



# VSKS-tieto



Neuvosto-Viipurin kaupunkisuunnittelu

Svetlana Levoško

VSKS-tieto-sarjassa julkaistaan Viipuria ja sen lähialueita käsittelevää yleistä tietokirjallisuutta. Sarjan taittopohjat on rahoitettu Suomen tiedekustantajien liiton tuella vuonna 2023. Liiton toimintaa rahoitetaan tekijänoikeusjärjestö Kopiosto ry:n keräämillä tiedejulkaisujen käyttökorvauksilla ja nimellisillä jäsenmaksuilla.

Viipurin Suomalainen Kirjallisuusseura on tieteellinen seura, jonka tarkoituksena on lisätä tietoa Viipurin ja sen lähialueiden historiasta. Seura on perustettu vuonna 1845.



## VSKS-tieto 14

### *Neuvosto-Viipurin kaupunkisuunnittelu*

Svetlana Levoško, arkkitehti, arkkitehtuurin tohtori

VSKS, Helsinki 2026. 27 sivua.

ISSN 2984-5378.

#### **Neuvosto-Viipurin kaupunkisuunnittelu**

Neuvostovuodet 1944–1991 merkitsivät käännettä Viipurin rakentamisessa.<sup>1</sup> Se näkyi niin kaupungin vanhimmissa osissa, jotka jouduttiin jälleenrakentamaan talvi- ja jatkosodan hävityksen jälkeen, kuin Patterimäen kaakkoispuolen entisillä puutaloalueilla. Se näkyi myös alueilla, joilla oli vain vähän rakennuksia, kuten alavalla maalla Pietarin-maantien lounaispuolella. Vuosien 1939–1944 tuhot heijastuivat ennen muuta ensimmäiseen sotienjälkeiseen vuosikymmeneen mutta jättivät jälkensä myös seuraaviin vuosikymmeniin.

Viipurin sotia edeltäneen ajan historiaa on käsitelty lukuisissa tieteellisissä tutkimuksissa. Siitä on ilmestynyt sekä lisensiaatintöitä ja tohtorinväitöskirjoja että erityiskirjallisuutta niin Suomessa kuin Venäjällä. 1960–1970-luvuilla julkaistujen Viipurin arkkitehtuurin ja kaupunkisuunnittelun kehitystä käsittelevien venäjänkielisten kirjojen joukosta erottuvat Jevgeni Keppin teokset, ennen kaikkea matkaopas *Arhitekturnyje pamjatniki Vyborga, XVIII–XX vv.* vuodelta 1977.<sup>2</sup> Kuitenkin valtaosa teoksista, jotka tarkastelevat Viipurin arkkitehtuurin ja asemakaavoituksen neuvostoaikaista kehitystä, on ilmestynyt vasta

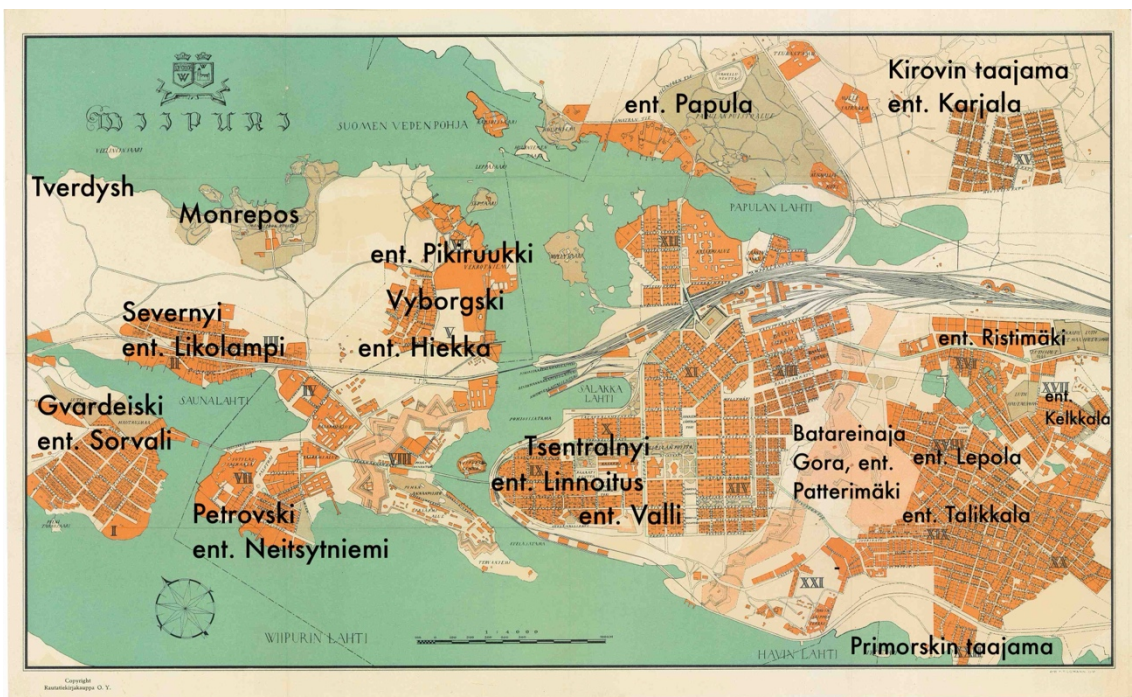
<sup>1</sup> Arkkitehti Ksenia Gubinskajan mukaan Viipurin kehityksen XIV vaihe. Губинская, К. Ю. 2018. Градостроительные традиции и особенности формирования историко-градостроительного генетического кода г. Выборга в XIII–XX столетиях. Архитеhtuurin väitöstyö. Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, 38.

<sup>2</sup> Кепп, Е. Е. 1977. Архитектурные памятники Выборга, XVIII–XX вв. Лениздат.

Neuvostoliiton hajottua. Tutkimuksellinen kiinnostus kysymyksiin, jotka koskevat Viipurin arkkitehtonisen ilmeen säilyttämistä, onkin ollut suurimmillaan neuvostoajan päätyttyä.

Viipurin sotienjälkeisen kaupunkisuunnittelun historia voidaan jakaa kolmeen selkeään vaiheeseen. Ensimmäinen vaihe olivat sotienjälkeiset vuosikymmenet 1945–1960, jolloin johtoajatuksena oli jälleenrakentaminen. Kaupungille laadittiin tuolloin kaksi suunnitelmaa: asemakaava- ja jälleenrakennussuunnitelma vuonna 1947 ja uusi yleiskaava vuonna 1952. Tunnetumpia ovat kuitenkin vuosien 1963 ja 1985 yleiskaavat, joiden mukaisesti Viipurin sotienjälkeisen kaupunkisuunnittelun toisena vaiheena voidaan pitää vuosia 1963–1984 ja kolmantena vaiheena vuosia 1985–1991.

Artikkeli perustuu kirjallisuustutkimukseen sekä saatavilla olleisiin arkkitehtien haastatteluihin ja kaava-aineistoihin. Yleiskaavoista käytettävissä olleet kuvat osoittautuivat niin heikkolaatuiseksi, että ne oli valitettavasti jätettävä pois artikkelin kuvituksesta.



Viipurin entisiä ja nykyisiä kaupunginosia merkittyinä karttaan vuodelta 1928. Rautakirjakauppa Oy. Aarno Piltzin karttakokoelma. Kartat. Kansalliskirjasto, Merkinnät Netta Böök.

## I vaihe: jälleenrakentaminen

Tuhojen laajuudesta huolimatta Viipurissa alettiin heti sodan päätyttyä kunnostaa teollisuuslaitoksia ja kaupunkiin muutti uusia asukkaita, jotka oli kyettävä asuttamaan jonnekin. Ensisijaisena tavoitteena ensimmäisissä sotienjälkeisissä suunnitelmissa oli jälleenrakentaa ja korjata talvi- ja

jatkosodassa vaurioituneet vanhat kaupunginosat. Monet Viipurin keskustan rakennuksista ja rakennelmista, jotka muodostivat kaupunkitilallisia solmukohtia ja kokonaisuuksia, olivatkin mittavista vaurioista huolimatta korjauskelpoisia. Toissijaisina tavoitteina oli suunnitella uusia asuin- ja julkisia rakennuksia kaupungin historialliseen ytimeen, joka rajoittui kaupungin kahtia jakaneeseen Patterimäkeen eli Batareinaja Goraan, määritellä teollisuusrakentamiseen osoitettavat alueet sekä jälleenrakentaa tekninen infrastruktuuri eli vesihuolto sekä sähkön- ja lämmönjakelu.

Useat tutkijat Kepp mukaan lukien toteavat jälleenrakennustyön olleen mittaluokaltaan valtava. Jälleenrakentamiseen myötävaikutti hallituksen vuonna 1945 tekemä päätös, jossa Viipuri kirjattiin luetteloon niistä 15 Neuvostoliiton kaupungista, joiden historiallinen keskusta oli kunnostettava kiireellisimmin. Viipurin jälleenrakennustöistä on huomautettu, että ne ”etenivät todellisuudessa kuitenkin hyvin hitaasti”.<sup>3</sup>

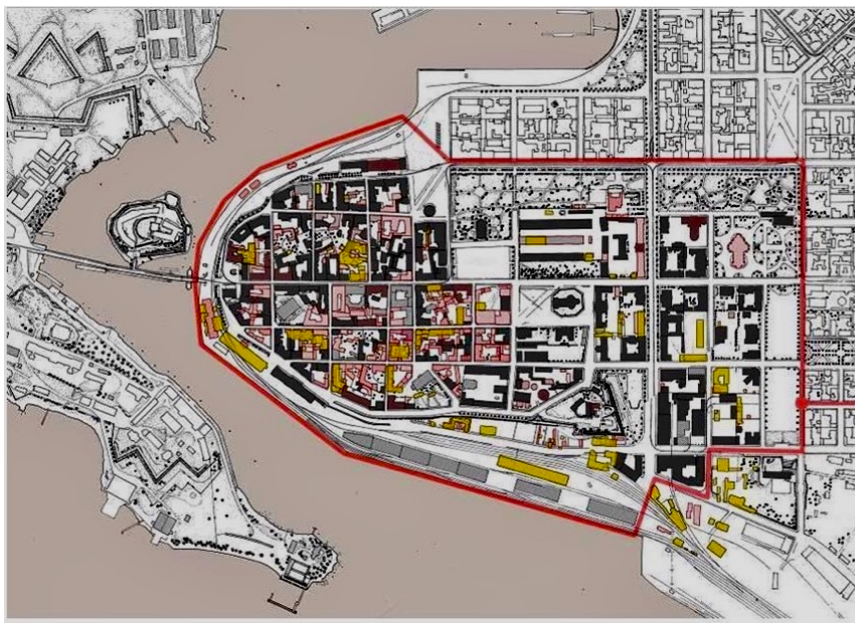


Viipurin keskustan karttaan vuodelta 1948 on merkitty tuolloin olemassa olleet rakennukset punaisella, tuhoutuneet harmaalla. Kuvalähde: *Разработка концепции сохранения исторической части Выборга (Ленинградская область)*. Том. Р 1-Т2. Книга 2. Репродукции архивных планов и фотографий Выборга. Москва: ЦПНРМ, 2014.

<sup>3</sup> Неувонен, Петри и др. 2008. *Выборг. Архитектурный путеводитель*. Выборг: СН, 28. Alkuperäisteoksessa Neuvonen, Petri & al. 1999. *Viipuri. Opas kaupunkiin* (Helsinki: Rakennustieto Oy) sivulla 36 vastaava kohta kuuluu ”jäivät kuitenkin useimmiten jälkeen asetetuista tavoitteista”.

## Muistomerkkien kohtalo

Varhaiseen jälleenrakennussuunnitelmaan sisältyi ajatus Viipurin säilyttämisestä arkkitehtuurin muistomerkkinä. Monista syistä alkuvaiheessa tehtiin silti myös paljon virheitä. Esimerkiksi useita historiallisesti ja kaupunkikuvallisesti merkittäviä rakennuksia yksinkertaisesti purettiin, vaikka ne olisi ollut teknisesti mahdollista korjata. Poliittisista syistä hävitettiin 1893 valmistunut luterilainen tuomiokirkko, joka oli ollut tärkeä osa kaupungin siluettia. Joidenkin vanhasta keskustasta purettujen rakennusten jäljiltä kaupungin rakenteeseen – esimerkiksi Karjaportinkadulle (nyk. Progonnaja-katu) – jäi siinä edelleen ammottavia aukkoja.



Vuoden 1948 tilannetta havainnollistava kartta. Kuvalähde: Губинская 2018, 129. Kartan lähde: Lengraždanprojektin arkisto.

Harmaa: Säilyneet kivi- ja puurakennukset

Keltainen: 1940-luvun jälkeen toteutetut rakennukset

Ruskea: Sodissa säilyneet rakennukset, jotka uudistettu 1940-luvun jälkeen

Pinkki: Sodissa tuhoutuneet kohteet

Vinoviivoitettu: Hälyttävässä kunnossa tai raunioina olevat kohteet

Vaaleanharmaa: Sodissa säilyneet rakennukset, jotka hävinneet 1940-luvun jälkeen

Punaviivoitettu: Sodissa tuhoutuneet puurakennukset

Punainen viiva: entisen Linnoituksen kaupunginosan rajat

Viipurissa käytiin myös niin kutsuttu muistomerkkisota. Kun Venäjän neuvostotasavallan hallitus teki 1940-luvun lopulla päätöksiä valtiolliseen suojelun piiriin otettavista muistomerkeistä, tällaisiksi kelpasivat vain Viipurin linna, Pyöreä torni, Vanha kellotorni, Raatitorni, Pantsarlahden bastioni sekä Pyhän Annan Kruunun linnoitus. Päätöksen seurauksena joukko

arkkitehtonisesti ja historiallisesti arvokkaita rakennuksia, esimerkiksi kaupungintalo, Viipurin historiallinen museo ja moni muu merkittävä julkinen rakennus, koki perustavanlaatuisen käyttötarkoituksen muutoksen. Aineellisia merkkejä suomalaisesta menneisyydestä häivytettiin ja rakennusten yksilöllisiä piirteitä hävitettiin. On kuitenkin huomautettava, että sosiaalista infrastruktuuria palvelevat laitokset, kuten koulut, terveydenhuoltolaitokset ja kaupat, sijoitettiin tyypillisesti tiloihin, jotka palvelivat vastaavia toimintoja myös ennen sotia.

Vuonna 1948 Leningradista saapui Viipuriin töihin arkkitehti Marija Turikova, joka ryhtyi kollegoineen laatimaan suunnitelmia vaurioituneiden rakennusten kunnostamiseksi. Turikova oli aktiivisesti mukana kaupungin arkkitehtuurimuistomerkkien säilyttämisessä ja merkittävässä roolissa niiden mittaamisessa ja tutkimisessa.<sup>4</sup>

### **Yleiskaavojen analyysia**

Neuvostoliitossa ensimmäinen Viipurille laadittu yleiskaava syntyi monimutkaisen ja pitkällisen prosessin tuloksena. Viranomaisten Suomen alueluovutusten jälkeen syksyllä 1944 aloittama työ saatiin lopullisesti päätökseen vasta vuonna 1953. Sitä leimasivat organisatoriset ja hallinnolliset ristiriidat, jotka voi nähdä sekä osoituksena että heijastuksena siitä ristiriitaisesta tapahtumasarjasta, jossa alue oli liitetty Neuvostoliittoon. Historiantutkijat Jevgeni Petrov ja Taisia Krinitsyna ovat kuvailleet tilannetta seuraavasti:

Tuhojen korjaaminen oli koettelemus paitsi Neuvostoliiton sosioekonomiselle sektorille myös kaupunkisuunnittelijoille, joiden oli suunnittelutyössään sekä otettava huomioon jälleenrakennettavien alueiden arkkitehtoniset erityispiirteet että vakiinnutettava uusi 'neuvostotyyli'. Kuten asiakirjat ja lähteet osoittavat, Viipuri ei ollut neuvostovalle helpoin koetinkivi.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Белов, А. 1963. "Архитектор". *Выборгский коммунист* № 82 (4531) 1963, 3. Tähän artikkeliin viittaavat Фридлянд, Д. П. 2004. "Застройка Выборга второй половины XX в", teoksessa *Страницы Выборгской истории. Книга вторая*. СПб: Европейский дом, 683–702, ja Юркова, О. А. 2020. "Архитектурные трансформации Выборга в XX в", teoksessa *Страницы Выборгской истории. Книга четвертая*. Выборг: Выборгский объединенный музей-заповедник, 404–405.

<sup>5</sup> Криницына Т. С. & Петров Е. В. 2016. "Дискуссии о послевоенном развитии г. Выборга в 1945–1946 гг. по материалам фонда ленинградского областного комитета

Suomalaisen Viipurin muuttaminen Neuvosto-Viipuriksi oli prosessi, jossa oli omia erityispiirteitään. Sodissa huomattavia vahinkoja kärsinyt kaupunki ei suinkaan jäänyt vaille keskus- ja alueviranomaisien huomiota. He olivat tietoisia alueen strategisesta merkityksestä yleensä ja rajaseudulla sijaitsevan Viipurin merkityksestä erityisesti, mistä todistaa virkamies Aleksei Kuznetsovin Josif Stalinille esittämä raportti Kannaksen tilanteesta.<sup>6</sup> Kannaksen ja Viipurin kaupunkitalouden elvyttämistä koskevia ongelmia käsiteltiin korkeimmalla valtiollisella tasolla.

Puolueviranomaisilla ei silti ollut selkeää suunnitelmaa Leningradin hallintoalueeseen liitetyn Kannaksen ja Viipurin kehittämiseksi, ja monissa kysymyksissä he olivat epäileväisiä aina vuonna 1947 solmittuun Pariisin rauhansopimukseen saakka. Epäselvyyttä aiheutti se, että alkuvaiheessa ajatuksena oli kehittää Viipuria Leningradin sotilaallisena etuvartiona, kun taas myöhemmistä asiakirjoista käy ilmi, että viranomaiset hylkäsivät ajatuksen ja että kaupunkia päätettiin kehittää teollisuuskeskuksena ja virkistysalueena.

Selvän toimintasuunnitelman puuttuminen johti yhtäältä siihen, että kaupunki kehittyi väliaikaisten suunnitelmien ja ohjeiden pohjalta säätelemättömästi ja kaoottisesti. Toisaalta Viipurin kehittämisperiaatteiden muotoilemisen ja hyväksymisen teki kaoottiseksi se, ettei ollut konkreettista päätöstä siitä, kehitetäänkö Viipuria sotilaallisena etuvartiona, teollisuuskeskittymänä, Leningradin satelliittikaupunkina, lomakohteena vai johonkin muuhun suuntaan.<sup>7</sup> Jatkuvasti muuttuvat kehitysideal johtivat väistämättä siihen, että vuoden 1947 yleiskaavaa oli tarkistettava. Tähän palaan tuonnempana.

Vuoden 1947 yleiskaavan – jota lähteissä kutsutaan toisinaan Viipurin kaava- ja jälleenrakennussuunnitelmaksi – laativat arkkitehdit Vladimir Taleporovski ja Fedosia Miljukova valtiollisen arkkitehtuurisuunnittelulaitoksen Gorstroiprojektin Leningradin osastolla. 15 vuoden aikajänteelle mitoitettun suunnitelman lähtökohtana oli, että Viipuri oli arkkitehtuurin muistomerkki. Lisäksi hyväksyttiin, että kaupunki tulisi kehittymään sekä itsenäisenä hallinnollisena ja teollisuuskeskuksena, jossa olisi sekä Venäjän sosialistisen neuvostotasavallan tasolla että paikallisesti merkittäviä yrityksiä, että koko

---

КПСС (ЦГА ИПД СПб.)" Теоксessa *Россия в эпоху политических и культурных перемен*, выпуск II: Материалы всероссийской научной конференции Печать и цензура в истории России. Брянск, 190.

<sup>6</sup> Ks. Криницына & Петров 2016, 189, 191.

<sup>7</sup> Криницына & Петров 2016, 191.

Neuvostoliiton kannalta tärkeänä merisatamana ja rautateiden solmukohtana. Suunnitelman mukaan Viipurin väestön oli tarkoitus kasvaa 65 000 henkeen, mutta 1940-luvun lopulla siellä oli vain 38 000 asukasta eli se oli nykytermein pikkukaupunki (ven. малый город). Vuoden 1947 suunnitelman pohjalta – näin kirjoittaa Kepp – vahvistettiin ”Viipurin väliaikaiset rakennussäännöt”, joita myös noudatettiin.<sup>8</sup>

Kaupungin historiallisen ilmeen kannalta oli tietenkin ristiriitaista, että vanhaan keskusta keskitettiin hallintoa, elinkeinotoimintaa sekä teollisuuslaitoksia ja rakennettiin tyyppitaloja. Voi kuitenkin todeta, että nämä ratkaisut tekivät mahdolliseksi nopean väestönkasvun ja jälleenrakentamisen.

### **Vuoden 1947 yleiskaavan vaikutuksia**

Ottaen huomioon, että 1940-luvun loppupuolta on Viipurin osalta tutkittu muita ajanjaksoja vähemmän, on kiinnostavaa tarkastella *Vyborgski Bolševik* -lehdessä vuonna 1945 julkaistua artikkelia, jossa pohditaan kysymystä kaupunginmuseosta. Kirjoittajana on arkkitehti Pavel Kondratjev.

Viisivuotissuunnitelman mukaan niin kutsuttujen ”kulttuuri- ja valistuslaitosten” määrää on lisättävä ja yhden näistä laitoksista tulee toimia kaupunginmuseona. Linnansillan vieressä sijainnut entinen historialliskansatieteellinen museo [ent. Viipurin historiallinen museo] on puoliksi raunioitunut, eikä sen kunnostaminen ole järkevää varsinkaan, kun Krepostnaja-katua [Linnankatua] on tarkoitus leventää. Merisataman tuntumassa sijaitsevan entisen [taide]museon kunnostaminen ei ole kovin tarkoituksenmukaista. Museo olisi parasta sijoittaa kaupungin keskusta. Paras vaihtoehto olisi käyttää Punaisen armeijan taloa Leninipuiston [Torkkelipuiston] vieressä. Rakennuksen kunnostaminen ei edellytä suuria muutoksia. Kaupungin hallinnollinen keskus on lisäksi tarkoitus sijoittaa Leningradski Prospektin [Karjalankadun] varrella olevaan kortteliin

---

<sup>8</sup> Кепп 1977, 33; Криницина & Петров 2016, 191; Петров Е. В. & Криницина Т. С. 2017. "Источники по истории Выборгского градостроения в советский период". Teoksessa *Россия в эпоху политических и культурных трансформаций*, 130; *Фотографическая память. Выборг в фотографиях 1940–60-х годов*. Valokuvamuistoja. Neuvosto-Viipuri 1940–1960-luvuilla. Näyttelykatalogi. Toim. Julia Mošnik & Aleksei Melnov. Viipuri: Viipurin linnan museo, 2020, 20. Ks. myös Gorstroiprojekt-trustin Leningradin osaston koneella kirjoitettu asiakirja vuodelta 1946, Технико-экономические основы восстановления и прогрессивного развития города Выборга. Viipurin linnan museon arkisto.

(miliisiasemaa vastapäätä) ja rakentaa uusi teatteri Suvorovski Prospektille [Vaasankadulle], missä tällä hetkellä on sauna. Mikäli tämä suunnitelma hyväksytään, museosta tulee osa keskustan tärkeimpien hallinto- ja kulttuurilaitosten kokonaisuutta.<sup>9</sup>



Lengiprokommunstroissa vuonna 1952 valmistunut luonnos Viipurin keskustan kaava- ja rakennussuunnitelmaksi yleiskaavaa varten. Luonnokseen on merkitty muun muassa hallintorakennus, kaupunginvaltuusto, pioneeripalatsi, kirkot, Ryöreä torni sekä rakennukset, joita ehdotetaan purettaviksi. Kuvalähde: Петров Е. В. & Криницина Т. С. 2017, 154.<sup>10</sup>

Vuoden 1947 yleiskaavasta huolimatta kaupunki kehittyi tutkijoiden mukaan suunnittelemattomasti ja jälleenrakennustyö tapahtui usein toisin kuin oli tarkoitus. Siksi laadittiin uusi kaava- ja rakennussuunnitelma, joka valmistui vuonna 1952 Lengiprokommunstroissa<sup>11</sup> eli valtiollisen yleisten rakennusten

<sup>9</sup> *Выборгский Большевик*, 28.11.1945, "Восстановление музея города и выставка произведений любителей искусств", П. Кондратьев

<sup>10</sup> Петров Е. В. & Криницина Т. С. 2017. "О сохранении архитектурного наследия Выборга в советское время". Teoksessa Россия в эпоху политических и культурных трансформаций, выпуск IV. Субкультура трансграничных территорий: вопросы истории и теории. Материалы конференции 20–21 декабря 2017 года. Брянск: Курсив, 154. Piirustus on alun perin Lengraždanprojektin arkistosta. Sama puhtaaksi piirrettynä, ks. Iltanen, Jussi 2015. *Viipurin historiallinen kartasto. Kaupungin vaiheet keskiajalta nykypäivään*. Karttakeskus, kuva sivulla 143.

<sup>11</sup> Lähde: Lengraždanprojektin Viipurin toimiston arkisto. Valtiollisen kaupunkisuunnittelulaitoksen Giprogorin Leningradin osasto ja valtiollisen yleisten rakennusten suunnittelulaitoksen Giprokommunstroin Leningradin osasto Lengiprokommunstroit yhdistettiin vuonna 1959, ja näin syntyi Lengiprogor. Vuonna 1963 perustettiin Graždanprojekt eli siviili- ja yhdyskuntarakentamisen suunnittelulaitos, jonka Leningradin osaston nimi oli vastaavasti Lengraždanprojekt. Osaston Viipurin sivupiste tuli vastamaan pääasiassa asuin- ja julkisista rakennuksista, ja sitä varten kunnostettiin 1968 tilat entiseen Viipurin taidekouluun ja -museoon. Myöhemmin konttori sai käyttöönsä myös entisen Pietari-Paavalin seurakuntatalon. Sivupisteen historia juontaa juurensa vuonna

suunnittelulaitoksen Giprokommunstroin Leningradin osastolla arkkitehti Mihail Lavrovin johdolla, toisena arkkitehtina Leonid Makovejev. Kymmeneksi vuodeksi laadittu suunnitelma vahvistettiin vuonna 1953.

Tutkimuksissa Lavrovin työhön ei ole kiinnitetty oikeastaan lainkaan huomiota, mutta juuri vuonna 1952 mainitaan ensimmäistä kertaa lyhyesti mahdollisuus kehittää Viipuria parantola- ja virkistysalueena. Muuten suunnitelmassa ehdotetaan, että kaupunkia kehitettäisiin edelleen Leningradin teollisuuskeskittymää täydentävänä teollisuuskeskuksena. Teollisuusyrityksiä oli 30. Viipurin tuolloisen kaupunginarkkitehdin Viktor Štšerbakovin ansiota oli, että vanha rakennuskanta säilytettiin ja että massiivinen tyyppipiirustuksiin perustuva uudisrakentaminen historiallisessa keskustassa kiellettiin. Sen ilmettä muuttivat silti 1950-luvun kunnostustyöt.<sup>12</sup> Monrepos'sta puolestaan tehtiin kaupungin kulttuuri- ja virkistyspuisto, ja sen kävijämäärät olivat valtavia, sillä lähiseuduilla ei vastaavanlaista puistoa ollut.

Nykypäivän restaurointisuunnittelijat, joiden vastuulla on lukuisten aikavälillä 1700-luvun lopulta 1900-luvun alkuun rakennettujen asuintalojen julkisivujen restaurointi, totesivat vuonna 2020, että ”Viipurin asuintaloja restauroitiin kokonaisvaltaisesti ainoastaan sotienjälkeisinä vuosina [sic!], mutta osittain myös 1980-luvulla. Julkisivujen vaurioitumisen syiden poistamiseksi tarvitaan myös perusteellisempia, rakennusten muihinkin ongelmiin puuttuvia toimenpiteitä.”<sup>13</sup> Näin ei toimittu vuosien 1947 ja 1953 yleiskaavoja ja vuosien 1945–1960 korjaustöitä toteutettaessa.

### **Entisten Linnoituksen ja Vallin rakennuksista**

Vaikka suuri osa kaupunkia korjattiin 1950-luvun loppuun mennessä ja vaikka virallisesti paikallisviranomaiset ilmoittivat lehdissä, ettei Viipurissa ole raunioita, kaupunki oli muuttunut ”aivan toiseksi”. Arkkitehti Aleksandr Šver, joka kutsuttiin Lengraždanprojekt-suunnittelulaitoksen leipiin 1957, on muistellut:

---

1946 perustettuun, kaupungin toimeenpanevan komitean alaisuudessa toimineeseen Gorkommun-osastoon.

<sup>12</sup> Фридлянд 2004, 683–702; Петров Е. В. & Криницина Т. С. 2017с. Особенности градостроительного развития г. Выборга в 1980–1991 гг. Teoksessa *Россия в эпоху политических и культурных трансформаций*, 148; *Valokuvamuistoja. Neuvosto-Viipuri 1940–1960-luvuilla*. 2020, 38. Teoksessa on myös Viktor Štšerbakovin ottamia valokuvia.

<sup>13</sup> Игнатьева Х. Е. & Михалищева А. И. & Чернов Е. А. 2020. Возрождение исторического облика Выборга на примере реставрации фасадов жилых домов конца XIX – начала XX веков. Teoksessa *Страницы Выборгской истории, книга четвертая*, 50–51.

Yritimme tietysti mahdollisuuksien mukaan korjata kaupungin tärkeimmän osan talojen arkkitehtuurin ja rakenteet. Toki jotkut rakennukset kunnostettiin hyvin pelkistettyinä. [...] Suomalaiset olivat vieneet mukanaan kaikki arkistot, emmekä voineet käyttää mitään [arkistopiirustuksia]. Lisäksi Viipurin viranomaisilla oli vielä yksi tavoite: että emme pyydä suomalaisilta mitään, vaan teemme kaiken itse.<sup>14</sup>

Koska resursseja, alkuperäisiä arkkitehtipiirustuksia, laadukkaita rakennusmateriaaleja, ammattitaitoisia työntekijöitä, saati osaavaa rakennushallintoa ei ollut, kunnostus muutti rakennusten ilmettä. Alvar Aallon kerrotaan sanoneen kirjastonsa sotienjälkeisestä tilasta: "The building exists but the architecture has gone", rakennus on olemassa mutta arkkitehtuuri on mennyttä. Kaupunkia ja katukuvaa muuttivat sotienjälkeisenä aikana myös julkisivulinjojen katkokset, hävinneiden rakennusten jättämät aukot sekä rakennuksiin tehdyt epäsuhtaiset lisäkerrokset. Kaupungista katosivat sen maamerkkeihin kuulunut 1890-luvun tuomiokirkko, suurenmoinen rautatieasema sekä lukuisat asuin- ja liikerakennukset.

Koska Viipurissa podettiin asutopulaa, kaupunki alkoi rakennuttaa tyyppiipiirustuksiin perustuvia standarditaloja. Niitä pystytettiin varsinkin 1950-luvun lopulla ja 1960-luvulla kaoottisella tavalla kaupungin vanhimpien osien tyhjille tonteille. Tämän seurauksena kaupungissa voi nähdä melkoisia kontrasteja, kuten pääsihteeri Nikita Hruštšovin kaudelle tyypillisen harmaatiilisen tyyppikerrostalon *hruštšovkan* arkkitehti Allan Schulmanin kansallisromanttisen, kiviverhoillun Häkli, Lallukka & Kumpp. Osakeyhtiön talon (1906) kyljessä. Šver on todennut haastattelussa:

... meillä on toteutettu paljon asuinrakennuksia, jotka eivät ulkoasultaan sovi jo olemassa olevien, vuosikymmenien ja vuosisatojen aikana muodostuneiden viipurilaiskortteleiden ilmeeseen. Uudet keskustaan rakennetut tyyppitalot eivät ole tyydyttäviä asukkaille eivätkä suunnittelijoille. Aikoinaan niiden rakentamisen sanelivat monet objektiiviset ja subjektiiviset syyt: asutopula ja yksilöllisen suunnittelun rajoitukset. Onneksi keskustassa on säilynyt vapaita tontteja, joiden

---

<sup>14</sup> Литвиненко, Ксения 2015. "Великолепие аскетизма. Интервью с Александром Швером. Magnificent Asceticism. Interview with Aleksandr Shver 22.11.2014". *Проект Балтия Project Baltia* 3/2015, 116. Šver toimi sittemmin Lengraždanprojektin Viipurin toimiston johtavana arkkitehtina.

harkittu ja oikeanlainen rakentaminen voi jossain määrin korjata aiempia virheitä.<sup>15</sup>

Viipurin sotia edeltänyt rakennusvaihe oli päättynyt funktionalismiin, kun taas Neuvostoliitossa oli Suuren isänmaallisen sodan (1941–1945) jälkeen johtavana tyyliuuntana niin kutsuttu traditionalistinen Stalinin klassismi, venäläisittäin Stalinin empire tai – akateemisen tutkimuksen näkökulmasta – ”voiton tyyli”. Viipurissa tyyliä edustaa vain muutama yksittäinen rakennus, kuten vuonna 1953 valmistunut rautatieasema, jonka suunnittelivat arkkitehdit Sergei Speranski, Aleksandr Vasiljev, David Goldgor ja Aleksandr Berkov. Vuonna 1958 rautatieasemalle avattiin Inturistin piste ja Helsinki-Viipuri-maantielle raja-asema, ja lisäksi Viipuriin pääsi päiväristeilylle.

## **II vaihe: 20 vuoden yleiskaava**

Toiselle vaiheelle oli leimallista se, että Viipuria kehitettäisiin kahden eri konseptin pohjalta. Ensimmäisen mukaan kaupunkia kehitettäisiin sosialistisen teollisuuden hallinnollisena keskuksena, toisen mukaan alueen lyhytaikaisen lomailun keskuksena, joka oli osa Leningradin hallintoalueen luoteisosan parantola- ja virkistysvyöhykettä. Ensimmäinen mainittu oli konsepteista selvästi mietitympi.

Vuoden 1953 yleiskaavan vahvistamisesta ei siis ollut kulunut kymmentäkään vuotta, kun katsottiin tarpeelliseksi kiireesti tarkistaa Viipurin kehittämisen peruseriaa. 1960-luvulla sekä Neuvostoliiton sisäiset että ulkoiset olosuhteet, kuten tietty avautuminen ja yhteistyöhankkeet lännen kanssa, tuottivat uudelle yleiskaavalle täysin uudenlaiset lähtökohdat ja viranomaisvaatimukset. Yleiskaava laadittiin arkkitehti Valentin Fogelin johdolla Lengiprogorin eli valtion kaupunkisuunnittelulaitoksen Leningradin osaston Viipurin konttorissa.<sup>16</sup>

Vuosia 1963–1983 koskeva yleiskaava perustui kokonaisvaltaiseen kaupunkisuunnitteluun, ja siihen sisältyi ehdotus liikenteen, kunnallistekniikan ja sosiaalisen infrastruktuurin järjestämisestä. Lisäksi Viipuri tuli jakaa selkeisiin toiminnallisiin vyöhykkeisiin. Suunnitelmassa oletettiin kaupungin asukasluvun nousevan 80000 henkeen eli samoihin lukuihin kuin ennen sotia. Toisin kuin aiemmin, Viipuria ei enää pidetty Neuvostoliiton ”etuvartiona” Euroopan rajalla, vaan maan hallinto näki sen nyt ensisijaisesti sosialistisen teollisuuden

---

<sup>15</sup> Ks. Юркова, О. А. 2020.

<sup>16</sup> Фридлянд 2004, 685.

hallinnollisena keskuksena, jonne tarvittaisiin lisää asuin-, palvelu- ja kulttuurirakennuksia. Viipurin uusille alueille haluttiin luoda ”harmoninen sosiaalisen ja taloudellisen kehityksen perusta Viipurin aikaisempien vaiheiden saavutukset säilyttäen”. Samaan aikaan nähtiin tarpeelliseksi kehittää aluetta kylpylä- ja lomakohteena (muistakaamme vuoden 1953 suunnitelma!).<sup>17</sup>

Tsentralnyta eli I kaupunginosaa (ven. *rajon*), joka ulottui linnasaaresta Patterimäkeen asti, oli määrä kehittää kaupungin ”historiallisena keskustana” sen vanhan rakennuskannan pohjalta. Teollisuutta ehdotettiin siirrettäväksi sieltä pois. Myös Monrepos’n kartanosta ja puistosta tehtiin museo- ja suojelualue.



Nikita Hruštšovin kauden viisikerroksisia standarditaloja eli hruštšovkoja Prospekt Lenina (Torkkelinkatu) 32:ssa ja 34:ssä vuonna 1961. Viipurin linnan museo, B. Vinogradov.

II kaupunginosaan, Patterimäen eteläpuolella sijaitsevaan Petrovskiin, kaava esitti neljää *mikrorajonia* (B, V, G ja D<sup>18</sup>) eli eräänlaista päivittäispalveluin varustettua lähiötä sekä niille yhteistä kauppakeskusta. Keskeisenä ajatuksena oli toteuttaa Petrovskiin palveluita ja korkeita, jopa 12-kerroksia asuintaloja. Alueiden suunnittelussa ei otettu huomioon olemassa olleita katulinjauksia eikä

---

<sup>17</sup> Фридлянд 2004, 685.

<sup>18</sup> Kyrillisten aakkosten kolme ensimmäistä kirjainta ovat A, B, V (А, Б, В). Mikrorajonilla tarkoitettiin Neuvostoliitossa yleensä 5000–15000 asukkaalle mitoitettua asuinalueita, jossa oli kunnallistekniikka ja paljon päivittäispalveluja.

aiemman matalan puutalokannan mittasuhteita, vaan tarkoituksena oli rakentaa lähinnä standardisoituja betonielementtitaloja, erityisesti vanhoille esikaupunkialueille Patterimäeltä Leningradiin päin. Patterimäen linnoitealueelle kaavailtiin kulttuurikeskusta ja kaupunkipuistoa. Vuonna 1965 koko Viipurin itäosa nimettiin Leninin taajamaksi.

Asemakaavallisesti Patterimäki sijoittui nyt geometrisesti ja sommitelmallisesti keskelle uudistuvaa kaupunkirakennetta, ja Keppin sanoin se nähtiin *”tulevaisuuden rakentamisen alueena, kaupungin keskuksena.”*<sup>19</sup> Ajatuksena oli, että Patterimäki erottaisi kaupungin historiallisen osan omaksi vyöhykkeekseen ja toisaalta yhdistäisi sen uusiin asuinalueisiin, joita suunniteltiin lähes kokonaan tuhoutuneisiin Kolikkoinmäen, Talikkalan, Lepolan ja Pyöräsuon esikaupunkikeihin.<sup>20</sup>



Viipuri 1960-luvun alun topografisessa kartassa. Alhaalla oikealla rautatien pohjoispuolella Leninin taajama (п. им. Ленина).

<sup>19</sup> Kenn 1977, 43–44.

<sup>20</sup> Nykyään nämä entiset esikaupungit kuuluvat Tsentralnyihin eli keskusta-alueeseen

Tuotannolle ja teollisuudelle osoitettiin terveysmääräykset huomioon ottaen uusia paikkoja. Niitä olivat asumattomat alueet Kirovin (ent. Karjalan) taajaman ja Lazarevkan (ent. Liimatan) rautatieaseman välissä sekä Tammisuon rautatieaseman lähellä. Viipurin pohjoisiin kaupunginosiin esitettiin matalaa rakentamista ja Kalininin taajamaan (ent. Tienhaara) asuin- ja teollisuusalueita.<sup>21</sup> Varsinaisille asuinalueille jäi vain ”puhtaita” tuotantolaitoksia: meijeri sekä makeis- ja keksitehdas. Yleiskaavassa linjattiin myös selkeästi jalankulku- ja muun liikenteen reitit sekä ehdotettiin kahta uutta liikenneväylää: Pientä ohitustietä, joka yhdistäisi pohjoiset asutusalueet, ja Suurta ohitustietä, joka kulkisi tulevaisuudessa kaupungin rajojen ulkopuolella sen itä- ja pohjoispuolitse.



Viipuri vuoden 1980 topografisessa kartassa, joka on piirretty rautatien uuden linjauksen toteuduttua Viipurin pohjoispuolisissa osissa. Punaisella viivalla on rajattu Batareinaja Gora (Patterimäki) ja sitä ympäröivä alue, jonne sijoitettiin vuoden 1963 yleiskaavassa useita mikrorajoneja.

Virkistys- ja parantolatoiminnoille varattiin yleiskaavassa oma osionsa. Siinä todettiin, että tulevaisuudessa Kannaksen merkitys lomakohteena kasvaisi, ennen muuta metsien ansiosta, jotka kattoivat noin 60 prosenttia Kannaksen

<sup>21</sup> Alkuperäistekstin *posjolok* on tässä artikkelissa käännetty *taajamaksi*.

pinta-alasta ja joita valtio varjeli luonnonsuojelualueina. Merkitys lomakohteena vahvistuisi myös siksi, että Kannas oli osa Leningradin parantola- ja virkistysvyöhykettä. Yleiskaavan mukaan Viipurin ja sen ympäristön merkitys Luoteis-Venäjän lomakohteena kasvaisikin merkittävästi.

### **Yksilöllisiä ja tyyppipiirustuksia**

Viipurin sotienjälkeisiä vaiheita tarkasteltaessa on ymmärrettävä aikakauden arkkitehtuurin ja kaupunkisuunnittelun yleisliittolainen konteksti. Vuodesta 1954 aina 1980-luvulle saakka kaupunkien rakennuspolitiikka perustui siihen, että asuin- ja julkisessa rakentamisessa käytettiin standardoituja tyyppipiirustuksia. Kaikkien rakennushankkeiden tärkein tunnusluku, jota ei saanut ylittää, olivat rakennuskustannukset neliometriä ja kuutiota kohti. Niiden koko maata koskeva hintakatto oli määritelty mahdollisimman halpojen rakennusmateriaalien mukaisesti. Siviilirakentamisessa ei sallittu metallirakenteita, saati monoliittista betonia, kun taas rappaus, laatat, kivi sekä alumiini olivat ulkoeristyksessä käytännössä poissuljettuja, ellei niiden käyttöön saatu erityislupaa. Alkuvaiheessa kerrostaloja rakennettiin kalkkiahiekkatiileistä, sittemmin suurharkkoista ja betonielementeistä. Muiden kuin viisikerroksisten talojen rakentamiseen vaadittiin lupa valtiolliselta rakennusvirastolta. Yksilöllisten piirustusten mukaan sai rakentaa vain poikkeustapauksissa, ja silloinkin oli noudatettava tyyppisuunnitelmille asetettuja normeja. Luvan yksilöllisten piirustusten käyttöön saattoi myöntää Neuvostoliiton tai neuvostotasavallan valtiollinen rakennusvirasto, mikäli alueen arkkitehtuuriviranomaisilla oli esittää perustellut syyt.<sup>22</sup>

Niinpä Patterimäen uusien kaava-alueiden asuinkorttelit jaoteltiin *mikrorajoneiksi* A, B ja V ja rakennettiin tyyppipiirustusten mukaan. Ensimmäiset asukkaat muuttivat sisään vuonna 1964. Seuraavan vuosikymmenen alussa valmistui mikrorajoni B:n suunnitelma, vuonna 1973 mikrorajoni V:n ja niin edelleen.<sup>23</sup> Kuitenkin uudisrakentamisen perustana Viipurissa olivat Šverin mukaan Lengraždanprojekt-suunnittelulaitoksessa laaditut yksilölliset mikrorajonisuunnitelmat, joista Šver on kertonut seuraavaa:<sup>24</sup>

---

<sup>22</sup> Ks. esim. Litvinenko, 2015; "Новая планета. Интервью с Дмитрием Фридляндом. А totally different planet. Interview with Dmitry Fridlyand". *Проект Балтия Project Baltia* 3/2015, 119–120.

<sup>23</sup> Ennen sotia alue oli Talikkalaa. Nykyisin se tunnetaan Južnyin taajamana, joka on osa Tsentralnyta.

<sup>24</sup> Подскребаева, Юлия 2013. "Архитектор Александр Швер: о жизни и профессии". Portaali Независимый выборский портал *vyborg.to*,

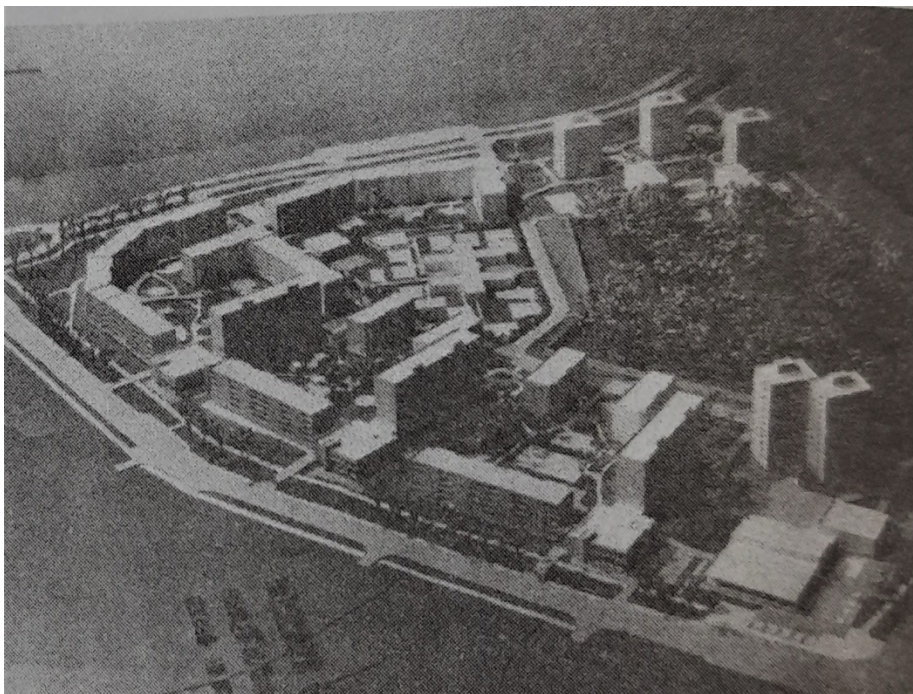
Trusti [tuotantoyhtymä] vastusti kaikin voimin rakentamista vanhassakaupungissa, koska siellä tonteille oli rakennettava suurella huolella eikä sinne mahtunut asuintiloja. Trusti rakensi uusiin lähiöihin vain perustukset, joille talonrakennustehdas sitten pystytti 60–90 asunnon tyyppitaloja. Monin paikoin rakentaminen onnistui hyvin, esimerkiksi viisi- ja monikerroksisten talojen yhdistelmä Primorskin (ent. Koivisto) suunnan sisääntuloväylän varressa. [...] Voimassa oleva vuoden 2003 yleiskaava laadittiin Pietarissa, ja siihen kahmittiin mahdollisimman paljon alueita, joita kaupunki ei tarvitse vielä 200 vuoteen.<sup>25</sup>

Samalla sotiin keskeytynyt modernistinen arkkitehtuurisuuntaus jatkui Viipurissa ikään kuin orgaanisesti Hruštšovin kauden nk. suojasään ajan neuvostomodernismissa. 1960-luvulla ammatillisesti kunnostautuneet arkkitehdit ovat muistelleet, että jos korkeakoulusta valmistuttua lähetettiin töihin Viipuriin, se oli kuin olisi lähetetty ulkomaille. Viipuriin tuli myös leningradilaisia arkkitehteja, jotka ammensivat vaikutteita kaupungin sotia edeltäneen ajan funktionalistisesta arkkitehtuurista ajalta. Hruštšovin kaudella Viipurin historiallinen kaupunkimiljöö tukikin neuvostoliittoarkkitehtuurin uusia virallisia suuntauksia, joissa keskeistä oli funktionaalisuus, teollinen valmistus ja standardointi.

---

<https://web.archive.org/web/20150209233225/http://www.vyborg.to/news/smi/660-arxitektor-aleksandr-shver-o-zhizni-i-professii> (julkaistu 3.6.2013, viitattu 23.8.2026).

<sup>25</sup> Подскребаева 2013.



Mikrorajoni V:n pienoismalli, joka havainnollistaa arkkitehtien Dmitri Friedlandin ja Nelli Lin rakennussuunnitelmaa. Lähinnä Talikkalan alueelle Patterimäen itäpuolelle toteutettua mikrorajonia rajaavat Sbornaja ulitsa (Hirvikatu), Prospekt Pobedy (Lähdekatu), Leningradskoje šosse (Kannaksenkatu) ja Primorskaja ulitsa (Uudenkirkontie). Pienoismalli oli osa Friedlandin arkistoa, joka tiettävästi oli annettu Viipurin linnan museolle mutta joka kuitenkin on kadoksissa. Kuvalähde: Фридлянд 2004, 698.



Mikrorajon A:n työppitaloja Ulitsa Batareinajalla (Patterikadulla) vuonna 1965. Viipurin linnan museo, A. N. Fedorov.



Vasta valmistunut asuin- ja liiketalo Moskovski Prospektilla (Brahenkadulla) vuonna 1965. Viipurin linnan museo, A. N. Fjodorov. 1970-luvulla taloja rakennettiin myös pilarien varaan siten, että maantasoon jäi tilaa istutuksille ja jalankulkijoille. Käytännöllisistä syistä – lisätilan saamiseksi – pilareiden ja rakennusten välinen tila on sittemmin usein rakennettu umpeen, kuten ul. Dimitrova (Maununkatu) 3:ssa. Kiinnostava esimerkki yksilöllisistä suunnitelmista on Moskovian olympialaisten alla vuonna 1980 toteutettu talo osoitteessa Prospekt Lenina (Torkkelinkatu) 38, jossa pitkän, kahdeksankerroksisen talon toinen pää ikään kuin myötäilee kadun kaarretta.

1960-luvun alussa Šver kollegoineen alkoi laatia yksilöllisiä piirustuksia Viipurin keskustan alueen uudisrakennuksia varten. Ne eivät tyyliltään perustuneet aiempiin arkkitehtuurityyleihin, kuten historismiin ja jugendiin, vaan heijastivat arkkitehtien pyrkimyksiä sekä aikakauden suuntauksia ja niukkoja mahdollisuuksia.<sup>26</sup> Vuonna 1968 Šver kuvaili Viipurin kaupunkisuunnittelun saavutuksia ja tulevaisuudennäkymiä seuraavasti:

Saamme rakentaa asuintaloja, jotka eivät perustu tyyppipiirustuksiin vaan niin sanottuihin yksilöllisiin piirustuksiin. Toisin sanoen ne suunnitellaan vain tiettyä tonttia varten, ottaen huomioon ympäröivä kokonaisuus. Tällainen suunnittelu on jo alkanut. Ensimmäiset yksilölliset rakennukset ovat parhaillaan rakenteilla: yhdeksänkerroksinen talo Moskovski Prospektin ja ulitsa Krepostnaja 11:n kulmassa sekä kuusikerroksinen talo Južnyi Val (Pohjoisvalli) 12. Paraikaa suunnitellaan seitsemää muuta

<sup>26</sup> Швер, А. 1968. "По генеральному плану". *Выборгский Коммунист*.

yksilöllistä asuintaloa kaupungin keskusta. [...] Kuitenkin mahdollisuudet rakentaa Viipurin keskusta ovat hyvin rajalliset. Tulevaisuuden Viipuri ei voi jäädä pääasiassa "jalankulkijoiden" kaupungiksi.<sup>27</sup>



Pilareille rakennettu kerrostalo osoitteessa Ulitsa Dimitrova (Maununkatu) 3. Kuva: Svetlana Levoško, 2026.



Prospekt Lenina (Torkkelinkatu) 38:n asuintalo, joka valmistui 1974 arkkitehtien Dmitri Friedlandin ja Aleksandr Bobkovin yksilöllisten piirustusten mukaan. Etualalla ravintola Severin rakennus samalta aikakaudelta. Lappeenrannan museot, Juha Lankisen kokoelma, Juha Lankinen.

---

<sup>27</sup> Юркова 2020.



Liike- ja ravintolarakennus Prospekt Leninalla valmistui 1980-luvulla Aleksandr Šverin suunnitelman (1974) mukaan, ja siinä toimi tunnettu ravintola Sever. Lappeenrannan museot, Juha Lankisen kokoelma, Juha Lankinen.

Vierailijoille tuli pitkäaikaisempi oleskelu Viipurissa mahdolliseksi vuonna 1982, kun kaupunkiin valmistui neuvostoliittolaisia ja suomalaisia asiantuntijoita varten uusi hotelli Družba. Hotellin suunnittelivat venäläinen arkkitehti Vladimir Štšerbin ja suomalainen arkkitehti Ilmo Valjakka.

### **Sanatoriot ja lepokodit**

Kuten edellä on todettu, Viipurin seudun loma- ja virkistyskäyttö oli tärkeä osa vuoden 1963 yleiskaavaa. Venäjän neuvostotasavallan terveysministeriön erityissanatorioiden hallinnon mukaan lomakäyttöä edistettäisiin pääasiassa siten, että aiemmin kausiluonteisesti käytössä olleet sanatoriot eli neuvostokansalaisten lepo- ja virkistyskeskukset otettaisiin ympärivuotiseen käyttöön, minkä lisäksi rakennettaisiin uusia sanatorioita. Viipurin ympäristöön oli tarkoitus toteuttaa työläisille kolme lyhytaikaisen lomailun aluetta liikenneyhteyksineen, joihin kuuluivat myös risteilyt Viipurinlahdella, sekä palvelujen verkosto leirintäalueineen, lastenleireineen, retkeilykeskuksineen ja niin edelleen.

Kun tarkastellaan sanatorioiden ja lepokotien merkitystä, erityisen kiinnostavia ovat Leningradin alueen arkkitehtuuriasioiden osaston ja Leningradin alueen työntekijöiden edustajain neuvoston toimeenpanevan komitean, Lenoblispolkomin vuonna 1959 laatimat asiakirjat, jotka koskevat maan osoittamista sanatoriokäyttöön.<sup>28</sup>

Arkkitehtuuriasiainosaston lausunnon mukaan Viipurin merenrantasanatorioille ja -lepokodeille oli osoitettu perusteettomasti 495 hehtaaria maata. Valtion rakennusviraston Gosstroin 26. tammikuuta 1957 vahvistaman säännön mukaan tällaiseen käyttöön voitiin myöntää korkeintaan 63–65 hehtaaria, mutta nyt yhden sanatorion keskimääräinen pinta-ala oli maan jakamisen tuloksena 138 hehtaaria.

Maankäytön laillistamiseen liittyvät ongelmat jatkuivat vuonna 1960. Lenoblispolkomissa otettiin esille kysymys Tsvetnoje-, Otradnoje-, Krasnyi Holm- ja Gvardeiskoje-lepokotien ja -parantoloiden maa-alueista, jotka kooltaan ylittivät rakennusviraston normin. Nämä maa-alueet voitiin laillisesti osoittaa sanatorioiden ja lepokotien käyttöön vain, mikäli alueista oli esittää kaavasuunnitelmat. Kysymys ratkaistiin virkistys- ja parantola-alueen eduksi, ja näin ollen vuoden 1963 yleiskaavassa otettiin huomioon Viipurin kehittäminen myös Leningradin työntekijöiden lyhytaikaisen lomailun alueellisena keskuksena, joka houkuttelisi seudulle retkeilijöitä ja matkailijoita.<sup>29</sup>

### **III vaihe: Keskusta-aluetta kohentava yleiskaava**

Kolmannessa vaiheessa Viipurille laadittiin Lengraždanprojekt-suunnittelulaitoksessa yleiskaava, joka valmistui Leningradissa 1985 arkkitehtien Dmitri Friedlandin – venäläisittäin Fridljandin – ja Nelli Lin johdolla. Vuonna 1985 saman laitoksen Viipurin sivupisteessä päivitettiin Friedlandin ja Lin johdolla Viipurin kehityssuunnitelma osana Leningradin ja Leningradin alueen yleiskaavaa aina vuoteen 2005 asti.

Suunnitelman mukaan kaupunkia tuli kehittää pääasiassa olemassa olevan teollisuuden ja muiden kaupunkia muovaavien tekijöiden, kuten tärkeimpien liikenneväylien, satamien ja teollisuuden sosiaalisen infrastruktuurin kasvun

---

<sup>28</sup> Pietarin tieteellisten ja teknisten asiakirjojen keskusarkisto ЦГАНТД СПб, f. 388. op. 12. d. 352. Lähteeseen viittaa Петров Е. В. & Криницина Т. С. 2017. "Эволюция градостроительного развития Выборга в 1960–1980 гг.". Teoksessa *Россия в эпоху политических и культурных трансформаций, выпуск IV. Субкультура трансграничных территорий: вопросы истории и теории. Материалы конференции 20–21 декабря 2017 года*. Брянск: Курсив, 36.

<sup>29</sup> Петров & Криницина 2017, 36–37, missä viitataan Pietarin tieteellisten ja teknisten asiakirjojen keskusarkistoon, f. 388, op. 12, d. 416.

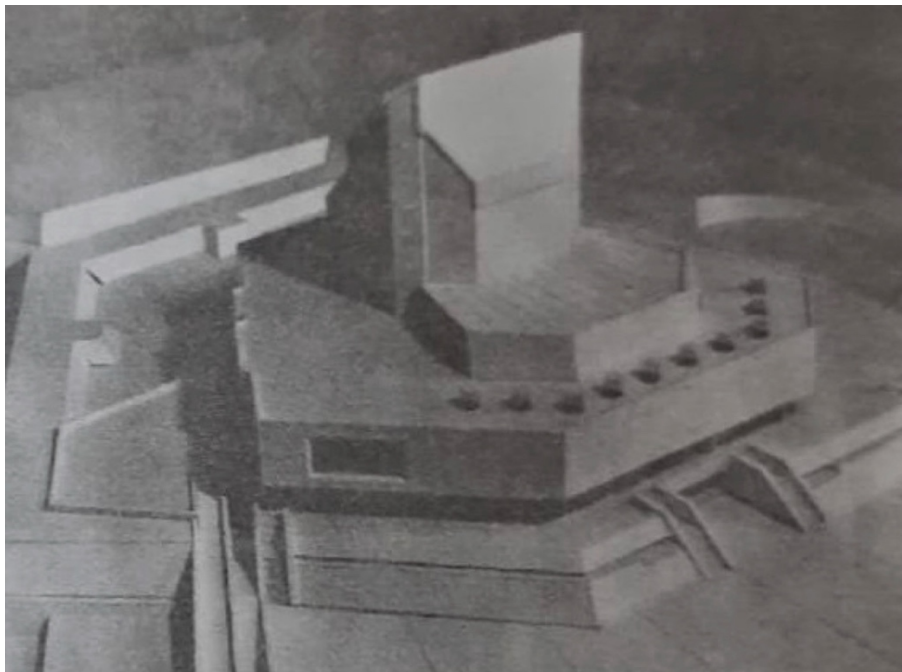
varassa. Kaupunki oli liikenteellinen solmukohta merikauppasataman, Saimaan kanavan ja rautateiden ansiosta. Uutta teollisuusrakentamista suunnitelmassa edusti vain talonrakennustehtaan laajentaminen. Kuitenkin Viipurin taloudellista merkitystä edelleen määritti edelleen Leningradin teollisuutta täydentävä teollisuus. Erityistä huomiota kiinnitettiin myös maan luoteisosan kehittyvään parantola- ja virkistysalueeseen.



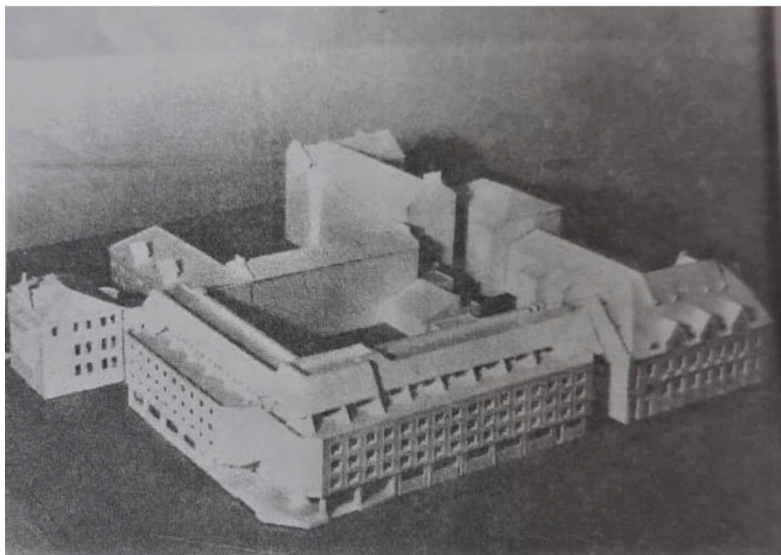
Elementtitalolähiö Viipurissa 1980-luvulla. Lappeenrannan museot, Juha Lankisen kokoelma, Juha Lankinen.

Suunnitelmassa Viipurin väkiluvun otaksuttiin nousevan 90000 ja joidenkin lähteiden mukaan 100000 henkeen ja asuntokannan kasvavan 1,6-kertaiseksi vuoteen 2005 mennessä. Asuinpinta-alan oletettiin nousevan 20,1 neliömetriin henkeä kohti. Suunnitelma sisälsi myös varauksen asuinalueista, joiden rakentamisen myötä asuinpinta-ala voisi nousta 23 neliöön per henki.

Kaupunkirakentamisen osalta päätettiin, että 65 prosenttia taloista olisi viisikerroksisia, 35 prosenttia yhdeksänkerroksisia. Pääasiallisena rakennustyyppinä oli elementtikerrostalo. Matalampaa yksilöllistä rakentamista kaavailtiin Kirovin (Karjala) ja Kalininin (Tienhaara) taajamiin. Lisäksi matalaa rakentamista pidettiin mahdollisena Viipurin pohjoisissa taajamissa kansainvälisen valtatievarressa: Severnyyssä (Saunalahti), Gvardeiskissa (Sorvali), Vyborgskissa (Hiekka ja Pikiruukki) ja Petrovskissa (Neitsytniemi). Asuinalueista oli tarkoitus kehittää tavoitteellisesti vain Kalininin taajamaa, ja sen väestön ennustettiin kasvavan 4000 henkeen vuoteen 2005 mennessä. Muiden pohjoisten taajamien kehittäminen rajoittui kunnallistekniikan ja asuinrakentamisen järjestämiseen kansainvälisen valtatievarressa.



Pienoismalli arkkitehti Boris Jurinin 1980-luvulla suunnittelema elokuva- ja konserttitalosta, joka ei toteutunut. Kuvalähde: Фридлянд, Дмитрий 2004. Застройка Выборга второй пол. XX века. Teoksessa *Страницы Выборгской истории*. Выборг, 702.



Kauppatorin tuntumaan suunnitellun hotelli Viktorian pienoismalli kertoo, miten Boris Jurin pyrki sovittamaan kokonaisuuden ympäristöönsä. Paikalle valmistui 2009 hotelli Viktoria. Kuvalähde: Фридлянд 2004, 700.

Yleiskaavassa ehdotettiin, että kaavoitettaisiin vielä III alue, Primorskin taajama, joka tulisi niemelle Primorskin valtatie ja telakan tuntumaan (ks. kartta artikkelin alussa). Tämä uusi asuinalue olisi rakennettu suurimman kaupunkiin vaikuttavan työnantajan, telakan työntekijöille. Näin Viipurille olisi voinut syntyä eteläinen merijulkisivu kohti Buhta Zakrytaja (Käremäenlahtea).

Lisäksi suunnitelmassa esitettiin Kirovin taajamaan uusia asuinalueita, joille voitaisiin asuttaa kasvavien teollisuus- ja tuotantoalueiden toiminnalle välttämättömät työläiset. Yleiskaavassa ehdotettiin myös uusia teollisuusalueita, joille voitaisiin siirtää rahtiliikenteen toimipaikat kaupungin historiallisesta osasta.

Lisäksi vuoden 1985 yleiskaavassa määriteltiin kaupungin etelä- ja kaakkoisosiin sekä Patterimäen taakse kaupunkirakenteellisia solmukohtia, joihin muodostuisi uudisrakentamisen myötä erityisen tärkeitä kaupunkitiloja. Zakrytaja-lahden rantaan kaavailtiin puistoa, merisatamaa ja vesiurheilutoimintoja, joten tulevan Primorskin taajaman oli määrä palvella sekä virkistysalueena että kaupungin asukkaiden ja vierailijoiden lomakohteena.

Erityisen kiinnostava on entisen Linnoituksen ja Vallin alueella sijainnut I kaava-alue. Se osoitettiin vuoden 1963 yleiskaavassa alueeksi, jolla toimenpiteet olisivat pääasiassa konservoivia ja restauroivia. Kaupunginarkkitehti Viktor Štšerbakovin aloitteesta alueen rakentamista oli aiemmin rajoitettu. 1980-luvulla rakentamiselle oli edelleen rajoituksia tietyillä tonteilla, jotka jonkin kulttuuriperintökohteen välittömässä läheisyydessä sijaitsevana kuuluivat tämän rajoitus- ja sääntelyvyöhykkeeseen. "Haitalliset" yritykset, jotka yhä toimivat tällä kaava-alueella, oli määrä siirtää teollisuusalueille, ja jo 1960-luvulla alkanut yritysten muuttaminen pois keskustasta jatkuikin 1980–1990-luvuilla vilkkaana.

Kaupungin historiallisessa osassa kunnostettiin siellä säilynyt ja arvokkaaksi kohteeksi luokiteltu katukiveys, joka antaa vanhan Viipurin kaduille ja aukioille erityistä historiallista tunnelmaa. Kaupungissa oli tunnistettu yhteensä 27 historiallista kokonaisuutta, jotka luokiteltiin arvoltaan kahteen kategoriaan. Ensimmäiseen kuuluvat kaupungin syntyvaiheen, 1200–1700-lukujen paikat, kuten Viipurin linna, Linnoitus, kivikaupunki, Sarvilinna. Toiseen kategoriaan kuuluvat Pyhän Annan Kruunun linnoitukset ja Pietarin esikaupunki, jotka kytkeytyvät kaupungin kehitykseen 1700–1800-luvuilla. Yleiskaavaa varten oli laadittava myös Viipurin historian ja kulttuurin muistomerkkien suojeluvyöhykesuunnitelma.

### **Suojeluvyöhykkeiden ottaminen osaksi esisuunnitelmia**

Viipurin suojeluvyöhykesuunnitelman esisuunnitelmat laadittiin 1980-luvun alussa tutkimuslaitos Spetsprojektrestavratsijan Leningradin toimipisteessä,<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> Мильчик, М. И. & Попова, Г. С. 1986. "Опыт разработки историко-градостроительного опорного плана на примере города Выборга". Teoksessa *Ленинград и Ленинградская область. Перспективы интенсификации функциональной и планировочной структуры*. Ленинград, 117–125.

samoin kuin varsinainen suunnitelma, mistä tarkemmin kertoo Viktor Dmitrijev artikkelissaan. Tärkeintä oli

- ♦ määrittää kaupungin rajat sen kussakin kehitysvaiheessa;
- ♦ tunnistaa kullekin vaiheelle ominainen kaupunkirakenne;
- ♦ määrittää kunkin vaiheen hallinnollisten, uskonnollisten ja kaupallisten keskusten sijainti tärkeimpinä kaupunkiin vaikuttavina tekijöinä;
- ♦ määrittää kunkin vaiheen korkeiden maamerkkien muodostama kokonaisuus;
- ♦ tunnistaa jatkuvuutta edustavat piirteet sekä löytää kaupungin kunkin vaiheen tilallisen ja kaavallisen rakenteen perinteiset elementit;
- ♦ dokumentoida kunkin vaiheen kaupunkirakenteesta säilyneet elementit ja tallentaa muutokset, joita oli tapahtunut näiden elementtien mittasuhteissa ja maamerkkiroolissa suhteessa uudempaan rakentamiseen.

Tutkimusten perusteella laadittiin arkkitehtuurin ja kaupunkisuunnittelun historiaa kuvastavat inventointikartat (tukisuunnitelmat), jotka toimivat suojeluvyöhykesuunnitelman perustana. Suunnitelmaa ei kuitenkaan päästy vahvistamaan.

### **Neuvostoliiton jälkeinen aika**

Vuoden 1985 yleiskaavan toteuttaminen osui ajankohtaan, jolloin neuvostoyhteiskunnassa tapahtui suuria muutoksia. Uudessa yleiskaavassa esitettyjen mittavien töiden toteuttaminen olisi edellyttänyt huomattavia taloudellisia resursseja. Neuvostoliiton vakavan budjettivajeen vuoksi olikin varsin johdonmukaista, että syntyi ajatus Viipurin erityistalousalueen perustamisesta.

Viipuri sijaitsi aivan Suomen rajan tuntumassa, ja kuten todettu, se oli tärkeä liikenteellinen solmukohta. Kahden maan raja-alueena sillä oli huomattavia etuja. Erityistalousalueen toteuttaminen vaikutti yleensä laajasti niiden alueiden talouselämään, joille erityistalousalue luotiin. Vielä tärkeämpää on ymmärtää, miten idea vaikutti Viipurin tilalliseen kehitykseen. Dmitri Friedland on todennut, että ajatus erityistalousalueen perustamisesta tuotti sekä Venäjän että Suomen puolella useita suunnitelmia ja ehdotuksia siitä, miten Viipuria voitaisiin kehittää.<sup>31</sup>

Lenoblstroin tilauksesta Friedland laati Viipurissa vuonna 1989 erityistalousalueeseen liittyen Viipurin kaava- ja kehitysluonnoksen, jossa

---

<sup>31</sup> Фридлянд 2004, 690–691; Петров & Криницина 2017с, 150–151.

kaupungin toiminnallisia vyöhykkeitä kehitettäisiin maksimaalisesti siten, että muodostuisi asuinalueita 250000–300000 hengelle.<sup>32</sup> Hankkeessa esitettiin kaupungin laajentamista liittämällä siihen useita ympäröiviä taajamia, kuten Seleznojovo (Ykspää), Haritonovo (Suur-Merijoki), Kravtsovo (Hovinmaa), Sokolinskoje (Nuoraa) ja Verhne-Tšerkasovo (Ylä-Säiniö). Suunnitelman mukaan muodostettaisiin ”tulevaisuuden tuotantoalueita, joille voitiin sijoittaa olemassa olevien teollisuusalueiden välisille alueille käytännössä mitä tahansa terveystoimintatilat täyttäviä yrityksiä”. Samaan aikaan turkulainen arkkitehtitoimisto Casagrande & Haroma teki yhteistyössä neuvostoarkkitehtien kanssa vastaavanlaisen suunnitelman, jossa otettiin huomioon Friedlandin ehdotukset neuvostoliittolaisen erityistalousalueen kaupunkisuunnittelusta.

Erityistalousaluesuunnitelma jäi kuitenkin toteuttamatta. Aihetta käsittelevistä haastatteluista, tutkimuksista ja väitöskirjoista käy ilmi se laaja kirjo ongelmia, joita viranomaiset kohtasivat suunnitelmien toteuttamisessa, alkaen riittämättömästä ja ristiriitaisesta sääntö- ja oikeudellisesta perustasta aina yrityksiin toteuttaa vastaavia ideoita kahdessa kolmasosassa uutta Venäjää. Friedland kirjoittaa, että Viipurin tapauksessa ”työn todellisena tuloksena oli päätös siirtää keskustan läpi kulkeva autoliikenne kaupungin ulkopuolelle sekä osoittaa alueet suurille autoteollisuusyrityksille ja muille toiminnoille”.<sup>33</sup>

Erityistalousalueen perustaminen oli epäilemättä erittäin vaikea ja kunnianhimoinen hanke, jota ei 1980-luvun lopun ja 1990-luvun alun poliittisesti ja taloudellisesti epävakaa tilanteessa oikein kyetty toteuttamaan. Sen tuloksena rakennettiin kuitenkin Pieni ja Suuri ohitustie, joiden avulla kauttakulkuliikenne – myös kohti Suomen rajaa – ohjattiin historiallisen keskustan ulkopuolelle.<sup>34</sup>

Viipurin myöhemmästä neuvostoarkkitehtuurista voidaan todeta seuraavaa. Olennaisimmat muutokset Viipurin arkkitehtonisessa ja kaavallisessa rakenteessa kytkeytyivät kaupungin alueen kasvuun, kun perustettiin uusia teollisuusyrityksiä asuinalueineen. Kun kaupunkiin liitettiin esikaupunkeja ja kyliä, niihin ei tehty Viipurin vanhoille keskusta-alueille ominaista ruutukaavaa. Myös arkkitehtuurin suuntaukset muuttuivat. Neuvostoliitossa siirryttiin sotien jälkeen historisoivasta, kansallisromanttisesta ja funktionalistisesta tyylistä voiton tyyliin ja sitten neuvostomodernismiin. Kun korkeat kirkot, jotka maamerkkeinä naulasivat paikalleen keskustan ja kaupunkitilan pääakselit, katosivat, historiallisen keskustan tilallinen eheys heikkeni. Muutamia

---

<sup>32</sup> Фридлянд 2004, 683–702.

<sup>33</sup> Фридлянд 2004, 691.

<sup>34</sup> Nelli Lin tiedonanto kirjoittajalle elokuussa 2025.

rakennuksia, kuten Pyöreä torni, restauroitiin 1970-luvulla. 1980-luvun alussa Spetsprojektrestavratsija inventoi Viipurin rakennuskannan. Laitoksen sivupiste, joka erikoistui paikallisten arkkitehtuurin muistomerkkien restauroimiseen, avattiin Viipuriin vuonna 1986. Se teki kolossaalisen työn inventoidessaan Viipurin rakennusperinnön ja laati kaupungille suojeluvyöhykesuunnitelman, mutta sitä ei virallisesti vahvistettu.<sup>35</sup>

Petrovin ja Krinitsynan näkemys on, että yleiskaavassa Viipurille yritettiin kehittää maailman pääkaupungeille ominaista globaalia arkkitehtonista ja tilallista luonnetta ja sommitelmaa. Johtopäätöksenä he toteavat, että tämä pyrkimys ei viranomaisten välisten ristiriitojen ja yhteiskunnan vaikean rakennemuutoksen takia ollut Neuvostoliiton jälkeisellä ajalla enää ajankohtainen.<sup>36</sup>

Viipurin sotienjälkeiseen historiaan on kiinnitetty paljon huomiota, ja siitä on julkaistu lukuisia tutkimuksia ja erikoiskirjallisuutta. Sotienjälkeisen kaupunkisuunnittelun ymmärtämiseksi on kuitenkin syytä muistaa paitsi neuvostovuosien ja niiden jälkeisen ajan arkkitehdit ja kaupunkisuunnittelijat myös heidän edeltäjänsä: kaupunkisuunnittelu liittyy niihin merkittäviin sotia edeltäneen ajan arkkitehteihin, joiden lahjakkuuden ansiosta tämä upea kaupunkiympäristö on syntynyt.

Suomennos venäjästä Netta Böök.

---

<sup>35</sup> Мильчик М. И. & Пятницкая Т. Н. 2015. "Проект зон охраны Выборга – Сильные и слабые стороны. The project for protection zones in Vyborg – Strengths and weaknesses". Teoksessa *Common heritage. The multicultural heritage of Vyborg and its preservation. Proceedings of the international seminar 13.–14.2.2014 at the Vyborg City Library. Совместное наследие. Мультикультурное наследие Выборга и его сохранение. Труды международного семинара 13.–14.2.2014 в Центральной городской библиотеке А. Аалто, Выборг*. Ed. Netta Böök. Helsinki: The Finnish National Committee of ICOMOS & The Finnish Architecture Society, 83–99, [https://icomos.fi/wpolku/wp-content/uploads/2020/02/common\\_heritage\\_proceedings\\_web.pdf](https://icomos.fi/wpolku/wp-content/uploads/2020/02/common_heritage_proceedings_web.pdf).

<sup>36</sup> Петров & Криницына 2017с, 146.