Aalto argument som kunde bidra till en överenskommelse med Statens Järnvägar. Trots detta glömde han inte helt bort den estetiska aspekten. Men framför allt låg fokus på hur han löst praktiska behov med hjälp av ett torg. I motiveringarna för sina tidigare centrumplaner hade han poängterat torgens betydelse för sammankomster och som samlande element i stadsbilden. I Helsingfors fick torget nya uppgifter.

#### De offentliga byggnaderna – en helhet

Till det triangulära centrumtorget anslöt sig en lång parklinje längs Tölövikens västra strand. Vid presentationen 1961 sade Aalto att strandparken kommer att bilda en mot norr riktad trafikled för fotgängare och att den med relativt små ingrepp kunde fortsätta utanför stadsområdet. I parken längs stranden, och delvis i vattnet, var de offentliga byggnaderna placerade så att de enligt Aalto skulle bilda en arkitektonisk helhet med park och vattenspegel. Byggnaderna skulle vara en direkt fortsättning på torget (se bild II.8). Fotgängarna skulle nå dem via parken. Bilsterna kunde använda sig av parkeringen under torget och intill stadion i norr. Byggnaderna i projektet hade maximal storlek och han menade att placeringen möjliggjorde en utbyggnad utan att Tölö sockerbruks område i norr berördes. Han motiverade förslaget att samla de publika byggnaderna med att de var i behov av samverkan och att de som en helhet skulle ge ett mera prestigefyllt intryck. Den viktigaste orsaken bakom lösningen ansåg han vara viljan att undvika allmänt förekommande så kallade explosionsstä-

541 Aalto 1960a; Aalto 1961a; Schildt 1990, 294. Schildt kallar torget ”Forum Triangulare” som sedan citerats som Aaltos benämning, men inga belägg för att Aalto skulle ha kallat torget för forum har påträffats.

der där byggnaderna var slumpmässigt placerade. Han menade att kombinationen av offentliga byggnader, ett solfjäderformat torg med affärslokaler och restauranger och en Tölövik som även på vintern var representativ skulle bilda ett tidsenligt centrum för Finland och Helsingfors. Enligt Aalto tillfredsställde förslaget både trafikens krav och anspråken en huvudstad ställde. Dessutom menade han att det till sin karaktär var ”en aning glatt och ljusst”.<sup>542</sup> Aaltos trettioåriga krav att de offentliga byggnaderna bör vara samlade fick här en ny form. De samlades på ett pärlband längs stadens inre linje.

Aalto önskade att landshjärtat skulle uppfattas som ett suveränt lands huvudstad och därför fick det inte vara småstadsaktigt med små torglösningar.<sup>543</sup> Det skulle vara urbant och öppet. Trafiklösningen fick inte dominera över det symboliska innehållet. På det psykologiska planet skulle det nya stadshjärtat verka förenande och ge ett intryck av storstad.

### 2.1.2

#### Kampen – ”ett torglikt cityområde”

När Aalto presenterade sin idé till centrumplanen för centrumkommissionen nämnde han överhuvudtaget inte Kampen. I betänkandet 1961 ingår centrumkommissionens utredning av områdets trafiklösning, men Aaltos åsikter framgår inte. Under presentationen 1961 talade han också själv endast flyktigt om Kampen. Han konstaterade att byggnadshöjderna kunde överskrida omgivningens om byggnadsvolymer taktfullt ansluts till det öppna området vid Riksdagshuset. Därtill sade han att tiden kräver att affärslokaler inrättas på två plan och det hade han beaktat. Kampen utgjorde enligt Aalto en synnerligen centralt belägen reserv för cityverksamheterna ef-

tersom busstationen planerades flytta västerut i etapper från sin tillfälliga plats bakom Glaspalatset. Han beskrev i korthet utformningen av busstationen som han föreslog att skulle byggas i två plan.<sup>544</sup> Vid presentationen av planen 1964 delades ett kortfattat utdrag av Aaltos anförande ut. Enligt det skulle Aalto ha sagt att Kampenområdet kommer att bilda en fast avslutning på centrumområdet innan han fortsatte med att beskriva trafiklösningarna. I betänkandet 1964 ingår en längre beskrivning av lösningarna, men tyngdpunkten ligger fortfarande på trafiken. Av någon anledning ansågs utformningen av Kampen mindre viktig. Åtminstone får man, efter granskningen av presentationerna och de två betänkanterna, det intrycket. Detta betyder inte att Aalto skulle ha lämnat området obeaktat.

Aaltos tankar om Kampens utformning hittas i ett pm som bifogats arbetsutskottets protokoll i mars 1961. Tidsmässigt sammanfaller det med inlämnandet av kommissionens första betänkande till stadsstyrelsen. Av pm:et framgår att Kampen arkitektoniskt sett var ett synnerligen känsligt område samtidigt som det var värdefullt för affärlivets expansion. Terrängens höjdskillnader utgjorde enligt Aalto en bra utgångspunkt för en lösning i flera plan. Huvudtrafiklederna har dragits förbi området, servicetrafik och parkering placerats på lägre nivåer. Han ansåg att de gående skulle lämnas i fred men med direkt kontakt med bilarna under däck. Trafiklösningen utgjorde utgångspunkten med målsättningen att områdets mitt enligt Aalto skulle reserveras för ett bilfritt torglikt cityområde med affärs- och kontorsbyggnader (bild II.18 och II.19). I byggnaderna längs Järnväggsgatan skulle de tre lägsta våningarna mot torget bilda hallaktiga affärsflyglar vars taklister skulle förena dem med bilhusens affärsdel. Där emot ansåg han att byggnaderna på Glaspalatsets tomt måste behandlas som en helhet. Dels för att

542 Aalto 1960a; Aalto 1961b.

543 Aalto 1961a.

544 Aalto 1961b; K 345 Centrumkommissionens första betänkande 20.3.1961, SSB nr 1/1961.

de skulle fungera som arkitektonisk avslutning för det nuvarande cityområdet vid Sokos och Forum, dels för att de skulle anpassa sig till stadens nya centrum. I 1961 års förslag hade han placerat en byggnad med affärslägenheter i de lägre våningarna och 6–12 kontorsvåningar ovanpå i kvarteret Mjölkkentralen–Hankkija vid Arkadiagatan.<sup>545</sup> Tre år senare hade han kommit fram till att Riksdagshusets närhet krävde lägre byggnadsmassor för att uppnå önskad rytm (jfr bild II.5).<sup>546</sup> Ett urbant affärscentrum var dessutom ett viktigt komplement för att stadens nya centrum skulle fungera.<sup>547</sup> Till skillnad från presentationerna och texten i betänkandena framgår det av pm:et att Aalto ansåg att Kampens arkitektoniska gestaltning var fundamental för stadsbilden. Trafiken var som alltid i hans centrumlösningar en del av helheten.

### 2.1.3

#### Böle – avlastningsområde

Aalto ansåg att cityområdet var i behov av ett sekundärcentrum dit sådana verksamheter kunde flyttas som inte var beroende av kundkontakter. Situationsplanen för Böle utgår från trafiknätets strukturering. Järnvägsnätets fördelningspunkt föreställde han sig på det 200 hektar stora triangelformade området där plats skulle reserveras för godsbangården, Postverkets distributionscentral och avgångsdepåer för stadens interna busstrafik. Han menade att markreserven i Böle rent av utgjorde nyckeln till en balanserad centrumlösning.<sup>548</sup> Vid publiceringen av den slutliga planen 1964 poängterade han områdets utmärkta läge

545 Aalto, Alvar, "Kampin alue", s.a., K 345 Arbetsutskottet 2/1961, bilaga; Aalto 1961a.

546 K 345 Centrumkommissionens andra betänkande 23.11.1964, 5, SSB 18/1966.

547 Aalto, Alvar, "Kampin alue" s.a., K 345 Arbetsutskottet 2/1961, bilaga.

548 Aalto 1961b; Aalto 1960a.

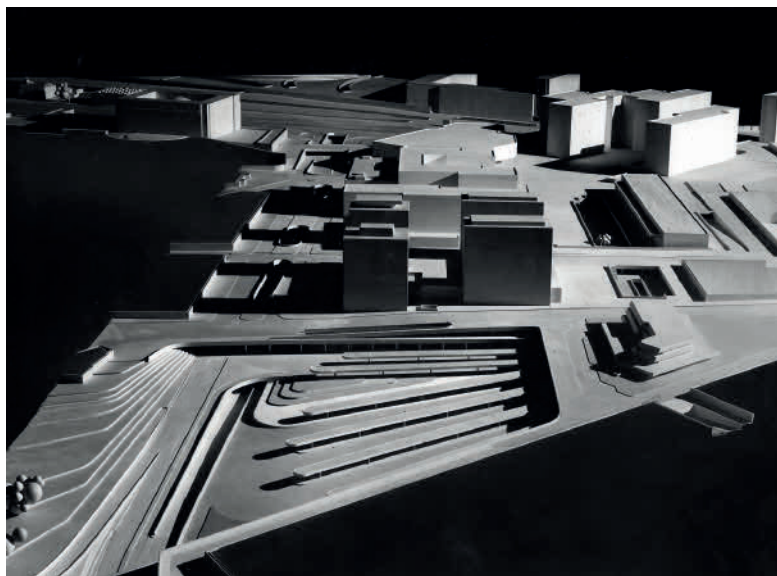


BILD II.18.

Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1964, modell. MFA, Aalto 13–894, foto Pietinen.

Kampen med busstationen i förgrunden. Järnväggatorna och Riksdagshuset till vänster.

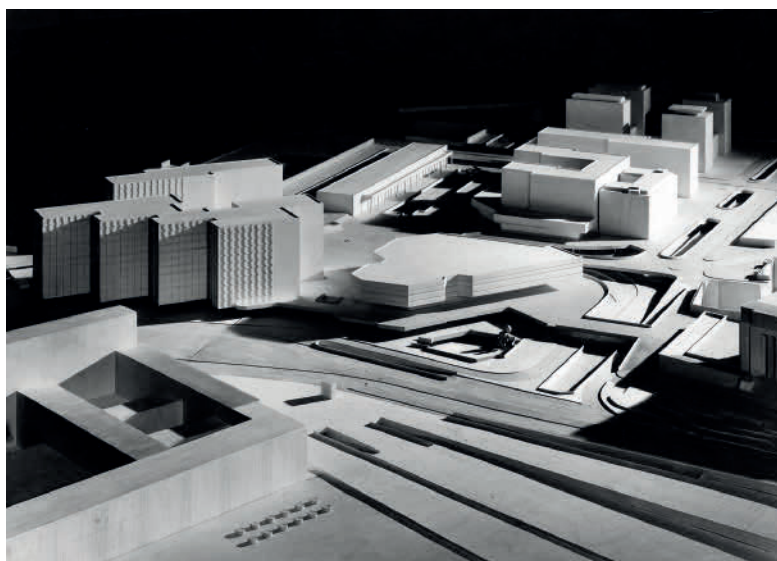


BILD II.19.

Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1964, modell. MFA, Aalto 13–1417, foto Pietinen.

Kampen sedd från nordost. Riksdagshuset nere till höger. Torget börjar vid Mannerheims staty. Notera stegringen mot Riksdagshuset. Uppe till vänster en låg arkadförsedd affärsbyggnad. Taklisten på kontorsbyggnadernas låga affärsdel är på samma nivå som taklisten på bilhusens affärsdel högst uppe på bilden.



med tanke på planerna att utveckla järnvägens lokaltrafik.<sup>549</sup>

Centrumkommissionens betänkande 1964 innehöll inte heller någon beskrivning av gestaltningen. Aaltos och Paavo Mänttäräs (1930–1996) nedtecknade uppgifter är den enda källan som ger lite tilläggsinformation. Enligt dem skulle Västra Böle upptas av radio- och televisionscenret samt kontorsbyggnader. Man räknade med totalt 17 000 arbetsplatser på området. Östra Böle var reserverat för mässans bruk, affärs- och samlingslokaler samt längst i söder för kontorsbyggnader och ett shoppingcenter för invånarna i den närmaste omgivningen (se bild II.16 och II.17). Aalto och Mänttäre uppskattade att upp till 26 000 arbetsplatser kunde ordnas öster om järnvägen.<sup>550</sup>

I presentationerna argumenterade Aalto för berättigandet av ett expansionsområde för Helsingfors centrum med möjligheter till goda trafiklösningar. Utåt önskade han av någon anledning betona trafiklösningarna som han även gjort i presentationen av lösningen i Kampen. En blick på ritningarna avslöjar dock att han var mån om att också Böle skulle få en egen stadskaraktär. Frågan infinner sig om Aaltos handlingsutrymme var begränsat? Var det verkligen Aalto som prioriterade trafiklösningarna eller tillfredsställde han centrumkommissionens eller andra intressegrupperingars förväntningar? Förfarandet förefaller främmande om man jämför med hans tidigare inställning till trafiken. Beträffande Tölöviksområdet – stadens nya centrum – var motiveringarna mer balanserade. Även estetiska motiv och lösningar på psykologiska behov motiverades. Problematiken följs upp i samband med centrumplanens behandlingsprocess.

---

549 Aalto, Alvar, "Utdrag ur akademiledamoten Alvar Aaltos anförande vid publiceringen av Helsingfors centrum 24.11.1964". AAM, 13 A 134. I fortsättningen används Aalto 1964a.

550 Aalto "Helsinki II, Pasilan alueen käyttösuunnitelma". AAM, 13 A 144; Paavo Mänttäre till prof. Otto Still, prof. P. H. Bendtsen och trafikdirektör Erik Tengblad i september 1963. AAM.

# 3

## EN PÅ HELHETSTÄNKANDE GRUNDAD SYNTES

Ovan beskrevs vilka motiv Aalto använde sig av och hur han motiverade sitt förslag. Granskningen av presentationerna och centrumkommissionens betänkanden klargjorde tydligt att lösningen för området invid Tölövikens var det primära. Kampen och Böle bildade, även för Aalto, reserver som skapade förutsättningar för stadens nya centrum. I detta kapitel förklaras varför och hur centrumplanen för Helsingfors fick sin specifika utformning. Först beskrivs Aaltos uppfattning av stadsplanesituationen och hans åsikt om stadens utveckling och därtill förknippade behov. Orsakerna bakom valet att koncentrera kulturbyggnaderna intill Tölövikens utreds. En stor del av kapitlet ägnas åt Aaltos inspirationskällor och hur han utvecklade dem. Vidare klargörs vilken betydelse hans tidigare erfarenheter av centrumplanering hade för gestaltningen. Målet är att reda ut hur han med en ”organisk” planeringsmetod utformade ett centrum för en huvudstad. Därtill beskrivs hur monumentaliteten uttrycks. I ett underkapitel undersöks hur tid och rum uttrycks i centrumplanen och hur Aaltos uppfattning förhåller sig till de ortodoxa funktionalisternas. Därefter ges en tolkning av planens inneboende mening. Beskrivningen av motiven bakom planens arkitektoniska utformning och Aaltos inställning till landskapet och naturen överlag är väsentlig för förståelsen av planens bemötande.

### 3.1 Aaltos bedömning av stadsplaneringsläget och framtida behov

För att klargöra bakgrunden till Aaltos förslag finns det skäl att för det första granska reella behov och möjligheter som låg till grund för lösningen och för det andra presentera de andliga behov som borde tillfredsställas, enligt Aalto. Orsakerna till att tyngdpunkten lades på kultur utreds, varefter Aaltos arbetsmetod presenteras som ett redskap för att skapa en arkitektonisk helhet av ett komplext utgångsläge.

#### Stadens hjärta får inte växa igen

För att få en delförklaring till varför Aaltos förslag till nytt centrum för Helsingfors är öppet är det orsak att se på en intervju med honom i *Nya Pressen* inför hans avfärd till USA hösten 1945. Huvudstadens framtida utveckling diskuterades och han ansåg att stadsplaneringen i Helsingfors bar en prägel av provinsialism och hoppades att den snart utlysta tävlingen skulle lösa många frågor. Han hävdade att endast vanlig kulturell kommunalpolitik inte räcker för att leda utveckling. Den viktigaste utgångspunkten med tanke på ett samhälles tillväxt och utveckling var att alla städer borde ha en möjlighet att också växa inåt. Han påpekade att Rovaniemi stadsplan innehåller en sådan reserv. Den korsformade parkzonen löper genom hela stadsstrukturen och kan bebyggas efter behov. Däremot hade Helsingfors inte läng-

re plats för allmänna byggnader och annan byggnadsverksamhet i centrum. Han såg inget direkt saneringsproblem men ”slumclearing” på lång sikt skulle ge en möjlighetsreserv. Alla byggnader som så småningom var dömda att försvinna skulle prickas ut i stadsplanen. Han såg järnvägen elektrifierad och överbyggd i framtiden, och menade att det inte fanns någon orsak att fylla Tölövikens.<sup>551</sup> Aalto hade i samband med Uleåborgsplanen (1942) ansett det speciellt viktigt att de yttersta gränserna för stadens centrum definieras. Det skulle finnas plats för framtida tillväxt. I Helsingfors fanns denna exceptionella möjlighet.

### Utnyttja befintliga möjligheter

Aalto ansåg redan 1922 att man skulle vara sig själv trogen och inte mekaniskt kopiera andra.<sup>552</sup> Man skulle ta vara på det man har och utveckla och förädla det så att man skiljer sig från mängden. Det är tankegångar som i hög grad överensstämmer med Mumfords åsikt att det måste finnas någonting som gör en stad individuell, men det skulle representera sin tid. Det fick inte vara ett dött monument. I Helsingfors var det stadens form som var det unika, stadsudden med sitt fortfarande öppna ”hjärta”. Det var här Aalto såg möjligheter att skapa ett centrum som skulle skilja Helsingfors från andra huvudstäder. Förutom att ta vara på dalgången önskade han intensifiera den. Beaktandet av stadens form skulle visa sig vara det sista han var beredd att ge avkall på (se kapitel 4 i Del III).

Platsvalet bestämdes också av att Riksdagshuset hade byggts på området och behövde en kontext. Aalto ansåg att han planerade ett centrum för landets huvudstad, vilket var en betydligt större uppgift än att planera ett nytt centrum för en vanlig

storstad. Riksdagshuset som symbol för landets demokrati var därför en av utgångspunkterna.<sup>553</sup>

Efter att Lindegren-Kråkströms plan hade presenterats 1954 skrev Aalto en artikel i *Hufvudstadsbladets* 90-års jubileumsnummer. Han noterade den nya planen i optimistiska ordalag, men planen innebar för honom att endast trafikfrågan var löst. Staden behövde ytterligare ett arkitektoniskt ansikte. Han prisade den oskattbara reserv Helsingfors hade i de öppna centumpartierna. Han föreställde sig ett nytt centrum, hur staden växte i sitt hjärta längs med ”de inre linjerna”:

Då helsingforsaren står t.ex. vid Mannerheimvägen, någonstans vid Riksdagshuset, öppnar sig Helsingfors som en inre krater, staden har alltså inte bara plats i de centrala delarna utan även ett inre ansikte med vidsträckta vyer, en värdefull och ytterst sällsynt tillgång för en stad så stor som Helsingfors. Detta inre ansikte är emellertid ännu inte färdigt. Några poänger finns visserligen: Tölövikens, Mannerheimvägen lyckligt löpande på en kornisch, Berghälls pyramidala stigning med Berghälls kyrka, stadens Sacré Coeur, stadion och djurgårdsparken. Det är av dessa fragment som ett representativt centralparti med nya offentliga byggnader kring Tölövikens och med bibehållna och utvidgade parksystem ska göras.<sup>554</sup>

Aalto sade klart och tydligt att ett förädlat landskap med hjälp av offentliga byggnader skulle ge stadens nya ansikte dess karaktärsdrag. Aalto såg en förskjutning av centrum norrut och att de offentliga byggnaderna borde placeras runt Tölövikens som inkluderats i centrum. Av planbeskrivningarna för centrumplanen framgår att utvidgade parksystem för Aalto primärt innebar att parkbältet hade kontakt med naturen i norr, inte att parken i form av grönska skulle tränga längre in i centrum. I *Hufvudstadsbladets* artikel berörde Aalto även de offentliga byggnader-

553 Aalto 1961a.

554 Aalto, Alvar, ”Quo vadis Helsingfors”, *Hbl* 5.12.1954; Enligt Kråkström uppkom benämningen ”Mannerheimvägen som kornisch” på Sofiahemmets tak i Berghäll där man samlats för att få en överblick över Helsingfors. Kråkström 18.5.2006.

551 *NP* 27.10.1945; Aalto reste till USA för att undervisa vid MIT i november och december 1945, Anderson, Fenske & Fixler (ed.) 2012, viii, resorna i kronologisk ordning.

552 Aalto, Alvar, ”Motiv från flyddade tider (1922)”, Schildt, 1973, 15.

nas dekadans, ett ämne han behandlat utförligt ett år tidigare i *Arkkitehti-Arkitekten*. Han ansåg att om artskillnaden mellan olika byggnader fortsätter att suddas ut leder det till ett amorft komplexfyllt stadsbyggande. Han efterlyste effektiv gruppering av offentliga byggnader och ett helhetstänkande.<sup>555</sup> Aalto framförde här en helt från Lindegren och Kråkström avvikande åsikt. Aalto önskade inte sprida ut de offentliga byggnaderna utan begränsade området till Tölövikens. Uttalandet om hur Helsingfors centrum borde utformas följde den linje Aalto tidigare följt – de offentliga byggnaderna skulle vara samlade.

Aalto ansåg det viktigt att Tölövikens bevarades, vattnelementet representerade landets psyke och måste därför utgöra en del av planen.<sup>556</sup> Men viken fick inte bli en romantisk insjöpastisch utan måste användas av arkitektoniska skäl. Från Villa Hagasund norrut fanns det möjlighet att placera offentliga byggnader så att vattnet utgjorde en dominant. Genom att placera byggnaderna delvis på pelare i vattnet blev de intensivare.<sup>557</sup> Aalto hade en klar vision och uppfattade Tölövikens som ett lösryckt stycke natur som man kunde göra någonting av. De vidsträckta vyerna var även värda att bevara och ytterligare poängtera. Därtill utgjorde Riksdagshuset en bra utgångspunkt för utformningen. Han såg goda möjligheter att skapa ett för Helsingfors specifikt nytt centrum utan att förhindra en framtida utveckling.

### 3.1.1

#### Kulturen tar plats

Uppdragsgivarna med stadsdirektör Aho i spetsen önskade en stadsplan som skulle tillfredsställa en huvudstads krav. De önskade ett centrum

<sup>555</sup> Aalto, Alvar, "Quo vadis Helsingfors", *Hbl* 5.12.1954; Aalto, Alvar "De offentliga byggnadernas dekadans", *ARK* 9–10/1953.

<sup>556</sup> Aalto 1961a.

<sup>557</sup> Aalto 1961a.

jämbördigt med Senatstorget, i vilket kulturlivet förutom affärsvärlden och statens administration skulle få plats, trots att det fanns ett beslut om att kulturen och annan offentlig verksamhet skulle placeras runt de inre vikarna. I kapitel II.1 ovan om samhällskontexten framkom den positiva inställningen till kultur både internationellt och nationellt. Nedan granskas Aaltos inställning till kultur överlag och hur det kom sig att endast kulturbyggnader skulle resas i stadens nya centrum.

Aalto hade allt sedan 1920-talet talat om den italienska stadskulturen och önskat se en motsvarande utveckling i Finland. Dessutom hörde han enligt Melgin till dem som under kriget idkat kulturpropaganda. Hon anser att han spelade en betydande roll i verksamheten som vände sig till USA. Med propagandan ville man visa att Finland hade förtjänat sin självständighet och hörde till den västerländska civilisationen. Intresset för Finland skulle upprätthållas med kultur. Under åren 1939–1940 ansvarade Toimisto A – Byrå A i huvudsak för verksamheten. I Aaltos taktik ingick att mobilisera de skandinaviska kulturkretsarna för att föra propaganda för Finland i Europa och USA. Planen att utge kulturtidskriften *The Human Side* understöddes av Stadsrådets informationscentral och det praktiska arbetet sköttes av Toimisto A – Byrå A. Den finländska paviljongen på världsutställningen i New York 1939 omöblerades enligt Melgin så att besökarna skulle förstå att landet stred för bevarandet av den västerländska kulturen. Mottot var från början "Finland – a country of freedom and democratic spirit", och hela utställningens mål var att visa morgondagens värld. För Aalto lämpade det sig väl att visa att Finland hade slagit in på utvecklingens och moderniseringens väg, men Finland som en del av Skandinavien blev den dominerande landsbilden som fördes fram.<sup>558</sup> Kulturen togs aktivt i bruk tack vare sin förmodade opolitiskhet och samma politik fortsatte efter kriget.

<sup>558</sup> Melgin 2014, 83–90.

Det fanns dock en skillnad: under kriget riktades propagandan endast mot utlandet, men nu skulle Helsingfors och hela landets invånare förnas runt kultur. Samtidigt hade det tack vare den växande industriverksamheten återigen uppstått ett behov att visa att landet hörde till den västerländska kulturfären. Arkitekturen skulle bidra med att visa framtidstro, kvalitet och modernitet. Enligt Čeferin konstruerade arkitekturutställningarna, som skickades utomlands, den nya finlandsbilden.<sup>559</sup> Det blev Aaltos uppgift att modifiera den för internt bruk med ett konkret uttryck i ett nytt centrum för Helsingfors.

Att utnyttja kulturens positiva kraft tilltalade säkert också stadsdirektör Aho som är känd som en kulturens man.<sup>560</sup> Aho och Aalto hade samma uppfattning om vad landet, dess befolkning och huvudstaden behövde. Eftersom Helsingfors var i behov av nya kulturbyggnader och Riksdagshuset fortfarande saknade ett sammanhang, kunde detta kopplas ihop med det allmänna identitetsskapandet. Att även internt ta kulturen till hjälp för att återknyta enheten kändes tillräckligt neutralt i det kalla krigets tidevarv.

På 1800-talet skapades den finländska nationalidentiteten ovanifrån med hjälp av litteratur, bildkonst, nationalromantisk arkitektur och musik. I Aaltos projektbeskrivningar av centrumplanen framkommer en vilja att utveckla tanken. För Bengt Broms, som sedermera utnämndes till Finlandiahusets första chef, hade Aalto i slutet av 1940-talet avböjt en förfrågan om att hålla ett föredrag om kultur med att säga: ”Jag deltar inte i kulturevenemang, jag håller inga föredrag om kultur, jag *skapar* kultur.”<sup>561</sup> Aalto trodde sig kunna vidga och berika den finländska identiteten – göra den urban. Han såg således ett reformbehov inom kulturens område. Helsingfors nya centrum skul-

le avspegla ett framåtsträvande folks höga kulturella nivå. Men det må sägas att han ansåg att finländarnas kulturella nivå var låg.<sup>562</sup> Han ansåg att speciellt förståelsen av arkitektur borde förstärkas och byggnadskonsten borde gå mera på djupet. Det betydde enligt Aalto att nivån på samhällets alla centrum, från Helsingfors till minsta kyrkoby, borde höjas.<sup>563</sup> Han såg det som sin uppgift att höja den kulturella nivån. Detta överensstämde med funktionalisternas åsikt som från början hade ansett att man måste övervinna hinder och försöka ändra på värderingarna för att skapa förutsättningar för förändring.<sup>564</sup> Själv menade han att historien känner till endast en form av kultur – den som baserar sig på staden.<sup>565</sup>

I inledningsanförandet under en kulturpolitisk konferens 1962 tangerade Aalto centrumbyggandet genom att säga att man enligt tidens trend strävar efter att skapa stadskärnor för alla medborgare och för kulturändamål. Han konstaterade att det var fullt möjligt och hänvisade till sin egen lösning för Helsingfors. I raden av kulturbyggnader längs Tölövikens strand kunde alla kulturområden få plats. Han menade att han gett kulturen möjlighet att verka inom arkitekturs ramar.<sup>566</sup> Centrumkommissionen gav honom och förslaget sitt stöd. Enligt 1961 och 1964 års betänkanden var kommissionens mål att skapa ett nytt centrumområde och att där placera ”endast byggnader som tjäna kulturlivets behov”.<sup>567</sup> Målsättningen hade verifierats sedan han fick uppgif-

562 Exempelvis Aalto, Alvar, ”The international status of Finnish art (1962)”, Schildt 1997, 278ff.

563 Alvar Aalto *halusi talojen sijasta piirtää taajamia*, <http://yle.fi/aihe/artikkeli/2006/09/08/alvar-aalto-halusi-talojen-sijasta-piirtaa-taajamia>.1.3.2017. I programmet som visades ett år efter Aaltos bortgång 1977 ingår uttalanden av Aalto.

564 Rådberg 1997, 88.

565 Aalto, Alvar, ”Väckelserop till dem som bygger städer”, *Finsk kommunaltidskrift* 7/1961, 348.

566 *US* 23.1.1962.

567 K 345 Centrumkommissionens första betänkande 20.3.1961, SSB 1/1961, bilaga; K 345 Centrumkommissionens andra betänkande 23.11.1964, 5, SSB 18/1966, bilaga; Koho anser att orsaken till att Helsingfors nya centrum blev ett kulturcentrum ligger i att Aalto var humanist, Koho 1997, 126.

559 Čeferin, 2005, 51.

560 Kolbe 2004, 123.

561 Broms 1986, 260. ”En käy kulttuuritilaisuuksissa, en pidä kulttuuriesitelmää, minä *teen* kulttuuria.” Fritt översatt Eva Johansson.

ten, då gällde det att skapa ett centrum med flera funktioner och helst på en mindre yta. Han hade lyckats övertyga kommissionen att ett vidare grepp och en helhetssyn var att föredra. Men idén att samla endast kulturbyggnader vid Tölövikens kan inte endast tillskrivas Aaltos intresse för kultur.

För det första inverkade tidigare tagna beslut, som Aalto visserligen delvis hade påverkat i egenskap av ledamot i prisnämnden 1948 och i centrumkommittén som tillsattes 1950. För det andra bidrog pågående byggnadsverksamhet och planering. Området runt Hagnäs torg höll vid den här tiden på att utvecklas till ett representativt, sekundärt affärscentrum. Där skulle ett nytt ämbetshus för socialväsendet och polisverket resas inom kort.<sup>568</sup> För det tredje hade man på 1930-talet ansett att Tölövikens kan bevaras om man inte bygger bostäder på området. Funktionalismens zonindelning stärkte uppfattningen. Bostäderna skulle flytta till förorterna. Detta i kombination med Aaltos åsikt att statens och stadens administration skulle förbli på sin plats samt att Böle skulle utgöra en framtida reserv kan inte förbises. Behovet av ett nytt stadshus hade diskuterats i flera års tid. Aalto menade att stadshusets funktion hade ändrat och att administrationens behov av utrymmen inte längre kunde införlivas i ett traditionellt stadshus. Tiden krävde enligt Aalto en byggnad för representation som väl kunde placeras intill Tölövikens. Han föreslog att kongresshuset i Zürich kunde fungera som förebild.<sup>569</sup> Ovanstående omständigheter i kombination med samhällets positiva inställning till kultur och insikt om dess användbarhet gynnade Aalto. Han både gavs och tog tillfället i akt att förverkliga sin dröm att höja den finländska stadskulturens nivå.

568 Stn 1.11.1956.

569 Aalto, 1960b.

### 3.1.2

#### Aaltos arbetsmetod

Aalto har beskrivit sin arbetsmetod utförligt i artikeln ”Forellen och fjällbäcken” (1947). Hans på intuition grundade arbetssätt är därför allmänt känt, men det är på sin plats att upprepa metoden, eftersom den kom väl till pass i Helsingfors där ovanligt många önskemål och element stod i strid med varandra och försvårade planeringen. Arbetet började med oenigheter om markdisponeringen och markbytet mellan staden och staten. Posthusets planerade utvidgning komplicerade den arkitektoniska utformningen och kravet på en centrerad trafiklösning försvårade ytterligare arbetet.

Enligt Aalto innebar planering inte endast att reda ut konkreta problem utan även ekonomiska, tekniska, psykologiska och sociala frågor krävde en lösning. Alla påverkade de både individen och kollektivet. Därtill kom massornas rörelser och interna konflikter. Det var inte lätt att åstadkomma en balanserad och för alla inblandade parter acceptabel lösning. Aalto ansåg att problemhärvarna inte kunde lösas på rationell eller mekanisk väg. Därför tog han till sig alla krav och delproblem och glömde sedan bort dem för en tid och övergick

[...] till ett arbetssätt som i hög grad påminner om abstrakt konst. Enbart ledd av instinkten ritar jag, inte några arkitektoniska synteser, utan ibland rent av barnsliga kompositioner, och den vägen kommer jag småningom på abstrakt bas fram till huvudidén, ett slags universalsubstans, med vars hjälp de talrika stridiga delproblemen kan bringas i harmoni.<sup>570</sup>

Aalto menade att arkitekturen liksom den abstrakta konsten, när den är som bäst, är resultatet av en kristalliseringsprocess.<sup>571</sup> Att mentalitet,

570 Aalto, Alvar, ”Forellen och fjällbäcken (1947)”, Schildt 1973, 62.

571 Aalto, Alvar, ”Forellen och fjällbäcken (1947)”, Schildt 1973, 63.

känsloyttringar, miljö och nationell kultur utgjorde viktiga ingredienser i hans på intuition grundade simultanlösningar framgår av installationstalet i Finlands Akademi 1955. Vid samma tillfälle påpekade han att harmoni var ett element som bara kunde uppnås med konstnärliga medel. Därtill betonade han att endast harmoni kan göra en skapelse till en kulturfaktor med bestående värde.<sup>572</sup> I tacktalet för guldmedaljen på R.I.B.A. i London 1957, poängterade han igen instinktens betydelse: "We first do a thing by instinct and then afterwards we find the reason for it. For me, it is about 80 per cent this way, and for only 20 per cent do I have the reason first."<sup>573</sup>

Enligt Aaltos medarbetare närmade han sig alltid problem ur en praktisk infallsvinkel. Han jämförde aldrig olika alternativ utan idén föddes ur en snabb skiss. Utgående från konturerna formades så småningom de arkitektoniska formerna som liksom funktionella detaljer omprövades och förfinades under arbetets gång medan grundidén bevarades.<sup>574</sup> Skisserna och ritningarna till centrumplanen i föregående kapitel synliggör metoden. Vid presentationen av centrumplanen 1961 förklarade han att det inte går att lösa en detalj när man bygger en stad utan det måste uppstå en syntes av flera ibland motstridiga problem.<sup>575</sup> Han varnade för att arkitekturen inte får stanna på analysens plan. Man kan inte undersöka de olika kraven enskilt. Det behövs synteser och helhetsvision, påpekade han i en diskussion med Schildt 1967.<sup>576</sup> Det betydde inte att han jämt sökte nya idéer, skriver Vezio Nava. Världen var full av idéer som kunde utvecklas. Han talade hellre om att få impulser än om att bli passivt influerad. Han litade inte på någon teori enligt Harry Charring-

ton, hellre ifrågasatte, lekte med och utvecklade han koncept intuitivt genom samtal. Med tanke på framtida behov memorerade han enligt Veli Paatela ständigt former i naturen.<sup>577</sup> Han samlade på sig idéer och intryck som han använde och utvecklade utgående från problemställningen han stod inför. Varje stadskärna var unik och behövde en individuell lösning. Därför var det enligt Aalto omöjligt att forma regler för utformningen av stadskärnor liksom för arkitektur i allmänhet, endast metoden var användbar.<sup>578</sup>

Till Aaltos arbetsmetod kan även hans muntliga och skriftliga motiveringar till lösningarna hänföras. De varierade beroende på adressaten. I Helsingfors informerades dock alla om att syntesen var det viktigaste:

Som slutmål har varit en helhet, inom vilken de olika verksamhetsformerna och elementen sammanförs genom inre analys med beaktande av stadens storlek, tillväxten i framtiden och samtidigt möjligheternas övre gräns. Det är inte blott fråga om en trafiklösning eller en reglering av tomter och byggnadshöjder eller ett förslag, baserat på en separat institutions beräkningar, utan en samtidig lösning för alla element med ett verksamhetsdugligt centrum av metropolkaraktär för landets huvudstad som slutmål.<sup>579</sup>

Samtidigt som han preciserar uppgiftens målsättning framgår arbetsmetodens användbarhet i Helsingfors. Uppgiften innehöll många motstridiga krav och enligt Aalto krävdes det både intuition och syntes för att uppnå ett gott resultat.

572 Aalto, Alvar, "Konst och teknik (1955)", Schildt 1973, 74–78.

573 Aalto, Alvar, "RIBA Discourse 1957", *Architectural Design* 12/1979, 5.

574 Vezio Nava, Jaakko Suihkonen & Kaarlo Leppänen i Charrington & Nava 2011, 40f, 89.

575 Aalto 1961b; Aalto 1961a.

576 Schildt 1973, 100.

577 Nava 2011, 40; Charrington 2011, 74; Veli Paatela i Charrington & Nava 2011, 149.

578 Schildt 1973, 100.

579 Aalto 1961b.

## 3.2

### Aaltos inspirationskällor och deras vidareutveckling

I följande avsnitt granskas möjliga förebilder, som för att använda Aaltos uttryck, eventuellt gett impulser för gestaltningen av Helsingfors centrumplan och dess delar. Avsikten är att granska hur Aalto vidareutvecklade intrycken från konsthistorien och hur hans förslag förhåller sig till gällande stadsplaneteorier och områdets tidigare planering. Genom att ställa Helsingforsplanen i relation till samtida huvudstadsprojekt infogas den i ett internationellt sammanhang, och Aaltos egna bidrag får bättre synlighet. Först jämförs dock Aaltos lösning med Meurmans åsikter om centrumplanering. Han var några år äldre än Aalto och Finlands första professor i stadsplanering 1940–1959. Målsättningen är att beskriva hans syn på utformningen av städernas centrum, som han presenterar den i *Asemakaavaoppi*, och förklara hur Aaltos plan förhåller sig till den. Därefter granskas vilken typ av information och jämförelsematerial Aalto lät införskaffa för uppdraget. Sedan följer inspirationskällorna och deras användning. Helheten, de offentliga byggnaderna som grupp och torget granskas enskilt.

Meurman hade stort inflytande på stadsplaneringens utveckling i Finland. Han kom i kontakt med funktionalismen främst via litteratur. Modern trafikplanering hade han dock bekantat sig med under en resa till Tyskland hösten 1937 där han imponerades av de tyska motorvägarna.<sup>580</sup> Hans inverkan på planeringsområdets zonindelning och trafiklösning har redan presenterats. Aalto hade som bekant direkta kontakter med kolleger i Europa under hela 1930-talet. Han ansåg att de tillsammans via kommittéer bar det största ansvaret för centrumplaneringen i Hel-

singfors på 1950-talet.<sup>581</sup> Enligt Eric Adlercreutz kan man tala om en ömsesidig uppskattning.<sup>582</sup>

Stadens offentliga platser skulle enligt Meurman indelas i monumentala torg, salutorg och trafikplatser. De två förstnämnda skulle vara lugna platser i motsats till trafikplatsen som skulle planeras för smidig och oavbruten trafik.<sup>583</sup> Man kan säga att Aalto placerade det nya salutorget i Kampen och kombinerade det monumentala torget med trafikplatsen. Även han beskrev torgen som lugna platser. Meurman skriver i *Asemakaavaoppi* (1947) att en konkav gata är vacker och att en proportionerlig och intressant avslutning som drar blicken till sig ytterligare förhöjer gatans skönhet. Ett torg som ligger i anslutning till en gata bör avspegla trafikriktningen. Därtill skriver han att det är viktigt att kompositionens huvudbyggnad är placerad så att man lätt kan se den från gatan. Den får inte endast snabbt visa sig genom bilfönstret.<sup>584</sup> Aalto tog fasta på detta och gav Terrasstorget och Frihetsgatan samma längdriktning. Planens huvudmotiv – Riksdagshuset – är synligt under hela infarten till centrum. Han tillämpade också kravet att en gata bör ha en avslutning på motorvägen.

Beträffande en stadsplans konstnärliga utformning krävde Meurman att ”huvudmotivet till vilket bimotiven underordnar sig framträder tydligt och att rytm, vackra linjer och harmoniska byggnadsmassor ingår”.<sup>585</sup> Stadsplanen måste utgöra en helhet vars form och yttre linjer smälter in i landskapet. Dessutom hävdade han att terrängen och gatunätets differentiering bör förverkligas även i konstnärlig bemärkelse.<sup>586</sup> Kraven kunde ha ingått

581 Alvar Aalto till Kaarlo Hillillä angående Pensionsanstaltens projekt 11.5.1952. AAM.

582 Eric Adlercreutz 19.5.2005.

583 Meurman 1947, 210–214.

584 Meurman 1947, 436f.

585 “[...]siinä näkyy pääaihe, jonka alaiseksi sivumotiivit alistuvat, että siinä esiintyy rytmä, kauniita linjoja ja sopusuhtaisia massarakennelmia.” Fritt översatt, Eva Johansson, Meurman 1947, 430.

586 Meurman 1947, 436.

580 Meurmans resor 1912–1937 i Salmela 2004, 304ff.



i Aaltos motiveringar för centrumplanen, så man kan fråga sig vem som inspirerade vem. Aalto var en del av CIAM:s inre ring medan Meurman enligt Ulla Salmela införde funktionell centrumplanering först i slutet av 1930-talet. Meurman beaktade historien och ansåg att man skulle lära sig av den.<sup>587</sup> Påverkade exempelvis detta Aalto eller hade han sin linje grundmurad innan de träffades i samband med biblioteksprojektet i Viborg (1927–1935)<sup>588</sup> eller hade de helt enkelt samma förebilder? Det får framtidens forskning visa. På det nationella planläggningsfältet rådde det i vilket fall som helst en samstämmighet mellan kollegerna.

### 3.2.1

#### För uppgiften införskaffat referensmaterial

I det följande riktas blicken på den information Aalto ansåg sig behöva om samtida, utländska lösningar. Tack vare sina internationella kontakter kan man med fog utgå från att Aalto kände till vad som byggdes och planerades runt om i världen. Men det uteslöt inte hans behov av specifik information. Beträffande trafiklösningen förefaller behovet ha varit stort. Inför uppgiften bekantade han sig med centrumplaneringen och aktuella lösningar åtminstone i följande städer: Zürich, Stuttgart, Turin, Amsterdam, Rotterdam, Köpenhamn och Paris. Det framgår av en räkning som bifogats centrumkommissionens protokoll.<sup>589</sup>

Karl Fleig<sup>590</sup> ombads undersöka förhållandet mellan järnvägstrafiken och postverksamheten i de tre förstnämnda städerna där järnvägens ändstation befann sig i stadens centrum liksom i Helsingfors. Exempel på frågor som Aalto

ville ha svar på var: var hade busstationen placerats, var person- och godstrafiken separerade eller inte, fanns det avlastningsstationer i förorten, ämnade man ändra systemet? Själv besökte han Zürichs Postdirektion och Fleig bekantade sig på ort och ställe med städernas lösningar i anslutning till järnvägen. Beträffande järnvägsstationen i Turin erhöll Aalto en skriftlig utredning där det framgår att gods- och persontrafiken var åtskilda.<sup>591</sup> Till finländska Post- och Telegrafverket och Järnvägsstyrelsen skrev Aalto genast efter att han fått uppdraget att han inte i begynnelsekedet var intresserad av prognoser och utredningar utan av utländska jämförelseobjekt.<sup>592</sup> En karta i Aaltoarkiven visar att han var intresserad av trafiklösningarna i Rotterdam där järnvägs- och busstationen samt huvudgatan ligger intill varandra, vid sidan om affärscentret. Stadens centrum totalförstördes under tyskt bombardemang 1940 och byggdes upp efter 1945.<sup>593</sup> Inga dokument med anknytning till 1950-talets Amsterdam har heller påträffats bland de undersökta centrumdokumenten. I Amsterdam var målsättning att bygga om stadens historiska centrum utan att förändra stadskaraktären.<sup>594</sup> Detta kan ha intresserat honom men utesluter inte att han även skulle ha önskat upplysningar om trafiklösningarna. I den frågan närmade han sig staden i början av 1970-talet när han fick i uppdrag att revidera sitt centrumförslag (se kapitel 4 i Del III).

Planerna för Paris hör till de verkligt storskaliga och Aaltos kontakter med Frankrike uppehölls tack vare att Villa Carré i Bazoches-sur-Guyonnes planerades och byggdes i slutet av 1950-talet. Han korresponderade med arkitekt Marchel Roux och med hans hjälp blev han tillsänd *Le Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale*

587 Salmela 2004, 157f, 243.

588 Meurman fungerade som stadsarkitekt i Viborg 1918–1937.

589 K 345, Arbetsutskottet 16/1959 och Centrumkommissionen I/1960.

590 Karl Fleig arbetade på Aaltos byrå i två perioder 1953–1957 och 1958–1959, Schildt 1994, 314.

591 Karl Fleig till Elissa Aalto 11.11.1959 och 8.12.1959, och Karl Fleig till Deutsche Bundesbahn Stuttgart 23.11.1959. AAM.

592 Alvar Aalto till S. Ahola/ Post- och Telegrafverket och till E. Aalto/Järnvägsstyrelsen 6.10.1959. AAM.

593 Hall, P. 1966, 95f.

594 Merlin 1971, 116ff.

*de la Région Parisienne* (PADOG) som godkändes 6 augusti 1960.<sup>595</sup> Förutom att begränsa Paris fysiska expansion innebar PADOG:s strategi en förbättring av transportsystemet för att minska trafikstockningar och för utvecklandet av vissa förortscentra för att åstadkomma ”a polycentric city”. Det största projektet i regionplanen var La Défense i väster. Ett komplex av kontor, affärer, utställningslokaler och offentliga byggnader samt bostäder för 800 000 personer skulle resas intill ett nationellt centrum för industri och teknik. En ny öst-västlig expressmetrolinje (RER – Réseau express régional) skulle förbättra den kollektiva trafiken och förena La Défense med andra delar av Paris. I mitten under däckets skulle expressvägar mötas i ett system av planskilda korsningar.<sup>596</sup>

I Köpenhamn hade City Plan Vest framlagts 1958. Där var målet att både avlasta och nyorganisera stadens struktur. Förslaget innehöll total trafikdifferentiering vid centraljärnvägstationen som skulle anknytas till frakt- och busstrafik samt parkering.<sup>597</sup> Det har inte gått att klarlägga vad exakt det var som fångade Aaltos intresse. Han besökte Köpenhamn 1955, 1956 och 1958<sup>598</sup> och följaktligen torde han ha känt till planeringsläget. Trots det kan han dock ha skaffat uppgifter om till exempel trafikplaneringen, men inga belägg har hittats.

Aalto fakturerade inte för svenskt bakgrundsmaterial. Endast en redogörelse av trafikplaneringen i Stockholm finns bland Helsingforsdokumenten i Alvar Aalto-museets arkiv. Den lilla skriften, *Fördelning av infartsledernas trafik mot*

*cityområdet*, är utgiven av norska Opplysningsrådet för biltrafikken. Enligt rapporten var målet att tillfredsställa den löpande trafikens behov, minska långtidsparkering i centrum och anlägga infartsparkeringar ”park-and-rideplatser”.<sup>599</sup> Aalto var väl insatt i Stockholms stadsplanering även utan tilläggsinformation. Han anlät svenska trafikplanerare och uppehöll kontakten med Markelius, som efter att ha suttit i prisnämnden 1948 torde ha känt väl till stadsplaneringsfrågorna i Helsingfors.

Mest jämförelsematerial skaffade Aalto sig om frågor som berörde trafikknutpunkter i centrum, vad och hur mycket de skulle innehålla. Det kan betyda att han inte var nöjd med trafikmaskinen i Göteborg och också ifrågasatte Lindegren-Kråkströms lösning från år 1954. Han visste hur stora förändringar i stadsbilden det var fråga om när alla prognoser och önskemål beträffande trafiken beaktades. Enligt uppdragsgivarna fick trafiken inte dominera i Helsingfors, men han var uppenbarligen osäker på lösningen och behövde jämförelsematerial. Förutom att skaffa dagsaktuell information om funktionella trafiklösningar fördjupade han sig också i planeringsområdets stadsplaneringshistoria. Schildt fick uppgiften att plocka fram tidigare planer.<sup>600</sup> Enligt dokument i Alvar Aalto-museets arkiv införskaffades även fasadritningar av byggnader i planeringsområdets omgivning. Utöver aktuella europeiska trafiklösningar önskade Aalto alltså upplysningar om den befintliga bebyggelsen och om områdets rika historia – den som fanns i arkiven.

595 Alvar Aalto till Jacques Rozner ”Les Echos” 15.6.1961. AAM.

596 Hall, P. 1966, 85–89; *Le livre du plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne de 1960*. AAM; Huvudaxeln i La Défense kan uppfattas som en fortsättning på Avenue des Champs-Élysées. Metro och trafikleder i flera plan ligger under det 1,5 km långa däckets. Höghus dominerar och idag har området livats upp med ett stort antal skulpturer.

597 *City Plan Vest*, 1958, BSA; Se Andersen m.fl. 1979.

598 *Malmilta maailmalle – Alvarin matkat, vuodet*, [http://www.alvaraalto.fi/net/malmilta\\_maailmalle/alvarin\\_matkat\\_vuodet.htm](http://www.alvaraalto.fi/net/malmilta_maailmalle/alvarin_matkat_vuodet.htm). 17.10.2016.

599 Schütz 1959. AAM.

600 Telefonsamtal mellan Göran Schildt och Eva Johansson 11.10.2005.

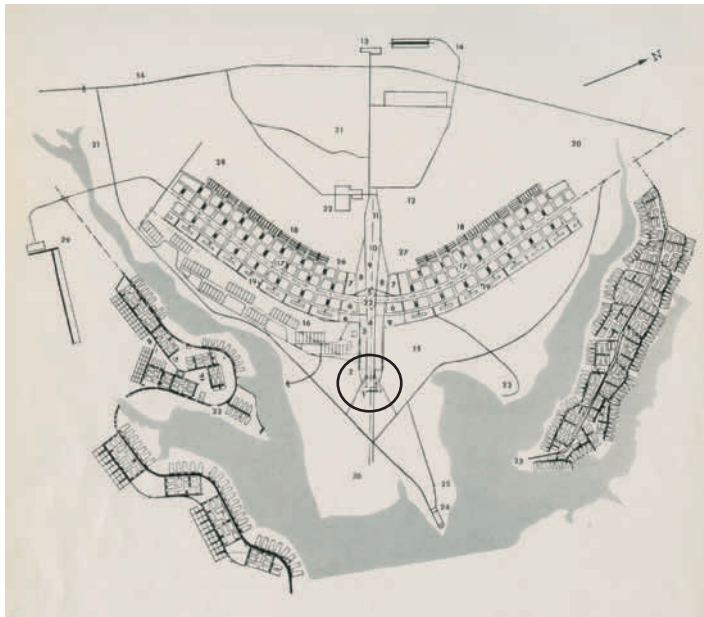


BILD II. 20.  
Lúcia Costa, Brasília 1957. Stäubli 1966, 18.

De tre makternas torg inringat. Det triangulära torget fortsätter med en centralaxel. Invid den ligger kyrkan och lamellbyggnader för ministerier. Köp- och trafikcentret i flera plan i mitten ovanpå vägen som förenar bostadsområdena. Avståndet mellan kongressbyggnaden på torget och köpcentret är cirka två kilometer.

### 3.2.2 Helsingfors nya centrum som helhet

Centrumplanens viktigaste del bestod av Hesperiaparken med allmänna byggnader intill Tölövikens och det triangulära, terrasserade centrumtorget. Nedan granskas förebilder för helheten och hur Aalto utvecklade dem. I de följande avsnitten undersöks därefter orsakerna bakom formgivningen av torget och gruppen av kulturbyggnader närmare. Utformningen av Kampen, och förebilderna för utformningen, behandlas i samband med helhet, och uppfattningen om fasadutformningen beskrivs i anslutning till diskussionen om byggnadsmaterialet för Finlandiahuset. Aaltos gestaltning ställs i relation till den ortodoxa funktionalismens uppfattning av stadernas centrum, och uppdragsgivarnas föreställningar om ett värdigt centrum. Gestaltningens relation till Team 10:s och de finländska strukturalisternas målsättningar granskas i samband med det mot-



BILD II. 21.  
Walter Burley Griffin & Marion Mahoney Griffin,  
Tävlingsbidrag för utformningen av Canberra 1912. Kostof  
1991, 193.

stånd centrumplanen utsattes för under behandlingsprocessen.

Torget och hela centrumplanen kan ses som två v:n innanför varandra i mitten av statsudheden. Därtill bildade järnvägens utvidgningsområde mellan västra och östra Böle en triangel liksom området för busstationen i Kampen. Aalto använde sig ofta av grundformerna rektangel, kvadrat och cirkel. Av cirkeln förekommer sektorer som han utformade både torg och solfjäderformade byggnadsdelar med, därmed förefaller det osannolikt att han skulle ha tillskrivit triangeln ett symbolvärde. Han såg snarare hela staden som en geometrisk grundform. I en intervju i *Nya Pressen* menade han att järnvägsområdet gav Helsingfors stadsplan dess typiska v-form.<sup>601</sup> Aalto snedställde ofta byggnaderna mot den befintliga stadsplanen. Vid Tölövikens lät det sig göras helt naturligt. Det var bara att följa strandlinjen, och samtidigt grep

<sup>601</sup> NP 27.10.1945.

triangelns sidor som en tång om Tölövik och införlivade den i helheten. Formen bidrog också till att markera Riksdagshusets roll utan att direkt poängtera dess fasad.

Användningen av triangeln i utformningen av stadskärnor är inte helt ovanlig och den har också tillskrivits olika betydelser. Lúcio Costa omringade i sitt tävlingsförslag för Brasília 1957 statsmaktens tre autonoma grundpelare – den verkställande, den lagstiftande och den dömande makten, med en liksidig triangel (bild II.20).<sup>602</sup> Walter Burley (1876–1937) och Marion Mahony Griffins (1871–1961) förslag för Australiens huvudstad Canberra i stadsplanetävlingen 1912 utgör ett tidigare exempel.<sup>603</sup> De inneslöt stadens hela offentliga liv i en triangel (bild II.21). I båda fallen är trianglarna dragna med linjal till skillnad från triangeln i Helsingfors. I Brasília och Canberra användes triangeln som symbol för demokrati medan Helsingfors redan hade en sådan symbol i Riksdagshuset.

Med tanke på att Aalto beundrade Asplund är det naturligt att se honom och Sigurd Lewerentz (1885–1975) som impulsgivare för den ensidigt bebyggda triangeln i Helsingfors. De hade använt en liknande grundstruktur i utformningen av Skogskyrkogården i Stockholm (se bild I.7). Förklaringen till utformningen kan också hittas hos Sitte som förkastade slutna trekantiga platser och ansåg att en dylik plats kan räddas endast genom att utforma sidorna oregelbundet.<sup>604</sup>

En möjlig förebild för helhetsgestaltningen hittas även i *The Heart of the City* (1952). Olof Thunström (1896–1962) hade i samarbete med Sundahl på CIAM-kongressen presenterat ett förslag till utformning av ett centrum för den lilla staden Gustavsberg i Sverige. De tidigare utspridda offentliga byggnaderna har samlats i en rad vid fo-



BILD II.22.  
Olof Thunström & Eskil Sundahl. Förslag till ett nytt centrum för Gustavsberg, 1951. Tyrwhitt, Sert & Rogers 1952, 111.

Stadens "hjärta" är placerat i en dal som öppnar sig mot en vik.

ten av ett berg. Utsikten från byggnaderna öppnar sig mot dalen nedanför (bild II.22).<sup>605</sup> Förslaget ingick i CIAM:s försök att omforma den funktionella stadens centrum. Aalto hade genomgående samlat de offentliga byggnaderna, men inte tidigare placerat dem i rad. Den svenska lösningen kan ha gett honom impulsen att kombinera byggnaderna och de för honom viktiga linjerna. Det finns inga belägg för orsaken till triangelns ensidighet, därför kan utformningen även vara ett resultat av pur realism eller en kombination av impulser och rådande förhållanden. Gränsdragningen mellan järnvägen och staden hade nämligen om möjligt försvårats och statens krav på tilläggsmark ökat snarare än minskat, varför det var klokast att placera byggnader endast på stadens mark. Vid Stadsförbundets möte i Åbo 1961 påpekade Aalto att de offentliga byggnadernas form hittas i Delos och Aten, Roms forum, och nästan

602 Stäubli 1966, 14.

603 Paret Griffin från Chicago vann den internationella tävlingen för en huvudstad för Australien 1912. Eiel Saarinen fick andra priset.

604 Sitte & Sidenblad 1982, 52.

605 Tyrwhitt, Sert & Rogers (ed.) 1952, 111f; Situationsplanen för Muuratsalo (1953) där huvudbyggnaden ackompanjeras av en bågformad rad mindre byggnader har ibland uppgettts som möjlig förebild för Helsingfors centrumplan. Placeringen av byggnaderna påminner om Thunström och Sundahls lösning, se Schildt 1994, 197; Sundahl hörde liksom Aalto till CIAM:s arbetsutskott CIRPAC på 1930-talet, Rådberg 1997, 58.



BILD II.23.  
Sixtus V & Domenico Fontana. Piazza del Popolo. Jellicoe, G. & S. 2000, 172.



BILD II.24.  
Bergen i medlet av 1700-talet. Strengell 1922, 32.

Arkitektonisk infattning av vattnet och tornen som riktbyggnader i fonden.

alla italienska och flera franska städer. I dessa städer har byggnaderna enligt Aalto "hopplänkats" med varandra. "De är inga lösryckta punkter, utan man finner dem som ett enda organiskt band i staden."<sup>606</sup> Trots detta kan ovan nämnda exempel ha fungerat som impulsivare fastän han inte använde dem för att motivera lösningen i Helsingfors. Det skulle säkert inte ha varit passande att medge att han inspirerats av en kollega. Dessutom sökte han, som framgick av hans tal vid RIBA, oftast motiveringar för sina lösningar i efterhand.

Trafiklösningen var självfallet en viktig del av centrumplanen. Som nämnts hade Aalto god-

känt Lindegren-Kråkströms trafiklösning, men trots detta ställde han sig tvekan till fyrklöver- och rondelllösningar. Han menade att byggnaderna inte kommer till sin rätt intill cirkulationsplatser.<sup>607</sup> Den hela tiden ökande trafiken krävde dock en lösning som även tillfredsställde framtidens behov. Trots det talade han inte om effektivitet och flytande trafik utan belyste sin idé bakom dragningen av trafiklederna med att säga att de sammanstrålar i ett parkeringsområde vars läge ger möjlighet till ett terrasserat, torg som är fredat från biltrafik.<sup>608</sup> Torget var viktigare än trafiklederna.

Principen att leda vägarna till eller från ett torg användes redan på 1500-talet. Under påven Sixtus V och hans arkitekt Domenico Fontanas tid utformades Roms gatunät utgående från Piazza del Popolo – stadens triangelformade ankomsttorg (bild II.23). Av bilden framgår att tre strålförmade gator med obeliskan som blickpunkt förenas på Piazza del Popolo. Utplacerade riktmärken längs de raka gatorna underlättade vällfärdarnas vandring från kyrka till kyrka. I *Staden som konstverk* behandlar Strengell utförligt barockens patos för rörelse och vilka platskonstruktioner det lett till. Flera bilder av Piazza del Popolo ingår i boken. Han lyfter speciellt fram barockens kompositionsprincip att koncentrera blicken i en punkt så att en stegring i stadsbilden uppnås. Fontana utnyttjade förutom riktmärken också naturen som blickfång i stadens arkitektoniska utformning. Strengell ägnar ett helt kapitel åt gatan och rörelsen längs den. Det väsentliga är blickens rörelse, hur den framskrider, oavbrutet eller med avbrott och i så fall i vilken rytm. Detta är en faktor som Aalto tänkt på vid utformningen av Tölövikens västra strand. För honom var det också viktigt att man kunde orientera sig i en stad, och den faktorn tar Strengell upp i beskrivningen av sta-

606 Aalto, Alvar, "Väckelserop till dem som bygger städer", *Finsk kommunaltidskrift* 7/1961, 350.

607 Aalto 1961a.

608 Aalto 1961b.



BILD II.25.  
E 42 / EUR, centrum, cirka 1955. Bauer 2009, 277.

Viale della Civiltà del Lavoro sträcker sig mellan Kongresspalatset i förgrunden till Palazzo della Civiltà Italiana i fonden.



BILD II.26.  
Flera arkitekter under Wallace K. Harrisons ledning. *Lincoln Center*, [https://en.wikipedia.org/wiki/Lincoln\\_Center\\_for\\_the\\_Performing\\_Arts#/media/File:Lincoln\\_Center\\_by\\_Matthew\\_Bisanz.JPG](https://en.wikipedia.org/wiki/Lincoln_Center_for_the_Performing_Arts#/media/File:Lincoln_Center_by_Matthew_Bisanz.JPG). 27.3.2017.

Från vänster till höger: teater, opera och konsertsal. Låga trappor leder till den upphöjda platsen med springbrunnen som förenande element.

den som en överskådlig, konstnärlig helhet.<sup>609</sup> Ytterligare en bild i boken kan kopplas ihop med helhetslösningen för centrumplanen, nämligen Bergen på 1700-talet (bild II.24). Han beskriver den arkitektoniska infattningen av vattnet som ”en utomordentligt verkningsfull modellering av byggnadsmassorna.”<sup>610</sup> De två kyrktornen fungerar som riktmärken i fonden. Agglomeratet av kontorsbyggnader i Kampen hade samma funktion i Aaltos plan.

Motiv från barocken återfinns i trafiklösningen och klassicismen spelar en betydande roll för den estetiska helheten och dess monumentalitet. Under sin första resa till Sverige 1920 överväldigades Aalto av Ragnar Österbergs (1866–1945) stadshus som var under byggnad. Det klassiska arkadmotivet är infört i husets fasad mot vattnet. Alla arkitekter som uttalade sig på CIAM 8 (1951) om stadens hjärta beundrade Markusplatsen. Den har enhetliga fasader och är arkadomgiven. Aalto använde, som ovan framgått, ofta arkadmotivet från och med torgförslagen för Jyväskylä på 1920-talet. Pelare och kolonner har alltid använts för att

609 Strengell 1922 passim.

610 Strengell 1922, 32.

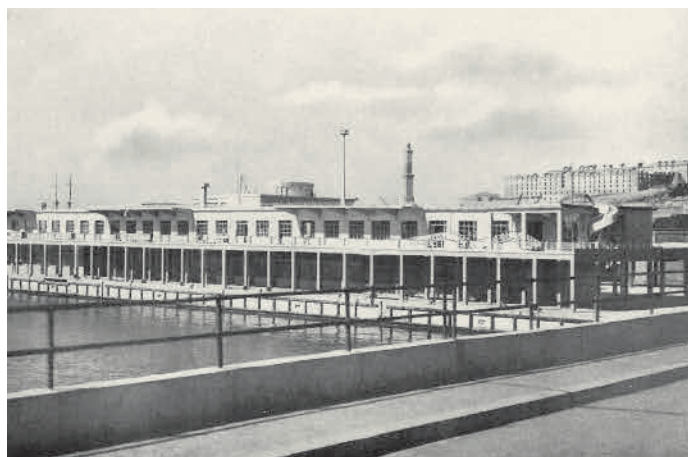


BILD II.27.  
Passagerarterminalen i Genua hamn. AAM, Pica, 1936.

uttrycka monumentalitet och återupptogs under 1930- och 1940-talen. I utformningen av EUR utför Rom har arkitekterna använt både pelare i olika höjder och arkader för att åstadkomma ett enhetligt monumentalt intryck (bild II.25). Marcello Piacentini (1881–1960) planerade EUR för världsutställningen 1942 och för att fira 20 år av fascistiskt styre. Efter andra världskriget utveck-



BILD II.28.  
Augustus forum, modell. Archaeological Rome.  
Lozzi Roma & Edizione Millenium s.a., 34.



BILD II.29.  
Le Corbusier, Parlamentet i Chandigarh 1953–60. Parlamentet i  
Chandigarh, <https://secure.alamy.com/Purchase/cust-order-summary.aspx>, 11.5.2017.

lades området för administration. I Italien övergav arkitekterna aldrig traditionen, men under Mussolinis tid var det endast arvet från kejsartiden som värdesattes.<sup>611</sup> Pelarnas förenklade och geometriska form i EUR avslöjar att de är skapade under modern tid, men sättet att använda dem har rötter i kejsartidens Rom. Bruket av pelare för att poängtera byggnaders betydelse höll i sig även på andra håll vilket Lincoln Center i New York är exempel på (bild II.26).

Aalto var inte intresserad av höga pelare utan utnyttjade arkadmotivet för att förena raden av offentliga byggnader med stödpelarna under Frihetsgatan. Därmed fick både vattnet och vägen en arkitektonisk gestaltning och vattenspeglarna införlivades i helheten. Han använde kvadratiska pelare för att skapa enhetlighet. *Nuova Architettura Italiana* (1936), som ingår i Aaltos bibliotek, innehåller en bild av passagerarhallen i Genuas hamn. Enkla, låga pelare ger byggnaden monumentalitet (bild II.27).<sup>612</sup> I Helsingfors poängter Riksdagshusets höga kapitäl-försedda kolonner

611 Piccinato 2006, 213–221; Bodenchatz 2007, 50.

612 Pica, 1936.

byggnadens betydelse och hierarkiska plats. Pelarna, som är skapade av Aalto, är underordnade, men upprepningen av ett enkelt motiv förstärker helhetsintrycket. Aaltos lösning är en fortsättning av antikens (bild II.28) och renässansens sätt att skapa hierarki. Han kombinerade Le Corbusiers pelarsystem i de offentliga byggnaderna med metoder från äldre byggnadskonst på ett sätt som gav en illusion av att Tölövikens pelaromsluten. Funktionalismens historielöshet var främmande för Aalto, och antikens metoder att skapa hierarki och monumentalitet ansåg han utvecklingsbara.

Stadsplaner enligt funktionalismens modell innehåller ofta spegelbassänger intill de offentliga byggnaderna. Byggnaderna som är resta på pelare speglar sig i vattnet som både intensifierar och förstör byggnaderna men samtidigt inger ett lätt och flytande helhetsintryck. Le Corbusier använde motivet i Chandigarh och Niemeyer i Brasília (bild II.29 och II.30). I Helsingfors fanns vattnet, men byggnaderna saknades. Koho ser Alsterarkaden i Hamburg som modell för byggnader runt en sjö.<sup>613</sup> Grand Canal i Venedig är ställvis även inramad av

613 Koho 1997, 127.



BILD II.30.  
Oscar Niemeyer, Utrikesministeriet i Brasilia. Puppi 1987, 103.



BILD II.31.  
Canopuskanalen invid Hadrianus villa i Tivoli, 100-talet e. Kr. *Images of Hadrian's Villa*, <https://www.bluffton.edu/homepages/facstaff/sullivanm/italy/tivoli/hadrian%27svilla/hadrian8.html>. 11.5.2017.

arkader. Canopus-dammen invid Hadrianus villa i Tivoli får representera antikens exempel på en arkitektoniskt utformad vattenkälla inramad av pelare och karyatider (bild II.31). Förebilderna kan även här sägas gå långt tillbaka i arkitekturhistorien. Aalto presenterade en egen version utan att strikt följa samtidens teorier.

Beträffande Kampen utgick Aalto från Lindgren-Kråkströms förslag (se bild I.58 och I.59.) men föredrog variation i utformningen. För att öka formrikedomen införde han bland annat en låg arkadförsedd affärsbyggnad, och uppgav att förebilden hittas i de täckta affärsgatorna i Milano.<sup>614</sup> Le Corbusiers plan för Saint-Dié i Frankrike (1945) samt P. L. Wiener och J. L. Serts förslag för Chimote i Peru (1949) kan tjäna som jämförelseobjekt.<sup>615</sup> Saint-Dié uppvisar formvariation i ett öppet rum (bild II.32). Fritt placerade geometriskt utformade byggnader av olika höjd upptar den öppna platsen också i Chimote. Sert tillskrev platsen stor betydelse för det offentliga, demokratiska livet och krävde mänsklig skala, men ansåg att lokaler för sammankomster och diskussion var viktigare än så kallade medborgartorg.<sup>616</sup> Aalto

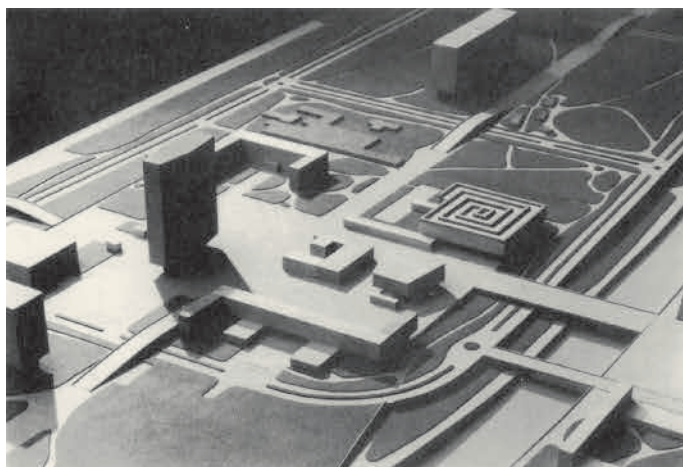


BILD II.32.  
Le Corbusier, Saint-Dié 1945. Cohen 2013, 193.

lyckades däremot inom den öppna stadsplanen skapa en viss rumskänsla. Områdets mitt ger ett intryck av en gågata som intill kontorskomplexet övergår i en halvöppen plats. Själv använde han växelvis benämningarna "ett torglikt område" och "en torgmässig gatuförformation".<sup>617</sup> Jämfört med den arkitektoniska helheten vid Tölövikens skulle det dock ha varit svårt att överblicka gestaltningen av Kampen. Lösningen stod trots en antydning till rumskänsla närmare CIAM:s efterkrigstida

614 Aalto, "Pm, Kampin alue. Luottamuksellisesti työvaliokunnalle s.a.". AAM 13A 153.

615 Se Tyrwhitt, Sert & Rogers (ed.) 1952, 124f, 128ff.

616 Daniels, *Shaping and Reshaping Latin American Cities*, <http://revista.drclas.harvard.edu/book/shaping-and-reshaping-latin-american-cities>. 25.5.2016; Sequeira, 2018, 6–25.

617 Aalto 1964a.



uppfattning om centrum än vad utformningen av Tölöviksområdet gjorde.

Aalto, liksom mellankrigstidens stadsvisionärer, använde sig av den tredje dimensionen i planeringen. Förutom i Terrasstorget kommer idén till uttryck i Kampen där han placerade affärslokaler på två plan, ett för fotgängarna, ett för bilisterna. Busstationens plattformar är placerade lägre än fotgängarplanet, området kan således uppfattas om ett nedsänkt trafiktorg. Då centrumplanen utformades vållade ventilationen problem på de undre planen och därför fanns det öppningar på torgytan i Kampen, liksom i lösning för Drottningtorget i Göteborg. Öppningarna för ventilation verkade negativt på helhetsintrycket, men de skulle ha infört ett vertikalt samband och underlättat uppfattningen av platserna på det lägre planet uppifrån. Aaltos intention var att placera affärer på två plan, men enligt ritningarna finns det endast parkering på det undre planet. Man ville troligen maximera antalet parkeringsplatser. Hilberseimers vertikala stad med många verksamheter på varandra utgör dock en klar förebild för lösningen i Kampen. Som helhet betraktad skiljer sig Kampen från Aaltos tidigare centrumlösningar. En tydlig torgbildning saknas även om området uppvisar en klar individualitet.

Helsingfors nya centrum är en helhet som bildas av flera delar med ett inbördes sammanhang. Enligt metaforen stadsorganism tjänar delarna varandra och helheten. Demetri Porphyrios beskriver Aaltos sammansatta arkitektur och planering med benämningen "heterotopia" motsatt till "homotopia" som står för modernismens likformighet. Han anser att Aalto hade en speciell känsla för ordning. Olika delar tar sin plats var för sig utan någon allmän förenande lag. Helheten baserar sig på rumsbestämd närhet lämpad för ändamålet. Delarna bevarar sin egenhet och en stum och oregelbunden symbios uppstår.<sup>618</sup> Heterotopians historiska förebilder hittas i antiken i

<sup>618</sup> Porphyrios 1982, 2ff.

till exempel Akropolis i Aten och i Hadrianus villa i Tivoli. Enligt Porphyrios grundar sig Aaltos gestaltningsmodell dessutom på allmogetraditionen och den fria gestaltningen inom jugendarkitekturen och nationalromantiken.<sup>619</sup> Aalto hävdade själv att en av Terrasstorgets uppgifter var att förena centrumplanens olika delar.<sup>620</sup> Han uppfattade således uterummet som förmedlande, inte som ett av flera fristående delar.

Det hopkopplade kontorskomplexet kan ses som den förenande länken mellan stadens nya centrum vid Tölövik och affärscity i Kampen. I centrumhelheten kombinerade och omformade han motiv allt från antiken till funktionalismen. Med konstnärliga medel införlivade han därtill en funktionell trafiklösning med egenskaper från barocken. I Kampen dominerade influenserna från Hilberseimers vertikala stad och funktionalismens efterkrigstida centrumgestaltning. Trots detta fick även denna del en egen karaktär.

### 3.2.3

#### Kulturbyggnaderna invid Tölövik

I följande avsnitt granskas olika förklaringar till att Aalto samlade byggnaderna till grupper närmare. Speciellt kulturbyggnaderna är av intresse eftersom de utgjorde ett av centrumplanens viktigaste element. Avsikten är att beskriva hur han med placeringen av byggnaderna önskade poängtera stadsuddens längdriktning och skapa harmoni samt balans mellan kultur- och affärslivet. Dessutom granskas den enda realiserade byggnaden – Finlandiahuset – ur stadsbyggnadsperspektiv.

Byggnaderna längs Tölövik är samlade tämligen tätt intill varandra. De skulle utgöra Helsingfors nya ansikte och ses från Frihetsgatan. Trots kritik skulle Aalto hålla fast vid att avståndet mellan byggnadskropparna var det rätta. Gropius

<sup>619</sup> Salokorpi 1990, 41.

<sup>620</sup> Aalto1960a.

åsikt att avståndet mellan husen är lika viktigt som själva husen finns nedskrivna i CIAM-rapporten *The Heart of the City* (1952). Han hade kommit fram till att byggnader och platser måste ha en skala som är anpassad till människan för att inge en känsla av trygghet.<sup>621</sup> Med andra ord kunde en lyckad plats inte åstadkommas med byggnader placerade i ett oändligt rum. För Aalto hade närheten mellan byggnaderna socialt stor betydelse. Han hade tidigare samlat byggnaderna intill torget, men i Helsingfors var prioriteterna andra. Som vi såg i granskningen av Seinäjoki öppnade han upp centrum medan samtidigt krävde en återgång till den traditionella platsen. Ovan noteras att Aalto såg ett band av offentliga byggnader som en av stadsbyggnadskonstens urformer. Under presentationen 1961 hänvisade han till Venedig och dåvarande Leningrad som två av några få "elitstäder" där de offentliga byggnaderna var tätt placerade.<sup>622</sup> Förutom att stöda varandra hade byggnaderna enligt Aalto en byggnadskonstnärlig inverkan på miljön. Redan 1925 beskrev han hur man med byggnadskonst kan korrigera en förfulad miljö:

Naturvård är då inte det rätta ordet för åtgärderna, utan vidarebyggnad och korrigering av missgreppen med hjälp av ett känsligt skönhetssinne. Målet är att byggnaderna inte bara som sådan ska fylla ett antal skönhetsupplevelser, utan att deras placering i landskapet ska te sig naturlig och på så sätt kan ackompanjera de sammanbindande linjerna.<sup>623</sup>

I Hesperiaparken var det i allra högsta grad fråga om ackompanjerande linjer. Dessutom var bangårdsområdet i behov av upprättelse. Aalto talade ofta på 1960-talet om att de offentliga byggnaderna bildar en ackompanjerande linje till Riksdagshuset. Även i ett annat avseende höll han fast vid sin ungdoms åsikter:

621 Gropius 1952, 54.

622 Aalto 1961a.

623 Aalto, Alvar, "Det mellanfinländska landskapets byggnadskonst (1925)", Schildt 1982, 207.

I städerna har de offentliga byggnaderna som en av sina uppgifter att accentuera torgens och gatuperpektivens linjer. På landsorten är deras motsvarande funktion att accentuera landskapet. I både fallen är deras konstnärliga utformning och i synnerhet deras placering lika viktig. I båda fallen har dessutom de många bostadsbyggnaderna möjlighet att med enkla och vackra linjer fungera som ett ackompanjerande ackord i helheten.<sup>624</sup>

I Helsingfors fall accentuerade byggnaderna både torgets och landskapets linjer. Ritningar för de offentliga byggnaderna visar också olika förslag att integrera Villa Hagasund. Med en byggnadskropp försökte han både inringa och avskärma villan från Terrasstorget. För att markera stadsuddens längdriktning förlängde Aalto också Riksdagshusets flyglar (se bild II.8). En tydlig rytm är synbar i pärlbandet av offentliga byggnader. I söder ligger Riksdagshuset som längans höjdpunkt följd av en liten symboladdad byggnad för Finlands akademi, därpå ett konserthus markerat med tornet för auditoriet, följt av operan som en mindre stegring, och som avslutning några låga neutrala byggnader. Det är värt att notera att linjen av byggnader inte leder till Riksdagshuset utan följer torgets linje mot kontorskomplexet i Kampen. Vid infarten skulle blicken ledas mot och förbi centrumets huvudsymbol.

Gruppen av publika byggnader är ett exempel på hur Aalto såg på byggnadernas interna hierarki. Bland centrumplansdokumenten i Alvar Aalto-museets arkiv finns en skiss av olika byggnadstyper inklusive kyrka och kapell. Det universella höghuset är avsett för kontor, bland de låga byggnaderna är det strikt geometriska reserverat för utställningar och de fritt utformade för teater, opera och konserter. Samma former återfinns i centrumplanen. De uttrycker både funktion och hierarki. Fasaderna ritades enligt Adlercreutz som varianter av Enso Gutzeits hus vid

624 Aalto, Alvar, "Det mellanfinländska landskapets byggnadskonst (1925)", Schildt 1982, 209f.



BILD II.34.  
Alvar Aalto, Finlandiahusets östra fasad, tänkt att ses från Frihetsgatan.  
Foto, Kimmo Mäntylä/Lehtikuva.



BILD II.33.  
Alvar Aalto, Finlandiahusets västra fasad mot parken.  
Foto, Pekka Sakki/Lehtikuva.

Salutorget<sup>625</sup>, och uppvisar i sin tur påfallande likheter med Mies van der Rohes samtida lösning för Friedrich Krupps kontorsbyggnad i Essen.<sup>626</sup> Utformningen kan ses som en fortsättning på raden av palatsliknande byggnader längs Esplanaden.<sup>627</sup> Det nya och gamla Helsingfors knyts ihop. Att placera dem delvis på pelare i vattnet medverkar till att Helsingfors inre ansikte korrelerar med stadsbilden mot havet. Placeringen av byggnaderna överensstämmer också med Meurmans åsikt att institutioner bör placeras intill varandra in-

625 Eric Adlercreutz, 19.5.2005.

626 Se Davidsson m.fl. 1998, 33.

627 Johansson 2003, 73.

vid en park, så att både en lugn miljö och utvidningsmöjligheter bevaras samtidigt som verksamheterna stöder varandra.<sup>628</sup>

Trots att Kampen enligt Aalto inte ingick i det egentliga nya centrumet utan utgjorde en kompletterande del, var dess betydelse för helheten stor. Kulturbyggnaderna vid Tölövikens och kontorsbyggnaderna i Kampen bildar två enhetliga grupper som bidrar till planens jämvikt och rytm. Aaltos åsikt, bekant från Avestaprojektet, att det som en enskild byggnad inte kan åstadkomma kan uppnås med samverkan, har tillämpats i Helsingfors. Det är fråga om diskret monumentalitet, som han lyckats skapa genom att förena landets hela kulturfält men samtidigt markera dess underordnadhet. Riksdagshuset utgör kronan, men till skillnad från tidigare planer för området skulle det ses från sidan. Byggnadsgrupperna binds samman av torget som poängterar stegringen mot Riksdagshuset. Som tidigare framgått exempelvis av Göteborgsprojektet vållade kontorsbyggnaderna problem när det gällde att uttrycka monumentalitet. Här löste Aalto problemet genom att sammankoppla och snedställa höghusen i Kampen. Samtidigt skapade han ett nytt riktmärke, som behövdes för att leda bilistens blick på Frihetsgatan.

Av de offentliga byggnaderna förverkligades Finlandiahuset (1971, 1975),<sup>629</sup> som ger oss en möjlighet att uppleva en liten del av centrumplanen. Byggnaden kan ställas i relation till hela planen och ger därmed tilläggsinformation om Aaltos intentioner och lösningar. Finlandiahuset hade från början två fasader. Den västra fasaden är uppdelad i mindre helheter och välanpassad både till Villa Hagasund och till Nationalmuseet. Den östra fasaden är mer slätstruken för att ses på håll (bild II.33 och II.34). Redan Vitruvius fäste uppmärksamhet vid att en byggnad ser helt an-

628 Meurman 1947, 335.

629 Konsert- och kongresshuset började på Aaltos initiativ kallas Finlandiahuset. Stn 28.6.1971; Broms 1986, 266.



BILD II.35.  
Alvar Aalto, Finlandiahuset växer fram ur berggrunden. Foto Jussi Tiainen.



BILD II.36.  
Frank Lloyd Wright, Fallingwater House, 1936. Waggoner 1996, 29.

norlunda ut på nära håll än på avstånd.<sup>630</sup> I Aaltos utformning beaktades både de gåendes och bilisternas synfält. Professor Olli Kivinen, som satt i centrumkommissionen, menar att Aaltos beskrivningar avvek från gängse finländsk kutym enligt vilken man tänkte på vyn sedd inifrån men inte på hur byggnaden syns.<sup>631</sup>

Det tredimensionella tornet är den östra fasadens accent. Det utgör en kontrast till byggnadens relativt jämna nedre del. Tornet korrelerar med tornet på Stadsteatern invid Djurgårdsviken, samtidigt som det var tänkt som den viktigaste accenten i hela längan av kulturbyggnader. Trappan mellan våningarna är liksom trapphuset i Baker House (1949) MIT, Massachusetts utdragen ur fasaden. I Helsingfors tillkom trappan av praktiska orsaker, foajén visade sig vara för smal. Ursprungligen var fasaden mot öster slät.<sup>632</sup> Trapphuset och det mörka fasadmaterialet i fogen mellan Finlandiahuset och den tillbyggda kongressdelen delar nu upp fasaden i mindre delar. Delarna förenas av en enhetlig terrass som liksom

630 Vitruvius (s.a.) 2009, 95.

631 Kautto & Holmila 1990, 76.

632 Heimo Paanajärvi i Charrington & Nava 2011, 306; Enligt Kalervo Leppänen växte Aaltos byggnader "organiskt". Utformningen av de funktionella delarna övervägdes upprepade gånger, Kalervo Leppänen i Charrington & Nava 2011, 334.

själva byggnaden växer fram från platsen på samma sätt som Wrights Fallingwater (bild II.35 och II.36). Meningen var att terrassen skulle fortsätta till följande byggnad (se bild II.11). Mot väster har tornet formats till ett pulpettak och dess symboliska roll minskats. Det markerar endast konsertsalens plats.

Från en viss punkt i Fågelsången på Tölövikens östra strand kan man se Nationalmuseets torn sammanfalla med granitdelen på Finlandiahusets norra fasad. Från Frihetsgatan skulle tornets accent i stadsbilden ha förstärkts (bild II.37). Man kan uppleva samma fenomen i Venedig när man med båt närmar sig Riva degli Schiavoni och Dogespalatset (bild II.38). Aalto bodde ofta på Lido när han besökte staden och måste ha sett fenomenet många gånger när han närmade sig Piazzetta och Markusplatsen, som han värdesatte högt. Från de övre våningarna i kontorsbyggnaderna i Kampen skulle stadiontornet på motsvarande sätt ha sammanfallit och förhöjts med marmordelen i den mot söder delvis svarta tornväggen. Aalto lät, som nämnts, införskaffa ritningar av omgivningens byggnader. Finlandiahuset visar hur han utnyttjade dem. Den östra fasadens vertikala fönster binder byggnaden till Riksdagshuset. Förfaringssättet är ett exempel på hur Aalto anpassade byggnaden till omgivningen



BILD II.37.

Nationalmuseets torn förhöjs av granitdelen på Finlandiahusets gavel. Vy från Fågelsången där Frihetsgatan skulle ha gått. Notera Finlandiahusets förhållande till Riksdagshuset. Foto Jussi Tiainen.

samtidigt som han intensiverade tornen som traditionellt varit stadens orienteringspunkter.

Aalto ansåg att ankomsten skulle vara värdig, både till en stad och till byggnader.<sup>633</sup> Om man föreställer sig ankomst via Frihetsgatan ändras skalan och storslagenheten övergår i intimitet när man stiger ur bilen och börjar promenera mot Finlandiahuset. Jämfört med fasaden mot Frihetsgatan är skalan på fasaden mot parken i väster mindre. Den ska upplevas på nära håll. Den tillbyggda kongressdelens mjukt böljande fasad utgör en kontrast till konserthusdelen, men bidrar till att ge byggnaden en till människan anpassad skala mot väster. I planeringsskedet sade Aalto att han skulle göra vågor för att några vackra träd skulle bevaras.<sup>634</sup> Hansen ansåg att Aalto utvecklade Borrominis vågformade arkitektur,<sup>635</sup> och enligt Porphyrios har träden fått ta skulpturernas plats framför de konkava väggpartierna.<sup>636</sup> Finlandiahusets västra ingång är helt tydligt tänkt som huvudingång trots att den på inget sätt dominerar fasaden. Entrén är luftig och trappan upp till foajén är bred och representativ i

633 Aalto 1961b.

634 Broms 1986, 265.

635 Hansen, Oskar, "Alvar Aalto", *ARK* 7–8/1976, 38.

636 Porphyrios 1982, 93.



BILD II.38.

Från kanalen sett förhöjer Dogepalatsets tegelgavel tornet vid Markusplatsen i Venedig. Vykort.

jämförelse med trappan som leder upp till vestibulen från östra sidans ingång från körrampen. Lösningen skiljer sig från ingångarna till operan i Lincoln Center. Där är ingångarna från piazzan och parkeringen jämbördiga. Det är osannolikt att den utformningen skulle ha gått Aalto helt förbi. Han hade på Wallace K. Harrisons uppmaning deltagit i den preliminära utformningen av centret 1956. Harrison fortsatte dock arbetet utan Aaltos medverkan.<sup>637</sup> Utformningen förklarar hur Aalto prioriterade fotgängare framför bilister. Enligt Aaltos planer skulle parkeringen befinna sig under torget och man skulle anlända till fots vil-

637 Schildt 1994, 103.



BILD II.39.  
Alvar Aalto, Mörk byggnad, olja 57 x 77 cm, 1960-tal. Kruskopf 2012, 162.



BILD II.40.  
Alvar Aalto, Vit byggnad, olja, 65 x 81 cm, 1963. Kruskopf 2012, 163.

ket även utformningen av ingångarna bekräftar. Uppdelningen av ankomsten på två ingångar betyder också att besökarna inte slussas in genom en enda monumental ingång. Fasaderna uppfattas som helheter där ingångarna har en underordnad betydelse. Harmoni mellan delarna och deras förhållande till helheten går före monumentala detaljer. Utformningen är ett uttryck för Aaltos uppfattning att byggnaderna inte ska ses som enskilda monument utan som en del av en större helhet.

Framför konserthuset bildas en liten plats mellan byggnaden och berget som utgör skydd mot Mannerheimvägen. Fasaden mot parken ger en hänvisning om att promenadstigarna skulle ha fått en rumslig variation och spänning tack vare byggnaderna och platserna framför dem. Aaltos välbekanta lek med kontraster får i Finlandiahuset uttryck exempelvis som kontrast mellan rörelse och vila, olika skalor och fasadmaterial. I kontrast till den öppna planen är byggnaden sluten. Inomhus är man avskärmd från stadens larm och kan ägna sig åt kultur och social samvaro i en lugn och ombonad miljö. Lugnet var som framgått viktigt för Aalto.

Finlandiahuset kritiserades för sin storlek och prålighet efter invigningen, fastän det från Mannerheimvägen sett väl fogar sig till omgivning-

en och idag närmast ger ett intryck av småskalighet. Flera arkitekter som arbetat med Aalto anser att Errechtheion spelade en stor roll för honom.<sup>638</sup> Byggnadens helt olika fasader är ett exempel på det. I dag förefaller Finlandiahuset lösryckt, från öster sett. Fasaden utformades att ses från Frihetsgatan och skulle utgöra en del av en längre linje. Linjen blev inte kort och trubbig som Aalto i sin ungdom kritiserade Esplanaden för, den genomfördes inte så som han tänkt sig. Men områdets längdriktning är bevarad.

I fråga om Aaltos materialval för Finlandiahuset går åsikterna isär. Fanns det ett svart alternativ eller inte? Frågan intresserade fortfarande år 2016 då Kontio för *Helsingin Sanomat* berättade att Aalto hade frågat överborgmästaren om han ville ha en vit eller svart byggnad och att denne svarat att Helsingfors är en vit stad och att han önskade en vit. Andra anser att det inte fanns ett svart alternativ.<sup>639</sup> På 1960-talet gjorde Aalto två målningar med liknande motiv – en svart och en vit – som kan förknippas med Finlandiahuset (bild

638 Se Charrington & Nava 2011.

639 Malmberg, Lauri, "Pitikä Finlandia-talosta tulla musta? *HS* 9.2.2016; Aaltonen, Markus, "Alvar Aallon ajattelussa musta antoi valkoiselle ryhtiä", *HS* Mieli 11.2.2016; Enligt Schildt fanns det aldrig ett svart alternativ, Schildt 11.10.2005.

II.39 och II.40). Detta kunde tyda på att det fanns ett mörkt alternativ, men det rimmar dåligt med att stadens nya centrum enligt Aalto skulle bli ljus och glatt. Kalervo Leppänen (1929–2005) som aktivt deltog i planeringsarbetet av Finlandiahuset talar också om ett band av vita byggnader.<sup>640</sup> Projektchefen för Finlandiahusets byggnadskommitté Veikko O. Hannukkala anser att Aalto inte skulle ha valt marmor om han vetat hur materialet beter sig i ett nordiskt klimat.<sup>641</sup> Han borde dock ha känt till att Chr. Gerhäuser Marmorwerke KG. i samband med Essenprojektet gjort en utredning, och att företaget inte garanterade att materialet skulle tåla nordiskt klimat. Risker att marmorn börjar vittra sönder konstaterades vara stora.<sup>642</sup> Utlåntandet kom ett år efter att platsen för konsert- och kongresshuset hade slagits fast. I det skedet pågick planeringen fortfarande. På ingenjörsfirman Malmberg levde man i god tro och säger sig ha litat på leverantörernas åsikter. Vem som levererade marmorn framgår inte.<sup>643</sup> Frågan om Aalto ursprungligen tänkt sig byggnaden svart eller inte lär förbli obesvarad. Med tanke på att han tyckte om att experimentera och att fem olika fasadmaterial, inklusive vitt och svart, föreslogs för Essenoperan och att det bevisligen fanns ett svart förslag för Seinäjoki kyrka<sup>644</sup>, är ett svart alternativ dock inte helt uteslutet.

Med de förverkligade fasadmaterialen underströk Aalto liksom i tidigare centrumplaner byggnadernas hierarkiska ordning. Riksdagshuset i röd granit stod högst i rang följt av stadens och enligt Aalto hela landets representationsbyggnad Finlandiahuset i vit marmor med diorit som accent. Marmorn binder byggnaden till klassiska,

640 Kalervo Leppänen i Charrington & Nava 2011, 333.

641 Hannukkala 1998, 127.

642 Chr. Gerhäuser Marmorwerke KG. 12.1964 och Heinz Umbachs utredning över fasadmaterial i Essen 10.12.1964. AAM, brevarkiv, AA 54, Beilage zum Schreiben von 18.12.1964.

643 Aarne Hollmén i Charrington & Nava 2011, 409.

644 Micko Merckling i Charrington & Nava 2011, 325; Aaltonen 2005, 57.



BILD II.41.  
Alvar Aalto, Elhuset i Kampen. Foto Eva Johansson.

De vita taklinjerna förenar elstationen i tegel av Gunnar Taucher från 1939 med den nya delen i koppar till höger. Två av Kampens bilhus i bakgrunden.

offentliga byggnader och förknippas därför spontant med monumentalitet. Dioriten rotar byggnaden i den finländska berggrunden. Terrasstorget hade Aalto tänkt sig täckt med granit, vilket avviker från samtidens trend att använda betongplattor.<sup>645</sup> Han ställde de kvalitativa målen högt.

Av protokollen framgår att Kampens fasader bör utformas enhetligt, ingenting sägs om färg eller material. Elhuset förverkligades med vita ränder i vindsvåningarnas fasad. Tore Tallqvist uppger att han fått uppfattningen att alla byggnader skulle ha utformats på samma sätt. Han menar att Aaltos vision uppenbarligen var en koppardal, där byggnaderna hade vita ränder längs taklinjen (bild II.41).<sup>646</sup> Detta skulle ha bidragit till att förenhetliga gestaltningen. Enligt Kråkström kan Aaltos förkärlek för en kombination av olika material i fasaderna härledas till hans första Italienresa efter krigsåren. Kråkström mindes att Aalto efter hemkomsten berättade för SAFA:s med-

645 Koncept för "N. k. 'tasavallantorin' ja siihen liittyvien liikenne-, paikoitus- ja liiketilöjen kustannusarvio", K 345 Arbetsutskottet 5/1963, bilaga.

646 Heimo Paanajärvi och Tore Tallqvist i Charrington & Nava 2011, 296.

lemmar om italienarnas sätt att kombinera tegel och marmor, och om hur oerhört starkt det hade påverkat honom. Vid samma tillfälle talade Aalto också om hur han i Venedig blivit tagen av raden av publika och andra byggnader längs Schiavoni-kajen.<sup>647</sup> Italien som impulsgivare återkommer i Helsingfors och här liksom i andra fall skapade Aalto sin egen version.

Placeringen av kulturbyggnaderna förklarar hur stor betydelse Aaltos uppfattning av Helsingfors som linjer hade för skapandet av ett nytt centrum. Finlandiahuset ger en möjlighet att uppleva hur de individuellt utformade byggnaderna skulle ha samspelat med sin omgivning. Byggnadens form avslöjar att inga monumentala detaljer sticker ut från fasadernas rytm och harmoni. Därtill kan man föreställa sig hur byggnaderna som enhetlig grupp skulle ha accentuerats men samtidigt underordnat sig Riksdagshuset. Utgående från gällande ideal och uppdragsgivarnas önskemål motsvarade lösningen dock inte förväntningarna. Den innehöll inte byggnader utspridda i parkmiljö.

### 3.2.4

#### Landskapstorget – ny torgtyp

Det triangulära, terrasserade torget, med gruppen av offentliga byggnader som dess förlängning på ena sidan och Frihetsgatan på den andra, bildar centrumplanens viktigaste element. Landskapet utgjorde, som nämnts, hela planens utgångspunkt och huvudmotiv. Nedan granskas lösningar som kan ha bidragit till att Aalto introducerade en ny typ av torg där landskap, funktionalitet och arkitektur smälter samman.

Aalto tilltalades av öppenheten i Paris och han jämförde dalgången i Helsingfors med området längs floden Seine i Paris.<sup>648</sup> Trocaderos trappor

<sup>647</sup> Erik Kråkström 18.5.2006.

<sup>648</sup> Aalto 1961a.



BILD II.42.  
David Helldén, Sergels torg (1959), modell, Rörby 2003, 311. Paradrappan som leder ner till torget i förgrunden utanför bilden. Fontänen i bakgrunden.



BILD II.43.  
Lúcio Costa & Oscar Niemeyer, De tre makternas torg i Brasilia. Stäubli 1966, 63.

Presidentpalatset och Högsta domstolen på triangelnas bas och Kongressbyggnaden med administrationstornen på triangelnas topp.





BILD II. 44.  
Oscar Niemeyer, Kongressbyggnaden i Brasilia, *100 works, 100 years, 100 photos*, 2008.

Administrationsbyggnaderna i mitten bakom kongresspalatset. De övriga byggnaderna på De tre makternas torg, på en lägre nivå, syns inte från avenyn i förgrunden. Trafiken tangerar palatset på takterrassens höjd till vänster.

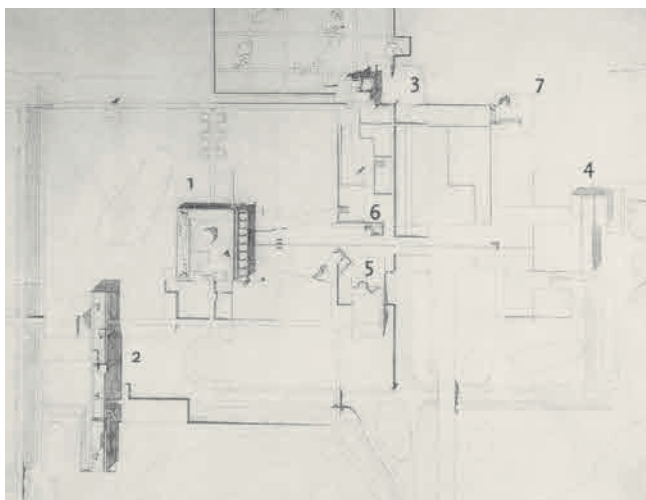


BILD II.45.  
Le Corbusier, Chandigarh. Cohen 2006, 74.

Kapitolium, situationsplan: 1 Parlamentet, 2 Sekretariatet, 3 Guvernörens palats, 4 Högsta domstolen, 5 Plats för reflektion, 6 Vattenbassänger, 7 Skulpturen "Den öppna handen". Avståndet mellan Parlamentet och Högsta domstolen är 700 meter.

och terrasser som öppnar sig mot Eiffeltornet var han väl bekant med. År 1937 hade världsutställningen ordnats nära intill och han hade formgivit Finlands paviljong. Place de la Concorde hänvisade han flera gånger till. Han använde platsen också som jämförelseobjekt när det var fråga om att definiera om Järnvägstorget i Helsingfors var för stort. Han menade att det väsentliga är att ett torg är rätt planerat, inte dess absoluta storlek.<sup>649</sup> På Place de la Concorde är endast en sida bebyggd, för övrigt öppnar sig platsen mot landskapet – Seine, Avenue des Champs-Élysées och Tuilerierna. Torgkompositionen är lätt anpassbar, till exempel till ett öppet centrum i Helsingfors.

Aalto talade om att samtidens trafikförhållanden förutsatte en ny typ av torg. En stadsplan kunde inte längre basera sig på gator med blandad trafik utan kombinationen trafikled-öppen plats måste användas. Han ansåg att bilen hade kommit för att stanna och då lämpade det sig inte att trafiken stannade upp på själva torget. Trafiklederna skulle tangera platsen, de fick inte leda till ett torg.<sup>650</sup> Detta var inget nytt, i Seinäjoki hade han talat om att samlingsplatserna bör vara isolerade men "organiskt" förbundna med biltrafiken. Han var inte heller den enda eller första som grundade på vilka krav den ökande och snabbare trafiken ställde på utformningen av städernas torg. Frågan sysselsatte de flesta stadsplanerare.

Rockefeller Center (1947) på Manhattan hade en nedsänkt piazza där åskådarna från ett högre, bilfritt plan kunde iakttä vad som hände nedanför. I Stockholm pågick utformningen av Sergels torg där trafiken tangerade torget på gatuplanet medan den helt bilfria torgytan var nedsänkt (bild II.42). De olika nivåerna förenas av en paraddrappa. I Brasilia är byggnaderna placerade på olika nivå inom triangeln (bild II.43). På triangels bas i öster ligger högsta domstolen och regeringens palats. Vägen går över torget fram-

649 NP 27.10.1945.

650 Aalto 1961a.

för palatset. De höga administrationsbyggnaderna ligger västerut högre upp bakom en vattenbassäng. Kongresspalatset på triangelns topp syns bäst från Esplanaden som sluttar ner mot ingången (bild II.44). Intrycket av de nedsänkta platserna förstärks tack vare att vägarna har lyfts upp i nivå med plattformen på Kongresspalatsets tak. I Chandigarh förpassade Le Corbusier trafiken till en lägre nivå på byggnadernas baksida för att skapa en öppen plats för fotgängarna, ett "royauté du piéton". Här kan bilisten således inte skapa sig en översiktsbild av det administrativa centrumet (bild II.45).

Aalto var beredd att ge ytterligare ett bidrag till utformningen av kombinationen torg-trafikled. För honom existerade inte *ett* sätt att kombinera torg och gata utan principen av tangerande trafik var det primära, utformningen varierade. Bilens skulle finnas nära till hands, men på offentliga platser hade den ingenting att göra. Meurman skriver i *Asemakaavaoppi* att "[i]dealet skulle vara ett torg där trafikleden tangerar endast en sida, medan de övriga sidorna ansluter sig till varandra utan öppningar."<sup>651</sup> Han ansåg således att halvöppna platser var den bästa lösningen. Aalto använde idén men utvecklade den vidare. Han menade att den lättaste och sundaste lösningen var olika nivåer för fordon och människor. Tävlingsförslaget för ämbetshusen i Göteborg utgår från den här principen. I Helsingfors utvecklade han däcklösningen genom att forma torget i terrasser så att parkeringen och torgytan för fotgängare är på samma nivå men åtskild av affärer. Samtidigt kunde biltrafiken enligt Aalto "organiskt" ledas in under torgytorna (se bild II.8 och II.13). Att integrera trafikleden i helheten avvek från de flesta samtida funktionella lösningar som placerade den intill höghus som ett isolerat element.<sup>652</sup> Om blandad trafik på samma plan förorsakade hu-

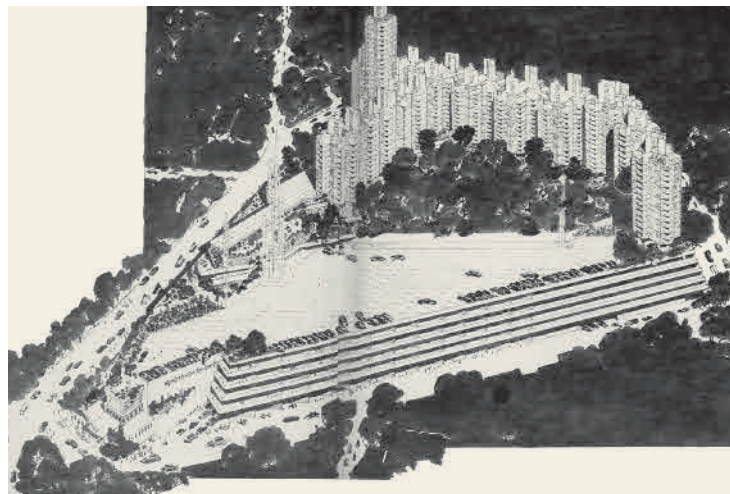


BILD II.46.  
F. L. Wright, Crystal Height, Washington D.C., 1940. Drexler, 1962, bildinlaga.

vudbry bland stadsplanerarna så var vertikala lösningar inte heller problemfria. I Stockholm hade det visat sig svårt att få ner människorna till lägre plan även om det fanns rulltrappor.<sup>653</sup> Aalto undvek problemet genom att planera torget i terrasser. Förebilderna går delvis tillbaka till Aaltos beundran av den italienska, klättrande staden, men man får inte glömma att illustrationerna till Corbusiers utformning av en storstad innehåller caféer och restauranger invid terrasser som han kallade den moderna stadens boulevarder.<sup>654</sup> Problemet i Helsingfors var att Aaltos boulevarder slutade abrupt i norr. De leder ingen vart, men genom att terrassera torget kunde han understryka Riksdagshusets betydelse. Användningen av terrasser följer hans tidigt skapade uppfattning av vad områdets topografi krävde. Han hade utnyttjat höjdskillnaderna i tävlingsförslag han tidigare gjort för intilliggande områden, det vill säga Riksdagshuset, Stadion och ovan beskrivna projekt för Pensionsanstalten. Terrasstorget var en utveckling av en tidigare idé, som Pergamons konstgjorda terrasser kan ha inspirerat till.

651 Meurman 1947, 210–214. "Ihanne olisi sellainen tori, jota ajokatu vain yhdeltä puolelta sivuasi toisten sivujen liityessä aukottomasti toisiinsa." Fritt översatt, Eva Johansson.

652 Se Perényi 1973.

653 Hall (1999) 2002, 181f.

654 Le Corbusier (1925) 1980, 232, 234f.

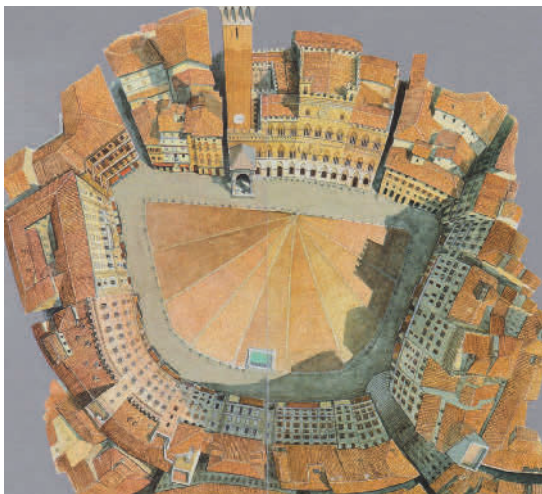


BILD II.47.  
Torget i Siena. *Italie* 1998, 76f.

Aalto uppgav Piccadilly som förebild för kombinationen trafikknutpunkt–affärer,<sup>655</sup> fastän det vid Terrasstorget också var fråga om att kombinera parkering och affärer på samma sätt som i köpcentrum utanför städerna. Wright hade 1940 i förslaget ”Crystal City” i Washington D.C. förenat affärer i parkeringsstrukturen (bild II.46). En sida av projektet utgörs av fem stora terrasser med affärslokaler längs yttre kanten och parkering bakom dem. Nedanför parkeringsterrasserna ligger ”the sunken garden”. Likheten med Crystal City är påfallande. I Wrights förslag ingår även hopkoppade höghus för ett bostadshotell. Ovan nämnda bild illustrerar Giedions artikel i *Neue Zürcher Zeitung* om Wright efter hans bortgång våren 1959. Artikeln finns i Alvar Aalto-museets arkiv<sup>656</sup> och måste ha utgjort en inspirationskälla när Terrasstorget och kontorsbyggnaderna skissades upp.

Förutom torgets funktionalitet tänkte Aalto på torget i förhållande till stadsbilden och det var på den här punkten han introducerade en ny torg-

typ. Han menade att öppenheten kunde bevaras och utnyttjas till att förena staden psykologiskt, om stadens centrala dalsänka i sin helhet, mellan arbetarkvarteren i Berghäll och tjänstemännens Tölö, utgör huvudmotivet.<sup>657</sup> Torget hade flera uppgifter, dels att förena stadens olika delar, dels att tjäna trafiken och parkeringen, och dels att bilda det mest framträdande motivet i stadsbilden. Vyn från torget skulle domineras av Berghäll i öster och Tölö med de offentliga byggnaderna i väster. Aalto förklarade att ”[v]i får alltså ett nytt torgbegrepp, ett torg som inte är slutet eller formalistiskt i gängse mening utan som så att säga ackompanjerar stadsorganismen, är dess be-tjänt.”<sup>658</sup>

Torget tar upp landskapets form och höjdskillnader. Området har förädlats till ett torg i flera nivåer. I förslaget från år 1961 är terrassernas höjder +3,7 + 7,1 och +10,5 (se bild 7). De började i söder på Mannerheimvägens nivå + 7,5. Eftersom Riksdagshusets lägsta trappor är på nivå +12 kunde torget upplevas som tredimensionellt. Samtidigt som det är öppet innesluter det sig självt. Torgets lägsta nivå +3,7 omges på två sidor av ett arkitektoniskt landskap. Den södra delen är jämnare eftersom höjdskillnaderna är mindre än i norr. Nivåerna varierade under planeringens gång och ska ses som riktgivande. Utom att torget är terrasserat mot Riksdagshuset är varje terrass uppdelad så att torget sluttar mot Tölövikens. Lösningen påminner om torget i Siena som följer och utnyttjar terrängen (bild II.47), och om Canberra där hela stadsstrukturen utgår från landskapet, (se bild II.21). I Siena är solfjädern helt utvecklad medan den i Helsingfors är endast en aning öppnad. Omgivningen bidrar till att Terrasstorget delvis sträcker sig ut över sig självt, vilket Sienas slutna torg inte förmår. Aalto formulerade sin in-

655 Aalto 1960a; I Helsingforsregionen öppnades det första köpcentret 1971 men i USA började de byggas genast efter andra världskriget, se Smiley 2013 och Lahti 2017.

656 Giedion, ”Wright und Amerika” under ”Frank Lloyd Wright zum Gedanken”, *Neue Zürcher Zeitung*, 19.4.1959. AAM, klippböcker.

657 Aalto 1961a.

658 Aalto 1961a ”Saamme siis uuden torikäsitteen, joka ei ole suljettu eikä formalistinen sanan tavallisessa mielessä vaan niin sanoakseni kaupunkiorganismmin myöteillä (sic), sen palvelija.” Fritt översatt, Eva Johansson.

tention på följande sätt: ”Med det triangulära torget har jag velat skapa ett centrum som inte utgörs av ett litet slutet torg utan som dominerar hela stadsbilden.”<sup>659</sup> Torget var liksom antikens amfiteatrar urbant men samtidigt en del av landskapet. Richard Weston har undersökt utformningen av Säynätsalo stadshus och Seinäjoki centrum och kommit fram till att ”Aaltos civic space is a built landscape [...]”.<sup>660</sup> Tolkningen passar väl för Terrasstorget som kan ses som ett landskapstorg.

Dimensioner som avvek från omgivningen var nödvändiga för att stadens nya centrum inte skulle stå i skuggan av Senatstorget. När järnvägen byggdes hade järnvägstorget tjänat som ankomsttorg och nu fanns det behov av ett nytt. Enligt Reima Pietilä är Aalto den enda som beaktat järnvägens proportioner.<sup>661</sup> Till saken hör att Aalto underströk betydelsen av torgets djup utan att direkt precisera varför.<sup>662</sup> Förutom järnvägens och Frihetsgatans långa linjer ställde farten också krav på utformningen. Det krävdes ett djupt torg för att bilisten skulle hinna uppfatta och orientera sig i omgivningen. I *Space Time and Architecture* kräver Giedion att man i stadsplaneringen tillämpar en ny skala som är identisk med stadens broar och motorvägar.<sup>663</sup> Le Corbusier och Hilberseimer använde sig av den nya måttstocken. Kravet på en skala som avviker från omgivningen var således inte specifikt för Aalto. Förutom att uppfylla nämnda kriterier skulle det triangulära torget avspegla stadsuddens v-form. Torget skulle bidra till att leda blicken in mot centrum och fungera i ett visuellt djup. Det skulle också bilda en fortsättning på stadens öppna rum mot norr. Enligt Aalto övergick Mannerheimvägen här i en plats

som vecklade ut sig mot Tölövikens.<sup>664</sup> Han beundrade stadsplaneringen i Siena där gatorna utvidgar sig till en serie av torg som kulminerar i det sluttande solfjäderformade torget.<sup>665</sup> I Helsingfors kulminerade serien i ett terrasserat, solfjäderformat torg som öppnade sig mot det delvis urbana landskapet.

Aaltos egna bidrag till centrumplanen är störst vid gestaltningen av Terrasstorget. Mellan två tangerande trafikleder, och ovanpå parkering och korsande trafik skapade han ett nytt centrum vars huvudkomponent utgjordes av ett torg format till ett syntetiskt landskap. Planeringsrådets öppenhet förädlades till ett psykologiskt förenande element. Han övergav inte principen om en öppen stadsplan utan försökte inom dess ramar med arkitektoniska medel binda ihop stadsdelarna. I Helsingfors fanns Hagnäs torg för arbetarna och Senatstorget för de högre samhällsklasserna. Det nya torget skulle tjäna alla och trots att det var öppet hade det en början och ett slut. Det kunde överblickas och var inte ändlöst som de ortodoxa funktionalisternas öppna stadsrum.

Sammantaget baserade sig formen för Helsingfors nya centrum på stadsplanekonstens långa historia, samtida projekt och Aaltos tidigare centrumlösningar för mindre finländska och svenska städer. Att kombinera och utveckla olika tiders motiv vållande inget problem för honom. År 1921 skrev han i *Jousimies* att stadsplanekonsten var en kontinuerlig förnyelseprocess: ”Ingenting gammalt uppstår på nytt. Men det försvinner inte heller helt. Och det som en gång har varit, det kommer alltid tillbaka i ny form.”<sup>666</sup> Man kunde varken förneka historien och börja på nytt, eller skapa någonting slutgiltigt. Denna uppfattning liksom många andra från hans första år som arkitekt följde honom livet ut. Genom att omska-

659 Aalto 1961a, ”Tällä kolmiomaisella torilla olen pyrkinyt keskukseen, joka ei ole suljettu pieni tori vaan joka hallitsee koko kaupunkikuvaa.” Fritt översatt, Eva Johansson.

660 Weston (1995) 2007, 184.

661 Maunula, Leena, ”Puisto ja avotilaa pehmeään kaupunkiin”, HS 4.4.1980.

662 Aalto 1961a.

663 Giedion 1952b, 643.

664 Aalto 1961b.

665 Aalto, Alvar, ”Stadsplanering och offentliga byggnader (1966)”, Schildt 1973, 95.

666 Aalto, Aalto ”Målare och murare (1921)”, Schildt 1973, 12.



BILD II. 48.  
Utsikten från "Frihetsgatan" österut över Djurgårdsviken. Foto Jussi Tiainen

pa ett gammalt motiv – torget – till landskapsdesign tillfördes planen någonting nytt. Antikens amfiteater hade kommit tillbaka i ny form. Arkitektur och landskap hade förenats med hjälp av ”organisk” stadsplanering. Ett förfaringssätt även Wright hade använt sig av.

### 3.3 Tid och rum i Helsingfors centrumplan

Nedan granskas hur Aalto förhöll sig till begreppet tid och rum, och hur det kom till uttryck i Helsingfors centrumplan. Avsikten är att beskriva Aaltos mångfacetterade uppfattning av begreppet och hur den skiljde sig från Giedions tolkning. Möjligheten att granska Finlandiahuset bidrar till förståelsen av hur han utgående från användarnas rörelser gestaltade byggnaden. I det här avsnittet utgör Finlandiahuset källmaterial som bidrar till att förklara hur Aalto omsatte sina värderingar i praktiken.

Uppfattningen av omgivningen förändrades när farten kom med i bilden. Futuristerna och kubisterna var enligt Giedion de första som utgån- de från Einsteins relativitetsteori beaktade farten i sina arbeten. Därefter spred den sig till arkitekturen och stadsplaneringen som också tog rörelse till en utgångspunkt. Teknikens utveckling bidrog till att man började tala om arkitekturens fjärde dimension. Enligt Giedion smälte rum och tid ihop och det krävdes rörelse för uppfattningen av helheter. Perspektivet räckte inte till för att uppfatta funktionalismens oändliga, flytande stadsrum utan det krävdes rörelse och flera utsiktspunkter för att en helhetsbild skulle uppstå. Byggnaderna eller staden måste ses från alla håll – uppifrån, nerifrån, utifrån, inifrån. Det mänskliga ögat måste enligt Giedion samla alla enskilda synintryck, relatera dem till varandra och kombinera dem i tidsföljd.<sup>667</sup>

Även Aalto ansåg att bilen hade förändrat människornas rumsuppfattning, men han över-

<sup>667</sup> Giedion (1941) 1952b, 369, 639, 642; Jfr Johnson 1994, 384.

gav inte tanken att staden skulle upplevas från en fast punkt. Han framhöll ideligen i både tal och skrift att det nya centrumet skulle ses inifrån. För Aalto var rörelsen på Frihetsgatan viktig men inte allena rådande för uppfattningen av stadens nya centrum. Från Frihetsgatan skulle man ha fått en bra översikt över staden. Det skulle ha underlättat orienteringen. Vikten av att kunna orientera sig i en stad hade Aalto betonat redan i samband med tävlingen för Norrmalm i Stockholm. Frihetsgatans böjning skulle leda blicken mot väster längs raden av kulturbyggnader, förbi Riksdagshuset som var nedställt i förhållande till torget, och in mot affärscityt och riktbyggnaderna i Kampen. Förutom att föreställa sig bilistens beteende levde han sig in i hur bilisten, som han uttrycket det, ”defilerar” förbi de offentliga byggnaderna.<sup>668</sup> Anna-Maria Åström beskriver den snabbt pulserande trafiken som bilburet flanörskap.<sup>669</sup> Benämningen beskriver väl Aaltos uppfattning. Strengell hade i *Staden som konstverk* (1922) noterat att blickens hastighet bestäms av gatuväggarnas beskaffenhet – längs en slät yta glider blicken lätt vidare. Han skriver att horisontala linjer har en ledande förmåga och kan användas som stadsbyggnadskonstärkligt bindemedel.<sup>670</sup> Förutom dessa egenskaper bidrog torgets avsmalnade form till att rörelsen fick en bestämd riktning. Frihetsgatan skulle, som nämnts, också psykologiskt förena Tölö med Berghäll. Vid utfarten skulle blicken ha sökt sig mera österut (bild II.48) än vid infarten (se bild II.9 och II.37). Utöver den moderna tidens dyrkan av fart, som symbol för framsteg, utnyttjade han trafikens rörelse för att rikta blicken och uppmärksamheten. Genom att inkludera vattendragen på båda sidor om Frihetsgatan i den visuella upplevelsen skulle staden ha verkat betydligt större än den i verkligheten var. Drömmen om Helsingfors som metropol skulle ha förverkligats, åtminstone visuellt.

668 Aalto 1961a; Aalto 1964a.

669 Åström 2012, 71.

670 Strengell 1922, 28–31.

Aalto bevarade och poängterade ytterligare stadens horisontala stadssiluett med uppstickande riktmärken, genom att framhäva Nationalmuseumets torn. Det finns utförliga uppgifter om hur Finlandiahusets kupol och taklister förhåller sig till omgivningen. Till exempel är kupolens högsta punkt 7 meter lägre än Riksdagshusets taklist och lika mycket högre än Nationalmuseumets takås. Konserthusets övre taklist är 26 meter lägre än Posthusets och Riksdagshusets taklister samt 11 meter lägre än byggnaderna snett mitt emot på Mannerheimvägen.<sup>671</sup> Längan av publika byggnader skulle alltså vara betydligt lägre än omgivningens, endast accenterna fick synas men absolut inte dominera. Däremot ansåg han i början av planeringsskedet att kontorskomplexet i Kampen kunde vara avsevärt högre än omgivningen. Stadens siluett kunde enligt Aalto således ha berikats med en symbol för affärsvärlden och den ökande administrationen.

Aalto beskrev utsikten från flera fasta punkter. I norr öppnade sig torget mot Tölöviken och beträffande vyn mot söder poängterade han att de snedställda kontorsbyggnaderna behövde, förutom att beakta omgivningen, ingå som en harmonisk del i stadsstrukturen och bilda en fast avslutning på cityområdet. Från infartsvägen skulle de offentliga byggnaderna uppfattas som en integrerad del av stadens inre fasad. Den öppna vyn från Riksdagshusets terrass var en väsentlig del av hela planen, därifrån skulle man se stadens nya centrum inifrån, över Tölöviken ända till Berghäll i öster.<sup>672</sup> Han beskrev inte torget sett från Riksdagshusets trappa och inte heller hur stegringen mot Riksdagshuset förstärktes av terrasserna. Eftersom affärslokalerna låg under däckerna skulle inga skyltfönster ha syns till Frihetsgatan, medan vyn från Riksdagshuset och Mannerheimvägen delvis skulle ha dominerats av torgtytor och affärer i flera nivåer, förenade av trappor. Enligt de

671 K 359:2 Konserttitaloimikunta 18.12.1963, bilaga.

672 Aalto 1960a; Aalto 1961a; Aalto 1964a.

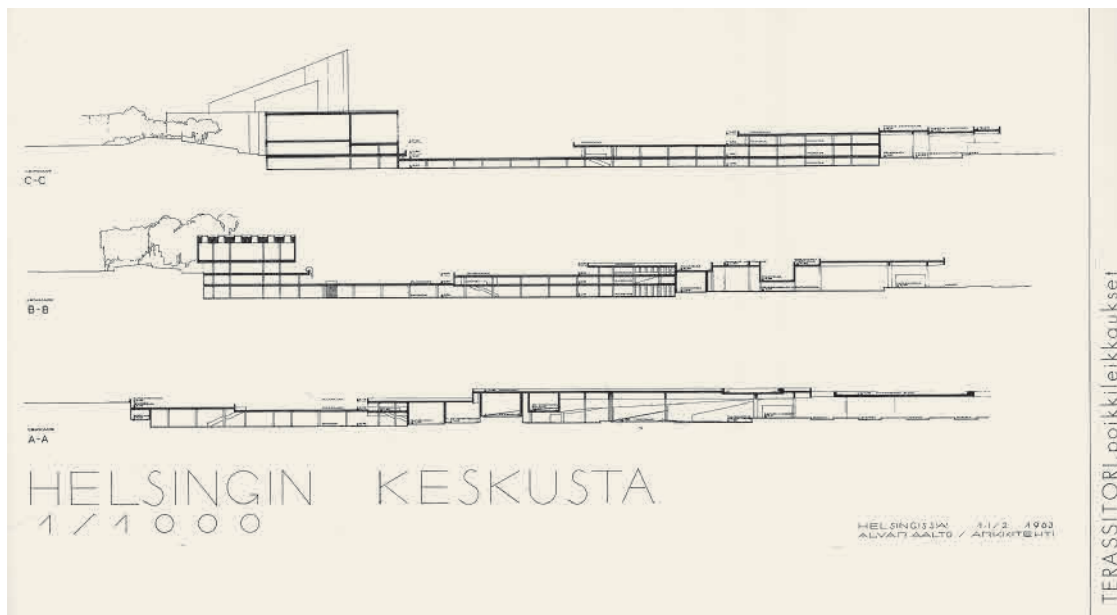


BILD II. 49.  
Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan, 1964. SSB 18/1966, bilaga 26.

Skärningar av Terrasstorget: A–A, Riksdagshusets norra gavel, B–B Finlands Akademi, C–C Finlandiahuset. Längst till höger järnvägsspåren, betydligt lägre än översta terrassen.

uppgivna höjdskillnaderna skulle torget dock ha varit relativt jämnt i söder. Den översta terrassen var däremot tillräckligt hög för att dölja järnvägsspåren, men lämnade utsikten mot Berghäll fri (bild II.49). Affärsverksamheten som enligt Aalto var menad att liva upp torget – ge det ett eget liv – var möjlig endast på torgets norra del. Enligt hans uppskattning skulle det finnas kommersiell verksamhet på en sträcka av sammanlagt en kilometer.<sup>673</sup>

Aalto uppfattade Terrasstorget som en enhetlig del av en större helhet, han såg inte sektorer som separata stadsrum eller torgytter. Utgående från Le Corbusiers tolkning där terrasserna ses som boulevarder, består det nya centrumet av flera gaturum. På Aaltos terrasser var det möjligt att flanera, handla och sitta på café, eller via dem förflytta sig från parkeringen till närliggande delar av staden. Den trafik som flyter förbi och som i det traditionella gaturummet utgjorde en väsent-

lig del av upplevelsen har här flyttats bort. Mannerheimvägen skulle ses på håll, liksom också trafiken på Frihetsgatan. Med andra ord pulserade staden i bakgrunden. Utsikten mot Riksdagshuset i väster och Tölövikens i norr skulle ha varit respektingivande. I norr kan terrasserna även uppfattas som en version av Place de la Concorde, som Aalto ofta refererade till. Ena sidan upptas av affärslokaler och för övrigt öppnar de sig mot det urbana landskapet. Ovan beskrivna varierande vyer och tolkningar utgår från att betraktaren var stationär. Det är däremot tveksamt om en indelning av torget i syd-nordlig och väst-östlig riktning hade varit nog för att undvika att den enskilda individen skulle ha känt sig liten.

Till skillnad från Terrasstorget kräver Finlandiahusets två fasader rörelse i Giedions bemärkelse för att en helhetsbild ska uppstå. Den östra fasaden var som framgått tänkt att upplevas genom bilfönstret. Trapphuset på fasaden som tillkom lite senare i planeringen tillför rörelse även i byggnadskonstruktionen. Zevi kallar Aaltos stör-

<sup>673</sup> Aalto 1961a.

re version i Baker House för en trappkorridor.<sup>674</sup> Finlandiahusets västra fasad måste däremot betraktas från den gåendes perspektiv för att komma till sin fulla rätt. I texten för sin planerade bok på 1920-talet skrev Aalto om hur uppfattningen av en stad skapas:

Staden på en kulle är stadsplanekonst i dess renaste, mest detaljerade och naturliga form. Det är naturlig skönhet framför allt i den meningen att den kulminerar, när den uppfattas från människans egen utgångspunkt, nämligen från markens nivå. Där fungerar våra sinnesorgan riktigast och fullständigast i en omgivning avpassad efter vår medfödda skala och måttet av vår uppfattningsförmåga.<sup>675</sup>

Texten skrevs visserligen innan bilen hade erövrat gaturummet, men den del av Finlandiahuset som vänder sig mot parken är helt tydligt planerad utgående från människans skala. I planeringen av Hesperiaparken utgick han också från de gåendes perspektiv och föreslog att parken utvidgas när fabriksbyggnaderna rivs och att stigarna planeras så att de beaktar och framhäver stadiontornet.<sup>676</sup>

Trappor leder ner från Mannerheimvägen mot Finlandiahusets huvudingång och uterummet flyter i en båge upp för trapporna till den osymmetriska foajén där rörelsen stannar upp. Rummet verkar slutet trots raden av fönster genom vilka man skulle ha haft möjlighet att iaktta hela centrumet och stadens siluett. Aalto hade tänkt sig att man härifrån skulle ha iakttagit trafiken på håll. Foajén är utformad som en italiensk piazza. Landskapet öppnar sig inte genom funktionalismens typiska bandfönster utan utsikten kan iaktas genom imaginära pelare, eller ”fönsterpelare” som de benämns i ritningarna.<sup>677</sup> Grönväxterna

674 Zevi 1978, 204.

675 Texten är återgiven i Schildt 1985, 12f.

676 Aalto, Alvar, ”Utlåtande om sockerbrukets område för stadsstyrelsen 7.11.1961”. AAM 13 A 48.

677 *rakennus – historia – selvitys – Finlandia-talo*, [https://www.finlandiatalo.fi/sites/default/files/finlandia-talo\\_rakennushistoriaselvitys.pdf](https://www.finlandiatalo.fi/sites/default/files/finlandia-talo_rakennushistoriaselvitys.pdf), 13.4.2016. Utsikten har beskrivits efter att byggnaderna längs järnvägen rests.

förhöjer ytterligare intrycket av ett klassiskt uterum med trappor och balkonger. Grundformen kan också jämföras med Aaltos, ovan beskrivna, halvöppna torg för Imatra. Enligt William J. R. Curtis kallade Aalto de offentliga byggnadernas informella mötesplatser för ”sociala landskap”.<sup>678</sup> Utanför hade stadens nya centrum en skala lämpad för bilar på en motorväg. Trafiken flyter medan iakttagaren i den klart avgränsade foajén är stationär. Aldo van Eyck sammanfattade skillnaden mellan ett öppet flytande och slutet rum på följande sätt: ”Space becomes Place and Time becomes Occasion”.<sup>679</sup> Beskrivningen lämpar sig väl för Finlandiahusets foajé.

Helsingfors centrumplan ger möjlighet till både en statisk och dynamisk upplevelse. Från Frihetsgatan skulle man ha fått en bra helhetsbild av det nya centrumet, men enligt Aalto var upplevelsen inifrån kratern det som räknades. Han beskrev olika vyer men aldrig med hjälp av centralperspektivet. Att se centrumet inifrån korrelerar med futuristerna som förkastade perspektivet och ansåg att åskådaren skulle befinna sig i mitten av konstverket. De upplöste staden och för dem var dynamik, fart och rörelse karakteristiska drag för samtiden.<sup>680</sup> Tiden blev relativ, olika farter gav olika tider. För Aalto var kontrasten mellan rörelse och vila fundamental. Han beskrev till och med parkerandet med att säga att farten stannar av och bilarna kommer till vila.<sup>681</sup> Aalto kombinerade Giedions uppfattning av tid och rum med renässansens utsikter över landskapet och barockens orienteringspunkter. På detta sätt uppstod flera rumsliga skikt.

Aaltos tidsfaktor gäller inte endast rörelse och vila i nuet utan sträcker sig i form av bearbetade arkitektoniska lån och hänvisningar från antiken in i framtiden. Genom att dessutom visa hänsyn till omgivningen och ansluta torget till existeran-

678 Curtis 1998, 136.

679 Citerad i Wilson (1995) 2007, 86.

680 Hansen 2011, 302ff; Se Kwinter 1998, 586–612.

681 Aalto 1961a.



de stadsrum införlivades stadsplanen även i ett historiskt sammanhang. Enligt Mikkola påminner Aaltos tidsuppfattning i den här bemärkelsen om Henri Bergsons uppfattning om tiden som varaktighet, *la durée*. Tiden kan inte spjälkas upp utan det förflutna fortsätter genom minnet sitt liv i nuet.<sup>682</sup> Men Aaltos tidsbegrepp stäckte sig längre än så. Han lämnade framtiden öppen för olika alternativ, men framtiden ingick definitivt i hans tidsuppfattning. Vidsträckta vyer kan ses som den gemensamma nämnaren för Aaltos uppfattning om rummet. Det gäller både den visuella helhetsupplevelsen av Helsingfors nya centrum och utsikten från piazzan i Finlandiahuset. Trots detta kan den senare nämnda upplevas som ombonad. Liksom allt Aalto åtog sig var hans uppfattning av tid och rum mångbottnad och öppen för flera tolkningar. En enda teori eller uppfattning räckte inte för att ge form åt hans visioner.

### 3.4 Centrumplanens betydelse och mening

När Aalto såg tillbaka på sin produktion uppfattade han den som relativt jämn, men betonade att planeringen av ett stadscentrum kändes mer inspirerande än planeringen av enskilda byggnader. Han menade att man när man gör både stadsplan och byggnader är tvungen att åstadkomma både ”referenser och innehåll för livet”.<sup>683</sup> I följande avsnitt granskas hur han skapade sinnebilder för ett fritt, demokratiskt och kulturellt land. Att inskri-

682 Mikkola, Kirmo, ”Ajattelijä Aalto”, *ARK* 7–8/1976, 21; Nygård, Stefan, ”Det skapande livets oberäknliga insats”, *Historisk Tidskrift* 4/2003, 418.

683 Alvar Aalto *halusi talojen sijasta piirtää taajamia*, <http://yle.fi/aihe/artikkeli/2006/09/08/alvar-aalto-halusi-talojen-sijasta-piirtaa-taajamia>. 1.3.2017. I programmet som visades ett år efter Aaltos bortgång 1977 ingår odaterade klipp av hans uttalanden; Enligt Mikkola upplevde Aalto sig inte som stadsplanerare. Han grundade åsikten på att Aalto utbrustit ”här bygger vi hus, mindre och större”. Mikkola, Kirmo, ”Ajattelijä Aalto”, *ARK* 7–8/1976, 21.

va en mening i gestaltningen överensstämde dock inte med funktionalismens historielösa ideal.

I min pro gradu-avhandling visas att centrumplanen uppfyllde de krav Strengell ställde på staden som konstverk.<sup>684</sup> Detta var dock inte nog även om Aalto uppfattande sig själv som konstnär.<sup>685</sup> Han konstaterade på ett seminarium i Uleåborg 1956 att en stads form också måste ha ett innehåll. Detta innehåll måste vara kopplat till naturen, det vill säga i stor grad till människan.<sup>686</sup> Stadens nya centrum måste alltså förmedla en djupare mening och uppenbarligen kallade han det därför för ett fosterlandshjärta. Adlercreutz, som deltog i arbetet med centrumprojektet, bekräftar att symboler var viktiga för Aalto.<sup>687</sup> Aalto var inte den första som ansåg att stadens form behövde ha en mening. Jung hade vid flera tillfällen uttalat sig om den andliga betydelsen i Helsingfors arkitektoniska gestaltning i början av 1900-talet. Han ansåg att huvudstaden skulle avspegla den fria republikens nationella kultur och livskraft. Aalto återupptog Jungs tankegångar.

Juhani Pallasmaa har under rubriken ”Arkitekturens verklighet och ideal” skrivit om arkitekturens kulturella betydelser och dess undermedvetna innehåll. Texten kan väl tillämpas på stadsplanering. Han skriver:

Arkitekturens uppgift är [...] att förmedla vårt förhållande till världen och kulturen, ge ramar för vår existens och vara en spegel för vissa upplevelse- och förståelsehorisonter, i stället för att erbjuda en estetisering av vår livsmiljö. Byggnader är således inte bara anslående scener, utan symboler och medel för förståelsen av vår existens. Arkitekturens uppgift är att likt myter och berättelser om vår kultur strukturera vår upplevelse av verkligheten och ge den mening.<sup>688</sup>

684 Johansson 2003, 66–82.

685 Kruskopf 2012, 115.

686 Aalto, Alvar, ”Form as a symbol of artistic creativity”, Schildt 1997, 183.

687 Erik Adlercreutz 19.5.2005.

688 Pallasmaa 2006, 18.

Aalto tillämpade idealet när han plockade upp lokala eller landspecifika symboler för sina stadscentrum för att strukturera och ge invånarnas vardag mening. I Helsingfors skulle två centrum, Senatstorget och det nya torget, harmoniera med landets historia och motsvara de gamla och nya delarna i Paris. Han skriver: ”Den demokratiska tidens centrum för Finland av i dag borde vara ett verkligt nytt fosterlandshjärta, vilket skulle fylla sin uppgift enligt sin tids anspråk för landets huvudstad.”<sup>689</sup> Riksdagshuset som symbol för demokrati ingick som en självklarhet, och att kulturen skulle utgöra en komponent var både uppdragsgivarna och Aalto överens om. Aalto poängterade vid flera tillfällen att han planerade det självständiga Finlands centrum och även stadsdirektör Aho ansåg att hela projektet var en riksfråga.<sup>690</sup> En målsättning med Helsingfors nya centrum var att förstärka finländarnas självkänsla och bidra till en enhetlig identitet. För att ena folket efter världskriget behövdes symboler, som i enlighet med Vales åsikt, samtidigt skulle representera de demokratiskt valda makthavarna och nationalstaten.<sup>691</sup>

Aaltos ansåg, som framgått, att det rådde brist på byggnader som symboler för socialt liv. Det fanns få byggnader som kunde sägas symbolisera demokrati, ägdes av alla och var öppna för alla. Denna åsikt avspeglar sig i centrumplanen. Riksdagshuset var monumentalt i klassisk bemärkelse. Det stod uppe på berget med en kolonnordning som utstrålade makt. Även om riksdagen var demokratiskt vald förblev byggnaden slutet och för det mesta otillgänglig för allmänheten. Med de offentliga byggnaderna tillförde Aalto platser för socialt liv och Finlandiahuset med piazzan eller det sociala landskapet är ett exempel på detta. Foajéns yta, på 1,2 kvadratmeter per person, överstiger samtidens genomsnitt.<sup>692</sup> Trots detta var

skalan liten och foajén kan tillskrivas två attribut som var viktiga för Aalto: intimitet och lugn. Efter invigningen av Finlandiahuset formulerade Ada Louise Huxtable sitt intryck på följande sätt: ”Aalto’s buildings draw attention to a rare paradox: they are a combination of the intimate and the monumental.”<sup>693</sup> Monumentaliteten kan diskuteras. Aalto förefaller inte att ha eftersträvat monumentalitet i de enskilda byggnaderna. Däremot skulle de som grupp ha imponerat vid infarten längs Frihetsgatan. Han önskade helt uppenbart att medborgarnas sociala behov skulle tillfredsställas inomhus i Helsingfors. Ett monumentaltorg framför en byggnad som symboliserade staten lämpade sig inte för att samla folket i en demokrati. Först efter kritiken av Terrasstorget kallade han det för ”Medborgartorget”, i planeringsskedet använde han för det mesta benämningen ”Centraltorget”. Kulturbyggnader skulle byggas av staden och staten, alltså av alla. De var lättillgängligare än Riksdagshuset, samt gav till och med möjlighet till bekräftelse av individuella identiteter.

Genom att sammanföra alla offentliga byggnader till en arkitektonisk helhet inom stadsplanen poängterades kulturens betydelse för hela nationen. Kulturen lyftes till en högre nivå. I festföredraget vid Suomen Kulttuurirahastos 10-årsjubileum 1949 talade Aalto om att närma den litterära bildningen till den materialbaserade kulturen. Det skulle stärka kulturen generellt, menade han.<sup>694</sup> Han hade redan tillämpat tanken i utställningspaviljongerna i Paris 1937 och New York 1939, där han hade strävat efter att ge en kulturell bild av landet. Han var fast övertygad om att en enhetlig bild av landets materiella och andliga liv var mer användbar än en traditionell varumässa.<sup>695</sup> Enligt Aalto var arkitekturen alla konstners

689 Aalto 1961b.

690 Aho, Lauri, ”Byggandet av huvudstadens centrum är framför allt en riksfråga”, *Finsk kommunaltidskrift* 4/1961, 182f.

691 Vale (1992) 2008, 332.

692 Kaarlo Leppänen i Charrington & Nava 2011, 338.

693 Suhonen 2001, 55.

694 Aalto, Alvar, ”Riksplanering och kultur mål. Festföredrag vid Suomen Kulttuurirahastos 10-årsjubileum (1949)”, Schildt 1973, 67.

695 Aaltos uttalande i *Hbl* 24.3.1937 citerat i Weston (1995) 2007, 109f.

moder,<sup>696</sup> och vid Tölövikens gav han musik, litteratur och bildkonst en arkitektonisk ram inom vilken de kunde verka. De fria konsterna införlivades med hans eget bidrag – arkitekturen – som skulle berika upplevelsen, tjäna människan och bidra till hennes andliga tillväxt.<sup>697</sup> En relativ tät placering bidrog självfallet också till större effekt. Den arkitektoniska helheten visade hela konstfältets betydelse. Samtidigt hade byggnadsgruppen en strukturerande uppgift. Den gav parken ryggrad mellan grönska och vattenspegel. Aalto gav ett exempel på hur bildning kunde förenas med materialbaserade kultur. Som symbol representerade byggnaderna medborgarnas sociala liv och den demokratiska statens satsning på kultur.

Helsingfors nya centrum skulle representera ett land som behållit sin frihet i andra världskriget. Men hur skapa frihetssymboler som representerar både individens och statens frihet? Enligt min mening tog Aalto naturen till hjälp. Den låg nära finländarna, Aalto inbegripen. Naturen har traditionellt en framträdande roll i den finländska kulturen som i hög grad har varit litteraturbaserad. Nationaleposet Kalevala innehåller naturbeskrivningar och Sibelius utgick ofta från naturupplevelser i sina kompositioner. Allmänt anses naturen ingå i finländarnas själslandskap. Naturen är en källa till välbefinnande och inspiration. Det finländska nationallandskapet utgörs av ett insjölandskap sett från ovan. Ferdinand von Wrights *Utsikt från Haminanlaks* (1853) och Eero Järnefelts *Maisema Kolilta* (1928) kan fungera som exempel på målningar där finländarnas själslandskap är avbildat.

Aalto sparade inte naturen utan försökte som han sa intensifiera den. Han var helt oförstående inför allmänhetens och de förtroendevaldas krav på att bevara en vassbevuxen havsvik i naturtillstånd. Palatsen längs kanalerna i Venedig

eller stadshuset i Stockholm var hans förebilder. Vid presentationen 1964 förklarade han skillnaden mellan att spara och intensifiera naturen på följande sätt:

Då det är fråga om ett stadscentrum kan man tala om två kategorier av s.k. natur, d.v.s. en stadsmässig, för att inte säga "stadsarkitektonisk" natur och fragment av s.k. orörd natur. Det förra är en av den klassiska stadsbebyggelsen [sic] ryggradsfenomen. Där emot är den senare en i främsta rummet från förra århundradet härstammande halvsentimental produkt som nästa aldrig fört till en fast stadsstruktur. I fallet Helsingfors skulle t.ex. sättet att utforma Tölövikens och Hesperiaparken till en slags naturidyll aldrig ha fört till en lycklig lösning, utan får den [Sic] då snarare en nästan komisk anstrykning av lek med skogsdunge kombinerad med en liten insjöpastisch mitt i storstadens hjärta.<sup>698</sup>

Aalto införlivade och förädlade Tölövikens landskap med arkitektoniska medel. Hans natursyn avvek från funktionalisternas enligt vilken människan kunde behärska naturen och till exempel jämna den för att få en plan byggnadsyta. Sol, ljus och grönska var för de ortodoxa funktionalisterna väsentligt för mänskligt liv, medan Aalto ansåg att människan var en del av naturen. Ingenting kunde undersökas isolerat. Hans inställning till naturen och dess förädling går tillbaka till 1920-talet. Den 28 juni 1925 skrev han i *Sisä Suomi* om följande för honom grundläggande principer om förhållandet mellan natur och arkitektur:

Man inbillar sig att den rena, ursprungliga naturen med dess speciella trollmakt är milsvitt överlägsen det landskap där spåren av människohandens verksamhet kan skönjas, även i de fall där den "mänskliga stämpel" fogats till landskapet på ett harmoniskt och förhöjande sätt. Vi nordbor och speciellt vi finnar är i hög grad böjda för skogsdrömmeri, [...]. Ibland tycker vi dock att vi inte har tillräckligt mycket ren natur till vårt förfogande och då försöker vi plantera den vilda skönheten vid våra hemknutar. Principen bör dock vara den motsatta, nämligen att vi utgår från

696 Schildt 1973, 102.

697 Aalto, Alvar, "Interview for Finnish television, July 1972", Schildt 1997, 270, 275.

698 Aalto 1964a.

den miljö där vi bor och till den fogar bebyggelse på ett sätt som förädlar det ursprungliga landskapet.<sup>699</sup>

Efter sin första Italienresa föredrog Aalto det landskap som var präglat av människan, något som tydligt framgår i Helsingforsplanen. Av tidiga textfragment framgår att hans centrumgestaltning vilade på tidigt utstakade principer och värderingar. Som utgångspunkt för följande text hade han valt en av Mantegnas fresker i Ermitanikirkan i Padova. Omkring 1926 skriver han:

För det första bjuder den [fresken] på någonting som vi kunde kalla ett syntetiskt landskap. Det är en arkitektonisk landskapsvision, som ger våra dagars stadsbyggare en liten vink om hur de borde sköta sin uppgift. Dessutom bjuder den på en ypperlig analys av jordskorpans struktur. Mantegnas målning gav mig impulsen att analysera våra finländska städers topografi. Också vi har kullar, som ibland påminner om Toskanas heliga mark. På sådana ställen där järnvägen och ingenjörernas nivelleringsmani ännu inte gjort allting otympligt händer det att husen klättrar upp för sluttningarna och att vägarna kröker sig på ett sätt som står i harmoni med högre lagar [...].<sup>700</sup>

Beaktandet av topografin utgör ett grundelement i Aaltos stadsplanering. Han utgick från platsen för att skapa lokalt förankrade och identitetsbärande stadskärnor. I de flesta av de ovan granskade småstadscentrumen Aalto gjorde innan han åtog sig uppdraget i Helsingfors, är naturens konkreta närvaro påtaglig. Den väller in som träd och buskar på torgen. Ofta öppnar sig en vy mot det omkringliggande landskapet. Ännu i Göteborg ansåg han att stadens hjärta utgjordes av en park, men i slutet av 1950-talet skedde en förändring i hans syn på parkens roll i stadskärnorna. Som framgick i granskningen av Seinäjoki centrum finns naturen i form av gräsbevuxna terrasser och en springbrunn kvar, medan träd och buskar lämnats utan-

för centrumet. Förändringen inträffade som ovan beskrivits under planeringens gång. Enligt Laura Iloniemi har naturen i Seinäjoki reducerats till den grad att den varken är ett uttryck för staden eller det finländska landskapet, utan en symbol för jord och ljus.<sup>701</sup> En likande utveckling är märkbar i Helsingfors. I det första skedet är den naturliga strandlinjen bevarad mellan de offentliga byggnaderna, och Tölövikens är omgiven av grönska och promenadvägar. (Se bild II.3, II.4 och III.1) Snabbt förskjuts dock grönskan åt sidan och benämningen ”puistokeskus” (parkcentrum) ersätts med ”parkstråk” och ”vihreä kaista” (en grön remsa).<sup>702</sup>

I Helsingfors centrumplan utvecklades parken till promenadstråk – till en del av trafiksystemet. Därtill tjänade den som fond för de offentliga byggnaderna. På centrumkommissionens möte 1960 sade Aalto att det inte fanns behov av parker av traditionell typ i stadskärnorna, eftersom bostäderna byggdes så att människorna hade direktkontakt med naturen.<sup>703</sup> Han hade börjat omfatta CIAM-ordförande Serts tanke om ett centrum som en ren konstprodukt, och hans åsikt att till och med ett träd är otänkbart i stadens hjärta. Men detta hindrade inte Aalto från att beakta träden när han ritade Finlandiahusets kongressdel. Det hade han gjort redan när han byggde utställningshallen för Parisutställningen 1937. Det verkliga hjärtat, centralplatsen i Aaltos stadsplaner, blev dock med tiden allt mer urbant. Förfarandet att beakta enskilda träd rimmade däremot väl med den allmänna finländska seden att värdesätta enstaka träd mer än hela parkmiljöer.<sup>704</sup> Hel-

701 Iloniemi, Laura "Luonto ja julkinen tila" *Ptah* 1/1997, 46.

702 Aalto 1961b; Aalto 1961a.

703 "Aalto på kommissionens möte 26.10.1960". AAM, 13 A 23.

704 Träden räknades och allmänheten informerades om hur många som måste fällas när offentliga byggen planerades. Som ett exempel kan förutom Hesperiaparken Stadsteaterns omgivning nämnas. Det viktiga var att träden bevarades, parkens utformning tillmättes ingen betydelse. Det paradoxala är dock att vid breddning av gator fanns inte motsvarande behov. Se protokollen för K 325 Teatteritalokomitea 1956–58, K 326 Kaupungin teatterin huoneohjelmatoimikunta 1959 och K 345 Centrumkommissionen.

699 Aalto, Alvar, "Det mellanfinländska landskapets byggnadskonst", Schildt 1982, 207.

700 Inledningen till Aaltos planerade bok är återgiven i Schildt 1985, 11.

heten utgick däremot från landskapet, den grönskande naturen fick dra sig tillbaka.

Uppdragsgivarna önskade som framgått ett modernt centrum som var värdigt för huvudstaden. Aalto talade om ett fosterlandshjärta för republiken Finland, vilket överensstämde med 1950-talets tongångar. Mannerheims ryttarstaty restes 1960 och i samma anda talade centrumkommissionen om ”Frihetsgatan”, ”Frihetens torg”, ”Självständighetens torg” och ”Republikens torg”. Aalto hade, som konstaterats, redan i tävlingen för ett självständighetsmonument 1927 förkastat enskilda monument. Vid det tillfället sökte han en samlande faktor som skulle vara tillräckligt stor och som skulle tillföra stadsbilden ett nytt karaktärsdrag. Symbolen för det självständiga Finland skulle därtill ha anknytning till dåvarande samhälle. Cirka trettio år senare gav han Helsingfors ett nytt ansikte där ögon, näsa och mun enligt hans åsikt var tydligt skönjbara i stadsorganismen. Från Frihetsgatan sett påminde vikarna som inkluderats i stadsbilden om nationallandskapet – insjöarna sedda från ovan (se bild II.9, II.37, II.48 och bilaga 2).

Aaltos förhållande till naturen var dock mångfacetterat. Vid ovan nämnda Suomen Kulttuurirahastos jubileum 1949 talade han om den frihet som tekniken garanterat människan i form av växande frihet i flera bemärkelser. Men när utvecklingen når en viss gräns: ”kan samma företeelse som ursprungligen skapade frihet för människan, bli den faktor som binder henne mest.”<sup>705</sup> Till exempel centralisering och standardisering kunde enligt Aalto inskränka på människans frihet. Han påpekade att naturnärheten utgjorde den litterära och materiella kulturens gemensamma nämnare. Naturnärheten borde vara utgångspunkt i all planeringen för att uppehålla friheten:

<sup>705</sup> Aalto, Alvar, ”Riksplanering och kulturmål (1949)”, Schildt 1973, 66.

Om vi baserar riksplaneringen, stadsplanerna och arkitekturen stadigt i denna naturnärhet, kommer vi troligen att finna en genväg till vissa mål. Naturen är ju frihetens symbol. I bland är det rent av naturen som skapar och upprätthåller frihetsbegreppet. Genom att ge våra tekniska generalplaner en fast grund i naturen har vi möjlighet att åter vända utvecklingskurvan i en sådan riktning, att vårt dagliga arbete i alla dess former ökar vår frihet i stället för att inskränka den.<sup>706</sup>

Aalto uppfattade den fria linjen och ”organisk” planering som symboler för obundenhet. Geometriska former kunde leda till diktatur och begränsad frihet. Enligt Pelkonen associerades Aaltos lösningar både med individuell och politisk frihet i USA på 1940-talet.<sup>707</sup> Han tog den finländska kulturens grundsten – naturen – och kopplade ihop den med sin uppfattning av naturen som symbol för frihet. För Aalto betydde frihet enligt min mening individuell handlingsfrihet framom nationell frihet, som uppdragsgivarna önskade manifestera. Ingenting hindrade dock att uppfattningarna kombinerades.

Aalto hade dock långt tidigare kopplat ihop natur och arkitektur. Han hade använt terrängen i utformningen av paviljongen för världsutställningen i Paris 1937. Den trädbevuxna tomten var utgångspunkten för paviljongens utformning och därtill framhävde han finländarnas starka band till naturen med fotografier. I Paris liksom i New York två år senare skulle helheten tilltala känslorna. Naturen var källan till kultur och arbete, finländsk identitet och industriproduktion.<sup>708</sup> Med paviljongerna fortsatte Aalto den linje som hade börjats med Gesellius-Lindgren-Saarinens paviljong på 1900-års världsutställning i Paris. Alla tre paviljonger visar en tro på arkitekturens kraft att både befrämja och befästa budskapet. Specifikt för Aalto var att han på ett markant sätt lyf-

<sup>706</sup> Aalto, Alvar, ”Riksplanering och kulturmål (1949)”, Schildt 1973, 67.

<sup>707</sup> Pelkonen 2009, 177.

<sup>708</sup> Schildt 1985, 130, 134, 173.

te fram naturens stora betydelse för landet. Mot den här bakgrunden förefaller valet av landskapet som sinnebild för Finland och Helsingfors logiskt. Valet understöddes av den inom CIAM framförda tanken att landskapets närvaro var önskvärd i städernas hjärtan, av parker fanns det däremot inget behov.<sup>709</sup>

Under hela sin verksamma tid sökte Aalto symboler för demokrati, och med tanke på hans intresse för antikens arkitektur och kultur, ligger antikens stadsstater med en gemensam kultur nära till hands som möjlig inspirationskälla. Akropolis i Aten utgjorde antikens främsta symbol för demokrati och frihet. Byggnadernas fria placering högt uppe på berget, den vida utsikten och den utsökta arkitekturen utgjorde de viktigaste symbolerna. Under sina resor skissade han ofta upp sina intryck, och skissen av teatern i Delfi (bild II.50) visar att han fäste sig vid hur den grekiska arkitekturen utnyttjade terrängens former. Samma målsättning hade Aalto för Terrasstorget. Han kopplade ihop arkitektur med landskap, demokrati, och frihet i Helsingforsplanen på ett sätt som tillämpats redan under antiken. Därtill utvecklade han klassiska motiv så att de lämpade sig för en modern tid. Tillvägagångssättet överensstämde med Wrights uppfattning om hur tradition förs vidare. Enligt Alofsin ansåg han i lexikonet över termer som definierar organisk arkitektur följande: "Tradition does not require imitation of precedent, but a sense of belonging, as robin belongs to a genus of birds."<sup>710</sup> Av ett samtal med Schildt framgår att Aalto menade att det europeiska arvet hade betytt mest för honom,<sup>711</sup> och med hänvisningar till konsthistorien placerade han Helsingfors nya centrum i den västerländska kultursfären.

Aalto var inte den enda som vid den här tiden utgick från landskapet då han gjorde upp stads-



BILD II. 50.  
Alvar Aalto, Skiss, teatern i Delfi, 1953. Schildt 1997, 27.

planer. Le Corbusier planerade Capitolium i Chandigarh utgående från Himalaya. Den öppna vyn mot bergen från centrumet på slätten nedanför bildade huvudmotivet.<sup>712</sup> Enligt Niemeyer gör palatsen och regeringsbyggnaderna aldrig intrång på naturen i Brasilia, utan de fungerar som varandras ramar och förlängning. Naturen och byggnaderna kompletterar varandra.<sup>713</sup> Öppenheten är viktig men landskapet tillskrivs ingen mening, det är mera fråga om en dialog mellan arkitektur och landskap.

I Aaltos tidigare centrumplaner hade torgen öppnat sig mot landskapet och i Uleåborg hade han, som vi sett, införlivat vattnet i lösningen. I Helsingforsplanen utvecklar han idén och det befintliga landskapet inklusive Tölövikens intensifieras ytterligare. Torget öppnar sig inte endast mot landskapet utan är en del av det. Längan av kulturbyggnader kan ses som en fortsättning på

709 Tyrwhitt, Sert & Rogers (ed.) 1952, 77, 106–155.

710 Alofsin 1994, 51.

711 Schildt 1973, 102.

712 Cohen 2013, 21.

713 Andreas 2003, 77–80.

åsen öster om stadion. De växer fram ur naturen och blir ett med den. Sättet Aalto skapade Helsingfors nya centrum ligger därför närmare paret Griffins utformning av Canberra (se bild 21). De utgick från landskapets former och poängterade dem med hjälp av geometri. Latenta men strategiska strukturer kunde då lyftas fram. Paret Griffin ansåg att kullar och åsar inte var impediment som skulle jämnas ut, istället utgjorde de möjligheter som man skulle göra det mesta av.<sup>714</sup> MARS-gruppmedlemmen William Holford, som hörde till prisenämnden för Brasilia, fick i mitten av 1950-talet i uppgift att utveckla stadsplanen för Canberra. Han kallade Griffins plan för landskapsdesign och menade att Griffins hade format landskapet.<sup>715</sup> Aaltos inställning till landskapet påminner om paret Griffins. Även han lyfte fram och betonade landskapets latenta linjer med målet att skapa ett nytt centrum inom landskapets ramar. Han gjorde det bästa möjliga av den föreliggande verkligheten, även då det gällde landskapet. Enligt Vernon symboliserade landskapet i Canberra demokrati. Huvudstaden skulle påminna om en engelsk trädgård som australiensarna kände som sitt hem.<sup>716</sup>

I Helsingfors önskade Aalto att hans skötebarn – de offentliga byggnaderna – skulle förverkligas som samlingsplatser och som symboler för socialt liv i en demokrati. Med arkitektoniska medel lyfte han fram landskapet och skapade en ny Finlandsbild – en myt av ett urbant land. Bilden korrelerade med hans framtidsvision, men det skulle visa sig att Finlands folk inte kände igen sig i den visionen. Vale skriver: ”The trick forging a national identity is...” och fortsätter med att citera Geertz: ”to make the nation-state seem indigenous.”<sup>717</sup> I Del III granskas närmare varför utformningen inte symboliserade det landskap där

finländaren kände sig som hemma. Det betyder att Helsingfors nya urbana centrum, tack vare att modellen visades på utställningar i utlandet, presenterade landet som modernt och västerländskt. Planen uppfyllde därmed under en kort tid en del av sin uppgift. Däremot var det svårare att se lösningen som en nationell förenande symbol.

### 3.5 Sammanfattande diskussion

Huvuduppgiften i Helsingfors var att skapa ett nytt centrum som dels svarade på den allt snabbare växande storstadens funktionella behov, dels var värdigt en huvudstad i ett självständigt och demokratiskt land. Utgående från människans beteende och hennes kanske inte alltid medvetna psykologiska behov, i kombination med aktuella krav, skapade Aalto ramar för ett modernt centrum med symboliskt innehåll. Uppdragsgivarna uppskattade funktionalismen som planeringsideologi, och på den grundade sig också besluten om planeringen skulle utgå från. Aalto omfattade inte den ortodoxa funktionalismens behandling av stadens centrum, utan han representerade den ”organiska” linjen inom CIAM. I Helsingfors fortsatte han med den planeringsmetod som är bekant från hans tidigare centrumplaner, att skapa en syntes utgående från motstridiga utgångsfaktorer. Beaktandet av områdets geografi och platsens topografi ingick, liksom hänsyn till omgivningen och historien, i alla dess former. Ett gemensamt mål för alla planer var att humanisera och därigenom förbättra den funktionella stadens centrum. Vissa skillnader kan dock ses. I de mindre städerna utgick han primärt från människan som individ, medan han i huvudstaden mer tänkte på henne som kollektiv. Detta avspeglar sig i helheten. Detaljlösningarna grundar sig dock fortfarande på individens behov. Människans önskan om social samvaro beaktas speciellt inomhus, och är därför inte lika synlig i Helsingfors-

714 Vernon 2006, 134.

715 Vernon 2006, 133f; Taylor 2005, <http://www.International.Icomos.Org/xian2005/Papers/3-47, 1.10.2008>.

716 Vernon 2006, 131, 136.

717 Vale (1992) 2008, 329.

planen som i hans småstadscentrum. En annan skillnad är Aaltos användning av naturen. Grön-skan är inte konkret närvarande, utan Wrights uppfattning att arkitektur och landskap smälter samman, har tillämpats och dominerar. Harmoni mellan människan och naturen eftersträvades i båda fallen men fick olika uttryck.

Aalto uppfyllde uppdragsgivarnas önskemål till stora delar. Trafiklösningen var tillräckligt tilltagen men dominerade inte, förslaget kunde mäta sig med Senatstorget och staden nya centrum kan sägas vara värdigt. Därtill hade kulturlivets, administrationens och affärlivets behov tillfredsställts. Däremot hade Centralparken inte förlängts på ett sätt som centrumkommissionen föreställt sig. Därtill följde grupperingen av de offentliga byggnaderna inte beslutet att sprida ut dem runt de inre vikarna. Hans val att koncentrera kulturlivet till Tölövikens kan dock ses överensstämma med centrumkommissionens önskan att med byggnadernas masseffekt uppnå en arkitektonisk helhet. Beträffande planeringsområdet, som inte var klart definierat, tånjde Aalto på gränserna. I Kampen gick planen över på privatägd mark och vid Tölövikens respekterade han inte den underförstådda uppfattningen att stränderna skulle lämnas i naturtillstånd. Detta, liksom hans förslag att flytta busstationen till Kampen, granskas närmare i samband med beskrivningen av det bemötande planen fick.

Antikens städer, samt eventuellt Skogskyrkogården av Asplund och Lewerentz, och Thunström och Sundahls förslag för Gustavsberg (1951) kan ses som viktiga impulsgivare för helhetsgestaltningen av Helsingfors nya centrum. Wrights lösning för Crystal City i Washington D.C. kan räknas som den främsta förebilden för torgets utformning. Därtill kan torget i Siena och Le Corbusiers "boulevard" också ha inspirerat till terrasslösningen förutom helt praktiska behov. Enligt författarna till *acceptera* måste man acceptera den föreliggande verkligheten för att behärska den. Det gjorde Aalto och löste samtidens pro-

blem på ett nytt sätt. För att ge förslaget önskad form utvecklade han motiv som varit kända sedan antiken. Han kombinerade dem med funktionalismens dito så att de lämpade sig för en modern tid, samtidigt som de förblev tidlösa. Han lyckades därtill införliva en funktionell trafiklösning med egenskaper från barocken i helheten. Lösning är ett konkret exempel på hans åsikt att arkitekturhistorien upprepar sig i ny form, och att man med centrumplanering skapar kultur.

I Aaltos tidigare centrumplaner för mindre städer var de offentliga byggnaderna samlade kring ett medborgartorg. I Helsingfors prioriterade han samverkan mellan byggnaderna och verksamheten i dem. De omger inte torget utan utgör dess förlängning. Kulturinstitutionerna utgör en motpol till affärsvärlden i Kampen. Det uppstår balans och harmoni. Den öppna stadsplanen som är anpassad till topografin har berikats med klassiska motiv och rationella lösningar. Landskapets inneboende kulturfaktor och åsikten att ett centrum inte får växa igen är de två främsta orsakerna till att öppenheten dominerar i utformningen. Om man knyter Aaltos centrumplaner till antikens *agora* och *akropolis* representerar hans mindre stadskärnor *agoran* som samlingsplats för invånarna och Terrasstorget *akropolis* som symbol för samtidens gudar – folket. Med den senare nämnda kopplas automatiskt en viss monumentalitet. Men liksom i Aten skulle byggnaderna i Helsingfors ses diagonalt vilket gjorde dem mera likvärdiga. Genom att införa inrättningar för vardaglig konsumtion på torget demokratiserades platsen ytterligare.

Aalto ställde sig till dem som inom CIAM ansåg att monumentalitet behövs. Han sökte uttryck som skulle lämpa sig för demokratier, bort från symmetri och långa axlar. I Helsingfors använde han sig dock av en större skala, som traditionellt setts som ett uttryck för makt. Riksdagshuset bevarade sin suveränitet uppe på berget, men införlivades i stadsstrukturen. De övriga byggnaderna samlade han till underordnade



helheter med en inbördes hierarki. Gruppen av kulturbyggnader hade två uppgifter, för det första att leda blicken till Riksdagshuset för att införliva det i ett sammanhang och för det andra att ge ett mera effektivt intryck av kulturens betydelse. Tölövikens inkluderades genom en arkitektonisk behandling i den urbana stadsstrukturen. Detta och upprepningen av pelarmotivet förstärkte och förstörde helhetsintrycket. Det öppna landskapstorget bidrog därtill till att ge Helsingfors en prägel av storstad. Intrycket skulle ytterligare ha förstärkts sett från Frihetsgatan. Därifrån skulle vikarna och stadssiluetten i öster ha inkluderats i synfältet. Bilden av Helsingfors inre fasad skulle, sedd genom bilfönstret, ha fört tankarna till Insjöfinland och nationallandskapet. Centrumhelheten, som koncentrerades till Tölövikens, skulle också upplevas inifrån men från människans perspektiv. I kontrast till det öppna och vidsträckt men avgränsade stadsrummet visar Finlandiahusets foajé ett prov på Aaltos uppfattning av hur sociala samlingsplatser i en demokrati kunde utformas.

I Helsingfors är uttrycket av monumentalitet delvis ett annat än i Aaltos tidigare centrumplaner, men gemensamma drag finns. Helheten betonas på de enskilda byggnadernas bekostnad. Särdrag accentueras och helheten syns i stadsbilden. Hierarki mellan de olika delarna finns i alla centrumplaner. I sina tidigare stadscentrum hade han lyckats kombinera sociala element med lågmäld monumentalitet. Dimensionerna var andra i huvudstaden, men formerna tjänade fortfarande människan. Det hade emellertid skett en stor förändring i hennes vanor. Hon hade börjat använda bil, och det påverkade gestaltningen. Förutom att Helsingfors stod högst i hierarkin bland landets städer krävde bilismen en större skala. Aalto använde ordet "monumental" endast ett fåtal gånger, men torget skulle behärska hela stadsbilden som det skulle ha gjort med sin sammanlagda yta

på 94 500 kvadratmeter.<sup>718</sup> Med andra ord skulle torget ha monumentaliserat republikens nya centrum. Han hade tidigare gestaltat centraltorg i form av medborgartorg för mindre städer, trafiktorget och en verklig trafikmaskin vid Drottningtorget i Göteborg. Med Terrasstorget introducerade han en ny typ av monumentaltorg. Torget skulle istället för att samla enskilda monumentalbyggnader ensamt utgöra ett effektivt och representativt element.

Enligt uppdragsgivarna skulle stadens nya centrum stå sig i jämförelsen med Senatstorget. Vad storleken beträffar var Aaltos version överlägsen. Därtill hade han nyskapat det traditionella torget för att lämpa sig för en modern värld. I likhet med området omkring Senatstorget innehåller Aaltos plan en representativ del och en kommersiell del. Genom att understryka Senatstorgets betydelse som en del av finländarnas historia bevarade han deras kulturarv, byggde vidare på det och gav sitt eget bidrag med plats för framtida utvecklingsbehov. Senats- och Terrasstorget förenades av att helhetsutformningen kunde ses inifrån. Helhetsintrycket skulle även i stadens nya centrum dominera. Klassiska motiv stod bakom gestaltningen i båda fallen fastän de tillkommit under olika århundraden. I motsats till Senatstorgets statiskhet erbjöd Terrasstorget flexibilitet och möjligheter för utbyggnad. Båda torgkompositionerna hade dock ett symboliskt innehåll. Senatstorget stod för kyrka, statsmakt och bildning, Terrasstorget för frihet, demokrati och kultur.

Enligt Pallasmaa har en förändring skett i Senatstorgets innehåll på ett djupare plan, medan ytstrukturen har behållit sitt samlande fokus tack vare torgets arkitektoniska suveränitet och dominerande ställning i stadsbilden. Det symboliska innehållet som en statlig symbol har däremot försvunnit.<sup>719</sup> Riksdagshuset hade, som också Aalto

718 Senatstorget i Helsingfors 170 x 110 m, Markusplatsen i Venedig 180 x 70 m, Aalto, "PM angående ändringar till tävlingsprojektet 'Curia', 1957. AAM.

719 Pallasmaa 1986, 115.

påpekade, tagit dess plats. Omkring denna förenande symbol skapade han av stadens bakgård ett politiskt och kulturellt centrum för det fria Finland. Genom att utgå från huvudmotivet – dal-sänkan – skapade han med centrumplanens helhet en sinnebild av finländarnas sjölandskap i arkitektonisk form. Hans ”organiskt” utformade centrum symboliserade både individuell och statlig handlingsfrihet. Enligt tidsandan och sina egna preferenser betonade han därtill kulturens roll som symbol för att landet hörde till den västeuropeiska kultursfären. Som helhet skulle Helsingfors med hjälp av ett nytt centrum skapa sig en plats bland storstäderna. En ytterligare målsättning var att förstärka den nationella identiteten. Förutom finländarnas närhet till naturen betonade Aalto kulturens betydelse. Hans mål var att inom kulturbyggnadernas arkitektoniska ramar skapa mötesplatser som symboler för en demokrati. Han poängterade symbolernas betydelse både för den enskilda individen och för kollektivet, men centrumplanens inneboende mening och betydelse motsvarade inte de aktörers värderingar som vidareutvecklade centrumplanen. Det förädlade landskapet i form av Terrasstorget och Tölövikens ökade inte förståelsen av medborgarnas existens. Detta behandlas närmare i Del III där orsakerna till att planen inte fick någon större inverkan på områdets utformning söks.

Granskad i en internationell kontext skiljer sig centrumplanen för Helsingfors från de nya huvudstädernas centrum, genom att Riksdagshuset som symbol för makten inte isolerades utan införlivades i den omgivande staden. Lösningen avvek också från samtidens sanerade stadskärnor som på ett eller annat sätt skapade plats för administrationens, trafikens och affärsvärldens ökande behov. Aalto såg till att dessa krav inte kom åt att ensamma dominera stadsbilden. De representerade inte den demokrati för vilken han sökte symboler. Jämfört med Stockholm som utvecklades på trafikens och affärslivets villkor, önskade man Helsingfors dessutom utåt visa att landet behå-

lit sin frihet. Detta ställde självfallet speciella krav. Helsingfors nya centrum förefaller dock taktfullt och nästan humanitärt i förhållande till de granskade nya huvudstädernas centrum. Vid jämförelsen krymper även monumentaliteten, den blir liksom i Aaltos mindre stadscentrum lågmäld.

Helsingfors centrumplan är en fortsättning på försöken att med stadsplanering både ena folket och förnya dess identitet. Under 1900-talets första hälft förekom likande tendenser på flera håll i Europa. Republikerna som uppstod efter Habsburgska rikets fall försökte hitta det som var specifikt för dem med delvis moderna uttryck.<sup>720</sup> Stalin, Hitler och Mussolini hade däremot ett diktatoriskt bakåtblickande grepp i sin stadsplanering. I Italien tilläts vissa moderna inslag för att manifesteras den politiska makten. Men jämfört med Mussolini, som också såg antiken som ideal, menade Aalto att stadsbyggnadskonsten var en fortgående process. Alla skeden lämnade spår och de kan uppdagas i Helsingfors centrumplan. I Finland önskade Helsingfors stads beslutsfattare genom att flytta stadens tyngdpunkt ge helsingforsborna och landets medborgare en ny referensram för kollektiv identifikation efter att landet lyckats bevara sin frihet. Helsingfors centrumplan kan således även införlivas i en internationell, politisk planeringskontext.

Med Helsingfors centrumplan fortsatte Aalto också ge förslag på hur man kunde förbättra den funktionella stadens centrum, nu för en huvudstad. Han hade gett exempel på hur småstadscentrum kunde reformeras långt innan man inom CIAM på allvar började uppmärksamma stadskärnorna. Aaltos alternativ till utformningen av Brasília och Chandigarh samt sanerade huvudstadscentrum i Europa kom dock i elfte timmen. Samma år som han började planera Helsingfors nya centrum upplöstes CIAM och Team 10 grundades, och allt som hade med natur och identitet att göra hamnade i skymundan. Detta beaktade han inte utan

<sup>720</sup> Se Blau & Platzler, 1999.

fortsatte på den linje han hade stakat ut sedan 1930-talet. Den skulle i början erbjuda ett jämlikt alternativ till Le Corbusiers funktionalism och utvecklade sig sedan till att förbättra den funktionella stadens centrum. Förutom att han förnyade torgbegreppet gav han trafikleden en estetisk utformning, en tanke som få omfattade. I jämförelse med samtida trafiklösningar förefaller Aaltos plan måttfull. Men trots att den till största delen var integrerad i omgivningen skulle ned- och uppfarer samt ventilationsöppningar ha präglat i synnerhet Mannerheimvägen och Kampen – för att inte glömma viadukten över Kajsaniemiparken som vid det här laget kanske skulle ha förlagts i tunnel. Nivåskillnaden mellan Mannerheimvägen och Kampens däck avvek också från dagens ideal men väckte ingen reaktion på 1960-talet.

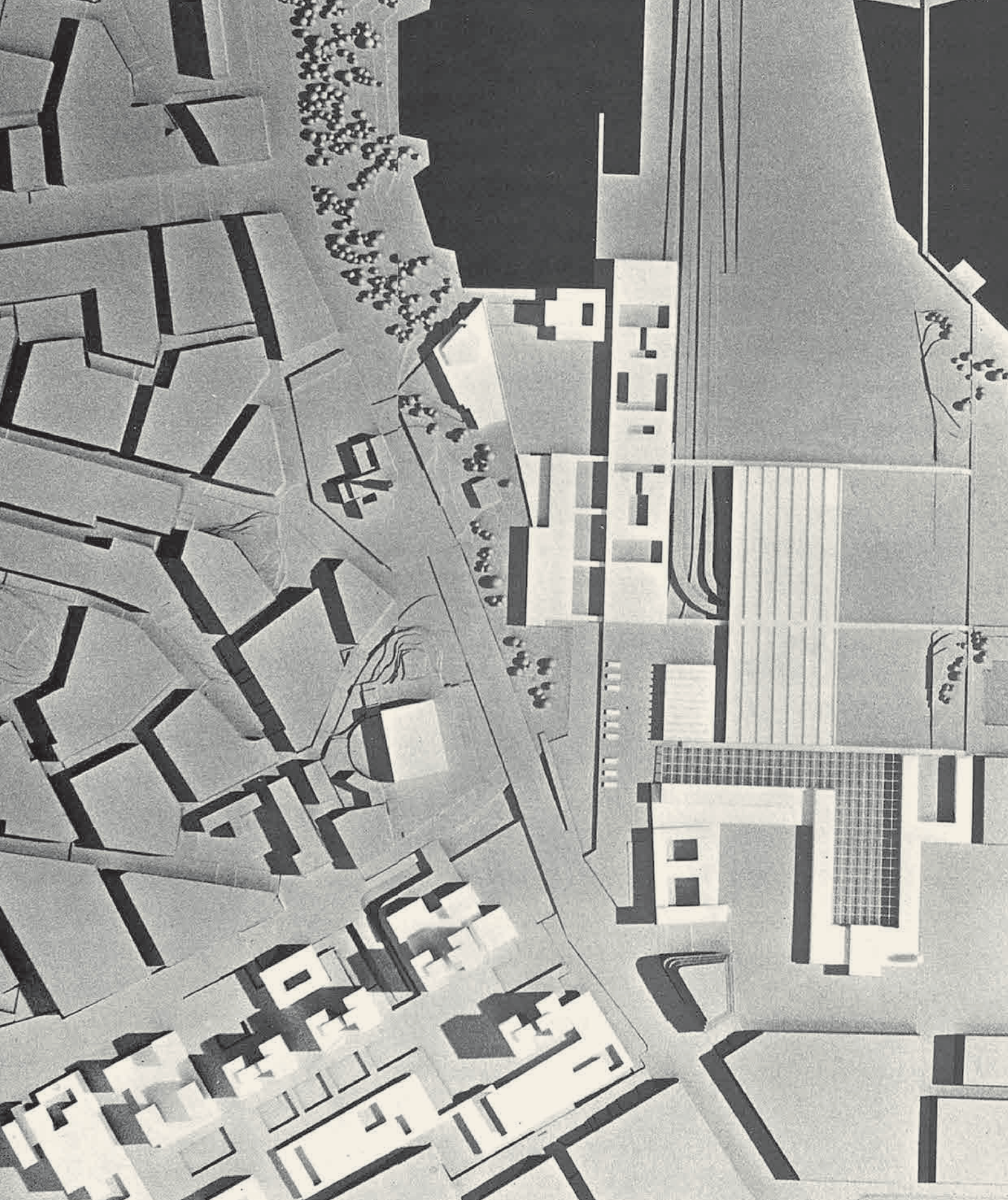
Jämfört med Aaltos tidigare centrumplaner, med små torg i nära anslutning till naturen, verkar planen dock mer formell, inte lika lätt att ta till sig. De tävlar dock i olika kategorier. Enligt Aaltos kriterier gick det inte att jämföra ett centrum för en liten stad eller landsort med ett centrum för en huvudstad. Han menade att speciellt det klasslösa samhället var i behov av symboliska och berättande formskapelser. De stora människomassornas välbefinnande, medborgerliga och allmänna kulturella fostran var enligt Aalto intimt beroende av att byggnader och områden för det offentliga livet var riktigt uppbyggda och disponerade.<sup>721</sup> Gestaltningen hängde samman med var i hierarkin staden stod. En huvudstad stod självfallet högst i rang, men man kan fråga sig om det är lämpligt att kalla centrumförslaget för Helsingfors ett stadshjärta. Visserligen tillät Aaltos fosterlandshjärta möten, som CIAM efterlyst, men med tanke på dess inneboende symbolik kanske stadshjärna skulle passa bättre.

Centrumplanen har i likhet med en bra målning visat sig vara mångbottnad. Aalto skapade

både yta och djup. Planens innersta kärna ”Core” representerar en syntes av det samtida samhället och dess behov, landets kultur och folkets själslandskap. Hans målsättning var att skapa jämvikt och harmoni med tanke på människans bästa. Planen var inte ett förslag på hur området också kunde se ut, eller en prototyp av ett storstadscentrum, utan ett genuint försök att lösa den låsta situationen till allas belåtenhet. Det oaktat kom den att utsättas för kritik, som klarläggs i samband med behandlingsprocessen i Del III.

---

721 Aalto, Alvar, ”De offentliga byggnadernas dekadans”, *ARK* 9–10/1953.





DEL



# UTVECKLING OCH BEMÖTANDE AV CENTRUMPLANEN



# 1

## CENTRUMKOMMISSIONEN OCH AALTOS CENTRUMPLAN

I de följande sex kapitlen granskas hur politiskt spel, ideologiska maktförskjutningar och positionsförändringar påverkade bemötandet av centrumplanen. Granskningen utgörs av en djupstudie av centrumplanens politiska, ideologiska och estetiska sammanhang. Berättelsen är kronologisk och i den ingår även Aaltos reviderade förslag 1972. Händelseförloppet granskas ur ett aktörsperspektiv och olika intressegruppers roll reds ut. Statens Järnvägar i egenskap av markägare, politiker, stadens tjänstemän och Aalto innehar nyckelpositioner i studien. Målsättningen är fördjupad förståelse av hur centrumplanen kom till och gradvis utarmades för att till slut läggas åt sidan.

Detta kapitel börjar med en granskning av centrumkommissionens arbete under åren 1959–1964. Aalto som aktör är av speciellt intresse. Hans ställning inom kommissionen och hur han valde att presentera sitt förslag granskas. Först behandlas det smidiga arbetet fram till presentationen och fullmäktigebehandlingen 1961. Därefter följer vändpunkten 1962 och vad som kan ha förorsakat kravet på en ny granskning av planens alla delar. För att öka förståelsen av skeendet presenteras trafikplanernas splittrade fält liksom de olika aktörernas målsättningar. Kapitlet avslutas med presentationen av den slutliga centrumplanen och mottagandet 1964 i jämförelse med 1961 års bemötande.<sup>722</sup> För att lokalisera planerna och förslagen se bilaga 1 och 2.

<sup>722</sup> För en ingående genomgång av centrumkommissionens arbete se Johansson 2003, 6–59; Enligt timlistorna deltog 53 arkitekter i centrumprojektet på Aalto-byrån, Mia Hipeli, AAM.

### 1.1 Centrumkommissionens och Aaltos samarbete 1959–1961

I detta avsnitt granskas hur Aalto handlade i förhållande till centrumkommissionen innan centrumplanen presenterades 1961. Han fick officiellt planeringsuppdraget i november 1959, och i mars följande år hade han klarlagt sina idéer i ett pm.<sup>723</sup> Enligt stadsstyrelsens beslut skulle han utveckla en stadsplan för centrumområdet under centrumkommissionens ledning och övervakning, för att kommissionen steg för steg skulle ha möjlighet att ta ställning till planeringsarbetet.<sup>724</sup> Detta arbetssätt gick dåligt ihop med Aaltos sätt att arbeta. Han presenterade en klar idé, men av någon orsak var det viktigt att planen inte beställts utan att Aalto var kommissionens arkitekt. I en intervju i december 1960 understryker stadsdirektör Aho att Aalto ”själv med kraft betonar” detta förhållande.<sup>725</sup> Det har inte gått att klarlägga när Aalto skulle ha betonat detta. Kanske ville Aho markera att kommissionen och politikerna innehade de viktigaste positionerna på maktfältet. Aaltos position på det nationella arkitektfältet var vid den här tiden stark, enligt de unga arkitekterna till och med för dominerande. Enligt urklipp i Aaltoarkivet skrev dagstidningarna ofta i slutet av 1950-talet flerspaltrars artiklar med rubriker som ”Aalto bygger...”, ”Aalto planerar...” och ”Aalto vann ...”.<sup>726</sup>

<sup>723</sup> K 345 Arbetsutskottet 2/1960; Aalto 1960a.

<sup>724</sup> Stn 10.9.1959.

<sup>725</sup> Hbl 8.12.1960.

<sup>726</sup> Se AAM, klippböcker.



BILD III.1.  
Aalto, Alvar, Helsingfors centrumplan 1960. K 345  
Centrumkommissionen II/1960, bilaga.

På basen av bland annat den här ritningen godkände centrumkommissionen riktlinjerna för centrumplaneringen i mars 1960. Tölövikens omges av promenadvägar. Grönskan är påtaglig och parken är dragen till trakten av Villa Hagasund.

Trots Aho's försäkran är Aaltos förslag dock ett resultat av självständigt arbete. Aalto gjorde sin egen tolkning av både önskemål och fastslagna utgångspunkter. Uppgiften underlättades av att planeringsområdet saknade exakta gränser. Han omfattade kommissionens uppfattning

att Helsingfors behövde en modern och högklassig helhet som motsvarade huvudstadens status. I likhet med uppdragsgivarna ansåg också han att trafiklösningen inte fick dominera. Däremot var han av åsikten att förvaltningens behov skulle tillfredsställas på annat håll, och till skillnad från utgångsförslagen ansåg han att de offentliga byggnaderna måste vara samlade. Kommissionens uppfattning av naturen stämde inte heller överens med Aaltos föreställning. Aalto tog sig friheten att förstora planeringsområdet till att omfatta också Tölövikens och en del av Forums tomt i hörnet av Mannerheimvägen och Simonsgatan. Därtill avvek både förslaget att flytta busstationen till Kampen och placeringen av alla offentliga byggnader invid Tölövikens strand från tidigare beslut. Vidare föreslog han att ett sekundärcentrum skulle skapas i Böle.<sup>727</sup>

När Aalto presenterade riktlinjerna för centrumkommissionen och dess arbetsutskott i mars 1960 motiverade han gestaltningen främst med hur reella problem skulle lösas.<sup>728</sup> Av protokollet framgår att mark- och trafikfrågan hörde till de viktigaste. Centrumkommissionen och Statens Järnvägar hade i två år diskuterat markbytet utan att enas om gränsdragningen innan Aalto fick uppdraget. Staden ansåg sig behöva godsbangårdens mark, och Statens Järnvägar var ovillig att avstå från den eftersom de planerade att utvidga verksamheten.<sup>729</sup> Aalto föreslog var gränsen borde dras för att centrum inte skulle domineras av trafik. Där Tölövikens var som smalast ansåg han att järnvägen kunde få breda ut sig maximalt 40 meter västerut.<sup>730</sup>

Trots att förslaget till ett nytt centrum inte uppfyllde centrumkommissionens alla krav godkändes det i snabb takt som utgångspunkt för

727 K 345 Centrumkommissionen, skrivelse till Stn 1.7.1959, Khs Pöytäkirjain liitteet 10.9.1959; Aalto 1960a.

728 Aalto 1960a.

729 Se K 345 Centrumkommissionens och dess arbetsutskotts protokoll 1958–1959. HSA.

730 Aalto 1960a.



det fortsatta arbetet. Aalto hade tydligen övertygat ledamöterna att det var den här typens centrum Helsingfors och Finland behövde (bild III.1). Kommissionen ansåg dock att trafikfrågorna och speciellt Frihetsgatans anslutning till Mannerheimvägen krävde ytterligare utredning. Markdispositionen, byggnadsvolymer i Kampen och Böleförslaget skulle likaså utredas närmare.<sup>731</sup> Med tanke på att Aalto endast hade presenterat allmänna riktlinjer för gestaltningen av stadens nya centrum förefaller kravet på tilläggsutredningar få. Aalto hade utnyttjat den handlingsfrihet uppgiften medgav och dessutom tagit sig friheten att avvika från riktlinjerna enligt eget gottfinnande. Tack vare sitt kulturkapital var hans position på maktfältet stark, och hans handlande godkändes utan större invändningar. Samtidigt förstärktes hans position som individuell aktör inom kommissionen.

Efter att centrumkommissionen godkänt riktlinjerna den 8 april 1960<sup>732</sup> tog Aalto enligt protokollen över ledningen. Det var han som dikterade när, vad och hur man skulle gå vidare. Detta framgår även av ett brev till arbetsutskottet i maj 1960 där han bland annat önskar att de offentliga byggnaderna borde definieras före sommaren. Han föreslog också att professor J. W. Hollatz, som var ansvarig för återuppbyggandet av Essen och president för dåvarande Västtysklands Byggnadskademi, skulle utvärdera planen tillsammans med professor W. Hebebrand från Hamburg.<sup>733</sup> De hade anlitats av Paris stad, vilket övertygade stadsdirektör Aho: Hollatz och Hebebrand var rätta personer att rådfråga.<sup>734</sup> Aalto hade uppen-

731 K 345, Arbetsutskottet 9/1960, Centrumkommissionen II/1960, 8.4.1960.

732 K 345, Centrumkommissionen II/1960.

733 Aalto till arbetsutskottet 31.5.1960, K 345 Arbetsutskottet 4/1960, bilaga.

734 *Hbl* 8.12.1960; Hollatz hade på Hebebrands uppmaning bett Aalto delta i tävlingen för teatern i Essen, J. W. Hollatz till Alvar Aalto 9.1.1959. AAM; På 1960-talet planerade Hebebrand Hannover och Hollatz talade för att stadskärnorna måste utvecklas och koncentreras, Winfried Nerdinger, Sommarskolan i Helsingfors 17–20.8.2004.

barligen motiverat valet väl. Vid besöket i Helsingfors i augusti fann de tillfrågade experterna planen bra och var villiga att ge ett skriftligt utlåtande.<sup>735</sup> En vecka innan tidsfristen gick ut skickade Aalto sina önsknings om innehållet.

Es ist nicht nötig, dass die Aussage so sehr detailliert ist. Die Hauptsache für die Stadtbehörde von Helsinki ist, dass die öffentlichen Bauten in einer zusammenhängenden Gruppe bleiben und nicht unorganisiert über die Stadt gestreut werden, was sie schon bei Ihrem Besuch hier sagten.<sup>736</sup>

Med andra ord sökte Aalto stöd för sin lösning, men han lät förstå att det var uppdragsgivarna som behövde bekräftelse på att en koncentration av de offentliga byggnaderna var bra. Aalto anade uppenbarligen att räckan av offentliga byggnader kunde utsättas för kritik. Allt sedan 1930-talet var som ovan framgått den allmänna trenden en önskan att sprida ut de offentliga byggnaderna i parker.

De tyska specialisterna imponerades av förslaget som var arkitektoniskt välavvägt, och ansåg att den nya stadskärnan skulle höja stadens ställning som politiskt, kulturellt och kommersiellt centrum. De ställde sig frågande till vissa detaljer, till exempel att kontorsbyggnadernas byggnadsvolym i Kampen var förhållandevis stor. Motorvägens markbehov ifrågasatte de inte, men parkeringarnas storlek verkar de ha ställt sig frågande till. Dessutom hade de gärna sett att Tölövisken skulle ha förstörats på bangårdens bekostnad; de undrade om Aalto hade beaktat järnvägens önskemål för okritiskt. Därtill menade de att ett mellanrum på 30 meter mellan byggnaderna eventuellt inte var tillräckligt med tanke på kontakten

735 K 345 Centrumkommissionen V/1960.

736 Aalto till Hebebrand 3.10.1960. Samma dag skickade Aalto också ett brev till Hollatz med samma innehåll. AAM; "Utlåtandet behöver inte vara så detaljerat. Huvudsaken för de beslutsfattande i Helsingfors är att de offentliga byggnaderna förblir en samlad grupp och inte oorganiserat sprids ut över staden, vilket ni vid ert besök redan uttryckte." Fritt översatt, Eva Johansson.

mellan parken och vattenytan. Hollatz och Hebebrand uppfyllde Aaltos önskemål och menade att det skulle vara ett oförlåtligt fel att sprida ut kulturbyggnaderna. Deras ställningstagande sammanfattades i följande utlåtande:

Durch eine K o n z e n t r a t i o n dieser monumentalen Bauaufgaben lässt sich nicht nur eine gegenseitige Steigerung und Ergänzung der Bauten erreichen, sondern auch eine einmalige Manifestation der politischen und kulturellen Bedeutungen, die das Gesicht der Landeshauptstadt Helsinki in 20. Jahrhundert zu prägen geeignet ist.<sup>737</sup>

Trots det positiva utlåtandet ville kommissionen försäkra sig om de förtroendevaldas stöd innan man gick vidare. Innan förslaget skickades till stadsstyrelsen ombads även civilingenjör Per Olof Klevemark från Stockholm ge ett utlåtande om planens trafiklösning. Han ansåg att förslaget vid första betraktandet verkade för trafikstarkt och för dyrt att bygga, men vid en närmare granskning visade det sig välmotiverat. Han kritiserade Kajsaniemiadukten, men föredrog dragningen bakom teatern framom läget längre norrut intill stranden. Beträffande inmatningen av trafiken till Mannerheimvägen, som arbetsutskottet ansett problematiskt, menade Klevemark att förslaget gav möjlighet till tvåplanslösningar. Därtill betonade han vad man skulle tänka på för att behålla optionen för eventuella framtida behov.<sup>738</sup> Klevemark trodde som de flesta på en mycket snabbt växande bilpark, och att Finland med all sannolik-

het skulle följa i Sveriges fotspår. I Stor-Stockholm hade ökningen av både befolkning och bilar överskridit prognoserna och trenden troddes fortsätta.<sup>739</sup>

Aalto engagerade sig också i markfrågan som krävde en lösning. Mycket av centrumkommissionens tid upptogs av frågor förknippade med järnvägens område. Statens Järnvägar fordrade kompensation för den mark den väntades överlåta väster om järnvägen. De uppskattade sitt behov av nya spår till 20 även om godsbangården planerades flytta till Böle. Kommissionen tyckte att kraven på tilläggsmark i Kajsaniemi öster om järnvägen var för stora. Aalto presenterade ett kompromissförslag som kommissionen emellertid inte kunde godkänna, och i redogörelsen för statsstyrelsen 20 mars 1961 konstateras att frågan om järnvägens framtida markbehov visat sig vara svår att lösa. I förslaget har gränsen flyttats åtta meter österut vilket skulle leda till att restaurang Kajsaniemi blev under kommande järnvägsspår.<sup>740</sup>

Förutom att Aalto försökte medla mellan järnvägsstyrelsen och staden bad han direktören för Matkahuolto, Y. Wänttinen, bekanta sig med planerna för busstationen. Wänttinen ansåg placeringen mycket lyckad, även storleken och de praktiska arrangemangen tillfredsställde användaren. Centrumkommissionen hade föregående höst slagit fast placeringen.<sup>741</sup> Både uppdragsgivare och användare ställde sig således bakom förslaget att placera busstationen i Kampen.

Innan planen presenterades för allmänheten och de förtroendevalda enades ledamöterna om att de inte i det här skedet skulle ta ställning till planen eller dess detaljer. De konstaterade att Aaltos främsta uppgift varit att skapa ett nytt centrum, att bevara Tölövikens och att få mark på Tölö-

737 Hebebrand & Hollatz, "Gutachten über das Projekt eines neuen Zentrums der Stadt Helsinki" 25.10.1960, "Med en koncentration av detta monumental byggnadsuppdrag uppnås inte endast ett tilläggsselement och förhöjning av byggnadernas inbördes relation, utan det är också en enastående yttring av politisk och kulturell betydelse, som kommer att präglade huvudstaden Helsingfors ansikte under 1900-talet." Fritt översatt, Eva Johansson. K 345 Centrumkommissionen V/1960, bilaga.

738 K 345 Centrumkommissionen VI/1961; P. O. Klevemarks utlåtande 1961, K 345 Centrumkommissionen X/1961, bilaga. Klevemark hade även anlitats 1953 då han kommenterat Lindegrens och Kråkströms stadsplan. Se Lindegrens & Kråkström 1955a, 84f.

739 Hall (1999) 2002, 150.

740 Se utkast till skrivelsen till Stn, K 345 Arbetsutskottet 1/1961 och 2/1961, bilaga; Centrumkommissionens skrivelse till Stn 20.3.1961, SSB 1/1961, bilaga.

741 Wänttinens utlåtande, K 345 Centrumkommissionen IX/1961, bilaga.

vikens östra strand för den nya trafikleden från norr. I skrivelsen till stadsstyrelsen presenterades Aaltos plan i stora drag liksom kommissionens arbete. I texten påpekas att experternas åsikter beaktats.<sup>742</sup>

Centrumkommissionen ställde sig dock i princip bakom Aaltos förslag fastän det fanns lösningar man ifrågasatte. Speciellt stadsdirektör Aho skulle ha föredragit färre byggnader i Hesperiaparken. Han föredrog Lindegren-Kråkströms centrumlösning med utspridda offentliga byggnader. Dragningen av motorledens östra utfart hade också väckt diskussion. Man kunde inte enas om den skulle dras intill Djurgårdsvikens södra strand eller bakom Nationalteatern. Den största frågan var dock om man skulle gå järnvägsstyrelsen till mötes beträffande kravet på tilläggsmark öster om järnvägsstationen. För att underlätta förhandlingarna hade stadsstyrelsen några veckor innan centrumplanen presenterades beslutat utvidga planeringsområdet till Böle, helt enligt Aaltos förslag.<sup>743</sup> Beslutet att be om de förtroendevaldas åsikt innan stadsplanen färdigställts tyder på centrumkommissionens osäkerhet. Man ville veta om man var inne på rätt linje. Aalto hade för sin del i god tid sökt stöd för sin lösning. De tyska kollegerna och busstationens användare hade givit sitt godkännande. Däremot hade han inte lyckats lösa markfrågan.

## 1.2 Centrumplanen får ett euforiskt mottagande 1961

Aaltos centrumplan presenterades i mars 1961 och i det följande granskas vilket bemötande planen fick i pressen. Avsikten är att beskriva vilket översvallande positivt mottagande förslaget fick.

<sup>742</sup> Skrivelse till Stn 20.3.1961, SSB 1/1961, bilaga.

<sup>743</sup> Stn 2.3.1961; Johansson 2003, 31f; K 345 Centrumkommissionen 1959–1961.

Under presentationen i Stadshuset talade, förutom Aalto, stadsfullmäktiges ordförande Aura, stadsdirektör och centrumkommissionens ordförande Aho, inför ett 250-tal inbjudna, inklusive landets president, riksdagens talman, statsministern, stadsrådsmedlemmar och riksdagsmän. Centrumplaneringen var inte en lokal angelägenhet utan gällde hela landet, vilket ses i att landets högsta ledning var närvarande.

Aura hälsade välkommen med att säga att planeringens mål varit att skapa ett centrum som beaktade samtidens och framtidens behov. Samtidigt skulle det nya centrumet bevara traditionella skönhetsvärden och skapa nya som motsvarade tidens värderingar. Trafiken förväntades löpa friktionsfritt, men samtidigt skulle huvudstadens centrum även vara ett ”säljande” skyltfönster för utländska besökare.<sup>744</sup> Aho berättade i sin tur om arbetsförloppet och önskade att diskussionen skulle leda till en lösning av nyckelfrågan, det vill säga att man kunde uppgöra ett gränsavtal mellan staten och staden.<sup>745</sup>

Aalto presenterade sin plan och beskrev ingående varför den såg ut som den gjorde. Han underhöll publiken med sin entusiasm för Finland, Helsingfors och planen. Han placerade uppgiften i ett vidare kulturellt sammanhang. Han jämförde Berghäll med Sacré-Coeur i Paris, och raden av kulturbyggnader med dem i Venedig och Leningrad, elitstäder enligt Aalto. Talet grundade sig på jämförelser. Efter att ha redogjort för problem och vad gemene man absolut inte önskade sig, redogjorde Aalto för sin lösning och dess förträfflighet i jämförelse med befintliga lösningar utomlands. Den skriftliga versionen av talet liksom pressmeddelandet är 13 sidor långt. Hans motiveringar påminner om dem han använt inför centrumkommissionen. Han poängterade att dagens och framtidens centrum bör tillfredsställa tidens

<sup>744</sup> Teuvo Auras välkomsttal i Stadshuset 21.3.1961. HSA, Teuvo Aura-arkivet, Puheet ja esitelmät 1961.

<sup>745</sup> HS 22.3.1961.

tekniska krav och samtidigt fungera som ett verkligt ”fosterlandshjärta”. Det demokratiska Finlands centrum fick varken bli en parkeringsöken eller helt reserveras för trafik. Väl medveten om att det var känsligt att placera många byggnader i parken, sade han att de står i vattnet för att bevara så mycket som möjligt av grönskan. Hebebrands och Hollatz utlåtande kom väl till pass i beskrivningen av raden med offentliga byggnader. Han påpekade att han hade specialisternas stöd för sin åsikt att offentliga byggnader måste samverka, och att det fanns en unik möjlighet till detta i Helsingfors. Han slutade sitt anförande i stadshuset med att poängtera att han strävat efter att skapa en synes som inte är småstadsaktig och som lämpar sig för en huvudstad i ett självständigt land.<sup>746</sup>

I pressmeddelandet som citerades ordagrant i *Hufvudstadsbladet* redogör Aalto rätt utförligt för trafiklösningen. Järnvägstrafiken, biltrafiken, den underjordiska trafiken och kollektivtrafiken behandlas alla var för sig. Enligt pressmeddelandet var målsättningen att skapa en helhet, ett centrum, som är funktionsdugligt men som även har metropolkaraktär.<sup>747</sup>

Planen mottogs med idel beröm av både pressen och allmänheten: äntligen skulle man få en stadsplan för centrum. Jämfört med Lindegren-Kråkström-planen hade förslaget många förtjänster. Trafiklösningen var diskret, parkeringen tillräckligt tilltagen, och förutsatt att man kunde hålla fast vid att parkens storlek bevarades, ansågs placeringen av de offentliga byggnaderna utomordentlig. Förslaget att bygga ett sekundärcentrum i Böle fick likaså ett gott mottagande. Det skulle lätta på stadsuddens byggnadstryck.<sup>748</sup>

Flera tidningar hade helsidesreportage om den nya planen. Exempelvis *Suomen Sosialidemokraatti* tyckte att Aaltos idéer innebar djärva lösningar som skulle ge stadsbilden ett ”hjärta”, som

746 Aalto 1961a.

747 Aalto 1961a; Aalto 1961b.

748 Se Johansson 2003, 33–38.



BILD III.2.  
Skämtteckning av Olavi Hurmerinta (OH).

Helsingfors nya ansikte. Ååh! Så förtjusande! Så modernt!! Vilken snygg make up!! ... Fritt översatt Eva Johansson. I främre raden från vänster stadsdirektör Lauri Aho, president Urho Kekkonen och stadsfullmäktigeordförande Teuvo Aura. *U.S.* 24.3.1961. AAM klippböcker.

skulle vara huvudstaden värdigt, vilket var något som staden dittills saknat. *Hufvudstadsbladet* använde Aaltos citat ”Tiden kräver centrum för Helsingfors och hela riket” som rubrik för en av sina artiklar. Efter att den första informationen gått ut prisades planen i *Helsingin Sanomat* under rubrikerna ”Storartat, säger helsingforsborna”, ”Lyckat slutresultat”, ”Kulturcentrum en bra idé”.<sup>749</sup> Även skämttecknarna prisade planen (bild III.2). Aaltos själfulla framförande vid presentationen i Stadshuset och själva centrumplanen hade imponerat på både yrkesmän och lekmän. Salmivaara menar att Aalto trollband alla – politiker, tjänstemän och media.<sup>750</sup>

Trots det positiva mottagandet kan man i tidningsartiklarna ana en viss oro för hur allt skulle genomföras. Man var rädd för att meningsskilj-

749 *US, SS, HS, Hbl* 22.3 & 23.3.1961

750 Heikki Salmivaara 14.8.2012.

aktigheterna mellan staten och staden gällande markanvändningen inte skulle kunna lösas, även om majoriteten var ense om att genomförandet av planen inte skulle få stupa på det. *Helsingin Sanomats* ledarskribent trodde dock att förutsättningarna att förverkliga planen var betydligt bättre än tidigare, eftersom de växande trafikproblemen hade vuxit sig mycket stora och fordrade snabba åtgärder. Samma sak ansåg man på stadens trafikbyrå.<sup>751</sup> Även Kråkström tog upp frågan i sin skriftliga kommentar och efterlyste samarbetsvilja.<sup>752</sup> Entusiasmen över Aaltos lösning fick *Hufvudstadsbladet* att i en ledare fråga: ”Var dröjer kritiken?”<sup>753</sup> Journalisten och författaren Ensio Rislakki avvek också från mängden och riktade i *Suomen Kuvalehti* ett öppet brev till Aalto med frågan ”Missä puut ja puistot, Alvar Aalto?” (Var finns träden och parkerna, Alvar Aalto?).<sup>754</sup>

Intresset för en utställd miniatyrmodell av planen visade sig också vara stort. Man hade trott att två dagar skulle räcka men utställningstiden måste förlängas med en dryg vecka. Enligt *Hufvudstadsbladet* tog 1700 personer del av planen den första dagen, och enligt en besökare uppträdde man som i kyrkan, talade viskande; stämningen var närmast högtidlig.<sup>755</sup> Förväntningarna hade pressats upp genom att komma med information om vissa detaljer i god tid före publiceringen.<sup>756</sup>

*Finsk Kommunaltidskrift* kommenterade centrumplanen under rubriken ”Det demokratiska Finlands nya hjärta”. Tidningen ansåg att det var befogat att kalla stadens nya centrum demokratiskt. Stadens tudelning försvann eftersom det inom planen uppstod en enhetlig stadsvy. Riksdagshuset som symbol för landets högsta beslutande organ ingick självfallet bland argumen-

751 *HS* 23.3.1961.

752 Kråkström, ”Pääkaupungille toimintakykyinen ja ylevä sydän Töölönlahdesta Suurtorille 22.3.1961. AAM, 13 A 43.

753 *Hbl* 25.3.1961.

754 *Suomen Kuvalehti* nro 17, 29.4.1961.

755 *Hbl* 23.2.1961.

756 Exempelvis *Hbl* 8.12.1960.

ten.<sup>757</sup> I samma tidning skrev stadsdirektör Aho att ”regleringen av centrum är ej blott en fråga för Helsingfors stad utan måhända framför allt en riksfråga.” Han konstaterar:

Med undantag för uppförandet av riksdagshuset har vid planläggningen och bebyggandet av republikens huvudstad ej inträffat något, som skulle utvisa, att landets politiska ställning avgörande ändrades för 43 år sedan.<sup>758</sup>

Det var alltså hög tid att tillföra ytterligare symboler i stadsbilden. Aho ansåg att planläggning dikteras av praktiska behov, men konstaterade att även prestigefrågor påverkade. Ett nytt centrum skulle tjäna politiska och administrativa, kulturella, ekonomiska och estetiska behov. Han jämförde situationen med tillkomsten för Senatstorget och tyckte att man även nu borde vara tillräckligt storstilad eftersom blicken var riktad mot framtiden. Han menade att man skulle bereda sig på kraftiga, djärva, och kanske radikala ingrepp.<sup>759</sup> Ett nytt centrum som symbol för det demokratiska Finland hade stadsdirektörens fulla stöd. Därtill hade Aaltos förslag fått ett mycket gott mottagande, vilket bådade gott med tanke på planens fortsatta behandling.

### 1.3 Stadsfullmäktigebehandlingen 1961

Nedan granskas diskussionen under fullmäktigemötet 1961 och det bemötande som centrumplanen fick av de förtroendevalda. Innan stadsstyrelsen behandlade centrumplanen gav fastighetsnämnden ett utlåtande. Nämnden förordade förslaget, förutsatt att kostnaderna utreds noggrant. Trafikledernas dragning och kapacitet

757 *Finsk Kommunaltidskrift* 4/1961, 180.

758 Aho, Lauri, ”Byggandet av huvudstadens centrum är framför allt en riksfråga”, *Finsk Kommunaltidskrift* 4/1961, 182.

759 Aho, Lauri, ”Byggandet av huvudstadens centrum är framför allt en riksfråga”, *Finsk Kommunaltidskrift* 4/1961, 182.

i förhållande till behovet borde därtill ytterligare undersökas. Stadsstyrelsen förordade förslaget och föreslog att stadsfullmäktige fattar enbart ett principbeslut eftersom kostnadskalkylerna fattades.<sup>760</sup>

På fullmäktigemötet den 25 oktober 1961 var man överens om att Aaltos förslag var genialt. Flera av ledamöterna urskuldade sig innan de gav sina kommentarer om vissa detaljer, som de uttryckte saken. Stadsdirektör Aho påpekade att ett principbeslut var viktigt med tanke på de fortsatta förhandlingarna med Statens Järnvägar om gränsdragningen i Kajsaniemiparken. Han menade att planen var en helhet som det inte borde tummas på för mycket. Enligt Aho ansåg kommissionen, inklusive han själv, att antalet offentliga byggnader dock var för högt. Åsikten fick stöd av alla partier utom Svenska Folkpartiet (SFP) som helst ville lämna parken helt obebyggd. Flera inlägg gällde bevarandet av parkerna och alla inblandade ansåg att så lite som möjligt av Kajsaniemiparken och Djurgården fick offras för trafik. I synnerhet Finlands Socialdemokratiska Parti (SDP) var mån om att Berghällbornas rekreatiomsområden inte fick minska. Kritiken riktade sig i första hand mot Statens Järnvägar som krävde tilläggsmark öster om järnvägen. Många uttryckte sin glädje över att Tölövikens nu definitivt bevarats.<sup>761</sup>

Samlingspartiet (Saml) presenterade en kläm om att busstationen var för liten och att kommissionen bör undersöka om den kan placeras längre norrut, exempelvis i Mejlans. Demokratiska Förbundet för Finlands folk (DFFF)<sup>762</sup> gav en motion om att både den spår- och bilburna fjärrtrafiken skulle flyttas från centrum. Aho lyckades avvärja båda förslagen genom att framhålla att det är omöjligt att flytta järnvägsstationen, samtidigt som han ansåg att kravet på en vidareutredning om busstationens placering inte kunde genomföras i det lä-

get. Nu var det tid för ett principbeslut, detaljplaneringen kunde komma senare. Samlingspartiet ansåg att hela planen borde förverkligas snabbt; för SFP var det viktigt att planerna för den nya busstationen fastställdes så fort som möjligt. Ett principbeslut om att godsstationen flyttas hade tagits redan tidigare och fick fullt understöd. Största delen av diskussionen kretsade kring lösningsprinciperna för buss- och tågtrafiken. Invändningarna mot själva planen begränsade sig till de offentliga byggnadernas antal, men det var ett problem som man ansåg att framtiden troligen skulle lösa. Stadsfullmäktige godkände enhälligt, enligt stadsstyrelsens förslag, det av Aalto uppgjorda projektet som grund för vidareutvecklingen av centrumplanen. Tilläggsklämmarna godkändes inte.<sup>763</sup> Av diskussionsprotokollet framgår att projektet låg stadsdirektören och samlingspartiet mycket nära. Högern hade en stark position och tillsammans med det mycket goda mottagandet var förutsättningarna för planens realisering goda.

Stadsfullmäktige hade gett kommissionen sitt enhälliga stöd för både stadsplanen och de pågående förhandlingarna om markbytet mellan staden och staten. Aalto hade med sin yrkeskunskap och framför allt med sitt sociala kapital ytterligare förstärkt sin position på maktfältet. Av stadens viktigaste trafikknutpunkt och ett outnyttjat område hade han skapat ett centrum som prisades och som man ansåg att skulle göra Helsingfors likställt med världens metropoler.

## 1.4 Hösten 1962 en vändpunkt – lösningarna ifrågasätts

I detta avsnitt beskrivs händelserna hösten 1962 och vintern 1963 utgående från centrumkommissionens protokoll. Avsikten är att reda ut varför arbetsutskottet utan förvarning bad Aalto motive-

<sup>760</sup> Stn 19.10.1961; SSB 1/1961.

<sup>761</sup> Stge 25.10.1961, diskussionsprotokoll. HSA, mikrofilm.

<sup>762</sup> DFFF (folkdemokraterna) var en paraplyorganisation för den finländska vänstern som inte tillhörde SDP.

<sup>763</sup> Stge 25.10.1961, diskussionsprotokoll. HSA, mikrofilm.

ra planens utformning på nytt. Genom att undersöka hur medlemmarna handlade framkommer att orsaken inte låg i arbetsutskottet.

Enligt protokollen fortsatte centrumkommissionen sitt arbete med markdisponeringen för Böle, trots att samarbetet med Järnvägsstyrelsen förlöpte trögt. Detta skedde under det halvår de förtroendevalda behandlade centrumplanen inför fullmäktigemötet. Kommissionen bad om uppgifter om järnvägens framtida markbehov, men utan framgång. Av protokollen framgår också att centrumkommissionen blev tillmötesgående och kompromissvillig i markfrågan. Man önskade påskynda förhandlingarna efter fullmäktigebeslutet 1961.

I enlighet med beslutet gick både arbetsutskottet och centrumkommissionen igenom både planeringen i Kampen och busstationens placering, och kom fram till att den av Aalto föreslagna lösningen var den bästa.<sup>764</sup> Därefter, våren 1962, beslöt stadsstyrelsen att busstationen omgäende skulle flyttas till den av Aalto valda platsen i Kampen. Beslutet att tillfälligt flytta stationen till Tennispalatset hävdades.<sup>765</sup> Busstationsfrågan verkade vara avklarad. Aalto önskade för sin del åter en gång ett beslut gällande ändamålet för och antalet offentliga byggnader. Han fick inte heller nu klart besked, men placeringen av konsert- och kongresshuset (Finlandiahuset) samt operan diskuterades. I april gav fullmäktige grönt ljus för påbörjandet av planeringen för Finlandiahuset.<sup>766</sup> Förverkligandet av Aaltos plan hade börjat.

Ett uttryck för Aaltos helhetstänkande och aktörskap är hans förslag till trafiklösning för hela

Helsingforsregionen. Det grundade sig på utvidgad spårbunden trafik med Böle som knutpunkt. Bussar skulle sköta om kollektivtrafiken längs de södra motorvägarna väster- och österut. I samma anda presenterade han även ett parkprogram där han krävde att friluftsleden längs Vanda å borde tas med. Då skulle den tillsammans med Centralparken utgöra en tudelad parksektor som förenades i norr.<sup>767</sup> Aalto behärskade centrumplaneringens fält. Han såg en möjlighet att med sin expertis och sitt anseende lösa också frågor som låg utanför centrumkommissionens område. Stadens trafiklösningar påverkade även centrum och centrumplanen. Hans sätt att agera kan också ses som ett försök att underlätta förhandlingarna i markfrågan.

I början av hösten 1962 började arbetsutskottet formulera det slutliga betänkandet till stadsstyrelsen, medan Aalto finslipade planen för Kampen. Enligt ett utkast vände han sig till stadsplaneringsnämnden för att få tilläggsinformation om begränsningar och önskemål. Kommissionen kunde tydligen inte ge klara besked. Han ville veta hur djupt under markytan man skulle bygga i Kampen och efterlyste ett beslut beträffande byggnadshöjd, tomtindelning och byggnadernas användningsändamål. Lika så behövde han liknande preciserande uppgifter för de offentliga byggnaderna invid Tölövi-ken. Framför allt ville han veta vilka tillfälliga lösningar som var möjliga.<sup>768</sup> Inget svar på hans eventuella brev har påträffats, men det är uppenbart att han fortfarande saknade klara direktiv. Det förefaller som om centrumkommissionens utredning av behovet av offentliga byggnader saknade realistisk grund. Enligt anteckningarna var Aalto samarbetsvillig och önskade tydliga riktlinjer. Under hösten 1962 sammankom endast arbetsutskottet och av protokollen framgår att man främst behandlade Aaltos text som

764 K 345 Arbetsutskottet 7/1961; K 345 Centrumkommissionen IV/1962.

765 Fastighetsnämnden 16.4.1962; Stn 24.5.1962.

766 Stge 4.4.1962. Beslutet att bygga ett konsert- och kongresshus togs på festsammanträdet till ära för Helsingfors stads 150-årsminne. Frågan hade varit aktuell en längre tid och hörde till stadsdirektör Ahos skötebarn. Enligt Stge 19.11.1958 skulle en stadsteater inte kombineras med konsert- och kongresshuset utan de skulle byggas som separata byggnader.

767 K 345, Arbetsutskottet 7/1961.

768 Alvar Aalto till stadsplaneringsnämnden s.a. AAM 13 A 51.

skulle ingå i betänkandet. Man räknade med att arbetsutskottet skulle ha fullföljt sin uppgift vid årsskiftet, förutsatt att de inte väntade tills markbytet var klart. I november var det meningen att kommissionen skulle ta ställning till betänkandet innan det slutligen skulle skickas till stadsstyrelsen.<sup>769</sup> Men någonting hände, kommissionen behandlade aldrig betänkandet.

Fastän man går tillbaka i händelserna hittas endast få ledtrådar till förfarandet. Enligt arbetsutskottets protokoll från september ifrågasattes byggandet av stora affärshus på vissa håll.<sup>770</sup> Det framgår inte av vem, och kritiken hindrade inte Aho att en vecka senare i *Hufvudstadsbladet* meddela att projekteringsarbetet för Kampen torde vara klart inom ett halvt år. Han tillade emellertid att ombyggnaden kan påbörjas tidigast om tre år, eftersom busstationens flyttning hänger ihop med metrofrågan som ännu var oavgjord.<sup>771</sup> Det betyder att metroprojektet hade fått större vikt än centrumplanen.

Arbetsutskottet behandlade ändå Kampenfrågan. Man var enig om att motiveringarna i projektbeskrivningen för Kampens del bör vara väl övervägda. Orsaken sägs inte, men områdets planering var helt klart ett känsligt ämne och sågs över ännu en gång. Ett alternativ presenterades där busstationen låg invid Mannerheimvägen och ett torg upptog största delen av området. Ett annat alternativ baserade sig på flera enhetliga kvarter för affärsverksamhet, men förslaget ansågs för dyrt.<sup>772</sup> Aalto förkastade idéerna och ansåg att ett klenmodigt byggande skulle vara en direkt katastrof. Förutom stadsbyggnadsskäl hänvisade han till områdets placering intill huvudleder och parkering, vilket kunde bespara stadsudden från ytterligare kontorisering och trafikstockningar. Aalto övertygade arbetsutskottet som vidhöll sin

769 K 345 Arbetsutskottet 14/1962 och 21/1962.

770 K 345 Arbetsutskottet 13/1962, 21.9.1962.

771 *Hbl* 29.9.1962.

772 K 345 Arbetsutskottet 14/1962 och 16/1962.

ursprungliga åsikt: det skulle byggas arbetsplatser i Kampen fastän både Kivinen och Junntila ansåg att det höjer trafiktrycket på stadsudden.<sup>773</sup> I november behandlade fastighetsnämnden för sin del byggandet av busstationen och bordlade frågan. Man föreslog att en kommitté skulle tillsättas för planering av busstationens utrymmen, för utredning av parkeringsbehovet och hamnbanans dragning.<sup>774</sup> Den nya kommittén höll sitt första möte i juni 1963.

Vad som exakt var orsaken till att centrumkommissionen inte sammanträdde för att behandla betänkandet före julen 1962 finns det alltså inte belägg för. Men i december uppmanade arbetsutskottet Aaltos medarbetare Paavo Mänttari att i snabb takt göra ett pm om Republikens torg som torget nu kallades. I den nya arbetsplanen ingick en genomgång av planens alla delar.<sup>775</sup> Varför man riktade sig till Mänttari och inte till Aalto framgår inte heller av protokollen. Beslutet att se över centrumplanen på nytt kom plötsligt och utan direkt förvarning. Det hade av någon orsak blivit mycket bråttom. Helt klart är att det hade blivit motigt. Av de nya redogörelserna framgår att det för torgets del fanns någon som ifrågasatte dess existens, men tack vare Aaltos nya pm om torget blev arbetsutskottet ännu mer övertygat om dess betydelse i centrum. Enligt redogörelsen utgjorde torget ett väsentligt element av planen. Det behövdes för att integrera Tölövikens vattenspegel med resten av staden. Han framhöll att det också trafikmässigt är ett samlande element och parkeringen med 3500 platser öppnar nya möjligheter jämfört med parkering

773 Aalto, Alvar, "Kampin alueen muodostuminen toimisto- ja liikekeskukseksi" 1962, K 345 Arbetsutskottet 16/1962, bilaga; K 345 Arbetsutskottet 15/1962.

774 Fastighetsnämnden 12.11.1962 och 26.11.1962; Stn 14.3.1963. Till medlemmar i Linja-autoaseman huoneohjelmakomitea utsågs biträdande stadsdirektör Veikko Järvinen (ordförande), stadsarkitekt Jaakko Kontio, Oy Matkahuolto Abs direktör Yrjö Wänttinen, arkitekt Paavo Mänttari som Aaltos representant och biträdande avdelningschef Esko Lehtonen (sekreterare).

775 K 345 Arbetsutskottet 22/1962.



på tomterna. Intäkterna från parkeringen och uthyrningen av affärslägenheterna kunde bidra till finansieringen av projektet.<sup>776</sup>

Även då det gällde placeringen av de offentliga byggnaderna höll Aalto fast vid sin ursprungliga idé. Rytmen var den rätta och parken var i behov av en arkitektonisk ryggrad. Man måste sträva efter harmoni mellan byggnader och park. Även om Aho inför fullmäktige hade sagt att kommissionen anser att de offentliga byggnaderna är för många, visade det sig att arbetsutskottet stod bakom Aaltos lösning.<sup>777</sup> Däremot var utformningen av Tölövikens stränder fortfarande ett känsligt tema. Ett avsnitt av Aaltos pm godkändes trots omskrivningar inte för betänkandet. Han avslutade nämligen sin text med att säga att en strandlinje som inte snyggats upp är olämplig för stadsbruk och att Tölövikens självfallet skulle förvandlas till en verklig strandpromenad. Hans åsikt att både parken och byggnaderna skulle vinna på att de senare nämnda byggs i brytningen mellan land och vatten gick inte heller igenom.<sup>778</sup> Aaltos svar på kritiken gällande Kampen, torget och byggandet i Hesperiaparken övertygade dock arbetsutskottet och ledde till att stödet för Aaltos lösning ökade. Han hade än en gång lyckats motivera varför lösningen var bra. Argumenten var i stora drag de samma som tidigare, och delar av hans texter citerades i det slutliga betänkandet. I arbetsutskottets förslag till betänkande våren 1963 kommer man dock parkbevararna till mötes genom att påpeka att alla byggnader planeras stå på pelare för att kontakten mellan parken och vattenytan bevaras. Därtill hade man förstorat avståndet mellan byggnaderna till 35–40 meter. Kommissionen var av annan

776 K 345 Arbetsutskottet 5 & 8/1963; Aalto, Alvar, Helsingin keskustasuunnitelmaan kuuluvan n.k. "Tasavallantorin" merkitysjä pääpiirteet" 1963a, K 345, Arbetsutskottet 5/1963, bilaga. I fortsättningen används Aalto 1963a.

777 K 345 Arbetsutskottet 8/1963; Aalto, Alvar, "Julkiset rakennukset 19.4.1963", 1963b, K 345 Arbetsutskottet 11/1963, bilaga. I fortsättningen används Aalto 1963b.

778 Aalto 1963b och nytt förslag daterat 26.4. AAM.

åsikt och skrev i det slutliga betänkandet att avståndet är 35–75 meter.<sup>779</sup>

I februari 1963 hade man kommit så långt i planeringen att centrumkommissionen kunde behandla det nyskrivna betänkandet för Kampen och busstationen. Kivistös uttalanden under mötet väcker dock frågor.<sup>780</sup> Dels talade han om att det behövs en mera allmän planering som bas för byggandet i Kampen, eftersom invånarantalet beräknades uppgå till 1,6 miljoner 1973. Det förutsatte enligt Kivistö ett mycket stort city, men han påpekade också att man nu går i rätt riktning då byggnadsrätten har beskuren och exploateringsstalet, det vill säga våningsytans förhållande till tomtarealen, sänkts till fyra för affärshus i centrum. Kivistö påpekade att våningsytan i Aaltos förslag för Kampen var tio gånger större än i kvarteren runt stads huset, och han ville inte att staden skulle kritiseras för att tillåta tätt byggande i Kampen.<sup>781</sup> Vad han menade med det motstridiga uttalandet förblir oklart. Principerna var ju redan godkända. I själva verket hade centrumplanens principer godkänts efter att exploateringsstalet sänkts. Till saken hör att Kivistö hade bett om ett utlåtande av Aalto om effekterna av en minskning av byggnadsrätten. Av förfrågan framgår att han själv inte understödde en sänkning av exploateringsstalet. Brevet är skrivet i en vänlig och uppskattande ton. Kivistö ber om hjälp i en för honom viktig fråga som den politiska majoriteten inte stödde.<sup>782</sup> På kommissionens februarimöte

779 Aalto, Alvar, "Julkisten rakennusten osaa [...] tekijä pitää erittäin tärkeänä", och Arbetsutskottets förslag till text: "Töölönlahden rannalle tulevat julkiset rakennukset", K 345 Arbetsutskottet 11/1963, 19.4.1963, bilagor; *Helsingin keskustasuunnitelma* 1965.

780 Juho Kivistö (SDP) var biträdande stadsdirektör för fastighetsväsendet 1950–1967. Han hade fungerat som ordförande för kommittén för planläggningen av förstadstrafiken och senare för metrokommittén. Han var medlem i centrumkommissionen och i kommittén för stadsplanering och finansplaneringen av centrum.

781 Stge 11.10.1961; K 345 Centrumkommissionen II/1963.

782 Stge 11.10.1961; Stge 25.10.1961; J. A. Kivistö till Alvar Aalto 19.9.1961. AAM.

uttalade han sig i enlighet med majoritetsbeslutet. Frågan är om det var nödvändigt att lyfta upp frågan i det här skedet.

Fastighetsbyråns chef Lippa kunde inte närvara vid mötet men lät meddela att parkeringsplatsernas antal under inga villkor fick nämnas i betänkandet. Även stadsarkitekt Jaakko Kontio ansåg att man skulle vara försiktig med detaljer.<sup>783</sup> Det framgår inte av protokollen varför dessa försiktighetsåtgärder skulle vidtas. Inför mötet hade Aalto skrivit en ny inlaga med motiveringar till ett byggande i Kampen. De flesta argumenten är bekanta från tidigare. Nu lyfte han dock fram att lösningen skulle ge både trafiken och fotgängarna mångdubbelt mer plats än i det befintliga, trånga cityt. Antalet parkeringsplatser hade höjts markant i förslaget, vilket Aalto med sin motivering uppenbarligen försökte försvara. Han var dock villig att omformulera texten. Mötet resulterade i att man till betänkandet skulle inkludera en redogörelse för vad det uppgivna antalet parkeringsplatser baserade sig på.<sup>784</sup> I det slutliga betänkandet jämförs centrumkommissionens uppskattning med de krav byggnadsordningen ställde på antalet bilplatser per våningsyta. Enligt byggnadsstyrelsens nya föreskrifter skulle det behövas 2700 parkeringsplatser i Kampen, men kommissionen ansåg det för lite: 5000 platser kunde eventuellt uppfylla framtida behov.<sup>785</sup> Med andra ord stod kommissionen bakom fri bilism.

I kommissionen fanns det representanter för ett effektivt byggande och ett luftigare alternativ, liksom det fanns de som krävde mycket stora parkeringsutrymmen och de som ville minska på trafiken. Detta förklarar dock inte den plötsliga brådskan att se över alla delar. Dessutom god-

kände arbetsutskottet Aaltos lösningar på nytt, nu mera övertygade än tidigare.<sup>786</sup> Hans arkitektoniska utformning vållade således inte problem. Protokollen avspeglar en armbrytning mellan dem som förespråkade fri bilism och dem som vill begränsa den. Av någon anledning önskade en del av bilentusiasterna hålla låg profil.

## 1.5 Politikerna delade angående stadens utveckling

Centrumkommissionens protokoll förtäljer inte i klartext varför centrumplanen ifrågasattes. I det följande granskas därför olika intressegruppers eventuella motiv för kritik. Det politiska fältet med speciellt fokus på trafikplanering utgör tyngdpunkten i detta avsnitt. Kivistös handlingar och motiv reds ut eftersom han satt på många stolar. Först beskrivs tudelningen ifråga om stadens utveckling på det politiska fältet, sedan granskas metroförespråkarnas agerande och till sist beskrivs motiveringarna som entusiasterna för fri biltrafik framförde.

Beslutet att minska exploateringstalet några veckor innan centrumplanen godkändes 1961 var ett uttryck för funktionalismens stadsplanering. Kivistö kunde alltså med goda skäl använda detta argument då han ansåg att exploateringstalet var för högt i Kampen. Ett minimalt byggande i Kampen kan förknippas med detta synsätt och är en fortsättning på tidigare presenterade diskussioner och beslut. I Lindegren-Kråkströmplanen var kontakten från Tölövikens via Kampen västerut öppen. Då fullmäktige behandlade centrumplanen 1961 framgick tydligt att de förtroendevalda en längre tid varit måna om stadens grönområden och var ovilliga att nagga dem i kanterna eftersom man inte såg utvidgningsmöjligheter. Det förekom följaktligen två motstridiga

783 Under sin tid som stadsarkitekt, 5.4.1962–10.10.1963, var Jaakko Kontio medlem i centrumkommissionen. Han hade tidigare arbetat på Aaltos byrå som kontorschef; K 345 Centrumkommissionen II/1963.

784 Aalto, Alvar, "Helsingin nykyinen city [...]" 22.2.1963, K 345 Centrumkommissionen II/1963, bilaga; K 345 Centrumkommissionen II/1963.

785 *Helsingin keskustasuunnitelma* 1965.

786 K 345 Arbetsutskottet 5/1963, 8/1963, 10/1963 & 15/1963.

politiska mål för stadens planering: ett som utgick från låg markanvändning och ett som baserade sig på prognosen att Helsingfors skulle ha 700 000 invånare 1995. Det senare nämnda krävde större exploateringsstal. Båda målsättningarna skulle bli rätt långlivade och framträder i nämndernas utlåtanden om centrumplanen 1966.

Planen att bygga en metro i Helsingfors skulle åstadkomma en klar skiljelinje mellan vänster- och högerpartierna. SDP och Kivistö var för en metro och högern inklusive Aho motsatte sig projekt. Åsikterna presenteras i de två följande underkapitlen med avsikt att reda ut hur uppdelningen påverkade centrumplanen och dess ifrågasättande.

### 1.5.1

#### Fri bilism eller metro

Nedan granskas närmare varför stadens mål att jämsides utveckla vägnätet och kollektivtrafiken blev en omöjlighet, och ledde till kamp mellan anhängarna av fri bilism och kollektivtrafik om en position på maktfältet. År 1955, då man beslöt att en snabbväg räcker, tillsattes också en kommitté för planläggningen av förstadstrafiken. Biträdande stadsdirektören för fastighetsväsendet, alltså Kivistö, fungerade som kommitténs ordförande. Året därpå började en planeringsbyrå underställd kommittén under ledning av Reino Castrén sitt arbete. Kommittén undersökte om Helsingforsregionens kollektivtrafik i framtiden kunde skötas med järnvägens närtrafik och vägbunden trafik eller om det fanns behov av speciella från gatunätet avskilda trafikleder. Det senare nämnda systemet kallades för metro, oberoende av om den skulle byggas för väg-, spår- eller andra trafikmedel. Efter att kommittén hade grundats väckte J. Hakulinen (SDP) tillsammans med ett tiotal andra socialdemokrater en motion om att bygga en underjordisk tunnelbana. Veikko Järvinen (SDP), enträgen metroanhängare och blivande biträ-

dande stadsdirektör, ingick i gruppen. Kommittén under Kivistös ledning fick därefter i uppgift att undersöka behovet och kom fram till att en underjordisk metro behövs. Man utgick från att vägnätet med Frihetsgatan från centrum till Böle skulle vara byggd när metron stod färdig 1992.<sup>787</sup>

I kommitténs första betänkande 1959 konstateras helt enligt tidens trend att den ökande mängden bilar var en naturlig del av utvecklingen. Hotet var en långsammare trafik och därför föreslogs olika system för bil- och kollektivtrafik. Både metro- och gatunätet skulle således byggas ut. Mest skyndsamt var det med en metroled österut från Helsingfors centrum.<sup>788</sup> Förutom studieresor i Europa använde man forskningsmaterial från USA. Trafikprognoserna blev riktgivande. Man motiverade användandet av bil med sociala och ekonomiska argument. Bilen var ett tecken på hög levnadsstandard och ett bevis för att man uppskattade tidsinbesparing, rörelsefrihet och bekvämlighet. Bilen innebar också social uppskattning. Dessutom ansågs efterfrågan på transporter öka, vilket i sin tur skulle öka inköp av bil för yrkesverksamhet. Bristen på gatuområde blev en nyckelfaktor i utvecklingsprogrammet. Bilismens tillväxt mötte endast på ett problem: det fanns inte tillräckligt med plats för den. För att biltrafiken skulle kunna utvecklas och framtida trafikstockningar undvikas var det därför nödvändigt att kollektivtrafiken flyttades till ett nätverk av metrolinjer.<sup>789</sup> Arkitekt Torsten Westman, som deltog i planeringsarbetet av cityförnyelsen i Stockholm på 1950- och 60-talen, anser att den tillgänglighet som biltrafiken innebar också var en viktig del av tanken om jämställdhet.<sup>790</sup> Denna tanke omfattades troligen också i Finland och

787 Stge 21.9.1955; Kolbe & Helin 2004, 224; Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitea, *Mietintö I osa*, 1959; Se Kankaala & Sainio 1976.

788 Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitea, *Mietintö, I osa*, 1959. HSA, K 254.

789 Hankonen 1994, 293–296.

790 Citerad i Eriksson 2004, 146.



BILD III.3.

Metrokommissionens uppskattning av behovet av metrobanor 1990. Helsingin kaupungin metrotoimikunta, *Mietintö, II Osa*, 1963.

Den y-formade järnvägen är utmärkt med en streckad linje. Notera att två metrolinjer går genom stadsuddens södra delar.

bidrog till den positiva inställningen till bilismen. Efter att det första metrobetänkandet publicerats ändrades kommitténs namn till metrokommissionen. Kivistö fortsatte som ordförande.<sup>791</sup>

Uttalanden under de trafiktekniska dagarna 1958 avslöjar dock en begynnande polarisering bland planerarna. En del understödde Castréns och metrokommissionens åsikt att det behövs kollektiv trafik jämsides med biltrafik, andra ansåg att decentralisering i kombination med flytande biltrafik skulle lösa framtidens problem.<sup>792</sup> Även Statens Järnvägar tvingades ta ställning. De hade, som vi sett i den historiska översikten, varit positivt inställda till centrumplaneringen överlag. För att Helsingfors centrum skulle ha möjlighet att utvecklas hade de varit villiga att flytta hela verksamheten norrut. Då trodde man att bussarna skulle

konkurrera ut tåget åtminstone på kortare sträckor. Under Erkki Aaltos tid som verkställande direktör 1956–1966 ändrades inställningen och man gick in för en utveckling och elektrifiering av järnvägstrafiken.<sup>793</sup> Den förändrade strategin avspeglar sig i början av 1960-talet i ovan delvis refererade tröga underhandlingar om markfrågan och i meningsskiljaktigheter om vilken trafikform som skulle få breda ut sig vid Tölövikén. Aho ansåg, enligt Kontio, att president Urho Kekkonen (Agrarpartiet, numera Centern [C]) låg bakom de svåra förhandlingarna med Statens Järnvägar. Presidenten var rätt avogt inställd till huvudstaden, därtill hade han nära kontakt med generaldirektör Erkki Aalto.<sup>794</sup> Kekkonen nämner generaldirektören flera gånger i sina dagboksanteckningar men ingen-

791 KHKKH 1960, 25.

792 Hankonen 1994, 291.

793 Se Zetterberg 2011.

794 Kontio, Jaakko, "Ylipormestari Lauri Aho ja Helsingin kaupunginarkkitehti", 1994, 15, Jaakko Kontios arkiv.

ting om centrumplanen.<sup>795</sup> I stadens handlingar har inte heller belägg för en inblandning påträffats. Om presidenten påverkade så skedde det bakom kulisserna.

I mars 1963 presenterades metrokommissionens slutliga betänkande som grundade sig på planläggningsutskottets utredning. Utskottets förslag innefattade metrobyråns program som sträckte sig långt i framtiden för att tillgodose ett synnerligen stort behov av kollektiv trafik (bild III.3). Metrokommissionen begränsade däremot sitt förslag till aktuella, nödvändiga åtgärder. Kommissionen förutsatte bland annat att general- och regionplanerna följs, att förutsättningar för decentralisering av arbetsplatserna skapas och att Statens Järnvägar deltar i persontransporterna i Helsingforsregionen. Kommissionen föreslog att den kollektiva trafiken skulle förläggas till egna leder och inledas med eldrivna transportmedel österut – på sträckan centrum–Botbygård. Av ekonomiska skäl kunde sträckan förkortas till Hagnäs–Botbygård. Ytterligare rekommenderades att lederna för kollektiv trafik kompletteras med anslutningslinjer och parkeringsplatser. Kommissionen ansåg att det i brådskande ordning måste avgöras på vilket sätt Mannerheimvägens trafikförhållanden skulle förbättras och hur den kollektiva trafiken skulle skötas mot nordväst. I metroutrédningen ses Järnvägsstationen och den nya busstationen i Kampen som alternativa slutpunkter för metron. Den senare lösningen skulle minska gångtrafiken speciellt på Mannerheimvägen, och om metrolinjen fortsatte till Gräsviken i väster skulle det vara möjligt att förena den med spårvägsnätet.<sup>796</sup> Då Aalto skissade upp centrumplanen samarbetade han med Castrén och noterade metrostationernas placering.

Till områden där det inte var ändamålsenligt att bygga metro skulle busstrafiken enligt betänkan-

det 1963 skötas från den i centrum belägna busstationen. Främst skulle det vara fråga om snabbturer längs motorvägar. Spårvagnar, ledbussar och vanliga bussar skulle komplettera metrolinjernas kollektivtrafik i stadskärnan. Den lokala busstrafiken österut skulle behålla sin ändhållplats på Järnvägstorget.<sup>797</sup> Betänkandet och centrumplanen kompletterade varandra fränsett de meningsskiljaktigheter som uppstått om trafiken på Mannerheimvägen (se nedan). Matartrafik och parkering invid metrostationerna är en lösning bekant från Buchananrapporten som utkom samma år. Till den delen avslöjar metrorapporten att biltrafiken inte längre skulle utvecklas jämsides med kollektivtrafiken, istället skulle man lämna bilen hemma och ta metro in i centrum. SDP var officiellt initiativtagare till särskilda leder för kollektiv trafik och understödde metroprojektet. Socialdemokraten och stadsdirektören Kivistö ställde inför en svår situation. Han var som nämnts ordförande för metrokommissionen och medlem i centrumkommissionen. Var det möjligt att i praktiken utveckla två parallella trafiksystem samtidigt, få dem genom beslutsapparaten och finansierade? Om Kivistös ovan refererade uttalanden på centrumkommissionens februarimöte 1963 ses i en större trafikpolitisk kontext betyder det att partiets gruppdisciplin vägde tyngst. I februari 1963 var metrobetänkandet relativt klart för publicering en månad senare, och därefter gällde det att få metroplanerna godkända före centrumplanen för att försäkra sig om att metron byggs. Lägre markanvändning var ett legitimt tillhygge, om motivet var att förhindra att centrumplanen presenteras.

795 Kekkonen, Suomi & Majander, 2001, 2002, 2003.

796 SSB 5/1964, S 93f, S 97ff; Se Helsingin kaupungin metrotöimikunta, *Mietintö, II osa* 1963, 263 om metrolinjens ändstation i centrum.

797 Helsingin kaupungin metrotöimikunta, *Mietintö, II osa* 1963, 207.

## 1.5.2

### Metroförespråkarna förhalar centrumplanen

I detta avsnitt granskas trafikplanerarnas inblandning i centrumplanens trafiklösning vid Mannerheimvägen, på sträckan Brunnskatan-Simonskatan (se bild II.14). Målet är att beskriva hur metroplanerarnas krav på förbättringar av trafiklösningen bromsade behandlingen av centrumplanen. Först noteras dock att SDP:s inställning till Aaltos plan förändrades efter att metrorapporten publicerats. En månad senare i april 1963 kritiserade *Suomen Sosialidemokraatti* nämligen officiellt centrumplanen. Tidningen ansåg att placeringen av kontor och affärer i Kampen kommer att förorsaka en fruktansvärd trängsel vid rusningstid, fastän man medgav att trafiklösningen också innehöll en hel del positiva element utan att precisera vilka. Man föreslog därtill att de offentliga byggnaderna skulle flyttas till Kampen och att Hesperiaparken skulle upplåtas som grönområde för ”kryddlädsbostäderna” i främre Tölö. *Nya Pressens* ledarskribent tyckte att tidningen öppnat en diskussion om väsentligheter.<sup>798</sup> *Hufvudstadsbladet* hade efterlyst kritik efter centrumplanens presentation 1961.<sup>799</sup> Nu kom den från socialdemokratiskt håll. Två år tidigare hade *Suomen Sosialidemokratti* i likhet med alla andra prisat Aaltos plan.

Kritiken fick Aho att påskynda centrumkommissionens arbete. Han nämnde Rundradions avsikt att publicera sina byggnadsplaner i Böle som orsak till att han ville att betänkandet skulle vara klart den 12 juni 1963. Enligt protokollet ansåg Kivistö att det var omöjligt. Det fanns för många öppna frågor, exempelvis trafiken i västra Böle, kostnaderna för bostadsområdets sanering i Böle samt trafiklösningen vid Mannerheimvägen. Järnvägens representant, generaldirektör Erkki Aalto,

var däremot samarbetsvillig och anförde att deras detaljplanering för Böle skulle bli klar i slutet av året, men att de inte behöver tilläggsmark intill Järnvägsstationen och var villiga att ta beslut i frågan. Aho höll fast vid att markbytet måste lösas i sin helhet, men var beredd att överlämna betänkandet fastän man inte lyckats ingå ett avtal med Statens Järnvägar. Presentationen av kommissionens slutliga betänkande skulle flytta långt framåt i tiden om man började vänta på bangårdsplanerna i Böle eller granskade varje detalj, menade han.<sup>800</sup> Aho hade insett att man nu måste handla snabbt. Risken för detaljfixering verkade öka hela tiden. Med tanke på att Kivistö var ordförande för metrokommissionen är det intressant att det är han som ifrågasätter planen och kräver detaljutredningar av trafiken.

En månad efter presentationen av metrobetänkandet påstods det enligt arbetsutskottets protokoll också förekomma meningsskiljaktigheter mellan metrokommissionens och centrumkommissionens syn på trafiklösningen vid Mannerheimvägen. Detta förbryllade den senare, men saken skulle utredas och planerna förenhetligas tillsammans med representanter för de inblandade, trafikverket och Aaltos representant. På centrumkommissionens uppmaning inkallades även P. O. Klevemark från Sverige som tillsammans med Aalto undersökte trafikeffektiviteten.<sup>801</sup>

Olika lösningsalternativ för Mannerheimvägen diskuterades. Enligt metrokommissionens pm förutsattes en effektiv användning av gatuummet. Speciellt viktigt var att kollektivtrafikens behov tillgodosågs och för att uppnå effektivitet ansåg de att en nedsänkt trafikränna längs Mannerheimvägen skulle vara att föredra framom flera gatuoppningar.<sup>802</sup> För att nå de offentliga byggnaderna från söder föreslogs en ramp söder om

800 K 345 Centrumkommissionen V-VI/1963.

801 K 345 Arbetsutskottet 12/1963.

802 ”Muistio, Mannerheimintien ja Kaivokadun risteysteistä”, 24.3.1963. HSA, Metrotoimisto, Promemoriat, Db 8-10, pm 27/1963.

798 SS 12.4.1963; NP 12.4.1963.

799 Hbl 25.3.1961.

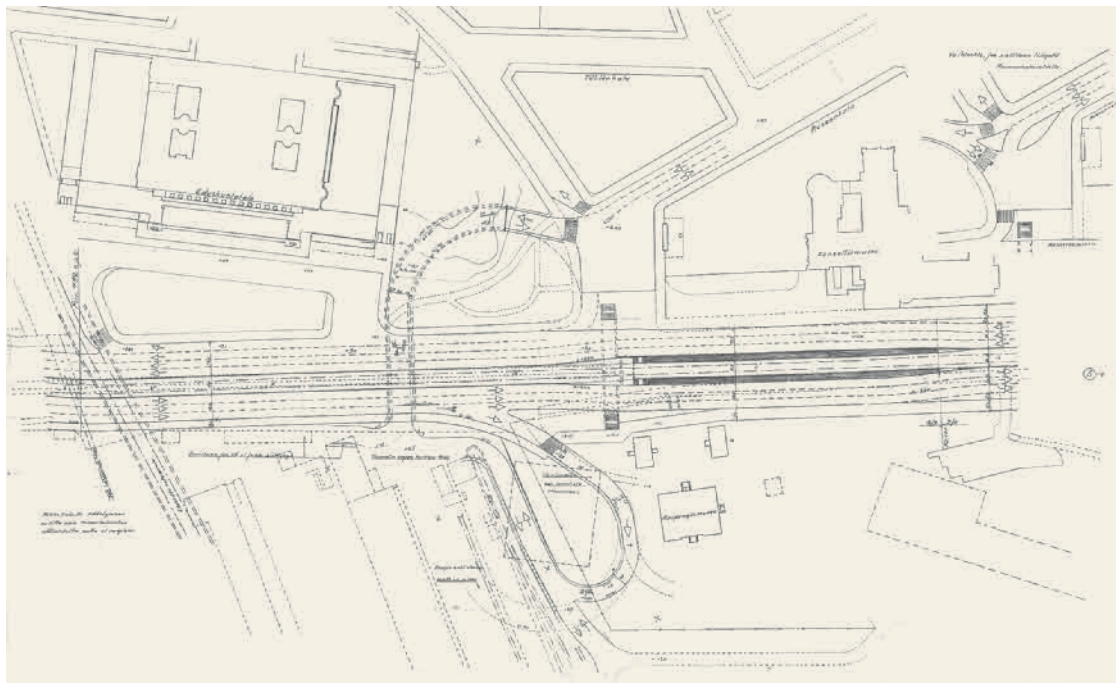


BILD III.4. Metrobyråns förslag till förbättrad kollektivtrafik på sträckan Järnväggatorna–Nationalmuseet. HSA, metrobyråns ritning 482, beskuren.

Uppe till vänster Riksdagshuset och nere till höger om viadukten Villa Hagasund.

Villa Hagasund (bild III.4). Förslaget var utarbetat på metrobyrån och understöddes av stadsplaneringskontorets trafikrepresentanter som undersökt konsekvenserna av centrumplanens trafiklösning. Aalto ansåg i sitt svar på kritiken att det var destruktivt att förvandla den boulevardaktiga Mannerheimvägen till ett trådlöst trafikschakt. Dessutom borde man undvika att leda mer trafik ner på stadsudden då man med centrumringen samtidigt försökte leda bort trafiken från stadskärnan.<sup>803</sup>

I den skrivelse som skickades i metrokommissionens namn till centrumkommissionens arbetsutskott framkommer att det var fråga om en skenmanöver och inte ett verkligt problem. Det sägs nämligen att utredningen ska göras för att det *kan-ske* (min kursivering) finns motstridigheter i pla-

nerna.<sup>804</sup> I bakgrunden fanns metrokommissionens andra betänkande där man föreslår att det i snabb takt uppgörs ett förslag för fullmäktige om hur den kollektiva trafiken ska ordnas på Mannerheimvägen.<sup>805</sup> Förslaget var dock klart redan ett år innan metrokommissionens betänkande presenterades. Castrén hade nämligen redan i ett brev till Luoma 1962 bett att metrobyråns förslag till ändringar skulle beaktas i centrumplanen.<sup>806</sup> Metrokommissionens arbetsutskott som främst bestod av stadens tjänstemän hade en klar plan. Mannerheimvägen skulle komplettera metrosystemet och breddas till åtta körfiler varav två för kollektivtrafik. En del korsningar skulle tas bort och några skulle bli planskilda för att fördubbla

803 Alvar Aallon alustava vastine. HSA, Metrotoimisto, Promemoriat, Db:8–10; Metrobyråns syn på samarbetet, K 258 Metrokommissionen XI/1963, bilaga pm 30/1963.

804 Brev från metrokommissionen till centrumkommissionens arbetsutskott, K 345 Arbetsutskottet 14/1963; K 258 Metrokommissionen XI/1963, bilaga pm 30/1963

805 K 258 Metrokommissionen VIII/1963, bilaga.

806 Reino Castrén till Erkki Luoma 12.3.1962. AAM.

kapaciteten.<sup>807</sup> Planen rimmade dåligt med centrumplanens trafiklösning, men genom att fästa uppmärksamhet på enskilda korsningars trafiklösningar togs fokus bort från helheten och arbetet stannade upp.

Diskussionen om Mannerheimvägen pågick ett år för att enligt korrespondensen trappas upp våren 1964. Aaltos kompromissförslag ratades fullständigt av B. V. Huhtinen på metrobyrån. Han förde trafikplanerarnas talan och krävde att metrobyråns förslag verkställs. Som ansvarskännande ”trafikmän” på byrån ansåg de att man inte får förbise trafikfrågorna. De måste vara helt utredda innan stadsplanen kan godkännas. Han menade att man måste vara helt säker på att trafiken inte stockar sig i centrum i framtiden. Centrumplanens trafikkapacitet uppfyllde inte kraven. Det behövdes exempelvis parkering för 8000 bilar med tillfartsleder i sex, sju trafikfiler i Kampen.<sup>808</sup> Aalto sade å sin sida att man med ljus och lykta sökt problem och fäst sig vid petitesser och sekundära frågor som visserligen kan beaktas, men de principiella ändringsförslagen grundar sig på felaktigt omdöme av situationen och ensidiga åsikter. Centrumplanen står inte i strid med generalplanen som det påstås utan utgår från den. Aalto fann det rent destruktivt att placera en 23,5 m bred ramp framför Riksdagshuset. Det skulle få ödesdigra följder om man utgående från uträkningar och statistik skulle påbörja så omfattande regleringsarbeten som trafikplanerarna föreslår. Det skulle betyda att man måste avstå från utbyggandet av Kampen och revidera planerna för Terrasstorget.<sup>809</sup>

Arbetsutskottet beslöt två gånger hålla fast vid Aaltos förslag som man ansåg bättre ur fotgängar-

nas synvinkel. De fördes inte ner i tunnlar. Dessutom ansåg man att om en flaskhals elimineras så uppstår en annan.<sup>810</sup> Efter att utskottet första gången godkände Aaltos lösning riktade stadens ”representanter” blickarna på Aaltos trafiklösning för hela Kampen och dess koppling till Mannerheimvägen. Hans lösning förkastades. Kritikerna ansåg enligt metrokommissionens protokoll igen att deras eget förslag var både smidigare och effektivare. Detta ledde till att Aalto var tvungen att undersöka trafiklösningen för Kampen.<sup>811</sup>

Medan polemiken mellan trafikplanerarna och Aalto pågick riktade sig metrobyråns chef Castrén direkt till centrumkommissionens arbetsutskott och redogjorde ingående på ett möte varför Frihetsgatan inte kunde placeras ovanom järnvägen. Ett av hans argument var att Statens Järnväg inte tillåter att man skottar snö ner på järnvägsområdet, ett annat att Frihetsgatan blir för dyr att bygga. Han tog även till ett estetiskt argument, trafikleden förfular stadsbilden, alltså måste man undersöka om det är möjligt att bygga Frihetsgatan intill järnvägen på marknivå.<sup>812</sup> I fråga om Mannerheimvägen lät det annorlunda. Vill vi ha estetik eller smidigt löpande trafik, hade trafikverkets direktör Kalle Alakari undrat på arbetsutskottets möte några månader tidigare i november 1963.<sup>813</sup>

Det finns ett mönster i kritiken. Den kom från SDP och metroplanerarna. Metrobyrån samarbetade med stadens trafikplanerare som hade till uppgift att förbättra trafikflödet. Under hela ovan beskrivna process hade Kivistö hållit låg profil. Han satt inte i centrumkommissionens arbetsutskott och metrokommissionens åsikter var väl framförda utan honom, men då ärendet behandlades av centrumkommissionen satte han käppar i hjulen. Det framkommer av protokollen att exploateringstalet för affärstomter minskades från

807 Castrén, Reino, ”Helsingin metrosuunnitelma”, *Rakennustekniikka*, 7/1964, 485–499.

808 Huhtinen B. V., ”Muistio II, Alvar Aallon arkkitehtitoimiston Kampinalueen suunnittelusta” 1.4.1964. AAM, 13 A 165; B. V. Huhtinen till Alvar Aalto 27.12.1963. AAM.

809 Arkkitehtitoimisto Alvar Aalto, ”Tarkistukset Helsingin metrotomiston muistioon koskien Helsingin keskustasuunnitelman mukaista katujärjestelyä Sokoksen edessä.”, 23.4.1964. AAM, 13 A 284.

810 K 345 Arbetsutskottet 23/1963 & 13/1964.

811 K 345 Arbetsutskottet 12/1964; K 258 Metrokommissionen XI/1963, pm 30/1963, bilaga.

812 K 345 Arbetsutskottet 8/1964.

813 K 345 Arbetsutskottet 22/1963.



4 till 3.35 i Kampen på Kivistös inrådan.<sup>814</sup> Beträffande trafiklösningen vid Mannerheimvägen såg han till att undersökningarna skulle fortsätta. Han krävde nämligen att det i betänkandet skulle sägas att ”detaljerna i det trafikmässiga totalprojektet för Kampen ytterligare studeras. Detta kan i synnerhet påkallas av till exempel anslutning [av Frihetgatan] till det omgivande gatunätet.”<sup>815</sup> Majoriteten av kommissionsmedlemmarna omfattade arbetsutskottets åsikt att specialisternas syn på saken kunde beaktas i mån av möjlighet i detaljlösningarna, men att det inte fanns orsak att ändra på Aaltos huvudprinciper beträffande trafiklösningen. Kompromisslösningen kom till för att få Kivistö att avstå från att uttala sin avvikande åsikt om trafikregleringen i korsningen av Mannerheimvägen och Simonsgatan. På samma möte som man kom fram till en lösning behandlades Castréns artikel i *Rakennusteknikka*. I den poängterar han Mannerheimvägens betydelse för kollektivtrafiken och redogör för vilka förbättringsarbeten som krävs.<sup>816</sup>

Samtidigt som diskussionen om trafikregleringen vid Mannerheimvägen pågick underhandlade metrobyrån med Tuko, SOK, Elanto och Kesko vars fastigheter gränsade till Brunns-gatan, en tvärgata till Mannerheimvägen, om deras behov av utrymmen under jord. Detta ledde till att stadsstyrelsen beviljade fastighetsägarna rätt att tillsammans med Suojakäytävä Oy undersöka byggandet av en tunnel för fotgängare mellan metrostationen och Mannerheimvägen.<sup>817</sup> Förretagen erbjöd planerings- och finansieringshjälp om deras önskemål om tilläggsutrymmen i anslutning till tunneln beaktades. Tillsammans med staden påbörjades planeringen hösten 1963. Metrokommissionen ansåg att detta skulle innebära

avsevärda inbesparingar för staden.<sup>818</sup> Man skydde inga medel utan samarbetade på alla håll för att gynna sin sak. Byggandet av metron planerades innan de förtroendevalda ens hade behandlat ärendet.

Genom att fokusera på Mannerheimvägen hade man lyckats fördröja slutförandet av centrumkommissionens arbete med ett år. Enligt protokollet planerade Aho avsluta kommissionens arbete två gånger, först sommaren 1963 och sedan före årets slut. Som ovan framgått hade han också i december 1962 misslyckats med att få betänkandet godkänt. På samma sätt gick det även 1963. Tilläggstiden innebar emellertid att järnvägsstyrelsen fick sina planer för Böle klara, och man enades om ett förslag till lösning på markfrågan.<sup>819</sup> Centrumkommissionens arbetsutskott ansåg alltså att det slutliga betänkandet var klart före julen 1962, men på grund av krav på justeringar av trafikplanen överlämnades det till stadsstyrelsen först i november 1964. Metroanhängarna, både politiker och tjänstemän, var de främsta aktörerna i händelseförloppet som uppvisar ett klart mönster i sina handlingar. De förhållade presentationen av centrumplanen.

### 1.5.3

#### Bilentusiasterna kräver effektivitet

Det var inte endast metroanhängarna som agerade i sin sak, också anhängarna för fri bilism var aktiva. Nedan granskas deras metoder för att främja större parkeringskapacitet och flytande trafik. Hösten 1963 bad fastighetsnämnden centrumkommissionen om ett utlåtande om Otto Wuorio OY:s förslag att på egen bekostnad utreda om man kunde bygga Frihetsgatan i en tunnel

814 K 345 Centrumkommissionen I/1964.

815 K 345 Arbetsutskottet 17/1964.

816 K 345 Arbetsutskottet 17/1964; Castrén, Reino, "Helsingin metrosuunnitelma", *Rakennustekniikka*, 7/1964.

817 Stn 22.5.1963; Föredragningslista XI/1963 för K 258 Metrokommissionens planeringsutskott.

818 Johansson 2003, 50; K 258 Metrokommissionen, pm 16.5.1963.

819 K 345 Centrumkommissionen V/1963; K 345 Arbetsutskottet 1-2/1964; K 345 Centrumkommissionen X/1964; K 345 Centrumkommissionens betänkande 23.11.1964, SSB 18/1966.

och använda området under Tölövikens för parkering och affärsutrymmen. Initiativet förkastades av kommissionen utom för parkeringens del. Ett halvt år senare hade Wuorio planerna klara för parkering i fyra våningar för 16 000 bilar jämte service och affärsutrymmen under Tölövikens.<sup>820</sup> Bilimporten blev fri 1963 och man räknade med att bilarnas antal skulle öka markant.

Arkitekt Viljo Rewell föreslog en tunnelförbindelse mellan Citykvarteret, Korvhuset i dag, och Järnvägsstationen. Den blev den första realiserade tunneln och i rätt snabb takt planerades flera, exempelvis sex tunnlar för fotgängare längs Mannerheimvägen på sträckan Skillnaden-Nordenskiöldsgatan. Tunnelarna föll trafikplanerarna i smaken, de frigjorde markytan för bilarna. Olyckorna skulle minska och flytande trafik uppnås då skyddsvägarna blev onödiga. Tunnlar planerades också intill framtida metrostationer som på Hagnäs torg. Vilhelm Helander och Mikael Sundman kallar verksamheten för ”trafikplanerarnas egen centrumplan” i pamfletten *Vems är Helsingfors?* (1970). De antog att tunnelarna skulle förverkligas stegvis utan att de förtroendevalda tagit beslut i saken. Både höger och vänsterpolitiker på nationell nivå var inblandade i tunnelförretagen.<sup>821</sup> Man ville på hög politisk nivå föra staden under jord.

Ovan granskades trafikplanerarnas samarbete med metroanhängarna för att åstadkomma smidigare trafik vid Mannerheimvägens korsningar. En annan punktlösning stadens trafikplanerare hade på arbetsbordet i flera år gällde trafikregleringen vid Salutorget och Skatuddskanalen. Våren 1964 väckte denna reglering livlig diskussion

och motstånd bland allmänheten. Trafikbyrån föreslog en planskild lösning och att kanalen fylls, förutom att det byggs en ringväg runt stadsudden, vilket stred mot generalplanen. Arkitekt John Williams hade med Kivistös stöd uppgjort planen. Stadsplaneringskontorets tillförordnade verkschef Tuukkanen ansåg att det förutom Kajsaniemiadukten borde finnas en öst-västlig huvudväg som betjänar de södra stadsdelarna. Aalto som trodde att han hade sin studiekamrat Tuukkanens stöd, hade blivit ombedd av *Uusi Suomi* att ge ett motförslag. Han gjorde det tillsammans med Bo Hertzman-Ericson som han samarbetat med i Göteborgsprojektet. De bevarade kanalen och uteslöt en flerplanslösning. Lösningen och förslaget smala körfiler ansågs inte möta de krav som trafiken ställde.<sup>822</sup>

Tjänstemännens planer följde det program som utformats för dem i samband med organisationsförändringen 1964. Till trafikplaneringsavdelningens uppgifter hörde att se till att godstransporterna löpte smidigt. En ringväg runt stadsudden ansågs nödvändig och brådskande. Även en breddning av Mannerheimvägen för att effektivisera trafiken ingick i programmet. Bland planeringsuppgifterna upptas förutom fortsatt planering av utfartsvägarna en utredning av behovet av parkeringsplatser och möjligheterna att placera dem under jord.<sup>823</sup> Otto Wuorio OY:s plan med parkering under Tölövikens faller här på sin plats.

Till trafikdiskussionen anslöt sig de unga arkitekterna som motarbetade tjänstemännens lösning vid Skatuddskanalen och föreslog att trafikproblemen skulle lösas temporärt tills man hade en trafik- och generalplan som täckte hela stadsudden. I de ungas alternativ hade korsningen i flera plan flyttats till området där Kajsaniemiga-

820 K 345 Arbetsutskottet 18/1963; *Hbl* 1.5.1964.

821 Helander & Sundman 1970, 39, 111ff; Suojakäytävä Oy:s aktieportfölj fördelades mellan minister Väinö Leskinen (SDP), direktören för Helsingin Työväen Säästöpankki Mauno Kivistö (SDP) Byggnadsstyrelsens generaldirektör Jussi Lappi-Seppälä (Samli), verkställande direktör för Otto Wuorio Oy Lauri Reunala, bergsrådet Ilmari Helanto, ordförande för Byggnadsindustrins arbetsgivarförbund, Valtatie Oy, Teräsbetoni Oy och Jorma Kilpis dödsbo, Murole 2012, 194.

822 *Hbl* 12.3.1964; Alvar Aalto till Väinö Tuukkanen och J. A. Kivistö 11.9.1961. AAM; *Uusi Suomi* till Alvar Aalto s. a. AAM.

823 Stn.4/1964. Inrättande av stadsplaneringsnämnden och stadsplaneringskontoret.

tan övergår i Långa bron.<sup>824</sup> Protesterna ledde till att ärendet rann ut i sanden. En antydning om vad framtiden skulle föra med sig bjöd Bengt Lundsten på under konferensen Bygga eller bevara? 1964. Utgående från Lewis Mumfords film ”Är staden till för människor eller för bilar?” förutsåg han att det kommer en dag då man vill förbjuda all privat biltrafik i stadernas centrala delar.<sup>825</sup>

Stadens tjänstemän på trafikplaneringskontoret såg som sin uppgift att skapa flytande trafik. De tog sig an punktproblemet som de löste ett i taget. De hade intagit en stark position på maktfältet tack vare att deras kulturella kapital uppfattades som värdefullt.<sup>826</sup> Med punktlösningar löste de bilägarnas irritation över köbildningar och fördröjningar. Deras expertis och trovärdighet kom till uttryck med bredare vägar och flera parkeringsplatser i Aaltos förslag 1964. Trafikkapaciteten hade avsevärt ökat jämfört med förslaget från 1961, som de ansåg underdimensionerat. Processen kring trafikregleringen vid Mannerheimvägen och den allmänna trafikdiskussionen tärde dock på Aalto. I två brev till arkitekt Hugh Stubbins beklagar han att det uppstått trafikproblem som var svåra att lösa, och att han var tvungen att annullera sin resa till Boston. Flera alternativa förslag förekom som hotade centrumplanens karaktär. Han skriver att invånarna är uppdelade i två läger och att känslorna styr diskussionen. Därför måste han stanna i Helsingfors och följa med utvecklingen.<sup>827</sup> Aalto ansåg att den kollektiva trafiken bör förbättras, men han hade en egen syn på lösningen. Han hade, som ovan framkommit, redan hösten 1961 presenterat ett förslag till hur framtidens lokala kollektivtrafik borde skötas. Då önskade han ge både metrokommissionen och Statens Järnvägar

ett klart program för att underlätta deras arbete. Förslaget presenterades för båda instanserna, men det föll inte i god jord.<sup>828</sup> Vid presentationen 1964 återkom han till idén med en trafikdelare i Böle för den lokala tågtrafiken. Detta, i kombination med att han vid presentationen 1961 meddelat att en metro är en dyr inrättning, förklarar hans position i metrofrågan.<sup>829</sup> Han önskade utveckla statens järnvägsnät, en metro intresserade honom inte. Att staden skulle bekosta metron, medan staten skulle ta hand om järnvägsnätet kände han sannolikt till. Han såg uppenbarligen att helhetsbilden för Helsingfors utveckling var bristfällig och gjorde ett försök att ge en ram för planeringen. Ur ekonomisk synvinkel hade det dessutom stor betydelse för centrumplanen om metron byggdes eller inte.

Aalto ogillade också trafikplanerarnas framtidsscenarier. År 1964 motarbetade Mänttari, som Aaltos representant, trafikbyråns krav på 30 000 parkeringsplatser i Kampen och menade att 3+3 filer är lämpligt på Mannerheimvägen. Arbetsplatserna kommer inte att öka, följaktligen är behovet inte så stort. 8000 bilplatser räcker väl till för både Kampen och närliggande kvarters behov.<sup>830</sup> Aalto och hans medarbetare försökte införa en aning realism i diskussionen. Till vissa delar lyckades de i sina ansträngningar. Jämfört med trafikplanerarnas krav är centrumplanen 1964 en kompromiss. Den ger möjlighet till ett stort antal parkeringsplatser, men de kunde lämnas obbyggda. Trafikplanerarnas intentioner och målsättningar förklarar varför tyngdpunkten i Aaltos presentationer av centrumplanen i hög grad låg på trafiklösningen. Deras starka position krävde det.

Genom att bredda min forskning har det framgått att Statens Järnvägar inte var den enda instans som bromsade centrumkommissionens ar-

824 Murole 2012, 82, Mikkola, Pallasmaa och Murole ingick i gruppen (16 personer) som undertecknade förslaget; Planen finns på MFA.

825 ÅU 25.10.1964.

826 Broady, *Begreppsdefinitioner. Forskning om fält*, [http://broady.se/ff/?page\\_id=11](http://broady.se/ff/?page_id=11). 22.9.2017.

827 Alvar Aalto till Hugh Stubbins 8 och 9.4.1964. AAM

828 K 345 Arbetsutskottet 7/1961; K 345 Centrumkommissionen X111/1961.

829 Aalto 1961a; Aalto 1964a.

830 K 310 Linja-autoaseman huoneohjelmakomitea 15/1964.

bete.<sup>831</sup> Statens Järnvägars planering framskred inte och deras målsättning vacklade. Detta fördröjde arbetet i centrumkommissionen, speciellt de första åren. Metroanhängarna förhalade däremot medvetet och planenligt kommissionens arbete för att ro sitt eget projekt i hamn. Under centrumkommissionens sista verksamhetsår behandlade arbetsutskottet främst trafiklösningen vid Mannerheimvägen. Nya aktörer hade stigit in på maktfältet. Trafikplanerarna, både metroplanerarna och de som planerade för flytande motortrafik, hänvisade till sin specialkunskap och respekterades tack vare den. Aalto och centrumkommissionen hade hamnat i försvarsposition.<sup>832</sup> Men ännu var det oklart vem som skulle överta maktfältet.

Som svar på frågan varför centrumplanen helt plötsligt ifrågasattes vid årsskiftet 1962–1963 kan man se den begynnande dragkampen i trafikfrågan som främsta orsak. Det fanns ett politiskt stöd för metroidén vilket gav Kivistö en stark position i centrumkommissionen. Huruvida stadens oklara utvecklingspolitik bidrog eller rentav utnyttjades finns det inte belägg för. Däremot förstärkte samarbetet mellan metroplanerarna och planerarna för effektiv biltrafik trafikplanerarnas position generellt fastän de delvis hade olika målsättningar.

Hösten 1964 då centrumkommissionen till slut, cirka två år senare än planerat, kunde avsluta sin uppgift hade metroanhängarna en bit kvar innan beslutet att bygga en metro kunde tas. Vem skulle försvara centrumplanen i fortsättningen? Fanns det någon bland tjänstemännen och politikerna som aktivt skulle tala för centrumplanen efter att centrumkommissionen hade slutfört sitt arbete och Aalto inte längre kunde försvara sitt förslag? I egenskap av stadsdirektör hade Aho möjlighet att påverka i stadsstyrelsen, men fram till dess skulle stadsplaneringsnämnden leda beredningen.

831 Se Johansson 2003, 13–53.

832 Jfr Eriksson 2004, 81–84 om aktörerna bakom Norrmalmsprojektet i Stockholm.

## 1.6 Presentation och mottagande 1964

I november 1964 kunde den slutliga planen emellertid presenteras. Nedan granskas både presentationen och pressens mottagande i jämförelse med 1961 års dito. Avsikten är att beskriva att bemötandet var mer dämpat och närmast föranledde förvåning över att nästan samma plan presenterades på nytt.

Inför presentationen ordnades en utställning med en stor modell och ett trettiotal ritningar. Heikki Havas (1926–2012) fotograferade modellen. Eftersom den var cirka fyra gånger tio meter stor kunde den inte fotograferas uppifrån, vilket var den allmänna kutymen. Bildtypen var dock inte ny men storleken var helt exceptionell, poängterade Havas.<sup>833</sup> Liksom 1961 presenterade Aalto planen. Vid det här tillfället kallade han torget för första gången för en medborgarplats som självfallet kunde få tilläggsbyggnader dikterade efter tidens behov. Han påpekade att Hesperiaparken inte minskats utan blivit större då byggnaderna delvis placerats på pelare i vattnet och att samtliga byggnader presenteras i maximal storlek. Han motiverade varför man inte kan ha en insjöpastisch mitt i storstadens hjärta och varför Kampen utformats som en fast avslutning. För Böle lyfte han fram vilka möjligheter det stora triangelformade området gav som trafikdelare för tågtrafiken mot väster, norr och öster. Han målade upp ett scenario med elektrifierad lokal tågtrafik. Planerna som stadens trafikplanerare hade vid Mannerheimvägen kommenterade han inte, men konstaterade att de översta däckerna är reserverade för gångtrafik och att man med trafiklösningen vid Terrasstorget lyckats undvika stora trafikfält.<sup>834</sup> Pondusen och viljan att sälja planen verkade vara borta. Tre år tidigare hade han vinnlagt sig om att övertyga de inbjudna gästerna att

833 Heikki Havas 26.10.2005.

834 Aalto 1964a.

Helsingfors behöver ett centrum för hela landet. Landets geopolitiska läge på Europas karta förutsatte att Helsingfors skulle växa till en metropol. Centrumplaneringen var inte en lokal angelägenhet och lösningen fick inte vara småstadsaktig eller gälla endast trafiken.<sup>835</sup> I ett föredrag i Sverige i samband med Finn Finland-kampanjen 1966 sade Aho att centrumplanen möjliggjorde en utvidgning av Hesperiaparken med tre och en halv hektar. Han citerade också sitt anförande från ovan nämnda presentation där han konstaterar:

På stadsplaneringens och arkitektens område har vår tids Finland nått en synnerligen hög nivå. Huvudstaden har nu en enastående möjlighet att upprepa fallet Engel: Att för framtiden bygga ett nytt centrum på grundvalen av den nuvarande glansperiodens bästa prestationer.<sup>836</sup>

Aho stod bakom planen och önskade fortfarande ett centrum som kunde mäta sig med Senatstorget. Av dagstidningarna prisade *Uusi Suomi* centrumplanen mest. Tidningen ansåg lösningen unik i hela världen. Planen beaktade både stadsbilden och stadens olika verksamhetsformer. Hesperiaparken hade till och med förstörats. Trafikförhållandena hade avsevärt förbättrats och invånarna hade beaktats både som bilister och fotgängare. *Hufvudstadsbladet* och *Helsingin Sanomat* uttryckte förvåning över att planeringen räckt så länge och att slutresultatet var så gott som identiskt med förslaget från år 1961. Man frågade varför exempelvis byggandet av busstationen inte hade gått vidare, och undrade, helt berättigat, om trafikplanerna hade haft ett finger med i spelet. Man väntade sig att stadens myndigheter skulle få kritik, inte planen. Men man misstog sig, *Suomen Sosiaalidemokraatti* såg ingenting positivt i planen utom att den skulle göra sig imponerande för flygfotografering. Järnvägen dominerade,

busstationens lösning var krystad, för trång och för dyr, Kampen för tätt byggd, ett torg för ceremonier behövdes inte. Dessa argument bevisade att centrumplanen borde förkastas. Tidningen ansåg ytterligare att det var förnedrande att upplåta torget för affärsvärlden.<sup>837</sup> Aaltos idé att kombinera affärer och parkering längs terrasserna väckte över lag inget intresse, varken nu eller tre år tidigare. Han ville erbjuda stadsborna ett bekvämt alternativ till butikshallarna som handelskammaren och handelns representanter planerade placera längs ringvägarna.<sup>838</sup> Socialdemokraternas syn på planen hade radikalt förändrats under de tre år som vidarebearbetningen pågick. År 1961 hade man prisat planen, våren 1963 väckte den redan kritik och 1964 ansåg man att det skulle vara bäst att förkasta den. *Hufvudstadsbladet* konstaterade igen i en av sina artiklar att centrumplanen efter första presentationen utsatts av förvånande lite kritik.<sup>839</sup> Metroplanerarnas bromsningstaktik hade inte sipprat ut. I det stora hela fick centrumplanen ett svalare mottagande än 1961. Det är dock skäl att notera att socialdemokraterna ratade planen fullständigt.

835 Aalto 1961a.

836 Aho, tal på Hässelby slott 20.9.1966, RA, Ahos arkiv, Puheiden käsikirjoituksia 1964–1968.

837 *US* 25.11.1964; *IS* 25.11.1964; *Hbl* 25.11.1964; *HS* 25.11.1964; *SS* 25.11.1964; *Hbl* 28.11.1964; *HS* 27.11.1964.

838 Se Hankonen 1994, 248.

839 *Hbl* 28.11.1964

# 2

## DE FÖRTROENDEVALDA OCH CENTRUMPLANEN

I detta kapitel granskas de förtroendevaldas beredning och behandling av Aaltos förslag. Ett delsyfte är att förklara varför beredningen tog två år. Samma år (1964) som Aaltos plan presenterades ägde en omorganisering av fastighetskontoret rum. Den nya organisationen, nyanställningarna och förändringarna på det politiska fältet presenteras innan granskningen av beredningen tar vid. Metroplanerarnas förehavanden följs upp och går som en röd tråd genom beredningsarbetet. Dessutom redogörs för hur olika partiers ledamöter handlade och argumenterade i stadsplaneringsnämnden där Kivistö representerade stadsstyrelsen. Avsikten är att klargöra och beskriva hur förhållningsprocessen fortsatte på det politiska fältet. Till sist granskas fullmäktigebehandlingen och jämförs med behandlingen 1961 med målsättningen att synliggöra det politiska spelet.

### 2.1 Förändringar inom stadens förvaltning

Efter kommunalvalet 1964 ändrade det politiska styrkeförhållandet och ledde i kombination med organisationsförändringen till att flera politiker med en annan värdegrund än den Aaltos uppdragsgivare hade skulle ge utlåtanden om förslaget. Fram till valet hade Samlingspartiet och SFP dominerat stadsplaneringspolitiken. En orsak till omorganiseringen av fastighetskontoret var att trafikfrågorna ansågs få för lite uppmärksam-

het och att det behövdes en koordinator för planeringen. Planläggnings- och byggnadsfrågorna hade beretts vid fastighetskontorets stadsplaneavdelning som lydde under fastighetsnämnden.<sup>840</sup> Stadsplaneringen lösgjordes från fastighetskontoret, och stadsplaneringskontoret samt stadsplaneringsnämnden med nio medlemmar inledde sin verksamhet i april 1964. Trafikplaneringen samt generalplaneringen lyftes till avdelningsnivå. Kontoret bestod av fyra avdelningar: kansli-, generalplane- och trafikplaneringsavdelningen som alla förutom stadsplaneavdelningen var nya. Efter omorganiseringen hörde både stadsbyggnadsväsendet och fastighetsväsendet till Kivistös ansvarsområde. Samtidigt underställdes metrokommissionen och metrobyrån fastighetsväsendet. Tidigare hade de i likhet med centrumkommissionen varit direkt underställda stadsstyrelsen. Detta innebar att både metro- och centrumprojektet hörde till Kivistös ansvarsområde fram till hans död 1967.

Arkitekt Tuukkanen, tidigare chef för fastighetskontorets stadsplaneavdelning, tjänstgjorde som tillförordnad verkschef tills en ordinarie innehavare tillträdde. Till hans uppgifter hörde att bygga upp stadsplaneringskontoret. Omorganisationen ansågs förhastad och illa förberedd fastän stadsplane- och trafikfrågorna centraliserades och möjliggjorde större koncentration på stadsplaneärenden.<sup>841</sup> Historikern Laura Kolbe ser omorganisationen som ett uttryck för den samhälleliga planeringsideologins genombrott på

<sup>840</sup> Herranen 2002, 129; Schulman 2003, 52.

<sup>841</sup> *Hbl* 26.3.1964

det kommunala planet, som en metod att bygga upp en modern välfärdsstat. Kivistö hade arbetat för reformen och i kommunalvalet 1964 tillräknade socialdemokraterna sig förtjänsten för genomförandet av reformen.<sup>842</sup>

Tjänsten som verkschef söktes av fyra arkitekter och två ingenjörer. De senare nämnda ansågs inte ha tillräckligt med erfarenhet av stadsplanering. Aarne Ervi var en av arkitekterna och han hade enligt hörsägen ombetts söka tjänsten för att föra centrumplanen vidare.<sup>843</sup> Fullmäktige utnämnde honom till stadsplaneringskontorets chef från och med den första februari 1965.<sup>844</sup> Samma år valdes socialchef Aarne Leskinen (SDP) till ny ordförande för stadsplaneringsnämnden efter arkitekt Jussi Lappi-Seppälä (Saml). Lahti ser ordförandebytet som en anmärkningsvärd förskjutning från en på arkitektur baserad stadsplanering mot en mera allmänt samhällsinriktad.<sup>845</sup> Kivistö lämnade ordförandeskapet för metrokommissionen och hans partikamrat biträdande stadsdirektör för byggnadsväsendet Järvinen tog över. Både Kivistö och Järvinen arbetade enligt Kolbe öppet för genomförandet av metron.<sup>846</sup> Stadsplaneringsfrågorna leddes från och med 1965 av SDP.

Ordförandebytet i stadsplaneringsnämnden är ett resultat av kommunalvalet 1964 då socialdemokraterna gick framåt och fick fyra tilläggsplatser, medan samlingspartiet och folkdemokraterna med sina valförbund behöll sina platser. Vänstern fick sammanlagt 48,2 procent av rösterna. Enligt Aura ansåg SDP att alla vänsterns platser tillhörde dem.<sup>847</sup> Både socialdemokraterna och samlingspartiet hade som målsättning ”ett modernt stadsliv”. Partiernas valprogram hade präglats av stark förväntan och en tro på planmässighet. Man trodde att omfattande och viktiga byggnadsarbeten

842 Kolbe 2004, 163, 166.

843 Lahti 2006, 177; Erik Kråkström 18.5.2006.

844 Lahti 2006, 177f.

845 Lahti 2006, 179.

846 Kolbe 2004, 229.

847 Aura & Mustonen 1982, 225.

skulle förverkligas i framtiden. Samlingspartiet poängterade stadens konkreta byggande och skapandet av ett nytt centrum. I SDP:s program betonades däremot förbättrandet av bostadsförhållandena och utvecklandet av en fungerande kollektiv trafik.<sup>848</sup> Vänsterns framgång bådade inte gott för centrumprojektet.

Benämningen av Terrasstorget avspeglar den förändrade politiska inställningen. Arbetsutskottet talade i slutet av 1962 om Frihetstorget, våren 1963 uppmanades Aalto redogöra för betydelsen av Republikens torg och 1964 talade han om dess betydelse som medborgartorg. Det högtidliga, symbolladdade torget har förvandlats till en plats för medborgarna att samlas på. I folkmun gick torget under det neutrala namnet Terrasstorget. Benämningen Medborgartorget överlevde och hittas idag mellan Musik- och Sanomahuset som en öppen plats för tillfälliga begivenheter.

### 2.1.1

#### Verkschef Aarne Ervis syn på staden

Enligt Juhana Lahti, som granskat den nya verkschefen Ervis tid som chef på stadsplaneringskontoret, hade denne en gedigen erfarenhet av stadsplanering. Planeringen av Hagalund hade utgjort hans huvuduppgift under 1950-talet. Ervi ansåg att decentralisering skulle lösa trafikproblemen samtidigt som framtidens ”helikopterbil” skulle för snabbas och förenkla kommunikationen mellan landsort eller förort och centrum. En metro behövdes inte när arbetsplatserna och bostäderna placerades glest i naturen. Han tyckte att Saariens decentralisering äntligen borde förverkligas och tog avstånd från den centrumfixerade staden. Han betonade betydelsen av grönzoner och klaga över dålig stadsmiljö. Han uppfattade stadsplaneringskontoret som en koordinator men också som en garant för stadens förskönande. Lahti

848 Kolbe 2004, 159ff.

anser att estetiska värden låg högt på Ervis prioriteringslista. En stad skulle vara ändamålsenlig och vacker. Brist på helhetssyn hade enligt Ervi hindrat utvecklingen av en enhetlig planering. I likhet med Aalto ansåg han att planeringen borde leva, det skulle finnas rum för framtidens behov. Det kunde ske med icke fastställda planer, genom att bygga glest eller tillfälligt. Ervi betonade stegvis planeringen och kontinuitet. Planeringen fick inte vara slutgiltig eller evig.<sup>849</sup>

Ervi uppfattade liksom Aalto arkitektur som en kulturfaktor. Han ansåg att den förutom att spegla sin tid strävar efter att visa vägen mot framtiden, mer än andra områden som tidigare hållits som kultursymboler.<sup>850</sup> År 1958 skrev han att många tiotals offentliga byggnader väntade på att förverkligas i Helsingfors och i likhet med Aalto tyckte han att det inte fanns någon orsak att splittra dem. Med hjälp av offentliga byggnader "[...] bör vår generation skapa ett kulturcentrum för republikens huvudstad som motsvarar vårt lands betydelse och behov".<sup>851</sup> Ervis grundinställning och åsikt om behovet av ett koncentrerat kulturcentrum lovade gott för framtiden. Problemet låg i att han inte repade sig efter en svår hjärnoperation som han genomgått innan han tillträdde. Enligt dåvarande stadsplanechef Olavi Terho hade Ervi till stor del mist sin energi och vitalitet, förutom att minnet hade försämrats.<sup>852</sup>

849 Lahti 2006, 178–181, 185, 189, 193, 200.

850 Lahti 2006, 191.

851 Citerad i Lahti 2006, 192. "[...]meidän sukupolvemme [on] luotava itsenäisen valtakuntamme merkitystä ja tarpeita vastaava kulttuurikeskus tasavaltamme pääkaupunkiin." Fritt översatt Eva Johansson

852 Terho, Olavi, "Muistelmia asemakaavoituksen saralta", *Kunnallisteknikka-Kommunaltechnik* 3/1991, 46.

## 2.2

### Metroplanen framåt, grönt ljus 1965

Nedan granskas hur beredningen av metroärendet framskred och vad beslutet att påbörja planeringen av en metro innebar för den fortsatta planeringen och centrumplanen. Avsikten är att synliggöra att vänstern låg bakom initiativet att koppla en trafikundersökning till metrobeslutet.

Det visade sig att förhållningen av centrumkommissionens arbete hade väntad effekt. Beredningen av metroärendet framskred utan att centrumplanen blandade korten. I februari 1965, tre månader efter att centrumplanen hade presenterats, föreslog stadsstyrelsen nämligen att fullmäktige skulle besluta om förberedelser för byggandet av en metrobana med eldrivna tåg från Gräsviken till Botbygård, samt att planeringen av nödvändiga terminaler för bil- och busstrafiken vid metrobanans stationer skulle påbörjas. Utbyggandet av Mannerheimvägen till en effektiv huvudled för den kollektiva och allmänna trafiken ingick i förslaget.<sup>853</sup> Under mellantiden fick centrumplanen vänta.

Beredningen av metroförslaget gick mycket snabbt 1964. I april hade de utländska experterna lämnat in sitt av stadsstyrelsen önskade utlåtande och redan i slutet av juni hade nämnden för allmänna ärenden, stadsplaneringsnämnden och trafikverket inlämnat sina utlåtanden. Fastighetsnämnden var klar i september varefter stadsstyrelsen behandlade betänkandet men uppsköt det slutliga beslutet åt den nya stadsstyrelsen. Metrobanans längd hade väckt diskussion, medan förbättringen av Mannerheimvägen hade fått enhälligt stöd.<sup>854</sup> Men varför kopplades trafiken på Mannerheimvägen till metrofrågan? Som möjliga förklaringar till godkännandet av Mannerheimvägens utbyggnad kan följande antaganden framföras. Kravet på mindre byggnadsrätt i centrum

853 Stn 25.2.1965

854 Kivistö, Kalevi, *Metrotoimiston pm 13/1965*. HSA.



och en utbyggd Mannerheimväg skulle i det långa loppet minska behovet av Frihetsgatan i vänsterns tankevärld och för högern skulle en förbättrad Mannerheimväg ge flytande trafik och snarare minska än öka behovet av en metro. En annan möjlig förklaring är att metroplanerarna fokuserade på Mannerheimvägen av taktiska skäl. Den lämpade sig fortsättningsvis som förevändning, nu för att väcka högers intresse.

Då metroärendet behandlades av fullmäktige visade sig samlingspartiet splittrat. De höga kostnaderna avskräckte och man sökte alternativ. Förutom idén att bygga egna filer för kollektivtrafiken diskuterades utvecklandet av järnvägens lokaltrafik, en fråga även Aalto, som ovan nämnts, i flera repriser tagit upp.<sup>855</sup> Enligt fullmäktigebeslutet i mars 1965 skulle metroplaneringen börja på sträckan Botbyhöjden–centrum, en kortare och billigare sträcka än vad stadsstyrelsen föreslagit. Metroplanen skulle även kopplas till en utredning om hela stadens olika trafikformer inklusive Frihetsgatan. Planeringen av järnvägar och av staten finansierade vägar önskades ske i samråd med grannkommunerna och staten. Därtill skulle finansieringen av metron utredas och mark reserveras för metrobanor som eventuellt skulle komma att byggas senare.<sup>856</sup> Efter beslutet att förbereda byggandet av en metro ändrades metrokommissionens namn till metroplaneringskommissionen.

J. H. Hakulinen (Arbetarnas och småbrukarnas socialdemokratiska förbund, ASSF)<sup>857</sup> och V. Leskinen (SDP) hade ett drygt halvår tidigare väckt en motion om att metroplanerna var lösryckta enskilda projekt. Det skulle vara lättare att fatta beslut om man visste att lösningarna utgjorde en del av ett helhetsprogram som stadsfullmäktige godkänt. Två månader innan metroärendet behand-

855 Kolbe 2004, 226.

856 Stge 24.3.1965 och 7.4.1965.

857 ASSF var ett utbrytarparti från SDP och placerade sig politiskt mellan SDP och DFFF. ASSF var verksamt 1959–1973.

lades väckte V. Leskinen med flera ytterligare en motion om en totalplan som förutsattes sträcka sig till slutet av 1900-talet. Den inkluderade ett tidsschema för byggnadsarbeten som den kollektiva trafiken och den växande bilparken krävde. Båda förslagen remitterades till stadsstyrelsen som gav en utredning i frågan i slutet av 1966.<sup>858</sup> Vänstern låg således bakom både initiativet att bygga en metro och att åstadkomma en helhetsplan för trafiken.

Fastän beslutet att förbereda en metro var taget påskyndades inte behandlingen av centrumplanen. Den tangerades endast av fullmäktige dipl.ing. Terttu Raveala (Saml) som pressade metrospecialisterna under ett informationstillfälle i samband med stadsfullmäktigemötet den 24 mars 1965. Hon konstaterade att metrobyrån använt fel koefficienter vid uträkningen av trafikkapaciteten vid korsningen av Brunnsgatan och Mannerheimvägen för att få trafiken att verka livligare än den var. Enligt metrobyråns redogörelse var Kivistö tvungen att medge att det fanns motstridigheter mellan centrumplanen och metroplanerna.<sup>859</sup> Förutom denna incident behandlades metroplanen som ett isolerat projekt. Enligt Pentti Poukka (Saml) hade metrofrågan ingenting med centrumplanen att göra.<sup>860</sup> Det stämmer beträffande beredningen och behandlingen av metroförslaget. Frågan kunde skötas isolerat tack vare att centrumplanen fick vänta.

## 2.3 Centrumplanen bromsas fortsättningsvis

Det dröjde nästan ett år innan stadsplaneringsnämnden tog sig an centrumplanen på allvar. Enligt Salmivaara dröjde det alltför länge och visar

858 Stge 27.5.1964, 10.2.1965 och 21.12.1966.

859 Kankaala & Sainio 1976, 28.

860 Pentti Poukka 9.6.2010.

att det fanns motstridiga åsikter. Nämnderna hade jämsides formulerat sina utlåtanden om metrobetänkandet, men då det gällde centrumplanen var det stadsplaneringsnämndens utlåtande som utgjorde grunden och som de övriga nämnderna relaterade sina åsikter till. Först den 19 januari 1966 hade stadsplaneringsnämnden sitt utlåtande klart och kunde be trafikverket om ett utlåtande och i februari 1966 riktade stadskansliet uppmaningen till metroplaneringskommissionen. Den fick som sista instans uppmaningen att ge ett utlåtande.<sup>861</sup> Avsikten är att synliggöra den fortsatta tendensen att motarbeta centrumplanen.

Medan behandlingen av centrumplanen stam-pade på stället gick trafikfrågorna däremot fram-åt. Förberedelserna för trafikundersökningen vidtogs snabbt på Kivistös initiativ. Trafikingenjör Antero Aarvala, som efter att metrobetänkandet var klart, hade övergått till trafikplaneringsavdelningen, blev ombedd att påbörja arbetet. Han var även aktiv inom politiken i egenskap av suppleant för Heikki Holkeri (Saml). Under året som stipendiat i USA hade han lärt sig helhetsplaneringens betydelse. Innan han blev kontaktad för trafikprojektet hade han för Tuukkanen föreslagit samarbete med grannkommunerna, men denne avlog förslaget med att säga att vi planerar för Helsingfors och de andra får planera för sig. Politikerna hade dock en annan inställning, och av sex företag vann Ingenjörbyrå Pentti Polvinen offerttävlingen. Aarvala invaldes i arbetsgruppen och förhandlingarna med Polvinens samarbetspartner Wilbur Smith & Associates i England påbörjades. Några dagar innan jul 1965 undertecknades avtalet och för första gången samarbetade stadsregionens kommuner i trafikfrågor, enligt Aarvala.<sup>862</sup>

Centrumplanen var helt klart ett stridsäpple då den äntligen kom upp på stadsplaneringsnämndens föredragningslista i slutet av år 1965.

861 Heikki Salmivaara 14.8.2012; SSB 18/1966.

862 Antero Aarvala 11.12.2009. Wilbur Smith representerade en ansedd amerikansk firma. De hade gjort trafikplanering för exempelvis Amsterdam.

Ärendet bordlades flera gånger och samtidigt som man förberedde utlåtandet behandlades flera enskilda önskemål och anmärkningar som gällde centrumområdet. Tidigare under året hade man gett utlåtanden till stadsstyrelsen om Brunns-gatans trafiklösning. Nu ansåg man enligt protokol-len att det vore skäl att närmare undersöka den så kallade Kajsaniemiadukten, utfarten från Frihetsgatan österut. Placeringen, lutningen och möjligheten att bygga utfarten som tunnel borde utredas.<sup>863</sup> SDP hade, som ovan konstaterats, samma år övertagit ordförandeskapet av samlingspartiet som samtidigt mist en plats i stadsplaneringsnämnden. Fixeringen vid detaljer i trafiklösningen är bekant från centrumkommissionens protokoll och upprepas nu i nämnden. Politikerna hade övertagit kritikernas och förhalarnas roll.

Att stadsplaneringsnämndens långsamhet endast skulle ha berott på meningsskiljaktigheter låter inte trovärdigt med tanke på att högern motarbetade metroförslaget och trots det lyckades projektet snabbt komma genom behandling. Snarare tyder det på att det inte fanns någon som drev centrumfrågan. Aho hade varit tvungen att ge efter för Kivistö i centrumkommissionen och nu kunde han inte påverka det politiska motståndet som centrumplanen möttes av. Kivistö brann för metron och då ingen på allvar talade för centrumplanen fick den vänta, vilket underlättade vänsterns sak att driva metroärendet. Partiets politik och Kivistös personliga övertygelse överensstämde. Centrumplanen följde med vid sidan om.

## 2.4 Nämndernas utlåtanden

Nedan granskas nämndernas utlåtande och hur de förhåller sig till 1961 års ställningstaganden. År 1961 hade endast fastighetsnämnden gett ett utlåtande om centrumplanen, men 1966 bad man

863 Stpln 10.1.1966.

sju nämnder och metroplaneringskommissionen kommentera centrumplanen. Vid jämförelsen av fastighetsnämndens utlåtande 1961 och stadsplanerings- och fastighetsnämndernas utlåtande 1966, framgår att det har skett en åsiktsförskjutning.<sup>864</sup> Samlingspartiet förde fortfarande ordet i fastighetsnämnden, medan socialdemokraterna hade förstärkt sin position i stadsplaneringsnämnden, vars utlåtande blev riktgivande. I de två följande avsnitten granskas de viktigaste nämndernas utlåtanden med målsättningen att förstå hur förändringen i de politiska styrkeförhållandena och självsvåldigt handlande inverkade på centrumplanens beredning.

Stadsplaneringsnämnden ansåg att antalet byggnader vid Tölöviken borde minskas och att det borde undersökas om Hesperiaparken kunde anslutas till Tölöviken på ett öppnare sätt. Därtill önskade man att möjligast mycket av parkerna i Djurgården och Kajsaniemi skulle sparas. En lägre byggnadsrätt i Kampen motiverades med att trafiken in till centrum då skulle minska. Förutom detta förutsatte stadsplaneringsnämnden att en hel del åtgärder beträffande trafiklederna borde beaktas eller utredas. De från de interna diskussionerna 1963–64 bekanta trafikfrågorna fanns med. Nu var det nämnden, inte trafikplanerarna, som önskade ett gatuschakt längs Mannerheimvägen och betonade vikten av förbindelsen mellan Järnvägstorget, Kampen och Gräsviken. Nytt var att också trafiken till de offentliga byggnaderna och deras parkering borde utredas.<sup>865</sup> Å ena sidan önskade man minska trafiken, å andra sidan borde den bli effektivare. Aaltos förslag att placera kulturbyggnadernas parkering under torget ifrågasattes. Det hade ingen gjort tidigare.

År 1961 fäste fastighetsnämnden sig primärt vid kostnaderna och var mån om att de utreds och presenteras för stadens beslutande organ. Man förordade planen men ansåg att trafiklösningen

fordrade trafikräkningar och en detaljutredning förutom att parkeringsfrågan borde utredas. Då ansågs det lyckat att de offentliga byggnaderna delvis var placerade i vattnet eftersom förfaringsättet sparade parken. Därtill ansågs det positivt att Aaltos plan hade mer fria områden mellan byggnaderna jämfört med tidigare stadsplane-förslag.<sup>866</sup> Här hänvisade man till planer gjorda före andra världskriget.

Fastighetsnämnden ställde sig, som väntat, positivt till planen även 1966. Den understödde varken stadsplaneringsnämndens krav på ett mindre byggande eller färre parkeringsplatser i Kampen utan ansåg att tunnelbyggarnas förslag för parkering för upp till 20 000 bilar under Tölöviken bör beaktas. Nämnden ställde dock som kriterier för godkännandet av centrumplanen att de offentliga byggnader som placeras invid Tölöviken inte ger upphov till livlig trafik och att det reserveras plats för framtida offentliga byggnader i Böle.<sup>867</sup>

Metroplaneringskommissionen bidrog med en utförlig utredning utgående från att metron byggs. Beträffande trafikregleringen samtyckte man med stadsplaneringsnämnden som redan framfört metroplanerarnas åsikter och argument i sitt utlåtande. Dessutom ansåg man att ett tätt byggande i Kampen var bra.<sup>868</sup> Uttalandet avviker både från stadsplaneringsnämndens utlåtande och från Kivistös tidigare kritik av centrumplanen. Hans åsikt att Kampen hade ett för högt exploateringsstal var visserligen politiskt korrekt, den baserade sig på ett taget beslut.

Det är möjligt att stadsplaneringsnämndens krav på mindre byggnadsrätt var ett uttryck för funktionalistiskt stadsplanetänkande. Med tanke på att SDP hade ordförandeposten och det faktum att stadsplaneringsnämnden lämnade vissa trafikfrågor åt metrokommissionen att kommentera väcks dock misstankar. Var det fråga om utstude-

864 SSB 1/1961 och 18/1966.

865 SSB 18/1966.

866 SSB 1/1961.

867 SSB 18/1966.

868 SSB 18/1966.

rad politisk taktik? Det förblir oklart, men metroplaneringskommissionen hade alldeles uppenbart blicken riktad mot framtiden. Finansieringen av metron krävde ett tätt byggande. Det visste också Kivistö eftersom han i brevet till Aalto hade ansett att exploateringstalet inte borde sänkas.

De flesta nämnder önskade färre byggnader vid Tölövikens och hade olika invändningar om trafiklösningarna. Trafikverket förundrade sig över att den lokala busstrafiken inte beaktats men nog metroplanerna, något som metroplaneringskommissionen tog ställning till i sitt utlåtande. Dess åsikt om busstationens storlek och placering granskas i detalj i följande avsnitt, eftersom utlåtandet skulle påverka centrumplanens fortsatta öde.

#### 2.4.1

##### Metroplanerarna blandar sig i placeringen av busstationen

I det följande granskas metroplaneringskommissionens utlåtande genom att reda ut varför dess förslag totalt avvek från tidigare beslut och åsikter om busstationens placering och storlek. Redogörelsen är avgörande för förståelsen av SDP:s fortsatta agerande. Stadsplaneringsnämnden använde endast tio rader för att framföra sin åsikt om busstationen i utlåtandet om centrumplanen. Den ansåg att avståndet mellan busstationen och Järnvägsstationen var rätt långt, men det var av mindre betydelse eftersom man sällan förflyttar sig från ett fjärrtrafikmedel till ett annat. Däremot borde man, enligt nämnden, undersöka om det skulle vara möjligt att förbättra kommunikationen mellan metron, övrig lokaltrafik och busstationen för fjärrtrafik. Dessutom ansåg den att det borde reserveras mark för en busstation för trafik mot öster och norr.

Metroplaneringskommissionen hade däremot noggrant undersökt busstationen i centrumkommissionens förslag och kommit fram till att den var åtminstone dubbelt för stor. Busstrafiken för-

väntades inte öka. Detta förklarar att någon inte nämnd person på centrumkommissionens möte våren 1963 motsatte sig att Y. Wänttinsens utlåtande skulle bifogas till betänkandet. Wänttinen, som representerade Matkahuolto, alltså användaren, ansåg nämligen busstationen vara bra och tillräckligt tilltagen.<sup>869</sup> Förutom att busstationen borde vara mindre, föreslog kommissionen att stationerna för närtrafik borde placeras – i enlighet med metrobetänkandet – intill metrostationerna. För den västerut gående trafiken gällde det stationen i Gräsviken. Metrokommissionen hade tidigare endast befattat sig med den lokala kollektivtrafiken, men nu tog metroplaneringskommissionen även ställning till ordnandet av den kollektiva fjärrtrafiken. Man föreslog att det undersöks om det skulle vara möjligt att placera busstationen för fjärrtrafik i Gräsviken, eftersom det av tekniska skäl inte gick att bygga en metrostation intill busstationen i Kampen.<sup>870</sup> Metroplaneringskommissionen presenterade ett konkret förslag som varken följde tidigare tagna beslut eller centrumplanens lösning. Det kan klassas som en framtidsvision från kommissionens sida, men man kan fråga sig om det eventuellt också fanns andra avsikter.

Centrumkommissionen hade långt tidigare kommit fram till att placeringen av busstationen i Kampen var bra och lösningen hade sitt fulla stöd av Aho.<sup>871</sup> Metrokommissionens andra betänkande 1963 utgick också från att busstationen byggs på den av centrumkommissionen anvisade platsen. Under mellantiden hade dock metroplanerarna ändrat åsikt och flyttat busstationen ytterligare västerut, till Gräsviken, som enligt fullmäktigebeslutet inte skulle inkluderas i metroplaneringens första skede.<sup>872</sup>

Åsiktsförändringen kom inte överraskande om man granskar protokoll och annat skriftligt mate-

<sup>869</sup> K 345 Centrumkommissionen VII/1963, 31.5.1963.

<sup>870</sup> SSB 18/1966.

<sup>871</sup> Hbl 28.9.1962.

<sup>872</sup> Stge 24.3.1965 & 7.4.1965.

rial förknippade med kommittén för utredningen av frågor kopplade till busstationen. Redan i februari 1964 meddelade trafikbyråns chef Antti Koivu, som anlätades som expert, att centrumplanens föreslagna busstation av trafikmässiga skäl inte som sådan gick att förverkliga.<sup>873</sup> Kommitténs ordförande Järvinen (SDP), som hade undertecknat metroplaneringskommissionens utlåtande om centrumplanen, antydde på busstationskommitténs möte att placeringen av busstationen inte stöds av metroplanerarna. Han ansåg att först efter att generalplanen för centrum är fastslagen kan busstationens plats bestämmas.<sup>874</sup> Det är ungefär samtidigt som Kivistö meddelade för centrumkommissionen att det behövs generalplanering för Kampen. Socialdemokraterna Järvinen och Kivistö hade tydligen samma agenda.

I en text som kan vara ett koncept till utlåtande sägs att busstationskommittén inte haft till uppgift att utreda placeringen av busstationen, och att man ansåg att både Aaltos och Lindegrens förslag till placering av busstationen var utvecklingsdugliga. Det senare nämnda förslaget ansågs dock billigare att realisera, gav möjlighet till stegvist byggande och utvidgning. Dessutom kunde kontakten med övriga trafikmedel lättare lösas invid Järnvägsstationen, enda problemet var att området användes av järnvägen.<sup>875</sup> I betänkandet daterat den 17 mars 1964 nämns ingenting om de uppkomna problemen eller placeringen utan det utgår från centrumplanen. Stadsarkitekt Sakari Siitonen (1926–) som efterträtt Kontio i busstationskommittén hade på mötet två veckor tidigare föreslagit att en tävling för planeringen av både busstationen och trafikregleringen skulle utlysas.<sup>876</sup> Detta var ett intressant förslag som passerade onoterat, men tyder på att det inte endast var placeringen utan också Aaltos lösning

873 K 240, Linja-autoasematoimikunta, 20.2.1964.

874 K 240, Linja-autoasematoimikunta, 4.3.1964.

875 K 240, Linja-autoasematoimikunta 23.10.1963.

876 K 240, Linja-autoasematoimikunta 4.3.1964.

som inte tillfredsställde alla inom kommunalförvaltningen. Koivus och Järvinens uttalanden ger bakgrund till metroplaneringskommissionens utlåtande och klargör att man på stadens trafikplaneringsavdelning föredrog en placering intill Järnvägsstationen.

Att återgå till Lindegren-Kråkströms lösning stod helt i strid med de förtroendevaldas åsikter 1961. Då ville man över partigränserna flytta stationen längre bort från centrum eller så snabbt som möjligt bygga den på den av Aalto hänvisade platsen. Majoriteten stod bakom det först nämnda alternativet. De ovannämnda utsagorna i busstationskommittén kan räknas både som stadsplaneringskontorets och metroplanerarnas interna åsikter. Metroplaneringskommissionen hade däremot självsvåldigt tagit ställning i busstationens placering och presenterat ett förslag som varken följde tagna beslut eller tidigare planer och överenskommelser. Omplaceringen av busstationen motiverades av tekniska skäl.

Ur redogörelsen ovan kan tre intressegruppers inställning till busstationen betonas. Politikerna i stadsplaneringsnämnden önskade endast att kontakterna mellan de olika trafikmedlen undersöks. På trafikplaneringsbyrån föredrog man att busstationen skulle placeras intill järnvägen. Metroplaneringskommissionen ansåg för sin del att den borde placeras i Gräsviken. Varför stadsplaneringsnämnden inte tog ställning i frågan framgår inte.

## 2.5 Stadsstyrelsens förslag

Nedan granskas hur stadsstyrelsen ställde sig till nämndernas utlåtande. Avsikten är att redogöra för vilka synpunkter som hade avgörande betydelse för styrelsens beslut och hur de divergerande åsikterna i busstationsfrågan kom till uttryck.

Efter att ha bordlagt frågan en gång föreslog stadsstyrelsen den 17 november 1966 att stads-

fullmäktige skulle godkänna Aaltos förslag för Kampen, busstationen, Terrasstorget och de planerade offentliga byggnaderna vid Tölövikens som grund för stadsplane- och byggnadslösningarna, dock så att frågan om en eventuell planering av busstationen på ett annat ställe skyndsamt utreds särskilt för sig. Därtill föreslog styrelsen att stadsfullmäktige skulle godkänna planen för Böle som grund för vidareutveckling. Stadsstyrelsen lyfte speciellt fram busstationens storlek och placering i sitt betänkande, och önskade att nämndernas anmärkningar i mån av möjlighet skulle beaktas i de slutliga detaljprojekten, i synnerhet gällande metrokommissionens och stadsplaneringsnämndens synpunkter om busstationen. Om stadsfullmäktige godkänner förslaget föreslås att stadsstyrelsen uppmanar stadsplaneringsnämnden att utarbeta stadsplaner för de fem delområden som planen omfattar och att särskilt undersöka busstationsfrågan och skyndsamt göra en separat framställning hos stadsstyrelsen.<sup>877</sup> Förfarandet grundade sig på stadsplaneringsnämndens utlåtande, enligt vilket projektet måste delas upp i delprojekt för att stadsplaneringskontoret skulle ha resurser att åta sig uppgiften. Detta gick stick i stäv mot dem som krävde ett helhetstänkande och helhetsplanering. Till dem hörde Aalto som alltid poängterade att man inte kan lösa en detalj i taget. Alternativet att ge den fortsatta planeringen åt honom kom inte upp på agendan.

Som stadsstyrelsens ordförande verkade stadsdirektör Aho. Enligt Helsingfors stads informationschef Pertti Mustonen bildade stadsdirektörerna ett "eget parti" i stadsstyrelsen och oftast ställde de sig enhälligt bakom förslagen. Enligt Mustonen innehade Kivistö en dominerande roll inom gruppen.<sup>878</sup> Detta bekräftas av att metroplaneringskommissionens krav på en utredning om busstationens placering tagits med som ett kriterium för godkännandet i stadsstyrelsens betänkande. De övri-

ga nämndernas krav skulle beaktas i mån av möjlighet. Då frågan behandlades av stadsfullmäktige återkom Aho till stadsstyrelsebehandlingen och påpekade att både stadsplaneringskontorets verksamhetschef Ervi och stadsplanechef Terho uttalat sig om busstationen och att Terho klart ställt sig bakom centrumkommissionens föreslagna placering samt meddelat att en utredning skulle ta åtminstone ett år. Aho återgav inte Ervis åsikt varför det förefaller som om denne inte fullt stod på centrumkommissionens sida eller inte ville ta ställning.<sup>879</sup> Enligt Aatto Väyrynen (SDP) hade Kivistö tagit initiativet till kravet på en snabb utredning i placeringsfrågan. Jussi Saukkonen (Saml) understödde förslaget att noggrant överväga om det fanns behov och användning av en busstation i en storstad.<sup>880</sup> Aho lyckades inte driva igenom sin och centrumkommissionens åsikt. Metroplaneringskommissionens förslag hade av olika orsaker fått politiskt stöd över partigränserna och ingick nu som ett villkor i stadsstyrelsens betänkande.

Det var knappast ett sammanträffande att Hakulinen tillsammans med Ruohonen (ASSF) väckte en motion om busstrafikens fjärrlinjer dagen innan stadsstyrelsen överlämnade sitt utlåtande till fullmäktige. De ansåg att busstrafiken bör uppdelas på två stationer, en i öster och en i väster. Dessutom fanns det behov av en tredje busstation för lokaltrafik i norr. Motionsställarna ansåg att Aaltos plan utgick från en föråldrad syn att placera busstationen i city. Om man delade upp fjärtrafik skulle det inte längre vara nödvändigt att belasta citytrafiken med fjärrlinjernas bussar. Dessa förtroendevalda höll fast vid att den bilburna kollektivtrafiken skulle bort från centrum. Kommitén som utrett busstationens rumsdisponering hade för sin del ansett att det var tidens trend att placera busstationerna för fjärtrafik i city eller dess närhet, men så att trafiken leds via egna av-

879 Enligt Heikki Salmivaara 14.8.2012, Jouko Rantanen 25.5.2010 och Antero Aarvala 11.12.2009 tog Ervi inte ställning i sakfrågor utan fäste sig vid detaljer.

880 Stge 30.11.1966, diskussionsprotokoll.

877 SSB 18/1966, XXVIII.

878 Mustonen 2010, 50.

skilda trafikfiler.<sup>881</sup> Alla förslag avvek från Aaltos lösning.

Det är uppenbart att trafikplanering och politik allt mer flätades ihop. Metroanhängarna utnyttjade det faktum att de förtroendevaldas önskan från 1961 att flytta bort busstationen från centrum aldrig utretts, endast diskuterats inom centrumkommissionen. Högern gick med i hopp om att utredningen även skulle behandla frågan om det över huvud taget fanns behov av en busstation, och vänstern blandade ytterligare korten genom att ge alternativa förslag. Alla alternativ skulle utredas. Detta skulle ta tid vilket gagnade metroprojektet men inte centrumplanen. Ur aktörsperspektiv är det uppenbart att Aho förlorat greppet och Kivistö förde spiran. Den politiska makten hade flyttats från samlingspartiet till socialdemokraterna. Detta gav metroförespåkarna en stark position på stadsplaneringens fält.

## 2.6 Stadsfullmäktigebehandlingen 1966

Nedan redogörs för stadsfullmäktigebehandlingen av centrumplanen utgående från diskussionsprotokollet. De politiska partierna granskas som intressegrupper, men även enskilda politikere ställningstaganden ligger som grund för diskussionen. Deras uttalanden ställs i relation till den kritik som framförts i nämndernas utlåtanden. Dessutom jämförs behandlingen 1961 och 1966 för att reda ut åsiktsförskjutningarna. I granskningen beaktas även hur diskussionen förhöll sig till tidigare händelser. En tolkning utifrån denna kontext ger orsak att ifrågasätta Schildts åsikt att fullmäktige stod enigt bakom Aaltos förslag.

Stadsfullmäktige behandlade centrumplanen den 30 november 1966, två år efter att den presenterats för allmänheten. På Kivistös uppmaning

höll stadsdirektör Aho det första anförandet fastän projektet inte längre hörde till hans utan den förstnämndes ansvarsområde. Enligt Kivistö kände Aho bäst till frågan som säkert stämde. Aho gick inte närmare in på själva planen utan konstaterade att den väckt stort intresse utomlands och att den utställda miniatyrmodellen var ett stort dragplåster. Enligt honom representerade planen ett stadsbyggande där århundradets byggnadskonstnärliga krav på ett utomordentligt sätt var tillgodosedda. Han upprepade också sin åsikt från 1961 att planen var en helhet som inte borde tummas på för mycket. Mest uppehöll han sig dock vid kritiken i utlåtandena. Han hade själv mjuknat en aning i frågan om de offentliga byggnadernas antal och kommit fram till att det ur stadsbildens synvinkel var viktigt att byggnaderna är samlade. Han bemötte kravet på ett mindre byggande i Kampen med att redogöra för hur många bostäder som årligen byggs om till kontor på stadsudden och ansåg att det är dumt att inte bygga effektivt på Kampens outnyttjade område.<sup>882</sup>

Metroplaneringskommissionens förslag att koppla ihop när- och fjärrtrafik fann Aho i princip bra, men Aaltos föreslagna plats var mera central och kunde genast tas i bruk. Dessutom utgick förslaget att placera busstationen i Gräsviken från att metron byggs, vilket fortfarande var osäkert. Endast förberedelserna för en eventuell metro pågick. Aho hörde till dem som hoppades att metroprojektet skulle gå i stöpet. I sitt anförande kommenterade han även förslaget med flera busstationer och påminde om att centrumkommissionens uppgift uttryckligen hade varit att planera en busstation för fjärrtrafik i centrum. I fråga om kostnaderna konstaterade han att förverkligandet sträcker sig över en mycket lång tid och i fråga om Kampen, Terrasstorget och Böle var det fråga om affärsverksamhet. Stadens egna byggnadsprojekt omfattade för tillfället endast busstationen och kongress- och konserthuset. Aho för-

<sup>881</sup> Stge 16.11.1966; K 310, Linja-autoaseman huoneohjelmakomitea 16.10.1963.

<sup>882</sup> Stge 30.11.1966, diskussionsprotokoll.

stod att det fanns olika åsikter om detaljerna, men nu behövdes ett principbeslut för helheten.<sup>883</sup> Han berörde inte kritiken av trafiklösningarna, det fick biträdande stadsdirektör Kivistö ta hand om.

Kivistö, som tog till orda efter Aho, inledde med att konstatera att nämnderna utfört ett gediget och mångsidigt arbete i genomgången av centrumkommissionens betänkande vilket troligtvis var orsaken till mängden av önskemål om tilläggsundersökningar. Han önskade nämna några enligt hans mening väsentliga invändningar. Alla kommentarer hade anknytning till trafiklösningarna. Busstationens omplacering, Mannerheimvägens trafikreglering invid Glaspalatset, Kajsaniemi viaduktens placering och trafik Korsningen i västra Böle motiverades alla med upprepningar från stadens interna diskussion. Han berörde kort frågan om antalet offentliga byggnader vid Tölövikens utan att direkt ta ställning. Beslutet brådskade inte, men han påpekade att Terrasstorgets parkering låg för långt borta från byggnaderna längst i norr. Han försvarade en förflyttning av busstationen med att säga att han hela tiden utgått från att metro- och busstationen placeras intill varandra, men nu hade det framgått att de av tekniska skäl borde placeras på 300 meters avstånd från varandra. Förslaget att ompröva placeringen behövde varken dra ut på tiden eller bli dyrare, och den nu reserverade marken kunde enligt Kivistö användas för affärsverksamhet.<sup>884</sup> Han talade allmänt om att flytta busstationen, inte om att flytta den till Gräsviken. Beträffande Mannerheimvägens trafiklösning poängterade han nu att den inte fyllde den kollektiva trafikens behov; i den interna diskussionen hade hela trafiklösningen i korsningen med Brunnsgratan tidigare varit bristfällig. Om viadukten konstaterade han kort att placeringen måste utredas. Slutligen tillade han att alla utlåtanden var gjorda i positiv anda och att det inte förelåg hinder för godkännande

av stadsstyrelsens förslag. Trafikplanerarnas tidigare använda argument som Kivistö inte nämnde, framförde partikamraten Väyrynen exempelvis att viadukten borde dras i en tunnel.<sup>885</sup> Väyrynen skulle efterträda Kivistö som biträdande stadsdirektör med ansvar för fastighetsväsendet 1968.

Ifråga om kravet på en utredning av busstationens placering stod socialdemokraterna enade. Utredningen behövdes. År 1961 hade man ansett att busstationen borde placeras längre norrut. Nu fem år senare var det primära att när- och fjärrtrafikens stationer låg intill varandra och uttryckligen i centrum. Trafikfrågor och placeringen av busstationen som tidigare diskuterats i kommissioner och kommittéer lyftes upp igen. Inom samlingspartiet stod en del av ledamöter liksom vid föregående behandling bakom en mindre central placering. Erkki Hara (Saml) ansåg att busstationen snarare var för liten än för stor eftersom alla trafikprognoser dittills hade överskridits. Även SFP upprepade i likhet med Samlingspartiet ett från 1961 bekant krav: bygget av busstationen måste påbörjas med det snaraste.<sup>886</sup> Enligt DFFF-gruppens stadsstyrelseledamot Martti Jokinen fanns det däremot så många öppna frågor att ärendet borde remitteras till stadsstyrelsen. Man borde vänta på att den stora trafikundersökningen och på att metroplanerna blev färdiga. Två busstationer skulle vara en bättre lösning, men i likhet med partiets åsikt 1961 borde dessa placeras längre norrut.

Samlingspartiet hade inte tagit ett gruppbeslut varken då det gällde busstationsfrågan eller centrumplanen. Före detta ordförande för stadsplaneringsnämnden Lappi-Seppälä uppmanade däremot ledamöterna att undvika att fästa sig vid detaljer så att helheten inte förbises. Ytterligare önskade han att samarbetet mellan stadens två stora projekt – centrumplanen och metroplanen – skulle fungera bättre för att undvika framti-

883 Stge 30.11.1966, diskussionsprotokoll.

884 Stge 30.11.1966, diskussionsprotokoll.

885 Stge 30.11.1966, diskussionsprotokoll.

886 Stge 30.11.1966, diskussionsprotokoll.



da armbrytning i likhet med den aktuella diskussionen om busstationen. Arbetsuppgifterna borde koordineras så att det i båda fallen är fråga om samma sak: att planlägga staden, dock så att trafiken tjänar staden som byggs enligt centrumplanen och inte så att staden planeras utgående från metrolinjerna.<sup>887</sup> Lappi-Seppälä insåg att större frågor stod på spel. Behandlingen gällde inte endast centrumplanen, och partiet var delat i fråga om behovet av en utredning om busstationen.

De allra flesta ledamöter var fortfarande övertygade om centrumplanens förträfflighet ur konstnärlig synvinkel. Stadsbilden skulle avsevärt berikas, och adjektiv som ”genial”, ”storstilad”, ”förtjänstfull”, ”unik”, ”grandios”, ”magnifik” och ”storartad” användes flitigt under behandlingen. Samlingspartisten J. Saukkonen ansåg att den storskaliga och framsynta planen utstrålade, nästan sprudlade av en atmosfär av frihet. Även de som hade något att invända prisade planen och ansåg att den vittnar om Aaltos alldeles exceptionella förmåga. von Martens (SFP) beskrev planen på följande sätt:

Aalto har diktat i granit och cement och tagit några träd med som krydda. Det är säkert en ultramodern lösning som kommer att väcka beundran och diskussioner i stora delar av världen. Tänk, lilla Finland ska vara det land som vågar sig på sådant: Storslaget! Det är någonting som påminner om Nebukadnesars hängande trädgårdar.<sup>888</sup>

Man var stolt över att ha lyckats få en meriterad och erkänd stadsplanerare med gedigen erfarenhet både från hemlandet och från utlandet. Till den här delen stämmer Schildts åsikt att ledamöterna inte lät sig influeras av planens kritiker.<sup>889</sup>

Kritiken av den arkitektoniska utformningen var minimal. Formen var utmärkt, men enligt ledamöterna kunde detaljer i innehållet ändras,

887 Stge 30.11.1966, diskussionsprotokoll.

888 von Martens (SFP), Stge 30.11.1966, diskussionsprotokoll.

889 Schildt 1990, 295.

till exempel byggnadernas antal invid Tölövikens. Även om man var mån om att bevara parken, skulle framtiden visa hur många byggnader det blir. Den mest kritiska åsikten uttalades av SFP som upprepade kravet från 1961 att Tölövikens strand bör bevaras obebyggd. Vid behandlingen 1961 hade SDP argumenterat för bevarandet av Kajsaniemiparken, men nu var det inte på agendan. Socialdemokraterna, som i media kraftigt kritiserat centrumplanen, höll låg profil förutom i trafikdiskussionen. Stadsdirektör Aho kommenterade däremot några frågor som ingen annan noterade. Han försvarade kort Terrasstorget och sade att det var klokt att bygga kontor i Kampen.

Enligt diskussionsprotokollet önskade socialdemokraterna trots kritiken av Aaltos trafiklösning och placering av busstationen helt tydligt att planen skulle godkännas. Stadsplaneringsnämndens ordförande Aarne Leskinen (SDP), som skulle involveras i det fortsatta arbetet, ansåg att alla trafikfrågor kunde undersökas efter att fullmäktige godkänt grundprincipen. Stadsplanerna skulle presenteras stegvis, område för område. Han hänvisade till Saarinen som hade jämfört sin centrumplan för Helsingfors med en ox som smakar bäst styckad. Leskinen tillade ytterligare att om stadsfullmäktige godkänner stadsstyrelsens förslag garanterar han att varken stadsplaneringskontoret eller stadsplaneringsnämnden kommer att göra något bakom stadsfullmäktiges rygg.<sup>890</sup> Han lovade rätt mycket.

Några uttalanden väcker uppmärksamhet, i synnerhet om man jämför dem med diskussionerna och uttalanden som gjorts inom stadsförvaltningen innan fullmäktigebehandlingen. Juho Mehto (DFFF), som varit medlem i metrokommissionen men som inte satt i metroplaneringskommissionen, undrade om en undersökning av busstationens placering är objektiv om de som undersöker har en förutfattad mening om placeringen. Han satt helt tydligt på bakgrunds-

890 Stge 30.11.1966, diskussionsprotokoll

formation, men det påverkade inte fullmäktige. Veikko Loppi (LFp) ansåg att den stora trafikundersökningens resultat borde beaktas för det kunde vara till nytta också för andra trafikregleringar än metroplanen.<sup>891</sup> Som medlem i stadsstyrelsen hade han varit med då ordnandet av den så kallade stora trafikundersökningen diskuterades. Aarvala, som arbetade med undersökningen, anser att den utopistiska planen beställdes för att bevisa att metron behövdes fastän man kanske inte helt insåg det då.<sup>892</sup> Fullmäktigediskussionen bekräftar detta. Jaakko Itälä (1933–2017), partikamrat med Loppi, var inne på samma linje och menade att man också bland politikerna ansåg att trafikundersökningen var ett beställningsarbete.<sup>893</sup> Metroanhängarna räknade uppenbarligen med att undersökningen skulle visa att en metro behövs.

Under fullmäktigemötet underströk Aho helhetens betydelse och hoppades att detaljerna inte skymmer helheten. Han betonade att ingenting rivs eller förstörs utan oanvänd mark, eller så kallade bakgårdar, tas i bruk. Kivistö koncentrerade sig på trafikfrågorna. Kivistös anförande på fullmäktigemötet kan ses som en direkt fortsättning på trafikplanerarnas, i synnerhet metroplanerarnas, tidigare agerande 1963–1964. Visserligen innehåller stadsplaneringsnämndens utlåtande samma kritik, men utgående från argumentationen torde mycket av kritiken härstamma från ovannämnda källa. Detta betyder inte att Kivistö motsatte sig centrumplanen och Aalto. Till honom förhöll han sig enligt Salmivaara neutral,<sup>894</sup> men metrofrågan stod honom närmare. Kommunalklubben<sup>895</sup> hade troligtvis behandlat ären-

det, och den verkliga armbrytningen hade skett i stadsplaneringsnämnden som bordlade frågan två gånger. Under mellantiderna hade partierna möjlighet att diskutera fram en lösning som alla kunde omfatta. Socialdemokraterna hade med hjälp av Kivistö fört en skicklig politik för att få igenom sin och metrokommissionens vilja, det vill säga att undersöka busstationens placering.

Orsaken till att socialdemokraterna var villiga att godkänna centrumplanen, trots att de tidigare förkastat den i pressen, kan sökas i deras tidigare agerande och kontexten. De hade fungerat som bromskloss i centrumkommissionens arbete för att få metrobetänkandet godkänt. Nu gällde det även att få metroplanen godkänd utan att centrumplanen blandade korten. En undersökning av busstationens placering lämpade sig väl. Placeringen hade diskuterats redan 1961, men endast centrumkommissionen hade undersökt frågan och det fanns ingen rapport. För SDP var metron viktigare än centrumplanen. Efter beslutet skulle stadsplanerna uppgöras på stadsplaneringskontoret som var underställt stadsplaneringsnämnden, där ordförandeposten tillhörde SDP. Det fanns en möjlighet att via den kanalen fördröja verkställandet av centrumplanen. Följaktligen hade SDP inte behov av att kritisera planens form, utan man koncentrerade sig på trafikdetaljer som inte påverkade helheten. Enligt Kivistö var anmärkningarna i utlåtandena på inget sätt omvälvande utan gjorda i en positiv anda. Det stämmer möjligtvis eftersom en stor del härstammade från hans eget läger, det vill säga metrokommissionen. Nätverket omkring metroprojektet var starkt. SDP och Castrén på metrobyrån arbetade för att nå samma mål – en metro för Helsingfors. Castrén lär för det mesta ha suttit tyst under mötena, men alltid fått sitt budskap fram om att det viktigaste är att metron byggs.<sup>896</sup>

891 Stge 30.11.1966, diskussionsprotokoll

892 Antero Aarvala 11.12.2009.

893 Jaakko Itälä 14.11.2011.

894 Heikki Salmivaara 26.6.2012.

895 Under Teuvo Auras tid som ordförande för stadsfullmäktig bildades Kommunalklubben (Kunnallisklubi). Till klubben hörde de största partiernas ordförande och under Auras ledning fördes konfidentiella förhandlingar om frågor som skulle komma upp i fullmäktige. De biträdande

stadsdirektörerna inbjöds beroende på vilket ärende som skulle behandlas, Aura & Mustonen 1982, 218f.

896 Kolbe 2004, 234.

Endast en minoritet motsatte sig stadsstyrelsens förslag. SFP:s kläm och förslag till ändring av stadsstyrelsens betänkande i fråga om busstationen och de offentliga byggnadernas antal förkastades. På samma sätt gick det för DFFF:s remissförslag. I enlighet med stadsstyrelsens förslag godkändes således Aaltos ritningar utan större mothugg som grund för stadsplane- och byggnadslösningar i Helsingfors centrum, men med kravet att busstationens placering utreds. Samtidigt godkändes Aaltos plan för Böle som grund för vidareutveckling. Nämnas bör att Böleplanerna kommenterades minimalt under behandlingen.<sup>897</sup>

Trafiklösningarna dominerade diskussionen under fullmäktigediskussionen 1966. Enligt beslutet skulle stadsplaneringskontoret, efter att placeringen av busstationen utretts, göra upp stadsplaner för de olika delområdena. Förverkligandet verkade således politiskt realistiskt, men den här förda djupgående undersökningen har klargjort att alla inte ställde sig helhjärtat bakom Aaltos centrumplan. SDP ansåg uppenbarligen att ett godkännande skulle ge dem fördelar och förstärka deras ställning på maktfältet. Man hade gett sig in i ett politiskt spel, där man inte uppnådde vinster genom att kritisera centrumplanens arkitektoniska gestaltning. Konkreta problem kopplade till trafiklösningen var lämpligare, de kunde och måste åtgärdas.

---

897 Stge 30.11.1966, diskussionsprotokoll

# 3

## STADSPLANERINGSKONTORET TAR ÖVER – AALTOS PLAN SKA GLÖMMAS

Efter fullmäktigebeslutet i november 1966 övergick ansvaret för uppgörandet av stadsplaner utgående från Aaltos centrumplan på verkschef Ervi och stadsplaneringskontoret. I detta kapitel är avsikten att förstå hur det var möjligt att ett alternativ utarbetades istället för stadsplaner utgående från Aaltos förslag som fullmäktige godkände. Sextiotalets andra hälft innebar många förändringar som det finns skäl att granska för att öka förståelsen. Nya målsättningar sattes upp både för stadens byggnadsverksamhet och trafikpolitik. Den tillspetsade trafikdiskussionen inför metrobeslutet och valet av Aura till stadsdirektör granskas. Därefter presenteras hans åsikter om staden och dess utformning. Stadsplaneideologiska förändringar och planeringens politisering samt polariseringen på arkitektfältet reds ut eftersom de påverkade uppfattningen om centrumplanen. Därefter redogörs för H 67-gruppens arbete med det alternativa förslaget främst utgående från intervjuer. Samtidigt diskuteras hur synen på stadsplanekonsten förändrades. Samarbetet mellan politiker och planerare synliggörs med avsikten att beskriva hur det under fullmäktigebehandlingen uppdämda motståndet mot centrumplanen påverkade planläggningen. Kapitlet avslutas med en redogörelse av reaktionerna på informationen att centrumplanen är ogenomförbar och att det fanns ett annat, mera tidsenligt alternativ.

### 3.1 Paradigmskifte inom stadens stadsplanering

Nedan redogörs för förändringar inom Helsingfors stad som påverkade kontexten inom vilken centrumplanen behandlades. Det sviktande befolkningsunderlaget och dess konsekvenser beskrivs. Därefter granskas kampen mellan anhängarna för en metro och dem som var för fri bilism. Vidare beskrivs valet av ny stadsdirektör och presentationen av den stora trafikutredningen samt dess betydelse för beslutet att bygga en metro.

Efter andra världskriget hade stadsplaneringen i Helsingfors baserat sig på tillväxtprognoser. Metroplanerarna hade utgått från att invånarantalet år 1982 skulle uppgå till 712 000 i Helsingfors och 1,3 miljoner i Helsingforsregionen. Regionplaneförbundet hade höjt prognosen till 1,6 miljoner för hela området, men verkligheten följde inte scenariot. Befolkningstillväxten visade sig vara långsammare och stadens invånarantal verkade öka till högst till 538 000 år 1980 för att därefter minska till cirka en halv miljon. Helsingfors kunde inte konkurrera med de nya förorternas dragkraft i Vanda och Esbo. Stadens uppgifter antogs dock inte minska varför stadsstyrelsen av skattepolitiska skäl i mars 1967 beslöt att det skulle finnas bostäder för 600 000 invånare inom centrumområdet 1980.<sup>898</sup> Nedgången i invånarantalet måste på alla sätt stävjas. Detta förutsatte ett be-

<sup>898</sup> Stn 30.3.1967; Invånarantalet sjönk trots detta till 482 000 år 1982 varefter det började stiga och uppnådde 600 000 på 2010-talet, Statistikcentralen.

tydligt tätare byggande som också metroanhängarna ansåg som en förutsättning för metron. I Aaltos plan ingick som bekant inga bostäder.

Samtidigt som prognoserna svek och man ställde upp ett konkret mål för byggandet tillspetsades trafikdiskussionen. Vintern 1968 knöts valet av Aho efterträdare till trafikfrågan. Metrons anhängare ställde sig bakom Aura (LFp), motståndarna som utgjordes av samlingspartiet och en del av SFP stödde Raimo Ilaskivi (Saml). Med rösterna 52 mot 21 valdes Aura till ny stadsdirektör i februari 1968.<sup>899</sup>

Metroplanerarna och stadsplaneringskontorets trafikplanerare representerade nu helt tydligt olika läger. Samarbetet under åren 1963–64 var glömt. Detta vållade spänningar och konflikter inte bara mellan planerarna utan också politiskt. Vänstern talade för kollektivtrafik och största delen av högern för privatbilism. Väg och Vattenstyrelsen (VVS) representerade en ytterlighet och motsatte sig de av Aalto föreslagna utfarterna från Frihetsgatan. Enligt VVS skulle trafiken vara snabb och flytande ända in i centrum och därför kunde inga utfarter tillåtas.<sup>900</sup> På trafikplaneringsbyrån jämfördes olika lösningar för kollektivtrafiken. Utredningen var klar den 23 augusti 1968 och enligt den var kollektivtrafik med bussar, en bussmetro, klart den bästa lösningen och metrobyråns lösning sämst.<sup>901</sup> För att stöda metromotståndarna anställdes VVS byråchef Väinö Suonio som trafikplaneringschef. Han hade varit ASLA-stipendiat i USA, och i *Rakennusinsinööri* 21/1963 sammanfattade han ingenjörernas utgångspunkt i trafikfrågor:

Med tanke på stadens och stadsbildens framtid torde vi kunna utgå från att bilen, som erbjuder den största individuella friheten, är det ideala trafikmedlet också i staden. [...] för en stad innebär trafiknätet samma sak som blodomloppet för människo-

kroppen, det är en nödvändig förutsättning för dess existens. Om trafiknätet inte fungerar, börjar staden degenereras. Den nuvarande trafikplaneringstekniken strukturerar trafiknätet enligt trafikens livlighet och art. I bästa fall utgör motorvägar försedda med planskilda korsningar grunden för biltrafikens vägnät.<sup>902</sup>

Suonio motarbetade offentligt metron men talade för kollektiv trafik med bussar. Han menade att man inte behövde skapa ett helt nytt system utan det gamla kunde utvecklas. Under stadsplaneringsnämndens möte den 23 oktober 1968 inlämnade han en avvikande åsikt. I inlägget kommenterade han metroförslaget i 33 punkter och slutade med att konstatera att han inte kan understöda förslaget att bygga östmetron.<sup>903</sup>

Under Suonios ledning utförde Veli Himanen på trafikplaneringsavdelningen en utredning om hur stadens interna kollektiva trafik kunde förbättras. Programförslaget var klart den 6 november 1968. ”Bussmetro” skulle köra i bussfiler längs Västerleden, ledas upp på en bro över Sandudds begravningsplats och vidare genom Kampen ner i en tunnel längs Mannerheimvägen till Esplanadens terminal. Därifrån skulle den gå till Järnvägsstationen och fortsätta till Hagnäs för att dela sig mot Böle och Hertonas. En annan linje skulle gå längs Mannerheimvägen norrut (bild III.5).<sup>904</sup> Bussarna skulle således via tunnlar och broar köra direkt in i centrum utan att störa marktrafiken.

902 Citerad i Hankonen 1994, 287f. ”Kaupungin ja kaupunkikuvan tulevaisuutta ajatellen voimme lähteä siitä, että suurimman yksilöllisen liikkumisvapauden tarjoama kulkuväline, auto on ihanneväline myös kaupungissa. [...] liikenneverkko merkitsee kaupungille samaa kuin verisuonisto ihmisruumiille, se on olemassaolon eräs välttämätön edellytys. Ellei liikenneverkko toimi, alkaa kaupunki rappeutua. Nykyaikainen liikennesuunnitteluteknikka jäsenöi liikenneverkon liikenteen määrän ja liikennelajin mukaan. Autoliikenteen verkon runkona ovat parhaimmassa tapauksessa eritasoristeyksin varustetut moottoritiet.” Fritt översatt Eva Johansson.

903 Stpln 23.10.1968, bilaga 1.

904 Veli Himanen 21.8.2012; ”Yleisohjelma bussiliikenteen parantamiseksi”, Kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosasto 1968, Veli Himanens arkiv.

899 Kolbe 2004, 261.

900 K 345 Centrumkommissionen, I/1963.

901 Stpln, verkschefens föredragningslista 23.10.1968.

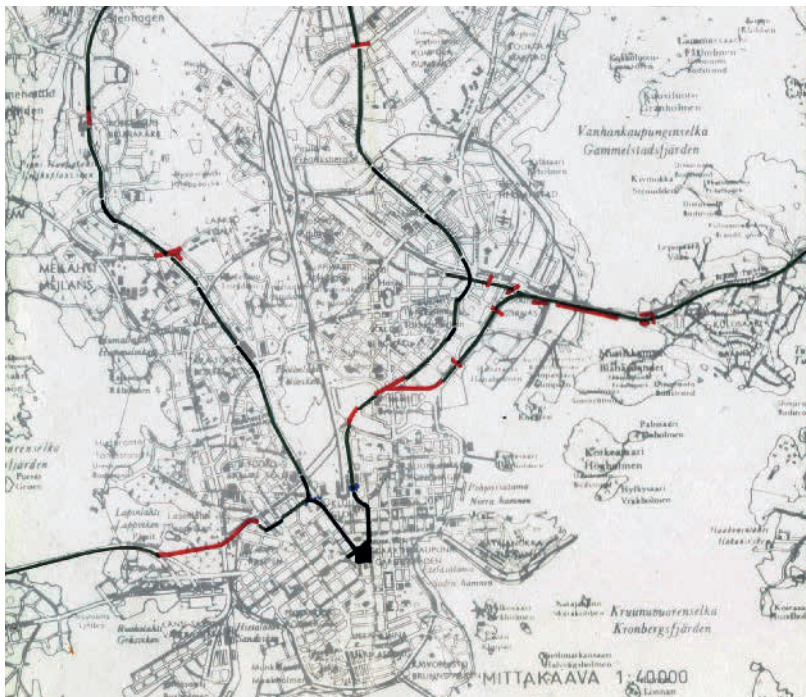


BILD III.5.  
Trafikplaneringsavdelningens förslag till förbättrad busstrafik 1968, Helsingfors stads faktacentral, "Yleishjelma bussiliikenteen parantamiseksi", 1968.

Röd linje: bro, svart linje: tunnel, grå linje: gata som kräver förbättringar.



BILD III.7.  
Smith & Polvinen, väg- och gatunätet i centrum. Smith & Polvinen 1968b, bild 6.

Planen överensstämde med Esbos planer att sköta kollektivtrafiken med bussar. Esbo motsatte sig ett metrobygge och önskade bussfiler från Gräsviken till Kampens busstation.<sup>905</sup> Planen togs inte upp för behandling. Enligt Salmivaara förbjöd Kivistö publiceringen, den kunde ha komplicerat metrodiskussionen.<sup>906</sup> Kivistö hade gått bort året innan varför han inte kan ha varit inblandad, men förfarandet visar att de som dominerade maktfältet inte önskade kollektivtrafik med bussar. Bussfilerna förverkligades senare, men för övrigt lades planen liksom många andra till handlingarna. Efter metrobeslutet återgick Suonio till VVS och Salmivaara efterträdde honom som trafikplaneringschef.

905 "Yleiskaavaehdotus 1-3", 1970, Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto 1970, 13.

906 Heikki Salmivaara 26.6.2012; Kankaala & Sainio 1976, 37f.

Den stora trafikutredningen blev klar hösten 1968. Uppgiften innehöll en inventering av det befintliga gatu- och vägnätet, trafikprognoser och uppgörande av utbyggnadsprogram för vägnätet som ingick i det av projekteraren föreslagna trafiksystemet. Trafikundersökningskommittén önskade en total trafikplan.<sup>907</sup> I den så kallade Smith-Polvinen rapporten jämförs flera kombinationer av individuell och kollektiv trafik för att finna en modell lämplig för Helsingforsregionen. En metro ingick i alla alternativ. Flytande trafik och kostnadseffektivitet hörde till målsättningarna. I det rekommenderade förslaget ingick 169 kilometer motorväg, 140 kilometer motorgata och tre metrolinjer, sammanlagt 60 kilometer (bild III.6). Metroplanernas förslag hade bantats ned med cirka en tredjedel och de fyrfiliga

907 Smith & Polvinen 1968b, 4, Antero Aarvalas arkiv.

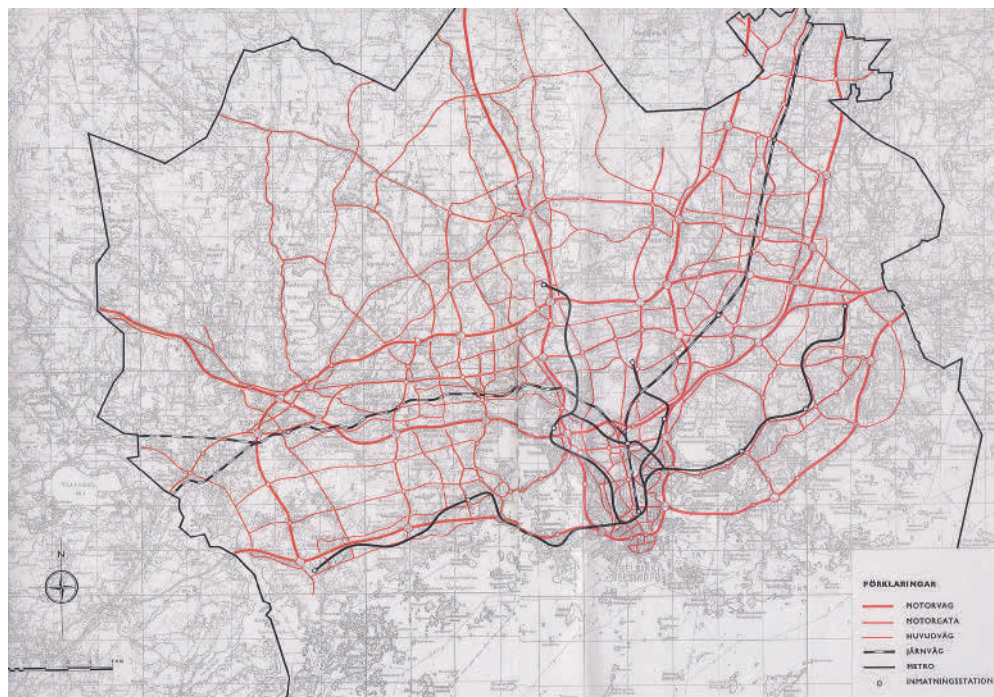


BILD III.6.  
Smith & Polvinen, rekommenderat trafiksystem för år 2000. Smith & Polvinen 1968b, bild 5.

Metrolederna är markerade med svart, järnvägen med streckade svarta linjer, motorvägar, -gator och huvudgator med rött i olika styrkegrad. Notera att en motorväg går igenom Helsingfors södra udde.

motorledningarnas längd tiodubblats. Spårvagnarna skulle ersättas med betydligt smidigare bussar. Metro- och järnvägslinjerna bildade stommen för kollektivtrafiken. Nätverket omfattade även matartrafik med bussar. Vägnätets kapacitet hade ökats med en motorväg från Gräsviken genom de södra stadsdelarna till Norra kajen. Frihetsgatan klassades som motorgata eftersom den hade många utfarter. Sju utfartsvägar rekommenderades.<sup>908</sup> Det är en avsevärd skillnad från den tidigare principen att samla flera vägar till en knutpunkt i Böle och leda trafiken längs en motorled till centrum.

Trafikkonsult Murole som under undersöksperioden också var aktiv som skribent i facktidskrifter, har undersökt Smith-Polvinen rapportens bildmaterial och ställer sig frågande till varför

bilden av trafiklösningen i Helsingfors centrum bifogats (bild III.7). Helsingfors gatunät omringas här av vägar som knyts samman av korsningar i flera plan, byggda på pelare i vattnet öster och väster om staden. En enklare knutpunkt i tre nivåer upptar hela Terrasstorgsområdet. Frihetsgatan är i två plan och trafikplanen förutsatte enligt Murole att torget skulle byggas på en högre nivå. Genom knutpunkten i öster går 18 filer i nord-sydlig riktning. Innerstadens gatunät är genomgående enkelriktat.<sup>909</sup> Hela undersökningen förknippas med den här bilden. Det är den som avbildas och kommenteras. I rapporten sägs att visionen gäller en avlägsen framtid. De flesta bilderna i rapporten förknippas med läget år 2000, bildtexten för den här bilden saknar dock årtal.<sup>910</sup>

908 Smith & Polvinen 1968b, 15–23, Antero Aarvalas arkiv.

909 Murole 2012, 140.

910 Smith & Polvinen 1968b, 23, Antero Aarvalas arkiv.

Metroanhängarna hade eventuellt en annan åsikt. Både bilden och hela utredningen gynnade dem. Om man tidigare hade haft att göra med en omfattande metrolösning fick man nu Smith-Polvinens minst sagt enorma trafikplan. En sådan lösning ville man åtminstone inte ha och planen togs inte ens upp till behandling. Av två onda ting var metron bättre, den kunde byggas stegvis. Före rapporten var metrons för och mot läger ungefär lika stora, men den 7 maj 1969 klubbades beslutet att bygga metron på sträckan Botbyhöjden-Kampen av med rösterna 49–25.<sup>911</sup> I samband med fullmäktigebehandlingen konstaterades att en i planeringsarbetet involverad och en politiker ansåg att utredningen var ett beställningsarbete. Ovanstående förändring i understödet förklarar att utredningen behövdes. Socialdemokraterna, de ivrigaste metroanhängarna, hade yrkat på en utredning och då kan rapporten förväntas innehålla åtminstone ett förslag med tyngdpunkten på kollektivtrafik och nedbantad biltrafik. Men förslaget fattas, alla alternativ grundar sig på starkt utvecklad fri bilism. Detta jämte ovan nämnda bildmaterial, stöder åsikten att utredningens mål var att främja metrobeslutet. Den skulle visa att ett utvecklat vägnät skulle leda till katastrof. Trots att utredningen presenterade ett mycket stort projekt, som skulle ha utmynnat i en fullständigt ny stadsbild, har den fungerat som bas för senare trafikplanering. Flera lösningar har omsatts i praktiken, exempelvis förslaget med flera utfartsleder.<sup>912</sup>

I diskussionen inför metroavgörandet hade även en ny grupp aktörer inträtt på maktfältet – försvararna av fotgängarnas rättigheter. Ensaksrörelsen Enemmistö – Majoritet grundades 1968 och gav följande år ut *Alas auton pakkovalta* (Ned med bilens tyranni). Rörelsens konkreta mål var att Alexandersgatan skulle bli bilfri. Efter den sto-

ra trafikundersökningen fick rörelsen vind i seglen och dess verksamhet förstärkte polariseringen. Av medlemmarna satt Lauri Nordberg (SDP), en av Majoritets grundare och motståndare till Frihetsgatan<sup>913</sup>, och arkitektstuderande Marja Kurenieni (DFFF) i stadsplaneringsnämnden där de kunde påverka trafikpolitiken. På detta sätt blev medborgarrörelsen en politisk kraft att räkna med.

Samma år som fullmäktige beslöt utveckla kollektivtrafiken öppnades också det elektrifierade tågbanesnittet mellan Helsingfors och Kyrkslätt. Detta innebar enligt Aura början för metron. Några månader innan trafikutredningen presenterades hade Helsingfors stad och Statens Järnvägar tillsatt en samarbets- och lokaltrafikkommission.<sup>914</sup> Arbetet fick fart när Aura kallades till ordförande och kommissionen rekommenderade som lösning på kollektivtrafikproblemet en kombination av järnvägstrafik och metro. Staten lovade stå för elektrifieringskostnaderna för lokaltrafiken på den västra och norra banan samt bygga ett nytt spår mot Mårtensdal. Helsingfors stad skulle sköta kollektivtrafiken österut.<sup>915</sup> Auras kännedom om den statliga beslutsprocessen kom väl till pass och bidrog säkert till att man snabbt kunde nå en överenskommelse. Ett minskande antal invånare, och beslutet att satsa på bostadsbyggande och kollektiv trafik samt valet av Aura till Ahus efterträdare på stadsdirektörsposten, skulle självfallet lägga sina spår i stadens centrumplanering.

### 3.1.1

#### Stadsdirektör Teuvo Auras syn på staden

Nedan granskas Auras uppfattning av staden utgående från hans nedtecknade minnen i *Sovitellen* och uttalanden i pressen, med delyftet att klagö-

911 Stge 7.5.1969; Heikki Salmivaara 26.6.2012.

912 Se vad som förverkligats av Smith & Polvinens utredningen 1968, *Liikennepolitiikka pohjoismaisilla kaupunkiseuduilla – POLISE – HSL*, [https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/polise\\_raportti\\_30.8.2013.pdf](https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/polise_raportti_30.8.2013.pdf). 10.7.2015

913 Lauri Nordberg 11.11.2011.

914 Stn 6.4.1968.

915 Kolbe 2004, 236.



ra hans inställning till centrumplanen. Hans positiva inställning till metron skilde sig från hans föregångares. Enligt *Sovittellen* förväntade man sig att han skulle lösa det regionala samarbetet, trafikfrågan, förstärka näringslivet och befrämja lösandet av bostadsfrågan. Hans erfarenhet från tiden som industri- och handelsminister och som direktör för Postsparbanken gav honom goda förutsättningar för detta. Aho var en kulturpersonlighet, men av den nya stadsdirektören väntade man sig någonting nytt.<sup>916</sup> Kulturfrågorna lades åt sidan. Auras uppgift försvårades av att Helsingfors på riksplanet var en nagel i ögat. Man ville hålla hela landet bebyggt och förespråkade utlokalisering. Centern föreslog till och med att huvudstaden skulle flyttas till Jvaskylätrakten.<sup>917</sup> I april 1966 hade Aura i egenskap av fullmäktigeordförande föreslagit ett Stor-Helsingfors som lösning på huvudstadsregionens problem. Detta fick anti-patierna att växa ytterligare. Inom staden sågs de statliga myndigheterna som fiender. Förhållandet var inflammerat till den grad att kommunikationen endast skedde brevledes. Aura som kommit från statssektorn uppmuntrade till samarbete och direkta kontakter.<sup>918</sup> Därtill arbetade han för att förbättra relationerna till pressen. Bankdirektörer måste få ha hemligheter, medan stadens angelägenheter berör alla, menade han.<sup>919</sup>

Aura beundrade den traditionella staden. Det skulle finnas en harmonisk kontakt mellan byggnader och omgivning, men han ansåg att en stad utan människor var en död stenblomma. Trafiken fick inte dominera. Han såg framför sig ett mer trivsamt och människonära Helsingfors med torg, planteringar och bänkar.<sup>920</sup> Den nya tiden och tekniken innebar emellertid en ny skala för sättet

att röra sig. Han menade att det uppstår en konfliktsituation, när städerna inte har byggts för att upplevas i farten. Bilarnas antal hade ökat, men gatorna hade förblivit smala trots att det mesta av verksamheten ägde rum i stadskärnan. Den nya farten förorsakade begreppet rusningstid morgon och kväll, som enligt Aura förstörde friden och stadsbilden. Han hävdade att parkering längs gatorna borde förbjudas och att det borde byggas tillräckligt med parkeringsplatser under jord eller parkeringshus i stadskärnan. Bilar, bussar och parkerade fordon smutsade stadens vackra ansikte. Att bevara stadsmiljön betydde inte endast att man skulle förhindra att gamla byggnader rivs utan det behövdes också ges möjlighet att titta på dem, konstaterar Aura i sina memoarer.<sup>921</sup>

Visionen som Aura målade upp inför 70-talet i *Hufvudstadsbladet* är i motsats till hans ovan presenterade preferenser en metropol, en verklig storstad mätt i nordiska mått i och kring Helsingfors. Rent konkret skulle det betyda hus i 14 våningar och kanske mer på Drumsö, i Gräsviken och på andra håll inom stadskärnan. Den hårda internationella konkurrensen krävde det, menade han. Helsingforsregionen växte ”vulkanartat”, vilket enligt Aura var nationalekonomiskt alldeles riktigt; om vi ska kunna hävda oss inom EFTA och gentemot EEC, måste vi ha tillräckligt stora och konkurrenskraftiga enheter.<sup>922</sup> Aura och Aalto delade tanken om en metropol. Det räckte inte att Helsingfors var en storstad utan den borde bli en verklig metropol.

Redan under Auras tid som ordförande för fullmäktige började internationella kontakter med andra länder än de nordiska byggas upp. De nordiska huvudstadsmötena hade gett nya idéer och impulser. De nordiska kontakterna var värda att utvidgas eftersom Aura ansåg att goda förbindelser mellan huvudstäderna även stärkte mellanstatliga relationer. Vid statsbesök under presi-

916 Aura & Mustonen 1982, 217f.

917 Kolbe 2004, 197.

918 Aura & Mustonen, 1982, 281f. Aura hade varit minister i flera repriser under 1950-talet och i början av 1970-talet skulle han bilda två kortvariga tjänstemannaregeringar.

919 Aura & Mustonen 1982, 261–265.

920 Aura & Mustonen 1982, 267f.

921 Aura & Mustonen 1982, 245.

922 *Hbl* 27.12.1969.

dent Urho Kekkonens tid hade Helsingfors stad en framträdande roll och hörde tillsammans med statens representanter till värdarna. Aura ville göra Helsingfors till en kongresstad. Finlandiahuset och dess tillbyggnad såg han som en lösning på bristen av kongressplatser.<sup>923</sup> En modell av Aaltos centrumplan intog en central plats i utställningarna som Helsingfors stad ordnade i marknadsföringssyfte. Stadens dynamiska tillväxt, modiga utvecklingsplaner och högklassiga arkitektur presenterades i de nordiska länderna, Tyskland, Frankrike, Beneluxländerna, England, och USA.<sup>924</sup>

Aura tog ställning för metron och begränsad biltrafik. Med stöd av hans memoarer och utlåtanden i pressen förefaller Auras förhållande till staden däremot tvetydigt. Å ena sidan önskade han en traditionell stad, å andra sidan insåg han att ekonomin och konkurrensen ställde sina egna krav. Centrumplanen lämpade sig väl för marknadsföring, men hur starkt var hans stöd för förverkligandet av planen? Då han tillträdde som stadsdirektör i februari 1968 var det inte helt klart. Som fullmäktiges ordförande hade han förhållit sig relativt neutral vid presentationen av planen 1961, men inför SAFA:s medlemmar konstaterade han 1966 att ingen stad har formats enligt en arkitekts ritningar.<sup>925</sup> Av hans memoarer framgår att han uppskattade Aalto som person, men inte vad han ansåg om centrumplanen.<sup>926</sup>

### 3.1.2

#### Samhällsplaneringen breddas

Förutom att målsättningarna för Helsingfors stadsplanering ändrades under den andra hälften av sextioalet började det ökande offentliga an-

svaret för medborgarnas välfärd lämna spår inom stadsförvaltningen. Samhällsvetarna, trafikplanerarna och arkitekterna började aktivt delta i diskussionen om stadens utveckling. Vad detta och SDP:s intresse för stadsplanering grundar sig på granskas nedan.

Enligt Pekka Kuusis syn på välfärdsstaten i *60-luvun sosiaalipolitiikka* (1961) räckte inte arkitekternas planeringsideologi från 50-talet till. Till stadsplaneringen kopplades ett behov av socialteknologisk forskning. Kuusi skriver:

Hur man exakt kan konstatera eller mäta individens förväntningar av samhället utgör samhällsplaneringens egentliga dilemma. Om vi bygger för människan, räcker inte den mest framsynta planerarens vision eller intuition som rättesnöre. Vi behöver upplysningar, uttryckligen om vad människorna själva tänker och upplever som samhällsmedlemmar. Ett samhälle byggt för människor kan sist och slutligen endast byggas baserat på människornas önskningar och behov.<sup>927</sup>

För Kuusi grundade sig byggandet av ett mänskligt samhälle på exakt information om invånarnas behov. Socialdemokraten Mauno Koivisto (1923–2017) såg däremot planeringen som ett sätt att forma hela samhället. ”I all samhällsplanering inklusive arkitekturen [...] är det inte endast fråga om att på förhand veta eller förutspå, det är också att på förhand bestämma, möjliggöra och begränsa.”<sup>928</sup> För att koordinera målen och medlen behövdes samarbete mellan ingenjörer, naturvetare, samhällsvetare, jurister och humanister. Arkitek-

923 Aura & Mustonen 1982, 227ff.

924 Broms 1986, 261f.

925 Auras tal 21.3.1961 och 22.4.1966. HSA, Teuvo Auras arkiv, Puheet ja esitelmät.

926 Aura & Mustonen 1982, 236, 240.

927 Citerad i Hankonen 1994, 57. ”Yhdyskuntasuunnittelun varsinainen pulma onkin siinä, miten saada tarkoin todetuksi eli mitatuksi se, mitä ihminen yhdyskunnalta odottaa. Jos rakennamme ihmistä varten, kaukonäköisenäkään suunnittelijan näkemys tai intuitio ei riitä ohjenuoraksi. Tarvitsemme tietoa, nimenomaan siitä, mitä ihmiset itse ajattelevat ja kokevat yhdyskunnan jäseninä. Ihmisille rakennettu yhdyskunta on lopultakin rakennettavissa vain ihmisten toiveiden ja tarpeiden tuntemisen varaan.” Fritt översatt Eva Johansson

928 Citerad i Hankonen 1994, 65. ”Kaikki yhteiskuntasuunnittelu arkkitehtuuri mukaan lukien – on ennalta näkkemistä ja ennalta määäämistä [...]se ei ole yksin ennalta tietämistä eli ennustamista, se on myös ennalta määäämistä, mahdollistamista ja rajoittamista.”

ternas monopolställning inom planeringen ifrågasattes och de ansågs ha för lite grundläggande kunskaper om planering. För att kunna testa naturvetarnas prognoser i praktiken behövdes politiker. Kuusi verkade inom SDP för att genomföra sitt program.<sup>929</sup>

Med studentrevolterna 1968 började hela samhällsetablissemangen ifrågasättas och kommunalvalet samma år kallade partierna för ett ungdomsval. SDP talade för utvidgad samhällsplanering baserad på ett helhetstänkande. Partiet drev aktivt metrofrågan och önskade bryta ner Helsingfors borgerliga byråkrati. Samlingspartiet förde valkampanj under devisen ”en lyckad finanspolitik är den bästa socialpolitiken”.<sup>930</sup> Byggandet av centrum ingick inte den här gången i deras valprogram. Till skillnad från riksdagsvalet 1966 gick högerblocket framåt i valet samtidigt som många unga valdes in. Enligt Kolbe rubbade stadsdirektörsvalet och metrobeslutet kommunalpolitikens gamla frontlinjer och samlingspartiet förlorade inflytande. Auras förhållande till samlingspartiet var inte det bästa, vilket bidrog till förändringen.<sup>931</sup> Samlingspartiet fick nöja sig med en biträdande direktörspost fastän fullmäktige hade högermajoritet.

SDP:s principprogram från 1969 visar ett aktivt politiskt intresse för stadsplaneringsfrågor. Partiets målsättningar utgick från en heltäckande planering enligt Kuusis modell och strukturalisternas idé med tätt byggda blandkvarter. Städernas centrum sågs som koncentrerade områden för fotgängare. Övergången till 40 timmars och fem dagars arbetsvecka innebar mer fritid och krav på områden för rekreation. I programmet krävs områden för fritidsverksamhet, men var de borde

placeras nämns inte.<sup>932</sup> I SDP:s program redogörs även relativt utförligt för partiets trafikpolitik. Inte helt oväntat betonas kollektivtrafikens roll, men bilen ses inte som en fiende utan som en positiv faktor som berikar livet och människans rörlighet på glest bebodda områden. I programmet ses det dock meningsfullt att begränsa bilanvändningen i större städer både för det allmänna bästa och för att de som faktiskt behöver den kommer fram. Enligt SDP borde arbetsresorna ske med kollektiva trafikmedel. Det är inte samhällets roll att stöda långtidsparkering i centrum utan de flesta parkeringsplatserna borde enligt partiet byggas intill stationer för kollektiv trafik i städernas periferi. Biltrafiken får inte diktera samhällsstrukturen utan trafiken ska följa sig efter samhället. Som ram rekommenderas en samhällsmodell där isolerade leder för olika typer av kollektivtrafik för enar samhällets delområden och förbinder dem med utifrån kommande trafikleder. Enligt partiet borde man på lång sikt överväga avgiftsfri kollektivtrafik.<sup>933</sup> Trafikprogrammet överensstämmer med metroplanerarnas linjedragningar, men ställningstagandena beträffande trafiklösningarna för större städer avspelar också ett avståndstagande från Smith-Polvinen-rapporten 1968, som utfördes på SDP:s initiativ. Enligt partiprogrammet 1969 förordade SDP kollektivtrafik, inte effektiv biltrafik i centrum.

Förändringarna gick inte arkitekterna förbi. Man godkände samhällets rätt att både ge riktlinjer för planeringen och att förvekliga den, men man ville delta. År 1969 beskrev Mikkola i ”Suomalaisen arkkitehtuurin ajankohtaisia pyrkimyksiä” (Den finländska arkitekturens dagsaktuella tendenser) de unga arkitekternas intresseförskjutning. I början av 60-talet protesterade de mot expressionistiska och formalistiska tendenser i arkitekturen. I ett senare skede riktades deras intresse

929 Hankonen 1994, 67; Mauno Koivisto och Pekka Kuusi hörde till o-gruppen, en samling unga nationalekonomer. Koivisto arbetade för ett industriellt bostadsbyggande och utnämndes 1968 till direktör för Finlands bank. Han bildade två regeringar och valdes till Finlands president efter Urho Kekkonen 1982.

930 Kolbe 2004, 265f.

931 Kolbe 2004, 268, 273.

932 SDP, *ohjelmia, kannannottoja*, 1969, 182f, 194–202. Arbetararkivet, Helsingfors.

933 SDP, *ohjelmia, kannannottoja*, 1969, 203–207. Arbetararkivet, Helsingfors.

mot samhällsfrågor som bostadsplanering, industriellt byggande, samhällsplanering och beslutsprocessen över lag. Arkitektens arbete fick en samhällelig dimension. Arkitekterna blev intresserade av kommunala tjänster, vilket var ett tecken på politisering. Det blev enligt Mikkola naturligt att tillhöra ett politiskt parti. De äldre arkitekterna ansåg dock att vänsterfalangen gick för långt, och hösten 1967 föll de unga bort från arkitektförbundets beslutande organ.<sup>934</sup> Pallasmaa berättar i en intervju 1999 att man fullt och fast trodde på industrins möjligheter, litade på förnuftet och att jämlikhet skulle förverkligas.<sup>935</sup> Mikkola menar att det till strukturalismens planeringsideal fogades en ideologi med ett medvetande om världsproblemen och en strävan att socialisera arkitekturen. Han hävdar att man ville bort från elitkulturen och Aaltos, Pietiläs och Timo Penttiläs (1931–2011) individuella formspråk. Individuella lösningar och naturnärhet ansågs elitistiska.<sup>936</sup> Med andra ord representerade anonyma, täta och på geometriska stukturer uppbyggda lösningar ett demokratiskt tankesätt.

Ingenjörskåren tilltalades också av uppmaningen att delta i samhällsplaneringen. Ett väl strukturerat, industriellt elementbyggande föll dem i smaken. Murole minns att trafikplanerarna hänvänt deltog i utformningen av städerna. De var redo att äta sig all planering. Han skriver i *Rakennustekniikka* 10/1965 att arkitekterna ofta hade utgjort ett hinder i utförandeprocessen. De försökte först skapa ramarna och sedan få maskineriet att fungera bit för bit. Tillvägagångssättet var enligt Murole konservativt och utgångspunkten felaktig. Därför borde arkitekternas ledande ställning inom stadsplaneringen ifrågasättas. Han trodde att arkitekterna inte skulle motsätta sig att

skickliga specialister anslöt sig till planeringen.<sup>937</sup>

Arbetet med centrumplanen hade övervakats och letts av centrumkommissionen som var direkt underställd stadsstyrelsen. Varken kommissionen eller politikerna hade ifrågasatt centrumplanens estetiska utformning. I de kommunala handlingarna har inga belägg hittats som skulle peka på inblandning av arkitektfältets yngre generation. Deras opportunistik förefaller, som Mikkola ovan hävdar, ha riktat sig endast mot Aaltos expressionistiska arkitektur. Fram till Finlandiahusets invigning 1971 fanns det ingen byggnad vid Tölövikens område som skulle kritisera. På stadsplaneringens område hade det dock skett en avsevärd förändring sedan Aalto fått uppgiften att utforma en plan för centrumområdet. Ansvar för flyttats från den enskilde arkitekten till samhället med många nya aktörer som strävade efter en position på arkitektfältet. Aaltos starka position började vackla.

### 3.1.3

#### Splittrat arkitektfält

För att ytterligare belysa bakgrunden till behandlingen av Aaltos centrumplan på stadsplaneringskontoret beskrivs uppdelningen på arkitektfältet. Avsikten är att reda ut hur den första generationen unga arkitekter försökte skapa sig en plats på arkitektfältet.

I och med upplösningen av CIAM sympatiserade, som ovan framgått, den finländska underföreningen PTAH med Team 10-gruppen. Förutom internationell synlighet önskade grundarna av *Le Carré Bleu* bryta Aaltos dominerande ställning. De unga arkitekterna önskade även få inflytande i arkitektförbundet. De uppnådde inte målet och började samlas i Arkitekturmuseet på fredagarna, därav namnet Perjantaikerho (Fredags-

934 Mikkola 2009b, 15f.

935 Juhani Pallasmaan haastattelu, Helsinki 1.6.1999, 23. MFA.

936 Mikkola 2009b, 19; Mikkola arbetade på *Arkitehti-Arkitekten* åren 1964–1968, det sista året som chefredaktör. Det gav honom möjlighet att gynna radikala röster.

937 Murole 2012, 74; Murole, Pentti, "Kaupunkisuunnittelusta yleensä ja liikenteen suunnittelusta erityisesti" (Allmänt om stadsplanering och specifikt om trafikplaneringen), *Rakennustekniikka* 10/1965. Fritt översatt Eva Johansson.

klubben). Aulis Blomstedt och Aarno Ruusu vuori (1925–1992) var klubbens nyckelfigurer och deras karismatiska personligheter drog de unga till sig.<sup>938</sup> Av gruppens medlemmar är Juhani Pallasmaa (1936–) och Kirmo Mikkola (1934–1986) av intresse eftersom de hade inflytande på stadsplaneringens område.

Blomstedt var Pallasmaas lärare vid Tekniska högskolan. Under hans och Mikkolas studietid undervisades det lite. Det var förebildernas kraft som påverkade de studerande.<sup>939</sup> Mikkola skrev 1979 att ovillkorlig planmässighet ansågs viktigare än arkitektonisk rikedom under Blomstedts tid som professor vid högskolan. Han menade att systemtänkandet sträckte sig både till arkitektur och till stadsplanering.<sup>940</sup> Pallasmaa anser att den kritiska inställningen till Aalto gick tillbaka till det tidvis rätt spända förhållandet mellan honom, Kyösti Ålander, Rewell och Blomstedt. Orsaken hittas enligt Pallasmaa i det faktum att Aalto klarade alla situationer, medan Blomstedt gjorde saker och ting svåra för sig. Blomstedts inställning smittade av sig på ungdomarna.<sup>941</sup>

Pallasmaa arbetade ett år i Ruusu vuoris byrå i början av 1960-talet. Den kallades ”akademi” eftersom den var en parallell arkitekturskola, en motpol till Aalto. Ruusu vuori representerade en konstnärlig rationalism. Men enligt Pallasmaa var konstellationen mer komplicerad, eftersom Rewells byrå var rationalismens huvudskola. Den representerade en mer amerikansk affärsmässig stil. Dessutom uppskattades Heikki Siren (1918–2013), men han hade inte bildat någon skola. Samhörigheten och likriktningen var dock stark, enligt Pallasmaa.<sup>942</sup> För att skapa sig en egen po-

sition behövdes en ideologi som skilde sig från Aaltos intuitionsbaserade skapande, och för detta lämpade sig Team 10 och Blomstedts matematiskt grundade teorier väl.

Under åren 1958–1961 redigerades *Le Carré Bleu* i Finland och många texter om arkitekturens allmängiltighet, öppen form, strukturbaserad planering och urban täthet publicerades. Förhållandet mellan de unga arkitekterna och Aalto var dock komplext. De som var de ungas förebilder uppskattade Aaltos tidigare arbeten. Kritiken gällde det han hade gjort på 1960-talet. Enligt Pallasmaa var Enso-Gutzeit-byggnaden 1962 en vattendelare. Förväntningarna var höga och det var Aaltos första byggnad av vit marmor. Man såg framför sig ett genomskinligt elfenbenslott. De unga kritiserade det för att det utstrålade konstruktivism, monumental konstruktivism. Logiken fattades, interiör och exteriör talade inte samma språk.<sup>943</sup> Aaltos arbeten började uppfattas som bristfälliga. Två läger uppstod, å ena sidan Aalto och Pietilä, å andra sidan de unga konstruktivisterna.<sup>944</sup> Aalto kallade den nya generationens arkitekter för ”Brunnsparkens Corbusierer” som i sin tur kallade Aalto och hans stödtrupper för ”Rievägens skola” efter gatan där Aaltos byrå låg.<sup>945</sup>

Fredagsklubbens medlemmar sökte en egen väg. De ville inte stå i skuggan av Aalto, som de uppfattade som en diktator, utan ville skapa sig en egen karriär. Team 10:s ideal och en strävan mot enkelhet och ärlighet i arkitekturen lämpade sig väl för ett avståndstagande från Aalto. Bourdieu talar om de dominerande och de dominerade. Fredagsgruppen gjorde anspråk på Aal-

938 Juhani Pallasmaan haastattelu, Helsinki 1.6.1999, 33, MFA; Se Kristian Gullichsenin haastattelu, Helsinki 27.12.2000, haastattelijana Aino Niskanen, MFA.

939 Juhani Pallasmaan haastattelu, Helsinki 1.6.1999, 6, 7, 33, MFA

940 Mikkola 2009a, 38f; Blomstedt verkade som professor i arkitektur vid Tekniska högskolan i Otnäs 1958–1966.

941 Juhani Pallasmaan haastattelu, Helsinki 1.6.1999, 4, MFA

942 Juhani Pallasmaan haastattelu, Helsinki 1.6.1999, 8, 25, MFA.

943 Juhani Pallasmaan haastattelu, Helsinki 1.6.1999, 16, MFA.

944 Pietilä som hörde till *Le Carré Bleu*s grundare hade gått sin egen väg mot en mer organisk arkitektur. Se Pietiläs och Pallasmaas inlägg om polariseringen i *ARK* 5/1967. Enligt Mikkola fick Aalto, som blivit en nationell institution, för det mesta vara i fred. Den största kritiken riktades mot Pietilä. Mikkola anser att de ”unga arga männen” som fungerade som assistenter i Otnäs förhindrade att en Pietiläskola uppstod, Mikkola 2009c, 48.

945 Hankonen 1994, 166.

tos dominerande position. De fann sig inte i fältets hierarki. Enligt Bourdieu vill de dominerade absolut inte rucka på de principer som utgör basen för själva fältet, varför en återgång till källorna blir ett ledmotiv för strategin att uppnå en position på fältet.<sup>946</sup> Detta gäller både Team 10 och Fredagsklubben. Båda grupperna uppskattade Le Corbusiers tidiga principer. Som framgått fann den nya generationens arkitekter stöd och förebild hos Blomstedt, vars position som professor gav honom ett viktigt kulturellt kapital och trovärdighet. Pallasmaa och Mikkola var flitiga skribenter. Under 1960-talets andra hälft tog de ställning för anonym strukturalistisk stadsplanering. Både Mikkola och Pallasmaa undervisade vid Tekniska högskolan. Till exempel Filipsson som skulle delta i arbetet med Aaltos plan på stadsplaneringskontoret uppskattade deras undervisning.<sup>947</sup> Både Aaltos aktörskap och kulturella kapital ifrågasattes av dem som önskade inta en position på arkitektfältet. Som en följd uppstod två grupperingar med motsatta åsikter om arkitekturens och stadsplaneringens innehåll och målsättning. Detta resulterade i att Aalto fick känna av sin egen framgång, som ledde till att andra hamnade i skuggan.

### 3.2 Specialgrupp utvecklar Aaltos plan

I det följande granskas arbetsfördelningen och målsättningarna för arbetet på stadsplaneringskontoret. Därefter presenteras specialgruppen H 67 som fick i uppgift att bearbeta Aaltos plan så att den gick att genomföra. Sedan redovisas de olika gruppmedlemmarnas åsikter om arbetsfördelningen inom gruppen, och deras bedömning av centrumplanen. Avsikten är att reda ut varifrån initiativet till ett alternativ till Aaltos förslag kom.

946 Bourdieu 1986, 167; Bourdieu (1984) 1997, 127–130.

947 Rune Filipsson 9.9.2011.

Beslutet att göra upp stadsplaner utgående från Aaltos centrumplan innebar att arbetsbördan på stadsplaneringskontoret ökade avsevärt. Tidigare hade Aalto och centrumkommissionen axlat arbetet, nu skulle tjänstemännen ta över. En dryg vecka efter fullmäktigemötet gav stadsstyrelsen stadsplaneringskontoret i uppdrag att organisera det fortsatta arbetet med centrumplanen.<sup>948</sup> Arbetet delades som planerat upp. Generalplaneavdelningen tog sig an Böle, och stadsplaneavdelningen skulle utveckla centrumplanen och undersöka placeringen av busstationen.<sup>949</sup> Stadsplane-, trafikplanerings- och generalplaneavdelningarna var utplacerade på olika adresser i staden, vilket försvårade samarbetet. Metroplaneringen försiggick både helt konkret och organisatoriskt isolerat från ovan nämnda avdelningar.<sup>950</sup>

År 1966 rekryterade stadsplaneavdelningen några erfarna arkitekter och en arkitektstuderande på projektbasis för arbetet med centrumplanen.<sup>951</sup> Under åren 1964–1971 växte generalplaneavdelningen från 4 anställda till 57. För det mesta anställdes nyutexaminerade arkitekter. De var politiskt aktiva och önskade förändra samhället med arkitektur.<sup>952</sup> Därtill krävde de att invånarna skulle ges möjlighet att påverka planeringen. De nyutexaminerande arkitekterna hade ett strukturalistiskt tänkande i bagaget från sin studietid. Mikkolas ovan beskrivna karaktäristik av de unga arkitekternas samhällsengagemang stämde synnerligen väl in på generalplaneavdelningens nya medarbetare. De önskade delta i planeringen av ett mer demokratiskt samhälle.

Av årsberättelsen framgår att centrumplanen innebar mer arbete och att den nya tillväxtprognosen förutsatte fullständig omorganisering av planeringsarbetet och en del arbeten avbröts. En

948 Stn 8.12.1966.

949 Stpln 28.12.1966.

950 KHKKH osa 2, 1966.

951 Stadens finanschef Erkki Linturi 21.10.2011.

952 Mustonen 2010, 115–122; Erkki Linturi 21.10.2011.

intern arbetsgrupp bildades i mars 1967 inom stadsplaneringskontoret för att utreda och planera de nya riktlinjerna. En kommitté bestående av byråns avdelningschefer ledde arbetet som gick under namnet ”centrumutredningen”. Målet var att göra en generell plan som skulle ligga till grund för den fortsatta centrum- och bicentrumplaneringen. Enligt arbetsgruppens program indelades arbetet i grundutredningar, prognoser, modeller och generalplanering.<sup>953</sup> Man började således med att planera hur man skulle planera.

I mars samma år fastställde ministeriet för inrikesärenden stadsplanen för området intill Tölövikens västra strand. Stadsplaneändring hade sökts för konserthusbygget. I den fastställda stadsplanen är Hesperiaparkens mittparti från Hesperiaagatorna norrut inritat som park. De övriga kvarteren intill viken är reserverade för offentliga byggnader.<sup>954</sup> De som önskade bevara Hesperiaparken hade vunnit en delseger. Ervi lät också arkitektbyrå Letevä (Lehtovuori-Tegelman-Väänänen) göra en utredning om stadens grön- och friområden.<sup>955</sup> Möjligheten att förverkliga hela raden av offentliga byggnader invid Tölövikens hade försvårats.

I samband med planeringsarbetet av Böle utfördes en generalplaneutredning för stadskärnan. Tre alternativ för utvecklandet av huvudcentret uppgjordes. Enligt det rekommenderade alternativet skulle Böle utvecklas, ökningen av antalet arbetsplatser på Helsingforsudden begränsas, och ett relativt omfattande motorvägsnät i stadskärnan byggas. Genom att utveckla Böle istället för Helsingforsudden skulle trafiktrycket minska och förutsättningar för att bevara bostäder i stadskärnan skapas. Stadsfullmäktige skulle i juni

1971 godkänna delgeneralplanen för Böle utgående från dessa premisser.<sup>956</sup>

Generalplaneringen hade släpat efter i Helsingfors och de nya målsättningarna påskyndade den. Men hur skulle Aaltos plan integreras i planeringsarbetet? Enligt årsberättelsen 1966 utredde generalplaneavdelningen med objektiva, vetenskapliga metoder och med hjälp av matematiska modeller behovet av och utvecklingen av bosättning, affärsliv, industri och andra funktioner.<sup>957</sup> Arbetsmodellen baserade sig på riktlinjer från byrå för riksplanering, vars målsättning var att förena och standardisera det finländska samhället. Initiativ som tagits inom riksplaneringssystemet infiltrerades i partiprogrammen och på den vägen i de politiska besluten.<sup>958</sup> I denna kontext skulle en ny grupp av aktörer ta sig an centrumplanen.

Arbetsgruppen som skulle uppgöra stadsplanerna kallades H 67 eller Hietanengruppen. Den bestod av arkitekterna Kalevi Hietanen (1929– dödsdatum okänt), Hubert Federolf (1927– dödsdatum okänt), Jorma Pankakoski (1929–) och Ilkka Pajamies (1934– dödsdatum okänt) samt arkitekt Anja Hämäläinen (1940–) och arkitektstuderande Rune Filipsson (1939–). Huvudansvaret gavs åt Hietanen som varit anställd av Aalto i knappt sju år. Hämäläinen hade arbetat för Ervi som lockat henne till projektet.<sup>959</sup> Enligt Pankakoski delades arbetet upp enligt följande: Federolf tog sig an Frihetsgatan, Pajamies de offentliga byggnaderna, Pankakoski Terrasstorget, och Hietanen Kampen.<sup>960</sup> Arkitekterna hade omkring tio års arbetserfarenhet. De var cirka fem år äldre än Pallasmaa och Mikkola. Stadens nyanställda arkitekter på generalplaneavdelningen hörde till en generation född omkring 1940. H 67-gruppen hade enligt Pankakoski ett tätt

953 KHKH osa 2, 1967, 31f.

954 Stge 8.2.1967 & 19.4.1967, Ändring av stadsplan för kvarteret nr 472, Hesperiaparken, Hagasunds park samt järnvägs- och vattenområdena i 2, 13, och 14 stadsdelen.

955 KHKH osa 2, 1966, 29 och 1968, 33; *Pentti Murolen blogi: Keskusuisto Olli Lehtovuoren teoksia!*, <http://penttimurole.blogspot.fi/2016/05/keskusuisto-olli-lehtovuoren-tekosia.html> 7.6.2016.

956 Stge 23.6.1971.

957 KHKH osa 2, 1966, 29.

958 Michelsen 1999, 330ff.

959 Jaako Kontio 19.10.2011; Anja Hämäläinen 24.5.2012.

960 Jorma Pankakoski 22.9.2011. Se KHKH 1967, del 2, 29f och 1968 del 2, 31f.

samarbete med generalplane- och trafikplaneringsavdelningen.<sup>961</sup>

Pankakoski uppger att de i ungefär ett halvt års tid undersökte Aaltos plan. Uppgiften var att se till att stadsplanen blev flexibel och funktionsduglig, att trafiken fungerade och att fotgängarna lätt kunde flytta sig från Terrasstorget till Kampen. Trafiksystemet förenklades tillsammans med trafikplaneringschef Salmivaara.<sup>962</sup> Det fanns all orsak att se över trafikregleringen, för även på Aalto byrå medgav man enligt Ålander att trafiken inte fungerade.<sup>963</sup> Filipsson hävdar att H 67-gruppen inte befattade sig med det estetiska. Man utgick från att Aalto skulle ta hand om den delen, men han skulle få nya utgångspunkter. Enligt Filipsson upplevde de inte att de gick bakom ryggen på Aalto eller någon annan eftersom direktiven var andra. Det samma menar Pankakoski, som försäkrar att de uppskattade Aalto och inte kunde tävla med honom.<sup>964</sup> De ansåg att Aalto var i en klass för sig.

Federolf gjorde detaljplaner för Frihetsgatan så att alla trävillor kunde bevaras. Pankakoski anser att han utförde noggranna mätningar för att gatan skulle passa in i omgivningen. Det fanns två alternativ för viadukten: antingen på pelare eller i tunnel. Uppdragsgivarna föredrog tunnelalternativet, vilket ledde till att det alternativet undersöktes tillsammans med generalplaneavdelningen.<sup>965</sup> Enligt stadens årsberättelse granskades dragningen av Frihetsgatan och järnvägen på sträckan Järnvägsstationen–Böle i samarbete med statsjärnvägnas planerare.<sup>966</sup> Filipsson anser att man kom fram till att Frihetsgatan skulle bli för dyr att realisera.<sup>967</sup> Trots detta skulle trafikleden tas med i det alternativa förslaget.

961 Jorma Pankakoski till Eva Johansson 28.11.2013, Eva Johanssons arkiv.

962 Jorma Pankakoski 22.9.2011.

963 Per-Mauritz Ålander i Charrington & Nava 2011, 273.

964 Jorma Pankakoski 22.9.2011; Rune Filipsson 9.9.2011.

965 Jorma Pankakoski 22.9.2011.

966 KHKH osa 2, 1967, 30.

967 Rune Filipsson 9.9.2011.

Pajamies undersökte realiserbara parkeringsmöjligheter för de offentliga byggnaderna och kom enligt Pankakoski fram till att det var ekonomiskt omöjligt att ordna underjordisk parkering för byggnader med endast 2–3 våningar. När detta var klart beslöt gruppen flytta de offentliga byggnaderna från Tölövikens strand till Terrasstorget. Pankakoski hävdar att motivet inte var att bevara Hesperiaparken orörd. Tölöbornas kritik påverkade inte heller gestaltningen utan Terrasstorget ansågs för stort, som två Senatstorg ställda hörn mot hörn. Man ansåg att ingen skulle gå till dess norra del, där fanns ingenting.<sup>968</sup> Enligt Filipsson skulle affärer inte ha varit ett attraktivt dragplåster. Aaltos syn på kulturlivet ansågs också förlegad.<sup>969</sup>

Hietanen rätade upp de snedställda byggnaderna i Kampen och införde ett nytt stråk för spår-vagnstrafik. Kampen skulle vara en lågt byggd plats för människor, service och butiker, enligt Hötorgsmodell.<sup>970</sup> Hötorget i Stockholm hade också varit förebild för Lindegren och Kråkström i mitten av 1950-talet. Pankakoski menar att hela H 67-gruppen var överens om att Aaltos snedställda husgrupp måste bort. Den gick över flera tomter och splittrade stadens rutsystem. Enligt arbetsgruppen skulle det ha varit omöjligt att röra sig på området där Aalto placerat den snedställda byggnadsmassan.<sup>971</sup> Även Hämäläinen hävdar att gruppen delade upp Aaltos plan i mindre delar och kom fram till att ingen enhet fungerade till belåtenhet. Hon tillägger att de därefter bestämde sig för att presentera ett eget alternativ enligt tidens planeringsideal.<sup>972</sup> Enligt Hämäläinen kom initiativet till ett alternativ således inifrån gruppen.

968 Jorma Pankakoski 22.9.2011

969 Rune Filipsson 9.9.2011.

970 Jorma Pankakoski 22.9.2011, Rune Filipsson 9.9.2011.

971 Jorma Pankakoski 22.9.2011.

972 Anja Hämäläinen 19.6.2012.



BILD III.8.  
H 67-gruppen,  
alternativ A, 1969.  
Helsingin keskusta,  
asemakaavavallinen  
selvitys I, Töölönlahti,  
Terassitori, Kamppi.

Parkering under de  
offentliga byggnaderna  
invid Tölviken.

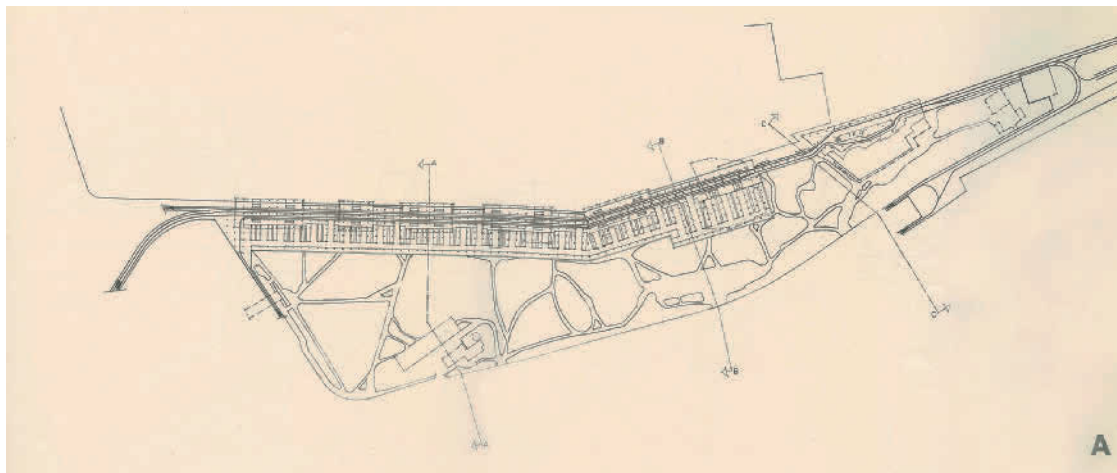
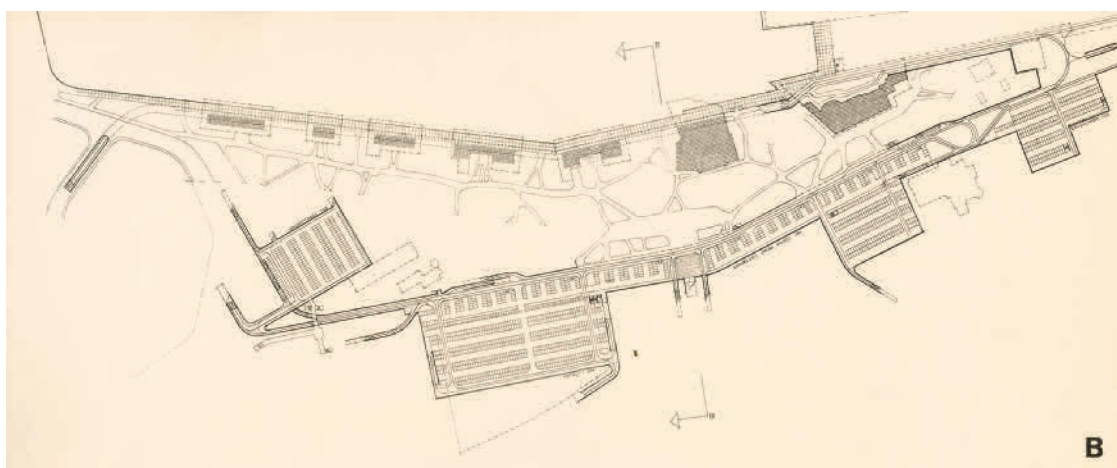


BILD III.9.  
H 67-gruppen,  
alternativ B, 1969.  
Helsingin keskusta,  
asemakaavavallinen  
selvitys I, Töölönlahti,  
Terassitori, Kamppi.

Parkering under och intill  
Mannerheimvägen.



### 3.2 H 67-gruppens alternativ

I detta avsnitt granskas H 67-gruppens rapport med fokus på arbetsgruppens eget alternativ. Enligt stadsfullmäktigebeslutet skulle man göra upp stadsplaner med centrumplanen som grund, men H 67 presenterade tre alternativ, A, B och C. I de två förstnämnda presenterades alternativa lösningar för parkeringsbehovet och tillfarten till de offentliga byggnaderna invid Tölviken. C-alternativet var gruppens förslag i vilket både de offentliga byggnaderna och busstationen flyttats söder om Tölviken. I alternativ A var parkeringsplatserna placerade under byggnaderna och till-

farten skedde från en tunnel som tangerade Tölviken (bild III.8). Alternativ B innehöll förutom ett parkeringsband under Mannerheimvägen parkeringshallar vid Riksdagshuset, Nationalmuseet och väster om Hesperiaparken. Norr om sockerbrukets kontorsbyggnad hade man tänkt sig ett parkeringshus. Kedjeparkeringens tillfartsväg gick längs Mannerheimvägen intill Hesperiaparken (bild III.9). Aalto hade räknat med att besökarna skulle promenera från parkeringarna som fanns under torget och söder om stadion. Det var inte längre tänkbart, avståndet var för långt. Kivistö hade, som nämnts, föreslagit en utredning i frågan. År 1965 hade Aaltobyrån varit involverad i trafikfrågan. I ett dokument föreslås att bygg-

naderna skulle förenas av en trafikled som skulle gå under byggnaderna och i tunnel mellan dem. Lösning utgick från att alla byggnader utom operan skulle stå på pelare. Förslaget tilltalade tydligen inte Kivistö. Två år senare, drygt en månad efter att H 67-gruppen hade börjat sitt arbete, avslöjade Aalto emellertid tunnelidén. Det framgår tyvärr inte på vems uppdrag ritningen är gjord.<sup>973</sup> Aaltos Hesperiatunnel ingår i H 67-gruppens A-alternativ, men enligt ovan återgivna åsikter var det av ekonomiska skäl omöjligt att realisera idén och placera parkeringen närmare byggnaderna.

Av rapporten framgår att målet med gruppens eget alternativ C (bild III.10) var att ge beslutsfattarna en valmöjlighet och genom att publicera planerna ville man främja offentlig diskussion. I förslaget har kulturbyggnaderna flyttats till torget och busstationen har placerats norr om Järnvägsstationen. Frihetsgatans viadukter har ersatts med en tunnel under järnvägen. Gruppens avsikt var att presentera planeringens nuläge, dess syfte och målsättningar. Att planerarna utgått från andra principer än Aalto, framgår förutom av planerarnas uttalanden ovan, även av beskrivningen: ”Centrum bör bjuda på många alternativ” och målet var ett intressant centrum som var ”en levande, fungerande, mångsidig och kontaktskapande del” av staden.<sup>974</sup> Stadsplanen skulle fortgående utvecklas och justeras för att bevara sin livsduglighet. Parkeringsplatserna borde placeras i utkanten, inte i centrum, och effektiv spårtrafik förutsatte tätt byggande för att bli ekonomiskt genomförbar. Flera ritningar visar parkeringsområden både i Kampen och söder om Tölövikens strand. Det är dock svårt att jämföra antalet platser i de olika alternativen, eftersom parkeringsområdet ibland uppges i antalet platser och ibland i kvadratmeter.

973 ”Helsingin keskustasuunnitelmaan kuuluvien Töölönlahden rannan kulttuurirakennukset ja niihin liittyvä liikenne...”, 22.6.1965”. AAM, 13 A 136; Längdskärning av byggnaderna vid Tölövikens västra strand, 10.10.1967. AAM, ritning AAA 13–1235.

974 *Helsingin keskusta, Asemakaavallinen selvitys I: Töölönlahti, Terassitori, Kamppi*, 1969.

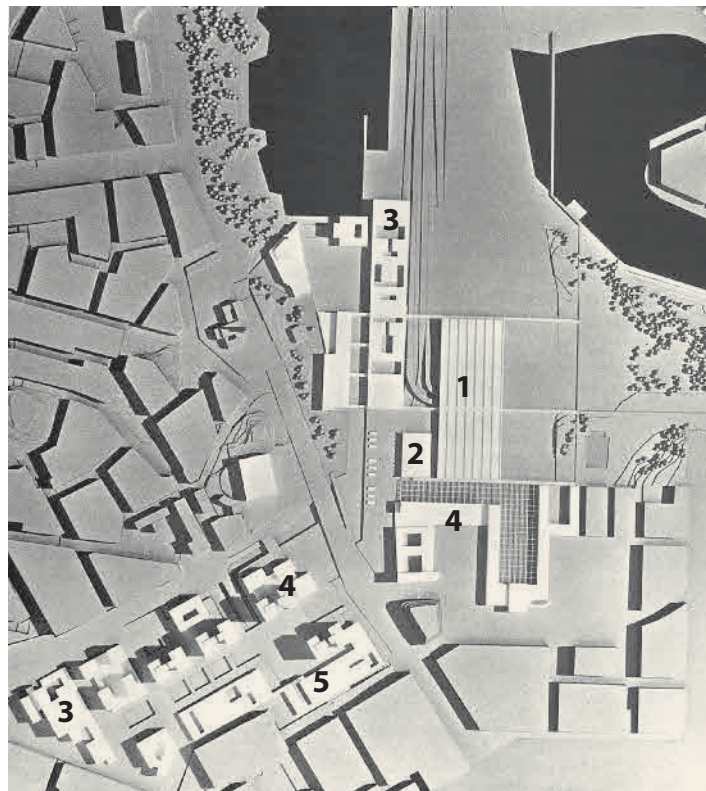


BILD III.10.  
H 67-gruppen, alternativ C, 1969. *Helsingin keskusta, asemakaavallinen selvitys I, Töölönlahti, Terassitori, Kamppi*.

Busstation för fjärrtrafik (1), varuhus (2), offentliga byggnader intill Finlandiahuset och i Kampen (3), kontor norr om Posthuset och i Kampen (4) och affärslokaler och lokaltrafikens busstation (5). En ny spåvagnsled skulle dras genom Kampen.

Utom strukturalistiska stadsplaneringsideal framkommer metroprojektets behov i texten. Ett trafikcentrum i absoluta stadskärnan skulle förbättra och förenkla anslutningsmöjligheterna till andra fortskaffningsmedel och frigöra ett 2,5 hektar stort område i Kampen för offentliga byggnader och affärsvärldens behov. Här upprepas Kivistös uttalande från fullmäktigebehandlingen 1966. Placeringen av busstationen ovanpå Frihetsgatan norr om stationsbyggnaden, skulle innebära att bussarna inte belastade gatunätet. En effektivare markanvändning skulle göra byggandet av torget och parkeringsplatserna möjligt. I stället för utspridda affärer föreslog man ett varuhus. En blandning av kultur- och affärsliv skulle garantera en levande

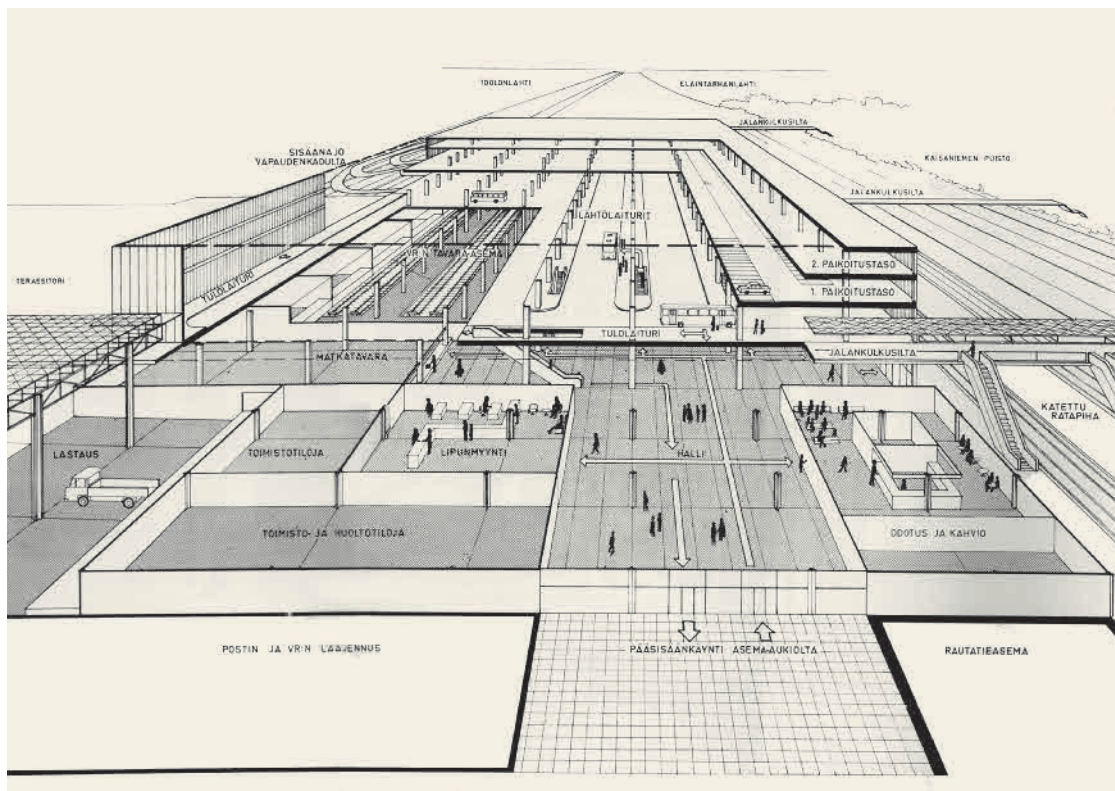


BILD III.11.

H 67-gruppen, busstation för fjärrtrafiken, 1969. *Helsingin keskusta, asemakaavavallinen selvitys I, Tööölönlahti, Terrassitori, Kamppi.*

Huvudingång från Stationstorget nere på bilden. Ovanpå busstationen parkering i två våningar. Bangården är täckt och flera gångbroar förenar stationen med järnvägsperongerna och Kajsaniempiparken.

miljö.<sup>975</sup> På det sättet skulle man inte behöva planera att besöka en kulturbyggnad, utan kunde enligt Filipson slinka in i förbifarten.<sup>976</sup>

Under planeringens gång förändrades synen på markanvändningen. Aalto hade tidigare varit tvungen att minska byggnadsytan vilket i början också förutsattes av H 67 som enligt de nya normerna placerade 9 000 färre arbetsplatser i Kampen än Aalto. I rapporten ansågs dock att metrobeslutet och en effektivisering av Kampens markanvändning hängde ihop, och att det var

möjligt att placera 50 000 arbetsplatser inom gångavstånd från metrostationerna.<sup>977</sup>

Busstationen invid järnvägen planerades utgående från ett strukturalistiskt tänkande som skulle underlätta ett stegvist byggande (bild III.11). Närtrafikens bussterminal placerades i Kampen vid Simonsgatan, och problemen i stadens inre kollektivtrafik skulle lösas med spårvagnstrafik. Metroplanerarna hade velat avskaffa spårvagnstrafiken, men nu rekommenderades en ny förbindande linje mellan Kampen och övriga områ-

975 *Helsingin Keskusta, Asemakaavavallinen Selvitys I: Tööölönlahti, Terrassitori, Kamppi*, 1969.

976 Rune Filipsson 9.9.2011.

977 *Helsingin Keskusta, Asemakaavavallinen Selvitys I: Tööölönlahti, Terrassitori, Kamppi*, 1969; Detaljplanen för busstationen har i Mustonen 2010, 306f missvisande kopplats ihop med Alvar Aalto.

den i stadskärnan. Samtidigt skulle linjen förena metron, bussterminalerna och yttrafikens busshållplatser. Trafiklösningarna i förslagen A och B beskrivs ingående, medan lösningen av den tidigare mycket problemfyllda trafikknutpunkten vid Glaspalatset inte nämns med ett ord.

H 67 införde perspektivteckningar i sin beskrivning av alternativ C. Ett myller av människor är avbildade på gatuplanet, vilket utgör en stor kontrast till Aaltos folktomma ritningar. Däremot är många av argumenten bekanta från Aaltos texter, exempelvis kravet på flexibel stadsplan, bilfria områden och promenadvägar. I rapporten presenteras de dock som nya och inte tidigare beaktade faktorer. Enligt Helander önskade rationalisterna ha ensamrätt på det sociala perspektivet och använde det som tillhygge mot arkitektur av annat slag,<sup>978</sup> eller som här mot Aaltos centrumplan.

Både gestaltningen och beskrivningen av det alternativa förslaget överensstämmer med strukturalistisk stadsplanering, även om det talas varmt om bevarandet av Hesperiaparken i projektbeskrivningen. På generalplaneavdelningen pågick samtidigt en liknade planering av Böle för ”centrumvänliga” invånare för vilka kultur- och affärsutbudet var viktigare än rekreativsmöjligheterna.<sup>979</sup> Med tanke på detta och strukturalismens grundidéer förefaller det troligt att parkentusiasterna inte påverkat flyttningen av de offentliga byggnaderna till torget. Det betyder att beskrivningen av den bevarade parken var ett väl utstuderat val. Man poängterade inte att Hesperiaparkens mittparti de facto var upptaget som park i stadsplanen som fastställdes i samband med planeringen av Finlandiahuset.<sup>980</sup> H 67-gruppen presenterade ett alternativ som utgick från den yngre generationens stadsplaneideal. Med vissa motiveringar önskade man uppenbarligen komma allmänheten till mötes.

978 Helander 1982, 514.

979 Salmivaara & Jallinoja 1970, 34.

980 *Helsingin Keskusta, Asemakaavallinen Selvitys I: Tööölönlahdi, Terassitori, Kamppi*, 1969; HS 7.11.1969.

### 3.3.1

#### Politikerna väntar sig ett ”starkt förslag”

Nedan granskas hur det var möjligt att ett alternativ till Aaltos plan såg dagens ljus. Målsättningen är att öka förståelsen av orsakerna till att fullmäktigebeslutet 1966 inte ordagrant omsattes i praktiken. Några uttalanden av dåvarande politiker utgör, tillsammans med några H 67-medlemmars uppfattning, avsnittets ram. Avsikten är att redogöra för hur kritiken av centrumplanen, en kritik som dämpats under fullmäktigebehandlingen, kom till uttryck i stadsplaneringsnämnden.

Trots att fullmäktige godkände centrumplanen betydde det inte att vägen var öppen för uppgörande av stadsplaner. Enligt de tillfrågade utgjorde torget den största stötestenen. Det ansågs för stort och ödsligt. Dessutom tvivlade man på dess funktionsduglighet. Man ville komma vidare och bort från torget som uppfattades som ett blåshål.<sup>981</sup> Nordberg anser att arkitekterna ifrågasatte torget i ett tidigt skede, medan Salmivaara menar att också politiker och tjänstemän internt utsatte det för kritik. Man hade torgskräck och visste inte vad man skulle fylla det med. Det hade inte hittats någon verksamhet för Senatstorget och Terrasstorget var dubbelt så stort. Enligt Itälä, som satt i nämnden hela tiden H 67-projektet var aktuellt, fanns det avskräckande exempel utomlands, till exempel La Défense. Hörtorget var bättre, men också det verkade hårt. Itälä hävdade att stadsplanerarna ansåg att det måste finnas normala gator i en stad.<sup>982</sup> Enligt uttalandet under fullmäktigebehandlingen 1966 kände Aho till kritiken som då inte uttalades i offentligheten. Utgående från ovan refererade utsagor verkar missnöjet med torget ha varit utbrett. H 67-gruppen löste frågan genom att dela upp Terrasstorget i en ter-

981 Jaakko Itälä 14.11.2011; Lauri Nordberg 11.11.2011; Heikki Salmivaara 14.8.2012.

982 Jaakko Itälä 14.11.2011; Lauri Nordberg 11.11.2011.

rasserad del intill Riksdagshuset och i en rätt sluten plats intill Finlandiahuset.

Aho hade varit den första att kritisera antalet kulturbyggnader i planen. Beträffande dem förefaller åsikterna bland politikerna dock ha varit delade. Exempelvis Itälä ansåg att gruppen av byggnader var det bästa i hela planen. Frihetsgatan delade också opinionen; Itälä var för gatan, Nordberg motsatte sig den. Busstationens placering var inte relevant. Enligt Itälä låg politikernas intresse i frågan på nivån om SOK eller Elanto skulle stå för serveringen. Sankiahö, som till skillnad från Nordberg också var ledamot i nämnden, har inget specifikt minne varken av H 67-gruppen eller alternativet. Både Itälä och Nordberg var av den åsikten att stadsplaneringsnämnden utgående från kritiken gav råd åt H 67-gruppen. Enligt Itälä väntade man sig ett ”starkt förslag” (vahviesitys). Han hävdade att detta var utgångspunkten för instruktionerna så att man skulle komma vidare i planeringen och bort från torget. Nordberg menar att nämnden beslöt be om ett reviderat förslag men påpekar att det inte var fråga om ett politiskt beslut.<sup>983</sup> Det betyder att det fanns en allmänt utbredd uppdämd kritik som inte kom fram under fullmäktigebehandlingen.

Politikernas ovan uttalade önskan om ett reviderat förslag understöds av Hämeäläinens uppfattning. Hon hävdar att H 67-gruppen mycket snabbt fick känslan av att den skulle bevisa att planen inte gick att förverkliga: ”Vi anställdes för att fälla den”<sup>984</sup> Hon menar också att de först skulle korrigera den en aning, men sedan kom de fram till att allt var fel. Mellanrapporter skulleges åt nämnden, men enligt Hämeäläinen förstod den ingenting av de presenterade planerna, vilket många politiker också medgav.<sup>985</sup> Stadsplaneringen hade blivit extremt komplex. Det

var enklare tidigare då det endast fanns två villkor att utgå från: planen där det ingick hur mycket man fick bygga i kvarteret och kravet att fasaden skulle gå längs med gatan.<sup>986</sup> Hämeäläinen anser att H 67-gruppen kunde övertala nämnden, men Pankakoski är osäker på vem som stod bakom de ständigt inkommande önskemålen. Enligt honom gav nämnden varje vecka direktiv för utformningen. Båda anser att det för det mesta var Hietanen som förhandlade.<sup>987</sup> I vilken riktning informationen än gick så tyder allt på att stadsplaneringsnämnden och H 67-gruppen var av samma åsikt. Planen kunde inte förverkligas som sådan. Det bevisades med alternativerna A och B i H 67-gruppens rapport.

Detta skede kan ses som en vändpunkt i behandlingsprocessen. Centrumplanens trafiktekniska problem hade satts åt sidan. Angreppen riktades i stället mot planens form och skala. Politikerna önskade avsevärda ändringar som planerna inte var främmande inför. Ett förslag som avvek från Aaltos plan utarbetades i samförstånd. Allmänheten var dock ovetande om vad som föregick på stadsplaneringskontoret. I Ateneum hölls en Aaltoutställning 1967 som pressen lovordade liksom den hyllade Aalto när han fyllde 70 följande år.<sup>988</sup> Aaltos position på maktfältet var officiellt orubbad. Inom stadsförvaltningen hade man däremot börjat ifrågasätta både formspråket och de funktionella lösningarna i centrumplanen. Anhängarna av en ny stadsplaneideologi höll på att göra intåg på maktfältet. Samtidigt pågick den ovan beskrivna kampen mellan ”bilister” och ”tågister” inför metrobeslutet som livligast.

983 Jaakko Itälä 14.11.2011; Lauri Nordberg 11.11.2011; Risto Sankiahö 2.10.2011.

984 Anja Hämeäläinen 19.6.2013.

985 Anja Hämeäläinen 19.6.2013; Kolbe 2004, 276.

986 Rune Filipsson 9.9.2011.

987 Anja Hämeäläinen 19.6.2012; Jorma Pankakoski 29.9.2011.

988 Schildt 1990, 307.

### 3.3.2

#### Utredningen om placeringen av busstationen en bluff

Avsikten med detta avsnitt är att förklara att den i fullmäktigebeslutet omtalade utredningen om placeringen av busstationen saknade verklig-hetsgrund, och att frågan drevs för att motarbeta Aaltos centrumplan. Därtill granskas bristen på engagemang från de högre ämbetsmännens sida och hur det inverkar på samarbetet mellan H 67-gruppen och stadsplaneringsnämnden.

De flesta önskingarna och kraven i utlåtanden som bifogats till 1966 års beslut låg till grund för H 67-gruppens arbete. Bristerna i trafikregleringen som flera utlåtanden innehöll nämns däremot inte.<sup>989</sup> Då det gällde trafiken började man från rent bord fastän det fanns beslut på att Mannerheimvägen skulle förbättras. Detta stöder tanken att trafiklösningen vid Glaspalatset användes som orsak för att dra ut på centrumkommissionens arbete. Förslaget att förbättra Mannerheimvägen hade tilltalat högern men ledde ingen vart.

I 67-gruppens rapport sågs att placeringen av busstationen grundar sig på en fristående utredning som gjorts på stadsplaneavdelningen. Samma konstaterande upprepas i stadens årsberättelse.<sup>990</sup> Trots ihärdigt sökande har jag inte kunnat hitta utredningen. På basis av ovan nämnda dokument och fullmäktigebeslutet utgick jag från att utredningen gjorts. Det visade sig dock att beslutet att placera busstationen intill Järnvägsstationen kom från trafikavdelningen som informerade H 67-gruppen om att busstationen skulle flyttas från Kampen till Terrasstorget. Enligt Pankakoski uppmanades H 67-gruppen göra en trafikmaskin och detaljritningar för busstationen. Enligt Salovaara skissade man lite på trafikplaneringsavdel-

ningen och placerade busstationen på olika platser, men ingen utredning gjordes. Ingen frågade efter den, tillägger han och menar lite tvekan att det var Castrén som först kom på idén att flytta busstationen intill Järnvägsstationen.<sup>991</sup>

Efter fullmäktigebeslutet hade stadsstyrelsen uppmanat stadsplaneringsnämnden att särskilt undersöka frågan och nämnden önskade att en separat framställning skulle göras snabbt.<sup>992</sup> Ingen rapport har som sagt hittats. Det enda dokument som ansluter sig till frågan är nämndens utredning som var ett svar på Hakulinens (SDP) och Ruohonens (ASSF) motion från november 1966 om att bygga tre busstationer. I utredningen konstateras att frågan är förknippad med många planer, exempelvis den för metron. Vidare framkommer att busstationsfrågan som bäst utreddes i samband med centrumplaneringen, metroplaneringen och den stora trafikutredningen, som skulle ge klarhet om busstationens storlek och uppgifter om fjärtrafikens behov i framtiden. Fullmäktige nöjde sig med nämndens rapport<sup>993</sup> och därefter nämns busstationsutredningen inte mer. Enligt arkitekt Ann-Marie Wangel, som anställdes 1967, var det fullt möjligt att besluten glömdes bort på stadsplaneringskontoret, speciellt om det var val emellan. Ingen höll i trådarna.<sup>994</sup> I det här fallet verkar det dock vara ett medvetet val. SDP hade yrkat på en utredning men var inte intresserad av resultatet.

Metrobyrån hade tidigare blandat korten med att föreslå att busstationen placeras i Gräsviken. Nu hade Castrén på metroplaneringsbyrån två motiv för förslaget att flytta busstationen intill järnvägsstationen. För det första önskade han två metrolinjer genom centrum. En linje skulle tangera trafikmaskinen invid järnvägen och en annan skulle dras söder om Esplanaden. Stadens tjänste-

989 *Helsingin Keskusta, Asemakaavallinen Selvitys I: Tööölönlahti, Terassitori, Kamppi*, 1969;

990 *Helsingin Keskusta, Asemakaavallinen Selvitys I: Tööölönlahti, Terassitori, Kamppi*, 1969; KHKH osa 2, 1967, 32.

991 Jorma Pankakoski 6.10.2011; Heikki Salmivaara 14.8.2012.

992 Stn 8.12.1966, Stpln 28.12.1966.

993 Stge 20.9.1967

994 Ann-Marie Wangel 30.3.2011.

män ansåg att en linje räckte och att en dragning i trakten av Stockmann var att föredra. För att båda linjerna skulle realiserats ansåg Castrén att den norra borde byggas först (se bild III.3). Som trovärdigt argument använde han metrostationens närhet till både järnvägen och busstationen. Eftersom utgången i metrofrågan fortfarande var oklar hade metrobyrån ett intresse av att försäkra sig om att ett trafikcentrum uppstod. För det andra skulle lösningen förhålla behandlingen av centrumplanen, vilket också låg i metroanhängarnas intresse.<sup>995</sup> Till saken hör att Kivistö hade undertecknat planlägningsutskottets utlåtande om metrolinjens dragning redan 1962. I det sägs att metrolinjen ska gå via Järnvägsstationen även i det fall att endast en linje dras genom centrum.<sup>996</sup> Tanken att flytta busstationen tillbaka intill järnvägen kom, som ovan framgick, därefter första gången upp i kommittén för busstationens rumsdisponering ett knappt år senare. Mot den här bakgrunden är det möjligt att initiativet att flytta busstationen skulle ha kommit från Castrén.

Däremot förklarar ovanstående argument inte hur man kunde låta planera ett trafikinstrument även om busstationens plats i centrum hade ifrågasatts vid fullmäktigebehandlingen. Förfarandet visar att trafikplanerarna hade relativt stor makt och kunde handla enligt eget gottfinnande. Därtill sammanföll metroplaneringsbyråns och trafikplaneringsavdelningens intressen. Att planera stora trafikmaskiner förekom allmänt. Politikerna blandade sig inte i frågan. De hade redan framfört sin åsikt, men den noterades inte. Genom att presentera ett helt nytt alternativ bromsa-

des centrumplanens behandling upp på nytt. Enligt Salmivaara önskade man att centrumplanen med tiden sakta skulle glömmas bort.<sup>997</sup> Att flytta busstationen var ett effektivt sätt att uppnå detta.

Trots att en utredning av placeringen av busstationen hörde till planerarnas uppgift måste stadsplaneringsnämnden ha samtyckt till beslutet eftersom H 67-gruppen inte endast reserverade plats för stationen utan också uppmanades göra en detaljplan.<sup>998</sup> Enligt Hämläinen utvecklades lösningen tillsammans med Järnvägsstyrelsen och mellanrapporter gavs till nämnden.<sup>999</sup> I slutet av 1960-talet blev det enligt Terho vanligt att stadsplanerarna var närvarande då deras ärende behandlades. De kunde således biträda den föredragande och motivera lösningarna.<sup>1000</sup>

Ervi tvingades av hälsoskäl avgå 1968 och stadsplaneringskontorets kanslichef Pentti Sunila tog över verkschefens löpande uppgifter. Det förefaller dock som om också stadsplanechef Terhos roll var minimal. De tillfrågade H 67-medlemmarna nämner inte dessa personer i samband med själva planeringsarbetet. Terho var deras chef, men enligt Pankakoski var han förvånad då han såg resultatet.<sup>1001</sup> Linturi anser att Terho var en fin man men ingen ledare, och tillägger att han knappast hade trådarna i sin hand.<sup>1002</sup> Vid diskussionsdagarna för verkscheferna 1966 sade Aho eventuellt med tanke på centrumplanen följande:

Om kloka planer ska gå igenom och drivas i kommunalförvaltningen förutsätter det även skicklighet, sans och påverkningsförmåga av ämbetsverkens chefer och andra ledande äbetsmän. Den position ämbetsverkets chef har är politiskt mycket viktig. Deras uppgift är att skapa ett sådant förtroen-

995 *Elävä arkisto – Helsingin metro 30v – YLE-Teema*, Metro Helsinkiin 1971, *Metro Helsinkiin* 1971, <http://yle.fi/vintti/yle.fi/teema/ohjelmat/juttuarkisto/elava-arkisto-helsingin-metro-30v.html> 21.8.2016; *Elävä arkisto – Helsingin metro 30v – YLE-Teema*, *Metro tuo – metro vie*, 1985, *Elävä arkisto* <http://yle.fi/aihe/artikkeli/2006/11/21/helsingin-metro>, 21.8.2016; "Mitä varten metro" *Insinööriutiset* 4.6.1971, Olli Laines klippböcker; Heikki Salmivaara 26.6.2012.

996 *Metrotomikunnan suunnitteluvaliokunta*, protokoll 19/1962. HSA, K 258.

997 Heikki Salmivaara 26.6.2012.

998 Jorma Pankakoski "Ryhmä H 67:n työskentelyn sisältö ja luonne", 2011. Eva Johanssons arkiv.

999 Anja Hämläinen 24.5.2012.

1000 Terho, Olavi "Muistelmia asemakavoituksen saralta", *Kunnallisteknikka – Kommuniteknik* 3/1991, 46.

1001 Jorma Pankakoski 12.9.2011.

1002 Erkki Linturi 21.10.2011.

deförhållande till förtroendemannaorganen, i detta fall främst nämnderna, så att ämbetsmännens och ämbetsverkens planering och avsikter kan synkroniseras med förtroendemännens tankar.<sup>1003</sup>

Planeringsarbetet hade koordinerats, men kanske inte på ett sätt som Aho tänkte sig då han på fullmäktigemötet samma år uppmanade stadsplaneringskontoret att med fast hand föra Aaltos plan framåt.<sup>1004</sup> Ett år senare konstaterade han för journalistskolans elever att Aaltos lösning var genial och att det var beklagligt att det fanns både dolda och offentliga reaktionära krafter som inte förmodade förstå att en aktivering av det befintliga reservområdet var ett villkor för Helsingfors utveckling.<sup>1005</sup>

H 67-gruppens och stadsplaneringsnämndens tankar synkroniserades men utan större ingripande av de ledande ämbetsmännen. Att socialdemokraternas enträgna krav på en utredning av placeringen av busstationen rann ut i sanden förklarar att de egentligen inte var intresserade av utredningen, utan av att förhala arbetet med centrumplanen och gynna metroplanerna. När Hietanens arbetsgruppen började sitt arbete var det ett år kvar till nästa kommunalval, någon politisk maktförskjutning ägde alltså inte rum. Det är även viktigt att upprepa ordförande Leskinens (SDP) försäkran att nämnden inte skulle göra någonting bakom fullmäktiges rygg. Det finns inga belägg för hur brett politiskt stöd alternativet hade under planeringsskedet. Om det var fråga om en minoritet kunde denna med hjälp av tjänstemännen få sin vilja igenom. Att förbise beslutet att utreda placeringen av busstationen kan däremot ses som självsvåldigt handlande. Fullmäktigebeslutet och stadsplaneringsnämndens handlingar stämde inte överens.

1003 Aho, Lauri, svensk översättning i Kolbe 2004, 28.

1004 Stge 30.11.1966, diskussionsprotokoll.

1005 Aho, Lauri, "Minkäläinen Helsinki on vuonna 2000?" RA, Lauri Aho's arkiv, Puheiden käsikirjoituksia 1964–1968.

### 3.3.3

#### Planering i enlighet med tidsandan

I detta avsnitt redogörs för hur specialgruppens syn på framtidens stad påverkade beslutet att presentera ett alternativ till Aaltos plan. Därtill placeras förslaget i en samtida nationell kontext för att öka förståelsen av utformningen. Samtidigt synliggörs hur aktörer med en annan stadsplaneideologi än Aaltos och hans anhängares, befäster sin position både på planerings- och mediefältet.

De tillfrågade planerarna i H 67-gruppen poängterar att de planerade enligt tidsandan. Hietanens grupp kom bra överens med Böleplanerarna från generalplaneavdelningen. De var betydligt yngre, men man delade samma planeringsideal. Man ansåg att tiden krävde ett tätt och flexibelt byggande. Enligt Filipsson skulle Böle stå för det kvantitativa byggandet och centrum skulle utgöra "skönhetssalongen". Från sin studietid minns han Mikkola som en utmärkt professor i modern arkitekturhistoria. Han menar också att Mikkola satte Aalto på sin rätta plats på historiens tidslinje, men ännu större betydelse anser han att Mikkos planer hade. Assistenterna, till vilka Pallasmaa hörde, hade enligt Filipsson stor betydelse eftersom de ledde de studerandes övningsarbeten vid högskolan.<sup>1006</sup>

Ungefär samtidigt som H 67-gruppen fick sitt uppdrag utmanade Pallasmaa i *Arkkitehti-Arkitekten* den platsspecifika stadsplanen som ansågs för sluten. Han föredrog öppen form som tillät rationalitet och möjlighet att justera planen i byggnadsskedet i enlighet med lyftkranens banor. Han jämförde den öppna formens byggnad med ett föremål. Den är inåtvänd och helt avskild och oberoende av den omgivande miljön. Att välja mellan öppen och sluten stadsplan är som att välja mellan något gåtfullt och reellt, menade han. En reell attityd ledde till organisering av sakförhållanden. Han föreslog därtill att man skulle ersätta

1006 Rune Filipsson 9.9.2011; Jorma Pankakoski 29.9.2011.





BILD III.12.  
H 10-gruppens lösning 1967. Maunula, Jarmo (toim.), 1968.

Järnvägen slutar i Böle och stadens rutplan fortsätter norrut. Området intill Poshuset och Järnvägsstationen har lämnats öppet.

ordet vacker med ”rätt”, då skulle arkitektur bli en färdighet, ”konsten att göra rätt” (”oikein tekemisen taitoa”).<sup>1007</sup> Enligt Pankakoski läste man aktivt franska branschtidningar och följde med vad som skrevs i *Le Carré Bleu*.<sup>1008</sup> Varken generalplaneavdelningens unga arkitekter, som ansvarade för Böleprojektet, eller H 67-gruppen omfattade funktionalismens zonindelning och öppna stadsplan. Enligt dem utgjorde strukturalismens grundpelare en bra grund för ett centrum ämnat för spontana möten och verksamheter av olika slag.

H 67-gruppens C-alternativ var inte unikt, utan ett av många likartade stadsplaneförslag där struktur och kompakthet var viktigare än form och öppen stadsplan. Bengt Lundsten vann tävlingen i Jyväskylä för Kortepohjaområdet 1964. Händelsen har räknats som rutplanens återintåg och en vändpunkt i finländsk stadsplanering.<sup>1009</sup> Vad gäller Helsingfors gjordes under Mikko-las ledning vid Tekniska högskolan i Otnäs reg-

1007 Pallasmaa, Juhani, ”Avoimet ja suljetut järjestelmät arkkitehtuurissa”, *ARK* 6/1967, 42f; Se Hankonen 1994, 198ff, 202.

1008 Jorma Pankakoski 19.2.2012.

1009 Hankonen 1994, 201.

leringsförslaget H 10 som med hjälp av stadskirurgi omstrukturerade stora delar av stadsudden. I planen är Järnvägsstationen flyttad till Böle och området söder om Tölövikens har fått en rutplan (bild III.12).<sup>1010</sup> En del av H 67-gruppen gjorde en strukturalistisk plan för bostäder mitt i Gammelstadsviken enligt Kenzo Tanges modell. Han hade skapat en liknande, flytande stadsplan i Tokyobukten 1960.<sup>1011</sup> Arkitektbyrå Juutilainen-Kairamo-Mikkola-Pallasmaa:s projekt för Hagalund presenterades 1968. Murole, som var projektets trafikplanerare, uppger Tange som en förebild för projektet. Därtill uppger han att de inspirerades av Candilis-Josic-Woods förslag för Freie Universität i Berlin 1967 och Greater London Councils New Towns rapport för Hook 1963. I förslaget har affärscity koncentrerats mellan det befintliga Hagalunds centrum och stranden. En matta, typisk för strukturalismen, stäcker sig över motorvägen och det enkelriktade gatunätet upptar två plan.<sup>1012</sup> Projektets illustrationer är nästan identiska med dem som presenteras i Team 10-rapporten och helheten påminner om tävlingsbidraget för Freie Universität i Berlin (se bild I.8). Formen är öppen och strukturen uppbyggbar.

Böleplaneringen utgick från en megastruktur med La Défense i Paris som förebild.<sup>1013</sup> Reijo Jallinoja (1941–) hade i sitt diplomarbete tillämpat strukturalismens läror på ett centrumsystem som kunde användas också i Helsingfors. Som 26-årig anställdes han av staden och fick som huvudplanerare förverkliga tidens ideal. Korta promenadavstånd och fri bilism skulle kombineras. Den ”promenerande” staden skulle vara social och byggandet effektivt.<sup>1014</sup> Planen för Böle presenterades i november 1968 och stadsplaneringsnämnden godkände principerna 30 april 1969.

1010 Se Maunula 1968.

1011 Federolf, Hietanen & Kuremäki, ”Vantaansuun merikaupunki”, MFA.

1012 Murole 2012, 132–133.

1013 Kolbe 2004, 282; Se Jallinoja 1998.

1014 Jallinoja, Reijo, ”Keskustajärjestelmä”, *ARK* 6/1967, 10.

Genom att begränsa utvecklingen i centrum kunde man enligt planläggarna avstå från trafikleden som planerades tvärs över stadsudden. Planen gav därtill möjlighet att skjuta upp förverkligandet av metron. Kollektivtrafiken kunde skötas med en utvecklad busstrafik.<sup>1015</sup> Även byggandet av Böle var således en bricka i spelet om trafiklösningen i Helsingfors centrum. Tidningarnas rubriker löd helt krasst: ”Böle fyra gånger effektivare än i Alvar Aaltos plan”, ”Administration och kontor i Böle, byggandet börjar 1972”, ”47 500 arbetsplatser – endast 4 200 invånare”, ”En mumiestadsdel – Böle”. Pressen såg Böle som en arbetsmaskin som var död på kvällarna.<sup>1016</sup> Trots detta accepterades och godkändes ett högt exploateringsstal. I ovannämnda artiklar nämns att planen avvek från Aaltos plan, men det var allt. Man kan med fog säga att H 67-gruppens alternativ låg i tiden i fråga om aktuell planläggning.

SAFA ordnade ett diskussionstillfälle om 60-talets arkitektur den 28 november 1969; enligt Koho dominerade de unga arkitekterna diskussionen. Penttiläs stadsteater (1967) och Pietiläs Dipoli (1966) kritiserades kraftigt. Mikkola ansåg att de unga ville avstå från arkitektens byggnadstekniska och konstnärlig expertroll och politisera arkitektens arbetsbeskrivning. Därmed skulle hans arbetsfält utvidgas och kravet att ta ställning i samhällsfrågor öka. Ett år senare hade den unga generationen befast sin position. Rutplanen, systembyggandet och tät urban planering dominerade på utställningen ”Finland bygger 4”. En intensiv propaganda för tät byggande fördes.<sup>1017</sup> Massinformation och olika typer av upplysningsverksamhet riktades till allmänheten. Kortfilmer visades som förfilmer på biografier och lyfte fram

1015 *HS* 15.11.1968.

1016 ”Pasilasta virastokaupunki. Rakentaminen alkaa 1972” och ”Työpaikkoja 47.500 – asukkaita vain 4.200”; *HS* 15.11.1968; ”Administration och kontor...” *Hbl* 15.11.1968; ”Pasila neljä kertaa tehokkaammaksi kuin Alvar Aallon suunnitelmassa”, ”Muumiokaupunginosa – Pasila”, *SS* 15.11.1969. Fritt översatt Eva Johansson.

1017 Koho 1994, 45–48, 57–62.

problemen i förorterna samtidigt som kompaktstadsidén introducerades som en lösning. Dessa filmer fick enligt Hankonen en framträdande roll i stadsplaneringsdiskussionen och förmedlandet av de nya tankegångarna.<sup>1018</sup>

Det fanns dock en ännu yngre generation, de arkitektstuderande. De ordnade en skuggutställning till ”Finland bygger 4” i Gamla studenthuset. De beskyllde både de äldre arkitekterna och dem som dimitterats i början av 60-talet för att nonchalera miljöfrågor.<sup>1019</sup> Våren 1969 hade de tillsammans med den yngre lärargenerationen ockuperat Tekniska högskolans arkitekturavdelning. Enligt Helander kritiserade de samhällets förutsättningar att sköta byggandet och uppmärksammade den allt tilltagande teknokratins och naturförstörelsen. Kritiken riktade sig också mot elitarkitekturen även om arkitekturhistoria efterlystes.<sup>1020</sup> Samma år diskuterade Pallasmaa den traditionella arkitekturens begränsningar och citerade Tom Wolfe som önskade konsthistorien till helvetet.<sup>1021</sup> Det hade alltså uppstått en grupp studerande som såg brister i strukturalisternas utstakade linje. I det här skedet väntade H 67-gruppen på grönt ljus för publicering av sitt centrumförslag.

I H 67-gruppens förslag kombineras strukturalisternas tro på motorvägen som stadsbyggandets grundstruktur, metroanhängarnas behov av busstationen intill Järnvägsstationen och tät byggande samt politikernas och planerarnas skepticism mot Aaltos plan. Det alternativa förslaget utgick från ett rutnät och både busstationen samt kulturbyggnaderna kunde dimensioneras och ändras efter behov. Alternativet kan även ses som ett uttryck för förskjutningen av det politiska maktfältet vänsterut. Planerarna önskade liksom Aalto och hans uppdragsgivare manifesteras sin makt i

1018 Hankonen 1994, 83f.

1019 Koho 1994, 62f.

1020 Helander 1982, 521.

1021 Pallasmaa, Juhani, ”Rakennustaiteesta ympäristön sääntelyyn”, *ARK* 8/1969, 15.

byggd form. Enligt Arne Gaardmand följer den fysiska planläggningen den trend som allmänt präglar samhället och dess institutioner. Planeringen måste anpassa sig till materiella betingelser som marknadskrafterna och den politiska världen har skapat. Han menar att stadsplanerna och många andra planer avspeglar samhällets maktförhållanden.<sup>1022</sup> H 67-gruppens förslag följde den samtida trenden inom stadsplaneringen. Förslaget var ett av många liknande. Även pressen hade anammat förändringen. Aktörer med ny ideologi hade intagit maktfältet.

Sammantaget har djupstudien av H 67-gruppens alternativ ur ett aktörsperspektiv synliggjort att gruppen åtnjöt stadsplaneringsnämndens stöd. Därtill framgår att det fanns en uppdämd kritik av Aaltos centrumplan som av politiska skäl inte framkom under fullmäktigebehandlingen 1966. Dessutom förtydligas det politiska spelet om placeringen av busstationen. Upptäckten att utredningen om placeringen av busstationen inte gjordes utgör ett ytterligare stöd för att busstationen, liksom den tidigare fixeringen vid trafikregleringarna, ingick i SDP:s taktik att främja metroprojektet.

### 3.4 Mottagande och diskussion

I det följande presenteras mottagandet av H 67-gruppens alternativ. Först beskrivs Aaltos reaktion och till vilka handlingar den ledde. Därefter granskas några av H 67-gruppens önskade diskussionstillfällen utgående från flera intressegrupperingar. Samtidigt redogörs för faktorer som bidrog till att H 67 befäste sin position på maktfältet. Avsikten är också att beskriva hur den nya gruppen av arkitektstuderande och assistenter vid Tekniska högskolan gjorde anspråk på en position på arkitektfältet.

<sup>1022</sup> Gaardmand 1993, 279f.

Det dröjde dock ett tag innan alternativet till Aaltos plan kom ut i offentligheten. Enligt Pankakoski och Hämäläinen förhalade stadsplanechef Terho publiceringen av H 67-rapporten i 6–10 månader, och presenterade den först i november 1969.<sup>1023</sup> Exakta belägg för förfarandet har inte påträffats, men orsakerna kan ha varit flera. Genom att fördröja presentationen hann beslutet att bygga en metro tas i maj samma år. En annan förklaring kan vara att Terho räknade med att rapporten skulle väcka upprörda protester bland Aaltoanhängarna och därför önskade lägga den på hyllan. Med tanke på att rapporten grundade sig på ett fullmäktigebeslut fanns det dock ett visst tryck att föra den vidare. Dessutom var generalplaneavdelningens arkitekter mycket aktiva och kunde ta saken i egna händer. I förordet till utställningsmaterialet i januari 1970 skriver Terho att rapporten är ett betydelsefullt mellanskede.<sup>1024</sup> Det kan betyda att alternativet åtminstone i någon mån hade hans stöd. Stadsdirektör Aura hade högst antagligen inte informerats om att ett alternativ gjorts upp. I början av hösten 1969 utgick han nämligen från att busstationen skulle placeras i Kampen.<sup>1025</sup>

### H 67-gruppens alternativ presenteras för Aalto

H 67-gruppens planerare minns hur spända de var när planen presenterades för Aalto och hur förbryllade de var efteråt och undrade vad som skulle hända. Enligt Hämäläinen sade Aalto ingenting, vände på klacken och gick ut.<sup>1026</sup> I förordet till katalogen för sin egen utställning i Hel-

<sup>1023</sup> Jorma Pankakoski 22.9.2011; Jorma Pankakoski och Anja Hämäläinen 24.5.2012.

<sup>1024</sup> Olavi Terho, Förord till utställningsmaterialet 28.1.1970, Jorma Pankakoskis arkiv.

<sup>1025</sup> Aura, "Helsingin tulevaisuuden näkymiä", syyskuu 1969, Aura arkivet, Puheet. HSA.

<sup>1026</sup> Anja Hämäläinen 24.5.2012 och 19.6.2012.

singsfors 1967 menar Aalto att professionella protester inte får stanna på protestens plan utan en syntes, ett alternativ, måste visas.<sup>1027</sup> Han tänkte sannolikt på sin egen arbetsmetod, men nu fick han konfronteras med ett alternativ som var riktat mot honom själv.

Aalto kommenterade alternativet i ett konfidentiellt brev till överborgmästare Aura och stadsdirektörerna Järvinen och Väyrynen. Han skriver att byggandet bör börjas i Kampen eftersom alla är överens om att finansnyckeln ligger där. Han står fast vid att busstationen måste flyttas till det i centrumplanen föreslagna obebyggda området, fastän det skulle vara fråga om en station endast för närtrafik. En busstation kan inte uppta stadens dyraste tomt. I brevet understöder Aalto idén att bygga både högre och tätare i Kampen. För att undvika trafikproblem invid Tölövikens föreslår han att man kan börja från norr och lämna den mittersta delen av Hesperiaparken obebyggd men ge den en arkitektonisk utformning mot viken. Beträffande torget förenar han sig med Järvinen som påpekat att det inte är fråga om ett torg utan om en rad av affärsbyggnader, placerad på terrassvåningar. I brevet skriver han också att de får inte blandas med offentliga byggnader. Däremot kan man höja exploateringsstalet och bygga högre eller förlänga raden av affärsbyggnader för att kontakt med Tölövikens norra sida skulle uppstå.<sup>1028</sup> H 67-gruppens förslag var till den grad motbjudande att Aalto för första gången kunde gå med på vissa eftergifter. Beträffande de offentliga byggnaderna menade han enligt Schildt att man alltid kan bygga dem senare.<sup>1029</sup> Möjligheten finns fortfarande kvar.

1027 Schildt 1973, 101.

1028 Alvar Aalto till Teuvo Aura, Veikko Järvinen och Aatto Väyrynen 16.11.1969. AAM.

1029 Schildt 1990, 297.

## Mottagandet i pressen

Eftersom H 67-gruppens rapport inte presenterades när den var klar sipprade uppgifter om busstationens nya placering ut. Detta fick Aura att fordra att alla planer skulle läggas fram och att diskussioner skulle ordnas med de inblandade, inklusive Aalto.<sup>1030</sup> Enligt *Nya Pressen* den 18 november 1969 hade en inofficiell kommuniké offentliggjorts under ett möte mellan Aura, Aalto och Statens Järnvägars representanter. Alla Aaltos grundidéer fanns kvar, men ingenting var för tillfället aktuellt. Enligt skribenten hade lösningen på centrumgrälet blivit överraskande enkel. Man sköt helt enkelt upp avgörandena på framtiden. Under mellantiden kanske nya idéer skulle dyka upp.<sup>1031</sup>

*Helsingin Sanomat* presenterade C-alternativet under rubriken ”Töölönlahti rantoineen Helsingin keitaaksi” (Tölövikens strand med sina stränder blir en oas i Helsingfors). Tidningen lyfte upp Hesperiaparken som enligt förslagsställarna inte påverkat planeringen. Aaltos förslag ansågs de facto 20 år gammalt eftersom det grundade sig på Lindgren-Kråkströms förslag från 1954. Aura uttalade sig i samma tidning om placeringen av busstationen och föredrog Aaltos lösning eftersom den gick snabbare att förverkliga. Han rekommenderade en kompromiss enligt vilken den nya busstationen i Kampen kunde betjäna närtrafiken när markfrågan vid järnvägen var löst, och den planerade busstationen för fjärtrafik kunde byggas.<sup>1032</sup>

*Helsingin Sanomats* kulturchef Pekka Tarkka försvarade dock vad han kallade Aaltos arkitektoniskt enastående plan som om den förverkliga-

1030 ”Keskustasuunnitelmasta keskustelu Aallon kanssa” (Diskussion med Aalto om centrumplanen), SS 5.11.1969; Förutom Aaltos centrumplan och H 67-gruppens alternativ fanns Suojakäytävä Oy:s förslag till en service- och parkeringsstad under Tölövikens. I förslaget har Otto Wuorio Oy:s idé från 1964 tagits upp på nytt, *Hbl* 6.1.1969 och *HS* 7.11.1969.

1031 *NPr* 18.11.1969.

1032 *HS* 7.11.1969.

des skulle vara ett konstverk som alla kunde ta del av. Han tillägger:

Jag vill uppleva Helsingfors centrum inte bara som fungerande miljö, utan som miljökonst, som en del av Aaltos storslagna Finlandsbild. Jag vill uppleva Terrasstorgets öppna vinkel mot Finland, mot Tusby, Päijänne och Rovaniemi. Jag vill komma med tåg eller bil genom Fredriksbergs sekundärcentrum, glida från norr mot landets hjärta för att dynamiskt uppgå i det inre och yttre rum som Aalto med sin plan konkretiserar.<sup>1033</sup>

*Hufvudstadsbladet* behandlade H 67-rapporten under rubriken ”Krig kring centrumplanering. Stadsplanerarna på bakhasorna”. Tidningen konstaterar att Hietanenplanen ligger i medvind och skriver: [d]e kulturbyggnader som i Aaltos plan ruvar i ensamt majestät vid Tölövikens här flyttat in ett levande centrum på nuvarande godsbangården.<sup>1034</sup> *Suomen Sosiaalidemokraatti* poängterade att planen som hållits undangömd nu hade publicerats. Fakta presenterades sakligt, som att alternativet är en återgång till rutplanen och att trafiklösningen sparar Kajsaniemiparken. Därtill upplystes läsarna om att Statens Järnvägar understödde placeringen av busstationen. *Uusi Suomi* som tidigare hade hört till Aaltoplanens ivrigaste förespråkare ställde sig också positiv till H 67-gruppens förslag. Enligt en ledare i januari 1970 var det inte fråga om ett alternativ utan om en plan som var en vidarebearbetning av Aaltos förslag. Enligt tidningen var trafiklösningarna utmärkta och uppfyllde Aaltos krav att trafiken inte får dominera i centrum. De estetiskt ifrågasatta viadukterna var borta. Möjligheten att bevara Tölövikens stränder ansågs också som något positivt.<sup>1035</sup> Högersns stöd för Aaltos plan hade redan tidigare krackelerat. Fastighetsnämndens ordförande Kaarlo Pettinen hade i skarpa ordalag kritiserat planen i *Helsingin Sano-*

1033 HS 9.11.1969, översättning Schildt 1990, 296.

1034 Hbl 7.11.1969; Se Hbl 9.1.1970.

1035 SS 9.1.1970; US 9.1.1970 & 10.1.1970.

*mat* 1967. Han önskade se området som park.<sup>1036</sup> Vid årsskiftet 1969–1970 noterade pressen inte H 67-gruppens A- och B-alternativ utan C-alternativet ställdes i relation till Aaltos plan från 1964. Tio år efter att Aalto hade gjort upp sin centrumplan och fyra år efter att den godkännts gav pressen den kalla handen.

### Diskussionstillfällen

H 67-gruppen önskade väcka diskussion och i början av januari 1970 fick de möjlighet att presentera sitt förslag på stadsplaneringsbyrån. Aura meddelade Aalto att han med tanke på pressen inte önskat förbjuda presentationen. Han tänkte inte närvara och ansåg att det var fråga om ett alternativ som kräver avsevärda justeringar.<sup>1037</sup> En månad senare ordnade Samfundet för byggnadskonst ett diskussionstillfälle om framtiden för Helsingfors centrum. Enligt *Helsingin Sanomat* klarade Hietanen kritiken från Aaltoanhängarna väl. Professor Olof Hansson (1919–1995) förundrade sig över att Aaltos plan skrotats fastän utgångspunkterna förblivit de samma. Generalplaneringen var i barnaskorna när Aalto fick uppdraget, men nu hade generalplanerarna bekräftat och understrukit att det fanns förutsättningar att förverkliga och införliva planen med omkringliggande kvarter. De invändningar som framförts mot planen kunde ha åtgärdats inom ramen för Aaltos plan. Han undrade också varför det inte fanns ett alternativ med färre byggnader invid Tölövikens fastän det vid flera tillfällen ansetts som en möjlig lösning. Hansson ansåg att Aalto återerövat ett förlorat landskap och skapat en identitet för den rotlösa stadsbon. För första gången hade tomrummet kring godsbangården fått en identitet, ett eget ansikte. Hietanen motiverade både trafikaggregatet och Terrasstor-

1036 HS 27.9.1967.

1037 Teuvo Aura till Alvar Aalto 2.1.1970. AAM.

gets omDispositionering med en handfull funktionella och ekonomiska krav. Enligt tidningen använde Hietanen och Hansson olika språk. Hietanen räknade upp orsaker, medan Hansson använde estetiska termer.<sup>1038</sup> Arkitekterna bakom H 67-alternativet uppfyllde de funktionella kraven, medan Aalto ansåg att ändamålsenlighet endast var en del av de krav som ställdes på ett centrum.

Enligt *Helsingin Sanomat* hade man väntat sig en dust mellan Aaltos och Hietanens anhängare, men det visade sig att förslagen inte var verkliga alternativ. En tredje grupp aktörer äntrade nämligen scenen. Gruppen av unga arkitekter och studerande förkastade båda förslagen och krävde en människovänligare stad. De krävde att Kampen skulle reserveras för bostäder, motsatte sig privatbilism och var rädda för att friheten att röra sig till fots i centrum skulle försvinna med Frihetsgatan. Vidare ansåg de att centrum inte brådskade, men att förorterna däremot borde bli mänskligare. Hietanen var inte lika förberedd på deras angrepp utan stod svarslös enligt tidningen. Aura, som ledde ordet, påpekade dock att Kampen enligt stadsfullmäktiges beslut var utvidgningsområde för affärlivet och områdets stadsplanering var brådskande. Frihetsgatan, Terrasstorget och de offentliga byggnaderna utgjorde däremot framtida projekt. Han påpekade att ingen instans hade godkänt H 67-gruppens förslag och att tiden och finanserna dessutom skulle komma emot. Det skulle dröja länge innan järnvägen flyttade bort från området, och ingen offentlig byggnad gjorde anspråk på Tölövikens strand eller Terrasstorget, tillade han. Ateneums konstmuseum skulle troligen bli det första och kunde placeras exempelvis på sockerbrukets tomt. Ingen skada hade ännu skett, lugnade han dem som deltog i diskussionen. *Ilta Sanomat* skrev att var och varannan hade betonat betydelsen av diskussion och att det nu föreföll finnas möjlighet till det. Planeringen ägde inte längre rum bakom lykta dörrar.<sup>1039</sup>

1038 HS 18.2.1970.

1039 IS 17.2.1970; HS 18.2.1970;

Diskussionen om stadens framtid fortsatte med Vilhelm Helanders och Mikael Sundmans pamflett *Vems Helsingfors?* som utkom på hösten samma år. Skribenterna verkade som assistenter vid Tekniska högskolans arkitektavdelning. De efterlyste verkliga alternativ och förkastade modeller som var variationer på samma grundidé, för det mesta ökad bilism. Som ett alternativ föreslog de en utveckling av förorterna som led brist på både kulturella institutioner och arbetsplatser. De utgick från invånarens synvinkel, och ansåg att planeringen borde utgå från den existerande staden som det är fullt möjligt att förnya så att den uppfyller invånarnas behov. De ansåg att det nya inte alltid är bättre. Den mångfunktionella traditionella stenstaden fungerar enligt dem bra som boendemiljö. De uppmanade invånarna att kräva ett slut på kontoriserings och trafikens framfart, som breddade ut sig överallt, naggade parker i kanterna och tvingade fram breddning av gator på trädens bekostnad. För att trafiken skulle flyta pressade man ner människorna i tunnlar och tar bort övergångsställen. Det borde vara tvärtom, menade skribenterna. Förändringen skedde långsamt men utan beslut. Författarna hänvisade till Jane Jacobs som kallade fenomenet ”stadens erosion”. De lyfte fram klyftan mellan planerarnas idéer och verkligheten samt politikernas ointresse att besluta om planeringens mål. Författarna ogillade både Le Corbusiers gröna stad och kompaktstaden, istället talade de för en balanserad utveckling av den traditionella staden.<sup>1040</sup> Planeringsprocessen och dess maktstrukturer väckte kritik. Den ansågs odemokratisk och bland författarna till *Isokenkäisten maa* (Höjdarnas land) fanns tjänstemän från stadsplaneringskontoret.<sup>1041</sup> Enligt Terho riktade både media och taistoiterna på stadsplaneringskontoret stark kritik mot stadens ledning och nämnder. Resultatet för planering-

1040 Helander & Sundman 1970, 11f, 16, 18, 21, 41ff, 85ff, 110–120.

1041 Auvinen 1971.

en och målsättningarna med den förkastades ofta med osakliga argument.<sup>1042</sup>

I nummer fyra av *Arkkitehti-Arkitekten* 1970 presenteras olika projekt och utvecklingsplaner för Helsingforsudden. H 67-gruppens alternativ var ett dem. Därtill återges H 67-medlemmarnas diskussionsreplik. Det sägs inte när de uttals, men eftersom replikerna återges uttryckligen från en diskussion, finns det troligen flera deltagare som inte presenteras. Det framgår att Hietanen såg H 67-gruppens C-förslag som den enda möjligheten att klargöra bristerna i Aaltos förslag. Han menade att man skulle se på förslaget som ett alternativt system beträffande placeringen av olika funktioner, tillgänglighet och volymer. Pankakoski preciserade att deras alternativ till gruppering av byggnaderna framför allt var en utredning av de möjligheter centrumplanen gav för markanvändning och olika funktioners placering. Han menade att förslaget på den här punkten avvek från Aaltos plan som var en finlipad rumskomposition. Under debatten, liksom i projektbeskrivningen, framförde förslagsställarna många argument som kunde ha varit Aaltos, men också en del avvikande motiveringar. Strukturalismens ideal framhävdes, som exempelvis att kravet på flexibilitet inte gick att kombinera med fast formspråk och att centrum borde vara en mötesplats för invånarna. Man betonade också att det alternativa projektet till skillnad från Aaltos plan var införlivat i helhetsplaneringen.<sup>1043</sup> Aalto kritiserades således för brist på helhetstänkande. Det är intressant med tanke på att han alltid utgick från större helheter. Den största skillnaden mellan förslagen utgörs av de möjligheter till utveckling som ges i förslagen. Aaltos plan uppfattades som statisk och slutgiltig, fastän han ansåg att öp-

penheten lämnade rum för byggande i framtiden. H 67-gruppen hävdade att det enda rätta var flexibilitet i kombination med förändringsförmåga. Målsättningen var ett livligt centrum med ett rikt utbud av tjänster. Representation och platser för festbruk var sekundära kriterier. Hietanen kallade Terrasstorget affärs- och kulturcentrum för ett mångfunktionellt aggregat. Av diskussionen framgår emellertid att han understödde Aaltos tanke att utveckla Kampen för att förhindra att bostäder byggs om till kontor och att han motsatte sig att centrumfunktioner flyttas till Böle. Politisk vänsterideologi lyfts tydligt fram i Eeva Raastes inlägg.<sup>1044</sup> Skapandet av ett nytt representativt centrum var inte aktuellt och än mindre resandet av byggnader med symbolvärde.

Tapani Eskola, som hade efterträtt Mikkola som chefsdirektör för *Arkkitehti-Arkitekten*, framhöll diskussionens betydelse i ledaren. Han betonade att invånarna via sina demokratisk valda representanter beslutar mellan olika alternativ – planerna tar inga beslut. Trots detta återgavs inga från H 67-gruppen avvikande åsikter i tidskriften. Uppenbarligen önskade man att tidskriftens läsare skulle godta en enda intressegrupps åsikter.

Det bemötande H 67-gruppens alternativ fick i pressen och under där påföljande debatt förklarar att förslaget ingick i en större samhällskontext, där oppositionen mot existerande hierarkier var påtaglig. H 67-medlemmarna var inte taistoiter enligt Pankakoski. Vid vårt första samtal sade han att de inte var emot Aalto, utan gjorde uppror ("kapinoitiin").<sup>1045</sup> Protesterna riktade sig uppenbarligen mot hela samhällssystemet. Det låg i tiden att protestera. Sundman menar att deras pamflett utkom lämpligt i en tid när folk hade fått nog av både rivningar och trafik. Han uppger för Mustonen att de kände många likasinnade journalister på *Helsingin Sanomat*, *Hufvudstadsbladet* och

1042 Terho, "Muistelmia asemakaavoituksen saralta", *Kunnallisteknikka-Kommunalteknik* 3/1991, 49.

1043 "Mitä ja ketä varten keskustaa suunnitellaan" (För vad och vem planeras centrum), *ARK* 4/1970, 33f; Ilkka Pajamies var inte på plats, för övrigt deltog alla H 67-gruppens medlemmar inklusive Eeva Raaste i diskussionen.

1044 "Mitä ja ketä varten keskustaa suunnitellaan" (För vad och vem planeras centrum), *ARK* 4/1970, 33f;

1045 Jorma Pankakoski 12.9.2011.

*Nya Pressen*.<sup>1046</sup> Aura ansåg, som nämnts, att kontakten med pressen var viktig. Det kan ha bidragit till informationsflödet mellan de protesterande på stadsplaneringskontoret och pressen. Vid den här tiden hade speciellt en del unga journalister orienterat sig mer mot vänster.<sup>1047</sup> Detta ledde till att Aaltoanhängarnas åsikter inte fick plats utan hans centrumplan ansågs tillhöra det förflutna.

Kulturgeograf Emelie Eriksson ser media som en konsekvens av rådande värderingar och ideal. Media får dels rollen som budbärare i sin nyhetsförmedling, dels som spegel och mottagare av opinionens nya värderingar. Media fungerar som opinionsbildare och ett forum för debatt.<sup>1048</sup> Den tystnad som rådde bland centrumplanens anhängare gav kritiken tid att växa till sig. H 67-alternativet kan ses som ett konkret uttryck för striden mellan arkitektfältets olika intressegrupper om en position på arkitektfältet. Samhällsutvecklingen bidrog till att Aalto förlorade sin position på maktfältet. Han hade försvarat sig med ovan nämnda brev och därtill givit Schildt lov att publicera en del av sina texter. De utkom på finska 1972 och ett år senare på svenska under namnet *Skisser*. För övrigt deltog han inte i maktspelet. Enligt Adlercreutz, som samarbetade med Aalto på 1960-talet, ansåg Aalto att alla blommor skulle få blomma och höll hårt på kollegialitet.<sup>1049</sup> Enligt Bourdieu står de dominerande i förbund med tystnad, diskretion, förhemligande och reservation. Initiativet till kamp kommer från de nya maktpretendenterna.<sup>1050</sup> Strukturalisternas hade tack vare sitt kulturella kapital och kontaktnät inom stadsförvaltningen, media och på arkitektfältet skapat sig en position på maktfältet.<sup>1051</sup> Den allra yngsta generationens arkitekter ifråga-

satte dock både Aaltos och H 67-gruppens alternativ. Det innebar att en ny intressegrupp hade stigit upp på scenen och i sin tur började eftertrakta en position på arkitektfältet.

---

1046 Mustonen 2010, 117.

1047 Se Klemola 1981 och Blåfield 2014 om yttervästern inom *Helsingin Sanomats* journalistkår; Se även Salminen 2004.

1048 Eriksson 2004, 230.

1049 Eric Adlercreutz 19.5.2005.

1050 Bourdieu 1986, 166f.

1051 Bourdieu 1986, 227.



# 4

## ALVAR AALTO ANLITAS SOM KONSULT

I följande kapitel granskas vilka följder H 67-gruppens motförslag fick på kort sikt. Först redogörs för vilka beslut som togs innan Lars Hedman tillträdde som ny verkschef. Därefter granskas hans preferenser inom stadsplaneringen och omorganiseringen av kontorets verksamhet. Huvuddelen av kapitlet ägnas åt Aaltos reviderade förslag: hur och varför han blev ombedd, hur förslaget utformades, hur det mottogs och vilket bemötande det fick. Avsikten är att synliggöra och beskriva hur stadsplaneringskontoret dikterade villkoren för utformningen.

Efter att H 67-gruppens alternativ publicerats var stadsplaneringsnämnden redo för ett snabbt beslut. Läget krävde ingen längre diskussion. Tillförordnade verkschef Sunila tillsatte en arbetsgrupp som skulle utforma ett program för centrumplaneringen den 3 mars 1970. Två veckor senare beslöt stadsplaneringsnämnden att det skulle göras alternativa helhetsprogram för området Tölövikens-Terrasstorget-Kampen med syfte att klargöra tidtabell och finansiering. H 67-gruppens C-alternativ skulle utgöra det fortsatta arbetets utgångspunkt. Busstationen för fjärtrafik skulle således placeras norr om Järnvägsstationen och en terminal för närtrafiken i Kampen, där det skulle reserveras totalt 380 000–450 000 kvadratmeter våningsyta för affärs-, service- och rekreationstjänster.<sup>1052</sup> Det är intressant att ärendet inte är upptaget på verkschefens agenda utan behandlades som ett tillägg till föredragningslistan. Beslutet att behandla ärendet hade uppenbarligen tagits efter att möteskallelsen skickats ut. Valet av Hedman till verkschef två veckor tidigare, den 4

<sup>1052</sup> Stpln 19.3.1970.

mars 1970, påskyndade troligen behandlingen.<sup>1053</sup> Av dåvarande ledamöter i stadsplaneringsnämnden har de flesta gått bort, men enligt Nordberg godkändes flyttningen av busstationen eftersom det inte fanns andra alternativ. Risto Sänkiäho (SDP) menar att man ville komma vidare, allt hade stått stilla en längre tid, och enligt Itälä var den allmänna uppfattningen att man måste bli av med torget.<sup>1054</sup> Man ville helt tydligt ha en förändring. Det hade framgått redan när H 67-gruppen gjorde upp alternativet. För att vara på den säkra sidan var det ändamålsenligt att börja arbetet innan den nye verkschefen tog över. Politikerna hade inget behov av vidare diskussion.

Enligt ett tal i november 1969 omfattade Aura beslutet. Han talade om Helsingfors framtidsutsikter vid ett möte för Förbundet för Finlands byggnadsingenjörer och informerade åhörarna om att ett eller flera av H 67-gruppens alternativ kommer att väljas som grund för stadsplanearbetet. Med tanke på det fortsatta arbetet ansåg han dessutom att ett klart och tydligt beslut måste tas snabbt.<sup>1055</sup> Han höll föredraget fem dagar efter att H 67-gruppens rapport undertecknats. Aura var kanske inte så ovetande som hans tidigare uttalanden låtit påskina. Beslutet om busstationernas placering överensstämde också med hans uttalande i *Helsingin Sanomat* i samband med publiceringen av H 67-alternativet.<sup>1056</sup>

<sup>1053</sup> Stge 4.3.1970.

<sup>1054</sup> Lauri Nordberg 11.11.2011; Jaakko Itälä 14.11.2011; Risto Sänkiäho 2.10.2011.

<sup>1055</sup> Teuvo Aura, "Esitelmä Suomen Rakennusinsinöörien Liiton neuvottelupäivillä Dipolissa", 6.11.1969. HSA, Teuvo Auras arkiv, Puheet ja esitelmät 1969.

<sup>1056</sup> HS 7.11.1969.

## 4.1

### Lars Hedman ny verkschef

Hedman tillträdde som verkschef i augusti 1970. Han kom från Regionplaneförbundet och var van att se större helheter, som var önskvärt. Han ansåg att planeringen bör framskrida i en logisk ordning. Generalplaneringen måste vara klar innan man övergår till stadsplaneskedet. Han uppfattade organisationen som styv och långsam och genomförde en organisationsförändring. Projektarbetet utvecklades och en separat linjeorienterad projektorganisation skapades. De viktigaste projekten underställdes direkt verkschefen.<sup>1057</sup>

Arbetet med en ny generalplan pågick när Hedman tillträdde och slutfördes under hans första tjänsteår. Generalplaneförslaget kom att godkännas 1972.<sup>1058</sup> Det främsta målet med generalplanen 1960 hade varit fler arbetsplatser, och därmed färre invånare i centrum. Detta hade dock bidragit till en ökning av trafiken. I 1970 års generalplan var målen andra: bostadsproduktion, rekreation, lösning av innerstadens trafik och en utveckling av systemet med regioncentrum. Ökningen av bilar i centrum skulle bromsas medan trafiken i periferin, speciellt tvärtrafiken, skulle grunda sig på bilism. För att uppnå en balanserad stadsstruktur skulle en ökning av arbetsplatser i stadskärnan förhindras.<sup>1059</sup> I stadsplaneringsnämndens riktlinjer för generalplanen 1970 ingick effektiva markanvändning genom enhetlig bandstruktur längs järn- och metrolederna samt återinförandet av rutplanen. En stad skulle ha gator, inte vägar, som Smith-Polvinen föreslagit.<sup>1060</sup>

I förslaget till generalplan utgick markdispositionen för 1980 från det nya uppskattade invånarantalet 600 000. Kollektivtrafiken skulle sköta 80 % av rusningstrafiken varav metron och järnvägen

skulle utgöra huvudtransportmedlen, medan bus-sar och spårvagnar skulle komplettera. Busstrafiken skulle sköta matartrafiken till stationerna. Frihetsgatan och ringleden tvärs över stadsudden var upptagna som motorvägar. Under 1970-talet kallades ringleden ofta för centrumleden, men eftersom denna benämning också ibland står för Frihetsgatan, används ringleden i fortsättning- en då den planerade tvärgående trafikleden avses. Målet var en smidig biltrafik samtidigt som kollektivtrafiken skulle effektiveras. Tät bebyggelse vid metro- och järnvägsstationer samt glesare bebyggelse längre bort från centrum ingick i förslaget till generalplan. I Böle skulle 30 000–40 000 arbetsplatser skapas. Målet var att hejda minskningen av invånare i centrum. Två områdescentra – Malm och Botby gård – ingick i planen. Kampen, Tölöviken och Terrasstorget var upptagna som utredningsområden.<sup>1061</sup> Centrumutvecklingen prioriterades inte längre utan staden skulle få flera centrum. Enligt generalplanen skulle staden dock utveckla både bil- och kollektivtrafiken.

Byggnadslagens föreskrift om att region-, general- och stadsplaner bör göras upp ansågs inte tillräckligt effektiv. Därför togs dispositionsplanen i bruk, det vill säga en plan som står mellan general- och stadsplan. Under Hedmans tid uppgjordes dispositionsplaner över områden som uppfattades som enhetligt fungerande. Eftersom byggnadslagen inte kände till plantypen hade den inga rättsliga följder utan fungerade som ledning för uppgörandet av stadsplanen. Stadsplaneringsnämnden godkände den i motsats till general- och stadsplaner som krävde stadsfullmäktiges godkännande.<sup>1062</sup> 1970-talets dispositionsplanering utgick således från generalplaneförslaget 1970 som i sin tur baserade sig på regionplanen 1968 och centrumplanen 1964. Det finns skäl att notera att Aaltos plan, trots stadsplaneringsnämndens

1057 Hedman m.fl. 1974, 5f.

1058 Stge 29.11.1972.

1059 "Helsinki, Yleiskaavaehdotus, yhteenveto", 1970. Helsingfors stads faktacentral.

1060 Stpln 27.11.1969.

1061 "Helsinki, Yleiskaavaehdotus, yhteenveto", 1970. Helsingfors stads faktacentral.

1062 Hedman m.fl. 1974, 11.

beslut, fortfarande var en av utgångspunkterna för planeringen. I budgeten för åren 1970–1979 ingick 95 miljoner mark för Frihetsgatan och 24 miljoner mark för byggandet av busstationen enligt Aaltos planer i Kampen.<sup>1063</sup>

Enligt Hedmans uttalanden och hans familjemedlemmars berättelser ansåg han att Frihetsgatan och ringleden borde byggas, den senare i tunnel. Därtill talade han för parkzoner och tyckte att öppenheten borde bevaras också i Kampen. Han skulle gärna ha förenat Tölövikens och Gräsvikens med grönska. Enligt honom var det däremot ingen brådska med centrum. Förorternas centra – Böle, Malm och Östra centrum – skulle först förstärkas.<sup>1064</sup> Med andra ord såg han vissa meriter i Aaltos plan, men ansåg att det fanns viktigare ärenden som först måste åtgärdas.

Hedman anställdes i en tid då samhällsklimatet genomgick en radikaliseringsprocess med krav på det kapitalistiska samhällets nedmontering. Detta innebar att personer som ansågs representera högkultur, borgerliga värderingar och kapital skulle dras ner från sina piedestaler. Enligt Mustonen tilltalades flera unga arkitekter på generalplaneavdelningen av vänsterradikala strömningar.<sup>1065</sup> De radikalas aktivitet och starka åsikter skulle påverka arbetet på stadsplaneringskontoret under 1970-talets första hälft. Hedmans organisationsförändring och hans åsikt att det bör finnas en generalplan innan en stadsplan görs upp betydde att han kom att samarbeta med generalplaneavdelningen i centrumfrågan. Detta granskas närmare i de följande avsnitten.

1063 Helsingin asemakaavaosasto, H 67, "Helsinki keskusta, Töölönlahti-Terrasitori-Kamppi suunnittelu- ja toteuttamisohjelma", 1970, 9. HSA.

1064 Diskussion med Mona Hedman och Anders Hedman 18.6.2012. Se *Planer för Kampen och Tölövikens på 1980-talet* – Arkivet - svenska.y.e.fi. <http://svenska.yle.fi/artikel/2010/04/22/planer-kampen-och-toloviken-pa-1980-talet>, 5.10.2014.

1065 Mustonen 2010, 81, 115f.

## 4.2 Dispositionsplaner för Tölöviksområdet och Kampen

Nedan granskas början av dispositionsplaneringen för Tölövikens–Kampen efter att Hedman tillträtt som verkschef. Till hans första uppgifter hörde att göra upp ett program som grund för skapandet av alternativa helhetslösningar enligt stadsplaneringsnämndens, ovan nämnda, beslut i mars 1970. Stadsstyrelsen stod emellertid inte bakom ett tätt byggande av H 67-gruppens modell utan tillsatte en kommitté att planera hur obyggda områden i centrum kunde användas för rekreation och fritidsverksamhet. Styrelsen krävde också att ett alternativ skulle vara en parklik, luftig lösning.<sup>1066</sup> Programmet för planeringen godkändes i september 1971. Arbetet skulle koordineras med stadens övriga planer och projekt med målsättningen att presentera alternativa förslag till markanvändning som grund för offentlig diskussion och principbeslut. Arbetet indelades i två skeden. Först skulle stadsplaneringskontoret tillsammans med konsulter göra utredningar och sedan skulle stadens tjänstemän utgående från resultatet fortsätta planeringen.<sup>1067</sup>

För att effektivisera arbetet gjordes en omorganisering, vilket resulterade i att centrumbyrån under Hietanens ledning bildades. Byrån ansvarade för Kampens och Tölövikens–Terrasstorgets dispositionsplanering. Uppdelningen av dispositionsplaneringen i två enskilda projekt, ett för Kampen och ett för Terrasstorget, motiverades med att områdenas uppgift och ställning i stadsstrukturen var helt olika, liksom realiseringsmöjligheterna. Enligt ett utkast till program skulle den egentliga dispositionsplaneringen göras på stadsplaneringskontoret. En ledningsgrupp skulle tillsättas för att leda samarbetet mellan konsulten och stadens tjänstemän. Enligt det slutliga programmet

1066 Stn 15.3.1971.

1067 Stpln 30.9.1971

skulle dock både en kommitté och en arbetsgrupp tillsättas. Konsulten skulle vara medlem i båda. Stadsplaneringskontoret skulle bistå med sakkunskap. I ett mellanskede var det tänkt att konsulten tillsammans med stadens tjänstemän skulle bilda en arbetsgrupp.<sup>1068</sup> Det var helt uppenbart svårt att hitta formen för samarbetet mellan staden och konsulten. Av dokumenten framgår dock klart att stadsplaneringskontoret hade tänkt ta på sig hela ansvaret.

En konsult skulle inte endast anlitas för en helhetsbedömning av vilken betydelse Tölövikens-Terrasstorget hade som en del av stadens centrum, utan också för att erhålla alternativa trafikplaner. Trafikplaneringen skulle komplettera de tre önskade alternativen med olika trafiklösningar och kostnadskalkyler. En annan uppgift för trafikplanerarna var att åstadkomma realiserbara alternativ till ring- och Frihetsgatan med tanke på finansieringsplanen 1972–1981. I planeringsarbetet skulle trafikplanerarna utgå från att båda trafiklederna var klassade som minst huvudgator och med åtminstone 2+2 körfiler. Korsningarna skulle vara försedda med ramper och 3 500 parkeringsplatser skulle placeras på området. Frihetsgatan kallades igen neutralt för centrumleden, och hade bantats ner från kravet på 4+4 filer.<sup>1069</sup> Kritiken av den ökade trafiken och metrobeslutet hade uppenbarligen påverkat utformningen av riktlinjerna.

Enligt programmet krävdes det tre alternativ för markanvändningen innan man kunde börja dispositionsplaneringen på området Tölövikens-Terrasstorget. För Kampens del gick det smidigare. Dispositionsplanen för Kampen utformades under Hietanens ledning och arbetet fortsatte där H 67-gruppen slutat. Inga konsulter för specialuppdrag behövdes. Arkitektbyrå J. Katainen sam-

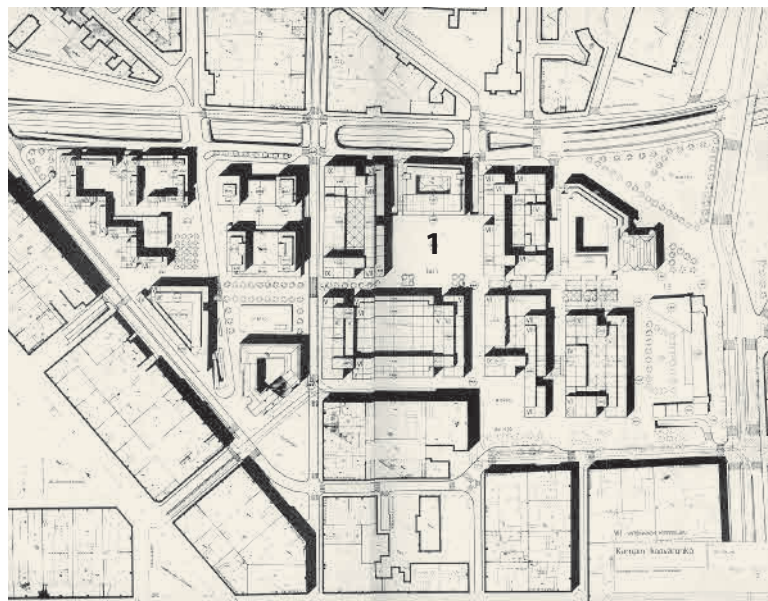


BILD III.13. Delgeneralplan för Kampen 1974. Helsingfors stads faktacentral, Arkk. Tsto J. Katainen, "Kampin osayleiskaava, työraportti" 28.2.1974.

Invid bussterminalen ett torg (1) och huvudstråket för Simonsgatans gångtrafik. Glaspalatset har bevarats, till höger på bilden.

manställde de olika dispositionsmodellerna till en delgeneralplan som var klar 1974 (bild III.13) och vars huvudprinciper stadsplaneringsnämnden godkände. Enligt planen var fotgängar- och fordonstrafiken liksom i tidigare planer åtskilda. Trafiklederna var dragna under jord i områdets utkanter. Salomonsgatan utgjorde huvudaxeln, liksom i H 67-gruppens förslag. Invid gatan låg metrons biljetthallar, busstationens fotgängarplan samt största delen av områdets affärsyta. Busstationen för närtrafik hade flyttats från Simonsgatan till områdets mitt. Av områdets våningsyta på 230 000–250 000 kvadratmeter utgjorde kontorsutrymmen 58 procent, men även bostäder och offentlig service ingick. Byggnadernas våningsantal varierar från 2 till 9. Det är betydligt färre än i H 67-alternativet som innehöll byggnader med 17 våningar. I planen är Glaspalatset och Hankkijas hus i hörnet av Mannerheimvägen och Arkadia-

1068 Utkast för dispositionsplaneringen för området Tölövikens-Terrasstorget–Kampen s.a. AAM; "Töölönlahti-Terassitori-alueen kaavarunko, alustava ohjelma 18.5.1971". AAM, 13 A 463; "Töölönlahti-Terassitori-alueen kaavarunkotyön ohjelma 31.7.1971", 2. HSA.

1069 "Töölönlahti-Terassitori-alueen kaavarunkotyön ohjelma 31.7.1971", 12. HSA.

gatan bevarade. I samband med arbetet på delgeneralplanen för centrum hade man utrett behovet av byggnadsskydd och i listan över kulturhistoriska byggnader, som bifogats planen, upptas båda byggnaderna.<sup>1070</sup> En förändring hade skett i synen på befintliga byggnader. Deras värde hade börjat uppskattas. Det påverkade planeringen i Kampen samtidigt som det också urholkade Aaltos lösning invid Mannerheimvägen. Enligt Katainens plan gjordes stadsplaner för två kvarter vid Södra Järnväggsgatan. Lösningen för busstationen förföll.<sup>1071</sup>

Dispositionsplaneringen delades upp i två projekt, ett för Tölövikens-Terrasstorget och ett för Kampen. Alternativa planer utgjorde grundidén för planeringen. För den förstnämnda delen skulle konsulter anlitas för en helhetsbedömning och trafikplaneringen.

#### 4.2.1

##### Aurakommittén

Planeringen för området Tölövikens-Terrasstorget visade sig bli betydligt mer komplicerad än vad fallet var för Kampen. I det följande granskas förfarandet ingående eftersom Aalto anlidades som konsult. Avsikten är att beskriva svårigheten att hitta en utgångspunkt för planeringen som tillfredsställde alla parter. Dessutom uppmärksammas den mot Aalto ogina samhällskontexten.

Auras uttalanden i samband med och efter publiceringen av H 67-gruppens rapport preciserade hans inställning till Aaltos centrumplan. Han ansåg att huvudprinciperna, utan att definiera vilka de var, kunde bevaras, men att endast busstationen skulle förverkligas inom en snar framtid. Enligt Veli Paatela kontaktades stadsdirektören

när arkitektkårens Aaltoanhängare menade att det skulle vara korrekt av staden att låta Aalto ge en ny version.<sup>1072</sup> Med andra ord önskade man att Aalto skulle ges möjlighet att utgå från 1970-talets problem och önskemål.

Initiativet ledde till att Aura blandade sig i planeringen och Aalto fick ta sig an centrumplaneringen på nytt. Aura hade eventuellt ett egenintresse av att centrumplanen hölls vid liv eftersom han ofta använde den i marknadsföringssyfte. En kommitté som bestod av politiker och verkschefer tillsattes. Den hade rapporteringsplikt direkt till stadsstyrelsen och grundades i enlighet med ovan beskrivna program för dispositionsplaneringen. Officiellt skedde detta på styrelsemötet 22 november 1971. Kommittén för Tölövikens-Terrasstorget, den så kallade Aurakommittén, skulle arbeta under överborgmästare Auras ledning och övervakning. Aalto ombads göra en miljöbedömning, en så kallad utredning av områdets användning ur stadsbyggnadskonstnärlig synvinkel. Därtill förväntades han reda ut vilka platser som kunde lämpa sig för byggprojekt som skulle finansieras med allmänna medel. Stadsplaneringskontoret önskade få flera lösningsmodeller av hur området kunde byggas och hur eventuell bebyggelse skulle påverka miljön. Arbetet skulle enligt avtalet vara klart före utgången av år 1972.<sup>1073</sup> Aura hade som stadsdirektör tagit över kommandot och flyttat ansvaret från stadsplaneringskontoret till kommittén. Stadsplaneringsnämnden åsidosattes av stadsstyrelsen. Lösningen var uppenbarligen enda möjligheten att ge Aalto en reell chans att utforma ett tidsenligt förslag.

<sup>1072</sup> Veli Paatela i Lahti, L. 1997, 117.

<sup>1073</sup> Stn 11.10.1971 & 22.11.1971. Kommittén bestod av överborgmästare Teuvo Aura (ordf.), akademiker Alvar Aalto, bitr. stadsdirektör Aatto Väyrynen (SDP), fullmäktigeordförande Erkki Heikkonen (Saml), stadsplaneringsnämndens ordförande Ylermi Runko (SDP) och verkscheferna Lars Hedman (stadsplaneringskontoret) och Pentti Lehto (fastighetskontoret), "Muistio Töölönlahti-Terassitori-Kamppialueen kaavarunkosuunnittelusta", 1971. AAM, Keskustasuunnitelma IV 13 A 465.

<sup>1070</sup> Stpln 7.2.1974; "Kampin osayleiskaava, työraportti, 28.2.1974"; Helsingfors stads faktacentral; Hedman m.fl., 1974, 33ff.

<sup>1071</sup> Affärshuset av Einari Teräsvirta stod klart 1975 (tomt 192/3) och hotell Presidentti av Jaakko Kontio, Kalle Räike och Seppo Kilpiä invigdes 1980.

Av handlingar i Aaltoarkivet framgår att de förberedande diskussionerna började ett halvt år innan kommittén tillsattes. Redan i maj 1971 överlämnade Hedman bakgrundsmaterial till Aalto. Under sommaren fördes diskussioner mellan Aura, biträdande stadsdirektör Järvinen och Aalto om villkoren för ett samarbete. Ett preliminärt program stod klart i juli. Aalto utgick från att det inte endast gällde en stadsplan utan en arkitektonisk helhetslösning som lämpade sig som utgångspunkt för centrumbyggandet en lång tid framöver. Som så många gånger tidigare önskade han att staden skulle precisera behovet av offentliga byggnader.<sup>1074</sup> Stadsplaneringskontoret hade utrett vilka kulturtjänster som skulle ledas till centrumområdet. Enligt den allmänt hållna utredningen borde kulturbegreppet breddas att förutom högkultur innehålla folkkultur, masskultur och popkultur. Odefinierade utrymmen som skulle fungera som urbana vardagsrum öppna för möten och invånarnas initiativ önskades. Rapporten innehöll också några klart definierade projekt som Aalto kunde utgå ifrån. De preciseras nedan.<sup>1075</sup> För övrigt utgår utredningen från strukturalismens idéer.

Centrumbyrån önskade modeller och kallade uppgiften för ett ”miljöinriktat konsultuppdrag”. Stadsplaneringen hade övergått till att grunda sig på teoretiska uträkningar. Aalto ändrade dock inte på sin benämning. Ordet miljöplan existerade inte för honom utan han använde konsekvent benämningen centrumplan. Enligt Pallasmaa vågade man inte använda ordet byggnadskonst som hade blivit ett skällsord efter 1969. Han menar att det var en skam att eftersträva konstnärlighet. Man talade om miljöplanering, inte om arkitektur, och framför allt inte om byggnadskonst.<sup>1076</sup>

Matti K. Mäkinen (1932–2017) anser att man förnekade arkitektens betydelse i sina egna kretsar. Man utvecklade byggnadsproduktionen, inte arkitekten.<sup>1077</sup> Arkitekterna idkade således allmänt byggande vilket var helt otänkbart för Aalto. Arkitektens uppgift var enligt honom att omskapa byggnadsidén till arkitektur eller med andra ord till byggnadskonst. Samhällskontexten var dock ny och det estetiska hade satts på undantag. Aalto innehade ett kapital som inte efterfrågades. Den tekniskt-matematiska stadsplaneideologins företrädare hade uppnått en stark position på fältet.

Av odaterade anteckningar i Aaltoarkivet framgår att Aalto höll fast vid åsikten att Kampens snedställda byggnader hade stor betydelse för harmonin och stadsbilden. Ytterligare poängterade han att höjdskillnaderna borde utnyttjas så att centrum inte blir en värld av korridorator kantade av hus. Anteckningar på ett lösblad visar på motsättningar redan då utgångspunkterna diskuterades. Aalto menade att det var för dyrt att bygga ringleden i tunnel och att de offentliga byggnaderna inte fick samlas så som stadsplaneringsbyrån ansåg. Dessutom förkastade han tiotals alternativ utgående från hypotetiska beräkningar (bild III.14).<sup>1078</sup> Aalto valdes officiellt till konsult åtta månader efter de första dokumenterade diskussionerna, men för att få ett avtal dröjde det ytterligare fem månader.<sup>1079</sup> Av Aaltos brev till Aura framgår att samarbetet med stadsplaneringskontoret utgjorde stöttestenen.<sup>1080</sup> Initiativet kom inte därifrån.

Enligt kommittéprotokollen var Aalto inte nöjd med att utgångspunkterna för uppdraget baserade sig på H 67-gruppens förslag. Han beklagade att man förutsatte att busstationen skulle placeras intill järnvägen. En byggnad som innehåller

1074 Aaltos lista över önskat bakgrundsmaterial 1.6.1971. AAM 13 A 468.

1075 Alvar Aalto till Teuvo Aura 2.7.1971. AAM; Wartiovaara, Kirsti, ”Selvitys keskusta-alueelle ohjattavista kulttuuripalveluista”, 1971. HSA, keskustatoimisto.

1076 Juhani Pallasmaan haastattelu, Helsinki 1.6.1999, 29. MFA.

1077 Koho 1994, 83f.

1078 Aaltos anteckningar, Keskustasuunnitelma. AAM, 13 A 471 och 13 A 472.

1079 Töölonlahti-Terassitori-komitea, 1/1972, 10.1.1972 och 6/1972, 19.6.1972. AAM.

1080 Alvar Aalto till Teuvo Aura 2.7.1971. AAM.

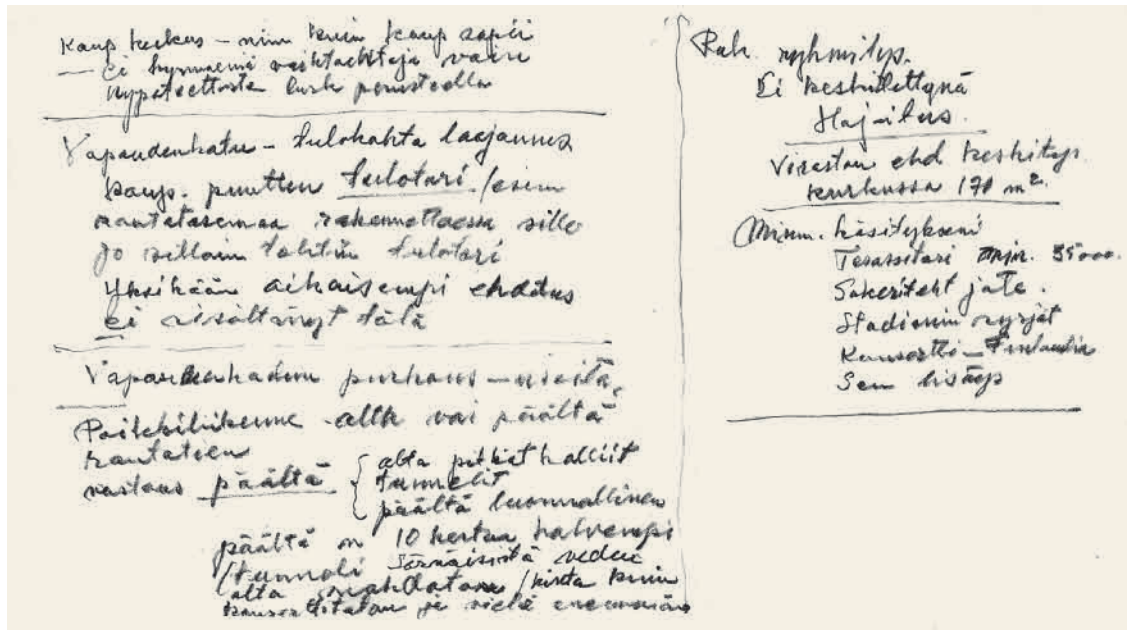


BILD III.14.  
Alvar Aaltos anteckningar inför uppdraget 1971. MFA.

Av anteckningarna framgår att staden behöver ett ankomsttorg, att en viadukt är ekonomiskt fördelaktigare än en tunnel och att byggnaderna inte bör samlas på en plats.

järnvägens ilgodsstation, ovanpå den fjärrtrafikens busstation, och på taket parkering i två våningar blir inte endast områdets största, utan i kubik mätt störst i hela stadskärnan. Den skulle inte fylla ett reellt behov utan endast tjäna trafikundersökningar. Han påpekade att en sådan ur byggnadskonstnärligt perspektiv sett olämplig koncentration absolut inte borde få ske. Den skulle förhindra all framtida utveckling. Ytterligare motsatte han sig centraliserade terminaler. Han föredrog ett mer flytande trafiksystem som borde lösas inom ramen för kollektivtrafikens fördelning inom staden.<sup>1081</sup>

Planeringen grundade sig emellertid på något så när realistiska önskemål beträffande de offentliga byggnaderna. Finlands konstakademi

1081 Töölönlahti-Terassitori-alueen kaavarunko, alustava ohjelma, 18.5.1971. AAM, 13 A 463; Töölönlahti-Terassitori-komitea, 2/1972, 28.2.1972. AAM.

och Stiftelsen för nationaloperan hade ansökt om tomtreservering och detsamma hade Finlands arkitekturmuseum tillsammans med Finlands kommunförbund och Finlands arkitektförbund gjort.<sup>1082</sup> Den sistnämndas önskan var en tomtreservering för ett arkitekturmuseum, Aaltos skötebarn som han länge arbetat för. Dessutom önskade Helsingfors Konsthall, Konstnärsgillet i Finland och Konstflitföreningen i Finland att tomter skulle reserveras för deras bruk.<sup>1083</sup> Planerna för en opera hade pågått sedan seklets början och kravet på ett konstmuseum var som framgår av den historiska översikten inte heller ny. Lika

1082 Töölönlahti-Terassitori-komitea, föredragningslista 28.2.1972. AAM 13 A 488.

1083 Se Konstflitföreningens och Oopperasäätiös brev till Teuvo Aura. HSA, Teuvo Auran kirjeet 1972-1973; Alvar Aalto till Suomen Kaupunkiliiton hallitus 10.4.1963. AAM; Memorandum s.a. AAM, AA 34; Alvar Aalto till Teuvo Aura 2.7.1971. AAM, AA 43.

klara önsknings om tomtreserveringar inlämnades inte inför uppdraget 1959. Dessutom räknade man med cirka tio möjliga nybyggnads- och tillbyggnadsprojekt i området. Däri ingick busstation, ishall samt utvidgning av Posthuset och sockerbruket.<sup>1084</sup>

Trafikkonsult Murole, som också umgicks och samarbetade med den unga generationens arkitekter, kallades till ett av Aurakommitténs möten i egenskap av expert och planerare av Brunnsгатans metrostation. På mötet redogjorde Aalto för sin ståndpunkt i busstationsfrågan och sade att det tekniskt sett är svårt att förverkliga busstationen som centrumbyrån hade föreslagit. Höjderna är inte tillräckliga. Murole meddelade till mångas förvåning att han understödde Aaltos idé till ny lösning av närtrafiken för bussar. Hans förslag krävde inte fasta terminaler. I likhet med Aalto ansåg Murole också att centrumlösningen inte fick förankras i terminalpolitik. Han ansåg att om en station för fjärrtrafiken byggs så borde det ske under promenaddäcket på parkeringsplatsernas bekostnad. För att den miljötekniska utredningen skulle gå framåt beslöt Aurakommittén att man i alla fall skulle bereda sig på att busstationen skulle placeras intill järnvägsstationen.<sup>1085</sup> Mötet ledde till att Murole och Liikennetekniikka Oy anlätades som trafikplanerare för projektet. Murole kände sig hedrad eftersom Aalto dittills hade engagerat endast svenska experter.<sup>1086</sup>

Aalto satte sig grundligt in i busstationsfrågan. Han vände sig igen till Fleig och lät honom göra en jämförelse mellan situationen i Zürich och Helsingfors. Därtill tog han reda på förhållandena i Amsterdam, Köpenhamn, London och Stockholm. I alla städer fanns det endast hållplat-

ser och inga planer på att bygga en busstation i centrum.<sup>1087</sup> Han korresponderade också med arkitekt Leslie Martin (1908–2000) i England för att få bekräftelse på att en flexibel busstrafik var rätt.<sup>1088</sup> Liksom 1959 skaffade han dagsaktuell information om europeiska trafiklösningar.

Tidsmässigt sammanfaller Aaltos uppdrag med invigningen av Finlandiahuset och planeringen av kongressdelens utvidgning. Byggnaden fick ett blandat mottagande och utlöste en protestvåg. Den ansågs för stor och prålig, byggd på fel plats och för en liten kulturelit. Schildt har refererat mottagandet Finlandiahuset fick, både pressens kritiska röster i Finland och de delade åsikterna utomlands. Jörn Donner får här representera Finlandiahusets kritiker när han i stadsfullmäktige frågade:

Kan vi finna ett bättre exempel på det sjukliga elitprålandet med vilket den så kallade konstkulturen sköts i Helsingfors än Finlandiahuset? Det kunde lika väl ha ritats av nazi-Tyskland chefsarkitekt Albert Speer. För de pengarna kunde man ha byggt tio kulturcentra i Helsingfors med ungdomsutrymmen, bibliotek, idrottshallar och dansutrymmen.<sup>1089</sup>

I denna för Aalto oangenäma atmosfär fick han möjlighet att uppdatera sin centrumplan. Området för dispositionsplanen sträckte sig från Brunnsгатan–Kajsaniemigatan i söder till Nordenskiöldsgatan i norr, och från Mannerheimvägen–Idrottsgatan i väster till järnvägen och Kajsaniemiviken i öster. Området inkluderade Järnvägstorget, Stationsplatsen, Kajsaniemiparken, Stadions idrottsområde och Djurgården och var således betydligt större än det område han tidigare planerat invid Tölövikens (se bilaga 1).<sup>1090</sup> Planeringsområdet var den här gången klart definierat. Däremot hade man svårigheter att enas om

1084 Wartiovaara, Kirsti, "Selvitys keskusta-alueelle ohjattavista kulttuuripalveluista", 1971. HSA, keskustatoimisto.

1085 Murole 2012, 202; Töölönlahti-Terassitori-komitea, 4/1972, 17.4.1972. AAM.

1086 Murole hade i sitt diplomarbete 1960 undersökt trafiklösningen i Aaltos centrumplan och kommit fram till att den arkitektoniska utformningen inte gick att realisera om trafikplanen verkställdes, Murole 2012, 64, 202.

1087 Dokument. AAM, Keskustasuunnitelma. Kaavoitusasiakirjat.

1088 Alvar Aalto till Leslie Martin 16.8. och 2.9.1971. AAM.

1089 Schildt 1990, 308, se även 307, 309ff; Kervanto Nevanlinna 2014, 182; Finlandiahusets grundsten lades våren 1969 och invigningen ägde rum i december 1971.

1090 Stpln, 19.3.2970, bilaga.



arbetsmetoden och planens innehåll. Aalto kunde inte godkänna centrumbyråns önskemål om flera alternativa lösningar och placeringen av ett till omfånget enormt trafikinstrument intill järnvägen.

#### 4.2.2

##### Aaltos reviderade plan 1971–1972

I det följande granskas Aaltos reviderade förslag och hur det kom till. Beskrivningen grundar sig på mötesprotokoll, Aaltos planbeskrivning och Muroles trafiklösning. Avsikten är att redogöra för hur planerarna på stadsplaneringskontoret påverkade gestaltningen. Samtidigt beskrivs striden om en position på maktfältet.

Det var meningen att Aalto skulle utföra det miljöinriktade konsultuppdraget i samarbete med centrumbyrån. Teamarbete var emellertid inte Aaltos starka sida. Jämfört med uppdraget 1959 presenterade Aalto dock inte genast ett färdigt förslag. Istället, utgående från de förslag till en kompromiss som han gett stadsledningen efter H 67-gruppens rapport, försökte han hitta en lösning som bevarade så mycket som möjligt av de ursprungliga idéerna i centrumplanen. Men att bevara Terrasstorget visade sig vara svårt. I mars 1972 ansåg kommittén att Aalto placerat för många byggnader och för mycket byggnadsrätt på sockerbrukets tomt<sup>1091</sup> och några månader senare blandade sig centrumbyrån i arbetet. Tjänstemännen höll fast vid kravet på alternativa lösningar samtidigt som Aalto bjöd på ett alternativ med maximal storlek på byggnaderna. Han ansåg att de övriga alternativen skulle uppkomma stegvis i takt med förverkligandet. För att få bättre kontroll beslöt centrumbyrån att det skulle hållas planeringsmöten med Aalto en gång i månaden oberoende av Aurakommitténs möten. Centrumbyrån presenterade även ett alternativ i

1091 Töölönlahti-Terassitori-komitea, 3/1972, 27.3.1972. AAM.

vilket största delen av den i H 67-rapporten förutsatta byggnadsrätten, 150 000 kvadratmeter, var placerad på Terrasstorget. Aaltos kompromissförslag med 50 000–85 000 kvadratmeter våningsyta på torget tillfredsställde inte centrumbyrån.<sup>1092</sup>

Aalto hade vissa villkor för områdets gestaltning. För det första fick höjdförhållandena inte enbart bestämmas av Mannerheimvägen.<sup>1093</sup> För det andra måste stadens hjärta motsvara stadsuddens geografiska form. För det tredje skulle fotgängartrafiken dras längs parkstigar, men med direkt kontakt med byggnaderna.<sup>1094</sup> Han understödde inte stadsmuseets utvidgningsplaner för stadsmuseet, utan han ansåg att en offentlig byggnad av annat slag borde ligga intill Riksdagshuset. Han hade ändrat åsikt och menade att Villa Hagasund borde förbli byggnadshistoriskt självständig, men samtidigt ansluta sig till en större helhet.<sup>1095</sup> Torget var problematiskt och Aalto var nästan färdig att ge avkall på det genom att säga: ”Terrasstorget är självfallet inte en absolut nödvändighet, men med tanke på helhetsbilden av Helsingfors närapå nödvändigt”.<sup>1096</sup> Skärpan och klarsyntheten i motiveringarna var borta. Aalto var en bruten man som vid det här laget gjorde sitt yttersta för att rädda centrumplanen. Aaltos mål var liksom på 1960-talet att förena parken, vattnet och byggnaderna för att undvika ett motsatsförhållande.<sup>1097</sup>

1092 Centrumbyrån, ”Töölönlahti-Terassitori-alueen kaavarunkotyön suunnittelukokous”, 29.6.1972, 10.8.1972 och 5.10.1972. AAM.

1093 ”Helsingin konserttitalon sijoitus ja uuden keskuksen alkusa”. AAM, Helsingin keskustasuunnitelma IV, 13 A 472.

1094 Aalto, Alvar, ”Helsingin keskustasuunnitelma, Töölönlahti-Terassitorialue”, 30.12.1972, Stn 5.11.1973, bilaga.

1095 Aalto, Alvar, 3.7.1972 daterat dokument om Finlandiahusets omgivning, Helsingin keskustasuunnitelma V. AAM, 13 A 582.

1096 Aalto, Alvar, ”Helsingin keskustasuunnitelma, Töölönlahti-Terassitorialue”, 30.12.1972, Stn 5.11.1973, bilaga. ”Tämä terassitori ei tietenkään ole mikään ehdoton välttämättömyys, mutta se on Helsingin kokonaisuuden kannalta melkein välttämätön”. Fritt översatt Eva Johansson.

1097 Aalto, Alvar, ”Helsingin keskustasuunnitelma, Töölönlahti-Terassitorialue”, 30.12.1972, Stn 5.11.1973, bilaga; HS 10.4.1973.

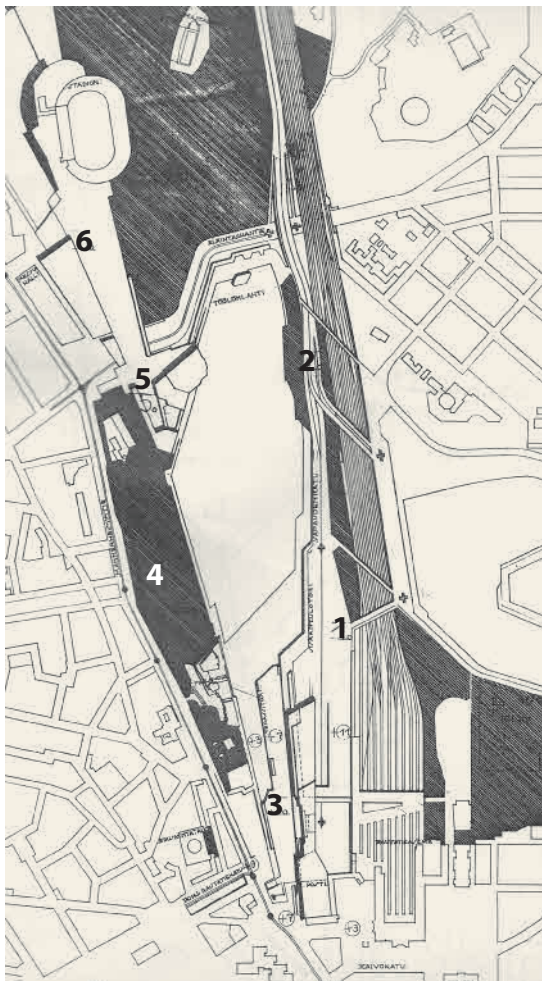


BILD III.15.  
Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1972. Alvar Aalto, *Helsingin keskustasuunnitelma Töölönlahti-Terrassitorialue* 30.12.1972.

1. Trafiktorget, 2. Frihetsgatan, 3. Terrasstorget,  
4. Hesperiaparken, 5. Sockerbrukets tomt med offentliga byggnader, 6. Däck mellan sockerbrukets tomt och stadion. Nedanför stadsträdgården på Tölövikens norra strand ett café.

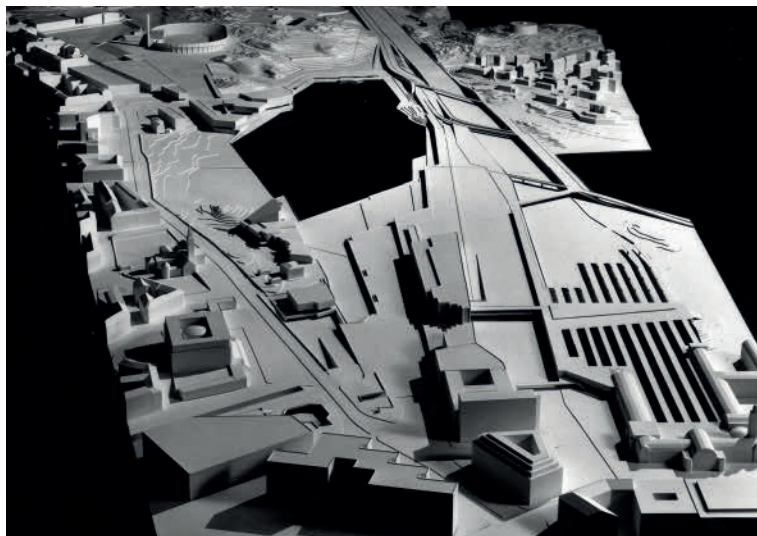


BILD III.16.  
Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1972, modell. MFA, 13–2998, Aalto.

Notera att byggnaden nordost om Riksdagshuset påminner om Musikhuset som står på tomten idag.

Liksom i början av 1960-talet gjorde han flera studier av strandlinjens dragning. Förutom i de allra första ritningarna 1960 var stranden arkitektoniskt utformad och mer eller mindre uppbruten. I 1964 års förslag är linjen enhetlig, medan han 1972 bestämde sig för en mer bruten linje. I Alvar Aalto-museets arkiv finns ritningar där den lägsta nivån norr om torgterrasserna är park som via några gröna öar fortsätter vidare längs Tölövikens östra strand. Antagligen tänkte han sig att öarna skulle formas av muddringsmassorna. Liksom på 1960-talet minskade grönskan allt eftersom planeringen framskred.<sup>1098</sup>

### Gestaltningen

I Aaltos reviderade plan finns öppenheten kvar (bild III.15 och III.16). Den fria grönzonen från söder långt norrut fick inte brytas. För att bevara detta bälte föreslog Aalto att ishallens planerade tillbyggnad skulle flyttas till västra sidan av hal-

<sup>1098</sup> Helsingfors centrumplan, ritningar. AAM.

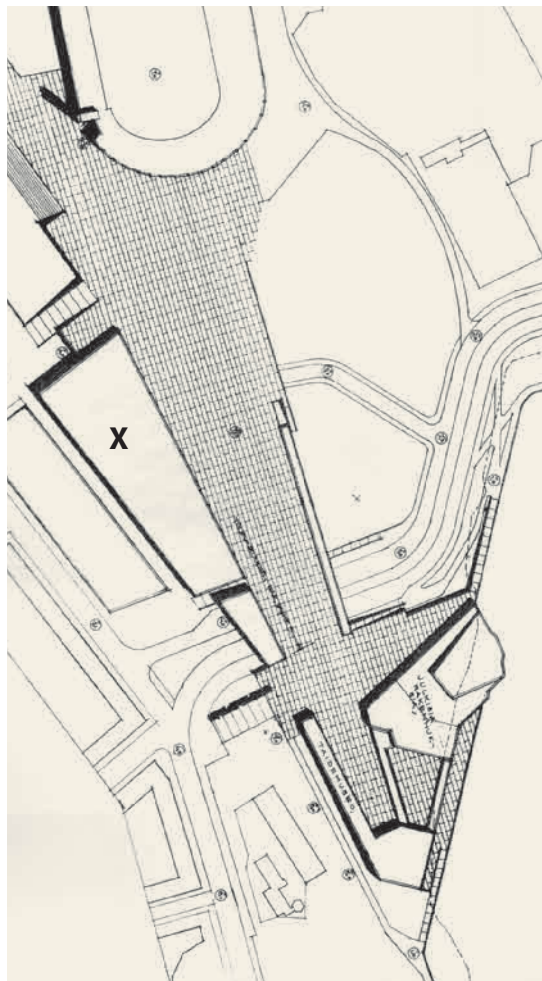


BILD III.17.  
Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1972, norra delen.  
Alvar Aalto, *Helsingin keskustasuunnitelma Töölönlahti-Terrasitorialue* 30.12.1972.

En långsmal plats öppnar sig från de offentliga byggnaderna invid Tölövikens mot Olympiastadion. En ny byggnadsruta (x) intill den tidigare mässhallen. Nere till vänster ett konstmuseum och till höger plats för offentliga byggnader, exempelvis operan.

len. Området mellan stadion och sockerbrukets tomt såg han som karaktärlöst och parkeringsplatsen för bred. Området saknade form, proportioner och riktning. Intill mässhallen fanns det enligt Aalto plats för en lika stor eller större byggnad än mässhallen, och de öppna parkeringsplatserna kunde i framtiden täckas med ett promenaddäck.

Tallbacken intill parkeringen, vid Djurgårdsvägen, behöll han som park. Intill vattenspegeln på sockerbrukets tomt tänkte han sig konstmuseet. Placeringen överensstämde både med hans och Auras tidigare uttalanden. Därtill kunde exempelvis operan placeras i närheten (bild III.17). Byggnadsgruppen öppnar sig mot ett mellanting av gata och torg mot stadion, samtidigt som den har kontakt med Tölövikens och byggnaderna i söder.<sup>1099</sup> En av de offentliga byggnaderna är liksom i hans tidigare förslag placerad vid vattenbrynet. Planen ger ett intryck av att en sektion av Terrasstorget flyttats norrut.

Söder om Tölövikens delar terrasserade byggnadsmassor upp torget i Terrasstorget och Infartstorget. Postens tillbyggnad är inte längre tvärvästad utan uppskissad i längdriktningen mot norr. Aalto återupptog en lösning han lagt åt sidan när han sökte utformningen för centrumplanen i början av 1960-talet.<sup>1100</sup> I anslutning till Posthuset eller separat kunde han tänka sig ett högklassigt ämbetshus (se bild III.16). Torgterrasserna har justerats en aning och är nu på nivån + 9, + 3, + 7, + 11 framför Riksdagshuset. Terrasstorget har delats i en lugn och i en trafikintensiv del. Byggnadsmassorna skiljer åt funktionerna, men trots kravet på högre byggnadsrätt är grundidén skönjbar. Aalto hade emellertid gått med på att dela upp torget enligt H 67-gruppens alternativ och övergivit sitt kompromissförslag att bygga längs torgets och Tölövikens östra sida.

Aalto uppfattade det nya trafiktorget som ett förändrat instrument och effektiv trafikfördelare. Det var uttryckligen ett trafikorg utan korsande gångvägar. Han indelade beskrivningen för Aurakommittén i sju punkter, som han beskrev enskilt och i detalj. Punkterna presenteras i den ordning kommittén ansett att de borde åtgärdas. Först beskrivs punkt nummer sju och fem – området socker-

1099 Aalto, Alvar, "Helsingin keskustasuunnitelma, Töölönlahti-Terrasitorialue", 30.12.1972, Stn 5.11.1973, bilaga; HS 10.4.1973.

1100 Se Helsingfors centrumplan. AAM, ritningar, 13–1181.

bruket-ishallen-stadion. Området ingick nu i stadens centrum och Aalto betonade att småstadsaktiga zoner inte fick skapas. De övriga delarna utgörs av Hesperiaparken (4) som bildade en egen koncentration av byggnader runt Finlandiahuset och Terrasstorgsområdet som enligt Aalto primärt skulle vara DET SJÄLVSTÄNDIGA FINLANDS HUVUDCENTRUM (Aalto använde versaler). I Terrasstorgsområdet ingick förutom torget (1 & 3) Frihetsgatan (2) som skulle ha många utfarter för att minska isoleringen mellan de västliga och östliga stadsdelarna. I beskrivningen för Aurakommittén saknas punkt sex där parkeringslösningen presenteras. Av den slutliga versionen framgår att järnvägens nivå + 3 utgör parkeringsplanet. Under däck och byggnaderna finns 1650 parkeringsplatser. Enligt planen skulle parkeringen öster om konserthuset bevaras på marknivå (+ 3). På parkeringsfältet framför stadion har 700 platser inritats.<sup>1101</sup>

Aalto hade gått centrumbyrån till mötes och motiverade lösningen med främst funktionella argument. Han beskrev inte den reviderade planen som en helhet eller delar som kompletterade varandra utan delarna verkar lösryckta. I rapporten betonar Aurakommittén att syftet med den heltäckande miljöutredningen varit att reda ut områdets betydelse som en del av stadens centrum. Aalto höll dock i sin del av rapporten fast vid att huvudstaden behövde ett centrum som skulle beakta samtidens levnadsvanor. Tidigare föreslagna kvarters- och trafiklösningar lämpade sig inte för detta ändamål. Han menade att sådana alternativ inte låg i stadens intresse.<sup>1102</sup> För Aurakommittén brådskade inte utformningen av området söder om Tölövikén. Det upptogs därför sist på åtgärdslistan.

1101 Aalto, Alvar, "Pm koskien Helsingin keskustan yleissuunnitelman yksityiskohtia 30.12.1972", Stn 5.11.1973, bilaga; Tölölähti-Terassitori -komitea till Stn 3.9.1973, Stn 5.11.1973, bilaga 1.

1102 Tölölähti-Terassitori -komiteas brev till stadsstyrelsen 3.9.1973, Stn 5.11.1973, bilaga 1.

## Trafiklösningen

Enligt trafikplanerna, som Murole presenterade i oktober 1972, skulle Frihetsgatan realiseras i nedbantad form, eventuellt med plankorsningar. Han önskade att staden skulle avgöra om den skulle anslutas till Kajsaniemistranden eller längre norrut i Djurgården. Han hade redan tidigare föreslagit att Järnvägsgatornas tunnel skulle utnyttjas som trafikled. Detta kunde eventuellt eliminera behovet av ringleden.<sup>1103</sup> Centrumbyrån var inte intresserad av förslaget och konstaterade kort att riktlinjerna för trafikplaneringen är fastslagna och bör följas. Enligt dem fortsatte utredningen av Frihetsgatan och ringleden, som skulle dras längs Kajsaniemistranden.<sup>1104</sup> För Aalto var Frihetsgatan, som nu kallades huvudleden, och speciellt dess förgreningar, fortfarande viktig. Med utfarterna skulle förutom stadens östra och västra delar förenas, infarten lättas upp och helheten skulle för att använda Aaltos uttryck bilda ett "stadstekniskt motiv". Torget där trafiken mynnar ut och breder ut sig kallade Aalto för en trafikutvidgning. Trafiktorget är placerat ovanpå järnvägen på samma nivå som Frihetsgatan. Dess främsta funktion skulle vara att betjäna olika och ständigt förändrande trafikformer. Där kunde ett stort antal bussar placeras.<sup>1105</sup> Varken i pm:et som bifogats förslaget eller i pressmeddelandet nämns ordet busstation i samband med det reviderade förslaget. Pm:et innehåller dock en lång utläggning om H 67-gruppens, enligt Aalto, mastodont till busstation och dess omöjlighet. Aalto var väl medveten om sitt underläge och vädjade, märk väl, i beskrivningen av förslaget till Aurakommittén att förhindra att busstationen byggs. En sådan byggnad kunde enligt Aalto omöjligt inneha centralplatsen i det självständiga Fin-

1103 Tölölähti-Terassitori -komitea 4/1972, 17.4.1972. AAM.

1104 Tölölähti-Terassitori -alueen kaavarunko 5.10.1972.

1105 Aalto, Alvar, "Helsingin keskustasuunnitelma, Tölölähti-Terassitorialue", 30.12.1972, Stn 5.11.1973, bilaga.

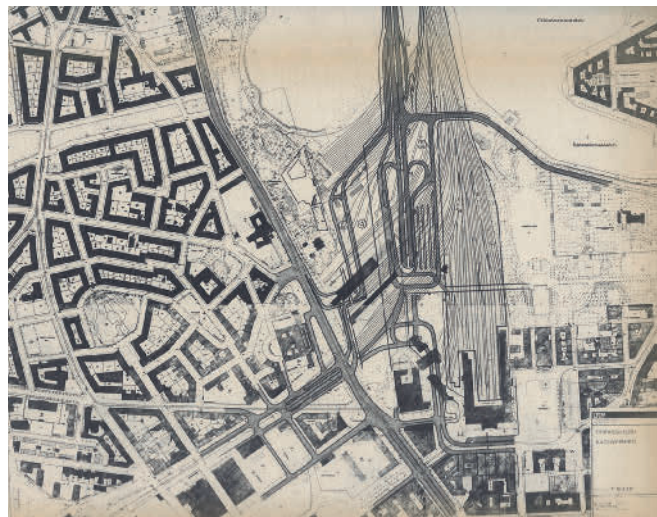


BILD III.19.  
Liikenneteknikka Oy, Terrasstorget, fullt utbyggt gatunät. Helsingfors stadsplaneringskontor, Liikenneteknikka Oy, "Terrassitori, Liikennesuunitelma 1973-01-31".

Från Frihetsgatan har en utfart till Kajaniemistranden tillförts och förbindelsen till Stationsplatsen byggts ut.

< BILD III.18.  
Liikenneteknikka Oy:s trafiklösning, byggnadsskede I. Helsingfors stadsplaneringskontor, Liikenneteknikka Oy, "Terrassitori, Liikennesuunitelma 1973-01-31".

Frihetsgatan har planerats som tvåflig gata på markplanet. Tvärtrafiken västerut är dragen i Kampens banschakt. En utfart norr om Djurgårdsviken leder trafiken över järnvägen österut.

lands huvudstad.<sup>1106</sup> Centrumbyrån var för sin del inte det minsta intresserad av identitetsskapande faktorer. Man hittade inga gemensamma målsättningar utan talade förbi varandra.

Liikenneteknikka Oy:s slutliga trafikplan för Terrasstorget var en betydligt nedbantad version jämfört med Aaltos och H 67-gruppens tidigare planer. Frihetsgatan skulle först byggas som gata i markplanet. Den skulle leda till trafiktorgets parkering och stå i kontakt med matartrafiken. Förbindelser till Stationsplatsen och banschaktet i Kampen ingick. Enligt utredningen skulle ringle-

den västerut bantas ner till en tvåflig gata dragen i banschaktet. Till skillnad från tidigare planer hade också järnvägsövergången för fotgängare flyttats norrut (bild III.18 och III.19). I enlighet med gällande norm för innerstaden innehåller planen 1295 bilplatser, drygt 200 färre än vad Aalto uppger. Busstationen kunde enligt trafikplanerarna placeras på däck + 7 och ankomst- och avgångsterminalen på däck + 11.<sup>1107</sup> Lösningen överensstämmer med Muroles tidigare nämnda uppfattning att busstationen borde byggas under däck.

1106 "Helsingfors centrumplan", information för pressen. AAM, 13 A 455; Aalto, Alvar, "Helsingin keskustasuunitelma, Töölönlahti-Terrassitorialue", 30.12.1972, Stn 5.11.1973, bilaga.

1107 Liikenneteknikka Oy, "Terrassitori. Liikennesuunitelma", 1973-01-31. Staden räknade med att Statens Järnvägar skulle flytta sin verksamhet från planeringsområdet till Böle före 1980. Helsingfors stadsplaneringskontors bibliotek.

Trafikplanen förutsatte att förverkligandet skulle genomföras i tre etapper. Gatuförbindelsen till Stationsplatsen och till banschaktet för hamnbanan i Kampen skulle byggas efter att godsstation flyttat till Böle. Frihetsgatan skulle i det här skedet vara en fyrfilig gata på marknivå. I denna nedbantade lösning skulle gatan anslutas med en överfart till Kajsaniemistranden. Lösningen skulle dock innebära plankorsningar. När detta skede var klart kunde man börja bygga torgen och resa byggnaderna. Innan den slutliga byggnadsfasen inleddes kunde man fortfarande låta bli att förverkliga trafiktorget. I Frihetsgatans andra skede skulle den byggas ut till en trafikled med 3+3 filer (se bild III.19.).<sup>1108</sup>

Enligt Murole togs inte Aaltos målsättning att förena de östra och västra stadsdelarna med gatuförbindelser över järnvägen med i trafikplanen, eftersom de skulle ha förutsatt en tilläggsramp vid Kajsaniemistranden. Aalto ändrade inte heller sina planer, varför ritningarna inte stämmer överens med varandra. Enligt Murole var planen bristfällig, men han påpekar att helheten och riktlinjerna alltid var viktigare för Aalto än detaljerna. Dem kan man åtgärda senare.<sup>1109</sup> I trafikplanen sägs att Aaltos diagonala förbindelser över bangården ska uppfattas som principiella, inte som trafiktekniskt utforskade lösningar.<sup>1110</sup> Både bilismens motståndare och stadens trafik- och generalplanerare som höll fast vid tidigare utstakade linjer med en kraftigare utbyggnad av vägnätet hade influerat trafikplanen. Den tillät många alternativa lösningar, och möjligen var detta ett problem eftersom den inte behandlades tillsammans med Aaltos reviderade plan.

1108 Liikennetekniikka Oy, "Terrassitori. Liikennesuunnitelma", 1973-01-31. Helsingfors stadsplaneringskontors bibliotek.

1109 Murole 2012, 201f.

1110 Liikennetekniikka Oy, "Terrassitori. Liikennesuunnitelma", 1973-01-31. Helsingfors stadsplaneringskontors bibliotek.

## Aalto och stadsförvaltningen

Under planeringsskedet låg makten hos centrumbyrån, som därför kunde diktera villkoren. Terrasstorgets utformning grundar sig i stor utsträckning på byråns uttryckliga krav. Aalto protesterade genom att inte skissa upp en busstation. Den har dock i hans trafikplanerares lösning placerats under däckets och terminalerna på trafiktorget. Tapert bevarade han de snedställda byggnaderna i Kampen fastän H 67 ansett att de inte gick att genomföra. Utformningen av området mellan sockerbrukets tomt och stadion kan till skillnad från Terrasstorget ses som Aaltos egen lösning. Enligt de undersökta handlingarna blandade centrumbyrån sig inte i gestaltningen av den norra delen. Frånsett operan har området inte bebyggt. Det är alltså fortfarande möjligt att bevara den för Aalto viktiga oavbrutna längdriktningen i mitten av stadsudden.

Intresset för Aaltos reviderade plan var stort inom staden trots det tröga samarbetet. Stadsplaneringsnämnden och ett antal tjänstemän, sammanlagt 20 personer, bekantade sig med planen i Aaltos ateljé före julen 1972, enligt Hedmans brev.<sup>1111</sup> Man åkte dessvärre inte till ateljén i Munksnäs i förväntan på en ny, genial lösning, snarare ville man se om Aalto beaktat alla krav som hade ställts. Besökarna fick emellertid finna sig i att Aalto inte levererade fler alternativ. Han hade justerat förslaget så att trafiken inte plötsligt stannar upp utan leds in i centrum genom att förgrenas, enligt hans beskrivning, på ett operativt fält eller på ett andra järnvägstorg. Broar förenar de östra och västra stadsdelarna. Han ansåg, som ovan framgått, att det var förmånligare än att bygga den föreslagna tunneln. Byggnadsrätten var dock betydligt högre än i hans första skisser, men den ansågs fortfarande för liten. Aaltos förslag är daterat 31.12.1972 och i mars konstaterade Aurakommitén att konsultuppdraget hade utförts i enlighet

1111 Lars Hedman till Alvar Aalto 1.12.1972, Lars Hedmans arkiv.

med kontraktet. Slutrapporten noterades för kännedom och på samma möte fastslogs att en offentlig byggnad på 100 000 kubikmeter skulle tillföras byggnadsmassan väster om Posthusets tillbyggnad.<sup>1112</sup> Området hade kommit i stadens ägo 1969 i samband med ett markbyte med staten. Med detta förfarande föreslog man höjd byggnadsrätt utan att röra Aaltos förslag. Några veckor senare hade Aurakommittén kommit fram till att Aaltos förslag godkänns och att man skulle föreslå för stadsstyrelsen att förslaget skulle utgöra grund för den fortsatta planeringen.<sup>1113</sup>

Avtalet mellan Aalto och staden gav möjlighet till en förlängning av samarbetet som dock inte utnyttjades. Aalto hade en gräns för vad han kunde gå med på och den tilltalade varken stadens beslutfattare eller tjänstemän. Innan kommittén upplöstes gavs utgående från utredningen en rekommendation för den fortsatta planeringen. Man gav ett förslag på vad som skulle byggas på området: konstmuseet och operan på sockerbrukets tomt, samt ministerier och utrymmen för internationella utställningar och organisationer på torget. Kommittén ville inte fylla området med kulturbyggnader, tvärtom ansåg man att det för största delen av projekten borde hittas tomter utanför området Tölövikens-Terrasstorget. Man förordade inte ett utbyggande av Stadsmuseet, och även Arkitekturmuseets behov skulle lösas på annat håll. Dessutom önskade man en utredning om huruvida området eventuellt skulle lämpa sig för någonting annat än det förslag som gjorts enligt tomtreserveringarna.<sup>1114</sup> Rekommendationen, det vill säga beslutet om ökad byggnadsrätt och den allmänna armbrytningen kring Aaltos reviderade plan, avspeglar spänningarna inom stadsförvalt-

ningen. Centrumbyrån ville bygga tätt, samtidigt som det i Auras kommitté tydligen också fanns stöd för att sprida ut kulturbyggnaderna.

Förslaget att ge Aalto en möjlighet att revidera centrumplanen väckte stort motstånd. Kommittén hade helt uppenbart tillsatts utan stadsplaneringsnämndens godkännande och ledde till att centrumbyrån kontrollerade arbetet extra noggrant. Det uppstod en prestige-kamp som centrumbyrån tack vare politiskt stöd vann mot Aurakommittén. Till slut ställde Nordberg (SDP) med flera en motion i fullmäktige. I den krävde man att stadsstyrelsen skulle upplösa kommittén, som enligt motionsställarna var odemokratiskt sammansatt. De krävde att planeringen skulle ske i samband med dispositionsplaneringen – en del kan inte lyftas ut och övervakas av en kommitté där konsulten ingår.<sup>1115</sup> Politikerna bakom motionen tog tjänstemännens parti och godkände inte att stadsdirektören enligt eget gottfinnande hade grundat en kommitté. En bidragande orsak till avogheten var konsulten. H 67-gruppen hade enligt Pankakoski varit förbjuden att ha någon som helst kontakt med Aaltobyrån.<sup>1116</sup> Då hade Ervi skickat programmet som Hietanen gjort upp för åren 1967–1970 till Aalto, men för övrigt hölls han utanför.<sup>1117</sup> På stadsplaneringskontoret ville man helt tydligt inte ha någonting med honom att göra, och med politikernas stöd hade man intagit en position på maktfältet.

Aaltos synpunkter beaktades inte av dem som hade makten. Enligt Murole behandlade centrumbyrån och stadsplaneringsnämnden ”maestro” Aalto illa. Hedman pumpade Aalto på information om trafiken på varje möte, fastän det var konsultens uppgift att lösa trafikproblemen. Ingen enskild person kan dock enligt Murole beskyllas för

1112 Töölönlahti-Terassitori -komitea 1/1973, 16.3.1973. AAM.

1113 Järnvägsstyrelsen till Helsingfors stadsstyrelse 28.4.1969. HSA, KHS DNo35/375–66; Töölönlahti-Terassitori-komitea 2/1973, 2.4.1973.

1114 Töölönlahti-Terassitori -komitea, 3/1973, 21.6.1973 och 4/1973, 3.9.1973, AAM; Helsingfors stad och Alvar Aalto, ”Avtal”, 1972. AAM.

1115 Stge 18.4.1973; På mötet 3.9.1973 upplöstes Töölönlahti-Terassitori-komitea, protokoll 4/1973. Rapporten som skickades till stadsstyrelsen är daterad samma dag.

1116 Jorma Pankakoski till Eva Johansson 28.11.2013, Eva Johanssons arkiv.

1117 Aarne Ervi till Alvar Aalto 28.9.1967. AAM.

osakligt beteende utan det var ett kollektivt motbjudande uppförande mot en gammal man. Han minns också att Aalto ondgjorde sig över att arbetet inte leddes av en vanlig kommitté utan av en areopag, en så kallad smakdomsstol. Dessutom menade Aalto att ”en kohort av små tjänstemän hade förstört hans livskarriär”.<sup>1118</sup> Det gick inte att slåss mot väderkvarnar. Aalto märkte inte att tjänstemännen hade ett politiskt stöd. Hela processen runt den reviderade planen speglar också övergången från enskilda arkitekters lösningar till en samhällsstyrd samhällsplanering. De som har den politiska majoritetens förtroende och stöd får bestämma enligt vilka kriterier staden planeras och byggs. I början av 1970-talet var Aalto definitivt inte en av makthavarna. Tiden hade gått honom förbi. Det gick inte längre att utesluta tjänstemännen från utformningen av stadsplaner.

#### 4.2.3

##### Mottagande och behandling

Nedan granskas förslagets bemötande i pressen och planens behandling i stadsstyrelsen ett halvt år senare. Avsikten är att förklara att avogheten mot Aaltos förslag avspeglar sig både i media och i stadsstyrelsen. År 1973 tog *Helsingin Sanomat* inte längre upp Aaltos plan på första sidan men gav den ett helt uppslag inne i tidningen. Det konstateras att planen var halvfärdig, men att Aalto skulle fortsätta utveckla den. Vem som delgett den informationen är oklart. Tidningen fäste sig vid det nya stora torget som skulle samla och fördela biltrafiken i centrum och att Aalto ansåg att Helsingfors behöver ett centrum som speglar tidens levnadsätt. Enligt den text som Aalto dikterat för pressen skulle Frihetsgatan göra det möjligt att ge staden ”rätt karaktär” och dessutom påpekade han – som vid alla tidigare tillfällen – att höjdskillnaderna ger möjlighet att placera biltrafik och fot-

gångare på olika plan. Han nämnde att Frihetsgatan och järnvägen har skilts åt med en parkartad ås och att områdets gångtrafik har lösts med parklika korridorer. Trafiktorget, som inte korsas av fotgångarleder, motiverade Aalto med att Helsingfors är fattigt på torg och att staden helt saknar ett trafiktorget som knutpunkt och fördelare av trafiken.<sup>1119</sup> Ursprungligen hade Aalto utgått från Mannerheimvägen och Frihetsgatan som stadskärnans två huvudleder, men nu skulle Frihetsgatan ersätta den ineffektiva Mannerheimvägen.

*Hufvudstadsbladet* började sin artikel ”Ge Hfors rätt karaktär” med att presentera Aaltos målsättning som var ”att bygga ett nytt, ostört och fungerande centrum”. Därefter recenserades Aaltos utläggning om det unika med obbyggda reservområdena mitt inne i centrum, vilket måste ses som en tillgång som ger möjlighet att reparera den skada järnvägen skapat genom att dela Helsingfors i ett West End och ett East End. Tidningen frågade vem som får de nya byggnaderna och Aura svarade att det fanns en uppsjö av ansökningar. Vilka de var framgår inte. Terrasstorgets totala byggnadsyta uppgavs till 187 500 kvadratmeter, men varken ritningarna eller modellen innehåller en byggnadsruta väster om Posthuset, som ovan nämnda kommittébeslut – förutom höjd byggnadsrätt – också innebar.<sup>1120</sup> Enligt Aurakommitténs protokoll togs beslutet snabbt och för att få det vidare i beslutsapparaten var det bättre att förändringarna inte marknadsfördes. Den ökade byggnadsrätten innebar att den öppna vyn från söder mot Tölövikens åtminstone delvis skulle skymmas. Detta skedde i och med att Museet för nutidskonst Kiasma byggdes på tomten 1996–1998. Ytterligare en av Aaltos grundpelare smulades sönder.

I en ledare ställer *Helsingin Sanomat* sig kritisk till planen, och menar att en plan igen tillförts serien av centrumplaner och att förändringarna av Helsingfors ansikte fortsätter på papperet,

1118 Murole 2012, 202f

1119 HS 10.4.1973

1120 Hbl 10.4.1973.



men att ingenting sker i praktiken. Som konkret exempel nämns busstationen som än en gång fått ny form. Det uppfattades som frustrerande. Aaltos nya plan ansågs som en vinst för Hesperiaparken och invånarnas trivsel. I ledaren tas också ställning till byggnadsrutorna. Skribenten anser att det är bakvänt att monumentalbyggnadernas innehåll slås fast i efterhand.<sup>1121</sup> Om Aalto hade fått hålla sig till de befintliga byggnadsprojekten skulle han kanske ha undvikit den här kritiken. *Suomen Sosiaalidemokraatti* såg planen som centrumplanens solnedgång. Tidskriften *Arkkitehti-Arkitekten* publicerade Aaltos beskrivning av den reviderade planen och hans artikel om Finlandiahusets placering ett år senare, det vill säga i numret som presenterade Aaltos arbeten efter 1968.<sup>1122</sup> Tidskriften hade ingen brådska att presentera planen.

Aalto kommenterade indirekt läget på arkitektfältet i ett tal under 100-årsfesten för Tekniska högskolans arkitektavdelning den 5 december 1972. Han talade om de finska och svenska orden ”rakennustaide” och ”byggnadskonst” och sade att de inte betyder samma sak som ”arcitectura”. Han menade att de först nämnda isolerar samhället och konsten från varandra. Fenomenet hörde enligt honom till tidens farligaste. Han fortsatte med att beskriva den tendens som grundar sig på system, modeller och beräkningar. Med hjälp av dessa och i skydd av en lösningsmodell tror man sig åstadkomma goda bostäder och offentliga byggnader. Tilltron till systemet hade vid det här laget spritt sig till ämbetsverken. Det märktes i Helsingfors och på andra håll i landet. Det hade gått så långt att en motreaktion redan uppstått och han berättade att han svarat på nödroppet från Yale universitet därför att det tidigare varit formalismens centrum. Därifrån var det möjligt attackera tendensen.<sup>1123</sup> Aalto rörde sig i internationella kretsar, åtmins-

tone lät han åhörarna förstå att han upprätthöll sina kontakter. I hemlandet hade han ingen möjlighet att påverka längre. Inom stadsförvaltningen hade han ingen talan. I början av 1970-talet var han närmast ett rött skynke för redaktion på *Arkkitehti-Arkitekten* och vid Tekniska högskolan, Aalto-universitet idag, existerade han inte.<sup>1124</sup>

I Aurakommitténs rapport föreslås att Aaltos miljöplan och kommitténs utredning om möjliga byggnadsprojekt på området skulle utgöra grund för fortsatta åtgärder och planering.<sup>1125</sup> Den första oktober 1973, endast några dagar efter att rapporten inkommit, behandlade stadsstyrelsen ärendet. Man var tvungen att bordlägga frågan och ta en paus på fyra veckor innan ett beslut kunde tas. Det fanns inte tillräckligt stöd för Aaltos visioner längre och rapporten noterades för kännedom i november 1973. Redogörelsen och utredningen om eventuella byggnadsprojekt på området skickades till stadsplanerings- och fastighetsnämnden med uppmaningen att Aaltos miljöplan och utredningen skulle beaktas som en grundskiss, dock så att stadsplaneringsnämnden skulle göra en separat utredning om operahusets placering. Det brådskade med operan eftersom operastiftelsen hade meddelat att staden borde utnämna en representant till tävlingsnämnden.<sup>1126</sup> I brist på stadsplan behövdes det en frimärksplan för en enskild byggnad. Tillvägagångssättet skulle av samma skäl tillämpas både i Kampen och söder om Tölövikens på 1970- och 1980-talen. Projektplaneringen tog över stadsplaneringen.

Samtidigt som Aalto arbetade i motvind med att revidera centrumplanen samarbetade han

1121 HS 11.4.1973.

1122 SS 10.4.1973; ARK 6/1974.

1123 Aalto, Alvar, "Speech at the Helsinki University of Technology Centennial Celebration" (1972), Schildt 1997, 282ff.

1124 Enligt professor Aino Niskanen höll Wilhelm Helander en lektion efter Aaltos död. Sedan dröjde det till 2000-talet innan Aaltos produktion med 1,5 föreläsning började ingå i historieundervisningen. Först på 2010-talet hölls den första föreläsningsserien om Aalto. Enskilda föreläsningar har sporadiskt hållits av utlänningar för utlänningar, Aino Niskanen 18.2.2015 under seminariet: *Aalto beyond Finland. Architecture and Design 2nd Alvar Aalto researchers network seminar*. Rovaniemi, Finland 16–18 February 2015.

1125 Stn 5.11.1973. (33175), bilaga 1–2.

1126 Stn 5.11.1973. (33175)

med Aura för att Finlandiahuset i snabb takt skulle få en kongressflygel inför Säkerhetskonferensen KSSE 1975. Tillbyggnaden skulle få en till standard och utrustning enklare utformning. Enligt Aura beaktade Aalto realiteterna och respekterade kostnadernas maximigräns och överskred den inte. För Aura var det synnerligen viktigt att ovan nämnda konferens ordnades i Helsingfors och inte i Esbo. Den skulle ge staden stor internationell synlighet, en möjlighet man inte fick för-sitta.<sup>1127</sup> Stadsstyrelsen godkände rumsdiskon-tering för tillbyggnaden i juni 1971, det vill säga i god tid innan Finlandiahuset invigdes i december samma år.<sup>1128</sup> Protesterna mot Aalto och Finlandiahuset inverkar inte på politikernas stöd för projektet. Om det finns ett relevant behov och byggnadsherrn äger marken kan således både finansiering och politiskt stöd snabbt mobiliseras. Placering och estetisk utformning blir frågor av mindre betydelse.

Utgående från Bourdieus begrepp uttrycker meningsskiljaktigheterna runt Aaltos uppgift att revidera centrumplanen eller närmare bestämt att ge alternativa lösningsmodeller utgående från nya premisser en strid om en position på arkitekt-fältet. Denna strid kan ses handla om synen på förhållandet mellan form och innehåll. För Aalto hörde begreppen tätt samman.<sup>1129</sup> Utgående från de centrumförslag som granskats i studien utgjorde de praktiska behoven innehållet och utgångs-punkten. Det var arkitektens uppgift att utgående från förestående förutsättningar ge form åt inne-hållet med konstnärliga medel. Enligt Aalto skulle formen ha samhörighet med historien och mani-festera en lokal identitet. I motsats härtill fokuse-rade strukturalisterna på en teoribaserad struk-tur som kunde varieras och fyllas med varierande innehåll. Lösningen hade ingen kontakt med om-

givningen eller historien. Form i traditionell ar-kitektonisk bemärkelse hade förlorat sin betydelse. Därför talade man inte heller om arkitektur utan om byggande. H 67-gruppen hade stått för rationalitet och funktionalitet. De uppfattade det estetiska som någonting lösryckt och tillförbart. Aaltos målsättning att göra byggnadskonst fick inte ett gott mottagande. Lösningen borde ha varit universell och anonym.

Under Hedmans tid påbörjades ett nytt ske-de inom Helsingfors stadsplanering. Arbetet blev mer konsekvent och utgick från att generalplane-ningen för innerstaden skulle vara klar innan man gick vidare. Då det gällde planeringen av centrum pågick delgeneral- och dispositionsplanering- en parallellt. Fastän generalplanen som godkänts 1972 baserade sig på Aaltos centrumplan från 1964 utgick dispositionsplaneringen från att nya modeller skulle tas fram för att skapa grund för fortsatt planering. Tack vare Auras ingripande an-litades Aalto som konsult, men hans förslag tillta-lade varken stadsplaneringskontoret eller de för-troendevalda. Förslaget noterades för kännedom och stadsplaneringsnämnden uppmanades endast att beakta förslaget som grundskiss för plane-ningen. Kritikerna av centrumplanen hade befast sina positioner i centrumbyrå och dikterade vill-koren över och förbi stadsdirektör Auras kommit-té. Tack vare politiskt stöd förpassades Aalto ut i marginalen. En ny grupp ville vara epokgörande – göra historia.<sup>1130</sup>

1127 Aura & Mustonen 1982, 236, 240.

1128 Stn 7.6.1971.

1129 Aalto, Alvar, "Form as a symbol of artistic creativity" (1968), Schildt 1997, 181ff.

1130 Bourdieu (1984) 1997, 183f.

# 5

## CENTRUMPLANERINGEN AKTUALISERAS PÅ NYTT 1976

Efter det att stadsstyrelsen behandlat Aaltos reviderade förslag stannade dispositionsplaneringen för Terrasstorget upp. Målsättningen för befolkningstillväxten visade sig vara helt orealistisk och generalplanen från 1970 ansågs föråldrad. Detta ledde till att arbetet på en mer detaljerad generalplan för innerstaden påbörjades. Förslaget gällde 1985 och var klart hösten 1975. Ett av de viktigaste målen var fortfarande att stoppa minskningen av antalet invånare. Möjligheten att förvandla bostäder till kontor skulle enligt generalplanen försvåras och bostadsbyggandet i centrum uppmuntras. Tillväxten skulle ledas ut från centrum och kollektivtrafiken förbättras. Buss- och spårvagnsfiler skulle byggas och biltrafiken begränsas i centrum och i Böle. Utbyggandet av Böle och Kampen som centrums expansionsområden och metrobeslutet utgjorde basen för planeringsarbetet under 1970-talets andra hälft. I det följande kapitlet redogörs närmare för de delar i generalplaneförslaget som berör Tölö-viken–Terrasstorget. Därefter granskas programmet för dispositionsplaneringen som återupptogs 1976, och det motstånd programmet mötte bland de förtroendevalda. Sedan följer en granskning av hur verkschef Hedman fick stöd av Aaltobyran och staten för sin avsikt att utgå från Aaltos reviderade plan trots att den inte korrelerade med generalplanen för innerstaden. Handlingar i Hedmans arkiv bidrar till att belysa den här periodens händelser och aktörernas bakomliggande motiv. Statens aktiva ingripande beskrivs utgående från Uosukainens och Westerlunds samlade uppgifter om statens intressen i centrumfrågan. Avsikten är att beskriva och synliggöra det faktum att

Aaltos centrumplan trots politiskt motstånd var högaktuell på stadsplaneringskontoret.

### 5.1 Generalplan för innerstaden

I stadsplaneringskontorets förslag till generalplan för innerstaden är Tölöviksstränderna reserverade för rekreation med möjlighet att bygga för museibruk. Sockerbrukets tomt berördes inte av planen och Tölövikens–Terrasstorget liksom Kampen är fortfarande inritade som utredningsområden. Användningen ansågs oviss och problemen stora. Frihetsgatan och ringleden från Gräsviken vidare längs Kajsaniemistranden föreslogs bli huvudgator, vilket innebar högst 2+2 körfiler samt en eventuell bussfil. Därtill skulle huvudgatorna förses med trottoarer och cykelvägar. I trafikprogrammet ingick vidare effektivisering av statsjärnvägarnas trafik till förorterna och reservering av egna filer och gator för bussar och spårvagnar. Gatunätet skulle differentieras för att förbättra boendemiljön. Byggandet av Frihetsgatan i ytterligare nedbantad form skulle freda bostadskvarteren i Tölö, Berghäll och Kronohagen.<sup>1131</sup> Enligt Hedman begränsades kontor- och affärskvarteren samtidigt som området för bostäder på stadsuddens slogs fast.<sup>1132</sup>

1131 *Kantakaupungin yleiskaava*, Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto, yleiskaavaosasto, Julkaisuja YB:8/75 1975.

1132 Hedman i *Planer för Kampen och Tölövikens på 1980-talet – Arkivet i svenska.yle.fi*, 25.5.1981. <http://svenska.yle.fi/arkiv.13.10.2014>.

Aalto dog den 11 maj 1976 och drygt en månad senare godkände stadsfullmäktige generalplanen för innerstaden och tog bort reserveringen för ringleden mellan järnvägen och Hagnäs bro. Dessutom godkändes tio hemställningsklämmor. Bland dem gällde följande Tölövikens–Kampenområdet: Tölövikens norra och östra stränder skulle reserveras för rekreation. Planeringen av Frihetsgatan mellan järnvägsstationen och Böle skulle upphöra. Bevarandet av Kajsaniemiparken och Fågelsångens område, på Tölövikens östra strand, skulle undersökas. Ledamöterna Helin och P. Kauhanen (DFFF) hade ställt dessa krav redan då förslaget behandlades i stadsstyrelsen, nu fick de fullmäktiges understöd för sina krav. Därtill skulle det också utredas i vilken grad järnvägstrafiken kunde koncentreras till Böle. Den fortsatta planeringen skulle se till att parkeringsplatserna i centrum inte ökade och att de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna i Kampen bevarades.<sup>1133</sup> Delgeneralplanen för Kampen hade, som ovan nämnts, redan beaktat det sist nämnda kravet. Frihetsgatan hade blivit ett rött skynke och Tölövikens ständer sågs som rekreationsområden. Både Aaltos och H 67-gruppens planer uppfattades som förlegade. Bilismens motståndare och förespråkarna för mer grönområden som stigit fram på scen i samband med centrumdiskussionerna 1969–1970 hade nu intagit en position inom stadsfullmäktige.

Stadsstyrelsen godtog dock inte trafikbeslutet utan beslöt i samband med verkställigheten av stadsfullmäktiges beslut bland annat uppmana stadsplaneringsnämnden att ytterligare undersöka om Frihetsgatan och den östra delen av ringleden behövs. Två år senare slog styrelsen fast att inga byggnadstekniska hinder för olika alternativa trafikplaner skulle skapas vid den fortsatta planeringen medan utredningarna pågick.<sup>1134</sup> Tack vare styrelsens handlande kunde Frihetsgatan

leva kvar, men på ett passivt plan. Fullmäktigebeslutet försvårade i vilket fall som helst trafikplaneringen. Nedbantningen av 1960-talets överdimensionerade trafikplanering hade börjat. Efter att generalplanen för innerstaden hade godkänts av fullmäktige 1976 aktualiserades centrumplaneringen på nytt. Hedmans målsättning att konsekvent framskrida från generalplan till dispositionsplan och därifrån till stadsplaner verkade äntligen förverkligas i fråga om centrumplaneringen.

## 5.2 Aaltos reviderade förslag tas till heders

Nedan granskas utformningen av ett program för dispositionsplaneringen. Hedmans handlingar och speciellt hans val att utgå från Aaltos idéer i programmet för Terrasstorgsområdet belyses. Målsättningen är att beskriva det motstånd förslaget mötte genom en granskning av stadsstyrelsens och stadsplaneringsnämndens protokoll.

Arbetet på generalplanen för innerstaden och dispositionsplaneringen för området hade i början pågått parallellt. Delgeneralplanen för innerstaden slutfördes medan planeringen av Tölöviksområdet, som ovan nämnts, avslutades. Enligt Hedman berodde det på begränsade planeringsresurser, som man varit tvungen att använda för bostadsproduktion. Planeringen av centrum stod inte överst på Hedmans prioriteringslista vilket kan ha underlättat beslutet att upphöra med centrumplaneringen. Dessutom hade Aaltos reviderade förslag inte fått understöd, och någon annan idé fanns inte. År 1976 ansåg Hedman dock att det var dags att ta sig an centrum. Godsstationen planerades flytta bort i slutet av 70-talet och generalplanen för innerstaden var godkänd. Realistiska möjligheter att ändra användningen av området började ses. Hedman sade i ett pm att stadsstyrelsen beviljat tilläggsmedel och uppmanat stadsplaneringsbyrån att effekti-

1133 Stge 23.6.1976.

1134 Stn 2.8.1976 & 27.11.1978.

vera planeringen.<sup>1135</sup> Styrelseprotokollet ger en lite annan bild. Enligt det uppmanas byrån att påbörja planeringen av Terrasstorgsområdet och föreslå en lösning på problemet med placeringen av busstationen. Arbetet förutsattes vara klart 1977.<sup>1136</sup> Ett visst missnöje över långsamheten på stadsplaneringskontoret hade visat sig i fullmäktige redan 1972.<sup>1137</sup> Arbetet förefaller inte att ha snabbats upp, men nu skulle dispositionsplaneringen i varje fall få omstart. En dispositionsplan, som man inte lyckats skapa utgående från H 67-gruppens C-alternativ, skulle nu göras upp.

Mänttari, som efter Luoma från och med senhösten 1962 bistått Aalto i arbetet med centrumplanen, efterträdde Hietanen som chef för centrumbyrån 1973. Tre år senare grundades inom byrån en självständig projektgrupp för Tölövi-ken–Terrasstorget–Kampen som var direkt underställd verkschefen.<sup>1138</sup> Hedman tog ett fast grepp om centrumplaneringen, kanske för att han enligt sin hustru hade problem med generalplaneavdelningen.<sup>1139</sup> Han tog således över aktörskapet. Uppgiften indelades liksom tidigare i två projekt: Kampen och Terrasstorget. Ett program uppgjordes för Terrasstorgsområdet, men fick inte stadsplaneringsnämndens fulla stöd. Frågan bordlades en gång och godkändes efter två omröstningar. Nämndens beslut i december 1976 innebar att trafikplaneringen strikt skulle följa generalplanen för stadskärnan och att strandområdena skulle bevaras i naturtillstånd.<sup>1140</sup>

Programmet var en kopia av Aaltos målsättningar. Området skulle vara samlande beträffande både den arkitektoniska utformningen och funktionen. Lösningen skulle förena de östra

och västra stadsdelarna och ge centrum en identitet och staden en särprägel. Terrasstorgets och Tölövikens öppna karaktär skulle bevaras. Riksdagshusets monumentala arkitektur förutsatte en komplettering. Den totala våningsytan lämnades däremot öppen, den skulle bestämmas under arbetets gång. Av strukturalisternas ideologi fanns kravet på mångfald kvar. Stora torg och byggnader skulle undvikas. En mindre skala önskades för att torgen skulle bilda en enhetlig, trygg och trivsam miljö för fotgängarna.<sup>1141</sup> Det talas om identitet, monumentalitet och ett identitetsskapande centrum. Liknande ord, benämningar och målsättningar hade inte förekommit i diskussionen efter H 67-gruppens alternativ. Insikten att generalplaneavdelningens vision inte blev lyckad kan vara en förklaring. I ”Arkkittetuurin aatteet ja arki” (Arkitekturens idéer och vardag) 1974 konstaterar Mikkola nämligen att Östra Böle blev en miljökatastrof och kräver att Helsingfors stad måste tänka om i fråga om planeringen av Västra Böle.<sup>1142</sup> Ett tätt byggande på däck med parkering och trafiklösning på nedre plan var inte den ultimata lösningen och utgångspunkterna hade börjat ifrågasättas. I det läget såg Hedman en reell möjlighet att planera utgående från Aaltos reviderade plan. Stadsstyrelsen hade som nämnts antecknat behandlingen av Aaltos reviderade plan för kännedom vilket inte förutsatte direkta åtgärder. Ärendet fördes heller aldrig till stadsfullmäktige, men styrelsen hade uppmanat stadsplaneringsnämnden att i den fortsatta planeringen beakta Aaltos förslag som en grundskiss. Hedman gjorde mer än så. Strängt taget beaktade han 1966 års fullmäktigebeslut med en tioårs fördröjning. Med detta som bakgrund kan Hedmans beslut ses som hans personliga prioritering i ett läge då det rådde brist på visioner.

Stadsstyrelsens uppmaning i mars 1976 att påbörja planeringen av Terrasstorget ledde till att

1135 Hedman, Lars, ”Töölönlahti-Terrassitori-alueen suunnittelutilanne”, 28.5.1976, Hedmans arkiv.

1136 Stn 22.3.1976

1137 KHKKH 1972, osa 1, 82f.

1138 Projektets namn förkortades senare till Kampen–Tölövi-ken-projektet.

1139 Mona Hedman 18.6.2012.

1140 Stpln 16.12.1976.

1141 Stpln 16.12.1976, föredragningslista.

1142 Mikkola 2009c, 53.

busstationsutredningen blev klar, och inom utsatt tid kunde ett beslut tas. Busstationen för fjärrtrafik skulle placeras på Terrasstorget där även Manerheimvägens när- och lokalbussar skulle stanna. När- och lokaltrafikens bussar västerifrån skulle placeras i mitten av Kampen och under Salomonsgatan nära intill. Motsvarande trafik från öster skulle förbli på Järnvägstorget.<sup>1143</sup> Grundprinciperna från H 67-gruppens alternativ i busstationsfrågan ansågs fortfarande bra enligt politikererna.

I oktober 1978 var det stadsplaneringsnämndens tur att uppmana stadsplaneringskontoret att fortsätta planeringen för Terrasstorget och Kampen, och uttryckligen enligt delgeneralplanen.<sup>1144</sup> Därefter justerades programmet en aning för Terrasstorgområdets dispositionsplanering, men det tillfredsställde inte stadsplaneringsnämnden som endast antecknade det för kännedom efter att ärendet bordlagts en gång. Två vänsterledamöter motsatte sig under mötet att planeringen skulle utgå från Aaltos plan och ansåg att områdets betydelse för rekreation inte lyfts fram tillräckligt. För att diskutera läget skulle det ordnas ett seminarium för nämnden, statens representanter och andra intressenter.<sup>1145</sup> Av nämndens föredragningslista framgår att Hedman under seminariet tvingades kompromissa. Han förklarade att målet ”att förverkliga de stadsbyggnadskonstnärliga principerna i Alvar Aaltos centrumplan 1972”<sup>1146</sup> betydde att det skapas förutsättningar för ett förverkligande, inte att centrumplanen utgjorde en bindande utgångspunkt.<sup>1147</sup>

Ett starkt stöd för att området borde bli parkfanns, och föreningen Linnunlaulun Tuki ry kontaktade staden i flera repriser med önskan om att en ”Finlandiapark” skulle skapas. Av politiker-

na var exempelvis Itälä inne på samma linje. Enligt stadsplaneringsnämndens föredragningslista hade han tillsammans med sex ledamöter skickat ett brev till stadsstyrelsen. Enligt brevet skulle man undersöka olika ”mjuka och människonära” alternativ som tillsammans men Finlandiaparken skulle berika centrumkaraktern och komplettera Tölövikens grönområden.<sup>1148</sup> Man ville ha alternativ som utgick från innevånarnas behov. Intresset för områdets utformning var stort och flera förslag presenterades i *Helsingin Sanomat* och *Arkkitehti-Arkitekten*. I Helanders utvecklingsförslag för stadens offentliga platser är Tölövikens förstorad och Statens Järnvägars fjärrtrafik delvis flyttad till Böle. Parkområdet runt de inre vikarna utgör förslaget förenande element. Öppenheten skulle liksom i Kampen bevaras. Arkitekt Matti Vesikansa (1945–1987) gjorde en skiss där Finlandiaparken sträcker sig fram till Villa Hagasund. Busstationen och operan är placerade norr om Posthuset. I *Arkkitehti-Arkitekten* publicerades ytterligare förslag för exempelvis en kulturpark och Kekkonen skvär.<sup>1149</sup> Reservområdet hade fått en betydelse. Det uppfattades som en grön oas, en pärla som inte fick röras och som invånarna var beredda att kämpa för. Förutom intresset för miljöfrågor låg en önskan att begränsa biltrafiken i tiden. Antalet ändringsförslag gällande parkerings- och trafiklösningen i planeringsprogrammet belyser väl stämningarna och ifrågasättandet av förslaget att skapa förutsättningar för förverkligandet av Aaltos plan.<sup>1150</sup>

Efter att generalplanen för innerstaden var godkänd valde Hedman att utgå från Aaltos förslag från 1972 för planeringen av Tölövikens Terrasstorget. Initiativet väckte motstånd bland politiker och miljömedvetna. Programmet för

1143 Stn 31.10.1977

1144 Stpln 12.10.1978.

1145 Stpln 1.11.1979, föredragningslista och möte 22.11.1979.

1146 Stpln, föredragningslista 1.11.1979.

1147 Stpln, föredragningslista 25.3.1980.

1148 Stpln 25.3.1980, föredragningslista.

1149 Se HS 4.4.1980. Matti och Sari Vesikansa gav 1978 ut pamfletten *Kantakaupungimme – ajatuksia Helsingin keskusta-alueen kehittämisestä*. Vesikansa & Vesikansa 1978; ARK 2/1980, 54–57.

1150 Stpln 25.3.1980, föredragningslista.

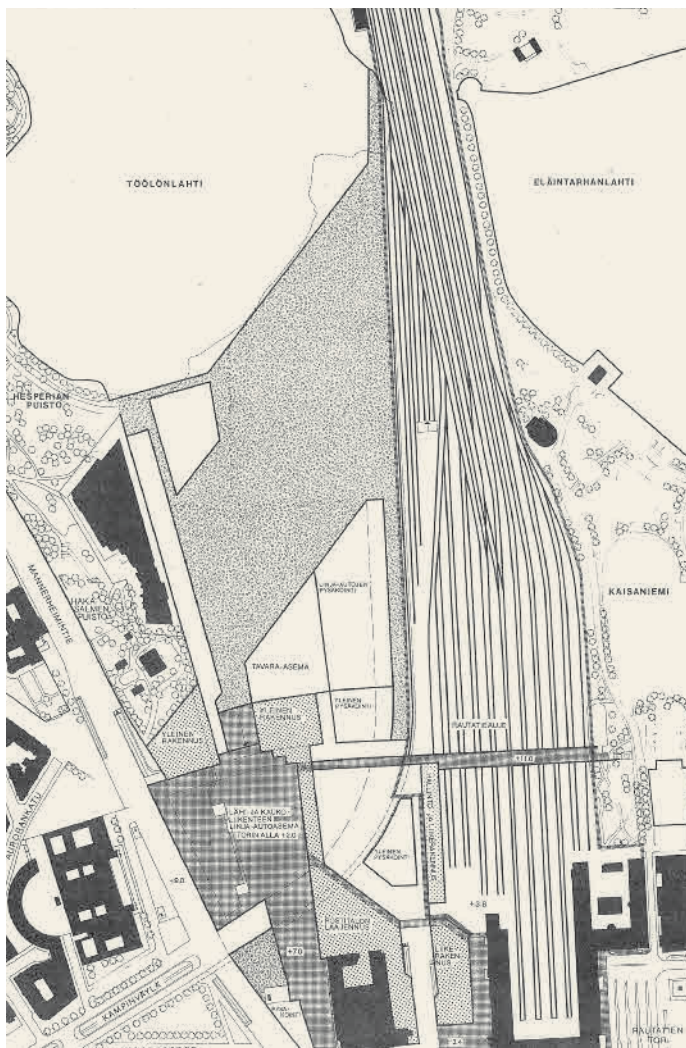


BILD III.20. Stadsplaneringskontorets "Parkmodell", ett av fem alternativ för utformningen av Terrasstorget-Tölövikens 1980. AAM, 13 A 538, bilaga till stadsplaneringskontorets offertförfrågan 19.5.1980.

Busstation för när- och fjärrtrafik (Lähi-ja kaukoliikenteen linjautoasema) under torget på nivå +2 öster om Riksdagshuset. Posthusets utvidgning och offentliga byggnader i mitten (prickade ytor), i nordväst styckegodsstation (tavara-asema), i nordost parkering för bussar och söder om den allmän parkeringsplats.

planeringen borde istället exakt ha följt generalplanen för innerstaden. Det betydde att Frihetsgatan inte borde beaktas, parkeringen minimeras och Tölövikens stränder lämnas i naturtillstånd och en större park anläggas.

### 5.2.1

#### Aaltobyrån kopplas in

Kort efter ovan nämnda seminarium 1980, bad stadsplaneringskontoret Arkitektbyrå Alvar Aalto & Co. om en offert angående en utredning av utvecklingen av Terrasstorget. I det följande granskas vad stadsplaneringskontoret önskade och hur Aaltobyrån reagerade. Avsikten var att skapa förutsättningar för förverkligandet av Aaltos centrumplan 1972, förutsatt att busstationen i enlighet med stadsstyrelsens beslut placerades på området, och om möjligheten att i framtiden genomföra Frihetsgatan bevarades. Stadsplaneringskontoret önskade att speciell uppmärksamhet skulle fästas vid bebyggelsens omfång och utformning öster om Finlandiahuset och Riksdagshuset, liksom vid stadsbilden sedd från Berghäll.<sup>1151</sup> Stadsplaneringskontoret hade gjort upp fem modeller som grund för utvärderingen:

1. "Terminalen" utgick från busstationsutredningen
2. "Byggandet" illustrerade en situation då södra delen byggts med samma exploateringsgrad som den övriga stadskärnan
3. "SJ-modellen" utgick från järnvägens krav på byggnader och trafikområdets omfång
4. I "Parkmodellen" hade verksamheten minimerats och parken maximerats
5. I den "Integrerade modellen" hade överlappande verksamheter integrerats

1151 "Offertförfrågan", 19.5.1980 samt en bilaga om dispositionsplanens målsättning och konsultens uppdrag, Lars Hedmans arkiv.

Alla alternativ utgick från Aaltos reviderade plan med vissa avvikelser. Frihetsgatan fanns inte med, hamnbanan hade tryckts ned så att den kunde korsas på nivå + 2,5, och torgkonstruktionen hade minskats betydligt till förmån för parken. Ett område för kollektivtrafik intill järnvägen och under Terrasstorget, samt en gångbro över järnvägen i linje med Elisabetsgatan som förenade länk mellan Tölö och Kronohagen förekommer i alla modeller. Parkeringsplatsernas antal under torget hade reducerats till 650.<sup>1152</sup>

Utvärderingen gjordes i samarbete med stadsplaneringskontoret och slutligen granskades alternativen 2–4 mer ingående under Elissa Aaltos (1922–1994) ledning. Trafiklösningarna, postens och järnvägens tillbyggnader, de nya tomternas form och byggnadsrätter samt parkernas, vattenbassängernas och strandlinjens dragning utvärderades. Byrån rekommenderade alternativ fyra (bild III.20), parkmodellen, delvis utvecklad som grund för den fortsatta planeringen. Enligt detta alternativ skulle till- och utfarterna för lokal- och fjärrtrafikens busstationer och godsstationen gå via Mannerheimvägen och den förstörade Stationsplatsen liksom via Järnvägstorget. Modellen baserar sig på ett relativt lågt byggnade. Området öster om Finlandiahuset upptas av park och ett relativt litet vattenelement. I de övriga alternativen har i synnerhet konstruktioner kopplade till trafiklösningarna men också områden för offentligt byggande förts betydligt längre norrut.<sup>1153</sup>

Aaltobyrån möblerade om modell 4 (bild III.21) så att den påminner om Aaltos reviderade förslag. Busstationen för fjärrtrafik och bussterminalen för närtrafik är placerade norr om Posthusets tillbyggnad och öster om fyra byggnadsrutor. De är delvis avskärmade med skyddsplank. På tomterna



BILD III.21. Aaltobyrån, Förslag till utgångspunkt för utvecklingen av Terrasstorget, 1981. Helsingfors stads faktacentral, Arkkitehtitoimisto Alvar Aalto & co, "Terassitorin kaavarunko, Terassitorin alueen kaupunkikuvallinen tutkiminen, 30.10.1981."

Busstationen (1), Stationstorget (2), Järnvägstorget (3).

1152 Hedman, "Helsingin keskustan kehityksestä", 1980, Lars Hedmans arkiv; Hedman, "Bilaga till stadsplaneringskontorets offertförfrågan" 19.5.1980. AAM.

1153 Arkkitehtitoimisto Alvar Aalto & Co., "Terassitorin kaavarunko, Terassitorin alueen kaupunkikuvallinen tutkiminen. Selostus", 30.10.1981, Helsingfors stads faktacentral; Kaavarunkomallit. AAM, 13 A 538.



söder om Villa Hagasund och närmast Posthuset föreslås byggnadsmassor upp till + 25 för de högsta delarna, för att binda ihop torget. Höjden är således lägre än Posthusets + 30. Byggnadsmassorna längs Terrasstorget avtar i höjd ju närmare Tölövikens de befinner sig. Längst norrut utgörs de av låga konstruktioner lämpade för parklikt bygande. Torget har två nivåer + 9 och + 7,5. Den lägre nivån ansluts med terrasser till ”Terrasstorgsparken”. Trädplanteringar föreslås endast för att avgränsa och strukturera.<sup>1154</sup> KRT Ky Mikkola & Pallasmaa hade gjort en utredning och planerat en bro över stationsområdet. Den hade byrån ingenting att invända mot.<sup>1155</sup>

Aaltobyran motiverade valet av parkmodellen med allmänna, grundläggande synpunkter för den fortsatta planeringen. De ansåg att torget borde vara öppet, bilfritt och öppna sig mot Tölövikens. Utsikten från Riksdagshuset borde förbli öppen och Riksdagshusets dominerande ställning, både med hänsyn till torget och utsikten från öster, borde bevaras. Det samma gällde den fria utsikten från tåget mot Finlandiahuset.<sup>1156</sup> Det är föga överraskande att Aaltobyran värnade om Aaltos arv. Grundidén att hålla Helsingfors hjärta öppet för att det skulle kunna upplevas inifrån levde kvar. Från det här hållet fick Hedman ett välkommet stöd för avsikten att utforma området enligt Aaltos reviderade plan från 1972.

Aaltobyran hade redan tidigare varit inkopplad. För att få utgångsmaterial för dispositionsplaneringen hade man bett om en miljöutredning om Finlandiahusets omgivning. Arbetet innehöll två delar: en utredning över planer som realiserats, och ställningstaganden samt en inventering

av den bebyggda omgivningen, trädbeståndet och övriga naturförhållanden. Den första delen skulle utföras 1.3.1977–1.6.1977. Den andra delen var en miljöutredning av hur stadsbilden och verksamheten i närheten av Finlandiahuset kunde utvecklas. I utredningen skulle ingå beräkningar för Hagasundparkens mark-, trafik- och parkeringsmöjligheter samt en undersökning av hur den föreslagna våningsytan fogar sig till stadsbilden. Dessutom förväntades utredningen ge svar på vilka färger och material en enhetlig stadsbild förutsatte. Arbetet skulle enligt programmet utföras 1.6.–15.10.1977 och resultatet skulle användas vid uppgörandet av en dispositionsplan. Den första utredningen har inte påträffats bland de undersökta dokumenten.<sup>1157</sup>

Alternativet som Aaltobyran rekommenderade 1981 skilde sig en hel del från stadsplaneringskontorets parkförslag där trafiklösningarna hade en mer framträdande plats.<sup>1158</sup> Aaltobyran omformade parkmodellen i enlighet med Aaltos lösning från 1972. Längdriktningen är påtaglig, torget öppnar sig mot Tölövikens, däckkonstruktionen är klar och redig, busstationerna ligger norr och öster om Posthuset på godsbanans nivå och byggnadslängans sista hus i norr vetter mot parken. Kontakten mellan torget, Finlandiahuset och parken skulle ske från nivå + 7,5, främst med hjälp av terrasser. Från stadsplaneringens synpunkt sett fanns det förutsättningar att använda Aaltobyrans förslag för vidareutveckling. Utredningen understödde Hedmans avsikt att skapa en enhetlig stadsbild enligt Aaltos grundidéer.

1154 Arkkitehtitoimisto Alvar Aalto & Co., ”Terassitorin kaavarunko, Terassitorin alueen kaupunkikuvallinen tutkiminen. Selostus”, 30.10.1981, Helsingfors stads faktacentral.

1155 KRT Mikkola & Pallasmaa Ky, Förslag till gångbro över stationsområdet, 1978. AAM, 13 A 533.

1156 Arkkitehtitoimisto Alvar Aalto & Co., ”Terassitorin kaavarunko, Terassitorin alueen kaupunkikuvallinen tutkiminen. Selostus”, 30.10.1981, Helsingfors stads faktacentral.

1157 Stadsplaneringskontoret, Program för inventeringen och miljöutredningen, 1977. AAM 13 A 530: En kopia av pärmbladet till Aaltobyrans rapport 4.11.1977 finns bland bakgrundsmaterialet för ett seminarium om Terrasstorgsområdet riktat till stadsplaneringens nämndens medlemmar och statens representanter s.a. Helsingfors stadsplaneringskontors bibliotek.

1158 Modellerna för dispositionsplaneringen. AAM 13 A 538.

### 5.3 Staten engagerar sig

Nedan granskas statens förändrade inställning till regleringen av centrumområdet. Målsättningen är att redogöra för hur statens arbetsgrupp stödde Hedman i hans intention att utgå från Aaltos lösning i planeringen. Statens intresse för den arkitektoniska gestaltningen i närheten av Riksdagshuset hade tidigare genomgående varit litet. Endast Statens Järnvägar hade visat en viss förståelse för frågan. I början av 1960-talet hade man diskuterat bangårdens storlek, därefter var kontakten mellan Helsingfors stad och staten sporadisk. I samband med att dispositionsplaneringen återupptogs närmade sig Hedman Utrikesministeriet med en förfrågan om det fanns intresse för att någon typ av internationell verksamhet placeras på Terrasstorget. Detta var ett steg i riktning mot ett intensivare samarbete som i det följande granskas.

Förslaget att reservera tomter för internationella institutioner hade tidigare framförts av Aura-kommittén. Då hade ministeriet föreslagit samarbete och varit redo att utnämna en kontaktperson. Man hade även ansett att områdets planering var viktig, dock utan att ge ett konkret svar på varför.<sup>1159</sup> Våren 1977 inbjöd Helsingfors stad till ett lunchmöte där planeringen för Terrasstorget diskuterades med fokus på eventuella internationella institutioners behov. Ett alternativ som kom upp var en byggnad för FN.<sup>1160</sup> En arbetsgrupp för Kampen–Tölövikens och Stationstorget grundades som resultat av mötet. Från statens sida ingick endast representanter för Statens Järnvägar.<sup>1161</sup>

Trafikministeriet samlade å sin sida 22 novem-

ber 1979 statens viktigaste intressegrupper till en arbetsgrupp – Tervagruppern – för att koordinera Kampen–Tölövikensprojektet. Arbetet skulle fortgå tills områdets dispositionsplan var klar. Arbetsgruppen bestod av representanter för Trafikministeriet, Statens Järnvägar, Post- och telegrafverket, Finansministeriet, Byggnadsstyrelsen och Miljöministeriet. Terva bevakade markägarens intressen i markplaneringen och representerade statens ståndpunkt i Kampen–Tölövikensfrågan. Enligt Uosukainen och Westerlund hade statens ämbetsverk och institutioner före 1979 endast haft direkt kontakt med staden via samarbetsgrupper. Ingen officiell statlig ståndpunkt fanns, än mindre visioner eller byggnadskonstärliga krav. De olika instanserna hade endast egna praktiska anspråk. Statens Järnvägar var i behov av ett hotell, och Byggnadsstyrelsen önskade kontor. En flyttning av verksamheten till Vanda var ett alternativ till Posthusets tillbyggnad. Dessutom ansåg man att hotellet skulle utsluta Posthusets tillbyggnad och vice versa. Trafikministeriets inställning till ringleden var också oklar. Förutom Tervagruppern fanns det en arbetsgrupp ”på hög nivå” vars uppgift var att utreda stadens och statens inställning till järnvägens utveckling. Arbetsgruppen bestod av Paul Paavela – generaldirektören för Statens Järnvägar, samt Aura och Hedman i egenskap av ordförande.<sup>1162</sup>

Enligt Tervagruppern kände staten helhetsansvar för huvudstadens utveckling, men intressebevakningen begränsade sig till Riksdagshuset, Posthuset och Järnvägsstationen samt järnvägstrafiken. Bevakningen av statens rätt till byggnadsrätter upptog en stor del av tiden efter att Statens Järnvägars behov av godsbanerområde minskade och planerna att flytta hamnfunktionerna bort från stadsudden började diskuteras. Staten ägde 2/3 av Tölöviksområdet varför det fanns orsak att bevakna sina intressen.<sup>1163</sup> Detta är ett nytt drag i dis-

1159 Hedman, Lars, ”Töölönlahti-Terrassitori-alueen suunnittelutilanne”, 29.3.1976, Lars Hedmans arkiv; Anders Huldén (Utrikesministeriet) till Lars Hedman 10.6.1976, Lars Hedmans arkiv.

1160 Anders Huldén (Utrikesministeriet) till Lars Hedman 10.6.1976, Lars Hedmans arkiv; Inbjudningskort 27.4.1977, Lars Hedmans arkiv; HS 18.11.1977.

1161 Uosukainen & Westerlund 1995, 11f.

1162 Uosukainen & Westerlund 1995, 11f, 20.

1163 Uosukainen & Westerlund 1995, 10.

kussionen. På 1960-talet handlade armbrytningen om vilken trafikform som skulle få breda ut sig. Samtidigt som miljöaktivisterna krävde större parker hade markägarna insett att området hade ett värde som byggnadsmark. Det var ekonomiskt intressant att äga byggnadsrätter. Parker innebar endast utgifter. Staten såg sin position på maktfältet hotad och började aktivt försvara den.

Riksdagen var fortfarande ointresserad av områdets utformning och i ett utlåtande hösten 1981 fäste riksdagen uppmärksamhet endast vid Riksdagshusets säkerhet och smidig trafik till och från byggnaden. Undervisningsministeriet till vilket kulturfrågorna hörde deltog inte direkt och kulturminister Kalevi Kivistö (DFFF) nämns inte i Uosukainens och Westerholms rapport. Tydligt var han inte intresserad av frågan. Då det gällde nybyggen eller underhåll av befintliga byggnader hade Byggnadsstyrelsen det största inflytandet i Tervagruppern. Överarkitekt Matti Saukkonen ansåg att planeringen inte kunde utgå från ett stationshotell och att Terrasstorgets däck föreföll dyra. Byggnadsstyrelsens generaldirektör Kalevi Sassi arbetade under devisen ”Centrum åt stadsborna” och ansåg att man inte ska planera innan man vet vad man vill ha. Han ansåg att det inte går att uppfylla alla önskemål och då är det bäst att skjuta upp arbetet. Miljöministeriet arbetade för bevarandet av Glas- och Tennispalatsen samt för utvidgandet av planeringsområdet till Kampen.<sup>1164</sup>

De divergerande åsikterna innebar att Tervagruppern endast kunde enas om att området krävde offentliga byggnader av hög kvalitet lämpade för centrum, men de fick inte vara förvaltningsbyggnader eller läroinrättningar. Om byggnadsrätterna sade man inget specifikt utan poängterade att Terrasstorgets södra del skulle vara en fortsättning på stadskärnans massiva affärskvarter. De behövdes för att finansiera utbyggandet. Tervagruppern ansåg liksom Hedman att Aaltos

plan från år 1972 med förenklade däckkonstruktioner var en bra utgångspunkt. Förutom Aalto-byrån gav Terva ett utlåtande om markanvändningsmodellerna och presenterade två egna alternativ som grundade sig på statens behov och på Aaltos plan. I dem föreslogs en park över järnvägen vid Fågelsången och vidsträckta däckkonstruktioner norr om Järnvägsstationen. Staden och Terva kunde inte enas om vilken modell som var bäst. Den största meningsskiljaktigheten gällde bangårdens utsträckning, en fråga man inte ens kunde enas om inom Tervagruppern.<sup>1165</sup>

Staten spelade för första gången en aktiv roll. Man kom med för att bevaka sina ekonomiska intressen och utdelningen av byggnadsrätter. Aalto hade i början av 1960-talet utan framgång önskat att staten skulle engagera sig i identitetsbygget. Politikerna på nationell nivå med president Kekkonen i spetsen motarbetade snarare utvecklingen av huvudstaden. Presidenten var närvarande vid den första presentationen av centrumplanen, men hans åsikt om planen är oklar. Han nämner, som ovan framgått, varken den eller någonting annat som har med centrumplaneringen att göra i sina dagböcker. Presidenten hade uppvaktat Aalto på hans 60-årsdag 1958 med ett telegram där det framgår att han uppskattade Aaltos yrkesskicklighet högt.<sup>1166</sup> Med Helsingfors stads ställning hade han däremot problem. I nyårstalet år 1960 avvek han från traditionen och talade främst om kulturfrågor med motiveringen att en ökad vaksamhet på området var viktig för att Finland skulle kunna bevara sin ställning i tätan av kulturländer. Men enligt honom kunde det göras utan att huvudstaden var involverad. Det skulle ske på det allmänna planet. År 1970 önskade Kekkonen att Aalto i fortsättningen ständigt skulle främja landets rykte utomlands samt träna och förbereda den unga arkitektkåren att fortsätta arbetet. Med andra ord

<sup>1165</sup> Uosukainen & Westerlund 1995, 22f.

<sup>1166</sup> Kekkonen, Suomi & Majander 2001, 43; Urho Kekkonen till Alvar Aalto, telegram. AAM.

<sup>1164</sup> Uosukainen & Westerlund 1995, 13–16.

ansåg presidenten att Aalto skulle bidra till en positiv Finlandsbild, men den skulle skapas främst utomlands och inte realiseras i huvudstaden. Fem år senare ansåg Kekkonen i *Pääkaupunki-lehti* att huvudstaden bör klara sig själv. Statligt stöd var tänkt för fattiga kommuner, inte för stora projekt i Helsingfors.<sup>1167</sup> Finland intar en helt annan inställning till sin huvudstad än vad till exempel Frankrike och dess presidenter gjort. I Paris har varje president velat lämna ett kulturellt spår efter sig i huvudstaden, vilket inte varit fallet i Helsingfors.

Dispositionsplaneringen för Tölövikens-Terrasstorget utgick under verkschef Hedmans ledning, trots motstånd, från Aaltos centrumförslag från 1972. Flera modeller presenterades och granskades av både Aaltobyran och statens Tervagrupp som tog en aktiv roll i utformningen av området. Hedman kämpade för en position på maktfältet samtidigt som Tervagruppen inträdde som ny aktör. Förklaringen till statens aktivitet hittas främst i det faktum att godsstationen nu faktiskt skulle flyttas och att det fanns vinster i form av byggnadsrätter att bevaka. Statens arbetsgrupp ansåg att Aaltos grundprinciper var bra och understödde därmed Hedmans målsättningar.

---

1167 Urho Kekkonen till Alvar och Elissa Aalto 15.9.1970. Tackbrev med anledning av presidentens 70-års dag; Kankaala & Sainio 1976, 52.

# 6

## ARKITEKTFÖRBUNDET OCH POLITIKER KRÄVER TÄVLING

detta kapitel ligger tyngdpunkten på kritiken stadsplaneringskontoret utsattes för. Avsikten är att beskriva att kritiken kom från många håll, och att Hedmans position blev allt mer trängd. Missnöjet ledde till att Arkitektförbundet med stöd av flera andra aktörer önskade börja om från rent bord och föreslog en idéävling. Inledningsvis redogörs för hur tävlingsidén föddes och hur stadsplaneringskontoret reagerade. Därefter granskas Hedmans försvar av Aaltos grundidéer och hans arbete för att tävlingsbidragen skulle utgå från den reviderade centrumplanen. Sedan redogörs för hur både Hedman och statens tjänstemän åsidosattes och en fri idéävling utlystes. Avsikten är att klarlägga att inte ens en arkitektävling lyckades sopa Aaltos plan helt under mattan.

### Stadsplanerarnas arbete ifrågasätts

Inom arkitektkåren började man undra vad som försiggick vid Tölöviken. Ryktet spred sig att Aaltobyran var involverad och information om stadens intentioner var bristfällig. Matti K. Mäkinen, dåvarande ordförande för SAFA (1978–1981), föreslog under Nordiska stadsplaneringsdagarna 1979 att det borde ordnas en tävling för hela Kampen–Tölövikenområdet. Tanken hade fötts under en diskussion med Mikkola om det problematiska läget.<sup>1168</sup> Samma år valdes Raimo

Ilaskivi till ny stadsdirektör efter Aura. Ilaskivi motsatte sig en tävling eftersom byggandet av Kampen brådskade.<sup>1169</sup> Det hade det gjort redan i slutet av 1950-talet, men endast lett till enstaka nybyggen längs Södra Järnvägsgatan.

Livlig diskussion fördes i pressen om stadsplaneringens roll och specifikt om situationen i Helsingfors. De arkitektstuderandes språkrör *a-lehti* kritiserade planeringen av området Kampen–Tölöviken och speciellt fördelningen av byggnadsrätter 1979.<sup>1170</sup> *Helsingin Sanomat* behandlade centrumplaneringen på 12 sidor året därpå. Med rapporten ”Mitä tapahtuu Helsingin sydämmelle” (Vad händer med Helsingfors hjärta) belyste tidningen vad som hade hänt och vad som höll på att hända i stadskärnan. Man ville väcka invånarna och få dem att övervaka beslutsfattarna. Byggandet längs Södra Järnvägsgatan i Kampen var det största problemet. Området ansågs för mörkt, tätt och monotont. Byggnadskontoret och stadsplaneringsnämndens ordförande och Elantos generaldirektör Ylermi Runko fick kritik för hur tomterna delats ut och för att bankerna och vänsterns hotell Presidentti fått byggnadslov. Man fordrade en öppnare stadsplan och ett slut på frimärksplaneringen.<sup>1171</sup>

I samma tidning försvarade Runko ett tätt byggande i Kampen och menade att byggarna helt säkert ser till att resultatet blir bra, eftersom tomterna är eftertraktade. Det återstod endast att besluta

1168 Murole 2012, 263; Helander 1982, 515; Koho 1994, 6f. Mäkinen planerade främst produktionsanläggningar enligt konstruktivismens läror.

1169 Murole 2012, 263; Mäkinen 1998, 31.

1170 Kervanto Nevanlinna 2014, 253f.

1171 HS 4.4.1980

om busstationen för när- och lokaltrafiken skulle byggas ovan eller under jord och om Glaspatset skulle bevaras. Runko trodde inte att Aaltos plan gick att realisera och understödde förslaget att ordna en tävling. Också Hedman försvarade ett effektivt byggande på området men prioriterade förbättrandet av innerstadens bostadsförhållanden. Han var nöjd med det nya hotellets utformning men ansåg att busstationen med tanke på stadsbilden borde förpassas under jord. Enligt Hedman hade beslutfattarna sinne för realiteter, fastän de ibland fäste sig vid små detaljer som fördröjde planeringen. Några argument för åsikterna krävde reportern inte. I tidningen framhävs konflikten mellan ekonomisk effektivitet och strävan efter att värna om miljön, men slutsatsen var att en kombination var möjlig.<sup>1172</sup>

I artiklarna nämns inte de otal planer och utredningar som gjorts och som inte lett någon vart. Stadsplaneringskontoret hade fastnat på alternativstadiet, ett system Aalto i ett tidigt skede förkastat. Kontorets förehavanden hade undgått pressen och dessutom saknades markdispositionsplanen fortfarande. Frimärksplaneringen i Kampen var ett resultat dels av att man inte fick planerna klara, men dels också av kravet att området skulle byggas kvartersvis och att busstationen inte gick att förverkliga enligt Keinänens delgeneralplan 1974.<sup>1173</sup> Varje förslag till busstation stötte på problem av ett eller annat slag.

Vad som de facto hände på stadsplaneringsbyrå framgår med andra ord inte. Enligt *Helsingin Sanomat* har planerna för Terrasstorget just påbörjats vilket stämde. Däremot framgick inte bakgrunden och orsakerna. Reportrarna levde i tron att Aaltos plan hade lagts till handlingarna för länge sedan och frågade 13 arkitekter om de ansåg att Aaltos reviderade plan 1972 borde ha realiserats. De allra flesta svarade att Aaltos grundprinciper inklusive torget var bra, men många före-

drog Aaltos ursprungliga plan med ett nedbantat torg. De flesta ansåg också att Frihetsgatan borde tas upp på nytt och hälften menade att en tävling vore bra, men ställde olika villkor för den. Pietilä tyckte att Tölöviksområdet borde utgöra ett mjukt kulturcentrum i motvikt till den hårda och kommersiella Kampen, och att det därför borde ordnas en tävling utgående från en landskapsanalys. Han menade att byggnaderna, liksom Finlandi-ahuset, borde placeras landskapsvänligt med målet att förena landskaps- och byggnadsarkitektur. Pietilä representerade enligt tidningen arkitekturens mjukare landskapsskola och Kampenplanerarna den hårda. Mäkinen höll fast vid att en tävling var nödvändig för att komma vidare. Enligt *Helsingin Sanomat* fanns det ett klart stöd för behovet av en tävling inom arkitektkåren.<sup>1174</sup>

#### Kritiken av stadsplaneringskontoret tillspetsas

Behandlingen av centrumfrågan i *Helsingin Sanomat* ledde till att Hedman och Erkki Tuomioja (SDP) var tvungna att i flera repriser försvara stadens handlande och korrigera felaktig information. Tuomioja (1946–) hade tillträtt som biträdande stadsdirektör med ansvar för stadsplaneringen och fastighetsväsendet 1979. I ett brev till tidningens redaktion skriver han att förslaget till en tävling inte ska ses som ett misstroende mot kommunalförvaltningen och stadsplaneringsbyråns arbete, utan närmast som en följd av det. Personligen ansåg han att det inte fanns hinder för en tävling.<sup>1175</sup>

I en översikt över centrumutvecklingen förklarade Hedman att planeringen drog ut på tiden på grund av befolkningsutvecklingen. Svårigheten att bromsa kontoriseringsen och det ofullständiga

1172 HS 4.4.1980

1173 Stn 16.4.1984, bilaga 5.

1174 HS 4.4.1980.

1175 Erkki Tuomioja till *Helsingin Sanomats* redaktion 21.2.1981, Lars Hedmans arkiv.

trafiksystemet i generalplanen bidrog ytterligare till långsamheten. Han ansåg att man inte lyckats minska nackdelarna med biltrafiken fastän kollektivtrafikens andel hörde till Europas största. Ett enhetligt nätverk av huvudgator saknades. Därtill menade han att det största problemet inte var att man var av olika åsikt, tvärtom man var enig om målen, men helheten hade glömts bort. Man trodde att man genom att besluta om enskilda frågor kunde förbättra situationen, vilket enligt Hedman inte lyckades. Av hans marginalanteckningar framgår att markanvändningen i Kampen och Terrasstorget utgjorde en av de mest brådskande frågorna.<sup>1176</sup> Hedman efterlyste helhetsplanering, men borde han inte som chef för stadsplaneringskontoret ha kunnat se till att en sådan planeringspolitik tillämpades?

Det är oklart för vem och när översikten är skriven, men den 13 maj 1980 hölls ett informationstillfälle för Arkitektförbundet där kritiken och de 13 arkitekternas åsikter som presenterats i *Helsingin Sanomat* jämfördes med stadsplaneringskontorets ställningstaganden. Stadens tjänstemän var nu redo att justera dimensioneringen för både Kampen och Terrasstorget samt att undersöka om Glaspalatset och Tennispalatset kunde bevaras. Man tog däremot inte ställning till ordnandet av en tävling men ansåg att skala, färger och utformning var bra i Kampen och att man borde följa Aaltos principer.<sup>1177</sup> Med denna diskussion önskade man förbättra relationerna till arkitektkåren.

Kritiken av stadsplaneringskontoret begränsade sig dock inte till pressen och arkitektkåren utan missnöje rådde även internt. Enligt Hämäläinen, som under 1970-talet deltog i utvecklingen av Tölöviksområdet, blev förhållandena kaotiska efter att H 67-gruppens rapport hade publicerats.

1176 Hedman, Lars, "Helsingin keskustan kehityksestä", 1980, Lars Hedmans arkiv; Lehtikatsaus 23, 1980, Lars Hedmans arkiv.

1177 Inofficiellt program för SAFA-mötet 13.5.1980, Lars Hedmans arkiv.

Det fanns många åsikter och grupper. Hon anser att det efter Aalto inte fanns någon som sade hur man skulle göra. Gruppledarna byttes och alla ansåg sig bättre än den föregående, planerarna blev frustrerade och slutade. Enligt Hämäläinen tog ingen några beslut. I något skede upplöstes centrumbyrån men fortsatte i alla fall. Hon berättar att centrumbyrån flyttade till Mikkolos byrå, men planeringen gick fortfarande inte framåt eftersom man inte kunde enas som riktlinjerna. Alla förde fram sin åsikt och enligt Hämäläinen var bristen på ledarskap påtaglig. Man kunde dra åt olika håll och hela tiden presentera nya synpunkter. Hon hävdar att det blev en intern tävling som ledde till att situationen blev ohanterlig.<sup>1178</sup>

Även Tervagruppen upplevde att staden saknade förmåga att koordinera planeringen. Det var svårt att få reda på stadens inställning till busstationerna, Frihetsgatan och ringleden. Stadens organisation upplevdes som mycket hierarkisk, och förutom tjänstemännen fanns det med dem konkurrerande förvaltningsorgan som förhandlade med staten om frågor som berörde Kampen och Tölövik. Stadskansliet involverades våren 1981 när stadens ledningsnämnd tillsatte en arbetsgrupp för att verkställa planerna för Kampen-Terrasstorget och för att förhandla med Terva.<sup>1179</sup> Förtroendet för stadsplaneringskontoret vacklade. Kritik kom både inifrån och utifrån. Därtill hade stadskansliet inträtt som en ny aktör på scenen.

### Vädjan om kollegernas stöd

Trots kritiken fortsatte arbetet på stadsplaneringskontoret enligt tidigare utstakade linjer. Inrikesministeriet hade för sin del, efter att det re-

1178 Anja Hämäläinen 24.5.2012.

1179 Uosukainen & Westerlund 1995, 17, Tjänstemannagruppens medlemmar var chefen för stadskansliets byggnadsprogrambyrå Reijo Korhonen (ordf.), chefen för fastighetskontorets tomtavdelning Martti Koivumäki och projektchefen för stadsplaneringskontorets projekt för Kampen-Tölövik-centrum Pekka Pietarila.

serverats en tomt väster om hotell Presidentti för KOP (Kansallis-Osake-Pankki), skickat ett brev till staden i vilket man opponerade sig mot frimärksplaneringen. Stadsstyrelsen svarade 16 juni 1980 och meddelade att ingenting skulle realiseras förrän delgeneralplanerna för Kampen och Tölöviksområdet var godkända. Ministeriet önskade därefter att Kampen-Terrasstorget skulle ses som en helhet.<sup>1180</sup> Pressen på stadsplaneringskontoret bara ökade.

Enligt ett inlägg i *Arkkitehti uutiset* 5/1981 av Hedman och Pekka Pietarila, chefen för projektet Kampen-Tölövik-centrum, höll man fast vid sina modeller, och utgående från den modell som Aaltobyran ansåg bäst skulle ett dispositionsförslag utarbetas. Därefter skulle en delgeneralplan göras upp och föreläggas stadsfullmäktige före utgången av 1982. Avsikten var att samtidigt behandla Kampens delgeneralplan.<sup>1181</sup> Målsättningarna var förhållandevis ambitiösa med tanke på att Aaltobyrans rapport blev klar i slutet av oktober 1981. Ovan nämnda artikel var ett försök att dämpa den intensiva diskussionen om en tävling. Hedman och Pietarila vädjade om kollegernas stöd genom att förklara varför det var oklokt att med våld åstadkomma en tävling.<sup>1182</sup> Stödet uteblev och inte heller stadsplaneringskontorets mål uppnåddes.

För det fortsatta arbetet valdes två lösningsalternativ som grund. Det ena var alternativ 4 som Aaltobyran hade utvecklat och det andra en kombination av alternativ 2 och 3.<sup>1183</sup> Dragningen av huvudgatorna var dessutom fortfarande oklar. Tilläggsutredningar utfördes och behandlades. Utgångspunkterna för busstationsbeslutet 1977

hade än en gång ifrågasatts. Terminalen för närtrafik västerifrån föreslogs flytta till Gräsviken. Därtill utreddes järnvägens markbehov.<sup>1184</sup> I slutet av 1970-talet hade Byggnadsstyrelsen ansett att godsvagnarna inte får bytas ut mot ett hav av bussar. Det sågs som ett hot och man uppfattade att staden ville placera oproduktiv verksamhet på statens mark. I ett skede föreslog Terva att grannkommunernas bussar skulle få köra genom staden, men förslaget mötte motstånd från stadens sida.<sup>1185</sup> De förtroendevalda hade dessutom i likhet med statens tjänstemän börjat tvivla på om uppdelningen av centrumområdet i olika projekt var så klokt. Tölöviksområdet och Kampen borde behandlas jämsides för att en helhetssyn skulle uppstå. Inrikesministeriets kritik några år tidigare hade nått stadsplaneringsnämnden. Det hade också initiativet att utlysa en tävling gjorts. Förslaget framfördes officiellt av Arkitektförbundet och Suomen Rakennusinsinöörien liitto ry i ett brev, daterat 13.11.1981, riktat till stadsstyrelsen.<sup>1186</sup>

Att ordna en tävling var enligt Hedman det mest motbjudande alternativet.<sup>1187</sup> Han var mån om att alla regler följdes och hade betonat betydelsen av en enhetlig helhetsbetonad planering. Dispositionsplaneringen hade visserligen dragit ut på tiden, men som en delorsak uppgav han politikernas krav på dellösningar. Hans argument vägde dock lätt. Arkitektförbundet innehade en starkare position än Hedman som enskild medlem. Han skulle dock inte ge sig i första taget.

1180 Uosukainen & Westerlund 1995, 25.

1181 Hedman, Lars & Pekka Pietarila, "Kaupunkisuunnittelun sairaus", 1981. Texten skrevs för *Arkkitehti uutiset* 9.3.1981, Lars Hedmans arkiv.

1182 Hedman, Lars & Pekka Pietarila, "Kaupunkisuunnittelun sairaus", 1981, Lars Hedmans arkiv; Se Timo Penttiläs och Hedmans meningsutbyte i december 1979 och Tuomiojas brev till HS:s redaktion 21.1.1981, Lars Hedmans arkiv; HS 4.4.1980.

1183 Stpln, föredragningslista 26.11.1981.

1184 Pietarila, Pekka, "Alvar Aallon Helsingin keskustasuunnittelman -64 kehittäminen", 30.11.1982. Lars Hedmans arkiv.

1185 Uosukainen & Westerlund 1995, 32.

1186 Stpln 4.2.1982, föredragningslista.

1187 Se Hedman, Lars & Pekka Pietarila, "Kaupunkisuunnittelun sairaus", 1981, Lars Hedmans arkiv.



## 6.1 Hedman kämpar för Aaltos principer

Ungefär samtidigt som stadskansliet tog ett fastare grepp om utvecklingen och samarbetet med Tervagruppen, uppmanade stadsstyrelsens planeringsutskott stadsplaneringsnämnden att förbereda ett förslag till tävling. En rapport om hur arbetet framskred skulle ges till utskottet före 31 december 1981.<sup>1188</sup> Nedan granskas förberedelserna på stadsplaneringskontoret med målsättningen att klargöra stadsplaneringsnämndens inställning till tävlingsidén. Vidare beskrivs hur Hedman handlade för att uppnå sitt mål att tävlingen skulle grunda sig på Aaltos riktlinjer.

Efter en jämförelse av förutsättningarna för en tävling kom Hedman fram till att dispositionsplanerna med Aaltos principer som grund skulle färdigställas, presenteras för stadsfullmäktige för godkännande, och därefter kunde en tävling ordnas om tillämpningen av principerna på stadsplanenivå.<sup>1189</sup> Hedman ansåg med andra ord att utgångspunkten för en eventuell tävling skulle vara Aaltos grundidé. Hedman hade ännu sommaren 1981 ansett att det fortfarande inte brådskade med centrum.<sup>1190</sup> Tävlingsförslaget blev en svår nöt för stadsplaneringsnämnden att knäcka. Enligt föredragningslistan höll Hedman, som föredrog ärendet, en tävling som ett alternativ, inte som ett fastslaget beslut, för det fortsatta planeringsprogrammet. Fyra alternativa utgångspunkter för en tävling presenterades dock för stadsplaneringsnämnden. Ett förslag utgick från målsättningen att få nya arkitektoniska idéer som

kunde jämföras med Aaltos planer.<sup>1191</sup> Ärendet behandlades fyra gånger av stadsplaneringsnämnden och den 4 februari 1982 beslöts slutligen att man skulle föreslå för stadsstyrelsens planeringsutskott att staten och staden tillsammans skulle arrangera en tävling för Kampens östra del och Terrasstorgsområdet utgående från Aaltos grundidé. För att få ett beslut behövdes två vöteringar. Enligt beslutet måste utgångspunkterna ge tillräckliga möjligheter för olika arkitektoniska helhetslösningar. Ledamot Pekka Luukkainen (DFFF) meddelade avvikande åsikt. Han ansåg att man genom att binda sig vid Aaltos principer inte får fram nya principalternativ som invånarna enligt honom önskade. På samma möte beslöts att det skulle hållas en tävling för kvarter 179, kvarteret där Aalto ursprungligen placerat busstationen och som idag främst upptas av bostadshus med affärslokaler på gatuplanet. På mötet beslöts dessutom att dispositionsplaneringen för Terrasstorget skulle fortsätta. Två alternativ skulle göras utgående från Aaltobyråns analyserade modeller.<sup>1192</sup> Stadsplaneringsnämnden ställde sig i det här skedet bakom Hedman.

Stadsstyrelsens planeringsutskott följde med de fortsatta tävlingsförberedelserna och önskade ha en ny redogörelse före utgången av år 1983.<sup>1193</sup> I nämnden hade man börjat tveka eftersom ärendet bordlades fem gånger och två gånger antecknades förberedelserna för kännedom innan man kunde ta ett beslut.<sup>1194</sup> Först efter detta över två år långa och skiftesrika förberedelsearbete kunde man den 23 februari 1984 besluta om tävlingens bindande utgångspunkter. I det här skedet hade Aaltos principer fallit bort från listan, men trots detta röstade nämnden sex gånger. I ett odaterat men undertecknat dokument skriver Hedman att han anser att markägarna, staten och staden har

1188 Stn:s planeringsutskott 11.5.1981. Utskottet hade inrättats 1977 i samband med beslutet att stadsdirektören inte längre fungerade som stadsstyrelsens ordförande.

1189 Stpln 4.2.1982 protokoll och föredragningslista.

1190 Diskussion med Mona Hedman och Anders Hedman 18.6.2012; *Planer för Kampen och Tölövikens på 1980-talet – Arkivet - svenska.yle.fi*. <http://svenska.yle.fi/artikel/2010/04/22/planer-kampen-och-toloviken-pa-1980-talet>, 5.10.2014.

1191 Stpln 4.2.1982 protokoll och föredragningslista.

1192 Stpln 4.2.1982 protokoll och föredragningslista.

1193 Stn:s planeringsutskott 2.4.1984, föredragningslista.

1194 Stpln 16.6.1983, 30.6.1983, 29.9.1983, 22.12.1983, 29.12.1983, 19.1.1984, 9.2.1984.

slagit fast principerna för det fortsatta arbetet och därför borde det pågående delgeneralarbetet och tidigare planer utgöra grund för en eventuell tävling. Han menar att Aaltos planer från 1964 och 1972 innehåller synnerligen värdefulla riktlinjer för områdets utformning och att många olika utredningar har visat att de är realiserbara och värda att beakta. Stadsplaneringsnämndens beslut förhindrade att dessa mål genomfördes, och därför kunde han som föredragande inte omfatta det.<sup>1195</sup> Hedman lämnade troligen inte in sin avvikande åsikt, eftersom den inte bifogats protokollen. Den bekräftar dock schismen mellan stadsplaneringskontoret och beslutsfattarna. Två månader senare, i april 1984, beslöt stadsstyrelsen, efter att ha bordlagt ärendet en gång, att en nordisk idétävling tillsammans med staten skulle ordnas.<sup>1196</sup> Något enhälligt politiskt stöd från stadsplaneringsnämndens sida kan man inte tala om varken då det gällde programmet eller hela tävlingsidén. Hedman hade efter en seg strid förlorat sin position på maktfältet.

## 6.2 Statens och stadens tjänstemän åsidosätts

I detta avsnitt redogörs för de fortsatta förberedelserna för stadsplanetävlingen. Särskilt fokus läggs på kraven som ställdes på ministernivå för att staten skulle få största möjliga nytta av tävlingen. Därtill granskas kommunalpolitikernas aktivitet i frågan. Avsikten är synliggöra att både statens och stadens tjänstemän fick dra sig tillbaka när politikererna tillsammans med arkitekt- och byggnadsingenjörskåren intog en position på maktfältet.

Fastän beslutet att ordna en tävling var taget fanns det flera öppna frågor som fortfarande vän-

tade på svar. Förutom Aaltofrågan bidrog Frihetsgatan än en gång till problematiken. Teravagruppern ansåg liksom stadens tjänstemän att Frihetsgatan var nödvändig med tanke på Böle och mängden av statliga ämbetsverk som fanns där. I november 1981 inleddes därför på Trafikministeriets initiativ förhandlingar om statens medverkan i finansieringen av ringleden och Frihetsgatan. Enligt Uosukainen och Westerlund hittades åtminstone en teknisk lösning men stadens ledning, möjligen Tuomioja, avbröt förhandlingarna. De menar att det låg inom möjligheternas gräns att budgetförhandlingarna skulle ha lett till ett positivt resultat.<sup>1197</sup> Stadsplaneringsnämnden ansåg för sin del att det slutliga beslutet om Frihetsgatan och ringleden i centrum skulle tas efter tävlingen och att de tävlande skulle presentera två markanvändningsalternativ, med och utan trafiklederna. Stadsstyrelsen omfattade inte tanken utan ansåg den vara orealistisk. Frågan behövde lösas innan tävlingen utlystes. Detta resulterade i att stadsfullmäktige beslöt, enligt stadsstyrelsens förslag, den 11 januari 1984 att reserveringen för den planerade ringleden och Frihetsgatan slopas.<sup>1198</sup> Busstationens placering kunde inte heller slås fast, men beträffande dess placering fick de tävlande fria händer.

Bangårdens storlek orsakade också huvudbry under det förberedande arbetet. Statens slutliga ståndpunkt i tävlingsfrågan klarnade först då en arbetsgrupp på ministernivå åtog sig ärendet. Utrikesminister Paavo Väyrynen (C) förespråkade en helt fri idétävling och ondgjorde sig över att staten representerades av tre ingenjörer och inte en enda arkitekt i prisnämnden. Han skissade till och med upp ett lösningsförslag. Det behövde vara möjligt att testa olika alternativ som exempelvis att Manerheimvägen förs ner i en tunnel från Finlandiahuset och förbi Riksdagshuset, samt att tågen stannar i bergschaktet vid Fågelsången. Han föreslog

1195 Spln 23.2.1984; Hedman, "Eriävä mielipide", Lars Hedmans arkiv.

1196 Stn 16.4.1984.

1197 Uosukainen & Westerlund 1995, 36.

1198 Stpln 6.6.1983, SSB 22/1983.

att resenärerna kunde förflytta sig från stationen till vagnarna längs rullband. Enligt Väyrynen drömde många som talade för en fri tävling endast om att minska byggnadstätheten och järnvägens område.<sup>1199</sup> I jämförelse därmed var hans visioner som en frisk fläkt. Det är intressant att ingen varken före eller efter har föreslagit att Mannerheimvägen skulle dras i en tunnel.

Ministergruppen slog fast statens ståndpunkt i tävlingsfrågan som behandlades på statsminister Kalevi Sorsas initiativ i regeringens aftonskola den 28 november 1984. Staten önskade ämbetshus, hotell, hus för scenkonst och konstmuseum. Ur statens synpunkt var det viktigt att järnvägs- och busstrafiken behandlades likvärdigt i den fortsatta planeringen. Statsrådet godkände en gemensam idéävling och att staten skulle stå för fyra procent av kostnaderna. Programnämnden som bestod av fem medlemmar från staden och tre från staten uppgjorde tävlingsprogrammet. Arbetet försvarades av bristen på offentliga byggnader, endast statens önskemål om ett stationshotell, Posthusets tillbyggnad och bangårdens servicebyggnad verkade realistiska men föga inspirerande för en tävling. Teatern och muséet var endast på idéstadiet även om undervisningsminister Gustav Björkstrand (SFP) i ministergruppen och Undervisningsministeriet via Byggnadsstyrelsen förordade dem. Enligt Uosukainens och Westerlunds uppgifter påverkade Tuomioja och miljöminister Matti Ahde (SDP) prisenämndens sammansättning genom att byta ut de tjänstemän som trafikminister Matti Puhakka utsett till representanter för Miljö- och Finansministeriet.<sup>1200</sup> Statens engagemang i byggnadskonstnärliga frågor var dock fortfarande minimal.

Förberedelserna för tävlingen underlättades av att det fanns en skiss till ett markpolitiskt avtal. Statens utgångspunkt var att järnvägens områ-

de, som inte behövdes för tågtrafik, skulle planläggas med samma effektivitetstal som i medeltal använts på områden i Terrasstorgets närhet. I det slutliga avtalet som undertecknades den 4 februari 1986 hade man frångått de enskilda byggnadernas byggnadsrätt och Kampens och Tölövikens graderade byggnadsrätt fördelades i procent. Efter utdragna förhandlingar fick staten 38 % av hela områdets graderade byggnadsrätt. Graderingen beaktade byggandets karaktär och avkastning. Den utjämnade därmed markvärdet.<sup>1201</sup> Markfrågan som sysselsatt centrumkommissionen, Aalto och många andra under så gott som hela 1900-talet fick äntligen en lösning. Det innebär att det nu fanns en betydande byggnadsrätt intill järnvägen på statens mark.

Före tävlingen ordnade Finlands kulturförbund ett diskussionstillfälle om planerna för Terrasstorget under rubriken ”Centrum för folket och kulturen”, ”Keskusta kansalle ja kulttuurille”. Hedman inledde med att säga att tävlingen ordnades för att få goda idéer för användningen av området och stadsbildens utformning, samt för att få genomförbara förslag för trafiklösningen, speciellt med tanke på kontakten mellan de olika trafikmedlen.<sup>1202</sup> Man hade inte den minsta lilla vision om vad man ville ha, endast en önskan om att trafikmedlen skulle stå i kontakt med varandra. I tävlingsprogrammet sägs att syftet med tävlingen var att hitta en stadsarkitektonisk helhetsidé för området, som grund för ett relativt långsamt, successivt planeringsarbete. Lösningen väntades manifesteras att området är en del av huvudstadens centrum. Därtill skulle de tävlande fästa vikt vid hur området ansluter sig till angränsande stadsdelar och kvarter, utformningen av Riksdagshusets omgivning, och trevnaden av fotgängarnas omgivning. Andra centrala frågor som väntades på en lösning var förhållandet mel-

1199 HS 12.7.1984; Paavo Väyrynen insändare ”Suunnittelun ol-tava vapaata”, HS 12.9.1984.

1200 Uosukainen & Westerlund 1995, 13–16, 25.

1201 Uosukainen & Westerlund 1995, 46ff.

1202 Inbjudan till diskussionstillfället 9.10.1984, Lars Hedmans arkiv; Hedman, Lars, ”Kamppi-Töölönlahti-alue: aatekil-pailu”, 9.10.1984, Lars Hedmans arkiv.

lan bebyggda och fria områden, samt ordnandet av trafikterminalerna som en del av det offentliga rummet.<sup>1203</sup> Samma krav hade ställts i lite varierande form i nästan hundra år utan resultat. I tidigare planer hade området setts som den ultimata platsen för ett nytt centrum för republiken Finland men också uppfattats som hela Helsingforsregionens huvudcentrum och som ett mångfunktionellt aggregat utan symbolvärde. Nu ville man att området skulle vara en del av stadens centrum.

Enligt Uosukainen och Westerlund, som granskat händelserna ur statens synvinkel, skedde samarbetet mellan Tervagruppen och staden på tjänstemannanivå, men i det avgörande skedet försökte man skapa ett beslutande organ som åsidosatte både Hedman och Terva. Både Tuomioja och Mäkinen stod bakom förfarandet.<sup>1204</sup> Som framgått hade Mäkinen tillsammans med Mikola introducerat tävlingsidén. Enligt Tuomioja ordnades tävlingen för att ge arkitektkårens ”unga lejon en möjlighet att visa klorna”.<sup>1205</sup> Socialdemokraterna hade efter den första euforin över Aaltos plan motarbetat den. Tuomiojas åsikt följde således partiets långvariga politik.

Stadens och statens tjänstemän höll enträget fast vid Frihetsgatan och Hedman var den främsta pådrivaren för att få Aaltos grundidé genomförd. Politikerna understödda av arkitekt- och byggnadsingenjörsförbunden och med biträdande stadsdirektörens stöd intog den starkaste positionen på maktfältet. Hedman och de tjänstemän som gav honom sitt stöd fick finna sig i att en öppen idéävling ordnades. De förtroendevalda avgjorde.



BILD III.22.  
Arkitektbyrå Jan Söderlund "Avoinsydän II", 15.9.1987. HSA.

### 6.3 Tävlingen en besvikelse – Erkki Tuomioja ingriper

Nedan presenteras kort tävlingsresultatet som blev en besvikelse. Avsikten är att beskriva att det ännu fanns hopp för att spillror av Aaltos plan kunde realiseras. Därefter granskas Hedmans sista försök att införliva Aaltos grundidéer i delgeneralplanen för området intill Tölövikens. Sedan redogörs för biträdande stadsdirektör Tuomiojas ingripande för att förstå hur Aaltos centrumplan definitivt blev historia.

1203 *Helsingin Kaupunki, Kamppi-Töölönlahti, Aatekilpailu 29.4-29.11.1985, Ohjelma*, 1984.

1204 Uosukainen & Westerlund 1995, 17; Matti K. Mäkinen tjänstgjorde som Byggnadsstyrelsens generaldirektör 1985–1994.

1205 Kervanto Nevanlinna 2014, 255.



BILD III.23.  
Arkitektbyrå Arto Sipinen "Pro Finlandia", 15.9.1987. HSA.



BILD III.24.  
Arkitekterna Ilmo Valjakka och Kari Mökkälä "Kaunis uneksija", 15.9.1987. HSA.

Tävlingen som ordnades 29.4–29.11.1985 visade sig bli en besvikelse för dem som hade önskat få alternativ till Aaltos centrumplan. De vinnande förslagen grundade sig i hög grad på Aaltos riktlinjer fastän de inte hade utgjort tävlingens utgångspunkt. Prisnämnden kunde inte enas om ett vinnande förslag utan tre bidrag fick dela på första priset. Arkitekterna Jan Söderlund (1937–) med "Avoin sydän II", Arto Sipinen (1936–2017) med "Pro Finlandia I" samt Ilmo Valjakka (1934–) och Kari Mökkälä med "Kaunis uneksija" stod bakom de vinnande bidragen (bild III.22, III.23 och

III.24).<sup>1206</sup> Alla tre förslag öppnade sig mot Tölövikén, betongdäcken hade minimerats och ersatts med park och vattenspegel. Valjakka och Mökkälä hade placerat ett flertal byggnader längs mittaxeln och deras förslag påminner till den delen om Aaltos reviderade plan från 1972. I motsats till Aalto hade de dragit vattnet till byggnaderna. Han hade som framgått placerat dem vid den existerande Tölövikén.

<sup>1206</sup> Se *Kamppi-Töölönlahti aatekilpailu. Idétävling om Kampen-Tölövikén*, 1986; Se Kervanto Nevanlinna 2014, 255–264 om tävlingsprogrammets innehåll och tävlingsresultatets följder.

Någonting specifikt nytt hade tävlingen således inte bidragit med utan man kunde fortsätta i in- vanda banor på stadsplaneringskontoret. Utgå- ende från de tre bästa vidarebearbetade förslagen uppgjordes under Hedmans ledning ett förslag till delgeneralplan för Tölövik-Kampen.<sup>1207</sup> Man gick alltså bakåt i planhierarkin. Före tävlingen hade man försökt göra upp en dispositionsplan, nu återgick man till generalplanenivå. Tervagrupper deltog i utformandet av utgångspunkterna för planeringsprogrammet. Statens arbetsgrupp krävde större byggnadsrätt i Kampen, flera offentliga byggnader på Tölöviksområdet och att ringledens tunnel eller den så kallade Kampenleden skulle byggas först och med tillräckligt stor kapacitet. I detta sammanhang kom man överens om att staten skulle göra upp en plan för området norr om Stationsplatsen där alla statens byggnadsprojekt skulle placeras.<sup>1208</sup> Stadsplaneringskontoret fick därefter ensamt axla ansvaret för planeringen av området intill Tölövik. Flera gamla problem var fortfarande olösta, exempelvis busstationens placering och ringledens öde. Planeringsprogrammet kunde likväl godkännas i mars 1988. Arbetet påbörjades men bromsades upp efter att Hedman förkastade statens förslag för Stationsplatsen. Han ansåg att det inte följde programmet för delgeneralplaneringen. Detta ledde till att stadsplaneringsnämnden i början av 1989 endast kunde godkänna delgeneralplaneförslaget för Kampens del. I det här skedet var busstationsfrågan fortfarande olöst.<sup>1209</sup>

Det slutliga förslaget till delgeneralplan för Tölövik kan ses som en sammanfattning av tidigare förslag och de tre vinnande tävlingsbidragen. Aaltos torgdäck och en rad av offentliga byggnader är kvar på Terrasstorget. En byggnadsruta nedanför Riksdagshuset är däremot ny.

Funktionsuppdelningen har luckrats upp med möjlighet att bygga bostäder längs järnvägen. Den av Hedman omhuldade tanken att förena Tölövikens öppna landskap och Kampens dalgång med ett grönstråk finns med. Busstationen är placerad norr om Stationsplatsen mellan Posthuset och Järnvägsstationen. När- och lokaltrafikens terminaler ligger centralt i Kampen och som tidigare på Järnvägstorget. För att förbättra fotgängarmiljön har en tunnel dragits under området för genomfartstrafiken. Det primära målet var att utveckla en differentierad miljö där de bebyggda kvarterszonerna accentuerar Centralparkens och Tölövikens öppna landskapsrum.<sup>1210</sup> Målsättningarna hade delvis influerats av Aaltos förslag från 1972. Planen innebar dock att man frångick en strikt indelning i affärsbyggnader i Kampen och offentliga byggnader invid Tölövik. Stadsplaneringsnämnden godkände utkastet till delgeneralplan, men med vissa förändringar, efter 12 omröstningar före julen 1989.<sup>1211</sup> Efter att nämnden behandlat det egentliga delgeneralplaneförslaget två gånger och igen röstat 12 gånger kunde det i juni 1990 sändas till styrelsen. Vi det här laget hade man beslutat att ringleden skulle dras i en tunnel.<sup>1212</sup>

Tuomioja vägrade dock i egenskap av föredragande att ta förslaget till behandling i stadsstyrelsen. Han ansåg att de arkitektoniska lösningarna hade dominerat behandlingen och att planen var föråldrad. Därför lät han under sin egen ledning justera planen (bild III.25). I utvecklingsdiskussionerna deltog Murole, stadsplaneringskontorets arkitekter och några arkitekter från generalplaneavdelningen som nu var underställd stadskansliet. Busstationen för fjärtrafik flyttades definitivt till Kampen som sågs som ett mångkulturellt centrum med plats för Tuomiojas idé – ett allaktivitetshus á

1207 *Kamppi–Töölönlahti osayleiskaavehdotuksen selostus*, 26.6.1990, Helsingfors stads faktacentral.

1208 Uosukainen & Westerlund 1995, 27.

1209 Stpln 17.3.1988; Stn 27.6.1988; Uosukainen & Westerlund 1995, 28.

1210 *Kamppi–Töölönlahti osayleiskaavehdotuksen selostus*, 26.6.1990, Helsingfors stads faktacentral.

1211 Stpln 21.12.1989.

1212 Stpln 14.6.1990 och 26.6.1990; *Kamppi–Töölönlahti osayleiskaavehdotuksen selostus*, 26.6.1990, Helsingfors stads faktacentral.

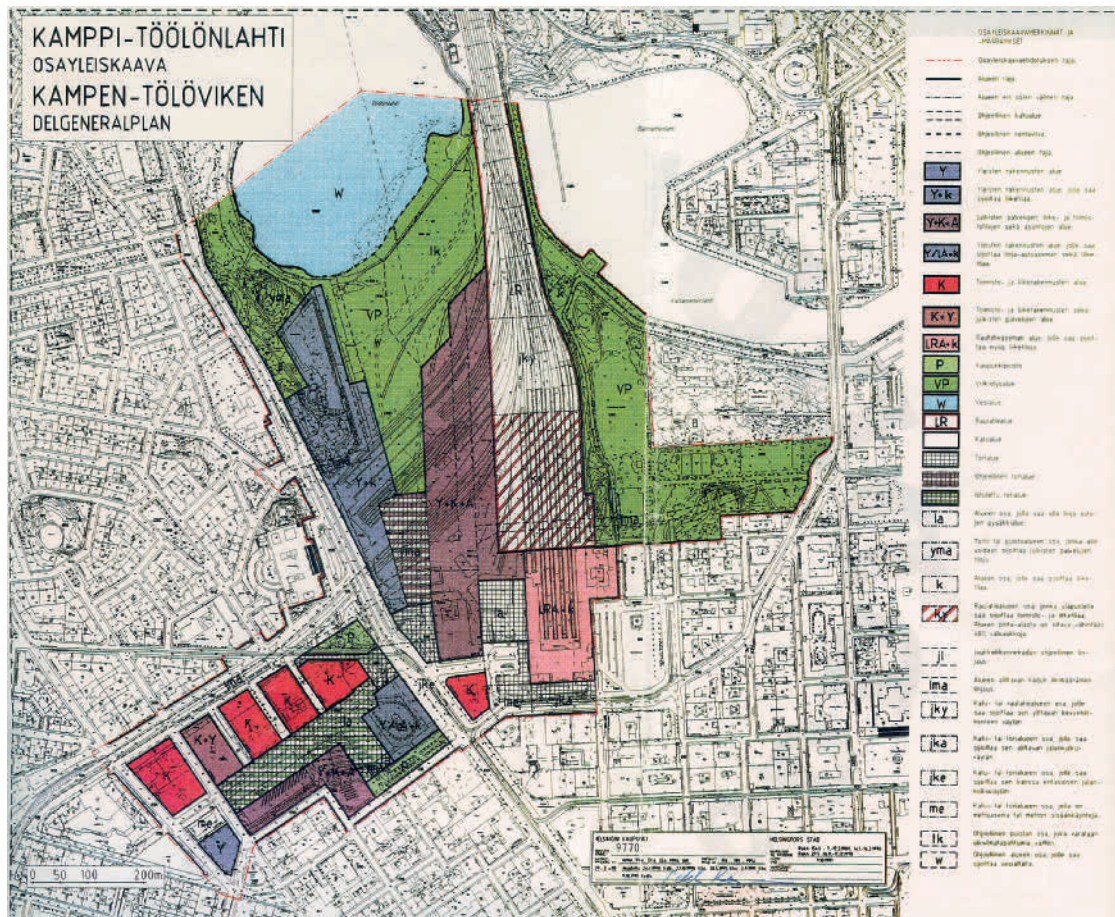


BILD III.25. Delgeneralplan för Kampen-Tölöviiken. Helsingfors stads faktacentral, *Kamppi-Töölönlahti osayleiskaava, selustus*, Helsingin kaupunginkanslia, yleinen osasto 20.5.1991.

På det blåa området intill Finlandiahuset får förutom offentliga byggnader affärsutrymmen förläggas. Det lila området intill järnvägen och det L-formade området i Kampen är reserverade för allmän service, affärs- och kontorsutrymmen samt bostäder. Östra delen av parken intill Tölöviiken är reserverad för friluftsevenemang. Ovanom järnvägsområdet får kontors- och affärsbyggnader placeras. De röda kvarteren är reserverade för kontors- och affärsbyggnader. På området med gröna diagonala linjer i Kampen är det möjligt att placera busshållplatser. Det ljusblå kvarteret intill Mannerheimvägen i Kampen är markerat som område för allmänna byggnader men även för busstation och affärsutrymmen. Söder om Tölöviiken skulle fritt stående byggnader i parkmiljö prioriteras.

la Pompidou i Paris. Tölöviksområdet skulle bilda knutpunkten för det internationella Helsingfors. Finlandiahuset ansågs ha symbolvärde för Helsingfors och hela landet, och intill det skulle funktioner som skapade synergieffekter placeras.<sup>1213</sup> Enligt Murole fokuserade Tuomioja diskussionen

1213 Kervanto Nevanlinna 2014, 261ff; Stn 22.10.1990; Tuomioja 1988, 158.

på trafiken. I förslaget ingick en reservering för en kollektivgata mellan Tölöviiken och Böle. Kontakten med de östra stadsdelarna skulle uppnås med en gatuförbindelse som skulle dras under järnvägsområdet, med anslutning till den befintliga gatan längs Kajsaniemistranden.<sup>1214</sup> Förutom att Tuomioja arbetade för att öka mängden trafikfria

1214 Murole 2012, 325.

områden var han mån om att Kampen–Tölövikens inte endast skulle upptas av kommersiell konsumtion. Han skriver i *Helsinki, Suomen pääkaupunki* att det också skulle finnas plats för kultur, rekreation och samvaro. Han hade efter idétävlingen varit tvungen att erkänna att det saknades stora visioner. Därför ansåg han att endast det allra nödvändigaste skulle förverkligas och att det skulle lämnas rum för följande generationers lösningar.<sup>1215</sup>

Det viktigaste målet med justeringen var dock enligt det nya förslaget att hitta lösningar som kunde genomföras snabbt och att generalplanen endast skulle innehålla sådana bestämmelser som en generalplan förutsätter. Bestämmelserna skulle vara flexibla och normativa. Endast då skulle generalplanen skapa förutsättningar för ett högklassigt stadsrum. Det obestämda läget på området fick inte, som nämnden förutsåg, fortsätta långt in i framtiden. Ett utkast till program för genomförandet ingick i förslaget. Det baserade sig på försäljning av byggnadsrätter för affärsbyggnader. Byggnadsarbetena skulle enligt det justerade förslaget inledas 1994–1995.<sup>1216</sup>

Den främsta förklaringen till förfarandet kan hittas inom stadsplaneringskontoret och den kritik det varit mål för även om Tuomioja ogillade Aaltos stadsplanering. Han ansåg att Aalto hörde till den absoluta toppen bland byggnadsplanerare, men att hans spår som stadsplanerare var allt annat än övertygande. Detta framkommer i hans diskussion med Mustonen.<sup>1217</sup> Tuomioja hade drivit förkastandet av Aaltos grundprinciper inför stadsplanetävlingen 1985, men resultatet blev en besvikelse. Därtill hade stadens högsta ledning, överborgmästare Ilaskivi inbegripen, mist tålamodet med stadsplaneringskontorets generalplanering. Enligt Ilaskivi skulle Helsingfors byggas färdigt i snabb takt men planerna blev inte klara. Stadsdirektören hade varit tvungen att ingripa

i flera fall. Konflikten inom förvaltningen ledde till en organisationsförändring på Tuomiojas initiativ. En ny tidsbunden generalplaneavdelning grundades på kansliavdelningen i maj 1990. Den nya byrån övervakades av stadsstyrelsen och leddes av styrelsens planeringsutskott. Både stadsplaneringsnämnden och stadsplaneringskontoret åsidosattes. Då delgeneralplanen för Tölövikens–Kampen kom till styrelsen hade den nya planeringskutymen nyligen trätt i kraft.<sup>1218</sup>

Tuomiojas soloåkning väckte stort motstånd bland stadsplaneringskontorets planerare och allmänheten. Hedman fördömde organisationsförändringen och menade att de politiserade tjänstemännen förstörde byråkratins rykte. Av *Helsingin Sanomats* artikel framgår att han fördömde ett politiserande tjänstemän emellan och ansåg att samhällets jämvikt var i fara.<sup>1219</sup> Fenomenet var inte nytt. Hedman hade upplevt stadsplaneringskontorets interna armbrytning med de vänsterradikala på generalplaneavdelningen. Nu hade politiserandet dock flyttat ett pinnhål uppåt i hierarkin till en gränsszon mellan politik och byråkrati.

Justeringen av stadsplaneringskontorets förslag till delgeneralplan gick i enlighet med målsättningarna snabbt. Redan i oktober 1990 kunde stadsstyrelsen efter några strykningar godkänna det nya förslaget. Reserveringen för den norra kollektivgatan hade exempelvis slopats. Den nya Tölöviksgatan fanns däremot kvar och generellt skulle uppmärksamheten riktas mot effektiverad kollektiv trafik och förbättring av lederna för lätt trafik. Därtill godkändes förslaget att flytta busstationen till Kampen. Tuomioja var tvungen att underteckna den justerade planen efter att Hedman vägrat godkänna den. Efter godkännandet ställdes förslaget ut och 160 anmärkningar inlämnades.<sup>1220</sup>

1218 *Helsingfors stads kommunalkalender* 1990; Mustonen 2010, 114, 129f; HS 10.2.1991.

1219 HS 10.2.1991.

1220 Stn 22.10.1990; Tölöviksgatan går från Stationstorget (Elielplatsen idag) längs järnvägen och över parken upp till Mannerheimvägen; HS 10.2.1991.

1215 Tuomioja 1988, 158.

1216 Stn 22.10.1990; Stge 9.10.1991.

1217 Mustonen 2010, 308.



Anhängarna av Aaltos centrumplan sällade sig till kritikerna. Enligt dem grundade delgeneralplanen sig på två felaktiga synsätt. För det första att ett vidsträckt torg inte är trivsamt och därför borde undvikas. För det andra att en stad är levande, funktionell och mångsidig om arbetsplatser, rekreationstjänster och bostäder blandas. Aaltoanhängarna hävdade att synsättet var farligt och ledde till en monoton och tråkig stad utan höjdpunkter. Stadsplanering är betydlig mer mångfasetterad än vad både planerare och beslutsfattare låter påskina, skriver Paavo Mänttari och Heimo Paanajärvi på Alvar Aaltoklubbens vägnar. De ansåg att fullmäktige inte borde godkänna delgeneralförslaget eftersom det behövs variation och områden med egen karaktär för en levande stad. Med hänvisning till prisnämndens utlåtande i tävlingen 1985 ansåg de också att området framför Finlandiahuset och Riksdagshuset borde lämnas obebyggt. Förslaget att reservera området för byggande borde enligt dem övervägas på nytt.<sup>1221</sup> Kritiken påverkade inte stadsfullmäktige som godkände delgeneralplanen i oktober 1991 (se bild III.25). Innan dess hade ärendet bordlagts på två septembermöten. Beslutet innebär att gatuförbindelsen under järnvägen slopades och att den så kallade Kajsaniemitunneln förlängdes till Sörnäs strandväg.<sup>1222</sup>

Strykningarna och prioriteringen av kollektiv- och gångtrafik i den godkända delgeneralplanen avspeglar de förtroendevaldas preferenser. I kommunalvalet 1988 deltog de gröna för första gången med ett valprogram, ”Vihreä metropoli” (Den gröna metropolen), och fick sju ledamöter, medan SDP fick åtta. I föregående kommunalval hade de använt parollen ”mer grönt, mindre betong”. Enligt *Helsingin Sanomats* utredning i mars 1990 höll socialdemokraterna starkt i maktens roder i Helsingfors.<sup>1223</sup> Då delgeneralplanen godkändes

1991 hade Hedman gått i pension och Tuomioja blivit invald i riksdagen. Även stadsdirektören skulle avgå om några månader och en ny era skulle börja i Helsingfors stadsplaneringshistoria.

## 6.4 Äntligen stadsplan för Tölöviksområdet

Nedan granskas i korthet skedet innan området nedanför Riksdagshuset efter hundra år av planering fick en stadsplan. Resultaten från parktävlingen 1997–1998 presenteras med avsikten att notera att Aaltos krav att innesluta Tölövikens i den urbana miljön följdes upp av de tävlande. Avsnittet slutar med att området 2002 får en stadsplan där Aaltos influenser minimerats.

Tuomioja efterträddes av SDP:s kandidat Pekka Korpinen 15 juli 1991. Paavo Lipponen (SDP) som då var fullmäktigeledamot och ordförande för Helsingfors socialdemokratiska krets sade under en diskussion som *Helsingin Sanomat* ordnade 2014 att han gett rådet att bara börja bygga för att byggnadsverksamheten skulle komma igång söder om Tölövikens.<sup>1224</sup> Det blev Korpinens uppgift att genomföra byggnadsprojektet. Han skriver i *Helsinki – tulevaisuuden kaupunki* att han försökte minska förväntningarna och föreslog att man skulle så gräsmatta på Terrasstorgsområdet för att komma bort från däckkonstruktionerna. En annan taktik var att bygga ett hus i taget. Han ville bort från stadsplaneringskontorets heltäckande planering och i stället låta tiden samt utvecklingen ta hand om stadens gestaltning. I och med Museet för nutidskonst Kiasma, som började planeras 1992, skedde den första förskjutningen av centrum norrut. Medan intresset riktades mot Tölövikens fick man enligt Korpinen arbetsro i

1221 Alvar Aalto-klubi, ”Helsingin keskusta s.a.”. AAM 13 A 552.

1222 Stge 9.10.1991.

1223 Kolbe 2004, 457–460, 463f.

1224 Kolbe 2004, 472; Diskussionstillfälle i samband med utgivningen av *HS, Teema*-bilaga 1/14: ”Aalto, Ainoa ja Alvarin yhteistyö”, 2014.

Kampen, vilket var betydligt viktigare.<sup>1225</sup> Socialdemokraterna hade ett starkt grepp om utformningen av Helsingfors centrum och Lipponens råd visade sig användbart. Även SDP:s tidigare använda tendens att avleda både intresset och debatten fortsatte. Medan man förvillade medspelarna kunde de egna målen nås.

En internationell idétävling för Tölövikens parkområden och bebyggelsen intill dem 1997 bidrog till att hålla intresset uppe. Enligt generalplanen från 1992 utgjorde vattnet Helsingfors centrum och hela stadens viktigaste element. Helsingfors skulle vända och öppna sig mot havet, och sålunda bilda brohuvud mellan öst- och västhandeln.<sup>1226</sup> Målet med parktävlingen var att hitta lösningar där huvudstadens havs- och naturnära identitet kunde utvecklas med landskapsarkitektur. Ett annat mål var att man snabbt skulle kunna anlägga parken eftersom Kiasma var nästan klart, Sanomahuset under byggnad och tävlingen för musikhuset aktuell. Enligt Korpinen var det tack vare parkerna man kom ihåg städerna ("puistoistaan kaupungit muistetaan"), därför skulle bangården nu bli en högklassig park.<sup>1227</sup>

Resultatet presenterades i januari 1998 och första priset gick till arkitektteamet Arto Kaijansinkko, Palo Rossi Tikka Oy/Hannu Tikka, och Kimmo Lintula (bild III.26). Aalto hade på 1960-talet med arkitektoniska medel införlivat vattnet i centrum och hans arv gick vidare. Flera av modellerna för dispositionsplaneringen 1980 hade innehållit vattnelement liksom tävlingsbidragen några år senare. I parktävlingens vinnande förslag hade vattnet som ett delta nästlat sig in långt söderut. Tölövikens skulle omslutas av en arkitektoniskt utformad park i stället för att införlivas i ett regelrätt urbant centrum.

1225 Korpinen 2007, 13.

1226 *Helsingfors generalplan 1992.*

1227 *Töölönlahden puistoalueiden maisema-arkkitehtuurikilpailu. Landscape architecture competition for Töölönlahti parks 13.1.1998; Korpinen 2007, 23.*



BILD III.26. Arkitektteamet Arto Kaijansinkko "The secret gardens", Första pris i parktävlingen 1997. *Töölönlahden puistoalueiden maisema-arkkitehtuurikilpailu. Palkitut työt, julkistaminen 13.1.1998.*

Efter hundra år av planering och påbörjad byggnadsverksamhet fick området till slut en stadsplan (bild III.27).<sup>1228</sup> I den har byggnadsrutorna justerats (se bild III.25). Området nedanför Riksdagshuset har lämnats öppet. Det är dock oklart om Alvar Aaltoklubbens tidigare ställningstagande hade inverkat på förändringen. Stadsplanen vann laga kraft den 27 februari 2004 och innehåller ele-

1228 Stge 27.2.2002.

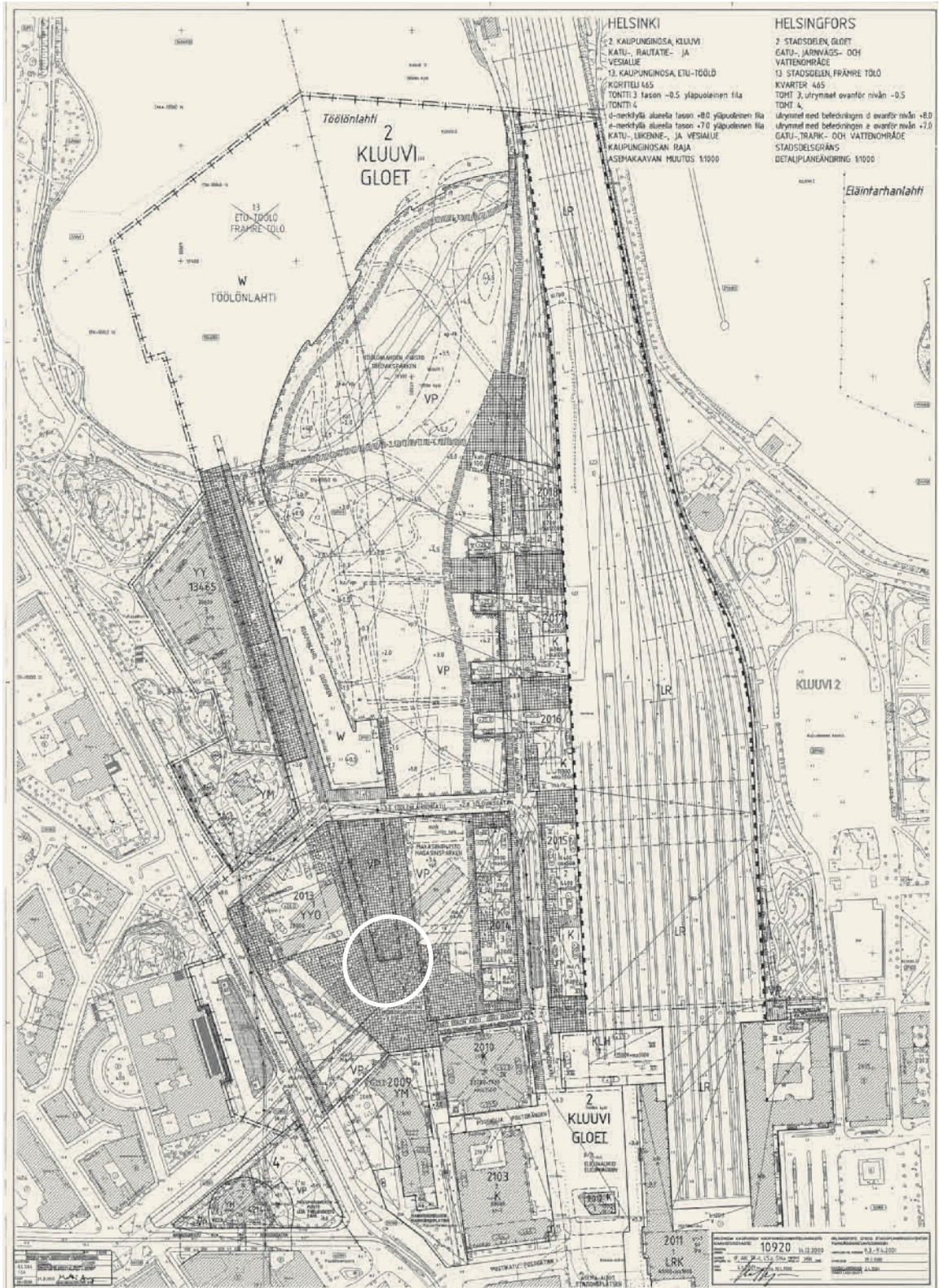


BILD III..27.  
 Stadsplan för Tölvöken  
 2002. Helsingfors  
 stadsplaneringskontor.

Området (inringat)  
 nedanför Riksdagshuset  
 ingår i ett större  
 parkområde. På området  
 bör finnas stenlagda  
 ytor och gräsmattor.  
 Vattenbassänger  
 får anläggas. Längs  
 järnvägen försätter  
 stadens rutnät norrut i  
 form av en modifierad  
 korridor-gata. Den öppna  
 v-formen finns kvar.

ment från många av visionerna från 1900-talet. Förutom Aaltos bidrag kan man se intryck av Jung, Kallio och Blomstedt. Områdets historia som främst bevarats i arkiven fick till slut synlighet i dagens utformning av området. Den sista delen av järnvägens magasin revs i juni 2018. Enligt de senaste planerna ska Akseli Leinonens konstverk ”Maassa”, en grop beklädd med tegel, påminna om byggnadernas existens. Den genom processen ständigt återkommande önskan om grönska uppfylldes i stadsplanen, men när det blev dags att realisera planen fanns det inga medel, och en provisorisk park anlades 2016. Tölövikens är idag till stora delar isolerad av en vassbevuxen strandlinje. Tävligen 1998 bidrog emellertid till att byggnaderna invid järnvägen fick form. Av Aaltos torgdäck fanns en liten del kvar i delgeneralplanen, men med den så kallade Korpinens gräsmatta försvann även den. I den godkända stadsplanen ingår dock en öppen plats längst i söder, Medborgarplatsen idag, men Aaltos arkitektoniska vision av ett nytt enhetligt centrum för Helsingfors lades till handlingarna. Helhetsplaneringen ersattes av projektplanering. Centrum biblioteket Ode är det senaste projektet. Biblioteket ska stå klart i december 2018.

TABELL 1.

## Beslut och vändpunkter i behandlingen av Aaltos centrumplan för Helsingfors

1959	Stadsstyrelsen beslöt 10.9 att uppdraget att utforma en stadsplan för området intill Riksdagshuset ges till Aalto.
1961	Stadsfullmäktige godkände Aaltos centrumplan som grund för vidareutveckling 25.10.
1962	Planen ifrågasattes och alla delar granskades på nytt.
1963	Trafiktekniska brister i centrumplanen uppmärksammades. Metrokommissionens andra betänkande publicerades i mars. En metro behövdes.
1964	Aaltos slutliga centrumplan presenterades i november.
1965	SDP fick ordförandeposten i stadsplaneringsnämnden. Beredningen av centrumplanen förhalades. Stadsstyrelsen föreslog 25.2 att förberedelserna för en metro skulle inledas. Stadsfullmäktige godkände förslaget 7.4.
1966	Den 30.11 godkände stadsfullmäktige Aaltos centrumplan som grund för stadsplane- och byggnadslösningarna för Helsingfors centrum, dock så att frågan om en eventuell placering av busstationen på ett annat ställe skyndsamt utreds särskilt för sig.
1969	Stadsfullmäktige beslöt 7.5 att en metro byggs. H 67-gruppen på stadsplaneringskontoret publicerade sin rapport i november.
1970	Stadsplaneringsnämnden beslöt 19.3 att H 67-gruppens alternativ skulle utgöra utgångspunkt för den fortsatta planeringen.
1971	Stadsplaneringsnämnden godkände programmet för dispositionsplaneringen 30.9. Stadsstyrelsen tillsatte Kommittén för Tölövikens-Terrasstorget (Aurakommittén) 22.11. Aalto anlätades som konsult.
1973	Den 5.11 noterade stadsstyrelsen Aurakommitténs rapport för kännedom och uppmanade stadsplanerings- och fastighetsnämnden att beakta Aaltos miljöplan som grundskiss.
1976	Stadsplaneringsnämnden godkände programmet för dispositionsplaneringen av Terrasstorgsområdet 16.12. Aaltos reviderade plan från 1972 utgjorde grunden för programmet vilket föranledde flera ändringar och behandlingar i nämnden under de närmast följande åren.
1984	Stadsstyrelsen beslöt 16.4 att en nordisk idétävling skulle utlysas för Kampen-Tölövikens.
1989	Stadsplaneringsnämnden godkände utkastet till delgeneralplan 21.12. Utkastet utgick från de tre vinnande förslagen och tidigare planer. Det innehöll influenser av Aaltos grundidéer.
1990	Stadsplaneringsnämnden godkände förslaget till delgeneralplan 26.6. Stadsstyrelsen godkände förslaget som reviderats på Tuomiojas initiativ till delgeneralplan för området Kampen-Tölövikens 22.10.
1991	Stadsfullmäktige godkände delgeneralplanen 9.10.
2002	Stadsfullmäktige godkände stadsplanen för Tölövikens 27.2. Stadsplanen vann laga kraft 2.4.2004.

## AVSLUTANDE DISKUSSION OCH SLUTLEDNINGAR

Området intill Tölövikens på stadsuddens mitt i Helsingfors planerades i hundra år innan området fick en stadsplan. Aalto var en i raden av många involverade arkitekter som försökte hitta en lösning som alla kunde omfatta. Hans projekt att åstadkomma en stadsplan för området nedanför Riksdagshuset i Helsingfors har granskats i ett samtida sammanhang, för att öka förståelsen av hur planen kom till och varför så lite byggts enligt den. Källorna har studerats och analyserats på detaljnivå. Därtill har aktörernas berättelser bidragit till rekonstruktionen av händelseförloppet och klargörandet av dess bakomliggande orsaker. Granskningen av Aaltos centrumplan i en politisk och stadsplaneideologisk kontext har gett en bättre förståelse och helhetsbild av processen runt centrumplanen. Flera avgörande faktorer har upptäckts och synliggjorts både ifråga om själva planen och dess bemötande.

I fallstudien är den historiska bakgrunden viktig. Genom att granska Aaltos inspirationskällor och förebilder har hans lösning för Helsingfors ställts både i en nationell och internationell kontext. Därtill har områdets planeringshistoria presenterats för att reda ut vad Aalto tog fasta på. Några tidigare centrumplaner med motiv som återkommer i Helsingfors presenteras för att belysa hur hans förslag för Finlands huvudstad förhåller sig till dem. Det framgår att samma grundidéer finns i bakgrunden men att de modifierats för att lämpa sig för en huvudstad.

Av granskningen av Aaltos förhållande till CIAM utgående från litteratur om ämnet och Aaltos texter framkommer att hans intention var

att ge Helsingfors ett nytt centrum som samtidigt skulle utgöra ett exempel på hur utformningen av funktionalismens stadskärna kunde förbättras. Han hade allt sedan Stockholmsutställningen 1930 uppmärksammat bristerna i den funktionella stadens centrum. Aaltos uttalanden i samband med sina centrumprojekt förklarar att han med sina exempel på centrumlösningar deltog i diskussionen om städernas centrum inom CIAM. Han representerade den ”organiska” falangen inom organisationen. I jämförelse med den ortodoxa linjen strävade den efter en mer human gestaltning av städernas centrum. Aalto hörde till dem som ansåg att monumentalitet behövdes, men den skulle inte utgå från makthavarna utan från människans behov. Enligt centrumhandlingarna sökte han symboler för en demokrati.

I Helsingfors gällde det att skapa ett nytt centrum som representerade det självständiga Finland – ett land som bevarat sin frihet i andra världskriget. Senatstorget stod för den ryska kejsarmakten och utgjorde en del av landets historia, men enligt uppdragsgivarnas och Aaltos dokument motsvarade det inte längre gällande förhållanden. Då Aalto fick uppdraget gällde Le Corbusiers uppfattning om stadsplanering, som gick ut på fritt placerade volymer i en park i kombination med effektiva och separerade trafiklösningar. Av den historiska bakgrunden framgår vidare att Lindegren och Kråkström i förslaget 1954 indelade stadsuddens i zoner. Det centrala området i Helsingfors bildade en egen zon som i sin tur hade uppdelats för olika funktioner. Trafikzonen upptog området intill Riksdagshuset. Aalto hade utvecklat en egen upp-

fattning om behoven och uttrycksformen i städernas centrum. Han uppskattade inte funktionalismens universella och upprepbara centrum utan föredrog platsspecifika lösningar.

Helsingfors hade många förtjänster som man enligt Aalto borde ta vara på. Han ansåg enligt projektbeskrivningarna att öppenheten skulle bevaras, stadsuddens längdriktning betonas och att dalsänkans inklusive Tölövikens skulle intensifieras. I centrumplanen för Helsingfors ingår teman från hans tidigare centrumplaner och områdets stadsplanehistoria. Motorleden intill järnvägen var inte Aaltos bidrag utan en av utgångspunkterna för uppdraget. I motsats till funktionalismens ideologi samlade han de offentliga byggnaderna som en skiljelinje mellan Tölövikens och parken. De omgavs inte av park utan grönskan bildade bakgrund. Lösningen innebar att Tölövikens med arkitektoniska medel införlivades i den urbana staden.

Specifikt för Helsingforsplanen i jämförelse med Aaltos tidigare centrumplaner är en större skala. Förutom den fysiska gestaltningen skulle intrycket av centrumområdets omfång ha förstörats avsevärt från Frihetsgatan sett. Där skulle alla stadens inre vikar och stadssiluetten ha ingått i en visuell helhet som skulle ha gett staden en karaktär av storstad. I planen utvecklade han det klassiska torget till en del av helhetens landskapsdesign. I presentationen betonade han betydelsen av den nya torgidén. Torget har i studien kallats för landskapstorg eftersom det förädlar och tar upp det omkringliggande landskapet. Förutom att forma torget till ett syntetiskt landskap estetiserade han motorleden och kopplade ihop den med torget. Användningen av landskapet som identifikationsfaktor i gestaltningen utvecklade han i Helsingfors. Han var mån om att gestaltningens form skulle ha ett innehåll. Hans texter indikerar att landskapet representerar både finländarnas själslandskap och frihet. Med kulturinstitutionerna samlade han det medborgerliga livet och gav det andligt innehåll. Aaltos förslag

till ett nytt centrum är en lösning som är anknyten till platsen, med influenser från arkitekturhistorien. I syntesen ingår därtill lösningar för samtidens och framtidens behov samt hänvisningar till landets kultur. Han ansåg att stadsplanering ingår i en ständig utvecklingsprocess. Det nya bygger på det gamla men i ny form. Människans vanor och funktionella krav bidrar till den slutliga formen, som enligt Aalto endast kan uppnås med konstnärliga medel.

Aalto använde sin expertis och makt genom att maximalt utnyttja det handlingsutrymme uppdraget gav för den estetiska utformningen. Det betydde inte att han glömde bort de funktionella kraven, tvärtom. Konstruktionerna estetiserades och förvandlades till andligt kapital. Däremot avvek hans åsikt från gängse uppfattning, eftersom han ansåg att de offentliga byggnaderna måste vara samlade för att uppnå en samverkan. Detta liksom torgets storlek väckte kritik. Huvudstadens centrum behövde enligt Aalto en skala som avvek från omgivningens. En annan bakomliggande orsak till torgets storlek var att öppenheten skulle göra en framtida utveckling möjlig. Detta framgår av hans centrubeskrivningar, men han lyckades eller önskade inte poängtera detta i offentligheten. Vid presentationen av förslaget 1961 kom hans sociala talanger väl till pass och han lyckades övertyga alla att förslaget motsvarade de behov samtiden och framtiden ställde, samt att Helsingfors skulle få ett centrum utan motstycke. Planen hade ett stort nyhetsvärde och mottogs med entusiasm även av pressen.

Aaltos roll som aktör var betydande inom centrumkommissionen, efter att den godkändt förslaget våren 1960. Hans position förstärktes ytterligare efter att förslaget godkänds av stadsfullmäktige i oktober 1961. Enligt protokollen var det han som ledde utvecklingsarbetet fram till att hela planen och speciellt trafiklösningen började ifrågasättas vid årsskiftet 1962–1963. Då intog han en försvarsposition. Makten minskade och hans expertis började anses föråldrad allt efter som tiden led.

När kritiken var som störst i slutet av 1960-talet och början av 1970-talet deltog han inte i polemiken offentligt, vilket i förlängningen ledde till att han blev isolerad. I pedagogiskt syfte förklarade han bristerna i planering grundad på teorier, i tal riktade till kolleger eller till en universitetspublik. Hans tankar om arkitektur som konstform och arkitekten som en kreativ organisatör lyckades han dock inte förmedla till den stora allmänheten. Att hans utgångspunkt i allt skapande var människans behov, både som individ och kollektiv, betonade han enligt handlingarna inte i processen runt centrumplanen. Utgående från en jämförelse med samtida, internationella centrumprojekt kan Helsingfors centrumplan ses som den ”organiska” grenens främsta försök att förbättra en huvudstads stadshjärta.

En noggrann undersökning av de kommunala handlingarna har klargjort att Aaltos centrumplan hade en mycket kort glansperiod, en avsevärt kortare än man tidigare trott. Nedgången var i stället längre än förväntat. Genom att analysera skeendet i sitt sammanhang har mening och målet bakom handlingarna retts ut. Den, enligt centrumkommissionens protokoll, plötsliga förändringen i inställningen till centrumplanen har granskats i en politisk kontext för att öka förståelsen av skeendet. Som ett viktigt resultat har det framkommit att både tjänstemän och vänsterpolitiker motarbetade centrumplanen med målet att genomföra sitt eget metroprojekt. Förhalandet började före julen 1962, alltså flera månader innan metrokommissionens rapport, enligt vilken Helsingfors behövde en metro, publicerades. Strävan att förhålla centrumplanen och förfarandets olika uttrycksformer kan tack vare fokusering på detaljer och på handlingarnas bakomliggande orsaker följas fram till beslutet att bygga en metro 1969. I min pro gradu-avhandling analyserade jag situationen endast ur centrumkommissionens synvinkel. Detta ledde till att händelserna vintern 1962–1963 inte sattes i sitt sammanhang och att orsakerna till det utdragna arbetet i hög grad lades

på Statens Järnvägars ovilja till samarbete. Metroanhängarnas inblandning upptäcktes inte.

Utmärkande för förhalandet är en samverkan mellan tjänstemän, samt mellan tjänstemän och politiker. Av metrodokumenten, protokoll och handlingar i Alvar Aalto-museets arkiv framkommer att centrumkommissionens färdigställande av centrumplanen uppsköts flera gånger på grund av anmärkningar om trafiklösningen. Ändringsförslagen kom för det mesta från metrobyrån, men ibland var de undertecknade av både metrobyråns och trafikplaneringskontorets tjänstemän. I studien framkommer att aktörerna hade olika motiv för sina handlingar. Planerarna som ansvarade för biltrafiken fokuserade på punktlösningar med målet att åstadkomma flytande trafik. Metrobyrån handlade med SDP:s stöd för att gynna metroprojektet. En central aktör i det här skedet var metrobyråns chef Castrén, men även biträdande stadsdirektör Kivistö (SDP) var involverad.

Efter presentationen av den slutliga centrumplanen 1964 hade vänsterpressen ändrat åsikt och börjat kritisera Aaltos centrumplan. Samtidigt blev det stadsplaneringsnämndens uppgift att ge och be om utlåtanden om förslaget. Förutom att beredningsarbetet tog oförsvarligt länge, överlämnades uppgiften att ge ett utlåtande om centrumplanens busstation till metrokommissionen. Kommissionen ansåg att busstationen i Aaltos förslag var för stor och att den borde flyttas längre västerut till Gräsviken. År 1966 godkände stadsfullmäktige förslaget att uppgöra stadsplaner enligt Aaltos centrumplan, med tillägget att placeringen av busstationen skulle utredas. Av diskussionsprotokollet från fullmäktigemötet framgår att Kivistö stod bakom förslaget att reda ut placeringen av busstationen. Kivistö representerade stadsstyrelsen i stadsplaneringsnämnden och hade sålunda påverkningsmöjligheter i alla förtroendevalda organ, liksom han hade haft i centrum- och metrokommissionen. Tack vare goda motiveringar fick han hela det politiska fäl-



tet att ställa sig bakom förslaget. Därefter kunde det kopplas till beslutet att godkänna centrumplanen.

Enligt studien verkar fullmäktigebeslutet 1961 ha varit enhälligt, däremot ingick beslutet 1966 i ett politiskt spel som metroanhängarna och speciellt SDP spelade. Granskningen av diskussionsprotokollen i en samtidskontext har synliggjort att SDP godkände centrumplanen av taktiska skäl. Det politiska spelets hela vidd blottas i och med metrobeslutet 1969. Beslutet klargör att även den stora trafikutredningen var ett beställningsarbete av SDP. Utredningen av busstationens placering glömdes efter beslutet bort och busstationen flyttades intill järnvägsstationen, högst troligt på Castréns initiativ, för att tjäna metroprojektet. Mönstret av handlingar med avsikten att gynna metroprojektet klarnade slutgiltigt med insikten att busstationsutredningen var en bluff. I SDP:s taktik ingick att i alla skeden bromsa centrumplanen för att gynna sitt eget metroprojekt. Hittills har den allmänna uppfattningen varit, också enligt de politiker jag har intervjuat, att metro- och centrumprojektet behandlades som två enskilda projekt.

Biträdande stadsdirektör Kivistö drev tillsammans med Castrén på metrobyrån, utvecklandet av spårbunden kollektivtrafik. Deras taktik bar frukt och metrotrafiken mellan Järnvägsstationen och Östra centrum inleddes 1982. Ur aktörsperspektiv hade Castrén expertisen och den retoriska förmågan som krävs av en opinionsbildare. Kivistö behärskade kontakterna mellan olika nätverk som förberedde och behandlade både metron och centrumprojektet. Det enhälliga stödet från SDP förstärkte ytterligare hans maktposition. Han använde sin position skickligt genom att handla och tillsammans med partikamraterna föreslå beslut som motståndarna kunde omfatta. Lauri Aho, som var stadsdirektör till 1968, menar i ett manuskript skrivet efter 1970 att vänsterpartierna hade god gruppdisciplin och följde partibeslut mer pliktstroget än högerpartierna

som kunde avvika från fullmäktigebeslutet. Skillnaden grundade sig enligt Aho på att man ännu efter kriget hade ansett lokala frågor opolitiska.<sup>1229</sup> Tack vare disciplinen spelade SDP sina kort väl i en situation med högermajoritet i stadsfullmäktige. Frågan är hur centrumplanens öde skulle påverkats om Aho hade handlat med större beslutsamhet i centrumkommissionen. Vad skulle ha skett om centrumplanen hade behandlats i början av 1960-talet och före metroprojektet? Det kan vi endast spekulera om.

Förutom att Helsingfors stad beslöt att satsa på kollektivtrafik 1969, presenterade arbetsgruppen H 67 på stadsplaneringskontoret ett alternativ till Aaltos centrumplan samma år. Händelserna utgör en viktig vändpunkt i centrumplanens behandlingsprocess. Då började också de stadsplaneideologiska grunderna för centrumplanen ifrågasättas. Hittills hade man motarbetat planen för att vinna tid. I studien av det fortsatta arbetet på stadsplaneringskontoret har det uppdragats att stadsplaneringsnämnden inte följde fullmäktigebeslutet från 1966. Man krävde inte att utredningen av busstationens placering skulle utföras. Därtill förväntade man sig att Aaltos centrumplan skulle revideras kraftigt och motsatte sig inte ett alternativt förslag. Tvärtom uppmuntrade man därtill. Stadsplaneringsnämnden godkände alternativet som utgångspunkt för planeringen endast fyra månader efter att det presenterats. Det behövdes ingen vidare diskussion eftersom man hade varit delaktig i skapandet av förslaget.

För att förklara hur och varför ett alternativ gjordes upp har bakomliggande faktorer sökts. En orsak utgör förändring i de politiska värderingarna och prioriteringarna. SDP hade efter organisationsförändringen 1964 uppnått en stark position på stadsplaneringens område. Efter studentrevolten 1968 skulle den politiska makten förskjutits ytterligare vänsterut. Detta avspeglade sig ock-

<sup>1229</sup> Lauri Aho, "Kunnalliselämä ja valtiolliset puolueet" s.a., RA, Lauri Ahos arkiv, Mapp 9.

så i pressen och mottagandet av H 67-gruppens förslag. Förutom nya politiska värderingar påverkade förändringarna på det stadsplaneideologiska planet i hög grad utformningen av förslaget. Därtill spelade en samverkan mellan arkitekterna som gjorde upp alternativet och politikerna en betydande roll.

Efter att den unga generationen arkitekter hade kritiserat expressionistisk arkitektur samt förkastat formalism och arkitektonisk rikedom vände de sig mot funktionalistisk stadsplanering. För att skapa sig en egen position och karriär anammade de strukturalismen – en teori grundad på matematik. De unga ansåg att arkitektur och stadsplanering som form var förlegade. De önskade skapa avstånd till Aalto och hans enligt dem dominerande ställning på arkitektfältet. I strukturalismen ingick planmässighet och strukturtänkande som centrala element. Strukturen kunde ändras, växa och varieras allt efter behov. Människorna skulle stå för innehållet, och flexibla, anonyma lösningar efterlystes. Bristen på kontaktytor uppmärksammades i funktionalismens lösningar och en tät kontaktstad skulle lösa problemet. Samhällets demokratisering skulle gynnas genom att ge allmänheten möjlighet att delta i beslutsprocessen. De unga trodde därtill att ett industriellt och anonymt byggande skulle befrämja jämlikhet. Man önskade förbättra världen med hjälp av stadsplanering och tack vare politisk aktivitet skulle idéerna genomföras.

Den förändrade stadsplaneideologin fick uttryck i H 67-gruppens alternativ. Genom att ge involverade stadsplanerare och politiker en möjlighet att ge sina versioner av händelserna har politikernas stöd för förslaget synliggjorts. Denna samverkan har man inte känt till tidigare. Strukturalismen svarade på tidens problem genom att gynna ett tätt, förmånligt och snabbt byggande. Det behövdes bland annat för att metron skulle bli ekonomiskt genomförbar, och teorin upptogs som modell för stadsbyggandet i SDP:s partiprogram. Åsikten att stadsplanering skulle bidra till

införandet av välfärdsstaten förenade därtill de unga arkitekterna med socialdemokraterna. Alla politiker var ense om att invånarflykten måste stoppas. För att uppnå målet tjänade en universell stadsplaneringsteori bättre än individuell platsbunden planering.

Stadsplaneringsnämndens och tjänstemännens samverkan i uppgörandet av ett alternativ innebär att det fanns ett motstånd mot Aaltos centrumplan redan under fullmäktigemötet 1966, som inte kommer fram om man endast läser beslutet. Enligt granskningen av diskussionsprotokollet i en samtida kontext var fullmäktige inte så enigt i fråga om centrumplanens utformning som beslutet låter förstå. Det underliggande missnöjet kommer till uttryck i jämförelsen av ledamöternas uttalanden före och efter fullmäktigemötet samt i hur arbetet framskred i stadsplaneringsnämnden. Om endast en minoritet skulle ha samarbetat med tjänstemännen borde stadsplaneringsnämnden inta ha godkänt det alternativa förslaget, åtminstone inte så snabbt. Faktum är att stadsplaneringsnämnden handlade i strid med det utåt sett enhälliga fullmäktigebeslutet 1966. Liksom i genomdrivandet av metroprojektet samarbetade politiker och tjänstemän i början av 1970-talet för att begrava Aaltos centrumplan av stadsplaneideologiska skäl.

I försöket att monopolisera strukturalismen, som enda vedertagna planeringsmetod, spelar Pallasmaa och Mikkola en stor roll. Det framkommer i granskningen av deras texter och hur deras undervisning på Tekniska högskolan uppfattades av arkitekter som jag intervjuat och av intervjuer som Samfundet för Byggnadskonst låtit göra. Enligt Osmo Lappo (1946–), professor i arkitektur vid Tekniska högskolan i Otnäs 1967–1991, hittas ingen motsvarighet till konstruktivistiskt och strukturellt byggande i de andra nordiska länderna.<sup>1230</sup> En förklaring till framgången skulle kunna vara att företrädarna

1230 Koho 1994, 31; Jfr Helander 1982, 514.

för anonymt industriellt byggande anslöt sig till en politisk gruppering som delade samma målsättningar, och att de tjänstgjorde inom den kommunala förvaltningen. Till framgången bidrog uppenbarligen också en samverkan mellan tjänstemän och politiker, som när motförslaget till Aaltos centrumplan gjordes upp.

Teori kombinerades med politiska värderingar i H 67-gruppens alternativ 1969. Enligt Yvonne Hirdman utgjorde vetenskapen och ingenjörskonsten, det vill säga planeringen, ett sätt att förverkliga den svenska socialdemokratins på 1940-talet. Hon beskriver situationen som den tid då politiker blev planerare och planerare blev politiker.<sup>1231</sup> Mönstret upprepades med en viss tidsförskjutning i Finland. Centrumbyrån på stadsplaneringskontoret behöll tack vare politiskt stöd en stark position på maktfältet under 1970-talets första hälft. Trots att stadsdirektör Aura tillkallade Aalto som konsult gick inte centrumplanen att rädda. Aalto försköts ut i marginalen och den reviderade centrumplanen fick ett svalt mottagande. Planens arkitektoniska utformning ansågs förlegad. Politik och planläggning gick hand i hand.

Innan Aaltos centrumplan var slutbehandlad hann det stadsplaneideologiska och estetiska sammanhanget förändras ytterligare en gång. På 1970-talet började den traditionella staden uppskattas. Inget nytt centrum behövdes, varken som symbol eller för mångfunktionella verksamheter. Däremot krävdes utvidgade parker och begränsad biltrafik. Denna förändring lade sina spår i Aaltos reviderade centrumplan, som av uppdragsgivarna kallades miljöplan. Nytt är också att centrumplanens grundidéer omhulldades på stadsplaneringskontoret under verkchef Hedmans ledning från mitten av 1970-talet till 1990. En slutlig dödsstöt fick centrumplanen sommaren 1990, då biträdande stadsdirektör Tuomioja vägrade ta upp stadsplaneringskontorets förslag till behandling i stadsstyrelsen, ett förslag som delvis utgick från

<sup>1231</sup> Eriksson 2004, 59, 196.

Aaltos grundidéer. Det betyder att politikerna återtog den makt de delvis hade delegerat åt tjänstemännen på 1960-talet.

Som helhet betraktad uppstod det under den tid centrumplanen var aktuell, i enlighet med Hägerstrands åsikt, en växelverkan mellan händelser och handlingar.<sup>1232</sup> Genom att studera dem som en helhet har följande förhållanden upptäckts. Vänsterpolitikerna hade nytta av arkitekterna som sökte en egen position på arkitektfältet. Politikerna fann för sin del en på struktur och täthet baserad stadsplaneringsteori användbar, och arkitekterna kunde pröva om deras teori var genomförbar genom att ansluta sig till de vänsterorienterade partierna. Arkitekterna var alltså beroende av politikerna. Pressen understödde och informerade om de nya trenderna i början av 1970-talet liksom som de prisat Aaltos förslag i början av 1960-talet. Efter att SAFA:s ordförande Mäkinen hade föreslagit att det borde ordnas en tävling för hela området Kampen-Tölövikens 1979, började också media ifrågasätta stadsplaneringskontorets arbetsmetoder. Utgående från föreliggande studie förefaller det som om politikerna och de som pläderade för förändring skulle ha varit beroende av media i två bemärkelser. För det första spred pressen information, och med sitt ställningstagande påverkade den utvecklingen. En orsak till synligheten kan bero på speciellt den yngre generationens insikt om medias betydelse och deras förmåga att utnyttja detta.

Förtroendet mellan politiker och tjänstemän var stort fram till 1980-talet. I början av undersöksperioden litade politikerna på att den enskilda arkitekten, alltså Aalto, och i följande skede att tjänstemännen innehade expertisen. I båda dessa fall presenterades någonting nytt och oförväntat som motsvarade tidens behov. På 1980-talet motsvarade tjänstemännens värderingar inte politikernas, medan SAFA:s roll som organisation och samlad expertis förblev stor. Av de politiska parti-

<sup>1232</sup> Eriksson 2004, 27.

erna återfinns SDP bland aktörerna eller som politiskt stöd för dem som under hela processen motarbetade Aaltos centrumplan. Förespråkarna för planen hade aldrig lika starka band till högerpartierna som motståndarna hade till vänsterpartierna.

I jämförelse med Schildts slutsatser beträffande orsakerna till varför Aaltos centrumplan inte genomfördes, bidrar studien med tilläggsinformation som innebär att hans slutsatser delvis måste verifieras. Han ansåg att motståndet började med kritik av de offentliga byggnadernas placering och Terrasstorgets storlek. Det stämmer om man räknar stadsdirektör Aho's åsikt att byggnaderna var för många invid Tölövikens. Därtill menade Schildt att de farligaste motståndarna fanns inom tjänstemannakåren och att speciellt de anställda på trafikplaneringsavdelningen motarbetade Aaltos plan. En annan motståndare utgjorde de tjänstemän som under Kalevi Hietanens ledning skulle utveckla centrumplanen på stadsplaneringskontoret. Beträffande trafikplaneringarna på stadsplaneringskontoret var deras uppgift att förbättra den motoriserade trafiken. De krävde ökad trafikkapacitet och försvarade enligt handlingarna Frihetsgatan. Schildt såg inte sambandet mellan behandlingen av centrumplanen och metroprojektet, och att trafikplaneringsavdelningen samarbetade med metrobyrån för att lösa punktproblem i Aaltos trafiklösning. Av trafiktekniska skäl understödde de placeringen av busstationen intill järnvägen, men av föreliggande studie framgår att frågan också ingick i ett större politiskt spel. Hietanen- eller H 67-gruppen hörde som Schildt säger till kritikerna, men frågan är om deras förslag skulle ha varit ett alternativ utan politikernas stöd. Följderna skulle åtminstone inte ha blivit de samma. Schildt räknade Mikkola och Pallasmaa till de unga radikalerna bakom angreppet, men enligt granskade handlingar kan åsikten delvis nyanseras.<sup>1233</sup> De var helt klart viktiga bak-

grundsfigurer eftersom de hörde till nyckelpersonerna bakom introduktionen av strukturalismen i Finland, men de radikalaste och aktivaste motståndarna mot specifikt centrumplanen fanns på stadsplaneringskontoret. De hade på olika sätt influerats av den nya stadsplaneringsideologin och kunde påverka politikerna. Mikkola och Pallasmaa kan däremot indirekt anses ha bidragit till att strukturalismen infördes i SDP:s partiprogram. Deras politiska inflytande och betydelse för kritiken av centrumplanen kan därför inte förbises. Utgående från de kommunala handlingarna och olika aktörers berättelser var Mikkola en bakgrundsfigur också i vidareutvecklingen av centrumplanen på stadsplaneringskontoret och till arkitektförbundets krav att en tävling skulle utlysas på 1980-talet. Enligt Schildt stod de förtroendevalda enade bakom Aaltos förslag 1966. Genom att granska fullmäktigebeslutet i ett samtida sammanhang har det visat sig att påståendet är en sanning med modifikation.

Undersökningsperioden karakteriseras inte endast av förändring utan även av kontinuitet. Genom hela processen går en önskan att bevara Tölövikens i naturtillstånd. Denna underström var ett arv av stadsplaneringsideal från tidigt 1900-tal och innefattade alla politiska intressegrupper. Strukturalisterna värdesatte dock varken natur i urban miljö eller Aaltos sätt att kultivera landskapet. Under 1970-talet trädde medborgarrörelserna in och krävde utvidgade parkområden. I slutet av decenniet ansåg politiker inom vänstern och liberalerna att området intill Tölövikens bör utvecklas som park och rekreativområde. Aalto trodde 1972 att detta skulle vara ett övergående fenomen och föreslog inte byggnader i parken, men formade stränderna arkitektoniskt. De skulle vara klara för framtida bruk. Trots Aaltos försök gick Tölövikens inte att omdefiniera från obrukbar, stinkande vik till en del av det urbana landskapet. Området som tidigare uppfattats som reservmark utan kollektiv symbolik kodades i stället om utgående från identitetsskapan-

1233 Schildt 1990, 305–308; Se Pallasmaa till Schildt 7.12.1990. SLS brevsamling.

de faktorer som var bekanta för hela folket. Man önskade, som Aalto skulle ha uttryckt det, en in-sjöpastisch. På 1980-talet utvecklades parktan-ken vidare och De Gröna önskade att Helsingfors skulle uppfattas som en grön metropol.

En orsak till finländarnas förkärlek för fri natur kan enligt Nikula vara att finländarna uppfattar naturen som god och staden som ond.<sup>1234</sup> En bidragande orsak utgör eventuellt också det faktum att endast var tredje fullmäktigeledamot så sent som 1984 var född i Helsingfors, och 40 procent av stadens invånare infödda helsingforsbor.<sup>1235</sup> Många nyinflyttade upplevde en urban livsstil som främmande. Rötterna fanns på landsbygden dit man åkte så fort möjlighet gavs. Man såg hellre bakåt till det bekanta än framåt mot en ny urban livsstil. Den var reserverad för semester. Aalto kände till fenomenet och talade om att höja landets kulturnivå. Även stadsdirektör Aho ansåg att det inte räcker med ett rikligt utbud av kulturtjänster, utan man behövde också uppfostra människorna att bli mottagliga för dem.<sup>1236</sup>

Politikerna förstod aldrig Aaltos åsikt att Tölö-viken måste införlivas arkitektoniskt i stadsbil-den. En bidragande orsak kan vara att de inte ägde kulturellt kapital i form av kunskap, uppskattning eller kompetens att tyda byggnadskonstärli-ga verk och kulturella betydelser eller relationer. Enligt Bourdieu har ett konstverk betydelse en-dast för dem som äger ett kulturellt kapital, det vill säga förmågan att knäcka koden.<sup>1237</sup> Idén att med nationallandskapet i urban form skapa en symbol för den gemensamma visuella identite-ten föll på tolkningen. Formen motsvarade inte nationalidentiteten. Det urbana kändes onatur-ligt.<sup>1238</sup> Rikspolitikerna förhöll sig närmast likgil-

tigt till den estetiska utformningen i Riksdagshu-sets omgivning. I början av undersöksperioden var det viktigaste att trafiken löpte. I slutskedet av planeringen föreslog man visserligen en del byggnadsprojekt, men det fanns aldrig ett behov av en enhetlig eller representativ omgivning. Or-saken bakom Arkitektförbundets förslag till idé-tävlingen 1985 var främst en önskan att komma ur en låst situation och en felgående stadsplane-ring. Specifikt estetiska synpunkter var inte det primära. Uppskattningen och betoningen av en byggnadskonstnärligt utformad, enhetlig stads-bild försvann i och med att strukturalisterna be-fäste sin position på stadsplaneringskontoret un-der andra hälften av 1960-talet.

Granskningen av Aaltos centrumplan för Hel-singfors har skett i en samtida kontext. Rekon-struktionen av händelseförloppet har synliglagt betydelsen av förändringarna på både det poli-tiska och stadsplaneideologiska planet. Beskriv-ningen av olika intressegruppers och aktörers rol-ler har bidragit till att upptäcka samverkan och tendenser som påverkat centrumplanens öde. Helhetsbilden avviker till flera delar från tidiga-re uppfattningar om både själva planen och be-mötandet av den. Det har uppstått en ny berättel-se som avviker från den som finns i protokollen. Det finns inget entydigt svar på varför Aaltos centrumplan inte genomfördes fastän den god-kändes två gånger av stadsfullmäktige. Att planen motarbetades både av politiska och stadsplane-ideologiska skäl kan ses som en orsak och ett vik-tigt resultat. Ännu större betydelse hade dock den förändrade samhällsutvecklingen. Gaardmand menar att planläggning är en tillrättalagd form av maktutövning där grupper eller enskilda per-soner bevakar sina intressen och att det därför är orealistiskt att tro att en plan som står i strid med samhällsutvecklingen går att realisera.<sup>1239</sup> Aaltos centrumplan tillkom i en tid och behandlades un-der en annan, eller rentav under flera. Värdering-

1234 Se Nikula 1990.

1235 Kolbe 2004, 452;

1236 Lauri Aho, "Kunta ja kulttuuri" (Kommunen och kultur), tal på Jyväskylän klubi 16.10.1968. RA, Lauri Ahos arkiv, Puheiden käsikirjoituksia 1964–1968.

1237 Bourdieu 1993, 7, 11.

1238 Vale (1992) 2008, 337.

1239 Gaardmand 1993, 280.

arna och målsättningarna hann ändra flera gånger under behandlingsprocessen. Förändring, men också kontinuitet i fråga om inställningen till naturen, påverkade centrumplanens bemötande till den grad att den idag utgör en i raden av oförverkligade förslag för regleringen av området in- till Riksdagshuset. Aaltos och uppdragsgivarnas önskan att ge Helsingfors ett nytt enhetligt och värdigt centrum jämförbart med Senatstorget förblev en ouppfylld dröm.

# SAMMANFATTNING

A vhandlingens syfte är att reda ut bakgrunden till Alvar Aaltos centrumplan för Helsingfors, dess utformning, utveckling och bemötande. Granskningen sker inom en samtida kontext med betoning på Aaltos tidigare centrumplaner, själva Helsingforsplanen och varför den inte genomfördes. Målsättningen är att granska bakgrundsfaktorer som bidrog till utformningen och förklara hur politiska värderingar och planläggningsideologierna förändrades och inverkade på centrumplanens behandlingsprocess.

Fallstudien har använts som arbetsmetod. Den fokuserar på process och vad som egentligen händer och vad som ligger bakom händelser samt personers och intressegruppers handlingar. För att förstå vad som händer under behandlingsprocessen i Helsingfors fokuseras på hur personer och intressegrupper med kopplingar till stadens planläggning agerar. Bakgrunden till hur de handlar undersöks genom att på detaljnivå undersöka samtida kommunala handlingar förknippade med centrumplaneringen. Därtill har intervjuer och diskussioner med involverade aktörer bidragit med minnesbilder och berättelser om händelseförloppet. Denna studie av detaljer bidrar med och upptäcker nätverk, samarbete och bakomliggande orsaker till händelser och handlingar. Pierre Bourdieus fältteori och begrepp har använts som ramverk för att synliggöra systemet av relationer mellan aktörerna och för att förstå hur maktpositioner uppstår. Tolkningen och analysen av centrumplanen och behandlingsprocessen sker i en politisk och stadsplaneideologisk kontext. Avsikten är att ge en helhetsbild och ökad förståelse av hur Aaltos centrumprojekt för Helsingfors

kom till och bemöttes. Studien presenteras som en kronologisk berättelse av händelseförloppet.

Ett delsyfte är att redogöra för centrumplanens arkitektoniska utformning och dess förebilder. En delfråga handlar om hur stort handlingsutrymme Aalto hade och om det fanns avgörande begränsningar. Målsättningen uppnås genom en granskning av centrumkommissionens protokoll och Aaltos projektbeskrivningar. Centrumkommissionen tillsattes för att åstadkomma en stadsplan för centrumområdet. Frågor har uppkommit även angående den historiska bakgrunden. En fråga gäller vilken betydelse olika stadsplaneteorier och Aaltos tidigare erfarenhet av centrumplanering hade för planens utformning. En annan fråga är hur Aaltos plan förhåller sig till hans tidigare centrumplaner och till tidigare planering av området. Utvecklingslinjen i Helsingfors centrumplanering synliggörs genom en presentation av de mest relevanta, tidigare planerna för området. Syftet att klargöra förhållandet mellan Aalto och CIAM uppnås genom att jämföra CIAM-dokument och litteratur om ämnet med Aaltos egna texter. Målet att reda ut i vilken grad Aaltos och den individuella planeringens motståndare i Finland ingick i ett nätverk av kritiker inom CIAM, uppnås likaså genom granskning av för frågan relevanta dokument, som till exempel tidskriften *Le Carré Bleu*. Därtill har Kirmo Mikolas och Juhani Pallasmaas artiklar och uttalanden granskats.

Centrumkommissionens arbete och behandlingen av Aaltos plan har under granskningen av forskningsmaterialet väckt många delfrågor. Varför tog det fyra år innan det slutliga förslaget pre-

senterades? Varför drog beredningen ut på tiden? Frågorna besvaras genom att studera centrumplanen i relation till metroprojektet, och politikernas förhållande till respektive projekt. För att uppnå målet att ge en så fullständig beskrivning av situationen som möjligt har händelserna i samband med tillkomsten av centrumplanen granskats utgående från centrumkommissionens och andra med planläggningen förknippade kommittéers protokoll. Uttalanden av medlemmar som satt i flera kommittéer med anknytning till planläggningen har granskats extra noggrant. Metrobyråns och socialdemokraternas (SDP) inställning till centrumplanen beskrivs i huvudsak utgående från kommunala handlingar och dokument i Aalto arkivet.

Diskussionen under fullmäktigemötet 1966 har granskats i detalj och ledamöternas uttalanden har ställts i relation till deras tidigare handlingar och åsikter för att reda ut varför stadsplaneringskontoret inte följde fullmäktigebeslutet. Det förutsatte att stadsplaner skulle göras upp och att busstationens placering skulle redas ut. Med hjälp av involverade aktörers berättelser har det framgått att stadsplaneringsnämnden och tjänstemännen samarbetade med målet att presentera ett alternativ till Aaltos centrumplan. Granskningen av själva förslaget som stadsplaneringskontoret presenterade 1969 utgår från projektrapporten, medan bakgrundsfaktorerna beskrivs utgående från berättelser av några av arbetsgruppens medlemmar. Ny information har ökat förståelsen av skeendet. Dokument i Lars Hedmans arkiv kompletterar därtill förståelsen av händelserna på stadsplaneringskontoret från slutet av 1970-talet fram till 1990-talet. Under hela processen följs förändringen av maktförhållandena på det politiska fältet och rollfördelningen mellan politiker och tjänstemän upp. Därtill beskrivs förhållandet mellan den kommunala förvaltningen och den del av arkitektfältet som förespråkade ett tätt tekniskt-matematiskt strukturbyggande för att konstruera och förstå händelseförloppet.

Efter att området intill Riksdagshuset hade planerats i närmare femtio år gavs uppgiften att skapa ett nytt centrum för Helsingfors till Alvar Aalto 1959. Uppdragsgivarna önskade ett centrum som skulle stå sig i århundraden och som skulle mäta sig med Senatstorget. Därtill skulle trafiklösningen utan att dominera stadsbilen tillfredsställa den snabbt ökande biltrafiken en lång tid framöver. Ytterligare skulle platser reserveras för det stora behovet av nya kulturbyggnader. Aalto använde det handlingsutrymme uppdraget gav maximalt. Han löste uppgiften genom att placera trafikknutpunkten och parkeringen under ett terrasserat triangulärt torg mellan de två utfartsvägarna – Mannerheimvägen och Frihetsgatan. De samlade kulturbyggnaderna utgjorde fortsättningen på torgets västra sida. Affärs- och kontorscity i Kampen kompletterade helheten.

Planeringen av området i närheten av Riksdagshuset har i avhandlingen granskats över en längre tid för att beskriva utgångsläget för Aaltos uppdrag och samtidigt placera hans förslag i ett lokalhistoriskt sammanhang. Det har visat sig att lösningen inte är så lösryckt som man vid första ögonkastet skulle tro. I de flesta tidigare planer hade de offentliga byggnaderna samlats på området och trafikledernas dragning hade alltid utgjort ett problem. Av granskningen framgår det tydligt att Frihetsgatan inte var Aaltos idé. En infartsväg norrifrån via Böle går tillbaka till Eliel Saarinens plan för Stor-Helsingfors 1918. Efter många alternativ och stadsplanetävlingen 1948 slog stadsfullmäktige fast att en motorled väster om järnvägen räcker. Detta beslut 1950 var en av utgångspunkterna för Aaltos uppdrag. En annan startpunkt utgjorde Lindegren-Kråkströms stadsplan som godkändes 1955. Stadsplanen var uppgjord enligt funktionalismens principer och zonen närmast Riksdagshuset var reserverad för innerstadens trafikknutpunkt. Zonen för kultur och offentlig verksamhet omgav stadens inre vikar. Informationen att Aalto fick uppgiften tack vare Hilmer Brommels ingripande är ny. Brommels var ord-



förande för Rakennustaiteen seura – Samfundet för byggnadskonst och enligt honom hade Aalto fullt förtroende bland sina kolleger och ansågs vara den enda som lämpade sig för den krävande uppgiften. Detta framgår av en intervju med Brommels som ovannämnda samfund låtit göra.

Trots ovannämnda beslut önskade centrumkommissionen, som ledde arbetet, att Aalto med byggnadernas masseffekt skulle skapa en arkitektonisk helhet. Efter andra världskriget hade det uppstått ett behov att befästa Finlands plats bland de självständiga, västerländska staterna. Därtill fanns det en önskan att Helsingfors skulle uppfattas som en storstad. Ett nytt centrum utan kopplingar till den ryska kejsarmakten skulle tjäna som skyltfönster.

Aalto godkände trafiklösningen i Lindegren-Kråkströms plan. Hans uppfattning om behoven och utformningen avvek dock till en viss grad från uppdragsgivarnas önskemål. Han ansåg att Helsingfors hade många förtjänster som man måste ta vara på. Av projektbeskrivningarna framgår att öppenheten skulle bevaras, stadsuddens längdriktning betonas och Tölövikens intensifieras. Därtill hävdade han att de offentliga byggnaderna behövde samlas för att göra en samverkan möjlig. Han placerade dem i rad längs Tölövikens västra strand med Hesperiaparken som bakgrund. Tölövikens införlivades i den urbana staden med arkitektoniska medel, vilket skulle väcka en del kritik.

Presentationen av Helsingfors centrumplan i förhållande till samtida stadsplaneringsteorier och centrumprojekt breddar infallsvinkeln och även förståelsen av motståndet bland de yngre generationernas arkitekter. CIAM:s uppfattning av städernas centrum har granskats ingående och jämförts med Aaltos samtida projekt och skriftliga produktion för att klargöra hur Aalto förhöll sig till organisationen. Det framgår att han hörde till förtrupperna, möjligtvis den första inom organisationen, som uppmärksammade bristerna i funktionalismens stadscentrum. Redan i samband med Stockholmsutställningen 1930 och kort

därefter påvisade han behovet av offentliga byggnader, som dock inte fick resas som enskilda monument. Med sina centrumprojekt förde han en fortgående dialog med CIAM-kretsarna även om han rätt sällan deltog i kongresserna. Centrumplanen för Helsingfors utgjorde hans sista försök att förbättra funktionalismens stadshjärta, som han ansåg att var för rationellt. Han sökte möjligheter att med stadsplanering och arkitektur uttrycka monumentalitet i en demokrati. Centrum som en identitetsbärande faktor och symbol låg honom speciellt nära. I all planering var det fråga om en fortgående process som enligt Aalto blockerades om funktionalismens matematisk-tekniska lösningar fick dominera. Hans på exempel baserade dialog med CIAM för att reformera den funktionella stadens centrum har inte påvisats tidigare.

Granskningen av Aaltos texter beskriver att hans centrumuppfattning utan avbrott grundade sig på stadsbyggnadskonstens historia. Han bar med sig uppfattningen om staden som han hade skapat sig som ung. Den italienska piazzans rumsgestaltning och den klättrande staden förblev utgångspunkten. Från funktionalismen tog han för centrumplaneringens del till sig den öppna stadsplanen och trafikdifferentieringen. Han gick inte in för strikt zonindelning utan blandade gärna funktioner i stadskärnan, men bostäder placerade han aldrig intill centrala platser. Den för funktionalismen karakteristiska historielösheten kan inte förknippas med Aaltos stadscentrum. Han var mån om att bevara befintliga stadsplaner och städernas siluett. De gav städerna ett tidsdjup. Enstaka byggnader kunde däremot ersättas med nya och bättre. Enligt tidens trend ansågs det nya alltid bättre än det gamla. På 1930-talet fick ett speciellt kulturhistoriskt värdefullt område honom dock att avvika från regeln: Senatstorgets hela omgivning ansåg han värd att bevara.

En genomgång av Aaltos inspirationskällor och utveckling som stadsplanerare ger bakgrund till

hans syn på utformningen av städernas centrum. Genom jämförande analys av Aaltos centrumplaner före 1960 med hans centrumplan för Helsingfors 1964 framgår skillnader i problemlösning, utformning och argumentering även om också gemensamma drag är klart synliga. I Helsingfors stadsplan presenterade han en syntes av sina tidigare planer för främst mindre orter och städer. De innehåller, i en eller annan form, delar som finns i Helsingforsplanen: torget som centralt element; trafikleder som tangerar torgen; samlade offentliga byggnader; införlivade vattendrag; centrum som stadens krona och skyltfönster; utsikter över eller mot det omkringliggande landskapet; urbana rum skapade av människohand. Därtill uppvisar placeringen av byggnaderna en för Aalto ytterst viktig balanserad rytm. Helsingforsplanen skiljer sig i det avseendet att den utgör hans enda centrumplan för en huvudstad. Följaktligen är skalan en annan. Centrumplanens terrassorg utgör ett prov på en plats högst i Aaltos torghierarki. Till räckan av olika torg räknade han bland annat trafiktorget och i Helsingfors introducerade han en helt ny typ av torg. Det kan uppfattas som ett landskapstorg, själv ansåg han att det ackompanjerade stadsorganismen. Aaltos centrumplaner är platsbundna och således individuella i motsats till den funktionella stadens universella administrations- och trafikcentrum.

I början av 1960-talet ansågs fotgängarna störa trafiken och förflyttades gärna till tunnlar, vilket Aalto motarbetade. Trafiken skulle om möjligt förläggas under däck, inte människorna. Både torgen och kulturbyggnaderna skulle vara lugna. Tillfarten skulle ske på ett "organiskt" sätt utan rondeller. Jämfört med samtida centrumplanerare är Aalto den enda som mig veterligen utformade en motorväg arkitektoniskt för att den skulle smälta in i en estetisk helhet. Detta, förutom att han placerade trafikknutpunkten och parkeringen under torget i Helsingfors, är ett exempel på hur han humaniserade tekniken. Den skulle tjäna människan, inte vara ett mål i sig. Enligt samtida

kutym drogs motorlederna som isolerade enheter intill eller genom stadskärnorna.

Aalto uppfattade arkitektur och stadsplanering som en fortgående process med början i antiken och möjlighet till fortsatt utveckling. Av Helsingfors centrumplan framgår detta till exempel av hans sätt att sammankoppla funktionalism med renässansens och barockens tidsbegrepp. Rörelse och vila, liksom blickfång och utsikter varierade. Frihetsgatan representerade fart och vidsträckt, öppna vyer, men också barockens fokusering på riktbyggnader. Aalto framhävde Nationalmuseets torn som riktmärke. Sett från nordost sammanfaller det med granitdelen på Finlandiahusets norra gavel och tornet verkar betydligt högre än vad det är i verkligheten. Jag har hittat en trolig inspirationskälla i Venedig där Dogepalatsets gavel sammanfaller med kampanilen vid Markusplatsen på samma sätt när man närmar sig området. Aalto beskrev utsikterna från flera fasta punkter av vilka Riksdagshusets trappa är den viktigaste. Även Finlandiahuset är planerat att ses genom bilfönstret från Frihetsgatan och från den promenerandes perspektiv på byggnadens västra sida. I planen kombinerades den gåendes och bilistens skala och synfält. Båda gavs möjlighet att orientera sig utgående från sitt perspektiv. Han var mån om att Helsingfors horisontala siluett med uppstickande torn inte skulle rubbas utan att det nya skulle smälta in, vilket är en avsevärd skillnad jämfört med centrumplanering enligt CIAM:s principer. Enligt dem skulle befintliga kvarter helst saneras, inte beaktas. Organisationens centrumvisioner dominerades av höghus utplacerade i en oändlig park eller av volymer av olika höjd samlade på en öppen yta, förutom trafikleder dragna i egna zoner.

Av Aaltos centrumbeskrivningar, ritningar och artiklar framgår att hans inställning till naturen och dess roll i städernas centrum förändrades med tiden. I sin ungdom planerade han klassiska, slutna torg för att senare låta naturen flyta in på de halvöppna platserna; han talade till och med om *parkcentrum*. Utveckling gick dock mot

det mera urbana och i Helsingfors fanns det ingen plats för grönska på torget även om han ansåg det som en del av landskapet. Aaltos utveckling gick i huvudsak parallellt med CIAM-diskussionerna. När CIAM gick in för att förbättra den funktionella stadens centrum 1951 uppfattades Markusplatsen i Venedig som idealet för ett centrum skapat av människan. I avhandlingen framkommer också att Aaltos utveckling i den här bemärkelsen gick i en annan riktning än gemene mans. Uppskattningen av miljövärden tilltog nämligen under den tid centrumplanen var aktuell.

Aalto höll dock genomgående fast vid att det skulle finnas enhetliga parkzoner i städerna. Likaså beaktade och förädlade han alltid terrängen i sina centrumprojekt. Detta kulminerade i Helsingforsplanen, där landskap och arkitektur smälter samman i och med att det terrasserade torget formats som en del av landskapet. Centrumplanen påminner till sin idé om Canberra och kan klassificeras som landskapsdesign. Förutom att Aalto samtyckte med F. L. Wright om landskapets och arkitekturens nära samband kan man i Helsingforsplanen se direkta lån från Wrights oförverkligade terrasslösning "Crystal City" i Washington D.C. 1940. För att få bilfria stadskärnor tillämpade Aalto Ludwig Hilberseimers vertikala stadsideal för större städer. Ett exempel är centrumplanens affärcity. I Kampen finns trafikleder, parkering och en våning med affärer under promenaddäck. Byggnaderna på det så kallade gatuplanet har affärer lägst ner och kontorsvåningar högre upp.

En närläsning av Aaltos skriftliga dokument har belyst hans sätt att skapa symboler. Det framkommer att han ansåg att endast form inte räcker, den måste också ha ett innehåll. I Helsingfors gällde det att samla både stadens invånare och hela landets befolkning med identitetsförstärkande symboler som bland annat avspeglade att landet bevarat sin frihet. Han utgick från landskapets form i gestaltningen, men lyckades även förmedla naturens öppenhet och det för honom viktiga lug-

net genom att förädla landskapet till arkitektur. Grönskan hade ingen plats på torget utan naturen blev en syntetisk symbol för det finländska sjölandskapet. Därtill utgjorde naturen enligt Aalto en symbol för frihet på flera plan. För det första var fria former anpassbara till varierande mänskliga behov. Strikt geometriska, lineära former kunde enligt Aalto leda till diktatur och begränsning av människans frihet. För det andra hade Finland en tradition att med arkitektur manifesterade frihet från och med världsutställningen i Paris 1900. Aalto fortsatte kutymen i Paris 1937 och New York 1939. I Paris gestaltade han paviljongen utgående från topografin. I båda paviljongerna presenterades naturen i form av fotografier i stort format. Besökare skulle intuitivt få en uppfattning av finländarna som ett framåtsträvande och modernt folk. Helsingfors centrumplan innehåller liknande psykologiska grundelement. Landets kulturella bildning poängterade han genom att för det första sammanföra kulturbyggnaderna till en helhet och för det andra genom att kombinera den vedertagna, finländska, litterära kulturen med arkitektur. Målet var också här att åstadkomma en enhetlig bild. Aalto skapade ett nytt centrum för hela landet och dess huvudstad med kulturbyggnaderna som ryggrad, Riksdagshuset som höjdpunkt och Terrasstorget som sinnebild för, och en del av, det nationella landskapet. Han återupptog den grekiska traditionen att kombinera öppen stadsplan, där landskapet är införlivat, med demokrati. Centrumplanen har trots sin lokala förankring universell giltighet som symbol för frihet, demokrati och kultur. Centrumkommissionen betonade för sin del betydelsen av landets bevarade frihet genom att i planeringsskedet kalla torget för "Frihetens torg", "Självständighetens torg" och "Republikens torg". Frihetsgatan fick behålla sitt namn medan torget började kallas för Terrasstorget.

Förslaget till ett nytt hjärta för Helsingfors och hela landet kan ses som en syntes av det lokala landskapet, funktionalistisk stadsplanering, län

från stadsbyggnadskonsten med början i antiken och ett delvis klassiskt formspråk. Den estetiska utformningen kombinerades med en funktionell lösning av trafikproblemet. I motsats till Brasilien, Chandigarh och Paris nya sekundärcentrum La Défense förefaller Aaltos centrumplan för Helsingfors mindre monumental, småskalig, rent av lågmäld. Till skillnad från funktionalisterna som följde i Le Corbusiers fotspår införlivade Aalto nationella, kulturella och historiska hänvisningar.

Aalto lyckades väl med sin uppgift. Hans förslag prisades och godkändes som grund för vidareutveckling två gånger av stadsfullmäktige, 1961 och 1966. För att redogöra för varför Aaltos plan trots detta inte realiserades har jag närläst ett flertal kommittéers protokoll och ställt dem i relation till stadsfullmäktiges, stadsstyrelsens och stadsplaneringsnämndens protokoll och handlingar. Därtill har tjänstemän och politiker bidragit till att uppfylla målsättningen att ge ett så verklighetstroget händelseförlopp som möjligt. Tack vare de muntliga uppgifterna som jämförts med de kommunala dokumenten har bakgrunden till flera handlingar retts ut. Avsikt och verkan har blivit synlig. Pierre Bourdieus begrepp och teori om kampen på maktfältet har utgjort en ram för denna del av forskningen; de har fungerat som ett hjälpmedel för att synliggöra intressegrupperna och deras agerande. Markägarnas, politikernas, tjänstemännens, och arkitekternas, inklusive Aaltos roll har granskats.

Undersökningen synliggör att projektet trots ett gott mottagande 1961 mycket snabbt blev en process som kan indelas i tre faser: projekteringsfasen, beredningen och fullmäktigebehandlingen 1966, och vidarebearbetningen på stadsplaneringskontoret 1967–1991. Det viktigaste och oväntade forskningsresultatet är metroprojektets stora inverkan på centrumplanen både i projekterings- och behandlingsfasen. Hittills har den allmänna uppfattningen varit att metron och centrumplanen behandlades som två olika ärenden. I denna avhandling redogörs emellertid för hur metroplanerna aktivt förhållade centrumpla-

nen i planeringsskedet och att bromsningstaktiken fortsatte på politisk nivå efter presentationen av centrumplanen 1964. Förfarandet pågick tills beslutet att bygga en metro togs 1969. Tekniska orsaker som gatuanslutningar och placeringen av busstationen användes som skenorsaker för att fördröja centrumplanens projektering, behandling och vidareutveckling.

Enligt de undersökta handlingarna var biträdande stadsdirektör Juho Kivistö en central person. Han samarbetade med metrorns största förespråkare Reino Castrén på metrobyrån. Han motsatte sig inte officiellt Aalto och centrumplanen men arbetade i enlighet med Socialdemokratiska partiets (SDP) partiprogram för att Helsingfors skulle få en metro. Ett annat värdefullt resultat som är förknippat med metrofrågan är att förhållningsprocessen började redan vid årsskiftet 1962–1963 och att fullmäktigebeslutet inte var så enhetligt som protokollen från fullmäktigebehandlingen 1966 låter förstå. Detta reds ut och förklaras genom att granska och jämföra handlingarna både före och efter behandlingen. Det framgår till exempel att metrokommissionen var den enda instans som gav ett utlåtande om busstationens placering och storlek i Aaltos centrumplan. Kommissionen ansåg att busstationen var för stor och borde flyttas. Stadsstyrelsen förutsatte därefter på Kivistös initiativ att busstationens placering utreds, vilket även stadsfullmäktige godkände eftersom Samlingspartiet såg en möjlighet att dess önskan att flytta busstationen ut från centrum skulle realiserars. SDP bidrog således till att fullmäktige godkände centrumplanen 1966, fastän vänsterpressen ändrat åsikt och börjat kritisera planen efter att den presenterats 1964. Beslutet ledde till en utdragen utvecklingsprocess, vilket var önskvärt ur metroanhängarnas synpunkt. Metroprojektets behandling kunde framskrida utan konkurrerande projekt. Det finns alltså skäl att omtolka Schildts åsikt att politikerna stod enade bakom Aaltos förslag. SDP godkände förslaget eftersom det gagnade dem och beslutet var i hög grad politiskt utstuderat.

Efter att stadsfullmäktige godkänt Aaltos centrumplan som grund för det fortsatta arbetet 1966 skulle stadsplaneringskontoret vidareutveckla planen. Några erfarna arkitekter anställdes specifikt för uppgiften. De bildade en arbetsgrupp som kallades H 67-gruppen. Dess uppgift var att göra Aaltos förslag realiserbart. Förutom att gruppen utformade två förbättringsförslag presenterade de ett alternativ som avvek avsevärt från Aaltos grundidé. I motförslaget hade busstationen flyttats från Kampen intill järnvägen och byggnadsmassorna hade koncentrerats söder om Tölövi-ken. Utformningen baserade sig på uppfattningen att ett tätt byggande var både ekonomiskt och socialt fördelaktigt. Granskningen synliggör att stadsplaneringsnämnden stödde motförslaget. Det är essentiellt eftersom ingen egentlig kritik av centrumplanen framkom under fullmäktigebehandlingen. Det fanns således ett politiskt motstånd mot Aaltos plan som av strategiska skäl inte kom fram under fullmäktigebehandlingen. Alternativet var sålunda inte endast en protest mot Aalto och ett exempel på samtida stadsplanering, utan också ett uttryck för ett politiskt ställningstagande. Den politiska ståndpunkten ses i uttalanden av involverade politiker och H 67-medlemmar, och genom att stadsplaneringsnämnden var klar att godkänna alternativet i snabb takt. Enligt muntlig information gjordes det inte en utredning om placeringen av busstationen utan den flyttades på trafikplaneringsavdelningens initiativ. Ett vagt uttalande tyder på att förslaget skulle ha kommit från metrobyrån. Direkta belägg saknas, men en flyttning av busstationen gagnade i varje fall metroprojektet.

Metrobyråns aktiva lobbning för sitt projekt på centrumplanens bekostnad klargörs ytterligare med en granskning av den stora trafikundersökningen. Den visar vad ett fullt utbyggt vägnät skulle leda till, men inte vad ett omfattande metronätverk skulle innebära. Utredningen möttes av förskräckelse och insikten att en metro ändå är bättre än ett fullt utbyggt nätverk av motorle-

der i centrum. Man hade inte kunnat föreställa sig att fri bilism skulle leda till så stora förändringar i stadsstrukturen som utredningen skissade upp. I studien beskrivs de bakomliggande orsakerna till trafikutredningen för att öka förståelsen av att den var ett beställningsarbete som gynnade metroprojektet.

Metroprojektet innebar två avgörande vändpunkter för centrumplanen. En vändning skedde vintern 1962–1963 när förhållningsarbetet började, för att skjuta fram presentationen av centrumplanen. En annan vändpunkt med stor inverkan inträffade 1969 när beslutet att bygga en metro togs. Därefter skulle satsningen på kollektiv trafik öka och arbetet mot minskad bilism gradvis tillta. Detta innebar att det uppstod ett motstånd mot Frihetsgatan. H 67-gruppens rapport där Aaltos förslag ansågs orealiserbart blev klart samma år som metrobeslutet togs. Fram till dess hade själva idén till gestaltning undgått större angrepp. Kritiken hade begränsat sig till antalet offentliga byggnader och torgets storlek. Det presenterade alternativet utgick emellertid från andra värderingar och utgångspunkter. Kritiken av centrumplanen fick ett konkret uttryck.

För att förstå varför inställningen till Aaltos centrumplan förändrades har den tolkats i sin samtida politiska och stadsplaneideologiska kontext. I samband med grundandet av stadsplaneringskontoret och stadsplaneringsnämnden 1964 skedde avgörande omställningar inom det politiska maktfältet. Fram till dess hade Samlingspartiet (Saml.) och Svenska folkpartiet (SFP) samarbetat i stadsplaneringsfrågor, men i och med förändringen steg SDP in på scenen och övertog ordförandeposten i stadsplaneringsnämnden. Fullmäktige behöll dock fortfarande högermajoriteten. Det uppstod som Bourdieu säger en strid om vem som hade tolkningsföreträde när det gällde samhällsutvecklingen och hur förbindelserna mellan olika fält omfördelades. När makten förflyttades vänsterut uppstod nya prioriteringar. Välfärdssamhällets uppbyggnad klättrade högst

upp på prioriteringslistan, i den ingick gynnan- det av snabbt och förmånligt bostadsbyggande för att försäkra medborgarna en grundläggande välfärd. Vänsterns ovan nämnda metroprojekt möt- tes av kritik av anhängarna för fri bilism inom hö- gern. Medan den trafikpolitiska kampen pågick fick centrumplanen vänta och under mellantiden växte motståndet mot själva planen, både inom arkitektkåren och bland politikerna. Förhalandet av centrumplanens beredning bakom kulisserna upphörde och kritiken utspelade sig för öppen ridå när H 67-gruppens alternativ presenterades. Detta betydde att centrumplanen hamnade i den politiska hetluften och på grund av de vänstersin- nades starka position i underläge.

Samhället fick planeringsmonopol i och med att statens ansvar för medborgarnas välfärd öka- de. Detta ledde till att den enskilda arkitektens roll försvagades. Hen blev en del av en större grupp som gjorde planeringsmodeller med mål att tillfredsställa det allmänna bästa. Redan tidi- gare hade det skett en förändring på arkitekter- nas eget maktfält. Aaltos roll ansågs för stark och en grupp med fotfäste i Tekniska högskolan och Arkitekturmuseet försökte krossa hans och lika- sinnade arkitekters inflytande genom att motar- beta individualistisk arkitektur.

CIAM upplöstes 1959, samma år Aalto fick uppdraget i Helsingfors och Team 10 grundades med nya målsättningar. Team 10 bestod av unga CIAM-medlemmar som menade att organisa- tionen försummat städernas centrum. De kräv- de bland annat platser för invånarna att samlas på. Aalto accepterade inte Team 10-arkitekternas tätt byggda, anonyma och enligt strukturalismens ideal uppgjorda stadsplaner. Däremot tilltala- des de yngre generationernas arkitekter i Finland av de nya strömningarna eftersom de ville skapa sig en position på fältet. Holländska och franska medlemmar i Team 10 fungerade som de unga kritikernas främsta förebilder och inspirations- källor. Den första generationens så kallade unga arkitekter i Finland ägnade sig främst åt under-

visning och spridandet av de nya idealen. Kirmo Mikkola och Juhani Pallasmaa var aktiva skriben- ter och upphovsmän till en livlig debatt. Den föl- jande generationen skötte med politikernas stöd införandet av en strukturell och anonym plane- ring på stadsplaneringskontoret. Medlemmarna i den ovan nämnda H 67-gruppen föredrog liksom de nyutexaminerade en tät, strukturalistisk plane- ring. Aalto deltog inte i polemiken vilket så små- ningom ledde till hans totala isolering. Han var en av dem som företrädde CIAM:s ”organiska” linje och som hade förlorat sin talan inom organisatio- nen när Le Corbusiers linje blev den domineran- de. I slutet av 1960-talet började hans planerings- metod på hemmaplan utsattas för liknande kritik som tidigare framförts inom CIAM. En viktig bakomliggande orsak till kritiken i Finland var Aaltos starka ställning på arkitektfältet. Det ledde till att i synnerhet de unga arkitekterna uppfatta- de att de stod i skuggan.

Det försämrade ekonomiska läget gynna- de centrumplanens motståndare. Invånarflykten från Helsingfors till grannkommunerna skulle stoppas och dessutom krävde metrobeslutet 1969 ett tätare byggande för att bli realiserbart. Detta sammanföll med den allmänna kritiken av förör- terna, politikernas oförmåga och den upplevda bristen på ledarskap i det snabbt växande stads- planeringskontoret. De så kallade sovstäderna ansågs för glest byggda, saknade kulturbyggnad- er och möjlighet till gemenskap och spontana möten. Tack vare sin politiska aktivitet och sym- patier för vänsterpartierna fick speciellt arkitek- terna på generalplaneavdelningen stort inflytan- de. Deras stadsmodell svarade på ett behov, men ansågs till och med av den egna riktningens teo- retiker snabbt misslyckad. Innan dess hann de tillsammans med andra likasinnade på stadspla- neringskontoret diktera villkoren för Aaltos revi- derade plan från 1972. Protokoll och handlingar som gjorts upp på stadsplaneringskontoret för- klarar varför förslaget södra del är en kompro- miss som varken alla tjänstemän eller politiker-

na helt kunde godkänna. Dödsstöten för projekt kom från politiskt håll när hela planeringsprocessen ansågs vara odemokratisk. Man kunde inte godkänna att en enskild person, som också satt i kommittén, presenterade ett förslag. Kommittén hade tillsatts på stadsdirektör Auras initiativ efter att Aaltos och centrumplanens försvarare utövade påtryckning. Arbetsprocessen var ett misslyckat försök att få Aalto att samarbeta på ett sätt som tidens nyhet – teamwork – förutsatte.

Aaltos reviderade centrumplan fördes aldrig till stadsfullmäktige utan styrelsen noterade den för kännedom 1973 med uppmaningen att stadsplanerings- och fastighetsnämnden skulle beakta den som grundskiss. Trots all kritik och motstånd som riktades både mot Aalto och mot centrumplanen utgjorde den reviderade versionen grund för planeringen fram till början av 1990-talet. Av studien framgår att verkschef Lars Hedman arbetade ihärdigt med stöd av statens Tervagrupp för att rädda Aaltos grundidéer, men försöket misslyckades. I Tervagruppen samlades statens viktigaste intressegrupper med uppgift att bevaka markägarens intressen och koordinera Kampen–Tölövikensprojektet. På initiativ av Mikkola och Matti K. Mäkinen övertalades politikerna att det fanns behov av en tävling. Inga skriftliga källor nämner exakt vad den avgörande orsaken till förfarandet var, men eftersom planeringen på stadsplaneringskontoret hade läst sig förefaller ett starkt argument för en fri tävling vara en önskan att bryta planeringsprocessen. Det går dock inte att utesluta att man också ville bli av med centrumplanen en gång för alla. Trots Hedmans protester uteslöts Aaltos grundidéer från utgångskriterierna för tävlingen 1985–1986. Tävlingsresultatet blev dock en besvikelse och inget första pris kunde delas ut.

Flera tävlingsbidrag grundade sig på Aaltos principer vilket gav Hedman möjlighet att fortsätta i tidigare utstakade banor. Förslaget till delgeneralplan utarbetades utgående från de tre vinnande förslagen och tidigare planer. Biträdande

stadsdirektör Erkki Tuomioja (SDP) ansåg dock att det av stadsplaneringsnämnden godkända förslaget till delgeneralplan var föråldrat. Därtill innehöll det arkitektoniska lösningar som inte hörde till en delgeneralplan. Förslaget justerades och enligt fullmäktigebeslutet 1991 skulle en stor del av området söder om Tölövikens bli landskapsrum. Området skulle till sin karaktär vara mångfunktionellt och fritt stående byggnader i parkmiljö skulle prioriteras. Solfjäderformen och till och med ett torg som förenande länk kan dock fortfarande skönjas. I det vinnande förslaget i parktävlingen 1997–1998 hade v-formen ytterligare förstärkts och vattenelement dragits söderut. Byggnadsarbeten pågår fortfarande och idag är Tölövikens omgiven av park. Alla visioner till trots har området inte rörts och läget kan jämföras med Bertel Jungs generalplan från 1911 och med lösningar från 1930-talet. Viken är till stora delar omgiven av vass och har om möjligt ytterligare isolerats. Aaltos krav att Tölövikens bör införlivas i stadsstrukturen har åtminstone hittills klingat för döva öron.

Aaltos roll i hela processen begränsar sig till åren 1959–1964, då centrumkommissionen var verksam, och till början av 1970-talet, då han reviderade sitt centrumförslag. Av protokollen och Aaltos skriftliga material framkommer att han var samarbetsvillig och önskade tilläggsupplysningar i flera repriser. Vid presentationen av förslaget 1961 lyckades han tack vare sitt sociala kapital övertyga alla att förslaget motsvarade de behov samtiden och framtiden ställde. Helsingfors skulle få ett storstadscentrum utan motstycke. Av protokollen framgår också att Aalto ledde utvecklingsarbetet efter att förslaget godkänts av centrumkommissionen 1960. När trafiklösningen började ifrågasättas var han emellertid tvungen att inta en försvarsposition. Så småningom började dock hans expertis anses representera en förgången tid. Hans uppfattning att allt skapande skulle utgå från människans behov, både som individ och kollektiv, vann inte längre gehör.

Av studien framgår att statens roll i centrumkommissionen begränsade sig till bevakning av Statens Järnvägars intressen i markfrågan. Deras målsättning för tågtrafikens utveckling var oklar och ledde till att själva centrumplaneringen skedde oberoende av dem. I slutet av 1970-talet engagerade de sig på nytt när godsbangården verkligen skulle flyttas bort. Tervagruppern samlade statens intressenter för att bevaka utdelningen av byggnadsrätter. Staten var en stor markägare men dess intresse för områdets arkitektoniska gestaltning var minimalt.

Beträffande de kommunala politikernas och tjänstemännens roller har studien synliggjort deras samarbete för att motarbeta Aaltos centrumplan. Först samarbetade metrobyrån under Castréns ledning med biträdande stadsdirektör Kivistö för att förhåla presentationen och handläggningen av centrumplanen. Detta skedde med stöd av socialdemokraterna. En annan upptäckt var samarbetet mellan stadsplaneringsnämnden och stadsplaneringskontoret efter fullmäktigebeslutet 1966. Uppenbarligen krävde nämnden inte att stadsplaner skulle göras upp eller att busstationens placering skulle utredas. Däremot var man överens om att ett alternativ till Aaltos centrumplan behövdes och var önskvärt. Genom att studera diskussionsprotokollet på djupet och undersöka handlingarnas bakomliggande orsaker framkommer att politikernas agerande inte stämde överens med fullmäktigebeslutet. Att den yngre generationens arkitekter spelade en betydande roll som politiska samhällspåverkare framgår av att SDP införde strukturalismen som planläggningsideologi i sitt partiprogram. Därtill tog politiskt engagerade arkitekter anställning i staden för att påverka planläggningen inifrån. Vänsterpolitikerna och arkitekterna förenades av målsättningen att med stadsplanering skapa ett mera jämlikt samhälle.

I avhandlingen ses centrumplanen på ett nytt sätt. Genom att analysera och tolka den i dess samtida sammanhang med hjälp av en nog-

grann granskning av detaljer har det framkommit att planen motarbetades. Till resultatet bidrar det muntliga materialet. Tack vare det har sammanhang samt bakomliggande intentioner och mål för handlingar upptäckts och lyfts fram. Vidare framgår att centrumplanen tillkom i en tid och reviderades, inte i en annan, utan i en föränderlig tid. Den kom till i en tid som stävade efter enhetlig nationell identitet, tro på teknisk utveckling och åsikten att bilen ökar människans frihet. Vänstern ansåg att kollektiv trafik måste utvecklas som komplement till fri bilism och handlade med målsättning att förverkliga metron. För att få ekonomi i metroprojektet krävdes ett tätt byggande och strukturalismen erbjöd en lösning. I slutskedet av centrumplanens historia som utgångspunkt för planläggningen dominerade en önskan att kraftigt begränsa bilismen och främja miljövärden. Att endast Finlandiahuset genomförts enligt Aaltos planer kan därför ses som ett resultat av samhällsutvecklingen. Men undersökningsperioden karakteriseras inte endast av förändring utan även av kontinuitet. Genom hela processen går en önskan att bevara Tölöviken i naturtillstånd. Det första uttrycket för denna strävan går tillbaka till tidigt 1900-tal. Dagens utformning baserar sig i hög grad på 1970- och 1980-talens miljöaktivism.

Av studien framgår att det är en sak att göra en plan och en helt annan att genomföra den. Det hjälper inte att visionen är tidsenlig och att alla involverade tror att lösningen är den rätta vid tidpunkten för tillkomsten av planen. Samhällets maktförhållanden och värderingar måste förbli stabila, allt från planens tillkomst och genom hela behandlingsprocessen, för att en vision ska ha reella möjligheter att genomföras i en demokrati. Den här gången var så inte fallet och i och med det försvann möjligheterna. Betydelsen av ordnad finansiering eller villiga investerare får dock inte underskattas. Bristen på privata investeringsprojekt försvårade möjligheten att realisera centrumplanen ytterligare. Den föreliggande djupgående studien har dock synliggjort att cent-



rumplanen hade en mycket kortare glansperiod än man tidigare trott. Den seglade i motvind från och med vintern 1962–1963. Först för att metroprojektet skulle ros i land och sedan för att den ansågs otidsenlig. Orsakerna och argumenten varierade i förhållandet och det direkta motståndet, men socialdemokraterna återfinns bland aktörerna eller som politiskt stöd under hela processen. Nytt är att metroprojektet gynnades på bekostnad av centrumplanen. Men trots att centrumplanen motarbetades blev den tack vare sina förtjänster seglivad. I början av 2000-talet fick området till slut en stadsplan. Av Aaltos grundidéer finns stadens längdriktning och öppenheten mot norr kvar. Därtill har flera kulturbyggnader samlats på området. En samverkan är alltså möjlig. Aaltos vision av ett enhetligt utformat storstadscentrum förvekligades däremot inte.

Aaltos förslag till ett nytt centrum för Helsingfors stod för kultur, demokrati och frihet. Därtill representerade det kontinuitet både beträffande stadsbyggnadskonst och lokalhistorisk kontext, högklassighet genom materialval, delarnas förhållande till varandra, terrängen och omgivningen. Som oförverkligad förmedlar planen även tillblivsetidens politiska ideal och målsättningar. Den är ett uttryck för önskan att ena landet, förstärka folkets självkänsla och utåt visa att landet är modernt och framtidsorienterat. I dokumentationen av den historiska utvecklingen och granskningen av bakgrunden till centrumplanen framgår, som ett viktigt resultat, att Aalto hade ett större mål med centrumplanen än att ge landet och Helsingfors ett nytt fosterlandshjärta. Planen var också slutpunkten för hans försök att förbättra funktionalismens stadscentrum. Utgående från en jämförelse med samtida, internationella centrumprojekt kan Helsingfors centrumplan ses som den ”organiska” grenens främsta försök att förbättra en huvudstads stadshjärta.

Som komplettering till föreliggande studie borde Finlandiahuset och dess tillkomst granskas närmare. Först då kan en komplett bild av Aaltos

centrumplan för Helsingfors uppstå. Fallstudien som metod har visat sig förtjänstfull för att öka förståelsen för vad som verkligen hände under den tid centrumplanen var aktuell. Att analysera och tolka Aaltoprojektet i ett sammanhang har visat att metoden med fog kan tillämpas för forskning av komplexa projekt med många intressegrupper. Förståelsen av händelser och handlingar ökar. En fokusering på detaljer bidrar ytterligare till att klarlägga bakomliggande motiv då beslut och verklighet inte stämmer överens. Handlingar som förefaller ologiska kan vid en närmare granskning visa sig ha klara mål.



## SUMMARY

# THE DREAM THAT WAS CRUSHED

## Alvar Aalto's City Centre Plan for Helsinki 1959–1972

### Background, Design and Reception in a Contemporary Context

The purpose of this study is to explore the background of Alvar Aalto's city centre plan for Helsinki, its design and development and how it was received. The review is conducted in a contemporary context with a focus on Aalto's earlier city centre plans, the Helsinki plan itself and why it was not implemented. The aim is to review the background factors that contributed to the design and explain how political values and planning ideologies changed and affected the processing of the city centre plan.

A case study has been used as the method. It focuses on the process, on what actually happened and on the reasons behind events and the actions of individuals and interest groups. In order to create an understanding of what happened during the processing in Helsinki, the study focuses on the actions of individuals and interest groups associated with the planning of the city. The reasons behind their actions are examined through a detailed study of contemporary municipal documents associated with the planning of the city centre. In addition, interviews and discussions with people who were involved have contributed recollections and stories about the events. This in depth study contributes and discovers networks, cooperation and contributing factors behind events and actions. Bourdieu's field theory and concepts have been used as a framework to visualise the system of relationships between the actors and to understand how positions of power are created. The interpretation and analysis of the

city centre plan and its processing are conducted in a political and city planning ideological context. The aim is to provide a general picture and a better understanding of how Aalto's city centre project for Helsinki came about and was received. The study is presented in the form of a chronological account of events.

A subsidiary objective is to explain the architectural design of the city centre plan and the models that it is based on. A sub-question is how much freedom Aalto had and whether there were any crucial restrictions. The objective is achieved through a review of the minutes of the city centre commission and Aalto's project descriptions. The city centre commission was appointed to create a city plan for the city centre area. Questions concerning the historical background have also arisen. One question is how various city planning theories and Aalto's previous experience of city centre planning affected the design of the plan. Another question concerns the relationship between Aalto's plan and his previous city centre plans and earlier plans for the area. The development of city centre planning in Helsinki is visualised through a presentation of the most relevant earlier plans for the area. The aim of clarifying the relationship between Aalto and CIAM is reached through a comparison between CIAM documents and literature about the subject and Aalto's own texts. The objective of examining to what extent the opponents of Aalto and individual planning in Finland belonged to a network or critics with-

in CIAM is also reached through a review of relevant documents, such as the publication *Le Carré Bleu*. Articles and statements by Kirmo Mikkola and Juhani Pallasmaa have also been reviewed.

The city centre commission's work and the processing of Aalto's plan have raised many sub-questions during the review of the data. Why did it take four years before the final proposal was presented? Why was the processing delayed? These questions are answered by studying the city centre plan in relation to the metro project and politicians' relationships to the respective projects. In order to achieve the aim of providing as complete a description of the situation as possible, the review of the events associated with the creation of the city centre plan is based on the minutes of the city centre commission and other committees associated with the planning. Statements by persons who were members of several committees associated with the planning have been reviewed particularly carefully. The description of the attitudes of the metro office and the Social Democratic Party towards the city centre plan is primarily based on municipal documents and documents in the Aalto archive.

The discussion during the city council meeting in 1966 has been examined in great detail and the members' statements have been reviewed in relation to their earlier actions and opinions in order to find out why the city planning office did not act according to the decision of the city council. According to that decision, city plans were to be drawn up and the placement of the bus station was to be examined. Through the accounts of involved parties, it has become apparent that the city planning committee and the officials worked together to present an alternative to Aalto's city centre plan. The review of the actual proposition presented by the city planning office in 1969 is based on the project report, while descriptions of the background factors are based on accounts by some of the members of the working group. New information has improved the under-

standing of the events. Documents in Lars Hedman's archive also complement the understanding of the events in the city planning office from the late 1970s to the 1990s. The changing power relationships in the field of politics and the division of roles between politicians and officials are followed up throughout the process. The relationship between the municipal administration and the part of the architectural field that advocated compact technical-mathematical construction is also described in order to reconstruct and understand the events.

After the area next to Parliament House had been under planning for almost fifty years, the task of creating a new city centre for Helsinki was given to Alvar Aalto in 1959. The politicians wanted a city centre that would last for centuries and that could match Senate Square. The traffic solution would also have to be sufficient for the quickly increasing car traffic for a long time into the future, without it dominating the cityscape. Additionally, space should be reserved for the new cultural buildings that were needed. Aalto made the most of the freedom that the task offered. He solved the traffic problem by placing the transport hub under a terraced triangular plaza between the two exit roads – Mannerheimintie and Vapaudenkatu. The cultural buildings formed a continuation on the western side of the plaza. The business and office city in Kamppi complemented the design.

In the thesis, the planning of the area near Parliament House has been examined over a longer period of time in order to describe the situation at the time when Aalto was given the task and place Aalto's proposition in a local historical context. It has become apparent that the solution is not as out of context as one might think at first glance. In most of the earlier plans, the public buildings had been concentrated in the area, and the traffic routes had always been a problem. In the analysis, it becomes clear that Vapaudenkatu was not Aalto's idea. An entrance road from the north

through Pasila was already proposed in Eiel Saarinen's plan for Greater Helsinki in 1918. After the consideration of many alternatives and the city planning competition in 1948, the city council decided that one motorway west of the railway would be sufficient. This decision from 1950 was one of the starting points for Aalto's work. Another starting point was the Lindegren-Kråkström city plan that was approved in 1955. The city plan was drawn up according to functionalist principles and the zone close to Parliament House was reserved for the city centre transport hub. The zone for culture and the public sector surrounded the inner bays of the city. The information that Aalto was given the task thanks to an intervention by Hilmer Brommels is new. Brommels was the chairman of the architectural society Rakennustaiteen Seura – Samfundet för Byggnadskonst, and according to him, Aalto enjoyed the confidence of his colleagues and was considered to be the only person who was qualified to take on the demanding task. This becomes clear in an interview with Brommels commissioned by the Rakennustaiteen Seura.

Despite the decision mentioned above, the city centre commission, which led the work, wanted Aalto to create an architectural whole through the mass effect of the buildings. After the Second World War, there was a need to establish Finland's position among the independent nations of the Western world. There was also a wish to present Helsinki as a major city. A new city centre with no connections to the Russian Empire would function as a showcase.

Aalto approved of the traffic solution in the Lindegren-Kråkström plan. However, his views on the requirements and the appropriate design differed from his clients' wishes to some extent. In his opinion, Helsinki had many virtues that should be retained. In the project description, it is proposed that the openness be retained, the longitudinal direction of the city's main cape emphasised and Töölö Bay's role amplified. He also claimed

that the public buildings should be close together to make cooperation possible. He placed them in a row along the western side of Töölö Bay with the Hesperia Park as a background. Töölö Bay was included in the urban city through architectural means, which would cause some criticism.

The presentation of the city centre plan for Helsinki in relation to contemporary city planning theories and other city centre projects broadens the perspective and also the understanding of the resistance among architects of the younger generations. CIAM's views on city centres have been examined in great detail and compared to Aalto's contemporary projects and writings in order to clarify the relationship between Aalto and the organisation. It becomes clear that he was among the pioneers and possibly the first in the organisation to focus on the shortcomings of functionalist city centres. Already during the Stockholm Exhibition in 1930 and shortly after that, he demonstrated the need for public buildings, which should not be erected as isolated monuments. Through his city centre projects, he maintained a continuous dialogue with the CIAM circles even though he rarely participated in their congresses. The city centre plan for Helsinki was his last attempt to improve the functionalist heart of the city, which he believed was too rational. He searched for opportunities to express monumentality in a democracy through city planning and architecture. The city centre as an identity-bearing factor and symbol was particularly close to his heart. All planning was a continuous process that, according to Aalto, would be blocked if the mathematical-technical solutions of functionalism were allowed to dominate. His example-based dialogue with CIAM to reform the functional city centre has not been presented earlier.

The review of Aalto's texts shows how his view of the city centre was based on the history of the art of city building without interruption. He carried with him the view of the city that he had created in his youth. The spatial design of the Italian

piazza and the climbing city remained his starting points. From functionalist city centre planning, he adopted the open city plan and the separation of traffic. He did not use a strict division into zones and was happy to place different functions next to each other in the city centre, but he never placed residential buildings next to central places. The lack of history that characterises functionalism cannot be associated with Aalto's city centre. He made sure to retain existing city plans and the silhouette of the city. This gave the cities a certain depth in terms of time. Individual buildings could still be replaced by new and better ones. However, an area of particular cultural historical value made him make an exception to this rule in the 1930s: the whole environment around Senate Square was considered valuable enough to preserve.

A review of Aalto's sources of inspiration and development as a city planner provides a background to his views on the design of city centres. A comparative analysis of Aalto's city centre plans prior to 1960 and his city centre plan for Helsinki in 1964 shows differences in problem solving, design and argumentation, even though common features are also clearly visible. In the city plan for Helsinki, he presented a synthesis of his earlier plans primarily for smaller municipalities and towns. They contain, in one form or another, parts that are included in the Helsinki plan: the plaza as a central element; streets that tangent the plazas; public buildings concentrated in specific areas; incorporated bodies of water; the city centre as the crown and showcase of the city; views over or towards the surrounding landscape; urban spaces created by humans. The placement of the buildings also displays a balanced rhythm that was very important to Aalto. The Helsinki plan is unique in the sense that it is his only city centre plan for a capital city. The scale is therefore different. The terraced plaza in the city centre plan is an example of a place at the top of Aalto's plaza hierarchy. He included, among others, the traffic plaza among

the plazas and in Helsinki, he introduced a completely new type of plaza, which can be seen as a landscape plaza. Aalto himself was of the opinion that it accompanied the city organism. Aalto's city centre plans are location specific and therefore individual, as opposed to the universal centres for administration and traffic of the functionalist city.

In the early 1960s, pedestrians were considered as a disturbance to traffic and many wanted to place them in tunnels, which Aalto opposed. If possible, traffic, and not people, should be placed under the ground. Both plazas and cultural buildings should be calm. Traffic should enter the city "organically", without roundabouts. As far as I know, Aalto was the only city centre planner of his time to design a motorway architecturally to make it fit into an aesthetic whole. In addition to his placement of the transport hub and parking under the plaza in Helsinki, this is an example of how he humanised technology. It should serve humans, not be a goal in itself. The custom at the time was to build motorways as isolated units next to or through the city centres.

Aalto saw architecture and city planning as a continuous process that started in antiquity and offered possibilities for continued development. In the city centre plan for Helsinki, this is demonstrated for example by his way of connecting functionalism with Renaissance and Baroque notions of time. Movement and rest, as well as eye-catchers and views, varied. Vapaudenkatu represented speed and vast, open views, but also a focus on landmark buildings that is typical of the Baroque. Aalto put focus on the tower of the National Museum as a landmark. When viewed from the north-east, it appears to be connected to the granite part on the northern side of Finlandia Hall and therefore appears much higher than it actually is. I have found a probable source of inspiration in Venice where the side of the Doge's Palace appears to be connected to St Mark's Campanile in a similar way to a person approaching the area. Aalto described the views from sever-

al fixed points, among which the steps of Parliament House is the most important one. Finlandia Hall is also designed to be seen through a car window from Vapaudenkatu and from a pedestrian's perspective on the western side of the building. The plan combined the scale and field of view of the pedestrian and the motorist. Both were given the opportunity to orient themselves from their own perspective. It was important to him that the skyline of the city, with its protruding towers, would not be disturbed, but that the new elements would blend in, which is a significant difference in comparison to city centre planning according to CIAM's principles. According to them, existing blocks should preferably be demolished and replaced, not taken into consideration. The city centre vision of this organisation is dominated by tall buildings placed in a never-ending park or buildings of various heights concentrated on an open surface, apart from roads in zones of their own.

Aalto's city centre descriptions, drawings and articles show that his attitudes towards nature and its role in city centres changed over time. In his youth, he planned classic, closed plazas, but later on, he let nature flow into half-open spaces; he even talked about a *park centre*. However, development moved towards the more urban and Helsinki had no room for greenery in the plaza even if he considered it part of the landscape. Aalto's development was mainly parallel to the CIAM discussion. When CIAM decided to improve the functionalist city centre in 1951, St Mark's Square in Venice was seen as the ideal city centre created by humans. The thesis also demonstrates that Aalto's development in this case took a different direction than that of the average citizen. The appreciation for environmental values increased during the period when the city centre plan was being discussed.

However, Aalto always held onto his opinion that cities should have unified park zones. He would also always take the terrain into account and refine it as part of his city centre projects. This

culminated in the Helsinki plan, where landscape and architecture blend together as the terraced plaza is designed as part of the landscape. The city centre plan is similar to Canberra in terms of the ideas behind it and can be classified as landscape design. Apart from the fact that Aalto agreed with F. L. Wright's views on the close connections between landscape and architecture, there are direct borrowings from Wright's unimplemented terrace solution "Crystal City" in Washington D. C. from 1949 in the Helsinki plan. In order to create car-free city centres, Aalto implemented Ludwig Hilberseimer's vertical city ideal for larger cities. One example is the business city of the city centre plan. In Kamppi, routes for traffic, parking and one floor with shops are located beneath the promenade deck. The buildings at the so-called street level have shops on the ground floor and offices higher up.

A close reading of Aalto's written documents has illuminated his way of creating symbols. It becomes clear that he believed that form itself is not enough, there must also be content. In Helsinki, his mission was to unite both the inhabitants of the city and the population of the entire country with symbols that strengthened their identity and, for example, demonstrated how the country had retained its freedom. He based his design on the shape of the landscape, but also managed to convey the openness of nature and a sense of calm that was important to him by refining the landscape into architecture. As greenery had no place in the plaza, nature became a synthetic symbol for the landscape of the Finnish soul. Aalto also saw nature as a symbol of freedom on several levels. Firstly, free shapes could be adapted to varying human needs. Strictly geometric, linear shapes could, according to Aalto, lead to dictatorship and restrictions of people's freedom. Secondly, Finland had had a tradition of illustrating freedom through architecture since the World Fair in Paris in 1900. Aalto continued this tradition in Paris in 1937 and in New York in 1939. In Paris, his design

of the pavilion was based on topography. In both pavilions, nature was represented in the form of large photographs. The aim was to give visitors an intuitive perception of Finns as a progressive and modern people. The city centre plan for Helsinki contains similar basic psychological elements. He emphasised the cultural education of the nation by combining the cultural buildings into a whole and also by combining the established Finnish literary culture with architecture. Here as well, the goal was to create a unified picture. Aalto created a new centre for the whole nation and its capital city with cultural buildings as a backbone. Parliament House as its centrepiece and the terraced plaza as a symbol, and a part, of the national landscape. He revived the Greek tradition of combining an open city plan, in which the landscape is incorporated, with democracy. Despite its local anchoring, the city centre plan has universal validity as a symbol of freedom, democracy and culture. The city centre commission emphasised the importance of the country's retained freedom by calling the plaza "Freedom Square", "Independence Square" and "Republic Square" during the planning process. Vapaudenkatu ('Freedom street') kept its name while the plaza would later be known as Terrace Square.

The proposition for a new heart for Helsinki and the whole country can be seen as a synthesis of the local landscape, functionalist city planning, borrowings from the art of city building since antiquity and partly a classical artistic idiom. The aesthetic design was combined with a functional solution to the traffic problem. As opposed to Brasilia, Chandigarh and the new secondary city centre La Défense in Paris, Aalto's city centre plan seems less monumental, small-scale, even discreet. As opposed to the functionalists, who followed in the footsteps of Le Corbusier, Aalto included national, cultural and historical references.

Aalto was successful in his task. His proposition was praised and twice, in 1961 and 1966, approved as a basis for further development by the

city council. In order to explain why Aalto's plan was, despite this, not implemented, I have closely read minutes from several committees and examined their relationship to the minutes and documents of the city council, the city board and the city planning committee. Officials and politicians have also contributed to reaching the goal of describing the events as accurately as possible. Thanks to the oral information that has been compared to municipal documents, the background factors behind several actions have been clarified. The objectives and results have become visible. Pierre Bourdieu's concepts and theory about a struggle in the field of power have been used as a framework for this part of the research; they have been used as tools to visualise the interest groups and their actions. The roles of land owners, politicians, officials and architects, including Aalto, have been examined.

The study demonstrates that the project, despite the positive reception in 1961, very quickly became a process that can be divided into three phases: the design phase, the preparation and city council processing in 1966, and the further development at the city planning office in 1967–1991. The most important and unexpected research result is the major impact of the metro project on both the design and the processing phase. Hitherto, the commonly accepted view has been that the metro and the city centre plan were treated as two different matters. In this thesis, however, it is explained how the metro planners actively delayed the city centre plan in the planning phase and how the same tactic continued at the political level after the city centre plan was presented in 1964. This went on until the decision to build a metro was made in 1969. Technical reasons such as street connections and the placement of the bus station were used as pretexts for delaying the design, processing and development of the city centre plan.

According to the documents studied, Deputy Mayor Juho Kivistö played a central role. He co-



operated with the most prominent metro advocate Reino Castrén at the metro office. He did not officially oppose Aalto and the city centre plan but worked to give Helsinki a metro in accordance with the party manifesto of the Social Democratic Party (SDP). Another valuable result associated with the metro issue is that the delaying process started already around the turn of the year 1962–63 and that the city council decision was not as unanimous as the minutes from the city council processing in 1966 seem to indicate. This is explained through an examination and comparison of the actions both before and after the processing. For example, it is shown that the metro commission was the only body to comment on the placement and size of the bus station in Aalto's city centre plan. The commission was of the opinion that the bus station was too large and should be moved. At Kivistö's initiative, the city board subsequently demanded that the placement of the bus station should be looked into. This was endorsed by the city council as the National Coalition Party's objective was to move the bus station outside of the city centre. The SDP thereby contributed to the city centre plan being approved by the city council in 1966, even though the left-wing press had changed its mind and started to criticise the plan after it was presented in 1964. The decision led to a long development process, which was a positive thing from the point of view of the metro advocates. The processing of the metro project could go forward without competing projects. There is, therefore, reason to reinterpret Schildt's opinion that the politicians stood united behind Aalto's proposition. The SDP approved of the proposition because it was in their interest and the decision was part of an elaborate political plan.

When the city council had approved the plan as a basis for continued work in 1966, the city planning office was given the task of developing it. A few experienced architects were recruited specifically for the group. They formed a working group

known as the H 67 group, whose task was to make Aalto's proposition realisable. Apart from drawing up two propositions for improvement, the group also presented a proposition that differed significantly from Aalto's basic idea. In the counterproposition, the bus station had been moved from Kamppi to a location next to the railway and the mass of buildings had been concentrated to an area south of Töölö Bay. This design was built on the idea that compact construction was both economical and socially favourable. An examination demonstrates that the city planning board supported the counterproposition. This is an important fact considering that no actual criticism of the city centre plan was put forward during the city council processing. The alternative was therefore not only a protest against Aalto and an example of contemporary city planning, but also an expression of a political standpoint. The political standpoint is seen in statements by involved politicians and H 67 members, as the city planning board was ready to approve the alternative in rapid order. According to oral information, the placement of the bus station was not formally studied, but it was moved at the initiative of the city planning department. A vague statement indicated that the proposition may have come from the metro office. There is no direct proof that this was the case, but moving the bus station was in the interest of the metro project.

The active lobbying of the metro office for their project at the expense of the city centre plan becomes even clearer through a review of the great traffic survey. It shows the consequences of a fully developed network of roads, but not those of an extensive metro network. The survey was met with horror and convinced many that a metro is better than a fully developed network of motorways in the city centre. No-one had imagined that free car traffic would cause as major changes to the structure of the city as the survey indicated. In the study, the reasons behind the traffic survey are described in order to improve the under-

standing that it was commissioned to promote the metro project.

The metro project brought with it two major turning points for the city centre plan. One came in the winter of 1962–1963, when the project to delay the presentation of the city centre project started. Another turning point with a major impact came in 1969, when the decision to build a metro was made. After that, the investment in public transport would increase and the work to reduce car traffic gradually advance. This meant that opposition against the building of Vapaudenkatu developed. A report written by the H 67 group, where Aalto's proposition was deemed unrealisable, was completed the same year that the metro decision was made. Until then, the actual idea for the design had not been the subject of any major attacks. The criticism had been limited to the number of public buildings and the size of the plaza. The presented alternative, however, was based on different values and starting points. The criticism of the city centre plan was given a concrete form.

In order to understand why the attitudes towards Aalto's city centre plan changed, the plan must be interpreted in its contemporary political and city planning ideological context. At the time of the foundation of the city planning office and city planning board in 1964, there were crucial changes to the field of political power. Until then, the National Coalition Party and the Swedish People's Party had cooperated in matters related to city planning, but as part of the change, the SDP entered the scene and took on the chairmanship of the city planning board. The city council, however, still kept its right-wing majority. As Pierre Bourdieu puts it, a struggle arose concerning who had the interpretative prerogative and how the connections between different fields were restructured. When power was moved towards the left, new priorities arose. Building the welfare state climbed to the top of the list of priorities, which included a promotion of quick and af-

fordable building of homes to ensure that citizens had access to basic welfare. The above mentioned left-wing metro project was met by criticism from the right-wing advocates of free car traffic. When the traffic political struggle was going on, the city centre plan had to wait, and during this time, the opposition against the plan itself grew among both architects and politicians. The presentation of the proposal of the H 67 group ended the behind-the-scenes delaying of the preparation of the city centre plan and made the criticism public. This meant that the city centre plan became a major political issue, and because of the strong position of the left wing, it was in a disadvantaged position.

The fact that the state's responsibility for the welfare of citizens increased gave society a planning monopoly. This weakened the role of the individual architect. He or she became part of a larger group that created planning models with the goal of satisfying the common good. A change in the field of power of the architects themselves had occurred already earlier. Aalto's role was considered to be too strong and a group with a foothold in the Helsinki University of Technology and the Museum of Finnish Architecture attempted to crush the influence of him and likeminded architects by opposing individualist architecture.

CIAM was dissolved in 1959, the year Aalto was given the task in Helsinki, and Team 10 was founded with new goals. Team 10 consisted of young CIAM members who felt that the organisation had neglected the city centres. Among other things, they demanded places where inhabitants could gather. Aalto did not accept the compact and anonymous city plans of Team 10, which were drawn up according to structuralist ideals. However, the new ideas were attractive to the younger generations of architects in Finland, who wanted to create a position for themselves in the field. Dutch and French members of Team 10 were the main role models and sources of inspiration for the young critics. The first generation of so-

called young architects in Finland mainly focused on teaching and spreading the new ideals. Kirmo Mikkola and Juhani Pallasmaa were active writers and the forces behind a lively debate. The following generation took care of the implementation of a structural and anonymous planning process at the city planning office, with support from the politicians. Like the newly graduated architects, the members of the above-mentioned H 67 group preferred compact, structuralist planning. Aalto did not participate in the polemics, which, after some time, led to him becoming completely isolated. He was one of the advocates of CIAM's "organic" principle that had lost its voice within the organisation when Le Corbusier's principles became dominant. In the late 1960s, his method of planning became the subject of the same kind of criticism that had previously been heard in CIAM. One of the main reasons behind the criticism in Finland was Aalto's strong position in the field of architecture, which caused a feeling, particularly among the younger architects, of being overshadowed by him.

The worsening economic situation favoured the opponents of the city centre plan. The trend of people moving from Helsinki to neighbouring municipalities had to be stopped and the 1969 metro decision also required more compact building to be viable. This coincided with the general criticism of suburbs, the incompetence of the politicians and the perceived lack of leadership in the rapidly growing city planning office. The commuter towns were not considered to be compact enough and they lacked cultural buildings and possibilities for community spirit and spontaneous encounters. Thanks to their political activity and sympathies for the left-wing parties, the architects in the master planning department became particularly influential. Their city model responded to a need but would soon be considered a failure even by the theorists of their own school of thought. Before that, they had the chance to dictate the terms for Aalto's new plan, which was

presented in 1972, together with likeminded people at the city planning office. Minutes and documents from the city planning office explain why the southern part of the proposition is a compromise that neither all the officials nor all the politicians completely approved of. The final blow came from the field of politics when the whole planning process was deemed undemocratic. The opponents could not accept that one individual, who was also a member of the committee, presented a proposition. The committee had been appointed at the initiative of Lord Mayor Aura after the advocates of Aalto and the city centre plan had exerted pressure. The process was a failed attempt to convince Aalto to cooperate in the way that the new ideal of the time – teamwork – required.

Aalto's revised city centre plan never reached the city council. The city board noted it as information in 1973 along with instructions to the city planning and real estate board to take it into account as a basic sketch. Despite all the criticism and opposition directed at both Aalto and the city centre plan, the revised version served as the basis for planning until the 1990s. The study shows that Lars Hedman, head of the city planning department, with the support of the state's Terva group, worked diligently to save Aalto's basic ideas, but his attempts failed. The Terva group united the most important interest groups associated with the state, and its task was to protect the interests of the land owners and coordinate the Kampi-Töölö Bay project. At the initiative of Mikkola and Matti K. Mäkinen, the politicians were convinced that there was a need for a competition. No written sources mention the exact reasons behind the selected procedure, but as the planning in the city planning office had reached a dead end, it seems likely that a strong argument behind a free competition was a desire to interrupt the planning process. However, the possibility that there was a desire to get rid of the city centre plan once and for all cannot be ruled out. Despite Hedman's protests, Aalto's ideas were ex-

cluded from the basic criteria for the competition in 1985–1986. However, the result of the competition was a disappointment and no first price could be awarded.

Several entries in the competition were based on Aalto's principles, which gave Hedman the opportunity to carry on down the path he had already chosen. The proposed partial master plan was based on the three winning propositions and earlier plans. Deputy Mayor Erkki Tuomioja (SDP) was, however, of the opinion that the proposed partial master plan that had been approved by the city planning board was outdated. It also included architectural solutions that had no place in a partial master plan. The proposition was revised, and according to the city council's decision from 1991, a large part of the area south of Töölö Bay would become a landscape space. The area would be multifunctional and free-standing buildings in park environments would be prioritised. The fan shape and even a plaza as a connecting element are, however, still visible. In the winning entry in the park competition in 1997–1998, the V shape had been emphasised further and elements of water had been moved further south. Construction is still ongoing, and Töölö Bay is currently surrounded by a park. Despite all the visions, the area has remained untouched, and the situation can be compared to Bertel Jung's master plan from 1911 and to solutions from the 1930s. Large portions of the bay is surrounded by reed and have, if possible, been isolated further. Aalto's demand that Töölö Bay be incorporated in the city structure has, at least so far, fallen on deaf ears.

Aalto's role in the process is limited to the years 1959–1964, when the city centre commission was active, and the early 1970s, when he revised his city centre proposition. The minutes and Aalto's written materials show that he was cooperative and requested additional information several times. At the time of the presentation of the proposition in 1961, he managed, thanks to his social capital, to convince everybody that the proposi-

tion met the needs of the time and the future. Helsinki would get an unprecedented metropolitan city centre. The minutes also show that Aalto led the development work after the proposition had been approved by the city centre commission in 1960. When the traffic solution was questioned, however, he was forced to take a defensive position. After some time, many started to feel that his expertise represented the past. His view that everything that was created should be based on human needs, both as individuals and as collectives, was no longer supported.

The study shows that the role of the state in the city centre commission was limited to the guarding of the interests of the state railways in the land question. Their goals for the development of the railways were unclear and the actual city centre planning was therefore conducted irrespective of them. In the late 1970s, they became active again when the cargo rail yard was actually to be moved away. The Terva group united interest groups associated with the state to oversee the distribution of building rights. The state was a major land owner, but its interest in the architectural design of the area was minimal.

When it comes to the roles of the municipal politicians and officials, the study has shown how they cooperated against Aalto's city centre plan. First, the metro office under the leadership of Castrén cooperated with Deputy Mayor Kivistö to delay the presentation and processing of the city centre plan, with the support of the social democrats. Another discovery concerned the cooperation between the city planning board and the city planning office after the city council's decision in 1966. Apparently, the board did not demand that city plans be drawn up or the placement of the bus station examined. On the other hand, they agreed that an alternative to Aalto's city centre plan was needed and wanted. An in-depth study of the minutes of the discussion and the reasons behind the actions shows that the actions were not in line with the city council's decision. The fact that

the SDP adopted structuralism as their planning ideology in their party manifesto shows that the younger generation of architects had a significant role as political influencers in society. Architects who were engaged in politics also started working for the city in order to influence the planning process from the inside. Left-wing politicians and architects were united by the goal of creating a more equal society through city planning.

In the thesis, the city centre plan is viewed in a new way. An analysis and interpretation of the plan in its contemporary context with the help of a detailed review of the details has shown that the plan was actively opposed. The oral material collected confirms this conclusion. As a result, the context, intentions and goals of various actions have been discovered and presented. It also becomes clear that the city centre plan was created in one era and revised in not a different, but a changing era. It came about in an era characterised by the striving for a unified national identity, faith in technical development and the belief that cars give people more freedom. Left-wing politicians believed that public transport must be developed to complement free car traffic and acted with the goal of making the metro a reality. In order to make the metro project financially viable, compact construction was required and structuralism offered a solution. In the later stages of the city centre plan's history as a basis for planning, a desire to restrict car traffic and promote environmental values dominated. The fact that only Finlandia Hall was constructed according to Aalto's plans can therefore be seen as a result of the general development in society. But the period studied is not only characterised by change, but also by continuity. Throughout the process, there is a wish to keep Töölö Bay in its natural state. Such a desire was first expressed in the early 1900s. Today's design is largely based on the environmental activism of the 1970s and 1980s.

The study shows that drawing up a plan is one thing, while implementing it is a very different

matter. It does not help that the vision is up to date and that all parties involved believe that the solution is the right one at the time when the plan is drawn up. The power structure and values of society must remain stable from the time when the plan is drawn up and throughout its processing, in order for the vision to have a real possibility of being implemented in a democracy. This time, this was not the case, and the possibilities therefore disappeared. The importance of organised financing or willing investors should, however, not be underestimated. The lack of private investment projects further impaired the possibilities of realising the city centre plan. The current in-depth study has shown that the heyday of the city centre plan was much shorter than previously thought. Its situation was problematic from the winter of 1962–1963 onwards. First because of the metro project and later because it was considered outdated. The reasons and arguments varied during the delaying process and the direct opposition, but social democrats are to be found among the actors or as political supporters throughout the process. A new piece of information is that the metro project was promoted at the expense of the city centre plan. Despite the opposition, however, the city centre plan was tenacious, thanks to its virtues. In the early 2000s, the area finally got a city plan. Of Aalto's basic ideas, the longitudinal direction of the city and the openness towards the north were retained. Several cultural buildings were also concentrated in the area. Collaboration is, in other words, possible. However, Aalto's vision for a city centre of a uniform design was not realised.

Aalto's proposition for a new city centre for Helsinki represented culture, democracy and freedom. It also represented continuity both in terms of the art of city building and in a local historical context, high quality through choice of materials, and the relationships of the parts to each other and to the terrain and environment. In its unrealised state, the plan also represents the po-

litical ideals and goals of the time when it was created. It expresses a wish to unite the country, strengthen the self-confidence of the people and show the outside world that Finland is modern and future-oriented. An important result of the documentation of the historical development and the examination of the background is the insight that Aalto had a greater goal with the city centre plan than to give the motherland and Helsinki a new heart. The plan was also the endpoint of his attempts to improve the functionalist city centre. Based on a comparison with contemporary, international city centre projects, the city centre plan for Helsinki can be seen as the most prominent attempt of the “organic” school of thought to improve the heart of a capital city.

To complement the present study, Finlandia Hall and its creation should be studied in more detail. Only then, a complete picture of Aalto’s city centre plan for Helsinki can be created. The case study as a method has proven useful for improving the understanding of what really happened during the time when the city centre plan was being discussed. The analysis and interpretation of the Aalto project in context has shown that the method can justifiably be applied to research on complex projects with many interest groups. The understanding of events and actions is improved. A focus on details further contributes to clarify the motives when decisions and reality do not match. Actions that appear illogical may turn out to have clear goals when studied in more detail.

## TABELL- OCH BILDFÖRTECKNING

### TABELL

Tabell 1. Beslut och vändpunkter i behandlingen av Aaltos centrumplan för Helsingfors.

### BILDER

#### Del I

Bild I.1. Ebenezer Howard, Centrumområdet, *Garden Cities of To-morrow*, 1902. Fishman 1977, bildinlaga.

Bild I.2. Bruno Taut, stadssiluett. Taut 1919, 71.

Bild I.3. Le Corbusier, "Plan Voisin", Paris, 1922–1925. Tzonis 2001, 80.

Bild I.4. Le Corbusier, "Ville Contemporaine", boulevarderna, 1922. Le Corbusier (1925) 1980, 233.

Bild I.5. Ludwig Hilberseimer, Den vertikala staden. Hilberseimer 1927, 18.

Bild I.6. Max Söderholm, Stockholmsutställningen 1930, mässområdet i fågelperspektiv, gouache på kartong, 1929. Rudberg 1999b, 38.

Bild I.7. Gunnar Asplund & Sigurd Lewerentz, Skogskyrkogården. Jellicoe G. & S. (1975) 2000, 292.

Bild I.8. Candilis-Josic-Wood, Bidrag till Freie Universität-tävlingen i Berlin, 1963. Schulman & Sundman 1998, 50.

Bild I.9. Alvar Aalto, Förslag till torg för Jyväskylä, 1926. AAM.

Bild I.10. Alvar Aalto och Erik Bryggman, Åbo stads jubileumsutställning, 1929. AAM.

Bild I.11. Alvar Aalto, "En amerikansk stad i Finland", 1940. AAM.

Bild I.12. Ernst May, Generalplan för Tirgan. *Granskaren*, juli-augusti 1932, 104.

Bild I.13. Alvar Aalto, "Forscentrum" i Uleåborg, 1943–1944. AAM.

Bild I.14. Alvar Aalto, Springbrunnen framför de offentliga byggnaderna i Uleåborg. *ARK* 1–2/1943, 4.

Bild I.15. Versailles, vy över trädgården. Giedion 1952b, 74.

Bild I.16. Alvar Aalto & Albin Stark, Avesta centrum, 1944. AAM.

Bild I.17. Alvar Aalto, Avesta centrum. AAM.

Bild I.18. Alvar Aalto, Renhornsplanen för Rovaniemi, 1944–1946. AAM.

Bild I.19. Alvar Aalto, Rovaniemi trafikcentrum. AAM.

Bild I.20. Alvar Aalto, Rovaniemi administrativa centrum. AAM.

Bild I.21. Alvar Aalto, Imatra centrum, 1952, modell. AAM.

Bild I.22. Alvar Aalto, Tävlingsbidrag "Curia", Göteborg 1955, gruppen fullt utbyggd. AAM.

Bild I.23. Alvar Aalto, "Curia", Göteborg, torgplanet, 1955. AAM.

Bild I.24. Alvar Aalto, "Curia", Göteborg, reviderat torgförslag. AAM.

Bild I.25. Alvar Aalto & Bo Hertzman-Ericson, tävlingsförslag för regleringen av Drottningtorget i Göteborg, 1956. RSG, Byggnadsnämndens stadsplaneavdelnings arkiv.

Bild I.26. Trafiklösningen vid Drottningtorget, Göteborg. RSG, Byggnadsnämndens stadsplaneavdelnings arkiv.

Bild I.27. Alvar Aalto, Drottningtorget, Göteborg. RSG, Fastighetsnämndens arkiv.

Bild I.28. Alvar Aaltos Curia-förslag och Aaltos & Bo Hertzman-Ericsons förslag till reglering av Drottningtorget inplacerade i Göteborgs stadsbild. *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 14.6.1956.

Bild I.29. Alvar Aalto, Reviderat förslag för Drottningtorget, 1957. RSG, Fastighetsnämndens arkiv.

Bild I.30. Alvar Aalto, Aalto-keskus i Seinäjoki. Foto Hannu Vallas/Lehtikuva.

Bild I.31. Alvar och Elissa Aalto, Tävlingsförslaget "Stadshus" för Seinäjoki, 1958. AAM.

Bild I.32. Alvar Aalto, Seinäjoki centrum, situationsplan, 1968. AAM.

Bild I.33. Helsingfors 1900. *Opaskartta Helsingin kaupungista vuodelta 1900*, <https://hri.fi/data/sv/dataset/opaskartta-helsingin-kaupungista-vuodelta-1900>. 9.5.2018.

Bild I.34. Bertel Jung, förslag till centralpark i Helsingfors, 1911. MFA.

Bild I.35. Bertel Jung, förslag till centralpark i Helsingfors, 1912. MFA.

Bild I.36. Bertel Jung, Förslag till huvudentré till Centralparken, 1912. MFA.

Bild I.37. Bertel Jung, Regleringsförslag för offentliga byggnader i Främre Tölö, 1916. *ARK* 1916, 61.

Bild I.38. Arkitekturbyrå Palmqvist & Sjöström, opera- och utställningsbyggnad på Arkadiabacken, 1917. *ARK* IV/1917, 63.

Bild I.39. Eliel Saarinen, Förslag till stadsplan för Stor-Helsingfors, 1918. MFA.

Bild I.40. Eliel Saarinen, Förslag till stadsplan för Stor-Helsingfors, detalj, 1918. MFA.

Bild I.41. Oiva Kallio, Reviderad stadsplan, 1927. MFA.

Bild I.42. Oiva Kallio, Riksdagshusets omgivning, 1924, modell, detalj. MFA.

Bild I.43. Oiva Kallio, Riksdagshusplatsen, 1924. *ARK* 2/1925.

Bild I.44. Stadsplaneringskontorets förslag till generalplan, 1932, I och III skedet. Stenius 1969, bild 228 a och c.

Bild I.45. P. E. Blomstedt bidrag till stadiontävlingen, 1933. MFA.

Bild I.46. J. S. Sirén, Förslag till reglering av Riksdagshusets omgivning, 1936. Stenius 1969, karta nr 229 b.

Bild I.47. J. S. Sirén, Förslag till reglering av Riksdagshusets omgivning, 1936. ARK 6/1936, 133.

Bild I.48. Väinö Vähäkallio, Förslag till reglering av Riksdagshusets omgivning, 1936. HSA, klipparkiv, Töölön asemakaavoja, US 15.12.1936.

Bild I.49. Utvärderingskommittén, förslag till reglering av Riksdagshusets omgivning, 1938. HSA, klipparkiv, Töölön asemakaavoja, HS 4.10.1938.

Bild I.50. Berndt Aminoff, godkänd reglering av Riksdagshusplatsen. HSA, klipparkiv, Töölön asemakaavoja, Hbl 1.2.1939.

Bild I.51. A. Ervi, V. Revell & K. Rautkari, Förslag till reglering av Riksdagshusplatsen, 1939. *Helsingin Kamppi-Töölölahti-Keskustan suunnitteluprojekti. Suunnittelun lähtöaineisto, suunnitteluhistoria* 18.11.1976, kuvasto, KA 17/2 liite 1476. AAM.

Bild I.52. Aino och Alvar Aalto, "Forum redivivum"/B, situationsplan, Helsingfors, 1948. AAM.

Bild I.53. Aino & Alvar Aalto, "Forum redivivum"/B, Helsingfors, 1948, modell. AAM.

Bild I.54. A. O. Bengts & P. O. Bexelius, Tävlingsbidrag "The New Look", 1949. *Kunnallisteknikka* 1/1950, 274.

Bild I.55. Aarne Ervi, Pentti Ahola & Tapani Nironen, Tävlingsbidrag "Snadist buli stadi", detalj, 1949. *Kunnallisteknikka* 1/1950, 278.

Bild I.56. Yrjö Lindegren & Erik Kråkström, Dispositionsplan, 1954. Lindegren & Kråkström 1955a, plansch I.

Bild I.57. Yrjö Lindegren & Erik Kråkström, Trafiknätet. Lindegren & Kråkström 1955a, 51.

Bild I.58. Yrjö Lindegren och Erik Kråkström, Förslag till stadsplan för Helsingfors centrum 1954. Lindegren & Kråkström 1955a, plansch II.

Bild I.59. Yrjö Lindegren & Erik Kråkström, förslag till stadsplan för Helsingfors centrum, modell, 1954. MFA.

Bild I.60. J. S. Sirén, Förslag till reglering av Riksdagshusplatsen, 1956. ARK 8/1959.

## Del II

Bild II.1. Tölövikens ägarförhållanden i början av 1960-talet. HSA, 345:2, protokoll X/1961, bilaga.

Bild II.2. Schematisk bild av huvudvägnätet. *Förslag till generalplan för Helsingfors* 1960, 68.

Bild II.3. Alvar Aalto, Centrumplan för Helsingfors, skisser. AAM.

Bild II.4. Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1961. MFA, Aalto 13–122.

Bild II.5. Alvar Aalto, Helsingfors centrum 1961, modell. MFA, Aalto 13–2232, foto Pertti Ingervo.

Bild II.6. Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1961. SSB 1/1961, bilaga B.

Bild II.7. Alvar Aalto, Helsingfors centrum 1961, skärningar. SSB 1/1961, bilaga D.

Bild II.8. Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1964. AAM.

Bild II.9. Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1964, modell. MFA, Aalto 13–1211, foto H. Havas.

Bild II.10. Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1964, modell, sedd från väster. MFA, Aalto 13–1418, foto H. Havas.

Bild II.11. Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1964, fasader. *Helsingin keskustasuunnitelma* 1964, ARK 3/1965, 33.

Bild II.12. Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1964, längdskärning. SSB 18/1966, bilaga 25.

Bild II.13. Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1964, Terrasstorget mellersta parkeringsvåningen + 3 – + 5,00. SSB 18/1966, bilaga 23.

Bild II.14. Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1964, Kampen, trafikschema. SSB 18/1966, bilaga 14.

Bild II.15. Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1964, grönområden. SSB 18/1966, bilaga 3.

Bild II.16. Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1964, Västra Böle. SSB 16/1966 bilaga 5.

Bild II.17. Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan, Östra Böle. SSB 18/1966, bilaga 6.

Bild II.18. Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1964, modell. MFA, Aalto 13–894, foto Pietinen.

Bild II.19. Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1964, modell. MFA, Aalto 13–1417, foto Pietinen.

Bild II.20. Lúcia Costa, Brasilia 1957. Stäubli 1966, 18.

Bild II.21. Walter Burley Griffin & Marion Mahoney Griffin, Tävlingsbidrag för utformningen av Canberra 1912. Kostof 1991, 193.

Bild II.22. Olof Thunström & Eskil Sundahl, Förslag till ett nytt centrum för Gustavsberg, 1951. Tyrwhitt, Sert & Rogers 1952, 111.

Bild II.23. Sixtus V & Domenico Fontana, Piazza del Popolo. Jellicoe G. & S. (1975) 2000, 172.

Bild II.24. Bergen i medlet av 1700-talet. Strengell 1922, 32.

Bild II.25. E 42 / EUR, centrum, cirka 1955. Bauer 2009, 277.

Bild II.26. Flera arkitekter under Wallace K. Harrisons ledning. *Lincoln Center*, [https://en.wikipedia.org/wiki/Lincoln\\_Center\\_for\\_the\\_Performing\\_Arts#/media/File:Lincoln\\_Center\\_by\\_Matthew\\_Bisanz.JPG](https://en.wikipedia.org/wiki/Lincoln_Center_for_the_Performing_Arts#/media/File:Lincoln_Center_by_Matthew_Bisanz.JPG), 27.3.2017.

Bild II.27. Passagerarterminalen i Genua hamn. AAM, Pica 1936.

Bild II.28. Augustus forum, modell. *Archaeological Rome*. Lozzi Roma & Edizione Millenium s.a., 34.

Bild II.29. Le Corbusier, Parlamentet i Chandigarh 1953–60. Parlamentet i Chandigarh, <https://secure.alamy.com/Purchase/cust-order-summary.aspx>, 11.5.2017.

Bild II.30. Oscar Niemeyer, Utrikesministeriet i Brasilia. Puppi 1987, 103.



Bild II.31. Canopuskanalen invid Hadrianus villa i Tivoli 100-talet e. Kr. , *Images of Hadrian's Villa*, <https://www.bluffton.edu/homepages/facstaff/sullivanm/italy/tivoli/hadrian%27svilla/hadrian8.html>, 11.5.2017.

Bild II.32. Le Corbusier, Saint-Dié 1945. Cohen 2013, 193.

Bild II.33. Alvar Aalto, Finlandiahusets västra fasad mot parken. Foto, Pekka Sakki/Lehtikuva.

Bild II.34. Alvar Aalto, Finlandiahusets östra fasad, tänkt att ses från Frihetsgatan. Foto, Kimmo Mäntylä/ Lehtikuva.

Bild II.35. Alvar Aalto, Finlandiahuset växer fram ur berggrunden. Foto Jussi Tiainen.

Bild II.36. Frank Lloyd Wright, Fallingwater House, 1936. Waggoner 1996, 29.

Bild II.37. Finlandiahusets gavel sedd från Fågelsången. Foto Jussi Tiainen.

Bild II.38. Dogepalatset i Venedig. Vykort.

Bild II.39. Alvar Aalto, Mörk byggnad, olja 57 x 77 cm, 1960-tal. Kruskopf 2012, 162.

Bild II.40. Alvar Aalto, Vit byggnad, olja, 65 x 81 cm, 1963. Kruskopf 2012, 163.

Bild II.41. Alvar Aalto, Elhuset i Kampen, taklinjerna. Foto Eva Johansson.

Bild II.42. David Helldén, Sergels torg (1959), modell. Rörby 2003, 307.

Bild II.43. Lúcia Costa & Oscar Niemeyer, De tre makernas torg i Brasilia. Stäubli 1966, 63.

Bild II.44. Oscar Niemeyer, Kongressbyggnaden i Brasilia, *100 works, 100 years, 100 photos*, 2008.

Bild II.45. Le Corbusier, Chandigarh. Cohen 2006, 74.

Bild II.46. F. L. Wright, Crystal Height, Washington D.C., 1940. Drexler 1962, bildinlaga.

Bild II.47. Torget i Siena. *Italie* 1998, 76f.

Bild II.48. Utsikten från "Frihetsgatan" österut över Djurgårdsviken. Foto Jussi Tiainen.

Bild II.49. Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan, 1964, skärningar. SSB 18/1966, bilaga 26.

Bild II.50. Alvar Aalto, Skiss, teatern i Delfi, 1953. Schildt 1997, 27.

### Del III

Bild III.1 Aalto, Alvar, Helsingfors centrumplan 1960. K 345 Centrumkommissionen II/1960, bilaga.

Bild III.2. Skämtteckning av Olavi Hurmerinta (OH) i *US* 24.3.1961. AAM, klippböcker.

Bild III.3. Metrokommissionens uppskattning av behovet av metrobanor 1990. Helsingin kaupungin metrotoimikunta, *Mietintö, II Osa*, 1963.

Bild III.4. Metrobyråns förslag för förbättrad kollektiv trafik på sträckan Järnvägsgatorna–Nationalmuseet, s.a. HSA, metrobyråns ritning 482.

Bild III.5. Trafikplaneringsavdelningens förslag till förbättrad busstrafik 1968. Helsingfors stads faktacentral, "Yleisohjelma bussiliikenteen parantamiseksi", 1968.

Bild III.6. Smith & Polvinen, rekommenderat trafiksystem för år 2000. Smith & Polvinen, 1968b, bild 5.

Bild III.7. Smith & Polvinen, väg- och gatunätet i centrum, Smith & Polvinen, 1968b, bild 6.

Bild III.8. H 67-gruppen, alternativ A, 1969. *Helsingin keskusta, asemakaavavallinen selvitys I*, 1969.

Bild III.9. H 67-gruppen, alternativ B, 1969, *Helsingin keskusta, asemakaavavallinen selvitys I*, 1969.

Bild III.10. H 67-gruppen, alternativ C, 1969, *Helsingin keskusta, asemakaavavallinen selvitys I*, 1969.

Bild III.11. H 67-gruppen, busstation för fjärtrafiken, 1969. *Helsingin keskusta, asemakaavavallinen selvitys I*, 1969.

Bild III.12. H 10-gruppens lösning 1967. Maunula (toim.) 1968.

Bild III.13. Delgeneralplan för Kampen 1974. Helsingfors stads faktacentral, Arkk. Tsto J. Katainen, "Kampin osayleiskaava, työraportti" 28.2.1974.

Bild III.14. Alvar Aaltos anteckningar inför uppdraget 1971. MFA, 13–3136, Aalto.

Bild III.15. Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1972. Alvar Aalto, *Helsingin keskustasuunnitelma Töölönlahti-Terassitorialue* 30.12.1972.

Bild III.16. Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1972, modell. MFA, 13–2998, Aalto.

Bild III.17. Alvar Aalto, Helsingfors centrumplan 1972, norra delen. Alvar Aalto, *Helsingin keskustasuunnitelma Töölönlahti-Terassitorialue* 30.12.1972.

Bild III.18. Liikenneteknikka OY:s trafiklösning 1973, byggnadsskede I. Helsingfors stadsplaneringskontor, Liikenneteknikka Oy, "Terassitori, Liikennesuunnitelma 1973-01-31".

Bild III.19. Liikenneteknikka OY:s trafiklösning 1973, fullt utbyggt trafiknät. Helsingfors stadsplaneringskontor, Liikenneteknikka Oy, "Terassitori, Liikennesuunnitelma 1973-01-31".

Bild III.20. Stadsplaneringskontorets "Parkmodell", 1980. AAM, 13 A 538, bilaga till stadsplaneringskontorets offertförfrågan 19.5.1980.

Bild III.21. Aaltobyrå, Förslag till utgångspunkt för utvecklingen av Terrasstorget 1981. Helsingfors stads faktacentral, Arkkitehtitoimisto Alvar Aalto & co, "Terassitorin kaavarunko, Terassitorin alueen kaupunkivallinen tutkiminen, 30.10.1981".

Bild III.22. Arkitektbyrå Jan Söderlund, "Avoin sydän II", 15.9.1987. HSA.

Bild III.23. Arkitektbyrå Arto Sipinen, "Pro Finlandia", 15.9.1987. HSA.

Bild III.24. Arkitekterna Ilmo Valjakka & Kari Mökkälä, "Kaunis uneksija", 15.9.1987. HSA.

Bild III.25. Delgeneralplan för Kampen–Tölövikén. Helsingfors stads faktacentral, *Kamppi-Töölönlahti osayleiskaava, selostus*, Helsingin kaupunginkanslia, yleinen osasto 20.5.1991.

Bild III.26 Arkitektteamet Artto Kajansinkko, "The secret gardens". *Töölönlahden puistoalueiden maisema-arkkitehtuurikilpailu. Palkitut työt, julkistaminen 13.1.1998.*

Bild III.27. Stadsplan för Tölövikén 2002. Helsingfors stadsplaneringskontor.

## KÄLL- OCH LITTERATURFÖRTECKNING

### Förkortningar

AAM	Alvar Aalto-museets arkiv
ARK	Arkkitehti-Arkitekten
ASSF	Socialdemokratiska förbundet
BSA	Bygningstekniska studiearkiv, Köpenhamn
C	Centern
DFFF	Demokratiska Förbundet för Finlands Folk
Hbl	Hufvudstadsbladet
HS	Helsingin Sanomat
HSA	Helsingfors stadsarkiv
IS	Ilta-Sanomat
KHKKH	Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta
LFp	Liberala Folkpartiet
MFA	Finlands arkitekturmuseum
NPr	Nya Pressen
RA	Riksarkivet, Helsingfors
RSG	Region- och stadsarkivet, Göteborg
SAFA	Suomen Arkkitehtiliitto – Finlands Arkitektförbund
Saml	Samlingspartiet
SDP	Finlands Socialdemokratiska Parti
SFP	Svenska Folkpartiet
SLS	Svenska litteratursällskapets arkiv
SS	Suomen Sosiaalidemokraatti
SSB	Stadsstyrelsens betänkande
Stge	Stadsfullmäktige
Stn	Stadsstyrelsen
Stpln	Stadsplaneringsnämnden
US	Uusi Suomi
ÅU	Åbo Underrättelser

### A) OTRYCKTA KÄLLOR

#### Alvar Aaltos centrala anföranden om Helsingfors centrumplan

##### 1960

Aalto, Alvar (1960a), Pm, "Yleisiä suuntaviivoja Helsingin kaupungin keskustan muotoiluun nähden". HSA, K 345, Arbetsutskottet 2/1960, 18.3.1960, bilaga.

Aalto, Alvar (1960b), Pm, "Yleisiä suuntaviivoja Helsingin kaupungin keskustan muotoiluun nähden, II osa. Julkiset rakennukset", 10.6.1960. HSA, K 345, Centrumkommissionen III/1960, bilaga.

##### 1961

Aalto, Alvar (1961a), "Akateemikko Alvar Aalto Helsingin kaupungintalolla", 21.3.1961. AAM, 13A 42.

Aalto, Alvar (1961b), "Helsingfors stads nya centrum 1961". AAM, 13 A 20.

##### 1963

Aalto, Alvar (1963a), "Helsingin keskustasuunnitelmaan kuuluvan n.k. 'Tasavallatorin' merkitys ja pääpiirteet". HSA, K 345 Arbetsutskottet 5/1963, bilaga.

Aalto, Alvar (1963b), "Julkiset rakennukset", 19.4.1963. HSA, K 345 Arbetsutskottet 11/1963, bilaga.

##### 1964

Aalto, Alvar (1964a), Utdrag ur akademiledamoten Alvar Aaltos framförande vid publiceringen av Helsingfors centrum 24.11.1964. AAM, 13 A 134.

#### Alvar Aalto-museets arkiv (AAM), Helsingfors och Jyväskylä

Arkiv för Jyväskylä, "En amerikansk stad i Finland", Uleåborg, Avesta, Rovaniemi, Imatra och Göteborg, beskrivningar och pm.

Brevarkiv, brevväxling med kolleger, organisationer, Helsingfors stads beslutande organ och tjänstemän. Dokument och beskrivningar förknippade med Helsingfors centrumplan 1961, 1964 och 1972.

Klipparkiv, tidningsartiklar förknippade med Aalto. *Le livre du plan d'aménagement et d'Organisation Générale de la région pariesienne de 1960.*

Ritnings- och bildarkiv, material förknippat med Aaltos centrumplaner.

Töölönlahti-Terassitori-komitea (Aurakommittéen), protokoll.

Utgångsmaterial för Alvar Aaltobyråns förslag till dispositionsplan 1981.

#### Antero Aarvalas arkiv

Smith, Wilbur & Associates och Insinööritoimisto Pentti Polvinen (1968b), *Trafikundersökning för Helsingfors stadsregion, sammandrag*, 1968.

Väinö Suonios anförande "Memento metron merkeissä" på stadsplaneringsnämndens möte 23.10.1968.

#### Brages pressarkiv

Tidningsurklipp förknippade med Helsingfors centrumplanering.

#### Eva Johanssons arkiv

Anteckningar och bandupptagningar av intervjuer och diskussioner med personer som varit involverade i centrumplaneringen. Se fullständig lista under punkt D) Intervjuer och muntlig information.

Brev av Jorma Pankakoski 28.11.2013.

Jorma Pankakoski, minnesanteckningar.

Jorma Pankakoski, "Ryhmä H 67:n työskentelyn sisältö ja luonne", 2011.

#### Finlands arkitekturmuseum (MFA)

Bildsamlingen, Tölövikén, ritningar och fotografier av modeller.

Erik Kråkströms arkiv, dokument förknippade med stadsplanen 1954, Brevväxling 1954–1957.

Intervjuer gjorda av Rakennustaiteen seura – Samfundet för byggnadskonst:

Aulis Blomstedt, haastattelu 11.6.1973, haastattelijana Kirmo Mikkola.

Hilmer Brommels, haastattelu syksyllä 1973, haastattelijoina Maija Kairamo & Timo Keinänen.

Juhani Pallasmaan haastattelu, haastattelijana Aino Niskanen, Helsinki 1999.

Kristian Gullichsenin haastattelu, Aino Niskanen, Helsinki 27.12.2000.

”Kaupunkisuunnittelun perustuslaki (CIAM)”  
Yrjö Lindegrens arkiv, CIAM-dokument.

### Helsingfors stadsarkiv (HSA)

Fastighetsnämndens protokoll 1962.  
Klipparkiv, Tölö stadsplaner, tidningsurklipp främst från 1930-talet.  
Kommittéer:  
K 131 Keskustan asemakaavakomitea 1950–1954.  
K 240 Linja-autoasematoimikunta 1962–1964.  
K 241 Kaupunginteatterin suunnittelu-toimikunta 1961–1964.  
K 254 Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitea, 1955–1958.  
K 258 Helsingin kaupungin metrotoimikunta 1959–1965, (Metrokommissionen).  
K 310 Linja-autoaseman huoneohjelmakomitea 1963–1964.  
K 325 Teatteritalokomitea 1956–1958.  
K 326 Kaupunginteatterin huoneohjelmatoimikunta 1959.  
K 345 Helsingin keskustan asemakaavan edelleen kehittämistä käsittelevä toimikunta 1958–1964 (Centrumkommissionen).  
K 359 Konserttitaloimikunta 1962–1968.  
Stadsfullmäktiges (Stge) protokoll med bilagor, 1950–2002.  
Stadsplaneringsnämndens (Stpln) föredragningslistor.  
Stadsplaneringskontoret, verkschefens föredragnings- och beslutslistor.  
Stadsplaneringsnämndens protokoll med bilagor, 1966–1990.  
Stadsstyrelsens betänkanden (SSB), 3/1950, 1/1961, 18/1966, 22/1983.  
Stadsstyrelsens (Stn) föredragningslistor.  
Stadsstyrelsens planeringsavdelnings protokoll.  
Stadsstyrelsens protokoll med bilagor, 1950–1990.  
Teuvo Auras arkiv, tal och föredrag.  
Tölvikens stadsplaner.

### Helsingfors stads faktacentral

Generalplaneförslag, generalplaner.  
Promemorior.  
Rapporter och utredningar.

### Helsingfors stadsplaneringskontor

Liikenneteknikkas trafikutredning 1973.  
Tölvikens stadsplan 2002.

### Jaakko Kontios arkiv

”Ylipormestari Lauri Aho ja Helsingin kaupunginarkkitehti”, 2.5.1994.

### Jorma Pankakoskis arkiv

H 67-dokument: Olavi Terho, Förord till utställningsmaterialet 28.1.1970.

### Lars Hedmans arkiv

Handlingar förknippade med centrumplaneringen på 1970- och 1980-talen.  
Brev till Alvar Aalto och kolleger.  
Tidningsurklipp om Helsingfors stadsplanering.

### Olli Laines arkiv

Klippböcker, tidningsartiklar och diverse material med anknytning till metroplaneringen 1968–1977.

### Riksarkivet, Helsingfors (RA)

Lauri Ahos arkiv, manuskript, tal 1959, 1964–1967.  
Järnvägsstyrelsen, generaldirektörernas brev 1943–1973.

### Svenska litteratursällskapets arkiv (SLS)

Göran Schildts brevarkiv, brev från Juhani Pallasmaa till Göran Schildt.

### Veli Himanens arkiv

Handlingar förknippade med planeringen av busstrafiken i medlet av 1960-talet.

### Arkitektur- och designcenters arkiv (Arkdes), Stockholm

Alvar Aalto-arkivet, Avesta, ritningar.  
Sven Markelius arkiv.

### Avesta kommunarkiv

Avestaförslaget, tidningsurklipp.

### Region- och stadsarkivet Göteborg (RSG)

Byggnadsnämndens arkiv, Drottningtorgtävlingen 1955–1986; Tävlingsbidrag och ritningar för kommunala förvaltningsbyggnader.

Byggnadsnämndens stadsplaneavdelnings arkiv, tävlingsbidrag och ritningar för regleringen av Drottningtorget.

Fastighetsnämndens arkiv, ritningar för Aaltos lösning av regleringen för Drottningtorget.

### Det Kongelige Danske Kunstakademi, Bygningstekniska studiearkiv (BSA)

Handlingar angående centrumförnyelse.

## B) TRYCKTA KÄLLOR

*Helsingin kaupungin kunnallishallinto* 1965–1974.

*Helsingin kaupungin taloussuunnitelmat.*

*Helsingin kaupungin virastot ja laitokset* 1965–1974.

*Helsingin kaupungin vuosikertomukset.*

*Helsingfors stadsfullmäktiges beslut* 1950–2002.

*Helsingfors stads kommunalkalender* 1959–1991.

*Helsingfors stadsstyrelsens betänkanden* (SSB), 3/1950, 1/1961, 5/1964, 18/1966, 22/1983.

*Kaupungin suunnitteluviraston toimintakertomukset.*

*Kertomus Helsingin kaupungin kunnallishallinnosta* (KHKKH) 1960, 1966, 1967, 1972.

Aalto, Alvar, *Helsingin keskustasuunnitelma: Töölönlahti-Terasitorialue. Pm koskien Helsingin keskustan yleissuunnitelman yksityiskohtia* 30.12.1972.

Aalto, Alvar, *Imatra. Kauppalan yleisaseemakaava*, 1952.

Aminoff, Berndt (1932a), ”Frågor rörande Helsingfors stadsplan 1915–1931”, *Förslag till generalplan för Helsingfors stads centralare delar*, Helsingfors stads fastighetskontor, 1932.

Aminoff, Berndt (1932b), ”Förslag till generalplan”, *Förslag till generalplan för Helsingfors stads centralare delar*, Helsingfors stads fastighetskontor, 1932.

- Brunila, Birger, *Suur-Helsingin asemakaavakysymyksiä – Stadsplanefrågor i Stor-Helsingfors*, Helsingin kaupungin kiinteistölautakunnan julkaisuja; 2, Helsinki: Helsingin kaupungin kiinteistötoimisto, 1945.
- City Plan Vest*, udarbejdet af byplankontorets general planafdeling under stadsingenjörens direktorat, København, 1958.
- Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitea 1958, *Mietintö, I osa*, 1959.
- Hedman, Lars m.fl., *Helsingfors stadsplanering*, 1974.
- Helsingfors generalplan 1992, Utvecklingsbild*, Helsingin kaupunginkanslia, 1992.
- Helsingin kaupungin metrotoimikunta, *Mietintö, II Osa*, 1963.
- Helsingin kaupunki, Kamppi-Töölönlahti, Aatekilpailu 29.4–29.11.1985, Ohjelma*, 1984.
- Helsingin keskiosien asemakaavakilpailu 1948. Kilpailuohjelma*, 1948.
- Helsingin keskusta, Asemakaavallinen selvitys I: Töölönlahti, Terassitori, Kamppi, Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Asemakaavaosasto H 67*, 1969.
- Kamppi-Töölönlahti aatekilpailu. Idétävling om Kampen-Tölövikén*, 1986.
- Kamppi-Töölönlahti osayleiskaava, selostus*, Helsingin kaupunginkanslia, yleinen osasto 20.5.1991.
- Kamppi-Töölönlahti osayleiskaavehdotuksen selostus 26.6.1990, Helsinki, KSV, Hallinto-osaston selvityksiä, 1990:10*.
- Saarinen, Eliel, "Lausunto eräistä Helsingin kaupungin asemakaavakysymyksistä, 1931", *Helsingin kaupungin keskiosien yleiskaavaehotus*. Helsingin kaupungin kiinteistötoimisto, 1932.
- Schönbeck, Gun, *Aalto i Göteborg, Utställningskatalog*, Region- och Stadsarkivet Göteborg och Göteborgs Stadsmuseum, 2003.
- SDP, ohjelmia, kannanottoja, hyväksytyt SDP:s XXVIII puoluekokouksessa Turussa 1969*.
- Smith, Wilbur & Associates & Insinööritoimisto Pentti Polvinen (1968a), *Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus, 1968*.
- Smith, Wilbur & Associates & Insinööritoimisto Pentti Polvinen (1968b), *Trafikundersökning för Helsingfors stadsregion. Sammandrag, 1968*.
- Töölönlahden puistoalueiden maisema-arkkitehtuurikilpailu, Landscape Architecture Competition for Töölönlahti Parks. Palkitut työt, julkistaminen, Prize-winning announcement, 13.1.1998*.
- Töölönlahti-Terassitori-alueen kaavarunko 5.10.1972*.
- Dagens Nyheter* 1944.
- Finnish Trade Review* 1944.
- Finsk Kommunalidskrift* 1925, 1961.
- Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* 1956.
- Helsingin Sanomat (HS)* 1938–2016.
- Historisk Tidskrift för Finland* 2003, 2007.
- Hufvudstadsbladet (Hbl)* 1931–1973.
- Ilta-Sanomat (IS)* 1964, 1970.
- Insinööriutiset* 1971.
- Kunnallistekniikka-Kommunalteknik* 1991.
- Neue Zürcher Zeitung* 1959.
- Nya Pressen (NPr)* 1969.
- Ptah* 1997.
- Rakennustekniikka* 1964, 1965.
- Sisä-Suomi* 1928.
- Stockholms-Tidningen* 1944.
- Suomen Kuvalehti* 1961.
- Suomen Sosiaalidemokraatti (SS)* 1961, 1963, 1964, 1969, 1970, 1973.
- The Architectural Review* 1947, 1948.
- The Technology Review* 1940.
- Tulenkantaja* 1929.
- Uusi Suomi (US)* 1927, 1936, 1964.
- Åbo Underrättelser (ÅU)* 1964.

## D) INTERVJUER OCH MUNTLLIG INFORMATION

## C) TIDNINGAR OCH TIDSKRIFTER

- Aftonbladet s.a.*
- Architectural Design* 1962, 1979.
- Architectural Forum* 1940, 1966.
- Arkki-arkitekten (ARK)* 1911–1980.
- Arkki-arkitehtuutiset* 1981.
- Byggmästaren* 1930, 1944.
- Antero Aarvala, diplomingenjör, Helsingfors 11.12.2009.
- Eric Adlercreutz, arkitekt, Helsingfors 19.5.2005.
- Rune Filipsson, arkitekt, Grankulla 9.9.2011.
- Heikki Havas, fotograf, Helsingfors 26.10.2005.
- Anders Hedman, arkitekt, Helsingfors 18.6.2012.
- Mona Hedman, arkitekt, Helsingfors 18.6.2012.
- Veli Himanen, diplomingenjör, Esbo, 21.8.2012.
- Anja Hämäläinen, arkitekt, Helsingfors 24.5.2012; 19.6.2012.
- Jaakko Itälä, (LFP) 14.11.2011.
- Jaakko Kontio, arkitekt, Helsingfors 19.10.2011.
- Erik Kråkström, arkitekt, Helsingfors 18.5.2005.
- Olli Laine, diplomingenjör, Helsingfors 19.5.2010.
- Erkki Linturi, vicehäradshövding, Helsingfors 21.10.2011.
- Pentti Murole, diplomingenjör, Helsingfors 20.6.2005.
- Lauri Nordberg, vicehäradshövding, (SDP), Helsingfors 11.11.2011.
- Jorma Pankakoski, arkitekt, Helsingfors 12., 22. & 29.9.2011; 6.10.2011; 19. & 24.5.2012.
- Pentti Poukka, chefredaktör (Saml), Helsingfors 9.6.2010.
- Jouko Rantanen, diplomingenjör, Helsingfors 25.5.2010.
- Heikki Salmivaara, diplomingenjör, Helsingfors 26.6. och 14.8.2012.
- Göran Schildt, författare, konsthistoriker, Ekenäs 11.10.2005.
- Risto Sänkiäho, professor emeritus (SDP), Tammerfors 2.10.2011.
- Ann-Marie Wangel, arkitekt, Helsingfors 30.3.2011.

## E) LITTERATUR

### a) Opublicerad litteratur

- Andersen, Søegaard, Mogens m.fl., *Kommuneplanlægning og byformelse i København – skattepoletig eller byforbedring*, Kunstakademiets Arkitektskole, København, 1979.
- Fredrikson, Jan, *Aaltohuset – Om stadsplanering i Avesta 1920–1946*, Högskolan i Falun/Borlänge 1991.
- Fredrikson, Jan, *Aaltoprojektet. Om kommunalt beslutsfattande i svensk småstad 1938–1946*. C-uppsats i historia, Uppsala universitet, 1992.
- Johansson, Eva, *Alvar Aaltos centrumplan 1961–1964, Ett konstverk*, Pro gradu-avhandling, Åbo Akademi, 2003.
- Maunula, Jarmo (toim.), *H 10 Helsinki-tutkimus*, Teknillinen korkeakoulu, arkkitehtiosasto, 1968.
- Nurmela, Seija, *Tavoitteena kaupungin sydän. Alvar Aalto Lakeuden risti ja Seinäjoen keskus*, Pro gradu, Helsingin Yliopisto, 2008.
- Penttilä, Jaakko, *Kaupungin kasvot: Alvar Aallon kaupunkikeskus Seinäjoella*, Diplomityö, Tampereen teknillinen yliopisto, (2009) 2011.
- Salmela, Ulla, *Otto-I. Meurmanin Mikkelin asemakaavat 1928–1936: Tavoitteena kaunis kotipaikka sekä jokapäiväiselle elämälle viihtyisä kehys*, Pro gradu, Jyväskylän yliopisto, taidehistorian laitos, 1997.
- Virta, Anna-Maija, *Postitalot instituutorakennuksina*, Helsinki: Helsingin yliopiston taidehistorian laitos (THL), Sivuaineen syventävien opintojen tutkielma, 1997.
- Wiksten Desjardins, Susan, *The city centre and the suburb. City planning during the 1950s and 1960s in Stockholm and Helsinki*, Pro gradu-avhandling, Åbo Akademi University, 2003.

### b) Publicerad litteratur

- Aalto, Alvar & Albin Stark S.son, "Avesta stadscentrum", *Byggmästaren*, 23/1944, 434ff.
- Aalto, Alvar, "Bostadsbebyggelse på gammal stadsplan", *Byggmästaren*, 1930.
- Aalto, Alvar, "Bostadsfrågans geografi", *Arkitektur och samhälle, Spektrum*, 1932, 87–92.
- Aalto, Alvar, "Bostadsystem i USSR", *Granskaren*, juli-augusti, 1932, 104.
- Aalto, Alvar, "Byggnadskonst i Karelen", 1941, Schildt (red.) 1973, 53–56.
- Aalto, Alvar, "De offentliga byggnadernas dekadans", *Arkitehti-Arkitekten*, 9–10/1953, 146f.
- Aalto, Alvar, "Det mellanfinländska landskapets byggnadskonst" (1925), Schildt, Göran, *Det vita bordet. Alvar Aaltos ungdom och grundläggande konstnärliga idéer*, Helsingfors: Söderström, 1982, 206–210.
- Aalto, Alvar, "E. G. Asplund in memoriam", *Arkitehti-Arkitekten*, 1940.
- Aalto, Alvar, "Ein Brief von Finnland", *Bauwelt*, 25/1931, Schildt (ed.) 1997, 85f.
- Aalto, Alvar, "Finland", *The Architectural Forum*, June, 1940.
- Aalto, Alvar, "Folkpensionsanstalten Helsingfors, arkitektoniska synpunkter", *Arkitehti-Arkitekten*, 1–2/1958, 9–10.
- Aalto, Alvar, "Forellen och fjällbäcken", 1947, Schildt (red.) 1973, 61ff.
- Aalto, Alvar, "Form as a symbol of artistic creativity", manuskript för ett tal vid Uleåborgs universitet 8.8.1968, Schildt (ed.) 1997, 180-183.
- Aalto, Alvar, "Interview for Finnish Television, July 1972, Schildt (ed.) 1997, 269–275.
- Aalto, Alvar, "I stället för en artikel", *Arkitehti-Arkitekten*, 1–2/1958.
- Aalto, Alvar, "Itsenäisyyden muistomerkki – Stadion", *Uusi Suomi*, 25.11.1927.
- Aalto, Alvar, "Konst och teknik. Installationstal i Finlands Akademi 3.10.1955", Schildt (red.) 1973, 74–78.
- Aalto, Alvar, "Konstruktionernas och materialens inverkan på den moderna arkitekturen", Föredrag vid Nordiska byggnadsdagarna i Oslo, 1938, Schildt (red.) 1973, 44.
- Aalto, Alvar, "Mellan humanism och materialism." Föredrag vid Wiens arkitektförbund 1955, Schildt (red.) 1973, 82.
- Aalto, Alvar, "Min vän kapten 'af Looping'", *Kerberos*, 2/1921, 10.
- Aalto, Alvar, "Motiv från flydda tider", 1922, Schildt (red.) 1973, 14f.
- Aalto, Alvar, "Målare och murare", 1921, Schildt (red.) 1973, 11ff.
- Aalto, Alvar, "Oulu. Koskikeskuksen arkkitehtoninen ratkaisu", *Arkitehti-Arkitekten*, 1–2/1943, 2–5.
- Aalto, Alvar, "Quo vadis Helsingfors", *Hufvudstadsbladet*, 5.12.1954.
- Aalto, Alvar, "Rationalismen och människan", Föredrag vid Svenska Slöjdföreningens årsmöte 9.5.1935, Schildt (red.) 1973, 36–40.
- Aalto, Alvar, "Reconstruction of Rovaniemi, the main town of Finnish Lapland. A story common to all war-swept countries", *Finnish Trade Review*, 1944, 137–140.
- Aalto, Alvar, "RIBA Discourse 1957", *Architectural Design*, 12/1979, 2–5.
- Aalto, Alvar, "Rikspanering och kultur mål. Festföredrag vid Suomen Kulttuurirahastos 10-årsjubileum" 1949, Schildt (red.) 1973, 64–67.
- Aalto, Alvar, "Rovaniemi Rediviva. Rovaniemen kauppalan asemakaava ja jälleenrakennussuunnitelma", *Arkitehti-Arkitekten*, 11–12/1945, 127–145.
- Aalto, Alvar, "Speech at the Helsinki University of Technology Centennial Celebration", December 5, 1972, Schildt (ed.) 1997, 282ff.
- Aalto, Alvar, "Stadsplanering och offentliga byggnader", Anförande under SAFA:s kongress för planering av Stor-Helsingfors 22.4.1966, Schildt (red.) 1973, 95–97.
- Aalto, Alvar, "Stockholmsutställningen II", *Arkitehti-Arkitekten*, 1930, Schildt (red.) 1973, 23ff.
- Aalto, Alvar, "The Humanizing of Architecture", *The Technology Review*, Nov. 1940, Schildt (ed.) 1997, 102–107.
- Aalto, Alvar, "The international status of Finnish art", Tal vid Suomen Kulttuurirahastos seminarium 8.1.1962, Schildt (ed.) 1997, 276–280.

- Aalto, Alvar, "Väckelserop till dem som bygger städer", *Finsk kommunaltidskrift* 7/1961, 348–351.
- Aalto, Elissa & Karl Fleig (Red./réd./ed.) *Alvar Aalto. Projekte und letzten Bauten – Projets et dernières Œuvres - Projects and Final Buildings / Band 3*, Zürich: Artemis, 1978.
- Aaltonen, Markus, "Alvar Aallon ajattelussa musta antoi valkoiselle ryhtiä", *Helsingin Sanomat*, Mielipide 11.2.2016.
- Aaltonen, Markus, *Näkyhän se varmasti: Alvar Aalto ja Seinäjoki*, [Seinäjoki]: Veterator, 2004.
- Aho, Lauri, "Byggandet av huvudstadens centrum är framför allt en riksfråga", *Finsk kommunaltidskrift* 4/1961, 182f.
- Albers, Gerd, *Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa. Begegnungen, Einflüsse, Verflechtungen*, Braunschweig: Vieweg, 1997.
- Alexander, Christopher, "Kaupunki ei ole puu", *Arkkitehti-Arkitekten*, 7–8/1966, 120–126.
- Alofsin, Anthony, "Frank Lloyd Wright and Modernism", Riley, Terence & Peter Reed (ed.), *Frank Lloyd Wright, Architect*, New York, NY: The Museum of Modern Art, 1994, 32–57.
- Anderson, Stanford, Gail Fenske & David Fixler (ed.), *Aalto in America*, New Haven and London: Yale University Press 2012.
- Andreas, Paul, "Oscar Niemeyer and Landscape", Andreas, Paul & Ingeborg Flagge (Hrsg./ed.), *Oscar Niemeyer. Eine Legende der Moderne/A Legend of Modernism*, Frankfurt am Main, Deutsches Architektur Museum, Basel: Birkhäuser, 2003.
- Archaeological Rome*, Lozzi Roma & Edizione Millenium s.a.
- Asplund, Gunnar m.fl., *Acceptera*, Faksimilutgåva av 1931 års upplaga med efterskrift av Anders Åman, Stockholm: Tiden, 1980.
- Aura, Teuvo & Pertti Mustonen, *Sovittelen*, Espoo: Weilin & Göös, 1982.
- Auvinen, Kirsti, *Isokenkäisten maa: Yhdyskuntasuunnittelun taustavoimat*, Helsinki: Otava, 1971.
- Avermaete, Tom, "Mat-Building. Team 10's Reinvention of the Critical Capacity of the Urban Tissue", Risselada, Max & Dirk van den Heuvel (ed.), *TEAM 10, 1953–81, in search of a Utopia of the present*, Rotterdam: NAI Publishers, 2005, 307–313.
- Backman, Jarl, *Rapporter och uppsatser*, Lund: Studentlitteratur, 1998.
- Bauer, Franz, J., *Rom im 19. und 20 Jahrhundert. Konstruktion eines Mythos*, Regensburg: Verlag Friedrich Pustet, 2009.
- Blain, Catherine, "Le Carré Bleu. A Brief History of the Journal, its Editorial Policy and its Relationship to Team 10 (1958–2001)", Risselada, Max & Dirk van den Heuvel (ed.), *TEAM 10, 1953–1981, in search of a Utopia of the present*, Rotterdam: NAI Publishers, 2005.
- Blau, Eve, "Vienna around 1910", Blau, Eve & Monika Platzer (ed.), *Shaping the Great City: Modern Architecture in Central Europe, 1890–1937*, Munich: Prestel 1999, 125–135.
- Blau, Eve & Monika Platzer (ed.), *Shaping the Great City: Modern Architecture in Central Europe, 1890–1937*, Munich: Prestel 1999.
- Blomstedt, Pauli, Ernesti, "Helsingfors framtid I–III", *Arkitekten*, 1932.
- Blomstedt, Pauli, Ernesti & Yrjö Blomstedt, *P. E. Blomstedt – Arkkitehti*, Helsinki: Suomen arkkitehtiliitto, 1951.
- Blåfield, Antti, *Loistavat Erkot: Patruunat ja heidän päätoimittajansa*, Helsinki: Otava, 2014.
- Bodenchatz, Harald, *Rom – Moskau – Berlin: Städtebau und Diktatur, Kunst und Propaganda im Streit der Nationen 1930–1945*, Berlin: Deutsches historisches Museum 26.1–29.4.2007, 2007.
- Bosman, Jos, "Team 10 out of CIAM", Risselada, Max & Dirk van den Heuvel (ed.), *TEAM 10, 1953–81, in search of a Utopia of the present*, Rotterdam: NAI Publishers, 2005, 246–251.
- Bourdieu, Pierre & Randal Johnson, *The Field of Cultural Production: Essays on Art and Literature*, Cambridge: Polity Press, 1993.
- Bourdieu, Pierre, *Kultur och kritik. Anföranden av Pierre Bourdieu*, 2. omarbetade upplagan, Göteborg: Daidalos, (1984) 1997.
- Bourdieu, Pierre, *Konstens regler. Det litterära fältets uppkomst och struktur*, Stockholm/Stehag: Brutus Östlings bokförlag, 2000.
- Bourdieu, Pierre, *Kultursociologiska texter*, Lidingö: Salamander, 1986.
- Broby-Johansen, R., *Konstordbok. 6000 konsttermer från A till Ö*, Stockholm: B Wahlströms Bokförlag AB, 2000.
- Broms, Bengt, *Elämä sivusta, sisältä, sitoutumatta*, Juva: Söderström, 1986.
- Brunila, Birger & J[ohan] S[igrid] Sirén, "Ehdotukset eduskuntatalon ympäristön järjestyksi" *Arkkitehti-Arkitekten* 6/1936.
- Brunila, Birger, "Stadsplanering 1918–1945", *Helsingfors stads historia V:1*, Helsingfors 1964.
- Bueckschmitt, Justus, *Ernst May: Bauten und Planungen: Band 1*, Stuttgart 1963.
- Byggnadslag*, Given i Nådendal den 16 augusti 1958 enligt Riksdagens beslut.
- Castrén, Reino, "Helsingin keskustan kehittämisprobleemit asemakaavakilpailun valossa", *Teknillinen aikakauslehti*, 9/1950, 171–187.
- Castrén, Reino, "Helsingin metrosuunnitelma", *Rakennustekniikka*, 7/1964, 485–499.
- Čeferin, Petra, *Constructing a Legend. the International Exhibitions of Finnish Architecture 1957–1967*, Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 945, 2005.
- Charrington, Harry, "We don't need to be so dogmatic", Charrington, Harry & Vezio Nava, *Alvar Aalto: The Mark of the Hand*, Helsinki: Rakennustieto, 2011, 49–101.
- Charrington, Harry & Vezio Nava, *Alvar Aalto: The Mark of the Hand*, Helsinki: Rakennustieto, 2011.
- Choay, Françoise, *L'Urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, Éditions du Seuil, (1965) 2014.
- Chudoba, Minna, *Kaupunkia etsimässä, Eliel Saarinen Amerikassa 1923–1950*, Tampere: Tampereen teknillinen yliopisto – Tampere University of Technology, 2011.
- CIAM 8, Report of Hoddesdon Conference, July 1951*, Hoddesdon, 1951.

- Cohen, Jean-Louis, *Le Corbusier: An Atlas of Modern Landscapes*, New York: Museum of Modern Art, 2013.
- Cohen, Jean-Louis, *Le Corbusier, 1887–1965. The Lyricism of Architecture in the Machine Age*, Köln: TASCHEN GmbH, 2006.
- Curtis, William J. R., "Modernismi, luonto, traditio: Aallon myyttiset maisemat – Modernism, natur, tradition: Aaltos myttiska landskap", Tuomi, Timo, Kristiina Paatero & Eija Rauske (toim.), *Alvar Aalto seitsemässä talossa. Tulkintoja arkkitehdin elämäntyöstä – Alvar Aalto i sju hus. Tolkningar av en arkitekts livsverk*, Helsinki: Suomen rakennustaiteen museo, 1998, 131–141.
- Davidsson, Aki, Markku Lahti & Kaarina Mikonranta, *Kosketuksia Alvar Aaltoon*, Jyväskylä: Alvar Aalto-museo, 1998.
- Domhardt, Konstanze, Sylva, *The Heart of the City, Die Stadt in den transatlantischen Debatten der CIAM 1933–1951*, Zürich 2012.
- Drexler, Arthur, *The drawings of Frank Lloyd Wright*, New York: Horizon Press, 1962.
- Eriksson, Emelie, *Stockholm med modernismen i centrum. Cityomdanningen ur ett aktörs- och ett mediaperspektiv*, Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet, 2004.
- Eriksson, Eva, *Den moderna stadens födelse. Svensk Arkitektur 1890–1920*, Stockholm: Ordfronts förlag, 1990.
- Fenske, Gail, "Aalto, Wurster, and the 'New Humanism'", Anderson, Stanford, Gail Fenske & David Fixler (ed.), *Aalto and America*, New Haven and London: Yale University Press, 2012, 113–135.
- Feuerstein, Günther, *Urban Fiction. Strolling through Ideal Cities from Antiquity to the Present Day*, Stuttgart: Menges, 2008.
- Fishman, Robert, *Urban utopias in the twentieth century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright and Le Corbusier*, New York: Basic books, 1977.
- Flyvbjerg, Bent (1992a), *Rationalitet og magt. Bind 1, Det konkrete videnskab*, København: Akademisk forlag, (1991), 1992.
- Flyvbjerg, Bent (1992b), *Rationalitet og magt. Bind 2, Et case-baseret studie af planlægning, politik og modernitet*, København: Akademisk forlag, (1991), 1992.
- Forty, Adrian, *Words and Buildings: A Vocabulary of Modern Architecture*, London: Thames & Hudson, 2000.
- Frampton, Kenneth (ed.), *Modern Architecture: A Critical History*, 3, London: Thames and Hudson, (1980) 2000.
- Frank Lloyd Wright – Letters to Architects*. Selected and with Commentary by Bruce Brooks Pfeiffer, 2nd printing, London: Architectural Press, 1987.
- Förslag till generalplan för Helsingfors*, Helsingfors: Helsingfors publikationer Nr 9, 1960.
- Gaardmand, Arne, *Dansk Byplanlægning 1938–1992: Arkitektens forlag*, 1993.
- Giedion, Sigfried (1952b), *Space, Time and Architecture: The Growth of a New Tradition*, 2. ed., Cambridge (Mass.): Harvard University Press, (1941) 1952.
- Giedion, Sigfried (1952a), "The Heart of the City: a summing-up", Tyrwhitt, J., J. L. Sert & E. N. Rogers (ed.), *The Heart of the City: towards the Humanisation of Urban Life*, London: Lund Humphries 1952, 159–163.
- Great Britain Ministry of Transport, *Traffic in Towns a Study of the Long Term Problems of Traffic in Urban Areas*, London 1963.
- Gropius, Walter, "The Human Scale", Tyrwhitt, J., J. L. Sert & E. N. Rogers (ed.), *The Heart of the City: towards the Humanisation of Urban Life*, London: Lund Humphries 1952, 53–63.
- Gullberg, Anders (2001a), *City: Drömmen om ett nytt hjärta: Moderniseringen av det centrala Stockholm 1951–1979. Del 1*, Monografier utgivna av Stockholms stad, Stockholm: Stockholmia, 2001.
- Gullberg, Anders (2001b), *City: Drömmen om ett nytt hjärta: Moderniseringen av det centrala Stockholm 1951–1979. Del 2*, Monografier utgivna av Stockholms stad, Stockholm: Stockholmia, 2001.
- Hakala-Zilliacus, Liisa-Maria, *Suomen Eduskuntatalo. Kokonaistaideteos, itsenäisyysmonumentti ja kansallisen sovinnon representaatio*, Helsinki: Suomen kirjallisuuden seura, 2002.
- Hall, Peter, *Världsstäderna*, Stockholm: Aldus, 1966.
- Hall, Thomas, *Huvudstad i omvandling. Stockholms planering och utbyggnad under 700 år*, Stockholm: Sveriges radio, (1999) 2002.
- Hall, Thomas (red), *Perspektiv på planering. Frågeställningar och frontlinjer inom planeringshistorisk forskning*, Uppsala: Humanistisk-samhällsvetenskapliga forskningsrådet, 1991.
- Hall, Thomas (2011), "Urban Planning in Sweden", Hall, Thomas (ed.), *Planning and Urban Growth in the Nordic Countries*, New York: Taylor & Francis, (1991) 2011, 167–246.
- Hankonen, Johanna, *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta: Suunnittelujärjestelmän läpimurto suomalaisten asuntoalueiden rakentamisessa 1960-luvulla*, Tampereen teknillinen korkeakoulu: Otatiето, Gaudeamus, 1994.
- Hannukkala, Veikko, O., "Välähdyksiä Finlandiatalon rakentamisesta ja ajasta", Kämäräinen, Eija & Arja Lehtonen (toim.), *Alvar Aalto ja Helsinki – Alvar Aalto och Helsingfors*, Porvoo, Helsinki, Juva: Söderström, 1998.
- Hansen, Oskar, "Alvar Aalto", *Arkkitehti-Arkitekten* 7–8/1976, 38.
- Hansen, Peter, Mandal, "Modernismen i Italien", Caldenby, Claes & Erik Nygaard (red.), *Arkitekturteoriernas historia*, Stockholm: Forskningsrådet Formas, 2011, 299–313.
- Hausen, Marika, "Kaupunkikirurgia & Monumentaalinen muoto. 'Die Stadtkrone', kaupungin kruunu", Hausen, Marika m. fl., *Eliel Saarinen Suomen aika*, Helsinki: Suomen rakennustaiteen museo, (1990) 2002.
- Heinonen, Raija-Liisa, *Funktionalismen läpimurto Suomessa*, Helsinki 1978.
- Helander, Vilhelm, "Arkkitehtuurin asema ja ympäristön muutos", Kallio, Veikko, Aimo Reitala & Päiviö Tommila (toim.), *Suomen kulttuurihistoria. 3. Itsenäisyyden aika*, Porvoo: WSOY, 1982.



- Helander, Vilhelm & Mikael Sundman, *Vems är Helsingfors? Rapport från innerstaden 1970*, Borgå 1970.
- Helsingin kadunnimet, Helsinki: Helsingin kaupungin julkaisuja, 1970.
- Helsingin Kamppi-Töölönlahti-Keskustan Suunnitteluprojekti 18.11.1976. Suunnittelun lähtöaineisto, suunnitteluhistoria, kuvasto. Julkaisu KA 17/2 Liite: Kaupunginsuunnitteluvirasto, Keskustaprojekti.
- Helsingin keskustasuunnitelma, Helsingfors centrumplan, Helsinki Central Plan, Arkkitehti-Arkitekten 3/1965.
- Herranen, Timo, "Helsingfors stadsplanering", Turpeinen, Oiva, Timo Herranen & Kai Hoffman (red.), *Helsingfors stads historia efter 1945:1, Befolkning, stadsplanering och boende, näringsliv. Helsingfors: Helsingfors stad*, 2002, 121–243.
- Hietala, Marjatta, Matti Helminen & Merja Lahtinen (ed.), *Helsinki/Helsingfors. Historiallinen Kaupunkikartasto. Historic Towns Atlas*, Helsinki: Helsingin kaupungin tietokeskus, Helsingin kaupunginarkisto, 2009.
- Hilberseimer, Ludwig, *Groszstadt* (sic) *Architektur*, Stuttgart: Verlag Julius Hoffmann, 1927.
- 100 works, 100 years, 100 photos: Oscar Niemeyer by/por Leonardo Finotti = 100 fotos 100 obras 100 anos. Lisboa: Fudacao EDP, 2008.
- Häring, Hugo, "Zwei Städte. Eine physiognomische Studie (1926), Lampugnani, V. M., K. Frey & E. Perotti (Hg.), *Anthologie zum Städtebau. Das Phänomen Großstadt und die Entstehung der Stadt der Moderne. Band II.2*, Berlin: Gebr. Mann Verlag, 2014, 818–822.
- Häyrynen, Maunu & Pirjo Uino, "Puistot ja puutarhat - Svante ja Paul Olsson", Salme Sarajas-Korte (toim.), *Ars, Suomen taide 5*, Espoo: Weilin & Göös, 1990.
- Höhns, Ulrich, "Learning from the Forest Apes: Alvar Aalto's Influence on North German Architecture", Winfried Nerdinger (ed.), *Alvar Aalto: Toward a human modernism*, Munich: Prestel, 1999.
- Iloniemi, Laura "Luonto ja julkinen tila", *Ptah* 1/1997, 44–46.
- Italie, Guide Gallimard, Bray, Catherine m.fl. (éd.), Milan (1997) 1998.
- "Itsenäisyysmuistomerkkijät ja stadionkysymys yhdistetään", *Sisä-Suomi* 18.12.1928.
- Jacobs, Jane, *The Death and Life of Great American Cities*, New York: Random House, 1961.
- Jallinoja, Reijo, "Keskustajärjestelmä", *Arkkitehti-Arkitekten*, 6/1967, 10.
- Jallinoja, Reijo, "Pasilan kaupunkiarkkitehtuurin taustoja", Schulman, Harry & Mikael Sundman (toim.), *Pasila: Helsingin uusi keskus*, Helsinki: Helsingin kaupungin tietokeskus, 1998, 47–56.
- Jauhainen, Jussi S. & Harvio Susanna, *Kaupunkitukimus Suomessa 2000-Luvulla*, Työ- ja elinkeinoministeriö, 2008.
- Jellicoe, Geoffrey & Susan Jellicoe, *The Landscape of Man: Shaping the Environment from Prehistory to the Present Day*, London: Thames, (1975) 2000.
- Jetsonen, Sirkkaliisa, "Humane Rationalism", Norri, Marja-Riitta, Elina Standertskjöld & Wilfried Wang (ed.), *20th Century Architecture: Finland*, Helsinki: Museum of Finnish Architecture, Frankfurt am Main, Deutsches Architektur-Museum, 2000.
- Johnson, Paul-Alan, *The Theory of Architecture. Concepts, Themes & Practices*, New York: John Wiley & Sons, inc., (1993) 1994.
- Jokinen, Teppo & Bruno Maurer, "Der Magnus des Nordens' und seine Zauberlehrlinge", Jokinen, Teppo & Bruno Maurer (Hg.), *Der Magnus des Nordens, Alvar Aalto und die Schweiz*, Zürich: gta Verlag, 1998.
- Jung, Bertel, *Pro Helsingfors. Ett förslag till stadsplan för "Stor-Helsingfors"*. Utarbetat av Eliel Saarinen m.fl., Helsingfors, 1918.
- Jung, Bertel, "Mietelmiä Oiva Kallion asemakaavan johdosta", *Arkkitehti-Arkitekten*, 11/1927, 149–154.
- Jung, Bertel, "Stadsplanetävlingen om Helsingfors nya centrum. Några reflexioner", *Finsk Kommunaltidskrift*, 1–2/1925, 6–16.
- Jung, Bertel, "Stor-Helsingfors", *Arkitekten*, VI/1911, 90–100.
- Kamppi-Töölönlahti Aatekilpailu. Idétävling om Kampen-Töölövikens, *Arkkitehti* 8/1986.
- Kankaala, Toivo, J. & Martti Sainio, *Helsinki Metro*, Helsinki: Metrotoimisto, 1976.
- Kantakaupungin yleiskaava, Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto, yleiskaavaosasto, Julkaisuja YB:8/75, 1975.
- "Kansaneläkelaitoksen virasto-, liike- ja konttoritalon aatekilpailu", *Arkkitehti-Arkitekten*, 1–2/1950, 3–10.
- Kautto, Jussi & Ilkka Holmila, "Haastattelussa Olli Kivinen", Kautto, Jussi, Ilkka Holmila & Jukka Turtiainen (toim.), *Suomalaisista Kaupunkiarkkitehtuuria – Finnish Town Planning and Architecture*, Helsinki: Suomen rakennustaiteen museo, 1990, 72–76.
- Kekkonen, Urho, Juhani Suomi & Mikko Majander, *Urho Kekkonen päiväkirjat. 1, 1958–63; 2, 1963–68; 3, 1969–74*, Helsinki: Otava, 2001, 2002, 2003.
- Kervanto Nevanlinna, Anja, "Kaupunki taidehistoriassa. Tilan käsitteistä", Kirsi Saarikangas (toim.), *Kuvasta tilaan. Taidehistoria tänään*, Tampere: Vastapaino, 1999.
- Kervanto Nevanlinna, Anja, *Helsingfors stads historia efter 1945:4. Krafterna som byggde Helsingfors 1945–2010*, Helsingfors: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 2014.
- Klemola, Pertti, *Helsingin Sanomat: Sananvapauden monopoli*, Helsinki: Otava, 1981.
- Koho, Timo, *Alvar Aalto – Urban Finland*, Helsinki: Finnish Building Centre, 1997.
- Koho, Timo, *Modernismi suomalaisessa arkkitehtuurissa 1900–1960*, Helsinki: Rakennustieto, 2000.
- Koho, Timo, *Suomalaisen arkkitehtuurin 60-luku: Konstruktivismi ja järjestelmäajattelu*, Helsinki: Rakennustieto, 1994.
- Kolbe, Laura & Heikki Helin, *Helsingfors stads historia efter 1945:3. Kommunalförvaltning och politik. Kommunalekonomi*. Helsingfors: Helsingfors stad, 2004.
- Kolbe, Laura, "Helsingfors växer till en storstad", Kolbe, Laura & Heikki Helin, *Helsingfors stads historia efter 1945:3. Kommunalförvaltning och politik. Kommunalekonomi*. Helsingfors stad 2004, 13–511.
- Kolehmainen, Aila & Esa Laaksonen (ed.), *Drawn in Sand: Unrealised Visions by Alvar Aalto*, Helsinki: Alvar Aalto Museum, 2002.

- Konttinen, Riitta, *Suomen marsalkan ratsastajapatsas*, Helsinki: Suomen marsalkka Mannerheimin perinnesäätiö, 1989.
- Korpinen, Pekka, *Helsinki – Tulvavaiisuuden kaupunki*, Helsinki: EVA, 2007.
- Kostof, Spiro, *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*, London: Thames and Hudson Ltd., 1991.
- Kries, Mateo & Jochen Eisenbrand (ed.), *Alvar Aalto – Second Nature*, Weil am Rhein: Vitra Design Museum, 2014.
- Kruskopf, Erik, *Alvar Aalto kuvataiteilijana*, Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, 2012.
- Kråkström, Erik, "Helsingin taidekeskus", *Arkkitehti-Arkitekten*, 1950, 72.
- Kråkström, Erik, "Mietteidä Helsingin keskustasta", *Arkkitehti-Arkitekten*, 7–8/1955, 101f.
- Kwinter, Sanford, "La Città Nuova: Modernity and Continuity", Hays, K. Michael, *Architecture theory since 1968*, Cambridge, MA: The MIT Press, 1998, 586–612.
- Lahti, Juhana, *Arkkitehti Aarne Ervin moderni kaupunkisuunnittelu pääkaupunkiseudulla: Suomalaisen suurkaupungin kaavoitusta toisen maailmansodan jälkeen*, Taidehistoriallisia tutkimuksia, Helsinki: Taidehistorian seura, 2006.
- Lahti, Juhana, "The 1960s shopping centre grid of Helsinki: A framework for future development", Grosseye, Janina & Tom Avermaete (ed.), *Shopping Towns Europe, Commercial Collectivity and the Architecture of the Shopping Centre 1945–1975*, London: Bloomsbury Academic, 2017.
- Lahti, Louna, *Alvar Aalto, ex intimo – aikaisten silmin*, Atena Jyväskylä, 1997.
- Laisaari, Olavi, *Tehokas kaupunki – The Smooth-Running Town*, Turku: Turun kansallinen kirjakauppa, 1962.
- Larsson, Bo & Ole Thomassen, "Urban Planning in Denmark", Thomas Hall (ed.), *Planning and Urban Growth in the Nordic countries*, New York: Taylor & Francis, (1991) 2011.
- Lauri Aho, *itse asiassa kuultuna*, Teksti TV-haastattelusta vuodelta 1977, haastattelijat Pekka Holopainen, Leo Lehdistö, Risto Heikkilä, Porvoo, Helsinki, Juva: WSOY, 1979.
- Le Corbusier, *Den nya staden, (Manier de penser l'urbanisme, 1946)*, Stockholm 1969.
- Le Corbusier, *Kohti uutta arkkitehtuuria*, ranskankielisestä alkuteoksesta *Vers une architecture* (1923), Helsinki: Avain, 2004.
- Le Corbusier, *La Charte d'Athènes*, Paris (1942) 1957.
- Le Corbusier, "Le centre des grandes villes" (1923), Lampugnani, V. M., K. Frey & E. Perotti (Hg.), *Anthologie zum Städtebau. Das Phänomen Großstadt und die Entstehung der Stadt der Moderne. Band II.2*, Berlin: Gebr. Mann Verlag, 2014, 902–908.
- Le Corbusier, *Urbanisme*, Paris (1925) 1980.
- Leskelä, Pekka, *Arkkitehti Oiva Kallio 1884–1964*, Teknillisen korkeakoulun arkkitehtiosaston tutkimuksia, Espoo: Teknillinen korkeakoulu, 1998.
- Lindegren, Yrjö & Erik Kråkström (1955b), "Helsingin keskusalueen asemakaavaehdotus", *Arkkitehti-Arkitekten*, 7–8/1955, 108–115.
- Lindegren, Yrjö & Erik Kråkström (1955a), *Helsingin keskus. Keskusalueen asemakaavaehdotus 1954. Helsingfors centrum. Förslag till stadsplan för det centrala området, 1954*, Helsingfors stads publikationer Nr 3, 1955.
- Linton, Johan, "Le Corbusier's Plan for the Urbanization of Stockholm", Cohen, Jean-Louis & Staffan Ahrenberg (ed.), *Le Corbusier's Secret Laboratory. From Painting to Architecture*, Ostfildern: Hatje Cantz Verlag, 2013, 241–253.
- Lorange, Erik & Jan Myhre Eivind, "Urban Planning in Norway", Thomas Hall (ed.), *Planning and Urban Growth in the Nordic countries*, New York: Taylor & Francis, (1991) 2011.
- Lukkarinen, Päivi, *Aalto Lapissa: Alvar Aallon Lapin Tuotanto. Aalto in Lapland: Alvar Aalto's Work in Lapland*, Jyväskylä: Atena Kustannus, 1998.
- Lynch, Kevin, *The Image of the City*, Cambridge Mass: Technology Press, 1960.
- Malmberg, Lauri, "Pitikä Finlandia-talosta tulla musta?" *Helsingin Sanomat* 9.2.2016.
- Maunula, Leena, "Puisto ja avotilaa pehmeään kaupunkiin", *Helsingin Sanomat* 4.4.1980.
- Maurer, Bruno, and Arthur Rüegg, "Alvar Aalto and Switzerland", Winfried Nerdinger (ed.), *Alvar Aalto: Toward a human modernism*, Munich: Prestel, 1999.
- Meinander, Henrik, *Finlands historia: Linjer, strukturer, vändpunkter*, Helsingfors: Söderström, 2010.
- Melgin, Elina, *Propagandaa vai julkisuusdiplomatiaa? Taide ja kulttuuri Suomen maakuvan viestinnässä 1937–52*, Historiallisia tutkimuksia Helsingin yliopistosta, Helsinki: Helsingin yliopisto, 2014.
- Merlin, Pierre, *New Towns*, London (1969) 1971.
- Merriam, Sharan, B., *Fallstudien som forskningsmetod*, Lund: Studentlitteratur AB, (1988) 2011.
- Meurman, Otto-I, *Asemakaavaoppi*, Helsinki: Otava, 1947.
- Meurman, Otto-I, "Drag ur Helsingfors stadsplanehistoria", Olof Stenius (toim./red.), *Helsingin asemakaava-historiallinen kartasto – Helsingfors stadsplanehistoriska atlas*, Pro Helsingfors säätiö – Pro Helsingfors stiftelsen, 1969, sine pagina.
- Michelsen, Karl-Erik, *Viides sääty: Insinöörit suomalaisessa yhteiskunnassa*, Helsinki: Tekniikan akateemisten liitto, 1999.
- Mikkola, Kirmo "Ajattelijaa Aalto", *Arkkitehti-Arkitekten*, 7–8/1976, 20f.
- Mikkola, Kirmo, *Alvar Aalto vs. the Modern Movement – Alvar Aalto ja modernismin tila*, Helsinki: Rakennuskirja, 1981.
- Mikkola, Kirmo (2009c), "Arkkitehtuurin aatteet ja arki (1974)", Jorma Mukala (toim.), *Arkkitehtuurilinjoja. Kirmo Mikkolan kirjoituksia*, Helsinki: Rakennustieto, 2009, 42–53.
- Mikkola, Kirmo, *Eliel Saarinen aikansa kaupunkisuunnittelunäkemyksen tulkkina: Suomen Aika*, Yhdyskuntasuunnittelun jatkokoulutuskeskus, Teknillinen korkeakoulu, Espoo: Teknillinen korkeakoulu, 1984.
- Mikkola, Kirmo, "Eliel Saarinen ja kaupunkisuunnittelu", Hausen Marika m. fl., *Eliel Saarinen – Suomen aika*, Helsinki: Suomen rakennustaiteen museo, (1990) 2002.

- Mikkola, Kirmo (2009a), "Konstruktivismi – rakentava ajatus (1979)", Jorma Mukala (toim.), *Arkkitehtuurilinjoja. Kirmo Mikkolan kirjoituksia*, Helsinki: Rakennustieto, 2009, 33–41.
- Mikkola, Kirmo (2009b), "Suomalaisen arkkitehtuurin ajankohtaisia pyrkimyksiä (1969)", Jorma Mukala (toim.), *Arkkitehtuurilinjoja. Kirmo Mikkolan kirjoituksia*, Helsinki 2009, 11–22.
- "Mitä ja ketä varten keskustaa suunnitellaan", diskussionsrepliker, *ARK 4/1970*.
- Moholy-Nagy, Laszlo, *Von Material zu Architektur*, Mainz: Kupferberg: Neue Bauhausbücher / hrsg. Hans m. Wingler, 1968.
- Mukala, Jorma (toim.), *Arkkitehtuurilinjoja, Kirmo Mikkolan kirjoituksia*, Helsinki 2009.
- Mumford, Eric, "Alvar Aalto's Urban Planning and CIAM Urbanism", Mateo Kries & Jochen Eisenbrand (ed.), *Alvar Aalto – Second Nature*, Weil am Rhein: Vitra Design Museum, 2014, 279–309.
- Mumford, Eric & Kenneth Frampton, *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928–1960*, Cambridge, MA: The MIT Press, (2000) 2002.
- Mumford, Lewis, *Stadskultur*, Stockholm 1942.
- Murole, Pentti, *Ihmistä ei voi suunnitella – kiveä voi! Tarinoita suunnittelun maailmasta ja ihmisistä sen ympärillä*. Helsinki: Arkkitehtuuritoimisto B & M Oy, 2012.
- Murole, Pentti, "Ihmisen kulkemisen suunnittelusta", *Arkkitehti-Arkitekten*, 3–4/1967, 16–19.
- Murole, Pentti, "Kaupunkisuunnittelusta yleensä ja liikenteen suunnittelusta erityisesti", *Rakennustekniikka* 10/1965, 644–652.
- Mustonen, Pentti, *Kaupungin sielua etsimässä. Kertomus kaupunginsuunnittelusta Bertil Jungista nykyaikaan*. Helsingin kaupunginsuunnitteluvirasto, 2010.
- Mäkinen, Matti, K., "Pasilan esimerkki", Schulman, Harry & Mikael Sundman (toim.), *Pasila: Helsingin uusi keskus*, Helsinki: Helsingin kaupungin tietokeskus, 1998, 25–35.
- Nava, Vezio, "Tiitimäki 20", Charrington, Harry & Vezio Nava, *Alvar Aalto: The Mark of the Hand*, Helsinki: Rakennustieto, 2011, 19–47.
- Nerdinger, Winfried, *Architektur, Macht, Erinnerung, Stellungnahmen 1984 bis 2004*, München, Berlin, London, New York: Prestel, 2004.
- Nikula, Riitta, "Bertel Jung och den moderna stadsplaneringens första tider i Helsingfors", Sundman, Mikael & Mona Schalin (red.), *Bertel Jung. En storstadsvisionär*, Helsingfors: Helsingfors stadsplaneringskontor, 1988, 9–41.
- Nikula, Riitta, "Hyvä luonto ja paha kaupunki - Good Nature, Evil City", Kautto, Jussi, Ilkka Holmila & Jukka Turtiainen (toim.), *Suomalaista kaupunkiarkkitehtuuria*, Helsinki/Hanko 1990, 5–15.
- Nikula, Riitta, "Kaupunki ja taidehistoria", *Näköalapaikalla. Aimo Reitalan juhla kirja*, Taidehistoriallisia tutkimuksia, Konsthistoriska studier 17, Helsinki: Taidehistorian seura, 1996.
- Nikula, Riitta (1998b), "Kaupunkitutkimus", Elovirta, Arja & Ville Lukkarinen (toim.), *Katseen rajat: Taidehistorian metodologiaa*, Lahti: Helsingin yliopiston Lahden tutkimus- ja koulutuskeskus, 1998, 177–182.
- Nikula, Riitta (1998a), "Staden i Alvar Aaltos skriftliga produktion", Tuomi, Timo, Kristiina Paatero & Eija Rauske (toim.), *Alvar Aalto seitsemässä talossa. Tulkintoja arkkitehdin elämäntyöstä – Alvar Aalto i sju hus. Tolkningar av en arkitekts livsverk*: Helsinki: Suomen rakennustaiteen museo, 1998, 150–166.
- Nikula, Riitta, *Yhtenäisen kaupunkikuva 1900–1930. Suomalaisen kaupunkirakentamisen ihanteista ja päämääristä, Esimerkkeinä Helsingin Etu-Töölö ja uusi Vallila*. Helsingin Yliopisto, 1981.
- Nygård, Stefan, "Det skapande livets oberäkneliga insats", *Historisk Tidskrift* 4/2003, 415–438.
- Oksanen, Kimmo, *Makasiinit 1899–2006*, Helsinki: *Helsingin Sanomat*, 2006.
- Pallasmaa, Juhani, "Arkitekturens verklighet och ideal", Kristiina Paatero (toim.), *Suomen Rakennustaiteen museo – Finlands arkitekturmuseum – Museum of Finnish Architecture 1956–2006*, Helsinki: Suomen Rakennustaiteen museo, 2006.
- Pallasmaa, Juhani, "Avoimet ja suljetut järjestelmät arkkitehtuurissa", *Arkkitehti-Arkitekten*, 6/1967, 42f.
- Pallasmaa, Juhani, "Den offentliga byggnadens budskap", Juhani Pallasmaa (toim.), *Rakennushallitus – Byggnadsstyrelsen 1811–1986, 175 vuotta/år*, Helsinki: Rakennushallitus, 1986, 104–123.
- Pallasmaa, Juhani, "Monitaitoinen kynä – Kirmo Mikkola ja 60-lukulaisuus", Mukala, Jorma (toim.), *Arkkitehtuurilinjoja, Kirmo Mikkolan kirjoituksia*, Helsinki 2009, 200–210.
- Pallasmaa, Juhani, "Rakennustaiteesta ympäristön sääntelyyn", *Arkkitehti-Arkitekten* 8/1969, 15–18.
- Pallasmaa, Juhani, "Suunnittelun aikamuodot", *Arkkitehti-Arkitekten*, 5/1967, 31f.
- Pallasmaa, Juhani, "Vastapoli", *Arkkitehti-Arkitekten*, 5/1967, 37.
- Paulsson, Gregor, Henry-Russell Hitchcock & William Holford, "In Search of a New Monumentality", *The Architectural Review*, September 1948, 117–128.
- Pelkonen, Eeva-Liisa, *Alvar Aalto: Architecture, Modernity, and Geopolitics*, New Haven: Yale University Press, 2009.
- Perényi, Imre, *Town Centres, Planning and Renewal*, Budapest: Akadémiai Kiadó, 1973.
- Pica, Agnoldomenico, *Nuova Architettura Italiana*, Milano: Editore Hoepli 1936-XIV, 1936.
- Piccinato, Giorgio, "Rome: Where Great Events not Regular Planning Bring Development", Gordon, David L.A. (ed.), *Planning Twentieth Century Capital Cities*, New York & London: Routledge, 2006, 213–225.
- Porphyrios, Demetri, *Sources of Modern Eclecticism: Studies on Alvar Aalto*, London: Academy editions, 1982.
- Puppi, Lionello, *Guida a Niemeyer*, Milano: Mondadori, 1987.
- Quantrill, Malcolm, *Alvar Aalto: A Critical Study*, London: Secker & Warburg, 1983.
- Rahikainen, Marjatta, *Helsingin keskusta Suomen taloudellisen kehityksen valossa*, Julkaisuja / Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto, yleiskaavaosasto, Helsinki: Helsingin kaupunki, 1985.

- Rautsi, Jussi, "Alvar Aallon toteutumattomat alue- ja kaupunkisuunnitelmat. Alvar Aaltos ofullbordade region- och stadsplaner", Tuomi, Timo, Kristiina Paatero & Eija Rauske (toim.), *Alvar Aalto seitsemässä talossa. Tulkintoja arkkitehdin elämäntyöstä – Alvar Aalto i sju hus. Tolkningar av en arkitekts livsverk*, Helsinki: Suomen rakennustaiteen museo, 1998, 168–183.
- Ray, Nicholas, *Alvar Aalto*, New Haven: Yale University Press, 2005.
- Risselada, Max & Dirk van den Heuvel (ed.), *TEAM 10, 1953–1981, in search of a Utopia of the present*, Rotterdam: NAI Publishers, 2005.
- Rossi, Aldo, *The Architecture of the City*, Cambridge (MA): MIT Press, 1982.
- Rudberg, Eva (1999a), "Alvar Aalto and Sweden", Winfried Nerdinger (ed.), *Alvar Aalto: Toward a human modernism*, Munich: Prestel, 1999, 91–104.
- Rudberg, Eva (1999b), *Stockholmsutställningen 1930. Modernismens genombrott i svensk arkitektur*, Monografier utgivna av Stockholms stad, Stockholm: Stockholmia förlag, 1999b.
- Rudd, William, J., *The Organic: Nature, People, Design. An Essay on Value, Meaning and Attitudes in Art, Design and especially Architecture*, Knoxville: College House Enterprises, 2002.
- Rådberg, Johan, *Drömmen om atlantångaren. Utopier & myter i 1900-talets stadsbyggande*, Stockholm: Atlantis, 1997.
- Rörby, Martin, *David Helldén, modernistisk visionär på traditionens grund*, Stockholm: Stockholmia 2003.
- Saarinen, Eliel, *The City. Its Growth, its Decay, its Future*, New York: Reinhold publ. Co., (1943) 1958.
- Salmela, Ulla, *Urban Space and Social Welfare: Otto-Iivari Meurman as a Planner of Finnish Towns 1914–1937*, Taidehistoriallisia tutkimuksia, Helsinki: Taidehistorian seura, 2004.
- Salminen, Esko, *Viestinnällä vallankumoukseen. "Demokraattisen toimittajakoulutuksen" aika 1960-luvulta 1980-luvulle*, Helsinki: KLEIO, 2004.
- Salmivaara, Heikki & Reijo Jallinoja, "Pasilan keskus", *Arkkitehti-Arkitekten*, 4/1970, 34ff.
- Salokorpi, Asko, "Arkkitehtuuri vuoden 1940 jälkeen", Sarjas-Korte, Salme (toim.), *Ars: Suomen taide*. 6, Helsinki: Otava, 1990, 14–75.
- Salokorpi, Asko, "Kaupunkirakentaminen", Tommila, Päiviö (toim.), *Suomen kaupunkilaitoksen historia*, 3, *Itsenäisyyden aika*, Helsinki: Suomen kaupunkiliitto, 1984, 269–329.
- Sbacchi, Michele, "Aalto's Principles of Urban Space and Planning in Connection to William Wurster and Lewis Mumford.", Silvia Micheli & Esa Laaksonen (ed.), *Aalto beyond Finland. Architecture and Design*, 2015, 257–264.
- Schildt, Göran, *Alvar Aalto: A Life's Work: Architecture, Design and Art*, Helsinki: Otava, 1994.
- Schildt, Göran (ed.), *Alvar Aalto in his own words*, Helsinki: Otava, 1997.
- Schildt, Göran (toim.), *Alvar Aalto Luonnoksia*, Helsinki: Otava 1972.
- Schildt, Göran (red.), *Alvar Aalto Skisser*, Helsingfors: Söderström, 1973.
- Schildt, Göran, *Den mänskliga faktorn. Alvar Aaltos mogna år*, Helsingfors: Söderström, 1990.
- Schildt, Göran, *Det vita bordet. Alvar Aaltos ungdom och grundläggande konstnärliga idéer*, Helsingfors: Söderström, 1982.
- Schildt, Göran, *Moderna tider. Alvar Aaltos möte med funktionalismen*, Helsingfors: Söderström, 1985.
- Schulman, Harry, "Planeringen och byggandet av Helsingfors", Schulman, Harry, Panu Pulma & Seppo Aalto, *Helsingfors stads historia efter 1945:2, Planering och byggande, sociala problem, sport*, Helsingfors: Helsingfors stad, 2003, 13–109.
- Schütz, Fr., *Fördelningen av infartsledernas trafik mot Cityområdet. Stockholm*, Oslo: Opplysningsrådet för biltrafikken, 1959.
- "Senatstorget bör bibehållas såsom kulturresevat", *Hbl* 28.2.1934.
- Sequeira, Marta, *Towards a Public Space: Le Corbusier and the Greco-Latin Tradition in the Modern City*, London & New York: Routledge, 2018.
- Sert J[osep], L[luis], "Centres of Community Life", Tyrwhitt, J., J. L. Sert & E. N. Rogers (ed.), *The Heart of the City: towards the Humanisation of Urban Life*, London: Lund Humphries 1952.
- Sert, J[osep], L[luis], Fernand Léger & Sigfried Giedion, „Neun Punkte Über Monumentalität – Ein Menschliches Bedürfnis“, Giedion, Sigfried (ed.), *Architektur und Gemeinschaft. Tagebuch einer Entwicklung*, München: Ernesto Grassi, (1943) 1956.
- Sirén, J. S., "Riksdagshusets närmaste omgivningar", *Arkkitehti-Arkitekten* 8/1959, 12f.
- Sitte, Camillo & Göran Sidenbladh, *Stadsbyggnad och dess konstnärliga grundsatser. Ett bidrag till lösningen av dagens frågor rörande arkitektur och monumental skulptur med särskild syftning på Wien*, 4. uppl. med tillägg: Storstadsgrönska, Stockholm: Arkitektur, 1982.
- Smiley, David, *Pedestrian Modern. Shopping and American Architecture, 1925–1956*, Minneapolis, London: University of Minnesota Press, 2013.
- Smithson, Alison (ed.), *Team 10 Primer, with additional reprints from various issues of Architectural Design*, London 1968.
- "Stadionkilpailu", *Arkkitehti-Arkitekten*, 1933, 63–76.
- Standertskjöld, Elina, "Modernismen kansainvälinen tausta ja Aallon rationalistiset asuinrakennussuunnitelmat", Soukka, Sirkka (toim.), *Alvar Aalto: modernisti, yhdyskuntasuunnittelija, standardisoinnin keksijä*. Seminaari Kotkassa 22–23.5.1997, Kotka: Kotkan kaupunki 1997, 21–32.
- Standertskjöld, Elina, *The Dream of the New World: American Influence on Finnish Architecture from the Turn of the 20th Century to the Second World War*, Helsinki: Museum of Finnish Architecture, 2010.
- Stenius, Henrik, "Begreppshistoriska temperament", *Historisk Tidskrift för Finland* 1/2007, 1–9.
- Stenius, Olof (toim./red.), *Helsingin asemakaavahistoriallinen kartasto, Helsingfors stadsplanehistoriska atlas*, Helsinki/Helsingfors: Pro Helsingfors säätiö/Stiftelsen Pro Helsingfors, 1969.

- Strauven, Francis, "The Shaping of Number in Architecture and Town Planning", Risselada, Max & Dirk van den Heuvel (ed.), *TEAM 10: 1953–81: in search of a Utopia of the present*, Rotterdam: NAI Publishers, 2005, 295–300.
- Strengell, Gustaf, *Staden som konstverk. En inblick i historisk stadsbyggnadskonst*, Stockholm: Bonnier, 1922.
- Stäubli, Willy, *Brasilia*, London 1966.
- Suhonen, Pekka, "Alvar Aalto, the Finlandia Hall and Helsinki", Holopainen, Eeva-Kaarina, Pentti Mustonen & Pekka Suhonen, *Finlandia Hall. Meetings and music*, Helsinki: Otava, 2001, 46–55.
- Sundman, Mikael, "Urban Planning in Finland after 1850", Thomas Hall (ed.), *Planning and Urban Growth in the Nordic Countries*, New York: Taylor & Francis, (1991) 2011, 60–115.
- Taut, Bruno, *Die Stadtkrone*, Jena 1919.
- Terho, Olavi, "Muistelmia asemakaavoituksen saralta", *Kunnallistekniikka-Kommunalteknik*, 3/1991, 42–49.
- Thomas, Edmund, *Monumentality and the Roman Empire: Architecture in the Antonine Age*, Oxford University Press, 2006.
- Tuomioja, Erkki, *Helsinki, Suomen pääkaupunki*, Helsinki: Tammi, 1988.
- Tuomi, Timo, *Kaupunkikuvan muutokset: Suomalaisten kaupunkikeskustojen suunnittelun tavoitteiden ja todellisuuden kohtaamisesta toisen maailmansodan lopusta 1960-luvun puoliväliin*, Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia, Helsinki: Suomalaisen Kirjallisuuden seura, 2005.
- Twombly, Robert, (ed.), *Frank Lloyd Wright: Essential Texts*, 1st ed., New York, NY: W.W. Norton & Co, 2009.
- Tyrwhitt, J., "Cores within the Urban Constellation", Tyrwhitt, J., J. L. Sert & E. N. Rogers (ed.), *The Heart of the City: towards the Humanisation of Urban Life*, London: Lund Humphries 1952, 103–107.
- Tyrwhitt, J., [Josep], L[uis] Sert & E. N. Rogers (ed.), *The Heart of the City: towards the Humanisation of Urban Life*, London: Lund Humphries 1952.
- Tzonis, Alexander, *Le Corbusier: The Poetics of Machine and Metaphor*, London: Thames & Hudson, 2001.
- "Töölön asemakaavakilpailu Helsingissä", *Arkitehti-Arkitekten*, 2/1925.
- Uosukainen, Jarmo & Seppo Westerlund, *Valtio Helsingin keskustan suunnittelussa, Liikenneministeriön aika 1979–1989, B:1/96*, Helsinki: Liikenneministeriö, 1995.
- Vale, Lawrence J., *Architecture, Power, and National Identity*, London & New York: Routledge, (1992) 2008.
- Vernon, Christopher, "Canberra: Where Landscape is Pre-Eminent", Gordon, David L. A., (ed.), *Planning Twentieth Century Capital Cities*, New York & London: Routledge, 2006, 130–149.
- Vesikansa, Kristo, "Practicing in Aalto's Shadow: CIAM PTAH and Le Carré Bleu", Micheli, Silvia & Esa Laaksonen (eds.), *Aalto beyond Finland – Architecture and Design: the 2nd Alvar Aalto research seminar Rovaniemi Town Hall, Finland 16–18 February 2015*, Helsinki: Alvar Aalto Foundation, 2015, 309–320.
- Vesikansa, Matti & Sari Vesikansa, *Kantakaupunkimme – ajatuksia Helsingin keskusta-alueen kehittämisestä*, Helsinki-seuran vuosikirja, Helsinki: Helsinki-seura, 1978.
- Violeau, Jean-Louis, "Team 10 and Structuralism: Analogies and Discrepancies", Risselada, Max & Dirk van den Heuvel (ed.), *TEAM 10: 1953–81: in search of a Utopia of the present*, Rotterdam: NAI Publishers, 2005, 280–285.
- Vitruvius, *Om arkitektur. Tio Böcker*, Till svenska av Birgitta Dalgren, Granskning och kommentarer Johan Mårtelius, Stockholm: Dymplings, 2009.
- Väyrynen, Paavo, "Suunnittelun oltava vapaata", *Helsingin Sanomat* 12.9.1984.
- Waggoner, Lynda S., *Fallingwater: Frank Lloyd Wright's Romance with Nature*, New York: Universe, 1996.
- Ward, Stephen V., *Planning the Twentieth-Century City: The Advanced Capitalist World*, Chichester: Wiley, cop. 2002.
- Weston, Richard, *Alvar Aalto*, London: Phaidon Press, (1995) 2007.
- Wilson, Colin, St John, *The Other Tradition of Modern Architecture: The Uncompleted Project*, London: Black Dog Publishing Limited, (1995) 2007.
- Wright, Frank, Lloyd, "Broadacre City: A New Community Plan" (1935), Twombly, Robert, (ed.), *Frank Lloyd Wright: Essential Texts*, 1st ed., New York, NY: W.W. Norton & Co, 2009, 256–266.
- Wright, Frank, Lloyd, *Modern Architecture: Being the Kahn Lectures for 1930*, with a new introduction by Neil Levine, Princeton & Oxford: Princeton University Press, (1931) 2008.
- Zetterberg, Seppo, *Yhteisellä matkalla. VR 150 vuotta*, Helsinki 2011.
- Zevi, Bruno, *The Modern Language of Architecture*, Seattle (WA): University of Washington Press, cop. 1978.
- Zevi, Bruno, *Towards an Organic Architecture*, London: Faber & Faber Limited, 1950.
- Åström, Anna-Maria, "Helsingfors centrum. Tradition trots förändring", Åström, Anna-Maria & Jonas Lillqvist (red.), *Stadens Hjärta. Tåta ytor och symboliska element i nutida nordiska städer*, Helsingfors: Svenska litteratursällskapet i Finland, 2012, 33-78.

### c) Internetkällor

- Alvar Aalto halusi talojen sijasta piirtää taajamia*. Audio, Aikalainen Alvar Aalto, <http://yle.fi/aihe/artikkeli/2006/09/08/alvar-aalto-halusi-talojen-sijasta-piirtaa-taajamia>. 1.3.2017.
- Broady, Donald, *Begreppsdefinitioner. Forskning om fält*, [http://broady.se/ff/?page\\_id=11](http://broady.se/ff/?page_id=11). 22.9.2017.
- Broady, Donald, *Kulturens fält, om Pierre Bourdieu sociologi*, -people.dsv.su.se. [dsv.su.se/~jpalme/society/pierre.htm](http://people.dsv.su.se/~jpalme/society/pierre.htm), 9.4.2014.
- Daniels, Mary F., *Shaping and Reshaping Latin American Cities, Josep Lluis Sert and Town Planning Associates*. <http://revista.drclas.harvard.edu/book/shaping-and-reshaping-latin-american-cities>, 25.5.2016.
- de Holanda, Frederico, *Order & Disorder in Brasilia & Chandigarh – Space Syntax Symposium 8*, <http://www.sss8.cl/media/upload/paginas/seccion/8122.pdf>, 19.2.2017.

- Elävä arkisto- Helsingin metro 30v – YLE-Teema*, Metro Helsinkiin 1971, <http://yle.fi/vintti/yle.fi/teema/ohjelmat/juttuarkisto/elava-arkisto-helsingin-metro-30v.html>; 21.8.2016.
- Elävä arkisto- Helsingin metro 30v – YLE-Teema*, Metro tuo – metro vie 1985, <http://yle.fi/aihe/artikkeli/2006/11/21/helsingin-metro>, 21.8.2016.
- Encyclopedia Britannica*, <https://www.britannica.com/art/organic-unity>, 28.8.2017.
- Erik Bryggman – Arkkitehtiesittely – Arkkitehtuurimuseo*, <http://www.mfa.fi/architect?apid=3124> 25.1.2016.
- Ernst May – Architectuur*, [architectuur.com/architect/ernst-may](http://architectuur.com/architect/ernst-may). 25.1.2016.
- Flyvbjerg, Bent, *Fem missförstånd om fallstudieforskning, Open journals vid Lunds universitet*, [journals.lub.lu.se/index.php/st/article/viewFile/2087/1665](http://journals.lub.lu.se/index.php/st/article/viewFile/2087/1665), 15.1.2017.
- Hynynen, Ari, *A Deep Organic Re-reading of Alvar Aalto's Design Approach. Journal.fi*, <https://journal.fi/atut/article/view/45276/13939>, 28.8.2017.
- Images of Hadrian's Villa, Tivoli, Italy – Bluffton University*, <https://www.bluffton.edu/homepages/facstaff/sullivanm/italy/tivoli/hadrian%27svilla/hadrian8.html>, 11.5.2017.
- Krunic, Diana, *The Groundscraper: Candilis Josic Woods and the Free University Building in Berlin*, University of California, 2012. <http://escholarship.org/uc/item/44m7w4kj#page-1>. 17.10.2016.
- Liikennepolitiikka pohjoismaisilla kaupunkiseuduilla – POLISE – HSL*, [http://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/polise\\_raportti\\_30.8.2013.pdf](http://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/polise_raportti_30.8.2013.pdf), 10.7.2015.
- Lincoln center by Matthew Bisanz.JPG-Wikipedia Commons*, [https://en.wikipedia.org/wiki/Lincoln\\_Center\\_for\\_the\\_Performing\\_Arts#/media/File:Lincoln\\_Center\\_by\\_Matthew\\_Bisanz.JPG](https://en.wikipedia.org/wiki/Lincoln_Center_for_the_Performing_Arts#/media/File:Lincoln_Center_by_Matthew_Bisanz.JPG), 27.3.2017.
- Lindberg, Bo, Ossián, *Konsthistorisk källbehandling. Kurskompendium, Åbo Akademi 2007*, <https://oldwww.abo.fi/fakultet/media/34955/kallkritik.pdf>, 9.4.2018.
- Malmilta maailmalle – Alvarin matkat, vuodet* [http://www.alvaraalto.fi/net/malmilta\\_maailmalle/alvarin\\_matkat\\_vuodet.htm](http://www.alvaraalto.fi/net/malmilta_maailmalle/alvarin_matkat_vuodet.htm), 10.3.2015, 17.10.2016.
- Nationalencyklopedin*, <http://www.ne.se/uppslagsverk/>, 28.8.2017.
- Opaskartta Helsingin kaupungista vuodelta 1900*, <https://hri.fi/data/sv/dataset/opaskartta-helsingin-kaupungista-vuodelta-1900>, 9.5.2018.
- Ortolano, Guy, *Planning the Urban Future in 1960's Britain*, 2011, [http://history.fas.nyu.edu/docs/IO/11396/Britain%27s\\_Urban\\_Future\\_HJ.pdf](http://history.fas.nyu.edu/docs/IO/11396/Britain%27s_Urban_Future_HJ.pdf), 2011, 485-488, 14.11.2014.
- Oulujoen suistoalueen historiallinen kokonaisuus. RKY, Museovirasto*, [http://www.rky.fi/read/asp/r\\_kohde\\_det.aspx?KOHDE\\_ID=2081](http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=2081), 14.1.2016.
- Parlamentet i Chandigarh, <https://secure.alamy.com/Purchase/cust-order-summary.aspx>, 11.5.2017.
- Pentti Murolen blogi: Keskuspuisto Olli Lehtovuoren teoksia!* <http://penttimurole.blogspot.fi/2016/05/keskuspuisto-olli-lehtovuoren-tekosia.html>, 7.6.2016.
- Planer för Kampen och Tölövikens på 1980-talet – Arkivet – svenska.yle.fi.*, FST 25.5.1981. <http://svenska.yle.fi/artikel/2010/04/22/planer-kampen-och-toloviken-pa-1980-talet>, 5.10.2014.
- Rakennus- historia- selvitys – Finlandia-talo*, [https://www.finlandiatalo.fi/sites/default/files/finlandia-talo\\_rakennushistoriaselvitys.pdf](https://www.finlandiatalo.fi/sites/default/files/finlandia-talo_rakennushistoriaselvitys.pdf), 13.4.2016.
- Raunio, Katja, *Kampin keskus, kasvavan kaupungin välitilassa, pro gradu-tutkielma, Helsingin Yliopisto*, [https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/156425/Kampin\\_keskus\\_Katja\\_Raunio\\_pro\\_gradu\\_2015.pdf?sequence=1](https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/156425/Kampin_keskus_Katja_Raunio_pro_gradu_2015.pdf?sequence=1), 20.10.2016.
- Strukturalisme – Dansk Arkitektur Center DAC*, [http://www.dac.dk/da/dac-learning/netundervisning/arksite-plus/teori/strukturalisme/Strukturalisme-Dansk\\_Arkitektur\\_Center](http://www.dac.dk/da/dac-learning/netundervisning/arksite-plus/teori/strukturalisme/Strukturalisme-Dansk_Arkitektur_Center), 19.9.2017.
- Svenska Akademiens ordlista över svenska språket*, <http://www.svenskaakademien.se/svenska-spraket/svenska-akademiens-ordlista-saol/saol-14-pa-natet>, 28.8.2017.
- Taivalmäki, Aila, *Seinäjoen Aalto-keskuksen paikan henkeä etsimässä. "Alvarin askelissa" teemalukuvuoden suunnitteluprosessin kuvaus*, Jyväskylän yliopisto, 2015, <http://urn.fi/URN:NBN:fi:ju-201505111784>, 29.1.2017.
- Taylor, Ken, *Living with heritage: Canberra, city in the landscape. Can it remain a city not like any other?* 2005, <http://www.international.lcomos.org/xian2005/Papers/3-47>, 1.10.2008.
- TEAM 10 Meetings*, [www.team10online.org/team10/meetings.html](http://www.team10online.org/team10/meetings.html). 25.10.2012.
- Tietoa taskuun – Seinäjoki*, [https://www.seinajokifi.fi/material/attachments/seinajokifi/seinajoenkaupunki/tietoaseinajoesta/6ltBuF7B0/Sjk\\_Tietoa\\_taskuun\\_2013\\_FL\\_WWW.pdf](https://www.seinajokifi.fi/material/attachments/seinajokifi/seinajoenkaupunki/tietoaseinajoesta/6ltBuF7B0/Sjk_Tietoa_taskuun_2013_FL_WWW.pdf). 18.10.2016.



# KARTA ÖVER DET CENTRALA HELSINGFORS 1962

BILAGA 2

## FÖRKLARING AV NUMMER

1. Riksdagshuset
2. Nationalmuseet
3. Villa Hagasund
4. Sockerbruket
5. Järnvägstorget
6. Glaspalatset
7. Hankkijas hus
8. Tennispalatset
9. Bilhusen
10. Senatstorget



TAKA - TÖÖLÖ  
BORTRE TÖLÖ  
Sibeliuksen puisto  
Sibeliuksen parken

Eläintarhan urheilukenttä  
Djurgårdens idrottsplan

Alppila  
Alphyddan

Uimastadion  
Simstadion

Limnans  
Borgh

Vesisaali  
Vatten

Kallion  
urheilukenttä  
Berghälls  
idrottsplan

Kaupunginpuutarha  
Stadsträdgården

STADION

Djurgårdsvägen

Mäntymäentie  
Tallbackavägen

Eläintarhantie

KALLIO  
BERGHÄLL

Töölönlahti  
Tölviken

Eläintarhanlahti  
Djurgårdsviken

Kaisaniemenlahti  
Kaisaniemiviken

Pohjoinen  
Hesperiankatu

Hesperiankatu

Runobergin  
katu

Norra Hesperiangatan  
Södra Hesperiangatan

Eteläinen  
Hesperiankatu

Museo-  
katu

Musei-  
gatan

Kasvitieteellinen puutarha  
Botaniska trädgården

Kaisaniemi  
Kaisaniemi

Arkadiank

ETU - TÖÖLÖ  
FRÄMRE TÖLÖ

Arkadiag

Postikij  
Postikatu Postg

5

Kaivokatu  
Brunnsg

Rautatieori  
Järnvägstorget

10

Uusi Luth. hautausmaa  
Nya Luth. begravningsplatsen

Norra Järnvägsgränd  
Södra Järnvägsgränd

8

Fredriksgatan

7

Salomonink  
Salomonsg

6

Mannerheimvägen

9

Fredrikinkat

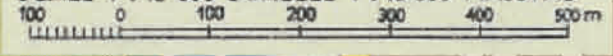
Pohj Rautatiekatu  
Södra Rautatiekatu

8

Malminkatu  
Malmgatan

KAMPPI  
KAMPEN

MITTAKAAVA 1 : 15 000 SKALA  
SCALE 1 : 15 000 ECHELLE 1 : 15 000 MASSTAB



Suomi Kaartin  
hautausmaa  
Kreik Katol. hautausmaa







Eva Johansson

## Drömmen som gick i kras

Alvar Aaltos centrumplan för Helsingfors  
1959–1972

Bakgrund, utformning och bemötande  
i en samtida kontext

Med den estetiskt utformade Frihetsgatan, det solfjäderformade Terrasstorget och längan av offentliga byggnader invid Tölövikens strand gav Aalto uttryck för Finlands självständighet i arkitektur. En motorled från Böle till Helsingfors centrum var en självklarhet sedan långt tillbaka. Aaltos centrumplan väckte stor beundran 1961 och godkändes två gånger av stadsfullmäktige. Trots det genomfördes den aldrig.

Först förhalades beredningen bakom kulisserna. Senare kritiserades centrumplanen mera öppet. I början av 1970-talet fick Aalto trots allt möjlighet att revidera sitt förslag. Det kom att utgöra grund för planeringen fram till början av 1990-talet. Det oaktat blev bland annat hans önskan att arkitektoniskt införliva Tölövikens i stadsstrukturen uppfylld.