



DEPARTMENT OF GEOSCIENCES AND GEOGRAPHY A72

Helsingin kantakaupungin kehittyminen 1550–2018 – historialliset kaupunkiroolit, kaupunkisuunnittelu ja arkkitehtuuri

MIIKA NORPPA



Helsingin kantakaupungin kehittyminen 1550–2018 – historialliset kaupunkiroolit, kaupunkisuunnittelu ja arkkitehtuuri

MIIKA NORPPA

AKATEEMINEN VÄITÖSKIRJA

Väitöskirja esitetään Helsingin yliopiston matemaattis-luonnontieteellisen tiedekunnan luvalla julkisesti tarkastettavaksi Porthanian salissa PIII (Yliopistonkatu 3) maaliskuun 29. päivänä 2019 klo 12.

DEPARTMENT OF GEOSCIENCES AND GEOGRAPHY A72 / HELSINKI 2019

Kirjoittajan yhteystiedot: Miika Norppa
Geotieteiden ja maantieteen laitos
miika.norppa@helsinki.fi

Ohjaaja: Professori Mari Vaattovaara
Geotieteiden ja maantieteen laitos
Helsingin yliopisto

Esitarkastajat: Adjunct Professor Anssi Joutsiniemi
Arkkitehtuurin laitos
Aalto-yliopisto

Professori Laura Kolbe
Historian laitos
Helsingin yliopisto

Vastaväittäjä: Tutkimusjohtaja Sampo Ruoppila
Sosiaalitieteiden laitos
Turun yliopisto

Valokuvat:
Etukansi: Miika Norppa
Takakansi: Miika Norppa

Julkaisija:
Geotieteiden ja maantieteen laitos
PL 64 00014 Helsingin yliopisto

ISSN-L 1798-7911
ISSN 1798-7911 (print)
ISBN 978-951-51-3997-9 (paperback)
ISBN 978-951-51-3998-6 (pdf)
<http://ethesis.helsinki.fi>

Unigrafia Oy
Helsinki 2019

Yhteenveto

Tässä väitöskirjatutkimuksessa on tarkasteltu Helsingin kantakaupungin kehittymistä pitkällä aikavälillä aina Helsingin synnystä nykypäivään (v. 1550–2018).

Tutkimuksessa tarkastellaan 1. Miten Helsingin kantakaupunkia on eri aikoina pyritty kehittämään ennen kaikkea tilallis-fyysisen rakenteen, mutta myös toimintojen näkökulmasta ja mistä syistä, 2. Miten ja mitkä kansainväliset, etenkin eurooppalaiset kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin suuntauokset ovat vaikuttaneet Helsingin kantakaupungin suunnittelussa eri aikakausina? 3. Millainen vaikutus paikallisella kontekstilla, erityisesti kaupunginosien historialla, on ollut kantakaupungin kaupunginosien kehittämisessä? 4. Miten kantakaupungin tuoreimmat kaupunginosat ovat toteutuneet ja millaisia kehittämistarpeita Helsingin kantakaupungissa on?

Tutkimuksen aineisto voidaan jakaa seitsemään ryhmään: tutkimuskirjallisuus, ammattilehtiaineistot, arkistolähteet, haastattelut, sanomalehtiartikkelit, tilastot ja havainnointiaineisto.

Tutkimuksen keskeisenä teoreettisena viitekehyksenä ovat kaupunkiroolit. Kaupunkirooleilla tarkoitetaan niitä kaupungin olemassaolon kannalta keskeisiä elinkeinoja, joiden kautta määrittyy kaupungin rooli kaupunkien välisissä hierarkioissa ja verkostoissa eri aluetasoilla. Kaupunkirooleilla ja kaupunkiroolien muutoksilla on historiallisesti ollut valtavan suuri merkitys keskusta-alueiden suunnittelussa. Tutkimus tunnistaa Helsingin historiasta useita kaupunkirooleja, jotka ovat merkittävältä osin määrittäneet sitä mitä Helsingin kantakaupunkiin on milloinkin rakennettu. Arkkitehtuurissa on kuvastunut kulloinkin kukoistanut kaupunkirooli. Osa Helsingin kaupunkirooleista on väistynyt ja uusia on tullut tilalle, mutta monilla rooleilla on ollut jatkuvuutta ja vuosisatojen saatossa Helsingille on kasautunut useita kaupunkirooleja.

Tutkimuksen toisen merkittävän teoreettisen tarkastelunäkökulman tarjoaa polkuriippuvuuden käsite, jonka mukaan historialliset tapahtumat ja valinnat vaikuttavat siihen, millainen kaupunki fyysisesti ja toiminnallisesti on ja siihen, minkälaisia mahdollisuuksia ja haasteita sillä on tulevaisuudessa edessään. Tutkimuksessa polkuriippuvuutta on tarkasteltu etenkin Helsingin kantakaupungin kaupunkisuunnittelussa ja arkkitehtuurissa. Tutkimuksessa on kuvattu tarkkaan Helsingin kantakaupungin kaupunkisuunnitteluun ja arkkitehtuuriin eri aikoina tulleita kansainvälisiä vaikutteita. Muissa kaupungeissa aiemmin tehdyt ratkaisut ja valitut polut ovat vaikuttaneet Helsingin suunnitteluun. Vaikutteita on saatu ennen kaikkea Helsingin lähikontekstista, eli Itämeren alueelta ja eurooppalaisista kaupungeista, mutta etenkin 1900-luvun jälkipuoliskolla myös Yhdysvalloista. Helsingin kantakaupungin suunnittelussa on eri aikoina vaikuttanut ja huomioitu tavalla tai toisella myös paikallinen konteksti, mm. arkkitehtonisin viittauksin.

Viime vuosikymmeninä Helsingin kaupunkisuunnittelussa on pitkän esikaupunkirakentamista painottaneen ajanjakson jälkeen painopiste siirtynyt kohti aiempaa tiiviimpää kaupunkirakentamista. Kantakaupungin suunnittelussa on tehty hidasta paluuta kohti perinteistä, urbaania kaupunkirakentamista. Muutos on liittynyt kaupunkiroolien murrokseen, erityisesti teollisen roolin heikkenemiseen ja palvelualoihin liittyvien kaupunkiroolien vahvistumiseen. Paluu perinteisen kantakaupunkimaisen rakentamisen elementteihin ei kuitenkaan vielä ole kokonaisvaltainen. Keskeisiä eroja perinteiseen kantakaupunkimaiseen rakentamiseen on mm. arkkitehtuurissa, rakentamisen tavassa ja lähipalvelutarjonnan järjestämisessä. Vaikka Helsingin kantakaupungissa on tehty runsaasti kehittämistoimenpiteitä viime vuosikymmeninä ja useita onnistumisiakin nähty, myös kehittämistarpeita on.

Helsinki on 2000-luvulla menestynyt erinomaisesti erilaisissa kansainvälisissä vertailuissa. Tutkimuksessa on pohdittu, onko Helsingillä 2000-luvulla ollut kultainen kausi, jolloin kaupunki olisi toiminut kansainvälisenä edelläkävijänä ja mitä haasteita tällaisen aseman saavuttamiselle ja/tai säilyttämiselle on.

Asiasanat: Helsinki, kantakaupunki, kaupunkiroolit, polkuriippuvuus, kaupunkisuunnittelu, arkkitehtuuri, kaupunkisuunnittelun historia, arkkitehtuurin historia, kaupunkihistoria, kaupunkimaantiede, Helsingin historia, suunnitteluvaikutteet, kaupunkikeskustat, keskustojen kehittyminen, keskustojen kehittäminen

Abstract

This doctoral thesis examines the development of the inner city of Helsinki during a long timespan, from the birth of the city to the present day (1550–2018).

The study inspects 1. How the inner city of Helsinki has been developed in different times, especially from the viewpoint of the city spaces and physical structures, but also from the viewpoint of functions and for what reasons, 2. How various international, especially European trends, of city planning and architecture have influenced the planning of Helsinki inner city in different time periods? 3. What kind of influence the local context, more closely the history of inner city neighbourhoods, has had on the development the neighbourhoods? 4. How the recent neighbourhoods have been formed and what kind of needs for further development there are in the inner city of Helsinki?

The research material can be divided into seven categories: research literature, professional magazine material, archive material, interviews, newspaper articles, statistics and observation material.

The central theoretical framework of the research consists of the theory of city roles. By city roles I mean those livelihoods that are crucial for the existence of the city and through which the the role of the city in the hierarchies and networks of cities is determined. City roles and changes in them have historically had a tremendous significance in the development of the inner cities. In the history of Helsinki, this study recognises several city roles that have considerably determined what has been built in the inner city of Helsinki during different times. Architecture has generally reflected the hey-day of a city role. Some of the city roles of Helsinki have ceded, and new city roles have replaced them, but many roles have had continuity, and several city roles have accumulated during the centuries.

The second theoretical perspective of the study is offered by the concept of path dependency. According to the path dependency theory, historical events and choices have influence on how the city appears physically and functionally and on what possibilities and challenges the city will have ahead in the future. The present study examines path dependency especially in the city planning and architecture of the inner city of Helsinki. It describes closely the international influences in the planning of the inner city of Helsinki in different times. The decisions that other cities have made and the paths they have chosen have influenced the planning of Helsinki. International influences on the planning of the inner city of Helsinki have mostly come from the Baltic Sea region and European cities, but especially during the second half of the 20th century also from the United States. The local context has also, in one way or another, always influenced and has been taken into account in the planning of the inner city of Helsinki.

During the last few decades, after the long period of emphasizing suburban planning, focus in the city planning of Helsinki has moved towards more compact urban development. In the planning of the inner city, there has been a slow comeback of traditional, urban city construction. This change has been associated with changes in the city roles, especially the weakening of the industrial role and the strengthening of city roles related to services. The revival of the traditional elements of inner city building has not, however, been complete. There are still pivotal differences between modern and traditional urban building in architectural styles, building practices and in the way local services are organized. Although there has been many well-meaning and successful efforts to regenerate the inner city, there are still things to do.

During the 21st century, Helsinki has succeeded extremely well in different international comparisons of cities. The current study speculates whether Helsinki has during the beginning of the 21st century had a golden era during which the city would have acted as an international forerunner and what obstacles there are to achieving or retaining such a position.

Keywords: Helsinki, inner city, city roles, path dependency, urban planning, architecture, history of urban planning, history of architecture, urban history, urban geography, history of Helsinki, planning influences, city centres, development of city centres

Kiitokset

Tahdon kiittää väitöskirjani ohjauksesta kaupunkimaantieteen professori Mari Vaattovaaraa ja väitöskirjani kommentoinnista suunnittelumaantieteen emeritusprofessori Harry Schulmania ja kulttuurimaantieteen yliopistonlehtori Rami Ratviota.

Kiitokset esitarkastajilleni professori Anssi Joutsiniemelle ja Euroopan historian professorille Laura Kolbelle pitkän työn lukemisesta ja hyvistä kommentteista.

Kiitokset lukuisille kollegoilleni Helsingin yliopiston geotieteiden ja maantieteen laitoksella.

Edelleen kiitokset kaikille väitöskirjaprosessissa tukenani olleille: pojalleni ja puolisollleni, vanhemmilleni, veljelleni sekä muille sukulaisille ja ystäville.

Helsingissä joulukuussa 2018

Miika Norppa

Sisällys

Yhteenveto	1
Abstract	3
Kiitokset	5
Luettelo taulukoista	11
1 JOHDANTO	13
1.1 Tutkimuksen kohde ja tutkimuskysymykset	13
1.2 Tutkimuksen asemituminen	13
1.3 Tutkimuksen merkitys ja tausta	16
1.4 Tutkimuksen teoriapohja	17
1.4.1 Historiallinen polkuriippuvuus	18
1.4.2 Kaupunkiroolit ja keskusta-alueiden kehittäminen	20
1.4.3 Kaupunkien yleiset menestystekijät	22
1.4.4 Muutoksen ajurit	26
1.4.5 Kaupungin kultainen kausi ja sen edellytykset	28
1.4.6 Kaupunkisuunnitteluhanteiden sukupolvisuus ja polkuriippuvuus	33
1.4.7 Reurbanisaatio ja gentrifikaatio	34
1.5 Tutkimuksen aineistot ja menetelmät	36
1.6 Tutkimuksen rakenne	41
1.7 Keskeisiä käsitteitä	43
2 HELSINGIN ESITEOLLINEN AIKA (1550–1859)	46
2.1 Suomen myöhäinen kaupungistuminen	46
2.2 Helsingin historiallinen väestönkasvu	46
2.3 Helsingin ensimmäiset vuosisadat: agraarinen kauppa- ja satamakaupunki ja sotakaupunki	48
2.4 Helsinki linnoituskaupunkina: Viapori Helsingin kehityksen vauhdittajana	52
2.5 Helsinki hallintokaupunkina: Suomen autonomisen suuriruhtinaskunnan pääkaupunki	57
2.6 Yliopistokaupunki ja orastava sivistys- ja kulttuurikaupunki	69
2.7 Kylpyläkaupungiksi	71
2.7.1 Palvelutarjonnan ja elinkeinoelämän kehittämisestä	71
2.7.2 Virkistysmahdollisuuksien kehittämisestä	74
2.8 Yhteenveto esiteollisen Helsingin kaupunkirooleista ja niiden vaikutuksesta kaupungin kehittämisessä	76
3 HELSINKI LOGISTIIKKA- JA TEOLLISUUSKAUPUNGIKSI (1860–1899)	76
3.1 Liikennejärjestelmän ja muun infrastruktuurin kehittämisestä	77
3.1.1 Rautatie, uudet satamat sekä paikallisen joukkoliikenteen synty	77
3.1.2 Uuden infrastruktuurin omaksumista	80
3.2 Elinkeinoelämän ja palvelutarjonnan kehittämisestä	82
3.2.1 Teollisuuskaupungin synty	82
3.2.2 Palvelutarjonnan monipuolistuminen	86
3.3 Virkistysmahdollisuuksien kehittämisestä	90

3.4 Kulttuuri- ja koulutustarjonnan kehittämisestä.....	94
3.5 Kaupunkisuunnittelusta ja arkkitehtuurista.....	100
3.5.1 Helsingin uusi asemakaava, Katajanokan ja Kallion asemakaavat.....	100
3.5.2 Kertaustyöliien aikakausi Helsingin arkkitehtuurissa.....	104
3.5.3 Yhteenvedo kansainvälisistä kaupunkirakennustaiteellisista esikuvista Helsingin suunnittelussa 1800-luvulla.....	117
3.6 Yhteenvedo teollistuvan Helsingin kaupunkirooleista ja niiden vaikutuksesta kaupungin kehittämisessä.....	119
4 HELSINGIN TEOLLINEN AIKA (1900–1944): ITSENÄISEN SUOMEN PÄÄKAUPUNGIKSI.....	120
4.1 Kaupunkisuunnittelusta ja arkkitehtuurista.....	123
4.1.1 Kansainvälinen kansallisromanttinen arkkitehtuuri.....	123
4.1.2 Uusia asemakaavoja.....	145
4.1.2.1 Kallion ja Sörnäisten asemakaava.....	147
4.1.2.2 Töölön asemakaava.....	148
4.1.2.3 Eiran asemakaava.....	151
4.1.2.4 Puu-Vallilan asemakaava ja Alppiharjun suunnitelmat.....	153
4.1.2.5 Torkkelinmäen asemakaava.....	155
4.1.2.6 Töölön asemakaavan uudistus.....	156
4.1.2.7 ”Kivi-Vallilan” asemakaava.....	158
4.1.2.8 Puu-Käpylän asemakaava.....	160
4.1.2.9 Kumpulan ja Toukolan jaotuskaavat, Taivaskallion alueet.....	162
4.1.3 Helsingin ensimmäiset yleiskaavat.....	163
4.1.3.1 Bertel Jungin vuoden 1911 maankäytön yleissuunnitelma.....	164
4.1.3.2 Munkkiniemi-Haaga-suunnitelma 1915.....	166
4.1.3.3 Pro Helsingfors -suunnitelma 1918, Suur-Helsingin asemakaavaehdotus 1921 ja vuoden 1923 yleiskaavaluonnos.....	169
4.1.3.4 Oiva Kallion keskustasuunnitelmat 1924 ja 1927.....	173
4.1.3.5 Vuoden 1932 yleiskaavaehdotus.....	175
4.1.4 Klassismin arkkitehtuurista.....	176
4.1.4.1 Pohjoismainen klassismi ja Italian vaikutteet.....	177
4.1.4.2 Kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin arkkitehtuuri.....	179
4.1.4.3 Pilvenpiirtäjähaaveita ja amerikkalaisia vaikutteita.....	179
4.1.4.4 Kaupungintalosuunnitelmat ja Eduskuntatalo.....	184
4.1.5 Funktionalistinen kaupunkisuunnittelu ja arkkitehtuuri.....	189
4.1.6.1 Sota-ajan rakentaminen.....	198
4.1.6.2 Esikaupungistumisprosessin alkuaikoja.....	203
4.1.6 Yhteenvedo kansainvälisistä kaupunkirakennustaiteellisista esikuvista Helsingin suunnittelussa 1900-luvun ensimmäisen puoliskolla.....	207
4.2 Liikennejärjestelmän kehittämisestä.....	210
4.3 Virkistysmahdollisuuksien kehittämisestä.....	215
4.4 Palvelutarjonnan ja elinkeinoelämän kehittämisestä.....	224
4.5 Kulttuuri- ja koulutustarjonnan kehittämisestä.....	231
4.6 Ennen 1950-lukua rakennettujen kaupunginosien paikannimistö ja Helsingin historia.....	236
4.7 Yhteenvedo teollisen Helsingin kaupunkirooleista ja niiden vaikutuksesta kaupungin kehittämisessä.....	242

5 HELSINKI SOTIEN JÄLKEEN: KEHITTYVIEN PALVELUJEN JA TEOLLISUUDEN KAUPUNKI (1945–1979)	242
5.1 Olympiakaupunki	242
5.1.1 Kaupunkisuunnittelusta ja arkkitehtuurista	247
5.1.1.1 Olympialaisista ja niiden merkityksestä Helsingin kantakaupungin rakentamisessa	247
5.1.1.2 Keskusalueen asemakaavaehdotus ja kantakaupungin uusia kaupunginosia ...	248
5.1.1.3 Esikaupungistuminen	256
5.1.2 Yhteenvedo kansainvälisistä kaupunkirakennustaiteellisista esikuvista Helsingin suunnittelussa 1950-luvulla	264
5.1.3 Liikennejärjestelmän kehittämisestä	265
5.1.4 Palvelutarjonnan ja elinkeinoelämän kehittämisestä	266
5.1.5 Kulttuuri- ja koulutustarjonnan kehittämisestä	269
5.2 Hyvinvointivaltion kehittyminen: Helsingistä palvelukaupunki	271
5.2.1 Kaupunkisuunnittelusta ja arkkitehtuurista	272
5.2.1.1 Kaupunkiuudistuksia	272
5.2.1.2 Arkkitehtuurista ja julkisesta taiteesta	286
5.2.1.3 Alvar Aallon keskustasuunnitelma	289
5.2.1.4 Yleiskaava 1970 ja kantakaupungin yleiskaava 1976	292
5.2.1.5 Kantakaupungin uudet kaupunginosat: Merihaka ja Itä-Pasila	296
5.2.2 Yhteenvedo kansainvälisistä esikuvista Helsingin kaupunkisuunnittelussa ja arkkitehtuurissa 1960- ja 1970-luvuilla	308
5.2.3 Liikennejärjestelmän ja muun infrastruktuurin kehittämisestä	309
5.2.4 Virkistysmahdollisuuksien kehittämisestä	315
5.2.5 Kulttuuri- ja koulutustarjonnan kehittämisestä sekä Helsingin konferenssiroolin synnystä	317
5.2.6 Palvelutarjonnan ja elinkeinoelämän kehittämisestä	321
5.3 Yhteenvedo sotien jälkeisen Helsingin kaupunkirooleista ja niiden vaikutuksesta Helsingin kehittämisessä	323
6 HELSINGIN JÄLKITEOLLINEN AIKA – HELSINKI ICT-, YRITYSHALLINTO-, KULTTUURI-, KULUTUS- JA MATKAILUKAUPUNKINA (1980–)	323
6.1 Teollisuus muuttaa pois kantakaupungista ja Helsingistä	323
6.2 Kantakaupungin uusien alueiden käyttötarkoitukset ennen kaavoitusta ja rakentamisen jälkeen	327
6.3 Kantakaupungin kaavoituksesta ja rakentaminen esikaupunkialueella	328
6.4 Kantakaupungin kehittämistä ohjanneita projekteja, selvityksiä ja dokumentteja	331
6.5 Kantakaupungin kaavoitus- ja rakentamishankkeita 1970-luvulta 2010-luvulle	335
6.5.1 Katajanokan kärki ja rannat	335
6.5.2 Länsi-Pasila	346
6.5.3 Sörnäisten rantatien korttelit	355
6.5.4 Kumpula-projektin alueet	358
6.5.5 Pikku Huopalahti	364
6.5.6 Ruoholahti	376
6.5.7 Hermanni	388
6.5.8 Sinebrychoffin kortteli ja Telakkaranta	391
6.5.9 Arabianranta	397

6.5.10 Kampin keskus	409
6.5.11 Vanhankaupunginkoski.....	415
6.5.12 Töölönlahden alue.....	415
6.5.13 Eiranranta	426
6.5.14 Pasilan konepaja.....	428
6.5.15 Salmisaari.....	435
6.5.17 Gentrifikaatioprosessi kantakaupungissa – esimerkkinä Kallio	443
6.5.18 Teollisuusrakennusten uusiokäytöstä, rakennussuojelusta ja inventoinneista.....	445
6.5.19 Arkkitehtuurista	448
6.6 Liikennejärjestelmän kehittämisestä.....	455
6.7 Virkistysmahdollisuuksien kehittämisestä.....	470
6.8 Kulttuuri- ja koulutustarjonnan kehittämisestä.....	480
6.8.1 Kulttuurilaitokset	480
6.8.2 Messutoiminta.....	494
6.8.3 Kaupunkitapahtumien lisääntyminen.....	496
6.8.3.1 Ulkokonsertteja, festivaaleja, urheilutapahtumia, joulumarkkinoita... ..	496
6.8.3.2 Kaupunginosatapahtumat ja asukaslähtöiset tapahtumat.....	499
6.8.4 Kampusalueet, innovaatiopolitiikka ja klusterit.....	502
6.9 Taloudellisen aseman, elinkeinoelämän ja palvelutarjonnan kehittämisestä.....	511
6.9.1 Yleinen taloudellisen kehityksen konteksti.....	511
6.9.2 Suomen menestys kansainvälisissä vertailuissa.....	515
6.9.3 Helsingin menestys kansainvälisesti vertailtuna.....	518
6.9.4 Helsingin kantakaupunki työpaikka-, toimisto- ja toimipaikkakeskittymänä ja seudullinen kilpailu	522
6.9.5 Hyvien veronmaksajien houkuttelua – kantakaupunki Helsingin vahvuutena?	526
6.9.6 Ruokakulttuurin elävöityminen.....	530
6.9.7 Kauppakeskukset, hotellit, viihde- ja urheilutarjonta	537
6.9.8 Design District Helsinki – esimerkki korttelien brändämisestä.....	553
6.9.9 Kampin keskus – esimerkki ydinkeskustan kaupallisen vetovoiman kehittämisestä, osa I.....	559
6.9.10 Uudistettu Stockmannin tavaratalo – esimerkki ydinkeskustan kaupallisen vetovoiman kehittämisestä, osa II.....	562
6.10 Kriittisen keskustelun kohteita Helsingin kehittämisessä 1990- ja 2000-luvulla	565

7 TULEVAISUUDEN NÄKYMIÄ HELSINGIN KANTAKAUPUNGIN KEHITTÄMISESSÄ

7.1 Tiivistävä kantakaupunki ja uudet asumisen muodot.....	576
7.1.1 Keski-Pasila ja Pohjois-Pasilan alueet	581
7.1.2 Kalasatama	593
7.1.3 Jätkäsaari.....	612
7.1.4 Hernesaari	629
7.2 Yhteenvedo kansainvälisistä esikuvista Helsingin kantakaupungin kaupunkisuunnittelussa ja arkkitehtuurissa sekä kantakaupungin keskeisten uudistushankkeiden paikallisista vaikutteista 1980-luvulta 2010-luvulle	632
7.3 Kehittyvät joukkoliikenteen ja pyörä- ja kävelyliikenteen järjestelmät.....	642
7.4 Kantakaupungin kasvumahdollisuuksista tulevaisuudessa	656
7.4.1 Laajentumismahdollisuudet	657
7.4.1.1 Yleiskaava 2002: laajentuminen rannoille ja Pasilaan.....	657

7.4.1.2 Yleiskaava 2016: laajentuminen bulevardeina	657
7.4.1.3 Kantakaupungin muita mahdollisia laajentumissuuntia: Laajasalo ja merentäytöt.....	666
7.4.2 Monikeskuksinen Helsinki.....	667
7.4.2.1 Tiivistyvät lähiöt sekä paikallis- ja aluekeskustat – uusia keskustoja ja kantakaupungin satelliitteja?	667
7.4.2.2 Östersundom – tiivistämistä kaupunkirakennetta laajentamalla?	670
7.4.3 Kantakaupungin tiivistämismahdollisuuksista tulevaisuudessa.....	671
7.5 Kantakaupungin seudullinen rooli tulevaisuudessa	678
7.6 Kantakaupungin vetovoimatekijät ja kehittämistarpeet	680
7.6.1 Saavutettavuus	680
7.6.2 Palvelutarjonta	683
7.6.3 Ajanviettomahdollisuudet ja viihtyminen	683
7.6.4 Asuminen	685
7.6.5 Toimitilat.....	686
7.7 Kantakaupungin ongelmat ja uhat.....	689
7.8 Ekokaupunki – nouseva kaupunkirooli?	693
7.8.1 Ympäristönsuojelun historiasta.....	693
7.8.2 Tiivis kaupunki ekokaupunkina	694
7.8.3 Muita merkkejä ekokaupungin tavoittelusta	699

8 JOHTOPÄÄTÖKSET JA KESKUSTELUA

708

8.1 Helsingin kaupunkiroolit 1550–2018.....	708
8.2 Helsinki, eurooppalainen kaupunki.....	714
8.3 Historiallinen polkuriippuvuus Helsingin kaupunkisuunnittelussa	717
8.4 Kehitys kohti ”täysurbaania” kantakaupunkirakentamista	720
8.5 Helsingin esikaupunkialueen suunnittelu ja historiatietoisuus: jatkotutkimuksen aihe.....	731
8.6 Helsingin kultainen kausi?	733

9 LÄHDEAINEISTOT

742

9.1 Tutkimuskirjallisuus.....	742
9.2 Arkistoaineistot	776
9.3 Uudemmat suunnitteludokumentit	779
9.4 Ammattilehtiaineistot: Arkkitehtiutiset.....	783
9.5 Ammattilehtiaineistot: Projektiiutiset	783
9.6 Ammattilehtiaineistot: Arkkitehti-lehti.....	784
9.7 Haastattelut ja suulliset tiedonannot	788
9.8 Sanomalehtiartikkelit	789
9.9 Internet-lähteet	792
9.10 Internet-tietokannat	807
9.11 Video- ja äänileikkeet	808
9.12 Sähköpostiviestit	808
9.13 Kuvalähteitä	808
9.14 Arkistot.....	814
9.15 Vierailukohteita Euroopassa	814

Luettelo taulukoista

Taulukko 1.	Typologia eurooppalaisten kaupunkien historiallisista kaupunkirooleista	21
Taulukko 2.	Kaupunkien historiallisen kehityksen kannalta keskeisiä teknologisia ja tieteellisiä vallankumouksia tai suurten uudistusten aikoja	27
Taulukko 3.	Eurooppalaisten kaupunkien kultaisia kausia esiteollisena ja teollisena aikana	29
Taulukko 4.	Helsingin sivistys- ja kulttuurikaupunkiroolin ensiaskelia vuosina 1825–1858	71
Taulukko 5.	Kaupallisia hankkeita 1830–1850-lukujen Helsingissä	74
Taulukko 6.	Puistohankkeita Helsingissä ennen 1860-lukua	75
Taulukko 7.	Vironniemen Helsingin liikennejärjestelmän kehittyminen ennen teollistumista ja teollistumisen aikana	80
Taulukko 8.	Yli sata henkilöä Helsingissä työllistäneet tehtaat vuonna 1874	84
Taulukko 9.	Kaupallisia hankkeita teollistuvassa Helsingissä vuosina 1860–1899	89
Taulukko 10.	Puisto- ja virkistyshankkeita teollistuvassa Helsingissä vuosina 1860–1899	93
Taulukko 11.	Teollistuvan Helsingin kulttuurikaupunkiroolin vahvistuminen vuosina 1860–1899	98
Taulukko 12.	Helsingiläisten rakennusten, julkisten taideteosten, kaava- ja kaupunkiuudistushankkeiden ym. kansainvälisiä edeltäjiä ja esikuvia 1700-luvulta 1800-luvun lopulle	119
Taulukko 13.	Helsingiläisten rakennusten, julkisten taideteosten, kaava- ja kaupunkiuudistushankkeiden ym. kansainvälisiä edeltäjiä ja esikuvia 1900-luvun ensimmäisellä puoliskolla	210
Taulukko 14.	Liikennejärjestelmän kehittyminen teollisessa Helsingissä vuosina 1900–1944	214
Taulukko 15.	Urheiluhankkeita Helsingissä vuosina 1900–1944	218
Taulukko 16.	Puisto- ja virkistyshankkeita teollisessa Helsingissä vuosina 1900–1944	224
Taulukko 17.	Itsenäisen Suomen pääkaupungin, teollisen Helsingin kaupallisen tarjonnan kehittyminen 1900–1944	228
Taulukko 18.	Itsenäisen Suomen pääkaupungiksi nousseen teollisen Helsingin kulttuurillinen monipuolistuminen vuosina 1900–1944	234
Taulukko 19.	Olympia-Helsingin urheiluhankkeita toisen maailmansodan jälkeen vuosina 1945–1959	247
Taulukko 20.	Puistohankkeita Helsingin kantakaupungissa toisen maailmansodan jälkeen, vuosina 1945–1959	248
Taulukko 21.	Helsingiläisten rakennusten, kaava- ja kaupunkiuudistushankkeiden ym. kansainvälisiä edeltäjiä ja esikuvia 1950-luvulla	264
Taulukko 22.	Helsingin kantakaupungin kannalta merkittäviä liikennehankkeita toisen maailmansodan jälkeen, vuosina 1945–1959	265
Taulukko 23.	Kaupallisia hankkeita Helsingissä toisen maailmansodan jälkeen, vuosina 1949–1959	268
Taulukko 24.	Kulttuurihankkeita Helsingissä toisen maailmansodan jälkeen, vuosina 1944–1959	270
Taulukko 25.	Helsingiläisten rakennusten, julkisten taideteosten, kaava- ja kaupunkiuudistushankkeiden ym. kansainvälisiä edeltäjiä ja esikuvia 1960- ja 1970-luvulla	309
Taulukko 26.	Helsingin kantakaupungin kannalta merkittäviä liikennehankkeita vuosina 1960–1979	315
Taulukko 27.	Puistohankkeita Helsingin kantakaupungissa vuosina 1960–1979	316
Taulukko 28.	Urheiluhankkeita Helsingin kantakaupungissa vuosina 1960–1979	317
Taulukko 29.	Palvelukaupunki Helsingin kulttuuritarjonnan kehittyminen kantakaupungin osalta vuosina 1960–1979	320

Taulukko 30.	Helsingin kantakaupungin kaupallisen palvelutarjonnan kehittymisen kannalta keskeisiä hankkeita vuosina 1960–1979	322
Taulukko 31.	Jälkiteollisen kantakaupungin keskeisten kaavoituskohteiden ensisijaiset käyttötarkoitukset ennen kaavoitusta ja rakentamisen jälkeen	328
Taulukko 32.	Jälkiteollisen kantakaupungin keskeisten kaavoitushankkeiden asemakaavojen voimaantulovuodet ja kaavoittajat	329
Taulukko 33.	Helsingin kantakaupungin kannalta merkittäviä liikennehankkeita 1980–2010-luvuilla	470
Taulukko 34.	Puistohankkeita Helsingin kantakaupungissa 1980-luvulta 2020-luvulle.	480
Taulukko 35.	Kulttuurihankkeita Helsingin kantakaupungissa 1980–2010-luvuilla	494
Taulukko 36.	Helsingin kantakaupungin kaupallisia hankkeita 1980–2010-luvuilla	544
Taulukko 37.	Helsingin kantakaupunkiin vuosina 1980–2018 avattuja hotelleja	547
Taulukko 38.	Urheiluhankkeita ja -tapahtumia Helsingin kantakaupungissa 1980–2010-luvuilla	553
Taulukko 39.	Helsingin rakennusten, julkisten taideteosten, kaava- ja kaupunki uudistushankkeiden ym. kansainvälisiä edeltäjiä ja esikuvia 1980-luvulta 2010-luvulle	637
Taulukko 40.	Kaupunginosan historian, ominaispiirteiden ja kantakaupungin kontekstin vaikutus suunnittelussa kantakaupungin keskeisissä uudistushankkeissa 1980-luvulta 2010-luvulle	642
Taulukko 41.	Pääkaupunkiseudun lähitulevaisuuden liikennehankkeiden mahdollisia valmistumisajankohtia	655
Taulukko 42.	Haastateltujen kaavoittajien mainitsemia Helsingin kantakaupungin tiivistämismahdollisuuksia sekä esimerkkikohteita	677
Taulukko 43.	Yhteenveto haastateltavien mainitsemista kantakaupungin vetovoimatekijöistä ja mahdollisia kehittämistarpeita	689
Taulukko 44.	Haastateltavien mainitsemia kantakaupungin ongelmia ja uhkia sekä niiden mahdollisia vaikutuksia	693
Taulukko 45.	Helsingin historiallisten kaupunkiroolien syntyminen ja kaupunkiroolien tilallisyysilmentymiä	710
Taulukko 46.	Syitä Helsingin kaupunkiroolien kehittymiseen ja kaupunkiroolien vaikutuksia	711
Taulukko 47.	Elävyyttä ja kohtaamismahdollisuuksia tuovia elementtejä Helsingin kantakaupungin uusilla asuinalueilla sekä elävyyden ja kohtaamismahdollisuuksien kehittämispotentiaali	726
Taulukko 48.	Perinteisen eurooppalaisen urbaanin kaupungin elementtejä	731
Taulukko 49.	Helsingin yleiset menestystekijät 2010-luvulla – vahvuuksia ja heikkouksia	735

1 JOHDANTO

1.1 Tutkimuksen kohde ja tutkimuskysymykset

Tarkastelen väitöskirjatutkimuksessani Helsingin kantakaupungin kehittymistä pitkällä aikavälillä, vuosina 1550–2018. Kantakaupungiksi on tutkimuksessa määritelty Helsinkiin kantakaupungin tilastoalue, 1.–27. kaupunginosat (ks. Aluesarjat 2018). Tutkimuksessa kiinnitetään huomiota erityisesti Helsingin kantakaupungin tilallis-fyysisten rakenteiden ja toimintojen suunnitteluun ja muutoksiin. Tilallis-fyysisillä rakenteilla tarkoitetaan tässä kaupungin ja sen kaupunginosien, katuverkon, kortteleiden, puistojen, avointen kaupunkitilojen ja rakennusten muotoa ja arkkitehtonista ilmettä sekä infrastruktuuriratkaisuja, erityisesti liikennejärjestelmää. Kaupungin tilallis-fyysinen rakenne muuttuu muun muassa kaupunkisuunnittelun ja kaupunkisuunnittelua suuntaavien muutosten ja päämäärien seurauksena. Toiminnoilla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa ensisijaisesti kaupungin kaupallista ja kulttuurista palvelutarjontaa, mutta myös kaupunkitapahtumia ja -elämää. Kaupungin tilallis-fyysinen rakenne ja kaupungin toiminnot kietoutuvat toisiinsa monin tavoin. Esimerkiksi palvelutarjonta on yleensä luonteeltaan varsin erilaista tiiviisti rakennetussa ja väljästi rakennetussa kaupungissa. Kytken tilallis-fyysisten rakenteiden ja toimintojen muutokset myös muutoksiin kaupungin elinkeinoissa: mm. teollistumiseen ja palvelualojen nousuun.

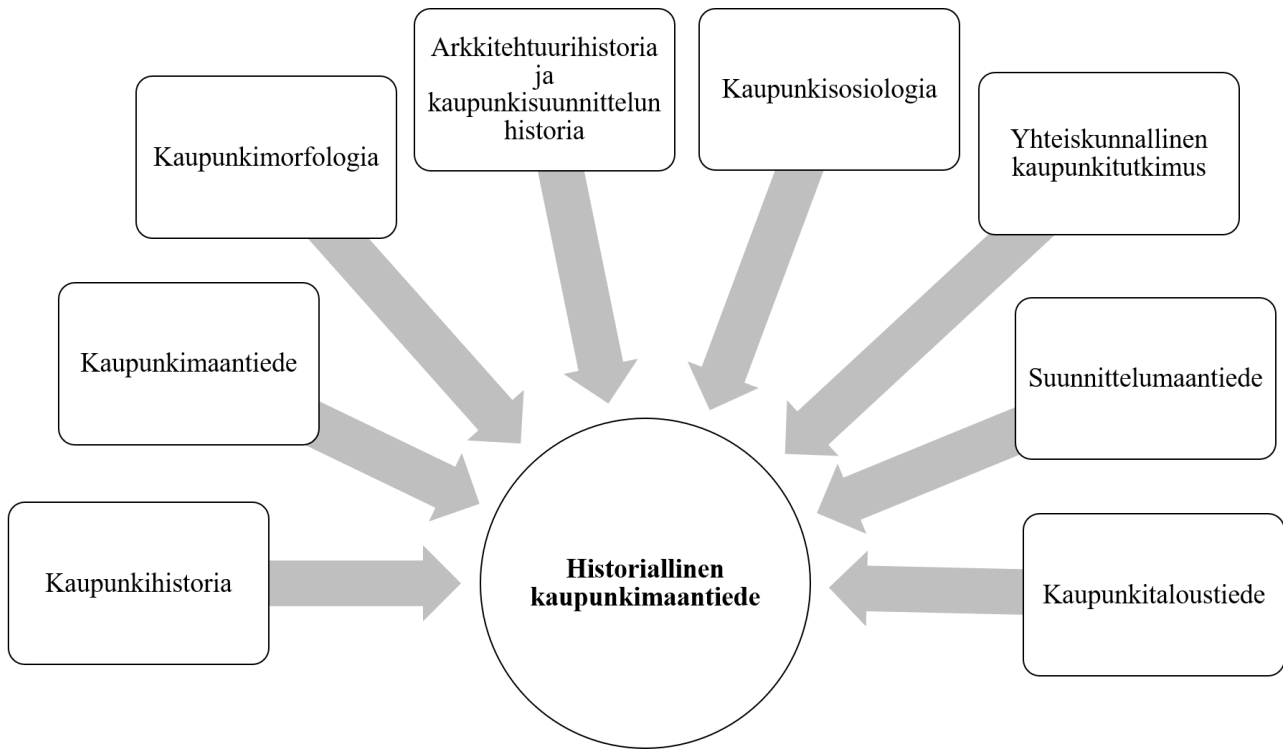
Keskeiset tutkimuskysymykset ovat:

1. Millä tavoin Helsingin kantakaupunkia on eri aikoina pyritty edellä mainittujen asioiden – ennen kaikkea tilallis-fyysisen rakenteen, mutta myös edellä mainittujen toimintojen – osalta kehittämään ja mistä syistä?
2. Miten ja mitkä kansainväliset, etenkin eurooppalaiset kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin suuntauksukset ovat vaikuttaneet Helsingin kantakaupungin suunnittelussa eri aikakausina?
3. Millainen vaikutus paikallisella kontekstilla, erityisesti kaupunginosien historialla, on ollut kanta-kaupungin kaupunginosien kehittämisessä?
4. Miten kantakaupungin tuoreimmat kaupunginosat ovat toteutuneet ja millaisia kehittämistarpeita Helsingin kantakaupungissa on?

1.2 Tutkimuksen asemoituminen

Tutkimuksessa tarkastellaan Helsingin kehittymistä historiallisen kaupunkimaantieteen (engl. urban historical geography) näkökulmasta (kuva 1.) Tieteenalalla tutkitaan kaupunkien kehitystä historiallis-maantieteellisestä näkökulmasta. Historiallisen kaupunkimaantieteen lähialoja ovat kaupunkihistoria ja kaupunkimaantiede. Lähellä historiallista kaupunkimaantiedettä on myös kaupunkimorfologinen (urban morphology) tutkimus, jossa keskitytään erityisesti kaupunkien fyysisen rakentumisen tarkasteluun.

Tutkimus on monitieteinen ja siinä on yhtymäkohtia myös arkkitehtuurihistoriaan, kaupunkisosiologiaan ja yhteiskunnalliseen kaupunkitutkimukseen sekä suunnittelumaantieteeseen ja innovaatioympäristöjä tarkastelemaan kaupunkitaloustieteelliseen tutkimukseen.



Kuva 1. Tutkimuksen tieteenala historiallinen kaupunkimaantiede ja sen lähialat. (Norppa 2017).

Kaupunkimaantieteen alalla on Suomessa harvoin tarkasteltu kaupunkien fyysistä ympäristöä arkkitehtuurin osalta, joten tältä osin tutkimus laajentaa suomalaisen kaupunkimaantieteen kenttää. Helsingin yliopiston geotieteiden ja maantieteen laitoksella 2000- ja 2010-luvuilla professori Mari Vaatovaaran johdolla tehty kaupunkimaantieteellinen tutkimus tarkasteli ensisijaisesti pääkaupunkiseudun alueellista erilaistumista eri näkökulmista. Suunnittelumaantieteellistä tutkimusta laitoksella edusti Helsingin kaupunkisuunnittelun historiaan erikoistunut professori Harry Schulman.

Opetukseen ja tutkimukseen liittyviä kytköksiä kaupunki- ja suunnittelumaantieteellä oli Helsingin yliopistossa mm. sosiologian ja historian laitosten, Aalto-yliopiston osalta Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutusryhmän (YTK) ja Helsingin kaupungin osalta tietokeskuksen (nyk. Kaupunkitieto) ja kaupunkisuunnitteluviraston (nyk. Kaupunkiympäristö) suuntaan. Poikkitieteellistä yhteistyötä ja opetusta koordinoivan Kaupunkiakatemian perustaminen käynnistyi Helsingin yliopiston geotieteiden ja maantieteen laitoksella vuonna 2012.

Maantieteeseen väitöskirjatutkimus kytkeytyy tieteenalalle tyypillisen alueellisen ja tilallisen näkökulman kautta. Tutkimuksessa tarkastellaan Helsinkiä, Helsingin kantakaupunkia ja kaupunginosia alueellisina yksiköinä sekä kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin vaikutteita alueyksikön sisällä ja alueyksiköiden välillä tapahtuvina virtauksina. Tutkimuksen lähialojen näkökulmiin maantieteellinen tarkastelu tuo oman vivahteensa ja lisänsä. Tyypillisesti monitieteisen tutkimuksen vahvuutena ovatkin tieteenalojen vakiintuneista katsantotavoista poikkeavat, piristävät näkökulmat, jotka kompensoivat poikkitieteelliseen tarkasteluun liittyviä tutkimuksellisesti erikoistuneita tieteenaloja keveämpiä osuuksia.

Väitöskirjatutkimusta taustoittaa laaja ja aikajänteeltään koko eurooppalaisten kaupunkien historian kattava, erikseen julkaistu kirjallisuustutkimus eurooppalaisten kaupunkien ja kaupunkikeskustojen historiallisesta kehittämisestä (Norppa 2017). Eurooppalaiset kaupungit ja kaupunkikeskustat ovat luoneet kontekstin Helsingin kantakaupungin kehittämiselle. Helsingin kehityshistoriaa on vaikea

ymmärtää tuntematta Euroopan kaupunkien kehityshistoriaa. Eurooppalaisten kaupunkikeskustojen historiallista kehittymistä käsittelevän kirjan ja tämän kirjan johdannossa ja on yhtäläisyyksiä, koska kirja oli alun perin tarkoitettu julkaistavaksi kokonaisuutena, jossa Helsingin kantakaupunkia olisi käsitelty tapaustutkimuksena.

Käsillä oleva väitöskirja on erittäin pitkä ja yksityiskohtainen. Tutkimuksen suurta sivumäärää selittää ensinnäkin tutkimuksen pitkä tarkasteluajaväli. Tarkastelun yksityiskohtaisuus on perusteltavissa myös Helsingin kantakaupungin kehittymistä käsittelevän tieteellisen monografian puuttumisella. Kolmanneksi, Helsingin kehitystä on yleensä tarkasteltu kerrallaan vain yhdestä näkökulmasta, ei eri näkökulmia yhdistellen. Moninäkökulmaisuuuden tarkoituksena on osoittaa kuinka monimutkaisesta prosessista kaupungin ja kaupunkikeskustan kehittymisessä on kyse. Helsingin kantakaupungin kehityshistorian suuret linjat olisi toki ollut mahdollista tiivistää tätä väitöskirjaa lyhyempäänkin esitykseen, mutta näin menetellessäni olisin joutunut jättämään suuren määrän kantakaupungin kehityshistorian syvällisen ymmärtämisen kannalta olennaisia asioita tarkastelun ulkopuolelle ja lukijalle todellisuudesta välittyvä kuva olisi näin huomattavasti yksinkertaistunut, ellei suorastaan vääristynyt. Yksityiskohdilla on myös todistusvoimaa: ne osoittavat, että tutkimuksen väitteet eivät ole tuulesta temmattuja. Myös todellinen historia, aiemmin tapahtunut todellisuus, koostuu lukemattomista yksityiskohdista, ei muutamasta suuresta tapahtumasta. Olen pyrkinyt rakentamaan kirjaa kuin kaupunkia – pieni pala kerrallaan. Kirjamainen, väitöskirjalle epätavallinen muoto on siis täten tarkkaan harkittu ja perusteltu. Sellaisenaan todellista menneisyyttä on tietysti mahdoton jälkikäteen tavoittaa ja kirjoittaa – historiankirjoitus on aina enemmän tai vähemmän puutteellisiin lähdeaineistoihin perustuvaa ja oman ajankohtansa näkökulmasta tapahtuvaa, menneisyyttä yksinkertaistavaa tulkintaa.

Tutkimuksen ydin- ja lähialoilla on vaikuttanut useita kansainvälisesti merkittäviä tutkijoita. Esittelen seuraavassa osan heistä aakkosjärjestyksessä ja mainitsen samalla heidän keskeisiä teoksiaan. Taloushistorioitsija Paul Bairoch (mm. 1988) on tutkinut kaupunkien taloudellista kehitystä, arkkitehtuurihistorioitsija Wolfgang Braunfels (1988) kaupunkien luonteen ja arkkitehtuurin historiaa, historialliseen kaupunkimaantieteeseen erikoistunut Harold Carter (1983) kaupunkien syntyhistoriaa, kaupunkihistorioitsija Peter Clark (2009) eurooppalaisten kaupunkien historiaa, kaupunkitutkija Allan Cochrane (esim. 2007) kaupunkien hallintoa, kaupunkimaantieteilijät J. R. & M. M. Gold (esim. 2005, 2008) kaupunkien kulttuuri- ja urheilutapahtumien järjestämistä, arkkitehti ja kaupunkisuunnittelija Erwin Anton Gutkind (1964–1972) kaupunkien kehittymishistoriaa, suunnittelumaantieteilijä Sir Peter Hall (1975, 2002, 1998) kaupunki- ja seutus suunnittelun historiaa sekä kaupunkimaisten sivilisaatioiden ja innovaatioiden historiallista suhdetta, taidehistorioitsija Thomas Hall (1991, 2010) Pohjoismaiden kaupunkien ja Euroopan pääkaupunkien kaupunkisuunnittelun historiaa, arkkitehtuurihistorioitsija Spiro Kostof (1995, 1999a, 1999b) arkkitehtuurin sekä kaupunkien elementtien ja muotojen historiaa, kaupunkihistorioitsija A. E. J. Morris (1979/1996) kaupunkien muotojen ja arkkitehtuurin historiaa, kaupunkihistorioitsija Lewis Mumford (1961) kaupunkien kehittymisen historiaa, kaupunkihistorioitsija Anthony Sutcliffe (1984, 1993, 2006) kaupunkikäsitteitä ja Pariisin ja Lontoon arkkitehtuurihistoriaa, arkkitehti ja kaupunkisuunnittelija Josef Stübben (1890) kaupunkien ongelmia kaupunkisuunnittelua, maantieteilijä James E. Vance Jr. (1990) kaupunkimorfologiaa, kaupunkisuunnittelun historiaan erikoistunut Stephen V. Ward (Ward 1992, Gold & Ward 1994, Ward 1998, Ward 2002) puutarhakaupunkien, paikkamarkkinoinnin sekä kaupunkisuunnittelun innovaatioiden leviämisen historiaa.

Helsingin kaupunkisuunnittelun historiasta on kirjoitettu kohtuullisen paljon, mutta Helsingin kantakaupungin historiallisesta kehittymisestä ei kuitenkaan ole laadittu monografiaa, kuten yllä jo todettiin. Erityisesti Helsingin kantakaupungin kaavoituksen ja arkkitehtuurin paikallisiin ja kansainvälisiin vaikutteisiin syventynyt näkökulma on ollut aiemmassa tutkimuskirjallisuudessa harvinainen. Suunnitteluvaikutteita on tarkasteltu pääasiassa yksittäisten kohteiden osalta, ei kokonaisvaltaisesti.

Keskeisimpiin Helsingin historiaa käsitteleviin tutkimusjulkaisuihin kuuluu Helsingin kaupungin historia -sarja, joka on vuosikymmenten varrella laajentunut 15-osaiseksi. Tässä kirjasarjassa kaupunkisuunnittelu (tai asemakaavoitus) ja arkkitehtuuri (tai rakennustaide) ovat olleet yhtenä teemana mukana (ks. Suolahti 1950; Hornborg 1950; Lindberg & Rein 1950; Brunila & Schultén 1955; Brunila 1962; Ekelund 1962; Herranen 1997; Schulman 2000; Kervanto Nevanlinna 2012). Kervanto Nevanlinnan teos on ollut tekeillä samaan aikaan tämän tutkimuksen kanssa, mutta tutkimukset ovat toisistaan riippumattomia. Helsingin vanhojen kaupunginosien historiasta ja uusien kaupunginosien suunnittelusta tietoa ovat tuottaneet Helsingin kaupunki (mm. kaupunginmuseo, tietokeskus ja kaupunkisuunnitteluvirasto), Helsinki-Seura, media (mm. Helsingin Sanomat), muutamat konsulttiyritykset, useat yliopistotutkijat sekä kaupunginosayhdistykset. Suomalaisista arkkitehteistä on laadittu suuri määrä erillisiä tutkimuksia, mm. Suomen rakennustaiteen museon (nyk. Arkkitehtuurimuseo) toimesta. Useista Helsingissä sijaitsevista rakennuksista ja asuintaloista on myös julkaistu monografioita. Suomalaista arkkitehtuuria seuranneista ammattilehdistä tärkein on ollut jo yli sadan vuoden ajan ilmestynyt Arkkitehti-lehti.

1.3 Tutkimuksen merkitys ja tausta

Historia ei toista itseään, mutta historiantuntemus on avuksi nykyisyyden ymmärtämisessä, tarjoaa vertailupohjaa ajankohtaisille tapahtumille sekä edellytyksiä viisaalle ja kaupungin historian huomioivalle kaupunkikehittämiselle.

Tämä tutkimus kokoaa yhteen Helsingin kantakaupungin suunnittelua koskevaa jo olemassa olevaa tietovarantoa, avaa uusia näkökulmia aiempaan keskusteluun ja tilkitsee aiemman tutkimuksen jättämiä aukkoja.

Kaupungit ovat kautta historian olleet kehittämisen kohteina, mutta viime vuosikymmeninä huomio on uudelleen kohdistunut myös keskusta-alueiden kehittämiseen pitkän, esikaupunkialueiden kehittämiseen painottuneen ajanjakson jälkeen.

Tutkimuksen taustalla vaikuttavatkin Helsingin kantakaupungin laajat kehittämishankkeet, jotka käynnistyivät oikeastaan jo 1970-luvulla, mutta saivat entistä suuremmat mittasuhteet 1990-, 2000 ja 2010-luvuilla. Hankkeet ovat kohdistuneet ja kohdistuvat ennen kaikkea entisille teollisuus-, varasto-, satama- ja ratapiha-alueille. Muutosten takana on ylikansallisia, kaupunkien elinkeinorakenteen sekä kaupunkisuunnitteluihanteiden ja kaupunkien elämäntapojen muutoksiin, liittyviä syitä. Uudenvainion tilanne on synnyttänyt tarpeen tutkia ja ymmärtää Helsingin kantakaupungin kehittymisen historiaa.

Kaupungit ovat ja ovat myös historiallisesti olleet kytköksissä toisiinsa monin tavoin, mm. elinkeinoelämän, politiikan, hallinnon, tutkimuksen, tiedonvälityksen ja matkailun kautta. Maiden ja kaupunkien välillä suuntautuneen ihmisten liikehdinnän mukana ovat virranneet kaupunkien kehittämiseen liittyvät ajatukset ja ideat ja vaikutteet.

Kaupunkien suunnittelussa yhdistyvätkin paikalliset ja kansainväliset ratkaisut. Ulkomaalaisten ratkaisujen puhdasta lainaamistakin tapahtuu, mutta useammin on kyse valikoivasta lainauksesta tai synteettisestä lainauksesta (vrt. Ward 2002:402). Globalisaation seurauksena on puhuttu globalisaatiosta, globaalien ja paikallisten yhteenkietoutumisesta (esim. Robertson & White 2007). Esimerkiksi arkkitehtuurin voidaan katsoa nousevan osin sijaintialueen historiasta ja paikan erityisyydestä (ks. Koponen 2006), osin kansainvälisistä muotivirtauksista, osin arkkitehdin oppi- ja kokemushistoriasta,

osin kaavoitusta ja rakentamista ohjaavista laeista ja normeista sekä osin taloudellisista, materiaalisista ja teknologisista resursseista.

1.4 Tutkimuksen teoriapohja

Tutkimuksen teoriapohja koostuu useasta eri teoriasta, joista keskeisimmät ovat **historiallinen polkuriippuvuus ja kaupunkiroolit**. Esittelen seuraavassa teorian lyhyesti ja sen jälkeen tarkemmin yksi kerrallaan. Kaikkia esiteltyjä teorioita ei tarkastella syvällisesti tai hyödynnetä tutkimuksessa laaja-alaisesti, mutta ne ovat teorioita, jotka on vaikea jättää täysin huomiotta kaupunkikeskustojen kehityshistoriaa kuvattaessa. Esimerkiksi Helsingin Kallion kehitystä 1990-luvun jälkeen on vaikea kuvata ilman gentrifikaatioteorian esittelyä ja 2000- ja 2010-luvuilla Helsingin kaavoituksessa tapahtuneiden muutoksia ilman reurbanisaatioteorian käsittelyä.

Polkuriippuvuus on käsite, jonka mukaan historialliset tapahtumat ja valinnat vaikuttavat siihen, millainen kaupunki fyysisesti ja toiminnallisesti on ja siihen, minkälaisia mahdollisuuksia ja haasteita sillä on tulevaisuudessa edessään (ks. Eckert et al. 2010). Polkuriippuvuus sisältyy vahvasti myös kaupunkisuunnitteluun: kaupunkirakenteellisesti, liikenteellisesti, visuaalisesti jne., sillä aiemmat ratkaisut vaikuttavat nykyisessä kaupunki- ja liikennesuunnittelussa sekä arkkitehtuurissa.

Helsingillä on eri aikoina ollut erilaisia **kaupunkirooleja**, jotka ovat ohjanneet sen väestöllistä ja fyysistä kehitystä. Kaupunkiroolilla tarkoitan niitä kaupungin olemassaolon kannalta keskeisiä elinkeinoja, joiden kautta määrittäytyy kaupungin rooli kaupunkien välisissä hierarkioissa ja verkostoissa. Kaupunkiroolin käsite korostaa kaupungille annettua tai kaupungille kehittyntä ”tehtävää” sekä kaupungin luonnetta. Kaupunkirooleilla ja kaupunkiroolien muutoksilla on historiallisesti ollut valtavan suuri merkitys keskusta-alueiden suunnittelussa.

Kaupunkiroolien menestys riippuu mm. *kaupunkien yleisistä menestystekijöistä*, jotka vaihtelevat kaupungista toiseen. Kaupunkien kehitykseen vaikuttavat voimakkaasti myös yhteiskunnallisen *muutoksen ajurit, kuten suuret teknologiset ja tieteelliset vallankumoukset* sekä näihin kytkeytyvät pitkät makrotaloudelliset syklit, nk. *Kondratievin syklit*.

Kaupunkien kaupunkiroolien menestys voi johtaa kaupungin *kultaiseen kauteen*, jolloin kaupunki toimii innovaatioympäristönä, josta uudet ratkaisut innovaatioiden diffuusion kautta leviävät muihin kaupunkeihin. Osa kaupungeista puolestaan on nopeita ja aktiivisia innovaatioiden omaksujia ja ovat tätä kautta mukana edistyksen etujoukoissa.

Innovaatioympäristöinä toimivissa kaupungeissa on lähes poikkeuksetta ollut nähtävissä *agglomeraatio- eli kasautumisetujen* vaikutusta. Innovatiivisuuden edellytyksenä on kautta historian ollut aktiivinen vuorovaikutus, joka on tapahtunut kaupunkien erilaisissa toiminnallisissa tihentymissä, joita on historiallisesti ollut etenkin keskusta-alueilla, mutta esikaupungistumisen myötä myös esikaupunkialueilla. *Toiminnalliset tihentymät* sisältävät erilaisia vuorovaikutuksen areenoita, joissa luova vuorovaikutus tapahtuu.

Kaupunkisuunnitteluhanteet eivät palaudu ainoastaan kaupunkiroolien muutoksiin, vaan myös muun muassa *kaupunkisuunnitteluhanteiden sukupolvisuus* muuttaa niitä. Toisaalta kaupunkisuunnitteluhanteissa on havaittavissa myös polkuriippuvuutta.

Pitkään jatkunutta esikaupungistumista on viime vuosikymmeninä seurannut uusi kiinnostus kaupunkikeskustojen kehittämiseen ja kaupunkimaiseen asumiseen. Suburbanisaatiota (esikaupungistumi-

nen) onkin esitetty seuraavan *reurbanisaatio* (jälleen- tai uudelleenkaupungistuminen). Reurbanisaatio kytkeytyy kaupunkiroolien muuttumiseen, mm. kaupunkien keskusta-alueiden deindustrialisaatioon eli tyhjentymiseen teollisista toiminnoista. Reurbanisaatioon liittyy vanhojen kaupunginosien *gentrifikaatiota*, eli työväenluokkaisten kaupunginosien muuttumista sosioekonomisesti ylempien asuttamiksi asuinalueiksi asumiskustannusten nousun myötä. Gentrifikaatio on osin kytkeytynyt uuden asuntotuotannon riittämättömyyteen uuteen suosioon nousseilla keskusta-alueilla.

1.4.1 Historiallinen polkuriippuvuus

Tutkimuksen keskeisenä teoreettisena selkärankana on **polkuriippuvuuden** käsite. Nykyisyyden tapahtumat vaikuttavat kaupunkien kehitykseen, mutta nykyisyyden taustalla ovat historialliset kehityskulut. Täysin historiansa ja nykyisyytensä ohjailtavissa kaupungit eivät ole, vaan voivat proaktiivisina toimijoina yksin tai yhdessä muiden toimijoiden kanssa pyrkiä vaikuttamaan kehitykseensä ja luomaan uusia polkuja (Martin & Simme 2008).

Kaupungin loistelas historia ei siis ole kunniakkaan tulevaisuuden tae, eivätkä köyhä historia ja nykyisyys välttämättä merkitse köyhää tulevaisuutta, mutta historia tarjoaa kaupunkien kehityksen fyysiset ja toiminnalliset puitteet, joissa kaupungin on toimittava (Musterd & Murie 2010:333–338).

Kehityspolun (kuva 2.) voi luoda esimerkiksi suuren teollisuuslaitoksen tai laadukkaan korkeakoulun perustaminen kaupunkiin. Kaupunkien kehityspolkujen syntymiseen ja tukkeutumiseen vaikuttavatkin kaupungin oman toiminnan ohella ulkopuoliset tai väliintulevat tekijät, kuten esimerkiksi yritysten sijaintivalinnat ja valtion laitosten sijoittamisratkaisut. Tällaiset tapahtumat sysäävät kaupungin työpaikka- ja elinkeinorakennetta tiettyyn suuntaan. Myös muiden kaupunkien poluilla on vaikutuksensa – mm. vuorovaikutuksen, kaupankäynnin ja kaupunkien välisen kilpailun ja yhteistyön kautta.



Kuva 2. ”Yksinkertaistava teoreettinen esimerkki polkuriippuvuudesta. Polun voi luoda kaupunkiin osaamista ja tietoa generoiva oppilaitos ja menestyksekkääksi osoittautuvan yrityksen perustaminen kaupunkiin. Yrityksen perustaminen ja menestyminen voi johtaa laajemman horisontaalisen ja/tai vertikaalisen yritysklusterin syntymiseen, kaupungin ja sen asukkaiden vaurastumiseen ja sitä kautta usein menestystä peilaavaan julkiseen ja yksityiseen kaupunkirakentamiseen. Väliintuleva tekijä, tässä tapauksessa vaikea rakennemuutos, voi tuoda ankkuriyrityksen toiminnalle ja siitä riippuvaisille yrityksille ja kaupungille haasteita, joihin voidaan pyrkiä vastaamaan eri tavoin niin yrityksen kuin julkishallinnon toimesta. Onnistumiseen haasteisiin vastaamisessa vaikuttavat tehtävien ratkaisujen ohella aiemmin tehdyt ratkaisut. Erilaisia ratkaisupolkuja valitsemalla voidaan päätyä erilaisiin polkuihin ja lopputuloksiin.” (Norppa 2017).

Erilaisten muutosprosessien alkamisen ajoittumisella on myös vaikutusta kaupunkien kehitykseen: edelläkävijät ovat historiallisesti tarkasteltuna saaneet etumatkastaan taloudellista etua. Toisaalta etumatkan saavuttamismahdollisuuksiinkin vaikuttavat osaltaan aiemmat tapahtumakulut. Kaupunkien taloudellisen kehityksen seisahtuminen on historiassa aiheuttanut kokonaisten yhteiskuntien ja siviilisaatioiden heikentymistä (Jacobs 1984:232). Suuria väliin tulevia tapahtumia kaupunkien kehityshistoriassa ovat olleet sodat, makrotaloudelliset heilahtelut ja taloudelliset rakennemuutokset.

Ajan myötä joistakin kehityspoluista muodostuu hallitsevia ja toisista marginaalisia, ja siten polkujen vaihtamisesta hidasta ja monimutkaista. Polkuriippuvuuden mekanismit voivat olla fyysisiä (materiaalisia) tai sosiaalisia ja kulttuurisia (immateriaalisia). Nämä mekanismit ovat sidoksissa toisiinsa:

muutokset fyysisessä ulottuvuudessa vaikuttavat sosiaaliseen ulottuvuuteen ja muutokset sosiaalisessa ulottuvuudessa vaikuttavat fyysiseen ulottuvuuteen. Polut voivat liittyä teknologisiin ratkaisuihin (esim. autoliikenne- tai joukkoliikenne-painotteinen kehittäminen), talouteen (elinkeinot), instituutioihin (perustaminen, sijoittuminen, toiminta) ja politiikkaan (poliittiset päätökset). Kaupunkien kehityksessä polkuja rakentavia ja ylläpitäviä voimia ovat mm. kaupungin fyysinen rakenne (hidas muuttamaan), maakunta-, yleis- ja asemakaavoitus (sitoo usein kehittämistä valittuihin ratkaisuihin tilallisesti, fyysisesti ja toiminnallisesti pitkäksi aikaa), ihmisten sekä instituutioiden perinteiset toimintamallit, normit ja ideologiat, eri toimijoiden valta-, omistus- ja vuorovaikutussuhteet ja kilpailu sekä lait ja säännökset (ks. Mäntysalo et al. 2010:29–33).

Polkuriippuvuus voi kytkeytyä myös arkkitehtoniseen tyyliin tai kaavoitustapaan – ja myös henkilöhistoriallisiin kokemuksiin. Kaupungissa aiemmin tehdyt suunnitteluratkaisut vaikuttavat kaupungin suunnitteluun tulevaisuudessa. Myös kansainväliset suunnitteluratkaisut luovat polkuriippuvuutta: uudenlaiset ratkaisut muodostuvat trendikkäiksi ja tulevat lähes poikkeuksetta toistetuiksi muualla.

1.4.2 Kaupunkiroolit ja keskusta-alueiden kehittäminen

Kaupunkien keskusta-alueiden kehittämisen taustalla on usein vaikuttanut se, että kaupungeille on historian saatossa luotu, muodostunut ja kasautunut erilaisia elinkeinoelämään liittyviä **kaupunkirooleja tai -profileja** (taulukko 1., ks. myös Anttiroiko & Laine 2011:29–33; Laakso & Kostainen 2011:100–101). Näillä rooleilla on ollut vaikutusta mm. siihen mitä kaupunkeihin on rakennettu ja miten kaupunkeja on rakennettu. Osa kaupungeista, usein etenkin pääkaupungit, ovat olleet elinkeinoiltaan hyvin monipuolisia, toiset kaupungit, kuten teollisuus- ja kaivoskaupungit, erikoistuneempia yhteen tai muutamaa toimialaan. Kaupunkien roolit ovat vaihdelleet alueelliselta ulottuvuudeltaan paikallisesta seudulliseen, maakunnalliseen, kansalliseen, kansainväliseen tai jopa globaaliin – riippuen mm. kaupungin koosta ja sen asemoitumisesta kaupunkien välisessä hierarkiassa osana kaupunkiverkkoa. Kaupunkeja voidaan tarkastella hierarkioissa kokonaisuuksina, mutta myös eri kaupunkirooleille voidaan tunnistaa omat hierarkiansa ja verkostonsa.

Kaupunkien erikoistuminen on merkinnyt niiden taloudellista riippuvuutta toisistaan. Esimerkiksi Hollannissa Randstadin alueen kaupungit ovat historiallisesti erikoistuneet eri funktioihin täydentäen toisiaan ja ehkäisten näin kilpailun kiristymistä haitalliseksi. Suomessa Helsinki on historiallisista syistä jo pitkään ollut ainoa suurkaupunki – siinä suhteessa suomalainen kaupunkijärjestelmä muistuttaa mm. Ruotsia, Iso-Britanniaa ja Ranskaa. Esimerkiksi Venäjällä ja Espanjassa suurkaupunkeja on kaksi. Alankomaissa on usean suuren kaupungin järjestelmä, jossa tehtäviä on historiallisesti jaettu eri kaupunkien kesken. Myös Saksassa on useita suuria kaupunkeja (ks. Lees & Hollen Lees 2013:470).

Tarkastelen Helsingin elinkeinotoimintaan liittyvien roolien synty- ja kehityshistoriaa ja kokoan Helsingin historiallisia toiminnallisia rooleja yhteenvedoksi, jonka avulla hahmottaa sitä, kuinka erilaiset kaupunkiroolit ja niiden yhdistelmät ovat vaikuttaneet Helsingin kantakaupungin fyysiseen rakentamiseen. Ennen vuoden 1946 suurta alueliitosta Helsingin kantakaupungin kaupunkirooli(t) ovat käytännössä olleet sama asia kuin Helsingin kaupunkirooli(t), jos kantakaupunki määrittää nykyisen tilastomääritelmän mukaisesti. Sen jälkeen tilanne on hieman mutkikkaampi, mutta kaupunkirooleja on pyritty tutkimuksessa tarkastelemaan vain Helsingin kantakaupungin osalta.

Kaupunkiroolit voivat kuitenkin esiintyä kaupunkirakenteessa eri alueille sijoittuneina tai muiden roolien kanssa samoille alueille sekoittuneina. Helsingin historialliset kaupunkiroolit ovat synnytt-

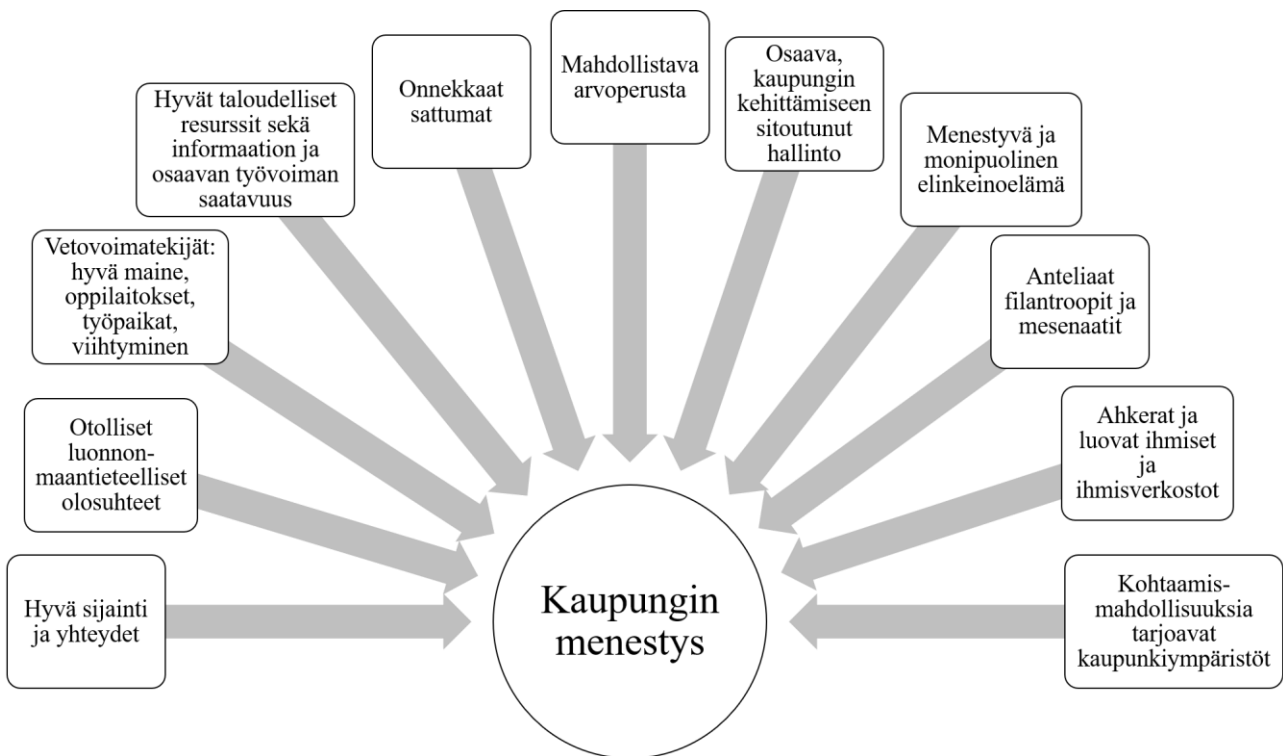
täneet Helsingille useita kehityspolkuja. Kaupunkirooleista ei kuitenkaan ole juuri kirjoitettu. Olen kehittänyt käsitettä tämän tutkimuksen parissa.

Kaupunkirooli	Kaupunkityyppi	Fyysisiä ilmentymiä	Esimerkkikaupunkeja
Ruoantuotanto	Kalastuskaupunki, maaseutukaupunki	Satamat, kalastusalukset, tori-toiminta, peltomaisemat.	Välimeren rantakaupungit, Norjan Ålesund, Ranskan bastidet, Reims.
Puolustus	Linnoituskaupunki	Muurit, linnoitukset, linnat, laivastotukikohdat.	Keskiajan kaupungit, Palmanova (1583), laivastokaupungit.
Uskonto	”Pyhä kaupunki”	Kirkot, katedraalit, luostarit.	Vatikaani, Santiago de Compostela, Canterbury.
Kaupankäynti	Kauppakaupunki	Basaarit, torit, kauppahallit ja -kujat, tavaatalot, kauppakeskukset.	Aik. Italian kaupunkivaltiot, hanskakaupungit, nyk. lähes kaikki kaupungit.
Palvelutarjonta	Palvelukaupunki	Julkiset palvelut, yksityiset palvelut (ml. yrityspalvelut).	1900-l. sosiaalidemokraattinen Tukholma / yksityisissä Lontoo.
Pankkitoiminta	Finanssikaupunki	Pörssit, kansainvälisten pankkien ja vakuutusyhtiöiden pääkonttorit.	Aik. Firenze ja Amsterdam, nyk. Lontoo, Frankfurt, Pariisi, Zürich, Geneve.
Kaivostoiminta	Kaivoskaupunki	Kaivokset, jalostuslaitokset.	Aik. monet Pohjois-Englannin kaupungit.
Teollisuus	Teollisuuskaupunki	Tehtaat, panimot, laajat työväen asuinalueet.	Aik. Manchester, Glasgow, Birmingham.
Kuljettaminen	Logistiikkakaupunki	Satamat, lentoasemat, raideliikenne, tiestö.	Rotterdam, Hampuri, Antwerpen, Lontoo, Pariisi, Frankfurt.
Hallinto	Hallintokaupunki	Kaupungintalot, ritarihuoneet, säätytalot, parlamenttitalot, kuninkaanlinnat, valtionpäämiesten residenssit, ministeriöt, virastot, korkein oikeus, puolueiden ja etujärjestöjen rakennukset, yritysten pääkonttorit.	Karlsruhe, Versailles, globaalikaupungit, pääkaupungit, Haag, Brysseli, Luxemburg, Strasbourg, Geneve, Wien. kansainvälisessä hallinnossa ja diplomatiassa.
Koulutus ja tutkimus	Yliopistokaupunki	Kampukset, tiedepuistot.	Pääkaupungit, erikoistuneet kaupungit: Cambridge, Oxford, Tartto, Uppsala, Lund, Heidelberg, Padova, Durham, Coimbra, Leuven, Delft, St. Andrews.
Tiedonvälitys	Mediakaupunki	Sanomatalojen, kustantamoiden ja sähköisen median yhtiöiden konttorit.	Globaalikaupungit, pääkaupungit.
Kulttuuri	Kulttuuri(perintö)-kaupunki	Historialliset museot, taidemuseot, nykytaiteen museot, ooppera- ja konserttitalot, teatterit, kulttuurihistoriallisesti arvokas arkkitehtuuri, hotellit.	Pääkaupungit, historialliset kaupungit, jälkiteolliset kaupungit (esim. Bilbao).
Viihde	Viihdekaupunki	Kasinot, huvi- ja teemapuistot, hotellit.	Monte Carlo, Yhdysvalloissa Las Vegas ja Orlando.
Virkistys	Resort-kaupunki	Kylpylät, hotellit, rannat.	Bath, Baden-Baden, Spa, Nizza.
Urheilu	Urheilukaupunki	Urheiluareenat, kisakylät.	Monet olympiakaupungit, kuten Barcelona.

Taulukko 1. Typologia eurooppalaisten kaupunkien historiallisista kaupunkirooleista. (Norppa 2017).

Kaupunkiroolien heikentyminen tai niiden menettäminen muille kaupungeille on merkinnyt uudistamisen tarvetta – esimerkkinä vanhojen teollisuuskaupunkien vaikeudet deindustrialisaation seurauksena. Uudistumispyrkimyksissä epäonnistuminen on suunnannut kaupungeja taloudelliseen taantumaa ja onnistuminen taloudelliseen menestykseen. Rakennemuutoksesta toipumiselle tarpeellinen luova tuho (ks. Schumpeter 1942) ei ole aina kaikilta onnistunut – toiset kaupungit ovat onnistuneet uudistumaan jopa toistuvasti: jälkimmäisissä tapauksissa mm. elinkeinoelämän monipuolisuudesta, kaupunkien vetovoimaisuudesta, inhimillistä pääomaa, keksintöjä ja innovaatioita generoivien instituutioiden (mm. yliopistot) läsnäolosta, asukkaiden korkeasta osaamisesta ja innovatiivisuudesta sekä hallinnon ja yritysten toimista johtuen. Bostonia ja Cambridgea on pidetty esimerkkeinä uusiutumisen onnistuneista ja Detroitia ja Swanseaa uusiutumisessa epäonnistuneista kaupungeista (Glaeser 2005; Martin & Simmie 2008). Nämäkään eivät välttämättä kuitenkaan ole pysyviä asiantiloja. Kaupunkiroolien muuttamisella on vaikutuksia paitsi koko kaupungin, myös kaupunginosien tasolla.

1.4.3 Kaupunkien yleiset menestystekijät



Kuva 3. Kaupungin kehittyminen ja menestys ovat riippuvaisia menestystekijöiden luonteesta. (Soveltaen Norppa 2017).

Millaiset tekijät sitten vaikuttavat kaupunkien kehittymiseen ja menestymiseen? Kaupunkien historiallisessa kehittämisessä oma merkityksensä on ollut esimerkiksi kaupungin absoluuttisella ja relativisella sijainnilla, luonnonmaantieteellisillä olosuhteilla, uusia asukkaita muuttamaan ja asettumaan houkuttelevilla vetovoimatekijöillä, kuten oppilaitoksilla, toimeentuloa tarjoavilla työpaikoilla, hyvällä maineella sekä viihtyisyydellä ja elämäntapamahdollisuuksilla (palvelutarjonta, tapahtumat, muut ihmiset ym.). Tärkeä merkitys on myös kaupungin taloudellisilla resursseilla sekä informaation ja osaavan työvoiman saatavuudella, onnekkailta sattumilla, mahdollistavalla arvoperustalla, osaa-

valla, kaupungin kehittämiseen sitoutuneella hallinnolla, menestyvällä ja monipuolisella elinkeinoelämällä, yksityisellä filantrooppien ja mesenaattien taloudellisella tuella, ahkerilla ja luovilla ihmisillä ja ihmisverkostoilla sekä kohtaamismahdollisuuksia tarjoavilla kaupunkiympäristöillä. (kuva 3.)

Maantieteellisesti edullinen *sijainti* esimerkiksi vilkkaasti liikennöidyn väylän äärellä on usein toiminut kaupunkien kasvun vauhdittajana kaupankäynnin *yhteyksiä* ja edellytyksiä vahvistamalla. Suurten jokien varret ja -suistot, merenrannat ja -lahdet, niemenkärjet, salmet ja muut vesistöjen ylityspaikat, merkittävien maanteiden ja rautateiden risteyskohdat ja tärkeillä merialueilla keskeisesti sijaitsevat saaret ovat olleet tyypillisiä sijainteja tärkeille kaupungeille. Suurkaupunkeja on kehittynyt etenkin rannikoille. Osa merkittävistä kaupungeista on toisaalta sijoittunut keskeisesti maan sisällä, tästä esimerkkinä on Madrid. Vesivoimaa tarjoavien koskien ja tukkien uittoreittien varsille on perustettu teollisuuslaitoksia ja kehittynyt teollisuuskaupunkeja. Osa kaupungeista ja kylistä on puolestaan historiassa varta vasten puolustustarkoituksessa perustettu vaikeakulkuiselle seudulle, kuten vuoren laelle (esim. Provencen nk. *villages perchés* sekä monet Sisilian, Umbrian ja Toskanan kaupungit) tai soisen maaston keskelle (esim. vuoroveden ympäröimä Mont St. Michel) (ks. myös Meurman 1947/1982:18–25).

Kaupunkien sijoittumiseen ja kasvuun on suuresti vaikuttanut niiden sijainti suhteessa muihin kaupunkeihin ja kauppareitteihin. Kaupunkien määrän, koon ja sijainnin suhteista kaupunkijärjestelmästä on kirjoitettu jo 1930-luvulla (Christaller 1933). Kaupungin ja maaseudun välinen suhde on niin ikään aina ollut tärkeä kaupunkilaisten kuluttaessa maataloustuotteita ja maalla asuvien hankkiessa kaupungeista erilaisia jalostettuja tuotteita ja palveluita. Välttämättä kyse ei kuitenkaan ole ollut kaupungin lähimaaseudusta, vaan ruokaa on voitu tuoda kauempaa. Kaupungit ovat toimineet tavaroiden hankkijoina, tuottajina, kuluttajina ja välittäjinä (purku, varastointi, lastaus). Toisaalta myös kaupungeissa on pitkään tuotettu ruokaa ja maaseudulla erilaisia hyödykkeitä. Kaupungin hyvä sijainti suhteessa innovatiivisiin ja edistyksellisiin kaupunkeihin on voinut tuoda edelläkävijyyttä suhteessa sijaintiin taantuneella seudulla tai periferiassa.

Luonnonmaantieteelliset olosuhteet ovat vaikuttaneet kaupunkien kokoon, muotoon ja topografiseen profiiliin. Kaupunkien kehityksessä oma osansa on ollut myös luonnonresurssien (viljava maannos, rakennuskelpoinen maa- ja kallioperä, kalavedet, kivihiili, vuorten malmit, koskien vesivoima, kuumat lähteet, hiekkarannat jne.) saatavuudella ja runsaudella sekä ilmastolla. Myrskyiltä suojainen sijainti esimerkiksi lahden poukamassa on usein ollut hyödyllinen. Ruoantuotantomahdollisuuksien heikentyminen esimerkiksi maaperän hedelmällisyyden köyhtymisen vuoksi oli etenkin antiikin aikana merkittävä syy kaupunkien luhistumiselle. Sijainti seismisesti, vulkaanisesti tai meteorologisesti epävakaa alueella on voinut katastrofien kautta tuoda katkoksia joidenkin kaupunkien kehitykseen. Liian kuumassa ilmastossa kuumuus on voinut haitata työntekoa ja siten työn tuottavuutta. Toisaalta kylmä ilmasto voi vähentää joidenkin kaupunkien asuttavuutta ja siten houkuttelevuutta.

Kaupunkien väestönkasvua ovat eri aikoina edistäneet *työpaikat* niiden tarjoamat *toimeentulomahdollisuudet* eri aloilla: tyypillisesti käsityöammateissa, kaupankäynnissä ja pankkitoiminnassa, taiteessa ja tiedonvälityksessä, teollisuudessa ja tuotannossa, palveluissa ja viihteydessä sekä julkisten toimielinten, kirkon ja yritysten hallinnossa. Menestyvissä ja kasvavissa kaupungeissa on ollut tarjolla työtä myös rakentamisen ja yhdyskuntahuollon sekä liikennejärjestelmän parissa. Kaupungit ovat olleet suuren asiakaskunnan takia hyviä paikkoja yrittäjille. Yliopistot ovat keskiajalta asti houkutteleet ihmisiä kaupunkeihin tarjoamalla paitsi työtä ennen kaikkea *kouluttautumismahdollisuuksia*. Etenkin nuori väestönosa on saattanut saapua kaupunkeihin myös toistensa *kohtaamiseen ja viihtymiseen liittyvistä syistä*. Kaupungit tarjoavat erilaisia kaupunginosia ja asumismahdollisuuksia sekä kauppoja, viihdettä, kulttuuria, ravintoloita, kahviloita, baareja ja muita palveluja sekä tapah-

tumia lähietäisyydellä. Urbaanin palvelutarjonnan lisäksi kaupungeissa on myös virkistysmahdollisuuksia tarjoavia puistoja, ulkoilualueita sekä yhteydet maaseudulle. Kaupunkien *imagolla ja maineella* on myös ollut oma merkityksensä niiden houkuttelevuudessa. Vauraan, maata omistavan aateliston kaupunkien ja maaseudun välillä historiallisesti vaihdelleet asumisvalinnat ovat myös ohjanneet rahavirtojen suuntautumista ja siten kaupunkien kehitystä.

Ihmisiä kaupunkeihin työntäneitä tekijöitä ovat olleet muun muassa maattomuus, työttömyys tai muutoin heikommat toimeentulomahdollisuudet maaseudulla, pienemmissä kaupungeissa tai toisessa maassa sekä sotatilojen ja ihmisryhmiin kohdistuvien uskonnollisten ja etnisten vainojen sekä nälänhätien ja tautiepidemioiden synnyttämä pakolaisuus. Eri aikoina ihmisiä tai ihmisryhmiä on myös hallitsijoiden toimesta määrätty muuttamaan kaupunkiin tai kaupungista toiseen – tai vaihtoehtoisesti estetty tulemasta. Tautiepidemiat, nälänhädät ja sodat ovat historiallisesti myös supistaneet kaupunkien väkilukuja. Väestön muutto kaupunkeihin on kautta aikojen tuonut kaupungeille rasitteita, mutta toiminut myös kaupunkeja uudistavana ja uutta elinvoimaa – osaavaa työvoimaa, veronmaksajia, kulluttajia – tuovana tekijänä. Kaupunkien kasvu on myös itsessään voimistanut niitä synnyttämällä lisää kysyntää tuotteille ja palveluille sekä tuomalla erilaisia kasautumisetuja.

Taloudellisten resurssien, informaation ja osaavan työvoiman saatavuus ovat vaikuttaneet erilaisten uudistushankkeiden toteuttamismahdollisuuksiin ja siten kaupunkien kehitykseen. Taloudellisten resurssien saatavuus on riippunut muun muassa taloudellisista suhdanteista sekä julkisten ja yksityisten tahojen investointihalukkuudesta. Kaupungit ja kaupunkiseudut kilpailevat keskenään ulkomaalaisista investoinneista. Informaatiota ja osaavaa työvoimaa kaupungeissa ovat tuottaneet opetukseen ja tutkimukseen erikoistuneet laitokset. Maanomistusolot ja aiempi maankäyttö ovat vaikuttaneet kaupunkien kaavoitusmahdollisuuksiin: onko maata ollut saatavilla, minkälaista maata, mihin hintaan ja missä.

Toisinaan kaupunkien kehitykseen on puuttunut *sattuma* luonnonkatastrofien, kulkutautiepidemioiden, tulipalojen tai radikaalien / inkrementalististen innovaatioiden sekä toisiinsa kytkeytyvien innovaatioiden ryvästen muodossa (innovaatioista sattuman seurauksena ks. esim. Sotarauta & Lester 2006). Innovaatiolla tarkoitetaan tässä uutta ideaa tai keksintöä, joka on otettu hyötykäyttöön.

Länsimaisissa valtioissa arvoperusta perustuu vapauksiin ja oikeuksiin ja on luonteeltaan mahdollistava. Sen tarkoituksena on luoda turvallinen ja vakaa ympäristö, jossa jokaisella on parhaaksi katsomallaan tavalla mahdollisuus toimia oman yhteisönsä ja laajemmin yhteiskunnan hyväksi. Länsimaisen arvoperustan taustalla vaikuttavat valistuksen, klassisen liberalismiin ja Ranskan vallankumouksen (1789) ihanteet. Näitä arvoja ovat demokratia, ihmisoikeudet, sanan- ja lehdistönvapaus, uskonvapaus, elinkeinovapaus, omistusoikeus, oikeusvaltio ja tasa-arvo. Länsimaisiin velvollisuuksiin kuuluvat lähinnä oppivelvollisuus sekä joissakin maissa asevelvollisuus. Perimmäisenä länsimaisten arvojen taustalla on mm. kristinuskoon ja antiikin Kreikan filosofiaan pohjautuva arvomaailma. Yhtenä kimmokkeena Ranskan vallankumoukselle olivat kansalaisten huonot elinolot kaupungeissa, erityisesti Pariisissa. Lainsäädäntö heijastelee yhteiskunnan arvoja, mutta samalla myös määrittelee sitä kuinka mahdollistava arvopohja on.

Olellainen merkitys kaupunkien kehityksessä on myös *osaavalla, kaupungin kehittämiseen sitoutuneella hallinnolla.* Historiallisesti tarkasteltuna niin monarkit, ruhtinaat, uskonnolliset johtajat, yksinvaltiaat kuin demokraattisesti valitut presidentit, pormestarit, kansalliset parlamentit kuin kaupunginhallitukset ja -valtuustot ovat vaikuttaneet kaupunkien kehitykseen mm. pää- ja hallintokaupunkien valinnan, sodankäynnin ja puolustuksen, siirtomaapolitiikan, suurten kaavoitus-, rakennus- ja infrastruktuurihankkeiden sekä vero-, talous-, elinkeino-, kulttuuri-, koulutus-, tiede-, teknologia- sekä

sosiaalipolitiikan kautta. Vaikutusta on ollut eri hallinnontasoilla harjoitetulla politiikalla. Välillä yhteiskunnallinen ilmapiiri ja politiikka on ollut konservatiivista eli säilyttävää tai vanhoillista ja välillä reformistista eli uudistusmielistä. Harjoitettu politiikka on voinut olla kaupunkien ja alueiden kehityksen kannalta haitallista tai hyödyllistä. Kaupungin kasvua on esimerkiksi voitu pyrkiä tukemaan investoinnein tai hidastamaan alueellisin tulonsiirtein.

Kaupungeja on poliittisten johtajien taholta kehitetty monenlaisin perustein, esimerkiksi Helsingin tapauksessa Ruotsin kuninkaiden taholta alkujaan elinkeino- ja puolustuspoliittisin sekä myöhemmin ja Venäjän keisarien taholta mm. hallinnollisin, sivistyksellisin ja elinkeinopoliittisin perustein. Helsinki perustettiin Tallinnan kaupalliseksi kilpailijaksi vuonna 1550, sitä vahvistettiin Ruotsin valtakunnan puolustukseen liittyvien syiden nojalla merilinnoituksella 1700-luvulla ja siitä tehtiin – mm. Turkuä itäisemmän sijainnin takia – Venäjän vallan alla hallinto-, yliopisto- ja rautatiekaupunki 1800-luvulla. Keskusvallan ja paikallisvallan suhteella onkin niin Ruotsin ja Venäjän vallan alla kuin itenäisessä Suomessakin ollut oma merkityksensä Helsingin kehittämisessä.

Helsingissä paikallista hallintoa on vuodesta 1875 edustanut Helsingin kaupunginvaltuusto – tätä ennen paikallista valtaa oli porvarissäädyn ehdoilla toimineilla kaupunginhallinnon elimillä, joiden ulkopuolelle jäivät mm. tehdastyöläiset, säätyläiset, virkamiehet ym. (Kuusanmäki & Piilonen 1987:21–25). Keisarillinen Suomen senaatti (vrt. nykyinen valtioneuvosto) perustettiin vuonna 1809 ja se toimi vuoteen 1918. Suomen ensimmäiset eduskuntavaalit järjestettiin vuonna 1907. Kuten nykyisinkin, myös aiemmin on politiikkaan – erityisesti yleisen äänioikeuden voimaantumisen myötä – eri hallinnontasoilla liittynyt ideologisia kamppailuja, yhteiskunnallista arvokeskustelua ja puoluepolitiikalle tyyppillistä edunvalvontaa, joilla on ollut oma vaikutuksensa kaupungin kehityksen suuntaan ja nopeuteen. (Kolbe 2018a). Poliittisten toimijoiden tai voimahahmojen roolia Helsingin kantakaupungin kehittämisessä ei kuitenkaan tässä tutkimuksessa tutkimuksen pitkän ajallisen perspektiivin ja tutkimusaiheen laajuuden takia ole ollut mahdollista tarkastella. Tällainen tarkastelu olisi edellyttänyt erittäin syvällistä ja aikaavievää tutustumista mm. Helsingin kaupunginvaltuuston dokumentteihin.

Sosialismin ja markkinatalouden välisessä kamppailussa julkisen hallinnon ja markkinoiden välinen suhde muodostui ratkaisevaksi kysymykseksi. 1800-luvun teollisuuskaupunkia on pidetty esimerkkinä markkinoiden epäonnistumisesta miellyttävän kaupunkiympäristön ja laaja-alaisen hyvinvoinnin tuottamisessa (Vance 1990). Kaupunkisuunnittelussa tilannetta korjaamaan kehitettiin julkinen kaupunkisuunnittelukoneisto ja yhteiskuntapolitiikassa oppivelvollisuus, julkinen terveydenhuolto sekä erilaisia sosiaalisia ja taloudellisia turvaverkkoja. Nämä vaikuttivat merkittävästi kaupunkien, myös Helsingin, kehittämiseen 1900-luvulla. Toisaalta Itä-Euroopan 1900-luvun kommunististen maiden kaupungeissa kaupunkiympäristön laatu ei noussut Länsi-Euroopan markkinatalouteen suuntautuneissa valtioissa sijaitsevien kaupunkien tasolle. Vuosisadan loppupuolella ja 2000-luvulla oli nähtävissä yritysten ja kaupunkilaisten ja kansalaisyhteiskunnan merkityksen nousu julkishallinnon rinnalle kaupunkikehitykseen vaikuttaviksi toimijoiksi.

Teollisuuspatruunat, kauppiat ja yritykset ovat historiassa tehneet omia strategisia, kaupunkien väestölliseen, ammatilliseen, taloudelliseen ja fyysiseen kehitykseen vaikuttaneita valintojaan sijaintinsa, rakentamisensa, sijoitustensa, tuotantonsa ja toimialojensa luonteen, toiminnallisen rakenteensa sekä kilpailun ja yhteistyönsä suhteen. Yritysten sijaintivalintoihin ovat historiallisesti vaikuttaneet hyvin monet eri asiat – usein puhtaasti resurssi- ja markkinaorientoituneista yrityksistä. Ensimmäisistä esimerkkejä ovat kaivokset ja metsäteollisuus, jälkimmäisistä vaikkapa ruokakaupat ja ravintolat sekä nk. KIBS-alat (Knowledge Intensive Business Services). Yritysten sijoittumisvalintoihin voivat vaikuttaa myös esimerkiksi kaavoitus sekä sopivien tonttien ja toimitilojen saatavuus, liikenneyhteydet, työvoiman saatavuus, muiden yritysten sijoittumisvalinnat, subventiot, verotus ja ympäristölainsäädäntö. Suurkaupunkiolosuhteet ovat usein synnyttäneet monipuolisen yritysvalikoiman, pienemmissä

kaupungeissa joskus koko kaupungin menestys on ollut yhden yrityksen varassa. *Menestyvä ja monipuolinen elinkeinoelämä* on edistänyt kaupunkien kehitystä. Teollistuminen lisäsi yritysten merkitystä kaupunkikehityksessä myös 1800-luvun Helsingissä.

Yksityiset filantroopit ja mesenaatit ovat historiallisesti rahoittaneet kaupungeissa taidetta, tiedettä, puistoja, julkista rakentamista ynnä muuta ja siten edistäneet kaupunkien kehitystä.

Yrityksissä ja julkisella sektorilla työskennelleiden *ihmisten ja ihmisverkostojen ahkeruus ja luovuus* ovat vaikuttaneet yritysten ja kaupunkien menestykseen. Kaupungeissa on kautta historian toiminut vaikutusvaltaisia hahmoja, jotka ovat olleet keskeisiä tekijöitä kaupunkien kehityksen viemisessä uusille urille: kaavoittajia, arkkitehteja, kiinteistönomistajia ja -kehittäjiä, virkamiehiä, yrittäjiä, toimitusjohtajia, mesenaatteja, filantrooppeja, tutkijoita, taiteilijoita. Joskus he ovat syntyneet kaupungissa, toisinaan he ovat ajautuneet kaupunkiin muualta. Joskus he ovat toimineet yksin, usein osana laajempaa yhteisöä tai verkostoa. Etenkin arkkitehtien ja kaavoittajien työllä on ollut keskeinen vaikutus kaupungin rakenteeseen ja ulkonäköön. Kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin tavoitteet, tyylit ja ihanteet ovat vaihdelleet ajasta toiseen.

Kohtaamismahdollisuuksia tarjoavat kaupunkiympäristöt ovat mahdollistaneet ihmisten vuorovaikutuksen ja edistäneet uusien ideoiden ja innovaatioiden syntymistä ja leviämistä. Kohtaamismahdollisuuksia voivat tarjota esimerkiksi julkiset kaupunkitilat, kuten torit, aukiot, puistot, ranta-alueet sekä sisätilat, kuten yliopistot, yritykset, kulttuurilaitokset, kahvilat, ravintolat, baarit ja tietenkin myös kodit.

1.4.4 Muutoksen ajurit

Polkuriippuvuudesta huolimatta kaupungit muuttuvat ja uudistuvat. Eri ajoilta on tunnistettavissa *muutoksen ajureita*, jotka ovat toimineet kaupunkien uudistumisen moottoreina ja kehittämisen komppasseina. Tarkoitetaan muutoksen ajureilla tapahtumia tai valintoja, jotka ovat tavalla tai toisella vavahduttaneet vallinnutta historiallista tilannetta tai status quo:a, ja siten synnyttäneet erilaisia kehittämistarpeita, tulevaisuuden tavoitetiloja ja tavoitetilojen saavuttamiseen tähtääviä ratkaisuja, joilla puolestaan on ollut oma vaikutuksensa kaupungin kehittymiseen fyysisenä ja toiminnallisena kokonaisuutena. Esimerkiksi teollisena aikana kaupunkien muutoksen ajureita olivat ennen kaikkea teollistuminen ja liikenteen – niin kaupunkien välisen kuin sisäisen – kehittyminen. Jälkitekollisena aikana tärkeimmät kaupunkien kehitystä ohjanneet muutoksen ajurit ovat olleet deindustrialisaatio ja palvelualojen nousu.

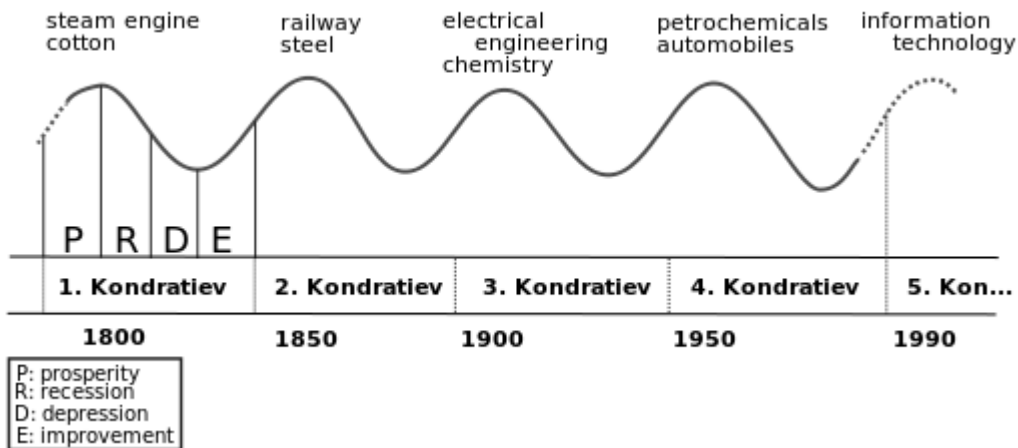
Historiallinen kaupunkikehitys on kytkettävissä *suuriin teknologisiin ja tieteellisiin vallankumouksiin* (esim. liikenteen vallankumous 1800-luvulla, taulukko 2.), jotka ovat eri aikoina ratkaisevalla tavalla muuttaneet elämisen edellytyksiä ja käytäntöjä kaupungeissa. Iältään nuoren Helsingin osalta kaupunkikehitys on kytkettävissä näihin vallankumouksiin aikaisintaan 1550-luvulta lähtien, monin osin tätäkin myöhemmin ja vain löyhästi. Käsitteen ”vallankumous” synnyttämistä mielikuvista huolimatta käsitteellä ei tässä yhteydessä viitata äkillisiin murroksiin, vaan yleensä pitkäkestoisiin muutosprosesseihin, joiden vaikutus kaupunkien evolutiivisen kehityksen kannalta on kuitenkin ollut vallankumouksellinen. Näillä murroksilla on ollut keskeinen rooli useiden eurooppalaisten kaupunkien historiallisessa menestyksessä.

Kansainväliseen talouskehitykseen on ajateltu liittyvän pitkät, noin neljännesvuosisadan pituiset lasku- ja noususuhdannekaudet, nk. *Kondratievin syklit* (Kondratiev 1925, kuva 4.), joiden taustalla vaikuttavat teknologiset muutokset, eivät kansantaloutta vavahduttavat talouden ulkopuoliset häiriöt

(Böckerman & Kiander 2006:126). Historiallisesti sykleihin ovat vaikuttaneet innovaatiot mm. teollisuus- ja energiantuotannossa, liikennejärjestelmissä sekä kuluttamisessa. Sodat ja muut mullistukset vaikuttavat sykliden muovaamiseen. Pitkät syklit ovat maailmantalouden ilmiö, ja yksittäisten maiden sekä kaupunkien kehitysajaksot voivat poiketa kokonaisuudesta paljonkin, mutta Kondratievin sykliden vaikutus ulottuu voimakkaasti paikallistasolle saakka.

Teknologinen tai tieteellinen vallankumous	Alkamisajankohta
Neoliittinen vallankumous eli maatalouden kehittyminen	n. 10 000 v. sitten
Urbaani vallankumous	n. 5000–6000 eaa.
Suurten löytöretkien aika	1400–1700-luku
Tieteellinen vallankumous	1500–1600-luku
Kaupallinen ja rahataloudellinen vallankumous	1500–1700-luku
Maatalouden vallankumous	1600–1850-luku/1750–1850-luku
Ensimmäinen teollinen vallankumous	1760-/1780-luku
Liikenteen vallankumous	1800-luku
Toinen teollinen/ tekninen vallankumous	1860-luku/1880-luku
Tieteellis-tekninen vallankumous	1940
Informaatio- ja telekommunikaatiovallankumous, nk. kolmas teollinen vallankumous	1985

Taulukko 2. Kaupunkien historiallisen kehityksen kannalta keskeisiä teknologisia ja tieteellisiä vallankumouksia tai suurten uudistusten aikoja. (Norppa 2017, soveltaen Šmihula 2010).



Kuva 4. Kondratievin syklit. (Rursus / Wikimedia Commons).

Korpinen (2010:40-41) lukee maailmantalouden nousukausiksi vuodet 1790–1810/17, 1844/51–1870–1875, 1890–1896–1914–1920, 1945–1973 ja 1994–1995-. Laskukausiksi Korpinen tunnistaa vuodet 1810/1817–1844–1851, 1870–1875–1890–1896, 1914–1920–1945, 1973–1994–1995. Nousukausista ensimmäinen kytkeytyi kehuuteknologiaan, toinen rautateihin ja höyrymoottoriin, kolmas teräkseen, sähkөөn ja polttomoottoriin ja neljäs, nk. kapitalismin kultainen kausi, mm. massakulutukseen ja ilmailuteollisuuteen. Viimeisin sykli liittyy informaatio- ja kommunikaatioteknologiaan. Helsinki on hyötynyt näistä sykleistä eniten viimeisimmästä, informaatio- ja kommunikaatioteknologiaan liittyneestä syklistä.

1.4.5 Kaupungin kultainen kausi ja sen edellytykset



Kuva 5. ”Kaupungin kultainen kausi riippuu monesta tekijästä. Polkuriippuvuus vaikuttaa kaupungin yleisiin menestystekijöihin ja siten mahdollisuuksiin olla seuraavan teknologisen tai tieteellisen vallankumouksen keskus ja siitä syntyvän Kondratievin syklin merkittävä hyödyntäjä. Uuteen sykliin liittyvien uusien innovaatioiden tuottaminen ja nopea omaksuminen innovaatioympäristöissä, yritysklustereissa ja toiminnallisissa tihentymissä tarjoavat mahdollisuuden agglomeraatioetujen synnylle ja menestykselle. Kaikki edelliset asiat puolestaan vaikuttavat kaupunkiroolien kehittämiseen ja sitä kautta kaupunkikeskustojen kehittämiseen.” (Norppa 2017).

Kukoistavan talouden, tieteen ja taiteen, näyttävän arkkitehtuurin ja kaupunkirakentamisen sekä suurten kaupunkiuudistusten aikoja eurooppalaisissa kaupungeissa on usein kutsuttu kaupunkien *kultaisiksi kausiksi* (kuva 5., taulukko 3.). Eurooppalaisten kaupunkien kehittymisen historiaa on mahdollista kuvata näiden kultaisten kausien kautta, sillä niiden aikana joillekin kaupungeille on mm. keksintöjen ja innovaatioiden, taloudellisen sekä demografisen kasvun kautta langennut suunnannäyttäjän rooli eurooppalaisten kaupunkien kehityksessä. Vallalle, vauraudelle ja kaupungin nousulle on aina rakennettu kaupunkiin fyysisiä maamerkkejä ja symboleja – usein näkyville paikoille keskusta-alueille. Kultaiset kaudet ovat voineet olla hyvinkin pitkiä tai – syystä tai toisesta – vain lyhyitä, välähdyksenomaisia jaksoja kaupungin pitkässä historiassa. Kaudet voivat myös olla syklisiä – samat kaupungit ovat voineet olla suunnannäyttäjiä useasti. Näyttävä kaupunkirakentaminen ei myöskään aina ole ollut kultaisten kausien merkki, vaan on rakentaminen voinut kuvastaa esimerkiksi vähien varojen tuhlailevaa käyttöä tai pyrkimyksiä rakentamisen kautta parantaa kaupungin näkyvyyttä ja mainetta. Kaupunkien kultaisten kausien näyttävät rakennukset ja kaupunkiympäristöt usein houkut-

televat kaupunkiin matkailijoita ja siten tuottavat kaupungeille tuloja (Norppa 2017). Rakennusperintö on kaupungeille taloudellisesti paitsi menoerä (ylläpitokustannukset), myös tulonlähde (Mälkki et al. 2008).

Kaupunki/kaupungit	Kultainen kausi	Menestyksen konteksti
Ateena	500–400 eaa.	Ateenan imperiumi ja koloniat, kaupankäynti, lyöty raha, filosofia, demokratia,
Rooma	50 eaa.-117 jaa.	Valloittajakaupunki, 1. miljoonakaupunki.
Konstantinopoli	mm. 500-l.	Bysantin imperiumin pääkaupunki, Silkkien kaupan keskus.
Córdoba	n. 900–1000-l.	Córdoban kalifaatin pääkaupunki, kristillisen maailman hajaannus.
Pariisi	1100–1200-l.	1100-luvun renessanssin keskus.
Ghent, Brugge	1100–1400-l.	Teollisen tuotannon ja villakaupan keskuksia, hansakauppa.
Genova, Venetsia	1100–1300-l.	Kaukokaupan keskuksia, laivastot ja merivalta, ristiretket, kaupunkien poliittinen autonomia.
Lyypekki, Köln, Bremen, Hampuri, Wismar, Rostock ym.	1200–1400-l.	Hansaliitto, kauppa, purjehdus.
Firenze, Milano, Genova, Venetsia, Krakova, Nürnberg	1400- ja 1500-l.	Renessanssin keskuksia.
Rooma	1400- ja 1500-l.	Paavinvallan keskus.
Lissabon ja Antwerpen	n. 1492–1585	Maailmankaupan keskuksia.
Madrid, Sevilla	1492–1659	Reconquistan päättyminen, Habsburgien valta, Madrid maailmanvallan pääkaupunkina, Sevilla maailmankaupan keskus.
Amsterdam	n. 1585–1659	Maailmankauppa, porvarikulttuuri, vapaakauppa.
Lontoo	n. 1660	Maailmankauppa, rahoitustoiminta.
Pariisi	1660-?	Absolutismin aika.
Lontoo	1700-l.	Tal. vallankumous, kauppiat ja käsityöläiset.
Manchester, Glasgow	n. 1760–1830 / 1770-1890	Teollinen vallankumous, 1. teollinen metropoli / laivanrakennuksen keskus.
Pietari, Wien, Lontoo	1700- ja 1800-l.	Sotilaallisen ja imperiaalisen vallan keskuksia.
Pariisi	1800-l. jälkip.- 1914	Kansainvälinen kulttuurin, kaupunkisuunnittelun, muodin ja estetiikan keskus.
Berliini	1840–1930	Tieteen, teknologian ja taiteen keskus.
Tukholma	n. 1945–80	Sosiaalidemokraattinen hyvinvointivaltio.
Tukholma, Helsinki, Kööpenhamina, Oslo, Lontoo ja Pariisi, Amsterdam, Barcelona, Hampuri, Alppimaiden kaupungit, kuten Wien.	1995-	Pohjoismaisen hyvinvointivaltion ja kapitalismin yhdistäminen. / Globaalikaupungit. / Uudistuneet satamakaupungit. / Korkean elintason kaupungit Alppimaissa.

Taulukko 3. Eurooppalaisten kaupunkien kultaisia kausia esiteollisena ja teollisena aikana. Soveltaen Barker (1952), Hall (1998), Kolbe (2008:43–44), Norwich (2009). Euroopan jälkiteollisena aikana (n. 1980-) ovat pärjänneet hyvin globaali-kaupungit, kuten Lontoo ja Pariisi sekä Pohjoismaiden suurkaupungit, joissa on onnistuneesti yhdistetty kapitalismi ja hyvinvointivaltio. Osa teollisuus- ja satamakaupungeista on onnistunut uudistautumaan. (Norppa 2017).

Suurissa kaupungeissa on usein kehitetty ja kokeiltu uusia asioita ensimmäisinä, ne ovat toimineet uusien ideoiden kasvualustoina, koelaboratorioina ja *innovaatioympäristöinä*. Uusien asioiden syntymistä ja hyödyntämistä kaupungeissa edistävät alueellisen kasautumisen synnyttämät tuottavuus- edut (urbanisaatio- ja lokalisaatioedut, kilpailu), jotka liittyvät kasvokkain tapahtuvan vuorovaikutuksen helppoudesta johtuvaan tehokkaaseen tiedon ja ideoiden kulkuun erilaisten toimijoiden välillä sekä materiaalien ja tuotteiden alhaisiin kuljetuskustannuksiin – molemmissa tapauksissa niin saman sektorin sisällä kuin eri sektoreiden välillä. Merkitystä on myös kaupunkien tiivyydellä (ks. Loikkanen & Susiluoto 2011; Norppa & Schulman 2011:185–186) sekä ammatillisella, institutionaalilla ja

väestöllisellä diversiteetillä ja tiheydellä (institutional thickness, ks. Amin & Thrift 1995), jossa erilaiset ihmiset ja ajatukset kohtaavat (Johnson 2008). Jacobs (1969) on etenkin korostanut diversiteetin merkitystä kaupunkien taloudelliselle kehitykselle. Maaseudulla ihmissuhteissa ovat tyypillisempiä pienet, tiiviit yhteisöt (perhe ja suku, voimakas sosiaalinen kontrolli) ja kaupungeissa laajemmat, epäpersoonallisemmat verkostot (ystäväpiirit, vähäisempi sosiaalinen kontrolli) (vrt. Ferdinand Tönniesin *gemeinschaft* ja *gesellschaft*). Vuorovaikutusta on siis laajemman piirin kanssa. Kuten maaseudulla, myös esikaupunkialueella sosiaaliset verkostot voivat jäädä pidempien etäisyyksien ja alhaisemman asukastiheyden takia pienemmiksi kuin kantakaupunkiasujilla – etenkin ellei saavutettavuuden heikkouksia ole kompensoitu tehokkaalla liikennejärjestelmällä. Putnam (2000) on korostanut, että matala asukastiheys vähentää sosiaalista pääomaa ja sosiaalista vuorovaikutusta. Leydenin (2003) mukaan käveltävät, sekoittuneet asuinympäristöt voivat kannustaa sosiaalisen pääoman kehittymiseen. Myös Rogers et al. (2011) tunnistaa tutkimuksessaan käveltävän asuinalueen edut sosiaaliselle pääomalle.

Kaupungeissa on myös yleensä ollut verraten hyvin saatavilla rahoitusta ja osaavaa työvoimaa luovan työn tarpeisiin. Kaupunkien innovatiivisuutta on selitetty myös kysynnällä: kaupungeissa on runsaasti näkyvää ja piilevää yksityistä ja julkista kysyntää tuotteille, palveluille ja ongelmanratkaisulle – eli markkinoita luovien ihmisten ideoille ja keksinnöille sekä kilpailua näiden kehittämisessä (Johnson 2008).

Yritysklusterien kehittymiseen johtavia syitä on mahdollista hahmottaa myös Porterin (1998) paikallisia kilpailuetuja painottavan ”timanttimallin” kautta (Norppa & Schulman 2011). Porterin timantissa klusterin kilpailukykyä jäsentäviä elementtejä ovat kysyntäolot, tuotannontekijäolot, yrityksen strategia, rakenne ja yritysten välinen kilpailu, lähi- ja tukialat, sekä kaksi ulkoista tekijää: julkishallinto ja sattuma. Tuoreempia talousmaantieteen teorioita ovat Triple Helix- (Leydesdorf & Etkowitz 1996) ja Quadruple Helix-mallit (ks. Rönkä et al. 2007), joissa erilaisten toimijoiden verkostomaisen vuorovaikutuksen katsotaan edistävän ideoiden syntymistä, leviämistä ja innovaatio toimintaa. Jälkimmäisessä, neloskierre-ajattelussa, korostetaan hallinnon, tutkimuksen, yritysten ja kansalaisyhteiskunnan vuorovaikutuksen merkitystä innovaatioympäristölle.

Kaupunkien sosiaalinen kanssakäyminen ja rikastava vuorovaikutus (ks. Himanen 2010) ovat aina tapahtuneet ja edelleen tapahtuvat ennen kaikkea kaupunkien *toiminnallisissa tihentymissä*: keskusta-alueilla ja keskuksissa, joissa ihmiset käyvät töissä, asioilla, viettävät vapaa-aikaansa ja – esikaupungistumisesta huolimatta – myös asuvat. Suomen kielen keski-, keskustella- ja keskusta-sanoilla on sama etymologia (ks. Häkkinen 2013:408-409). Helposti saavutettavien keskusta-alueiden julkisilla ja puolijulkisilla tiloilla onkin tärkeä merkitys ihmisten kohtaamispaikkoina ja siten osana kaupunkien innovaatioympäristöjä (Norppa 2011; Mäenpää 2011). Keskusta-alueet ovat lähes poikkeuksetta myös tuottavia (ks. Lauronen 2005). Informaatio- ja kommunikaatioteknologian kehitys ei ole vähentänyt kasvokkain tapahtuvien kohtaamisten merkitystä – oikeastaan päinvastoin: kaupungistuminen on internetin aikakaudella voimistunut. Sosiaalinen media mahdollistaa vaivattoman yhteydenpidon aiempaa laajempaan joukkoon ihmisiä ja lisää näin helposti myös kasvotusten tapahtuvia tapaamisia. Jälkiteollisessa taloudessa tärkeä verkostoituminen edellyttää kasvokkaisia tapaamisia – pelkkä sosiaalinen media ei riitä. Kaupunkien keskusta-alueiden historiallisen suunnittelun ja rakentumisen tarkasteleminen onkin tässä tutkimuksessa keskeisin juonne.

Kaupungin koko nostaa yritystoiminnan tuottavuutta – väestöltään suuret suurkaupungit ovat yleensä pienempiä kaupunkeja tuottavampia (ks. Lauronen 2005:7; Lauronen 2013). Helsingin seutukunnan bkt/as muodosti vuonna 2008 peräti 33,8 prosenttia koko maan bruttokansantuotteesta (Loikkanen & Susiluoto 2012:12), vaikka Helsingin seutukunnan osuus Suomen maa-alasta on vain noin 1,7 pro-

senttia (Lauronen 2012:7). Vuonna 2016 Helsingin seutukunnan osuus Suomen bruttokansantuotteesta oli jo lähes 36 prosenttia (Susiluoto 2016:12). Helsingin seutukunta on Suomen innovatiivisin seutukunta – niin innovaatioiden määrällä kuin osuudella tarkasteltuna ja aluetalouden kokoonkin suhteutettuna (Valovirta et al. 2009:62). Vuonna 2007 Helsingin kantakaupunki tuotti arvonlisäystä 22 miljardia ja laaja pääkeskus 31 miljardia, joka oli lähes 60 prosenttia koko Helsingin seutukunnan arvonlisäyksestä (yhteensä noin 54 miljardia) (Lauronen 2012:11). Helsingin seutukunnan bruttokansantuote/asukas onkin huomattavasti korkeampi kuin koko maan bruttokansantuote/asukas, sama voidaan todeta myös muilla aluetasoilla: Helsingin seutu, pääkaupunkiseutu, Helsinki, kantakaupunki. Väestön ja työpaikkojen kasautumisesta kansantaloudelle syntyvät agglomeraatioedut ovat kiistatottomat ja merkittävät. Eurooppalaisista valtioista vain yksi saattaisi pärjätä paremmin ilman pääkaupunkiaan (World Economic Forum 2016).

Agglomeraatioetujen synty on erittäin monimutkainen ilmiö, mutta asiaa on mahdollista tarkastella analyttisesti. Yksinkertaisin osoitus agglomeraatioetujen olemassaolosta ovat kaupungit itsessään: koska kaupungeja on kehittynyt kaikkialla maailmassa, on kaupungeista oltava jotakin hyötyä. Koska kaupungeissa on muuta ympäristöä tiiviimpiä ytimiä, joihin työpaikat ja yritykset ovat keskittyneet korkeista kiinteistöjen hinnoista huolimatta, on myös työpaikkojen ja yritysten keskittymisestä oltava jotakin hyötyä. Näissä hyödyissä on kyse agglomeraatioeduista. Agglomeraatioedut voivat olla erilaisia eri toimialoilla (Susiluoto 2015). Äärimmäisiä kasautumisetujen fyysisiä ilmentymiä ovat Manhattan, Hong Kong ja Tokio.

Suurkaupunkiympäristöissä toimii yrityksiä, joita vain suurkaupunkiympäristö pystyy tuottamaan ja ylläpitämään. Kyse ei ole nollasummamelistä, jossa suurkaupungissa toimiva yritys on pois pienemmilta kaupungeilta, vaan tilanteesta, jossa yritystä ei ilman suurkaupunkiympäristöä olisi kyseisessä sijainnissa lainkaan. Suurkaupungeissa on erikoistuneille tuotteille ja palveluille riittävästi sellaista kysyntää ja tarjontaa, jota pienemmissä kaupungeissa tai maaseudulla ei riittävästi ole. Kysyntää tulee niin yksityiseltä ja julkiselta sektorilta kuin tavallisilta kuluttajilta kotimaasta ja ulkomailta. Agglomeraatioetujen ilmiöön liittyvät kiinteästi ulkoistaminen, alihankintaketjut, työnjaon ja yritysten erikoistuminen, jotka tehostavat yritysten toimintaa, lisääntynyt vienti, joka lisää yritysten liikevaihtoa sekä saman ja eri alojen toimijoiden tiivis vuorovaikutus, joka nostaa yritysten innovaatiopotentiaalia. Usein puhutaan verkostovaikutuksesta (engl. network effect): kehittyneet, monimutkaiset verkostot synnyttävät nopeampaa ja runsaampaa tiedonkulkua kuin heikosti kehittyneet, yksinkertaiset verkostot.

Agglomeraatioetuja voidaan myös eritellä niiden etujen kohdistumisen mukaan. 1. Osa eduista voi kohdistua yrityksille: suuressa väestökeskittymässä on suuri kokonaisostovoima, paljon potentiaalisia asiakkaita ja rekrytoinnin kannalta hyödyllinen suuri työntekijäpooli. Yritys voi hyötyä myös työpaikkaa vaihtavien työntekijöiden mukana ja työntekijöiden kohtaamisissa siirtyvästä hiljaisesta ja tahmeasta tiedosta (ks. Polanyi 1966; Szulanski 2003). On havaittu, että maantieteellisesti läheisemmät toimipaikat muodostavat voimakkaampia ja tiheämpiä työvoimavirtaverkostoja kaupunkialueen sisällä (Lahdelma & Laakso 2016). 2. Työntekijän kannalta suuressa yrityskeskittymässä on runsaasti potentiaalisia työnantajia ja mahdollisuuksia työpaikan vaihtamiseen ja uuden työpaikan löytämiseen sekä ammatillisen kehittymisen kannalta hyödyllisiä verkostoja. Vapaa-ajalla väestö- ja yrityskeskittymä tarjoaa asukkaalle monipuoliset lähipalvelut ja laajan potentiaalisen ihmissuhdeverkoston. 3. Julkisen sektorin kannalta suuri väestö- ja yrityskeskittymä on yleensä hyvä verotulojen lähde, mikä mahdollistaa monipuolisen ja laadukkaan julkisrahoitteisen palvelutarjonnan tarjoamisen. Yliopisto-toiminnoista pyritään myös usein muodostamaan vuorovaikutusta edistäviä keskittymiä, kampuksia. Kampusalueet houkuttelevat usein läheisyyteensä yrityksiä, jotka hyötyvät kampusalueen koulutusalloista ja siellä tehtävästä tutkimuksesta.

Kaikki suuretkaan kaupungit eivät kuitenkaan ole historiallisesti profiloituneet erityisen innovatiivisina keskuksina. Pelkkä suuri väestömäärä tai suuri väestötiheys ei olekaan riittänyt synnyttämään innovaatioympäristöjä (vrt. kehittyvien maiden kaupungit). Ei voida yleispätevästi selittää, miksi näin on, sillä syyt ovat tapauskohtaisia, mutta on mahdollista eritellä kaupunkien luovalle vuorovaikutukselle (suhteessa harvasti asuttuihin alueisiin) tarjoamia etuja ja toisaalta vertailla näiden etujen esiintyvyyttä eri kaupungeissa. Innovaatioympäristön syntyminen keskeisenä edellytyksenä on mm. hyvin toimiva koulutusjärjestelmä (vrt. Makkonen, T. 2012). Florida (2002) on korostanut etenkin kaupungin houkuttelevuuden merkitystä kaupungin menestykselle.

Kaupungin väestön ei ole agglomeraatioetujen näkökulmasta hyödyllistä hajaantua liian suurelle alueelle, koska silloin saavutettavuus ja siten vuorovaikutus vaikeutuu, ruuhkat lisääntyvät ja matkakustannukset kasvavat, etenkin jos joukkoliikennejärjestelmän tehokkuudesta ei huolehdita. Ruuhkat ja niihin liittyvä melu sekä saasteet ovat tunnetuin esimerkki agglomeraatiohaitoista.

Agglomeraatioetua olisi näin ollen mahdollista lisätä rakentamalla keskusta-alueista toiminnoiltaan riittävän tiiviitä, jossain määrin sekoittuneita (työpaikat, asunnot, palvelut) ja kehittämällä keskusta-alueiden sisäistä, seudullista ja kaupunkien välistä joukkoliikennettä ruuhkien ehkäisemiseksi sekä saavutettavuuden ja vuorovaikutusmahdollisuuksien parantamiseksi. Toiminnallinen sekoittuneisuus tukee erityisesti palveluiden käyttöä, kun erilaisia lähipalveluja voivat käyttää päivisin työssäkäyvät ja iltaisin asukkaat. Samalla eri toimintojen sekoittuminen luo kohtaamismahdollisuuksia ja niiden tuomia etuja. Toimintojen sekoittuminen ei ole este paikallisille klustereille, vaan jopa klusterin sisäistä vuorovaikutusta edistävä elementti – esimerkiksi paikallisten asukkaiden ylläpitämä ravintolakeskittymä luo toimistovaltaiselle alueelle areenoita vuorovaikutukselle. Esimerkiksi Helsingissä asukas- ja työpaikkatiheys on huomattavasti alhaisemmalla tasolla kuin monessa eurooppalaisessa tai pohjois-amerikkalaisessa suurkaupungissa – erot ovat usein moninkertaisia (Lauronen 2013:7–8).

Toinen agglomeraatiohaitta on maan hinnan nousu ja siitä seuraavat korkeat asumiskustannukset ja liike- ja toimistotilojen vuokrat – ongelmaa voidaan lieventää rakentamalla runsaasti asuntoja ja liike- ja toimistotiloja sinne missä asuntojen hinnat ovat korkeimmat, eli tyypillisesti keskusta-alueelle ja sen läheisyyteen. Kolmas agglomeraatiohaitta on asuinympäristön laadun heikkeneminen ja viheralueiden vähentyminen rakentamisen myötä. Tätä haittaa voidaan ehkäistä panostamalla kaavoitukseen ja rakentamisen laatuun sekä välttämällä viheralueiden kaavoittamista.

Luovuus on joskus kukkinut jokseenkin epäurbaaneissa ympäristöissä, kuten Kalifornian Piilaaksossa, mutta tässäkin tapauksessa luovuuden juuret voidaan jäljittää paitsi kaupunkiseudun lukuisiin yliopistoihin, ennen kaikkea San Franciscon suurkaupunkiin ja sen vallankumoukselliseen, kokeilevaan, monikulttuuriseen, avoimeen ja vapaamieliseen ilmapiiriin, jossa erilaiset väestöryhmät ja ajatukset jatkuvasti kohtasivat. Halusta levittää tietoa muodostui myös Piilaakson informaatioteknologiaan painottuneen innovaatioympäristön perusta (Turunen 2015:259–304). Ja vaikka esimerkiksi Yhdysvalloissa monet suurkaupunkien esikaupunkialueet ovat suurten yritysten toimitilojen sijoittamisen vaikutuksesta hyvinkin innovatiivisia, Yhdysvalloissa kaupunkien keskusta-alueilta tulee erityisesti ”epätavallisia innovaatioita” (Florida 2017). Tiiviys lisää tuottavuutta – erityisesti kaupungeissa, joissa osaamisen ja inhimillisen pääoman taso on korkea (ks. Abel et al. 2011; Florida 2012) – sekä innovaatioita (Carlino et al. 2007; Knudsen et al. 2007). Rosenthal & Strange (2004) ovat korostaneet, että kun kaupungin väestömäärän kaksinkertaistuu, alueen tuottavuus kohoaa noin 3–8 prosenttia, väestötiheyden kaksinkertaistuminen puolestaan lisää tuottavuutta keskimäärin 5 prosenttia ja toimialan koon kaksinkertaistuminen tietyllä alueella lisää sen yritysten tuottavuutta keskimäärin 4,5 prosenttia.

Samoin esimerkiksi pienet yliopistokaupungit Cambridge ja Oxford ovat olleet kytköksissä suureen väestökeskukseen (Lontoo) ja kansainväliseen tiedeyhteisöön (vrt. organized proximity, Maskell et al. 2004). Näin on myös pienissä kaupungeissa sijaitsevien amerikkalaisten huippuyliopistojen, kuten Cambridgessä, Bostonin kaupunkiseudulla sijaitsevien MIT:in ja Harvardin, New Jerseyssä, lähellä New Yorkia sijaitsevan Princetonin, New Havenissa, Bostonin ja New Yorkin välissä sijaitsevan Yalen ja Los Angelesin kaupunkiseudulla, Pasadenassa sijaitsevan Caltechin kohdalla. Suurten ihmismassojen etuna on se, että sieltä on aina löydettävissä lahjakkuuksia alalle kuin alalle. Luovia osaajia voi myös olla vaikea houkutellessa suuressa mittakaavassa syrjäseuduille. Innovaatioprosessi tarvitsee suurkaupunkeja eri vaiheissaan.

Kaupunkiyhteisöt ovat historiallisestikin verranneet saavutuksiaan muiden kaupunkiyhteisöjen saavutuksiin, ja uudistusten kautta on pyritty pysyttelemään kehityksessä edellä tai mukana, ja täten lisäämään kaupungin vetovoimaisuutta (Clark 2009:213, 218). Kaupunkien välinen vuorovaikutus (kauppa, vertailu, kilpailu, yhteistyö) on merkinnyt *innovaatioiden diffuusiota* (ks. Everett 1962; Crain 1966). Innovaatioilla on tapana levitä varsin hierarkkisesti väestöltään suuremmista keskuksista pienempiin informaatiovirtojen mittakaavaerojen takia (Pedersen 1970; Berry 1972). Merkitystä leviämisprosessissa on joissakin tapauksissa ollut markkinoiden koolla (Brown et al. 1974). Myös tämä seikka siis puhuu suurkaupunkien innovaatiotoiminnalle tarjoamien etujen puolesta – uudet asiat leviävät suurkaupunkeihin nopeammin kuin pieniin kaupunkeihin, suurkaupungit pysyvät siten pieniä kaupunkeja paremmin ajan hermolla, ja siten valmiina vastaamaan toimintaympäristössä tapahtuviin muutoksiin.

1.4.6 Kaupunkisuunnitteluihanteiden sukupolvisuus ja polkuriippuvuus

Eri ”sukupolvet” muuttavat historian suuntaa – joskus radikaalistikin. Eri kohortit ovat syntyneet ja kasvaneet monin tavoin erilaisissa olosuhteissa (ks. Alestalo 2007). Erilaisilla kokemushistorioilla on vaikutusta esimerkiksi siihen, millaista kaupunkia kukin sukupolvi pitää tavoiteltavana. Alestalo (2007) puhuu sotasukupolvesta (s. 1921–25), suurista ikäluokista (s. 1945–49) ja lamasukupolvesta (s. 1971–75). Sotasukupolvi syntyi ja kasvoi etupäässä maalla, ja eli suuren osan elämästään niukuudessa. Suurten ikäluokkien enemmistö syntyi edelleen maalla, mutta muutti myöhemmin kaupunkiin. Suuren rakennemuutoksen aikaansaama ihmismassojen vyöry kaupunkiin synnytti asumisen ahtausta, joka ratkaistiin lähiörakentamisella. Lähiöiden rakentaminen ajoittui suurten ikäluokkien opiskelu- ja työurien alkamiseen sekä perheiden perustamiseen. Alestalon mukaan suuret ikäluokat elivät lapsuutensa ahtaudessa, mutta saavuttivat myöhemmin paremman elintason. Lamasukupolvi puolestaan syntyi ja kasvoi kaupungissa, etupäässä lähiöissä – väljyydessä. Lamasukupolvesta nousivat uuden kaupunkikulttuurin tekijät (Mäenpää 2005:14–27).

Liittyen suunnittelijasukupolvien kokemuksiin tai ei, suunnitteluideologiat ovat usein aaltomaisia innovaatioita, jotka kyllästymispisteen saavutettuaan vaihtuvat toiseen (ks. Schulman 1990:172). Vanhat suunnitteluihanteet voivat nousta uudelleen suosioon, mutta aina jossain määrin muuttuneessa muodossa, sillä kaupunkikin on edellisen suunnitteluparadigman vallitessa muuttunut. Suunnitteluparadigman vaihtuminen kytkeytyy yleensä edeltäneessä paradigmassa koettuihin epäkohtiin (ks. Pallasmaa 1967). Uusi paradigma kiinnittää huomionsa näiden puutteiden korjaamiseen, ei niinkään mahdollisten omien vajavaisuuksiensa paikallistamiseen. Sisältäessään näin myös itse epäkohtia, muuttuu uusikin paradigma ajan myötä vanhaksi paradigmaksi.

Paradigmojen vaihdoksiinkin liittyy kuitenkin polkuriippuvuutta – ja kahdella tasolla: vanhojen paradigmojen paluuna uudessa muodossa ja edellisen paradigman ratkaisujen vaikutuksena uuden tai kierrätetyn paradigman ratkaisuihin.

Paradigman vaihtumisen ajankohtaan liittyy usein myös keksintöjä ym., jotka tarjoavat mahdollisuuksia uudistuksille – tai vaihtoehtoisesti ongelmia, jotka edellyttävät kaupunkisuunnittelulta uusia ratkaisuja.

1.4.7 Reurbanisaatio ja gentrifikaatio

Kaupunkien rakenteellista kehitystä käsittelevässä teoriassa (van den Berg et al. 1982) kaupungistumista (urbanisaatio) seuraavat esikaupungistuminen (suburbanisaatio), desuburbanisaatio (kasvun siirtyminen kaupunkiseudun ulkopuolelle) ja lopulta *reurbanisaatio* (uusi tiivistyminen). Monen eurooppalaisen kaupungin keskustan / keskuskaupungin asukasluvun onkin havaittu kääntyneen kasvuun (Buzar et al. 2007 a; Buzar et al. 2007b; Bromley et al. 2007; Rérat 2011; Haase 2013; Lopez-Gay 2015) uuden asuntorakentamisen myötä. Keskustojen asuttaminen on ollut myös julki lausuttu tavoite (Tallon & Bromley 2004). Samanaikaisesti Euroopan kaupunkiseuduilla kuitenkin tapahtuu edelleen myös merkittävää asutuksen hajaantumista (Urban sprawl...2006). Lampisen (2015:99) mukaan kaupunkien maa-ala kasvaa Euroopassa 0,5–0,7 prosenttia vuodessa – kyseisellä vauhdilla eurooppalaisten kaupunkien vaatima maa-ala kaksinkertaistuisi 30–50:ssä vuodessa. Kaupungistuminen on globaali megatrendi, mutta vielä ei ole selvää mikä osuus kaupungistumisesta jatkossa suuntautuu kaupunkien nykyisille ja laajentuville keskusta-alueille ja mikä osuus nykyisille ja laajentuville esikaupunkialueille sekä niiden keskuksiin – asia on paljolti kaavoituksellinen kysymys. Keskustasumiseen kohdistuvasta uudesta kysynnästä kertoo joka tapauksessa paljon se, että monissa kaupungeissa eri puolilla Eurooppaa keskusta-asuntojen hinnat ovat nousseet viime vuosikymmeninä huomattavasti.

Glass (1964) käytti aikanaan termiä *gentrifikaatio* kuvaamaan työväenluokkaisten alueiden muuttamista keskiluokkaisiksi ja aiemman väestön korvautumista uudella varakkaammalla väestöllä vuokrien noustessa. Prosessiin liittyivät fyysiset parannukset, vuokra-asuntojen muuttaminen omistusasunnoiksi sekä asumiskustannusten nouseminen. Yleensä alueet ja kiinteistöt, joissa gentrifikaatiota tapahtui, olivat olleet pitkään vailla perusparannusinvestointeja ja siten vuokra- ja myyntihintatasoltaan edullisia. Niiden lähistöllä saattoi myös olla tai aikaisemmin ollut yleisesti ei-toivottavia, melua, hajuhaittoja, saasteita tai turvattomuutta aiheuttavia toimintoja, kuten teollisuutta, voimalaitoksia, satamia, rautateitä, teurastamoita tai vankiloita. Zukin (1989) kuvasi gentrifikaatiota prosessina, jossa halvalle asuinalueelle muuttavat ensin eräänlaisina uudisraivaajina vähävaraiset taiteilijat, joiden myötä alueesta tulee trendikäs. Taiteilijoita seuraavat heitä varakkaammat ammattimaiset kiinteistönkehittäjät, jotka investoivat alueen rakennuskantaan ja nostavat alueen hintatasoa. Alueiden rosouutta, taiteilijayhteisöjä ja kirjavuutta ym. on usein myös hyödynnetty niiden imagon rakentamisessa ja markkinoinnissa.

Myöhemmin Smith (1996) laajensi gentrifikaation käsitettä liittämällä siihen vanhojen rakennusten kunnostamisen lisäksi myös uuden asuntorakentamisen sekä uudelle urbaanille keskiluokalle suuntautuvan palvelu- ja työpaikkarakentamisen. Davidson & Lees (2005) käyttävät termiä 'new-build gentrification' puhuessaan purkamista ja jälleenrakentamista sisältävistä toteutuksista sekä uusien rakennusten rakentamisesta tyhjille tonteille ja teollisille joutomaille. Tyhjille tonteille rakentamisen tulkitsemista gentrifikaatioksi on kritisoitu siitä, että se ei suoraan syrjäytä alkuperäistä väestöä (Boddy 2007), eikä uusi rakentaminen myöskään ole vanhan rakennuskannan restauroimista – ajatus, joka

sisältyy perinteiseen gentrifikaation käsitteeseen. Uusi rakentaminen voi kuitenkin kohottaa asuinalueen yleistä ilmettä, parantaa palvelutarjontaa tai työpaikkamahdollisuuksia ja muuttaa alueen asukasjakaumaa, millä on vaikutusta myös vanhojen asuntojen kysyntään ja hintatasoon. Lisäksi esimerkiksi teollisuustyöpaikkojen korvautuminen toimistotyöpaikoilla on voinut tehdä alueen vähemmän houkuttelevaksi niille asukkaille, joiden työpaikat ovat siirtyneet kauemmas ja toisin päin. Työpaikkojen sekä kaupallisten ja kulttuuristen palvelujen sijainti lähellä kotia sekä hyvät joukkoliikenneyhteydet tuovat helpotusta kiireisen, koulutetun ja hyvin ansaitsevan väestönosan elämään (ks. esim. Picker 2016). Etenkin uudet hyväpalkkaiset työpaikat saattavat nostaa asuntojen hintoja työpaikkojen läheisyydessä sijaitsevilla alueilla. Uuden asukaskunnan erilaiset kulutuspreferenssit voivat muuttaa alueen yrityskantaa. Suomessa on todettu täydennysrakentamisen nostavan vanhojen kaupunginosien arvoa (Nykänen et al. 2013).

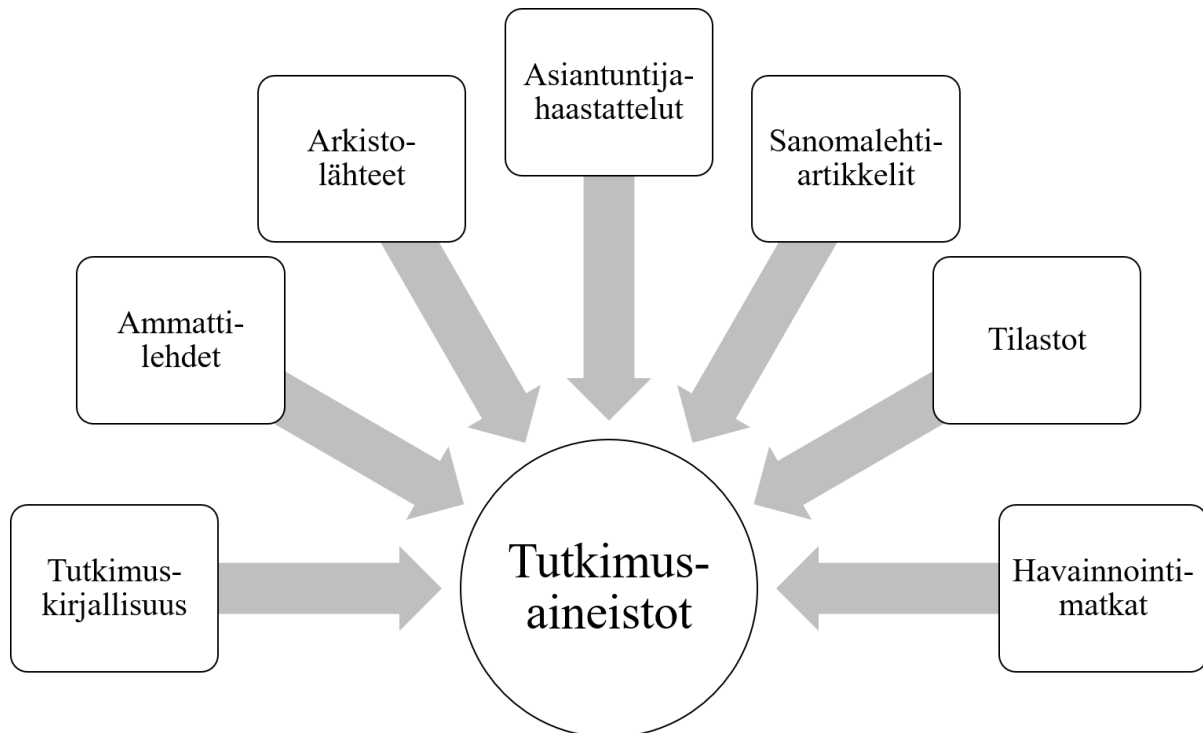
2000-luvulla keskusteltiin myös supergentrifikaatiosta, jossa jo kertaalleen gentrifikoituneita globaalikaupunkien (New York, Lontoo) asuinalueita kehitettiin superrikkaiden rahoittajien toimesta (Lees 2003). Esille nousi myös käsite 'plutocratization', jolla viitattiin kehitykseen, jossa enää ainoastaan erittäin varakkailta ihmisillä on mahdollisuus asua globaalikaupungin keskusta-alueella – jopa ylemmää keskiluokkaa on muuttanut keskusta-alueilta pois (Kuper 2013). Esimerkiksi Manhattanilla ja Lontoon keskusta-alueilla asuntojen hinnat ovat karanneet suuren enemmistön ulottumattomiin. Globaalikaupunkien keskusta-alueiden kiinteistöihin kohdistuva kysyntä on niin ikään globaalia – voimakas kysyntä nostaa hintoja. Lisäksi globaalikaupunkien keskusta-asunnot nähdään turvallisena sijoituskohteena. Superrikkailta on mahdollisuus ostaa satoja tai jopa tuhansia kiinteistöjä ja siten vaikuttaa vuokra-asuntojen hintatasoon. Kaupungeissa, joissa kiinteistöjen arvonnousu on riittävän nopeaa, sijoitusasuntoja saatetaan pitää jopa tyhjillään, mikä edelleen vaikuttaa asuntojen saatavuuteen ja asumiskustannuksiin.

Joissakin kaupungeissa asuntojen tyhjillään pitämiseen onkin puututtu verotuksellisin keinoin ja asuntojen hintojen nousua pyritty säätelemään nostamalla asuntojen vuosittaisia tuotantomääriä. Esi-kaupunkimaisen asuminen markkinoiminen ylivertaisena asumisen muotona ja tätä markkinointia seurannut, henkilöauton mahdollistama laajamittainen esikaupungistuminen osittain vääristi asuntojen hintojen ”luontaista” mallia, jossa asuntojen kysyntä, hinnat ja siten tuotanto ovat korkeimmat lähellä keskustaa. Viime vuosikymmeninä kaupungeissa on nähty keskustojen läheisyydessä sijaitsevien asuntojen hintojen palautuminen sijaintiaan vastaavalle tasolle ja sen yli asuntotuotannon laahatessa kysynnästä jäljessä.

Zukinin (2009) mukaan gentrifikaatio on New Yorkissa johtanut ”autenttisten kaupunginosien” häviämiseen: aiemmat asukkaat, kuten maahanmuuttajat, työväenluokka ja taiteilijat ovat joutuneet väistymään koulutettujen, hyvin toimeentulevien ja trendi- ja kulttuuritietoisten nuorten kaupunkilaisten alta. Gentrifikaatiota edistäviksi katsottuja toimia onkin runsaasti vastustettu kaupungeissa eri puolilla maailmaa (nk. gentrifikaatiofobia), mikä on toisaalta hidastanut monia tarpeellisiakin uudistuksia. Gehl (2017) on korostanut, että ratkaisu gentrifikaation aiheuttamiin ongelmiin ei ole tehdä lisää huonoja kaupunginosia vaan lisää hyviä kaupunginosia. Gentrifikaatio voi lisäksi myös hyödyttää köyhän kaupunginosan omistusasujia, joiden asuntojen hinta nousee kaupunginosan suosion kasvassa (In praise of...2018). Samalla alueen vanhat asukkaat hyötyvät palvelujen ja turvallisuuden parantumisesta. Gentrifikaatio ei myöskään vaikuta julkisen sektorin vuokra-asujien tilanteeseen, mikäli vuokra-asuntoja ei yksityistetä. Eniten syrjäyttävää vaikutusta gentrifikaatiolla voi olla yksityisellä vuokra-asuntosektorilla.

1.5 Tutkimuksen aineistot ja menetelmät

Tutkimuksessa käytetyt tutkimusaineistot on mahdollista luokitella **seitsemään eri ryhmään** (kuva 6.). Tutkimuksen aineistona on *ensinnäkin* laaja kirjo aiempia eurooppalaisten kaupunkien ja Helsingin kehittymistä käsitteleviä tutkimuksia (ks. Tutkimuskirjallisuus, kohta 9.1). Tällaisiksi lähteiksi on luokiteltu 609 lähdetä. Aikaisemmat tutkimukset muodostavat olennaisen tukirangan Helsingin kantakaupungin pitkän linjan kehityskuvan hahmottamisessa. Eurooppalaisia kaupunkeja käsittelevä kirjallinen aineisto (ks. myös Norppa 2017) on ollut suureksi hyödyksi myös Helsingin suunnitteluvaikutteiden hahmottamisessa. Tutkimuskirjallisuus sisältää huomattavan suuren määrän aihepiirin teoreettista ja empiiristä tutkimusta ja kirjallisuutta.



Kuva 6. Tutkimusaineistot. (Miika Norppa).

Aiempia tutkimuksia hyödynnetty paitsi yleisen pitkän aikavälin kehityksen kuvaamisessa, myös hyvin valikoiden, tutkimuskysymysten kannalta olennaisia tietoja poimien – eli eräällä tavalla omana tutkimusaineistonaan. Tällä tavoin aineistosta on etsitty ja koottu yhteen Helsingin kaavoituksesta ja arkkitehtuurista aiemmin tunnistettuja kansainvälisiä esikuvia ja vaikutteita sekä historiallisia viittauksia. Koska tutkimuskirjallisuus muodostaa oman aineistonsa, sitä on myös hyödynnetty tutkimuksessa kautta linjan.

Toiseksi pitkän aikavälin tarkastelun aineistona ovat Arkkitekten/Arkkitehti-lehdet vuosilta 1903–2018 (ks. Ammattilehtiaineistot: Arkkitehti-lehti, kohta 9.6). Kaikki kyseisellä aikavälillä julkaistut Arkkitehti-lehden vuosikerrat selattiin läpi ja niistä etsittiin Helsingin kantakaupungin kaavoitusta ja arkkitehtuuria käsitteleviä artikkeleja. Tätä kautta tutkimuksen lähdeaineistoksi valikoitui kaikkiaan 111:n Arkkitehti-lehden artikkelia. Viitatuista Arkkitehti-lehdistä ensimmäinen on vuodelta 1910 ja viimeinen vuodelta 2017. Helsingin kantakaupungin arkkitehtuuria on tutkittu myös kahdesta muusta ammattilehdestä: Arkkitehtiutisista aikavälillä 1958–2018 (ks. Ammattilehtiaineistot: Arkkitehtiutiset, kohta 9.4) ja Projektiutisista välillä 1989–2018 (ks. Ammattilehtiaineistot: Projektiutiset, kohta 9.5). Kaikki kyseisillä aikaväleillä julkaistut Arkkitehtiutisten ja Projektiutisten vuosikerrat

selattiin läpi ja niistä etsittiin Helsingin kantakaupungin kaavoitusta ja arkkitehtuuria käsitteleviä artikkeleja. Arkkitehtiutisista valikoitui tutkimuksen lähdeaineistoon kuusi artikkelia ja Projektuutisista 32 artikkelia. Keskeistä näiden kolmen ammattilehden muodostaman aineiston käsittelyssä oli arkkitehtonisten ideoiden ja vaikutteiden sekä kohteisiin sisältyvien historiallisten viittausten haaroitointi. Arkkitehtilehdistä oli myös mahdollista löytää toteuttamattomia rakennusehdotuksia ja -suunnitelmia eri ajoilta. Tämä ammattilehtiaineisto oli tutkimuksen kannalta oleellinen, sillä sitä oli mahdollista käyttää kullakin aikakaudella huomiota herättäneiden hankkeiden ja keskeisen ammatillisen keskustelun avaajana. Ammattilehtiaineistoa on hyödynnetty 'Helsingin teollinen aika', 'Helsinki sotien jälkeen-', 'Helsingin jälkiteollinen aika-' ja 'Tulevaisuuden näkymiä Helsingin kantakaupungin kehittämisessä'- luvuissa.

Kolmanneksi aineistona on arkistolähteitä, etupäässä Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston suunnitteludokumentteja, joihin lukeutuu asemakaavoja, osayleiskaavoja ja yleiskaavoja sekä niiden selostuksia, erilaisia selvityksiä, suurelle yleisölle suunnattuja suunnittelusta kertovia esitteitä ja internet-sivujen tietoja (ks. Arkistoaineistot ja Uudemmat suunnitteludokumentit, kohdat 9.2 ja 9.3). Helsingin kantakaupungin kaupunginosien asemakaavadokumentteja on käyty läpi kymmenittäin Helsingin paikkatietopalvelun, nykyisin Helsingin karttapalvelun, kautta. Kyseinen internet-palvelu tarjoaa erilliset pdf-dokumentit kaikista Helsingin voimassa olevista asemakaavoista. Kaavadokumenteissa kiinnostuksen kohteena olivat kaavoittajien ja kaavojen voimaantulovuosien ohella erityisesti asemakaavamääräykset. Asemakaavalähteitä ei ole erikseen lueteltu lähdeluettelossa. Asemakaavamääräykset kertovat osaltaan siitä, millä tavoin vanha rakennettu ympäristö on huomioitu suunnittelussa. Voidaan esimerkiksi tarkastella, onko asemakaavassa vanhan ja uuden rakentamisen yhteensovittamiseen tähtääviksi tulkittavia määräyksiä. Varsinaisista arkistoista haettua arkistoaineistoa on hankittu etupäässä Helsingin kaupunginarkistosta ja Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kirjastosta (ks. Arkistoaineistot, kohta 9.2). Tämä arkistoaineisto painottuu 1900-luvun jälkipuoliskolle ja 2000-luvulle – ajanjaksolle, jonka aikana laadittiin merkittävästi aiempaa enemmän kaupunkisuunnittelua käsittelevää kirjoitettua aineistoa. Aineiston vanhin dokumentti on vuodelta 1904. Suunnitteludokumentit tuovat tutkimukseen kaupunkisuunnittelijoiden ”virallisen” näkökulman. Niistä käy ilmi, millaisia asioita suunnittelussa on otettu huomioon. Kaavoitukseen suoraan liittyvien dokumenttien lisäksi olen käynyt läpi kaikki Helsingin kaupunginarkistoon arkistoidut kaupunkisuunnitteluviraston virkamiesmatkoihin liittyvät raportit 1960-luvulta 2000-luvulle (ks. Arkistoaineistot, kohta 9.2). Näistä tutkimuksen lähdemateriaaliksi valikoitui 13 raporttia vuosilta 1969–1989. Valitut raportit liittyivät matkoihin, joilla kantakaupungin alueiden suunnittelijoita oli ollut mukana tai suoraan kantakaupungin alueiden suunnitteluun liittyneisiin matkoihin. Kaupunkisuunnitteluvirastossa ei enää 2000-luvulla juurikaan ole laadittu kirjallisia virkamiesmatkaraportteja, mikä rajoittaa kyseisen tutkimusaineiston ajallista kattavuutta. Virkamiesmatkaraportit kuvastavat kaupunkisuunnitteluviraston henkilöstön ammatillisen kiinnostuksen kohteita eri vuosikymmeninä. Näin niitä voitiin käyttää kansainvälisten suunnitteluvaikutteiden haarukoimiseen. 'Arkistoaineistoiksi' lähdeluettelossa luokiteltuja lähteitä on kaikkiaan 59 kappaletta ja 'uudemmiiksi suunnitteludokumenteiksi' luokiteltuja lähteitä 49 kappaletta. Ensimmäisessä kategoriassa on vanhoja, arkistoista hankittuja aineistoja, jälkimmäisessä uusia, 2000-luvulla julkaistuja aineistoja, joiden saatavuus internetin kautta on ollut hyvä. Osa tässä tutkimuksessa tutkimuskirjallisuudeksi luokitellusta aineistosta, kuten erilaiset suunnittelun avuksi tuotetut selvitykset, voitaisiin vaihtoehtoisesti luokitella myös 'Arkistoaineistot'- tai 'Uudemmat suunnitteludokumentit' -ryhmiin. Arkistoaineistoja on hyödynnetty 'Helsingin teollinen aika', 'Helsinki sotien jälkeen-', 'Helsingin jälkiteollinen aika-' ja 'Tulevaisuuden näkymiä Helsingin kantakaupungin kehittämisessä'- luvuissa.

Arkistoaineistoon lukeutuvat myös erilaiset kartat, joita olen tutkinut paitsi erilaisten karttajulkaisujen, alkuperäisten karttojen sekä Helsingin kaupunginarkiston ylläpitämän SINETTI-arkistotietojärjestelmän kautta. SINETTI-arkistotietojärjestelmästä käytiin läpi satoja Helsinkiä ja kantakaupungin

kaupunginosia käsittäviä karttoja, vanhoja asemakaavoja ja asemakaavaluonnoksia sekä piirustuksia, joista poimittiin tutkimuksen kuvamateriaaliksi 35 kuvaa. SINETTI-arkistotietojärjestelmässä on karttoja ja piirustuksia vuosilta 1639–1980 ja niitä on mahdollista hakea koko kaupungin osalta (yleiskartat) ja kaupunginosan mukaan. Tutkimukseen SINETTI-arkistotietojärjestelmästä kuvamateriaaliksi valituista kuvista vanhin on vuodelta 1640 ja uusin vuodelta 1932. Helsinki Region Infosharen jakaman avoimen datan kautta olen saanut käyttööni historiallisia ortoilmakuvia ja vanhoja karttoja Helsingistä. Tarkastellut ortoilmakuvat olivat vuosilta 1932, 1943, 1950, 1964, 1976, 1988 ja 2012. Vanhoja karttoja oli tarjolla vuosilta 1859, 1876, 1900, 1909, 1917–1918, 1925 ja 1940. Helsingin karttapalvelun kautta olen tutkinut kahdeksaa Helsingin opaskarttaa vuosilta 1900–1999 ja 2000-luvun ortoilmakuvia. Google Earthin satelliittikuvien avulla on tarkasteltu satojen eurooppalaisten kaupunkien rakenteita ja Google Street View:n kautta niin ikään satojen kaupunkien katunäkymiä. Näin on voitu tunnistaa Helsingin arkkitehtuurissa ja kaupunkisuunnittelussa esiintyviä kansainvälisiä vaikutteita. Historiallisten ilmakuvien ja karttojen avulla tutkittiin kaupunkirakenteessa ja kaupunginosissa tapahtuneita muutoksia. Historiallisiin Helsinki-aiheisiin valokuviin olen perehtynyt Helsingin kaupungin kuva-arkistossa, Finna.fi-internet-tietokannassa sekä Helsingin historiaa käsittelevien valokuvajulkaisujen, näyttelyiden ja internet-sivujen kautta. Näyttelyitä on järjestetty mm. Suomen arkkitehtuurimuseossa, Karamzinin huvilalla ja Laiturilla. Sekä Helsingin kaupungin kuva-arkistossa että Finna.fi-tietokannassa kuvia on haettu ja tarkasteltu kantakaupungin kaupunginosien pääkatujen ja keskeisten kaupunkitilojen osalta. Runsaasti muuttuneiden kantakaupungin alueiden osalta hakuja ja tarkastelua on tehty muita alueita yksityiskohtaisemmin. Valokuvien kautta on ollut mahdollista tarkastella kaupungissa, erityisesti katukuvassa, tapahtuneita muutoksia hyvinkin tarkasti sekä analysoida sitä, millä tavoin kaupungin aiempi fyysinen ympäristö on vaikuttanut kaupungin suunnitteluun. Tutkimuksessa on hyödynnetty kymmentä eri internet-tietokantaa (ks. kohta 9.10). Video- ja äänileikkeitä (ks. kohta 9.11) lähdeaineistossa on seitsemän kappaletta. Kartta- ja valokuva-aineistoja on käytetty kaikissa Helsinkiä käsittelevissä luvuissa.

Neljänneksi aineistona ovat haastattelut, joita olen tehnyt valikoiduille henkilöille Helsingin kaupungin virastoissa (mm. kaupunkisuunnitteluvirasto, kaupunginmuseo, talous- ja suunnittelukeskus) ja muutaman suuren Helsingin ydinkeskustaan sijoittuneen yksityisen sektorin toimijan johtajalle (ks. Haastattelut ja suulliset tiedonannot, kohta 9.7). Haastatteluaineisto pitää sisällään 19 haastattelua. Suullisia tiedonantoja on viisi. Kaupunkisuunnitteluvirastossa haastattelujen kohteena ovat olleet kantakaupungin keskeisten uudiskohteiden pääasialliset asemakaavoittajat 1970-luvulta 2010-luvulle. Haastateltaviksi on siis tarkoituksella valikoitu juuri kantakaupungin kaavoittajia, eikä muita, sillä haastateltavilta on haluttu tietoa juuri kantakaupungin kaavoituksesta. Ja tietoisesti juuri näiltä kantakaupunkia suunnitelleilta ja kantakaupunkia siten hyvin tunnevilta henkilöiltä on kysytty myös heidän näkemyksiään kantakaupungin tulevaisuuden kehittämistarpeista ja kasvumahdollisuuksista. Haastateltujen suunnittelijoiden näkemykset eivät siis edusta kaupunkisuunnitteluviraston koko suunnittelijajoukkoa. Tulevaisuuden kehittämistarpeiden osalta suunnittelijahaastattelujen tavoitteena on ollut muodostaa ajankuva kantakaupungin suunnittelijoiden näkemyksistä, ei muodostaa asiantuntijoiksi korotettujen henkilöiden sanelemaa kantakaupungin kehittämisohjelmaa. Haastattelujen ajallinen rajaus liittyy suunnanmuutokseen Helsingin kaavoituksessa: lähiörakentamisen lisäksi 1970-luvulla ryhdyttiin kaavoittamaan ja rakentamaan uusia asuinalueita myös kantakaupunkiin. Joukossa on myös kaupunginosia, joita on tutkittu varsin vähän. Asemakaavoittajien haastatteluissa keskeisiä teemoja olivat suunnittelualueen historian vaikutus alueen suunnittelussa, kansainväliset esikuvat suunnittelussa, suunnitelmien tavoitteet ja näiden tavoitteiden toteutuminen sekä kyseisten alueiden ja yleisesti kantakaupungin kehittämistarpeet. Kaupunginmuseon haastattelussa käytiin läpi rakennussuojelun ja -konfliktien historiaa, nykytilaa ja tulevaisuudennäkymiä. Talous- ja suunnittelukeskuksen sekä yksityisen sektorin toimijoiden haastatteluissa keskusteltiin Helsingin ja erityisesti

Helsingin keskustan ja kantakaupungin kehittymisestä talouden ja yrittämisen näkökulmasta. Haastattelut litteroitiin ja niistä poimittiin tutkimuksen kannalta olennaiset osat. Haastatteluaineistot toivat tutkimukseen ammattikuntiansa edustajien sisäpiirin tietoa, joka ei yleensä ole virallisista dokumenteista luettavissa. Haastatteluita on täydennetty keskusteluilla ja sähköpostikirjeenvaihdolla joidenkin kaavoittajien ja arkkitehtien kanssa (ks. Haastattelut ja suulliset tiedonannot ja Sähköpostiviestit, kohdat 9.7 ja 9.12). Sähköpostiviestejä on aineistossa yhdeksän kappaletta. Haastattelujen antia on hyödynnetty pääasiassa 'Helsingin jälkiteollinen aika' - sekä 'Tulevaisuuden näkymiä Helsingin kantakaupungin kehittämisessä' -kappaleissa. Molemmissa kappaleissa etenkin Helsingin kaupunkisuunnittelua kaupunginosittain käsittelevät laajat osiot sekä jälkimmäisessä kappaleessa Kantakaupungin kasvumahdollisuuksista tulevaisuudessa -osio pohjautuvat hyvin pitkälti haastatteluihin. Haastatteluihin on viitattu normaalein lähdeviittein.

Viidenneksi olen hyödyntänyt tarkastelussa myös sanomalehtiartikkeleja (ks. Lähdeaineistot, kohta 9.8), joita olen kerännyt etupäässä Helsingin Sanomista, lehden digilehden arkistosta. Tästä sanomalehti- ja uutisaineistosta on ollut mahdollista tarkastella Helsingin kantakaupungin kehittymistä vuosina 1990–2013. Sanomalehti- ja uutisaineistosta etsittiin kaupunkikehityksen yksityiskohtia, joista voitiin työstää tutkimukseen kokonaisuuksia. Muita lähdeaineiston sanomalehtiä ovat Helsinki-Info, Helsingin Uutiset, Metro, Rakennuslehti ja Vartti ja Yliopisto. Sanomalehtiartikkeleja on lähteenä yhteensä 67 kappaletta. Lisäksi sanomalehtiaineistoa on poimittu myös verkkolehdistä (ks. Internetlähteet, kohta 9.9). Internet-lähteitä on yhteensä 253 kappaletta – tässä määrässä on sanomalehti- ja uutisartikkelien (mm. Helsingin Sanomat, Helsingin Uutiset, Vantaan Sanomat, Iltasanomat, MTV UUTISET, Suomen Kuvalehti, Tiede, YLE) lisäksi mukana myös muita internetistä hankittuja aineistoja, kuten internetissä julkaistuja kirjoituksia, tiedotteita, selvityksiä ja tutkimuksia. Kansalliskirjaston digitaalista sanomalehtiarkistoa on hyödynnetty mm. Helsingin 1800-luvun ja 1900-luvun alkupuolen palveluntarjoajien, kuten hotellien ja niiden avaamisajankohtien löytämiseksi.

Kuudenneksi aineistona on paikoin käytetty myös tilastoja, jotka ovat etupäässä peräisin Helsingin kaupungin tietokeskuksen ylläpitämältä Aluesarjat-verkkosivustolta. Tilastoaineistoilla on ollut mahdollista tuoda numeerista tietoa muun aineiston rinnalle. Tilastojen kautta on kuvattu mm. asukas- ja työpaikkamääriin, asukasrakenteeseen sekä koulutus- ja tulotasoon liittyviä asioita. Toinen tilastoaineiston lähde on Postinumeroittainen toimipaikkalaskuri.

Seitsemänneksi olen tehnyt tilallis-fyysiseen kaupunkiympäristöön kohdistuvaa havainnointia kaikissa Helsingin kantakaupungin kaupunginosissa. Lisäksi olen opintojeni aikana vierailut noin 29:ssä Euroopan valtiossa ja Suomen ulkopuolella yli 160:ssä eurooppalaisessa kaupungissa (ks. Lähdeaineistot, kohta 9.15). Joukossa on sijainniltaan, historialtaan, kooltaan, kaupunkirakenteeltaan, elinkeinorakenteeltaan ym. hyvin erilaisia kaupunkeja. Pääkaupunkeja tässä joukossa on 25 kappaletta. Mukana on myös pieniä maaseutu- ja merenrantakylä ja jo kadonneita kaupunkeja (raunioalueita). Kohteita on valikoitu niiden kulttuurihistoriallisen merkityksen perusteella – mukana on suuri määrä kohteita, jotka ovat olleet tärkeitä eurooppalaisen kaupunkisuunnittelun kehityksessä. Samoin Suomessa olen vierailut yli viidessäkymmenessä kaupungissa. Havainnoinnin tarkoituksena on ollut tuoda tutkimukseen syvällistä kaupunkiympäristön ymmärrystä. Havainnointia tehtiin kaupunkien keskusta-alueilla ja se kohdistui etenkin keskustojen asemakaavoitukseen, kaupunkitiloihin ja arkkitehtuuriin, mutta myös toimintoihin, kuten palvelutarjontaan, liikenteeseen ja kaupunkielämään. Havainnointi osoittautui hyödylliseksi tutkimusmenetelmäksi mm. fyysisen kaupunkiympäristön historiallisen kerrostumisen prosessin ymmärtämisessä, arkkitehtuurin ja kaupunkisuunnittelun tyylillisten viittausten ja virtausten tunnistamisessa sekä fyysisen ja toiminnallisen kaupungin keskinäisten riippuvuuksien hahmottamisessa. Havainnoinnin apuvälineenä olivat valokuvat, joita on kertynyt tuhansittain.

Koska tutkimuksessa on yhdistelty erilaisia tutkimusaineistoja ja menetelmiä, voidaan puhua aineisto- ja menetelmätriangulaatiosta (ks. Eskola & Suoranta 2003:69–70). Useiden erilaisten aineistojen käyttö on perusteltavissa tutkimusnäkökulman kautta. Pitkän aikavälin historiallisessa tarkastelussa oli tutkimukseen käytettävissä olleen rajallisen ajan takia välttämätöntä hyödyntää laajassa mittakaavassa jo olemassa olevia tutkimuksia. Jotta pitkän aikavälin tarkastelu ei kuitenkaan olisi jäänyt aiempien tutkimusten referoimiseksi ja yhdistelemiseksi, keräsin myös oman pidemmän aikavälin ammatilehtiaineiston. Osin pitkän aikavälin tarkastelun osalta, mutta ennen kaikkea nykyaikaa lähestyessä arkistoaineisto kohdentaa tarkastelua entistä lähemmäs kohdetta yhdistyen samalla haastattelu-, lehtiartikkeli-, tilasto- ja havainnointiaineistoihin.

Historiallisessa tutkimuksessa ongelmana on usein se, että suoraan toimijalta saatavaa tietoa on rajallisesti. Haastattelujen tekeminen on mahdotonta, jos tietolähde on kuollut ja haasteellista, jos tietolähde on ikääntynyt. Haastattelut soveltuvatkin usein vain lähihistorian tutkimiseen – ellei oraalisia historioita sitten ole tallennettu aiempien tutkijoiden toimesta. Muiden henkilöiden tekemien haastattelujen sisältö ei kuitenkaan välttämättä vastaa tehtävän jatkotutkimuksen tarpeita. Vanhempaa aikaa käsitteleviä tietoja onkin usein etsittävä muista dokumenteista.

Tärkeitä kaupunkisuunnittelijan näkökulmaan perehtyvän historiallisen tutkimuksen lähdeaineistoja ovat suunnitteludokumentit (ks. yllä). Näidenkin sisältämät tiedot kuitenkin vaihtelevat huomattavasti. Suunnitteludokumenttien lisäksi voi saatavilla olla suunnittelijoiden kirjoittamia kirjoja, artikkeleita ja lehtikirjoituksia, lehtihaastatteluja, henkilökohtaista kirjeenvaihtoa sekä piirroksia ja hahmoitelmia.

Juuri tutkimuskysymysten kannalta oleellista suunnittelutietoa on suunnitteludokumenttien olemassaolosta huolimatta joissakin tapauksissa ollut vaikea löytää tai sitä ei välttämättä edes ole olemassa. Esimerkiksi kaikki kaavoittajat eivät ole juuri lainkaan kirjoittaneet tai kertoneet ammatillisista ihanteistaan tai kaavoitusperiaatteistaan. Sama koskee rakennusarkkitehteja. Vaikka kirjoituksia välillä onkin saatavilla, ei perimmäisiä ihanteita aina ole tuotu julki tai suunnittelija ei välttämättä itsekään ole niitä vaikutteiden voimakkaan virran takia tiedostanut. Suunnitteluratkaisut (vaikutteet, lähiympäristöön sopeuttaminen) ovat osin alitajuisia. Näin ollen tulkintoja on tehtävä usein varsin vähäisten tietojen pohjalta, mikä tuo tuloksiin jonkinasteista epävarmuutta. Esikuvat usein myös välittyvät jonkin välittäjän (esim. tietynlaisen kaavaratkaisun kopio tai sovellus) kautta. Voidaan puhua myös zeitgeististä, eli ajan hengestä: samankaltaiset suunnitteluratkaisut yleistyvät varsin samanaikaisesti eri kaupungeissa.

Aineiston ollessa vähäistä suunnitteluihanteita koskevat tulkinnat voivat perustua esimerkiksi suunnittelijoiden tekemien opintomatkojen suuntautumiseen, aikakauden ilmapiiriä kiteyttäneiden kirjoitusten läpikäymiseen, aikakauden suuriin ja vaikutusvaltaisiin kaavoitus- ja rakennushankkeisiin tutustumiseen sekä tätä kautta kaavojen ja rakennusten keskinäiseen vertailemiseen. Näin voidaan esittää esimerkiksi kaavaratkaisujen ja rakennusten esikuvista valistuneita arvauksia.

1.6 Tutkimuksen rakenne

Tutkimus jakautuu seitsemään päälukuun, joista *ensimmäinen on johdantoluku*. Johdantolukua seuraavat luvut etenevät kronologisesti. Toinen luku kattaa tiivistetysti peräti 309 vuotta pitkän ajanjakson. Kolmannen luvun aikajänne on 39 vuotta, neljännen luvun 44 vuotta, viidennen luvun 34 vuotta ja kuudennen luvun 38 vuotta.

Tutkimus on samanaikaisesti kertomuksellinen, synteettinen ja analyttinen. Kertomuksellisuutta on tutkimuksen kirjallinen formaatti, synteettisyyttä erilaisten aihepiirien ja näkökulmien yhdisteleminen ja analyttisyyttä tarkastelun yksityiskohtaisuus ja pureutuvuus.

Toinen luku käsittelee Helsingin esiteollista aikaa (n. 1550–1859). Helsingissä oli jo 1700-luvulla teollista tuotantoa, mutta sen mittakaava oli pitkään vaatimatonta – ja aikaa on siksi kutsuttu tässä esiteolliseksi ajaksi. Esimerkiksi vuonna 1844 Helsingissä ei ollut yli sata henkeä työllistäneitä tehtaita (Hjerpe 1979:164–195). Helsingin ensimmäinen höyrykone otetaan käyttöön vasta vuonna 1853. Esiteollinen aika on käsitteenä osin ongelmallinen – aikalaiset eivät mieltäneet elävänsä esiteollista aikaa, mutta käsite on kansainvälisesti (engl. pre-industrial) laajasti käytetty ja vakiintunut. Luku jakautuu kahdeksaan kappaleeseen, joissa käsitellään Suomen myöhäistä kaupungistumista, Helsingin historiallista väestönkasvua, Helsingin ensimmäisiä vuosisatoja agraarisena kauppa- ja satamakaupunkina ja sotakaupunkina (1550–1739), Helsingin roolia linnoituskaupunkina (1740-), Helsingin roolia autonomisen suurruhtinaskunnan pää- ja hallintokaupunkina (1812-) sekä Helsinkiä yliopistokaupunkina (1828-) ja orastavana sivistys- ja kulttuurikaupunkina (1827/1829-) sekä kylpyläkaupunkina (1833-). Luvun päättää yhteenveto esiteollisen Helsingin kaupunkirooleista.

Kolmannessa luvussa tarkastellaan teollistuvaa Helsinkiä (n. 1860–1899): Helsingin roolia logistiikka- ja teollisuuskaupunkina. Tänä aikana Helsinki teollistuu vauhdilla uusien logististen ratkaisujen, erityisesti rautatien (v. 1862) ja Sörnäisten sataman (v. 1863) voimaannuttamana ja prosessi muovaa kaupunkia voimakkaasti. Tehtaat saavat uusia voimavaroja. Tehtaissa on yhä enemmän työntekijöitä. Helsingissä on vuonna 1874 kahdeksan tehdasta, joissa on yli sata työntekijää (Waris 1950). Luvun kuudessa kappaleessa kuvataan mm. liikennejärjestelmän ja muun infrastruktuurin, elinkeinoelämän ja palvelutarjonnan, virkistysmahdollisuuksien ja kulttuuri- ja koulutustarjonnan kehittymistä sekä kaupunkisuunnittelua ja arkkitehtuuria. Luvun päättää yhteenveto teollistuvan Helsingin kaupunkirooleista.

Neljäs luku kuvaa teollisen Helsingin matkaa itsenäisen Suomen pääkaupungiksi noin vuosina 1900–1944. Kansallistunne voimistuu 1900-luvun alussa sortokausien (1899–1905 ja 1908–1917) seurauksena ja sitä ilmentävät kansallisromanttinen taide, arkkitehtuuri sekä kansallisten kulttuuri-instituutioiden rakentaminen Helsinkiin. Helsinki asema teollisena kaupunkina vakiintuu ja voimistuu, mutta itsenäisen pääkaupungin asema vahvistaa myös Helsingin muita kaupunkirooleja. Luku jakautuu seitsemään kappaleeseen, joissa tarkastellaan kaupunkisuunnittelua ja arkkitehtuuria, liikennejärjestelmän, virkistysmahdollisuuksien, palvelutarjonnan ja elinkeinoelämän ja kulttuuri- ja koulutustarjonnan kehittymistä sekä ennen 1950-lukua rakennettujen kaupunginosien paikannimistön ja Helsingin historian välistä suhdetta. Luvun päättää yhteenveto teollisen Helsingin kaupunkirooleista.

Viidennessä luvussa tarkastellaan Helsinkiä kehittyvien palvelujen ja teollisuuden kaupunkina sotien jälkeen (n. 1945–1979). Helsinki on tänä aikana edelleen teollisuuskaupunki, mutta palvelukaupunki kehittyy teollisuuskaupungin rinnalle, erityisesti julkinen palvelutarjonta paranee ja palvelutyö yleisyytyy. Luku jakautuu kolmeen kappaleeseen, joista ensimmäisessä kuvataan olympia-Helsinkiä: kaupunkisuunnittelua ja arkkitehtuuria, 1950-luvun kaupunkirakennustaiteellisia esikuvia, liikennejär-

jestelmän kehittymistä, palvelutarjonnan ja elinkeinoelämän kehittymistä sekä kulttuuri- ja koulutustarjonnan kehittymistä. Toisessa kappaleessa Helsingin kaupunkiroolina on palvelukaupunki. Kappaleessa tarkastellaan kaupunkisuunnittelua ja arkkitehtuuria, Helsingin kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin kansainvälisiä esikuvia 1960- ja 1970-luvuilla, liikennejärjestelmän ja muun infrastruktuurin, virkistysmahdollisuuksien, kulttuuri- ja koulutustarjonnan ja Helsingin konferenssiroolin sekä palvelutarjonnan ja elinkeinoelämän kehittymistä. Luvun päättää yhteenveto sotien jälkeisen Helsingin kaupunkirooleista.

Kuudennessa luvussa tarkastellaan Helsinkiä jälkiteollisena aikana (n. 1980–2018) – Helsingin roolia ICT-, yrityshallinto-, kulttuuri- sekä kulutus- ja matkailukaupunkina. Helsingillä on tänä aikana myös useita muita kaupunkirooleja, mutta edellä mainittujen roolien korostumisen takia kyseiset roolit on nostettu keskiöön. Helsingin teollinen rooli häviää lähes kokonaan. Tutkimuksen kohteena on erityisesti Helsingin kantakaupungin kaupunkisuunnittelu ja arkkitehtuuri, mutta aiempien lukujen tapaan myös liikennejärjestelmän, virkistysmahdollisuuksien, kulttuuri- ja koulutustarjonnan sekä elinkeinoelämän ja palvelutarjonnan kehittyminen. Luvun päättää osio kriittisen keskustelun kohteista Helsingin kehittämisessä 1990–2000-luvuilla.

Seitsemäs luku tarkastelee tulevaisuuden näkymiä Helsingin kantakaupungin kehittämisessä. Luvussa tarkastellaan kantakaupungin tiivistämistä satamatoiminnoilta vapautuneilla alueilla, Helsingin kantakaupungin kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin kansainvälisiä esikuvia ja kantakaupungin uudistushankkeiden paikallisia vaikutteita 1980-luvulta 2010-luvulle ja kehittyviä joukkoliikenteen ja pyörä- ja kävelyliikenteen järjestelmiä. Kantakaupungin tulevaisuuden kasvumahdollisuuksia, monikeskuksista Helsinkiä, kantakaupungin tulevaisuuden tiivistämismahdollisuuksia, kantakaupungin tulevaa seudullista roolia, kantakaupungin vetovoimatekijöitä ja kehittämistarpeita sekä kantakaupungin ongelmia ja uhkia tarkastellaan mm. Helsingin kantakaupunkia kaavoittaneille henkilöille tehtyjen haastattelujen ja uuden yleiskaavan kautta. Luvun päättää pohdinta ekokaupungista Helsingin mahdollisena uutena kaupunkiroolina.

Kahdeksas luku on johtopäätös- ja keskusteluluku, jossa teen tutkimusta koskevat johtopäätökset. Luvun aloittaa yhteenveto Helsingin kaupunkirooleista n. 1550–2018. Sen jälkeen tarkastellaan Helsinkiä eurooppalaisena kaupunkina, historiallista polkuriippuvuutta Helsingin kaupunkisuunnittelussa, Helsingin kantakaupungin suunnittelun kehitystä kohti ”täysurbaania” rakentamistapaa ja Helsingin esikaupunkialueen suunnittelun historiatietoisuutta. Tutkimuksen päättää Helsingin kultaista kautta pohdiskelleva kappale.

Helsingin esiteollista ja teollistumisen käsittelevät luvut 2.–5. pohjautuvat pääosaltaan ensisijaisesti laajan tutkimuskirjallisuuden yhdistelemiselle ja uudelleentulkinnalle, mutta 1900-luvulle tultaessa (luku 4.) myös Arkkitehti-lehtien muodostamalle aineistoille sekä arkistoaineistoille. Täydennän vanhaa tutkimusta tarpeiden mukaan havainnoillani ja tulkinnoillani. Jälkiteolliseen aikaan paneutuvassa kuudennessa luvussa hyödynnetään rinnakkain kaikkia yllä esiteltyjä aineistoja, myös haastatteluaineistoja. Seitsemännessä luvussa esitellään haastattelujen ja kirjallisten aineistojen pohjalta Helsingin kantakaupungin tulevaisuuden kehittämissuunnitelmia ja pohditaan haastattelujen kautta Helsingin kantakaupungin tulevaisuuden näkymiä.

Helsingin kantakaupungin kehittymisen ja eurooppalaisten kaupunkien kehityksen välillä on tutkimuksessa vertaileva ote. Eurooppalaisten kaupunkikeskustojen ja kaupunkien historiallista kehittymistä käsittelevä kirjani (Norppa 2017) toimii teoreettisena taustoituksena kaupunkien kehitykseen vaikuttaneista yleisistä voimista. Eurooppalaiset kaupungit ovat kautta Helsingin historian muodostaneet sen ensisijaisen kontekstin, jonka piirissä Helsinki on kehittynyt. Vaikka vertailukohtana ovat

eurooppalaiset kaupungit, ei muidenkaan maanosien – erityisesti pohjoisamerikkalaisten – kaupunkien vaikutusta ole tutkimuksessa unohdettu.

1.7 Keskeisiä käsitteitä

Kaupungin keskustalla tarkoitetaan yleensä ja myös tässä tutkimuksessa kaupungin perinteistä tai historiallista keskustaa – erotuksena monissa kaupungeissa esikaupunkialueelle syntyneistä uusista keskuksista. Ydinkeskustalla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa kaupallista keskustaa (engl. Central Business District, CBD) ja siihen läheisesti kytkeytyviä kortteleita.

Helsingin kantakaupunki määritellään tutkimuksessa Helsingin kantakaupungin tilastollista määritelmää, 1.–27. kaupunginosat (ks. Aluesarjat 2018), vastaavaksi alueeksi. Kantakaupungin tilastoalue vastaa suurin piirtein aluetta, joka muodostuu ennen vuoden 1946 suurta alueliitosta Helsinkiin kuuluneista maa-alueista (kuva 156.). Voidaan puhua eräänlaisesta kanta-Helsingistä. Alue, joka edellä mainitussa tilastollisessa määritelmässä käsitetään nykyiseksi kantakaupungiksi, oli aiemmin koko Helsinki. Ennen suurta alueliitosta Helsinkiin oli kytketty Vironniemi vuonna 1643, alueita Meilahdesta, Käpylästä ja Kumpulasta vuonna 1906, Pasila vuonna 1912, Ruskeasuo ja Uusipelto vuonna 1926, Merkkholmen (myöh. Salmisaari) vuonna 1927 ja eräitä merialueita ja saaria vuonna 1931. Helsinkiin kuitenkin kuului vuodesta 1550 alueita myös Viikistä – näitä alueita ei tässä tutkimuksessa käsitellä, sillä ne eivät kuuluu kantakaupungin tilastoalueeseen. Tämä kantakaupungin rajausta mahdollistaa tilastollisen tarkastelun yhteensopivuuden muun tarkastelun kanssa. Samaa kantakaupungin määritelmää (kaupunginosat 1.–27.) ovat aiemmin käyttäneet esimerkiksi Hakkarainen & Putkonen (1995) julkaisussaan Helsingin kantakaupungin teollisuusympäristöt.

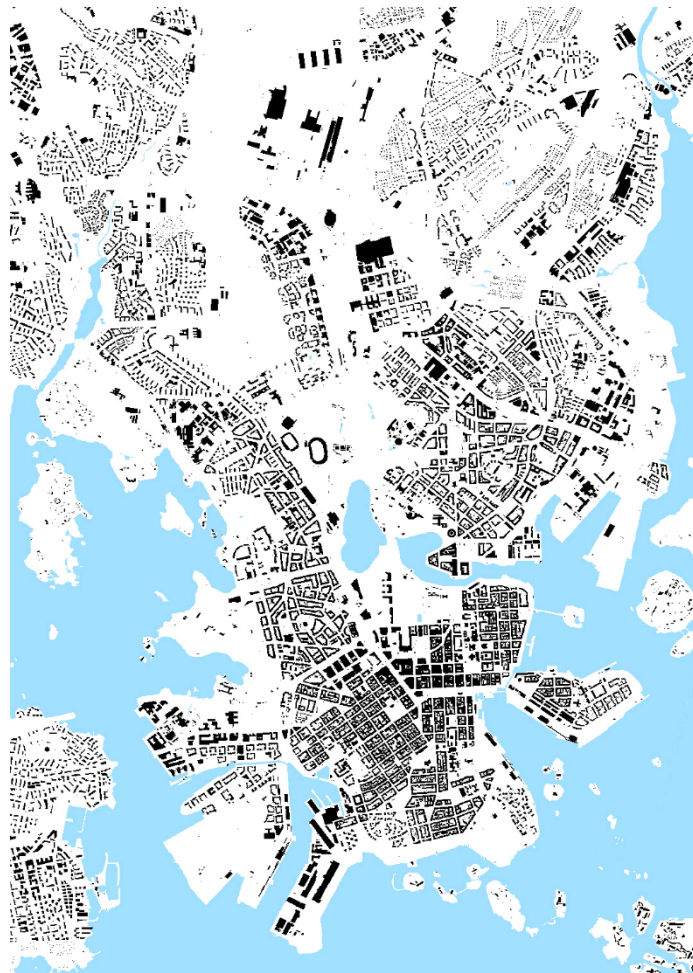
Valittu kantakaupungin määritelmä ei välttämättä vastaa kaikkien ihmisten kokemukseen perustuvia mielikuvia kantakaupungista – joku voi rajata kantakaupunkinsa vaikkapa rakennetun ympäristön tilallis-fyysisen tai visuaalisen luonteen tai rakennuskannan iän perusteella. Kantakaupungin laajentumisella viitataan yleensä kantakaupunkimaisesti rakennetun alueen laajentumiseen. Tilastomääritelmän mukainen kantakaupunki ei ole kokonaan rakenteeltaan sellaista kaupunkia, johon kantakaupunkimaisella rakentamisella yleensä viitataan. Käsitys siitä mikä on kantakaupunkia, on myös muuttunut kaupungin kasvaessa ja voi muuttua myös jatkossa – esimerkiksi Kampin alue mielletään nykyisin varsin laajasti osaksi kantakaupunkia, ja myös tutkimuksessa käyttämäni nykyisen kantakaupungin tilastollisen määritelmän mukaan se on sitä, mutta 1800-luvun alkupuolella Kamppi oli maaseutua.

Samoin Helsingin esikaupunkialue määritellään tutkimuksessa tilastoalueen kautta (ks. Aluesarjat 2018). Esikaupungilla voidaan tutkimuksessa tarkoittaa myös tiiviin kantakaupungin ja harvasti asutun maaseutumaisen alueen välissä sijaitsevaa, kantakaupunkia väljemmin rakennettua aluetta.

Kantakaupunkimaisella viitataan tässä tutkimuksessa ydinkeskustan ja sitä ympäröivien, tiivisti rakennettujen sisäkaupunkialueiden kaltaiseen rakentamiseen. Kantakaupungin kanssa rinnakkain käytetään kaupunkikeskustan ja keskusta-alueen käsitteitä.

Koska tutkimuksessa tarkastellaan Helsingin kantakaupungin kansainvälisiä, erityisesti eurooppalaisia suunnitteluvaikutteita, on hyvä määritellä myös mitä Euroopalla tarkoitetaan. Euroopan käsitteellinen rajausta on tässä tutkimuksessa ensisijaisesti maantieteellinen – sisältäen Euroopan mantereeksi käsitetyn alueen ja tällä alueella sijaitsevat kaupungit. Toisaalta työtä kirjoitettaessa on huomioitu, että eurooppalaisuus on usein eri ilmiöiden yhteydessä kiteytetty joksikin sellaiseksi, jota ei ole mah-

dollista soveltaa koko mantereeseen tai kaikkiin maantieteellisen Euroopan kaupunkeihin. Toiminnallisesti Euroopassa on tunnistettavissa ydin- ja reuna-alueita, joista edellisten vaikutus eurooppalaiseen kulttuurihistoriaan on maantieteellisesti laajempi ja myös syvempi kuin jälkimmäisten. Eurooppalaisuuden olemusta on määritelty voimakkaammin esimerkiksi Roomassa ja Pariisissa kuin Kajaanissa. Näin määriteltynä eurooppalaisuus on toisaalla enemmän ”tuontitavaraa” kuin muualla. Jokin eurooppalainen piirre voidaan määritellä eurooppalaiseksi myös siten, että sitä esiintyy Euroopassa enemmän kuin Euroopan ulkopuolella tai siten, että piirre on levinnyt muualle maailmaan Euroopasta käsin. (ks. Norppa 2017).



Kuva 7. Helsingin kantakaupunki, kaupunginosat 1.–27., rajautuu niemenä varsin luontevasti merialueisiin lännessä, idässä ja etelässä. Pohjoisessa kantakaupunki ulottuu Pikku Huopalahteen, Ruskeasuolle, Pohjois-Pasilaan, Koskelaan ja Vanhaankaupunkiin asti. Lisäksi kantakaupungin tilastoalueeseen kuuluu joitakin saaria. (Kaupunkimittausosasto, 2012).

Kuten jo alussa todettiin, tilallis-fyysisillä rakenteilla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa kaupungin ja sen kaupunginosien, katuverkon, kortteleiden, avointen kaupunkitilojen ja rakennusten muotoa ja arkkitehtonista ilmettä sekä infrastruktuuriratkaisuja. Tutkimuksessa on tarkasteltu kaupunkia, sen suunnittelua ja rakentumista ensisijaisesti fyysisestä näkökulmasta. Myös erilaisten toimintojen suunnittelu perustuu paljolti fyysisen kaupungin rakentamiselle. Toiminnoilla tarkoitetaan kaupungin palvelutarjontaa, elinkeinoja sekä sosiaalisia tapahtumia, kuten kaupunkitapahtumia ja kaupunkielämää.

Jälkiteollisella ajalla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa aikaa, jolloin eurooppalaisten kaupunkien, etenkin niiden keskusta-alueiden, elinkeinotoiminta painottuu teollisuuden sijaan palveluihin. Vaikka

teollisuuden merkitys viennille ja sitä kautta bruttokansantuotteelle onkin kansallisella saattanut säilyä varsin vahvana, on suurissa kaupungeissa teollisuuden suora työllistävä ja taloudellinen merkitys kytkeytynyt varsinaisen tuotannon sijaan teollisuuden tuotekehittelyyn ja hallintotoimintoihin. Suomessa esimerkiksi raskas paperi-, kartonki, sellu- ja sahateollisuus on sijoittunut pääasiassa väestöltään verrattain pienille teollisuuspaikkakunnille, nk. seutukaupunkeihin, joissa teollisuudella on yhä varsin tärkeä merkitys työllistäjänä. Vaikka joissakin yli 100 000 asukkaan maakuntakeskuksina toimivissa kaupungeissakin (Oulu, Kuopio, Jyväskylä, Tampere) on metsäteollisuusalan tehdas tai tehtaita, näissä kaupungeissa alan merkitys työllistäjänä on erittäin pieni – sen sijaan näiden keskuskäytävien ulkopuolella, seutukuntia tarkasteltaessa, teollisuudella on usein suurempi merkitys työllistäjänä kuin kaupunkiseutujen sisäosissa. Jalostuksen (teollisuuden) osuus Suomen bruttokansantuotteesta oli vuonna 2016 noin 27,1 prosenttia, kun alkutuotannon osuus oli noin 2,7 prosenttia – ja palveluiden osuus noin 70,2 prosenttia (Kansantalous 2018). Helsingin työpaikoista oli vuonna 2015 teollisuudessa 4,3 prosenttia ja Helsingin kantakaupungin työpaikoista 2,7 prosenttia (Aluesarjat 2018). Teollisuustyöpaikkojen määrä oli vuonna 1970 Helsingissä 75 665, vuonna 2015 vain 16 357 (Aluesarjat 2018).

Käsitteellä 'vaikute' viitataan tarkasteltavassa asemakaavassa tai yleiskaavassa tai rakennuksen arkkitehtuurissa esiintyvään piirteeseen, joka on yhdistettävissä johonkin varhaisempaan kotimaiseen tai ulkomaalaiseen esimerkkiin. Rinnakkaiskäsitteenä sanan 'vaikute' kanssa on käytetty sanaa 'viittaus'. Myös 'esikuvalla' tarkoitetaan tekstissä lainausta. Lisäksi tekstissä puhutaan kahden rakennuksen keskustelusta, jolla tarkoitetaan sitä, että rakennusten suunnittelussa on huomioitu toinen rakennus.

Vaikka käsillä olevan tutkimuksen pääpaino on Helsingin kantakaupungin tarkastelussa, kuvaan siinä sivussa kevyesti myös koko kaupungin rakentumista, koska muuta kaupunkiseutua koskevat ratkaisut heijastuvat monin tavoin Helsingin kantakaupunkiin. Helsingin kantakaupungin kehitystä on vaikea ymmärtää ilman seudullisen kehityksen hahmottamista. Esimerkiksi liikennejärjestelmän kehittämistä on tarkasteltu myös kantakaupungin ulkopuolella toteutettujen hankkeiden osalta, koska liikennehankkeilla on aivan keskeinen vaikutus Helsingin kantakaupungin saavutettavuuteen. Saavutettavuus ja liikenne ovat toimintana ylijärjellisiä ja täten kantakaupungin saavutettavuutta ei ole perusteltua tarkastella vain kantakaupungin sisällä. Liikennehankkeet ovat myös mahdollistaneet kaupunkiseudun laajentumisen ja muuttaneet kaupunkisuunnittelun tapoja. Esikaupunkialueen kaupallisia hankkeita puolestaan on tarkasteltu Helsingin kantakaupungin kaupalliseen kehittämiseen ratkaisevasti vaikuttaneen kantakaupungin ja esikaupunkialueen kauppakeskusten välisen kaupallisen kilpailutilanteen avaamiseksi ja havainnollistamiseksi. Esikaupunkialue on paikoin lyhyesti mukana tarkastelussa myös mm. teollisuuden ja logistiikan sijoittumista käsiteltäessä – tässä kantakaupungin ja esikaupunkialueen välillä on roolinjaossa historiallisesti tapahtunut merkittäviä muutoksia. Se, mihin milloinkin on kaavoitettu ja sijoitettu raideyhteyksiä, asuntoja, palveluja ja työpaikkoja jne. on vaikuttanut kantakaupungin, kaupungin ja kaupunkiseudun kehittymiseen tiettyyn suuntaan ja samalla ikään kuin sulkenut ovia vaihtoehtoisilta kehityspoluilta. Seitsemännessä luvussa on tarkasteltu mm. kantakaupungin laajentumismahdollisuuksia. Tässä tarkastelussa kantakaupungin rajat luonnollisesti ylittyvät. Helsingistä on myös hahmoteltu verkostokaupunkiajattelun hengessä monikeskuksista. Myös tässä tarkastelussa kantakaupungin rajat tietoisesti ylittyvät, sillä monikeskuksisuuden ajatuksena on tuottaa kantakaupunkimaista rakennetta kantakaupungin ulkopuolelle. Esikaupunkialueen kohteita käsiteltäessä tekstissä on pääsääntöisesti erikseen mainittu, että kyseessä on esikaupunkialueen kohde.

Ennen liikenteellistä vallankumousta ja laajojen esikaupunkialueiden kehittymistä 1900-luvulla Helsinki oli pääasiassa melko tiiviisti rakennettu, keskustamainen kaupunki, vaikka jonkinlaisia esikaupunkialueita Helsingillä on oikeastaan aina ollut. Hieman kärjistäen voidaan sanoa, että lähes koko historiansa ajan Helsinki on ollut keskusta.

2 HELSINGIN ESITEOLLINEN AIKA (1550–1859)

Tarkastelen tässä luvussa Helsingin kasvua, kehitystä ja muuttuvia kaupunkirooleja Helsingin esiteollisena aikana. Mitkä tekijät hidastivat ja mitkä tekijät vauhdittivat Helsingin kehitystä ja kasvua? Millaisia muutoksen ajureita ja ihanteita Helsingin tilallis-fyysiseen rakenteeseen, toimintoihin ja visuaaliseen ilmeeseen kohdistuneiden uudistusten taustalla oli? Millaisia ratkaisuja kaupungissa tehtiin sen kehittämiseksi? Entä millaisia kaupunkirooleja Helsingillä oli esiteollisena aikana? Mitkä roolit ovat säilyneet ja mitkä heikentyneet?

Luku jakautuu seitsemään kappaleeseen, joista ensimmäisessä käsittelen Suomen myöhäistä kaupungistumista ja toisessa Helsingin historiallista väestönkasvua. Kolmannessa kappaleessa kuvataan Helsingin ensimmäisiä vuosisatoja, jolloin Helsinki oli agraarinen kauppa- ja satamakaupunki ja sotakaupunki ja neljännessä Helsingin roolia linnoituskaupunkina. Viidennessä kappaleessa kuvataan Helsingin kehitystä autonomisen suuriruhtinaskunnan pääkaupunkina, kuudennessa yliopistokaupunkina ja orastavana sivistys- ja kulttuurikaupunkina ja seitsemännessä kylpyläkaupunkina. Luvun päättää esiteollisen Helsingin kaupunkirooleja ja niiden vaikutusta kaupungin kehittymisessä tarkasteleva kappale.

2.1 Suomen myöhäinen kaupungistuminen

Suomalaisten kaupunkien historia on eurooppalaisessa vertailussa lyhyt. Varhaiset sivilisaatiot kehittyivät kaukana Suomesta, eikä niiden tai niitä seuranneiden, runsaasti kaupunkeja perustaneiden antiikin ajan kulttuurien, kuten foinikialaisten, minolaisten, kreikkalaisten tai roomalaisten vaikutus ulottunut Välimereltä Suomeen saakka. Myös viikinkien merkitys Suomen kaupungistumisessa jäi olemattomaksi. Itäinen Uusimaa oli viikinkien aikaan varsin asumaton – tai ainakin harvaan asuttua – seutua (Talvio 2007:26). Kaupankäyntiä harjoittanut Hansaliitto vaikutti kaupunkien kasvuun ja vaurastumiseen Itämeren ja Pohjanmeren rannikoilla, mm. Saksassa, Puolassa, Baltiassa, Skandinaviassa, Alankomaissa, Englannissa, ja jokia myöten myös Saksan ja Puolan sisämaissa, mutta Hansaliitonkaan toiminta ei voimakkaasti suuntautunut nykyisen Suomen alueelle. 1300-luvulta lähtien hansakaupalla oli kuitenkin yhteyksiä Turkuun ja Viipuriin. Ruotsalaisten Suomeen tekemät ristiretket kylvivät Suomen ensimmäisten kaupunkien siemenet. Suomen vanhimman, 1100-luvulla rakennetun, kirkon perustukset löytyivät Kaarinasta, läheltä Turkuja vuonna 2013. Vanhin Suomen kaupungeista on 1200-luvulla perustettu Turku.

2.2 Helsingin historiallinen väestönkasvu

Helsingin perustamisesta (1550) kului 357 vuotta ennen kuin Helsingin asukasluku ylitti sadantuhannen rajapyykin (vuonna 1907). Helsingissä oli vielä 1800-luvun alussa vain noin 4000 asukasta. Vuonna 1875 asukasluku oli 23 070, vuonna 1900 tähän nähden jo yli 3,4-kertainen eli 79 126 ja

1925 jälleen yli kaksinkertainen: 162 070. Vuodesta 1925 vuoteen 1950 väestö nousi 368 519:ään, eli yli 2,27-kertaiseksi. Vuosina 1950–1975 väestömäärä nousi 368 519:stä 502 961:een, eli yli 1,36-kertaiseksi. Puolen miljoonan asukkaan raja ylittyi Helsingissä vuonna 1966.

Vuosina 1969–1983 Helsingin asukasluku kuitenkin laski 525 628:sta 484 124:ään, kääntyen jälleen nousuun vuonna 1984. Vuosina 1975–2000 Helsingin asukasluku nousi 502 961:stä 551 123:een, eli siis vain alle 1,1-kertaiseksi. Vuoden 2011 alussa Helsingin asukasluku oli 588 549 (Peuranen 2011:4). Vuoden 2012 aikana Helsingin asukasluku ylitti 600 000 asukkaan rajan – asukasmäärän, joka oli vuonna 1970 asetettu vuodelle 1980, eli tavoite toteutui 32 vuotta myöhässä. Vuonna 2012 Helsingin asukasluku nousi 8 584 hengellä ja kasvua tuli lähes saman verran myös vuonna 2013 ja 2014 vielä enemmän kuin vuonna 2012. Vuonna 2013 kasvusta noin kaksi kolmasosaa tuli muutto-
liikkeestä. Vuonna 2015 väestönkasvu hieman notkahti, mutta kasvua kertyi silti 7493 asukasta kokonaisväkiluvun ollessa vuoden 2016 alussa 628 208 asukasta. Vuonna 2017 Helsingin väestö kasvoi yli 8091:lla asukkaalla (Aluesarjat 2018). Vuoden 2017 lopussa Helsingin väkiluku oli jo 643 272 asukasta. Vuonna 2018 kasvua kertyi ennakkotietojen mukaan noin 6761 asukasta, joten Helsingin asukasmäärä näyttäisi kivunneen 650 000 asukkaaseen. Pääkaupunkiseudun neljän kaupungin asukasluku oli elokuun lopussa 2017 noin 1 150 723 asukasta.

Helsingin seudun väestön ennakoitiin vuonna 2012 nopean vaihtoehdon mukaan kasvavan maahanmuuton ja maassamuuton seurauksena jopa lähes 2 miljoonaan vuoteen 2050 mennessä – ja Helsingin noin 900 000:een (Laakso 2012). Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston suunnite vuodelle 2050 oli 860 000 asukasta – kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston päällikön Rikhard Mannisen mukaan Helsingin tavoite on kasvaa (Palttala 2013a). Vuonna 2018 ennustettiin, että Helsingin asukasluku ylittää 700 000:n rajan vuonna 2025 (Vuori 2018). Vieraskielisten muuton – niin ulkomailta kuin muualta Suomesta tulevan – osuus Helsingin väestönkasvusta oli vuonna 2017 yli puolet (Sillantausta 2018).

Helsingin seudun väkiluku kasvoi sekä vuonna 2013 että vuonna 2014 noin 18 000 hengellä. Myös vuodelle 2015 ennustettiin voimakasta kasvua, tämän jälkeen kasvun arvioitiin hieman hidastuvan. Vuonna 2015 kasvua kertyi 17 600 asukasta. Ennusteista huolimatta vuonna 2016 Helsingin seudun väkiluku kasvoi peräti 18 700 asukkaalla. Vuoden 2017 alussa Helsingin seudun asukasluku oli 1 456 619 (14 kuntaa, ml. Pornainen ja Mäntsälä), vuoden 2018 maaliskuussa ennakkotietojen mukaan jo 1 479 230.

Vuoden 2017 kesäkuun lopulla Helsingin seutukunnan väkiluku oli 1 529 405 (17 kuntaa, ml. Lohja, Karkkila ja Siuntio). Uudenmaan maakunnan (26 kuntaa, ml. Hanko, Inko, Raasepori, Askola, Myrskylä, Pukkila, Porvoo, Lapinjärvi, Loviisa) väkiluku vuoden 2017 syyskuun lopulla oli 1 653 336 asukasta. Kiinnostavaa on, että Helsingin seudun 13:ssa muussa kunnassa oli vuoden 2017 alussa reilusti enemmän asukkaita kuin Helsingissä (821 438/635 181) – Helsingissä asui vain noin 43,6 prosenttia Helsingin seudun asukkaista. Kantakaupungin osuus Helsingin väestöstä oli vuonna 2017 vain noin 31,3 prosenttia. Kantakaupungin väestön osuus Helsingin seudun väestöstä oli vuonna 2011 vain 13,6 prosenttia (Aluesarjat 2018).

Lähes 50 000 asukkaan Lohja esitti vuonna 2013 toiveensa liittyä Helsingin seutuun. Vuonna 2013 arvioitiin, että mikäli kaupungistumiskehitys noudattaa Suomessa Ruotsista tuttua kaavaa, niin pienistä kunnista muuttaa kaupunkiin vielä 700 000 ihmistä (Palttala 2013b). Tämä merkitsee lähi-vuosikymmeninä erittäin suurta asuntorakentamisen tarvetta suomalaisissa kaupungeissa. Rakennusteollisuuden pääekonomisti on arvioinut, että Suomessa olisi jopa noin miljoona asuntoa ”väärässä paikassa” (Lehtonen 2016).

2.3 Helsingin ensimmäiset vuosisadat: agraarinen kauppa- ja satamakaupunki ja sotakaupunki

Helsinki perustettiin Ruotsin kuninkaan Kustaa Vaasan mahtikäskyllä vuonna 1550 Suomenlahden toisella puolella sijaitsevan Revalin (Tallinnan) kilpailijaksi ja sisämaa-alueiden vientisatamaksi. Neljä vuotta aikaisemmin Kustaa Vaasa oli perustanut Tammisaaren. Ruotsi halusi irti Hansaliiton ja etenkin Lyypekin kaupallisesta vallasta, pyrki avaamaan kauppayhteyksiä länteen ja hallitsemaan idänkauppaa (Pihkala 2001:32–34).

Tammisaari oli valikoitunut kaupungin paikaksi paitsi Tallinnan sijainnin, myös Tammisaaren lähistöllä sijaitsevan, 1300-luvulla perustetun Raseborgin linnan perusteella. Raseborg hylättiin kokonaan Helsingin perustamisen jälkeen vuonna 1553.

Millainen sitten oli se lähtötilanne, jossa Helsinki (ja Helsingin kantakaupunki) päätettiin sijoittaa Vantaanjoen suulle? Helsinkiä ei perustettu asumattomalle seudulle. Uudellamaalla ja Helsingin seudulla oli ollut vakiintunutta asutusta jo pitkään ennen Helsingin perustamista (Tukkimäki 2009:109). Helsingin nykyisen kantakaupunginkin alueella on itse asiassa ollut asutusta jo pronssikaudella – tästä muistuttaa mm. röykkiöhauta Meilahdessa. 1200-luvulta nyky-Helsingissä on säilynyt jäänteitä Vartiokylän linnavuoresta. Linnavuoria on eri puolilla Uuttamaata. Keskiaikaisia kirkkoja on Uudellamaalla Tenholassa, Pohjassa, Karjaalla, Inkoossa, Siuntiossa, Kirkkonummella, Espoossa, Vantaalla, Vihdissä, Porvoossa ja Pernajassa. Näistä paikkakunnista kaikki paitsi Vihti ovat 1300- ja 1400-luvun vaihteessa Turun ja Viipurin välille perustetun maantien, nk. Kuninkaantien, varrella. Vantaa sijaitsi strategisesti myös kahden joen, Keravanjoen ja Vantaanjoen, risteämiskohdassa. Kuninkaantie myös kulkee pienen pätkän pitkin Vantaanjoen vartta. Siuntiossa on myös kaksi keskiaikaista kartanolinnaa, Sjundby ja Suitia, Grabbackassa, Karjaalla keskiaikainen kartano ja Mustiossa Junkarsborgin maavallilinna.

Myös joidenkin pääkaupunkiseudun kartanoiden historia ulottuu 1400-luvulle – kantakaupungin kartanoista Kumpulän ja Meilahden. Vanhoja kyläpaikkoja on löydetty eri puolilta Helsinkiä – nykyisen kantakaupungin alueelta mm. Töölöstä, joka mainitaan Töloby-nimisenä jo vuonna 1476 (Suhonen & Heinonen 2011:183). 1560-luvulla Helsingin seudulla oli jo useita kyliä (ks. Heikkinen 1989:9). 1560-luvun Uudenmaan asutuskeskittymiä on kartoitettu ja tuohon aikaan Uudellamaalla oli noin 1200 kylämäistä aluetta (Uudenmaan liitto 2012:17).

Nykyisen Helsingin maa-alue sijaitsi paitsi vastapäätä Tallinnaa, myös lähellä Kuninkaantietä. Aallon (2012:32–36) mukaan Vantaankosken suu valikoitui kaupungin sijaintipaikaksi ennen kaikkea linoitukseksi sopivan saaren (Kuninkaansaari) perusteella.

Helsinkiä perustettaessa Porvoon, Tammisaaren, Rauman ja Ulvilan porvareita käskettiin muuttamaan Helsinkiin. Tarkoituksena oli yhdistää pikkukaupungit uudeksi suuremmaksi kaupungiksi (Suolahti 1949:7–13; Klinge & Kolbe 1999:9). Suomessa oli Helsingin perustamisen aikaan vain seitsemän kaupunkia: Turku, Viipuri, Porvoo, Ulvila, Rauma, Naantali ja Tammisaari. Itämeren maiden nykyisistä pääkaupungeista Helsinki on synnyltään nuorin.

Helsingin lyhyestä historiasta johtuen sieltä puuttuu monille eurooppalaiselle kaupungille tyypillinen antiikin ajoilta, keskiajalta, renessanssin ajalta ja barokin periytyvä rakennuskanta. Helsingissä näiden aikakausien rakenteita on lähinnä kertaustyyleinä – joskin Suomenlinnassa on joitakin barokkiajan elementtejä ja Helsinkiin liitetyillä alueilla jonkin verran 1700-luvulta peräisin olevaa rakennuskantaa. Helsingissä ei ole keskiaikaisia kaupunginmuureja tai kiemurtelevien katujen muodostamaa orgaanisesti rakentunutta keskiaikaista ydintä. Tosin vanhassa Helsingissä ja myös Helsingin nykyi-

sen keskustan alueella oli aluerakenteeltaan epäsäännöllisiä ja ilman asemakaavaa 1700-luvulla rakentuneita puutaloalueita ennen J. A. Ehrenströmin laatimaa asemakaavaa (1817) ja sitä seurannutta uudisrakentamista sekä sen jälkeenkin vielä pitkälle 1800-luvulle mm. Katajanokalla.

Helsingin kasvu oli sen olemassaolon ensimmäisen vuosisadan ajan vaatimatonta, eikä se pystynyt kilpailemaan edes Turun tai Viipurin, saati Tallinnan kanssa. Helsinki säilyi pienenä puutalokaupunkina, joka muistutti enemmän kylää kuin kaupunkia. Kaupungin rakenne oli epäsäännöllinen (kuva 8.), vaikka jonkinlaista säännönmukaisuutta kuninkaan ohjeen perusteella tavoiteltiin (Lilius 2014a:111).

Syitä Helsingin kasvuvaikeuksiin on löydettävissä useita. Ensinnäkin, talonpoikaispurjehdus Tallinaan jatkui ja talonpojat veivät tuotteitaan Helsingin sijaan Turkuun ja Viipuriin myytäväksi. Tämä merkitsi sitä, että Helsingin porvareilla oli pulaa vientituotteista, eivätkä he saaneet kauppaansa kunnolla käyntiin. Toiseksi, Helsingin huonoihin liiketoimintamahdollisuuksiin kyllästyneitä porvareita muutti takaisin kotikaupunkeihinsa mm. vuonna 1557. Jonkin verran toivoa puolueettomaan Ruotsiin kuuluneelle Helsingille tarjosi Tallinnan päätyminen venäläisten Narvan hyökkäyksen takia Hansaliiton hylkäämäksi (Aalto 2012:54a). Kolmanneksi, Tallinnan liittäminen ruotsalaisten omistukseen vuonna 1561 vei kruunun huomiota pois Helsingiltä: Helsingille kaavailtu strateginen merkitys ei toteutunut. Toisaalta tämä helpotti helsinkiläisten Tallinnaan suuntautuvaa kauppaa, joka oli muuttunut ulkomaankaupasta kotimaankaupaksi. Neljänneksi, Helsingin kehitystä vaikeuttivat useat kaupunkia kohdanneet onnettomuudet, kuten tulipalo (1570) ja ruttoepidemia (1571). Viidenneksi, kehitystä haittasi myös ruotsalaisten sodankäynnin Helsingin porvareille ajoittain aiheuttama kuormitus. Porvareille lankesi sotaväen majoitus- ja muonitusvelvollisuuksia mm. Ruotsin käydessä merisotaa 1563–70 Tanskaa, Lyypekkiä ja Puolaa vastaan, sotaa Venäjää vastaan katkonaisesti vuosina 1570–1595 sekä Puolan sotaan valmistauduttaessa 1617. Lisäksi porvareiden oli varustettava usein ainoat kauppalaivansa sotajoukkojen kuljetusaluksiksi. Sota-aikoina Helsingin porvareille asetettiin myös uusia veroja, jotka köyhdyttivät porvareita ja siten heikensivät Helsingin kaupankäynnin kehittymismahdollisuuksia. Narvan saarron (vuoteen 1581) takia Helsinki sai kärsiä myös kaapparikaupungin maineesta – sotatilan takia kauppamatkat Tallinnaan olivat myös 1570-luvulla vaarallisia (Aalto 2012:59). Toisaalta sotilaallinen funktio auttoi pitämään Helsinkiä pystyssä – Vantaan Helsingin merkitys liittyikin kaupungin rooliin sotasatamana (Aalto 2012b). Tallinnassa oli myös Narvan saarron aikaan tavaralle kysyntää (Aalto 2012a:57–58). Kuudenneksi, Helsingin ja Porvoon välinen kilpailu 1500-luvun lopulla heikensi Helsingin asemaa. Vuonna 1614 Helsinki ja Porvoo luokiteltiin toisen luokan tapulikaupungeiksi ja ne menettivät mahdollisuutensa ulkomailta saapuvien laivojen vastaanottamiseen. Valitusten ansiosta kaupungeille kuitenkin myönnettiin pian tilapäisiä oikeuksia. (Suolahti 1949:13–20, 22–54).

Helsingissä kuitenkin oli jo varhain myös vauraita porvareita – tästä osoituksena ovat mm. Vanhan kaupungin alueella tehdyissä arkeologisissa kaivauksissa löydetyt lukuisat ylellisyysesineiden jäänteet (Kallio et al. 1994). Helsinkiin tuli säännöllisesti ulkomailta viinilasteja 1500-luvun lopulla (Mäntylä 1998:34). Helsingillä oli merkitystä myös sotakaupunkina, joka myös 1560-luvulla edisti eliittiporvareiden kaupankäyntiä (ks. Aalto 2012b).

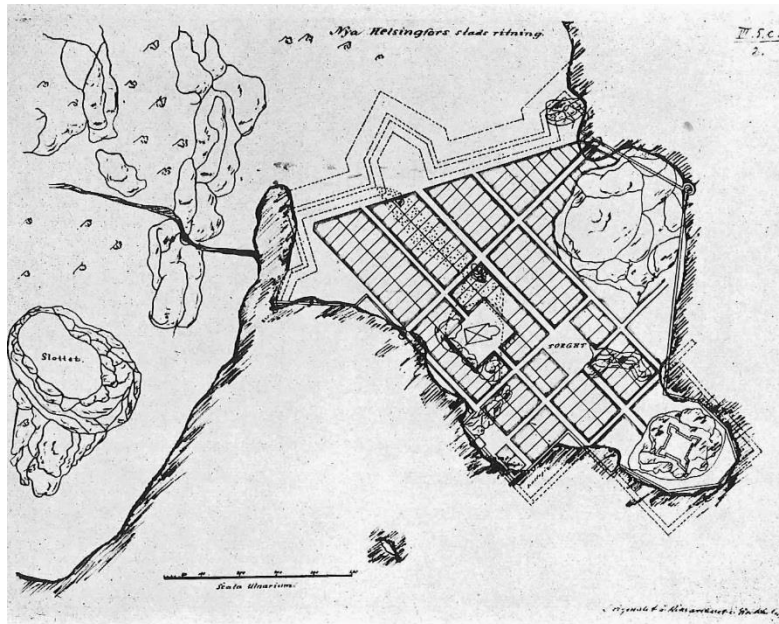
Helsinki oli myös jo varhain kansainvälinen kaupunki, jossa toimi ulkomaalaisia kauppiaita ja Helsingillä oli Ruotsin vallan aikaan 1610-luvulla jopa Tallinnassa syntynyt pormestari, Kasper Reiher, 1600-luvun puolivälissä ja sen jälkeen saksalaissyntyiset kauppapormestarit Frans Albrecht Stockmann ja Michel Zachrisson Karraeus, 1650-luvun puolivälissä ruotsalaissyntyinen oikeuspormestari Lars Håkansson, 1730- ja 1740-luvun vaihteessa ruotsalaissyntyinen pormestari Olof Bidenius Renhorn ja 1740-luvun alussa ruotsalaissyntyinen kauppapormestari Bengt Zederström (luettelo pormes-

tareista, ks. Helsingin kaupungin pormestarit...2018). Myös Helsingin muissa arvovaltaisissa tehtävissä, kuten raatimiehinä, toimi 1600- ja 1700-luvuilla paljon ruotsalais- ja saksalaistaustaisia henkilöitä.



Kuva 8. Vanhan Helsingin, vaatimattoman agraarisen kauppa- ja satamakaupungin ja sotakaupungin, kaupunkirakennetta kartassa vuodelta 1640. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).

Vuonna 1640 Helsinki siirrettiin Vantaankosken suulta Vironniemelle, jonka katsottiin tarjoavan riittävästi tilaa kaupungin kasvulle. Helsinki tahdottiin myös siirtää lähemmäs avomerta, koska matala Vanhankaupunginlahden pohjukka oli hankala rantautumispaikka suurille kauppalaivoille. Muitakin paikkoja, kuten Santahaminaa ja Sörnäistenniemeä harkittiin vuonna 1639, mutta ne todettiin liian kallioiseksi ja ahtaaksi. Santahaminaa oli harkittu Helsingin sijaintipaikaksi jo 1540-luvulla (Aalto 2012b:28–32), mutta kaupunki päätettiin siis tuolloin sijoittaa Vantaanjoen suulle. Tukholman kaupunginarkkitehti Anders Torstensson laati Sörnäistenniemelle jopa bastionilinnoituksen asemakaavan 1639 (kuva 9.). Linnoitus olisi toteutuessaan sijoittunut nykyiselle Kalasataman keskuksen paikalle. Helsingin keskustan nykyiselle paikalle Torstensson laati asemakaavan vuonna 1645. Vantaan Helsinki kuihtui kaupungin siirron jälkeen nopeasti toiminnallisesti ja fyysisesti. Helsingin vanhasta keskustasta ei olekaan säilynyt näihin päiviin muuta kuin arkeologisia löydöksiä, kuten talojen perustuksia ja erilaisten esineiden jäännöksiä. Jälkikäteen voidaan todeta, että päätöksellä sijoittaa kaupunki Vironniemelle oli kauaskantoisia vaikutuksia mm. kantakaupungin rakenteeseen ja koko kaupungin muotoon, liikennesuunnitteluun sekä jopa kantakaupungin kiinteistöjen hintoihin.



Kuva 9. Sörnäistenmieselle suunniteltiin 1600-luvulla bastionilinoitusta. (Stenius 1969).

Uudesta sijainnista huolimatta Helsingin ongelmat jatkuivat. Kaupungin kehittymismahdollisuuksia heikensivät suuri tulipalo (1654), joka tuhosi kolme neljäsosaa kaupungista, kruunun vähäinen tuki tulipalossa vaurioituneelle kaupungille, kaupunkilaisten velkaantuneisuus sekä suuret nälkävuodet (1695–97). Kaupungin rakenne oli mm. kallioisuudesta johtuen epäsäännöllinen (kuva 10.). Suuren Pohjan sodan syttyminen 1700 johti jälleen porvareiden laivojen valjastamiseen sotilaskäyttöön. Vuonna 1710 Helsingin koetteli suuri ruttoepidemia, joka surmasi jopa kaksi kolmannesta kaupungin väestöstä. Kolme vuotta myöhemmin, vuonna 1713, Helsingin kohtasi lähes täydellinen tuho. Kaupungista vetäytyvät suomalaisjoukot sytyttivät Helsingin tuleen ja kaupunkiin hyökänneet venäläiset viimeistelivät tuhon polttamalla loputkin rakennukset. Koko Helsingin olemassaolo oli vaakalaudalla. Suuri Pohjan sota päättyi Uudenkaupungin rauhaan, jonka jälkeen Helsingin asukkaat pääsivät palaamaan raunioituneeseen kaupunkiinsa. (Suolahti 1949:55–59, 67–68, 95–97, 99–109; Hietala & Helminen 2009:9–15). Venäläiset olivat tällä välin sijoittaneet kaupunkiin muutaman sata rakennusta ja kaupungin ympärille jonkinlaisen muurin tai vallituksen, joka kuitenkin purettiin jo vuonna 1724 (Bonsdorff & Winterhalter 2016:13) – osia tästä muurista epäiltiin vuonna 2018 löytyneen tulli- ja pakkahuoneen remonttiin liittyneissä kaivauksissa (Marttinen 2018).



Kuva 10. Helsingin nykyisen keskusta-alueen epäsäännöllinen ruutukaava vuonna 1696. (Stenius 1969).

2.4 Helsinki linnoituskaupunkina: Viapori Helsingin kehityksen vauhdittajana

Viaporin linnoituksen perustamisen taustalla vaikuttivat ennen kaikkea poliittis-maantieteelliset muutokset: Pietari oli perustettu Neva-joen suulle entisen Nevanlinnan paikalle vuonna 1703 ja Ruotsin ja Venäjän väliset rajat oli määritelty uudelleen Uudenkaupungin rauhassa vuonna 1721. Ennen Ruotsin ja Venäjän välisen Hattujen sodan alkamista (1741) oli tehty suunnitelmia Helsinkiin rakennettava linnoituksesta, mutta suunnitelmat eivät olleet edenneet. Ruotsin joukot antautuivat Helsinkiin saapuneille venäläisille joukoille vuonna 1742. Seuraavana vuonna solmittiin Turun rauha, jossa Suomen itärajan sijainti jälleen muutettiin lännemmäksi. Helsingistä oli enää vajaat sata kilometriä Venäjän rajalle. Helsinkiä ryhdyttiin linnoittamaan, koska kyse oli koko Ruotsin valtakunnan turvallisuudesta. (Suolahti 1949:114–118).

Helsinki oli hyökkäyksille haavoittuvainen kaupunki. Keskiajan jälkeen perustettuun Helsinkiin ei oltu rakennettu eurooppalaisille kaupungeille tyypillisiä kaupunginmuureja, eikä myöskään renessanssiajan vallituksia. Viaporin merilinnoituksen rakentaminen aloitettiin vuonna 1748. Linnoitus rakennettiin kahdeksalle saarelle Helsingin edustalle. Helsinkiin oli Augustin Ehrensvärdin toimesta suunniteltu tähtimäisiä linnoituksia myös Siltavuorelle ja Ullanlinnanvuorelle sekä vahvoja kaupunginmuureja (bastioneja, kuva 11.), mutta ne jäivät sodan uhan ja taloudellisten syiden takia rakentamatta, vaikka linnoitustöitä aloitettiinkin. Augustin Ehrensvärdin ehdotukset perustuivat kenraalimajuri Axel von Löwenin ja linnoitusupseeri Johan Bernhard Virginin suunnitelmiin vuosilta 1723 ja 1743. Ehrensvärd laati Helsingille kolme asemakaavasuunnitelmaa: vuosina 1747, 1756 ja 1763. Kaupunginmuurit näkyvät vielä Ehrensvärdin vuoden 1763 ehdotuksessa (Lilius 1985:21–22, 54). Vuoden 1767 Virginin suunnitelmassa muureja ei ole, mutta Ullanlinnanvuorella on yhä suuri basti-

onilintoitus ja Siltavuorella pienempi linnoitus. Linnoitussuunnitelmat ehkäisivät kaupungin alueellista laajentamista (Lilius 2014b:41). Helsinginniemeä ei linnoitettu, mutta 1800-luvulla sinne rakennettiin kolme kasarmia: Katajanokalle, Uudenmaan esikaupunkiin ja Kamppiin. Viaporin aktiivinen rakentamisvaihe jatkui 1790-luvulle, mutta uudisrakennuksia, mm. kasarmeja, rakennettiin myöhemminkin, venäläisellä kaudellakin: esimerkiksi venäläistyylinen, keskiaikaisesta puolustustornista vai kutteita saaneella, mutta lasilyhtypäätteisellä tornilla varustettu linnoituksen rantakasarmi 1860-luvun lopulla. Saarten virkistyskäytön osalta Viaporin rakennettiin vielä 2000-luvullakin. Vastineeksi Viaporin rakentamiselle venäläiset linnoittivat 1790-luvulla Kotkan.



Kuva 11. Helsingin ympärille suunniteltiin vielä vuonna 1763 bastionilinoitusta. (Stenius 1969).

Viaporin rakennustyömaalla oli erittäin tärkeä merkitys Helsingin taloudelliselle kehitykselle ja kasvulle 1700-luvulla. Viapori oli 1700-luvulla Pohjois-Euroopan suurin rakennustyömaa ja siten merkittävä työllistäjä. Linnoituksen rakennustyöt lisäsivät erilaisten teollisten tuotteiden kysyntää, ja avasivat täten uusia mahdollisuuksia teollisuusporvareille, jotka perustivatkin Helsinkiin ensimmäisiä tehtaita. Tarvetta oli mm. tiilille, kaakeleille ja panimotuotteille. Tiilitehtaan Helsingin Sörnäisiin perusti Venäjälle menetetyistä Haminasta Helsinkiin muuttanut viipurilaisyyntyinen porvari Jacob Johan

Tesche vuonna 1747 ja toisen Herttoniemeen Augustin Ehrensward vuonna 1752. Ruotsalaissyntyinen arkkitehti ja linnoitusupseeri Bengt Gabriel von Spången perusti kaakelitehtaan Herttoniemeen vuonna 1762. Helsingin ensimmäinen panimo aloitti Etelärannassa vuonna 1756 ja toinen Vanhan kaupungin alueelle vuonna 1799 (BeerFinland.com). Teollisuustuotteiden valmistus synnytti seudulle erityisosaamista ja teollisuustyöpaikkoja. Työmaa tarjosi töitä eri alojen käsityöläisille. Palkkojen maksu lisäsi käteisen rahan tarvetta ja vilkastutti rahataloutta. Viaporin rakennustyömaa paransi myös kauppaporvareiden liiketoimintamahdollisuuksia. Monet teollisuus- ja kauppaporvarit tulivatkin riippuvaiseksi rakennustyömaasta tuotteiden markkinana. (Suolahti 1949:119, 130–132; Huhtamies 2010). Viaporin rakentamisen päättyminen merkitsikin samalla joidenkin tehtaiden toiminnan päätymistä (Hakkarainen & Putkonen 1995:10).

Suomen ensimmäiset tehtaina pidettävät laitokset olivat ruotsalaisten 1500–1700-luvuilla perustamia rautaruukkeja. Myös Helsingin lähistöllä oli ollut teollista toimintaa jo ennen kaupungin perustamista. Ojamon rautakaivos (per. 1542) Lohjalla oli lukuisten Länsi-Uudellemaalle perustettujen ruukkien taustalla. Länsi-Uudellemaalle perustettiin 1500- ja 1600-luvulla peräti seitsemän ruukkia. Kaikkiaan Suomessa on ollut ainakin 134 ruukkilaitosta. Vanhoista ruukkiyrityksistä hollantilaisen Peter Thorwösten vuonna 1649 perustama Fiskars on yhä toiminnassa – ollen Suomen vanhin yritys. Länsi-Uudenmaan vanhoista ruukeista Billnäsin ja Fagervikin ruukit perusti ruotsalainen Carl Billsten vuosina 1641 ja 1646. Myös ensimmäiset vesisahat perustettiin Suomeen 1500-luvulla, mutta sahaeteollisuus lähti nousuun oikeastaan vasta 1800-luvun puolivälissä. Tätä ennen puuta vietiin pääasiassa jalostamattomana polttopuukäyttöön (Suomen metsäteollisuuden...2011). Helsinkiin ei perustettu varhain rautaruukkeja tai sahoja – tosin Vanhankaupunginlahdella toimi joitakin vuosia haminalaisen Jakob Johan Teschen ja tallinnalaissyntyisen Carl Clayhillsin perustama saha 1730-luvulla. Helsingin teollinen historia alkaa kuitenkin käytännössä Viaporin rakentamiseen liittyvistä tehtaista. Samoihin aikoihin, 1740-luvulla, alkoi pääkaupunkiseudulla myös kaivostoiminta nykyisessä Kaivoksella (nk. Sillbölen rautamalmikaivos). Kaivostoimintaa oli pääkaupunkiseudulla myös Munkkiniemessä (rauta, alk. 1763), Stansvikissa Laajasalossa (alk. 1766), Hämeenkylässä ja Laaksolahdessa (rauta ja kalkkikivi, alk. 1769 ja 1700-luku) ja Hälvikissä Laajasalossa (mm. hopea, alk. 1787) (Puustinen 2006). Malmikaivosten lisäksi pääkaupunkiseudulla oli 1700-luvulla lukuisia kivilouhoksia – Viaporin rakentamiseen tarvittiin runsaasti kiviainesta.

Helsingin vanhin kivirakennus, saksalaisen Samuel Bernerin suunnittelema, rokokooklassismia edustava, vuonna 1757 valmistunut, mansardikattoinen, nykyisen Senaatintorin laidalla sijaitseva, frontonilla varustettu Sederholmin talo kuvastaa sitä vaurautta, jota Viapori muutamille helsinkiläisporvareille toi. 1700-luvun lopulla Helsingissä oli kuitenkin vain 11 kivitaloa (Aminoff & Pesonen 1970:34). Helsingin ensimmäinen kivitalo, kauppias ja raatimies Torsten Burgmannin talo, oli valmistunut 1690-luvulla, talo paloi vuonna 1808. Eurooppalaisen tradition mukaisesti 1700-luvun ja 1800-luvun alun kauppiat ja tehtaanharjoittajat sijoituivat myös Helsingissä asumaan kaupungin tärkeimmän aukion laidalle. Kaupunkikuvaa parannettiin 1700-luvun lopulla kivitalojen rakentamisen ohella myös muuten – katuja kivettiin ja talot numeroitiin. Kivitalojen rakentaminen lisääntyi Helsingissä vuoden 1761 tulipalon jälkeen Tukholmasta tulleen määräyksen seurauksena, minkä ansiosta Helsinkiin syntyi 1760- ja 1770-luvuilla kuuden kivitalon rivi (Lilius 2014c:335).

Huomattavaa on myös, että Viaporiin rakennettiin laivatelakoita. Energialähteenä hyödynnettiin tuulivoimaa, jonka käyttö yleistyi myös Vironniemellä. Helsinkiin oli saatu kauppalaivoja myös 1720-luvulla linnoitetusta, mutta Venäjälle menetetystä Haminasta vuonna 1743 ja Helsingin oma kauppalainasto oli perustettu vuonna 1747. Myös Ullanlinnan laivaveistämö aloitti toimintansa. Laivasto kehittyi nopeasti: vuonna 1784 kauppalaivoja oli 12 ja vuonna 1807 jo 28 kappaletta. 1800-luvun alkupuoliskolla Helsingin edustan saarille perustettiin lisää laivatelakoita. Helsinki kohosi Turun ylitse merikaupunkina. Haminan ja aiemmin, vuonna 1721, Viipurin menettäminen Venäjälle vaikutti

Helsingin aseman kohoamiseen (Suolahti 1949:127–129). Haminasta siirtyi Helsinkiin myös porvareita. Haminan korvaajaksi vuonna 1745 perustettu ja kahdella linnoituksella varustettu Loviisa ei noussut Haminan veroiseksi satamakaupungiksi. Merenkulun voimistuminen toi Helsingille tuloja satamamaksujen muodossa.

Viapori toi mukanaan myös sosiaalisia uudistuksia, mm. sotilaspoikakoulut ja aloitteita hygieenisen tason parantamiseksi, mm. ensimmäiset julkiset käymälät. Viapori oli aikansa teknillinen korkeakoulu. Helsinkiin saapui myös ”ulkomaalaisia osaajia”, kuten insinöörejä, kartografeja, laivanrakentajia sekä taiteilijoita ja ruotusotamiehiä. Maataloudessa Viaporilla oli vaikutusta siirtymässä sarkajaosta isojakoon – työmaa edellytti maataloustuotteiden hyvää saatavuutta. Viaporin upseerit vaikuttivat seudun kartanohistoriaan ja puutarhakulttuurin kehittymiseen. Esimerkiksi Helsingin nykyinen nimikkokukka pihasyreeni (lat. *Syringa vulgaris*) saapui Helsinkiin Ehrensvärdin vaikutuksesta (Tegel 2006:3). On väitetty, että syreenit oli saatu lahjaksi Versaillesin linnasta (Pettersson 1948:50). Seuraelämä vilkastui linnoituksessa ja kartanoissa. Ehrensvärdin kulttuurimyönteisyyden vuoksi Helsinkiin tuli myös taiteilijoita. Augustin Ehrensvärd maalasi myös itse. Lisäksi Viaporissa toimi yhdistyksiä ja seuroja, mm. vapaamuurarit – ajankohdan muodin mukaisesti. Kaisaniemen puistossa on vapaamuurarin, Fredrik Granatenhjelmin, hauta vuodelta 1785. Vuonna 2018 vapaamuurareilla oli yhä harppi- ja suorakulma-symbolilla koristeltu tila, Suurloosi, korttelisisäpihalla Kasarminkadulla. Helsingin porvaristo hienostui Viaporin vaikutuksesta. Viinikulttuuri kehittyi – viiniä tosin oli tuotu Suomeen jo 1500-luvulla. Ehrensvärdin muistoksi on Eirassa Ehrensvärdintie. (Suolahti 1949:121–140; Huhtamies 2010). Kahvi tuli Helsinkiin 1720-luvulla, mutta senkin käyttö yleistyi Viaporin myötä.

Helsingin vanhin puisto, Piperin puisto (1770- ja 80-l. / uudistussuunnitelma 1879, ks. Helander 2010:15–18), sijaitsee Suomenlinnassa. Kyseessä on lammen ympärille sijoittuva, mm. kaartelevin poluin, lehmuksin, saarnein, syreenipensain, hedelmäpuin, huvimajoin (toinen uusklassistinen, toinen oli kiinalaisen paviljongin mukaan muotoiltu), muurein (vrt. romanttiset rauniot) koristeltu maisemapuutarha. Sen perustajan veljenpoika oli palannut opintomatkalta Englannin maisemapuutarhoihin vuonna 1780. Puistoon kaivettua lampea oli alun perin suunniteltu vallihaudaksi (Pettersson 1948:48–49). Vanhoja puistoja on Helsingissä myös kartanoiden yhteydessä (esim. Herttoniemen kartanon puisto).

Viaporin arkkitehtuuri toi Suomeen barokkivaikutteita (kuva 12.) sekä alkujaan italialaissyntyistä, linnoitusrakentajien muihin maihin viemää ja paikallisia koulukuntia (saksalainen, hollantilainen, ranskalainen, pohjoismainen) sittemmin synnyttäneitä bastionirakentamista (kuva 13.). Aaltosen (1948:69) mukaan Ehrensvärd oli ranskalaisen Vaubanin ja hollantilaisen von Coehoornin linnoitusarkkitehtuurin ihailija. Viaporissa linnoituslaitteet pyrittiin salaamaan potentiaaliselta hyökkääjältä siten, että ne ovat havaittavissa vasta lähietäisyydeltä. Linnoitustyyppiltään Viapori on epäsäännöllinen. Arkkitehtuuri on varsin voimakkaasti käytännönläheistä linnoitusarkkitehtuuria, mutta suunnittelussa on käytetty myös esteettisiä kriteereitä. Bastioneista tunnetuin on suuren laivan keulaa muistuttava Bastioni Hyve. Muita Viaporin keskeisiä elementtejä ovat kuninkaan vierailun muistoksi rakennettu roomalaista barokkia edustava, vallihaudalla varustettu, kuuluisan ruotsalaisen arkkitehdin Carl Hårlemanin suunnittelema Kuninkaanportti (1753–54) sekä Susisaaren linnanpihat. Susisaaren suuren linnanpihan kaarevassa osassa on Petterssonin (1948:30) mukaan vaikutteita Italiasta, Ranskasta ja Tukholman kuninkaanlinnan ulommasta linnanpihasta. Keskieurooppalaisperäiset mansardikatot levisivät Suomessa pääasiassa Viaporin kautta (Pettersson 1948:33). Ideatasolla saarille manteeen edustalle rakentuneessa Viaporissa on vaikutteita Venetsiasta. Viaporin suunnitteluun osallistunut Carl Hårleman oli asunut Venetsiassa. Ison Mustasaaren ja Susisaaren välissä sijaitsee myös kaanaalimainen osa. Osa Viaporin suunnitelmista jäi toteuttamatta tai kesken – mm. Ludvig XIV:n ajan Ranskan asuntoaukioista vaikutteita saanut kompositio Isolla Mustasaarella (vain nk. Nooakin arkki

toteutui) (Pettersson 1948:36–38). Viaporin alkuperäinen ilme on myös aikojen saatossa monin tavoin muuttunut rakennusten tuhoutumisen (mm. Viaporin pommitus Krimin sodan aikana vuonna 1855), purkamisen ja muutostöiden johdosta.



Kuva 12. Viaporin arkkitehtuurissa on barokkivaikutteita. (Miika Norppa).



Kuva 13. Viaporin rakentaminen teki Helsingistä linnoituskaupungin. Viapori edustaa italialaisperäisen bastionirakentamisen hollantilais-ranskalaista tyyppiä. (Miika Norppa).

Ruotsin vallan ajan viimeiset vuosikymmenet olivat Helsingin historiassa kasvun ja kukoistuksen aikaa: asukasluku, kauppa ja teollisuus kasvoivat, kaupungin kulttuurielämä kehittyi. Helsingin tulevan pääkaupunkiaseman kannalta Viaporin rakentamisella oli suuri merkitys: se virvoitti Helsinkiä ja lisäsi Helsingin taloudellista sekä puolustuksellista tärkeyttä. Helsinki kasvoi Viaporin linnoituksen kyljessä Suomen keskusalueeksi ja pääkaupungiksi. Kansainvälisesti vertailtuna Helsinki kuitenkin säilyi vielä pitkään pienenä kaupunkina: Viaporissa asui vuonna 1800 enemmän ihmisiä kuin Helsingissä. (Suolahti 1949:108–131, Hietala & Helminen 2009; Huhtamies 2010).

2.5 Helsinki hallintokaupunkina: Suomen autonomisen suuriruhtinaskunnan pääkaupunki

Venäläiset valtasivat Helsingin vuonna 1808. Samana vuonna Helsinki jälleen paloi – tällä kertaa tahattomasti. Palo tuhosi Helsingistä kolmas- tai neljäsosan. Useita tärkeitä julkisia rakennuksia tuhoutui (Turpeinen 1995:36). Helsinki anoi Aleksanteri I:lta apua jälleenrakennuksessa ja tämä suostui pyyntöön. Helsinkiä ryhdyttiin – mm. Gustaf Mauritz Armfeltin toimesta – ajamaan autonomisen Suomen suuriruhtinaskunnan pääkaupungiksi. Turun sijainti oli Venäjän kannalta geopoliittisesti ja sotilaallisesti epäedullinen. Turussa oli ruotsalaissympatioita. Helsingin katsottiin olevan isänmaallisempi. Helsingissä oli myös hyvä satama sekä vasta rakennettu linnoitus. Turussa Helsingin pääkaupunkiehdokkuutta vastustettiin. Turun puolesta puhuivat mm. valmiit virastorakennukset, joita Helsingissä ei ollut. Helsingin palon takia virastot jäivätkin aluksi Turkuun. (Suolahti 1949:132–134). Helsingistä tuli Suomen suuriruhtinaskunnan pääkaupunki vuonna 1812. Keskusvirastot ja senaatti muuttivat Helsinkiin vuonna 1819. Samalla Turku menetti hallinnollisen roolinsa. Helsinki tuli hyötymään virastojen ja verraten hyväpalkkaisten virkamiesten keskittämisestä kaupunkiin. Se merkitsi työtä käsityöläisille, palveluammateissa toimiville ja rakennusmiehille.

Vuoden 1808 palo voidaan Helsingin kannalta nähdä myös luovana tuhona. Se mahdollisti uuden pääkaupungin kaavoittamisen puhtaalta pöydältä. Palolta säilyneitä vanhoja rakennuksia myös purettiin uuden keskustan alta (Hietala & Helminen 2009: 21), sillä uusi keskusta rakennettiin vanhan keskustan paikalle. Purettavaksi päättyivät mm. kirkko, kellotapuli, hautausmaa, varsin uusi kivinen raatihuone (valm. 1804), koulutalo ja yksityistaloja. Asukkaat vastustivat rakennusten purkamista (Martinsen 1997:122). Ulrika Eleonoran kirkon kellotapuli seisoi vielä senaatintalon rakentamisvaiheessa sen sisäpihalla. Joitakin vanhoja, 1600-luvulta periytyviä katulinjauksia on säilynyt: Aleksanterinkatu Fabianinkadun ja Mariankadun välillä sekä Aleksanterinkadun eteläpuolinen osuus Unioninkadusta, Sofiankatu, Katariinankatu ja Helenankatu (Salonen & Schalin 2011:7).

Myös kaupungin tori (nyk. Senaatintorin alue) on säilynyt kutakuinkin entisellä paikallaan. Senaatintorin länsiosan alla on yhä myös vanha hautausmaa, jonne on haudattuna tuhansia vainajia. Entisiä hautausmaita onkin muutettu toreiksi, puistoiksi ja rakennusmaiksi eri puolilla maailmaa. Esimerkiksi New Yorkissa muuhun käyttöön muutettuja hautausmaita on ainakin kaksitoista. Pariisin katakombeihin, entisiin kalkkikivikaivoksiin, sijoitetut miljoonat luurangot puolestaan on kaivettu ylös useilta ahtaiksi käyneiltä kirkkomailta, jotka on sittemmin muutettu muuhun käyttöön. Nykyisin Pariisin 1.–11. kaupunginosissa ei ole hautausmaita lainkaan.

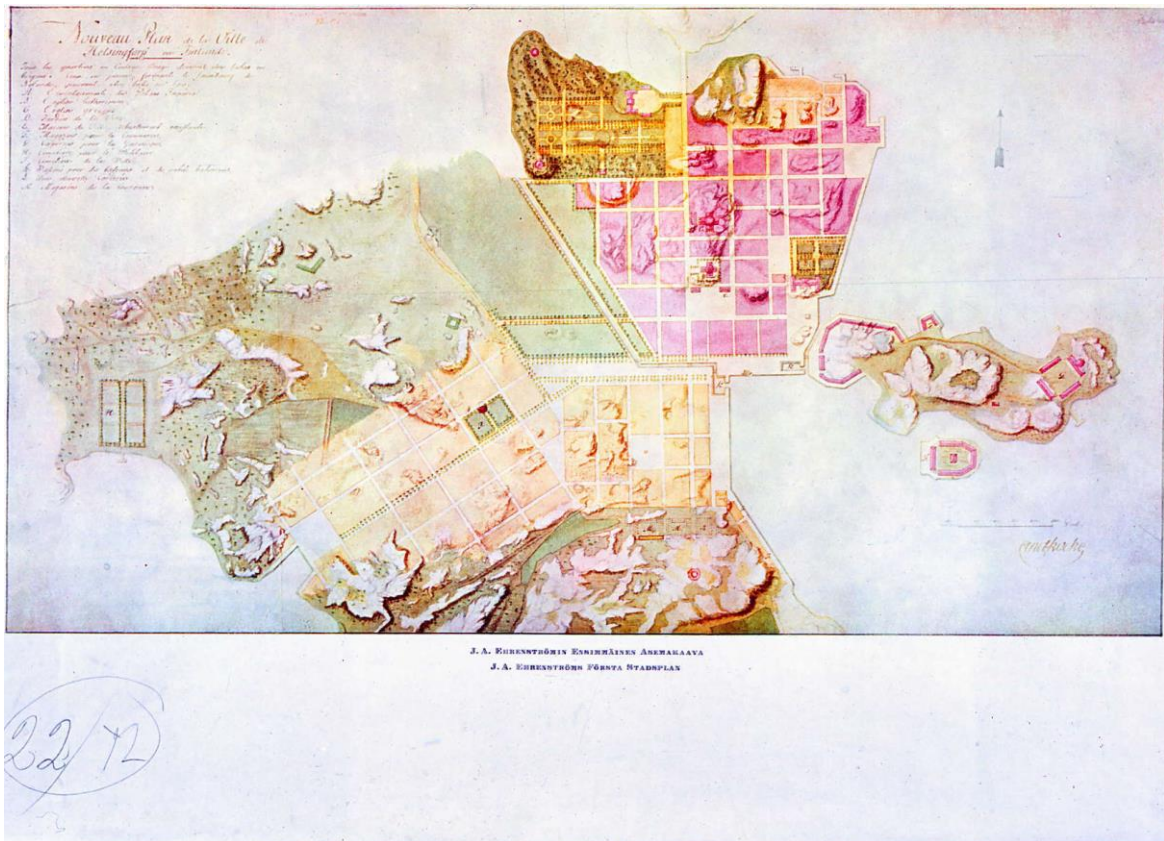
Ensimmäisen uuden asemakaavan Helsingille laati luutnantti Anders Kocke vuonna 1811 (kuva 14.). Helsingin jälleenrakennuskomitean puheenjohtajaksi vuonna 1812 valittu Johan Albrecht Ehrenström kuitenkin piti suunnitelmaa epäonnistuneena ja laati oman ehdotuksensa (kuva 15.), jonka keisari Aleksanteri I hyväksyi vuonna 1812. J. A. Ehrenström oli helsinkiläissyntyinen, mutta pitkään Ruotsissa asunut. Hän oli vierailut mm. Tallinnassa, Riikassa, Vlnassa, Kööpenhaminassa, Berliinissä, Krakovassa, Prahassa, Wienissä, Kiovassa ja Pietarissa (Soini 1950; Tyynilä 2001). Ehrenström luki

paljon ja kävi kirjeenvaihtoa – kirjeitä on julkaistu myöhemmiltä elämänvaiheilta (ks. Martinsen 1997).

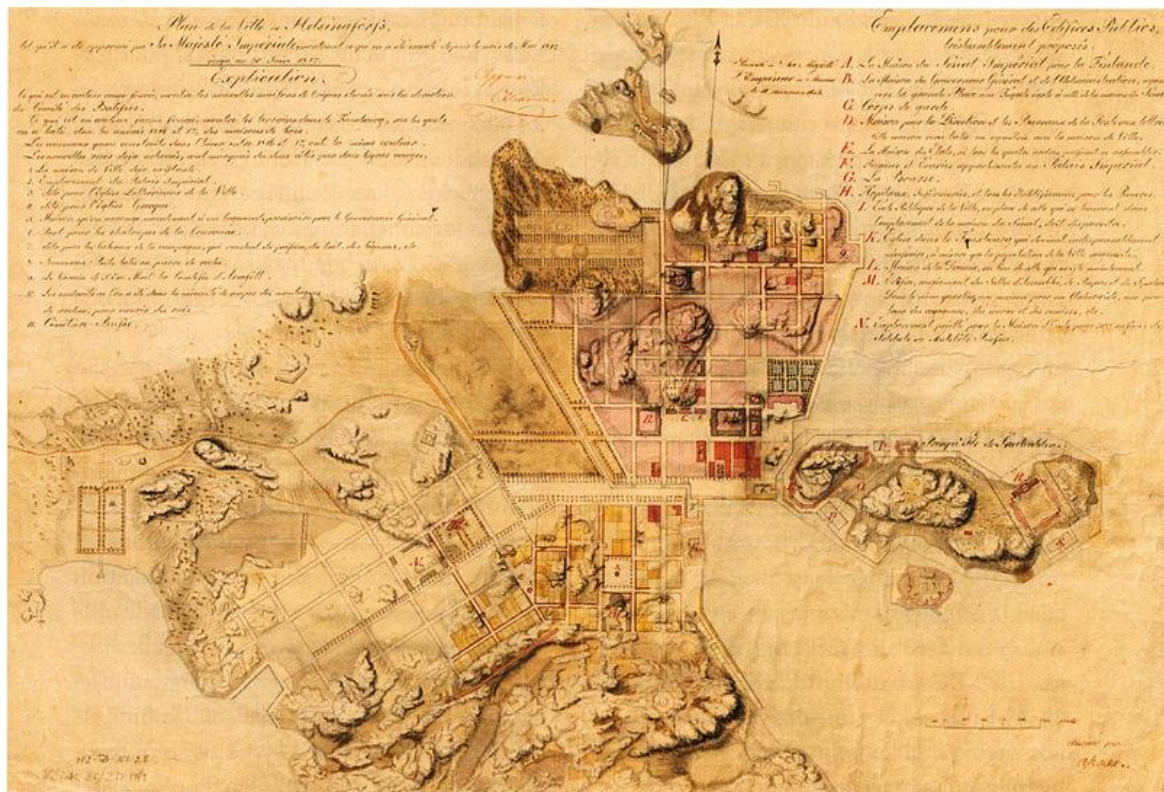


Kuva 14. Anders Kocken laatima, toteuttamatta jäänyt, jokseenkin kömpelö Helsingin asemakaava vuodelta 1811. (Stenius 1969).

Uuden pääkaupungin arkkitehdiksi kiinnitettiin saksalaissyntyinen, Berliinin Bauakademiassa koulutautunut Carl Ludwig Engel vuonna 1816. Ehrenströmin lopullinen, paranneltu empire-asetakaava valmistui vuonna 1817 (kuva 16.). Asemakaavaan sisältyivät nykyisen Kruununhaan, Kaisaniemen ja Kaartinkaupungin alueet sekä osa Kampin alueesta. Kruununhaassa on myös nykyisin Helsingin kaupunginosista heti Suomenlinnan jälkeen keskimääräisesti vanhin rakennuskanta.



Kuva 15. Johan Albrecht Ehrenströmin Helsingin asemakaava vuodelta 1812. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).



Kuva 16. Johan Albrecht Ehrenströmin paranneltu Helsingin asemakaava vuodelta 1817. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).

Helsinki sai ensimmäisen rakennusjärjestyksensä vuonna 1825, sitä uudistettiin vuosina 1895, 1917, 1921, 1927, 1929 ja 1945, minkä jälkeen rakennusjärjestys korvattiin rakennuslailla sekä asemakaavamääräyksillä (Kivinen 1960:14,16,55). Rakennusjärjestyksiä edelsivät palojärjestykset, jollaisen Helsinki oli saanut jo vuonna 1784, kolmantena Suomessa (Turpeinen 1995:25).

Ehrenström ja Engel suunnittelivat Helsinkiin monumentaalikeskustan, joka toi pieneen, puutalovaltaiseen Helsinkiin keisarillista, Venäjän valtaa kuvastavaa mahtipontisuutta: mittakaavallaan ja ulkonäöllään muusta rakennuskannasta selvästi erottuvia, antiikin ajan koristeaiheita hyödyntäviä, vaaleiksi rapattuja, mustakattoisia kiviperustaisia tiilirakennuksia, suorakulmaisen ruutukaavan aieman epäsäännöllisyyden tilalle, aiempaa suuremman torin (Senaatintori) ja monumentaalisen kirkon – latinalaisen, tasavartisen ristin muotoisen keskeisrakennuksen, Nikolainkirkon, nykyisen Tuomiokirkon (rak. 1830–1852). Torilla aiemmin sijainnut Helsingin kolmas kirkko, satavuotias Ulrika Eleonoran kirkko, purettiin vuonna 1827. Rakennuksen hirsistä käytettiin tiettävästi Helsingin kappalaisen pappilaan, joka sijaitsi bulevardilla (Alho & Rauanheimo 1947:138). Tänä päivänä kirkon sijainnista muistuttaa muistomedaljonki Senaatintorin luoteisnurkassa. Paikalle rakennettiin myös alkuperäistä kirkkoa muistuttanut lumikirkko vuonna talvella 2002–2003.

Senaatintorin laidalle sijoittui Nikolainkirkon ohella senaatintalo (1822, laajennettu useasti) ja yliopisto (1832), jonka tontti tosin oli alun perin varattu kenraalikuvernöörin talolle. Vastakkaisine symmetrisine rakennuksineen aukiosommitelma edustaa Rooman Piazza del Campidoglio perinnettä (Lilius 2000, kuva 23.). Esikuvina torille on nähty Tukholman Gustav Adolfs torg ja Berliinin Gendarmenmarktin aukio. Ehrenström on myös itse maininnut Gustav Adolfs torgin Senaatintorin esikuvana (Blomstedt 1963:352). Arkkitehtonisesti Senaatintori on Pohjoismaiden kaupunkien yhtenäisempiä aukioita – yhdessä Kööpenhaminan Amalienborg Pladsin (ark. Nicolai Eigtved, 1750) kanssa. Senaatintorin eteläpäädyn rakennuksia, esimerkiksi Aleksanterinkadun ja Katariinankadun kulmassa sijaitseva Bockin talo, muutettiin klassiseen asuun sopiviksi Nikolai I:n määräyksestä. Bockin talosta tehtiin vuonna 1818 kenraalikuvernöörin palatsi. Myöhemmin (1837–1913) rakennus toimi raatihuoneena.

Ehrenströmin asemakaavaan sisältyi puistokatuja, Esplanadi ja Bulevardi, joiden tarkoituksena oli paitsi kaupunkirakennustaiteellinen, myös paloturvallinen. Leveä Esplanadi puineen tuli erottamaan kivikaupungin eteläisestä puisesta Uudenmaan esikaupungista, nykyisestä Kaartinkaupungista. Erottajan aukion nimi tulee tästä erottavasta merkityksestä. Myös muut kadut olivat Ehrenströmin kaavassa aiempaa leveämpiä. Esplanadin kansainvälisenä esikuvana on ollut Berliinin Unter den Linden. Ehrenströmin tunti Berliinin ja myös lehmusten käyttö puistopuina viittaa Unter den Lindeniin (Klinge 2012a:235). Tukholman Kungsträdgården kuului saman aikakauden suunnitelmiin. Suomessa puistokatuja on ollut 1700-luvulta, Esplanadin edeltäjä on A. F. Adelcrantzin 1776 suunnittelema Vaasan Hovioikeuden puistikko (Lilius 1984:10). Vaikka useita kansainvälisiä esimerkkejä bulevardeista löytyykin, oli Helsingin bulevardikaavoitus silti eurooppalaisessa vertailussa melko varhaista. Bulevardin päähän ja Uudenmaan esikaupunkiin sijoittui Ehrenströmin kaavassa torit, nykyiset Hietalahdentori ja Kasarmintori. Hietalahdentori tuli muodostamaan eräänlaisen vaakakuppiasetelman Kauppatorin ja näitä yhdistävän Esplanadi-Bulevardi-akselin kanssa (Bonsdorff & Winterhalter 2016:152). Kruununhakaan rakentui 1800-luvulla Senaatintorin lisäksi kolme aukiota, nyk. Meritulintori, Päävartiontori ja Snellmaninaukio, jotka tosin eivät vielä sisällyneet Ehrenströmin toiseen asemakaavaan. Ehrenströmin asemakaavan vaikutteet ovat osin ruotsalaiset. Ruotsalaiset olivat kaavoittaneet nyky-Suomen kaupunkeja ruutukaavalla aina 1600-luvulta lähtien (Gardberg 1981:305–356). Ehrenströmin kaavassa oli myös suoraa rantakatuja, jotka olivat Suomessa uusia, mutta muualla Euroopassa hyvinkin tavallisia. Ruutukaava oli 1800-luvulla suosiossa niin Euroopassa kuin Yhdysvalloissa. Esimerkiksi New York sai ruutuasemakaavan vuonna 1811.

Paloturvallisuutta haluttiin Helsingissä puistokatuja lisäksi edistää myös kivirakentamisella ja puurakentamisen korkeutta säätelemällä. Puurakennuksissa sai olla korkeintaan kaksi kerrosta. Teollisuutta ohjattiin kaupunkialueen ulkopuolelle paloturvallisuuden ja esteettisiin näkökohtiin vedoten – tämä ratkaisi osaltaan kaupungin varhaisen suurteollisuuden sijoittumissuunnat mm. Hietalahdessa, Töölönlahden pohjoisosassa, Siltasaarella ja Sörnäisissä (Hakkarainen & Putkonen 1995:12–13). Kaartinkaupunkiin Korkeavuorenkadun ja Kruununhakaan Meritullinkadun (Vironkadun kulma) korkeimpiin kohtiin valmistui vuonna 1840 puiset palotornit. Helposti syttyvien turvekattojen käyttö kiellettiin Suomen kaupungeissa vuonna 1856.

Kivirakentamistoiveista huolimatta Helsinki säilyi pääasiassa matalana puutalokaupunkina pitkälle 1800-luvulle (kuva 17.): vuonna 1843 kaupungin taloista oli kivitaloja vain noin 10 prosenttia (Sundman 2011a). Myös kivitalot olivat varsin matalia. Empire-Helsingin talot sijoittuivat kadun varteen, pihat olivat aidattuja ja sisäpihoilla oli sivurakennuksia, talousrakennuksia (käymälä, liiteri, aitta ym.), hyötypuutarhoja ja kotieläinsuojia (navetat, tallit). Asuntoihin käytiin sisään sisäpihan puolelta – katujulkisivut olivat siis varsin suljettuja, niitä koristivat ikkunat. Kruununhaassa on yhä Unioninkadun ja Snellmaninkadun varsilla jonkin verran säilynyt empiren aikaan tavoiteltua (ks. Lindegren 1951:82–83) kaupungin puutarhamaisuutta. Vaikka kivirakentaminen etenikin Helsingissä hitaasti, oli toisaalta kehitystäkin tapahtunut: vuonna 1731 osa Helsingin porvaristostakin asui vielä savupirteissä (Turpeinen 1995:46). Kivitalojen osuus nousi vuoteen 1880 mennessä 20,7 prosenttiin ja vuoteen 1910 mennessä 38 prosenttiin (Turpeinen 1995:58). Helsingin ensimmäinen nelikerroksinen talo valmistui Kruununhakaan vuonna 1861 (ark. C. J. Heideken).



Kuva 17. Magnus von Wrightin maalauksessa 'Annankatu kylmänä talviaamuna' vuodelta 1868 näkyy Helsingin puisia empirekortteleita. (Ateneum).

Helsinkiin suunniteltiin Ehrenströmin toimesta myös Pietariin, Venetsiaan ja Amsterdamiin viittavaa kanavaa, joka olisi ulottunut Kluuvinlahdelta Esplanadia pitkin Kauppatorille, mutta suunnitelma ei toteutunut. Peräti 1357 metriä pitkällä ja kahdeksan metriä syvällä kanavalla olisi ollut myös logistinen funktio (Impola 1981:11), sillä Töölönlahdelle oli perustettu tehtaita. Kanavan linjaus kulki luode-kaakko-suuntaisesti nykyisen Helsingin rautatieaseman, Ateneumin, Mikonkadun, Aleksanterinkadun ja Kämpin korttelin päältä kääntyen Runebergin esplanadilta itään. Kanava on jätetty pois

Anders Kocken suunnitelmassa vuodelta 1820 ja korvattu Esplanadilla. Toinen Ehrenströmin ehdottama kanava, Pohjois- ja Eteläsataman yhdistänyt Katajanokan kanava (kuva 18.), sen sijaan toteutui – Katajanokan niemestä tehtiin saari. Ehrenström tosin pohti Katajanokalle toistakin kanavaa (Lindgren 1951:100). Sekä Kluuvin kanavaa että Katajanokan kanavaa oli suunniteltu jo 1700-luvun loppupuolella (Lilius 2014d:41–42). Samoin kolme Kauppatorin ja Eteläsataman alueen satama-alueelta toteutuivat. Nykyisen Mannerheimintien aihio oli jo Ehrenströmin kaavassa, mutta se toteutui huomattavasti suunniteltua kapeampana – Esplanadi sen sijaan toteutui Ehrenströmin ehdottaman levyisenä (Arkkitehti 10/1931:150–153). Korttelien kokoon Ehrenströmin asemakaavassa vaikuttivat voimakkaasti topografiset olosuhteet, kuten suurten kallioiden sijoittuminen. Vaikeasti rakennettaville kallioiden kaavoittamista ei keskustan alueella suuremmin arasteltu: kadut vedettiin suoraan mäkien yli – kuin Lissabonissa. Kaikkein korkeimpia kalliota ei kuitenkaan kaavoitettu. Myös Kluuvinlahti ja sen pehmeät rannat toimivat vaikuttivat kaavan muotoon. Ehrenström ehdotti 1812 Helsinkiin myös puistoja, joista toteutuivat Esplanadi ja Kaisaniemen puisto. Kruunuhakaan nykyisen Kirkkokadun päätteeksi suunniteltu rantapuisto ei toteutunut.



Kuva 18. Katajanokan kanava toi Helsinkiin pienen palan Pietaria tai Venetsiaa. (Miika Norppa).

C. L. Engelin Senaatintorille, Kaartinkaupunkiin, Katajanokalle (Merikasarmi), Lapinlahteen (Lapinlahden mielisairaala), Kamppiin ja Kaisaniemeen suunnittelemat, tyyllillisesti uusklassismia edustavat rakennukset valmistuivat vuosina 1818–1852. Helsingin pääkadulla, Unioninkadulla rakennukset sijoitettiin samaan korkeustasoon sokkelin korkeutta säätelemällä.

Unioninkadun akselin varrelle sijoittui yliopiston toimintoja – kasvitieteellinen puutarha (1829), yliopisto (1832), observatorio (1834) yliopiston kirjasto (1840) – sekä kolme sairaalaa: Rauhankadun pääteaiheeksi sijoittunut Venäläinen sairaala (rak. kantonistikouluksi v. 1823, suun. C. L. Engel ja insinöörieriverstilutnantti Schweder, sairaalaksi v. 1832) sekä vanha ja uusi klinikka (ark. C. L. Engel, 1833 / Ernst Bernhardt Lohrmann, 1848). Observatoriorakennuksen esikuvina on pidetty Göttingenin observatoriota Saksassa (1803–16) ja Tarton yliopiston observatoriota (1810) Eestissä (Markkanen 1990:157–59). Engel oli suunnitellut observatorion myös Turkuun (valm. 1819). Kolmella kääntävällä tornilla varustettu Helsingin observatorio oli kansainvälisestikin esikuvallinen. Observatorio sijoitettiin mäelle Unioninkadun eteläiseksi päätteeksi. Vuonna 1890 observatorion viereen rakennettiin erillinen valokuvaustelekoopin torni (ark. Gustaf Nyström). Myös anatomian ja kemian laitos (ark. Jean Wik, 1840-luku) sijoittui Senaatintorin läheisyyteen.

Engelin rakennusten arkkitehtuurissa on viitteitä mm. antiikin Kreikan Akropoliksen temppelihin, antiikin Roomaan, Engelin kotikaupunkiin Berliiniin sekä keisarilliseen Pietariin. Vaikka Engel ei itse matkustanut Kreikkaan, hän tunsikin klassista arkkitehtuuria koulutuksensa, laajan kirjeenvaihtonsa ja ulkomailta vastaanottamiensa kirjalähetysten kautta (ks. Sundman 1989). Engelillä oli Helsingissä myös kansainvälinen ystäväpiiri (Klinge 2012b). Berliinissä etenkin Karl Friedrich Schinkelin Lustgartenin suunnitelmat muistuttavat Engelin töitä. Engelin kirjeenvaihdosta (ks. Sundman 1989:52) käy ilmi, että Engel myös selvästi ihaili Schinkeliä.

Empire-tyylin nimi tulee Napoleon I:n ajan Ranskasta – termi viittaa imperiumiin. Ranskassa empire-suunnittelijoita olivat mm. Charles Percier ja Pierre Lafontaine. Ranskan empire-arkkitehtuurissa oli vaikutteita mm. Egyptistä ja keisarillisesta Roomasta. Pietarissa empire-rakennuksia suunnittelivat mm. Ivan Starov, Andrejan Zakharov, Vasily Stasov, Avraam Melnikov ja napolilais-syntyinen Carlo Rossi. Pietarin Kazanin katedraalia (rak. 1801–11) suunnitteli Adrey Voronikhin, Iisakinkirkkoa (rak. 1818–1858) ranskalainen Auguste de Montferrand ja Pyhän kolminaisuuden katedraalia (rak. 1828–1835) Vasili Stasov. 1500-luvulla eläneen italialaisen arkkitehdin Andrea Palladion arkkitehtuurin vaikutteet ovat myös Engelin arkkitehtuurissa vahvat – Engelin Pietarissa viettämän ajan ansiosta. Ennen Helsingin aikaansa Engel oli laatinut myös kirkkosuunnitelman Moskovaan – suunnitelma ennakoiki Nikolainkirkon tyyliä (Lounatvuori 1990:48–49). Senaatintalossa näkyy Nikulan (2005:67) mukaan Pietarissa vaikuttaneen italialais-syntyisen Giacomo Quarenghin palladiolaisvaikutteinen arkkitehtuuri. Klinge (2012) onkin pitänyt Pietarissa vaikuttaneista arkkitehteistä juuri Quarenghia Engelin esikuvana. Gustaf Mauritz Armfelt tunsikin Quarenghin henkilökohtaisesti ja Quarenghi myös arvioi joitakin Helsingin, mm. nykyistä Presidentinlinnaa, koskeneita suunnitelmia (Blomstedt 1963:298). Senaatintalon keskiosa onkin ulkoa käsin katsottuna kuin palladiolainen huvila. Suomessa uusklassista arkkitehtuuria suunnitteli 1800-luvulla ennen Engeliä Italian Torinossa syntynyt, Tukholmassa opiskellut ja pitkään Roomassa asunut, kustavilaista tyyliä edustanut ja mm. Turussa toiminut arkkitehti Charles Bassi (Örmä 2002). Brinkhallin kartano (suun. Gabriel von Bonsdorff, valm. 1793) Turussa oli varhaisimpia uusklassistisia rakennuksia Suomessa. Engel oli asunut Turussa ennen muuttoaan Helsinkiin. Engel myös teki Bassin kanssa suunnitteluyhteistyötä joissakin rakennushankkeissa.

Senaatintalossa (kuva 19.) on viittauksia senaatin kotikaupunkiin, Roomaan, esimerkiksi Pantheonvaikutteisen kupolin ja korinttilaisen pylväsjärjestelmän muodossa. Myöhemmin korinttilaista järjestelmää on käytetty Helsingissä myös mm. Säätytalossa ja Eduskuntatalossa. Senaatintalon kanssa samankaltainen Pantheon-aihe on myös Pietarin hollantilaisessa kirkossa. Engel hyödynsi Pantheonaihetta myöhemmin useissa muualla Suomeen suunnittelemissaan kirkoissa. Senaatintalon sisätilojen perusrakenteessa on puolestaan viittauksia Pariisin Louvreen (Lilius 2000). Yliopiston päärakennuksen aulan palkisto-pilariteema viittaa Kreikkaan – eurooppalaisen tieteen alkukotiin (Lilius 1986:30). Päärakennuksen julkisivussa on myös laakeriaiheita – yliopistotraditioon viitaten. Myös parvekkeen metalliaidan meanderikuvio on kreikkalaisperäinen.

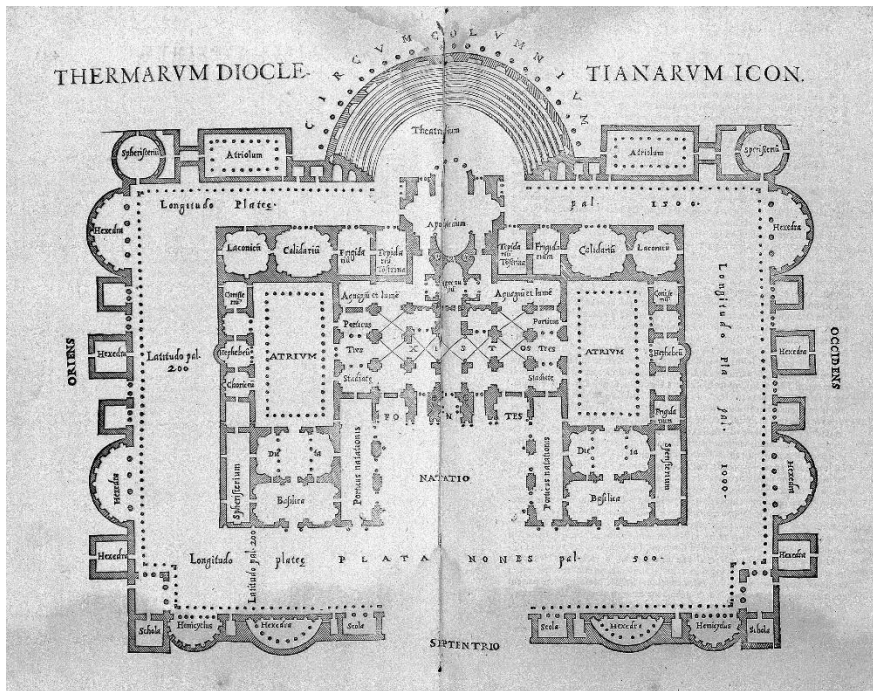


Kuva 19. Senaatintalon kupolissa on viittaus Rooman Pantheoniin, senaatin kotikaupunkiin. Arkkitehtoniset vaikutteet tulevat Pietarista, erityisesti italialaisen Giacomo Quarenghin palladiolaisvaikutteisesta arkkitehtuurista. (Miika Norppa).

Yliopiston kirjaston (kuva 20.) tilarakenne on peräisin Rooman Diocletianuksen kylpylästä (kuva 21.) – 1800-luvun alussa ei tunnettu Rooman kirjastorakennuksia, mutta oli tiedossa, että Rooman termeissä oli kirjakokoelmia (Lilius 2000). Kirjastorakennuksen katossa voi nähdä vaikutteita Andrea Palladion Villa Rotondasta (1560- ja 70-luku) ja Rooman San Bernardo alle Termen kirkosta (1598). Kirjaston reliefit kuvaavat oikeustiedettä, teologiaa, filosofiaa ja lääketiedettä.



Kuva 20. Yliopiston kirjaston tilarakenne on peräisin Rooman Diocletianuksen kylpylästä ja myös ulkoasun arkkitehtuuri viittaa Roomaan – ja Pietariin. Katto on palladiolainen. (Miika Norppa).

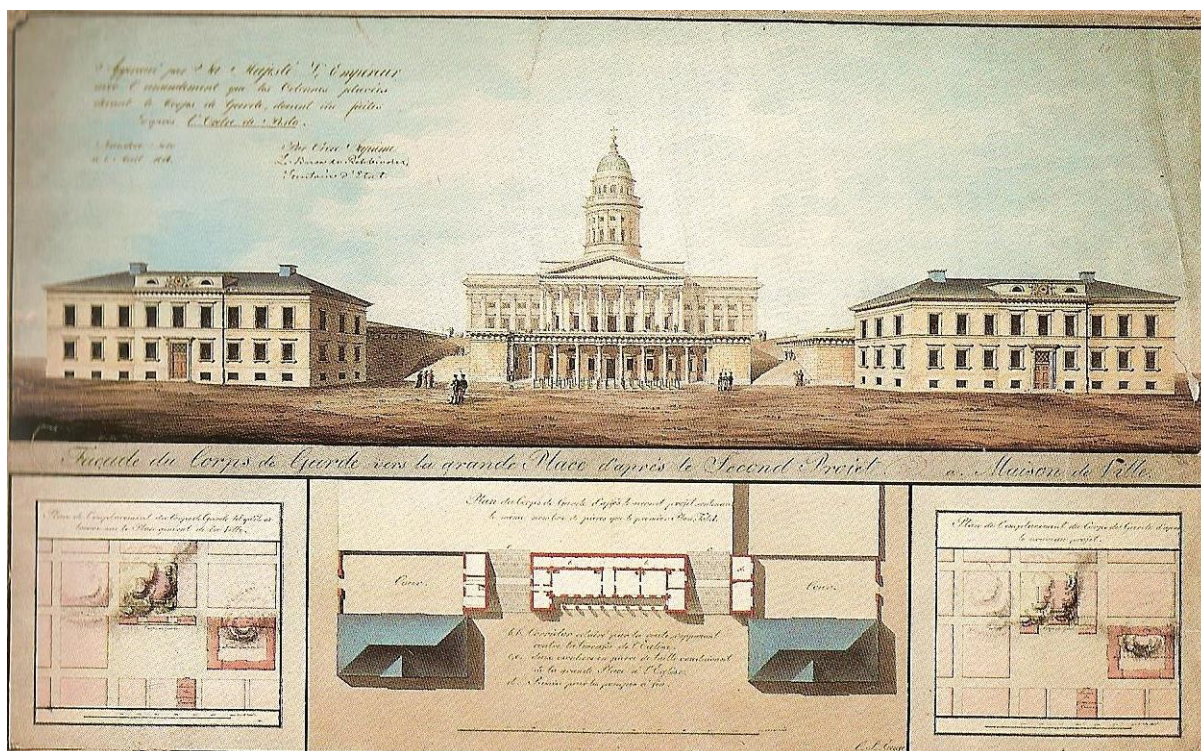


Kuva 21. Yliopiston kirjaston tilarakenne muistuttaa Rooman Diocletianuksen termien (yllä) tilarakennetta. (Wellcome Images / Wikimedia Commons).

Nikolainkirkko pohjautuu Rooman Tempiettoon ja Pietarinkirkkoon perustuvaan arkkitehtoniseen traditioon – joskin mm. Berliinin Gendarmenmarktin kaksoiskirkkojen (1780-l., kuva 22.) kautta välittyneenä (Lilius 2000). Gerdarmenmarktin kirkkojen vaikutus näkyy erityisesti C. L. Engelin varhaisissa Senaatintorin luonnoksissa. Tuon tradition tunnettuja edustajia ovat myös Lontoon St. Paul’s Cathedral (1720) ja Pariisin Panthéon (1790). Nizhny Novgorodin messuja (1817–25) varten rakennettiin myös Nikolainkirkkoa muistuttava Saviour (Old Fair) Cathedral (suun. Agustín de Betancourt y Molina ja myöhemmin Iisakinkirkkoa suunnitellut Auguste de Montferrand). Suomeen tasavartisen ristin muotoinen kirkko saapui 1600-luvulla. Ympäristönsä yläpuolelle kohoava Nikolainkirkko muodosti empire-kaupunginosalle tärkeän maisemallisen dominantin. 1800-luvun matalassa, puutalovaltaisessa kaupungissa Nikolainkirkko oli ylivoiman hallitsija koko kantakaupungin maisemassa. Rakennuskorkeuksien kasvu vähensi kirkon maisemallista hallitsevuutta 1870-luvulta eteenpäin.



Kuva 22. Berliinin Gendarmenmarktin kaksoiskirkot olivat Nikolainkirkolle esikuvallisia. (Thomas Huntke / Wikimedia Commons).



Kuva 23. Engelin toteutumaton suunnitelma Päävartiosta, Nikolainkirkosta ja samalla Senaatintorista. Myöhemmin Nikolainkirkon saksalaisvaikutteinen suunnitelma muuttui enemmän kreikkalais-, roomalais- ja pietarilaiseksi. Rooman Piazza del Campidoglio portaikkoineen (vrt. Nikolainkirkon portaikko) ja toisiaan vasten sijoitettuine identtisine rakennuksineen (vrt. Senaatintalo ja yliopisto) oli yksi Senaatintorin sommitelman esikuvista. (Lilius 1990:77).

Vuonna 1852 Senaatintorille valmistunut Nikolainkirkko (kuva 24.) nousi paitsi Helsingin merellisen siluetin dominantiksi, Helsingin Akropolikseksi, myös Sofiankadun pääteaiheeksi. Kauppatorin laidan rakennukset muodostivat mereltä katsottuna kirkolle jalustan, ja maisemallisen vastineen Neva-joen äärellä Pietarissa olevalle palatsirivistölle. Kirkko valmistui Engelin kuoleman jälkeen Ernst Bernhardt Lohrmannin johdolla – pietarilaisvaikutteisten (Iisakinkirkko) sivutornien, sivupaviljonkien (kellotorni sekä kappeli ja asunnot) sekä sinkkiapostolien (vrt. Iisakin kirkko) osalta Engelin suunnitelmista poiketen. Sivutornit asetettiin nykyisten Yliopistonkadun ja Hallituskadun päätteiksi. Engel vastusti myös 1830-luvun lopulla – jo hänen elinaikanaan – toteutettua suunnitelmaa monumentaaliportaikosta. Portaikkoaiheen ja tasanteen on katsottu olevan italialaista perua – vastaavanlaisia portaikkoja on aiemmin toteutettu mm. Roomassa: Capitolium-kukkulan ja Aracoeli-kirkon portaikko, Piazza di Spagnan portaikko (Klinge 2012a:194–195). Portaikon alta purettiin stoamainen Päävartio, joka sijoitettiin nykyiselle paikalleen Mariankadun ja Aleksanterinkadun kulmaan, portaikko valmistui vuonna 1840. Engel oli vuonna 1828 ehdottanut triumfikaaria Tuomiokirkon ympäristöön (Lukkarinen 1990:254), ja sellainen rakennettiin nykyiseen Vanhaan kirkkopuistoon samana vuonna. Seuraavana vuonna Vanhan kirkon hautausmaa siirrettiin Hietaniemeen. Vanhan kirkon hautausmaata ympäröinyt aita on sittemmin purettu. Tuomiokirkon myötä kirkollinen valta ei kuitenkaan keskittynyt Helsinkiin. Hiippakunnan ja hovioikeuden Helsinki sai vasta 1950-luvulla (Klinge 2012a:196).



Kuva 24. Tuomiokirkko muistuttaa temppelepäätäneen kreikkalaista temppeleä ja seisoo mäellä Ateenan Akropolikseen viitaten. Kirkkorakennuksen malli juontuu Rooman Tempiettoon ja Vatikaanin Pietarinkirkon ulottuvaan traditioon – mm. Berliinin ja Pietarin kautta välittyneenä. Pietarissa Tuomiokirkkoa muistuttavat mm. Kazanin katedraali, Pyhän kolminaisuuden katedraali ja Iisakin kirkko. (Miika Norppa).

Tuomiokirkon interiöörin kipsiveistoksissa on kuvattuna uskonpuhdistuksen merkkihahmoja: Martin Luther (1886), Philip Melanchthon (1886) ja Mikael Agricola (1887). Kaksi edellistä ovat kopioita saksalaisen Ernst Rietschelin veistoksista, viimeisin Ville Vallgrenin veistämä. Tuomiokirkon interiöörin koruttomuudessa näkyy saksalaisen Martin Lutherin toimesta 1500-luvulla alkaneen, katolilaisista kirkkoa kritisoineen uskonpuhdistuksen vaikutus.

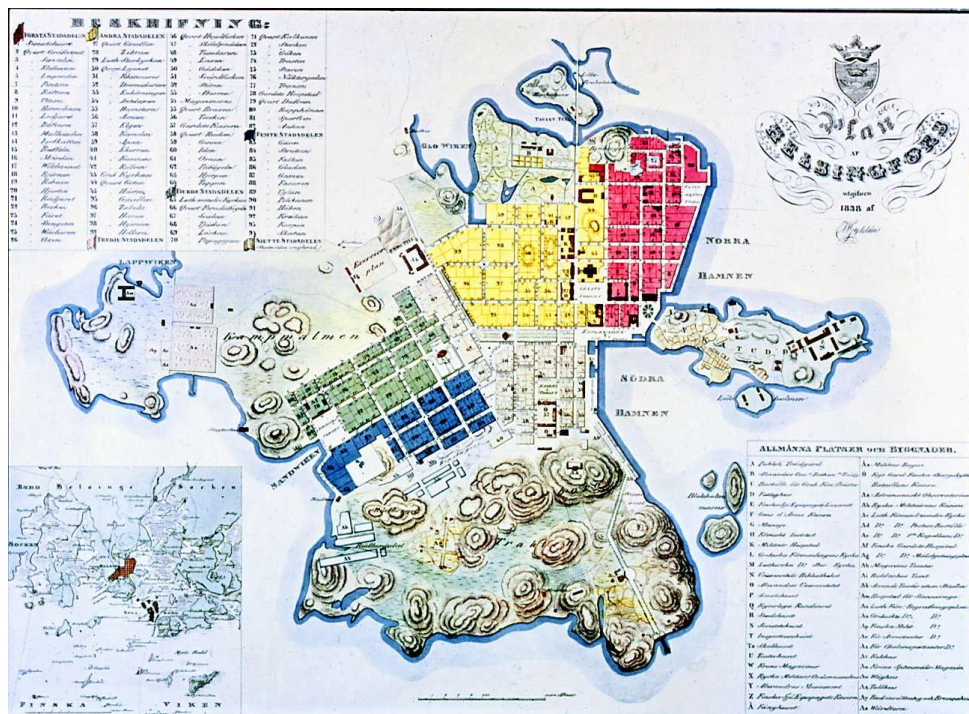
Senaatintori on yksi merkittävimpiä uusklassisen arkkitehtuurin kokonaisuuksia maailmassa, merkittävimmät ovat Pietarissa. Muiden naapurimaiden osalta Oslolla aikakauden rakennuksiin kuuluu kaupungin pääkadun Karl Johans Gaten päätyaiheen muodostava kuninkaanlinna (1849).

Helsingissä toimi 1800-luvun ensimmäisellä puoliskolla vain joitakin arkkitehteja (Blomstedt 1963:299). Engelin (1778–1840) aikalaisarkkitehteja Helsingissä olivat Granstedtit: Pehr (1764–1828) ja hänen poikansa Anders Fredrik (1800–1849). Heidän suunnittelemaankin rakennuksia on Senaatintorilla ja Kauppatorin laidalla (nyk. Ruotsin suurlähetystön rakennus). Myös mm. Jean Wik (1804–1876), ruotsalainen Carl Albert Edelfelt (1818–1864), saksalainen Ernst Bernhard Lohrmann (1803–1870) ja Gustaf Leander suunnittelivat ennen vuotta 1850 rakennettuja helsinkiläisiä kivitaloja. Wik oli ensimmäisiä suomessa koulutettuja arkkitehteja. Arkkitehtikoulutus alkoi Suomessa laajentua vuoden 1849 jälkeen, kun Helsingin Teknillinen Reaalikoulu oli perustettu. 1850-luvulla Helsingin kasvu oli hidasta ja rakentaminen lähes pysähdyksissä Krimin sodan takia (Schulman 2009:53). Krimin sota muun muassa heikensi sadoilla aluksilla Suomen kauppalaivastoa.

Ehrenströmin Helsinkiin laatima ruutuasemakaava on edelleen vahvasti nähtävissä kaupungin keskustassa – keskeisiä muutoksia ovat Murtokadun eli nykyisen Kaisaniemenkadun rakentaminen (valmis 1913) alueella sijainneiden puutalojen päälle Unioninkadulta Rautatientorille sekä Hakasalmenkadun eli nykyisen Keskuskadun jatkaminen Aleksanterinkadulta Pohjoisesplanadille vuonna 1920 liikenneyhteyksien parantamiseksi (Karjanoja 1983:15). Murtokadun diagonaalinen ajatuksena oli pa-

rantaa liikenneyhteyksiä Pitkäsillan ja Rautatientorin välillä. Samalla se kuitenkin syrjäytti Unioninkadun kaupungin pääkatuna. (Näveri 2012:22–23). Keskuskatua ei aluksi suunniteltu suoraksi, vaan kulmakaduksi (Arkitekten 9/1916:103–104). Nämä uudistukset perustuivat Eliel Saarisen ideoihin ja Patrick Geddesin kaupunkikirurgia-ajatteluun. Ehrenströmin laatimia katulinjoja on myös jatkettu – esimerkiksi Unioninkadun linjaus, joka oli jo vuoden 1812 kaavassa, jatkuu vuoden 1902 Sörnäisten ja Kallion Gustaf Nyström -vaikutteisessa asemakaavassa Tähtitorninmäen observatorioilta aina Kallion kirkolle, joka muodostaa linjan toisen päätyaiheen. Linjaus jatkuu siitä edelleen pohjoiseen vielä kirkkopuiston, Papinkujan ja Brahenkentän muodossa, mutta ei yhtenäisenä näkymänä, vaan näkymä katkeaa kirkon ja Helsingin työväentalon rakennusten takia. Kallion kirkko näkyy myös Agricolankadun ja Suonionkadun päässä.

C. W. Gyldeén jatkoi Ehrenströmin kaavaa Kluuviin ja Kamppiin vuonna 1838 Plan af Helsingfors -suunnitelmassaan. Kluuviin ja Kamppiin liittyviä hahmotelmia tehtiin kuitenkin jo tätä ennen 1830-luvulla. C. W. Gyldeénin asemakaavassa (1838, kuva 25.) ei enää ehdotettu kanavaa Kluuvinlahdelta Eteläsatamaan. Kanavasta oli asemakaavassa jäljellä enää lyhyt pätkä, jota sitäkään ei toteutettu. Soistunut Kluuvinlahti täytettiin nykyisen Rautatientorin alueelta 1830–1850-luvuilla, lopulta muistoksi jätettiin lampi Kaisaniemen puistoon – lampikin lopulta korvattiin nykyisellä betonisella altaalla vuonna 1928. Kluuvinlahden täyttäminen kesti kaiken kaikkiaan lähes sata vuotta – täyttäminen alkoi Kappelinesplanadin alueella jo 1810-luvulla ja jatkui 1800-luvun lopulle (Pehkonen et al. 1986). Apuna kuivattamisessa käytettiin mm. tuulimyllyjä. Vuonna 2003 Aleksanterinkadun katukiveykseen sijoitettiin Kluuvinlahdesta muistuttava, Tuula Närhen laatima 'Kluuvinlahden fossiilit' -taide-teos. Vesistöjen kuivattaminen ei ollut Helsingissä ainutlaatuisia – nykyisen Teollisuuskadun paikkeilla sijainnut Sörnäistenjärvi ja nykyisen Pasilan ratapihan paikalla sijainnut Töölönjärvi kuivatettiin 1800-luvun ensimmäisellä puoliskolla (Sundman 1983). Sörnäistenjärvi laski Suvilahteen, Töölönjärvestä laski Töölönjoki Töölönlahteen (Karivalo 1976:127; Tikkanen et al. 1996; Malmberg 2012). Gyldeénin asemakaavassa ei vielä ole Rautatientoria – junaradasta ei vielä tässä vaiheessa ollut suunnitelmia.



Kuva 25. C. W. Gyldeénin vuonna 1838 laatima laajennus Johan Albrecht Ehrenströmin Helsingin asemakaavalle. (SI-NETTI-arkistotietojärjestelmä).

Suurin osa (21 kappaletta) Engelin Helsinkiin suunnittelemista rakennuksista tai rakennuskokonaisuuksista on osin tai kokonaan säilynyt. Muutoin Vironniemen Helsingin vanhimpien osien rakennuskannassa on tapahtunut merkittäviä muutoksia: tuon ajan puutalot ja myös osa vanhoista kivitaloista on kadonnut uudempien ja suurempien kivitalojen tieltä. Empiren ajan edustavia kaupunkipuutaloja ei oikeastaan ole säilynyt Helsingissä lainkaan (Hannula & Salonen 2007), mutta esimerkiksi Porvoossa puinen empire-alue on säilynyt hyvin. Engelin perintö näkyi Helsinkiin suunnitelluissa rakennuksissa myös Engelin kuoleman jälkeen. Erityisesti Johan Jacob Ahrenbergia on pidetty Engeliä ihailleena historistina (esim. puretun päävartion arkkitehtuuriin viittaava Postitoimisto, nykyinen Rahamuseon talo, 1903). Ahrenberg oli opiskellut Tukholmassa ja käynyt opintomatalla mm. Ranskassa, Italiassa, Kreikassa (mm. Ateenassa), Turkissa ja Pohjois-Afrikassa – ja hän ihaili tanskalaisen, Ateenassa vaikuttaneen arkkitehdin Theophil Hansenin uusklassistisia töitä (Tuomi 1999:71). Myös Gustaf Nyström viittasi Engeliin useissa töissään – esimerkiksi yliopiston kirjaston kirjavarastossa (1906) hän lisäsi roomalaisten kylpylöiden pohjakaavaa noudattavaan rakennukseen Rooman Caracallan / Dialectianuksen termeistä tutun rotunda-aiheen (Lukkarinen 1990:482–487; Lukkarinen 1990:492–493). Rotunda on tuttu myös Oxfordin The Radcliffe Cameran rakennuksesta (ark. James Gibbs, 1737–49) ja Pariisin Bibliothèque Royalesta (ark. Benjamin Delessert, 1835) (Lukkarinen 1989:185). Gustaf Nyström oli opiskellut Wienissä ja käynyt opintomatalla mm. Italiassa (Tuomi 1999:74). Kirjavaraston tilarakenne on panopticon-henkinen. Ehrenströmin ja Engelin vaikutus näkyy myös muualla Suomessa: empire-rakentaminen levisi Helsingistä muualle Suomeen. Ehrenströmin ja Engelin muistoksi Helsingissä on Albertinkatu ja Ludviginkatu – heidän toisten nimiensä mukaan. Ehrenströmiä muistaa myös Ehrenströmintie Kaivopuiston rannoilla ja Engeliä Engelinaukio Eirassa.

2.6 Yliopistokaupunki ja orastava sivistys- ja kulttuurikaupunki

Turun palo vuonna 1827 johti yliopiston siirtämiseen Turusta Helsinkiin vuonna 1828. Yliopiston päärakennus (kuva 26.) valmistui neljä vuotta myöhemmin. Helsinki hyötyi Turun epäonnesta. Maa-herranistuon siirrettiin Hämeenlinnasta Helsinkiin samana vuonna 1828. Erityisesti Helsingin sivistys- ja kulttuurielämä alkoi sarastaa yliopiston siirtymisen johdosta. Ylioppilaselämä piristi kaupunkia. Helsingin ravintolakulttuuri alkoi kehittyä 1820-luvulla. Ruotsalaissyntyinen, Turussa ravintolatoiminnan aloittanut Catharina ”Kaisa” Wahllund perusti ravintolan Kaisaniemen kärkeen vuonna 1827, olemassa oleva rakennus (ark. Carl Ludvig Engel) valmistui vuonna 1837. Wahllundilla oli myös majatalo ja muita ravintoloita. Ravintolassa asioivat mm. J. V. Snellman, Zachris Topelius ja J. L. Runeberg. Sivistyneistön piirit olivat 1800-luvun alkupuolen Helsingissä pienet: F. Cygnaeus, Runeberg ja Snellman jopa asuivat opiskellessaan samassa huoneessa (Martinsen 2006:53). Topelius puolestaan asui nuorena Runebergin luona (Klinge 1997). Yliopiston myötä Helsinkiin siirtyi myös vuonna 1811 perustettu Luonnonhistorian museo (myöh. Keisarillinen Yliopiston museo). Suomen Pankki (per. 1811) oli siirretty Helsinkiin jo ennen Turun paloa, vuonna 1819.



Kuva 26. Yliopiston siirtäminen Turusta Helsinkiin teki Helsingistä yliopistokaupungin ja orastavan sivistys- ja kulttuurikaupungin. Yliopiston päärakennus Senaatintorilla. (Miika Norppa).

Suomen ensimmäinen kirjapaino, Frenckellin kirjapaino Oy (per. 1647), siirtyi Turusta Helsinkiin yliopiston myötä. Kirjapainon oli perustanut Uppsalassa syntynyt Peder Wald, myöhemmin se siirtyi Saksasta muuttaneen Frenckellin suvun omistukseen. Helsingin ensimmäistä sanomalehteä alettiin julkaista vuonna 1829, Helsinkiin avattiin kirjakauppoja, mm. Akateemisen kirjakaupan edeltäjä Waseniuksen kirjakauppa vuonna 1823. Helsingin Julkinen kirjasto (Senaatinkirjasto eli kansalliskirjasto) perustettiin 1825, sen kokoelma karttui lahjoituksin. Helsingin ensimmäinen teatteri, Engelin suunnittelema puinen teatterirakennus, valmistui Esplanadin puistoon vuonna 1828. Teatterin lavalla oli trompe l'œil -valeperspektiivi, jollainen on esimerkiksi Vicenzan kuuluisassa Teatro Olympicossa (ark. Andrea Palladio & Vincenzo Scamozzi, 1585). Engelin teatteri siirrettiin Kamppiin Ruotsalaisen teatterin uudisrakennuksen alta vuonna 1861 ja se purettiin vuonna 1908. Helsingin ensimmäistä teatteria oli aluksi suunniteltu Kaartin kasarmin (ark. C. L. Engel, 1822) paikalle.

Yksityinen oppikoulu Helsingin lyseo syntyi Helsingin nuoren sivistyneistön muodostaman Lauan-taiseuran piirissä vuonna 1831. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura ja sen kirjasto perustettiin samoin 1831 (kirjapaino 1847). Keisarillisen Aleksanterin-yliopiston (nyk. Helsingin yliopiston) rakennuksen juhlasalin valmistuminen vuonna 1832 toi Helsinkiin konserttisalin. Salin muoto muistuttaa antiikin teatteria. Kalevala julkaistiin vuonna 1835. Vuonna 1845 Helsinkiin valmistui Keisari Nikolai I:n rahoittama Yliopiston kirjasto, Helsinkiin perustettiin sinfoniaorkesteri, Helsingissä pidettiin ensimmäinen taidenäyttely ja yliopiston veistokuvakokoelmaa alettiin kerryttää. Saksalaisen Fredrik Paciuksen säveltämä Maamme-laulu esitettiin ensimmäisen toukokuussa 1848, eli Pariisin helmikuun mellakoiden vuonna. Kuvataideakatemian varhainen edeltäjä Suomen Taideyhdistyksen (per. 1846)

piirustuskoulu aloitti toimintansa vuonna 1852. Helsingissä toimi 1800-luvun alkupuolella ruotsalaisia, venäläisiä ja saksalaisia maalareita. Varhaiset suomalaissyntyiset taiteilijat hakivat oppia ulkomailta, mm. Tukholmasta ja Düsseldorfista. Ensimmäisenä suomalaisena tanssijattarena pidetty nuori saksalais- tai sveitsiläistäustainen Alina Frasa muutti Helsinkiin vierailevan teatterin mukana vuonna 1852. Taidekoulun perustajia olivat tietävästi Fredrik Cygnaeus ja Nils Abraham Gylden. Teknillinen opetus alkoi vuonna 1849 Helsingin Teknillisessä Reaalikoulussa.

Myös joidenkin nykyisten valtion tutkimuslaitosten historia ulottuu 1800-luvun ensimmäiselle puoliskolle: THL:n (Lääkintöhallitus 1811) ja Ilmatieteen laitoksen (1838). Opiskelijakirjaston edeltäjä ylioppilaskunnan kirjasto perustettiin vuonna 1858. Helsingin sivistyselämässä vaikuttivat 1800-luvun ensimmäisellä puoliskolla mm. Fredrik Cygnaeus, Elias Lönnrot, J. L. Runeberg, J. V. Snellman ja Zacharias Topelius.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 4.) on lueteltu Helsingin sivistys- ja kulttuurikaupunkiroolin ensiaskelia vuosina 1825–1858.

Kulttuurihanke	Vuosi
Kansalliskirjaston perustaminen	1825
Luonnonhistorian museo (per. 1811) Helsinkiin	1828
Yliopisto Helsinkiin	1828
Engelin teatterin avautuminen	1828
Helsingin ensimmäinen sanomalehti alkaa ilmestyä	1829
SKS:n ja sen kirjaston perustaminen	1831
Yliopiston päärakennuksen valmistuminen	1832
Keisarillisen Aleksanterin yliopiston juhlasalin (myös konserttisalina) valmistuminen	1832
Yliopiston kirjaston valmistuminen	1845
Helsingin ensimmäinen taidenäyttely	1845
Yliopiston veistokuvakokoelman perustaminen	1845
Sinfoniaorkesterin perustaminen Helsinkiin	1845
Suomen Taideyhdistys ja piirustuskoulu	1846 ja 1852
Helsingin Teknillinen Reaalikoulu	1849
Ylioppilaskunnan kirjasto	1858
Kaivopuiston puistoteatteri	1858

Taulukko 4. Helsingin sivistys- ja kulttuurikaupunkiroolin ensiaskelia vuosina 1825–1858.

2.7 Kylpyläkaupungiksi

2.7.1 Palvelutarjonnan ja elinkeinoelämän kehittämisestä

Helsinkiin ulkomailta, lähinnä Venäjältä, suuntautuva matkailu alkoi Kaivopuiston kylpyläelämän myötä 1830-luvulla. Ensimmäinen höyrylaiva vieraili Helsingissä 1820-luvulla ja säännöllistä höyrylaivaliikennettä Pietariin (Kronstedtiin), Tukholmaan ja Tallinnaan oli vuonna 1837. Purjelaivat kuitenkin säilyivät pitkään olennaisena osana Helsingin satamamaisemaa. Helsingin ensimmäinen muistomerkki, Kauppatorilla seisova, Esplanadin ja Heidenstrauchin talon keskiakseliin sijoittuva, antiikin aikaan viittaava, C. L. Engelin suunnittelema graniittiobeliski Keisarinnankivi (1835) muistuttaa vuodesta 1833, jolloin Nikolai I:n puoliso Aleksandra Fjodorovna vieraili Helsingissä höyrylaivalla. Obeliskin esikuva lienee Pietarin Palatsitorin valtava graniittinen Aleksanterinobeliski (ransk. ark. Auguste de Montferrand, 1830–34). Palatsitorin obeliski sijaitsee Talvipalatsin edustalla – Helsingin Keisarillisen palatsin (1843), nykyisen Presidentinlinnan, interiöörien vaikutteet tulevat

Talvipalatsista (Relas 2013:17). Myös Pariisin Jardin des Tuileriesin päätyyn ja keskiakseliin, Place de la Concorde aukiolle, sijoittuu obeliski. Helsingin Keisarillinen palatsi muodostettiin Heidenstrauchin aiemmasta yksityistalosta (ark. Pehr Granstedt, 1813) Engelin toimesta. Rakennuksen edustalla on rautaportin aidattu piha, kuten esimerkiksi Pietarin Seremetjevien palatsissa. Tanssisalissa on vaikutteita Karl Friedrich Schinkelin suunnittelemasta Berliinin Schauspielhausin musiikkisalista (Nikula 1992:136).

Vuonna 1833 avattiin Hotelli Seurahuone Pohjoisesplanadin varrella. Hotellia johti ruotsalainen ensin Johan Georg Ekman ja sitten saksalainen Wilhelm Vohs. Keisari oli määrännyt alamaailmaan ulkomaanmatkailuun liittyviä matkustusrajoitteita ja helsinkiläiset liikemiehet käyttivät näitä rajoitteita hyväkseen perustamalla kylpylaitoksen: Henrik Borgströmin perustama Kaivopuiston kylpylä (kuva 27.) avattiin vuonna 1838. Klingen (2012:246) mukaan Kaivopuiston kylpylän perustamisessa kyse oli liiketoiminnallisten tavoitteiden lisäksi myös keisarin tahdosta. Borgström oli myös vierailuterveyslähteillä Loviisassa ja Uddevallassa (Lilius 2014e:246). Helsinkiläisistä yrityksistä Hartwallin (per. Victor Hartwall, 1836) historia kytkeytyy Kaivopuiston kylpylässä käytettyjen kivennäisvesien valmistamiseen ja toimittamiseen. Yritys toimi alkuun Sederholmin talossa Kauppatorin laidalla. Sen perustaja oli ruotsalaisen kemistin Jöns Jacob Berzeliuksen oppilas. Helsinkiin saapuneet matkailijat kuluttivat kaupungissa runsaasti rahaa (Hirn 2007:24–25). Helsinki sai 1830–1850-luvuilla ainakin 14 hotellia (taulukko 5.).



Kuva 27. Helsinki kylpyläkaupunkiroolin monumentti: Kaivopuiston kylpylän päärakennus. Kuva on 1860-luvulta. (Eugen Hoffers / Helsingin kaupunginmuseo).

Kylpylälaitokseen kuului C. L. Engelin suunnittelema, yhä olemassa oleva Kaivohuoneen rakennus (rak. 1838) ja puiston pääakselin Ison Puistotien päässä meren rannalla sijainnut C. L. Engelin suunnittelema kylpylärakennus (rak. 1836), joka tuhoutui vuoden 1944 ilmapommituksissa. Iso Puistotie on Ullanpuistikkoa (Svante ja Paul Olsson, 1916–18) pitkin asemakaavallisesti akselissa yliopiston observatorion tornin kanssa. Ullanpuistikon tarkoituksena olikin pyrkimys säilyttää näkymä Tähtitorninmäeltä merelle. Näkymä on kuitenkin peittynyt mäen osalta korkeiksi ja tuuheiksi kasvaneiden puustopuiden ja rannan osalta historiaa tuntematta tehtyjen puustutusten alle. Näkymät on kuitenkin otettu huomioon rakennusviraston laatimassa Tähtitorninvuoren kehittämissuunnitelmassa. Kylpylärakennuksesta muistuttaa yhä pitkä laiturin ja Kaivopuiston paikannimistöissä Kylpylänaukio. Kaivohuonealueen portinpylväät ovat yhä jäljellä (Klinge 2012a:244). Puiston alkuperäisiä vesialtaita ei enää ole.

Venäjän ohella matkailijoita saapui Helsinkiin Baltiasta. Kaivopuistoon kulki Kauppatorilta höyrylaiva ja hevoskuljetuksia. G. W. Gyldénin laatima Kaivopuiston asemakaava vahvistettiin vuonna 1841. Kaava mahdollisti huvilarakentamisen Kaivopuistossa. Venäläinen ruhtinatar Zinaida Ivanova Jusupoff rakennutti Kaivopuistoon näyttävän huvilan (ark. A. F. Granstedt, 1844). Näyttävän Kaivopuiston kylpyläkauden huviloista oli kuitenkin Ernst Bernhardt Lohrmannin kylpylän ylläjäkäri F. J. Rabelle suunnittelema Kalliolinna (1843). Sekä Jusupoffin huvila että Kalliolinna olivat goottilaisvaikutteisia.

Kylpylälaitos piristi 1830- ja 1840-luvulla myös Helsingin seurapiiri- ja kulttuurielämää. Helsingissä järjestettiin tanssiaisia, naamiaisia ja kortinpeluuita, Helsingissä vieraili kiertäviä ooppera- ja teatteriseurueita, taikureita ja Seurahuoneella järjestettiin konserteja (ks. Martinsen 2003, 2006). Ilotulitukset, puistokeilailu ja talvisin kelkkailu oli suosittua viihdettä (Hirn 2007:26, 31, 34).

Matkailu Helsinkiin tyrehtyi 1850-luvulla venäläisten aristokraattien matkustusrajoitusten höllentymisen ja vaihtoehtoisten kohteiden avautumisen, Helsingin koleraepidemian sekä Krimin sodan takia. Paikalliset asukkaat kuitenkin käyttivät Kaivopuistoa ja sinne rakennettiin saksalaisen ravintoloitsija Louis Kleinehin toimesta Tivoliteatteri (myöh. Puistoteatteri) vuonna 1858/1863. Kleineh perusti Helsinkiin myös useita hotelleja, mm. Hotelli Kleinehin (1851) Pohjoisesplanadin varrelle. Monet Helsingin varhaisista hotelleista oli ulkomaalaisten perustamia ja/tai pitämiä. Esimerkiksi Hôtel de Bellevueta piti saksalainen Frans Egid Ehrenburg ja Hotel de Russien perusti saksalainen Georg Oelze. Hotellin- ja ravintolanpitäjä Hård Nathan (Hôtel Garn & Hôtel du Nord) oli tanskanjuutalainen. Uuden teatterirakennuksen valmistuminen Esplanadin puistoon 1866 ajoi Puistoteatterin alas ja rakennus purettiin 1874 (Seppälä 2008a:49–55).

Helsingin kylpylät suuntautuivat Kaivopuiston kylpylän kukoistuskauden jälkeen ensisijaisesti paikallisille asukkaille. Esimerkiksi Kaisaniemen puiston reunalla, nykyisellä Kansallisteatterin paikalla, toimi Wilhelmsbad-/Villensauna-niminen kylpylä vuodesta 1864 vuoteen 1903 – nimi on yhä käytössä Kansallisteatterin lisärakennuksen toisen näyttämön nimenä. Punavuorella ja Siltasaarella oli jo huomattavasti ennen tätä paikallisten asukkaiden käyttöön suunnattuja kylpylöitä. Langeenin saunan (per. 1835) talo oli Siltasaarella vielä 1960-luvulla, jolloin se purettiin Metallityöväenliiton talon (1965) alta.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 5.) on lueteltu Helsingin kylpylä- ja matkailukaupunkiroolin varhaisvaiheen hotelleja.

Kaupallinen hanke	Vuosi
Hotel Garn	1831
Hotelli Seurahuone	1833
Hôtel du Nord	1837
Kaivopuiston kylpylä	1838
Hôtel de St. Petersburg	1840
Hôtel de Suède	1842
Hôtel de Frankfurt	1842
Hôtel de Amsterdam	1842
Hôtel de Paris	1842
Hôtel de Bellevue	1843
Hotel de Finland	1850
Hotelli Kleineh	1851
Hôtel de Russie	1855
Hôtel de Freden	1856

Taulukko 5. Kaupallisia hankkeita 1830–1850-lukujen Helsingissä. Helsinkiin avattiin ainakin 14 hotellia vuosina 1831–1856. Hankkeissa näkyy Helsinkiin suuntautuneen matkailun kasvu. Monet hotelleista olivat varsin pieniä ja vaatimattomia (ks. Hirn 2007:14). Avaamisvuodet ovat osin arvioita, jotka perustuvat hotellien mainintoihin aikakauden sanomalehdissä. Kaikki taulukossa mainitut hotellit ovat sittemmin lopettaneet toimintansa.

Helsingin suurimmat teollisuusyritykset työpaikkamäärällä mitaten olivat vuonna 1844 Henrik Borgströmin tupakkatehdas (56 työpaikkaa) ja G. O. Waseniuksen tupakkatehdas ja korttitehdas (54 työpaikkaa). Suomen työpaikkamäärältään kolmenkymmenen suurimman yrityksen joukkoon ylsi tuoloin kaksi helsinkiläisyritystä (Hjerpe 1979:164–195). Teollisuus oli siis vielä tuohon aikaan sekä Helsingissä että muuallakin Suomessa mittakaavaltaan varsin vaatimatonta. Helsingissä toimineiden tehtaiden perustajissa ja omistajissa oli vuosina 1809–1855 useita ulkomaalaistaustaisia henkilöitä: venäläistaustaiset sokeritehtailija Feodor Kiseleff, panimon omistaja Nikolai Sinebrychhoff, kaakelitehtailijat Vasili ja Sergei Baranoff, tulitikkutehtailija Mihail Kurotsckhin, panimon omistaja Paul Sinebrychhoff, värialalla toiminut Feodor Tschetshulin ja panimon omistajat Nikolai Jablakoff ja Ivan Maluschin, sveitsiläinen saippua- ja valaisintehtailija Conrad Clopatt, ruotsalaiset peilitehtailijat Henrik Höijer ja Lars Richard Heimberger, korttitehtailijat Petter Sjögren ja T. Liewendahl, kortti- ja tupakkatehtailijat Johan Magnus Tollander ja Franz Heinrich Klärlich sekä saksalaiset korttitehtailija Heinrich König, tupakkatehtailijat Johann Heinrich Fieneman ja Wilhelm Martin Koch sekä Ruotsista muuttanut englantilainen ajokalutehtaan omistaja Nicolai Smith (ks. Hirn 2015:87–89). Kiseleffin talossa aloittaneen (Töölön) sokeritehtaan perusti 1806 ruotsalaissyntyisen isän poika Bernhard Manecke. Suomen ensimmäinen tuotantotoimintaan liittyvä patentti myönnettiin vuonna 1842.

2.7.2 Virkestysmahdollisuuksien kehittämisestä

Helsingin vanhimpiin puistoihin kuuluvat aiemmin mainitun Piperin puiston ohella myös Vanha kirkkopuisto (hautausmaana jo 1690-luvulla, 1790/1830), Esplanadin puisto (kaavassa 1812, rakentaminen alkoi v. 1818, suunnitelma kolmiosaisesta puistosta C. L. Engel v. 1826, Esplanadi v. 1831), Kaisaniemen puisto (kaavassa jo v. 1812 nyk. Liisankadun jatkeena, rak. alkoi v. 1827), Annalan kartanopuutarha (1820-l., Gustaf Otto Wasenius), Ullanlinnan kylpylä- ja kaivohuoneyhtiön perustama Kaivopuisto (1834, Conrad Appelgren ja saksalainen Carl Helm, puiston perustaja Henrik Borgström oli asunut Englannissa ja ihaili englantilaisia puistoja, ks. Ojala 2009), Kaisaniemen kasvitieteellinen puutarha (per. 1832 yliopistollisena puutarhana) sekä Henrikinkadun puistokatu (1830-l., puut kaadettu 1930-luvulla). Kaisaniemen kasvitieteellistä puutarhaa Kaisaniemessä edelsi maaherra Hans Henrik Boijen 1700-luvun jälkipuoliskolla perustama puutarha, joka oli kaupallinen puutarha. Kasvitieteellisen puutarhan esikuvana oli vuonna 1823 perustettu Pietarin kasvitieteellinen puutarha

(Klinge 2012a:203). Puutarhaa suunnitteli Heidelbergissä syntynyt, mutta Pietarissa asunut ja Pietarin kasvitieteellisen puutarhan suunnitellut Franz Faldermann. Puutarhan alkuperäiset puiset kasvihuoneet purettiin jo 1800-luvulla. Helsingin puistosuunnitteluun tuli Ruotsin vallan aikana vaikutteita lännestä ja Venäjän vallan aikana idästä. Kaupunginpuutarhurin viran perustamisen (1889) myötä kasveja ja vaikutteita haettiin ulkomailta aiempaa monipuolisemmin (Tegel 2009:12–13). Mariankadun ja Kirkkokadun väliin 1800-luvun alkupuolella suunniteltu keisarillinen puutarha jäi toteuttamatta.

Nikolai Sinebryhoffin panimonsa viereen vuonna 1835 perustama, alun perin yksityinen puisto avattiin myöhemmin päivisin yleisölle, myös työväestölle. Nykyisin puistosta on enää vain osa jäljellä (Hakkarainen & Putkonen 1995:137). Puiston puutarhurina toimi vuodesta 1844 saksalaissyntyinen Christian Bohnhof.

Hakasalmen puiston historia alkaa huvilan rakentamisesta 1840-luvulta ja Hesperian puiston historia ensimmäisten istutusten osalta jo 1700-luvun jälkipuoliskolta (Liski et al. 2010:11–13). Hakasalmen puistoa suunnitteli 1840-luvulla Carl Johan Walleen (Nummi 2010:93). Molemmat puistot ovat alkuaan yksityishenkilöiden perustamia (Liski et al. 2010:5,12–13).

Eläintarhan alueen puistorakentaminen alkoi 1850-luvulla tupakkatehtailija Henrik Borgströmin toimesta. Eläintarha oli niin ikään Borgströmin perustaman Kaivopuiston tavoin alkuaan kaupallinen, Töölön puistoyhtiön hanke suunniteltuine eläintarhoineen ja kylpylöineen, mutta hankkeen luonne muuttui 1860-luvulla junaradan rakentamisen myötä yläluokan virkistysalueesta kansanpuistoksi (Häyrynen 1994:66). Alppipuiston alueella oli toiminut terveyslähde jo 1700-luvun lopulla (Lilius 2014d:77). Eläintarhan esikuvana oli Tukholman Djurgården ja suunnitelman laati 1850-luvulla ruotsalainen puutarhataiteilija Knut Forsberg (Liski et al. 2013:17). Alppipuiston lammet ovat Töölönjoen peruja – ne olivat joen suvantopaikkoja ja aiemmin nykyistä laajempia. Töölönjoen uoma on yhä olemassa (Liski et al. 2013). Alppipuistoon jätetyille lammille voi nähdä esikuvina eurooppalaisia kaupunkeja ympäröineiden linnoitusten vesiesteet, joita on useissa kaupungeissa säästetty puistoaluiden lammiksi.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 6.) on lueteltu Helsingin virkistysmahdollisuuksia parantaneita puistohankkeita 1770-luvulta 1850-luvulle.

Puistohanke	Vuosi
Piperin puisto	1770–1780-luvut
Hesperian puiston juuret	1700-luvun jälkipuolisko
Esplanadin puisto	rak. alkoi 1818
Annalan kartanopuutarha	1820-luku
Kaisaniemen puiston rakentaminen alkaa	1827
Vanhan kirkon hautausmaakäyttö lakkaa	1829
Heikinkadun puistokatu, puukujia myöhemmin eri puolille kantakaupunkia	1830-luku
Kaisaniemen kasvitieteellinen puutarha	1832, edelsi 1760-luvulla perustettu kaupallinen puutarha.
Kaivopuisto ja Kaivopuiston kylpylä	1834
Sinebryhoffin puisto	1835
Hakasalmen puisto	1840-luku
Eläintarhan puistoalueen perustaminen, Alppipuisto	1850-luku, 1860-luku

Taulukko 6. Puistohankkeita Helsingissä ennen 1860-lukua.

2.8 Yhteenveto esiteollisen Helsingin kaupunkirooleista ja niiden vaikutuksesta kaupungin kehittämisessä

Esiteollisena aikana Helsingin kehitykseen vaikuttivat Helsingin roolit agraarisena kauppa- ja satamakaupunkina ja sotakaupunkina sekä 1740-luvulta eteenpäin linnoituskaupunkina. Helsingistä tuli 1800-luvun alkupuolella hallintokaupunki, pankkikaupunki, yliopistokaupunki, orastava kulttuuri- ja sivistyskaupunki. Helsinkiin kehittyi Viaporin rakentamisen myötä myös varhaista tuotantotoimintaa ja kaupungin kauppalaivasto kasvoi. Agraarisuus säilyi osana kaupunkia 1800-luvun alkupuolellakin.

Edellisistä rooleista Helsinki on näihin päiviin saakka säilyttänyt roolinsa kauppa-, satama-, hallinto-, pankki-, yliopisto-, kulttuuri- ja sivistyskaupunkina. Kylpyläkaupunkirooli on tehnyt 2010-luvulla paluuta. Puolustuskaupunkirooli on Helsingissä säilynyt Santahaminan varuskunnan ja Suomenlinnan merisotakoulun muodossa. Agraarisuutta Helsingissä on paikoin jäljellä peltoina.

Näiden kaupunkiroolien syntyyn liittyen Helsinkiin rakennettiin mm. näyttävä Viaporin merilinnoitus palvelemaan puolustautumista, toreja ja satamia kaupankäyntiä ja tavaroiden laivaamista varten, komeat valtioneuvoston linna, yliopisto ja yliopiston kirjasto hallinto-, koulutus- ja sivistysfunktoita varten, ensimmäinen teatteri kulttuurikaupunkirooliin liittyen sekä Kaivopuiston kylpylä, hotelleja ja huviloita kylpylämatkailua varten.

Esiteollisena aikana Helsingin kehitystä hidastivat mm. sodankäynnin rasitteet, kaupungin kehittämiseen kruunun taholta kohdistetun huomion vähäisyys, Tallinnan vahvuus, tautiepidemiat ja tulipalot. Helsingin eristyneisyys ja perifeerisyys olivat myös haasteina kaupungin kehitykselle.

Toisaalta Helsinki myös hyötyi kaupankäynnistä Tallinnan kanssa, ruotsalaisten ja venäläisten kaupunkiin kohdistamista kehittämistoimenpiteistä, mm. Viaporin ja monumentaalikeskustan rakentamisesta, hallintokaupungiksi nostamisesta, yliopiston perustamispäätöksestä sekä venäläisten virkamiesten matkailurajoitusten takia Helsinkiin suuntautuneesta matkailusta.

3 HELSINKI LOGISTIikka- JA TEOLLISUUSKAUPUNGIKSI (1860–1899)

Tässä luvussa käsittelen teollistuvan Helsingin aikaa. Tarkastelen Helsingin kehitystä logistiikka- ja teollisuuskaupunkina liikennejärjestelmän ja muun infrastruktuurin kehittymisen, elinkeinoelämän ja palvelutarjonnan kehittymisen, virkistysmahdollisuuksien kehittymisen, kulttuuri- ja koulutustarjonnan kehittymisen sekä kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin näkökulmasta. Näitä seuraa yhteenveto Helsingin kaupunkirakennustaiteellisista kansainvälisistä esikuvista. Luvun päättää kappale teollistuvan Helsingin kaupunkirooleista ja näiden roolien vaikutuksesta kaupungin kehittämisessä.

Tarkastelen jälleen Helsingin kasvua, kehitystä ja muuttuvia kaupunkirooleja. Mitkä tekijät hidastivat ja mitkä tekijät vauhdittivat teollistuvan Helsingin kehitystä ja kasvua? Millaisia muutoksen ajureita ja ihanteita Helsingin tilallis-fyysiseen rakenteeseen, toimintoihin ja visuaaliseen ilmeeseen kohdistuneiden uudistusten taustalla oli? Millaisia ratkaisuja tehtiin Helsingin kehittämiseksi? Entä millaisia kaupunkirooleja teollistuvalla Helsingillä oli? Mitkä roolit ovat säilyneet ja mitkä heikentyneet?

Esiteollisen ajan katsotaan usein kansainvälisesti päättyneen 1700-luvun lopulla. Sinne ulottuvat Helsingin teollisuuden juuret, mutta tosiasiallisesti teollistumisen vaikutukset alkoivat tuntua Helsingissä vasta 1860–70-luvulla (Schulman 1990:106). Tällöin Helsingin infrastruktuuri ja teollisuustoiminta kehittyivät nopeasti ja kaupungin väestönkasvu voimistui. Kaupungin kaupallinen ja kulttuurinen palvelutarjonta monipuolistui vaurastumisen myötä.

Teollistumisesta ja nopeasta kaupungistumisesta seurasi kuitenkin myös sosiaalisia ja ympäristön tilaa heikentäneitä ongelmia, jotka alkoivat 1880-luvulla kärjistyä. Teollisuuden päästöt heikensivät Helsingin ilmanlaatua (Mattsson 2001: 184). Asuntopulasta, työväestön ahtaista ja epäterveellisistä asumisolosta (ks. Juntto 1990:75–78; Martinsen 2003), huonosta hygieniasta (vesi- ja viemärihuolto, peseytyminen, elintarvikkeiden säilytys) sekä sivistys- ja virkistysmahdollisuuksien puutteesta kannettiin huolta, mutta uudistukset olivat hitaita. Zachris Topelius toi kirjoituksissaan työväestön asunto-olot yleiseen tietoisuuteen.

3.1 Liikennejärjestelmän ja muun infrastruktuurin kehittymisestä

3.1.1 Rautatie, uudet satamat sekä paikallisen joukkoliikenteen synty

Suomelle myötämielisen keisari Aleksanteri II:n vuonna 1859 antamasta määräyksestä rakennetun Helsingin ja Hämeenlinnan välisen rautatieyhteyden valmistuminen 1862 sekä Riihimäen ja Pietarin välisen yhteyden avaaminen 1870 paransivat Helsingin liikenneinfrastruktuuria huomattavasti. Rautateiden rakentamista oli ajanut mm. J. V. Snellman (Liski et al. 2013:36). Venäjälle radan rakentamisen perusteet olivat sotilaalliset (sotajoukkojen nopea kuljettaminen) ja poliittiset. Lisäksi rata toi myös vientimarkkinoita venäläiselle viljalle, sillä Suomessa oli nälkävuodet vuosina 1866–1868 (Turpeinen 2004:9). Radan rakentamisen mahdollisti halpa työvoima. Rautatien itälaidalla oli matalia puutaloja vielä 1870-luvulla – kivitalojen rakentaminen voimistui alueella rautatieaseman valmistumisen (1862) myötä ja Rautatien torista alkoi muodostua kaupungille toinen keskusaukio.

Hämeenlinnan radan alkuperäisiä asemia olivat Tikkurila, Järvenpää, Hyvinkää, Riihimäki ja Turenki. Junayhteydet laajenivat myös muualle Suomeen 1800-luvun lopulla (Kovero 1955b:251). VR:n, alkuaan Suomen Valtion Rautateiden, historia alkaa samoin vuodesta 1862. Helsingin vanha rautatieasema valmistui vuonna 1861 ja Pasilan vanha asema vuonna 1891. Helsingin vanhan rautatieaseman suunnitellut ruotsalainen Carl Albert Edelfelt oli matkustellut Englannissa vuonna 1859 ja asemaa onkin pidetty Tudor-tyylisenä – vaikutteina on saattanut olla myös Peterhofin (Helsingissäkin toiminut ark. Nicholas Benois) rautatieasema sekä ruotsalaissyntyisen, Vaasassa toimineen Carl Axel Setterbergin arkkitehti (Valanto 1982). Vuonna 1900 junarataa oli Suomessa 3300 km ja vuonna 1938 jo 7860 km – vuonna 2017 rataverkon pituus oli tätä lyhyempi. Junarata toi Helsinkiin muitakin kaupunkikuvallisia muutoksia: esimerkiksi keskustan ratapiha jätti laajentuessaan alleen osan Töölönlahdesta.

Kondratievin (1925) toiseen pitkään sykliin liittyvällä rautateiden rakentamisella ja valmistumisella oli tärkeä merkitys Suomen teollisuuden, logistiikan, postin kulun ja kaupan kehitykselle (mm. voin vienti) – yhdessä samaan aikaan tapahtuneen talouselämän vapauttamisen kanssa (Ray 1988; Turpeinen 2004:185,193). Teollisuudessa erityisesti metalliteollisuus vahvistui. Myös vaunuja (1869) ja vetureita (1874) ryhdyttiin valmistamaan Suomessa (Turpeinen 2004:174). Ensimmäiset veturit kuitenkin tulivat Birkenheadista, Manchesteristä ja Glasgow:sta ja vaunut Englannista, Berliinistä ja Görtzistä (Turpeinen 2004:174). Pietarin radan rakentamiseen liittyi myös kalliolouhinta- ja sillanrakennusurakoita, mikä oli omiaan vahvistamaan rakennusalan osaamista Suomessa.

Samoin kotimaan- ja ulkomaanmatkailun edellytykset paranivat matkanteon nopeutuessa. Pietarin kautta Helsinkiin levisi venäläis- ja eurooppalaisperäisiä uutuuksia. Myös Pietari kasvoi samaan aikaan voimakkaasti teollistumisen, maaorjuuden lakkauttamisen (1861) ja Venäjän rautatieinvestointien ansiosta.

Helsingin satamista Pohjoissatama on peräisin jo 1640-luvulta. Läheisessä Tervasaassa kauppiat varastoivat ulkomaille vietävää tervaa. Helsinki olikin Suomen ensimmäinen tervakaupunki (Aalto 2012b:119–120). Mantereeseen myöhemmin sillalla kytketyssä Tervasaassa on säilynyt entinen terva-aitta (rak. 1805) ja siinä on jo vuodesta 1967 ollut ravintolatoimintaa, mm. ravintola Savu vuodesta 2007. Eteläsataman rakentaminen alkoi vuonna 1813. Pohjoissatamaan valmistui suora rantakatu vuonna 1844 ja samana vuonna Pohjois- ja Eteläsatama yhdistettiin kanavalla (Tukkimäki 2009:112). Kanava-ajatus oli Ehrenströmin ja Engelin (Meurman 1969) ja viittaa kaupunkirakennustaiteellisesti mm. Pietariin. Kanavaa tosin oli ehdottanut Augustin Ehrensward jo vuonna 1749. Kanavasta tehtiin kapea ja matala, koska sen tarkoituksena oli välittää soutuveneliikennettä. Kanava on säilynyt 1940–1960-lukujen täyttösuunnitelmista huolimatta. Helsingin keskusta-alue puurakennuksineen ei kuitenkaan soveltunut hyvin mekaaniselle teollisuudelle ja satamatoiminnoille, vaan suuret uudet teollisuuslaitokset ja uudet satamat sijoittuivat rakennetun kaupungin ulkopuolelle. Vuonna 1863 avattiin Sörnäisten satama. Satamaan rakennettiin samalla raideyhteys, varastoja ja nosturit. Rata kulki Sörnäisiin nykyisen Teollisuuskadun ja radasta yhä nimellään muistuttavan Junatien kohdalla. Sivuraiteita rakennettiin 1800-luvulla myös mm. VR:n konepaja-alueelle vuonna 1874. Höyrylaivaliikennettä kehitettiin perustamalla osin Venäjän valtionvaroilla Eteläsuomalainen höyrylaiva-yhtiö, joka liikennöi Helsingistä Pietariin ja Lyypekkiin (Klinge 2012a:415). Suomessa laivaliikenneyhteyksiä paransi myös Saimaan kanava (1856).

Katajanokan sataman rakentaminen alkoi vuonna 1878 (Karivalo 1976:134). Kaupungininsinööri Fredrik Otto Ehrströmin laatima satamaradan kaava on vuodelta 1891. Satamarata Töölönlahdelta Kampin kautta Hietalahden länsireunaa myöten Merikadun ja Puistokadun kautta Eteläsatamaan valmistui vuonna 1895. Nykyiselle Mannerheimintielle satamaradan yli rakennettiin samalla maasilta (valm. 1894), joka on nykyisin Helsingin vanhin silta. Katajanokalle rata kulki kääntösiltaa pitkin Kolera-altaan ja Katajanokan kanavan ylitse. Länsisataman perustamisesta päätettiin vuonna 1911. Eteläsatama laajeni merentäytöillä 1890-luvulla. Katajanokalle rakennettiin satamanostureita, uusi tulli- ja pakkahuone (Gustaf Nyström, 1901) sekä satamamakasiineja. Tulli- ja pakkahuone rakennettiin Lukkarisen (1990:485) mukaan linnamaiseksi Engelin Katajanokalle laatimaan keisarillisen palatsin suunnitelmaan viitaten – suunnitelman tiedettiin olleen muodoltaan roomalaisen castrumin tai keskiaikaisen linnan mukainen. Toisaalta tulli- ja pakkahuoneen sommitelmassa on samaa myös Eteläsataman Wanhan Kauppahallin kanssa (Ilonen 1990:78). Puolan satamakaupunki Gdanskin kauppahallissa (valm. 1896) on myös samaa näköä. Tulli- ja pakkahuoneen uusi rakennus korvasi vanhan Meritullintorin kulmassa sijaitsevan tulli- ja pakkahuoneen (ark. Carl Albert Edelfelt, 1854). Sitä ennen tulli- ja pakkahuone oli toiminut Mariankatu 3:ssa sijaitsevassa rakennuksessa (saksalaissyntyinen ark. Samuel Berner ja Johan Christopher Hillert, 1765). Mariankadun tulli- ja pakkahuone on kantakaupungin toiseksi vanhin rakennus ja katulinjasta irrallaan seisovana edustaa J. A. Ehrenströmin asemakaavoitusta edeltänyttä epäsäännöllistä kaupunkirakennetta. Rakennus toimi valmistumisen jälkeen myös vuosikymmeniä Helsingin raatihuoneena.

Tärkein viennin ryhmä Helsingissä vuosina 1875–94 oli puutavara (Kovero 1955a:276). Suomi oli tuohon aikaan resurssiperustainen, muualta tuotua teknologiaa hyödyntävä ja standardinomaisia teollisuustuotteita tuottava talous (Martin-Brelot & Kepsu 2010:119). Suomen paperiteollisuus alkoi voimistua höyrysahaustuksen vapauttamisen (1857) jälkeen (Korvenmaa 2009:15–16). Helsinki oli luonteeltaan enemmän tuonti- kuin vientisatama – sellaisena Suomen suurin (Kervanto Nevanlinna 2002:286). Helsingistä kuljetettiin raaka-aineita ja tavaraa sisämaahan (Tukkimäki 2009:113). Suomen ensimmäinen, ulkomaalaisvalmisteinen, jäänmurtaja otettiin käyttöön Hangossa vuonna 1889, minkä jälkeen talvi ei enää erottanut Suomea muusta Euroopasta. 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa Suomen suurin laivayhtiö oli vuonna 1883 perustettu Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö, joka oli myöhemmin perustamassa mm. Silja Line Oy:tä. Samana vuonna valmistui Harmajan majakka. Höy-

rylivojen määrä kasvoi Helsingissä voimakkaasti 1890-luvulta eteenpäin (Kovero 1955b: 248). Raideliikenteen solmukohta muodostui Helsingin päärautatieaseman läheisyyteen – VR:n makasiinit (rak. 1898–99) palvelivat lastaustoimintaa. Helsingistä länteen vievä Rantarata valmistui vuonna 1903.

Helsingin pääliikenneväylille (viertotiet) tuli sepelilaskos 1860-luvulla (Hakkarainen & Putkonen 1995:14), se ei kuitenkaan kestänyt sääätä ja vilkastunutta liikennettä (Turpeinen 1995:121). Asfaltti-päällysteiden käyttö alkoi Helsingissä 1870-luvulla, kun Aleksanterinkadun jalkakäytäviä päällystettiin kokeeksi valuasfaltilla. Asfaltoituja jalkakäytäviä oli Helsingissä vuonna 1892 kuitenkin vasta 10 kilometriä (Turpeinen 1995:119). Helsingin ensimmäiset jalkakäytävät olivat valmistuneet 1830-luvulla. Keskeisiä katuja oli kivetty mukulakivin 1830-luvulta (Lilius 1984:11). Asfaltointikokeiluista huolimatta nupukivipäällysteetkin olivat kuitenkin 1800-luvun lopulla kuitenkin vasta nousemassa suosioon (ensimmäinen käyttö 1889) – niiden suunnittelussa haettiin oppia mm. Tukholmasta, Berliinistä ja Pariisista (Salonen & Schalin 2011:6,61).

Paikallisjunaliikenteen katsotaan alkaneen vuonna 1886, välillä Järvenpää–Helsinki (Tukkimäki 2009:114). Nyky-Helsingin asemista Malmin asema avautui vuonna 1871, Oulunkylä 1873 ja Pukimäki 1886, nyky-Vantaan asemista Rekola 1886 ja Korso 1889. Hevoset olivat pitkään Helsingissä tärkein paikallisliikenteen väline – hevosalleja on kantakaupungissa säilynyt Kruununhaassa (Kruununhaan maneesi, rak. 1830-l.), Kaartinkaupungissa (Kaartin maneesi, rak. 1875–77), sekä joidenkin korttelien sisäpihoilla (esim. Punavuorenkatu 16, rak. 1906). Ensimmäiset polkupyörät tulivat Suomeen 1860-luvulla. Helsingin ensimmäinen polkupyöräkauppa avautui vuonna 1884. Pyöräilyn suosio alkoi kasvaa 1800-luvun lopulla. Hevosomnibussit aloittivat toimintansa vuonna 1885, mutta liikennöinnin käynnistäneen yrittäjän Daniel Fraserin toiminta päättyi nopeasti. Vuonna 1888 alkoi liikennöidä toinen yksityinen toimija (välillä Kaivopuisto–Töölö), Helsingin Omnibus Osakeyhtiö (per. 1887), joka oli HKL:n edeltäjä, sillä se ostettiin kaupungille vuonna 1913, koska voittoa tavoitellut yhtiö ei tuottanut palveluita työväen esikaupunkeihin (Tolmunen 2016:129). Hevosvetoiset vaunut siirtyivät raiteille ensimmäisen kerran 1891. Saksasta tuodut sähköraitiovaunut aloittivat liikennöinnin alle kymmenen vuotta myöhemmin, vuonna 1900 – aiemmin kuin Tukholmassa. Hevosvetoisille raitiovaunuille rakennettiin puisia halleja Töölöön ja Vallilaan. Ensimmäinen moottoripyörä tuotiin Suomeen vuonna 1895 ja ensimmäinen auto Helsingissä nähtiin vuonna 1899. 1900-luvun alussa Helsinkiin tulivat myös ensimmäiset kuorma-autot.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 7.) on lueteltu Helsingin liikennejärjestelmän kehittymisen merkkipylväitä 1640-luvulta 1800-luvun lopulle.

Liikennehanke	Vuosi
Pohjoissatama	1640-luku
Eteläsataman rakentamisen aloittaminen	1813
Keskeisille kaduille mukulakivipäälyste	1830-luku
Pohjoissataman rantakatu ja Pohjois- ja Eteläsatamat yhdistänyt kanava	1844
Sörnäisten satama	1863
Asfaltointikokeiluja	1870-luku
Helsinki-Pietari-rautatie	1870
Nyky-Helsingin asemista Malmin, Oulunkylän ja Pukinmäen asemat avautuvat	1871, 1873, 1886
Sivuraiteet VR:n konepaja-alueelle	1874
Katajanokan sataman rakentamisen aloittaminen	1878
Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö	1883
Harmajan majakka	1883
Helsingin ensimmäinen polkupyöräkauppa	1884
Hevosomnibussit	1885
Paikallisjunaliikenteen alkaminen	1886
Suomen ensimmäinen jäänmurtaja	1889
Nupukivipäälysteiden tulo	1889
Öljysatama Sörnäisiin	1889
Eteläsataman laajentaminen merentäytöillä	1890-luku
Pasilan vanha rautatieasema	1891
Hevosvetoiset raitiovaunut raiteille	1891
Satamarata Töölönlahdelta Eteläsatamaan	1895
Suomen ensimmäinen moottoripyörä	1895
Helsingin ensimmäinen auto	1899

Taulukko 7. Vironniemen Helsingin liikennejärjestelmän kehittyminen ennen teollistumista ja teollistumisen aikana.

3.1.2 Uuden infrastruktuurin omaksumista

Muun infrastruktuurin osalta Helsingin ensimmäinen höyrykone otettiin käyttöön vuonna 1853 Hakaniemessä Carl Ramstedtin ja englantilaisen Nicolai Smithin toimesta. Kuitenkin myös perinteiset voimanlähteet säilyttivät asemansa. Vesivoimaa tuotettiin Vanhankaupunginlahdella ja tuulimyllyjä oli mm. Vilhovuorella (Andsténin fajanssi- ja kaakelitehtaan mylly 1870-luvulla) ja Kaivopuistossa (peilitehtailija Elias Strömbergin mylly, rak. 1835). Vanhankaupungin vesivoimalaitos valmistui vuonna 1877. Venäjän keisarikunnan Lennätinlaitoksen sähköinen lennätinlinja Helsingin ja Pietarin välillä valmistui vuonna 1855 saksalaisen Siemens & Halske -nimisen yrityksen (nykyisen Siemensin edeltäjä) toteuttamana ja yritys aloitti toimintansa Suomessa 1898. Lennätinyhteydet Suomesta Ruotsiin valmistuivat vuonna 1877 ja 1883 (Kovero 1955b:266). Lennätin nopeutti tiedonkulkua. Postinkulun osalta otettiin vuonna 1856 käyttöön postimerkit. Helsingin ensimmäinen kaasulaitos Helsingin Kaasuvalaistusosakeyhtiö aloitti vuonna 1860. Kaasulaitos toimi nykyisen Postitalon paikalla. Kaasutehtaan suunnitelleet insinöörit olivat saksalaisia. Kaasulaitos oli yksityinen, kaupungille se siirtyi vuonna 1901. Kaasua käytettiin lämmitykseen, keittämiseen ja valaistukseen. Keskeinen vaikuttaja kaasulaitoksen perustamisen taustalla oli suomenvenäläinen kauppaneuvos Nikolai Kiseleff. Kaasulla toimiva katuvalaistus alkoi vuonna 1861. Ensimmäinen kaasulla valaistu katuosuus oli vuonna 1860 Itäisen Heikinkadun, eli nykyisen Mannerheimintien, eteläosassa. Tätä ennen oli käytössä ollut öljylamppuja. Alppilan suorakulmainen, nimensä mukaisesti linnamainen, jyrkä ja kivistä rakennettu, vesilinna (suun. Endre Levke & Rubert Huber) otettiin käyttöön samana vuonna kuin vesi- ja viemärlaitos, 1876. Tukholmassa vesilaitos oli valmistunut vuonna 1861 – samana vuonna senaatti teki ehdotuksen vesijohdon rakentamisesta Helsinkiin (Turpeinen 1995:223). Muualla Euroopassa

nykyaikainen vesilaitostoiminta oli saatu alulle Lontoossa 1830-luvulla ja Saksassa 1840-luvulla (Asola 2003:24). Helsingissä vesi pumpattiin vesilinnaan Kuninkaankartanonsaarelta, Vantaanjoen suulta. Tätä ennen ja vielä pitkään tämän jälkeen Helsingissä oli käytössä kymmeniä yleisiä talousvesikaivoja, ydinkeskustassa mm. Erottajalla ja nykyisellä Kolmen Sepän aukiolla. Jälkimmäinen kaivorakennus sijaitsee nykyisin Kaisaniemen kasvitieteellisessä puutarhassa. Osa kaivorakennuksista oli arkkitehtien (mm. Theodor Höijer) suunnittelema. Vesiklosetteja Helsinkiin saatiin jo 1880-luvulla, mm. Suomen Pankkiin ja Grönqvistin taloon vuonna 1882 (Heikkilä-Kauppinen 2012:334). Niiden rakentamista kuitenkin vastustettiin, koska ulosteet laskettiin vesikloseteista aluksi puhdistamattomina mereen (Turpeinen 1995:83–84). Helsingin ensimmäinen vesivessa oli otettu käyttöön Lapinlahden sairaalassa, mutta ne alkoivat yleistyä vasta 1880-luvulla. Jätevesiä laskettiin usein pihoille ja kaduille (Turpeinen 1995:263).

Helsingin Puhelinyhdistys, Elisa Oyj:n edeltäjä, aloitti toimintansa vuonna 1882. Varhain puhelimia otettiin käyttöön Kiseleffin talossa ja Grönqvistin talossa. Samana vuonna otettiin käyttöön myös ensimmäinen yleisöpuhelin. Puhelintiheys oli Helsingissä kansainvälisestäikin vertailtuna varsin korkea jo vuonna 1895 (Turpeinen 1981:551).

Sekä puhelinkeskustoiminnan että sähköyhtiötoiminnan pioneeri Helsingissä oli yksityinen toimija, lennätinlaitoksella aiemmin työskennellyt Daniel Johannes Wadén. Kilpailijoitakin Wadénilla oli – molemmissa tapauksissa. Puhelinkeskustoiminnan aloittamiseen tarvittavat laitteistot Wadénille toimitti Ruotsissa toiminut Bell-yhtiö ja myös rakennustöiden englantilainen johtaja tuli Bell-yhtiöstä Ruotsista. Puhelinverkko laajeni varsin nopeasti pääkaupunkiseudulla 1880-luvulla ja Etelä-Suomessa 1890-luvulla, mikä merkitsi merkittäviä ajansäästöjä (Turpeinen 1981:61–62,545).

Helsingin ensimmäinen sähkölaitos avattiin vuonna 1884 Pohjoisesplanadilla Grönqvistin talossa. Sähkökäyttöinen katuvalaistus otettiin käyttöön ensimmäisen kerran vuonna 1884. Sähkövaloa käytettiin Suomessa ja Pohjoismaissa kuitenkin ensimmäisen kerran Finlaysonin kutomosaliissa Tampereella vuonna 1882 Finlaysonin tehtaanomistajan, Pietarista Tampereelle muuttaneen Wilhelm von Nottbeckin pojan, Carl von Nottbeckin ansiosta. Hän oli työskennellyt 1870-luvun lopulla Thomas Alva Edisonin palveluksessa. Tätäkin ennen, vuonna 1878, oli Carl Kämp valaissut sähköllä ravintolansa puutarhaa Kaivopuistossa (Heikkinen-Kauppinen 2012:342) ja vuonna 1877 professori Karl Selim Lemström ja Martin Wetzter olivat kokeilleet sähkövalaistusta.

Ensimmäiset hissit asennettiin Helsinkiin 1800-luvun lopulla – matkustajahissi oli kehitetty Yhdysvalloissa 1852. Ensimmäinen sähköhissi asennettiin Helsingin Säästöpankin taloon 1891 (Heikkilä-Kauppinen 2012:344). Sähköä ryhdyttiin 1900-luvun alussa käyttämään voimanlähteenä myös tehtaissa höyrykoneiden sijaan (Hakkarainen & Putkonen 1995:33). Helsinki sai julkisen sähköyhtiön vuonna 1909. Suvilahden voimalaitos valmistui samana vuonna. Helsinkiin rakennettiin uusia sähköasemia, mm. Kasarmintorille 1910 (laaj. 1931) sekä Töölöön ja Kallioon vuonna 1911. Suvilahden voimalaitoksen ja kaikki kolme sähköasemaa suunnitteli arkkitehti Selim A. Lindqvist. Näistä Kallion sähköasema on purettu. Kampissa toimi sähköasema entisessä paloasemarakennuksessa vuosina 1924–1939, jolloin sen pohjoispuolelle valmistui uusi sähköasema, jota Alvar Aalto vielä laajensi Sähkötaloksi (1973). Sähkölaitoksen kunnallistaminen oli kansainvälisten ja kotimaisten esikuvien mukaista. Kilpailulla nähtiin myös haittoja, kuten päällekkäistoiminnan lisäkustannukset, jotka kasautuivat sähkön kuluttajan harteille ja ehkäisivät täten sähkön käytön yleistymistä. Lisäksi yksityiset sähköasemat olivat pieniä, ja toimintaan haluttiin myös kunnallista valvontaa turvallisuussyistä (mm. avosähköjohdot, luvattomat keskuksot) (Turpeinen 1984:56–57). Osakeyhtiöiden fuusioita oli tosin jo tapahtunut ennen kunnallistamistakin.

Helsinki sai vakinaisen palokunnan vuonna 1861, vapaapalokunnan vuonna 1864 ja Helsingin VPK:n talo valmistui vuonna 1889 osoitteeseen Hakasalmentie 3 arkkitehti Theodor Höijerin suunnitelman

pohjalta. Sen arkkitehtoniset vaikutteet tulivat juhlasalin osalta Berliinin kaupungintalosta ja julkisivun osalta mm. Helsingin ritarihuoneesta ja arkkitehti H. D. Heidenreichin talosta (1860–61) Pietarissa (Viljo 1985:89–95). Helsingillä oli toki tätäkin ennen ollut palokalustoa (ks. Turpeinen 1995:37).

Monessa mielessä Helsinki omaksui 1800-luvun jälkipuoliskolla kohtuullisen nopeasti ulkomaisia innovaatioita, jos otetaan huomioon Helsingin maantieteellisesti varsin perifeerinen sijainti, tuon ajan huonot liikenneyhteydet ja Suomen yleinen kehitystaso. Suomen kaupungit, Helsinki etunenässä, toimivat Suomen modernisoinnin moottoreina, jotka innovaatioiden diffuusioteorioiden (ks. Everett 1962; Crain 1966) tavoin välittivät uudistuksia Euroopan suurkaupungeista muualle maahan. Osamista, teknologioita, inspiraatiota ja toimintamalleja toivat Suomeen ulkomailta muuttaneet yrittäjät sekä ulkomailla opiskelleet, työskennelleet ja vierailleet kunnianhimoiset suomalaiset tiedemiehet, virkamiehet ja yrittäjät (ks. Hietala 1987; Bell & Hietala 2002). Höyrylaiva- ja raideliikenteen kehittyminen 1800-luvulla kytki Helsingin aiempaa tiiviimmin osaksi eurooppalaisten kaupunkien verkkoa.

3.2 Elinkeinoelämän ja palvelutarjonnan kehittämisestä

3.2.1 Teollisuuskaupungin synty

Teollisuustoimintaa sijoittui 1800-luvulla Töölönlahdelle, Arabiaan, Punavuoreen ja Hietalahteen sekä Sörnäisiin Pitkäsillan pohjoispuolelle. Töölönlahdella toimi Feodor Kiseleffin perustama Töölön sokeritehdas vuodesta 1823 aina 1960-luvulle. Paikalle oli tätä ennen perustettu tiilitehdas, jota myös johti samainen Kiseleff. Alun perin sokeritehdas oli perustettu vuonna 1806 Senaatintorin laidalle, mutta siirtyi vuoden 1808 tulipalon jälkeen tiukentuneiden paloturvallisuusmääräysten takia pois keskustasta. Nykyisen Postitalon paikalle sijoittui 1860-luvulla kaasulaitos. Arabiassa aloitti vuonna 1873 sijaintipaikkansa mukaan nimetty Arabian fajanssi- ja posliinitehdas – yritys, joka käytännössä perusti suomalaisen taideteollisuuden – tosin oli Suomesta jo aiemmin tullut mm. taitavia jalokivi-, kulta- ja hopeaseppiä; Pietarissa heitä toimi 1840-luvulla satoja. Esimerkiksi Fabergén työnjohtaja Hiskias Pendin oli suomalainen ja hän palkkasi yritykseen useita maanmiehiään. Helsingissäkin oli toiminut jo vuodesta 1848 Sundmanin tapettehdas, joka valmisti ranskalaistyyllisiä tapetteja. Tehtaan toiminta jatkui aina vuoteen 1880, loppuaikoina venäläisen Ivan Jegorov Jurjeffin alla. Tamperella ja Forssassa toiminut Finlayson (per. skotlantilainen James Finlayson 1820-luvulla) oli myös varhainen, joskin ulkomailta mallinsa tuonut, teollista muotoilua harjoittanut yritys Suomessa.

Punavuoreessa oli aluksi mm. panimo- (Sinebrychoff v. 1820) ja makeisteollisuutta (Fazer v. 1897) sekä höyrysaha (1864–94). Hietalahden telakkateollisuus käynnistyi vuonna 1865. Ruoholahden läheisyyteen sijoittui Fennian tupakkatehdas vuonna 1899. Valion tehdas sijoittui myöhemmin Hietalahdenrantaan.

Sörnäisiin, nykyisen Sörnäisten rantatien ja Hämeentien varrelle, nykyisen Merihaan alueelle ja Siltasaaressa sijoittui mm. metalli- ja konepajateollisuutta sekä elintarviketeollisuutta. Sörnäisissä toimi myös saha vuodesta 1883. Hermannin nykyisen tukkukauppa-alueen varhaista teollisuutta oli mm. panimoteollisuus (Södernäs Ölbryggeri, per. 1864) ja makeisteollisuus (Ab Blomqvist Co Oy, per. 1905). Pauligilla oli toimintaa ensin vaihtelevissa sijainneissa, sitten vuodesta 1904 pitkään tehdas Katajanokalla, mistä tehdas siirtyi Vuosaareen 1960-luvun lopulla.

Päivälehtien ja kirjojen paino- ja kustannustoimintaa oli aivan kaupungin ytimessä. August Schau-
manin perustama Hufvudstadsbladet alkoi ilmestyä 1864, lehti toimi useissa sijainneissa, mutta ra-
kennutti toiminnoilleen myöhemmin näyttävän, tornilla varustetun painotalon (ark. Wäinö Gustaf
Palmqvist, 1926) Mannerheimintielle. Uuden Suomen edeltäjä, professori Georg Zacharias Forsma-
nin ystävineen perustama Uusi Suometar alkoi ilmestyä vuonna 1869 (Suometar v. 1847) ja nykyisen
Sanoma Oyj:n julkaiseman Helsingin Sanomien edeltäjän Päivälehdessä ensimmäinen numero ilmestyi
vuonna 1889. Lehden perustivat Eero Erkko, Arvid Järnefelt ja Juhani Aho. Päivälehdessä toiminta
laajeni ajan myötä kattamaan koko Ludviginkadun eteläpuolen. Oy Weilin & Göös muutti Jyväsky-
lästä Helsinkiin vuonna 1883 ja Kustannusyhtiö Otava perustettiin vuonna 1890. Samoin pienteolli-
suutta (vaatteet, elintarvikkeet) oli pitkään ydinkeskustassa. Teollinen rakentaminen oli Helsingissä
1800-luvulla arkkitehtonisesti pääosin varsin hillittyä. Tiilisiä teollisuus- ja satamarakennuksia ei
kustannussyistä yleensä rapattu.

Suomen ensimmäinen yleinen teollisuusnäyttely järjestettiin Helsingin Kaivopuistossa vuonna 1876
– myös tieteet ja taiteet olivat esillä. Näyttelypaviljongin oli suunnitellut arkkitehti Theoder Höijer –
vaikutteet tulivat mm. Lontoon kristallipalatsista (1851) (Viljo 1985:117).

Vuosina 1860/62 Helsingin teollisuuslaitoksista ainoastaan Sinebrychoffin panimo ylsi työpaikka-
määrältään Suomen 30 suurimman teollisuusyrityksen joukkoon (Hjerpe 1979:166–167). Vuonna
1874 Helsingissä oli kahdeksan tehdasta, joissa oli yli 100 työntekijää (taulukko 8.). Lähellä sataa oli
myös Wilhelm Andstenin fajanssi- ja kaakelitehdas (per. 1842, 99 työntekijää v. 1876) Sörnäsissä.
Osa näistä kahdeksasta tehtaasta vaikutti Helsingin teollisuudessa pitkään. Esimerkiksi Osbergin teh-
das liittyi vuonna 1892 Siltarakennustehtaaseen, josta muodostui Kone ja Siltarakennus Oy, jonka
osake-enemmistön Wärtsilä osti vuonna 1934 ja joka fuusioitiin Wärtsilään vuonna 1938. Tätä ennen
Kone ja Siltarakennus oli ostanut mm. Abloyn, Hietalahden laivatelakan, merkittävän turkulaisen,
skotlantilaistaustaisen telakkayhtiön Chrichton-Vulcan Oy:n ja konkurssiin menneen Kotkan Kone-
paja Oy:n. J. D. Stenbergin pojan tehdas (kuva 28.) toimi Helsingissä kauan. Sekin fuusioitiin lopulta
Wärtsilään, tosin vasta vuonna 1980. VR:n konepajalla oli Helsingissä toimintaa 1860-luvulta alkaen,
sijaiten aluksi keskustassa. Pasilassa konepaja toimi vuodesta 1903 aina 1990-luvulle asti. Arabialla
oli Helsingissä tuotantoa aina 2010-luvulle. Borgströmin tupakkatehtaalle rakennutettiin Kruununha-
kaan uudet tilat vuonna 1908 (ark. Theodor Decker), tehdas myytiin vuonna 1919 ja se lakkautettiin
vuonna 1928. Rieksin tapettitehdas sen sijaan muutti Pietariin vuonna 1885 Venäjän tullipolitiikan
takia. Osa sen työntekijöistä jatkoi samana vuonna perustetussa Hietaniemessä sijainneessa Sandud-
din tapettitehtaassa. Rieksin Siltasaareen sijainneeseen tehdasrakennukseen muutti sirkus. Siltasaa-
ressa oli sen seurauksena myös maneesi.

Monet Helsingin teollisuusyritysten perustajista oli syntyperältään tai perhetaustaltaan ulkomaalaisia.
Edellisistä näihin lukeutuvat ruotsalaisen poika O. Osberg, Tallinnasta Helsinkiin muuttanut August
Baden ja saksalainen Georg Rieks. Osberg & Badenin konepajan paikalla oli 1850-luvulla toiminut
ajoneuvotehdas, jonka toinen perustaja oli Ruotsista Helsinkiin muuttanut, jo aiemmin mainittu eng-
lantilainen Nicolai Smith. Arabian tehtaan perusti tytäryhtiökseen ruotsalainen keramiikkatehdas
Rörstrand. Nikolai Sinebrychoff oli venäläinen ja Gustav Paulig (Oy Gustav Paulig Ab, per. 1876)
saksalainen. Sörnäisten panimon (per. 1864) perustaja Johan Kasper Kröckel oli saksalainen. Helsin-
kiin perustivat 1880- ja 1890-luvuilla panimot myös ruotsalaiset Carl Abraham Robsahm ja Johan

Tehdas	Työntekijöiden määrä	Sijainti ja perustamisvuosi
Osberg & Baden konepaja	612	Näkin alue, 1853
J. D. Stenbergin ja Poikain konepaja	213	Hakaniemi, 1860-luku
Rieksin tapettitehdas	200	Siltasaari, 1858
Valtionrautateitten konepaja	179	Kluuvi, 1860-luku
Hietalahden laivatelakka	174	Hietalahti, 1865
Tollander & Klärichin tupakkatehdas	160	Kluuvi, 1840
Borgströmin tupakkatehdas	142	Kruununhaka, 1834
Arabian posliinitehdas	110	Arabia, 1874

Taulukko 8. Yli sata henkilöä Helsingissä työllistäneet tehtaat vuonna 1874. (Waris 1950).



Kuva 28. Teollisuutta ja asutusta rinnakkain Hakaniemessä vuonna 1908. John Stenbergs Maskin-Fabriks A. B. Taustalla Helsingin työväentalon torni. (I. K. Inha).

August Pehrsson (BeerFinland.com 2018). Feodor Kiseleffin ja Feodor Tschetschulinin isät olivat venäläisiä, kuten aiemmin mainittiin. Feodor Kiseleffin pojista kaksi jatkoi tehtailijoina. Karl Fazerin isä sveitsiläinen – itse hän oli ollut opiskelemissa kondiittoriksi Pietarissa, Berliinissä ja Pariisissa. Myös kahden muun helsinkiläisen leipomoyrityksen, Christian Mennin konditorian (1810-luku) ja (Florine Theodor) Catanin konditorian (1830-luvun alku-1917) perustajat olivat sveitsiläisiä. Helsingin ensimmäisistä makkaratehtailijoista Karl Ludvid Knief ja Albert Otto Seek olivat saksalaisia. Tilgmannin kirjapainon (1869) perustaja Ferdinand Tilgmann oli samoin saksalainen. Tupakkatehdas Fennian (per. 1899) pani alulle kreikkalainen Achilles Kyriaco Christides. Tehtaalla oli vuodesta 1913 suuret toimitilat (ark. Valter Jung & Emil Fabritius) Ruoholahdenkadulla. Merkittävän helsinkiläisen meijerin, Maanviljelijäin maitokeskus Oy:n (1878), perusti tanskalainen Julius Moldenhwer.

1800-luvun jälkipuoliskon merkittävistä ravintoloitsijoista ja hotellinpitäjistä jo edellä mainitun Louis Kleinehin lisäksi Karl König (Hotelli Kämpin jatkaja) oli saksalainen ja Jean Meijer (Hôtel de

Poste) alankomaalainen. Uransa aikana Kleineh perusti Hôtel St. Petersbourgin, johti Hotelli Seura-huonetta, hoiti Kaivuhuonetta, perusti Hotelli Kleinehin ja piti Nya Teaternin ravintolaa Operakällä- renia (Bonsdorff 2010). Kleinehin pojasta Oskarista tuli tunnettu taidemaalari. Helsingin ravintoloit- sijoiden joukossa oli myös runsaasti ruotsalaisia – kokkeina oli mm. saksalaisia, ranskalaisia ja venä- läisiä (Hirn 2007:20). Kappelia piti 1800-luvun jälkipuoliskolla liettualainen Josef Wolontis (Hirn 2007:97). 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa Helsingissä useita ravintoloita luotsanneen Wil- helm Noschiksen isä oli puolalainen.

Myös muilla palvelualoilla toimi ulkomaalaisia. Tietävästi ensimmäinen Helsingissä ammattivalo- kuvaajana työskennellyt henkilö oli tanskalainen Petter Christoffer Liebert. Valokuvausalalla harjoitti ammattia vuodesta 1877 norjalainen Daniel Nyblin – hänen valokuvaamossaan aloitti uransa mm. Signe Brander, joka dokumentoi vuosina 1907–13 muinaismuistolautakunnalle Helsingin katoavia puutaloja. Nyblin oli tullut Suomeen vuonna 1876 työskennelläkseen tanskalaisen Charles Riisin va- lokuvausateljeessa (per. 1871), oman ateljeen hän oli perustanut 1877. Nissen-keijun taustalla on tanskalaisen Christian Carl Nissenin Helsinkiin vuonna 1891 perustama optikkoliike.

Helsingin vesijohtoverkkoa rakentamaan tuli vuonna 1872 sveitsiläissyntyinen insinööri Robert Hu- ber, suunnitelmia laati norjalaissyntyinen, Hannoverissa asunut ja vuonna 1860 Suomeen muuttanut insinööri Endre Lekve. Ennen Helsinkiä Huber oli rakentanut vesijohtoja Kölnissä, Bochumissa ja Wienissä. Hänen yhtiönsä toimi Berliinissä. Helsingin ensimmäiset vedellä huuhdeltavat vessat olivat kuitenkin valmistuneet jo vuonna 1841 Lapinlahden sairaalaan. Suomen Pankin rakennukseen saatiin vesiklosetit vuonna 1883.

Rakennusalan urakoitsijoista hyvin monet olivat 1800-luvulla venäläistaustaisia: mm. Nikolai Koros- tileff, Jegor Uschakoff ja Jakov Tschernischeff. Lisäksi monet suomalaiset yrittäjät olivat opiskelleet ulkomailla – kuten esimerkiksi Johan Sternberg Hannoverissa ja Karlsruheessa.

Ulkomaalaisten osuutta kaupan ja teollisuuden yrittäjissä selittävät pitkät perinteet (esim. saksalaiset kauppiaina), Suomen hallinnollisesta asemasta osana Ruotsia ja sittemmin osana Venäjää seurannut kansainvälisyys, suomalaisten keskimääräisesti heikosta sosioekonomisesta asemasta johtuneet yri- tystoiminnan aloittamisvaikeudet, elinkeinovapautta rajoittanut ammattikuntalaitos (vuoteen 1868) ja rajallinen kaupan ja ammatin vapaus (vuoteen 1879) sekä Suomen elinkeinoelämän kehittymättö- myyden vuoksi ulkomaalaisille yrittäjille tarjoutuneet liiketoimintamahdollisuudet. Ulkomaalaisilla yrittäjillä oli suomalaisia enemmän pääomaa, tuotanto- ja liiketoimintaosaamista ja Suomen markki- nat eivät olleet satureituneet – Suomessa oli liiketoimintamahdollisuuksia, joita tultiin hyödyntä- mään. Suomen elinkeinoelämä hyötyi suuresti ulkomaalaisista sijoittajista ja yrittäjistä. Vaikka ulko- maalaistaustaisten yrittäjien rooli olikin korostunut, Helsingissä toimi kuitenkin myös runsaasti hel- sinkiläisiä ja muualta Suomesta tulleita yrittäjiä.

Vaikka valtion rooli olikin 1800-luvulla liike-elämässä vähäinen, niin joitakin valtionyrityksiä toimi Helsingissäkin: Valtionrautateitten konepaja. Valtionyhtiöt yleistyivät 1800-lukuun nähden 1900-lu- vulla kansainvälisestikin – yksityisen sektorin epäonnistumisten ja ideologisten syiden takia (Came- ron & Neal 2003:335).

Vuosisadan lopulla, 1890/91, kolmenkymmenen työpaikkamäärältään suurimman suomalaisen teol- lisuusyrityksen joukossa oli kuusi helsinkiläistä yritystä: Helsingin laivatokka, Arabia Ab, Valtion- rautateiden konepajat, Ab Sinebrychoff, Borgströmin tupakkatehdas ja Granit Ab (Hjerppe 1979:168–169).

Helsingin teollisuuden rakenne kehittyi mm. paikallisen ja ylipaikallisen kysynnän mukaisesti. Tek- nologiset innovaatiot ja ostovoiman muutokset vaikuttivat tuotteiden ja tuoteryhmien tuotantoon, tar-

jontaan ja kysyntään. Esimerkiksi Helsingin sähköteknillinen teollisuus, mm. hehkulamput, puhelimet, hissit, radiot, kaapelit, paristot, sai alkunsa sähkönjakelun aloittamisen myötä. Tämä teollisuudenala vahvistui 1920–40-luvulla. Varhaisista toimijoista merkittävin oli Ab Gottfried Strömberg (1889, sähkömoottorit). Teollistuminen synnytti Helsinkiin runsaasti uusia teollisuustyöpaikkoja, mikä puolestaan kerrannaisvaikutusten kautta johti työpaikkojen lisääntymiseen myös muilla aloilla. Tehtaiden, asuntojen ja infrastruktuurin rakentaminen lisäsi työpaikkoja rakennusteollisuudessa. Kasvava työväestö tarvitsi asuntojen ohella ruokaa, vaatteita ja muita tarvikkeita sekä palveluja. Työväestön asuinalueita kehittyi tehtaiden läheisyyteen Pitkäsillan pohjoispuolelle ja Punavuoreen. Pitkäsillan pohjoispuolella asutusta alkoi syntyä 1850-luvulla ja alueen asutus eteni voimakkaasti 1870-luvulta eteenpäin. Asuntorakentaminen oli alueella puutalovaltaista 1800-luvun lopulle saakka. Porvaristo ja työväestö eriytyivät omille alueilleen – etäisyys oli samanaikaisesti sosiaalinen ja maantieteellinen (Schulman 1990). Jo tuolloin kasautuneet historiallis-maantieteelliset merkitykset ovat yhä 2000-luvullakin havaittavissa esimerkiksi ammattiliittojen toimipisteiden sijoittumisessa Hakaniemeen. Työnantajien maisemaa puolestaan on Eteläranta 10. Pitkäsillan pohjoispuolella työväenhistoria näkyy myös mm. muistomerkeissä ja vasemmistopuolueiden (SDP ja Vasemmistoliitto) puoluetuimistojen sijoittumisessa alueelle. Hämeentien ja Sörnäisten rantatien välissä on myös säilytetty työläishistoriaan liittyviä teollisuusrakennuksia ja Alppilassa puisia työväenasuntoja. 1990-luvulla peruskorjatun Paasivuoren puistikon penkit ovat punaisia ja siellä on äänioikeuden käytöstä muistutava taideteos 'Punainen viiva'.

3.2.2 Palvelutarjonnan monipuolistuminen

Helsingin palvelutarjonta alkoi monipuolistua 1800-luvun jälkipuoliskolla sekä 1900-luvun alussa. Teollisen tuotannon ja työn lisääntyminen lisäsivät tuotteiden tarjontaa ja kysyntää. Palvelujen kysynnän kasvuun vaikutti myös Helsingin väestönkasvu sekä mm. liikenneyhteyksien parantumisen synnyttämä matkailun lisääntyminen. Työväestön kuluttamismahdollisuudet pysyivät kuitenkin varsin rajallisina. Kaupallisen tarjonnan lisääntymiseen vaikutti myös ammattikuntalaitoksen lakkauttaminen vuonna 1868 ja vuoden 1879 elinkeinovapauslaki (Hietala & Helminen 2009:101).

Helsingissä oli pitkään käyty kauppaa rakennusten kivijalkakaupoissa ja toreilla. Toritoiminnan historia ulottuu Suomessa keskiaikaisiin markkinoihin. Helsingissä perinteikkäät markkinat ovat syksyiset Silakkamarkkinat, jotka on järjestetty vuodesta 1743. Vuonna 1818 torikauppa oli siirtynyt Senaatintorilta Kauppatorille. Kampin nykyinen Narinkkatori (ven. na rynke, 'torilla') toimi 1800-luvulla juutalaisten kauppiaiden markkinapaikkana. Asutuksen leviäminen lisäsi torien määrää: Kasarmintori (n. 1824), Hietalahti (1870-luku), Rautatientori (1870-luku), Narinkkatori (1876) ja Hakaniemi (1896–97). Hakaniementorilla ja Narinkkatorilla oli aikaisemmin myös riveihin asetettuja, pysyviä torikojuja. Myös erikoiskauppa lisääntyi 1850-luvun jälkeen ja monipuolistui 1900-luvun alussa. (Hoffman 1997:375–379; Hietala & Helminen 2009:102).

Kivijalkakaupan ja torikaupan rinnalle tuli 1800-luvun jälkipuoliskolla tavaratalo- ja kauppahalli-kauppaa. Myös ravintola-, kahvila- ja hotellitoiminta piristyi. Kahvila-leipomo Ekbergin juuret ulottuvat vuoteen 1852. Vuonna 1862 avautui saksalaisen Georg Franz Heinrich Stockmannin perustama Stockmannin tavaratalo Kauppatorin laidalla. Stockmann siirtyi Senaatintorille Kiseleffin taloon vuonna 1880. Axel Hampus Dalströmin suunnittelema Ravintola Kappeli (kuva 29.) Esplanadin puistossa avautui vuonna 1867. Paikalla oli sijainnut jo aiemmin tempelimäinen kioskirakennus (ensim. rak. 1837, toinen 1842), josta Kappeli sai nimensä. Axel Hampus Dalström oli käynyt opintomatkalla Euroopassa ainakin vuonna 1861 (Sinisalo 1999:51). Kappelin edustalle rakennettiin vuonna 1881 soittolava, joka uusittiin vuonna 1887. Kappelia laajennettiin vuonna 1891. Kappelistä muodostui

merkittävä kohtaamispaikka, jossa viettivät aikaa mm. monet merkittävät kulttuurihenkilöt, kuten Eino Leino, Jean Sibelius, Juhani Aho, Akseli Gallen-Kallela, Eero Järnefelt ja Oskar Merikanto.

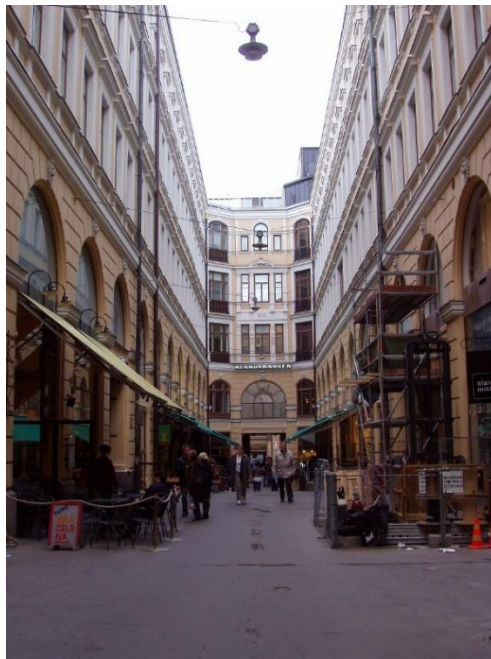


Kuva 29. Ravintola Kappeli toi teollistuvaan Helsinkiin hienostunutta palvelutarjontaa. (Miika Norppa).

Helsinkiin avattiin vuosina 1860–1899 ainakin kahdeksan hotellia. Näistä hotelleista näyttävin, Theodor Höijerin suunnittelema, liikemies F. W. Grönqvistin rahoittama Hotelli Kämp (ark. Theodor Höijer, kuva 30.) avattiin Pohjoisesplanadin varrella vuonna 1889. Kämp edusti mannermaista Grand Hôtel -tyyliä. Esimerkiksi Wienin Ringstrassella avattiin Grand Hotel Wien ja Pariisissa Le Grand Hotel vuonna 1862. Höijer oli vierailut Wienissä vuonna 1873. Kämpin ylellistä sisustusta hankittiin Pietarista ja patsaita Berliinistä. Arkkitehtoniset vaikutteet tulivat Pariisista (ranskalainen renessanssi, mm. Louvre) sekä eurooppalaisten suurkaupunkien hotelliarkkitehtuurista mm. Pariisissa, Berliinissä, Pietarissa ja Tukholmassa (Viljo 1985:144–147). Kämpin varustukseen kuului myymälöitä, juhlasali, ravintola ja viinikellari. Hotelli Seurahuoneelle (nyk. kaupungintalo) valmistui korotettu ulkoterrassi eli altaani (ark. Hugo Emil Saurén) vuonna 1889. Vastaavia altaaneja on empire-rakennuksissa Pietarissa. Vuonna 1888 Pohjoisesplanadin ja Aleksanterinkadun välille rakennettiin nk. Vanha Kauppakuja eli Wreden pasaasi (ark. Karl August Wrede, kuva 31.) mm. pariisilaista, brysseliläistä ja italialaista – Wrede oli matkustellut runsaasti – mallia seuraten. Peltola (1988:76–81) nostaa Wreden pasaasin esikuviksi erityisesti Brysselin Galleries St. Hubertin, Passage du Nordin ja Gallerie Bortierin, Genovan Galleria Mazzinin ja Milanon Galleria Vittorio Emanuele II:n. Kauppakujassa toimi 1800-luvulla myös Pariisin pasaaseihin viittaava Cafe de Passage. Kauppakujan alkuperäissuunnitelmiin kuulunut lasikate tosin jäi rakentamatta. Wreden pasaasia seurasi City-pasaasi (1910) ja Mercatorin käytävä. Gustaf Nyströmin suunnittelema, osin hygieniaperustein toteutettu Wanha kauppahalli avautui Etelärannassa vuonna 1889. Rakennuspiirustukset olivat Duisburgista, Saksasta, hallien ornamenttiikka Pariisista (Järvenpää 2007). Fazerin konditoria avasi Kluuvikadulla vuonna 1891. Vuonna 1863 avautui Hôtel de Poste puutarhoineen Mikonkadulla, vuonna 1871 Hotel Wilhelmsbad Kaisaniemessä, vuonna 1872 Hotel de Helsingfors Helenankadulla, vuonna 1877 Hôtel de Imatra Fabianinkadulla, vuonna 1880 Rautatiehotelli, vuonna 1898 Hotelli Patria Aleksanterinkadulla ja vuonna 1899 Hotelli Fennia Rautatien laidalla. Monet uudet hotellit keskittyivät Rautatieaseman tuntumaan.



Kuva 30. Hotelli Kämp toi Helsinkiin eurooppalaisen suurkaupungin tunnelmaa. Nykyinen rakennus on kopio alkuperäisestä. (Miika Norppa).



Kuva 31. Läpi korttelin Aleksanterinkadun ja Pohjoisesplanadin yhdistävä Wreden pasaasi (1888) oli osa aikansa eurooppalaista kaupunkisuunnitteluvirtausta. Wreden pasaasia ei kuitenkaan eurooppalaisten esikuviansa tapaan katettu lasikatteella. (Miika Norppa).

Korkeasaaren valmistui ravintolarakennus vuonna 1884 (ark. Theodor Höijer) ja Seurasaaren norjalaisvaikutteinen ravintolarakennus vuonna 1890 (ark. Frithiof Mieritz). Vuosina 1898 ja 1900 valmistui huvilaravintolat Luodolle ja Valkosaarelle aivan Helsingin edustalle, rakennuksia suunnittelivat Selim A. Lindqvist ja arkkitehtitoimisto Estlander & Zettergren. Luodon huvilarakennuksessa on ajalleen tyypillisiä norjalaisvaikutteita – joskaan ei läheskään siinä määrin kuin Lars Sonckin suun-

nittelemassa Villa Hällbergissä (1896) Maarianhaminassa. Luodon vaikutteet tulevatkin voimakkaammin Hangosta, missä Selim oli ollut töissä 1890-luvulla. Meren äärelle tai ylle sijoittuvat rakennukset olivat tuolloin muotia. Tunnettu esimerkki on Nizzassa sijainnut Casino de la Jetée-Promenade (1891).

Esplanadille rakennettiin 1890-luvulla nikkarityylisiä kioskirakennuksia, joita suunnitteli Euroopassa opintomatkoilla käynyt (ks. Sinisalo 1999:55–56) ja Tukholmassa opiskellut arkkitehti Theodor Decker, joka oli suunnitellut aiemmin Kaivopuistoon huviloita ja suunnitteli myöhemmin mm. Sibeliuksen rakennuksen Liisankadun pohjoispäädyssä ja Borgströmin tupakkatehtaan talon Kruununhaassa. Kioskikauppaa, esim. venäläisten kauppiaiden jäätelökauppa, käytiin myös työnnettävistä vauvuista. Esplanadi oli Helsingin näyteikkuna ja vauraan väestön ajanviettopaikka – siellä oli kesäisin mm. elävää musiikkia ja palmu- ja banaanipuita.

Ydinkeskusta rajautui omaksi kauppapaikakseen 1890-luvulla ja asuminen alkoi väistyä liike-elämän tieltä (Schulman 1990). Aleksanterinkadusta rakentui 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa merkittävä kauppakatu (Hietala & Helminen 2009:75–93). Tunnetuimpia kadun tuon ajan rakennuksista ovat julkisivultaan kokonaan kivinen Yhdyspankin talo (Gustaf Nyström, 1898), (vanhan) ylioppilastalon kanssa keskusteleva Tallbergin liiketalo (Elia Heikel & S. Michailoff, 1899), berliiniläisiä liiketaloja muistuttava, rauta-, betoni- ja teräsrakenteeltaan edistyksellinen Lundqvistin liiketalo (Selim A. Lindqvist, 1900) ja kivipintainen Vakuutusyhtiö Pohjolan talo (Gesellius, Lindgren ja Saarinen, 1901). Lundqvistin talon julkisivussa on sen käyttötarkoituksesta kertova, hansakauppiaita kuvaava keramiikkatyö sekä Robert Stigellin veistoksia, jotka liittyvät niin ikään rakennuksen toimintaan liiketalona. Lundqvistin liiketalo on puhtaasti liiketalo, ilman asuinhuoneistoja.

Helsingin kauppiat olivat jo 1500- ja 1600-luvulla usein olleet ulkomaalaistaustaisia, mm. saksalaisia, baltialaisia, hollantilaisia ja englantilaisia (Hietala & Helminen 2009:40; Aalto 2012b). Hollantilaisten läsnäolo selittyy sillä, että Ruotsilla oli kauppayhteyksiä Amsterdamiin. Näin oli monessa tapauksessa myös 1800-luvulla: kauppiassa oli muun muassa venäläisiä, saksalaisia ja ruotsalaisia (Hietala & Helminen 2009:101). Esimerkiksi vuonna 1840 pelkästään venäläisten osuus Helsingin kauppiasta oli 30,7 prosenttia (Hakala 2002) ja vuonna 1850 jopa 40,1 prosenttia (Aaltonen 2016:29). Kulkukauppiaiden joukossa oli samoin paljon venäläisiä. Muitakin kansallisuuksia oli kuitenkin edustettuna, esimerkiksi kaupan alalla toimineen Berner Oy:n (1880) perustaja, kauppias Sören Berner oli norjalainen.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 9.) on lueteltu keskeisiä kaupallisia hankkeita Helsingissä 1860-luvulta 1800-luvun lopulle.

Kaupallinen hanke	Vuosi
Stockmann (per.)	1862
Hôtel de Poste	1863
Ravintola Kappeli	1867
Hotel Wilhelmsbad	1871
Hotel de Helsingfors	1872
Hôtel de Imatra	1877
Stockmann Kiseleffin taloon	1880
Rautatiehotelli	1880
Wreden pasaasi	1888
Hotelli Kämp	1889
Vanha kauppahalli	1889
Hotelli Patria	1898
Hotelli Fennia, myöh. Grand Hotel Fennia	1899

Taulukko 9. Kaupallisia hankkeita teollistuvassa Helsingissä vuosina 1860–1899. Taulukossa mainituista hotelleista kaikki paitsi Hotelli Kämp ovat sittemmin lopettaneet toimintansa.

Suomi sai oman rahan, markan, vuonna 1860. Rahapaja aloitti toimintansa Katajanokalla vuonna 1864 Ernst Bernhardt Lohrmannin suunnittelemassa rakennuksessa. Raha sidottiin hopeaan vuonna 1865 ja kultakantaan vuonna 1874. Helsingin ensimmäinen pörssi perustettiin vuonna 1862. Vuonna 1862 aloitti myös Suomen ensimmäinen liikepankki, Suomen Yhdyspankki. Yhdyspankki toimi pitkään, mutta yhdistyi 1990-luvun pankkikriisin vaikutuksesta Kansallis-Osake-Pankin (1889) kanssa 1995 Meritaksi, joka puolestaan yhdistyi 1997 ruotsalaisen Nordbankenin kanssa ja nimi vaihtui nykyiseksi Nordeaksi vuonna 2001. Yhdyspankki oli jo aiemmin sulautunut Pohjoismaisen Osake Pankin kanssa vuonna 1920 ja ostanut Helsingin Osakepankin vuonna 1986. Nykyisen Sampo Pankin historia ulottuu vuoteen 1887, jolloin perustettiin valtiollinen Postisäästöpankki. Myös vakuutusyhtiöitä perustettiin 1800-luvun jälkipuolella: mm. Kaleva vuonna 1874, Fennia vuonna 1882, Suomi 1890 ja Pohjola vuonna 1891. Palovakuutusyhtiötoimintaa oli ollut Suomessa jo vuodesta 1816. Suomen ensimmäinen mainostoimisto, julistepaikkoja välittänyt Finlands Allmänna Annonsbyrå A. Källgren, perustettiin samaten 1880-luvulla. Helsingin ensimmäiset näyteikkunat tulivat Stockmannin entiseen toimitilaan, Kiseleffin taloon vuonna 1880. Kaupallisen alan kehitystä tuki kaupan alan koulutuksen vahvistuminen: yksityinen kauppakoulu oli aloittanut toimintansa vuonna 1881 ja Suomen Liikemiesten Kauppaopisto aloitti vuonna 1898.

3.3 Virkistysmahdollisuuksien kehittymisestä

Helsingin varhaiset viheralueet olivat varakkaalle väestölle suunnattuja virkistyspaikkoja (Häyrynen 1994:65). Työväestön virkistäytymismahdollisuudet liittyivät pitkään kaupunkia ympäröivään luontoon: saariin ja rakentamattomiin merenrantoihin; puistoja ei ollut eniten siellä, missä niiden tarve olisi asukastiheyden perusteella ollut suurinta (Häyrynen 2001:46). Reformipuistojen aika alkoi Helsingissä oikeastaan vasta 1900-luvulla. Myöskään metsiä ei liiemmin ollut kaupungin kupeessa, vaan kaupunkia reunustava maa oli viljelyskäytössä tai puut hakattu kaupungin rakennusmateriaaliksi (Liski et al. 2013:15).

Puistofilantrooppina (ja kulttuurimesenaattina) toimi tupakkatehtailija Henrik Borgström, joka oli aloittanut alun perin kaupallisena hankkeena puistorakentamisen nykyisen Eläintarhan alueella 1850-luvulla. Eläintarhan alueeseen kuuluva Alppipuisto on ollut olemassa 1860-luvulta – nimi juontaa alueella sijainneesta Alppila / Alphyddan-nimisestä ravintolasta (Nummi 2010:245–46). Alueelle istutettiin myös alppikasveja. Ravintola rakennettiin ensimmäisen kerran sveitsiläistyylisiin vuonna 1870, se paloi vuosina 1875 ja 1895. Viimeisimmässä rakennuksessa oli muodikkaita, viikinkeihin viittaavia norjalaisvaikutteita, mm. katoista kohti taivasta kurkottavia lohikäärmeen päitä. Tämäkin ravintolarakennus paloi, vuonna 1951, minkä jälkeen ravintolaa ei enää rakennettu uudelleen. Norjalaisvaikutteita oli myös Alppilassa sijainneessa kioskissa (Liski et al. 2013:29). Alppila-nimi perustui alueen kallioiseen luonteeseen (Pesonen 1970:90). Ravintolasta oli ”alppimaiset” näköalat. Siitä muistuttavat vielä puistoon vuonna 1991 rakennetut puiset huvimajat, joista toinen viitannee myös Aleksanteri II:sta varten rakennettuun Keisaripaviljonkiin (1876) (ks. kuva Liski et al. 2013:22). Juna pysähtyi Alppipuiston kohdalla Eläintarhan seisakkeella vuosina 1886–1918.

Hietaniemen uuden hautausmaan suunnittelussa huomioitiin käyttö kävelyalueena (Häyrynen 1994:70) ja hautausmaa on sinne haudattujen lukuisten tunnettujen henkilöiden sekä kuuluisien suunnittelijoiden veistämiä näyttävien hautakivien ja -veistosten myötä muodostunut myös kiinnostavaksi kulttuurikohteeksi, hieman Pariisin Père-Lachaisen hautausmaan tavoin. Hietaniemen hautausmaata voisi pitää jopa veistospuistona. Siellä on veistoksia ja reliefejä mm. Aarre ja Wäinö Aaltoselta, Emil Cedercreutzilta, Gunnar Elfgreniltä, Gunnar Finneltä, Sigrid af Forsellesilta, Johannes Haapasalolta, Eemil Haloselta, Heikki ja Johanna Häiveojalta, Viktor Janssonilta, Tapio Junnolta, Pekka

Jylhältä, Harry Kivijärveltä, Mauno Kiviojalta, Yrjö Liipolalta, Matti Peltokankaalta, Essi Renvallilta, Walter Runebergiltä, Into Saxelinilta, Carl Sjöstrandilta, Robert Stigelliltä, Johannes Takaselta, Sakari Tohkalta, Aimo Tukiaiselta, Gunnar Uotilalta, Ville Vallgrenilta, Emil Wikströmiltä ja Ilmari Wirkkalalta. Herman Gesellius on suunnitellut erään hauta-aitauksen portin. (ks. Seppovaara 2002).

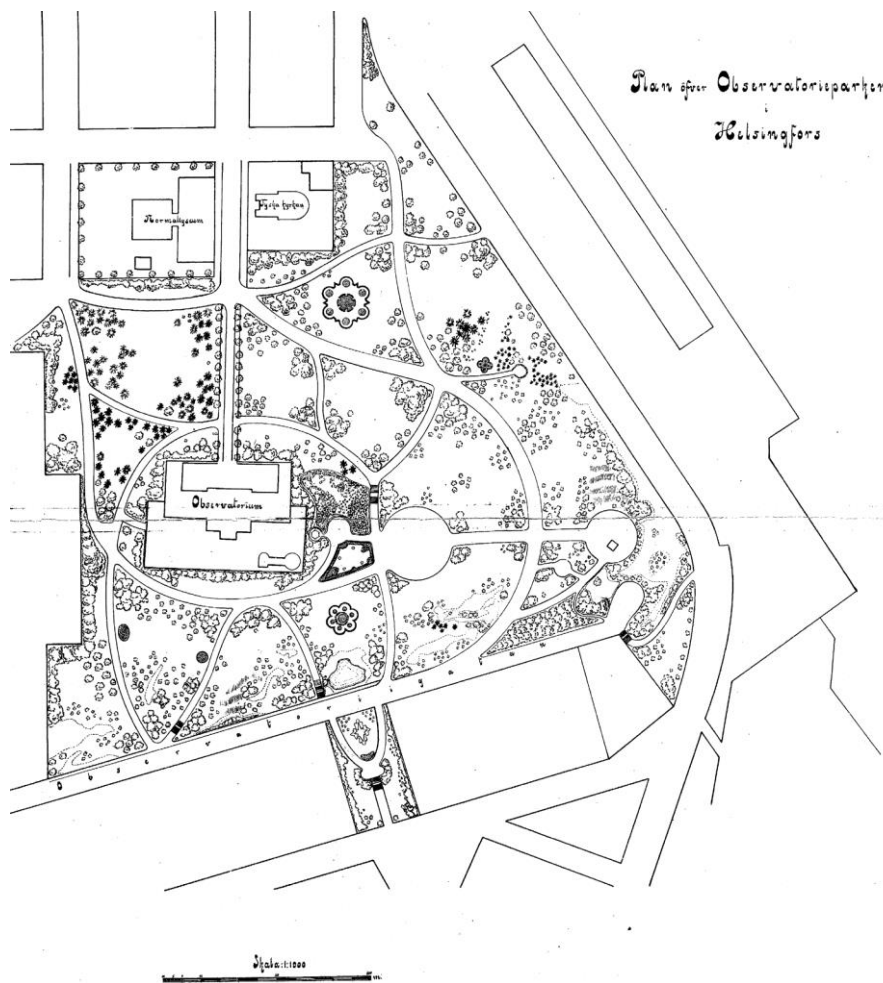
Kruununhakaan J. Conrad D. Reuterin suunnitteleman Liisanpuistikon tarkka ikä ei ole tiedossa, mutta sitä on suunniteltu jo 1850-luvulla, se esiintyy kartoissa jo 1870-luvulta ja valokuvassa vuonna 1890, puistoa on uudistettu useasti eri suunnittelijoiden, mm. Svante Olssonin ja Birger Brunilan, toimesta (Uusitalo 2007; Nummi 2010:80). Se on myös Ehrenströmin kaavassa 1817, mutta torina. Kirjanpuiston historia ulottuu alueella sijaitsevan vanhan salavan osalta noin 1830-luvulle, mutta puisto on 1930-tai 1940-luvulta.

Kaavoituksessa ns. jakojäännöspuistoina (ks. Heinänen 2009) erisuuntaisten ruutukaavaristikoiden kohdatessa syntyneet, Svante Olssonin suunnittelemat Kolmikulma ja Lapinlahden puistikko ovat vuosilta 1894 ja 1900. Kolmikulman puistoon sijoitettiin 'Diana'- tai 'Tellervo'-patsas vuonna 1928 ja Lapinlahden puistikoon 'Ihminen nousee roskalaatikosta' -patsas 2001. Kaiken kaikkiaan kolmiopuistoja on kantakaupungissa ainakin yhdeksän (muut ovat Lastenlehto, Tehtaanpuisto, Kapteenipuistikko, Koulupuistikko, Varsapuistikko, Karhupuisto ja Matti Heleniuksen puisto). Samalla tavoin jakojäännöksinä Helsinkiin syntyi myös useita aukioita: Erottajan aukio, Kolmen Sepän aukio ja Kampintori. Matti Heleniuksen puistossa oli aiemmin puutaloja, mutta ne on purettu. Kolmiopuistojen esikuvia voi etsiä esimerkiksi keskiaikaisten kaupunkien kolmion muotoisista katutiloista (esim. San Gimignano Piazza della Cisterna), Roomasta (Piazza di Spagna), Pariisista (Place Dauphine), Lontoon ja Pariisin square-puistoista, Berliinistä (nk. schmuckplatzit) ja Washingtonista, jonka asemakaavallinen ratkaisu tuotti runsaasti kolmion muotoisia kaupunkitiloja (ks. Heinänen 2009:13–18). Lisäksi 1800-luvun lopun suunnittelukirjallisuus, kuten Joseph Stübberin vuonna 1890 julkaistu 'Der Städtebau', käsitteli kolmion muotoisten kaupunkitilojen suunnittelua (Heinänen 2009:13–18).

Helsingin ensimmäinen urheilukenttä valmistui Kaisaniemen puistoon vuonna 1884. Korkeasaaren eläintarha ja Seurasaaren kansanpuisto uimarantoineen avattiin vuonna 1889. Seurasaareen oli suunniteltu huvila-alueita, mutta hanke kohtasi vastustusta (Paunonen 2010:784). Saareen rakennettiin tanssilava, ja sinne liikennöitiin aluksi höyrylaivalla – silta valmistui vuonna 1892. Korkeasaaren eläintarhaan suunniteltaessa käytiin vuonna 1888 tutustumismatkoilla Tukholman ja Kööpenhaminan (Zoologisk Have, per. 1859) eläintarhoissa. Etenkin Skansen oli Korkeasaarelle esikuvallinen, mm. eläinten häkkien suunnittelussa. Myös Pietariin oli perustettu eläintarha vuonna 1865. Tuohon aikaan kansainvälisesti esikuvallisena eläintarhana pidettiin Westfalenin eläintarhaa Saksan Münsterissa (per. 1875) ja myöhemmin häkkien ja aitojen määrää vähentänyttä Stellingenin eläintarhaa (avattu vuonna 1907) (Knapas 1980:46–49). Varhaiset eläintarhat olivat yksityishenkilöiden ja yhdistysten perustamia. Kansanpuistoja perustettiin Helsingin edustan saarille myöhemmin enemmänkin (ks. Gorbatow 2007:3).

Helsinki perusti kaupunkipuutarhurin toimen vuonna 1889 ja sitä tuli hoitamaan ruotsalaissyntyinen Svante Olsson, joka toimi kaupunginpuutarhurina vuoteen 1924 ja toi Helsingin puistosuunnitteluun keskieurooppalaisia piirteitä. Kesäkausiksi puistoihin (mm. Esplanadille ja Tähtitorninmäelle) tuotiin jopa eksoottisia palmuja. Tähtitorninvuorelle oli valmistunut C. L. Engelin suunnittelema yliopiston observatorio vuonna 1834 ja alue muutettiin Olssonin toimesta louhikkoisesta kalliosta saksalaisvai-kutteiseksi puistoksi näkymätasanteineen vuosina 1890–1904 (kuva 32.). Tätä ennen puistoa oli suunnitellut ruotsalainen Knut Forsberg. Häyrynen (2012:16–17) on nähnyt maisemapuistoajatuksen tulleen Olssonin mukana Tukholmasta, mutta itse idea on keskieurooppalainen. Puiston tärkeimmälle näköalapaikalle sijoittui Robert Stigellin poliittinen, Pariisissa pronssiin valettu, ranskalaista (romanttista) realismia edustava 'Haaksirikkoiset'-veistos 1898. Aihe on tuttu esim. Théodore Géricaultin

maalauksesta 'Le Radeau de la Méduse' (1819). Veistos tuo mieleen myös Eugène Delacroixin maalauksen 'La Liberté guidant le peuple' (1830). Puistosta avautui näkymiä Haaksirikkoisten patsaalta Nikolainkirkolle, alemmalta näköalapaikalta Uspenskin katedraalille, puiston pohjoisosasta Unioninkatua pitkin Kallioon ja Etelärantaa pitkin Sofiankadulle sekä puiston eteläosasta Ullanpuistikkoa pitkin alas merenrantaan Kaivuhuoneen kylpylärakennukselle. Tähtitorninkadulle rakennettiin myös vesiaihe kalliolampi, jolla on kalliotaustansa ansiosta 1500-luvun italialaiselle puutarhalle tyypillisen grotton piirteitä. Paikalle oli sijoitettuna myös Wäinö Aaltosen 'Kahlaaja'-veistos vuodesta 1925, mutta patsas siirrettiin myöhemmin Rikhardinkadun kirjastoon. Vuonna 2008 lampi sai uuden veistoksen, alastoman naistorson. Puistopuiden ja sataman laivojen mittakaavan kasvaessa observatorion näkyvyys kaupunkikuvassa ajan myötä väheni. Näkyvyyttä on pyritty ylläpitämään mm. rakennuskorkeuden erityismääräyksillä puiston etelä laidalla (Kivinen 1960:19).



Kuva 32. Helsinkiin tuotiin 1800-luvun lopulla eurooppalaista puistokulttuuria. Svante Olssonin puistosuunnitelma Tähtitorninvuorelle vuodelta 1890. (HKR).

Olsson suunnitteli 1800-luvulla myös mm. Kaivopuiston ja Esplanadin uudistukset (1889–1913 ja 1890), Kruununhaan Ritarihuoneen puistikon uudistuksen (1889–1890) ja Kampin Lönnrotin puistikon (1890) (Nummi 2010:74–78,32,97). Kaupunginpuutarha perustettiin vuonna 1881 julkis-yksityisen (kaupunki-Henrik Borgström) yhteistyön pohjalta ja Gustaf Nyströmin suunnittelema Talvipuutarhan rakennus valmistui vuonna 1893 liikemies Jakob Julius af Lindforsin rahoittamana – esikuvana oli Lontoon Crystal Palace (1851) (Nummi 2010:106). Nyströmin suunnitelmaan kuului myös muotopuutarha ja sekä vesiputoussommitelma, joka ei toteutunut (Liski et al. 2013:58). Talvipuutarhan

rakennus sijoittui korotetulle terassille sen edustalle 1920-luvulla valmistuneen muotopuutarha-akselin päätteeksi. Kumpulan kartanon puisto on 1800-luvun lopulta. Johanneksen kirkon ympärille (valm. 1891) Svante Olssonin vuonna 1895 suunnittelema Katajanokanpuisto rakennettiin vuosisadan vaihteessa. Se yhdistyy pieneen, kallioiseen Kanavapuistoon. Herman Norrménin Katajanokalle laatimaan kaavaan (1894) ei sisältynyt puistoja – tästä häntä kritisoi Lars Sonck vuonna 1898 (Putkonen 2010: 24). Katajanokanpuiston aluekin oli alun perin suunniteltu toriksi. Katajanokanpuistoon sijoitettiin vuonna 1923 eurooppalaishenkinen ’Vedenkantaja’-patsas.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 10.) on lueteltu puisto- ja virkistys Hankkeita Helsingissä 1860-luvulta 1800-luvun lopulle.

Puisto- tai virkistys Hankke	Vuosi
Eläintarhan puiston rakentaminen	1860-luku
Kaupunginpuutarha	1881
Liisanpuistikko	1850-luku?
Siltasaarenrannan ja Munkkisaarensalmen uimalaitokset	1860- ja 1870-luvut
Ruoholahden, Haapaniemen ja Korkeasaaren uimalaitokset	1870-luku
Puistomaiseksi suunniteltu Hietaniemen hautausmaa	1872-
Pohjoisrannan luistinranta	1870-luvun puoliväli
Katajanokan uimalaitos	1880-luku?
Korkeasaaren kansanpuisto ja eläintarha	1884/1889
Ursinin uimalaitos	1887
Kaupunginpuutarhurin toimen perustaminen	1889
Seurasaaren kansanpuisto	1889
Kaivopuiston ja Esplanadin uudistuksia	1889, 1890
Lönnotin puistikko	1890
Ritarihuoneen puistikon uudistus	1889–1890
Tähtitorninvuoren puisto	1890–1904
Kaupunginpuutarhan rakennus	1893
Lapinlahden puistikko	1894
Humallahden uimalaitos	1800-luvun loppu
Kumpulan kartanon puisto	1800-luvun loppu
Katajanokanpuisto	1897?

Taulukko 10. Puisto- ja virkistys Hankkeita teollistuvassa Helsingissä vuosina 1860–1899.

Pohjoisrantaan perustettiin 1870-luvun puolivälissä valaistu luistinrata luonnonjäälle (kuva 33.). Paikan päällä oli myös jäähän iskeytyjä kuusia, pieniä paviljonkeja radan käyttäjille sekä kahvilapaviljonki, joka tarjoi kuumaa juotavaa, virvokkeita, piparkakkuja ja karamelleja. Tapahtumiin kuuluivat Kaartin soittokunnan esittämä musiikki sekä erilaiset kilpailut (Korpela 1986:107–108). Katakau-pungissa luistinratoja meren jäällä on ollut myös Ruoholahdessa, Eteläsatamassa ja Kaisaniemenlahdella (Paunonen 2010:848).



Kuva 33. Luistinrata jäällä Pohjoisrannan edustalla. Torsten Wasastjerna'n maalaus 1890-luvulta. (Museovirasto / Finna).

3.4 Kulttuuri- ja koulutustarjonnan kehittymisestä

Helsinki sai 1800-luvun jälkipuoliskolla myös uusia kulttuurirakennuksia ja -laitoksia. Helsingin kaupunginkirjasto perustettiin yksityisestä, Helsingin Rouvasyhdistyksen, aloitteesta vuonna 1860 Helsingin Kansankirjasto -nimisenä. Kirjaston ensimmäinen toimipiste sijaitsi Kluuvissa.

Ruotsalaisen arkkitehdin Georg Theodor Polycron von Chiewitzin Esplanadin päätyaiheeksi suunnittelema Nya Teatern, eli nykyinen Svenska Teatern avattiin vuonna 1860. Keskeinen hahmo teatterihankkeen taustalla oli Zachris Topelius. Teatteri rahoitettiin osin valtionavulla ja osin yksityisin varoin (Klinge 2012a:440). Teatterissa sattui tulipalo vuonna 1863 ja se avattiin uudelleen Venäjällä syntyneen ranskalaisukuisen Nicholas Benoisin suunnitteleman restauroinnin jälkeen vuonna 1866. Esikuvana Nya Teaternin (kuva 34.) suunnittelussa Chiewitz käytti ilmeisesti Gottfried Semperin Dresdeniin suunnittelemaa teatteritaloa, Semperoperia (1841). Rakennus tuli muodostamaan pääteaiheen myös Erottajankadulle. Suomen ensimmäinen teatterikoulu aloitti toimintansa Nya Teaternissa vuonna 1866.



Kuva 34. Dresdenin Semperoperista vaikutteita saanut Svenska Teaternin talo oli Helsingin ensimmäinen merkittävä kulttuurirakennus. Valokuva vuodelta 1930. (E. Granlund / Finna.fi).

Suomen Taideyhdistyksen kokoelmat avattiin yleisölle vuonna 1863. Nykyisen Tilastokeskuksen kirjasto perustettiin vuonna 1865. Suomen Kansallisteatteri perustettiin vuonna 1872 – perustajiin kuului mm. Sinebrychoffoja. Venäläistä ohjelmistoa tarjonnut Aleksanterin teatteri (ark. Pjotr Benard) avautui vuonna 1879. Sen interiööreissä on vaikutteita Pietarin Mariinski-teatterista (1860). Taideteollisen korkeakoulun edeltäjä, Veistokoulu aloitti vuonna 1871 – paljolti estetiikan professori Carl Gustav Estlanderin toiminnan tuloksena – kansainvälisesti vertailtuna myöhään. Designmuseo (tuolloinen Taideteollisuusmuseo) perustettiin vuonna 1873 taideteollisuuden opetuskokoelmaksi. Kokoelmaa kartutettiin ulkomailta tuodulla esineistöllä (Korvenmaa 2009:25–26). Suomen taideteollisuusyhdistys aloitti vuonna 1874. Kansanvalistusseura perustettiin samoin vuonna 1874.

Merkittävä suomalaisen sivistyshistorian tapahtuma oli myös Axel Hampus Dalströmin suunnitteleman, kansalaiskeräyksellä rahoitetun ylioppilastalon valmistuminen vuonna 1869 (kuva 35.). Rakennus kytkeytyi tyylillisesti yliopiston päärakennuksen empire-arkkitehtuuriin, mutta sisälsi myös uusrenessanssivaikutteita (Klinge 1990:75). Dalström oli opiskellut Tukholmassa ja Pariisissa ja matkailut mm. Ranskassa, Italiassa ja Saksassa (Klinge 1990:70). Rakennuksen veistoksissa (Robert Stigell, 1888) on isänmaallisesti kuvattu Kalevala-aiheita, mutta friisissä on myös rakennuksen antiikin Kreikasta juontuvaan yliopistoperinteeseen kytkeviä teemoja. Kalevala-aiheisia patsaita on Helsingissä myös Talvipuutarhassa (1868/1930-l.) sekä Sibeliuksen puistossa (1947).



Kuva 35. Ylioppilastalo, taustalla uusi ylioppilastalo. (Miika Norppa).

Teknillinen reaalikoulu sai suuren, Frans Anatolius Sjöströmin suunnitteleman rakennuksen, Polyteknikummin, Hietalahdentorin laidalle vuonna 1877, rakennusta laajennettiin vuosina 1905 ja 1928. Tukholmassa opiskellut F. A. Sjöström oli rakennushankkeeseen liittyen käynyt vuosina 1869–71 opintomatalla Saksassa (mm. Hampuri, Bremen, Kassel, Braunschweig, Hildesheim, Goslar), Sveitsissä, Itävallassa (Wien) ja Italiassa (Rooma). Hän seurasi polyteknillistä opetusta Hannoverissa (Tuomi 1999:70–71), ja tuon rakennuksen muoto näyttää vaikuttaneen myös Polyteknikummin ulkoasuun. Polyteknikummin korotuksen suunnitteli arkkitehti Armas Lindgren, ja se muutti merkittävästi Hietalahdentorin kaupunkikuvaa – esimerkiksi rakennuksen tornit hävisivät. Nikula (1988:100) on tulkinut uudistuksen saaneen vaikutteita Tukholman kuninkaanlinnasta.

Helsingin yliopiston rakennuksista 1800-luvun jälkipuoliskolla valmistuivat kemian laboratoriorakennus (ark. Carl Albert Edelfelt, 1869), anatomis-patologinen laitos (ruots. ark. Johan Erik Söderlund, 1878) ja kemian laitos (ark. Gustaf Nyström, 1887, laaj. 1880- ja 1890-luvuilla).

Helsingin ensimmäinen julkinen, tosin Helsingin Anniskeluyhtiön suurelta osin rahoittama, arkkitehti Theodor Höijerin suunnittelema kirjastorakennus avautui Rikhardinkadulle vuonna 1882. Samana vuonna järjestettiin Suomen ensimmäinen taideteollisuusnäyttely. Helsingin kaupunginmuseon historia ulottuu kenraaliluutnantti Otto Furuhjelmin vuonna 1883 Helsingille testamenttaamaan taidekoelmaan. Sibelius-Akatemia perustettiin Helsingin Musiikkiopiston nimellä 1882 yksityisestä aloitteesta, Martin Wegeliuksella oli opiston alkuaikojen kehityksessä tärkeä rooli. Samana vuonna 1882 aloitti Helsingin Orkesteriyhdistys, nykyinen Helsingin kaupunginorkesteri, säveltäjä ja kapellimestari Robert Kajanuksen toimesta – orkesteri vakinaistettiin vuonna 1919. Testamentatusta taidekoelmasta syntynyt Cygneauksen galleria on vuodelta 1882, se on myös Suomen ensimmäinen taidemuseo. Taiteiden ja taideteollisuuden opetukseen ja taidemuseotoimintaan erikoistunut Ateneum val-

mistui Rautatien torin laidalle 1887. Suomen kuvataide eli kultakauttaan n. vuosina 1880–1910. Kansallistunne, poliittisen toiminnan rajoitukset ja halu erottautua kulttuurisesti sekä idästä että lännestä vaikuttivat kultakauden taustalla – yhdessä 1890-luvun puolivälissä alkaneen taloudellisen nousun synnyttämän kysynnän kanssa (Korvenmaa 2009:32,54). Gustaf Nyströmin suunnittelema Kaisanien kasvitieteellisen puutarhan Palmusali (kuva 36.) valmistui vuonna 1889. Palmusalin toimitti saksalainen Schmidt & Schleiden (Lemström 1998:32). Valtionarkisto, eli nykyinen Kansallisarkisto, sai uuden rakennuksen vuonna 1890. Rakennuksen attikan 'Kolme geniusta' -veistosryhmän laativat Johannes Haapasalo ja C. E. Sjöstrand vuonna 1914. Teokseen liittyvät Suomea, historian tutkimusta ja historian kirjoitusta symboloivat naishahmot (Julkiset veistokset 2012). Suomen kansallismuseo perustettiin vuonna 1893. Museoviraston edeltäjä, Muinaistieteellinen toimikunta aloitti työnsä vuonna 1894. Ruotsalaisen Sven Strindbergin perustama kehystysliike Ab Sven Strindberg Oy aloitti toimintansa vuonna 1898 – sen seurauksena vuonna 1913 perustetusta taidesalongista tuli Suomen suurin. Se toimi Helsingissä eri osoitteissa aina vuoteen 1992.

Varietee alkoi Helsingissä Hôtel de Postessa nykyisen Fennian talon paikalla vuonna 1871. Laulajat-taret tulivat Tanskasta (Hirn 2007:65). Sirkusseurueet vierailivat myös jo 1800-luvulla usein Helsingissä – läpikulkumatkalla Pietariin (ks. Hirn 1982). Kaupungissa vieraili 1870- ja 1880-luvuilla mm. klovneja, akrobaatteja, nuorallakävijöitä, yksipyöräisellä ajavia, miekannielijöitä, hypnotisoijia, vastastapuhujia sekä vahakabinettien pitäjiä, ja ihmisiä viihdytettiin myös mm. hevos- ja painiesityksillä, puistoteatterilla, musiikkiesityksillä, tanssilla, kiikkulaudoilla, saippuoidulla tangolla kiipeilyllä, karuselleilla, krocketilla, lyhdyillä, suihkulähteillä ja ilotulituksilla (ks. Hirn 2007:45, 57, 59, 61, 69, 70, 71, 74, 75, 84). Kiertävät posetiivarit olivat myös yleisiä – moni heistä tuli Italiasta.



Kuva 36. Kasvitieteellisen puutarhan Palmusalin malli on tuttu useista eurooppalaisista kasvitieteellisistä puutarhoista. Varhaisin esikuva on Lontoon Crystal Palace. (Miika Norppa).

Seuraavassa taulukossa (taulukko 11.) on lueteltu keskeisiä kulttuurihankkeita Helsingissä 1860-luvulta 1800-luvun lopulle.

Kulttuurihanke	Vuosi
Helsingin Kansankirjaston perustaminen	1860
Nyk. Tilastokeskuksen kirjasto	1865
Nya Teaternin (myöh. Svenska Teatern) valmistuminen	1860/1866
Suomen ensimmäinen teatterikoulu aloittaa Nya Teaternissa	1866
Ylioppilastalon valmistuminen	1869
Veistokoulun perustaminen	1871
Suomen Kansallisteatterin perustaminen	1872
Taideteollisuusmuseon perustaminen	1873
Suomen taideteollisuusyhdistyksen perustaminen	1874
Aleksanterin teatterin valmistuminen	1879
Esplanadin soittolava	1881
Helsingin Orkesteriyhdistyksen (myöh. Helsingin kaupunginorkesteri) perustaminen	1882
Helsingin Musiikkiopiston perustaminen	1882
Rikhardinkadun kirjaston avautuminen	1882
Ensimmäinen taideteollisuusnäyttely	1882
Cygneauksen gallerian avautuminen	1882
Ateneumin valmistuminen	1887
Kasvitieteellisen puutarhan Palmusalin valmistuminen	1889
Valtionarkiston valmistuminen	1890
Sörnäisten Kansankirjaston avautuminen	1890
Kansanopiston perustaminen	1891
Suomen Kansallismuseon perustaminen	1893
Muinaistieteellinen toimikunnan perustaminen	1894
Kalastusmuseo saa omat tilat	1894
Ensimmäiset elokuvanäytökset Helsingissä	1896
Rautatiemuseo	1898
Punavuoren ja Töölön kirjastojen avautuminen	1899

Taulukko 11. Teollistuvan Helsingin kulttuurikaupunkiroolin vahvistuminen vuosina 1860–1899.

Sörnäisiin perustettiin Helsingin ensimmäinen kansanlastentarha vuonna 1888 ja kansankirjasto vuonna 1889 yksityisin varoin. Harjuun Ebeneser-säätiön rakennuttama, arkkitehti Wivi Lönnin suunnittelema kansanlastentarhatalo valmistui vuonna 1908. Ebeneser-säätiö (per. 1890) on Suomen vanhimpia säätiöitä yhdessä Helsingin Diakonissalaitoksen (per. 1867) kanssa. Metodistitaustainen Pelastusarmeija aloitti toimintansa vuonna 1889, ensimmäinen johtaja oli Constantin Boije af Genäs. Alli Trygg-Heleniuksen perustama Sörnäisten Kansankirjasto sijoittui vuonna 1890 puutaloon paikalle, jossa sijaitsee nykyisin Alli Tryggin puisto. Rakennus oli aikansa monitoimitalo. Alli Trygg sai tähän Kansankotiinsa vaikutteita Englannista ja Ruotsista. Kansanopiston kurseja järjestettiin vuodesta 1891 Helsingin työväenyhdistyksen ja kansanvalistusseuran toimesta. Ammattikoulutus alkoi Helsingissä vuonna 1899. Sokeille rakennettiin Linnunlaulun alueelle koti sokeille tytöille (ark. Magnus Schjerfbeck, 1892) sekä ammattikoulu (Theodor Granstedt, 1898) ja kirjasto (ark. Waldemar Aspelin, 1906) Sokeiden Ystävät ry:n toimesta. Alueelle rakennettiin myös uusgotiikkaa edustava rakennus Diakonissalaitokselle (ark. Magnus Schjerfbeck ja Karl August Wrede, 1897). Keskeinen hahmo Diakonissalaitoksen perustamisen ja kehittämisen taustalla oli Aurora Karamzin. Punavuoren ja Töölön kirjastot aloittivat toimintansa vuonna 1899.

Kansakouluasetus annettiin vuonna 1866 paljolti Uno Cygnaeuksen myötävaikutuksesta. Suomen ensimmäinen alakansakoulu avautui vuonna 1867 ja yläkansakoulu vuonna 1869. Tätä ennen Helsin-

gissä oli toiminut triviaalikouluja (ensimmäinen v. 1641), rykmentinkouluja Viaporissa (1783-), köyhäinkouluja (1817-), sunnuntaikouluja (1830-luku-), vuoro-opetuskouluja (1837-) ja pikkulastenkouluja (Somerkivi 1977). Väestön luku- ja kirjoitustaidon laajentumisella ja parantumisella on ollut yhteiskunnallisessa kehityksessä suuri merkitys. 1800-luvulla etenkin kirjoitustaitoisten osuus väestöstä säilyi Suomessa kuitenkin edelleen varsin alhaisena. Lukutaidottomuus oli lähestulkoon hävinnyt itenäistymiseen mennessä, mutta luku- ja kirjoitustaitoisia oli silloinkin vasta vähän yli puolet suomalaisista (Suomi oli 1917...2018).

Vuonna 1875 Helsingissä oli 13 oppikoulua, neljä ammattikoulua, viisi Helsingin kaupungin kansakoulua, seitsemän valmistavaa koulua ja yksityistä kansakoulua, kolme pientenlastenkoulua, neljä muuta koulua ja yksi yliopisto. Vuonna 1900 tilanne kansakoulujen ja valmistavien koulujen osalta oli Helsingissä se, että kaupungissa oli 17 Helsingin kaupungin kansakoulua, 16 valmistavaa koulua ja yksityistä kansakoulua, kolme venäjänkielistä valmistavaa koulua ja yksi saksankielinen valmistava koulu. Valtion oppikouluja oli vuonna 1900 Helsingissä kahdeksan ja yksityisiä oppikouluja samaten kahdeksan. (Helminen & Tukkimäki 2009:133, 137, 141). Kansakoulujen ja valmistavien koulujen määrä siis yli kolminkertaistui Helsingissä vuosina 1875–1900: 12:sta 37:ään, ja samalla oppikoulujen määrä kasvoi viidellä.

Monet 1800-luvun lopulla toimineista helsinkiläiskouluista sijaitsivat puutaloissa – tiilikoulujen rakentaminen voimistui 1900-luvun alkupuoliskolla. Moni koulu myös sijoittui alun perin muuta käyttötarkoitusta varten toteutettuun rakennukseen.

Kouluista Helsinkiin rakennettiin 1800-luvun jälkipuoliskolla nykyisen Mannerheimintien varrelle venäläinen Tabunovin (kansa)koulu (1864), Mariankadun Ruotsinkielinen reaalityttöseminaariläyseo (ark. Axel Hampus Dalström, 1877), Ratakadun Helsingin Suomalainen Alkeisopisto (ark. Frans Anatolius Sjöström, 1878), Unioninkadun Ruotsalainen Normaalityttöseminaariläyseo (ark. Axel Hampus Dalström & Evert Lagerspetz, 1880), nykyisen Mannerheimintien varrella sijainnut Aleksanterin kinnäasi (ark. Frans Anatolius Sjöström, 1884), Annantalo (entinen kansakoulu, ark. Gustaf Nyström, 1886), kaksi koulurakennusta Bulevardille (Suomalaisen tyttökoulun rakennus, ark. Sebastian Gripenberg, 1884 ja Ruotsalainen Tyttölyseo, nyk. Helsingin eurooppalainen koulu, ark. Ludvig Isak Lindqvist, 1885), nykyiselle Yliopistonkadulle venäläisen tyttökoulun rakennus 1890-luvulla (rak. pur. v. 1975), Korkeavuorenkadulle Brobergin koulu (1895) sekä Snellmaninkadulle Snellmaninkadun kansakoulu, nykyinen Kruununhaan yläaste (ark. Onni Törnqvist, 1899). Johanneksen kirkon kanssa keskustelevan Brobergin koulun rakennuksen (rak. 1894, nyk. Designmuseum) suunnitteli arkkitehti Gustaf Nyström.

Edellä mainitut koulut eivät kuitenkaan sijoittuneet työväenkaupunginosiin. Myös köyhien sairaanhoidon tilanne oli 1800-luvun Helsingissä heikko, vaikka Helsingissä oli sairaaloita (Hietala & Tukkimäki 2009:192). Rokotus tuli tartuntatautien leviämisen ehkäisemiseksi ja kuolleisuuden alentamiseksi pakolliseksi vuonna 1887. Vuonna 1900 Helsingissä oli kuitenkin 13 valtion sairaalaa, neljä kaupungin sairaalaa, yhdeksän yksityistä sairaalaa sekä yksityisten lääkäreiden vastaanottoja (Hietala & Tukkimäki 2009:182–183). Sairaaloista sijaitsi Kruununhaassa viisi, Pitkäsillan pohjoispuolella viisi, Ullanlinnassa neljä, Kampissa neljä, Töölössä kolme, Kaivopuistossa yksi, Kluuvissa yksi, Katajanokalla yksi, Viaporissa yksi ja Lapinlahdessa yksi. Yksityiset vastaanotot olivat keskittyneet Kamppiin, Kluuviin ja Kruununhakaan. (ks. Hietala & Tukkimäki 2009:182).

Yleinen, sekä miehiä että naisia koskenut äänioikeus vahvistettiin valtiollisella puolella vuonna 1906. Naisia nousikin Suomessa eduskuntaan jo varhain kansainvälisesti vertailtuna paljon. Helsingin kaupunginvaltuusto oli kokoontunut ensimmäisen kerran vuonna 1875, mutta vasta vuonna 1918 sen kokoonpano äänestettiin ensimmäisen kerran demokraattisesti. Tätä ennen äänioikeus oli määräytynyt veroäyrin eli verotettavan tulon mukaan – suuret tulot merkitsivät suurempaa äänivaltaa vaaleissa.

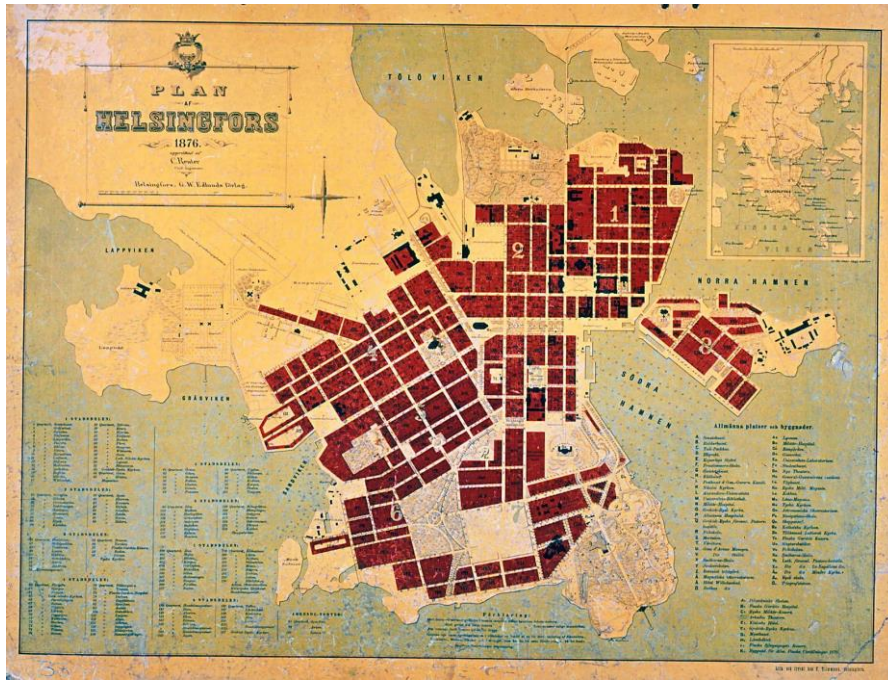
Osalla väestöä ei ollut lainkaan äänioikeutta. Yleisen ja yhtäläisen äänioikeuden myötä veroaste nousi monessa maassa. Samalla koulutuksen, terveydenhuollon ym. saatavuus muuttui tasa-arvoisemmaksi.

3.5 Kaupunkisuunnittelusta ja arkkitehtuurista

3.5.1 Helsingin uusi asemakaava, Katajanokan ja Kallion asemakaavat

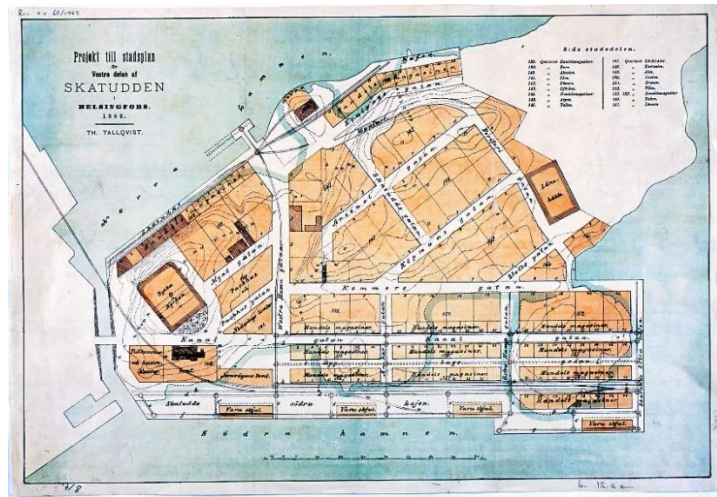
Helsingin säännöllisesti rakennettu kaupunkialue oli vielä 1870-luvulla pieni: se piti sisällään alueita Kruununhaasta, Kaartinkaupungista, Kluuvista, Kampista ja Punavuoresta. Epäsäännöllistä asutusta oli Katajanokalla ja Kaivopuistossa, laikkuina itäisessä kantakaupungissa Pitkäsillan pohjoispuolella sekä läntisessä kantakaupungissa Töölössä ja Meilahdessa (Åström 1956:94). Kaupunkirakenteesta irrallaan vielä 1870-luvulla sijainnut Kaivopuisto oli kuin pieni kirkonkylä – ja oli siellä kirkonkin, Pyhän Henrikin katedraali (1860).

Helsingin uusi asemakaava valmistui vuonna 1876 (kuva 37.), kaavan laati saksalaissyntyinen kaupungininsinööri J. Conrad D. Reuter. Kaavassa kaupunkia on ulotettu etelässä Merisatamaan asti, Katajanokka on liitetty varsinaiseen asemakaavaan ja ”esikaupunkialuetta” on jatkettu luoteeseen Kampin alueeseen saakka. Asemakaavaan liitetyt uudet alueet vastaavat kooltaan lähes Ehrenströmin kaavaa. Kaavaa muutettiin useita kertoja vuosisadan loppuvuosina. Munkkisaaren ja Hietalahden telakan alueet on kaavassa varattu teollisuuden kasvualueiksi. Myös laajempaa aluetta Helsingin niemien eteläosasta harkittiin teollisuudelle, mutta hanke kaatui vastustukseen (Hakkarainen & Putkonen 1995:35). Teollisuuslaitokset olisivat tuulten suuntaa vuodenaikoina tarkastelleen selvitysten (1877) mukaan tuoneet lähes jatkuvasti saasteita keskustaan. Muun muassa Eiran alue olisi suunnitelmien toteuduttua tullut teollisuudelle. Alueelle tuli kuitenkin asuinkortteleita. Teollisuusalueen suunnitelmasta alueella muistuttaa yhä Tehtaankadun nimi. Helsingin toreista uusi asemakaava piti sisällään Fredrikintorin, joka toteutettiin jättämällä kahdesta korttelista kulmatontit rakentamatta. Sitä vanhempi Meritullintori muodostuu myös samalla tavoin rakentamattomista kulmatonteista. Vuoden 1863 asemakaavassa Fredrikintorin alue oli jätetty laajemmaksi torialueeksi ja vielä 1870-luvullakin ajatuksena oli muodostaa tori kolmesta kulmatontista. Reuter on myös jättänyt osan vuoden 1863 asemakaavan torialueen toisesta päästä vapaaksi.



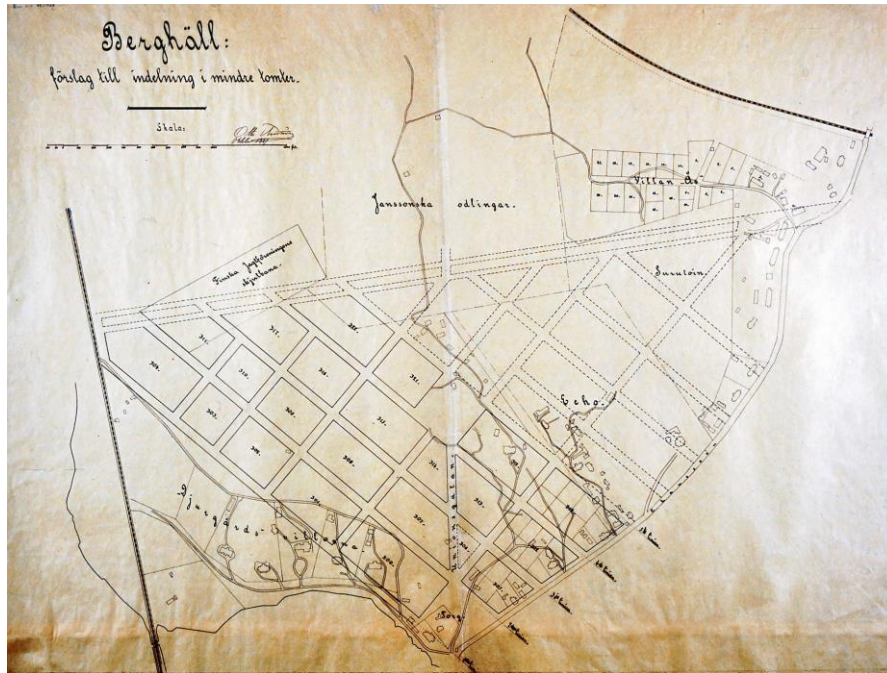
Kuva 37. J. Conrad D. Reuterin Helsingin asemakaava vuodelta 1876 laajensi Ehrenströmin ja C. W. Gyldeénin asemakaavoja. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).

Katajanokan asemakaava (kuva 38.) valmistui vuonna 1882 Theodor Tallqvistin toimesta. Koveron (1955b:219) mukaan sataman osalta esikuvina asemakaavassa olivat Göteborgin, Kööpenhaminan ja Hampurin suursatamat. Kaavassa esiintyivät jo ideat sataman varastokortteleista ja satamaradasta – joskin rata on vielä suunniteltu vedettäväksi Katajanokalle Pohjoisrantaa pitkin. Jo ennen tätä Engel oli kaavoittanut Katajanokan aluetta vuonna 1832. Katajanokan päätyaiheisiin päättyvät katuakselit tulevatkin itse asiassa Engelin suunnitelmasta. Asemakaavaluonnoksia Katajanokasta laadittiin myös vuonna 1851 (G. A. Kajanus), vuonna 1855 (Ernst Bernhardt Lohrmann) ja vuonna 1859. Merikasarmin alue edusti Katajanokalla varhaista kivirakentamista. Ensimmäinen kivinen asuinkerrostalo oli valmistunut Katajanokalle vuonna 1869. Lökholmen- tai Laukkasaari-niminen varstosaari kytkettiin Katajanokan eteläosaan 1800-luvun loppupuolella. Herman Norrmén jatkoi Tallqvistin kaavaa vuonna 1894 (kuva 39.). Norrménin kaavassa satamarata kulki Etelärannan kautta. Radan linjausvaihtoehtoja oli tuohon aikaan muitakin, mm. kaupungininsinööri Fredrik Otto Ehrströmin ehdottama, Heikinkatuja ja Pohjoisesplanadia pitkin kulkenut rata (Impola 1981:19). Samoin suorat satamakadut makasiinikortteleineen olivat jo Tallqvistin kaavassa. Tallqvistin kaavan myötä Katajanokalta myös päätettiin purkaa siellä sijainnut puutaloysteisö makasiinirakentamisen alta.



Kuvat 38. ja 39. Theodor Tallqvistin ja Herman Norrménin kaavat Katajanokalle. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).

Kallion ensimmäisen jaotuskaavan (kuva 40.) laati Otto Ehrström vuonna 1887. Kaava perustui suorakulmaiseen ruutujärjestelmään, jossa pääkadut (nyk. Linjat) ulottuivat suorina Viertotieltä (nyk. Hämeentie) tuolloiseen Josafatin laaksoon (Karjanoja 1983:10). Linjoja suunniteltiin tuolloin yhdeksän, mutta rakentaminen viivästyti alueella sijainneiden tilojen vuokra-aikojen takia ja lopulta vain viisi Linjaa toteutui (Vilja 2002) – muidenkin linjojen aihiot ovat kuitenkin yhä havaittavissa: Ässärinne, Kaikukuja, Sakarinkatu ja Torkkelinkatu. Linjojen kaavoitukselliset vaikutteet ovat pietarilais-newyorkilaiset. Linjojen alueella oli ennen asutusta pitkä, suora ampumarata – yksi niistä: vastaavia oli myös ainakin Punavuoressa ja Töölössä. Kallion jaotuskaava sijoittui myös alueella sijainneen epäsäännöllisen kaupunkirakenteen päälle.



Kuva 40. Kaupungininsinööri Fredrik Otto Ehrström suunnitteli Kallioon yhdeksää linjaa. Niistä toteutui viisi. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).

Siltasaaren huvila- ja tehdasalueelle valmistui Gabriel Idströmin laatima asemakaava (kuva 41.) vuonna 1893 (Lybeck 2006:9). Tätä ennen alue oli rakentunut hyvin epäsäännölliseksi. Siltasaarta laajennettiin merentäyttöillä 1890-luvulla ja alue lakkasi olemasta saari (Siltasaaria oli itse asiassa aikoinaan kaksi). Samalla syntyi nykyinen Hakaniementori. Merentäyttöjen tarkoituksena oli mahdollistaa kaupunkirakenteen jatkuvuus (Karivalo 1976:132). Siltasaaren keskelle kaavoitettiin myöhemmin puisto, nykyinen, pienen Esplanadin kaltainen Paasivuoren puistikko, jonne sijoitettiin 'Nyrkkeilijät'-veistos vuonna 1932. Siltasaari on hyvä esimerkki aikakauden nopean kaupungistumisen aiheuttamista muutoksista: alueella sijainnut huvila-alue, mm. tapettitehtailija Rieksin näyttävä huvila, hävisi kokonaisuudessaan.



Kuva 41. Gabriel Idströmin asemakaava Siltasaaren. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).

3.5.2 Kertaustyylien aikakausi Helsingin arkkitehtuurissa

Helsingin arkkitehtuurissa Engelin uusklassismia seurasivat romantiikan ajan kertaustyyli uusgotiikka ja uusrenessanssi. Gotiikan arkkitehtuurin juuret ovat alun perin 1100-luvun Ranskassa ja renessanssin arkkitehtuurin juuret 1400-luvun Italiassa.

Suomeen uusgotiikkaa toivat Westfalenissa, Saksassa syntynyt Ernst Bernhardt Lohrmann (Pyhän Henrikin katedraali, 1860) ja tukholmalainen G. T. Chiewitz (Ritarihuone, 1862). Ritarihuoneen rakennuksessa (kuva 42.) on keskiaikaisia elementtejä, kuten pyörökaaret sekä rappaamatta jätetyt tiiliseinät. Rakennus on pohjois-italialaisvaikutteista uusgotiikkaa. Ripatti (2013:131) on löytänyt samannäköisen rakennuksen Firenzen Santa Crocen Bardi-kappelin freskosta (Giotto di Bondone). Ritarihuone rakennettiin suurelta osin valtionavun turvin (Klinge 2012a:447). Se muodosti samalla tontin rajoista mitattuna neliön muotoisen aukion. Ritarihuoneen sisustuselementtejä hankittiin mm. Saksasta ja Pietarista. Ritarihuoneen takana sijaitseva SKS:n uusrenessanssirakennus (ark. Sebastian Gripenberg, 1890) kytkeytyy siihen mm. ikkunajäsentelyllä, sekä tiilen ja rappauksen käyttövoilla.



Kuva 42. Uusgottilaisen Ritarihuoneen vaikutteet tulevat Pohjois-Italiasta. (Miika Norppa).

Uusrenessanssin merkkirakennuksiin Helsingissä kuuluvat mm. Theoder Höijerin suunnittelema, liikemies F. W. Grönqvistin rahoittama, komein rautaisin palmuin koristelluin kulmatornein koristeltu, Grönqvistin talo (1882) Pohjoisesplanadilla, Ateneum (1887) Rautatien etelälaidassa sekä Gustav Nyströmin suunnittelemat Säätytalo ja Kansallisarkisto (1890) Kruununhaassa. Uusrenessanssin kerrostalot olivat hyvin koristeellisia, kiviperustaisia, usein pohjakerrokseltaan rustikoituja, pääasiassa rapattuja tiilitaloja. Aina rappausta ei kuitenkaan käytetty – esimerkkinä Albert Mellinin suunnittelema koristeellinen tiilitalo, nk. Kenraalien talo (1884) Pohjoisranta 18:ssä. Uusrenessanssitalojen interiörien seinä- ja kattomaalauksissa käytettiin apuna Keski-Euroopasta (Saksa, Itävalta, Ranska) hankittuja mallikirjoja (ks. Tarjanne 2012:54) sekä sabluunoita. Tyypillisiä koristeaiheita olivat enkelit ja naishahmot. Tunnettu helsinkiläinen yritys interiörien maalauksen alalla oli S. Wuorion maalausliike (1890). Sisätilat olivat tuohon aikaan varsin hämäriä: sisustukseen kuuluivat ikkunoita peittävät raskaat verhot.

Etenkin Grönqvistin talon (kuvat 43. ja 44.) mittakaava oli tuon ajan puutalovaltaiseen Helsinkiin nähden valtaisa. Asuin- ja liikerakennusten korkeutta rajoitettiin vuonna 1895 voimaan tulleessa rakennusjärjestyksessä (Kivinen 1960:19). Grönqvistin talon arkkitehtoniset vaikutteet tulivat Euroopan metropoleista: Pariisista, Wienistä (ark. Nüll & Sicardsburgin rakennus Johannesgassella), Tukholmasta (venetsialaispalatsien Ca'Pesaro ja Ca'Rezzonico innoittama Bolinderska Palatset, ark. Helgo Zettervall, 1874) ja Moskovasta (A. L. Huhnin asuinkerrostalosuunnitelma, 1879) (Viljo 1985:161).





Kuvat 43. ja 44. Mittakaavaltaan suuret uusrenessanssirakennukset, kuten Grönqvistin talo ja hotelli Kämp sekä ruotsalaisen John Wallmarkin suunnitelman mukaan uudistettu Esplanadin puisto toivat Helsinkiin keskieuropalaisten suurkaupunkien tunnelmaa. (Miika Norppa ja vanha maalaus, tekijä tuntematon).

Esplanadeille ja Erottajalle nousi muitakin suuria taloja, kuten Kämpin talo (ark. Theodor Höijer, 1887), Catanin talo (ark. Theodor Höijer, 1890), Bulevardin ja nyk. Mannerheimintien kulmatalo (ark. Theodor Höijer, 1890), Henkivakuutusyhtiö Kalevan talo (Erottaja 2, ark. Theodor Höijer, 1891) sekä Eteläesplanadin ja Erottajan kulmassa sijaitseva talo (ark. Theodor Höijer, 1892). Kalevan talon julkisivussa on Robert Stigellin veistämät parvekkeita kannattelevat julkisivuveistokset, nk. Atlantit, jollaisia on myös Wreden talossa (ark. Theodor Höijer, 1892) ja Ohranan talossa (ruots. ark. Axel Högberg, 1889) Korkeavuorenkadulla. Myös naishahmot olivat julkisivuissa tyypillisiä. Höijer suunnitteli kaupunkiin suuren määrän muitakin asuinkerrostaloja, mutta niitä myös purettiin paljon 1960–70-luvuilla.

Ateneumin (1887, kuva 45.) ornamenttiikassa on nähtävissä tuon ajan Suomen suuntautuminen kohti Eurooppaa: veistoksissa on edustettuna eurooppalaisia kuvataiteen, veistotaiteen, keramiikan ja arkkitehtuurin suuria nimiä (Klinge & Kolbe 1999). Temppelipäätyä kannattelevat naishahmot, eli karyatidit viittaavat Akropolikselle. Ateneumin ulkonäkö viittaa Louvreen, museon arkkityyppiin. Rakennuksen nimi viittaa jumalatar Athenen temppeliin Ateenassa ja Rooman Athenaen (per. 135) kouluun. Viljo (1985:110–113) on yhdistänyt rakennuksen keskirisaliitin aikakauden taidemuseoon (1881) Düsseldorfissa, fasadin muotokuvamotiivit taidepalatsiin Brysselissä, teatterirakennukseen Angersissa ja polyteknilliseen instituuttiin Münchenissä. Opetustilojen osalta rakennus vertautuu Viljon (em. teos) mukaan Wienin yliopiston kemian instituutin suureen auditorioon. Myöhemmin Ateneumin kahvilaan on saatu kopio Ravennan San Vitalen basilikan Theodoran mosaiikista. Ravenna kukoisti 490-luvulta 550-luvulle ostrogoottien valtakunnan keskuksena. Ateneumin julkisivussa ja pääportaikossa on myös viittaus ”luonnontaitteen historiaan”: kalkkikiveä, jossa on fossiileja. Fossilipitoista kiveä on Helsingissä myös mm. yliopiston päärakennuksen vanhalla puolella ja Postitalon itäpuolen aulatiloiissa.



Kuva 45. Ateneum edustaa eurooppalaisuutta. Rakennuksen ulkonäkö viittaa mm. Pariisin Louvren taidemuseoon. (Miika Norppa).

Samalla tavoin Helsinki kytkettiin eurooppalaiseen tieteen traditioon Gustaf Nyströmin suunnittelemissa yliopiston kirjaston laajennuksissa Rotundassa (rak. 1902–1907), jonka seinässä on Walter Runebergin laatimia, eri tieteenaloihin viittaavia ulkoseinäveistoksia. Hyllyjärjestelmiin tutustumiseksi Nyström teki kiertomatkan Saksan, Prahan ja Sveitsin kirjastoihin – hyllyjen säteittäinen sijoittelu on tuttu British Museumin Reading Roomista (1857) sekä Leipzigin yliopistonkirjastosta (1891), jossa Nyström oli vierailut. Rakennuksen pihanpuolen muotoilu on wieniläisjugendiin viittaavaa – mahdollisesti Nyströmin Wienin opintojen kautta (Knapas 2012a:211).

Säätytalon (1890, kuva 46.) päätykolmion veistosryhmän veisti Emil Wikström. Siinä on kuvattuna keisari sekä eri säätyjen puhemiehet. Päätykolmioiden veistosryhmät juontuvat antiikin Kreikasta, esimerkiksi Ateenan Parthenon temppelistä. Tätä tuoreempia esikuvia veistosryhmälle voivat olla esimerkiksi Pariisin Panthéonin, Pietarin Iisakinkirkon tai Wienissä sijaitsevan Itävallan parlamentitalon päätykolmioiden veistosryhmät. Wikström opiskeli Pariisissa ja Wienissä. Säätytalon julkisivussa on myös roomalaisvaikutteinen fresko. Säätytalon suunnittelussa Nyström otti vaikutteita Wienin palatseista, Kansallisarkistoa suunnitellessaan Nyström tutustui vastaaviin kohteisiin Ruotsissa, Saksassa, Englannissa, Ranskassa ja Itävallassa (Nikula 2005:90–91). Kansallisarkistossa on vaikutteita mm. C. L. Engeliltä, Engelin ihaileman saksalaisen Karl Fredrik Schinkelin oppilaan, tanskalaisen Theophil Hansenin Wieniin suunnittelemissa rakennuksissa, ranskalaisesta klassismista, kuten Ange-Jacques Gabrielin (Concorde-aukion palatsit, 1700-l. puoliväli) ja Jean-Denis Antoinen (La Monnaie, 1760-l.) arkkitehtuurista Pariisista, Louvren itäfasadista, Gustaf Adolfin torin laidan rakennuksista (Carl Fredrik Adelcrantzin suunnittelema ooppera, 1770-l. ja Erik Palmstedtin suunnittelema Sofia Albertinan palatsi, 1780-l.) Tukholmasta, Theodor Fischerin teknillisen korkeakoulun rakennuksesta Münchenistä sekä antiikin Kreikasta. Kansalliskirjaston makasiinijärjestelmä on tuttu Lontoon ja Pariisin kansalliskirjastoista. (Lukkarinen 1990:19–37). Nyströmin suunnittelemissa rakennusten porraskäytävissä oli mm. pompejilaisia ja roomalaisia vaikutteita (Määttänen-Valkama 2012:135). Säätytaloa ehdotettiin 1880-luvulla myös Tähtitorinmäelle.



Kuva 46. Säädytalon vaikutteet tulevat mm. Wienin palatseista. Julkisivun fresko on roomalaisvaikutteinen. (Miika Norppa).

Suomen Pankin, arkkitehtonisesti Firenzeen ja kaupungin historiallisten pankkisukujen palatseihin viittaava, saksalaisen Ludwig Bohnstedtin suunnittelema rustikoitu rakennus (kuva 47.) valmistui vuonna 1883. Edustalle syntyi piazzettamainen aukio Säädytalon valmistumisen myötä. Bohnstedt oli voittanut rakennuksen suunnittelusta järjestetyn Helsingin ensimmäisen ja samalla myös Suomen ensimmäisen kansainvälisen arkkitehtuurikilpailun 1876 (Helander 2007:4). Vuosina 1878–1996 Helsinkiin rakennettiin 136 rakennusta arkkitehtuurikilpailun pohjalta (Pakkala & Sundman 1997:234–243). Bohnstedt oli opiskellut Berliinissä, matkustellut Italiassa ja asunut Pietarissa, ja tunsi siten hyvin eurooppalaisen arkkitehtuurin tradition. Yhdessä Säädytalon ja Kansallisarkiston kanssa Suomen pankin talo muodostaa Kruununhakaan vaikuttavan monumentaalirakennusten ryhmän.



Kuva 47. Suomen Pankin rakennus on osa Firenzen renessanssiajan pankkisukujen rakennuttamista palatseista alkanutta arkkitehtonista traditiota. (Miika Norppa).

Edellä mainittujen, Tukholmassa opiskelleen G. T. Chiewitzin ja helsinkiläissyntyisen Theodor Höijerin ohella muita Helsingin uusrenessanssiarkkitehteja olivat mm. Pariisissa ja Münchenissä opiskellut Constantin Kiseleff, Göttingenissä ja Berliinissä opiskellut Ernst Bernhardt Lohrmann, Turussa opiskellut Carl Albert Edelfelt sekä Turussa ja Tukholmassa opiskellut Frans Anatolius Sjöström. Kiseleffin suunnitteleminen rakennusten porraskäytävissä on usein pariisilaisvaikutteita. Edelfeltin yliopiston kemian laboratorioksi suunnittelemassa talossa (1869) Snellmaninkadulla on venetsialaisia vaikutteita sekä englantilaiset valurautaportaat. Edelfelt oli ollut opintomatalla Euroopassa ainakin vuosina 1852–53 ja 1859 (Sinisalo 1999:52). Jälkimmäinen matka oli kohdistunut myös Englantiin.

Arkkitehtuuriltaan kiinnostava 1800-luvun lopun rakennus on myös espanjalais-venetsialaisvaikutteinen Wasa Aktiebankin rakennus (Grahm-Hedman-Wasastjerna, 1898, kuva 48.) Eteläesplanadin ja Kasarmikadun kulmassa. Rakennuksessa on vaikutteita Isak Gustaf Clasonin Hallwylska Museetin rakennuksesta (rak. 1893–98) Tukholman Hamngatanilta (ks. Hansson 1998:206–207). Myös rakennuksen julkisivun hiekkakivi on ruotsalaista, Taalainmaalta (Lehtinen & Lehtinen 2008:68). Venetsialaisia vaikutteita on niin ikään Uudenmaankatu 9:n asuinkerrostalossa (ark. Usko Nyström, Petrelius & Penttilä, 1900). Myös Kansallis-Osake-Pankki ja Suomen Yhdyspankki rakennuttivat Helsinkiin edustavat pankkitalot vuosina 1891 ja 1899 (ark. Gustaf Nyström).



Kuva 48. Wasa Aktiebankin rakennuksen arkkitehtoniset vaikutteet tulevat Espanjasta, Venetsiasta ja Tukholmasta. (Miika Norppa).

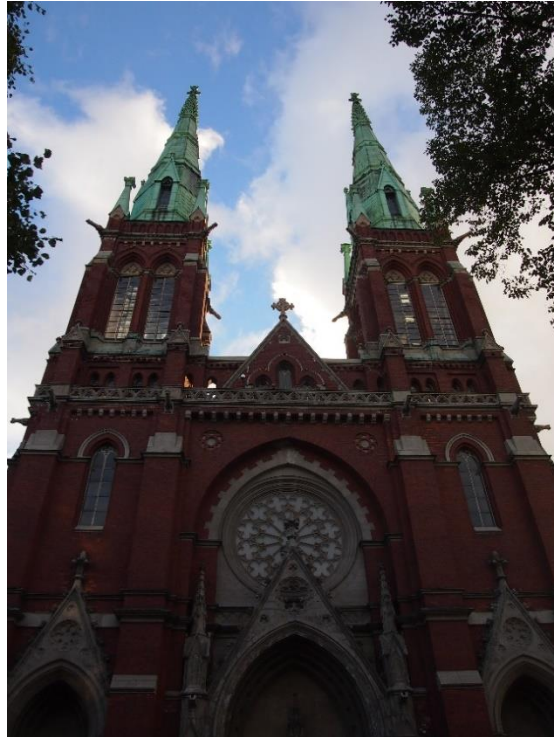
Kuten edellä todettiin, rakentamisen mittakaava kasvoi 1800-luvun jälkipuoliskolla. Helsingin ensimmäinen viisikerroksinen rakennus rakennettiin Aleksanterinkadulle vuonna 1873 (Schulman 1990). Vaurastuvan teollisuus- ja kauppaporvariston Esplanadille rakennuttamat uusrenessanssitalojen rivistöt toivat Helsinkiin eurooppalaisen suurkaupungin, kuten Pariisin, Pietarin, Berliinin ja Wienin tunnelmaa. Vielä vuonna 1866 Pohjoisesplanadilla oli ollut vain matalia, 2–3-kerroksisia rakennuksia. Eteläesplanadilla matalia puurakennuksia säilyi vielä 1930-luvulle asti (Lilius 1984:35). Uusrenessanssin kivitaloja nousi Helsingissä pääasiassa Kruununhakaan, Kluuviin, Kaartinkaupunkiin, Punavuoreen ja Kamppiin. Puukaupungin väistyminen eteni samalla eri puolella kaupunkia – jatkuen jugendin, klassismin ja funkiksen aikakaudella. Matalan puukaupungin muuttumista korkeammaksi kivikaupungiksi tallensi vuosina 1907–13 Signe Brander. Tätä puutalokaupungin korvautumista kivikaupungilla voidaan rakennustehokkuuden kasvattamisen osalta pitää kenties mittavampana muutoksena kuin 1960- ja 70-lukujen purkukausia.

Vanhoja, 1800-luvun puutaloja on kaikesta huolimatta säilynyt useita kymmeniä eri puolilla kantakaupunkia: Kruununhaassa (kantakaupungin vanhin paikallaan säilynyt puutalo Ruiskumestarin talo ja asuintalo Pohjoisranta 12:n sisäpihalla), Kaisaniemessä (Unioninkatu 44 (4 kpl), Ravintola Kaisaniemi), Kaartinkaupungissa (Korkeavuorenkatu 19:n sisäpihalla, Kasarmikatu 11–13, Kasarmikatu 20:n sisäpihalla), Kaivopuistossa (Ravintola Kaivuhuone, Kleinehin huvila, Itäinen puistotie 8, Kalliolinnantie 7, 8 ja 14, Puistokatu 2 ja 4), Kampissa (Vanha kirkko, Kalevankatu 39, 41 ja 43, Eerikinkatu 4:n sisäpihalla, Hietalahdenkatu 1, Mechelininkatu 1, Ruoholahden villat), Punavuoreessa (Bulevardi 40, Uudenmaankatu 8–10:n sisäpihalla, Uudenmaankatu 38, Merimiehenkatu 10, 13 ja 14:n sisäpihalla) ja Ullanlinnassa (Jääkärinkatu 6b:n sisäpihalla, Tehtaankatu 19:n sisäpihalla, Tehtaankatu 40–42, Laivanvarustajankatu 9:n sisäpihalla) (Helsingin niemen puutalot 2012). Kantakaupungin pohjoisosissa esimerkkejä vanhoista puutaloista on mm. Toisella linjalla ja Wallininkadulla Kalliossa, Pääskylänrinteessä Sörnäisissä, Meilahdessa ja Töölönlahdella (huviloita), Mechelininkadun varrella Töölössä, Hermannissa, Porvoonkadulla ja Kirstinkadulla Alppilassa sekä Pasilassa. Osa näistä puutaloista tosin on 1900-luvun alusta.

Helsingin siluettiin nousi 1800-luvun jälkipuoliskolla uusia kohokohtia: mm. palotorni, kirkkoneja ja tehtaiden piippuja. Ulkonäöltään eurooppalaista kaupungintaloa, etenkin Berliinin punatiilistä raatihuonetta (1869) tai Firenzen Cattedrale di Santa Maria del Fioren campanilea ja kaupungintalon Palazzon Vecchion tornia muistuttava, Theoder Höijerin suunnitteleman monumentaalisen Erottajan paloaseman torni (1891, kuva 49.) kohoaa keskustaan saavuttaessa maamerkinä Mannerheimintien alkupäässä, sijaiten kuitenkin Korkeavuorenkadulla. Höijer oli vierailut Keski-Euroopassa ainakin vuonna 1873. Palopäällikkö oli käynyt opintomatalla Kölnissä, Leipzigissa, Dresdenissä, Berliinissä ja Tukholmassa (Viljo 1985:133–136). Rakennuksessa on Viljon (1985:133–136) mukaan myös wieniläisen sotilasarkkitehtuurin (ark. Theophil Hansenin suunnittelema asemuseo ja Eduard van der Nüll ja August Sicard von Sicardsburgin suunnittelema komendantin rakennus Arsenalissa) sekä saksalaisen kasarmirakennusten (mm. Berliinin Garde-Schützenkaserne) piirteitä. Paikalla oli sijainnut aiemmin puinen palotorni. Erottajan paloaseman torni muistuttaa paljon matalaa, niin ikään Höijerin suunnittelemaa ja samana vuonna valmistunutta tiilitornia Sinebryhoffin korttelin sisäpihalla. Kirkkoneista etenkin Nikolainkirkon (1852), venäläisen Konstantin Andrejevits Tonin suunnitteleman dominanttimaisen Viaporin kirkon (1854, kuva 51.), venäläisen, Aleksei A. Gornostajevin suunnitteleman, venäläis-uusbysanttilaista arkkitehtuuria edustavan, kullatuin sipulikupolein koristellun Uspenskin katedraalin (1868, kuva 52.) ja ruotsalaisen, Englannissa, Skotlannissa ja Yhdysvalloissa opiskelleen Adolf Emil Melanderin suunnitteleman, uusgoottilaisen Johanneksen kirkon (1891, kuva 50.) tornit ulottuivat korkealle. Suurimittakaavaisen tiilirakentamisen mahdollisti tiilen entistä parempi saatavuus junaradan valmistumisen myötä (Klinge 2012a:436). Johanneksen kirkon sisäkatto kuitenkin rakennettiin puusta. Uppsalan tuomiokirkkoa ja Kölnin tuomiokirkkoa muistuttava kirkko koristeltiin pariisilaisittain gargoilein. Uusgotiikkaa oli käytetty jo läheisessä Helsingin saksalaisessa kirkossa.



Kuva 49. Erottajan paloaseman torni on firenzelaís-berliinilaísvaikutteinen. (Miika Norppa).



Kuva 50. Johanneksen uusgoottilainen kirkko muistuttaa mm. Uppsalan ja Kölnin tuomiokirkkoja. (Miika Norppa).

Ortodoksisen, arkkitehtonisesti bysanttilais-venäläisten Viaporin varuskuntakirkon ja Uspenskin katedraalin sipulikupolit (5 kpl ja 13 kpl) toivat Helsingin siluettiin venäläisyyteen viittaavia piirteitä. Bysanttilainen vaikutus on havaittavissa etenkin Uspenskin katedraalin sisätiloissa. Ortodoksisella hautausmaalla on myös sipulikupolein koristeltu, venäläisvaikutteinen Pyhän Eliaan kappeli (1852).



Kuva 51. Venäjän vallan aikaan viittaavat Viaporin kirkon sipulikupolit on purettu. (Tuntematon/suomenlinna.fi).



Kuva 52. Venäläis-bysanttilainen Uspenskin katedraali nousee makasiinirakennusten muodostamalta ”jalustalta”. Rakennusta haastaa itsenäistymisen myötä rakennettu ympäröivää rakennuskantaa korkeampi kerrostalo (vasemmalla). (Miika Norppa).

Helsinkiin rakennettiin jo 1800-luvulla rakennuksia hyvin monelle eri uskonnolliselle yhteisölle: ortodokseille (1826/1852/1854/1868), luterilaisille (1825/1826/1852/1891/1895), katolisille (1860) ja saksankielisille luterilaisille (1864). Miltei kaikki Helsinkiin 1800-luvulla rakennetut merkittävät uskonnolliset rakennukset olivat ulkomaalaisyntyisten arkkitehtien suunnittelemia. Ortodoksiset kirkot suunnitteli saksalainen C. L. Engel sekä venäläiset Aleksei M. Gornostajev ja Konstantin Andrejevits Ton, luterilaiset kirkot saksalainen C. L. Engel, ruotsalainen Adolf Emil Melander ja ruotsalainen Oskar Finkenberg, tiiligotiikkaa edustavat katolisen Pyhän Henrikin katedraalin saksalainen Ernst Bernhardt Lohrmann ja saksalaisen kirkon saksalainen Harald Bosse yhdessä ruotsalaisen C. J. von Heidekenin kanssa. Hietaniemen luterilainen Vanha kappeli (1872) on helsinkiläissyntyisen Theodor Höijerin suunnittelema.

Helsinkiin rakennettiin paljon 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa paljon muitakin uskonnollisia rakennuksia. Lutherkirkon ensimmäinen kirkkorakennus valmistui Malmikadulle vuonna 1878. Sen oli suunnitellut Theoder Höijer, toisen rakennuksen (1894) Karl August Wrede af Elimä ja sen uudistuksen (1931) Hilding Ekelund. Uudistuksen yhteydessä rakennuksen uusgoottilainen sisäänkäynti säilytettiin. Rakennuksen kirkkosalissa toimi myöhemmin pitkään yökerho, mutta sali muutettiin 2010-luvulla takaisin kirkolliseen käyttöön Suomen Luterilaisen Evankeliumiyhdistyksen toimesta. Helsingin vapaaseurakunta aloitti toimintansa 1800-luvun lopulla Allianssi-talossa Korkeavuorenkadulla (nk. Andreaskyrkan, ark. Sebastian Gripenberg, 1886). Helsingin Diakonissalaitos rakennutti uusgoottilaisen kirkon Alppilaan vuonna 1898, Helsingin kaupunkilähetys uusgoottilaisen Betaniantalon Perämiehenkadun ja Merimiehenkadun kulmaan vuonna 1904 (nyk. Punavuoren asukastalo / nuorisotalo) ja Suomen Lähetysseura rukoushuoneen Tähtitorninkadulle vuonna 1905 (kaikissa ark. Karl August Wrede af Elimä). Ortodoksit rakennuttivat Kotikirkon kerrostaloon (kuva 53.) Liisankadulla vuonna 1905 (ark. Sebastian Gripenberg). Venäläisvaikutteisessa asuinkerrostalossa on torni, jossa on sipulikupoli, ja rakennuksen toisen ja viidennen kerroksen sekä yhden kattokerroksen ikkunan yläpuolella on suippokaaria. Sipulimaisia kupoleita rakennettiin myös muutamiin jugend-taloihin – Säästöpankinranta 10:ssä sellainen on säilynyt, Siltasaarenkatu 5 (ark. Gunnar Stenius, 1903) on purettu Metallityöväenliiton talon paikalta.



Kuva 53. Ortodoksien Kotikirkon rakennuksessa on venäläis-bysanttilaisia vaikutteita tornin sipulikupolissa ja ikkunoiden suippokaarissa. (Miika Norppa).

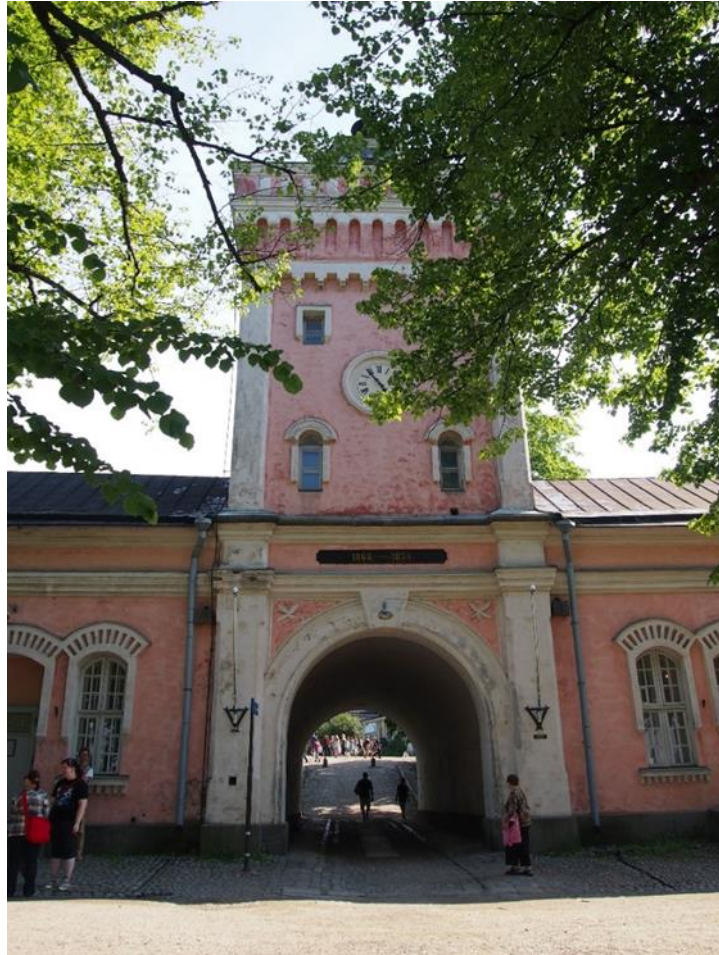
Helsinki olikin 1800-luvulla yllättävän monikulttuurinen kaupunki (ks. Klinge & Kolbe 1999: 33–42). Ruotsinkieliset muodostivat 1800-luvun lopulle asti enemmistön Helsingin asukkaista. Ulkomailla syntyneiden osuus Helsingin asukkaista oli 15 prosenttia vuonna 1874. (Hietala & Helminen 2009:37). Kansainvälisyyttä edustivat myös ulkomaiset konsuliedustustot, joita oli 1800-luvulla Helsingissä useita – sijaiten keskustassa. Kaivopuistosta alkoi kehittyä suurlähetystöjen alue vasta vuonna 1927, jolloin alueelle rakennettiin ensimmäinen varta vasten suurlähetystöksi tarkoitettu talo, Saksan suurlähetystö (Seppälä 2008b:119).

Venäjän vallan aikana Suomeen saapuneet juutalaiset perustivat vuonna 1875 synagogan Siltasaareen. Juutalaisia ja myös muslimeja (tataarit) oli tullut Helsinkiin etupäässä Venäjän armeijan mukana. Monet juutalaiset toimivat kauppiaina, mm. Moses Skurnik, Abraham Stiller ja Ruben Jaari tekstiili- ja vaatealalla. Tataarit perustivat Helsinkiin mm. kankaita ja itämaisia mattoja myyviä kauppiaita. Monikulttuurisuus näkyi myös hautausmailla, joita perustettiin Hietaniemeen: alueella on paitsi luterilainen hautausmaa (1828/1864, laajennettu useasti), myös ortodoksinen (1815), islamilainen (1830-luku/1871) ja juutalainen hautausmaa (1840-luku/1895). Ortodoksisella hautausmaalla on Suomessa muutoin harvinaisia katakombeja, mikä osoittaa, että eri uskontokunnat toivat Helsinkiin myös omia hautauspaikkojaan. Islamilaisella hautausmaalla hautakivissä on kuunsirppejä ja arabiankielistä kirjoitusta, juutalaisella hautausmaalla daavidintähtiä, seitsensakaraisia kynttelikköjä ja hepreankielinen kirjoitus.

Venäjän valta näkyi Helsingissä sotaväen ja erilaisten uskontokuntien lisääntymisen ohella myös muuten: kesäasukuksessa ja matkailussa, tyttö- ja poikakouluina, lippuina, patsaina (Keisarinnan kivi, 1835 ja Aleksanteri II:n patsas, 1894), katujen nimistössä, kolmikielisissä katukylteissä ja venäläisenä palvelu-, kaupp- ja kulttuuritarjontana (ks. Lampinen 1985; Hietala & Helminen 2009:28).

Arkkitehtuurissa venäläisyys näkyi 1800-luvulla selvästi. Nikolainkirkon viisi tornia olivat venäläisen arkkitehdin ja kirkon taivaansiniset kupolit sekä kullatut tähdet keisarin toive. Helsingissä toimi

myös venäläisiä arkkitehteja: Burmeister (Turun kasarmi, 1833), Kolezskij (Päävartio, 1843), Konstantin Andrejevits Ton (Viaporin kirkko, 1854), Nicholas Benois (Nya Teaternin restaurointi, 1866), A. M. Gornastajev (Uspenskin katedraali, 1868), Greifon (Viaporin rantakasarmi, 1870, kuva 54.), Pjotr Benard ja Koschperoff (Aleksanterin teatteri, 1879), W. Reiss (Tschernischeffin talon muutostyöt, 1883) sekä Lev Siško ja Mihail Tšaiko (Aleksanterin kimnaasi, 1913). (Pakarinen 1985:31–50).



Kuva 54. Venäjän vallan aikana 1860-luvulla valmistunut, Viaporin ensisijaisena porttirakennuksena Kuninkaanportin korvannut rantakasarmi on pietarilais-italialaisvaikutteinen. (Miika Norppa).

Helsinkiin rakennettiin 1800-luvulla verrattain vähän asuntoja työväestölle tehtaanomistajien toimesta. Joitakin poikkeuksia olivat Töölön sokeritehtaan, Siltasaaren teollisuuslaitosten (mm. Rieksin tappitehdas ja J. D. Stenbergin ja Poikain konepaja), Arabian tehtaan ja VR:n rakennuttamat asunnot (viimeisin: Toralinna (1899)). Myös Sinebrychoffin tehtaan alueella asui työväkeä ainakin vielä 1860-luvulla (Hakkarainen & Putkonen 1995:26–30). Tehtailijat asuivat varsin pitkään tehtaiden yhteyteen rakennetuissa päärakennuksissa tai huvilassa. Esimerkiksi J. D. Stenbergillä oli näyttävällä kulmatornilla varustettu puuhuvila Pitkäsillan kupeessa. Rakennuksen paikalle valmistui vuonna 1938 uusi tehdasrakennus, myös tässä nykyisin Wärtsilän pääkonttorina toimivassa rakennuksessa on kulmatorni.

Vielä 1890-luvullakin tyypillinen tapa rakentaa asuntoja oli Helsingissä se, että yksittäinen varakas henkilö rakennutti ja myös omisti talon. Talonomistaja oli oma ammattikuntansa. Helsingin ensimmäinen hyväntekeväisyshenkilö, pormestari Brummerin aloitteesta liikkeelle lähtenyt yhtiömuo-

toinen työläisten vuokratalo, Villa Lugnet, oli valmistunut Lapinlahteen vuonna 1857. Kohde rakennettiin asemakaava-alueen ulkopuolelle rakennusjärjestyksen aiheuttamien kustannussyiden välttämiseksi. Osakeyhtiöasetus tuli Suomessa voimaan vuonna 1864 ja sen jälkeen osakeyhtiömuotoisia vuokrataloja ryhdyttiin hiljalleen rakentamaan niin työläisille kuin ylemmillekin yhteiskuntaluokille. 1870-luvulla yksityiset – teollisuuden ja kaupan alan – toimijat perustivat Helsingfors Aktieboistäder -yhtiön, joka rakensi Kamppiin ja Kallioon vuokrattavia ”puulaakivilloja”, vuokrakasarmeja, – suurin osakkeenomistaja oli konepajateollisuudessa toiminut Ossian Osberg. (Nurmi et al. 2017:16–18, 22; Hakkarainen & Putkonen 1995:31–32).

Helsingin Työväen Rakennusyhdistyksen (per. 1878) rakennuttamien ja Constantin Kiseleffin Ruoholahden suunnitteleminen nk. Sadan markan villojen ajatuksena puolestaan oli, että työläiset voisivat lisämaksua maksamalla aikanaan lunastaa vuokraamansa asunnon omakseen. (rak. 1881–1883, kuva 55.). Vasta myöhemmin yleistyivät nykymuotoiset asunto-osakeyhtiöt, joissa osakkaat omistavat huoneistonsa. Valtio, Helsingin rakennusrahasto (per. 1873) ja 1880-luvulta myös pankit lainoittivat yhtiötalojen rakentamista. Ensimmäiset työläisten omistamat yhtiötalot olivat puutaloja ja valmistuivat Kamppiin vuonna 1886. Asunto-osakeyhtiölaki astui voimaan vuonna 1895. Vuoteen 1909 mennessä Helsinkiin oli rakennettu 73 työväenasuntoyhtiötä. Osakkaiden itsensä omistamat yhtiötalot toteutettiin aluksi usein samankielisten ja samaan yhteiskuntaluokkaan ja ammattiryhmään kuuluvien tuttujen perheiden kesken ryhmärakentamisena, 1910-luvulla yleistyi grynderirakentaminen. (Nurmi et al. 2017:23–25, 28–29, 34, 39).



Kuva 55. Ruoholahden Sadan markan villat edustavat varhaista edullista työväen asumista. (Miika Norppa).

Runebergin patsas (1885) oli Helsingin ensimmäinen suomalaiselle suurmiehelle pystytetty näköispatsas. Runebergin patsaan sijoittelussa ja istutuksissa esikuvana lienee ollut Carl von Linnén patsas (1885) Tukholman Humlegårdenissa (Häyrynen 1994:90). Toinen esikuva Tukholmasta on saattanut olla Kaarle XIII:n patsas (1821) Kungsträdgårdenissa – aiemmin vehreä patsaan ympäristö on muuttanut huomattavasti. Runebergin patsas on myös keskikohta Kluuvikatu-Kasarminkatu-akselissa. Ennen patsaan rakentamista paikalla sijaitsi kaivo.

Aleksanteri II:n patsas (kuvanveist. Walter Runeberg) pystytettiin vuonna 1894. Siihen sisältyy sivuveistoksia: Laki (Lex), Valo (Lux = Tiede ja Taide), Rauha (Pax) ja Työ (Labor). Lain hahmossa on Suomi-neito, kuten Runebergin patsaan jalustassakin (Julkiset veistokset 2012). Leijonasymboliikka ulottuu antiikin Egyptiin saakka.

Merkkimiehistä rintakuvansa kantakaupunkiin 1800-luvulla saivat Aleksanteri I (1814, erittäin roomalaisvaikutteinen), Henrik C. Borgström (1888) ja Fredrik Pacius (1895).

3.5.3 Yhteenveto kansainvälisistä kaupunkirakennustaiteellisista esikuvista Helsingin suunnitelmassa 1800-luvulla

Helsingin 1700-luvun ja 1800-luvun kaupunkirakennustaiteellisia esikuvia yhteenvedettäessä (taulukko 12.) vahvistuu yhäältä käsitys siitä, että Helsinkiä on pyritty hyvin monin tavoin kytkemään eurooppalaiseen – niin itä- kuin länsi-eurooppalaiseen – kulttuurihistorialliseen traditioon ja toisaalta siitä, että Helsingissä on tarkkaan seurattu kansainvälisiä muotivirtauksia. Antiikin Kreikan ja Rooman historia näkyy kertaustyylien arkkitehtuurissa ja suuret eurooppalaiset suurkaupungit ovat olleet tärkeitä referenssikohteita. Vaikutteet ovat usein suodattuneet lähialueiden (Pietari, Ruotsi ja Saksa) suurkaupunkien kautta.

Kohde ja rakentamisaika-kohta	Kansainvälisiä edeltäjiä ja esikuvia
1700-luku	
Viapori, rak. alkoi 1748	Italialainen, ranskalainen ja hollantilainen bastioniarkkitehtuuri, ranskalaisvaikutteinen aukio (jäi kesken), tukholmalaisvaikutteinen linnanpiha, Piperin puisto ja englantilainen maisemapuutarha sekä kiinalainen paviljonki (pur.). Alkuaan ranskalaisperäisten mansardikattojen tulo Suomeen Viaporin kautta. Ideatasolla Venetsia.
1800–1859	
Esplanadi, 1812-	Pariisin Jardin des Tuileries, Berliinin Unter den Linden, Tukholman Kungsträdgården.
Aleksanteri I:n rintakuva, 1814	Roomalaisvaikutteinen.
Ehrenströmin asemakaava, 1817	Maaailman vanhin ruutukaava on Kreikan Miletuksessa, moderneista ruutukaavoista tunnetuimpia on Lissabonissa Baixa Pombalinan kaava. Suomen vanhat ruutukaavat ovat osa ruotsalaista kaavoitusperinnettä. Ehrenströmin asemakaavassa Katajanokan kanavan vaikutteet tulevat Pietarista ja sitä kautta Venetsiasta ja Amsterdamista. Bulevardiajatus on Pariisista, rantakadut osa eurooppalaista perinnettä.
Senaatintori, 1800-l. ensimmäinen puolisko	Rakennusten ryhmittely ja Rooman Piazza del Campidoglio, Karl Friedrich Schinkelin arkkitehtuuri, kuten Berliinin Lustgarten ja Gendarmenmarkt, Tukholman Kustaa Adolfin tori. Empire-tyyli alun perin Ranskasta. Vanhan päävartion (pur.) vaikutteena olivat antiikin Kreikan stoa:t.
Senaatintalo, 1822	Huonejärjestys ja Louvre, kupoliaihe ja Rooman Pantheon, Pietarin empire-arkkitehtuuri – mm. arkkitehti Giacomo Quarenghin rakennukset.
Vanhan kirkon puiston portti, 1828	Roomalaiset triumfikaaret, Berliinin Brandenburgin portti.
Yliopisto, 1832	Pietarin empire-arkkitehtuuri, antiikin Kreikka.
Kasvitieteellinen puutarha, 1832	Pietarin kasvitieteellinen puutarha.
Observatorio, 1834	Göttingenin ja Tarton observatoriot.
Keisarinnankivi, 1835	Pietarin Palatsitorin Aleksanterinobeliski, Pariisiin Place de la Concorde obeliski.
Kaivopuisto, 1830-luku	Englantilaiset maisemapuutarhat.
Yliopiston kirjasto, 1840	Tilarakenne ja Diocletianuksen kylpylä, katto ja Palladion Villa Rotonda sekä Rooman San Bernardo Alle Terme.
Keisarillinen palatsi, 1843	Interiöörit saivat vaikutteita Pietarin Talvipalatsista.
Hakasalmen huvila, 1846	Italia.

Tuomiokirkko, 1852	Sijainti ja Akropolis, Andrea Palladion arkkitehtuuri, Rooman Tempietto ja Vatikaanin Pietarinkirkko, Pietarin empire-arkkitehtuuri, mm. Kazanin katedraali ja Iisakin kirkko, Berliinin Gendarmenmarktin kaksoiskirkot, Lontoon St. Paul's Cathedral, Pariisin Panthéon, Nizhny Novgorodin messuja (1817–25) varten rakennettu Saviour (Old Fair) Cathedral. Tuomiokirkon portaikko ja Piazza del Campidoglio.
Viaporin kirkko, 1854	Aiemmat sipulikupolit muistuttivat Novgorodin kirkkoarkkitehtuuria.
Eläintarhan alue, 1850-luku	Tukholman Djurgården. Ravintolarakennukset olivat aluksi sveitsiläisvaikutteisia. Alppipuiston lampien kaltaisia vesiaiheita ovat useita eurooppalaisia kaupunkeja ympäröineiden vallitusten vesiesteet, joita on säästetty monissa puistoissa virkistyskäyttöä varten.
1860–1899	
Nya Teatern, 1860	Gottfried Semperin suunnittelema Semperoper Dresdenissä.
Helsingin rautatieasema, 1861	Englantilainen Tudor-tyyli, Peterhofin rautatieasema, ruotsalaissyntyisen Carl Axel Setterbergin arkkitehtuuri.
Ritarihuone, 1862	Gotiikka on alun perin Ranskasta. Tiiligotiikka on tyypillistä Saksassa. Pohjoisitalialainen tiiligotiikka. Sisustuselementtejä tuotiin Saksasta ja Pietarista.
Uspenskin katedraali, 1868	Venäläis-bysanttilainen arkkitehtuuri. Tiilet Bomarsundin linnoituksesta Ahvenanmaalta.
Yliopiston kemian laboratorion rakennus, 1869	Venetsia, englantilaiset valurautaportaat.
Teknillisen reaalikoulun rakennus, 1877	Hannoverin teknillinen yliopisto.
Meilahden huvilat, 1870-l.-	Englantilainen cottage-tyyli, sveitsiläistyyli.
Aleksanterin teatteri, 1879	Interiöörit ja Pietarin Mariinski-teatteri.
Grönqvistin talo, 1882	Pariisi, Wien (ark. Nüll & Sicardsburgin rakennus Johannesgassella), Tukholma (venetsialaispalatsien Ca'Pesaro ja Ca'Rezzonico innoittama Bolinderska Palatset, ark. Helgo Zettervall, 1874) ja Moskova (A. L. Huhnin asuinkerrostalosuunnitelma, 1879).
Uusrenessanssikerrostalot, 1880-l.	Euroopan suurkaupungit, interiöörikoristelut ja Keski-Euroopasta (Saksa, Itävalta, Ranska) tilatut mallikirjat ja sabluunat. Gustaf Nyströmin suunnitteleminen kerrostalojen porraskäytävien Pompeji- ja roomalaisvaikutteet.
Suomen Pankki, 1883	Firenzen pankkiirisukujen palatsit.
J. L. Runebergin patsas, 1885	Sijoittelu ja Carl von Linnén patsas Tukholman Humlegårdenissa sekä Kaarle XIII:n patsas Kungsträdgårdenissa. Jalustan leijonasympoliikka ulottuu antiikin Egyptiin saakka.
Ateneum, 1887	Pariisin Louvre, tempelipäätyä kannattelevat naishahmot ja Akropolis, Ateneum-nimi ja jumalatar Athenen tempeli Ateenassa sekä Rooman Atheneum, keskirisaliitti ja aikakauden taidemuseo Düsseldorfissa. Fasadin muotokuvamotiivit viittaavat eurooppalaiseen taidehistoriaan, taidepalatsiin Brysselissä, teatterirakennukseen Angersissa ja polyteknilliseen instituuttiin Münchenissä, opetustilat ja Wienin yliopiston kemian instituutin suuri auditorio.
Linjat, 1887	Suorien katujen nimeäminen numeroin: Pietari ja/tai New York.
Hotelli Kämp, 1887	Eurooppalaisten suurkaupunkien Grand Hôtels.
Wreden pasaasi, 1888	Pariisin pasaasit. Brysselin Galleries St. Hubert, Passage du Nord ja Gallerie Bortier, Genovan Galleria Mazzini, Milanon Galleria Vittorio Emanuele II. Lasikate jäi toteuttamatta.
VPK:n talo, 1889	Juhlasali ja Berliinin kaupungintalo, julkisivu ja arkkitehti H. D. Heidenreichin talo (1860–61) Pietarissa.
Kasvitieteellisen puutarhan Palmusali, 1889	Tuotiin Saksasta. Lontoon Kew Gardensin Palm House, Pietarin kasvitieteellisen puutarhan Palm House, Lontoon Crystal Palace (pur.), Schönbrunnin Palmenhaus Wienissä, Palacio de Cristal Madridissa.
Korkeasaaren eläintarha, 1889	Tukholman ja Kööpenhaminan eläintarhat, etenkin Tukholman Skansen. Westfalenin eläintarha Saksan Münsterissa.
Seurasaaren kansanpuisto, 1889	Tukholman Skansen ja Oslon Norsk Folkemuseum. Norjalaisvaikutteisia rakennuksia.
Vanha kauppahalli, 1889	Piirustukset Duisburgista, ornamenttiikka ja Pariisi.
Säätytalo, 1890	Wienin palatsit, julkisivussa roomalaisvaikutteinen fresko.
Kansallisarkisto, 1890	Kansallisarkistossa on vaikutteita mm. C. L. Engeliltä, Engelin ihaileman saksalaisen Karl Fredrik Schinkelin oppilaan, tanskalaisen Theophil Hansenin Wieniin suunnittelemissa rakennuksissa, ranskalaisesta klassismista, kuten Ange-Jacques Gabrielin (Concorde-aukion palatsit, 1700-l. puoliväli) ja Jean-Denis Antoinein (La Monnaie, 1760-l.)

	arkkitehtuurista Pariisista, Louvren itäfasadista, Gustaf Adolfin torin laidan rakennuksista (Carl Fredrik Adelcrantzin suunnittelema ooppera, 1770-l. ja Erik Palmstedtin suunnittelema Sofia Albertinan palatsi, 1780-l.) Tukholmasta, Theodor Fischerin teknillisen korkeakoulun rakennuksesta Münchenistä sekä antiikin Kreikasta. Kansalliskirjaston makasiinijärjestelmä on tuttu Lontoon ja Pariisin kansalliskirjastoista.
Tähtitorninvuoren puisto, 1890-	Maisemapuistoajatus ja Tukholma sekä Keski-Eurooppa. Ranskalaisvaikutteinen 'Haaksirikkoiset'-veistos, italialaisvaikutteinen "grotto".
Erottajan paloasema, 1891	Berliinin kaupungintalo ja Firenzen Cattedrale di Santa Maria del Fioren campanile, wieniläinen sotilasarkkitehtuuri (ark. Theophil Hansenin suunnittelema asemuseo ja Eduard van der Nüll ja August Sicard von Sicardsburgin suunnittelema komendantin rakennus Arsenalissa), saksalaiset kasarmirakennukset (mm. Berliinin Garde-Schützenkaserne).
Johanneksen kirkko, 1891	Gotiikka alun perin ranskalaista, tiiligotiikka ja Saksa, Uppsalan tuomiokirkko.
Höijerin suunnittelemat Sinebrychoffin panimorakennukset, 1870–1890-l.	Keskieurooppalainen teollisuusarkkitehtuuri.
Talvipuutarha, 1893	Lontoon Crystal Palace (pur.).
Alphyddan-ravintola (pur.), 1895	Norjalaistyyli.
Argos-talo, 1897	Isak Gustaf Clasonin suunnittelema Bünsowin talo Tukholmassa.
Vuorimiehenkatu 1, 1897	Berliiniläis- ja pariisilaisvaikutteinen.
Luodon huvilarakennus, 1898	Norjalaistyyli.
Leschen talo, Annankatu 12, 1898	Rokokoobarokkiportaali, Blois'n linna Ranskassa ja ranskalainen renessanssi. Espanjalainen renessanssi.
Wasa Aktiebankin rakennus, 1898	Espanjalais-venetsialaisvaikutteinen. Isak Gustaf Clasonin suunnittelema Hallwylska Museetin rakennus Tukholmassa.
Helioksen talo ja Kihlmanin talo, 1898	Saksalaisvaikutteisia.
Mestaritalo, 1898-	Rakennuksen porrasmaiset päädyt ja hansakaupungit. Dresden.
Falken, 1899	Isak Gustaf Clason -vaikutteinen.
Bulevardi 21 (pur.), 1899	Ruotsalainen barokki. Isak Gustaf Clasonin suunnittelema Skeppsbron 20 Tukholmassa.
Pohjoisrannan ja Ullanlinnan rantafasadit, 1800-luvun loppu ja 1900-luvun alku	Tukholma.

Taulukko 12. Helsinkiläisten rakennusten, julkisten taideteosten, kaava- ja kaupunki uudistushankkeiden ym. kansainvälistä edeltäjiä ja esikuvia 1700-luvulta 1800-luvun lopulle. Taulukon tietojen lähdeviitteet on luettavuuden vuoksi sijoitettu tekstiosioihin.

3.6 Yhteenvedo teollistuvan Helsingin kaupunkirooleista ja niiden vaikutuksesta kaupungin kehittämisessä

Teollistuvan Helsingin keskeiset uudet kaupunkiroolit liittyivät teollisuuteen ja logistiikkaan. Linnonkaupunkirooli säilyi myös Venäjän vallan aikana. Teollisuuden ja logistiikan kehittymisen myötä Helsinki vahvistui kauppakaupunkina. Helsinki vahvisti asemiansa hallinto-, pankki-, yliopisto-, kulttuuri- ja sivistyskaupunkina. Agraarisia peltomaisemia oli yhä 1800-luvun jälkipuoliskolla mm. Töölössä.

Helsingille 1800-luvun jälkipuoliskolla tulleista uusista kaupunkirooleista teollinen rooli on 1900-luvun lopulla heikentynyt. Logistiikkarooli on maitse liikkuvan rahdin osalta siirtynyt Helsingiltä osin sen ympäryskunnille, mutta Helsingissä toimii edelleen mm. suuria tavara- ja matkustajasatamia.

Helsingin kaupunkirooleihin liittyen kaupunkiin rakennettiin 1800-luvun jälkipuoliskolla suuri määrä tehtaita, kaupunki varustettiin keisarin määräyksestä raideyhteydellä ja rautatieasemalla. Satamia,

tiestöä ja muuta infrastruktuuria kehitettiin. Joukkoliikenteen kehitys käynnistyi. Kaupallinen ja kulttuurinen palvelutarjonta kehittyivät. Helsinki sai mm. sievän kauppahallin ja ensimmäisen ylellisen mannermaisen hotellin. Kaupallisen palvelutarjonnan kehittymiseen liittyi elinkeinovapauksien laajentuminen 1860- ja 1870-luvuilla. Sivistys- ja kulttuurikaupunkiroolien osalta yliopiston kasvitieteellistä puutarhaa kehitettiin ja Helsinkiin rakennettiin uusi taidemuseo, uusia teattereita sekä arvokkaan virallinen Kansallisarkisto. Helsingin virkistysmahdollisuudet kehittyivät mm. puistorakentamisen myötä. Hallintokaupunki sai uuden, korean säätytalon. Helsinki sai myös uusia, ulkoasullaan turvallisuutta ja jatkuvuutta korostaneita pankkirakennuksia. Kaupungin asteittainen vaurastuminen näkyi 1800-luvun loppupuolella myös näyttävänä kerrostalorakentamisena. Vaurautta ei kuitenkaan riittänyt kaikille, vaan teollistumisen varjopuolena oli laadultaan puutteellisten työväenasuntoaluiden laajentuminen. Helsingin kehitykseen toivat vauhtia ulkomaalaiset yrittäjät teollisuuden ja kaupan aloilla. Helsingin kasvua hidastivat mm. taantumat.

4 HELSINGIN TEOLLINEN AIKA (1900–1944): ITSENÄISEN SUOMEN PÄÄKAUPUNGIKSI

Tässä luvussa tarkastellaan itsenäisen Suomen pääkaupungiksi nousevan Helsingin kehitystä: ensin kaupunkisuunnittelua ja arkkitehtuuria, sitten liikennejärjestelmän, virkistysmahdollisuuksien, palvelutarjonnan ja elinkeinoelämän ja kulttuuri- ja koulutustarjonnan kehittymistä. Näitä seuraa katsaus Helsingin ennen 1950-lukua rakennettujen kaupunginosien nimistöhistoriaan. Luvun päättää yhteenvedo teollisen Helsingin kaupunkirooleista ja niiden vaikutuksesta kaupungin kehityksessä.

Tarkastelen tässä luvussa Helsingin kasvua, kehitystä ja muuttuvia kaupunkirooleja Helsingin teollisena aikana. Mitkä tekijät hidastivat ja mitkä tekijät vauhdittivat Helsingin kehitystä ja kasvua? Millaisia muutoksen ajureita ja kehittämistavoitteita Helsingin tilallis-fyysiseen rakenteeseen, toimintoihin ja visuaaliseen ilmeeseen kohdistuneiden uudistusten taustalla oli? Millaisia ratkaisuja kaupungissa tehtiin sen kehittämiseksi? Entä millaisia kaupunkirooleja Helsingillä oli teollisena aikana? Mitkä roolit ovat säilyneet ja mitkä heikentyneet?

1900-luvun ensimmäinen puolisko oli Helsingin kantakaupungissa voimakasta kerrostalorakentamisen aikaa. Muutoinkin kantakaupunkia rakennettiin runsaasti. Vuonna 2017 Helsingin kantakaupungin rakennuksista (lkm) 55,7 prosenttia, kantakaupungin asunnoista (lkm) 54,2 prosenttia ja kantakaupungin rakennusten kerrosneliömäärästä 45 prosenttia oli rakennettu ennen 1950-lukua – huolimatta sota-ajan pommituksista ja rakennuskannan laajamittaisesta purkamisesta eri vuosikymmenillä. (Aluesarjat 2018). Tuolloisen Helsingin ulkopuolelle rakennettiin 1900-luvun alkupuoliskolla mm. huvila-alueita. Helsingin esikaupunkialueella sijaitsevien, ennen 1920-lukua rakennettujen asuntojen osuus kaikista ennen 1920-lukua rakennetuista helsinkiläisasunnoista oli vuonna 2017 vain neljä prosenttia (Aluesarjat 2018). Asuntorakentamisen osalta Helsingin kantakaupunkia on rakennettu eniten 1920- ja 1930-luvuilla – kyseisillä vuosikymmenillä valmistuneita asuntoja oli vuonna 2017 yhä 23 564 ja 21 950 kappaletta (Aluesarjat 2018). Helsingin esikaupunkialueella sijaitsevien, 1920- ja 1930-luvuilla rakennettujen asuntojen osuus kyseisinä vuosikymmeninä valmistuneista helsinkiläisasunnoista oli vuonna 2017 vain 2,3 ja 12 prosenttia (Aluesarjat 2018).

1910- ja 20-lukuihin liittyivät eurooppalaisittain suurkaupunkivisiot laajoine yleiskaavoineen ja pilvenpiirtäjähaaveineen. Arkkitehtuurin päätyyli suunnat vaihtuivat ensin jugendista klassismiin ja sitten klassismista funkikseen. Kansallinen herääminen näkyi selvästi etenkin jugend-arkkitehtuurissa. Itsenäisyyttä tavoitelleen maan pääkaupunkiin rakennettiin myös kansallisia kulttuurimonumentteja,

kuten Kansallisteatteri ja Kansallismuseo. Itsenäisyyttä on muistettu Kaivopuistoon sijoitetulla puulla vuonna 1917 ja muistokivellä vuonna 1931.

Mahdolliseen sotaan (myöhemmin ensimmäinen maailmansota) valmistautuneen Venäjän sotatarviketilaukset synnyttivät Suomessa 1910-luvulla lyhyen nousukauden, mutta sodan syttyminen heikensi taloutta (Standertskjöld 2004:55–56). Sodan vaikutuksesta vienti heikentyi. Sota aiheutti teollisuudessa materiaali- ja polttoainepulaa, joitakin konkursseja ja etenkin rakennusteollisuus hiipui, metalliteollisuus kuului sodasta hyötynneisiin aloihin (Hakkarainen & Putkonen 1995:83). Suomi ei osallistunut maailmansotaan, mutta Venäjä linnoitti Helsinkiä vuodesta 1915 potentiaalisia hyökkäyksiä vastaan. Laajan linnoitusvyöhykkeen linnoituslaitteita on kantakaupungin osalta säilynyt Käpylässä, Koskelassa, Meilahdessa ja Ruskeasuolla, pääasiassa linnoitukset kuitenkin rakennettiin kauemmas keskustasta. Ensimmäisessä maailmansodassa (1914–18) Helsinki ei ollut taistelujen näyttämönä, mutta auttoi venäläisiä sairaanhoidossa.

Suomen itsenäistyminen vuonna 1917 vahvisti Helsingin asemaa, nyt itsenäisen Suomen pääkaupunkina. Venäjän vallankumousta seurannut, vuonna 1918 käyty Suomen sisällissota jätti kaupunkiin henkisiä ja fyysisiä arpia. Lasipalatsin paikalla sijainnut Venäläisen kasarmin tai nk. Turun kasarmin päärakennus pommitettiin saksalaisten toimesta Helsingin valtauksessa vuonna 1918, mutta sen varistorakennus säilyi – rakennukseen sijoitettiin Rakuuna-muistolaatta vuonna 2006. Kaikki Turun kasarmin alueella olleet puurakennukset on purettu.

Fyysisiä vaurioita sisällissodasta on vielä näkyvillä Pitkäsillassa (Kolbe & Nyström 2008:93, kuva 56.). Kansallismuseon ovesa on sisällissodan aikainen luodinreikä. Lisäksi sisällissotaa on Helsingin kantakaupungin alueella muistettu lukuisin muistomerkein. Näitä ovat mm. Vuoden 1918 Kansalaisodan uhrien muistomerkki Taka-Töölössä lähellä Mäntymäkeä, jonne haudattiin punakaartilaisia, Suomalaisten sotilaiden hauta ja Saksalaisten sotilaiden hauta Vanhan kirkon puistossa, Pellingin retken muistomerkki Liisanpuistikossa Kruununhaassa, Habsburg-höyrylaivan muistomerkki Tähtitorninmäellä, useita hautoja Hietaniemen hautausmaalla ja sotaan osallistuneiden saksalaisten sotilaiden muistomerkki Helsingin Saksalaisen kirkon vierustalla. Myös Mannerheimin ratsastajapatsaan (1960) voidaan tulkita symboloivan 16.5.1918 järjestettyä valkoisten voitonparaatia, jossa Mannerheim ratsasti hevosella. Voitonparaati kulki Heikinkatua, jonka varrelle patsas sijoitettiin. Heikinkadun nimi vaihdettiin vuonna 1942 Mannerheimintieksi. Sisällissodan tuloksena oikeistolaisessa Suomessa kuitenkin tehtiin maareformeja (mm. Lex Kallio) ja otettiin käyttöön varallisuusvero sekä progressiivinen verotus 1920-luvulla. Säätyerioikeudet pääosin hävisivät kun Suomesta tuli tasavalta vuonna 1919.



Kuva 56. Sisällissota jätti Helsinkiin arpensa. Pitkäsilta, pommitusten jälkiä. (Miika Norppa).

Itsenäistyminen vuonna 1917 toi halun erottautua entisestä emämaasta myös kaupunkikuvallisesti. Viaporin Aleksanteri Nevskin kirkko muutettiin luterilaiseksi Einar Sjöströmin suunnitelman pohjalta, ja mm. kirkon itään, mm. Novgorodin kirkkoarkkitehtuuriin, viittaavat viisi sipulikupolia poistettiin. Uudistamisesta järjestettiin arkkitehtuurikilpailu vuosina 1922–1923. Uudistettu kirkkorakennus valmistui vuonna 1929. Sen katoissa on vaikutteita Kallion kirkosta. Kirkon tornin lasihuippu toimii majakkana. Kirkkomaata rajaavat suuret kettingit ja Ruotsin vallan ajan tykit ovat yhä paikoillaan. Suomenmieliset radikaalit vaativat 1920-luvulla jopa Uspenskin katedraalin purkamista (Klinge 2012a:436). Uspenskin katedraalin kupeesta purettiinkin vuonna 1920 nk. Rauhankappeli, joka oli rakennettu vuonna 1913 Romanovin hallitsijasuvun ja Suomen Venäjään liittämisen muistoksi. Uspenskin katedraalin viereen rakennettiin vuonna 1928 korkea klassistinen kerrostalo, jonka suunnitelti pilvenpiirtäjiä ihailnut arkkitehti Sigurd Frosterus. Rakennus sai aikalaisiltaan voimakasta kritiikkiä (Jaatinen et al. 1998:33). Ilmeisesti pohjoismaisen klassismin näkyvällä käytöllä venäläistä arkkitehtuuria edustavan Uspenskin katedraalin vieressä haluttiin viestittää, että Suomi on osa Pohjoismaita, ei Venäjää. Smolnan talossa ollut nk. Bobrikovin kirkko, Esplanadi 6:n ortodoksinen kappeli (rak. 1890-l.) purettiin niin ikään itsenäistymisen jälkeen. Viaporin nimi muutettiin Suomenlinnaksi vuonna 1919. Nikolainkirkosta tehtiin Suurkirkko. Aleksanterin yliopisto muutettiin Helsingin yliopistoksi. Samaan aikaan, vuonna 1928, venäläisaikaa pyyhittiin myös kadunnimistöstä: Galitzintie, Konstantininkatu, Nikolainkatu ja Speranskinkatu korvattiin Juhani Ahon tiellä, Meritullinkadulla, Snellmaninkadulla ja Merikadulla. Toisaalta venäläisiä vaikutteita tuli Helsingin kaupunkikuvaan vielä myöhemminkin, mm. suurlähetystön ja ortodoksikirkkojen muodossa.

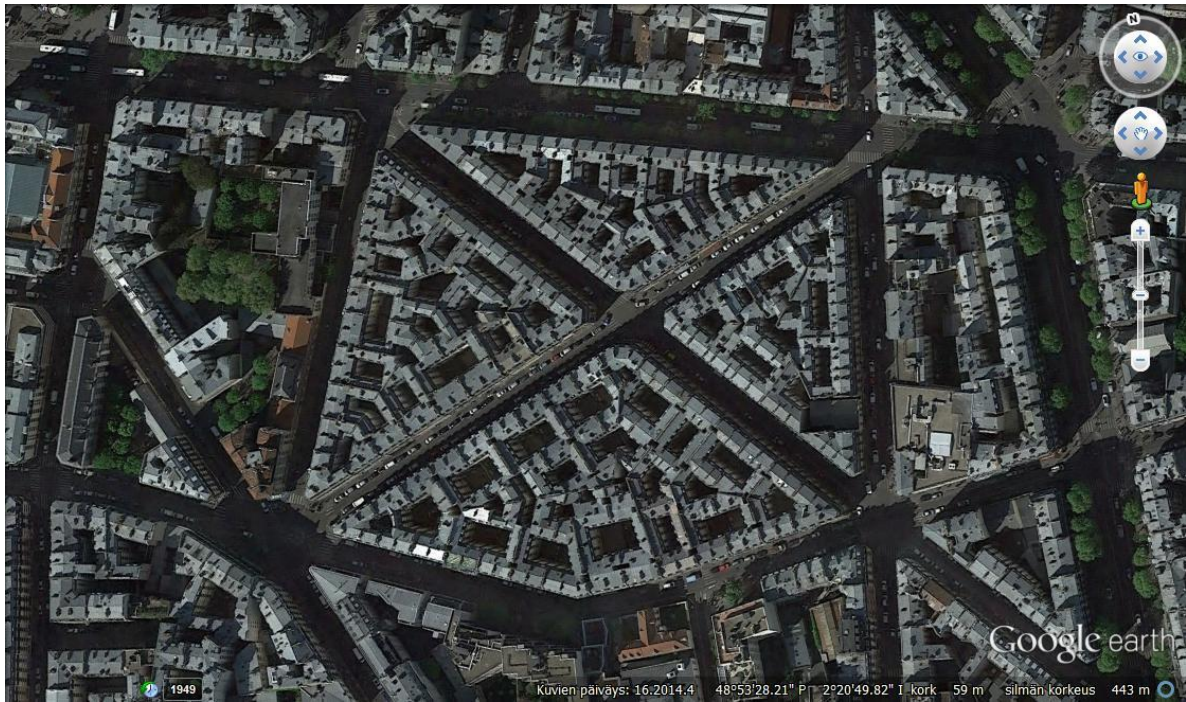
Asuntorakentaminen oli Suomessa 1920-luvulla voimakasta nousukaudesta johtuen, 1930-luvun alussa asuntojen kysyntä ja rakentamisen määrä romahti talouslaman takia, voimistuen taas 1930-luvun loppua lähestyttäessä ja heikentyen talvisodan alkaessa vuonna 1939 (Nikula 1981:23). 1940-luvulla elettiin pula-aikaa sodasta ja sotaa seuranneista sotakorvauksista johtuen. Pula-aika näkyi myös kaupunkirakentamisessa ja arkkitehtuurissa.

4.1 Kaupunkisuunnittelusta ja arkkitehtuurista

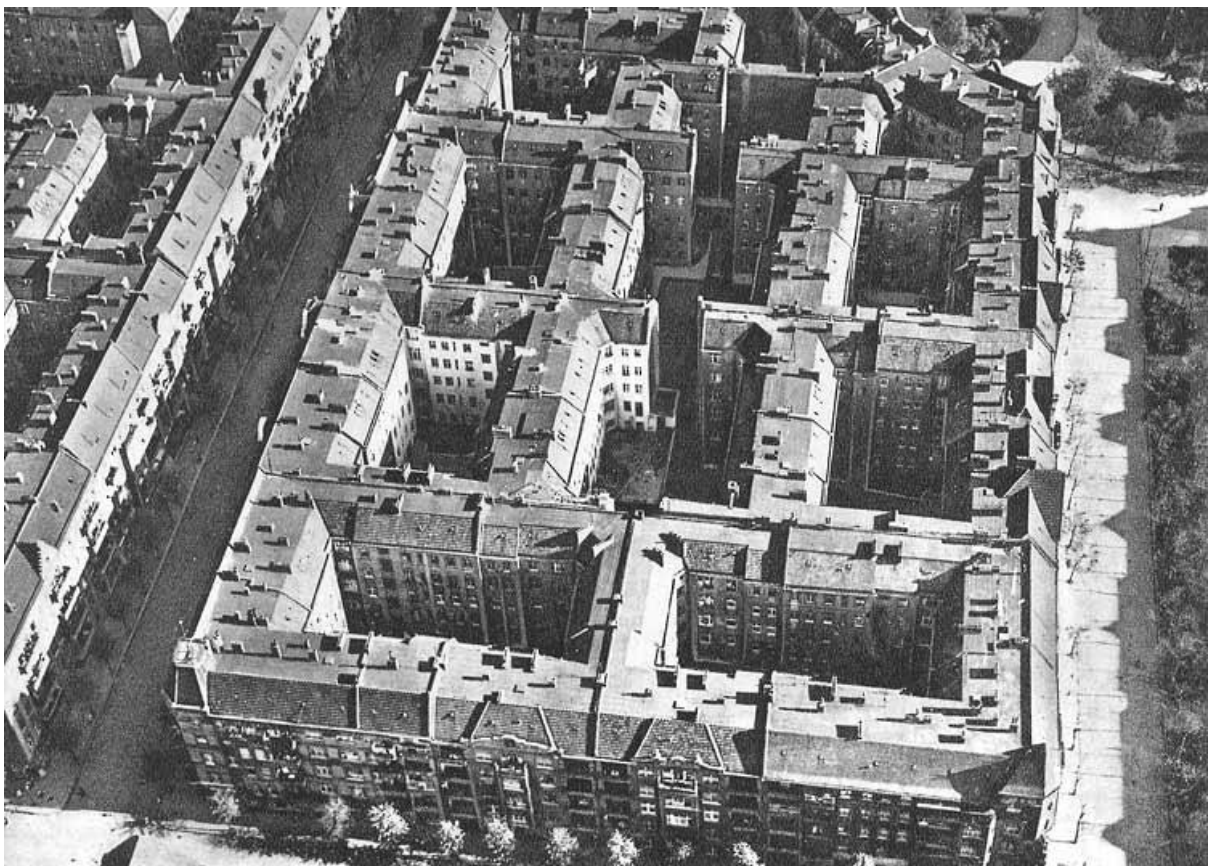
4.1.1 Kansainvälinen kansallisromanttinen arkkitehtuuri

1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä rakennettiin Helsingin jugend-kaupunginosat, mm. Kattajanokka, Ullanlinna ja Eira. Runsaasti jugend-rakennuksia on myös Kampissa, Kruununhaassa, Kaartinkaupungissa, Punavuorella, Siltasaarella, Kalliossa, Etu-Töölön itäosassa ja jonkin verran myös Taka-Töölössä Töölön raitiovaunuhallien ympäristössä (Moorhouse et al. 2002:9). Kaiken kaikkiaan Helsingissä on säilynyt noin 600 jugend-rakennusta ja tätä on 2000-luvulla ryhdytty markkinoimaan myös matkailijoille. Jugendin tyyliuuntauus merkitsi katkosta klassismin perinteiselle muotokielelle (Sumerson 1966) ja kertaustyylielle. Jugend-kausi oli Helsingin rakentamisen historiassa arkkitehtonisesti hyvin luova aikakausi (Hietala & Clark 2013:727).

Helsingin jugend-korttelit rakennettiin erittäin tiiviiksi. Kortteleissa on piharakennuksia, pihasiipiä ja jopa sisäkkäisiä kortteleita. Paikoin on mahdollista kulkea kortteleiden sisällä luolamaisten porttikongien lävitse sisäpihalta toiselle. 1800-luvun lopulla väestö kasvoi useissa Euroopan kaupungeissa nopeasti ja siihen vastattiin erittäin tehokkaan rakentamisen sallivalla kaavoituksella. Näin tehtiin esimerkiksi Pariisissa (kuva 57.). Hyvä esimerkki tämän aikakauden kaavoituksesta on myös erittäin nopeasti kasvaneen Berliinin tehokas Mietskasarnen-rakentaminen (kuva 58.), jossa korttelisisäpihat ovat täynnä pihasiipiä. Samoin Tukholman Birkastanissa (kuva 59.) rakennettiin 1800- ja 1900-luvun vaihteessa hyvin urbaaneja kortteleita, joiden sisällä oli toisia kortteleita. Helsingin vuoden 1895 rakennusjärjestyksen esikuvana olivatkin olleet Berliinin ja Tukholman rakennusjärjestykset. Vuoden 1895 rakennusjärjestys (ks. Rakennusjärjestys 1904) rajoitti rakennusten korkeutta, mutta salli tontilla hyvin tiiviin rakentamisen – rakennusjärjestyksen määrittämä sisäpihan minimikoko oli 150 neliometriä. Kukin tontti otettiin yleensä rakennuttajan toimesta mahdollisimman tehokkaasti käyttöön, minkä seurauksena syntyi hyvin tiiviitä kortteleita.



Kuva 57. Erittäin tiivistä korttelirakentamista Pariisissa. (Google Earth 2015).



Kuva 58. Tiivistä Mietskasernen-rakentamista Berliinissä. Aikakauden rakentamiselle olivat tyypillisiä hinterhofit eli korttelin sisällä sijaitsevat pihasivut. (Verlag Dr. Hans Epstein / Wien & Leipzig, 1929).



Kuva 59. Tukholman Birkastanin urbaania rakentamista: korttelin sisällä on toinen kortteli. (Stockholms stads stadsplane-kontor / Wikimedia Commons).

Jugend-kauden rakennuksissa oli kansallisromanttisia, suomalaisen luonnon eläin- ja kasvilajistosta ja suomalaisesta kansantarustosta (mm. Kalevala) muistuttavia ornamentteja, reliefejä ja veistoksia. Arkkitehtuuria on koristeltu eläin- ja ihmisaihein oikeastaan läpi arkkitehtuurin historian, mutta jugend toi suomalaiseen arkkitehtuuriin kotimaisia tai pohjoismaisia koristeaiheita.

Nylands Nationin talon (ark. Karl Hård af Segerstadt, 1901) julkisivussa on lepakoita, Lääkäreiden talossa (1901) sammakko ja Pohjolan talossa (1901) mm. oravia. Kansallisteatterin (1902, kuva 60.) seinissä on pöllö-, joutsen- ja vuohikoristeita. Kansallisteatterin kasviaiheisiin kuuluvat männynkävyt ja voikukat. Navigatorin talossa (ark. Harald Neovius, 1903) on kotkia, Fysiologian laitoksen (ark. Gustaf Nyström, 1903) julkisivua koristaa Minervan pöllö, Kalevankatu 7:ssä (ark. Georg Wasastjerna & K. V. Polón, 1903) on valurautainen kurkikoriste sekä pääskykuva, Kalevankatu 16:sta (ark. Georg Wasastjerna & K. V. Polón, 1903) on rautainen sudenkorentokoriste, Liisankatu 16:sta (ark. Vilho Penttilä, 1904) julkisivussa on kukkoja, kanoja ja kissoja, Yrjönkatu 7:ssä (ark. Hugo Lindberg, 1904) meritähti, Annankatu 19:ssä (ark. Georg Wasastjerna & K. V. Polón, 1905) lepakoita, Liisankatu 11:ssä (ark. G. W. Nyberg, 1906) kurkia, Kalevankatu 33:ssä (ark. G. W. Nyberg, 1907) on oravia, pöllöjä, hevosia ja lehmiä ja Otavan talossa (ark. Karl Lindahl, 1908) mehiläisiä ja hämähäkejä. Privatbankenin salissa, eli nykyisessä Jugendsalissa (ark. Lars Sonck, 1904) on Valter Jungin suunnittelema pöllö- ja ilvesaiheita. Osa aiheista oli myös lemmikkieläimiin liittyviä, kuten Pietarinkatu 23:n (ark. Waldemar Wilenius, 1905) koira. Villa Johannan (ark. Selim A. Lindqvist, 1906) julkisivua koristaa lisko, mahdollisesti Gaudíin viitaten. Kruunuvuorenkadulla sijaitsevan jugend-talon julkisivussa on pöllö-, kettu- ja orava-aiheita, Kansallismuseon (1910) edustalla on karhu, julkisivussa kettu-, ilves-, jänis-, orava- ja tikkareliefejä, pääovessa hirvi. Kaisaniemen kasvitieteellisessä puutarhassa on 'Kotkia'-veistos (1913). Eläin- ja kasviaiheet olivat kuitenkin myös jugendin aikakaudella kansainvälinen ilmiö – Ruotsissa aiheina oli jopa samoja lajeja kuin Suomessa (Wäre 1991:126). Luontoaiheet olivat tyypillisiä myös Norjassa. Harvinaisempiin aiheisiin kuuluvat maantieteelliset aiheet, kuten Pietarinkatu 9:n Kointähden talon (ark. Usko Nyström, 1907) maapallo.



Kuva 60. Kansallisromanttiselle arkkitehtuurille olivat tyypillisiä kotimaiset eläin- ja kasviaiheet. Pöllö Kansallisteatterin julkisivussa. (Miika Norppa).

Kansallisteatterissa (1902) on myös eurooppalaisperäisiä kasviaiheita, kuten tammen-, laakerin- ja viiniköynnöksenlehdet. Kansallisena aiheena Kansallisteatterin koristelussa on kantele-aihe – vastineena niin ikään julkisivussa esiintyvälle, antiikkiin ja Apolloon viittaavalle lyyra-aiheelle. Suomalaisuutta korostavat mm. salissa olevat Suomen vaakunat. Kansallista heräämistä kuvastavat – Suomen paviljongissa Pariisin maailmannäyttelyssä (1900) ja Pohjolan talossa (1901) esiintyneet – aurinko-aiheet sekä suomalaisen kulttuurin voimakkaita juuria ja kukkaan puhkeamista symboloiva, lasimaalauksen aiheena oleva vahvajuurinen kukkiva ruusu. Eurooppalaiseen teatteriperinteeseen Kansallisteatterin kytkevät rakennuksen koristelussa toistuvat tragedia- ja komedianaamiot. (Koho 2003:36–39,45).

Kansallismuseon sisäänkäyntiaulan katossa on Akseli Gallen-Kallelan maalaamat Kalevala-aiheiset freskot. Ne ovat kopio Gallen-Kallelan Pariisin vuoden 1900 maailmannäyttelyyn laatimista freskoista. Julkisivussa on suomalaista kansaa kuvaavia reliefejä. Kansallismuseon ovesta on kuvattuna mm. arkkitehti Eliel Saarinen.

Jugend-arkkitehtuuriin kuuluivat myös Suomen keskiaikaiseen kirkko- ja linna-arkkitehtuuriin viittaavat rakennuselementit, kuten torneja ja ampuma-aukkoja muistuttavat ikkunat sekä syvät, linnanporttimaiset porttikongit. Porttikongeissa oli holvikaaria. Esimerkiksi Bulevardilla sijaitseva, arkkitehti Gustaf Estlanderin suunnitteleman rakennuksen (1903) torni viittaa Olavinlinna. Vastaavanlainen torni on myös Kapteeninkadulla (ark. Paavo Björk, 1904). Pengerkadun entisessä poliisi-asemarakennuksessa (ark. Waldemar Aspelin, 1907, myöh. Kuvataidelukion ja Kallion lukion Taidetalo) on linnantorniaiheita. Myös suomalaiseen kansantarustoon viitattiin: Katajan talossa (ark. Usko Nyström, Petrelius & Penttilä) Kruunuvuorenkatu 2:ssa erkkeriä kannattelee Väinämöinen (Rauske 2004:101).

Kansallismuseossa on elementtejä keskiaikaisesta kivikirkosta ja linnasta. Kotimaisista kirkontorneista lähimmäksi Kansallismuseon tornin ulkonäköä tulee Pedersören kirkko (n. 1510–20). Kiinnostavaksi tämän vertailun tekee myös se, että Pedersören kirkossa on niin ikään rakennusosia eri aikakausilta. Museon suunnittelijoihin kuuluneen Armas Lindgrenin isä oli työskennellyt Pietarsaareissa 1850-luvulla. Kansallismuseon kirkkopääty puolestaan viitanee Hämeen kivikirkkoihin; Armas Lindgren oli syntynyt Hämeenlinnassa. Kirkkopäätyjen käyttöä esiintyi Suomessa jälleen myös 1980-

luvulla: esimerkiksi Malmin kirkossa (ark. Kristian Gullichsen, 1980). Kansallismuseon julkisivussa on myös kirkkoihainen reliefi. Kansallismuseoon on sisustettu katolinen kirkkosali. Museossa on myös aito rokokointeriööri (Jakkarilan kartanon sali) ja savupiirtti (ks. Kopisto 1981:94–95). Kansallismuseon lounaisosan pyöreä torniaihe viittanee Viipurin pyöreään torniin – museon suunnittelijoihin lukeutunut Eliel Saarinen oli asunut Viipurissa. Keskiaikaan viittaa myös linnanpiha, jonka sisäänkäynti on koristeltu haarniskan kypärä-aiheella.

Toisaalta Kansallismuseon suunnitteluun vaikutti Kansallismuseosta järjestetyn arkkitehtuurikilpailun kanssa samaan aikaan Kööpenhaminaan rakenteilla ollut, Martin Nyropin suunnittelema raatihuone (Kopisto 1981:26). Kiinnostava vertailukohta on myös Viipurin Usko Nyströmin ja Vilho Penttilän kaupungintalosuunnitelma vuodelta 1898. Nikula (1988:31) on nähnyt Kansallismuseon tornissa myös vuonna 1902 sortuneen ja seuraavan kymmenen vuoden aikana uudelleen rakennetun Venetsian San Marcon campanilen piirteitä. Kansallismuseon tornin muodossa on piirteitä myös Lontoon Big Benistä – Kansallismuseon torniin suunniteltiin Big Benin tavoin myös kellotauluja, mutta niitä ei toteutettu, ilmeisesti taloudellisista syistä. Eräs Kansallismuseon suunnitteluun vaikuttanut rakennus saattoi olla myös Ignác Alpárin suunnittelema, 1896–1908 rakennettu Vajdahunyad-linna Budapestissa. Myös siinä on kollaasimaisesti yhdisteltyä eri rakennustyyliä ja eri aikakausia edustavia unkarilaisia rakennusmuistomerkkejä. Vastaavasti Torinon vuoden 1884 maailmannäyttelyyn rakennettiin kollaasimainen, arkkitehtuurin historiaa esittelevä Borgo e rocca medievale di Torino -rakennuskokonaisuus.

Helsingin mielikuvituksellisimpiin jugend-torneihin kuuluvat mm. Emil Fabritiuksen ja Valter Jungin suunnitteleman Semigradskyn koulun (1905) ja viereisen Onni Tarjanteen suunnitteleman asuinkerrostalon (1910) tornit Oikokadulla (kuva 61.) sekä Johan Verner Lehtisen suunnitteleman asuinkerrostalon (1907) torni Liisankadulla. Torneista ensimmäisen muoto tuo mieleen huhtasienen lakin. Joissakin asuinkerrostaloissa on kaksi identtistä tornia, kuten Tehtaankatu 5–7:ssä (ark. Wilho Lekman ja Sampsa Tikka, 1909–10), jossa tornien väliin jää kadulle näkyvä, mutta muurilla ja rautapor-tilla rajattu piha. Sisennettyjä etupihoja on myös Kalevankatu 11:ssä (ark. Vilho Penttilä, 1908), Laitanvarustajankatu 4:ssä (ark. Wilho Lekman & Harald Smedberg, 1910), Annankatu 22:ssa (ark. Karl Lindahl, 1910), Maurinkatu 4:ssa (ark. Heikki Kaartinen, 1911), Topeliuksenkatu 13:ssa (ark. Eino Schroderus & Elias Paalanen, 1911) ja Aurorankatu 11:ssä (ark. Emil Svensson, 1914). Kalevankatu 11:ssa (ark. Vilho Penttilä, 1908) ja Kalevankatu 14:ssa (ark. Karl Lindahl, 1908) sisennetyt pihat ovat kadunvarsiliikkeineen osa katutilaa. Sisennettyjen pihojen ratkaisu on pariisilaisvaikutteinen – esiintyy mm. August Perret'n suunnittelemassa talossa (1903) osoitteessa 25 bis Rue Franklin (Rauske 2004:155). Kaartinkaupungissa on niin ikään kaksoistorni Ullanlinnankatu 3:ssa (ark. G. W. Nyberg, 1910). Kasarmintorin itälaidalla keskenään eripariset jugend-kerrostalot muodostavat korttelille kulmatornit. Schalinin talossa (ark. Usko Nyström, 1902) on massiivinen kulmatorni – vaikutteet ovat kenties ruotsalaisia, ranskalaisia, wieniläisiä ja bysanttilaisia (Rauske 2004:105–109). Neitsytpolku 7:ssä (ark. Onni Tarjanne, 1904) kulmatorniin on sijoitettu sisennetty parveke. Städetin talossa (ark. Usko Nyström, 1905) Meritullinkatu 9:ssä kulmatornin tilalla ovat parvekkeet – Rauskeen (2004:111) mukaan vaikutteet saattavat tulla Otto Wagnerin suunnittelema rakennuksesta Wienistä.



Kuva 61. Jugend-talojen mielikuvituksellisia torneja Kruununhaan Oikokadulla. (Miika Norppa).

Merellisen Etelä-Helsingin jugend-talojen torneissa on viittauksia myös majakka-arkkitehtuuriin (esim. Laivurinkadun ja Pietarinkadun kulma, ark. Kaarlo Borg, 1908, kuva 62.). Jugend-tornit olivat jossain tapauksissa porrastorneja, joissa ikkunat nousivat porrasmaisesti – aihe on vanha, se ulottuu ainakin renessanssin aikaan (vrt. Venetsian Palazzo Contarini del Bovolo, 1499), ja esiintyy yhdessä muodossa myös Turun linnassa – krakovalaisentyisen ja italialaisen äidin tyttären Katarina Jagellonican ajan renessanssivaikutteisten muutosten ansiosta.



Kuva 62. Majakka-aiheinen jugend-talon torni merellisessä Ullanlinnassa. (Miika Norppa).

Myös perinteinen kansanrakentaminen viehätti jugend-kauden arkkitehteja. Esimerkiksi luhtirakennuksista ja karjalaistaloista haettiin vaikutteita. Luhtikäytäviä on esimerkiksi Lääkäreiden talossa (1901) Kaartinkaupungissa sekä Asunto-osakeyhtiö Olofsborgissa (1902, kuva 63.) ja Eolin talossa (1903) Katajanokalla. Nk. Lietzénin talon (ark. Georg Wasastjerna & K. V. Polón) julkisivussa Katajanokalla (Kauppiaankatu 11) on perinteisen keskiaikaisen sekatalorakentamisen (puu ja tiili) vaikutteita. Eiran sairaalan porttirakennuksissa on suomalaisiin puukirkkoihin viittaavia tervattuja päänäjä. Ulkonevat ikkunat eli erkkerit olivat jugend-taloissa yleisiä. Seinissä käytettiin mm. rappausta, punaista tiiltä ja harmaata graniittia (hankolainen Oy Granit Ab, per. 1886, oli suuri yritys alalla), katot suunniteltiin usein jyrkiksi ja ikkunat olivat yläosastaan ruudutettuja (T-karmin käyttö). Rakennusten kerrosmäärä vaihteli, mutta korkeimmillaan Helsingin jugend-talot olivat kuusikerroksisia. Kivijalkaliiketiloihin rakennettiin, mutta osalla jugend-kaduista (esim. Huvilakatu) suuri osa kivijalkaliiketiloihin on myöhemmin muutettu asunnoiksi.



Kuva 63. Katajanokalla sijaitseva Olofsborg ammentaa Savon ja Karjalan rakennusperinteestä. (Miika Norppa).

Harmaan hiomattoman graniitin käytöstä kuuluisimpiin esimerkkeihin Helsingissä kuuluu Helsingin työväentalon (ark. Karl Lindahl, 1908) julkisivu, jossa käytettiin tonttia louhittaessa saatua graniittia (Haila 2001). Paikalta louhitun kiviaineksen käyttö rakennusten sokkeleissa ja julkisivuissa tai katu-
jen pengerryksissä on ollut Helsingissä yleistä. Työväentalon julkisivu koristeltiin reliefein, joissa on työläisammatteihin viittaavia koristeaiheita, kuten saha, kirves, vasara, harja ja hevosenkenkä.

Ensimmäisenä suomalaista vuolukiveä koristelussa hyödynsi Viljan (2002:46) mukaan ruotsalais-
taustainen arkkitehti Karl Hård af Segerstadt I. G. Clason -vaikutteisessa Falken-rakennuksessa

(1899) Bulevardilla. Clasonin suunnittelema rakennus oli osa näyttävien kerrostalojen kokonaisuutta, joka Tukholman Strandvägenille oli valmistunut juuri ennen vuoden 1897 maailmannäyttelyä. Luonnonkivijulkisivu on kuitenkin myös Gustaf Nyströmin suunnittelemassa Suomen Yhdyspankin pääkonttorissa Aleksanterinkadulla (1898). Karl Hård af Segerstadt suunnitteli myös Ferdinand Bobergin Tukholman sähkölaitos (1892) -vaikutteisen (ks. Hausen 1990:26–27) Kasarminkadun Nylands Nationin rakennuksen (1901). Muita Helsingin graniittipintaisia kansallisromanttisia rakennuksia ovat Henry Hobson Richardson -vaikutteinen (ks. Hartfordin Cheney House) Pohjolan talo (Gesellius-Lindgren-Saarinen, 1901), Kansallisteatteri (ark. Onni Törnqvist, 1902), Polyteknikkojen talo (ark. Karl Lindahl & Walter Thomé, 1903) Lönnrotinkadulla, Lars Sonckin suunnittelema HPY:n talo (1905) Korkeavuorenkadulla, Otavan pääkonttori (ark. Karl Lindahl & Walter Thomé, 1908) Uudenmaankadulla, Karjalaisten ylioppilaiden talo (ark. Onni Tarjanne, 1910) Liisankadulla, Kansallismuseo (Gesellius-Lindgren-Saarinen, 1910) ja Kallion kirkko (ark. Lars Sonck, 1912). Esimerkiksi Pohjolan talon ja HPY:n talon katoissa on keskenään huomattavaa samankaltaisuutta – ja ne sijaitsevat samalla katuakselilla.

Ennen vuolukiveä Helsingissä oli ollut muodissa yhdistetty tiilen ja rappauksen käyttö. Saksalaisia vaikutteita on esimerkiksi Helioksen talossa (ark. Karl Hård af Segerstadt & Bertel Jung, 1898) Rauhankadulla ja Kihlmanin talossa (ark. Karl Hård af Segerstadt & Bertel Jung, 1898) Korkeavuorenkadulla – Bertel Jung oli opiskellut Berliinissä. ”Aitojen materiaalien”, kuten kiven, käyttö oli yleistynyt Saksassa jo 1840-luvulla ja tullut Suomeen ja Norjaan 1800-luvun lopulla (Vilja 2002:46). Saksalais- tai berliiniläisvaikutteinen on Vuorimiehenkatu 1:n goottilaishenkinen talo (ark. Elia Heikel & Selim A. Lindqvist, 1897). Rakennuksen parvekkeita puolestaan kannattelevat pariisilaisvaikutteiset gargoilit (vrt. Notre Dame) (Salokorpi 2001:28). Katon rajassa olleet spiirat on sittemmin poistettu. Leschen talossa (Usko Nyström, 1898) on rokokoo-barokkiportaali. Rakennuksessa on vaikutteita ranskalaisesta (mm. Blois'n linna) ja espanjalaisesta renessanssista (Rauske 2004:231).

Arkkitehtuurin ohella kansallisromantiikka näyttäytyi mm. musiikissa (esim. Jean Sibelius), kuvataiteessa (esim. Akseli Gallen-Kallela ja Eero Järnefelt), veistotaiteessa (esim. Emil Wikström), taidekäsityössä ja -teollisuudessa (esim. Eliel Saarinen), valokuvauksessa (esim. I. K. Inha) sekä kirjallisuudessa ja runoudessa (esim. Juhani Aho, Eino Leino ja Ilmari Kianto). Monet arkkitehdit toimivat myös muotoilun alalla suunnitellen muun muassa huonekaluja. Eri taidemuodot myös yhdistyivät kiinnostavalla tavalla rakennusten suunnittelussa. Esimerkiksi Kallion kirkossa on niin rakennustaidetta, kuva- ja veistotaidetta ja taidekäsityötä – ja päivittäin kello 12 ja 18 soiva kirkonkellojen sävelmä on Jean Sibeliuksen säveltämä.

Kansallisromantiikan aatteellisena lähteenä olivat patriotismin nousu ja 1800-luvun eurooppalainen nationalismi. Eurooppaan oli sotimalla synnytetty kansallisvaltioita mm. Saksan ja Italian yhdistäjinä tunnettujen Otto von Bismarckin (Saksa) ja Giuseppe Garibaldin (Italia) johdolla.

Kansallisromantiikan aitosuomalainen perusta kyseenalaistettiin 1900-luvun alussa, sillä rakennusten esikuvina käytetyt linnat oli rakennettu Ruotsin vallan aikana ja karjalaisuudestakin on erotettavissa useita ”vieraita” vaikutteita (Moorhouse et al. 2002:48). Suomen linnoja oli ollut rakentamassa mm. saksalaisia, tallinnalaisia, gotlantilaisia, venäläisiä ja italialaisia mestareita lähtöalueilleen tyypillisine rakennustapoineen, -materiaaleineen ja yhä muualle ulottuvine vaikutteineen. Suomen linnoissa tyylivaikutteita on mm. gotiikasta ja renessanssista (Turun linna). Suomen vanhoissa kirkkoissa on vaikutteita mm. Gotlannista, Götanmaalta ja muualta Ruotsista sekä Baltiasta ja Tanskasta (Nikula 2005:16–34). Kansanrakentamisessa on alueesta riippuen vaikutteita sekä idästä että lännestä. Toisaalta kansallisromantiikassa on – ulkomaisista vaikutteista huolimatta – kiistattomasti havaittavissa kansallisia ominaispiirteitä sekä erilaisia vaikutteita luovasti yhdisteleviä ratkaisuja. Suomi ei enää vain kopioinut ulkomaalaisia ratkaisuja, vaan oli muuttunut aktiiviseksi periferiaksi (Korvenmaa 2009:67).

Art nouveau, modernisme tai jugendstil oli tuohon aikaan myös vahva kansainvälinen tyylivirtaus. Varhaista tyyliuuntaa edustavaa arkkitehtuuria on mm. Barcelonassa (ark. Antoni Gaudí) ja Brysselissä (ark. Victor Horta). Monet suomalaiset arkkitehdit joko opiskelivat ulkomailla tai tekivät opintomatkoja Eurooppaan. Tärkeitä kohtaamisfoorumeja olivat myös maailmannäyttelyt. Vaikutteita saatiin mm. Aberdeenista, Skotlannista (squared rubble -muuraustekniikka, jossa kiven pinta jätetään karkeaksi), Wienistä (Wiener Secession), belgialais-ranskalaisesta suuntauksesta (Brysseli, Pariisi), englantilaisesta Arts and Craftsista, Saksasta, Pohjoismaista ja Venäjältä. Englantilainen William Morris innosti lasimaalaukseen.

Konkreettisesti art nouveaun kansainvälisyys näkyi esimerkiksi siinä, että skotlantilainen Robert S. Lorimer jopa suunnitteli Waldemar Aspelinin kanssa yhden talon Liisankadulle (valm. 1900) Ossian Donnerille, jonka vaimo oli kotoisin Edinburghista. Svenska Klubbenin käyttöön sittemmin siirtyneessä rakennuksessa (kuva 64.) on skotlantilaisen kartanon vaikutteita. Helsingissä toimi myös joidakin ruotsalaissyntyisiä arkkitehteja (mm. John Settergren, Klas Boman ja Gustaf Adolf Lindberg, ks. Brunila & af Schultén 1955:68–69; Hansson 1998). Ruotsalainen Gustaf Adolf Lindberg suunnitteli mm. Sirkuksen talon (1905) Pohjoisella Makasiinikadulla. Eurooppaan saapui vaikutteita tuohon aikaan myös Japanista (japonisme-tyylisuuntaus). (Moorhouse et al. 2002). Esimerkiksi Siltavuorenpenger 20 M:n katto on japanilaisvaikutteinen (kuva 65.). Kansallisteatterissa on amerikkalaisia vaikutteita (Standertskjöld 2008:154). Yhdysvaltalaisista arkkitehdeista vaikutusvaltainen oli Henry Hobson Richardson. Hänen suunnittelemansa Bostonin Trinity Church (1872) on varsin selvä Kansallisteatterin esikuva (kuvat 66. ja 67.): luonnonkivipintaisessa rakennuksessa on samalla tavoin kolme kaariovea ja niiden yläpuolella viisi kaari-ikkunaa. Lisäksi molempien rakennusten katot ovat punaiset.



Kuva 64. Svenska Klubbenin skotlantilaisvaikutteinen rakennus. (Miika Norppa).



Kuva 65. Siltavuorenpenger 20 M:n katto on japanilaisvaikutteinen. (Miika Norppa).



Kuvat 66. ja 67. Yksi Kansallisteatterin esikuvista, Bostonin Trinity Church. (Tijuana / Wikimedia Commons & Miika Norppa).

Kansallisteatteria suunniteltaessa tehtiin tutustumismatkoja myös Berliinin, Rostockin ja Tukholman teattereihin vuonna 1897. Salin suorakulmainen muoto on tyypillinen saksalaiselle kaupunginteatterille, takaosa on kreikkalainen. Sisätiloissa on Otto Wagnerilaista otetta (Koho 2003:19–21, 48–53; Schulman 2003:126). Kansallisteatterin katossa puolestaan näkyvät mahdollisesti Prahan kansallisteatterin vaikutteet – myös rakennusten julkisivujen aukotuksessa on yhtymäkohtia. Teatterin kattotyppi on tuttu myös Palladion suunnittelemasta Basilica Palladianasta, Vicenzasta. Taaemman katon muoto ja metallikoriste viitannee myös Kasvitieteellisen puutarhan Palmusaliin (ark. Gustaf Nyström, 1889) ja Fennian taloon (ark. Grahn, Hedman & Wasastjerna, 1899). Myös Hotelli Kämpissä (ark. Theodor Höijer, 1887) oli ennen rakennuksen korotusta vastaavanlainen katto – kuten myös Unioninkatu 41:ssä sijainneessa talossa (ark. August Nordberg, 1892). Samankaltainen katto on myös Korkeimman oikeuden talossa Pohjoisesplanadilla. Kyseinen kattotyppi oli aikakaudelleen hyvin tavallinen.

Kirkkonummella sijaitsevan Hvitträskin (1903) sisustuksessa puolestaan voidaan nähdä jopa osmanilais-maurilaisia vaikutteita. Osmanien arkkitehtuuri oli ollut esillä esimerkiksi Pariisin maailmannäyttelyssä vuonna 1900. Maurilaista arkkitehtuuria käsiteltiin *Arkitekten*-lehdessä vuonna 1903, lehdessä oli kuvia Toledosta ja Córdobaasta. Helsingin kantakaupungissa itämaisia vaikutteita on esimerkiksi Meritullinkatu 15:n (ark. Gustaf Estlander, 1906, kuva 68.) porttikongin suippokaareissa.

Venäjänsä vallan aikana Suomeen saapuneet juutalaiset saivat Johan Jacob Ahrenbergin suunnitteleman Kampin synagogansa vuonna 1906. Rakennuksessa on itämaisia vaikutteita – Ahrenberg olikin matkailuturkissa ja Pohjois-Afrikassa (Tuomi 1999:71). Rakennuksen sijoittui myös juutalainen koulu (per. 1918). Synagoga näkyy Kampin torialueelle nykyisin enää vain vähän Ilmo Valjakan suunnitteleman SAS:in hotellirakennuksen välistä. Synagogaan hotellirakennus viittaa vain pyöreiden ikkunoidensa osalta. Tätä ennen synagoga oli sijainnut Siltasaaresta vuosina 1875–1905. Helsingin juutalaiset olivat alkaneet muuttaa Siltasaaresta Kamppiin, koska kauppapaikka narinkka oli siirtynyt Kruununhaasta Suomen Pankin tontilta Kamppiin.



Kuva 68. Itämaisia vaikutteita jugend-talon porttikongissa, Meritullinkatu 15. (Miika Norppa).

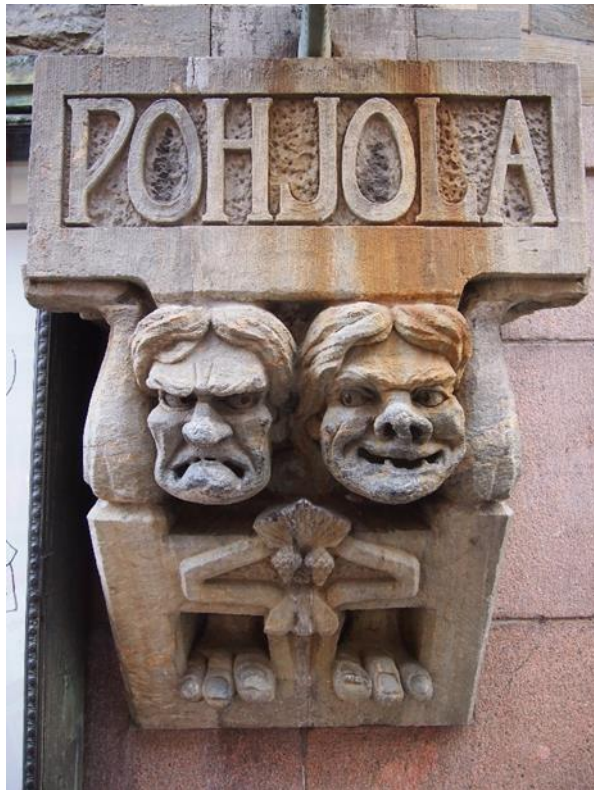
Suomeen muutti 1800-luvun lopulla myös ulkomaalaisia art nouveau -taiteilijoita, kuten ruotsalainen, Italiassa syntynyt ja ranskassa opiskellut Louis Sparre Axel Gallénin houkuttelemana ja englantilainen, Belgiassa syntynyt Alfred Finch – Louis Sparren Porvooseen perustaman Iris-tehtaan houkuttelemana. Iris-tehtaan myymälä toimi Helsingissä. Finch työskenteli Suomessa myös taidekeramiikan alan opettajana – muuten Veistokoulun (Taideteollisuuskeskuskoulun) opettajat olivat hallitsevasti arkkitehteja pitkälle 1900-luvulle – alan työllisyyden luonteesta (suuret julkiset, yksityiset ja kirkolliset rakennushankkeet) ja arkkitehtiopetuksen korkeakoulutasoisuudesta johtuen. Arkkitehdit, kuten Eliel Saarinen ja myöhemmin mm. Alvar Aalto, toimivat kaavoittajan ja arkkitehdin ammattinsa ohella sisätilojen suunnittelijoina ja esineiden muotoilijoina. Myös mm. Valter Jung, Lars Sonck, Max Frelander, Johan Jacob Ahrenberg, Eino Schroderus, Gösta Juslén, Johan Sigfrid Sirén ja Pauli Ernesti Blomstedt toimivat muotoilijoina. Sama koski taiteilijoita, kuten Axel Gallénia (Korvenmaa 2009:20–21,45).

Vuosisadan vaihteen suomalaisilla taiteilijoilla oli opintojensa ja työskentelynsä kautta vahvat yhteydet mm. Pariisiin. Yleiseurooppalaisuuden kautta tähdättiin kansalliseen. Ranskalaisuuden ihannoiti, tai frankofilia, oli voimissaan noin 1880–1914 (Ranki 2007). Rautatientorilla Onni Törnqvistin suunnitteleman Kansallisteatterin (1902) kansallisromanttisuus haastoi Ateneumin (1887) eurooppalaisuutta.

Yhdessä vuosina 1896–1905 toimineet arkkitehdit Gesellius-Lindgren-Saarinen olivat jugend-kauden tunnetuin suomalainen arkkitehtiryhmä. He suunnittelivat Suomen Pariisin maailmannäyttelyn

(1900) paviljongin. Paviljongin sisustussuunnittelussa olivat mukana myös Axel Gallén ja A. W. Finch. Helsinkiin Gesellius, Lindgren ja Saarinen suunnittelivat mm. Tallbergin talon Katajanokalle (1898), Lääkäreiden talon Kaartinkaupunkiin (1901), Vakuutusyhtiö Pohjolan talon Aleksanterinkadulle (1901), Olofsborgin (1902) ja Eolin (1903) talot Katajanokalle sekä Kansallismuseon (1910) Etu-Töölöön. Lääkäreiden taloa vastapäätä rakennettiin sen kanssa kiinnostavasti keskusteleva Sirkuksen talo (ark. Grahn, Hedman & Wasastjerna, 1905). Pohjolan talo on tunnettu myös Hilja Flodin julkisivuun suunnittelemista irvistelevistä piruista (kuvat 69.–71.), joiden vaikutteena ovat mahdollisesti olleet Eugène Emmanuel Viollet-le-Ducin Pariisin Notre Damen katedraaliin 1800-luvulla suunnittelemat gargoilit. Myös Arnold Böcklinin kivinaamiot ovat saattaneet vaikuttaa (ks. Hausen 1990:34). Niin Gesellius-Lindgren-Saarinen-kolmikko kuin Flodin olivat kaikki käyneet Pariisissa vuosisadan vaihteessa. Pariisin Pigallen alueella toimi 1890-luvulla myös Cabaret de l'Enfer – linna-maisessa rakennuksessa sijainneeseen cabaret'hen käytiin sisään suuren piruhahmon suun kautta. Cabaret oli niin kuuluisa, että siitä painettiin postikortteja. Cabaret:n hahmon vaikutteet tulivat mahdollisesti Palazzo Zuccarista, Roomasta. Italiassa irvistelevät naamat rakennusten julkisivuissa ovat varsin tavallisia. Kasarmintorin laidalla sijaitsevassa Nylands Nationin talon (ark. Karl Hård af Segerstadt, 1901) oven suussa on myös irvisteleviä naamoja, jollaisia toteutettiin sittemmin myös Nyberg & Löppösen suunnittelemaan Torilinnan taloon (1906) – talo sijaitsee niin ikään Kasarmintorin laidalla. Gesellius-Lindgren-Saarinen-kolmikko suunnitteli yhdessä myös Kirkkonummella sijaitsevan kotinsa, kokonaistaideteos-ajattelua edustavan Hvitträskin (1903).

Ryhmän arkkitehdit toimivat myöhemmin erikseen. Eliel Saarinen suunnitteli Helsingin rautatieaseman (1919, kuva 72.), joka toteutettiin Gustaf Strengellin ja Sigurd Frosteruksen kritiikin vaikutuksesta alkuperäissuunnitelmiin nähden varsin rationalistisena. Toteuttamatta jäi mm. rautatieaseman ja Kansallisteatterin yhdistävä kaari. Saarinen oli suunnitellut rautatieasemaan lisäksi myös nykyisen Elielinaukion puolelle. Saarisen suunnittelema asemarakennus korvasi aiemman, Carl Albert Edelfeltin suunnitteleman, huomattavasti pienemmän, yksihallisen asemarakennuksen (1861–1918). Vanhan asemarakennuksen vieressä oli hevostallit. Saarisen suunnittelemaa asemaa voidaan pitää suurkaupunkivisioiden pönkittämänä monumentaalirakennuksena. Rautatieaseman pohjakaava on samankaltainen kuin Frankfurtin rautatieasemalla (ark. Eggert & Faust, 1879–88) – saksalaisista arkkitehdeista vaikutteita on saatu myös Herman Billingiltä ja J. M. Olbrichilta (Hausen 1990:58–59). Herman Billingin suunnittelemassa Kunsthalle Mannheimissa (1907) ja August Stürzenackerin suunnittelemassa Karsruhen rautatieasemassa (1913) on myös samaa näköä. Myös Peter Behrensin AEG:n turbiinihallin (rak. 1908–1909) piirteitä on nähtävissä. Rautatieaseman tornissa on itävaltalaisen Josef Hoffmannin Brysseliin suunnitteleman Palais Adolphe Stocletin (rak. 1905–11) vaikutteita, ja myös ulkolyhdyt muistuttavat Stocletista. Rautatieaseman pääoven sisäänkäynti muistuttaa Louis Sullivanin Chicagoon suunnittelemaa Transportation buildingia (1893). Ehkä myös New Yorkin Grand Central Station (1913) on ollut yksi esikuvista. Itäisessä sisäänkäynnissä ja seinään kiinnitetyissä 'Lyhdynkantajat'-veistoksissa (Emil Wikström, 1914) on havaittavissa kaukaisia egyptiläisiä vaikutteita. Koristeaiheisiin kuuluvat matkailuun viittaavat maapallot, joita on valaisimina kivimiehiksi kutsuttujen veistosten käsivarsilla ja myös kellotornin päätteellä. Julkisivukoristeluun kuuluvat myös siivillä varustetut junanpyörät. Myöhemmin, 1990-luvulla, rautatieaseman funktiota korostettiin myös sisäpihan kiveykseen sijoitetulla sinisellä nauhalla, jossa on lueteltu eri kohteiden etäisyyksiä.

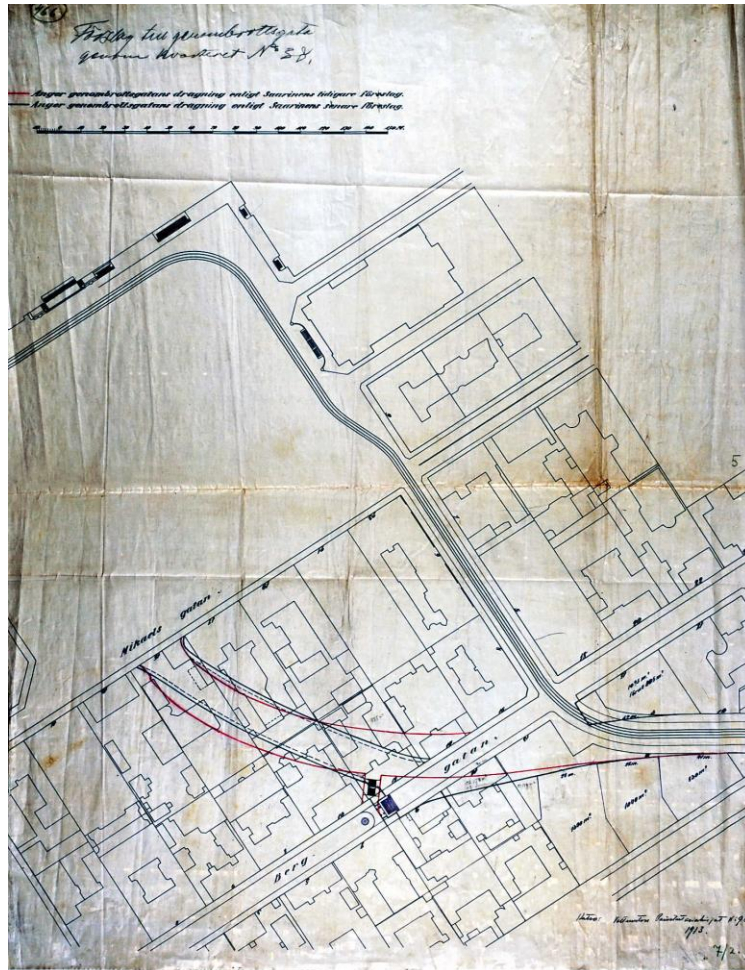


Kuvat 69.–71. Pohjolan talon irvistelevät naamat, Pariisin Cabaret de l'Enfer ja Pariisin Notre Damen katedraalin gargoi-
lit. (Miika Norppa, Wikimedia Commons, Michael Reeve / Wikimedia Commons).

Eliel Saarisen suunnittelema Julius Tallbergin talon (1899) käytävä (City-pasaasi, 1910) nykyistä Stockmannia vastapäätä sekä Saarisen piirtämät murtokadut Kaisaniemenkatu (1913, kuva 73.) ja Keskuskatu (1920) kaikki paransivat liikenneyhteyksiä hänen suunnittelemaansa Rautatieasemalle. Keskuskadun paikalle suunniteltiin 1910-luvulla myös kauppakujaa, jota varten järjestettiin arkkitehtuurikilpailukin vuonna 1913. Kilpailun voittivat Väinö Vähäkallio ja Elias Paalanen. Keskuskadusta tuli myös jonkinlainen Saarisen perheen maamerkki Helsinkiin, sillä Elielin suunnitteleman murtokadun toisessa päässä on Elielin suunnittelema rautatieasema ja toisessa päässä Svenska Teatern, jonka julkisivun uudistuksen suunnitteli 1930-luvulla hänen poikansa Eero Saarinen. Kyseessä on ainoa Eero Saarisen suunnittelema rakennus Helsingissä.



Kuva 72. Rautatieaseman arkkitehtoniset vaikutteet tulevat mm. Saksasta, Belgiasta, Yhdysvalloista ja Egyptistä. (Miika Norppa).



Kuva 73. Kaisaniemenkatu on toinen kahdesta Eliel Saarisen Helsingin keskustaan suunnittelema kaupunkikirurgista ajattelua edustavasta murtokadusta. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).

Yksinään Eliel Saarinen suunnitteli myös Kaivopuistossa sijaitsevan yksityistalon, Marmoripalatsin (1918), jota Arne Ervi materiaalien puolesta myöhemmin muisti Myllytie 2:n asuinkerrostalossa (1961). Marmoripalatsin portinpielissä on Gunnar Finnen veistämät ilvekset (1939). Rakennuksessa on nähty saksalaisia vaikutteita (Hausen 1990:66). Marmori palatsin rakennusmateriaalina kuitenkin viittaa myös mm. Venetsiaan Canal Granden, Istanbuliin Bosporin ja Pietariin Nevan rannoille. Istanbulin edustan merialuekin (Sea of Marmara) on nimetty Marmaran saaren marmorin mukaan.

Uuden ylioppilastalon (1910) suunnittelivat Armas Lindgren ja Wivi Lönn. Nikulan (1988:71) mukaan se on saanut vaikutteensa ennen kaikkea Otto Wagnerin ja Josef Hoffmannin Wienistä. Viereiseen, Kalevala-aiheisiin koristeltuun vanhaan ylioppilastaloon nähden rakennus on uudenaikainen. Rakennuksen koristelussa on viittauksia ylioppilaselämään lyyrien ja maljojen muodossa. Lintuaiheet (pöllö, kotka ja kyyhky) kuvastavat Nikulan (em. teos) mukaan viisautta, voimaa ja rauhaa, kettu ja pelikaani oveluutta ja uhrautuvaisuutta. Uuden ylioppilastalon taakse suunniteltiin 1910-luvulla myös uimahalli- ja voimistelutiloja, mutta hanke ei toteutunut – ilmeisesti ensimmäisen maailmansodan takia.

Keskinäinen vakuutusyhtiö Suomen (1911) ja Vakuutusyhtiö Kalevan renessanssi-vaikutteiset toimitalot (1914) suunnitteli Armas Lindgren. Niiden arkkitehtuuri juontaa juurensa Firenzen palatseista. Lönnrotinkadulla sijaitsevassa Keskinäinen vakuutusyhtiö Suomen talossa on myös wieniläisvaikut-

teita. Armas Lindgren oli vierailut Wienissä vuonna 1907. Suomen talon julkisivussa on Emil Halosen veistosryhmiä ja Kalevan talon pääoven yläpuolella on Gunnar Finnen ja Viktor Janssonin laatima kilpiveistos. Mannerheimintielle sijaitsevan Kalevan talon pyöreälle kulmalle Lindgren oli hahmotellut pyöreää vastinparia nykyisen Sokoksen tontille sijoittuvaksi aiotulle rakennukselle. Rakennukset olisivat näin synnyttäneet portin Mannerheimintieltä rautatieasemaa kohti kääntyttäessä (ks. Nikula 1988a:83–91). Sokoksen taloon ei kuitenkaan Kaivokadun puolelle toteutettu pyöreää kulmaa. Kalevan talo kytkettiin Saarisen rautatieasemaan myös julkisivumateriaalein. Viereiseen uuteen ylioppilastaloon se liittyi toisen kerroksen kaari-ikkunoin.

Herman Gesellius suunnitteli itsenäisesti mannermaisen Wuorion liiketalon (1909) Unioninkadulle. Geselliuksen isä oli saksalaissyntyinen liikemies ja Gesellius oli myös matkailut Saksassa, joten vaikutteet voivat tulla sieltä. Toisaalta rakennuksen suuret ikkunat tuovat mieleen Paul Saintenoyn suunnitteleman Brysselin Old England (1899) -tavaratalorakennuksen ja Pariisin Samaritaine-tavaratalon vanhan osan. Wuorion liiketalon julkisivuveistoksissa on kuvattu tiedettä, kauppaa, teollisuutta ja käsityötä.

Ylioppilaiden osakunnat rakensivat Helsinkiin 1900-luvun alussa omia talojaan, näyttävimpiä ovat Karl Hård af Segerstadtin suunnittelema Nylands Nation (1901) Kaartinkaupungissa, Onni Tarjanteen suunnittelema, Karjalan vaakunalla koristeltu Karjalaisten talo (1909) Kruununhaassa sekä Wäinö Gustaf Palmqvistin ja Einar Sjöströmin suunnittelema, Pohjanmaan maakunnan vaakunoin koristeltu Ostrobotnia (1912) Etu-Töölössä. Jugend-kauden jälkeen, vuonna 1931, Hämäläis-Osakunta rakennutti oman, hämäläisittäin ilveksillä koristellun talonsa (ark. Elias Paalanen). Helsingin kauppakorkeakoulun ylioppilaskunnalle valmistui nk. KY-talo Etu-Töölöön vasta myöhemmin, vuonna 1940.

Einar Sjöström puolestaan suunnitteli – yhdessä Wäinö Gustaf Palmqvistin kanssa – Mikonkadulla Rautatientorin laidalla sijaitsevan nk. Aatran talon (1911, kuva 74.), jossa on ilmeisesti turkkilaiseen arkkitehtuuriin (esim. Istanbulin moskeijat) viittaava kupoliaihe. Palmqvist oli myös vierailut 1907 Budapestissa, missä on osmanien rakentamia kylpylöitä.



Kuva 74. Aatran talon Turkkiin viittaava kupoliaihe. (Miika Norppa).

Rautatientorin laidalle rakentuikin monimutkainen viittausten järjestelmä, jossa Ateneum edustaa eurooppalaisuutta – ennen kaikkea pariisilaisuutta. Myös Fennian talo on keskieuropalaistyylinen. Ateneumia vastapäätä sijaitsevassa Kansallisteatterissa on amerikkalaisia, keskieuropalaisia ja kansallisia piirteitä, SOK:n talo viittaa antiikkiin (Kreikka ja Rooma), Aatran talo Levanttiin ja Rautatieasema mm. Wieniin ja Egyptiin. Lisäksi Rauskeen (2004:128) mukaan Vilholan talossa (ark. Usko Nyström, 1907) on vaikutteita J. M. Olbrichin Darmstadtin suunnittelemasta Kleines Haus Glückertista sekä Otto Wagnerin suunnitteleman Wienin Steinhofin kirkon kupolin huipusta – eli siis Saksasta ja Itävallasta.

Muita tunnettuja jugend-aikakauden rakennuksia Helsingissä ovat mm. Selim A. Lindqvistin suunnittelemat Lindqvistin liiketalo (1900), Asunto-osakeyhtiö Aeolus (1903) Katajanokalla, Villa Johanna (1905) ja Villa Ensi (1912) Eirassa. Selim A. Lindqvist tunnetaan lukuisista tyylinvaihdoksistaan, mutta useat hänen rakennuksistaan ovat saksalaisvaikutteisia. Lindqvistin liiketalo on saksalais-amerikkalaisvaikutteinen. Aeoluksen jugend-talo muistuttaa Salokorven (2001) mukaan 1800-luvun romanttista linnaa, kuten Neuschwansteinin linnaa Saksassa. Villa Johanna on myös saksalaisvaikutteinen (Salokorpi 2011:40), mutta viittaa tiilipintaisena eri perinteeseen kuin Aeoluksen talo. Lindqvist vietti vuoden 1894–95 Saksassa. Suvilahden voimalaitos (1908) on puolestaan konstruktivistinen. Siinä hyödynnettiin ensimmäisenä Suomessa teräsbetonirakennetta rakenteellisena ratkaisuna. Suvilahden voimalan rakentaminen teki alueesta pitkäksi aikaa voimalaitosalueen. Villa Ensin arkkitehtuuri (kuvat 76.) on Josef Hoffmanin Brysseliin suunnittelemaa Palais Stocletia (1911, kuva 75.) muistuttavaa wieniläisjugendia (Salokorpi 2001:44–45). Huvilan edustalle sijoitettiin kolme veistosta vuosina 1912 ja 1913 (Harald Sörensen-Ringi ja Viktor Jansson), joista yksi viittaa äitiyteen rakennuksen aiemman synnytyssairaalakäytön mukaisesti. Jokisen (2016) mukaan toinen Villa Ensin edustalla sijaitsevista, Harald Sörensen-Ringin suunnittelemista patsaista on Auguste Rodin -vaikutteinen – hän lukee Rodin-vaikutteisiksi myös Esplanadilla sijaitsevan Eino Leinon patsaan (Lauri Leppänen, 1953) ja Rautatientorilla sijaitsevan Aleksis Kiven (Wäinö Aaltonen, 1939) patsaan.

Lars Sonckin Helsinkiin suunnittelemista rakennuksista tunnetuimpia ovat jugendia edustavat Pohjoisranta 10:n asuinkerrostalo (ark. Sonck & Onni Törnqvist, 1900), egyptiläisvaikutteisoin pylväin koristeltu Puhelinyhdistyksen talo (1905), Eiran sairaala (1905) ja Kallion kirkko (1912). Rakennuksista ensimmäinen viittaa ruotsalaisen Isak Gustaf Clasonin arkkitehtuuriin (Kivinen 1981:28) ja myös Sonckin Norjan matkojen kokemuksiin. Portaikko on mannermaista art nouveauta (Björkman 2012:159). Lars Sonckin tyyllisistä muutoksista jugend-kauden jälkeen hyvän kuvan antavat Hypoteekkiyhdistyksen talo (1908) ja H. P. Berlagen suunnittelemasta Amsterdamin pörssitalosta (1903) lasikatteen osalta vaikutteita saanut Helsingin pörssitalo (1911), Keskuskirjapainon talo, nyk. Rake Oy:n talo (1913), klassistinen, Hämeentie 8:n entisen Valiolan työväen asuinkerrostalon (Wäinö Vähäkallio, 1913) kulman ja katon kanssa pyöreydellään ja linnamaisuudellaan keskusteleva Arena-talo (1923) ja lähes funktionalistinen Mikael Agricolan kirkko (1935). Arena-talon paikalla sijaitsi aiemmin matala sähkövoimakeskus, joka oli niin ikään tornein varusteltu. Arena-talon yhtenä esikuvana saattaa olla Tukholman LO-Borgenin talo (ark. Ferdinand Boberg, 1889) Norra Bantorgetin laidalla Tukholmassa. Tornien ja niiden koristelujen ansiosta Arena-talolla on linnamainen ilme, joka muistuttaa mm. Tukholman ulkopuolella Marienfredissa Mälarenin rannalla sijaitsevaa pyöreätornista Gripsholmin linnaa. Arena-talo kytkeytyi materiaalisina (punatiili) osalta yhteen kadun toisella puolella sijaitsevan Hakaniemen Kauppahallin kanssa.



Kuvat 75. ja 76. Brysselin Palais Stoclet (kuvista ylempi) on yksi Villa Ensinn esikuvista. Stocletin vaikutteita on myös Helsingin Rautatieaseman arkkitehtuurissa. (Jean-Pol GRANDMONT / Wikimedia Commons ja Miika Norppa).

Lars Sonck oli ahkera kirkkoarkkitehti. Hänen suunnittelemaansa kirkkoja on Helsingin ohella Maarianhaminassa, Tampereella ja Turussa. Helsinkiin Sonck suunnitteli Kallion kirkon ja Mikael Agricolan kirkon (kuva 77.) lisäksi Fredrikintorin laidalla sijaitsevan Helsingin Metodistikirkon (1929). Mikael Agricolan kirkon tornissa on vaikutteita Metodistikirkosta – tosin Metodistikirkkoa ennen piikkäs torni oli em. Villa Johannassa (1905) ja mm. läheisessä Tehtaankatu 33:ssa (ark. T. A. Elo, 1928). Piikkejä esiintyy myös 1700-luvun kirkoissa – esimerkiksi Lars Sonckin syntymäpaikkakunnan Kälviän naapuripaikkakunnan Lohtajan kirkossa ja kirkon kellotapulissa. Ohut piikki on tyypillinen myös 1700- ja 1800-lukujen venäläisille kirkoille (esim. Pietarin Pietari-Paavalin katedraali, 1733) ja amerikkalaiselle pilvenpiirtäjäarkkitehtuurille (esim. New Yorkin Chrysler Building, 1930). Tiilinen kirkkorakentaminen oli 1920- ja 1930-luvuilla esillä mm. Tanskassa arkkitehti Peder Vilhelm Jensen-

Klintin ja hänen poikansa Kaare Klintin vaikutuksesta. Myös Tukholmassa rakennettiin kolme punatiilikirkkoa 1900-luvun alkupuolella. Mikael Agricolan kirkon katossa roikkuu laivojen pienoismalleja – ilmeisesti Lars Sonckin lapsuusajan (Ahvenanmaalla) kirkkoihin viitaten.



Kuva 77. Mikael Agricolan kirkon tornilla ja sen piikkimaisella päätteellä on monta edeltäjää. (Miika Norppa).

Kantakaupunkiin rakennettiin jugendin aikakaudella myös Vilho Penttilän suunnittelema Suomen luterilaisen evankeliumiyhdistyksen Pyhän Sydämen kappeli Kirstinkadulle vuonna 1906. Se oli Kallion ensimmäinen kirkkorakennus. Samoihin aikoihin rakennettiin pyhälle sydämelle omistettuja katedraaleja Pariisiin ja Brysseliin. Metodistit saivat oman, Gesellius, Lindgren & Saarisen suunnitteleman, niin ikään jugend-tyylisen, pienellä tornilla koristellun kirkkorakennuksen Yrjönkadulle vuonna 1907, mutta se purettiin vuonna 1938 funktisliiketalon (ark. Niilo Kokko ja Arvo O. Aalto, 1939, ks. Manninen 2004:62–63) alta. Vanha-lestadiolais-kristillinen yhdistys rakennutti rukoushuoneen Jääkärintie 5:een vuonna 1913 (ark. Wäinö Gustaf Palmqvist & Einar Sjöström).

Kansallisromanttisen arkkitehtuurin ja jugendin, mm. Helsingin Työväentalon, Kansallismuseon, Kallion kirkon ja Rautatieaseman tornit täydensivät Helsingin tornimaisemaa (ks. Nikula 2005). Sigurd Frosteruksen mukaan asennoltaan sfinksimäinen (ks. Wäre 2012:22–23) Kallion kirkko (ark. Lars Sonck, 1912, kuva 78.) rakennettiin Tähtitorninmäen observatoriolta alkavan, noin 2,45 kilometriä pitkän kaupunkiakselin toiseksi päätyaiheeksi. Oli se sitten tarkoituksellista tai ei, tieteellinen ja uskonnollinen maailmankäsitys asettuivat näin kiinnostavalla tavalla tilallisesti toisiaan vasten. Observatorio ja Kallion kirkko ovat myös massoitteeltaan osin samankaltaisia: molemmissa on keskustorni ja matalat korostukset sivuilla. Samalla tavalla myös Tuomiokirkossa on kaksi sivupaviljonkia. Samalla Kallion kirkosta tuli Unioninakselin neljäs kirkko. Kallion kirkon tornin arkkitehtuurissa on viittauksia Ahvenanmaalle – mahdollisesti Jomalan kirkkoon – sekä 1700-luvun puukirkkoihin ja Suomenlahden majakoihin (Wäre 2012:40). Vuoden 1906 kilpailuehdotus on saanut Sonckin suunnitteleminen Turun Mikaelinkirkon ja Tampereen tuomiokirkon tavoin vaikutteita Finströmin kirkosta

– Sonck asui Finströmissä lapsena, koska hänen isänsä oli siellä kirkkoherrana. Rakennuksessa on joskus nähty viittauksia myös Temppelelivoarella Jerusalemissa sijainneeseen Kuningas Salomonin temppeliin. Ainakin Jerusalemin myöhemmin rakennettu Great Synagogue (ark. Alexander Freidman, 1982) muistuttaa Kallion kirkkoa, ja myös sen on sanottu saaneen vaikutteensa Salomonin temppeleistä. Tornin neliömuoto on tuttu Pohjois-Afrikan minareeteista ja Andalusian maurilaisesta arkkitehtuurista – vuoden 1906 kilpailuehdotuksen nimi oli 'Till Damascus', mikä osoittaa Sonckin olleen kiinnostunut islamisen kulttuuripiirin arkkitehtuurista. Maurilaista arkkitehtuuria esiteltiin *Arkitekten-lehdessä* vuonna 1903. Niin ikään sellaisenaan toteutumattomassa jatkokilpailuehdotuksessa puolestaan on tornin huipun osalta selvemmin minareettivaikutteita. Kallion kirkon tornin kolmen vierkkäisen ikkuna-aukon jäsentely on tuttu myös sen lähiympäristöstä: Kallion ala-asteesta (1910) ja Kallion kirjastosta (1912) ja jo puretusta Kallion paloasemasta (1914). Kallion kirkon torni muistuttaa myös New Yorkin Vapaudenpatsaan (suun. Frédéric Auguste Bartholdi, 1886) jalustaa. Kirkon interiöörin koristeaiheina on kristillisiä symboleja: ruusuja, liljoja, palmunoksia, laakeriseppeleitä ja helmiä. Kallion kirkon myötä ympäristöön on myöhemmin rakennettu myös muita seurakunnan rakennuksia: vastapäätä mm. enkeli- ja ristiaihein koristeltu Seurakuntatalo (ark. Kaarlo Borg, 1926) ja Kolmannelle linjalle Seurakuntien talo (ark. Kaija ja Heikki Sirén, 1979). Lähistöllä on myös Pelastusarmeijan asumisyksikkö ja Helsingin Evankelinen Opisto (HEO).



Kuva 78. Kansallisromanttinen Kallion kirkko, Unioninakselin pohjoinen päate. (Miika Norppa).

Yleiseurooppalaiseen työväentalojen rakentamisen aikakauteen (esim. Tukholman Kansantalo, 1902) kuuluneen, poliittisesti symbolisen ja uhmakkaan (ks. Haila 2001:42) Helsingin Työväentalon torni muodosti uuden päateaiheen Hämeentielle. Työväentalon torni sijoittui myös siten strategisesti, että

se osui kaupunkiin junalla saapuvien näkökenttään osana Eläintarhanlahden meri- ja kaupunkimaisemaa. Lisäksi tontti sijoittui työväestön asuinalueelle. Ennen Siltasaaren valikoitumista Helsingin Työväentalon ja työväen teatterin sijaintipaikaksi, harkittiin työväentaloa rakennettavaksi Kansakoulukatu 3:een, minne Gesellius, Lindgren ja Saarinen laativat suunnitelmankin vuonna 1904. Vuotta ennen työväentalon valmistumista, eli vuonna 1907 oli valmistunut myös toinen poliittisesti motivoitunut rakennus, Koiton Raittiusyhdistyksen talo (ark. Vilho Penttilä) nykyisen Simonkadun varrelle. Suojeluskunta puolestaan rakennutti Helsinkiin myöhemmin linnamaisen, hakaristein (vanha suomalainen symboli) koristellun Merikatu 5:n (ark. Sigurd Frosterus & Mauritz Gripenberg, 1925) ja Pohjoinen Hesperiankatu 15:n (ark. Toivo Jäntti, 1941) rakennukset.

Kansallismuseon torni muodosti pääteaiheen nykyiselle Mannerheimintielle sekä Erottajalta että pohjoisesta katsottuna. Kansallismuseon torni sijoittuu myös Kaisaniemen kasvitieteellisen puutarhan itä-länsi-suuntaisen puistotien sekä Säästöpankinrannan päähän. Radanvarren uudisrakentaminen Töölönlahdella 2010-luvulla osin muutti molempien akselinäkymää – joskin Kansallismuseon torni nousee yhä rakennusten yllä. Rautatieasema on pääteaihe Simonkadulle, Keskuskadulle ja Postikadulle. Myös muutamat varsin matalat kulmatornit, esimerkiksi Korkeavuorenkadulla sijaitsevan Helsingin Puhelinyhdistyksen talon (ark. Lars Sonck, 1905) torni ja Oikokatu 5:n (ark. Onni Tarjanne, 1905) torni tulivat osaksi Helsingin siluettia rakennusten topografisen sijainnin takia.

Työsuhdeasuntojen rakentaminen alkoi yleistyä 1900-luvun alussa. Esimerkiksi Helsingin Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiö rakennutti nykyiselle Mannerheimintien varrelle nk. Sipoon kirkon asuinkerrostalon (valm. 1905). Sosiaalinen asuntotuotanto alkoi Helsingissä Kirstinkujalta vuonna 1909 (Albert Nyberg & Onni Tarjanne). Helsingin Työväen Rakennusyhdistys oli tuolloin rakennuttanut 73 asuntoyhtiötä (Ruoholahden Sadan markan villat 1976:1). Nk. Kallion sadan markan villoista osa tuhoutui pommituksissa ja osa purettiin 1961–63 valmistuneiden suurten asuinkerrostalojen alta (Paunonen 2010:765–766).

Harvinainen esimerkki uusbarokista Suomessa on Helsingin luonnontieteellisen museon rakennus (1913), joka toimi ennen museokäyttöä venäläisenä kimnaasina. Jonkin verran barokkivaikutteita Helsingin arkkitehtuurissa esiintyi myös 1920-luvulla, esim. Hietalahdenranta 11:n (ark. Georg Nummelin, 1927) parvekkeet.

Ville Vallgrenin suunnittelema Havis Amandan art nouveau -tyylinen suihkulähde (kuva 79.) sijoitettiin Kauppatorille vuonna 1908. Myöhemmin patsasta ympäröivä torialue on pienentynyt liikenneväylien takia. Suihkulähde muodostaa päättemotiivin Esplanadille – toisessa päässä päätteenä toimii Ruotsalainen teatteri (1866) ja keskiosaa korostaa Walter Runebergin veistämä J. L. Runebergin patsas (1885). Esplanadin puistossa oli ollut suihkulähde jo vuonna 1878. Havis Amandan aiheena on neito, jota ympäröi neljä vettä suihkuttavaa merileijonaa, patsaan jalkojen juuressa on vettä suihkuttavia kaloja. Havis Amandaa suunnitellessaan Ville Vallgren asui Pariisissa ja oli siten varmasti tutustunut mm. Place de la Concorde suihkulähteisiin. Place de la Concorde suihkulähteissä (kuva 80.) on samoja aiheita kuin Havis Amandassa ja ne sijoittuvat Esplanadin tavoin puistoakselin (Jardin des Tuileries) päähän. Havis Amandan naismalli oli tiettävästi pariisilainen – ja myös merileijonien mallit olivat Pariisin eläintarhasta. Aiheen esikuvina on pidetty Milon Venusta (100 ekr., Louvressa) ja Sandro Botticellin 'Venuksen syntymä' -maalausta (1486, Firenzen Uffizissa) (Mononen & Nenonen 2008). Teos valettiin pronssiin Pariisissa ja se oli myös siellä esillä vuonna 1907 – saaden aikaan ihailua Pariisin lisäksi mm. Tukholmassa. Altaan graniitti on suomalaista Uhlun graniittia ja sen valmisti Suomen Kiviteollisuus Oy. Havis Amanda on yksi Helsingin kantakaupungin harvoista merkittävistä suihkulähteistä. Helsingin suihkulähteistä vanhin säilynyt lienee Gustaf Nyströmin suunnittelema Säätytalon suihkulähde (1891), joka on koristeltu eläinhahmoin.



Kuvat 79. ja 80. Havis Amandassa on samoja aiheita kuin Pariisin Place de la Concorde suihkulähteessä. (Gustaf Sandberg / Svenska litteratursällskapet i Finland ja AlfvánBeem / Wikimedia Commons).

Havis Amandan lähistöllä Esplanadin puistossa on myös kaksi Victor Janssonin suunnittelemaa pienempää suihkulähdettä vuodelta 1940. Victor Janssonin suunnittelemissa suihkulähteistä toisessa patstaan mallina on ollut Tove Jansson, joka toimi mallina myös Kaisaniemen puistossa sijaitsevassa Janssonin 'Convolvulus'-veistoksessa (1931) sekä Bensowin talon sisäpihalla sijaitsevassa 'Merenneito'-veistoksessa (1941) (Julkiset veistokset 2012). Suihkulähteitä on kantakaupungissa myös mm.

Kaisaniemen puistossa, Töölönlahdella, Eläintarhanlahdella, Ritarihuoneen puistikossa, Suomen Pankin sivustalla, Unioninkatu 38:n sisäpihalla, Bensowin talon sisäpihalla, Vakuutusyhtiö Suomen talon pihalla, Dianapuistossa, Ullanpuistikossa, Kaivopihalla (korvattu patsaalla), Pikkuparlamentin edustalla, Töölössä (useita), Pasilan kirjaston edessä, Käpylässä, Alppiharjussa, Meilahdessa ja Linnanmäellä. Villa Johannan puutarhassa sijaitsi aikoinaan Kalevala-aiheinen suihkukaivo Aino (Emil Wikström, 1912), mutta se siirrettiin Lahteen vuonna 1949.

Merkkimiesten patsaina Runebergin patsasta seurasivat kantakaupungissa 1900-luvun alussa Elias Lönnrotin (1902) ja Zachris Topeliuksen (1909) patsaat. Rintakuvia saivat Jakob Julius af Lindfors (1909) ja Leo Mechelin (1909).

4.1.2 Uusia asemakaavoja

Keskeisiä 1900-luvun alun kaupunki-ihannetta edustaneita kaavoitushankkeita olivat Kallion ja Sörnäisten asemakaava (Gustaf Nyström, 1902), Eiran asemakaava (Bertel Jung, Armas Lindgren & Lars Sonck, 1908), Puu-Vallilan asemakaava (Bertel Jung, 1908), Torkkelinmäen asemakaava (Bertel Jung & Birger Brunila, 1914), Töölön asemakaavan uudistus (Bertel Jung, 1916), ”Kivi-Vallilan” asemakaava (Birger Brunila, 1916), Puu-Käpylän asemakaava (Birger Brunila & Otto-Iivari Meurman, 1925), Kumpulän ja Toukolan jaotuskaavat (Birger Brunila, 1925 ja 1928) sekä Taivaskallion alueet (Birger Brunila, 1937 ja 1938).

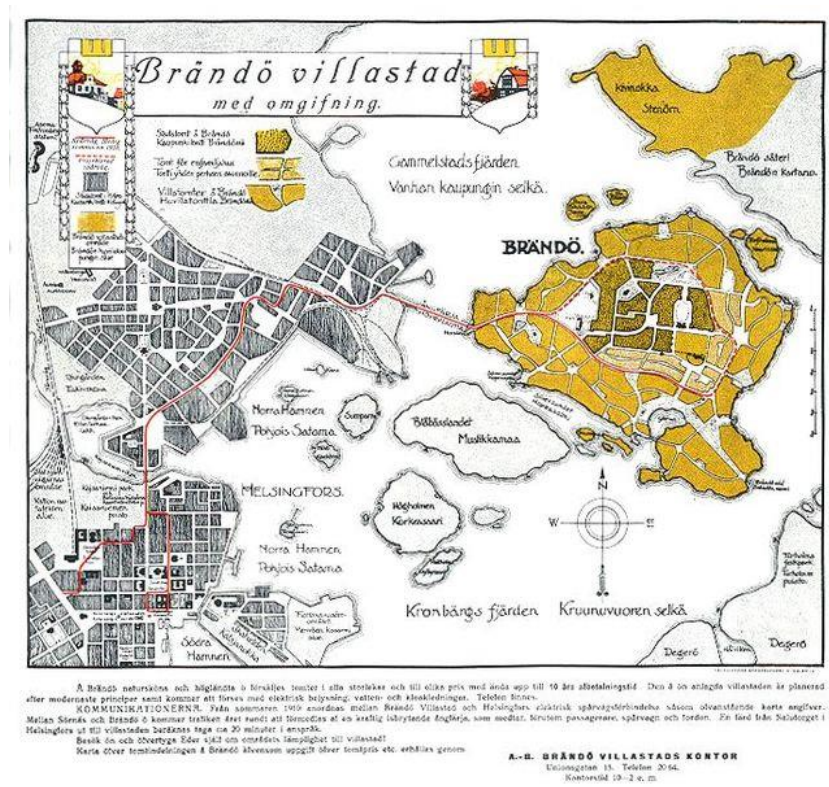
Suunnitelmissa oli vaikutteita muun muassa itävaltalaisen Camillo Sitten klassismia ja mm. keskiaikaista kaupunkia ihannoivista opeista (erityisesti Töölö ja Eira) ja englantilaisen Ebenezer Howardin puutarhakaupunkiajatuksista (erityisesti Kulosaari ja Munkkiniemi-Haaga). Camillo Sitten ajatukset tulivat Suomeen Ruotsin kautta (Sundman 2011a). Etenkin Lars Sonck ja Bertel Jung olivat innostuneita Sitten ajatuksista (Moorhouse et al. 2002:66; Wäre 1983:242). Ruotsalaisista kaupunkisuunnittelijoista erityisesti Per Olof Hallman edusti sitteläistä suunnittelutapaa.

Asemakaava-arkkitehdin virka perustettiin Helsinkiin vuonna 1908 ja sitä asettui hoitamaan Bertel Jung. Birger Brunilasta tuli apulaisasemakaava-arkkitehti vuonna 1912 ja asemakaava-arkkitehti vuonna 1916. Brunila toimi tehtävässä aina vuoteen 1948. Otto-Iivari Meurman toimi apulaisasemakaava-arkkitehtinä vuosina 1917–18.

Yleisesti ottaen 1900-luvun alun asemakaavat synnyttivät Helsingin kantakaupunkiin runsaasti tiivistä, kantakaupunkimaista rakentamista, mutta myös kivisiä kaupunkihuvilakaupunginosia ja puista pientalokaupunkia.

Esikaupunkialueella suunnitteluhistoriallisesti vaikutusvaltaisia ja siten sivuuttamattomia kaavahankkeita 1900-luvun alussa olivat Lars Sonckin kaavoittamat Haagan huvilakaupunki (1901) ja Kulosaaren huvilakaupunki (per. 1907, kaava 1909 (kuva 81.), Bertel Jungin kaava 1917 (kuva 82.)). Huvilakaupungit olivat Helsingin esikaupungistumiskehityksen varhainen vaihe. Haaga ja Kulosaari sijaitsivat vielä tuohon aikaan Helsingin rajojen ulkopuolella ja kuuluivat Helsingin maalaiskuntaan. Kulosaari oli osa Helsingin maalaiskuntaa vuoteen 1922, minkä jälkeen siitä tuli oma kuntansa. Haaga kuului Huopalahden kuntaan vuosina 1920–1923, minkä siitä tuli kauppalat. Sekä Kulosaari että Haaga kytkettiin Helsinkiin suuressa alueliitoksessa vuonna 1946. Kulosaaresta tuli varakkaan väestönsosan huvilakaupunginosa. Kulosaaren huvilakaupunkiin suunniteltiin myös ympäröivää ra-

kennetta tehokkaammin rakennettua keskustaa umpikortteleineen, mutta Kulosaaren keskusta ei kuitenkaan toteutunut suunnitteluajakaudella, vaan vasta 1960-luvulla, jolloin alue rakennettiin oman aikansa periaattein: metsäiseen ympäristöön sijoitetun lamellitaloin ja varustettiin ostoskeskuksella.



Kuva 81. Ebenezer Howardin hengessä perustetun Kulosaaren huvilakaupungin kartta vuodelta 1907. Kulosaari edusti varhaista suunniteltua esikaupungistumista. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).

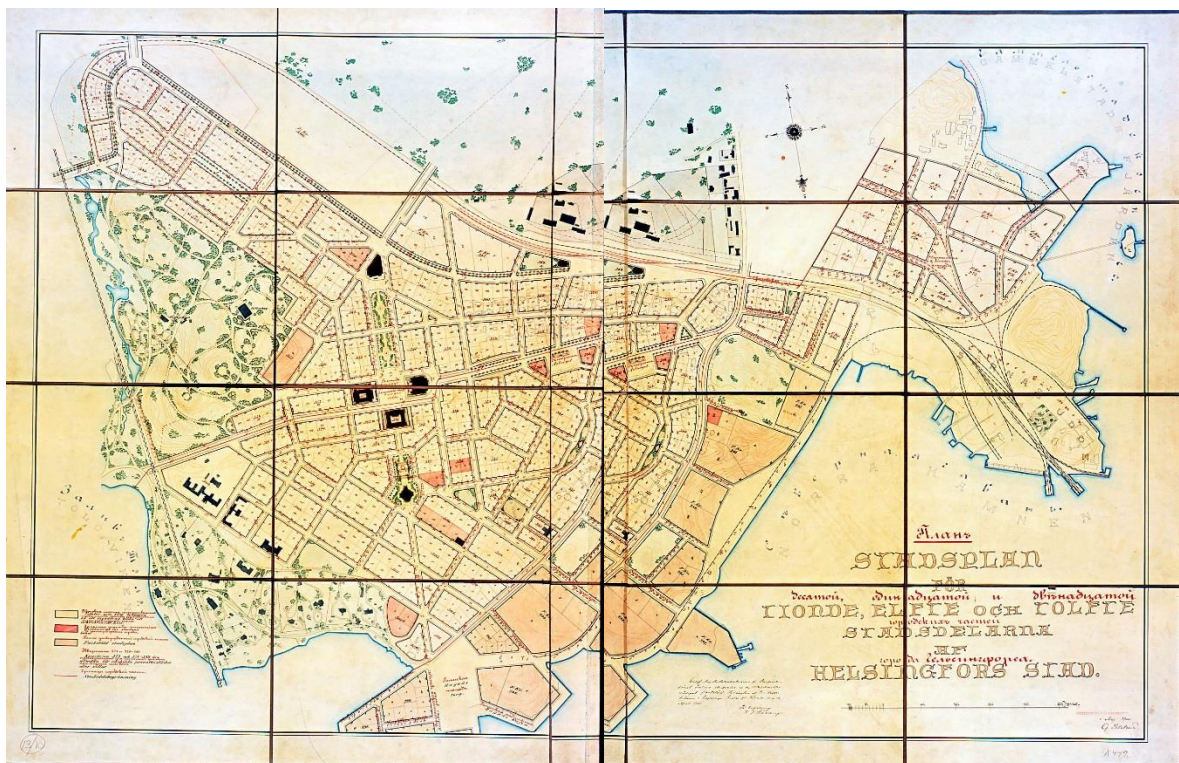


Kuva 82. Bertel Jungin asemakaava-suunnitelma Kulosaaren huvilakaupunkiin vuodelta 1917. Kulosaaren keskustaa ei rakennettu ehdotetusti umpinaisin kerrostalokorttelein ja rivitaloryhmin. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).

4.1.2.1 Kallion ja Sörnäisten asemakaava

Kallion ja Sörnäisten asemakaava (kuva 83.) hyväksyttiin vuonna 1902. Kaava perustui Linjojen osalta kaupungininsinööri Fredrik Otto Ehrströmin aikaisempaan asemakaavaan vuodelta 1887. Uusi asemakaavaehdotus oli valmistunut vuonna 1898, jonka jälkeen sitä oli paranneltu Gustaf Nyströmin avustuksella. Kallion ja Sörnäisten asemakaavan keskeisin idea perustui Brahenesplanadiin ja Helsingintorin kahteen osaan jakamaan Helsinginkatuun. Kokonaisuudessaan alkuperäinen ratkaisu oli selvä Mannerheimintien, Bulevardin, Esplanadin ja Erottajankadun muodostaman ratkaisun sovellutus, jossa kaikki kadut olisivat vaihtaneet paikkaa: Brahenesplanadi olisi ollut Esplanadi, Helsinginkadun itäpää Bulevardi, Helsinginkadun länsipää Mannerheimintie ja Kaarlenkatu Erottaja. Nykyisen Brahenkentän eteläpään 1800-luvun jälkipuolella suunniteltua Helsingintoria suurine julkisine rakennuksineen ei kuitenkaan toteutettu. Silti alueella on julkisia ja kaupallisia rakennuksia (koulu, työväentalo ja hotelli) sekä avointa tilaa. Brahenesplanadi toteutui urheilukenttänä ja leikkipuistoina. Helsinginkadulle, suoraan ja kapeaan laaksoon syntyi vuoden 1898 kaavaehdotuksen ja vuoden 1902 kaavan myötä bulevardi, joka kulkee Brahenkentältä Hämeentielle. Helsinginkadun jatkamista Töölöön ei vielä tässä vaiheessa ehdotettu. Helsinginkadun bulevardin viimeinen asuinkerrostalo valmistui vasta 1980-luvulla. Helsinginkadun komeimpia taloja ovat vuonna 1928 valmistuneet punatiiliset A. H. Gunnar Aspelinin ja Arvi Niiniluodon suunnittelemat asuinkerrostalot (numerot 10 ja 12).

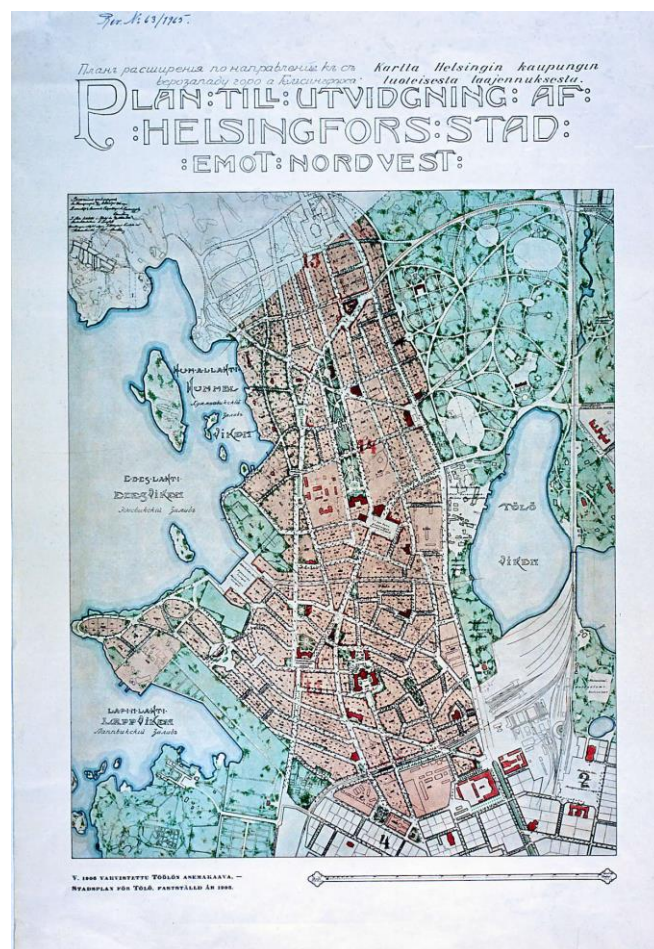
Kallioon syntyi kaavoituksen seurauksena aikanaan muutamia aukioita ja toreja, mm. Franzéninaukio ja nykyisin puistomainen Harjutori. Helsinginkadun pohjoispuolelle rakentuivat Vaasanaukio sekä toinen tori Fleminginkadun ja Helsinginkadun kulmaan.



Kuva 83. Kallion ja Sörnäisten asemakaavan (1902) keskeiset kaavoitukselliset ideat olivat Brahenesplanadi ja Helsingintori. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).

4.1.2.2 Töölön asemakaava

Kaupungininsinööri Otto Ehrström oli vuonna 1883 laatinut nykyisen Etu-Töölön alueelle asemakaavan, mutta kaava ei tuolloin edennyt (Helminen 2006:81). Ehrströmin kaava oli yhdistelmä säännöllistä ja epäsäännöllistä kaupunkirakennetta. Arkkitehti Lars Sonck arvosteli vuonna 1898 Helsingin empirekeskustan avointa kaupunkirakennetta ja esitti siihen muutoksia itävaltalaisen arkkitehdin Camillo Sitten näkemysten innoittamassa artikkelissaan *Modern vandalism: Helsingfors stadsplan* (Nikula 1983). Tiedon Camillo Sitten ajatuksista Sonck oli saanut Bertel Jungilta (Meurman & Huovinen 1989:89). Sonck vaati Eiraan ja Töölöön asemakaavakilpailuja (Sundman 2011a). Sonck myös toivoi kaupunkiin pienipiirteisiä aukioita suurten torien (esim. Rautatientori) sijaan. Sonckin toivomat kilpailut järjestettiin. Töölön asemakaavakilpailun ensimmäisen, vuonna 1899 ratkaistun vaiheen voittivat Gustaf Nyström ja Herman Normén pariisilais-wieniläis-vaikutteisella, liikenneyhteyksiä painottaneella ehdotuksellaan ja toiseksi tulivat Lars Sonck ja Bertel Jung. Jälkimmäisten suunnitelmassa oli mm. epäsäännöllisiä aukioita ja kortteleita sekä kapeita kujia. Jung oli laatinut kilpailua varten myös piirroksia, joissa oli vaikutteita keskiaikaisista eurooppalaisista kaupungeista – fantasiassa höystettynä. Kilpailun toinen vaihe päättyi vuonna 1900. Tässä Sonckin ja Jungin ehdotukseen sisältyi mm. pienten aukoiden sarja. Lopulta kaavaa ryhtyivät laatimaan Gustaf Nyström ja Lars Sonck vuonna 1902. Nyström ihaili Camillo Sitten esikuvaa Reinhard Baumeisteria (Tuomi 1999:74–75) ja Sonck Sitteä. Asemakaava (kuva 84.) valmistui vuonna 1903 ja se vahvistettiin vuonna 1906. Siihen tehtiin myöhemmin muutoksia. Töölöön kaavoittamiseksi oli laadittu luonnoksia Fredrik Otto Ehrströmin toimesta jo 1880-luvulla.



Kuva 84. Usein sitteläiseksi kutsuttu Töölön asemakaava vuodelta 1906. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).

Sitteläistä otetta on havaittavissa Töölössä (ks. kuva 86.) kuitenkin varsin rajallisesti mm. Temppeli-aukion sekä Apollonkadun ja Tunturikadun ympäristöissä (kuva 85.), joissa kadut kaartuvat ja kääntyilevät. Apollonkadun ja Vänrikki Stoolin kadun päätyaiheena toimii ruotsinkielisen metodistiseurakunnan Kristuskyrkan-kirkko (Atte V. Willberg, 1928), joka sijaitsee pienen torimaisen alueen laidalla ympäröiviin asuinkerrostaloihin kiinnittyneenä ja muodostaa kohokohdan kaupungin siluettiin. Päätyaiheajattelu on kuitenkin tyypillisempää keskiajan jälkeiselle kaupunkisuunnittelulle. Kirkon sisäänkäynnissä ja ikkunoissa on goottilaisia vaikutteita. Kristuskyrkanin (1928, kuva 85.) tornin vaikutteet tulevat Tukholman kaupungintalosta (Ekelund 1962:109). Olaus Petri-kirkon (ruotsalainen ark. Ture Ryberg, 1932) torni ja ympäristö Apollonkadun ja Minervankadun kulmassa toreineen, puistikkoineen ja Eva Kuhlefeldt-Ekelundin suunnittelemine, vuonna 1929 valmistuneine Minervakouluineen (Standertskjöld 2004:124) tuo mieleen italialaisen pikkukaupungin. Myös tämän kirkon torni nousee asuinkerrostalojen kattojen ylle. Nyströmin ihaileman Reinhardt Baumeisterin vaikutus näkyy Töölön asemakaavan yleisluonteessa: epäsäännöllisen muotoisissa aukioissa ja vaihtelevan kokoisissa kortteleissa. Baumeisterin tunnetuin suunnitelma lienee Saksan Heilbronnin suunnitelma vuodelta 1873.



Kuva 85. Etu-Töölön kaavoituksessa on Kristuskyrkanin ympäristössä sitteläistä otetta. (Miika Norppa).

Meurman (1969) on todennut Sonckin ensimmäisen ehdotuksen vaikutteiden tulleen hansakaupungeista, jotka ovat asemakaavaltaan orgaanisia ja rakentaminenkin usein Etu-Töölön tavoin punatiilistä. Sen sijaan Töölön vanhan, rakenteeltaan varsin hajanaisen, sekä porvariston että työväestön

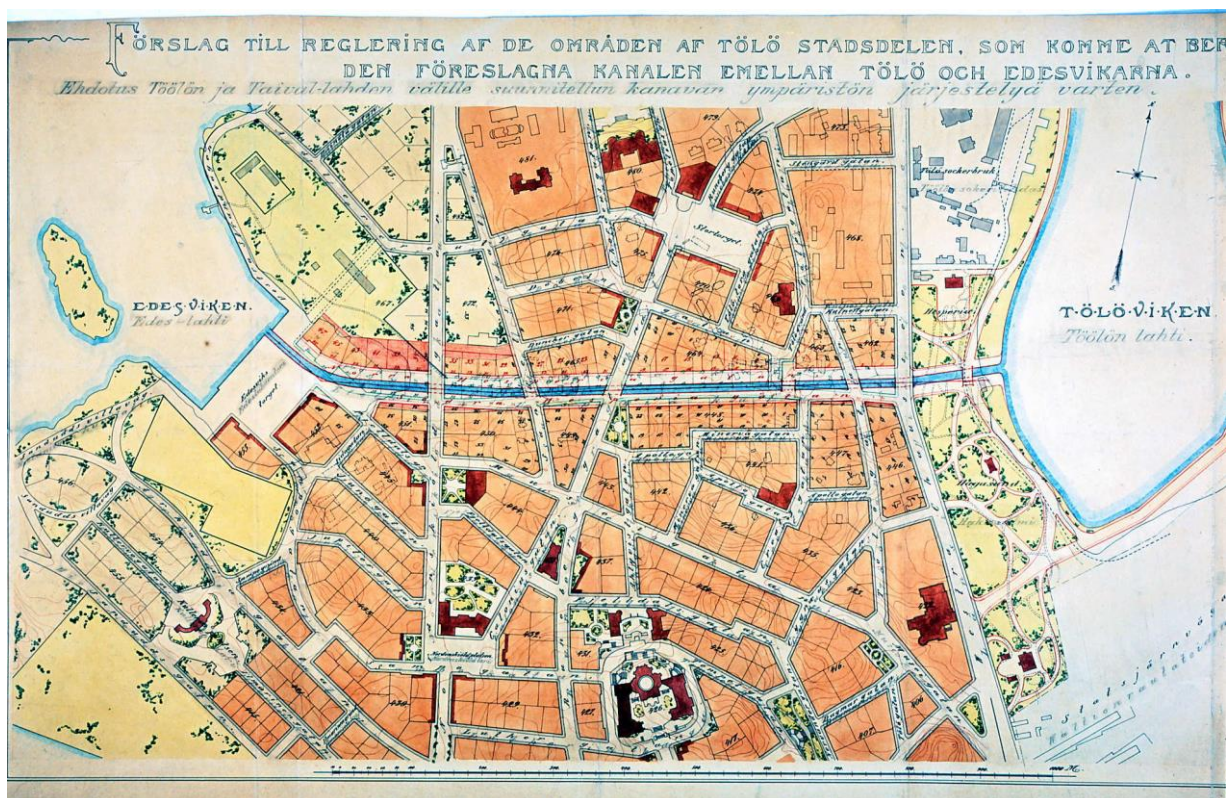
asuttaman huvilakaupungin historialla ei ollut suurta vaikutusta Töölön asemakaavaan – paitsi joidenkin olemassa olevien rakennusten (joitakin huviloita, Kivelän ja Hesperian sairaaloiden rakennuskannassa muutamia vanhoja rakennuksia, Töölön raitiovaunuhallit), tielinjausten ja huviloiden puutarhojen polkulinjausten (esim. Sibeliuksen puisto), Mannerheimintien linjauksen ja Taka-Töölön luoteisosan osalta. Lisäksi Taka-Töölön kadunnimistöön jäi muutamia muistumia huvilatonteista (Lindh 2002:29). Osa alueen historiasta myös hävisi vasta myöhemmin – esimerkiksi lukuisia rakennuksia käsittänyt Töölön sokeritehdas 1960-luvulla, muita tehtaita 1970-luvulla (mm. Suomen hattutehdas Museokadulta ja Westerlundin karamellitehdas), huviloita 1970-luvulla Mannerheimintien varren hotellirakentamisen alta ja Valdemar Aspelinin 1904 suunnittelema Sipoon kirkoksi kutsuttu työväenasuntotalo vuonna 1978 (Lindh 2002:32).



Kuva 86. Etu-Töölön korttelirakenne on osin keskiaikaisvaikutteinen. (Google Earth 2014).

Etu-Töölöön tuli ajan myötä viisi nimettyä aukiota: Tempeliaukio, J. R. Aspelinin aukio Eduskuntatalon kulmalle, H. F. Antellin aukio Kansallismuseon edustalle, Leppäsuonaukio Runeberginkadun ja Pohjoisen rautatiekadun kulmaan sekä Martta Ypyän aukio Hesperian Esplanadin päähän. Taka-Töölöön tuli Töölöntorin lisäksi kaksi aukiota, Nordenskiöldinaukio ja Töölöntulli. Puistoja Etu-Töölöön rakennettiin useita: puistoaukio Apollonpuistikko, kallioinen Eduskuntapuisto Eduskuntatalon pohjoispuolella, katujen risteykseen sijoittuva Mika Waltarin puisto, Matiaksenlehto Kansallismuseon etelä- ja Museon puisto Kansallismuseon länsipuolella, pitkänomainen Nervanderinpuistikko ja Sammonpuistikko. Laajan puisto- ja virkistysalueen alueella muodostaa Hietaniemen hautausmaan, Hietarannan, Hietakankaan, Väinämöisen urheilukentän, Hesperian Esplanadin ja Sigurd Frosteruksen puiston kokonaisuus. Taka-Töölön puistoihin kuuluvat tätä kokonaisuutta jatkavat Toivo Kuulan puisto, Sibeliuksen puisto, Topeliuksen puisto, Arvo Ylpön puisto, Kirjailijanpuisto ja Humallahden puisto. Taka-Töölön itäosassa on Eläintarhan, kaupunginpuutarhan ja Mäntymäen muodostama kokonaisuus. Urheilukadulle sijoittuu pieni Urheilulehdon puisto.

Töölönlahdella nykyistä Hesperiankatua pitkin Taivallahdelle ehdotettiin kaupunginvaltuutettu ja kirkkoherra Ludvig Bengelsdorffin toimesta 1891 kanavaa, mutta siitä luovuttiin 1892 kustannussyistä (Liski et al. 2006:12). Bengelsdorff esitti myös vaihtoehtoisia paikkoja vähän pohjoisempana (Impola 1981:15). Ajatus nousi esille jälleen vuonna 1904, suunnitelmia laadittiin (kuva 87.) ja asia oli esillä vielä P. E. Blomstedtin suunnitelmissa 1930-luvullakin (Impola 198:15; Nikula 1998:182). Kanavan rakentamisen tarkoituksena oli puhdistaa Töölönlahden saastunutta vettä ja kaunistaa kaupunkia. Tilannetta oli heikentänyt paitsi teollisuuden ja asuntojen jätevesien laskeminen Töölönlahteen, myös ratapenkereen rakentaminen (1860-luku) ja sitä reunustaneen kävelytien (1890-luku) rakentaminen Töölönlahden itäosan yli. Pohjoinen Hesperiankatu 1:n porttikongissa on kuvattuna alueelle aikanaan suunniteltu kanava. Viimein vuonna 2005 valmistui Töölönlahden vettä puhdistava merivesitunneli Humallahdella Töölönlahdelle, mutta kanava on jäänyt toteuttamatta.



Kuva 87. Töölönlahdella Taivallahden on suunniteltu kanavaa useasti. Yllä oleva suunnitelma on vuodelta 1907. (SI-NETTI-arkistotietojärjestelmä).

4.1.2.3 Eiran asemakaava

Eiran kadut kaavoitettiin (1908, kuva 88.) Etu-Töölön Tempelaukion tavoin kaareviksi. Kaupunginosaan rakennettiin varakkaalle väestönosalle pistemäisesti sijoiteltuja rapattuja kivihuviloita (kuva 89). Osa huviloista rajaa katutilaa, osa sijoittuu kivimuurin taakse keskeemmälle tonttia. Huviloita suunnitteli suuri joukko arkkitehteja ja rakennusmestareita: mm. Vilho Penttilä, Jussi Paatela, Leuto A. Pajunen, F. Hj. Väänänen, Max Frelander, Oiva Kallio, Harald Smedberg, Bertel Liljequist, Vilho Lekman, Fredrik Elenius, K. Taipale, John Wikander, Jarl Eklund, Emil Verner von Essen, Selim A. Lindqvist, Oskari Vilamo, J. Emil Odelma, F. Olander, Jalmari Wesuri, Heikki Kaartinen, Väinö Vähäkallio, Armas Siitonen, Olli Tarjanne, Oscar Bomanson, Karl Lindahl, Lars Sonck ja Valter

Jung. Alueelle nousi vielä joitakin rakennuksia 1910-luvun jälkeenkin, uusin rakennus on 1960-luvulta. Suurin osa Eiran rakennuksista edustaa jugendia, mutta myös klassismia esiintyy, esimerkkinä Valter Jungin suunnittelema Armfeltintie 10:n italialaisvaikutteinen huvila (1922). Eiraan luonnetta tuovia yksityiskohtia ovat luonnonkivimuurit, takorautaportit, vanhat katulamput ja lyhdyt sekä huvimajat, syreenipensaat, patsaat ja pienet suihkulähteet pihoidilla. Joidenkin talojen ikkunoissa on lasimaalauksia.



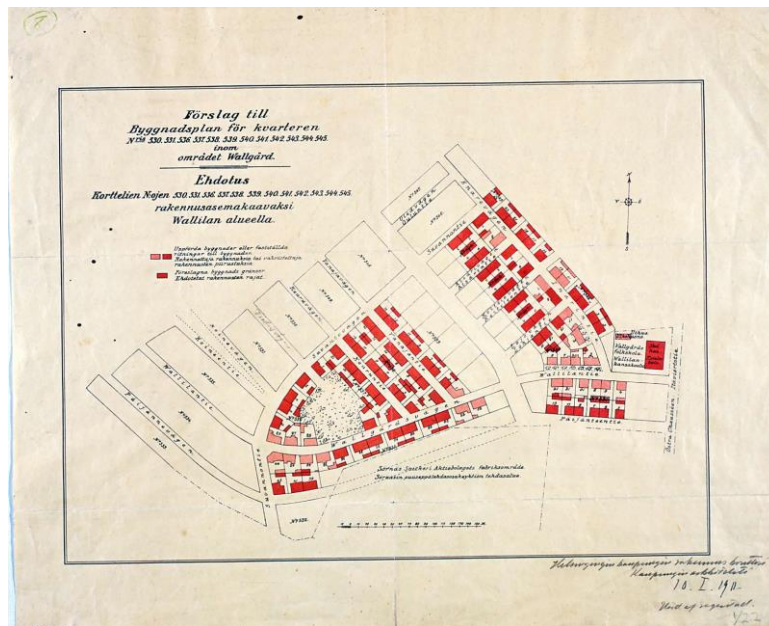
Kuva 88. Eiran asemakaavassa on sitteläisiä vaikutteita. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).



Kuva 89. Kaupunkihuvila Eirassa. (Miika Norppa).

4.1.2.4 Puu-Vallilan asemakaava ja Alppiharjun suunnitelmat

Puu-Vallilaa kaavoitti Camillo Sitteä ihailnut Bertel Jung (1908) ja rakennuksia suunnitteli tuolloinen kaupunginarkkitehti Karl Hård af Segerstadt (kuva 90.). Puu-Vallila rakennettiin työväestön vuokra-asuinalueeksi – ollen eräs nk. asuntoreformiliikkeen saavutuksista (Hakkarainen & Putkonen 1995:72). Rakentaminen tapahtui 1910- ja 1920-luvuilla. Puu-Vallilassa puutalot kytkeytyvät toisiinsa katuja reunustavien aitojen kautta tai joissain tapauksissa seinä seinää vasten, kun 1920-luvulla rakennetussa Puu-Käpylässä rakennukset ovat toisistaan irrallisia tai kytkeytyvät toisiinsa vain aidoin. Puu-Vallilan kadut ovat kapeampia kuin Puu-Käpylässä. Puu-Vallilassa katutilan tuntu (kuva 91.) on siten Puu-Käpylää voimakkaampi, etenkin kaartuvalla Vallilantiellä. Puu-Vallilassa on kaksi puistoa: kallioalue Keuruun puisto ja kenttämainen Roineen puisto.

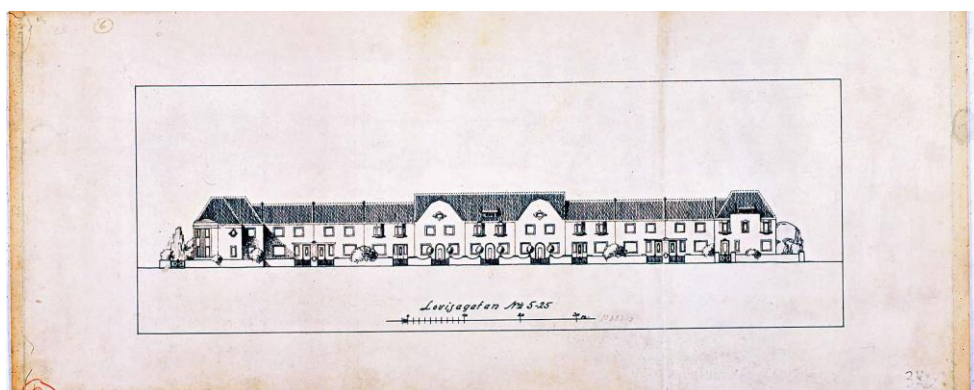
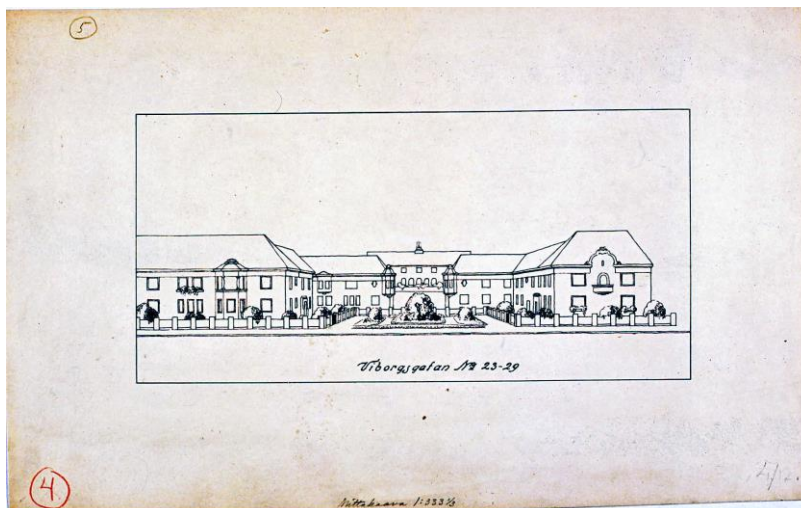
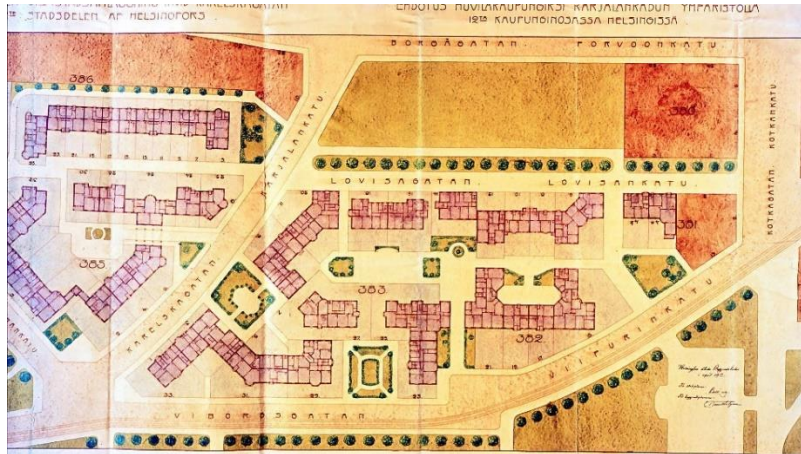


Kuva 90. Asemakaava Puu-Vallilaan. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).



Kuva 91. Puu-Vallilan katunäkymää ja klassistista puutaloarkkitehtuuria. Katutilan tuntu on voimakkaampi kuin Puu-Käpylässä. (Miika Norppa).

Alppiharjuunkin suunniteltiin kaupunkimaista huvilakaupunginosaa 1910-luvulla (kuvat 92.–94.), mutta suunnitelmat eivät toteutuneet sellaisenaan. Suunnitelmista alueella muistuttaa viereistä Kallion aluetta matalampi rakentaminen (osin jo 1910-luvun alusta) ja vehreys. Myös entisen tuberkuloosisairaalan arkkitehtuuri muistuttaa huvilakaupunginosasuunnitelmista. Alppilassa on myös useita pieniä puistoja: Loviisanpuisto, Saimaanpuistikko, Savonpuisto ja Sipoon puistikko. Townhouse-tyyppistä rakentamista ehdotettiin runsaasti myös Bertel Jungin ja Eliel Saarisen Munkkiniemi-Haaga-suunnitelmassa (1915).



Kuvat 92.–94. Alppilaan suunniteltiin kaupunkimaista huvilakaupunginosaa 1910-luvulla. Aluetta suunnitteli Berndt Nyman, kuvat ovat vuosilta 1911 ja 1912. Sata vuotta myöhemmin Helsinkiin suunniteltiin jälleen kaupunkihuiloita ja townhouseja. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).

4.1.2.5 Torkkelinmäen asemakaava

Torkkelinmäen asemakaavan (kuva 95.) laativat Bertel Jung ja Birger Brunila vuonna 1914. Aluetta ei kuitenkaan rakennettu kuin vasta 1920-luvun puolivälin jälkeen, jolloin tyyliä oli 1920-luvun klassismi (kuva 96.) Birger Brunila oli käynyt vuonna 1906 opintomatalla Letchworthin puutarha-kaupungissa, Englannissa, ja hän on myös itse todennut Englannin matkan vaikuttaneen hänen töihinsä (Silvo 1969:58–64; Virkkala 1982). Torkkelinmäki on selvästi saanut vaikutteita maastonmuotoja myötäilevästä Eiran asemakaavasta, sen irrallaan seisovista kaupunkihuiloista, kiviainekäytöstä ja takorautaportteista. Mäen laella sijaitsevan alueen talot ovat ympäröivää kaupunginosaa matalampia. Katujen pääteaiheratkaisuja ovat Franzeninkadun pään barokkimainen asuinkerrostalo (vrt. Hampstead Garden Suburb / Louhisaaren kartano) ja Franzeninkujan päässä sijaitseva ent. Yhteiskunnallinen Korkeakoulu, myöh. Franzenia (ark. Väinö Vähäkallio, 1930), joka toimii myös Helsinginkadulta Torkkelinmäelle nousevan portaikon näkymällisenä, linnamaisten muurien takana seisovana päätteenä. Helsinginkadulla näkymään kuului aiemmin lisäksi Adolfinrinteen suihkulähde, joka kuitenkin aikanaan purettiin pommisuojaan, nykyisen pysäköintihallin, sisäänkäynnin tieltä. Portaikon päässä on myös asemi-aihe. Torkkelinmäelle sijoittuu Franzenian ohella myös toinen korkeakoulukäytössä ollut rakennus, Metropolia-ammattikorkeakoulun rakennus (ark. Yrjö Sadeniemi, 1929) Agricolankadulla. Torkkelinmäen tärkein aukio on Franzeninaukio, puistoja ovat Franzenipuistikko (1930-luku), Pengerpuisto (1940-luku) ja Torkkelinpuistikko (1930-luku). Viimeisimmässä on Sienan keskusaukion muotoa. Torkkelinpuistikko on samanaikaisesti taloyhtiön sisäpiha ja julkinen puisto, mikä on Helsingissä harvinaista – myöhemmin Arabianrannassa on tavoiteltu samaa. Torkkelinmäen alueelle tyyppillisiä fyysisiä rakenteita ovat maastonmuodoista ja ajan ihanteista johtuvat pengerrykset ja niitä tukevat luonnonkivimuurit (Pengerkatu, Agricolankuja, Franzeninkatu), näyttävät, kenties pariisilaisvaikutteiset (esim. Montmartre) 1920-luvulla rakennetut portaikot (mm. Pengerkadulla) sekä kaariportit (mm. Ässärinne, Franzeninkatu, Harjutorinkatu). Luonnonkivimuuripengerryksiä on kanta-kaupungissa myös mm. Vallilan teollisuusalueella, Katri Valan puistossa, Etu-Töölössä, Kruununhaassa, Ullanlinnassa ja Kampissa. Pengerryksissä käytettiin usein paikalta louhittua kiveä. Torkkelinmäen rakennuksia suunnitteli arkkitehti Jalmari Peltonen ja istutuksia Elisabeth Koch, joka työskenteli kanta-kaupungissa myös mm. Puu-Käpylän, siirtolapuutarhojen, Vallilan suurpihakorttelin sekä myöhemmin Olympiakylän, Domus Academican, Käpylän perheasuntojen, useiden Ruskeasuon taloyhtiöiden sekä esikaupunkialueen osalta useiden 1950-luvun lähiöiden kerrostaloyhtiöiden ja pientalopihojen istutusten parissa. Torkkelinmäen asemakaavasta jäi toteuttamatta joitakin rakennuksia – kyseiset tontit on jätetty puistoiksi. Torkkelinmäen ympäristön asemakaavoja laati 1920-luvulla Birger Brunila.



Kuva 95. Torkkelinmäen asemakaavassa on vaikutteita Englannin puutarhakaupungeista. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).



Kuva 96. Torkkelinmäen arkkitehtuuri on pohjoismaista klassismia. (Miika Norppa).

4.1.2.6 Töölön asemakaavan uudistus

Bertel Jung uudisti Töölön jugend-ajan asemakaavaa merkittävällä tavalla vuonna 1916. Siitä tuli voimakkaammin klassismin ajan asemakaava, hän lisäsi puistoja ja suurensi kortteleita yhdistämällä niitä toisiinsa (Meurman 1969; Lindh 2002:33, 39–41). Samoin pihasiipiä poistettiin (Makkonen, L.

2012:13). Näin syntyisi suurpihakortteleita. Muutamia muutoksia oli tehty Jungin toimesta myös jo vuonna 1913, jolloin nykyisten Mannerheimintien ja Urheilukadun varren suurkorttelit kaavoitettiin (Lindh 2002:39). Etu-Töölön punatiilirakennuksia suunnitteli mm. Kaarlo Borg. Sammonkadulla Runeberginkatua ylitettäessä ja Tempeliahaukiota kohti kuljettaessa Borgin suunnittelema kööpenhaminalaisvaikutteinen As. Oy Sammonkadun kerrostalo muodostaa viereisen As. Oy Helsingin Virkamiehen (Kaarlo Borg, J. S. Sirén ja Hjalmar Åberg, 1924) rakennuksen kanssa porttiaiheen. Punaista tiiltä käytettiin Etu-Töölössä italialaisittain myös katoissa. Etu-Töölön punatiilisissä osissa on paljon samaa Tukholman Lärkstadenin ja Eriksbergin kanssa. Eriksbergissä on jopa Etu-Töölön tavoin Runebergsgatan. Kaikki Etu-Töölön talot eivät kuitenkaan ole klassismia tai punatiilisiä, vaan joukossa on jugendia, art decoa, funkista ja paljon erilaisia värisävyjä. Silti paikoin Etu-Töölö muistuttaa kaupunkikuvallisessa yhtenäisyydessään Hausmannin Pariisia – näin on esimerkiksi Museokadun ja Caloniuksenkadun ympäristössä (kuva 98.), nk. Töölön Viiskulmassa, jossa näkymät ovat kuin Gustave Caillebotten 'Jour de pluie à Paris' (1877, kuva 97.) -maalauksesta Place de Dublinilta. Töölöä suunnitellut Lars Sonck olikin tehnyt opintomatkoja Ranskaan. Yhtenäisyyttä Etu-Töölöön saatiin aikaan korttelikohtaisilla julkisivukaavioilla, joita laati mm. arkkitehti Birger Brunila. Runeberginkadulle muodostaa tässä Töölön Viiskulmassa pääteaiheen massiivinen punatiilinen asuinkerrostalo (ark. Arne Sarvela, 1927–1929). Alueen tunnetuin kortteli, Sonckin kortteli, on muurimaisen yhtenäinen, julkisivuiltaan rapattu kokonaisuus, jonka sisäpiha jakautuu kolmeen läpikuljettavaan osaan.



Kuva 97. Nk. Töölön Viiskulma muistuttaa Gustave Caillebotten maalauksen 'Jour de pluie à Paris' (1877) maisemia Pariisin Place de Dublinilta. (Heims / Wikimedia Commons).



Kuva 98. Sonckin kortteli Etu-Töölössä etualalla. Nk. Töölön Viiskulma häämöttää taustalla. (Miika Norppa).

Schalin et al. (2011:3–7) jakavat Töölön rakentumisen tyylillisesti kolmeen vaiheeseen: ensimmäiseen rakentumisvaiheeseen (1907–15), joka oli wieniläisvaikutteista jugend-tyyliä, jossa on klassismin piirteitä ja symmetrinen jäsentely, toiseen rakentumisvaiheeseen, klassismiin (1920–30), joka tavoitteli yhtenäistä kaupunkikuvaa ja kolmanteen rakentumisvaiheeseen, töölöläisfunkikseen (1931–40), joka ammensi kansainvälisestä modernismista.

4.1.2.7 ”Kivi-Vallilan” asemakaava

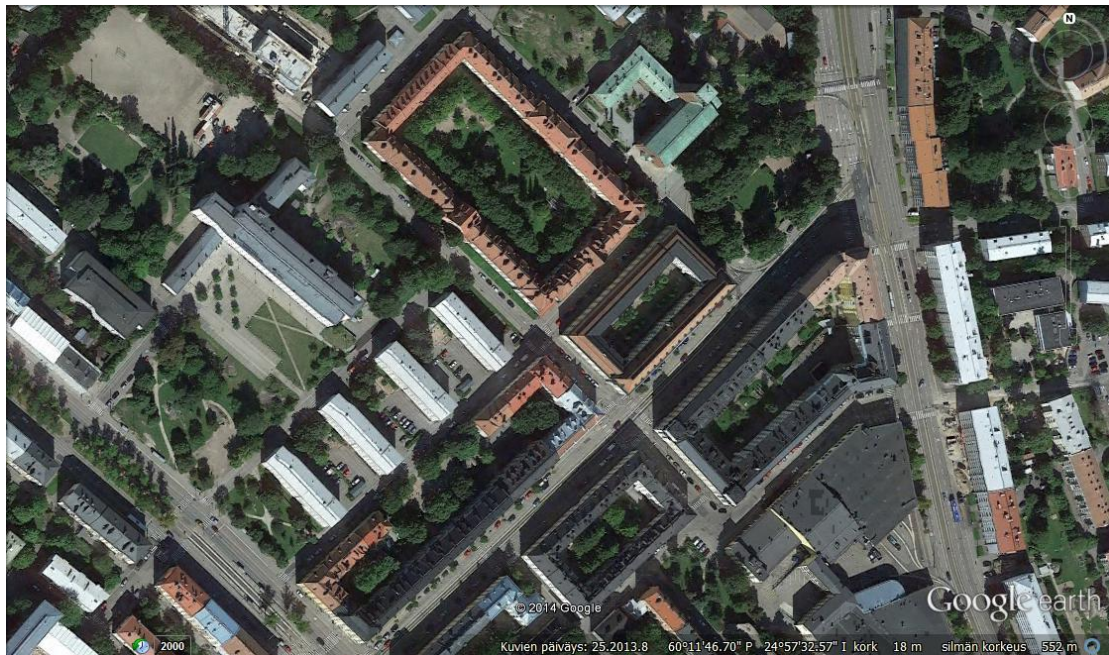
”Kivi-Vallilaa” kaavoitti Birger Brunila 1910-luvun puolivälin jälkeen. Bertel Jung oli laatinut jo vuosina 1913 ja 1915 ehdotuksia Vallilan huvila-alueen laajentamiseksi, Brunilan kaava valmistui vuonna 1916 (Lindh 1997:10–13). Vallilaan suunniteltiin Keski-Euroopasta (Wienin Hofit) ja Göteborgista (nk. Maaherrantalokorttelit, kaav. Albert Lilienberg) vaikutteita saaneita suurpihakortteleita vehreine sisäpihoineen, mutta harvoja toteutuneita kortteleita on Armas Lindgrenin ja Bertel Liljequistin ja Elisabethin suunnittelema Kone- ja Siltaosakeyhtiön työväenasuntokortteli 555 (rak. 1917–29, kuva 99.). Sturenkadun varrella on lisäksi kolme umpikorttelia (As Oy Sture, As Oy Eura ja As Oy Helsingin Nelikulma), mutta niistä kaksi ei ole kovinkaan suuria (kuva 100.). Vaikutteita suurpihakortteleihin oli otettu myös Tukholmasta ja Kööpenhaminasta – ja alkujaan varmaankin Pariisiin Place des Vosgesista (1605). Kapeiden korttelien vaikutteet tulevat varmaankin Amsterdamista (H. P. Berlagen Plan Zuid (1915) -suunnitelman vaikutus) ja Kööpenhaminasta. Toisaalta suurpihakorttelit olivat Kööpenhaminassa todella suuria, esimerkiksi Hornbækhus (ark. K. Fisher, 1922) on pisimmillään 180 metriä pitkä ja 75 metriä leveä ja sen piha on 55 metriä leveä. Suurpihakortteleissa yhdistyy samanaikaisesti liikenteeltä suojaisia, kaikilta sivuilta rajattu puisto sekä kaupunkimainen ympäristö monipuolisine lähipalveluineen ja liikenneyhteyksineen, ja ne ovat siten olleet vuosikymmenten varrella myös lapsiperheille houkutteleva kaupunkimaisen asumisen vaihtoehto.

Martti Välikangas suunnitteli Vallilaan näyttävät As. Oy. Hauhon ja As. Oy Sturen (Nikula 2005:127–28). As. Oy Hauhon (1924–25) kapeiden ja korkeat päädyt (kuva 101.) muistuttavat hansakaupunkien taloja. Hansapäädyt olivat 1920-luvulla muotia – toinen esimerkki on Unioninkatu 12:n tornin muuttaminen hansapäättyiseksi (Ilonen 2013:100–101). Sturen korttelin suunnitteluun liittyen Välikangas teki matkoja Ruotsiin, Tanskaan ja Saksaan (Tuominen 1993:123). Talojen mansardikatot

viittaavat mm. viereiseen Puu-Vallilaan. Mansardikattojen historia ulottuu barokin ajan Ranskaan – nimi tulee niiden kehittäjältä François Mansartilta. Pitkistä lamellitaloista tuli ajan myötä Vallilalle tyypillisiä – ei suurpihakortteleista.



Kuva 99. Kone- ja Siltaosaakehtiön työväenasuntokortteli 555 Vallilassa on malliesimerkki suurpihakorttelista. (Miika Norppa).



Kuva 100. Vallilassa toteutettiin joitakin mm. muista Pohjoismaista, Saksasta ja Hollannista tuttuja suurpihakortteleita, joissa on avoimet puistopihat. Korttelityypin perinne johtaa aina Pariisin Place des Vosgesiin ja Espanjan Plaza Mayor - aukioihin. (Google Earth 2015).



Kuva 101. Vallilan Hauhontien kerrostalojen päädyt muistuttavat hansakaupunkien taloja. (Miika Norppa).

Vallilan rakennuksia suunnittelivat myös mm. arkkitehdit Gunnar Taucher, Jussi ja Toivo Paatela ja Uno Moberg. Vallilaan toteutettiin useita pieniä puistoja: Hattulan lehto, Hauhon puisto, Hollolan puisto, Paavalin puisto ja Vallilan puisto. Inarintien varren puistikot syntyivät myöhemmin toisen maailmansodan aikaisten pommitusten seurauksena. Osa pommituksissa tuhoutuneista puutaloista on korvattu myöhemmin asuinkerrostaloilla. Puutaloja on Vallilasta muutenkin purettu, mm. kymmenen talon ryhmä Somerontien ja Hattulantien välistä, viidentoista talon ryhmä Kangasalantien ja Sammatintien varsilta sekä kahdenkymmenen talon ryhmä Karstulantien ja Rautalammintien varsilta. Ennen sisällissotaa rakennettua, väestörakenteeltaan työväenluokkaista aluetta kutsuttiin nimellä Punakuntsit. Korttelirakenne oli alueella avonaista.

4.1.2.8 Puu-Käpylän asemakaava

Puu-Käpylän kaavoittajina toimivat Birger Brunila ja Otto-Iivari Meurman, arkkitehteina Martti Välikangas ja Akseli Toivonen. Alue kaavoitettiin vuosina 1918–25. Alueen reunoille suunniteltiin myös toteutunutta rakennetta tehokkaampaa rakentamista umpikortteleineen (kuva 102.) Alueen suunnittelun juuret liittyivät Asuntoreformiyhdistyksen (per. 1910, Brunila yksi perustajista) toimintaan ja ensimmäisen yleisen asuntokongressin järjestämiseen (1917). Ajatus Helsingin kansanasunnoista syntyi vuonna 1917 sosiaalilautakunnassa, jossa toimi myös Asuntoreformiyhdistyksen perustajiin kuulunut Einar Böök (Meurman 1981:24–26). Vaikka Käpylästä usein puhutaan puutarhakaupunkina, se ei kuitenkaan ole palvelu- ja työpaikkatarjonnaltaan itsenäinen howardilainen puutarhakaupunki. Välikangas tosin olisi halunnut sijoittaa alueelle myös pikkukaupunkimaisen torin ja kauppaja, mutta Birger Brunila vastusti ajatusta – hän piti aluetta tilapäisratkaisuna (Virkkala 1982:156). Alueelle tuli heti aluksi kauppa, mutta monet palvelut tulivat vasta jälkijunassa, eivätkä alueen keskelle, vaan reunoille. Erkki Ilmari Sutisen suunnittelema klassistisfunktionalistinen Käpylän kirkko valmistui vuonna 1930 – siinä on italialaisvaikutteita, mahdollisesti Martti Välikankaan vuoden 1921

Gubbion matkalta (esim. San Giovannin kirkko). Kirkon ympärille rakennettiin myös Puu-Käpylän mittakaavaa noudattavia funktionalistisia rivitaloja. Puu-Käpylässä käytettiin Suomessa ensimmäistä kertaa elementtitekniikkaa puutalojen rakentamisessa. Puu-Käpylän kaavassa keskeinen elementti on kaupunginosan kahteen osaan jakava suora, puurivien ja puutalojen reunustama Pohjolankatu (kuva 103.). Tärkeimmät aukiot ovat Käpylänaukio ja Pohjolanaukio Pohjolankadun päissä sekä urheilukenttänä toimiva, alueen arkkitehdin mukaan nimetty Akseli Toivosen kenttä. Kentän laidalla on 'Urheilija'-veistos (1937). Puutarhakaupunkimainen ilme syntyy suurista, virkistystä tarjoavista puutarhapihoista ja puukujanteista. Pihoille johtavat paikoin koristellut puiset, katetut portit. Välikangas on sanonut Puu-Käpylän arkkitehtuurin vaikutteiden tulevan ennen kaikkea suomalaisista pikkukaupungeista, kuten Porvoosta ja Loviisasta (Virkkala 1982:158). Joissakin puutaloissa on 1920-luvulle tyypillisiä barokkikartanovaiikutteita. Käpylän suurin virkistysalue on Taivaskallio, mutta alueella on myös runsaasti muita puistoja: Taivaskallioon kytkeytyvä Panunkallio sekä niin ikään kalliomainen Nyyrikinpuisto Puu-Käpylän pohjoisosassa ja suuri Louhenpuisto. Olympiarakentaminen toi alueelle lisää puistoja. Puu-Käpylän reunoille suunniteltiin vuonna 1919 Birger Brunilan toimesta umpikortteleita, nämä kuitenkin toteutuivat 1930-luvulla avoimina kortteleina.



Kuva 102. Birger Brunilan laatima Käpylän alueen järjestelyehdotus vuodelta 1920 ei toteutunut sellaisenaan. Esimerkiksi pääkatujen varsille suunnitellut umpikorttelit jäivät toteuttamatta. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).



Kuva 103. Puu-Käpylän arkkitehtuuri edustaa pohjoismaista klassismia. (Miika Norppa).

Länsi-Käpylään laati useita järjestelyehdotuksia arkkitehti Birger Brunila. Alueelle rakennettiin 1920-luvun klassismia edustavia pientaloja, joita piirsivät mm. Uno Moberg, Hilding Ekelund, Pehr-Edvin Enehielm ja Martti Paalanen. Elias ja Martti Paalanen laativat puutarhoille tyyppisuunnitelmia. Puutarhoja suunnitteli myös Elisabeth Koch. Useissa pientaloissa oli monta asuntoa. Pihoiilla on piharakennuksia. Pihoja rajaavat säleaidat, pensasaidat, kivimuurit ja kehystävät korkeat yksittäispensaat ja suuret puut. Vanhoja maastonmuotoja avokallioineen on säilytetty. Alueen muuhun rakentamiseen kuuluivat työväentalo, Elannon kauppa ja liikerakennus. Mäkelänkadun varrelle esitettiin umpikorttelirakentamista, mutta rakentaminen toteutui myöhemmin avoimena. Länsi-Käpylään toteutettiin joitakin sitteläishenkisiä aukioita. Kauppa ja työväentalo sijoituivat Vipusenttien päässä sijaitsevalle aukiolle. Länsi-Käpylän tärkein puisto on vasta myöhemmin toteutettu, nykyisin leikkipuistona toimiva Kimmonpuisto. Myös alun perin julkisen rakennuksen paikaksi osoitettu, mutta rakentamatta jätetty Rauninkallio muodostaa vehreää tilaa. Länsi-Käpylän yhtenä esikuvana on pidetty Tukholman Enskedeä. (Salonen & Schalin 2014).

4.1.2.9 Kumpulan ja Toukolan jaotuskaavat, Taivaskallion alueet

Kumpulan puutaloalueen (tuolloin Kumtähden omakotialue) jaotuskaavan laati Birger Brunila vuonna 1925. Hän oli aiemmin kaavoittanut Torkkelinmäkeä, Vallilaa, Puu-Käpylää ja Länsi-Käpylään (1921). Kumpulaa rakennettaessa Kumpulanlaakso, Vallilanlaakso ja Nylanderinpuisto säilyivät virkistysalueina – muistuttaen näin Kumpulan kartanon avoimista viljelys-, laidun- ja puistomaisemista. Kumpulan empire-tyylisen kartanon päärakennuksen ja joidenkin siihen liittyvien rakennusten (talli ja vaunuvaja, henkilökunnan asuinrakennus, leipomo, juureskellari, maakellari ja Toukolan kansakoulun (pur. 1960-luvulla) kivijalka) lisäksi Kumpulassa on säilynyt näihin päiviin saakka myös

joitakin ennen kaavoitusta rakennettuja puutaloja (mm. Villa Novilla). Suuri osa kartanon talousrakennuksista on kuitenkin purettu – pienimmätkin vajat mukaan lukien kartanon lähiympäristössä oli 1890-luvulla yli neljäkymmentä rakennusta (Kumpulan kartanon laakso...s.a.:11–12).

Brunila laajensi Kumpulan jaotusalueetta Toukolan puolelle vuonna 1928. Alueiden palvelutarjonta rakentui Intiankadun varrelle molemmin puolin nykyistä Hämeentietä. Brunila kaavoitti myös Käpylässä Oulunkyläntien varrella ja Taivaskallion äärellä sijaitsevia puutaloalueita (kuva 104.) 1920-luvulla ja 1930-luvun lopulla (1937 ja 1938). Jälkimmäiseen alueeseen sisältyi kaksi puistoa, Onnenpuisto ja Metsätienpuisto sekä kallioalue Kotikallio. Taivaskalliontien, Tähtitien ja Kuutamotien rajaama alue muodostaa asemakaavassa viinilasia muistuttavan aiheen. Aihe oli osin Taivaskallion alueen järjestelyehdotuksessa jo vuonna 1923. Viinilasin jalkana toimii Oulunkyläntien liikenneympyrä, joka tosin oli aiemmin kolmion muotoinen. Tarkoituksellista tai ei, Metsätienpuiston muoto muistuttaa viinipullon kärkeä. Oulunkyläntien varrelle sijoitettiin palvelutarjontaa, mutta myöhemmin osa liiketiloista on muutettu asuinkäyttöön. Monia Koskelan omakotitaloja päällystettiin 1960- ja 70-luvulla ajalle tyypillisesti asbestia sisältäneillä mineriittilevyillä – sittemmin puujulkisivuja on palautettu.



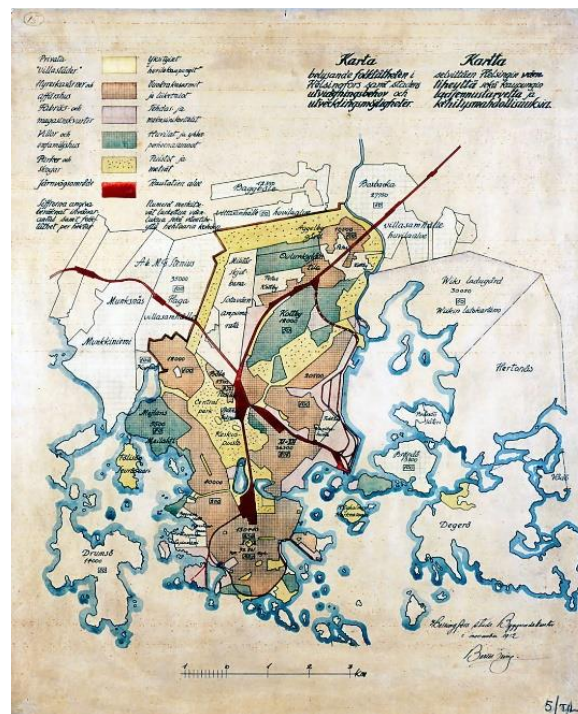
Kuva 104. Birger Brunilan suunnitelma Taivaskallion alueelle vuodelta 1923. Järjestelyehdotukseen sisältyneet umpikorttelit eivät toteutuneet. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).

4.1.3 Helsingin ensimmäiset yleiskaavat

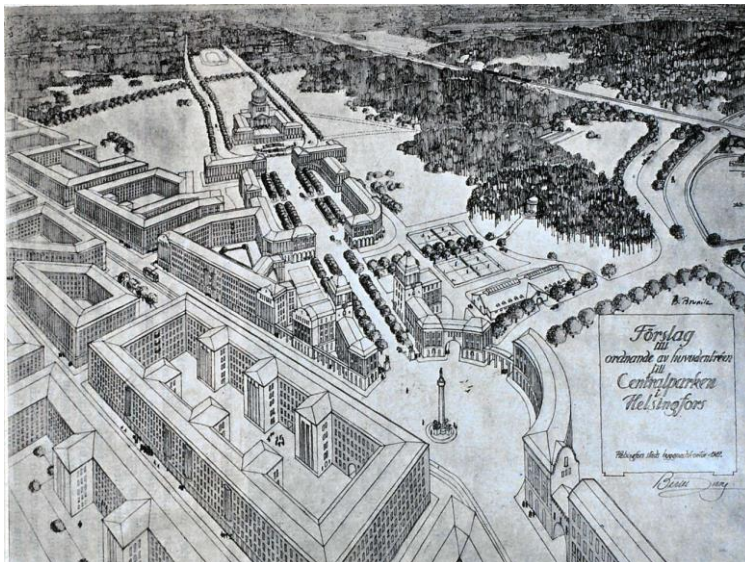
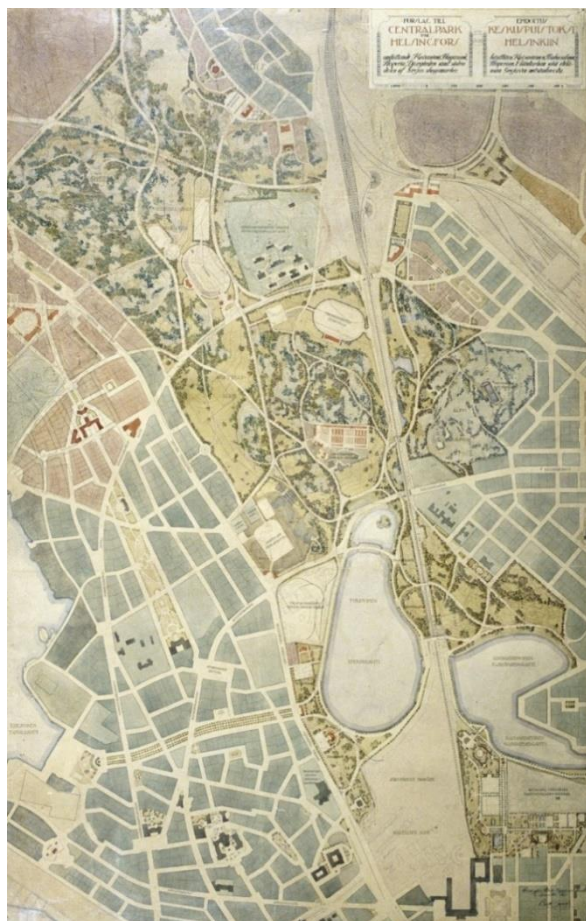
Helsingin ensimmäisiä yleiskaavoja olivat Bertel Jungin maankäytön yleissuunnitelma (1911), tuolloisen Helsingin ulkopuolelle laadittu Munkkiniemi-Haaga-suunnitelma (Eliel Saarinen & Bertel Jung, 1915), Pro Helsingfors -suunnitelma (Eliel Saarinen & Bertel Jung, 1918), Suur-Helsingin asemakaavaehdotus (Birger Brunila, 1921), vuoden 1923 yleiskaavaluonnos (Birger Brunila), Oiva Kallion keskustasuunnitelmat (1924 ja 1927) sekä vuoden 1932 yleiskaavaehdotus (Birger Brunila ja Berndt Aminoff). Käsittelen seuraavassa kyseiset suunnitelmat kronologisessa järjestyksessä.

4.1.3.1 Bertel Jungin vuoden 1911 maankäytön yleissuunnitelma

Bertel Jungin vuoden 1911 maankäytön yleissuunnitelmaan (kuva 105.) sisältyi käytännössä koko tuolloinen kaupunkialue sekä siihen rajautuvat huvilayhdyskunnat. Jungin työssä on selviä vaikutteita Berliinissä vuonna 1910 järjestetyn yleisen kaupunkisuunnittelunäyttelyn tunnetuksi tekemistä kansainvälisistä virtauksista. Bertel Jung myös teki useita opintomatkoja mm. Saksaan, Hollantiin, Belgiaan ja Ruotsiin, ja oli kiinnostunut paitsi Camillo Sitten, myös Otto Wagnerin ja Joseph Stübberin töistä. Otto Wagner laati mm. asemakaavasuunnitelman Wieniin 1890-luvulla. Keskeinen asema Jungin vuoden 1911 suunnitelmassa oli laajalla keskuspuistolla, joka ei kuitenkaan ollut vielä laajuudeltaan nykyisenlainen. Jung oli ensimmäinen, joka osoitti, että Helsingin kasvu sisämaahan päin tulisi olemaan välttämätöntä (Korhonen et al. 2000:5). Muita Jungin suunnitelmaan sisältyneitä ajatuksia olivat paikallisjunaliikenne sekä Käpylään ja Pakilaan sijoittuvat huvilakaupunginosat. Ajatus keskuspuiston perustamisesta oli noussut esille jo vuonna 1903. Helsingin kaupunginpuutarhuri oli kiinnittänyt huomiota siihen, että ratapihan rakentaminen oli silponut Kaisaniemen puistoa ja Kaivopuiston puistoalue oli kaventunut huvila-asutuksen laajentumisen myötä (Karjanoja 1983:14). Euroopassa myös rakennettiin tuohon aikaan useita puistoja (esim. Gaudín Parc Güell, 1900–12). Yksi esikuva Keskuspuistolle oli 1850-luvulla perustettu New Yorkin Central Park – muita mahdollisia ovat mm. Berliinin Tiergarten, Lontoon Hyde Park ja Pariisin Bois de Boulogne. Jungin ajatus keskuspuistosta toteutui – joskaan ei Jungin suunnitelmassa muodossa (kuva 106.). Esimerkiksi Jungin vuonna 1913 ehdottamat keskuspuiston porttirakennelmat (kuva 107.) jäivät rakentamatta. Kiinnostava yksityiskohta tässä suunnitelmassa oli myös se, että Töölönlahti oli säännönmukaistettu kreikkalaisen tai roomalaisen hippodromin muotoiseksi (ks. kuva Nikula 1988b:30). Keskuspuiston laitoja on sittemmin nakerretty mm. sairaala-, urheilu-, asunto- ja tierakentamisella. Keskuspuiston alueelle on rakennettu myös Ruskeasuon lämpövoimala, maaliikennekeskus ja postin lajittelukeskus vuonna 1979 (Herranen 2012:210). Keskuspuistolle laadittiin osayleiskaava, joka tuli voimaan vuonna 1978. Keskuspuisto oli ollut jo vuoden 1960 yleiskaavassa ja Olli Lehtovuori laati Keskuspuistoalueen käyttösuunnitelman luonnoksen vuonna 1969.



Kuva 105. Bertel Jungin maankäytön kehityskuva vuodelta 1911 oli Helsingin ensimmäinen yleiskaavasuunnitelma. (SI-NETTI-arkistotietojärjestelmä).



Kuvat 106. ja 107. Bertel Jungin keskuspuistosuunnitelma. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).

Jungin suurisuuntainen keskuspuistosuunnitelma perustui myös väestöennusteisiin. Kasvavan väestön asuttamiseksi suunnitelmassa ehdotettiin maan hankkimista (ks. Helsingin yleiskaavaehdotus 1960). Bertel Jung Helsinkiin ehdottama paikallisjunaliikennejärjestelmä (ks. Sundman et al. 1988) on asia, jonka voidaan ideatasolla toteutuneen. Bertel Jungin piirustuksissa vuosina 1912 ja 1913 esiintyvä monumentaalikeskusta kuitenkin jäi toteuttamatta (ks. Nikula 1998:179).

4.1.3.2 Munkkiniemi-Haaga-suunnitelma 1915

Munkkiniemi-Haaga-suunnitelma ei koskenut Helsingin kantakaupunkia ja se kohdistui itse asiassa maa-alueelle, joka ei tuohon aikaan edes kuulunut Helsinkiin, mutta tätäkin suunnitelmaa on käsitelty tässä lyhyesti, koska suunnitelmalla oli huomattava esikuvallinen merkitys Helsingin yleiskaavoituksessa ja myös kantakaupungin kaavoituksessa. Se oli myös tavallaan kantakaupungin laajentamissuunnitelma ja edeltäjä Pro Helsingfors -suunnitelmalle (1918). Suunnitelmaa laatimassa ollut Eliel Saarinen oli 1910-luvun alkupuoliskolla osallistunut kaavoituskilpailuihin Canberrassa (1910), Tallinnassa (1912–13) ja antanut yleiskaavalausannon Budapestissa vuonna 1912. Saarinen saavutti kilpailuissa myös menestystä: hänen ehdotuksensa tuli toiseksi Canberrassa ja ensimmäiseksi Tallinnassa. Saarisen (1915) Munkkiniemi-Haaga-suunnitelma (kuva 108.) piti sisällään Munkkiniemen ja Haagan kaavat, mutta Munkkiniemi-Haaga-suunnitelmaakin työstämässä ollut Bertel Jung esitti Helsingin ja sen ympäristön asemakaavassa (kuva 109.) seuraavana vuonna (1916) rakentamista myös nykyisistä kantakaupungin alueista Meilahteen, Pikku Huopalahteen, Pasilaan, Vallilaan ja Käpylään. Myös kaupungin ulkopuolella sijaitsevat kaavoitetut alueet olivat mukana. Munkkiniemi kaavoitettiin ja rakennettiin selvästi tuolloisen kaupunkialueen ulkopuolelle.

Keskeisiä elementtejä Munkkiniemi-Haaga-suunnitelmassa ovat suuret julkiset rakennukset, korkeat suurpihakorttelit ja pientaloalueet reunoilla (mm. Munkkiniemen ranta) (Nikula 2005: 115). Suunnittelutyössä olivat Saarisen lisäksi mukana Otto-Iivari Meurman, Berndt Aminoff, Yngve Lagerblad, Urho Åberg ja Bertel Jung. Suunnitelman tilasi M. G. Steniuksen yritys – taustalla vaikutti paitsi Helsingin kasvu, myös Steniuksen maaomistukset Luoteis-Helsingissä. Vaikka Munkkiniemi-Haaga-suunnitelmasta toteutuikin vain fragmentteja, rakennuksista Munkkiniemen pensionaatti ja rivitaloja Hollantilaisentiellä, sillä oli suuri esimerkkivaikutus suomalaiseen kaupunkisuunnitteluun (Sundman 2011a). Ideatasolla suunnitelmasta kuitenkin toteutui useampia osia: Munkkiniemenrannan huvilalue ja (nizzalaisvaikutteinen) rantapromenadi Vid Stranden (eli Munkkiniemenranta), Iso Puistotie eli nykyinen Munkkiniemen puistotie ja sen porttirakennukset ja Laajalahden aukea (eli Laajalahden aukio), Länsiympyrä eli nyk. Haagan liikenneympyrä (Suomen ensimmäinen liikenneympyrä), Laajalahdentien urheilukenttä ja Laajalahdentien rantapäädyn yleisölle avoin rakennus (kahvila), Tiilimäen kaavaltaan kaarteleva pientaloalue sekä mahdollisesti myös Pitäjänmäelle 1930-luvulla rakennettu näyttävä tehdas ja Pohjois-Haagaan uuden Eliel Saarisen tien varteen 2000-luvulla rakennettu puistoalue. Eliel Saarisen tien varressa Haagassa sijaitsevan Isonnevan alueen kaavoituksessa muistettiin sielläkin Saarisen suunnitelmaa mm. kortteliratkaisuissa. Ensimmäiset liikenneympyrät oli rakennettu New Yorkin Manhattanille (Columbus Circle, 1905), Pariisiin (Place de l'Étoile ja Place de la Nation 1907) ja Englannissa Letchworthin puutarhakaupunkiin (1909). Liikenneympyröiden suunnittelussa pioneeri oli pariisilainen Eugène Hénard. Munkkiniemi-Haagan yhteydessä laadittiin myös Suur-Helsingin yleiskaava (1915) (ks. Mikkola 2004:204), jossa rautatieasema oli yhä keskustassa ja Töölönlahti oli osin säilytetty.



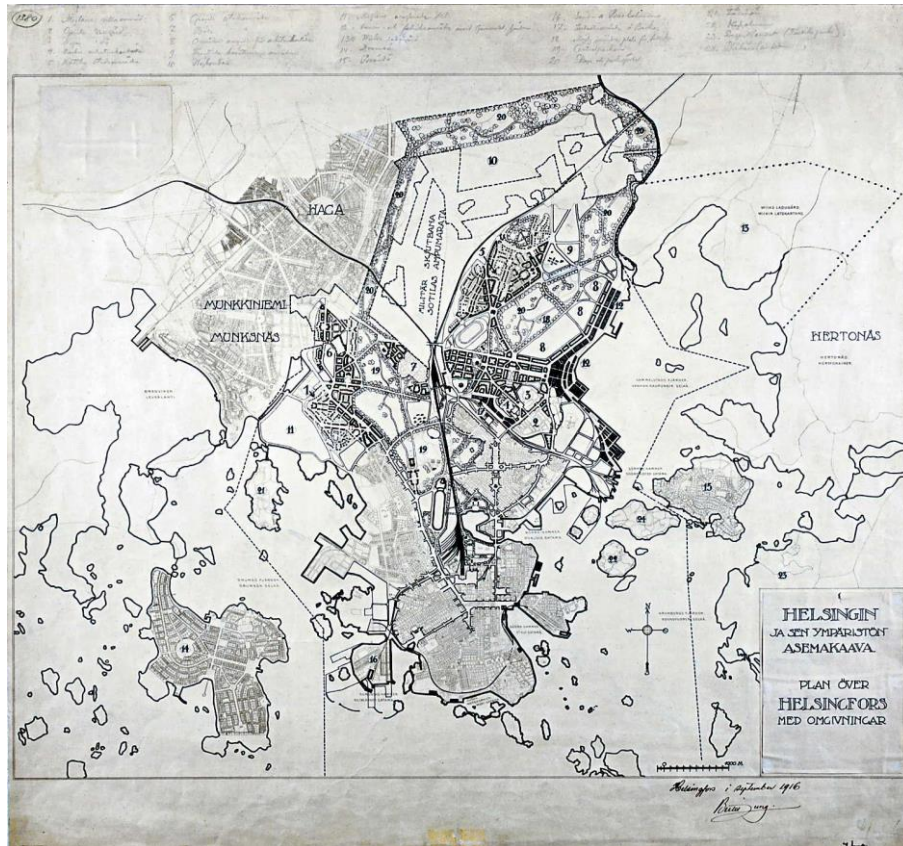
Kuva 108. Eliel Saarisen Munkkiniemi-Haaga -suunnitelmasta vuodelta 1915 toteutui vain fragmentteja, mutta ideatasolla joitakin keskeisiä elementtejä. (Saarinen 1915).

Munkkiniemi-Haaga-suunnitelman ehdotuksista ideatasollakin toteuttamatta jäivät mm. umpikorttelirakentaminen, komeat Raymond Unwinin Hampstead Heath -suunnitelmasta vaikutteita saaneet Neliö- ja Nelikulma -asuintaloaukiot puistoineen ja suihkulähteineen sekä Chicagoon suunnitellusta Civic Centeristä (ark. Daniel Burnham & Edward H. Bennett, 1909) (ks. Mikkola 1990:208; Lahti 2002:42–43) vaikutteita saanut Keskusvuori ja monet muut monumentaalirakennukset jne.

Eliel Saarinen suunnitteli 1920-luvulla Munkkiniemeen myös valtaisan, stadtkrone-henkisen Kalevalatalon. Hankkeen takana oli Kalevalaseura (per. 1911), joka aikoi rahoittaa hankkeen lahjoituksilla. Lahjoittajat olisivat saaneet taloon oman hallinsa. Rakennus olisi ollut ennen kaikkea suomalaisen kulttuurin tutkimuslaitos, mutta siihen olisi kuulunut myös luentosali, ateljeetiloja taiteilijoille, kirjasto, museo, konserttisali, jossa olisi esitetty suomalaisten säveltäjien musiikkia, sekä krypta, jonne olisi sijoitettu suurmiesten hautoja. Rakennuksessa olisi käytetty suomalaista graniittia (Arkkitehti 3/1921:7–12, Arkitekten 11–12/1943:147–149). Hanke kaatui rahoitusvaikeuksiin sekä poliittiseen

vastukseen (mm. Akseli Gallen-Kallela). Kalevalatalon kryptan idean taustalla on mahdollisesti osittain Pariisin Panthéon (1790), jonne on myös sijoitettu merkkimiesten hautoja. Lissabonissa vastaava rakennus on Panteão Nacional (hautapaikaksi v. 1916). Myös saksalaisten merkkihenkilöiden muistomerkinä toimiva Walhallan marmoritemppeli (valm. 1842) Saksassa lähellä Regensburgia lienee ollut yksi esikuvista. Ajatus taiteen ja tieteen keskuksista muistuttaa myös antiikin ajan Alexandrian museionia. Hilding Ekelund oli diplomityössään vuonna 1915 ehdottanut Munkkiniemeen suurta moskeijavaikutteista oopperataloa.

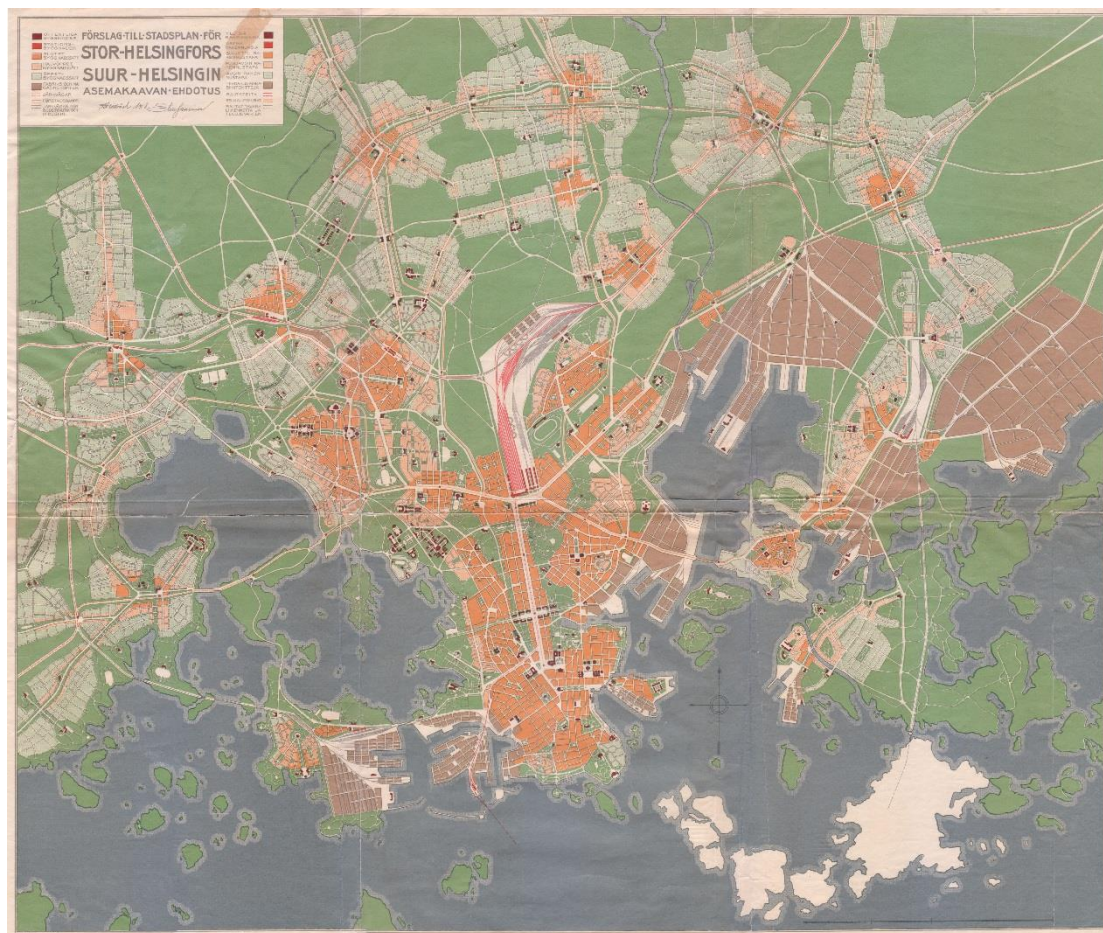
Munkkiniemi-Haaga -suunnitelman (Saarinen 1915) historiallisen katsauksen kirjoitti arkkitehti Gustaf Strengell. Katsauksessa käydään lyhyesti läpi kaupunkisuunnittelun historian merkkipaaluja antiikista alkaen. 1800-luvulta ja 1900-luvun alusta nostetaan esiin teollistumisen ja kaupunkien ongelmien synnyttämät Englannin ihannekaupunkikokeilut, kuten Port Sunlight ja Bournville sekä ennen kaikkea Ebenezer Howardin kirjan innoittama Hampstead Garden Suburb. Myös Camillo Sitte ja Hausmannin Pariisin ”järjestelyt” mainitaan. Strengell ei tyrmää Hausmannin toteutuksia, vaikka myöntääkin niiden aiheuttaneen myös vahinkoa. Suunnitelmassa Helsingin voimakasta väestönkasvua verrataan Lontoon ja Berliinin kasvuun, ja kaupungin laajentumismahdollisuuksia Kööpenhaminaan, Osloon ja Tukholmaan. Suunnitelmassa on kuvia rakennuksista Englannissa, Los Angelesissa, Wienissä, Bremenissä, Kööpenhaminan ja Tukholman läänistä sekä Helsingin Eirasta, jota kuitenkin kritisoidaan talojen sijoittelusta sekä fasadi- ja aukiosuunnittelusta. Ihanteellisena aukiona suunnitelmassa pidetään Pariisin Place Vendômea ja ihanteellisena katuna Rue de Rivolia. Myös Nancyn Place de la Carrièreä kehitetään. Myöhemmin Gustaf Strengell jatkoi historiallista katsausta kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin historiaa käsitteleväksi kirjaksi ’Kaupunki taideluomana’ (1923), omistaen kirjansa Eliel Saarille. Kansainvälisesti tunnettuja kaupunkisuunnittelun teoreetikkoja 1920-luvulla olivat saksalaiset Werner Hegemann ja A. E. Brinckmann. Saarinen oli 1910-luvulla käynyt Julius Tallbergin kanssa yleiskaupunkisuunnitteluun liittyvällä opintomatalla, joka suuntautui ainakin Tukholmaan, Kööpenhaminaan, Hampuriin ja Karlsruheeseen (Hakkarainen 1981:45).



Kuva 109. Bertel Jungin vuonna 1916 laatima Helsingin ja sen ympäristön asemakaava, jossa on esitetty rakentamista Munkkiniemeen, Haagaan, Meilahteen, Pikku Huopalahteen, Pasilaan, Vallilaan ja Käpylään. Kuvassa on mukana myös Birger Brunilan vuonna 1913 laatima Lauttasaaren asemakaavaehdotus. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).

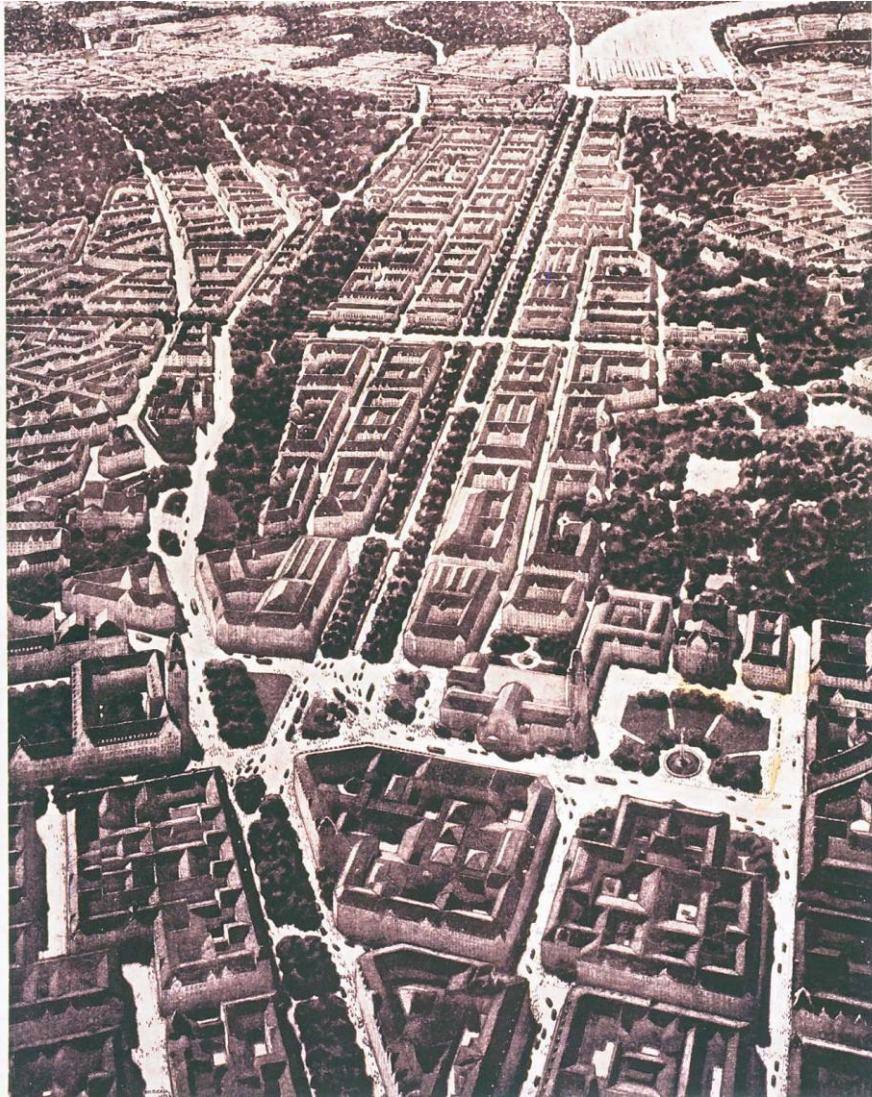
4.1.3.3 Pro Helsingfors -suunnitelma 1918, Suur-Helsingin asemakaavaehdotus 1921 ja vuoden 1923 yleiskaavaaluonnos

Eliel Saarisen ja Bertel Jungin Pro Helsingfors -suunnitelma on kunnianhimoinen, vasta itsenäistyneen valtion optimistinen tulevaisuudenvisio (Nikula 2005:115). Pro Helsingfors -suunnitelmassa (1918, kuva 110.) Töölönlahti olisi täytetty, rautatieasema ja Helsingin keskusta siirretty pois niemeltä sisämaahan päin, Pasilaan, ja Pasilasta keskustaan olisi vedetty asunto- ja yrityskorttelien rajaama valtavyylä, sata metriä leveä Kuningas Avenye – näin siitäkin huolimatta, että Saarisen keskustaan suunnittelema uusi päärautatieasema oli juuri valmistumassa. Idean rautatieaseman siirtämisestä muualle Saarinen sai ilmeisesti Frankfurtista, jossa keskusasema oli siirretty kauemmas keskustasta. Saarinen oli tutustunut tähän asemaan vuonna 1904 (Perkkiö & Pyykkö 1966). Pääkadulle upotettuna keskustaan olisi kulkenut raitiovaunulinjoja (Meurman 1969). Suomesta suunniteltiin Pro Helsingfors -suunnitelman laatimisen aikaan kuningaskuntaa, ja kuninkaanlinnaa ajateltiin keisarilliseen palatsiin (Presidentinlinna vuodesta 1921) Kauppatorin laidalle sekä Kaisaniemen kasvitieteellisen puutarhaan, kasviornamentein koristeltuun päärakennukseen (ark. Gustaf Nyström, 1903). Kaupalle niemelle olisi Saarisen ehdotusten myötä tullut lisää tilaa keskustakortteleille ja tiiviille rakentamiselle, Töölönlahden kantakaupunkia kahteen osaan jakava vaikutus olisi poistunut, ja Pasilassa kaupungin keskusta olisi voinut laajeta useampaan suuntaan. Helsinginniemen tyveen sijoittuva Pasila toimii suunnitelmassa esikaupunkiliikenteen haarakohtana – Kulosaaren ja Lauttasaaren siltoja ei vielä tuolloin ollut – mutta siltojakin suunnitelmassa jo ehdotettiin (Meurman 1969).



Kuva 110. Eliel Saarisen Pro Helsingfors -suunnitelma vuodelta 1918. (Saarinen & Jung 1918).

Kuningas Avenyeta (kuva 111.) on suunnitelmassa pituudeltaan (3 km) verrattu matkaan Berliinin Brandenburgin Torin ja Zoologischer Gartenin välillä, Pariisin Gare du Nordin ja Île de la Citén välillä tai Louvren ja Riemukaaren välillä, Pietarin amiraliteetin ja Nikolain rautatieaseman välillä sekä Brysselin Gare du Nordin ja Gare du Midin välillä. Toisaalta sen voidaan katsoa viittaavan myös Helsingin asemakaavahistoriaan: Unioninakseliin. Myös Pasilasta itään ja länteen suunnitelmassa johtavat leveät poikittaiset väylät. Suunnitelman muita keskeisiä elementtejä olivat Jungin suunnitelmaa vaatimattomampi keskuspuisto, howardilainen raideliikenneyhteyksien linkittämä itsenäisten satelliitti- tai puutarhakaupunkien verkosto (ks. nk. Social City -ajatus), laajat satama- ja teollisuusalueet, esikaupunkialueen teollisuus- ja satama-alueita yhdistävä rengasrata sekä Meilahden yliopisto-alue. Mikkola (1990:195) on esittänyt, että Kuningas Avenye olisi saanut vaikutteensa Pietarista, jonka lähellä Viipurissa Saarinen oli kasvanut – samaten Saarisen tytärkaupungit saattaisivat viitata Pietarin lähistöllä sijaitsevien kylien muodostamaan verkostoon. Tytärkaupunkien verkosto on myös Daniel Burnhamin Chicagoon vuonna 1909 laatimassa suunnitelmassa.



Kuva 111. Eliel Saarisen Pro Helsingfors -suunnitelman Kuningas Avenue. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).

Meilahden ja Ruskeasuon alueet on suunnitelmassa merkitty puoliavoimen rakennustavan alueiksi. Otaniemeen on merkitty julkisten rakennusten ryhmä, Tapiolaan ja Leppävaaraan keskusalueet, Lintuvaaraan kaavaltaan toteutunutta aluetta asemakaavaltaan paljolti muistuttava pientaloalue. Lintuvaaraa (tuolloista Harakkaa) tosin oli palstoitettu jo vuodesta 1907 ja Leppävaaran huvilayhdyskunnalle oli Lars Sonck laatinut asemakaavan vuonna 1908. Myös Westendin alue on toteutuneen alueen tavoin pientaloaluetta. Keskusalue on kutakuinkin paikoillaan myös Herttoniemessä. Oulunkylä ja Malmi olivat jo tuolloin radanvarsikaupunginosia. Pakiloissa on suorateiset kaavat, Torpparinmäessä ja Kannelmäessä on varsin voimakkaat paikalliskeskukset. Maunulan, Puotinharjun, Myllypuron ja Malminkartanon alueille on myös merkitty puutarhakaupunkiyksiköt, Lassilaan yleisten rakennusten ryhmä, Marttilaan ja Mäkkylään pientaloaluetta. Lauttasaarella on Isokaaren alue nähtävissä. Pohjois-Pasilaan on sijoitettu laaja järjestelyratapiha. Edellä olevat yhtäläisyydet selittyvät muun muassa sillä, että Saarisen suunnitelman pohjalta laadittiin yleiskaavoja vuosina 1923 (kuva 113.) ja 1932 (Turpeinen 1995:171).



Kuva 112. Birger Brunilan Suur-Helsingin asemakaavaehdotus vuodelta 1921. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).



Kuva 113. Vuoden 1923 yleiskaavaluonnos ammensi Saarisen suunnitelmien pohjalta. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).

Suunnitelman suurten teollisuus- ja satama-alueiden syy aukeaa seuraavasta Jungin kirjoittamasta tekstinpätkästä (Saarinen 1918): ”Koska kauppa, merenkulku ja teollisuus ovat välttämättömiä ehtoja, jotta kaupunkielämä voisi menestyä ja kukoistaa, on ensiksi valittava sopivimmat paikat näitä yhteiskunnallisen toiminnan haaroja varten”. Kyse on varhaisesta eri toimintojen alueellisesta erottelusta, jota edusti mm. Tony Garnier. Teollisuus- ja / tai satama-alueita sijoittui myöhemmin Vattuniemeen, Herttoniemeen, Kruunuvuorenrantaan ja Viikinrantaan, kuten Saarisen suunnitelmassa.

Pro Helsingfors -suunnitelman taustalla vaikutti kaupungin väestönkasvuennuste, tulevaisuudessa tapahtuvaksi ennakoitu autoistuminen, liikekeskustan ja ratapihan vähäiset kasvumahdollisuudet sekä keskustan niemisijainti. Helsingin arveltiin olevan kehittymässä suurkaupungiksi. Suunnitelman kattama alue oli nelinkertainen Jungin yleiskaava-alueeseen nähden (ks. Helsingin yleiskaavaehdotus 1960). Erityistä huomiota suunnitelmassa kiinnitetään liikennekysymysten ratkaisemiseen. Suunnitelman rahoitti liikemies Julius Tallberg, jota kiinnosti liikekeskustan laajentaminen ja ratapihan järjestäminen siten, että tulevan suurkaupungin rautatieverkosto voisi laajentua kaupunkikuvaa vaarantamatta (Karjanoja 1983). Julius Tallberg kuoli vuonna 1921. Keskusaseman siirtäminen Pasilaan kohtasi vastustusta jo vuonna 1920. Ratapihaa haluttiin 1920-luvulla laajentaa keskustassa (Perkkiö & Pyykkö 1966). Näin se oli myös Birger Brunilan ja Oiva Kallion asemakaavaehdotuksissa 1921 (kuva 112.) ja 1927.

Kaupunkisuunnittelun kansainväliset virtaukset näkyvät kaikissa edellä mainituissa suunnitelmissa vahvoina. Suomalaisilla arkkitehteillä olikin tuohon aikaan kiinteät kansainväliset yhteydet ulkomailla suoritetun opintojen ja kaupunkisuunnittelunäyttelyihin (esim. Berliini, 1910) osallistumisen ja muiden opinto- ja työmatkojen kautta. Mikään em. suurista yleiskaavasunnitelmista ei toteutunut sellaisenaan – eikä niin varmaan ollut ajateltu tai tarkoitettukaan. Saarisen ja Jungin Pro Helsingfors -suunnitelmistakin toteutui vain pieniä osia (ks. Schulman 1990; Schulman 2001:19–20) – syynä olivat mm. maanomistusolot: voittoa tavoittelevat yksityiset maanomistajat eivät myyneet kaupungin ympärillä sijaitsevia maitaan (Sundman 2011a). Saarisen hajakeskitysperiaate kuitenkin vaikutti pitkään ideatasolla Helsingin esikaupunkialueen suunnittelussa.

4.1.3.4 Oiva Kallion keskustasuunnitelmat 1924 ja 1927

Oiva Kallion suunnitelmassa vuodelta 1924 (Nk. Etu-Töölön asemakaavakilpailu, voittajaksi valittiin Kallion ’Urbi’-ehdotus v. 1925) päärautatieasema on jätetty nykyiselle paikalleen. Töölönlahti olisi kuitenkin täytetty ja nykyiset Hesperian ja Hakasalmen puistot olisivat jääneet suuren puistokadun alle. Oiva Kallio visioi Helsinkiin suuria umpikortteleita, leveitä, suorita puistokatuja, monumentaalaisia julkisia rakennuksia sekä tärkeimpiä risteys- ja aukioita korostavia, kortteleihin kytkettyjä torneja ja torniparien muodostamia porttivaikutelmia. Ehdotus pohjautui klassiseen eurooppalaiseen kaupunkisuunnittelutraditioon. Yhtenä vaikutteena pitkänomaisille kortteille ja säteittäisille puistokaduille on mahdollisesti ollut hollantilaisen H. P. Berlagen suunnitelma Amsterdamiin (1917), kotimaisista ehdotuksista vaikutusta on ollut Eliel Saarisen Munkkiniemi-Haaga- ja Pro Helsingfors -suunnitelmissa, kaupunkisuunnittelun teoreetikoista puolestaan saksalainen A. E. Brinckmann lienee ollut tärkeä – mahdollisesti Gustaf Strengellin ’Kaupunki taideluomana’ -kirjan välityksellä (Jeskanen & Leskelä 2000:72, 75). Julkisissa rakennuksissa on nähtävissä Ehrenströmin ja Engelin suunnitteleman empirekeskustan henkeä (Jeskanen & Leskelä 2000:72). Torniehdotuksissa oli paljon samaa Sven Wallanderin Tukholman Kungsgatanin Kungstornen-suunnitelman kanssa – nämä Tukholman tornit valmistuivat vuosina 1924–25 (Lindroos 2011:58). Oiva Kallion vuoden 1924 suunnitelmasta toteutui lähinnä Eduskuntatalon sijoittuminen Arkadianmäelle – Eduskuntatalosta oli järjestetty suunnittelukilpailu samana vuonna.

Vuoden 1927 jatkosuunnitelmissa Kallio visioi amerikkalaistyyllisiä, nauhaikkunaisten tornitalojen reunustamia katumaisemia autovirtoineen ja taivaalla lentelevine lentokoneineen. (Salokorpi 1983:271). Aiempaa suunnitelmaa leimannut klassismin tunnelma on suunnitelman arkkitehtonisesta ilmeestä osin hälvennyt. Korttelirakenteessa uutuutena on puoliavoin rakenne suunnitelman itälaidassa (kuva 114.). Jatkosuunnitelmissa korkeimmat tornit ovat 17-kerroksisia (Niskanen 2005). Kaupunkirakennustaiteessa klassismi on kuitenkin yhä vahvasti läsnä aukioineen, pitkin katuakseleineen ja päätyaiheineen (esim. Mäntymäellä Pantheon). Mukana on mm. Pariisiin Place d’Etoile- tai vaihtoehtoisesti Tukholman Karlaplan-vaikutteinen kuuden kadun risteysympyrä, kerrostalojen muodostamia riemukaariaiheita sekä obeliskeja. Ajankohtaan liittynyt suurkaupunkielämän ihannointi oli vallannut myös Oiva Kallion. Samana vuonna oli julkaistu saksalaisen ohjaaja Fritz Langin Metropolis-elokuva. Katunäkymät eivät ole enää uneliaita, vaan täynnä liikettä (Jeskanen & Leskelä 2000:75). Sen sijaan suunnitelman varsinaiset muutokset olivat havainnekuvien muutoksia vähäisempiä (Jeskanen & Leskelä 2000:75). Kallion suunnitelmat koskivat nykyistä Eduskuntatalon aluetta, Postitalon aluetta, Töölönlahden aluetta Mäntymäelle saakka sekä Kampin pohjoisosaa (ks. Arkkitehti 11/1927:141–48). Oiva Kallion haaveilemat tornit eivät kuitenkaan sen suuremmin muutkaan suunnitelmat toteutuneet – osin laman ja osin Eliel Saarisen kritiikin seurauksena. Suunnitelmaa pidettiin jäykänä, suurellisena ja liikenteellisesti huonona (Jeskanen & Leskelä 2000:78). Nauhaikkunoita kuitenkin nähtiin Helsingissä ensimmäisen kerran Oiva Kallion suunnittelemassa rakennuksessa vuonna 1930.

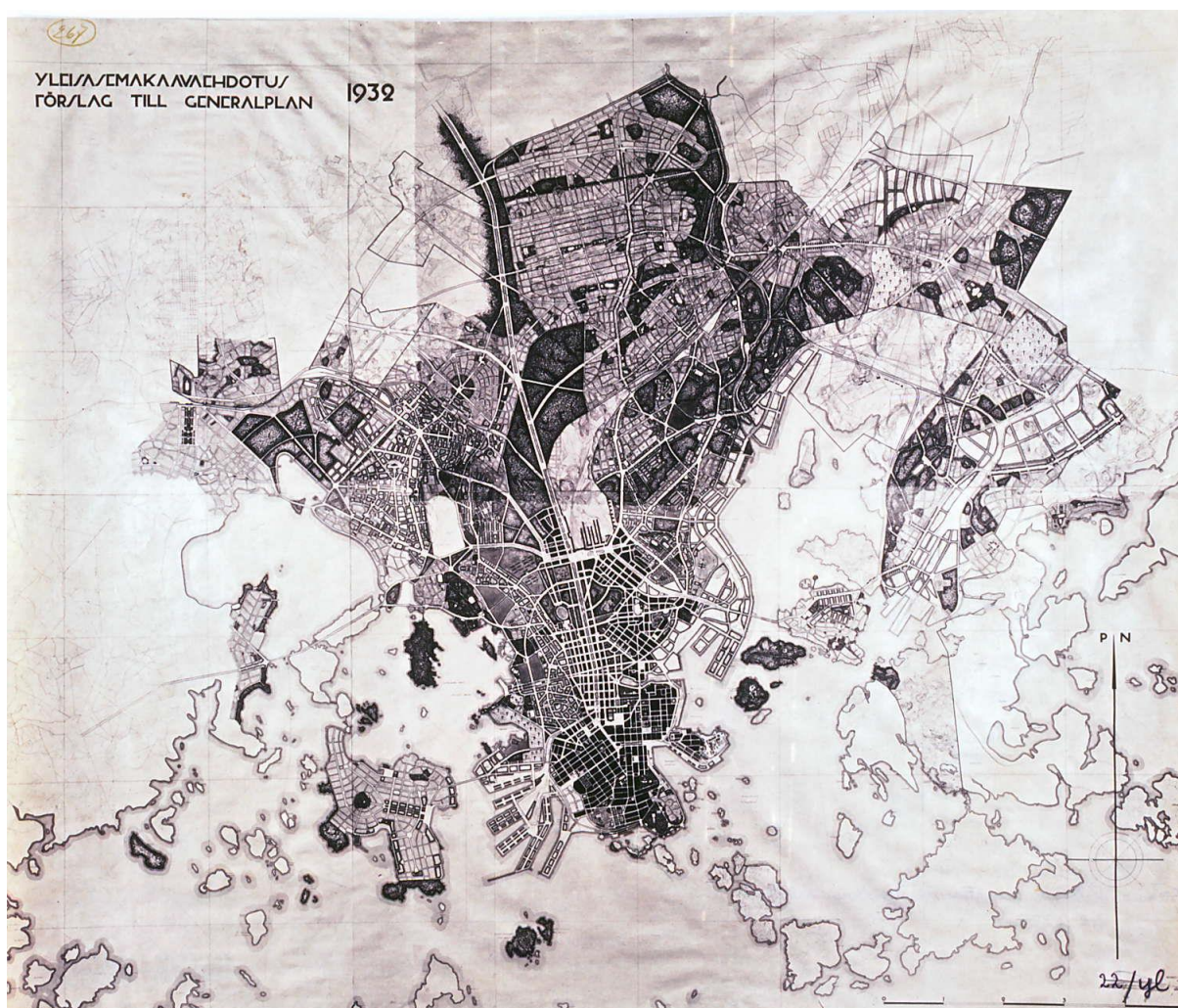


Kuva 114. Oiva Kallion ehdotus Helsingin keskustan asemakaavaksi vuodelta 1927. (Tuomi 2005:109).

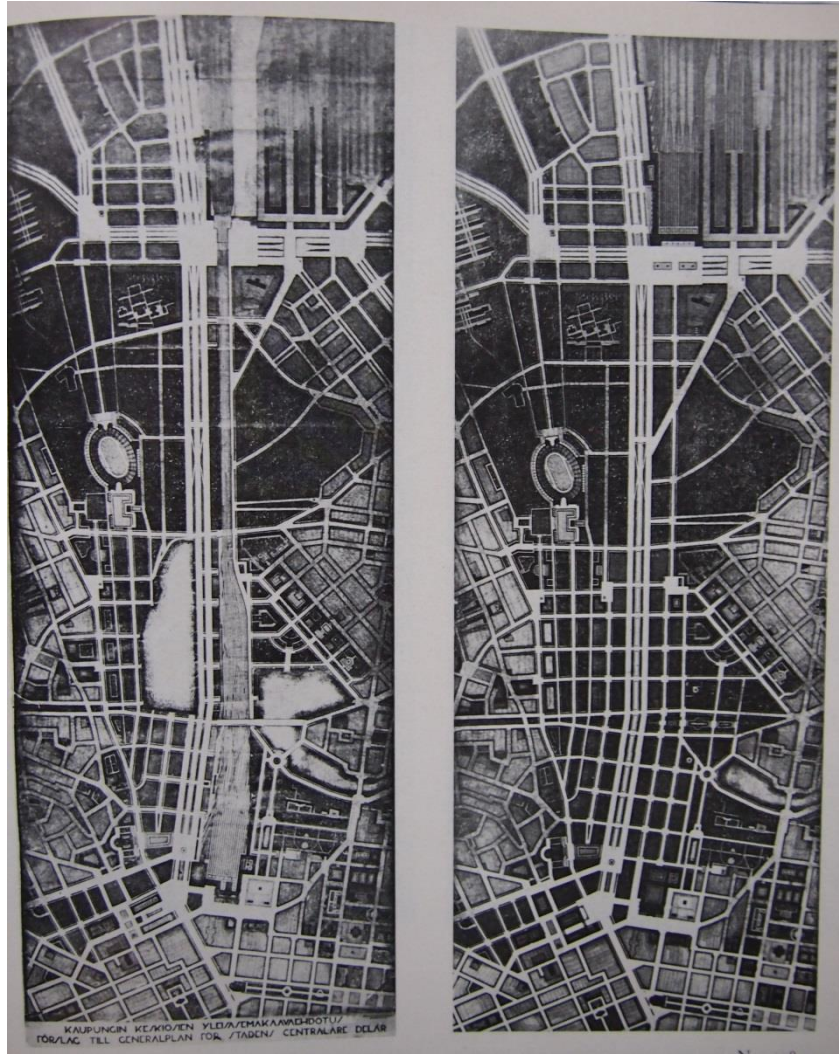
Vuosina 1928 ja 1931 rautatiehallituksen ratainsinööri Tammio ehdotti keskusaseman siirtämistä Hesperiankatujen ja Hakaniementorin väliselle linjalle ja tavara-asemaa Pasilaan (Perkkiö & Pyykkö 1966).

4.1.3.5 Vuoden 1932 yleiskaavaehdotus

Vuoden 1932 yleiskaavaehdotus (Birger Brunila ja Berndt Aminoff, kuva 115.) on keskeisiltä osiltaan kolmivaiheinen. Ensimmäinen vaihe sisältää Pasilan ja keskustan välisen Valtakunnantien rakentamisen sekä Töölönlahden eteläosan ja Länsirannan käyttöön ottamisen. Töölönlahti on ensimmäisessä vaiheessa pääosin säilytetty, päärautatieasema on keskustassa. Kolmannessa vaiheessa (kuva 116.) Töölönlahden täyttäminen ja rautatieaseman siirtäminen Pasilaan voisivat tulla tarpeen niin vaatiessa kyseeseen, mutta asian ratkaiseminen nähdään ehdotuksessa tulevaisuuden kysymyksenä. (Perkkiö & Pyykkö 1966). Rakentamista oli Pro Helsingfors (1918) -suunnitelman tavoin sijoitettu mm. Itä- ja Länsi-Pasilaan, esikaupunkialueella Lauttasaaren ja Pakiloihin.



Kuva 115. Bertel Jungin ja Berndt Aminoffin yleisasekaava vuodelta 1932. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).



Kuva 116. Bertel Jungin ja Berndt Aminoffin yleisasemakaavasunnitelmassa vuodelta 1932 Töölönlahti olisi täytetty vaiheittain. (Stenius 1969).

P. E. Blomstedt kritisoi vuoden 1932 yleiskaavaa ja olikin siten hahmo, joka pysyvästi onnistui torppaamaan rautatieaseman siirtämisen pois keskustasta. Blomstedt näki, että kaupunki tulisi funktionalismin myötä leviämään väljästi rakennettuna laajalle alueelle (Korhonen et al. 2000:7). Todellisuudessa seutu levisi huomattavasti laajemmalle alueelle kuin Blomstedt ajatteli. Blomstedt myös puolsi liikekeskustan laajentumista asuinalueille. Tämä kehitys alkoi voimistua 1960-luvulla, mutta oli esillä jo 1949 keskustan arkkitehtuurikilpailun pöytäkirjassa, 1954 keskustasuunnitelmassa ja 1960 yleiskaavassa (ed. teos: 8, 12). Blomstedt puolusti Töölönlahden ja sen rantojen säilyttämistä rakentamattomana (Meurman 1969). Arkkitehti Ilmari Launis ehdotti Töölönlahden täyttämistä vielä vuosina 1942 ja 1945 (ks. Launis 1945). Hän ehdotti alueelle suurta puistoa julkista ja lukuisia julkisia rakennuksia.

4.1.4 Klassismin arkkitehtuurista

Helsinkiin rakennettiin 1920-luvulla pohjoismaista klassismia edustavia kaupunginosia (Etu-Töölö, Puu-Käpylä, Kumpula, Toukola, Vallila, Torkkelinmäki). Näiden kaupunginosien arkkitehtuuri on

hyvin samankaltaista kuin samoihin aikoihin rakennetuilla asuinalueilla Tukholmassa. Puu-Käpylässä, Vallilassa ja Kumpulassa katulinjat olivat varsin suoria, Töölössä kaava oli, kuten edellä todettiin, vanhempaa perua. Klassismin ajan kaupunkikuvan suunnittelussa olennaista oli yhtenäisyys (ks. Nikula 1981). Julkisivujen jäsentelyssä oli usein symmetrisyyttä. Rakennusten ornamenttikassa käytettiin vapaasti muotoiltuja antiikin koristeaiheita ja seinien väreinä pastellisävyjä, ikkunat olivat kuusi- tai kahdeksanruutuisia. Käpylässä klassismin koristeaiheisiin kuuluivat esimerkiksi kolumnit, päätykolmiot, medaljongit, vaasit ja köynnökset. Klassismin tiilitalot joko rapattiin tai jätettiin rappamatta. Harjakattojen muoto vaihteli. Puu-Vallilassa ja Puu-Käpylässä myös mansardikatot ovat yleisiä. Kerrostaloihin rakennettiin myös torneja, mutta ne olivat suuria, usein suorakulmaisia, muutaman kerrosta muuta rakennusta korkeammalle kohoavia kulmatorneja, eivät jugend-kauden pyöristettyjä ”koristeaiheita” – hyvä esimerkki on Kapteeninkadun päässä kohoava Lars Sonckin ja Matti Finellin suunnittelema linnamainen Tehtaankatu 13:n rakennus (rak. 1925–1929) tai nk. Kiholinna (Pohjoisranta 20, ark. K. V. Lehtovuori, 1929). Lisäksi katoilla oli joissakin rakennuksissa koristeellisia koristetorneja, spiiroja. Erkkerit eivät klassismin aikana hävinneet, mutta niiden muoto muuttui ja määrä väheni. Ruotsissa pohjoismaista klassismia edustivat mm. Gunnar Asplund, joka suunnitteli mm. Sölvesborgia sekä Ragnar Östberg ja Ivar Tengbom (Ekelund 1962:111).

Osa klassismin aikakauden asuinkerrostaloista oli hyvinkin suuria – esimerkkinä Sörnäisissä sijaitseva Asunto Oy Vilhonvuori (ark. Gunnel Nummelin, valm. 1927) Vilhovuorenkatu 7–9 ja Vilhovuorencuja 20, joka on 7–9-kerroksinen ja jonka kapea, korotettu sisäpiha on rakennettu liiketilojen päälle. Ratkaisu on etäisesti tuttu Italian Gubbion Piazza Grandelta. Muodoltaan hieman laivaa muistuttavassa kerrostalossa on laivan keulan kanteen vertautuva kattoterassi. Myös kahdeksankerroksinen, pihasiivin varustettu, pitkä, Bertel Jungin vuoden 1912 keskuspuistosuunnitelman havainnekuvista muistuttava Pitkäsillanranta 7–9 (ark. Väinö Vähäkallio, 1927) sekä seitsenkerroksinen, kuilu- maisella sisäpihalla ja torniosalla varustettu Unioninkatu 45 (ark. Einar Flinckenberg, 1927) ovat mittakaavaltaan suuria. Ole Gripenbergin Taka-Töölön suunnittelema nk. Gripenbergin kortteli (1925–29) on helsinkiläisittäin harvinaisen yhtenäinen korttelikokonaisuus. Samankaltainen kohde on Taka-Töölön Sonckin kortteli, niin ikään 1920-luvulta. Vaikka Gripenbergin ja Sonckin korttelien rakennukset ovat vain kuusi- ja seitsenkerroksisia, tunnelma on yhtenäisyyden vuoksi monumentaalinen.

Merkkimiesten patsaista 1920-luvulta ovat Johan Vilhelm Snellmanin (1923), Paavo Nurmen (1925/52) ja Albert Edelfeltin (1927) patsaat ja rintakuvista M. A. Castrénin rintakuva (1921). Johan Vilhelm Snellmanin patsaan sijainti Suomen Pankin edustalla kytkeytyy Snellmanin rooliin Suomen markan isänä.

4.1.4.1 Pohjoismainen klassismi ja Italian vaikutteet

Pohjoismaisen klassismin ja kreikkalais-roomalaisen antiikin ohella 1920-luvun arkkitehtuurissa, mm. Hilding Ekelundin suunnittelemissa Taidehallissa ja Töölön kirkossa sekä Bertel Liljequistin suunnittelemissa Helsingin krematoriossa ja Kustaa Vaasan tiellä maamerkinä toimivassa Vallilan Paavalinkirkossa (1930), on vaikutteita myös Italian vähäeleisestä, varhaisrenessanssia ja kansanrakentamista edustavasta architetture minoresta (Tuomi 1997a:70; Nikula 2005:121). Kirkon kellotorni sijoittuu italialaisittain kirkon (pohjois)sivustalle. Paavalinkirkossa on italialaisvaikutteita myös interiöoreissa; tiiliset kierrepylväät viittaavat Vatikaaniin. Vastaavia tiilisiä kierrepylväitä on myös Arkadiankatu 31:n julkisivussa. Paavalinkirkon tornin vaikutteena on mahdollisesti ollut mahdollisesti Pienzan Piazza Pion aukion torni – joskin myös Ragnar Östbergin suunnittelema Tukholman kaupungintalo (1923). Linnanpihamainen sisäpiha suippokaarineen viittaa keskiaikaan. Savisten katto- tiilien laajamittainen käyttö 1920-luvulla liittyi sekin Italian ihailuun.

Hietaniemen Uusi kappeli (Albert Nyberg, 1933) on myös italialaisvaikutteinen, mutta vähemmässä määrin kuin edelliset. Liljequist suunnitteli Helsingin krematorion (1926) edustalle myös poppelikujan, joka muistutti Toskanan syressikujia (Arkkitehti 6/1928:76–79). Helsingin krematorio muistuttaa myös Helsingborgin krematoriota ja Tukholman Ylönousemuksen kappelia (ks. Wager 2009:36–37). Hilding Ekelund oli tehnyt vuosina 1921–22 ja 1926–27 opintomatkoja Italiaan ja itäiselle Välimerelle. Hän kirjoitti ensimmäisestä matkastaan Arkkitehti-lehteen (2/1923:17–28) otsikolla 'Italia la bella'. Töölön kirkossa (1930) on Palladio- ja Etelä-Ranskan Les Saintes-Maries de-la-Mer'in katedraali -vaikutteinen avoin kelluhuone ja kellotornissa Pisan katedraalin kellotornia muistuttava keskiosa (Keinänen 1997:144–154). Viides linja 4:n (ark. Väinö Vähäkallio, 1926) katolla on italialaisvaikutteinen kellotorniaihe. Martti Välikangas käytti 1920-luvulla porrashuoneissaan (Elokuvateatteri Bio Athenan, myöh. Orionin aula, Eerikinkatu 15, 1927) ja myös aukiosuunnittelussaan (Osmonkujan ja Sampsantien risteyksessä oleva pihapiiri Käpylässä) Italiasta tuttua valeperspektiiviä. Vaikutteina olivat Michelangelon Campidoglio-aukio Roomassa, Lorenzo Berninin Scala Regian (Vatikaani) pohjapiirustus ja Francesco Borrominin käytävä Palazzo Spadassa Roomassa (Keinänen 1993:56–59). Tunnettu valeperspektiivi on myös Vicenzan Teatro Olympicossa (ark. Andrea Palladio, 1585). Architettura minoren vaikutus ulottui myös funkikseen (Helander 1997:20).

Ekelundin suunnitteleman Bio Capitolin elokuvateatterin interiööreissä on vaikutteita Pompejista (Ekelund 1962:107; Standertskjöld 2004:149). Näin myös arkeologisilla löydöillä on ollut vaikutuksensa 1920-luvun arkkitehtuurissa. Bio Capitolissa vaikutti myös Gunnar Asplundin Tukholmaan suunnittelema, vuonna 1923 valmistunut Skandia-teatteri (Helander 1997:13). Ekelundin töissä Italian vaikutus näkyy myös vuoden 1932 atrium-talosuunnitelmassa. Suomen ensimmäisen (puisen) atrium-huvilan, Villa Oivalan (1924), oli suunnitellut Oiva Kallio Villinkiin. Rakennuksessa on Kallion mukaan pohjalaisen umpikartanon vaikutteita – atrium-aihe kuitenkin tulee myös Italiasta ja 1920-luvun pohjoismaisista sovelluksista (Jeskanen & Leskelä 2000:51). Oiva Kallio ei kuitenkaan ollut vielä tuolloin vierailut Italiassa. Myös Jung & Jungin suunnittelema kolmen rakennuksen sommitelma (1928) portaikkoineen Kaivopuistossa (ks. Arkkitehti 5/1930:66–68) viittaa Italiaan: Rooman Piazza del Campidogliolle. Italialaiset vaikutteet ovat vahvasti esillä myös Tähtitorninkatu 8:ssa ja 10–12 sijaitsevista rakennuksista (ark. Frosterus & Gripenberg, 1928 ja Lindgren & Liljequist, 1917). Frosteruksen ja Gripenbergin rakennuksesta tulee mieleen Villa Gamberaia -huvila Firenzen ulkopuolella.

Töölön kirkon, Paavalinkirkon ja Käpylän kirkon (kaikki valm. vuonna 1930) lisäksi 1920-luvulla rakennettiin muitakin kirkollisia tiloja. Suomen adventtikirkolle valmistui tilat Annankatu 7:ään vuonna 1925 (ark. Karl Sandelin) ja Helsingin vapaaseurakunnalle Annankatu 1:een vuonna 1925 (ark. Gösta Juslén). Ruotsalainen baptistiseurakunnalle valmistui kirkkorakennus Iso Roobertinkadulle vuonna 1927. Uusgoottilaisia elementtejä sisältävän rakennuksen suunnitteli arkkitehti Karl V. Staaf. Edellä mainitut, ruotsinkielisen metodistiseurakunnan Kristuskyrkan (ark. Atte V. Willberg) ja suomenkielisten metodistien Metodistikirkko (ark. Lars Sonck) valmistuivat Etu-Töölöön ja Punavuoreen vuosina 1928 ja 1929. Venäjän vallan aikana Suomeen saapuneilla islaminuskoisilla on ollut Helsingissä rukousteriä ainakin 1920-luvulta – 2000-luvulla pelkästään kantakaupungissa toimi ainakin viisi rukousteriä (Itä-Pasila, Kallio, Kamppi, Sörnäinen, Punavuori). Tataarien vuonna 1925 perustaman Suomen Islam-seurakunnan Fredrikinkadun moskeija näkyy näistä selvimmin katukuvassa kuunsirpin ja islamilaisen kalligrafian ansiosta. Modernin rakennuksen katolla on myös pieni kupoli.

4.1.4.2 Kaupunginarkkitehti Gunnar Taucherin arkkitehtuuri

Kaupunginarkkitehti Gunnar Taucher suunnitteli kantakaupunkiin 1920- ja 30-luvuilla useita kansakoulurakennuksia: Käpylään (1928, nyk. Käpylän ala-aste, edustalla lapsiaiheinen veistos, v. 1938), Vallilaan (1932, nyk. Palmenia) ja Kallioon (1934, nyk. Aleksis Kiven peruskoulu). Viimeinen hänen suunnittelemistaan kansakouluista oli Lapinlahden kansakoulu (1941). Myös Kansakoulukatu 3:n entinen ammattikoulurakennus (1931) on Taucherin suunnittelema. Gunnar Taucherin 1920-luvun arkkitehtuurissa on paikoin 1600-luvun barokkiarkkitehtuurin, kuten Louhisaaren kartanon vaikutteita – esimerkkinä Alppilan Loviisankadulla sijaitseva kolmen rakennuksen sommitelma, entinen tuberkuloosisairaala, vuodelta 1924 (Nikula 1981:61). 1930-luvulla hän alkoi siirtyä funktionalismiin. Taucherin rakennuksiin kuuluvat myös Mäkelänkadulle 1926 valmistuneet työväen asuintalot, joissa on vaikutteita saksalaisen Heinrich Tessenowin arkkitehtuurista (Mäkinen 2016:27). Taucher suunnitteli myös Brahenesplanadin eteläpäätyyn sijoittuneen Kallion työväentalon (1927), pyöreät nk. lankarullakioskit (1928), Sofianlehdon lastenkodin (1929) sekä Käpylän (1931) ja Kallion paloasemat (1934, osittain pur. v. 1978). Koskelan ja Kivelän sairaala-alueille valmistui Taucherin suunnittelema rakennuksia 1920- ja 1930-luvuilla. Sofianlehdon lastenkodin suunnitteluun liittyi tutustumismatkoja Kööpenhaminaan, Malmöön ja Tukholmaan (Mäkinen 2016:42). Kallion 1930-luvulla rakennettuun paloasemaan kuului kapea tiilinen torni. Paikalla seisoivat tuolloin vierekkäin Kallion kirkon torni ja paloaseman torni. Myös uusittuun Kallion paloasemaan rakennettiin torni, mutta eri kohdalle tonttia. Kallion 1930-luvun funktispaloasema rakennettiin aiemman, Selim A. Lindqvistin Berliinin, Bremenin ja Hampurin paloasemille kohdistuneiden tutustumismatkojen kautta saksalaisvaikutteisen jugendrakennuksen paikalle. Lindqvistin paloasema keskusteli länsisivun sisäänkäynnin torniaiheen osalta Kallion kirkon kanssa. Lindqvistin paloasemassa oli ollut myös Saksasta tuliaisena tuotu uutuus: palomiesten liikutanko. Taucher suunnitteli myös satama- ja teollisuusrakennuksia, mm. Katajanokan tullimakasiinin (1938). Sähköasemista Taucherin suunnittelema ovat Kasarminkadun sähköaseman toimistosiipi ja Kampin sähköasema (1931 ja 1939).

4.1.4.3 Pilvenpiirtäjähaaveita ja amerikkalaisia vaikutteita

Vaikka 1920-luvun arkkitehtuurin vaikutteet tulivatkin aluksi paljolti Pohjoismaista ja Italiasta, on P. E. Blomstedtin suunnittelemissa Liittopankin rakennuksessa (1929, kuva 117.) ja Yliopistonkatu 8:n (ent. Helsingin Suomalainen Säästöpankki) rakennuksessa (1930) vertikaalisine linjoineen yhdysvaltalaisen pilvenpiirtäjä- ja liikerakennusarkkitehtuurin vaikutteita (kuvat 119. ja 120.). Samaa suuntausta edustaa myös Selim A. Lindqvistin suunnitteleman matalan basaarimaisen rakennuksen (1908) paikalle rakennettu Gösta Juslénin suunnittelema Fazerin liikepalatsi (1931, kuva 118.), jonka vaikutteet tulevat myös Sullivanin Prudential Buildingista (1894). Yhdysvaltalaisessa pilvenpiirtäjäarkkitehtuurissa oli 1920-luvun lopulla ja 1930-luvun alussa muotia art deco -tyyli ja myös edellä mainituissa helsinkiläisrakennuksissa on art deco -piirteitä. Liittopankin eurooppalaisena esikuvana on ollut ainakin H. P. Berlagen Lontooseen suunnittelema Holland house (1914) (Arkkitehti 2/1930:19–27). Myös St. Louisin Wainwright Building (ark. Dankmar Adler ja Louis Sullivan, 1891) lienee ollut esikuvallinen. Liittopankin rakennuksen yksi esikuva vaikuttaisi olevan myös Bruggen Ter Beurze -rakennus, ei kuitenkaan välttämättä suoraan, vaan välillisesti. Louis Sullivan edusti erittäin vaikutusvaltaista arkkitehtuurin Chicagon koulua. Sullivanin arkkitehtuuri vaikutti myös mm. Albertinkadun ja Uudenmaankadun kulmassa sijaitsevan rakennuksen (ark. T. A. Elo, 1931) pyöristetyssä kulmassa. Samankaltainen ratkaisu on myös Arkadiankatu 33:n (1928) kulmassa. Eliel Saarisen Keskuskadulle suunnittelemassa liiketalossa (1921) on niin ikään Sullivanin (Auditorium Building, 1889, Chicago, ark. Adler & Sullivan) vaikutteita (Hausen 1990:77).



Kuvat 117.–120. Liittopankin rakennuksen (1929) ja Fazerin liikeytalon (1931) arkkitehtonisena esikuvana on Louis Sullivanin amerikkalainen liikeytaloarkkitehtuuri (alakuva). (Miika Norppa, Historic American Building Survey / Wikimedia Commons & Jack E. Boucher / Wikimedia Commons).

Helsingin kantakaupungin ensimmäinen tornitalo, arkkitehtitoimisto Jung & Jungin suunnittelema 14-kerroksinen hotelli Torni (kuva 121.) avattiin vuonna 1931. Portaittain ylöspäin kapeneva hotellirakennus on kuin amerikkalaisen pilvenpiirtäjän huippu (vrt. esim. Empire State Building, 1931, myös art deco-sisustus). Tämän nk. setback-periaatteen kehitti alun perin arkkitehti Hugh Ferriss vuonna 1916. Hotelli Tornin katolle sijoittui ilmalaivan pysäkki, jota ei kuitenkaan koskaan käytetty.

Myös New Yorkin Empire State Buildingin huipulle suunniteltiin pysäkkiä ilmalaivalle. Hotelli Tornin ylimpään kerrokseen sijoittui 1950-luvulla kahdella terassilla varustettu näköalakahvila. Ympäröivää rakennuskantaa suuremmasta rakennuskorkeudesta huolimatta rakennus liittyi hienovaraisesti ympäristöönsä. Se sopeutui lähes saumattomasti yhteen viereisen jugend-talon (ark. Georg Wasastjerna & K. V. Polón, 1903) kanssa ja keskusteli torninsa ja erkkerinsä kautta Mannerheimintie 14:n kohdalla sijainneen Huberin uusrenessanssitalon (ark. Theodor Höijer, 1891, pur. 1960) kanssa. Jung & Jung suunnittelivat kyseisen Höijerin talon paikalle vuonna 1942 liiketaloa, jonka keskiakselia olisi korostanut yhtäältä hotelli Torniin ja toisaalta viereiseen Hufvudstadsbladetin taloon viitannut torniaihe, ehdotus ei toteutunut (ks. Standertskjöld 1988:87). Hotelli Torni oli aikansa laadukkein helsinkiläishotelli, jossa oli monipuoliset palvelut: kauneussalonki, kampaamo, parturi, ravintoloita, konditoria, kukkakauppa ja tupakkakauppa.

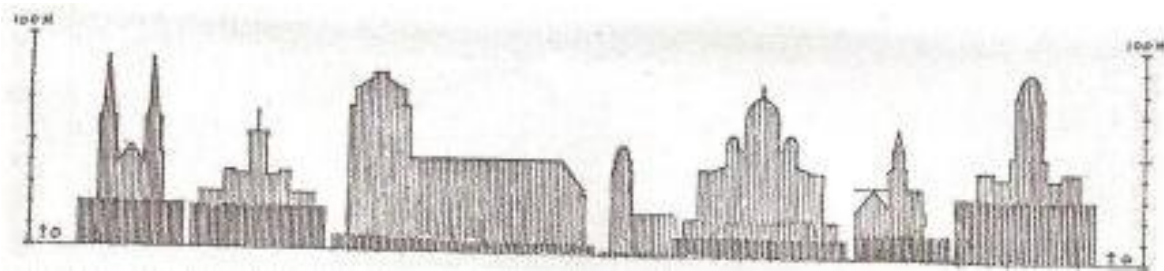


Kuva 121. Vuonna 1931 valmistunut Hotelli Torni oli 1920-luvun amerikkalaishenkisen pilvenpiirtäjäbuumin harvoja toteutuksia Helsingissä. (Miika Norppa).

Amerikkalaistyyppinen pilvenpiirtäjä rakentaminen ei kuitenkaan yleistynyt Helsingissä, vaikka keskustaan suunniteltiin muitakin torneja 1920-luvun nousukauden innostamana. Huolta kannettiin mm. tornien paloturvallisuudesta, varjostuksesta ja sopimattomuudesta vanhan Helsingin mittasuhteisiin (Aalto 1981:49–50). Pilvenpiirtäjäkeskustelun herättäjänä toimi Eliel Saarisen toinen sija amerikkalaisen Chicago Tribunen toimi- ja liiketalokilpailussa (1922) pilvenpiirtäjäehdotuksellaan (Sarje 2010:32). Saarisen toteutumaton työ vaikutti huomattavasti amerikkalaiseen pilvenpiirtäjäarkkitehtuuriin (vrt. esim. New Yorkin American Radiator Building, 1924 tai Houstonin Gulf Building, 1929).

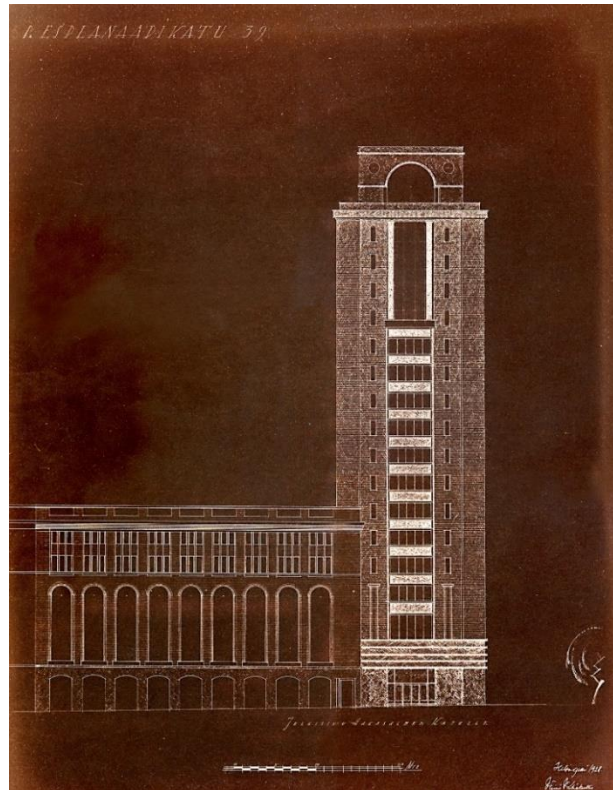
ja jopa Batman-sarjakuvien ja -elokuvien Gotham Cityn kuvitteellisen kaupungin ulkonäköön. Suomessa keskustelua pilvenpiirtäjistä nostatti samana vuonna Sigurd Frosterus (*Arkkitehti* 6/1922:86–92). Amerikkalaisia pilvenpiirtäjiä oli esitelty *Arkkitekten*-lehdessä kuitenkin jo vuonna 1910 (*Arkkitekten* IV/1910). Eliel Saarisen *Chicago Tribune* -ehdotuksen vaikutus on näkynyt myös myöhemmin, mm. César Pellin arkkitehtuurissa – Pelli työskenteli myös Eero Saarisen toimistossa.

Suomi-Filmi suunnitteli rakennuttavansa nykyisen Akateemisen kirjakaupan tontille Kino-Palatsin tornitalon (kuva 123.), suunnitelman laati vuonna 1928 Väinö Vähäkallio (Niskanen 2005; Laine 2011). Vähäkallion suunnitelma yhdisteli klassismia (torniosa) ja orastavaa functionalismia (matala osa) – tornissa oli samoja piirteitä kuin asuinkerrostalossa Viides linja 4:ssä (1926) ja Elannon pääkonttorissa (1928) Hämeentiellä. Stockmannin tavarataloon, Wulffin kulmatalon (1897) paikalle, kaavailtiin myös tornia (kuva 124.), Sigurd Frosteruksen toimesta vuonna 1922, rakennuslupaa haettiin vuonna 1928. Frosterus ihaili New Yorkin Manhattanin kaupunkisiluettia, mutta edusti eurooppalaista stadtkrone-ajattelua, jossa kaupunkikuvaa rytmittivät yksittäiset korkeat rakennukset sattumanvaraisen torniviidakon sijaan (Lindroos et al. 2011:58–59). Ajattelua edusti Bruno Taut (ks. Taut 1919). Frosterusta viehättivät (kuva 122.) keskiaikaisen San Gimignanon tornimaisemat (Sarje 2010:272). Yhdessä Erottajan paloaseman tornin (1891), Kino-Palatsin tornin (ei tot.) ja Hotelli Tornin (1931) kanssa Stockmannin torni olisikin muodostanut Mannerheimintien alkupäähän kapeiden tornien ryhmän. Kauempaa katsottuna se olisi Frosteruksen laatiman kaaviokuvan mukaan ollut osa Johanneksen kirkon, Erottajan paloaseman, rautatieaseman, tuomiokirkon, kansallismuseon ja Kallion kirkon muodostamaa tornikokonaisuutta (Sarje 2010:267).



Kuva 122. Sigurd Frosteruksen vuonna 1922 laatima kaaviokuva Helsingin siluetista Stockmannin tornin rakentamisen jälkeen. Frosterus kaipaili Helsinkiin Italian San Gimignanon kaltaista tornisiluettia. (*Arkkitehti* 6/1922:90).

Stockmannin torni ei toteutunut, mutta tavarataloon rakennettiin kapea valaistu neliöpohjainen lasitorni, ilmeisesti juuri San Gimignanoon viitaten. Vastaava lasitorni rakennettiin 1980-luvulla myös Forumin kortteliin – torni näkyy Aleksanterinkadulle. On myös esitetty, että Frosterus sai tavaratalon keskushallin suunnittelussa vaikutteita Sienan keskusaukiosta (Kunnas 2010:16–39). Keskushalli muodostaisi näin ollen Piazza del Campon ja tavaratalon pilarein tuetut kerrokset sitä ympäröivien rakennusten ringin. Frosterus ihaili Sienaa ja kirjoitti myös matkakokemuksistaan artikkelin *Euterpe*-ryhmän lehteen vuonna 1902. Sigurd Frosterus ja Ole Gripenberg suunnittelivat 1920-luvulla erilaisia torneja myös kortteliin 32. Toteutuessaan suunnitelmat olisivat ratkaisevasti muuttaneet Senaatintorin maisemia. Vaikka tätäkään tornia ei rakennuttu, Ole Gripenberg suunnitteli Senaatintorin lounaiskulmaan torin yhtenäisyyden murtaneen pankkirakennuksen (suunnittelukilpailu 1928, valm. 1936).



Kuva 123. Väinö Vähäkallion tornisuunnitelma Pohjoisesplanadille nykyiselle Akateemisen kirjakaupan tontille. (Arkkitehtuurimuseo).



Kuva 124. Sigurd Frosteruksen suunnitelma Stockmannin tornista ei toteutunut. Valokuva pienoismallista. (Arkkitehtuurimuseo).

Kino-Palatsin tornitalon suunnittelu katkesi yrityksen taloudellisen tilanteen heikentymiseen ja 1930-luvun alun lamaan. Sigurd Frosterus ehdotti vielä 1930-luvulla Kamppiin kaupungintaloksi 30-kerroksista tornitaloa, suunnitelman ilme oli ilmeisesti saanut vaikutteita Eliel Saarisen Chicagon Lake Front -alueen suunnitelmasta vuodelta 1923 (Sarje 2000:168). Keskustan ohella Hakaniementorin äärelle ehdotettiin tornitaloa vuonna 1928. Rakennuskorkeuksien nostamista perusteltiin mm. niemen ahtaudella (Arkkitehti 3/1921:13–15; Arkkitehti 3/1928:29–31). Arkkitehtien näkemykset pilvenpiirtäjien rakentamisesta olivat vaihtelevia (Arkkitehti 3/1928:32–35; Tuomi 2005a:120–122).

Korkean rakentamisen vähäisyydestä huolimatta Helsinkiin tuli kuitenkin 1920- ja 1930-luvuilla pilvenpiirtäjien ja tornitalojen arkkitehtonisia vaikutteita. Esimerkiksi Vuorimiehenkadun ja Muukalaiskadun kulmassa sijaitseva rakennus korotettiin 1937 arkkitehti Max Frelanderin suunnitelmien mukaan ja sen kulma pyöristettiin New Yorkin Flatiron Buildingin (1902) mukaiseksi.

Alun perin ranskalaissyntyistä, mutta Yhdysvalloissa suuren suosion saanutta art decoa Helsingissä on Jalmari Peltosen Töölön Välskärinkadulle (kuva 125.) suunnittelemissa rakennuksissa, elokuva-teatteri Orionin (1927), Kluuvikadun Fazerin kahvilan (1930), Hotelli Tornin (1931) ja Café Ekbergin interiöireissä.



Kuva 125. Art deco -arkkitehtuuria Töölön Välskärinkadulla. (Miika Norppa).

4.1.4.4 Kaupungintalosuunnitelmat ja Eduskuntatalo

Helsingin Seurahuone -hotellin (nyk. kaupungintalon rakennus) paikalle suunniteltiin vuosina 1912–1913 arkkitehtuurikilpailulla uutta kaupungintaloa. Ehdotuksia tuli lukuisia, kilpailijoiden joukossa oli mm. Birger Brunila, Armas Lindgren, Valter ja Bertel Jung, Gunnar Taucher, Eliel Saarinen ja Lars Sonck. Kilpailussa ei valittu voittajaa – Armas Lindgren sai toisen palkinnon. Hän oli hahmotellut Senaatintorin laidalle Wienin Secession-paviljongista (ark. Joseph Maria Olbrich, 1897) vaikutteita saanutta rakennusta vuosina 1910–12, mutta kilpailuehdotus oli erilainen. Secession-vaikutteita oli yhä jossain määrin Kauppatorin puolella, mutta Senaatintorin puolella oli viittauksia Engeliin ja mm. Pietarin palatsiaukion puoliympyräkaariportin vaikutteita (Nikula 1988a:95–97). Saarisen

suunnitelmissa Kauppatorin laidalle olisi rakennettu loggioita Venetsian Piazza San Marcon tyyliin (ks. Arkkitekten 5/1913:67–86). Art nouveau- tai jugend-kausi oli näissä suunnitelmissa jo jäänyt taakse. Useissa suunnitelmissa Kauppatorin ja Senaatintorin vanhaa miljöötä olisi surutta purettu uudisrakentamisen alta. Yhtäkään ehdotusta ei pidetty sellaisenaan toteuttamiskelpoisena (Aalto 1981:53). Kaupungintalosuunnitelmien hidasteeksi tuli myös maailmansota. Seurahuoneen uusi rakennus sijoittui Mannerheimintien ja Kaivokadun kulmaan (ark. Armas Lindgren, 1914). Hotellia varten käytiin tutustumassa eurooppalaisten suurkaupunkien hotelli- ja ravintolasuunnitteluun. Hotelliin rakennettiin Nizzan Hotel Negrescosta vaikutteita saanut ravintolasali (Nikula 1988a:92). Keskustelua uudesta kaupungintalosta käytiin taas 1920-luvulla. Vuonna 1924 järjestetyssä Etu-Töölön asemakaavakilpailussa Sigurd Frosterus ja Birger Brunila ehdottivat Kamppiin Turun kasarmin alueelle amerikkalaisvaikutteista (tai oikeastaan Eliel Saarisen Chicago Tribune -vaikutteista) 26-kerroksista Kaupungin linnaa aukioineen, vesialtaineen ja subwayn sisäänkäynteineen, mutta jäivät kilpailussa toiseksi. Oiva Kallio ehdotti kaupungintaloa 1920-luvun lopulla Etu-Töölöön (Arkkitehti 1/1928:2–4). Kaupunginvaltuusto kokoontui vuosina 1913–1930 Pörssitalossa.

Lopulta Engelin suunnittelema entinen Seurahuoneen rakennus päätettiin säilyttää ja muuttaa kaupungintaloksi. Kaupungintalo sijoittui 1930-luvulla eurooppalaista perinnettä noudattaen jälleen tärkeän torin – Kauppatorin, aiemman Senaatintorin sijaan – äärelle. Kaupungintalon sijainti meren äärellä on sittemmin muodostunut tyypilliseksi Pohjoismaissa. Kaupungintalon yllä kohoaa Etelärannasta katsottaessa Tuomiokirkko. Bertel Jung ehdotti tämän akselin toiseen päähän raatihuonetta vuonna 1909, mutta suunnitelmaa ei toteutettu (Meurman 1969). Samaan aikaan järjestettiin suunnittelukilpailu eduskuntatalon sijoittamisesta viereiselle Tähtitorninmäelle.

Kaupungintalon uudistussuunnitelmat laati kaupunginarkkitehti Gunnar Taucher ja uudistus valmistui vuonna 1932 (Karjanoja 1983). Taucher suunnitteli samassa yhteydessä Rahatoimiston ja kaupungintalon välille myös venetsialaisvaikutteisen katetun sillan, nk. Huokausten sillan, joka purettiin Aarno Ruusuvuoren suunnitteleman kaupungintalon saneerauksen yhteydessä 1960-luvulla. Sofiankadulla sijaitsee myös Lars Sonckin suunnittelema italialaisvaikutteinen talo vuodelta 1913.

Ennen Eduskuntatalon rakentamista suunniteltiin Säätytalon laajentamista. Gustaf Nyström laati Säätytalolle kolme laajennussuunnitelmaa vuosina 1907, 1908 ja 1912, mutta keisari ei vahvistanut hanketta (Hakala-Zilliacus 2002:71). Vuosina 1907–1910 Eduskunta kokoontui Helsingin VPK:n talolla nykyisellä Keskuskadulla ja sen jälkeen vuosina 1911–1931 Heimolan talossa nykyisellä Yliopistonkadulla. Molemmat rakennukset on sittemmin purettu. Arkkitehti Bertel Jung oli ehdottanut Heimolan talon tonttia eduskuntatalolle – keskusteluissa oli ollut myös Päävartion tontti ja nykyinen Tempelisaukion kirkon tontti. Vuonna 1908 järjestettiin arkkitehtuurikilpailu eduskuntatalon sijoittamisesta Tähtitorninmäelle Unioninkadun pääteaiheeksi ja vahvaksi elementiksi kaupungin siluettiin. Eliel Saarinen voitti suunnittelukilpailun monumentaalisella 'Kolmio'-ehdotuksellaan. Venäjä kuitenkin vastusti hanketta. Myös C. L. Engelin suunnittelema, Unioninakselin pääteaiheena toimiva observatorio olisi pitänyt purkaa rakennuksen alta, jolloin yliopistolle olisi pitänyt rakentaa uusi observatorio. Lisäksi puutarhalautakunta puolusti Tähtitorninmäen puistoa ja istutuksia (Manninen 2012). Eliel Saarisen ehdotuksessa oli tornin osalta viittauksia Kallion kirkkoon. Neljänneksi kilpailussa tuli Lars Sonckin ja D. W. Frölanderin ehdotus, jossa oli Sonckin Unioninakselin toiseen päähän suunnitteleman Kallion kirkon tavoin korkea torni. Vuonna 1919 Eduskuntatalolle pohdittiin tonttia Unioninkadulla sijainneen yliopistollisen sairaalan paikalta ja vuonna 1921 taloa kaavailtiin nykyiselle Metsätalon tontille. Tähtitorninmäki oli ehdolla Eduskuntatalon sijainniksi vielä 1920-luvulla, mutta kaupunki ei suostunut luovuttamaan sieltä tonttia ja rakennus päätettiin sijoittaa nykyiselle paikalleen (Karjanoja 1983:12). Tähtitorninmäki jäi puistoksi, ja sinne suunniteltiin 1920-luvulla enää itsenäisyyden muistomerkkipaalu (Arkkitehti 12/1928:191–92); hanke ei toteutunut. Vuonna 1923 eduskuntatalon paikaksi oli esillä myös Sofiankadun ja Etelärannan muodostaman akselin eteläpääte

observatorion vieressä sekä Kalliolinnan paikka Eteläsataman toisella puolen vastapäätä päävartiota (Impola 1981:17). Eteläsataman akselin päätteellä, tosin rinteessä, sijaitti vielä 1870-luvulla tiilitalo, Kuninkaallisen Suomen Tykistörykmentin kasarmi. Rakennusta on muistettu paikan päällä muistomerkillä. Nykyiselle paikalle, Arkadianmäelle oli aiemmin suunniteltu oopperataloa. Eduskuntatalolle kyseistä tonttia olivat ideakilpailussa vuonna 1923 ehdottaneet arkkitehdit Armas Lindgren ja Bertel Liljeqvist. Arkkitehtuurikilpailu järjestettiin vuonna 1924. Eduskuntatalo sijoittuu pääkaupungin keskeisimmän sisääntulokadun varrelle. Unioninkadun päässä se olisi ollut Helsingin aiemman pääkadun päätteellä.

J. S. Sirénin suunnitteleman Eduskuntatalon (1931) interiööreissä ja sisustuksessa on art deco -henkeä. Kokonaistaideteosmaisen rakennuksen detaljisuunnittelu tarjosi töitä suurelle joukolle muotoilijoita. Paitsi art decoa, löytyy kahvilan putkikalusteista jopa Le Corbusier'ille, Walter Gropiukselle, Marcel Breuerille, Ludwig Mies van der Rohelle ja Mart Stamille tyypillistä funkista (Hakala-Zilliacus 2002:232).

Ulkoa Eduskuntatalo (kuva 126.) on kuitenkin ankaraa, monumentaalista klassismia. Klassismi oli myös tyypillistä ympäristölleen – Lasipalatsin paikalla sijainnut Turun kasarmin rakennus oli klassistinen ja Arkadianmäelle oli aiemmin suunniteltu klassistista oopperataloa (ark. Palmqvist & Sjöström, 1917).

Eduskuntatalon helsinkiläisperäiset arkkitehtoniset vaikutteet tulevat voimakkaasti Carl Ludvig Engeliiltä ja Senaatintorilta. J. S. Sirén oli vuonna 1919 Suur-Unioninkatu-suunnitelmassaan esittänyt eduskuntatalon sijoittamista Unioninkadulle. Tässä suunnitelmassa Eduskuntatalon hahmo oli jo havaittavissa (Hakala-Zilliacus 2002:79). Ideakilpailussa eduskuntatalon sijainnista vuonna 1923 J. S. Sirén sijoittui toiseksi Eteläsatamaa suositelleella 'Telakkatontit'-ehdotuksellaan. Tämä ehdotus ammensi sekä Suur-Unioninkadun suunnitelmista että telakka-alueen aiemmista suunnitelmista, ennen kaikkea Bertel Jungin ja Birger Brunilan laatimasta, Arkkitehtien-lehdessä vuonna 1914 julkaistusta piirroksista. Helanderin (2012) mukaan J. S. Sirénin Kaisaniemen asunnosta oli näkymät kohti empire-keskustaa. Eduskuntatalosta järjestettiin arkkitehtuurikilpailu vuonna 1924 ja sen voitti Borg, Sirén & Åberg-arkkitehtitoimisto ehdotuksellaan 'Oratoribus'.

Viittaukset Senaatintorille ovat Eduskuntatalossa lukuisat. Eduskuntatalon kupoli viittaa Senaatintalon kupoliiheseen ja yliopiston kirjaston lanterniiniin. Eduskuntatalon edustalle sijoittuva portaikko viittaa Helsingin tuomiokirkon portaikkoon. Eduskuntatalon antatemppeleitä muistuttava fasadi on tuttu tuomiokirkon edustalla aiemmin sijainneesta päävartiorakennuksesta. Muutoin fasadissa on vaikutteita yliopiston kirjastosta. Eduskuntatalon sivurakennukset ovat niin ikään tuomiokirkosta tuttu piirros. Lisäksi J. S. Sirén suunnitteli Eduskuntatalon edustalle toteuttamatta jääneen monumentaalisen aukion, jonka jäsentely oli Senaatintorilta. Paitsi C. L. Engeliin, viittaa Eduskuntatalon arkkitehti Engeliä kunnioittaneen arkkitehdin Gustaf Nyströmin suunnittelemiin, Senaatintorin kupeessa sijaitseviin Kansallisarkiston ja Säätytalon rakennuksiin. Sirén on siis halunnut kytkeä Eduskuntatalon helsinkiläiseen ja Helsingissä sijaitsevien valtiollisten rakennusten traditioon. Eduskuntatalon kahvilan katossa puolestaan on piirteitä Bryggmanin Turun hotelli Seurahuoneen ravintolasalista (Hakala-Zilliacus 2002:230). Siinä voi ehkä nähdä viittauksen Suomen entiseen hallintokaupunkiin. Helsingin rakennuksista myös Lars Sonckin suunnittelemissa Hypoteekkiyhdistyksen talossa (1908) on samaa arvokkuutta, jota on Eduskuntatalossa.

Kotimaisuutta Eduskuntatalossa on mm. kivi- ja puumateriaaleissa sekä joissakin taideteoksissa. Kiviaineksena rakennuksessa on kuitenkin suomalaisen graniitin ja marmorin lisäksi käytetty myös mm. italialaista, ruotsalaista ja sleesiaista marmoria ja kotimaisten puumateriaalien, kuten loimu- ja visakoivun sekä männyn lisäksi mm. eteläamerikkalaista jakarandaa (Hakala-Zilliacus 2002:293–295). Taideteosten osalta esimerkiksi suuren valiokunnan asiakirjakaappien ovissa on kuvia ”kansasta” ja

kahvilassa on sisällissota-aiheiseksi tulkittu reliefi (Hakala-Zilliacus 2002:214, 235). Julkisivun ja interiöörien koristelussa käytetyt kasvi- ja eläinaiheet ovat kuitenkin kansainvälisiä: lootus, papyrus, lilja, oinas, leijona, hevonen ja kotka (Hakala-Zilliacus 2002:308). Muihin koristeaiheisiin kuuluvat mm. taruolento aarnikotka sekä soittimista lyyra – nekin kansainvälisiä. Viereisen Kansallismuseon ornamentiikan kaltaista kansallisromanttista otetta Eduskuntatalon taideteoksissa ei siis ole havaittavissa.

Eduskuntatalon kansainväliset arkkitehtoniset vaikutteet ovat erittäin monisyiset. Sirén kävi Eduskuntataloa suunnitellessaan tutustumassa Berliinin, Kööpenhaminan ja Tukholman parlamenttitaloihin (Arkkitehti 5/1931:55–83). Hän tutustui myös Tukholman kaupungintaloon ja mahdollisesti Kööpenhaminan poliisitaloon (Hakala-Zilliacus 2002:77). Eduskuntatalossa on myös Berliinin Reichskanzlein vuoden 1930 uudisosan henkeä.

Eduskuntatalon klassismi ja temppelemäinen sijainti mäen laella viittaavat demokratian synnyinseuduille Kreikkaan. Klassismi oli myös ollut jo pitkään vallan arkkitehtuurille tyypillinen tyyliuuntaus. Greek revival -tyylisyntyä oli suosittu etenkin 1700- ja 1800-luvuilla – sitä edustaa osaltaan myös Helsingin empire-arkkitehtuuri. Engel-vaikutteiden kautta Eduskuntatalo kytkeytyy saksalaiseen ja pietarilaiseen arkkitehtuuriin.

Eduskuntatalon rotundan vaikutteet tulevat mm. Rooman Pantheonista, eli senaatin kotikaupungista. Kupolissa ja pohjakaavassa on havaittavissa myös palladiolaisvaikutteita (erit. Villa Rotonda) (Hakala-Zilliacus 2002:56,154). Gunnar Asplundin suunnittelemassa Tukholman pääkirjastossa (1928) on niin ikään ulkopäin samankaltainen katto kuin Eduskuntatalon istuntosalissa. Rotunda-muoto on tyypillinen myös keskiaikaisille italialaisille kirkkoille (vrt. esim. Rooman Santo Stefano Rotondo) – Italia oli arkkitehtuurissa 1920-luvulla muodissa. Asplundin vaikutteena lienee ollut myös Claude Nicolai Ledouxin Pariisiin suunnittelema Rotonde de la Villette (1780-l.).

Myös Eduskuntatalon korinttilaisvaikutteiset pylväät (14 kpl) viittaavat Roomaan. Hallituksen kokoushuoneen ministerituoleissa on vaikutteita kreikkalaisten klismos- ja roomalaisten senaattorien cella curulis -istuimista (Hakala-Zilliacus 2002:252). ”Pyöreä keskeistila klassistisen suorakaidesommitelman keskiössä pylväsportiikin takana” ja tämän ratkaisun näkymättömyys ulospäin puolestaan viittaa Karl Friedrich Schinkelin suunnittelemaan Berliinin Altes Museumiin (1828) – oma vaikutuksensa on ollut myös Berliinin valtiopäivätalolla (Hakala-Zilliacus 2002:53,139). Eduskuntatalon arkkitehtuurihistorialliseen kontekstiin kuuluu myös Tukholman barokkiklassistinen kuninkaanlinna sekä 1700-luvulla eläneet ranskalaiset utopistit Etienne-Louis Boullée ja em. Claude-Nicolas Ledoux (Hakala-Zilliacus 2002:52-53).

Eduskuntatalon puolipyöreän istuntosalin malli juontaa juurensa antiikin teattereista, mutta sitä on kutsuttu ranskalaiseksi malliksi. Tietävästi myös Rooman senaatissa oli puolipyöreä istuntosali. Puolipyörän muotoinen salin tausta patsassyvennyksineen tuo mieleen Andrea Palladion Teatro Olimpicon ja sitä kautta roomalaisen teatterin (vrt. esim. Ranskan Orangen roomalainen teatteri) scaenae fronsin. Istuinsalivestoksissa on viittauksia Michelangelon Davidiin sekä Madonna ja lapsi -aiheeseen (Hakala-Zilliacus 2002:187,192). Lehterit ovat tuttuja myös edellä mainitusta Teatro Olimpicon. Puolipyöreä salityyppi esiintyy mm. Pariisin Ecole de Médecinen suuressa luentosalissa sekä Palais Bourbonissa. Kyseinen malli levisi Ranskasta mm. Yhdysvaltoihin, esiintyen esimerkiksi Washingtonin Capitol-rakennuksessa (Hakala-Zilliacus 2002:59–60). Marmoriportaikot viittanevat Pariisiin oopperataloon (Hakala-Zilliacus 2002:206). Interiöörien suuret, sileät kivipinnat kytkevät rakennuksen myös tuon ajan kansainväliseen moderniin arkkitehtuuriin – mm. Ludwig Mies van der Rohe Barcelonan paviljonkiin (1929) (Hakala-Zilliacus 2002:293). Yleisöalan kupolikattoinen pyöreä pylväshalli esiintyy mm. Gunnar Asplundin Skogskapelletissa Tukholmassa (Hakala-Zilliacus 2002:265). Sellainen on myös Kallion kirjaston pohjoispäädystä. Merenmies (1989:54) on

nähty Eduskuntatalon interiööreissä vaikutteita Ragnar Östbergin suunnittelemasta Tukholman kaupungintalosta. Oma vaikutuksensa oli myös Ivar Tengbomin suunnittelemalla Tukholman konserttitalolla (rak. alkoi 1923) ja Hack Kampmannin suunnittelemalla Kööpenhaminan poliisitalolla, eli Politigårdenilla (1924). Ekelund (1962:111) on todennut Kampmannin rakennuksen olleen tuohon aikaan esikuvallinen. Kivimateriaalin puolesta rakennus keskustelee Eliel Saarisen suunnitteleman rautatieaseman kanssa – tuolloin välissä ei vielä ollut Postitaloa, Kiasmaa eikä Sanomataloa.

Eduskuntatalossa on myös rautatieaseman tavoin egyptiläisiä vaikutteita. Egypti oli art deco -aikakautena muodissa vuonna 1922 tehdyn Tutankhamonin hautalöydön vaikutuksesta. Eduskuntatalon ylhäältä alaspäin levenevät yleisön sisäänkäyntiportaalit ovat tuttuja antiikin Egyptin hautatemppelien sisäänkäyntirakennuksista, vrt. esim. Sahuren pyramidi tai Amun-ra:n temppeli. Niiden sijoittuminen Eduskuntatalon molemmin puolin muistuttaa Hakala-Zilliacuksen (2002:313–314) mukaan egyptiläisen temppelin sisäänkäyntiä reunustavia porttitorneja, pyloneja (ks. esim. Isiksen temppeli). Egyptin henkeä on löydettävissä myös Eduskuntatalon kivimateriaalista (graniitti), suurista pylväistä ja pyramidimaisesta mittakaavasta. Materiaalivaikutteet tulevat myös Assisin luostarista, Italiasta (Hakala-Zilliacus 2002:115). Lisäksi ruokasalin seinäreliiefit ovat egyptistisiä (Hakala-Zilliacus 2002:313–314). Poikittaiset palkkikatot ovat myös tyypillisiä Egyptin temppeleissä. Eduskuntatalon päätyjen pitkät kapeat ikkunat muistuttavat Djoserin itäisestä haudan seinien syvennyksiä. Eteishallin kulkuaukossa on puolestaan vaikutteita Mykenen (sij. nykyisessä Kreikassa) leijonaportista (Hakala-Zilliacus 2002:247).

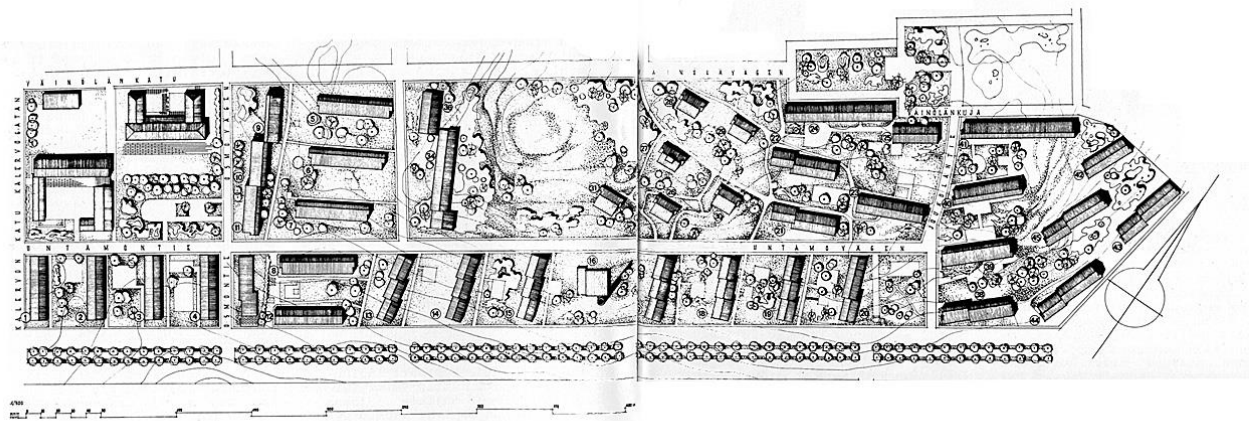


Kuva 126. Eduskuntatalon arkkitehtoninen viittausjärjestelmä on erittäin monimutkainen. (Miika Norppa).

Kuten yllä todettiin, Eduskuntatalon edustalle suunniteltiin monumentaalista aukiota, mutta suunnitelmat eivät toteutuneet – ”eduskuntatalo jäi ilman ympäristöä, johon se suunniteltiin” (Tuomi 2005a:205). Aukiosuunnitelma oli vuoden 1932 yleiskaavassa ja yksityiskohtaisia aukiosuunnitelmia laadittiin vuonna 1936 Berndt Aminoffin ja J. S. Sirénin toimesta. Näihin suunnitelmiin sisältyi myös muita ehdotuksia keskusta-alueen kehittämiseksi, mm. silta Töölönlahdelta ratapihan ja Kaisanienlahden yli Siltasaareen – ajatus, joka oli vielä vuoden 1954 Lindegren-Kråkström-suunnitelmasakin, mutta muuntuneessa muodossa (Lybeck 2006:11). Eduskuntatalon edustalle oli suunniteltu rakentamista jo ennen Eduskuntatalon sijoittamista alueelle (Arkitekten 5/1916:55–64). Sirén ehdotti vielä vuosina 1955 ja 1958 aukiota Eduskuntatalon edustalle.

4.1.5 Funktionalistinen kaupunkisuunnittelu ja arkkitehtuuri

Hallitseva arkkitehtoninen suuntaus 1930-luvun Helsingissä oli funktionalismi tai funkis, jota rakennettiin ennen kaikkea Töölöön, mutta myös mm. Käpylän Olympiakylään (kuva 127.). Lindh (2002:108–135) on nähnyt Töölön funktionalismin vaikutteena ennen kaikkea Gärdetin alueen Tukholmassa, mutta myös Hampurin funktionalismin. Keskeisiä suunnittelijoita Taka-Töölössä olivat Helge Lundström, Jalmari Peltonen, Ole Gripenberg ja T. A. Elo (Lind 2002:142). Kaiken kaikkiaan 1930-luvun Töölöä suunnitteli yli seitsemänkymmentä arkkitehtia. Funktionalismin myötä umpikortteleista luovuttiin. Joillakin funkisalueilla rakennusten rajaama katutila on epäjatkuva: kerrostalot sijoittuvat poikittain katua vasten ja rakennusten välissä on taloyhtiön piha. Ilmavuus ja vehreys kuuluivat funktionalismin periaatteisiin – tuberkuloosi oli tuohon aikaan ongelma ja sen leviämistä edisti ahdas asuminen. Olympiakylän edeltäjiä olivat saksalaiset siedlungit sekä muutamat tanskalaiset ja ruotsalaiset alueet: mm. Blidah ja Hammarbyhöjden (Helin 1997:182). Olympiakylä suhteutettiin Puu-Käpylään arkkitehtuurin yksinkertaisuudella, loivilla harjakatoilla ja vehreillä pihoilla (Saarikangas 1997:202). Olympiakylän pihasuunnitelmia laativat Elisabeth Koch ja Paul Olsson. Toisaalta Olympiakylä erosi Käpylän puutarhakaupungin alkuperäisistä suunnitelmista, joissa tarkoituksena oli toteuttaa rakennukset kadunmyötäisinä ja umpikortteleina Koskelantien varrella (ks. asemakaava, Meurman & Huovinen 1989:34).



Kuva 127. Olympiakylän avointa, funktionalistista kaupunkirakennetta. (olympiakyla.fi).

Funkiksen muodoissa voi selvästi nähdä myös antiikin ajan rakenteiden selkeiden perusmuotojen, esimerkiksi roomalaisen Trierin Porta Nigran (kuva 128.), vaikutusta. Tämä muoto on tyypillinen esimerkiksi Olavi Sortan arkkitehtuurissa (Tilkan sotilassairaala (1936, kuva 129.), Helsingin Lastenlinna (1948)). Sortta oli opiskellut ja matkustanut Saksassa ja työskennellyt samoja muotoja arkkitehtuurissaan hyödyntäneiden arkkitehtien Martti Välikangas (Lapinlahdenkatu 5, 1932) ja Yrjö Lindgren (Olympiastadionin tornin alaosa, 1938) kanssa. Väinö Vähäkallio on käyttänyt aihetta OTK:n pääkonttorirakennuksessa (1933) Hämeentiellä.

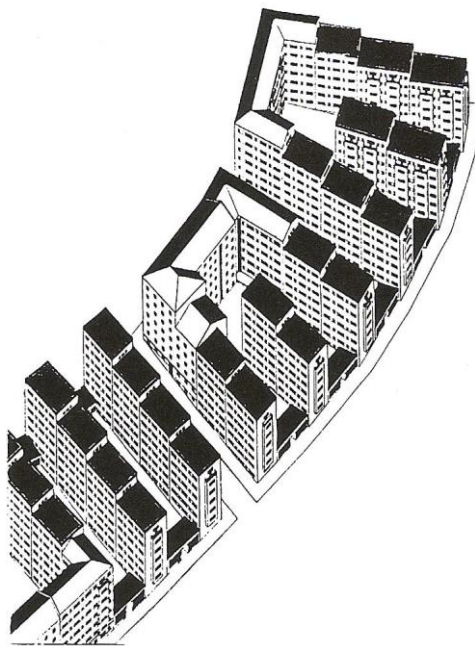


Kuva 128. Roomalaisten Saksan Trieriin rakennuttamalla Porta Nigralla oli vaikutusta funktisarkkitehtuurin muotokieleeseen. (Berthold Werner / Wikimedia Commons).



Kuva 129. Tilkan sotilassairaalan arkkitehtuuri on puhdaslinjaista funktionalismia. (Miika Norppa).

Kuten edellä todettiin, funktionalismi muutti kantakaupungin kaavoitusta siten, että rakennukset sijoittuivat kaduilla pääosin poikittain, eivät pitkittäin – näin sijoittuvia rakennuksia löytyy mm. Mannerheimintien, Urheilukadun, Tukholmankadun, Linnakoskenkadun, Hämeentien, Aleksis Kiven kadun ja Koskelantien varrella. Esimerkiksi Hämeentielle, Torkkelinkadun ja Sakarinkadun alueelle suunniteltiin alun perin umpikorttelia, mutta kaavaa muutettiin Harald Andersinin ehdotuksesta (kuva 130.) – mm. näköaloihin vedoten (Arkkitehti 2/1933:20–21). Alkujaan KK:n Georg Jägerroosin Kansa-yhtiölle luonnostelemasta korttelista (valm. 1928–1952) tuli kampamainen: se on suljettu vain Pengerkadun puolelta, Hämeentietä vasten on viisi ”kamman terää”. Kadun varteen sijoittuu kuitenkin yksikerroksisia myymälärakennuksia. Hakaniementorin laidalle Heikki Kaartisen suunnitelman mukaan 1937–40 rakennetuista kahdesta korttelista toinen on suljettu ja toinen puolisoljettu (ks. Lindh 2002:148). Mäkelänkadun, Hämeentien ja Pääjärteentien alueella puolestaan on Hakan 1950-luvun kortteli, jossa on kaksi pitkää kadunvarren myötäistä rakennusta, mutta funktionalistinen rakenne Mäkelänkadun varrella. Sen rakentamisen alta purettiin muutamia puutaloja ja piharakennuksia (Arkitekten 1941:5–16). Bertel Jung oli suunnitellut alueelle suurta umpikorttelia vuonna 1913. Hakan kortteli on moderni sovellus suurpihakorttelista. Tämän korttelin Hämeentien ja Mäkelänkadun kulmarakennus on myös kiinnostava vastine rakennukselle Hämeentien ja Helsinginkadun kulmassa. Arkkitehti Kaarlo Borg ehdotti lamellitaloja myös Tehtaankadun varrelle, nykyiselle Venäjän suurlähetystön alueelle, mutta suunnitelma ei toteutunut. Samalla tontilla oli juuri ennen kansalaisso-
 taa jäänyt toteuttamatta myös autokauppias Sergei Nikolajeffin palatsi.



Kuva 130. Kampamainen kortteli Hämeentien varrella. Paikalle suunniteltiin umpikorttelia, mutta suunnitelmia muutettiin arkkitehti Harald Andersinin ehdotuksesta. (Arkkitehti 2/1933:20–21).

Eri toimintojen, funktioiden, alueellinen erottelu oli yksi funktionalistisen kaavoituksen pääperiaatteista. Funktionalistisessa kaavoituksessa kadunvarsiliiketiloja, tai nk. kivijalkakauppoja onkin vähemmän kuin Helsingin perinteisessä umpikorttelikaavoituksessa. Jos tarkastellaan esimerkiksi Mannerheimintietä Töölössä ja Meilahdessa Runeberginkadulta Kuusitielle, niin kadunvarsiliiketilojen potentiaalista määrää vähentävät Mannerheimintien länsipuolella kampamaiset korttelirakenteet Linnankoskenkadun ja Ruusankadun välillä, Stenbäckinkadun ja Tukholmankadun välillä sekä kadun itäpuolella Lääkärinkadun ja Lehtikuusentien välillä. Lisäksi monessa kadun varrelle rakennetussa

kerrostalossa on muutenkin vain vähän kadunvarsiliiketiloja: Runeberginkadun ja Kuusitien välillä on peräti 18 perinteiseen tapaan kadun varteen rakennettua kerrostaloa, joissa ei ole lainkaan kadunvarsiliiketiloja Mannerheimintiellä tai joissa ainut liiketila sijaitsee Mannerheimintieltä erkanevalla sivukadulla. Potentiaalisten kadunvarsiliiketilojen määrään alentavasti Töölössä vaikuttavat tosin myös Töölön raitiovaunuhallit sekä Töölön Kisahalli, joissa ei ole Mannerheimintien varrella lainkaan kadunvarsiliiketiloja sekä huoltoasemat, joita on tarkasteluosuudella peräti kolme – ja Ruskeasuolla vielä neljäs.

Kiinnostavaa on, että Taka-Töölössä avonainen funkisrakentaminen sijoitettiin suurimmaksi osaksi, mutta ei kokonaan (ks. esim. Rajasaarentien ja Linnankoskenkadun välisen alueen muutokset 1930-luvulla, ark. Birger Brunila), vanhaan umpikorttelikaavaan (Salokorpi 1983:290). Moni Töölön osa ei siis toteutunut niin tehokkaana kuin oli suunniteltu. Linnankoskenkadun alue rakennettiin myös muuta Töölöä matalampana. Etu-Töölössä on Väinämöisenkadun varrella funkisarkkitehtuuria umpikortteleissa. Alkuun Töölön kortteleista avattiin vain kulmat, mutta sitten rakennettiin jo täysin avointa korttelirakennetta. Tätä rakennetta on sittemmin muutettu vain vähän, mutta paikoin: esimerkiksi Mannerheimintien varren korttelissa 521 rakentamalla kadunvarrtta umpeen, kaavan laati Martin Bunders vuonna 1992. Rakennuksesta muodostui pääteaihe Päivärinnankadulle, pihan puolelle sijoitettiin suurta suorakaide-erkkeriä muistuttava parvekekokonaisuus (Lindh 2002:144).

Funkiksen aikakauteen kuuluivat myös valopihatalot, joita rakennettiin Helsinkiin yhteensä 18 kappaletta – kolmasosa sijaitsee Punavuorenkadun ja Merimiehenkadun välisessä Riekkokorttelissa (Ilonen 2001:57). Niitä on myös Merimiehenkadun (toinen puoli), Tarkk'ampujankadun (2 kpl), Jääkärinkadun, Kasarmikadun, Pietarinkadun, Fabianinkadun, Kolmannen linjan, Agricolankadun, Pääskylänrinteen (2 kpl) ja Vaasankadun varrella (ks. Ilonen 1996:187). Näissä asuinkerrostaloissa on ennen varsinaista sisäpihaa pieni kuilumainen etusisäpiha, joka tuo valoa porraskäytävien sisäänkäyntien kohdalle. Valopihojen muodot vaihtelevat neliöstä kuusikulmioon ja ympyrään. Nimestään huolimatta valoa kapeat valopihat eivät ole erityisen valoisia.

Töölössä näyttäviä funktionalistisia ympäristöjä on useita, näistä mainittakoon Pohjoisen ja Eteläisen Hesperiakadun talorivistöt Mannerheimintien ja Runeberginkadun välillä, Töölöntorin alue ja Linnankoskenkadun ympäristö. Hesperiakaduille vaikutteena ovat mahdollisesti olleet Gärdetin ja Tessinparkenin alue sekä Norrmälarstrandin alue Tukholmassa (ks. Friman & Söderström 2012:175,199).

Funktionalistiset asuinkerrostalot olivat usein, mutta eivät aina, lamellitaloja, joissa porraskäytäviä on useita. Erittäin pitkä lamellitalo (rak. 1937) sijaitsee Sinebrychoffin puiston laidalla. Funkiksen ihanteena oli luonnonvalon ja ilman saattaminen sisälle rakennukseen paitsi kortteliratkaisuilla, myös suurten ikkunoiden avulla. Auringonvaloa pidettiin terveellisenä, sillä siitä oli todettu saatavan d-vitamiinia – joskaan d-vitamiini ei suodatu ikkunoiden läpi. Nauhaikkunat ja vertikaalisesti korkeat ikkunat yleistyivät ja porraskäytäviin valoisuutta tuotiin porrassousujen lasiseinillä. Asunnoissa tyypillisiä olivat erkkerit ja kulmaikkunat. Perusmuodoltaan ”laatikkomaisissa” rakennuksissa oli usein pyöreitä osia esimerkiksi parvekkeissa, erkereissä tai rakennuksen päädyssä. Erkkerit olivat kuitenkin useimmiten ja parvekkeet myös varsin usein Helsingissä suorakulmaisia. Parvekkeita ei yleensä sijoitettu suurten katujen varsille, vaan ne avautuivat pihoille. Kortteleiden pihanpuolilla on kaarevia erkereitä esim. Töölöntorin ympäristössä. Katot olivat hyvin loivia, usein aumakattoja – tasakattoja rakennettiin vielä tässä vaiheessa Suomessa varsin vähän. Funkisrakennuksen tyypillinen väri oli valkoinen, mutta myös muita, pääasiassa vaaleita, värisävyjä käytettiin. Tyypillisiä olivat myös valkoisen vastapainona käytetyt voimakkaat korostevärit mm. porraskäytävissä sekä ikkunoiden ja ulkovie puitteissa. Valkoisen värin on katsottu kuvastavan puhtautta, terveellisyyttä, porvarillisuutta, modernismin rehellisyyttä, aitoutta ja juhlaa (Högström 2005). Valkoinen väri kytkeytyi 1930-luvulla voimakkaimmin urheiluarkkitehtuurin ohella sotilas- ja sairaala-arkkitehtuuriin (ks. Mäkinen 2000).

Funkisrakennukset olivat yleensä rapattuja, mutta myös paljaita tiilipintoja esiintyi, erityisesti satama-, teollisuus- ja käyttörakennuksissa. 1800-luvun kertaustyyleille, 1900-luvun alun jugendille ja 1920-luvun klassismille tyypilliset ornamentit jäivät funkisrakennuksista pois.

Funkiksen kehittymiseen vaikutti Suomessa etenkin saksalainen Bauhausin taide- ja arkkitehtuurikoulu, Le Corbusier'n arkkitehtuuri ja ruotsalaiset funkis-arkkitehdit. Tyyli-suunnan suosio lisääntyi Suomessa vuoden 1928 aikana, mutta yleistymistä viivästytti 1930-luvun lamakausi (Nikula 2005:133). Modernistista tyyli-suuntaa pidettiin länsimaisena ja ei-totalitaristisena, ja siksi tavoiteltavana (Korvenmaa 2009:98).

Helsingin ensimmäisenä funkisrakennuksena, joskaan ei vielä täysin tyyli-puhtaana, on pidetty Oiva Kallion suunnittelemaa, osoitteessa Kaisaniemenkatu 15 sijaitsevaa entistä Henkivakuutusyhtiö Pohjan liiketaloa (1930), jossa on nauhaikkunat ja suorakulmainen erkkeri. Rakennuksen julkisivu keskustelee viereisen jugend-rakennuksen kanssa (kuva 131.): vastineena jugend-rakennuksen kaarevalle erkkerille rakennuksen julkisivussa on kaareva koristeltu sisäänveto. Viistosti vastapäätä Pohjan liiketaloa sijaitsee Yrjö Lindegrenin suunnittelema entinen eläkelaitos Elonvaaran konttorirakennus (1930), jossa siinäkin on funktionaalista otetta. Elonvaaran rakennuksessa toimi aikoinaan myös hotelli. Molemmissa taloissa on tylppä pääty – Pohjan talossa keskustaan ja punatiilisessä Elonvaaran talossa pohjoiseen suuntautuva.



Kuva 131. Henkivakuutusyhtiö Pohjan liiketaloa (vas.) on pidetty Helsingin ensimmäisenä funkistalona. Rakennus keskustelee viereisen jugend-talon (oik.) kanssa. (Miika Norppa).

Vuoden 1940 peruuntuneita olympialaisia varten rakennettiin suuri määrä urheilurakennuksia, jotka edustivat funkisarkkitehtuuria. Ensimmäisenä toteutettiin yksityisen toimijan, Suomen Messujen rakennuttama, arkkitehtien Aarne Hytönen ja Risto Veikko Luukkonen suunnittelema Töölön messuhalli, joka rakennettiin kahdessa osassa (valm. 1935/1950). Messuhallin rakennus keskustelee rakennatkinsuunsa puolesta kadun toisella puolella sijaitsevien Töölön raitiovaunuhallien kanssa. Messuhallia ennen Helsingissä oli messutoimintaa alkujaan Suomen Kaartin harjoitustaliksi rakennetussa Kaartin maneesissa (ark. Axel Hampus Dalström, 1877). Maneesissa järjestettiin myös nyrkkeily- ja painiotteluita sekä sirkusesityksiä (Paunonen 2010:303). Maneesin julkisivussa on yhä hevosaiheisia koristeita. Myös Messuhallissa järjestettiin sirkusesityksiä – sittemmin sirkukset ovat vierailleet Helsingissä pääasiassa jäähalleissa sekä teltoissa aukeilla paikoilla ja puistoissa (mm. Töölönlahti, Kaisaniemen puisto). Messuhallin lisäksi messutoimintaa järjestettiin Messukentällä, eli nykyisellä Mäntymäen kentällä. Messuhalliin suunniteltiin alun perin myös nelikerroksista näyttelyrakennusta sekä 16-kerroksista hotellirakennusta, joita ei kuitenkaan taloudellisista syistä toteutettu (Makkonen, L. 2012:90).

Muita 1930- ja 1940-luvuilla rakennettuja urheiluareenoja olivat Tennispalatsi (ark. Helge Lundström, 1937), Laakson ratsastusstadion (ark. Gunnar Taucher, 1937), Olympiastadion (ark. Yrjö Lindegren ja Toivo Jäntti, 1938), Soutustadion ja Velodromi (ark. Hilding Ekelund, 1939 ja 1940), Ruskeasuon ratsastushallit (ark. Martti Välikangas, 1940) ja Uimastadion (ark. Jorma Järvi, 1938–1952). Uimastadionin sisääntuloalueen suunnitteli puutarha-arkkitehti Bengt Schalin. Olympiastadionin edustan Stadionpuistikon suunnitteli kaupunginpuutarhuri J. E. Aranko. Mäntymäen kenttä oli vielä 1930-luvun alussa peltoa – siitä luotiin Olympiastadionin edustalle areena erilaisille tapahtumille.

Urheilurakennus Tennispalatsin sijoittuminen Kamppiin voi nykyinäkökulmasta tuntua omituiselta, mutta 1930-luvulla nykyisen Narinkkatorin paikkeilla oli talvisin (vuodesta 1934) jääkiekkokenttä ja myös nykyisin Finlandia-talon paikalla sijainneella kentällä pelattiin jääkiekkoa. Olympiastadionin (1938, kuva 132.) torni (72 m) toi Helsingin kantakaupungin maisemaan uuden tornin ja kaupunkilaiselle näkötorin. Torni näkyy selvästi esimerkiksi saavuttaessa Mannerheimintietä tai Urheilukatua pitkin pohjoisesta, Helsinginkatua pitkin idästä tai Mannerheimintietä pitkin etelästä, jolloin nykyisen oopperatalon kohdalla Mannerheimintie tähtää torniin. Torni onkin toiminut maamerkinä sekä kohti maalia suuntaaville maratoonareille että urheilukilpailuihin suunnistavalle yleisölle. Tornin vaikutteena oli mahdollisesti Firenzen Giovanni Berta Stadionin torni (1929–32) – Lindegren ja Jäntti olivat käyneet Firenzessä opintomatalla vuonna 1934 (Högström 2005). Myös Berliinin Olympiastadion (rak. 1934–36) lienee ollut suunnitteluajankohtana paljon esillä. Muuten Olympiastadionin rakennuksessa on Ateenan historiallisen Panathinaïkó-stadionin henkeä. Ekelund ehdotti vuonna 1955 Olympiastadionin tornille Meilahteen Mannerheimintien päähän vastinparia, sirolla funkistornilla varustettua roomalaiskatolista kirkkoa, mutta ehdotus ei toteutunut (Tuomi 1997b:168). Myös Bertel Jung oli ehdottanut samalle paikalle tornilla varustettua rakennusta piirroksessa jo vuonna 1913, eli ennen Olympiastadionin suunnittelua. Olympiastadionin alueella oli aiemmin sijainnut tivoli ja tanssilava (Hackzell & Toppari 1997:168). Toisena vaihtoehtona Olympiastadionin sijainnille oli ehdotettu Ruskeasuota (Arkkitehti 1/1931:10–12). Nykyinen Olympiastadionin tontti puolestaan oli jo Bertel Jungin vuoden 1911 keskuspuistosuunnitelmassa monumentaalirakennuksen paikkana. Paikalla oli aiemmin sijainnut Taivallahden rantojakin yhdessä avoviemärin kanssa saastuttanut teurastamo, mutta se oli siirtynyt Sörnäisiin vuonna 1932 (Paunonen 2010:878). Olympialaisten järjestämisen ansiosta pääkaupunki sai monipuolisen urheiluinfrastruktuurin.



Kuva 132. Funktionalistinen Olympiastadion, olympia-Helsingin monumentti. (Miika Norppa).

Vuoden 1940 olympialaisiin rakennettiin myös jo yllä esitelty Olympiakylä (ark. Alvar Aalto, Hilding Ekelund, Kaj Englund, Georg Jägerroos ja Martti Välikangas, 1938–40), mutta se ei koskaan toiminut kisamajoituskäytössä, koska alue oli otettu vakituiseen asumiskäyttöön olympialaisten peruunnuttua.

Helsingin kantakaupungin funkisrakennuksiin kuuluvat kirkoista Erkki Ilmari Sutisen suunnittelema, italialaisvaikutteinen ja osin vielä klassistinen, mäen huipulle rakennettu Käpylän kirkko (1930). Venäläisten emigranttien perustaman ortodoksisen Pyhän Nikolauksen seurakunnan kirkossa (Ivar Kudrjavzev, 1938) Hietaniemessä on sekä klassismin ja funktionalismin henkeä että venäläisiä vaikutteita.

Puolustusvoimien rakennuksista Helsingin kantakaupungissa funktionalistinen on Martta Martikaisen suunnittelema, lähelle entistä venäläistä ampumarataa sijoittunut Autokomppanian kasarmi (1935). Postirakennuksista funkista edustaa Kaarlo Borgin, Jorma Järven ja Erik Lindroosin suunnittelema, uudenlaisilla klinkkerilaatoilla päällystetty, Arkadiankadun päätyaiheeksi ja aivan rautatieaseman kupeeseen sijoittunut Postitalo (1938) sekä yliopistorakennuksista Jussi Paatelan suunnittelema Metsätalo (1939) vehreine, pergolan rajaamine sisäpihoineen, sisäpihan puukujanteineen ja rakennuksen käyttötarkoitukseen viittaavine sisätilojen puupanelointeineen. Metsätalo sijoittui näkyvälle paikalle kahden merkittävän kadun, Unioninkadun ja Kaisaniemenkadun, varrelle ja lähelle yliopiston päärakennusta. Metsätalon pergolassa voi nähdä viittauksen Engelin arkkitehtuuriin (pylväät) ja sisäpihassa läheisiin entisiin sairaalarakennuksiin. Samalla se asettui vastakkain Kolmannella linjalla sijaitsevaa funktionalistista asuinkerrostaloa. Postitalossa voi nähdä saksalaisia vaikutteita – tuohon aikaan Berliiniin rakennettiin mm. Detlev-Rohvedder-Haus (ark. Ernst Sagebiel, rak. 1935–36) ja Tempelhofin lentoasema (ark. Ernst Sagebiel, rak. 1936–41).

Funkistoimistorakennuksista mainittavia ovat J. S. Sirénin suunnittelema Lassila & Tikanojan talo (1935) Eteläesplanadilla, Jung & Jungin suunnittelema Ahlström Oy:n talo Eteläesplanadilla (1937), Suomen Kumitehdas Oy:n (myöh. Nokia) liiketalo Rautatientorin laidalla (Jung & Jung, 1939, alta purettiin Theodor Höijerin ja Sebastian Gripenbergin suunnittelemat uusrenessanssitalot, ks. Manninen 2004:35) sekä Antero Pernajan suunnittelema entinen Postisäästöpankin talo (1943, Fabianinkatu 19), joka viittaa ulkonäkönsä puolesta Postitaloon.

Kaupan alan funkisrakennuksista Helsingissä tunnetuin on Viljo Revellin, Heimo Riihimäen ja Niilo Kokon suunnittelema, vuoden 1940 peruuntuneita olympialaisia varten rakennettu, neonvalomainosin koristeltu, väliaikaiseksi suunniteltu (purkamista mietittiin vielä vuonna 1978), ”valoarkkitehtuuria” edustava, Turun kasarmin talousrakennuksen mittakaavaan sopeutettu Lasipalatsi (1936, kuva 133.). Neonvalot oli kehitetty Pariisissa 1910-luvulla. Nimensä puolesta Lasipalatsi viittaa Hollannin Heerlenin ’Glaspaleis’-rakennukseen (ark. Frits Peutz, 1935). Tyyllillisesti Lasipalatsissa on samaa tunnelmaa kuin Gunnar Asplundin Stockholmsutställningeniin (1930) suunnittelemissa väliaikaisissa rakennuksissa. Samoin Turun Messujen (1929) rakennuksissa (ark. Alvar Aalto & Erik Bryggman) on nähty samoja piirteitä (Kairamo 1999:41–45). Kairamo (em. teos) nostaa Lasipalatsin yhteydessä esille myös Saksan siedlungit sekä Hollannin Kiefhoekin, Van Nellen tehtaan, Zonnestraalin parantolan sekä Ranskan ja Le Corbusier’n ja André Lurcatin. Lasipalatsi oli myös osa Heikinkadun (nykyisen Mannerheimintien) uudistamisprosessia yhdessä Svenska Teaternin julkisivun uudistamisen kanssa.



Kuva 133. Lasipalatsi edustaa funktionalismia. (Miika Norppa).

Funkisajan asuinrakennuksista voidaan mainita Oiva Kallion suunnittelema Henkivakuutusyhtiö Suomen (1936) asuinkerrostalo Yrjönkadulla ja torniosaltaan 10-kerroksinen Unioninkatu 39 (ark. Bertel Liljequist, 1937). Katukuvassa sijaintinsa puolesta näkyviin funkisrakennuksiin kuuluu myös Gösta Juslénin Helsinginkadun ja Hämeentien kulmaan suunnittelema asuinkerrostalo (1937), joka ikään kuin leikkaa Hämeentien kahtia – kuten Flatiron Building (ark. D.H. Burnham & Co, 1902) Fifth Avenuen ja Broadwayn kulmassa tai One Times Square (ark. Cyrus L. W. Eidlitz, 1905) 7th Avenuen ja Broadwayn kulmassa New Yorkissa. Gösta Juslénin suunnittelema on myös Köydenpujokadulla, Ruoholahdenkadulla ja Eerikinkadulla sijaitseva suuri funkiskerrostalo (1939), jossa erkereitä on korostettu vertikaalisesti siten että ne ovat muuta rakennusta korkeampia. Samankaltainen ratkaisu on saman arkkitehdin suunnittelemassa ja samana vuonna valmistuneessa kerrostalossa Meritullinkadulla (nro. 21).

Sairaala-arkkitehtuurissa vaikutti 1930-luvulla ennen kaikkea arkkitehti Alvar Aallon suunnittelema Paimion parantola (kilpailu 1928–29, rak. 1929–33). Viipurin sotilassairaallalla (ark. Olavi Sortta & Elsi Borg, 1931) oli myös oma vaikutuksensa. Helsingin kantakaupungin tunnetuimpia funkissairaalarakennuksia ovat Jussi Paatelan suunnittelema Töölön sairaala (aik. SPR:n sairaala, 1932), Gunnar Taucherin suunnittelema Kivelän sairaala (1932) ja Olavi Sortan suunnittelema Tilkan sairaala (1936).

Teollisuusrakennukset muodostivat kantakaupungin reunoille 1940-luvulla entistä näkyvämpiä teollisia portteja, logistisista ja imagollisista syistä. Teollisen kaupunkiroolin kukoistus korostui arkkitehtuurissa. Portteja oli mm. Ruoholahdessa (Suomen Kaapelitehdas, Salmisaaren voimala, Alko – rakennukset 1930- ja 40-luvuilta), Hietalahdessa (Sinebrychoff), Mannerheimintiellä (Töölön soke-ritehdas), Vallilassa (Erkki Huttusen ja Valde Aulangon suunnittelemat SOK:n korttelin tuotantorakennukset, 1940-luku, kuva 134.), Pasilassa (Pasilan konepaja), Sörnäisissä (Suvilahden voimalan ja rantatien teollisuusrakennukset), Hämeentiellä (Elanto ja OTK), Siltasaarenkadulla (ark. Yngve Lagerbladın suunnittelema Stenberg Oy:n tehdasrakennus, 1938) ja Arabiassa (Arabian tehdasrakennukset) (ks. Kervanto Nevanlinna 2012:33–35).



Kuva 134. Teollisuusrakennukset muodostivat 1930- ja 40-luvuilla kantakaupunkiin näyttäviä sisäänkäyntejä. SOK:n tuotantolaitokset Vallilassa. (Miika Norppa).

Svenska Teatern muutettiin ulkoa funkisasuiseksi vuonna 1936, Eero Saarisen ja Jarl Eklundin johdolla. Uudistuksen myötä Esplanadin läntinen päätyaihe muuttui voimakkaasti. Katukuvassa eri puolilla Helsingin kantakaupunkia näkyvät myös lukuisat (noin 20 kpl säilynyt) lippakioskeiksi kutsutut keltaiset funkiskioskit, joiden suunnittelussa 1930- ja 40-luvuilla olivat mukana mm. Gunnar Taucher ja Hilding Ekelund. Lippakioskit suunniteltiin vuoden 1940 peruuntuneita olympialaisia silmällä pitäen. Monet Helsingin arkkitehtonisesti mielenkiintoisista funkishuoltoasemista on purettu – yksi säilyneistä, nk. Esso-Olympia, sijaitsee Reijolankatu 3:ssa (Gösta Juslén, 1940). Yksi tunnetuista esiku-

vista funkishuoltoasemille on Tanskan Skovshovedin huoltoasema (ark. Arne Jacobson, 1936). Alppilan suuren pyöreän funktionalistisen vesitornin (ark. Gunnar Taucher, 1938) rakentaminen vaikutti Helsingin maisemiin.

Aina helsinkiläinen funkis ei kuitenkaan ollut ratkaisuiltaan orjallisen puhtasoppista. Esimerkiksi Uno Ullbergin suunnitteleman Bensowin talossa (1940) Eteläesplanadilla ulkoapäin funktionalistisen rakennuksen porraskäytävään tulee valoa pyöreästä lasibetonikupolista, jossa on jopa turkkilaiselle hamamille tyypillisen valaistusratkaisun vaikutteita.

Merkkimiesten patsaista funkiksen aikakaudelta ovat Aleksis Kiven (1939) ja Larin Parasken (1943) patsaat ja Ehrenströmin ja Engelin (1941) kohokuvat.

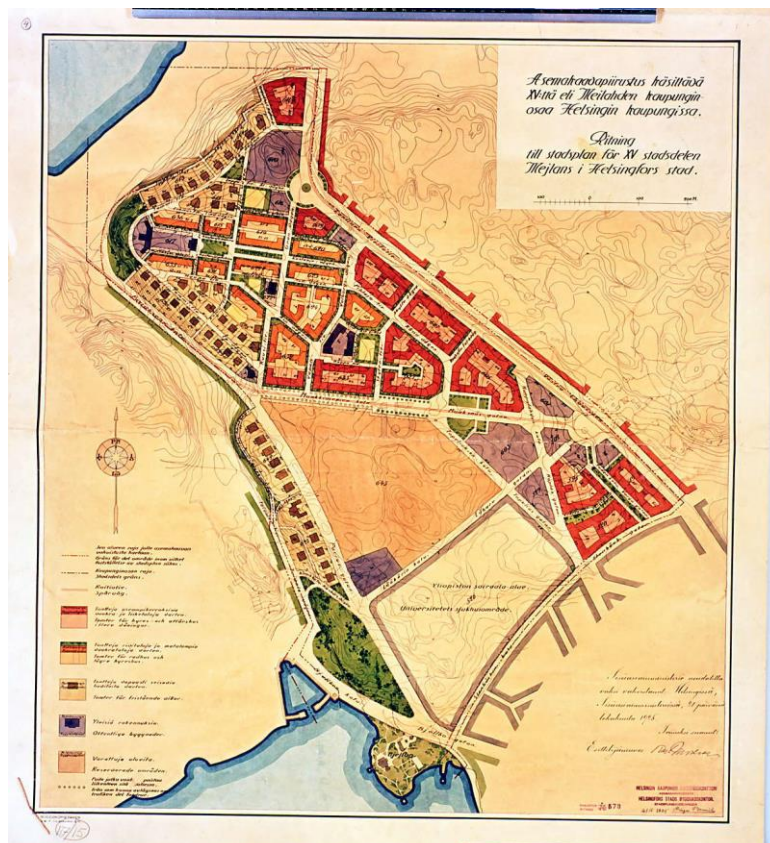
4.1.6.1 Sota-ajan rakentaminen

Jatkosodan aikana rakentaminen oli Helsingissä Meilahtea lukuun ottamatta lähes pysähdyksissä. 1940-luvulla valmistuneita asuntoja oli vuonna 2017 kantakaupungissa vain 7338 kappaletta – esimerkiksi 1920-luvulla rakennettuja asuntoja kantakaupungissa on tähän nähden 3,2-kertaisesti. Helsingin kantakaupungin asunnoista (lkm) 5,5 prosenttia, rakennuksista (lkm) 5,4 prosenttia ja kantakaupungin rakennusten kerrosneliömäärästä 4,4 prosenttia oli vuonna 2017 rakennettu 1940-luvulla. Kuitenkin 1980-luvulla, 1970-luvulla ja 2000-luvun ensimmäisellä vuosikymmenellä rakennettuja asuntoja oli vuonna 2017 kantakaupungissa lukumääräisesti vielä vähemmän kuin 1940-luvulla rakennettuja asuntoja. Myös koko rakennuskannan osalta 2000-luvun ja 1970-luvun rakennuksia oli vähemmän kuin 1940-luvun rakennuksia. Sen sijaan rakennuskannan kerrosneliömäärällä mitaten 1940-luvulla rakennettuja rakennuksia oli vuonna 2017 kantakaupungin rakennuskannasta vähiten. (Aluesarjat 2018). Helsingin 1940-luvulla valmistuneista asunnoista 26 prosenttia sijaitsi esikaupunkialueella vuonna 2017 (Aluesarjat 2018) – esikaupungistuminen oli Helsingissä 1940-luvulla siis selvästi käynnistynyt.

Meilahteen oli laadittu Bertel Jungin toimesta asemakaavasuunnitelmia (kuva 135.) jo vuonna 1915 – hän sijoitti samassa suunnitelmassa rakentamista myös Reijolaan, Kristersiin ja Pasilaan. Myöskään Birger Brunilan asemakaava (kuva 136.) vuodelta 1925 ei toteutunut. Vuoden 1925 suunnitelmassa Meilahteen ehdotettiin useita umpikortteleita ja luonteeltaan umpinaisia kortteleita, jotka olivat funktionalististen ajatusten myötä jätetty pois vuoden 1932 asemakaavan (kuva 137.) luonnoksesta. Vuoden 1925 asemakaavassa oli myös pistetaloja: kaupunkihuviloita. Sekä vuonna 1925 laaditussa kaavassa että Meilahden asemakaavan luonnoksessa vuodelta 1932 ehdotettiin Laaksoon Mannerheimintien varrelle kadunvarsirakentamista – rakentaminen toteutui lamellimaisina tornitaloina. Vuoden 1932 luonnoksessa oli lisäksi Laakson puolella laaja lamellitalojen alue, joka jäi toteuttamatta. Meilahden asemakaava valmistui vuonna 1939, korttelirakenne toteutui avoimena (kuva 138.).



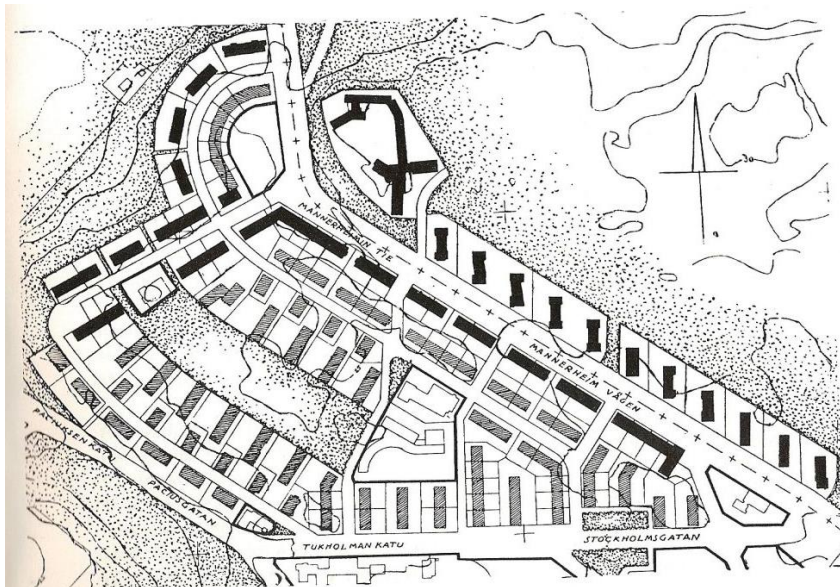
Kuva 135. Osa Bertel Jungin vuonna 1915 Meilahtea, Reijolaa, Kristersiä ja Pasilaa varten laatimista suunnitelmista. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).



Kuva 136. Birger Brunilan suunnitelma vuodelta 1925 Meilahteen ei toteutunut. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).



Kuva 137. Meilahden asemakaavan luonnos vuodelta 1932 esitti huomattavasti toteutunutta laajempaa rakentamista Mannerheimintien itäpuolelle. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).



Kuva 138. Meilahdessa toteutunut, avoin korttelirakenne. (Brunila 1962:63).

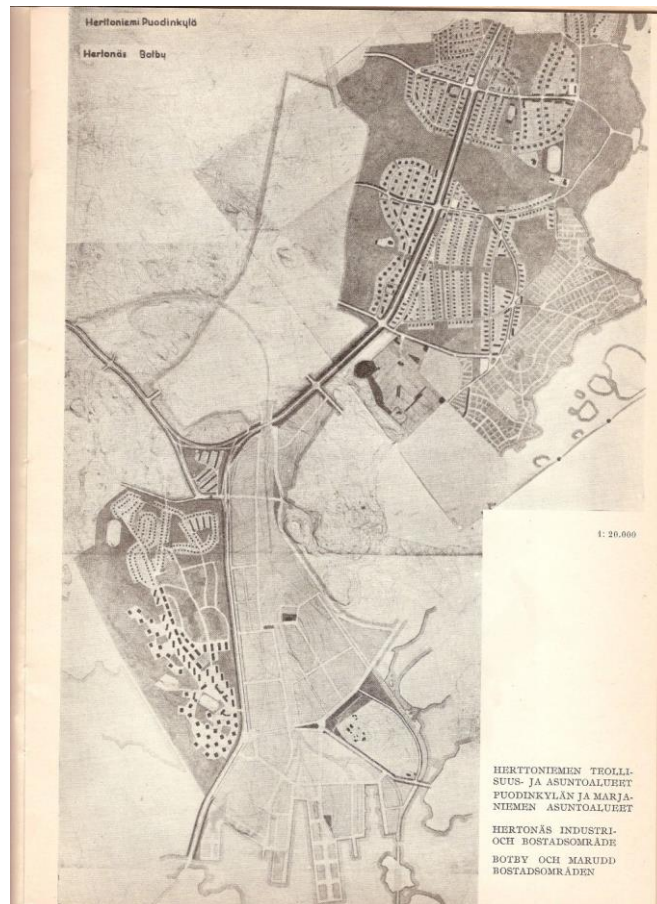
Meilahdessa oli rakentamisen alkaessa mm. joitakin puutaloja ja huviloita sekä vanha tykkitie, joka on osin yhä olemassa. Meilahden kaavassa alueen pääkadut Pihlajatie ja Mäntytie ovat Mannerheimintien linjauksen suuntaisia. Meilahteen rakennettiin maanläheisin värein maalattuja kerrostaloja, joissa on kolmesta seitsemään kerrosta. Rakennusten harja- ja aumakatot ovat pääosin punaisesta

tiilestä, julkisivut ovat pääosin rapattuja. Rakennuksissa on erimuotoisia erkkereitä ja metalliparvekkeita. Liuskekiveä on käytetty laatoituksena sisäänkäyntien edustoilla, pihaa reunustavissa matalissa muureissa, joiden päällä on paikoin istutuksia sekä kerrostalojen sokkeleissa. Pihalla on koristekasveja, pergoloita ja säleikköseinäisiä ajanviettoalueita. Meilahden pihaja suunnitteli mm. Paul Olsson. Meilahden rakennuksia suunnittelivat useat kymmenet arkkitehdit / rakennusmestarit. Eniten rakennuksia alueelle suunnittelivat Helge Lundström, Jalmari Peltonen, T. A. Elo ja K. Nieminen sekä Arvo O. Aalto ja Niilo Kokko. Meilahden rakentaminen jatkui 1950-luvulle. Alueen keskellä sijaitsee keskuspuistomainen Valpuripuisto, joka sai nimensä vasta 1950-luvulla. Tukholmankadun varrelle sijoittuu pienet Tukholmanpuisto ja Suomen ensimmäistä naislääkärinä muistava Rosina Heikelin puisto. Pohjoisessa aluetta rajaa metsikkö, Kuusipuisto. Ranta-alueelle sijoittuvat vuosi vuodelta metsittynyt Meilahdenpuisto ja kallioinen Humallahdenpuisto.

Meilahdessa on kaksi kirkkorakennusta: Meilahden kirkko (ark. Markus Tavio, 1954) ja katolinen Pyhän Marian kirkko (ark. Kaj Salenius, 1954), joka toimii maamerkinä Paciuksenkadun ja Tukholmankadun kulmassa. Kaupunginosan keskusta on yhdessä Meilahden ala-asteen koulun sijoittuvan Meilahden kirkon edustalle rakennettiin italialaisvaikutteinen terassoitu piazza ja korkea kellotorni. Kirkkosalissa on orjantappuroita muistuttavat kattokruunut. Rakennuksessa on vaikutteita Eero ja Eliel Saarisen suunnittelema Christ Church Lutheranista (1949) Minneapoliksessa.

Meilahden kaarevan ala-asteen koulurakennuksen (1953) suunnittelivat Viljo Revell ja Osmo Sipari. Rakennuksesta sai myöhemmin vaikutteita mm. Kannelmäen kansakoulun koulurakennus (ark. Karl Haglund & Erkki Koiso-Anttila, 1960). Meilahteen sijoittui myös yläaste (ark. Tuomas Väyrynen, 1950- ja 60-luku) ja englantilainen koulu (per. 1945 Eiraan, Meilahteen 1952, ark. Kaj Salenius ja Torsten Nygård), jossa on luokat 1.–9. ja lukio. Meilahden yläasteen kanssa samassa talossa toimi myös suomenkielinen lukio 1990-luvun lopulle asti, jolloin lukio yhdistettiin Käpylän lukion kanssa Helsingin luonnontiedelukioksi. Meilahden maamerkinä Mannerheimintien ja Topeliuksenkadun kulmassa toimii Olli Pöyryn suunnittelema yhdeksänkerroksinen Tullinpuomin talo (1943), jonka ylimpään kerrokseen suunniteltiin näköalaravintola. Alakertaan sijoittui elokuvateatteri. Liiketiloja sijoitettiin Meilahdessa Mannerheimintien varrelle sekä rakennusten kivijalkoihin Pihlajatiellä Meilahden kirkon ympäristössä sekä Mäntytiellä. Alueen sisäinen palvelutarjonta on alkuajoista heikentynyt. Tullinpuomin alueelle sijoittui myös Shellin huoltoasema, josta suunniteltiin Aarne Ervin toimesta vielä 1930-luvun lopulla monikerroksista, suurin ikkunoin varustettua autopalatsia, mutta hanke toteutui normaalina huoltoasemana – ilmeisesti sodan takia.

Sota-aika keskeytti myös yleiskaavatyön (ks. Helsingin yleiskaavaehdotus 1960). Birger Brunila julkaisi vuonna 1945 'Suur-Helsingin asemakaavakysymyksiä' -nimisen kirjan (kuva 139.), joka käsiteli Helsingin lähiöiden kaavoittamista. Varsinainen yleiskaava se ei kuitenkaan ollut.



Kuva 139. Birger Brunilan 'Suur-Helsingin asemakaavakysymyksiä' vuodelta 1945 sisälsi hahmotelmia Helsingin lähioikiä. Kuvassa Herttoniemi ja Puodinkylä. (Brunila 1945 / Helsingin kaupunki).

1930-luvulla yleistyneitä nauhaikkunoita ei 1940-luvulla juuri toteutettu – energiansäästön ja lasipulan takia. Rappaukset olivat suosiossa pintojen epätasaisuuksien peittämiseksi, maaleista oli pulaa ja värien käyttö oli siksi julkisivuissa vähäistä, tiiltä käytettiin paljon, koska peltiä oli huonosti saatavilla (Standertskjöld 2008:84,96).

Kiinnostavia esimerkkejä 1940-luvun pula-ajan ”materiaaliromantisesta”, käsityöläisperinteestä ammentavasta arkkitehtuurista ovat ornamentillinen, Elsi Borgin, Otto Flodin ja Olavi Sortan suunnittelema, Mikael Lybeckin kadun päätyaiheena kohoava, koristerapattu ja mm. kotkareliefin (poikastaan ruokkiva kotkaemo on Mannerheimin Lastensuojeluliiton symboli) koristeltu Lastenlinna (1947) ja reliefin koristeltu, Hugo Harmian ja Woldemar Baeckmanin suunnittelema kauppakorkeakoulun päärakennus (1950, kuva 140.) lukuisine koristeellisine yksityiskohtineen. Vaikka 1940-luvun arkkitehtuurissa oli romanttisia piirteitä, olivat ne etupäässä koristeluun, eivät rakennusten muotokieleeseen liittyviä – esimerkiksi Lastenlinnan pienoismallin vaikutteet tulevat Le Corbusier’ltä (Henttonen 1995:133). Kauppakorkeakoulun rakennuksen suunnittelussa oli mukana suuri joukko muotoilijoita ja käsityöläisiä, mm. Olli Borg, Paavo Tynell, Maija Heikinheimo, Michael Schilkin, Bengt Schalin, Dora Jung, Kaj Franck, Yrjö Rosola ja Ilmari Tapiovaara. Venäläissyntyisen Schilkinin ’Kauppiaita’-reliefissä on kuvattuna eri puolilla maailmaa eläviä kauppiaita ja kaupankäynnin vertauskuvia, mm. kreikkalainen Hermes-jumala vaakoineen. Antiikin aiheet olivat Schilkinille tyypillisiä – esimerkiksi Arabian tehtaan Posliinimaalareita-reliefissä (1943) on kuvattu antiikin ajan posliinimaalareita. Kauppakorkeakoulun edustalle sijoittuvalla puistoaukiolla on myös Aimo Tukiaisen ’Liikevoitto’-veistos (1954). Kauppakorkeakoulun paikalla olivat aiemmin sijainneet vuonna 1892 rakennetut nk.

Koleraparakit, jotka tosin olivat olleet sairastupakäytön jälkeen muussa käytössä. Kauppakorkeakoulun viereen valmistui sota-ajan jälkeen vuonna 1953 myös Svenska handelshögskolan (ark. Kurt Simberg). Svenska handelshögskolanin edustalle toteutettiin myös pieni puistoaukio. Myös tämän rakennuksen suunnittelussa oli mukana tunnettuja muotoilijoita, mm. Dora Jung ja Lisa Johansson-Pape.



Kuva 140. Kauppakorkeakoulun materiaaliromanttinen päärakennus. (Miika Norppa).

4.1.6.2 Esikaupungistumisprosessin alkuaikoja

Helsingissä alkoi 1900-luvun alkupuolella, jo ennen funktionalismin aikaa, myös esikaupungistumisprosessi. Ja jo aiemmin tiiviin kaupunkirakenteen ulkopuolella oli sijainnut köyhälistön ja työväestön asumuksia: Katajanokalla 1720–1730-luvuilta hökkelikyliä ja 1800-luvun alkupuolelta 1870-luvulle turvekattoisia kalastajamökkejä (kuva 141.), 1800-luvun jälkipuoliskolla taloja Pitkäsillan pohjoispuolella (kaupungin ulkopuolella sijainneiden Hermannin alueiden ja Toukolan palstoittaminen alkoi vuonna 1883) sekä varakkaiden huvilakylä: mm. Töölönlahdella (kuva 142.), Meilahdessa ja Siltaasaassa. Tätä ennen Kaivopuistoon oli rakennettu huvila-asutusta jo vuosina 1838–1842 ja Hakasalmen huvila Töölönlahden rannalla oli valmistunut 1846.



Kuva 141. Katajanokan turvekattoiset kalastajämökit olivat varhaista esikaupunkialuetta. Rudolf Åkerblomin maalaus vuodelta 1872. (Wessman 2005:99).



Kuva 142. Linnunlaulun alueen huvilat edustivat varhaista porvarillista esikaupunkimaista pientaloasutusta. (Miika Norppa).

Vuonna 1871 palstoitettuun Meilahteen ryhdyttiin rakentamaan koristeellisia puisia kesähuviloita varakkaille perheille vuonna 1885 (Airas 1977:3). Alueella oli ollut Meilahden kartano jo 1400-luvulla (nykyiset kartanorakennukset 1840- ja 50-luvuilta) ja huviloita rakennettiin tämän kartanon maille. Osa kartanoon kuuluneista rakennuksista purettiin, osa säilyi huviloina. Myös alueen tiestöä ja istutuksia säilytettiin osana uutta huvila-aluetta. Lehtisahakoristelluissa huviloissa oli majakkahenkisiä torneja, pieniä parvekkeita, lasiverantoja ja niitä ympäröivät puutarhat huvimajoineen, rannoilla oli

uimahuoneita. Huviloissa oli nk. sveitsiläistyylin ja englantilaisen cottage-tyylin piirteitä (Airas 1977:5). Huviloita on kuvailtu myös nikkarityylisiksi ja puu-uusrenessanssiksi. Alueen uudemmissa huviloissa on jugend-aiheita. Huvilat olivat varhaisia kesämökkejä; kesämökki onkin alkujaan urbaania, säätyläistä perua, kaupunkilaisten juttu, kuten puutarhanhoito, vapaa-ajan veneily ja luontoretkely (Mäenpää 2011). Massailmiö kesämökkeilystä alkoi tulla 1950-luvulla. Osa Meilahden huviloista on jo purettu, mm. Villa Solhem 1970-luvulla. Ainakin viisi huvilaa tuhoutui tulipalossa tai purettiin 1960- ja 1970-luvuilla. Osa alueen huviloista on siirretty sinne muualta.

Kantakaupunkilaisille rakennettiin huvila-asutusta Meilahden lisäksi saaristoon Helsingin (Degerö, Itä-Jollas, Matosalmi, Stansvik, Vartiosaari, Villinki, Tullisaari) ja Espoon (Soukanniemi, Tallholma, Pentala, Suvisaaristo) edustalle höyrylaivareittien varrelle paikoin jo 1830-luvulta lähtien. Höyrylaivojen kultakausi ulottui 1860-luvulta 1910-luvulle. Vuonna 1874 valmistunut Degerön kanava nopeutti liikennettä Vuosaaren suuntaan.

1900-luvun alkuvuosikymmeninä Helsingin keskustan ja kaupungin ulkopuolelle, pääasiassa pääradan ja rantaradan varsille, perustettiin uusia huvilakaupunginosia (kuva 143.), nk. taajaväkisiä yhdyskuntia maataloustuotannosta irtautuneiden kartanoiden maille, yksityisten yhtiöiden voimin (Schulman 1990). Rautatie tai raitiotie olivat tehneet mahdolliseksi työssäkäynnin keskustassa, halvat tontit houkuttelivat ihmisiä ja puutarhanhoidon kautta oli mahdollista parantaa toimeentuloa. Ideologisesti huvilayhteisöjen taustalla vaikuttivat Ebenezer Howardin (1898/1902) ajatukset. Nykyisen Helsingin alueelta huvila-asutusta kehittyi Kulosaaren ja Marjaniemen lisäksi etenkin radanvarsille kävelyetäisyydelle asemista: Haagaan, Oulunkylään, Pukinmäkeen, Malmille, Tapanilaan ja Puistolaan. Nyky-Helsingin ulkopuolella juna-aseman ympärille rakentunut Kauniaisten kaupunki on edelleen tunnettu varakkaiden huvilakaupunkina. Myös Espoon Leppävaaraan rakennettiin huviloita. Laajamittainen esikaupunkirakentaminen sai kuitenkin Helsingissä odottaa aina 1950-luvun lopulle asti. Aikanaan esikaupungistumisen etenemisen myötä em. huvila-alueet integroituivat osaksi pääkaupunkiseudun kaupunkirakennetta. Esimerkiksi Haagassa on nähtävissä Etelä-Haagan kauppalan korttelirakenteita, vaikka suurin osa alueen puutaloista onkin korvattu kerrostaloilla. Alueella on myös joitakin 1920- ja 30-lukujen kivisiä kerrostaloja. Helsingin nykyisellä esikaupunkialueella 1930-luvun kerrostalorakentamista on myös Munkkiniemessä ja Lauttasaaressa.

Huvila-alueille valmistui myös joitakin yläluokkaisia palveluita, joista varhaisia oli Oulunkylän pensionaatti. Lauttasaaren valmistui kasino vuonna 1913 (paloi vuonna 1947). Vuonna 1915 avattiin Kulosaaren kasino. Vuonna 1912 oli Arkitekten-lehdessä (III/1912) esitelty Monte Carlon kasino. Kasinoa suunniteltiin vuonna 1913 myös Villinkiin (Hansson 1998:249). Kulosaaren valmistui vuonna 1917 myös Lars Sonckin suunnittelema hotelli. Niin ikään kantakaupungin ulkopuolelle rakennettu Munkkiniemen pensionaatti valmistui vuonna 1920.



Kuva 143. Helsingin kantakaupungin ulkopuolelle perustettiin 1900-luvun alkupuolella lukuisia huvilayhdyskuntia. Kartta vuodelta 1912. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).

1900-luvun alun huvilaihannetta levitti myös Helsinki-Hämeenlinna-rautatien läheisyyteen rakennut Tuusulanjärven taiteilijayhteisö, johon kuuluivat kirjailija Juhani Aho ja taiteilija Venny Soldan-Brofeldt (Ahola, 1897), taiteilija Eero Järnefelt (Suviranta, 1901), runoilija J. H. Erkko (Erkkola, 1902), taiteilija Pekka Halonen (Halosenniemi, 1902) ja säveltäjä Jean Sibelius (Ainola, 1904). Tuusulanjärven taiteilijat vierailivat aktiivisesti toistensa luona ja kesäisin yhteisöä laajensivat kesävieraat ja -asukkaat. Samaa luonnonrauhaan hakeutumista edusti Kirkkonummelle yhteisen kodin rakennuttanut arkkitehtikolmikko Gesellius-Lindgren-Saarinen (Hvitträsk, 1903) sekä nykyisen Espoon alueelle ateljeekotinsa rakennuttanut taiteilija Akseli Gallen-Kallela (Tarvaspää, 1913). Gallen-Kallelan ateljeen päädyt muistuttavat ulkoasultaan suomalaista keskiaikaista kirkkoa, rakennuksen torni viittaa mannereurooppalaiseen linnarakentamiseen ja loggia-aihe renessanssiarkkitehtuuriin. Säveltäjä Robert Kajanus rakennutti kotinsa Porkkalaan, Kirkkonummelle vuonna 1898.

4.1.6 Yhteenvedo kansainvälisistä kaupunkirakennustaiteellisista esikuvista Helsingin suunnittelussa 1900-luvun ensimmäisen puoliskolla

Helsingin kaupunkirakennustaiteellisissa esikuvissa (taulukko 13.) on 1900-luvun ensimmäisellä puoliskolla nähtävissä rikas vaikutteiden virta eri puolilta Eurooppaa. Katset kääntyivät suurkaupunkeihin, mutta 1900-luvun alkupuolen jugend-kausi toi myös eurooppalaisen kansanrakentamisen piirteitä Helsinkiin. Jugend-suuntauksessa yhdistyivät kansallinen ja kansainvälinen monipuolisemmin kuin koskaan aikaisemmin suomalaisessa arkkitehtuurissa. Vaikutteita saatiin 1900- ja 1910-luvuilla jonkin verran myös Euroopan ulkopuolelta, mm. Yhdysvalloista, Aasiasta ja Orientista, mutta eurooppalaiset kaupungit säilyttivät valta-asemansa vaikutteiden lähtöalueena. Muualta tulleita vaikutteita ripoteltiin lähinnä ”mausteina”. Saksa oli 1910-luvulla selvä vaikutteiden lähtöalue. Pohjoismaiden klassismi, vähäeleinen italialainen arkkitehtuuri sekä Yhdysvaltojen kaupunkien pilvenpiirtäjät olivat ihanteina 1920-luvulla. Funktionalismissa 1930-luvulla Saksan ja Ruotsin kaupungit olivat keskiössä, mutta myös Yhdysvaltojen kaupungit pysyivät suunnittelijoiden mielissä.

1900–1919	
Lundqvistin talo, 1900	Saksalaisvaikutteinen.
Uudenmaankatu 9, 1900	Venetsialaisvaikutteinen.
1900-luvun alun tiivis kaupunkirakentaminen piharakennuksineen, siipineen ja peräkäisine sisäpihoineen	Berliinin Mietskasernen-rakentaminen, Tukholma.
Pohjoisranta 10, 1900	Norja, porraskäytävät ja ranskalainen art nouveau.
Svenska Klubben, 1901	Skotlantilaisvaikutteinen.
Pohjolan talo, 1901	Henry Hobson Richardsonin suunnittelema Hartfordin Cheney House, veistokset ja Arnold Böcklinin kivinaamiot sekä Pariisin Notre Damen katedraalin gargoilit ja Cabaret du Enfer, Rooman Palazzo Zuccari.
Nylands Nation, 1901	Ferdinand Bobergin suunnittelema Tukholman sähkölaitos.
Kansallisteatteri, 1902	Yhdysvallat ja Henry Hobson Richardsonin suunnittelema Trinity Church, sisätilat ja Otto Wagner, salin muoto ja Saksa ja Kreikka, katto ja Prahan kansallisteatteri, antiikkiin ja eurooppalaiseen teatteriperinteeseen viittaavat tragedia- ja komedianaamiot, eurooppalaisperäiset kasviaiheet.
Postitoimisto, nyk. Rahamuseon talo, 1903	Theophil Hansenin arkkitehtuuri.
Aeoluksen talo, 1903	1800-luvun romanttinen linna, kuten Neuschwansteinin linna Saksassa.
Töölön asemakaava, 1906	Keskiaikaisvaikutteinen sitteläinen kaupunki, hansakaupungit, Hausmannin Pariisi, Wien, Reinhard Baumeisterin suunnitelmat, kuten Heilbronnin asemakaava.
Yliopiston kirjaston kirjavarasto, 1906	Rotunda-aihe ja Rooman Caracallan termit sekä Oxfordin The Radcliffe Camera ja Pariisin Bibliothèque Royale, eurooppalaisen tieteen historiaan viittaavat ulkoseinäveistokset, hyllyjen sijoittelu ja British Museumin Reading Room sekä Leipzigin yliopiston kirjasto, pihanpuoli ja wieniläisjugend. Panopticon-rakenne.
Kampin synagoga, 1906	Itämaiset vaikutteet.
Villa Johanna, 1906	Saksalaisvaikutteinen. Mosaiikit sekä lisko ja Antoni Gaudí.
Vilholan talo, 1907	J. M. Olbrichin Darmstadtin suunnittelema Kleines Haus Glückert sekä Otto Wagnerin suunnitteleman Wienin Steinhofin kirkon kupolin huippu.
Puutarhakaupungit, 1900-l. alusta, esim. Kulosaaren kaava 1907	Englannin puutarhakaupungit, Ebenezer Howard.
Eiran asemakaava, 1908	Camillo Sitte, Ebenezer Howard.
Havis Amanda, 1908	Pariisin Place de la Concorde suihkulähteet, Milon Venus, Sandro Botticellin Venuksen syntymä.
Kalevankatu 11 (1908) ja muut pienet sisennetyt etupihat	Esiintyy mm. August Perret'n Pariisiin suunnittelemassa talossa (1903) osoitteessa 25 bis Rue Franklin.

Wuorion talo, 1909	Paul Saintenoy'n suunnitteleman Brysselin Old England (1899) -tavaratalo, Pariisin Sa-maritaine-tavaratalon vanha osa.
Kolmiopuistot, 1900-luvun al-kupuoli	Keskiaikaiset aukiot, Rooman Piazza di Spagna, Lontoon ja Pariisin squaret, Berliinin schmuckplatzit, Washington.
Siltavuorenpenger 20 M, 1910	Japanilaistyylinen katto.
Helsingin yliopiston fysiikan laitos, Siltavuorenpenger 20 D	Ludwig Hoffmann ja Aldred Messel.
Uusi ylioppilastalo, 1910	Otto Wagnerin ja Josef Hoffmannin Wien.
Aatran talo, 1911	Katto ja Istanbul.
Helsingin pörssitalo, 1911	Lasikate ja H. P. Berlagen suunnittelema Amsterdamin pörssitalo.
Keskuskeittiötalot, 1911-	Kööpenhamina.
Keskinäinen vakuutusyhtiö Suomi ja Vakuutusyhtiö Kaleva, 1911 ja 1914	Firenzen renessanssipalatsit. Ensimmäisessä myös wieniläisvaikutteita.
Villa Ensi, 1912	Josef Hoffmanin Brysseliin suunnittelemaa Palais Adolphe Stocletia muistuttavaa wieniläisjugendia.
Kallion kirkko, 1912	Kuningas Salomonin temppele Jerusalemissa, sfinksimäinen asento ja Egypti, tornin muoto minareettimainen, muuraustekniikka ja Skotlanti. Vapaudenpatsaan jalusta.
Pitkäsilta, 1912	Anichkovin silta Pietarissa.
Kaisaniemenkadun ja Keskuskadun murtokadut, 1913 ja 1920	Patrick Geddesin kaupunkikirurgia, paroni Hausmannin Pariisi.
Katajanokan kasino, 1913	Monte Carlon kasino kuuluisa ja siten mahdollinen ihanne, ei tosin arkkitehtonisesti.
Hotelli Seurahuoneen interiööri, 1914	Hotelli Negresco Nizzassa.
Torkkelinmäki, kaava 1914, rakentaminen 1920-luku	Englannin puutarhakaupungit, mm. Hampstead Garden Suburb ja Letchworth, Camillo Sitte ja keskiaikaiset keskustat, Tukholma. Torkkelinpuistikossa Sienan keskusaukion muotoa, Montmartre-vaikutteiset portaikot.
Eiran puisto, 1915	Saksalaisbarokki.
Kansallismuseo, 1916	Torni ja Kööpenhaminan raatihuone, Venetsian San Marcon campanile ja Lontoon Big Ben, kollaasimainen arkkitehtuuri ja Vajdahunyad-linna Budapestissa.
Stockmannin tavaratalo, 1916 (kilpailu)	Wertheimin tavaratalo Berliinissä, Karstadtin tavaratalot, valopiha ja Sienan keskusaukio, lasitorni ja San Gimignano.
Meritorin alue, 1918	Rio de Janeiro.
Marmoripalatsi, 1918	Saksa, materiaalin (marmori) puolesta mm. Istanbul ja Venetsia.
Siirtolapuutarhat, 1918-	Daniel Gottlieb Moritz Schreberin ja Ernst Hauschildin ansiosta Saksasta liikkeelle lähtenyt siirtolapuutarhojen perustaminen Suomeen Tanskan ja Ruotsin kautta.
Pro Helsingfors -suunnitelma, 1918	Kuningas Avenye ja Berliini, Pariisi, Pietari ja Brysseli, raideliikenneyhteyksien linkittä-mä itsenäisten satelliitti- tai puutarhakaupunkien verkosto ja Ebenezer Howardin Social City -ajatus. Rautatieaseman siirtäminen ja Frankfurt. Erilliset teollisuusalueet ja Tony Garnier.
Rautatieasema, 1919	Pohjakaava ja Frankfurtin rautatieasema, saksalaisen Herman Billingin suunnittelema Kunsthalle Mannheim, saksalaisen J. M. Olbrichin arkkitehtuuri, Peter Behrensin AEG:n turbiinihalli, torni ja Josef Hoffmanin suunnittelema Palais Adolphe Stoclet Brysselissä, pääoven sisäänkäynti ja Louis Sullivanin Transportation Building, itäinen sisäänkäynti ja Egypti, torni lähellä Galatan tornia Istanbulissa.
1920–1929	
SOK:n pääkonttori, 1921	Linna-arkkitehtuuri, antiikkivaikutteet: Mykenen leijonat, doorilaiset pylväät ja Rooman Pantheonista muistuttava kasettikatto.
Ruotsin suurlähetystön uudistus, 1921	Tukholman kuninkaanlinna.
Armfeltintie 10:n huvila, 1922	Italia.
Arena-talo, 1923	LO-Borgenin talo Tukholmassa, Gripsholmin linna Marienfredissa.
1920-luvun ulkoportaikot	Pariisi (Montmartre).
As. Oy. Sammonkatu ja As. Oy Virkamies Etu-Töölössä, 1924	Kööpenhamina, Tukholma.

As. Oy. Hauho ja As. Oy Sture, 1924–25	Talojen päädyt ja hansakaupungit.
Loviisankadun tuberkuloosisairaala, 1924	1600-luvun barokkiarkkitehtuuri.
Puu-Käpylä, kaavoitus 1918–25, rakentaminen 1920-luvulla.	Pohjoismainen klassismi, Lontoon ympäristön puutarhakaupungit, antiikin koristeaiheet, Käpylän kirkko ja Italia.
Länsi-Käpylä, 1920-luvun alkupuolisko	Tukholman Enskede.
Helsingin krematorio, 1926	Italian architettura minore, toskanalaisvaikutteinen poppelikuja (vrt. syressikujat), Tukholman Ylösnousemuksen kappeli ja Helsingborgin krematorio.
Mäkelänkadun työväen asuintalot, 1926	Heinrich Tessenowin arkkitehtuuri.
Bio Capitol, 1926	Pompeji.
Helsingin työväenopisto, 1927	Gunnar Asplundin suunnittelema Karl Johansskolan Göteborgissa.
Asunto Oy Vilhonvuori, 1927	Korotettu piha ja Italian Gubbion Piazza Grande.
Franzéninkatu 20, 1928	Barokkivaikutteinen.
Polyteknikummin laajennus, 1928	Tukholman kuninkaanlinna.
Yrjönkadun uimahalli, 1928	Tukholman Centralbadet.
Elannon pääkonttori, 1928	Hollantilainen arkkitehtuuri, Tukholman kaupungintalo.
Kristuskirkon, 1928	Tukholman kaupungintalo.
Taidehalli, 1928	Liljevalchin taidehalli.
Tähtitorninkatu 8, 1928	Villa Gamberaia Firenzen ulkopuolella.
Arkadiankatu 33:n (1928) kulma ja Albertinkadun ja Uudenmaankadun kulmarakennuksen (1931) pyöristetyt kulmat	Louis Sullivanin suunnittelema Carson, Pirie, Scott and Company Building Chicagossa.
Kaisaniemen puiston Joutsenlammen tilalle rakennettu betoninen allas, 1928	Mahdollisesti Washington D. C.:n Lincoln Memorial Reflecting Pool (suun. Henry Bacon, 1922–23).
Kaisaniemenkadun ympäristö, 1920-luku	Saksalainen tiiliekspressionismi.
Kolmen rakennuksen sommitelma portaikkoineen Kaivopuistossa, 1928	Rooman Piazza del Campidoglio.
Kone- ja Siltaosakeyhtiön työväenasuntokortteli 555, 1917–29	Suurpihakortteli: Tukholma, Göteborg (Maaherrantalokorttelit), Kööpenhamina, Berliini, Wien, Pariisin Place des Vosges. H. P. Berlagen Plan Zuid Amsterdamiin.
Minerva-koulu ja Olaus Petrikirkko, 1929 ja 1932	Italialaiset vaikutteet.
1930–1949	
Liittopankin rakennus, Helsingin Suomalainen Säästöpankki, Fazerin liikepalatsi, 1929, 1930 ja 1931	Yhdysvaltojen liikerakennus- ja pilvenpiirtäjäarkkitehtuuri. Liittopankin eurooppalaisena esikuvana H. P. Berlagen suunnittelema Holland house Lontoossa ja yhdysvaltalaisena esikuvana Louis Sullivanin suunnittelema Wainwright Building St. Louisissa.
Paavalinkirkko, 1930	Italian architettura minore, Pienzan Piazza Pion aukion torni, Tukholman kaupungintalo, kierrepylväät ja Vatikaanin Pietarinkirkko.
Töölön kirkko, 1930	Avoin kellohuone sekä Palladio ja Arlesin Les Saintes-Maries de-la-Mer, kellotorni ja Pisan katedraalin kellotorni.
Kaupungintalokorttelien yhdysilta Sofiankadulla (pur.), 1930-luvun alku.	Venetsian nk. Huokausten silta.
Eduskuntatalo, 1931	Klassismi ja temppelemäinen sijainti mäellä ja antiikin Kreikka, rotunda ja Rooman Pantheon sekä keskiaikaiset italialaiset kirkot, korinttilaisvaikutteiset pylväät ja Rooma, sivupaviljongit ja egyptiläisten hautatemppelien sisäänkäyntirakennukset, ruokasalin seinäreliiefit egyptistisiä, poikittaiset palkkikatot ja Egypti, katto ja Tukholman kaupunginkirjasto, Tukholman kaupungintalon interiöörit, Kööpenhaminan poliisitalo, Berliinin Altes

	Museum, Berliinin valtiopäivätalo, Tukholman barokkiklassistinen kuninkaanlinna, utopistit Etienne-Louis Boullée ja Claude-Nicolas Ledoux, puolipyöreä istuntosali ja antiikin teatterit – myös nk. ranskalainen malli, marmoriportaikot ja Pariisin oopperatalo, Ludwig Mies van der Rohen Barcelonan paviljonki, hallituksen kokoushuoneen tuolit kreikkalais- ja roomalaisvaikutteisia, interiöörit ja alun perin ranskalaisperäinen art deco, koristelun kasvi- ja eläinaiheet kansainvälisiä, yleisöaulan kupolikattoinen pyöreä pylväshalli ja Gunnar Asplundin Skogskapellet Tukholmassa, Tukholman konserttitalo, Assisin luostari Italiassa, Eteishallin kulkuaukko ja Mykenen leijonaportti.
Funkisarkkitehtuuri yleensä, 1930-luku.	Saksalainen Bauhausin taide- ja arkkitehtuurikoulu, Le Corbusier'n arkkitehtuuri ja ruotsalaiset funkis-arkkitehdit.
Hotelli Torni, 1931	Yhdysvaltojen pilvenpiirtäjät, esim. New Yorkin Empire State Building, interiöörien art deco -vaikutteet (alun perin ranskalainen suuntaus – myös mm. Välskärinkatu ja Elokuvateatteri Orion).
OTK:n pääkonttori, 1933	Eric Mendelsohnin Warenhaus Shocken Stuttgartissa, Trierin Porta Negra.
Mikael Agricolan kirkko, 1935	Katon piikki ja Pietarin kirkot, New Yorkin Chrysler Building.
Tilkan sotilassairaala, 1936	Eric Mendelsohnin Warenhuis Shocken Stuttgartissa, Trierin Porta Negra.
Lasipalatsi, 1936	Gunnar Asplundin suunnittelemat rakennukset Stockholmsutställningenissä vuonna 1930, Hollannin Heerlenin Glaspaleis, Saksan siedlungit sekä Hollannin Kiefhoek, Van Nellen tehdas, Zonnestraalin parantola, Ranska, Le Corbusier ja André Lucrat.
Olympiastadion, 1936	Torni ja Firenzen Giovanni Berta Stadionin torni, stadionia kiertävät avoimet kylmät tilat ja Rooman Colosseum. Tornin alaosa ja Trierin Porta Negra. Ateenan Panathenaic Stadium.
Yliopiston päärakennuksen laajennusosan interiööri, 1937	Tukholman kaupungintalon Rådskorridoren
Helsinginkadun ja Hämeentien kulman kerrostalon sijainti, 1937	Flatiron Building Fifth Avenuen ja Broadwayn kulmassa tai One Times Square 7th Avenuen ja Broadwayn kulmassa New Yorkissa.
Vuorimiehenkadun ja Muukalaiskadun kulmatalon korotus, 1937	New Yorkin Flatiron Building.
Postitalo, 1938	Saksalaisia vaikutteita, mm. Berliinin Detlev-Rohvedder-Haus ja Tempelhofin lentoasema (ark. Ernst Sagebiel, rak. 1935–1936 ja 1936–1941).
Olympiakylä, 1938–40	Saksan siedlungit, Tukholman Blidah ja Hammarbyhöjden.
Töölön funkis, 1930-luku	Tukholman Gärdet, Tessinparken ja Norrmälärstrand, Hampurin funktionalismi.
Ruoholahden oikeustalo, 1940	Sienipilarit Robert Maillart- (Giesshübel Warehouse, 1910) tai Frank Lloyd Wright (Johnson Wax Building, 1936–39) -vaikutteiset.
Bensowin talo, 1940	Lasibetonikupoli ja Istanbulin hamamit.
Ruskeasuo, 1941, 1945	Talojen sovittaminen maastonmuotoihin ja Tukholman Gubbängen, tähtitalot ja Tukholman Gröndal. Ajatus puistomaiseen ympäristöön sijoittuvista tornitaloista ja Le Corbusier.
Lastenlinna, 1948	Trierin Porta Negra. Lastenlinnan pienoismallin vaikutteet tulivat Le Corbusier'ltä.

Taulukko 13. Helsingiläisten rakennusten, julkisten taideteosten, kaava- ja kaupunki uudistushankkeiden ym. kansainvälisiä edeltäjiä ja esikuvia 1900-luvun ensimmäisellä puoliskolla. Taulukon tietojen lähdeviitteet on luettavuuden vuoksi sijoitettu tekstiosioihin.

4.2 Liikennejärjestelmän kehittymisestä

Helsingin liikennejärjestelmän osalta Helsingin nykyinen rautatieasema valmistui vuonna 1919, jonka verran ensimmäisen maailmansodan aiheuttamien taloudellisten vaikeuksien viivästyttämänä. Eurooppalaisittain ratapihaa ympäröivä rakennus oli U:n muotoinen, mutta ratapihan lasikatetta ei kuitenkaan vielä tässä vaiheessa rakennettu. Pistoraiteita vedettiin 1900-luvun alkupuoliskolla itäisessä kantakaupungissa mm. Hakaniementorille vuonna 1901 (polttopuun kuljettaminen), useisiin teollisuuslaitoksiin Sörnäisten rantatien varrella (Verkkosaaren saha, Kone ja Siltarakennus Oy,

Andsténin kaakelitehdas 1912 (myöh. OTK:n kortteli)), Vallilan tavara-asemalle nyk. Junatien varrella 1914, Helsingin sähkölaitokselle 1919, Harjun ruumishuoneelle 1923, teurastamolle 1932 jne. ja vielä myöhemmin (1933) mm. Arabian tehtaille.

Useita uusia juna-asemia avattiin, nyky-Helsingin osalta Pitäjänmäki 1904, Huopalahti 1906/1920, Tapanila 1907, Käpylä ja Puistola 1910, Espoon osalta Kilo 1902, Leppävaara 1903, Espoo 1903, Kauklahti 1903, Tuomarila 1931 ja Mäkkylä 1940. Kauniaisten asema avautui vuonna 1904. Nykyisen Vantaan osalta avautui Hiekkaharjun asema vuonna 1931.

Myös kaupungin sisäistä joukkoliikennejärjestelmää laajennettiin. Töölön ja Vallilan raitiovaunuhallien ensimmäiset kiviset hallirakennukset valmistuivat vuosina 1900 (Waldemar Aspelin / Selim A. Lindqvist) ja 1914 (Selim A. Lindqvist). Ensimmäiset kaksiraiteiset raitiolinjat otettiin käyttöön vuosina 1908–1909 ja uudet kiskot rakennettiin samalla Eiraan ja Punavuoreen (Tolmunen 2016:128). Kaupungin ostettua Helsingin Omnibus Osakeyhtiön, raitiotiekiskoja jatkettiin vuosina 1913–1914 Toiselta linjalta Alppilaan ja Kurvista Sturenkadulle Vallilaan (Tolmunen 2016:128). Raitioliikenne laajeni Helsingin keskustasta kaupungin mukana myös esikaupunkialueille (Kulosaari, Lauttasaari, Munkkiniemi ja Haaga v. 1914) 1910-luvulla. Paikallisjuna- ja raitiovaunuliikenteellä olikin tärkeä merkitys esikaupungistumisprosessissa (Tukkimäki 2009:114). Kulosaaren ja Lauttasaaren raitiovaunut kuljettiin aluksi lautoilla. Lauttasaaren hevosraitiotielinjaa (1913–1917) ei koskaan sähköistetty. Kulosaaren raitiotie (per. 1910) sähköistettiin sillan rakentamisen myötä vuonna 1919, mutta linja lakkautettiin vuonna 1951, myöhemmin sen on korvannut metro. Kolmosen linja valmistui vuonna 1922, Töölöön raitiotieyhteys rakennettiin vuonna 1924, Käpylään vuonna 1925, Arabiaan vuonna 1926 ja Pasilaan vuonna 1928. 1920-luku onkin usein nähty raitiotieliikenteen kultakautena. Raitiotieverkko oli 1900-luvulla laajimmillaan 1930-luvulla.

Autojen vuokraus ja kauppa alkoi Suomessa vuosina 1905–1906. Taksiliikenteen historia ulottuu Helsingissä vuoteen 1906 – vielä tuolloin liikenne tosin oli hevosvetoista. Polttoaineen jakelupisteitä ryhdyttiin perustamaan 1920-luvun alussa. 1920-luvulla Helsinkiin tulivat myös liikennevalojen edeltäjät, liikennemajakat.

Säännöllinen linja-autoliikenne alkoi Suomessa yksityisestä aloitteesta 1920-luvulla – sitä tosin oli kokeiltu Helsingissä jo vuosina 1907 ja 1910 (Kuusanmäki 1992:202), mutta toiminta ei aluksi osoittautunut kannattavaksi. Bussit olivat hitaita, teitä ei ollut ja/tai ne olivat huonokuntoisia. Bussiliikenteen yhteydet alkoivat monipuolistua ja kilpailu eri yhtiöiden välillä voimistua 1920-luvulla. Bussit kilpailivat asiakkaista myös junaliikenteen kanssa. Bussien vuorovälit kuitenkin säilyivät vielä pitkään harvoina. Helsingin keskustan sisäisessä liikenteessä bussiliikenne tuli vuonna 1928 ylikuormitettujen raitiovaunujen rinnalle yksityisen Oy Omnibus Ab:n toimesta. Helsingin maalaiskunnassa yleistyivät 1930-luvulla bussiyhtiöt – vuosikymmenen jälkipuolella liittoutumisia nähtiin erityisesti julkisen bussiyhtiön toiminnan takia. (Tolmunen 2016:144,206–217,222,238). Helsinki sai linja-autoaseman vuonna 1931 – aseman malli saatiin Viipurista (Mäkinen 2016:70). HKL:n (per. 1945) edeltäjä, Helsingin Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiö käynnisti linja-autoliikenteen Helsingissä vuonna 1936 ja alkoi pian tämän jälkeen ostamaan yhtiöitä ja laajentamaan toimintaansa keskustalueen ulkopuolelle. Vuonna 1937 bussilinjat saivat numerot. (Tolmunen 2016:236–237). Vuonna 1945 Helsingin Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiön nimi muuttui Helsingin Kaupungin Liikennelaitokseksi. Sodan aikana ja sodan jälkeen busseista oli pulaa: busseja oli käytetty ja tuhoutunut runsaasti sodassa ja uusien ostamiseen tai tuottamiseen ei sotakorvausten takia ollut varaa. Sota-aikana myös bensiniä oli säännöstelty. (Tolmunen 2016:244, 250).

Hakaniemen ja Kruununhaan yhdistävä, aiemman puusillan korvannut kivirakenteinen, Runar Eklundin suunnittelema, ilmeisesti Pietarin Anichkovin sillan inspiroima Pitkäsilta valmistui vuonna 1912.

Itäinen ja Läntinen Viertotie uusittiin vuosina 1917–23. Helsingin katujen mukulakivipintoja vaihdettiin nupukiveksi ja asfaltin käyttö alkoi (Tolmunen 2016:225). Kuitenkin esimerkiksi Hämeentien nupukivet saivat asfalttipinnan vasta vuonna 1963. Yhteydet Helsingin keskustaan maanteitse lännestä käsin paranivat Lauttasaaren ristikkosillan valmistuttua vuonna 1935 (pur. 1968). Kulosaareen oli rakennettu puinen silta vuonna 1919. Siltaa suunniteltiin vuonna 1923 myös Suomenlinnaan (Arkitekhti 4/1932:49–55), mutta hanke ei toteutunut, vaikka aihe oli esillä vielä 1980-luvullakin – huoltotunneli valmistui vuonna 1980. Siltaa Katajanokalta Korkeasaareen ehdotettiin 1930-luvulla (Arkitekhti 11/1932:165), mutta sitäkään ei rakennettu. Tuusulantie ja uusi Turuntie Vihtiin asti valmistuivat vuonna 1934. Porvoontien, Vihdintien ja Jorvaksentien (nyk. Länsiväylä) rakentaminen aloitettiin 1930-luvulla (Tukkimäki 2009:121). Porvoontie valmistui vuonna 1934, Jorvaksentie vuonna 1937 ja se asfaltoitiin Kivenlahteen saakka vuonna 1938. Esimerkit tierakentamiseen saatiin mm. Saksan autobahneista, Italian autostradoista ja Yhdysvaltojen highwayseista. Italialaisen moottoritie-suunnittelun pioneerin Piero Puricellin ajatuksia oli julkaistu suomeksi vuonna 1929 ja Suomesta vierailtiin myös natsien järjestämässä Münchenin tiekongressissa vuonna 1934 (Lampinen 2015:204). Nykyistä Mannerheimintietä jatkettiin 1930-luvulla Ruskeasuolla. Liikennemerkki ja suojatiet yleistyivät 1930-luvulla henkilöauto- ja bussiliikenteen lisääntymisen myötä.

Finnairin edeltäjä Aero aloitti lentoliikenteen vuonna 1924, Tallinnaan ja Tukholmaan suuntautunutta vesitasoliikennettä palvellut väliaikainen lentoasema sijaitsi Katajanokan rannassa ja oli käytössä vuoteen 1936 asti. Vanhankaupunginlahdella oli ollut vuosina 1915–18 sotilaallisia tarkoituksia palvellut vesilentokenttä, nk. Hermannin lentoasema. Helsingin edustan saarilla (Suomenlinna, Santahamina) toimi vuosina 1921–28 Ilmailuvoimien Lentokonetehtas (myöh. Valtion lentokonetehtas) – lentokoneiden rakentamiseen oli haettu oppia Ranskasta. Kellosaaren rannassa Ruoholahdessa oli myös lentoliikennettä vuodesta 1929 (Kellosaaren hangaari), kun saari oli kytketty mantereeseen vuoden 1928 jälkeen. Kellosaareen suunniteltiin myös varsinaista lentoasemarakennusta (ark. Gunnar Taucher, 1931), mutta sitä ei toteutettu ja Malmin lentoasema valmistui vuonna 1936. Samana vuonna Malmilta alkoi kansainvälinen lentoliikenne Helsingistä Turun kautta Tukholmaan. Malmin lentoaseman valmistuminen kytki Helsingin vahvemmin ilmateitse Eurooppaan myös talvisin, jolloin vesitasolla laskeutuminen on jäiden takia vaikeaa – tosin pienet lentokoneet laskeutuivat myös jälle: suksilla. Vuonna 1930 Helsingissä vieraili ilmalaiva.

Ensimmäinen maailmansota heikensi Helsingin kauppalaivastoa (Lento 1955:468). Länsisatama laajeni huomattavasti 1910–40-luvuilla (rak. alkoi 1913) merentäytöillä (kuva 144.): Jätkäsaaren alue 1910–20-luvuilla (Jätkäsaari, Hietasaari, Saukko ja Saukonkari), Munkkisaari 1920- ja 30-luvuilla, Hernesaari 1930- ja 40-luvuilla (rak. alkoi 1935). Samalla edellä mainitut saaret kytkettiin mantereeseen. Jätkäsaari oli ollut meripelastajien käytössä, huvilasaarena ja saarella oli sijainnut uimala, Hietasaari ja Saukko olivat huviretkisaaria, kalastajien tukikohtia sekä myöhemmin teollisuusaaria. Länsisatamaan rakennettiin uusia laitureita, syvä satama-allas, makasiineja ja nostureita. Öljysatama siirrettiin paloturvallisuussyistä Sörnäisistä, minne se oli sijoittunut vuonna 1889, Herttoniemeeseen 1940-luvulla (rakentaminen alkoi v. 1935, mutta valmistui sodan takia vasta v. 1946) ja se varustettiin raideyhteydellä (Tukkimäki 2009:117, 126). Sekä Länsisatama että Sörnäisten satama-alue laajentui moneen otteeseen merentäytöillä vielä myöhemminkin 1900-luvun aikana. Satama-alueisiin integroitiin ajan kuluessa useita saaria. Helsingin rantojen muoto onkin muuttunut huomattavasti viimeisten 175 vuoden aikana (ks. Tiitola 2000:90). Merentäytöistä huolimatta kantakaupungin rannoilla on vielä rantakallioalueita Meilahdessa, Hietaniemessä, Lapinlahdessa, Eiran ja Kaivopuiston edustalla sekä ennen kaikkea Helsingin edustan saarilla.



Kuva 144. Ilmakuvasta vuodelta 1943 nähdään, kuinka merentäyttöjä on jo tehty niin Salmisaaren, Ruoholahden, Jätkäsaaren kuin Hernesaaren alueella. (Helsinki Region Infoshare).

Seuraavassa taulukossa (taulukko 14.) on lueteltu Helsingin liikennejärjestelmän kehittymisen kannalta keskeisiä hankkeita vuosina 1900–1944.

Liikennehanke	Vuosi
Sähköraitiovaunut	1900
Töölön raitiovaunuhallit	1900
Junaraide Hakaniemen torille	1901
Rantarata	1903
Nyky-Helsingin asemista Pitäjänmäki, Huopalahti, Tapanila, Käpylä ja Puistola avautuvat	1904, 1906, 1907, 1910, 1910
Autojen vuokraus ja kauppa alkaa	1905–1906
Hevostaksit	1906
Linja-autoliikenteen kokeileminen Helsingissä	1907, 1910
Ensimmäiset kaksiraiteiset raitiotiet	1908–1909
Raitiotiet Eiraan ja Punavuoreen	1909
Kulosaaren raitiotie	1910
Päätös Länsisataman perustamisesta	1911
Puusillan korvannut Pitkäsilta	1912
Sivuraide Andsténin kaakelitehtaalle	1912
Lauttasaaren hevostaitotie	1913
Länsisatama laajenee merentäytöin Jätkäsaarella	1913–1920-luku
Raitiotiet Toiselta Linjalta Alppilaan ja Kurvista Sturenkadulle Vallilaan	1913–1914
Haagan raitiotie	1914
Vallilan raitiovaunuhallit	1914
Junaradan sivuraide Vallilan tavara-asemalle	1914
Munkkiniemen raitiotie	1915
Hermannin lentoasema	1915
Itäisen ja Läntisen Viertotien uusiminen	1917–1923
Helsingin uusi rautatieasema	1919
Kulosaaren puusilta	1919
Junaradan sivuraide Helsingin sähkölaitokselle	1919
Säännöllinen linja-autoliikenne	1920-luku
Polttoaineen jakelupisteet ja liikennemajakat	1920-luku
Länsisatama laajenee merentäytöin Munkkisaarella	1920- ja 1930-luvut
Kolmosen raitiolinja	1922
Junaradan sivuraide Harjun ruumishuoneelle	1923
Töölön raitiotie	1924
Aeron lentoliikenteen alkaminen Katajanokalla	1926
Käpylän raitiotie	1925
Arabian raitiotie	1926
Pasilan raitiotie	1928
Kellosaaren hangaari	1929
Liikennemerkkien ja suojateiden lisääntyminen	1930-luku
Ilmalaiva vierailee Helsingissä	1930
Helsingin linja-autoasema	1931
Junaradan sivuraide teurastamolle	1932
Junaradan sivuraide Arabian tehtaille	1933
Porvoontie	1934
Uusi Turuntie Vihtiin asti	1934
Tuusulantie	1934
Lauttasaaren ristikkosilta	1935
Länsisatama laajenee merentäytöillä Hernesaarella	1935–1940-luku
Öljysataman siirtäminen Sörnäisistä Herttoniemeeseen	1935–1946
Helsingin Raitiotie- ja Omnibusosakeyhtiö (HKL:n edeltäjä) aloittaa bussiliikenteen Helsingissä	1936
Malmin lentoasema avautuu	1936
Jorvaksentie (nyk. Länsiväylä), asfaltoituna Kivenlahteen saakka	1937, 1938

Taulukko 14. Liikennejärjestelmän kehittyminen teollisessa Helsingissä vuosina 1900–1944.

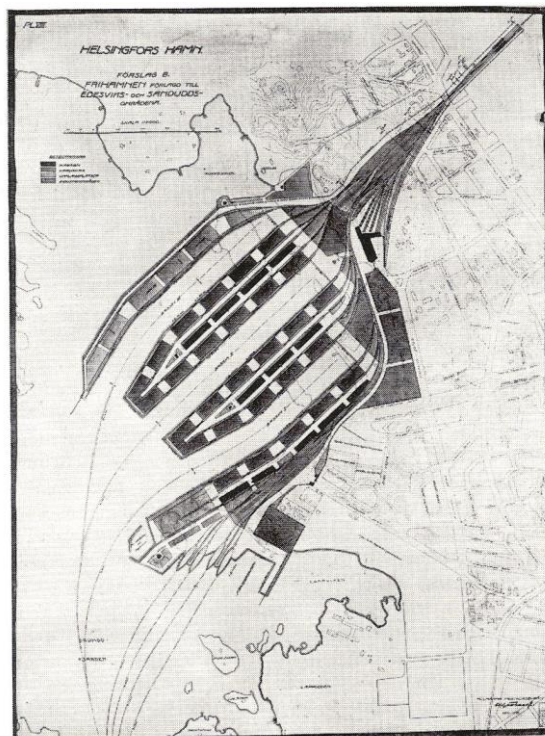
4.3 Virkistysmahdollisuuksien kehittymisestä

Kantakaupungin liikuntamahdollisuuksien osalta Eläintarhan kenttä valmistui 1910-luvulla – ollen samalla yksi lähialueelle olympialaisten myötä rakennettavan urheilukeskittymän siemenistä. Eläintarhan alueelle oli ehdotettu urheilukenttää jo vuonna 1897 ja siellä oli ollut velodromi vuosina 1897–1903 vuonna 1894 myönnetyllä luvalla, hyppymäki vuodesta 1904 (Liski et al. 2013:30, 32, 39) sekä hippodromi vuodesta 1910. Eläintarhan kentän suunnitelman laativat Svante ja Paul Olsson vuonna 1914. Eläintarhan kentän paviljonki valmistui vuonna 1914 (ark. Karl Hård af Segerstadt). Eläintarhan kentällä järjestettiin yleisurheilun ensimmäinen Suomi-Ruotsi maaottelu vuonna 1925. Yksityisenä hankkeena rakennettu Töölön Pallokenttä avattiin vuonna 1915 ja vaikutti sitä reunustavan kadun nimeämiseksi Urheilukaduksi vuonna 1928. Urheilutoimintojen sijoittumista Pallokentän ympäristöön edelsi Svante Olssonin laatima suunnitelma Eläintarhan urheilupuistoksi – siinä urheilukenttien sommitelma oli aksiaalinen, Saksan Volkspärkeihin viitaten (ks. Häyrynen 1994:176). Tätä ennen urheilukenttiä oli Helsingissä mm. Kaisaniemessä. Varsin varhainen oli myös Johannekseen kenttä. Eläintarhanajoja ajettiin Eläintarhan alueella vuosina 1932–1963, usein äitienpäivänä. Tapahtuman esikuvina olivat Tukholman Solvallon raviradan ajot (1931) sekä mahdollisesti myös Monacon Grand Prix (1929-). Ajojen järjestäminen lopetettiin kuolemaan johtaneen onnettomuuteen jälkeen. Vantaalle rakennettiin korvaava Keimolan moottorirata vuonna 1966, mutta se ei syrjäisen sijaintinsa takia onnistunut vetämään yhtä suurta yleisöä. Sörnäisten rantatiellä järjestettiin kuitenkin vielä vuosina 1995–1997 Helsinki Thunder -nimistä autokilpailua.

Helsingin ensimmäiset viisi leikkipuistoa avattiin vuonna 1913, vuonna 2014 niitä oli 66 kappaletta ja leikkipaikkoja 270. Leikkipuistoruokailu alkoi sotien aikaan vuonna 1942. Lisähuomiota urheilukenttien rakentamiseen alettiin kiinnittää vuonna 1919 – kaksikymmentä vuotta myöhemmin Helsingissä oli kymmeniä urheilukenttiä (Clark 2009:341). Kunnallinen urheilulautakunta oli perustettu vuonna 1919. Kiinnostus urheilun edistämiseen kumpusi mm. suomalaisten urheilijoiden olympiamenestyksestä: esimerkiksi vuoden 1912 kesäolympialaisissa Suomi sijoittui mitalitilastossa neljänneksi, saaden 26 olympiamitalia, joista yhdeksän oli kultaisia. Tuolloin Suomi tosin kilpaili vielä Venäjän lipun alla. Myös Antwerpenissa 1920 Suomi oli mitalitilastossa neljäs (15 kultamitalia), Pariisissa 1924 toinen (14 kultamitalia) ja Amsterdamissa 1928 kolmas (8 kultamitalia). Menestyksikkäin suomalaisurheilija oli Paavo Nurmi – Wäinö Aaltonen veisti hänestä patsaan vuonna 1925. Stadionin rakentamishankkeen tavoite oli Suomen voittojen vakiinnuttaminen olympialaisissa ja mahdollisten olympialaisten järjestäminen Helsingissä. Oy Stadion Ab perustettiin vuonna 1920 ja Stadion-säätiö vuonna 1927. Stadion valmistui vuonna 1938, Paavo Nurmen patsas (Wäinö Aaltonen, 1925) sijoitettiin sen edustalle. Olympiarakentaminen paransi myös kaupunkilaisten liikuntamahdollisuuksia. Helsingissä järjestettiin uuden infrastruktuurin myötä myös TUL:in liittojuhlia ja SVUL:in Suomen Suurkisoja useana vuotena.

Helsingin ensimmäinen talviuintiseura perustettiin vuonna 1924, vuonna 2013 talviuintipaikkoja oli pääkaupunkiseudulla 24 kappaletta. Väinö Vähäkallion suunnittelema Yrjönkadun yksityisrahoitteinen uimahalli valmistui vuonna 1928 – vaikutteena oli mahdollisesti Tukholman vuonna 1904 valmistunut Centralbadet (Niskanen 2005). Arkkitehti Rafael Blomstedt oli opintoihin liittyneessä työssään esittänyt Helsinkiin – Kaivopuistonrantaan – uimahallia jo vuonna 1907. Alun perin sattuman – sementtitehtaan hiekkavaraston aidan romahtamisen – seurauksena syntynyt Hietaniemen uimaranta avattiin vuonna 1929 (Brunila 1962:30). Gunnar Taucherin Hietaniemeen suunnittelemat väliaikaiseksi tarkoitettut pukeutumis- ym. rakennukset valmistuivat vuosina 1929–1930 – alueelle Taucherin Saksan opintomatkan tuliaisena suunniteltu, Wannseen uimalaa muistuttanut pysyväksi tarkoitettu ravintolarakennus jäi toteuttamatta (Mäkinen 2016:92–93). Uimarannan ja sitä ympäröivän puiston kaavoitti Birger Brunila. Hietaniemeen oli vielä ennen ensimmäistä maailmansotaa suunniteltu teol-

lisuusaluetta ja ruotsalaisen majuri Helge Gustaf Thorulfin vuoden 1919 satamasuunnitelmassa satamaa (Meurman 1969; Hakkarainen & Putkonen 1995:52). Thorulf ehdotti (teollista) satamaa myös Vanhankaupunginlahden pohjukkaan (kuva 145.) – lahti oli ollut satamakeskusteluissa esillä jo vuonna 1916 (Impola 1981:26). Birger Brunila ei hyväksynyt Thorulfin ehdottamia hankkeita (Virkkala 1982:50). Osa Thorulfin ehdotuksista kuitenkin toteutui ideatasolla (ks. Impola 1981:27). Laajoja satamaehdotuksia oli kuitenkin jo Eliel Saarisen Pro Helsingfors -suunnitelmassa (1918).



Kuva 145. Helge Gustaf Thorulfin ehdotus satamaksi Taivallahteen osoittaa kuinka Helsingin ranta-alueita katsottiin 1910-luvun lopulla virkistykseen sijaan voitavan kehittää teollisuuden ja logistiikan tarpeet edellä. (Brunila 1962:27).

Uimahallien tarvetta synnytti Helsingin merenrantojen huono vedenlaatu. Jätevedenpuhdistamoja rakennettiin lisää 1930-luvulla, mm. Kyläsaareen ja Töölön Rajasaareen (Juuti et al. 2010). Kyläsaari, jossa oli tätä ennen ollut työväestön ajanviettopaikka, kytkettiin täyttömaalla mantereeseen. Rajasaarta ei jätevedenpuhdistamon rakentamisen yhteydessä kytketty mantereeseen kuin kannaksella, mutta tässä yhteydessä katosivat paikalla sijainneet Humalluodot (Tikkanen 1999). Rajasaaren vedenpuhdistuslaitos toimi 1970-luvun lopulle asti ja Kyläsaari 1990-luvulle. Kyläsaari tuli 2010-luvulla asuntorakentamisen kohteeksi, Rajasaari oli vielä 2010-luvun alussa veneensäilytys- ja koira- puistokäytössä.

1900-luvun alussa uimalaitoksia oli ollut Helsingissä ainakin kymmenen, varhaisin niistä sijaitsi Kai-vopuistossa – työväestölle oli ryhdytty rakentamaan kunnallisia uimalaitoksia 1860- ja 1870-luvuilla. Moni laitoksista suljettiin 1900-luvun alkuun mennessä (Gorbatow 2007:12). Syynä oli mm. puut-teellisesta vedenpuhdistuksesta johtunut Helsingin rantavesien huono laatu ja kylpyhuoneiden yleis-tyminen. Kaupungin rantavesistöjen tilan heikentymisen pysäyttämiseksi Helsingin ensimmäinen jä-tevedenpuhdistamo tosin avattiin Alppilassa vuonna 1910 ja toinen Töölön Savilassa vuonna 1915 (Juuti et al. 2010). Alppilan puhdistamon esikuvat olivat Tanskassa (Liski et al. 2013:50). Nämä toi-mivat 1950-luvun lopulle ja 1930-luvun puoliväliin. Savilan pumppuaseman rakennus ja pumppuase-

man punainen vartiointitupa ovat yhä olemassa. Kuninkaankartanonsaaren pikasuodatinlaitos valmistui vuonna 1909, suodatinjärjestelmän toimitti yhdysvaltalainen yhtiö (Hakkarainen & Putkonen 1995:74).

Eiran edustalla sijainnut, kauppias Julius Tallbergin rakennuttama suurikokoinen Ursinin uimalaitos (per. 1887, kuva 146.) purettiin vuonna 1934. Siitä muistuttaa muistolaatta (1967) Ursinin kallioilla lähellä Merenkulkijoiden ja mereen menehtyneiden muistomerkkiä (1968). Uunisaareen avattiin Ursinin uimalaitoksen korvannut uimalaitos samana vuonna 1934, rakennuksia (rak. 1932–1936) suunnitteli Hugo Harmia. Töölön Humallahden uimalaitos toimi 1800-luvun lopulta vuoteen 1959. Siitä on säilynyt Humallahden kalliolla betonirakenteita. Muita laitoksia oli Ruoholahdessa, Munkkisaaressalmessa, Kaivopuistossa, Katajanokalla, Siltavuorenrannassa, Haapaniemessä, Kyläsaarella ja Korkeasaarella. Vuonna 2018 perinteisiä uimalaitoksia ei Helsingissä oikeastaan ollut, mutta virallisia uimarantoja oli 36 kappaletta. Seurasaaren aidattu ja miesten ja naisten puoliskoihin jaettu uimaranta lienee lähimpänä Helsingin uimalaitosten perinnettä. Yksityisinä hankkeina Helsinkiin tosin nousi 2010-luvulla useita rantasaunoja uintimahdollisuuksineen.



Kuva 146. Uimalaitos Ursinin kallioilla Eiran edustalla vuonna 1908. (I. K. Inha).

Helsingin ensimmäinen keilahalli avautui vuonna 1924 – Helsingin vanhin toiminnassa oleva keilahalli on Ruusulan keilahalli vuodelta 1941. Kaivopuistossa, Arkadia-teatterissa ja Kaisaniemen puistossa tosin oli toiminut keilaratoja jo 1800-luvulla (Kaivopuiston keilarata...2011). Helsingin ensimmäinen rullaluistelurata avautui 1910-luvulla. Talviurheilun osalta Helsingin Alppilaan rakennettiin Suomen ensimmäinen hyppyrimäki vuonna 1905 – kantakaupungissa on ollut pieniä hyppyrimäkiä myös Kaivopuistossa, Katajanokalla, Kruununhaassa, Kalliolla, Sörnäisissä, Töölössä, Kumpulassa, Vallilassa, Käpylässä, Laaksossa, Meilahdessa ja Korkeasaarella. Myös esikaupunkialueella hyppyrimäkiä on ollut useita. Rakenteeltaan usein varsin heiveröisiä mäkiä ei ole säilytetty, vaan niitä on purettu kunnon rapistuessa ja käytön vähentyessä. Herttoniemessä on edelleen hyppyrimäki, mutta sitäkin suunniteltiin vuonna 2017 suljettavaksi. Kaikkiaan pysyviä tai väliaikaisia hyppyrimäkiä on Helsingissä ollut lähes kolmekymmentä (Stadin hyddat 2014).

Seuraavassa taulukossa (taulukko 15.) on lueteltu Helsingin urheilumahdollisuuksien ja -tarjonnan kehittymisen kannalta keskeisiä hankkeita vuosina 1900–1944.

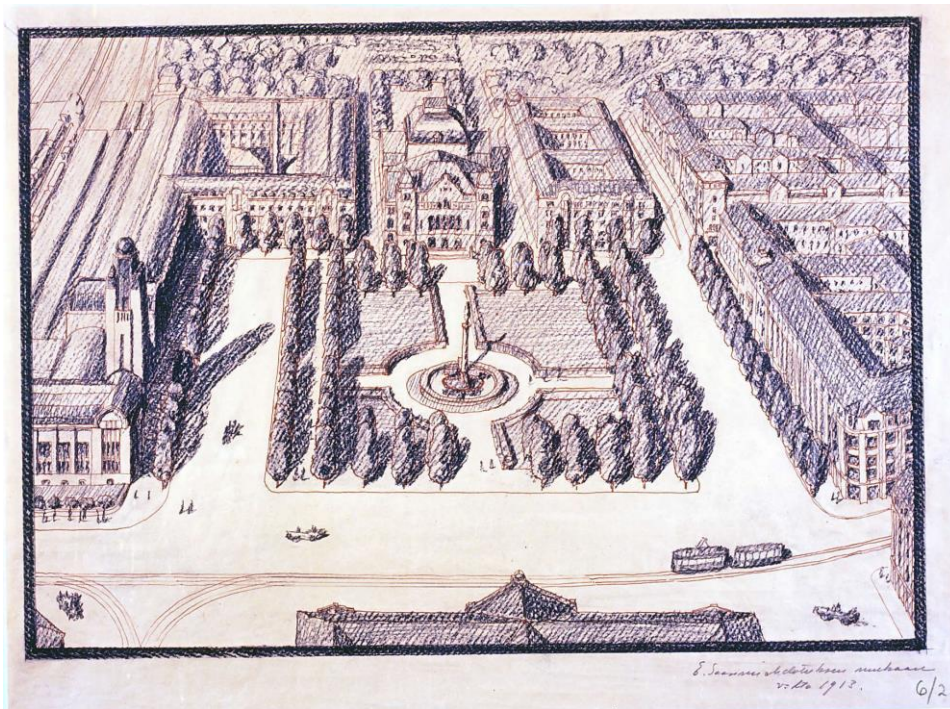
Urheiluhanke	Vuosi
Suomen ensimmäinen hyppyrimäki Alppilaan	1905
Kaisaniemen kenttä	Ainakin jo v. 1907
Johanneksen kenttä	Opaskartassa jo v. 1909
Haapaniemen kenttä	Opaskartassa jo v. 1909
Kalevan kisat Helsingissä ensimmäisen kerran (vuoteen 2017 mennessä 22 kertaa)	1909
Töölön hippodromi	1910
Rullaluistelurata	1910-luku
Eläintarhan kenttä	1914
Töölön pallokenttä	1915
Oy Stadion Ab, Stadion-säätiö	1920, 1927
Akseli Toivosen kenttä	1920-luvun alku
Brahenkenttä	1920-luvun alku
Helsingin ensimmäinen keilahalli	1924
Ensimmäinen Suomi-Ruotsi-maaottelu	1925
Käpylän ravirata	1926
Ensimmäiset TUL:n liittouhlat	1927
Yrjönkadun uimahalli	1928
Annalan kenttä	Ilmakuvassa jo v. 1932
Eläintarhan ajot	1932
Väinämöisen urheilukenttä	1934
Messuhalli (nyk. Kisahalli)	1935
Tennispalatsi	1937
Laakson ratsastusstadion	1937
Olympiastadion	1938/1952
Soutustadion	1939
Velodromi	1940
Ruskeasuon ratsastushalli	1940
Tehtaanpuiston kenttä	Opaskartassa jo v.1940
Käpylän liikuntapuisto	Opaskartassa jo v. 1940
Ruusulan keilahalli	1941

Taulukko 15. Urheiluhankkeita Helsingissä vuosina 1900–1944. 1930-luvun jälkipuoliskolla Helsingissä ryhdyttiin vaurautumaan olympialaisiin.

Puistoista Ullanlinnan Kapteenipuistikon kolmiopuisto on 1900-luvun ensimmäisen vuosikymmenen lopulta. Puisto sai Kapteenipuistikko-nimisen veistoksen vuonna 2012. Svante Olsson suunnitteli vuonna 1900 Säätytalon puistikon ja Vanhan kirkkopuiston uudistuksen ja vuonna 1901 Johanneksenpuiston, joka valmistui vuonna 1914. Olsson suunnitteli myös Hakasalmen ja Hesperian puistoa vuonna 1903 ja 1910 sekä Alppipuistoa vuosina 1911–1913. Svante ja Paul Olssonin suunnittelemat saksalaisbarokkivaikutteinen Eiran puisto (1912–15), Juhani Ahon puisto, Engelin aukio (1912–20-luvun alku) ja Ensipuistikko (suun. 1912) Eirassa, Koulupuistikko (suun. 1900) Kaartin-kaupungissa ja Karhupuisto (1912–14) Kalliossa ovat 1910-luvulta. Eiranpuistoon sijoitettiin italialaisvaikutteinen marmoriveistos vuonna 1962. Karhupuiston karhuaiheinen veistos on vuodelta 1931. Kantakaupungissa on myös muita karhuveistoksia, mm. Kaivopuistossa, Etu-Töölössä ja Linnanmäellä. Suosittu aihe on ollut myös hirvi – niitä on Eläinmuseon edustalla (1923) ja Kaisaniemen puistossa (vuodelta 1929). Kaisaniemen Varsapuistikossa on tamma ja varsa-aiheinen 'Äidinrakkaus'-veistos (1928) ja Eiran Ensipuistikossa 'Metsäkauris' (1957).

Snellmanin aukion suunnittelivat vuonna 1923 Svante ja Paul Olsson. Julius af Lindforsin rahoittama ja Svante ja Paul Olssonin suunnittelema Talvipuutarhan ruusutarha on vuodelta 1924 ja Nervanderin

puistikko (Svante ja Paul Olsson, 1923, Etu-Töölö) 1930-luvulta. Kaupunginpuutarhan alueelle rakennettiin myös kaupunginarkkitehti Karl Hård af Segerstadin suunnittelema kaupunginpuutarhurin virka-asunto (nyk. Villa Jyränkö) vuonna 1909. Eiran Tehtaanpuistoa suunniteltiin 1900–1920-luvuilla (Svante Olsson, 1908 ja 1912, Bertel Jung, 1913 ja 1916, J. E. Blomqvist, 1925 ja Birger Brunila, 1927) sekä 1930-luvulla (Birger Brunila, 1936) ja se on valmis vuoden 1943 ilmakuvasa (Liski & Korhonen 2014:15–27). J. Conrad D. Reuterin kaavassa 1873 Tehtaanpuiston alueelle ehdotettiin paljon nykyistä suurempaa puistoa, mutta viitisentoista vuotta kaavassa ollut hanke ei kuitenkaan toteutunut. Ennen puistokäyttöä alueella sijaitti vuodesta 1834 Kaartinpataljoonan ampumarata, mutta alueella oli ollut jo 1820-luvulla ruotsalaissyntyisen senaattori Otto Wilhelm Klinckowströmin puutarha (Liski & Korhonen 2014:11). Osa puistoksi suunnitellun alueen koillis- ja eteläosasta kaavoitettiin asunnoille, Eiran puisto sijoittui puiston kaakkoisreunaan. Näiden ratkaisujen seurauksena syntyi myös Viiskulma. Kallion kirkkopuiston suunnitteli Svante Olsson ja se valmistui vuonna 1914. Sonck suunnitteli kirkon muuriin aluksi myös liiketiloja, mutta niitä ei toteutettu – myöhemmin Kallion kirkkoon on avattu kahvila. Töölön Kristuskyrkanin (ark. Atte V. Willberg, 1928) kivijalassa liiketiloja sen sijaan on. Alli Tryggin puisto perustettiin vuonna 1939. Päätös Kaisaniemen Varsapuistikon perustamisesta tehtiin 1920-luvulla – alue kuului ennen Kaisaniemenkadun rakentamista Kaisaniemen puistoon. Kaisaniemen puiston Joutsenlampi hävitettiin vuonna 1928 uuden betonisen altaan alta. Vanha vapaamuotoinen lampi tulvi silloin tällöin. Uuden, Kansallisteatteria pinnastaan heijastavan altaan esikuvana on mahdollisesti ollut Washington D. C.:n Lincoln Memorial Reflecting Pool (suun. Henry Bacon, 1922–23). Heijastavat vesialtaat ovat tuttuja myös kauempaa puutarhausuunnittelun historiasta, mm. islamilaisen Andalusian puutarhoista ja Taj Mahalista, Intiasta. Aiemmin Kaisaniemen puistosta oli purettu laululava. Lava sijaitti nykyisten tenniskenttien paikalla. Kaisaniemen puiston uudistussuunnitelmia olivat laatineet Svante Olsson vuonna 1907, Bertel Jung vuonna 1911, Svante ja Paul Olsson vuosina 1911–1924 sekä Birger Brunila vuonna 1925. Eliel Saarisen Rautatientorille vuonna 1916 ehdottama puistomainen ulkoasu ja suihkulähde (kuva 147.) jäivät toteuttamatta (Arkitekten 9/1916:103–104), kuten myös Senaatintorille Gustaf Nyströmin ehdottamat ja Gabriel Idströmin ja R. Björnbergin suunnittelemat laajat istutukset suihkulähteineen (Arkitekten III/1911). Senaatintorin istutuksista oli keskusteltu jo 1890-luvulla, jolloin Nyström ja Svante Olsson olivat laatineet niistä ehdotuksenkin (1895), joka kuitenkin torjuttiin. Nyströmin mukaan istutukset olivat olleet osa monumentaalista kaupunkiaukiota kautta eurooppalaisen kaupunkisuunnittelun historian (ks. Nikula 1988a:95–97). Torkkelinpuistikko valmistui 1920-luvulla. Kaivopuistoon valmistui tähtitorni vuonna 1926 (ark. Martti Välikangas), pieni rakennus muistuttaa Tuomiokirkon tornia. Rakennuksen edustalle on myöhemmin (2010) sijoitettu Helios-niminen, aurinkokellona toimiva veistos.



Kuva 147. Eliel Saarinen pohti Rautatientorille puistomaista asua. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).

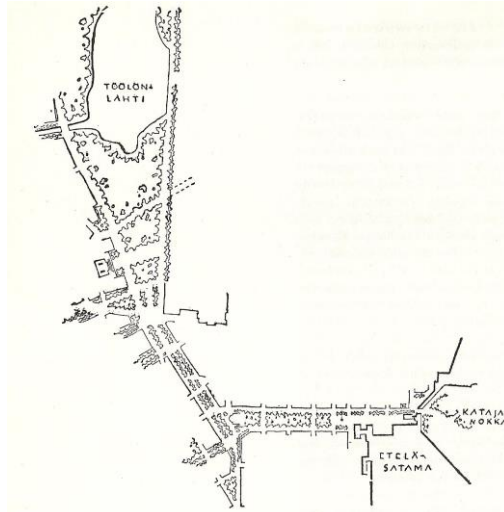
Daniel Gottlieb Moritz Schreberin ja Ernst Hauschildin ansiosta Saksasta (Leipzig 1869) liikkeelle lähtenyt siirtolapuutarhojen perustaminen levisi Suomeen Tanskan ja Ruotsin kautta. Suomen ensimmäinen siirtolapuutarha avattiin Tampereelle vuonna 1916 ja Helsingin ensimmäinen, Ruskeasuon siirtolapuutarha, perustettiin vuonna 1918. Asiaa oli ajanut kauppias Julius Tallberg. Muita kantakaupungin alueen siirtolapuutarhoja ovat Kumpula (suun. ja rak. vuosina 1923–1927) ja Vallila (1932). Ruskeasuon siirtolapuutarhan kaavoitti Bengt Schalin, tyyppirakennuksen suunnitteli Runar Finnilä, kerhotilan Signe Lagerborg-Stenius ja istutuksia Elisabeth Koch. Kumpulan siirtolapuutarhan (1924) kaavoitti myös Birger Brunila, tyyppimökkejä suunnitteli Antero Pernaja, huoltorakennukset ja pääportin Gunnar Taucher, istutuksia em. Elisabeth Koch. Kumpulan siirtolapuutarhan viereen perustettiin vuonna 1926 lapsille koulupuutarha (suun. Elisabeth Koch, Gunnar Taucher), jossa oli aiemmin myös suihkukaivoja. Hermanstad II:n rakentamattomille palstoille sijoitettu Vallilan siirtolapuutarhan kaavoitti Birger Brunila (1931), majojen tyyppiinrakennuksia laativat Birger Brunila ja Väinö Tuukkanen, kokoustilan suunnitteli Gunnar Taucher ja istutuksia Elisabeth Koch (1932). Elisabeth Koch sai myös Vallilan siirtolapuutarhan reunalle myös nimikkotien, Elisabeth Kochin tien. Kumpulan ja Vallilan siirtolapuutarhojen kaavoihin kuului pieniä, muotoiltuja sisäänkäynti- ja keskusaukioita. Esikaupunkialueelle rakennettiin 1900-luvulla kuusi siirtolapuutarha-alueita. Moni niistä rakennettiin Kumpulan ja Vallilan siirtolapuutarhojen tavoin kartanoiden läheisyyteen. 2010-luvulla esikaupunkialueelle ryhdyttiin jälleen suunnittelemaan uusia siirtolapuutarha-alueita. Vuonna 2013 Helsingissä oli 130 siirtolapuutarhamökkiä. Siirtolapuutarhojen lisäksi Helsinkiin perustettiin viljelyspalstoja, joita oli vuonna 2012 lähes neljäkymmentä – kantakaupungissa niitä oli Lapinlahdessa, Meilahdessa, Pikku Huopalahdessa, Pasilassa, Kumpulassa, Arabiassa ja Annalassa.

Mustikkamaasta tehtiin kansanpuisto vuonna 1921 ja uimalat valmistuivat vuosina 1922 ja 1930. Alueelle rakennettiin vuonna 1922 ravintola ja tanssilava. Saareen matkustettiin laivalla vuoteen 1964, jolloin valmistui silta Kulosaaresta. Kymmenen vuotta siitä valmistui siltayhteys Mustikkamaalta Korkeasaareen. Pihlajasaaren kansanpuisto ja uimaranta perustettiin vuonna 1929 (Gorbatow 2007:24). Muita 1900-luvulla Helsinkiin perustettuja kansanpuistoja olivat Tullisaari (1906), Musta-

saari (1927), Varsasaari (1928), Lauttasaari (1929), Kivinokka (1931) ja Satamasaari (1934) ja Laajasalo-Reposalmi (1955). Eri puolille Helsinkiä – niin saariin kuin rannoille saatiin 1940-luvun alusta sijoittaa myös pieniä kesämajoja, joita oli vuonna 2013 noin 1600 kappaletta. Kesämajat olivat tärkeitä erityisesti pienituloisille, joilla ei ollut mahdollisuuksia matkaillla kesäaikaan. Kantakaupungissa kesämajoja ei ole, mutta ne olivat – kuten kansanpuistotkin – rakentamisaikanaan juuri kantakaupunkilaisille suunnattuja. Mustikkamaan lisäksi tanssilavoja oli 1900-luvun ensimmäisellä puoliskolla kantakaupungissa mm. Hakasalmen ja Hesperian puistossa, Kyläsaassa, Toukolan Annalassa ja Käpylässä (Honkala 2017).

Emil Arangon ja Bengt Schalinin suunnittelema Töölön Sibeliuksen puisto (aik. Humallahdenpuisto) rakennettiin vuosina 1937–1940 (itäosa), länsiosa valmistui vähän myöhemmin. Esplanadimainen, muotopuutarhaa ja vapaamuotoista puutarhatyyppiä yhdistelevä, Ola Mannströmin suunnittelema Topeliuksen puisto avautui vuosina 1937–1939. Topeliuksen puiston pääyaiheena on Töölön kirkko, toisessa päässä on Töölön kirjasto. Hesperianpuistoa laajennettiin pohjoisosastaan entisen saippua-tehtaan tontille vuosina 1938–1941 (Liski et al. 2010). Hesperian Esplanadi valmistui vaiheittain 1930- ja 40-luvuilla – toteutuneen suunnitelman laati Birger Brunila, istutukset suunnitteli Johan Aranko. Topeliuksen puiston ja Hesperian Esplanadin ohella Töölössä on kolmaskin pitkän mallinen puisto: Kirjailijanpuiston, leikkikentän ja urheilukentän sekä Arvo Ylpön puistojen muodostama kokonaisuus Mikael Lybeckin kadun ja Tavastjernankatujen välissä. Kirjailijanpuisto on ilmakuvan perusteella ollut muodostettuna ainakin jo vuonna 1943. Lähellä sijaitsee myös Bengt Schalinin suunnittelema Piilopuisto. Suurten puistojen suuri määrä Töölössä on jälkikäteen tarkasteltuna merkinnyt sitä, että täydennysrakentaminen on Töölössä jäänyt varsin vähäiseksi.

Sörnäisten Katri Valan puisto on 1930-luvun jälkipuoliskolta – puistoon johtava portaikko 1920-luvulta. Nykyisen Mannerheimintien alkupäässä sijainnut Heikinpuiston puistokatu poistettiin asema-kaavasta 1942 (Karjanoja 1983). Puistokatu jakoi nykyisen Mannerheimintien Esplanadin tavoin kah-tia Itäiseen ja Läntiseen Heikinkatuun. Puistokadulla oli puiden reunustama kävelykatu, penkkejä ja pieniä kioskirakennuksia. P. E. Blomstedt (Lindegren 1951:70–81) oli nähnyt 1930-luvun kirjoituk-sissaan Heikinkadun puuistutukset osana Helsingin tulevaisuuden keskuspuistoa, jotka jatkuivat Töölönlahdelta Heikinkatua pitkin Esplanadille ja edelleen Eteläsatamaan (kuva 148.). Puut palautet-tiin 1900-luvun loppupuolella, mutta puistokatua ei. Helsingin kantakaupungissa on useita vastaavia puukujanteita: Mechelininkadulla, Aleksis Kiven kadulla, Ratamestarinkadulla ja Asemapäällikön-kadulla Itä-Pasilassa, Mäkelänkadulla, Koskelantiellä, Hämeentiellä Arabianrannassa ja Katajano-kanlaiturilla. Niiden keskelle sijoittuu joko pyörä- tai kävelyväyliä tai raitiovaunukiskoja. Kadun mo-lemmin puolin sijoittuvia puurivejä on sen sijaan huomattavasti enemmän (ks. Terho 2013). Keskus-tan sivukaduilla puita sen sijaan on esimerkiksi Berliiniin verrattuna varsin vähän – syynä on katujen kapeus.



Kuva 148. P. E. Blomstedt hahmotteli Keskuspuiston ulottuvan vehreäksi muutetulta Töölönlahdelta Heikinpuiston ja Esplanadin kautta Eteläsatamaan. (Lindgren 1951:75).

Carolus Lindberg ehdotti Meritorinesplanadia Helsinkiin vuonna 1918 – hän vertasi suunnitelmaa Rio de Janeiron ranta-alueeseen. Lindberg olisi luonut saaria (Sirpalesaari, Liuskasaari, Uunisaari) yhdistämällä eteläisen Helsingin edustalle laguunin ja saarille laguunipuiston. Uunisaaresta olisi rakennettu yhteys myös Harakkaan ja mantereelle. Suojaisille saarille olisi sitten sijoitettu venesatamia ja laguunin keskelle torni (Arkitekten 1/1918:45–48). Osa ehdotuksen ideoista onkin toteutunut: rannassa on esplanadimainen rakenne (Meripuisto ja Fredrik Stjernvallin puisto), saarien välillä joitakin jalankulkuyhteyksiä ja saarilla venesatamia. Uunisaarissa on aiemmin toiminut uimalaitos. Saarille on myös perustettu ravintoloita – esimerkiksi Särkässä on toiminut ravintola vuodesta 1924 ja Liuskasaarissa vuodesta 1950 (rakennus ark. Runar Finnilä, 1949). Myös Birger Brunila ehdotti vuonna 1920-luvulla rantateiden rakentamista Kaisaniemenlahdelle, Siltavuorenrantaan, Pohjoissatamaan ja Kaivopuistoon. Puhetta oli myös Töölön rantatiestä (Arkkitehti 4/1929:52–57). Kaikki ne on toteutettu. Säästöpankinrannan ja Pitkäsillanrannan rantamuurit rakennettiin vuosina 1908 ja 1913. Brunilan suunnitelma Kaisaniemen puistoon valmistui vuonna 1925, Kaivopuiston suunnitelmia hän laati 1930-luvun alussa. Humallahden rannoille rakennettiin rantatie 1930-luvulla – keskustelua herätti luonnonrannan hävittäminen (Arkkitehti 7/1934:101–102). P. E. Blomstedt suunnitteli Humalluodoille merimelojille kanoottivajat (Arkkitehti 8/1934:129). Kaisaniemenrannassa (rantamuuuri rak. v. 1930–1937) on Soutuklubin paviljonki (ark. Hilding Ekelund, 1930). Kaivopuiston edustalle rantatie, Ehrenströmintie, rakennettiin vuosina 1950–52. Tämän ansiosta eteläisiin kaupunginosiin syntyi varsin yhtenäinen rantabulevardi – idea oli peräisin Bertel Jungilta vuodelta 1909 ja sitä ennen jo Ehrenströmiltä (Brunila 1962:55–56; Brunila & af Schultén 1955: 40–41; Klinge 2012a:75). Rantatien kaavan laati Birger Brunila. Samalla suora yhteys Kaivopuistosta merelle katkesi (Nummi 2010:53).

1930-luvulla kantakaupungin puistoalueista uhattuna olivat Töölönlahden itäranta (suunniteltiin Valtakunnantietä), Keskuspuiston reuna-alueet Laakson sairaalan pohjoispuolella (suunniteltiin asutusta) sekä Itäinen Kaivopuisto (alueelle suunniteltiin suuria kerrostaloja) (ks. Arkkitehti 3/1934:33–34, Arkkitehti 5/1934:65).

Seuraavassa taulukossa (taulukko 16.) on lueteltu Helsingin virkistysmahdollisuuksien kehittämisen kannalta keskeisiä hankkeita vuosina 1900–1944.

Puistohanke	Vuosi
Säätytalon puistikko	1900
Vanhan kirkkopuiston uudistus	1900
Kolmikulma	1900
Koulupuistikko	Suun. 1900
Hakasalmen ja Hesperian puiston suunnittelua	1903, 1910
Säästöpankinrannan rantamuuri	1908
Kaupunginpuutarhurin virka-asunto	1909
Kapteenipuistikko	1900-l. 1. vuosikymmenen loppu
Kyläsaaren uimalaitos	1910-luku
Keskuspuisto-ajatus Bertel Jungin suunnitelmassa	1911
Alppipuiston suunnittelua	1911–1913
Svante Olssonin ja Bertel Jungin uudistussuunnitelmia Kaisaniemen puistoon	1911
Eiran puisto	1912
Ensi- ja Kumpulankatu- ja Kumpulankatu- puistikko	Suun. 1912
Karhupuisto	1912–1914
Juhani Ahon puisto ja Engelin aukio	1912–1920-luku
Helsingin ensimmäiset leikkipuistot	1913
Pitäjänsillanrannan rantamuuri	1913
Johanneksenpuiston valmistuminen	1914
Kallion kirkkopuisto	1914
Ruskeasuon siirtolapuutarha, viljelypalstoja ollut oikeastaan koko Helsingin historian	1918
Meritorinesplanadi-ehdotus	1918
Kunnallisen urheilulautakunnan perustaminen	1919
Lisähuomiota urheilukenttien rakentamiseen	1919
Suurpihakortteleiden puistopihat	1920-luku
Torkkelipuistikko	1920-luku
Brahenkettä	1920-luku
Mustikkamaasta kansanpuisto ja uimalat	1921, 1922, 1930
Talvipuutarhan muotopuutarha	1920-luku
Varsapuistikko	päätös 1920-luku
Snellmanin aukio	1923
Birger Brunilan suunnitelma Kaisaniemen puistoon	1925
Kumpulan siirtolapuutarha ja viereinen koulupuutarha	suun. ja rak. 1923–1927, 1926
Talvipuutarhan ruusutarha	1924
Hietaniemen uimaranta	1929
Pihlajasaaren kansanpuisto ja uimaranta	1929
Tehtaanpuisto	rak. 1930-luku, suun. 1910–1920-luvuilla
Franzenipuistikko ja Torkkelipuistikko	1930-luku
Humallahden rannan rantatie	1930-luku
Vallilan siirtolapuutarha	1932
Apollonpuistikko, Sammonpuistikko ja Museon puisto	Ilmakuvassa jo v. 1932
Haapaniemen kenttä	Ilmakuvassa jo v. 1932
Pääskylän puisto	Ilmakuvassa jo v. 1932
Vallilan puistot: Hauhon puisto, Vallilan puisto, Puijon puisto, Keuruun puisto, Paavalin puisto, Hattulan lehto, Paavalin puisto, Hollolan puisto.	Ilmakuvien perusteella valmiina v. 1932–1950
Uunisaaren uimalaitos	1934
Stadionpuistikko	1935
Nervanderin puistikko	1930-luku
Katri Valan puisto	1930-luvun jälkipuolisko
Kaisaniemenrannan rantamuuri valmistuu	1937
Topeliuksen puisto	1937–1939
Porkkalan kansallispuisto	1938
Alli Tryggin puisto	1939

Humallahden puisto (nyk. Sibeliuksen puisto)	1937–1940 (itäosa), länsiosa vähän myöhemmin
Hesperianpuiston laajentaminen pohjoisosasta	Välillä 1938–1941
Hesperian Esplanadi	1930- ja 1940-luvut
Vallilan ”pommipuistojen” synty	1940-luku, rakentaminen vasta myöhemmin
Kirjailijanpuisto ja Arvo Ylpön puisto	1940-luvun alku
Pengerpuisto	1940-luku
Paasivuoren puistikko	Välillä 1932–1943
Hietakangas, Mika Waltarin puisto, Matiaksen lehto	Välillä 1932–1943

Taulukko 16. Puisto- ja virkistys Hankkeita teollisessa Helsingissä vuosina 1900–1944.

4.4 Palvelutarjonnan ja elinkeinoelämän kehittymisestä

Helsinkiin rakennettiin 1900-luvun alkupuoliskolla uusia kauppahalleja: Hietalahden kauppahalli 1903 (ark. Selim A. Lindqvist), Kasarmintorin kauppahalli (ark. Selim A. Lindqvist 1906, pur. 1958,) ja Hakaniemen Kauppahalli 1914 (ark. Einar Flinckenberg, kuva 149.). Hakaniemen kauppahalli korvasi aiemman Siltasaarenkadun länsipuolella, nykyistä kauppahallia vastapäätä sijainneen kauppahallin. Kerrostalon ensimmäiseen kerrokseen Eteläranta 14/ Unioninkatu 15:ssä sijoittui nk. Torihalli vuonna 1906 (ark. Theoder Höijer). Torihallin toiminta päättyi vuonna 1955. Lihan torimyynti kiellettiin hygieenisistä syistä vuonna 1921. Hallitoimintaa tuli kerrostalojen 1920–1930-luvuilla kivijalkoihin myös mm. Punavuoreen nk. Erottajan kauppakujaan (Uudenmaankatu 4–6:n sisäpiha, ark. Lars Sonck ja Väinö Vähäkallio, 1925, yhteys myös Iso Robertinkadulle), Vallilaan (Sturen halli 1926, Euran halli 1928), Töölöön (Töölön halli 1928) ja Sörnäisiin (Vaasanhalli 1930) (Hietala & Helminen 2009:103). Monet kauppahallit olivat kaupungin rahoittamia. Helsinginkadulla kauppa oli 1900-luvun alkuun käyty puisista kojuista nykyisen Harjutorin kohdalla – Harjutori 4:n kellariin oli ilmeisesti juuri tämän seurauksena suunniteltu kauppahallia (Nenonen 1983:278–281). Kauppahallien rakentaminen ja torikaupan poistuminen vapautti Harjutorin puistoksi – tämä oli yleinen trendi myös muissa eurooppalaisissa kaupungeissa, esimerkiksi Berliinissä. Myös Vallilassa toimi 1910-luvun lopulla valmistunut puinen kauppahalli ennen uuden kauppahallin rakentamista – halli sijaitsi nykyisellä Vallilan raitiovaunuvarikon tontilla. Samoin Puu-Pasilassa oli Karl Hård af Segerstadin suunnittelema kauppahalli, mutta sekin on purettu. Töölöntori (1941) rakennettiin Hakaniementorin läntiseksi vastineeksi.



Kuva 149. Kauppahallit paransivat 1900-luvun alkupuolella Helsingin palvelutarjontaa. Kuvassa Hakaniemen kauppahalli. (Miika Norppa).

Katajanokan kasino tai upseerikerho valmistui vuonna 1913 – historiasta upseerikerhona pihassa muistuttavat tykit ja sotilasaiheinen veistos. Vuonna 1912 oli *Arkitekten-lehdessä* (III/1912) esitelty Monte Carlon kasino. Kantakaupunkiin avautui vuosina 1900–1945 ainakin 22 hotellia (taulukko 17.). Hotelli Kleineh lopetti toimintansa vuonna 1935. Vuonna 1919 voimaan tullut kieltolaki heikensi ravintola-alaa (Hirn 2007:168), joskin salakapakkatarjontaa kehittyi. Helsingissä oli ennen kieltolakia myös useita viiniputeja ja -tehtaita. Mustikkamaan ravintolarakennus valmistui vuonna 1921. Ennen kieltolakia 1800-luvun lopulta aina 1910-luvun lopulle Helsingin yöelämä oli kehittynyt mm. varieteen, kabareiden, operettien ja tangoiltojen myötä – sota-aikana tosin heikentyen. Kabareita järjestettiin mm. Ravintola Börsissä Pörssitalossa (ark. Lars Sonck, 1911) pariisilaisittain Chat Noir -nimellä, argentiinalaista tangoa oli tarjolla ravintola Fenniassa (Hirn 2007). Fenniassa hotelliyrittäjänä toimi ruotsalaissyntyinen Karl Edvard Jonsson. Hän rakennutti hotelliin Helsingissä ennennäkemättömän ravintolan palmuin ja kukin koristeltuine talvipuutarhoineen, eri värein valaistua vettä suihkuttavine suihkukaivoineen, Stuttgartista tuotuine pyöreine kupolikattoineen, kristallikruunui- neen, peileineen ym. (Hirn 2007:135). Talvipuutarhaan idea tuli kenties läheisestä kasvitieteellisestä puutarhasta.

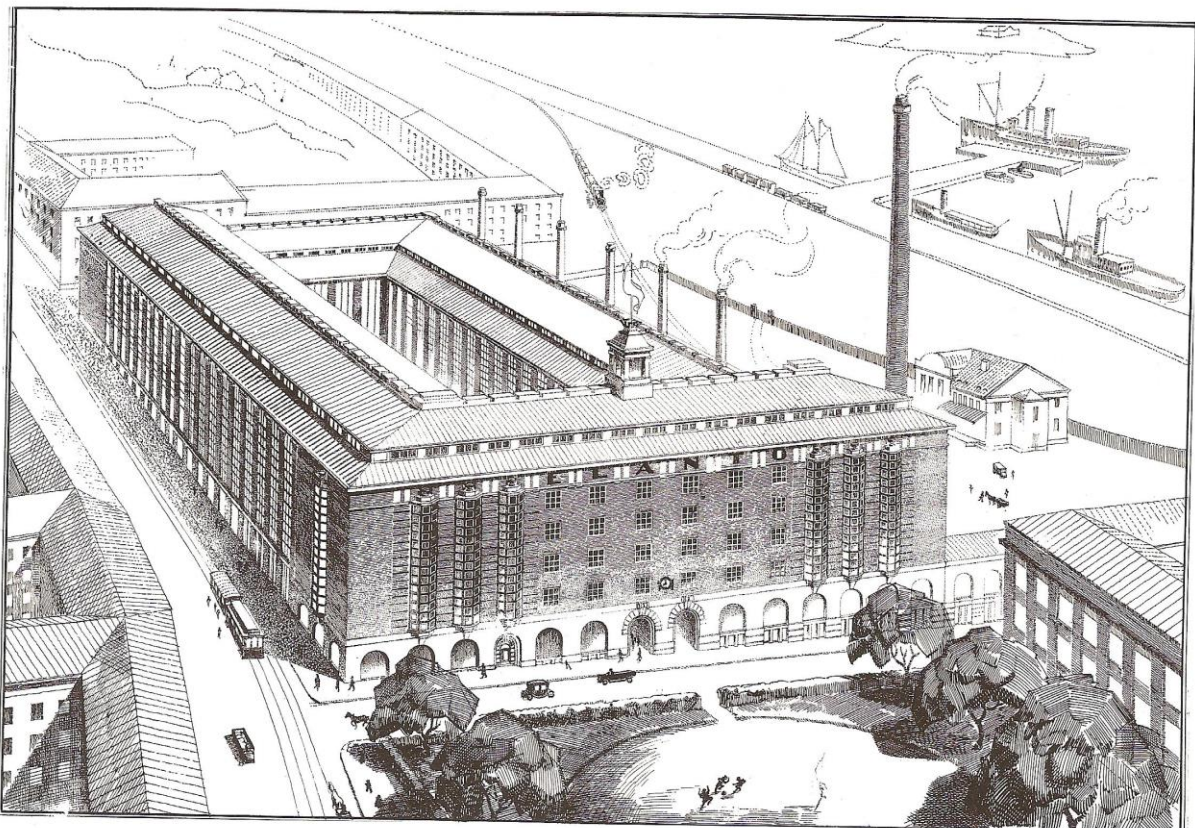
Tavaratalokauppa lisääntyi 1920-luvulla. Hakaniemen merkitys kaupallisena keskuksena alkoi vahvistua, kun Elannon Hakaniemen tavaratalo avattiin vuonna 1920. Senaatintorilla pitkään toimineen Stockmannin uusi, Sigurd Frosteruksen suunnittelema, vuosina 1915–1916 Stockmannin järjestämän tavaratalon suunnittelukilpailussa toiseksi tullut, arkkitehtuuriltaan rationalistinen ja berliiniläisvai- kutteinen tavaratalo avautui vuonna 1930. Tätä ennen Stockmann toimi 1920-luvulla samalla tontilla kaksi- ja nelikerroksisissa rakennuksissa. Stockmann oli ostanut alueen tontit vähitellen vuosina 1911–1919. Stockmann sijoittui nyt Heikinkadun (nyk. Mannerheimintie), Aleksanterinkadun ja uu- den Keskuskadun varrelle sekä Kalevankadun päähän. Yhtenä Stockmannin tavaratalon arkkitehto- nisena esikuvana on ollut Alfred Messelin suunnittelema, toisessa maailmansodassa tuhoutunut, Wertheimin tavaratalo Berliinissä (Helminen 2011:134). Myös saksalaisen tavarataloketju Karstadtin tavarataloissa oli samoja piirteitä, kuten pilariverkko, valokatto ja torni. Karstadtin tavarataloja suun- nittelivat mm. arkkitehti Philipp Schaefer sekä Heinrich Wilhelm Behrens ja Friedrich Neumark. Hel- singissä ensimmäinen rationalistista tyyliä edustanut rakennus oli vuonna 1913 valmistunut, Jarl Eklundin suunnittelema Nikolajeffin autopalatsi, nk. Hankkijan talo (Standertsjöld 2004:86). Stockmannin rakennuksen keskelle suunniteltiin suuri, lasikatolla valaistu atrium-piha. Senaatintorin ympäristö oli alkanut menettää kaupallista merkitystään jo 1800-luvulla. Stockmannin uuden tavarata- lon rakentaminen merkitsi keskustan painopisteen siirtymistä länteen. Liiketoiminnan laajentami- sessa Stockmannille esikuvallisia tavarataloja olivat Pariisiin Galeries Lafayette, Lontoon Harrods ja Selfridges, Berliinin Kaufhaus, New Yorkin Macy's, Kööpenhaminan Magasin du Nord ja Tukhol- man NK (Vekeli 2012). Stockmannin ja Julius Tallbergin talon väliselle aukiolle sijoitettiin Pro Helsingfors -säätiön Julius Tallbergin toiveen mukaisesti 'Kolme seppää' -patsas vuonna 1932. Pai- kalla oli aikaisemmin sijainnut julkinen kaivo.

Vaatetavaratalo Kuusinen perustettiin vuonna 1929 ja Halonen (Veljekset Halonen Oy) vuonna 1932. Mannerheimintien ja Hakaniemen Tempo-tavaratalot avautuivat vuosina 1933 ja 1938. Tempo-ketju toimi 1970-luvun alkuun saakka. Venäjänjuutalaiseen sukuun syntyneen Ruben Jaarin Kappa-Keskus (vuodesta 1969 Pukeva) aloitti toimintansa Kaisaniemessä vuonna 1933. Joulukatuperinne Kluuvi- kadulla alkoi vuonna 1930 Tukholman Drottningsgatanin mallin mukaisesti ja Aleksanterinkadulla vuodesta 1949. Stockmannin jouluikkunan perinne juontaa myös juurensa 1940-luvulle.

Myös osuuskuntia perustettiin 1900-luvun alussa ja ensimmäisellä puoliskolla: mm. OKO 1902, SOK 1904, Elanto 1905 ja Keskusosuusliike Hankkija 1905, Valio 1905, Kahvi Osakeyhtiö (OKA) 1909, OTK 1917, HOK 1917, Kesko 1941. Monilla osuuskunnilla oli toimintaa sekä elintarviketeollisuu- dessa että -kaupassa. Teollisuuden osalta SOK valmisti kahvia ja pakkasi mausteita (nyk. Meira),

Elannolla oli mm. leipomotoimintaa. Osuustoiminnan juuret ovat 1700-luvun jälkipuoliskon Skotlannissa, Suomessa varhaista osuustoimintaa kehittyi 1860-luvulla, mutta menestyksekkäs toiminta alkoi vasta 1900-luvun alussa.

Hankkija sijoittui vuonna 1918 nk. Autopalatsin taloon (ark. Jarl Eklund, 1913) Kamppiin. Osuusliikkeet myös rakensivat näyttäviä, maamerkkimäisiä uusia teollisuusrakennuksia ja pääkonttoreita. Elannon (ark. Väinö Vähäkallio, 1928) ja OTK:n (ark. Georg Jägerroos, 1930) pääkonttorit sijoittuivat Sörnäisiin Hämeentien varrelle tehdasrakennusten yhteyteen. Molemmat olivat yhdeksänkerroksisia. Elannon pääkonttorissa oli vaikutteita Hollannista sekä Ragnar Östbergin ja Sigurd Frosteruksen arkkitehtuurista (ks. Sarje 2010:39). Vähäkallio suunnitteli Elannolle Sörnäisiin vuonna 1917 yhtenäistä korttelia (kuva 150.), josta vain osa toteutui (kuva 151.) – ja senkin osalta Vähäkallio muokkasi suunnitelmaa toisenlaiseksi. Hanke oli Siemensin lähelle Berliiniä rakennuttamaa Siemensstadtin tehdaskokonaisuutta muistuttava. Elannon teollisuus- ja pääkonttorirakennusten lisäksi osuuskuntahistoria on Hämeentien varrella läsnä myös paikannimistössä ja kuvanveistotaiteessa: Väinö Tannerin kenttä muistuttaa aktiivisesta osuuskuntamiehestä ja OTK:n pääkonttorin edustalla sijaitsee egyptiläisvaikutteinen 'Osuuskunta'-veistos (1928). OTK:n hallintorakennus korostaa Hämeentien käännekohtaa ja muodostaa Hämeentien taustaa (Arkkitehti 11/1934:162–167). Rakennuksen esikuvana on mahdollisesti ollut Eric Mendelsohnin suunnittelema Warenhaus Shocken (ark. Erich Mendelsohn, 1929) Stuttgartissa ja Carson, Pirie & Scottin liiketalo Chicagossa (ark. Louis Sullivan, 1899–1904) (Niskanen 1987:52; Niskanen 2005:234). Rakennus ei toteutunut suunnitellussa laajuudessa. OTK rakensi myös Lintulahdenkadun varteen näyttävän varastorakennuksen (ark. Väinö Vähäkallio, 1927).



Kuva 150. Väinö Vähäkallion monumentaalinen korttelisuunnitelma vuodelta 1917 osuusliike Elannolle Hämeentien varrelle. Suunnitelma ei toteutunut sellaisenaan. (Niskanen 1987:43 / Pääesikunnan kuvakeskus).



Kuva 151. Elannon kortteli Hämeentiellä. (Miika Norppa).

HOK puolestaan rakennutti näyttävän asuin- ja liikerakennuksen Mannerheimintien ja Runeberginkadun kulmaan 1929 (ark. Martti Välikangas). SOK rakennutti linnamaisen, Kauno S. Kallion & Oiva Kallion (1921) suunnitteleman rakennuksen Rautatien kulmapisteeksi. Rakennuksen arkkitehtuurissa on antiikki- ja barokkivaikutteita. Esimerkiksi sisäänkäyntiä koristavat Mykenen leijonat, vestibyyllissä seisovat doorilaiset pylväät ja Rooman Pantheonista muistuttava kasettikatto (ks. Jeskanen & Leskelä 2000:25). Ulkomaalaisten viittausten osalta rakennus keskustelee mm. viereisen Aatran talon (ark. Einar Sjöström, 1911) kanssa. SOK rakennutti toimitiloja myös Vallilaan 1920- ja 30-luvuilla, OKO pääkonttorin Arkadiankadulle vuonna 1932 (ark. Toivo Paatela) ja Kesko Katajanokalle 1940-luvulla (ark. Toivo Paatela). Keskon funkisrakennuksen kulmatornia korostaa korkea savupiippu. Myös Simonkadun Maalaistentalo (Jussi & Toivo Paatela, 1921) kytkeytyy osuustoimintaan. Rakennuksen julkisivussa on mies- ja naishahmot, joilla on käsissään maaseudulle viittaavia esineitä: lyhde, sirppi ja kylvövakka. Tiiviin kaupungin ulkopuolelle, kuten Toukolaan, Elanto rakennutti 1920- ja 1930-luvuilla punatiilisiä myymälärakennuksia. Monet Elannon myymälät olivat kuitenkin puisia, näin esimerkiksi Käpylässä.

Taulukossa 17 on lueteltu keskeisiä kaupallisia hankkeita Helsingissä vuosina 1900–1944.

Vakuutustoiminta, pankkitoiminta ja pörssitoiminta vahvistuivat 1900-luvun alkupuolella, mikä merkitsi myös näyttävää rakentamista. Vakuutusyhtiö Pohjolan talo (ark. Gesellius-Lindgren-Saarinen) valmistui vuonna 1901. Groteskein koristeltu Pohjoismaiden Osakepankin italialaishenkinen talo (Unioninkatu 32, ark. Gesellius-Lindgren-Saarinen) valmistui vuonna 1904, rakennus purettiin vuonna 1934 Pohjoismaiden Yhdyspankin uuden pääkonttorin tieltä (ks. Manninen 2004:44). Helsingin nykyinen, Lars Sonckin suunnittelemissa rakennuksissa Fabianinkadulla toimiva pörssi on vuodelta 1912.

Lääketeollisuus alkoi kehittyä 1900-luvun ensimmäisinä vuosikymmeninä: Medica Oy aloitti toimintansa vuonna 1911 ja Orion Oy vuonna 1917. Medica toimi Etu-Töölössä, Orion aluksi Kruununhaassa ja sitten vuodesta 1934 Mäkelän teollisuusalueella – laajentuen useasti vuosina 1937–1945 kampamaisella korttelirakenteella (ark. Kaarlo Borg, 1934, myöh. ark. Aarne Ervi). Rakennuksen pääoven kahvassa on lääketiedettä symboloiva käärme. Hietalahdessa toimi kaapeliteollisuutta 1920-luvulta 1940-luvulle, jolloin toiminta siirtyi Salmisaareen (rak. 1943, ark. Wäinö Gustaf Palmqvist). Alue oli kaavoitettu teollisuusalueeksi vuonna 1925. Hietalahdessa Suomen Kaapelitehtaasta muistuttaa tehdasrakennuksen ohella 'Kohottava voima' -taideteos (1962). Suomen Kaapelitehdas Osakeyhtiö (per. 1912/17) oli yksi Nokia Oyj:n edeltäjäistä.

Kaupallinen hanke	Vuosi
Kalevan hotelli	Mainitaan v. 1902
Hietalahden kauppahalli	1903
Torihalli	1906
Hotelli Bristol	n. 1906
Hotelli Hospiz	1907
Kaartin halli	1906
Hotelli Continental	n. 1909
City-pasaasi	1910
Hotelli Cosmopolite	1911?
Hotelli Astoria	1912
Hakaniemen kauppahalli	1914
Hotelli Seurahuoneen uusi rakennus	1914
Hotel Comfort	n. 1915
Hotelli Café de Paris	1918
Rantahotelli	1919
Hakaniemen Elanto, myöh. Sokos	1920
Stockmann muuttaa nykyiselle paikalleen	1920-luku
Hotelli Montana, myöh. Wiipuri	1922
Hotelli Pension Sundell	Mainitaan v. 1922
Hotelli Hansa	1924
Erottajan kauppakuja	1925
Hotelli Karelia	1926
Sturen halli	1926
Euran halli	1928
Töölön halli	1928
Hotelli Helka	1928
Hotelli Carlton	1928
Kuusinen (per.)	1929, Aleksanterinkadulle 1957
Hotelli Nizza	1929
Hotelli Helsinki	1930
Hotelli Metro	1930
Vaasan halli	1930
Stockmannin tavaratalo valmistuu	1931
Hotelli Torni	1931
Elannon Suur-Aitta Aleksanterinkadulle	1931
Halonen	1932
Kappa-Keskus	1933
Tempo Mannerheimintie	1933
Lasipalatsi	1936
Tempo Hakaniemi	1938
Hotelli Klaus Kurki	1938
Hotelli Pension Central	Mainitaan 1945

Taulukko 17. Itsenäisen Suomen pääkaupungin, teollisen Helsingin kaupallisen tarjonnan kehittyminen 1900–1944. Osa vuosista on arvioita. Huomattavaa on vuosina 1900–1944 avattujen hotellien suuri määrä, ainakin 22 hotellia. Taulukossa mainituista hotelleista moni on sittemmin lopettanut toimintansa, mutta osa on yhä olemassa.

Sähköä ryhdyttiin 1900-luvun alussa käyttämään voimanlähteenä myös tehtaissa höyrykoneiden sijaan (Hakkarainen & Putkonen 1995:33). Helsinki sai julkisen sähköyhtiön vuonna 1909. Suvilahden voimalaitos valmistui samana vuonna. Helsinkiin rakennettiin uusia sähköasemia, mm. Kasarmintorille 1910 (laaj. 1931) sekä Töölön ja Kallioon vuonna 1911. Suvilahden voimalaitoksen ja kaikki kolme sähköasemaa suunnitteli arkkitehti Selim A. Lindqvist. Edellisistä Kallion sähköasema on purettu. Kampissa toimi sähköasema entisessä paloasemarakennuksessa vuosina 1924–1939, jolloin sen pohjoispuolelle valmistui uusi sähköasema, jota Alvar Aalto vielä laajensi Sähkötaloksi (1973). Säh-

kölaitoksen kunnallistaminen oli kansainvälisten ja kotimaisten esikuvien mukaista. Kilpailulla nähtiin myös haittoja, kuten päällekkäistoiminnan lisäkustannukset, jotka kasautuivat sähkön kuluttajan harteille ja ehkäisivät täten sähkön käytön yleistymistä. Lisäksi yksityiset sähköasemat olivat pieniä ja toimintaan haluttiin myös kunnallista valvontaa turvallisuussyistä (mm. avosähköjohdot, luvottomat keskuksat) (Turpeinen 1984:56–57). Osakeyhtiöiden fuusioita oli tosin jo tapahtunut ennen kunnallistamistakin.

Ensimmäinen puhelinkioski Helsinkiin saatiin vuonna 1912 (Turpeinen 1981:517,518). Puhelinkeskuksille rakennettiin 1900-luvun alussa näyttäviä, arkkitehti Lars Sonckin suunnittelema toimitaloja Kaartinkaupunkiin (1905), Töölöön (1915) ja Kallioon (1915). Vuonna 1922 Töölön puhelinkeskus automatisoitiin. Vuonna 1929 puhelinkeskus rakennettiin myös Käpylään ja sen jälkeen myös esikaupunkialueelle. Sonck oli puhelinkeskusten suunnitteluun liittyen käynyt ulkomailla opintomatalla vuonna 1901 – ja jo aiemmin oli tehty katselmus Tukholmaan.

Vuonna 1889 aloittanut Oy Gottfried Strömberg Ab nousi sähköteknillisessä teollisuudessa (sähkömoottorit) suureksi toimijaksi 1900-luvun alussa. Yhtiön, nykyisen ABB:n, historia kytkeytyy yhteen Kone Oyj:n ja Nokia Oyj:n kanssa: Oy Kone Ab perustettiin tämän tytäryhtiönä vuonna 1910 ja Suomen Kaapelitehdas Osakeyhtiö oli Oy Gottfried Strömbergin omistuksessa vuosina 1916–22. Ab Gottfried Strömbergin ja hissiyhtiö Koneen lisäksi merkittäviksi sähköteollisuuden alan helsinkiläisyriyksiksi nousivat mm. Suomen Kaapelitehdas Osakeyhtiö (1917, kaapelit), Helvar (1921, radiot), Airam (1921, hehkulamput), Fenno-Radio (1924, radiot), Osram (1933, hehkulamput) ja Varta (1941, paristot).

Salmisaareessa oli myös viinateollisuutta (Oy Alkoholiliike Ab) vuosina 1940–1997. Mäkelän teollisuusalue Vallilassa kaavoitettiin vuonna 1920 erityisesti pienteollisuuden tarpeisiin – alueen nykyinen teollisuusrakennuskanta on pääasiassa 1930- ja 40-luvuilta (Hakkarainen & Putkonen 1995:105). Alueen kaavoitti Birger Brunila. Teollisuusalue laajeni 1940-luvulla. Teollisuuskadun varsi kuitenkin säilyi varsin matalana 1950-luvulle. Sinne sijoittui mm. tekstiili- ja konepajateollisuutta. Alueella toimi mm. Hetekan sänkytehdas, jonka tehdasrakennuksen edustalle sijoitettiin 1948 'Hitsaaja'-veistos. Alueelle rakennettiin myös koulurakennuksia ja neljä puistoa: Puijon puistikko (ilmakuvassa jo 1932), Nokianpuisto, Pälkäneen puisto ja Elimäen puistikko, joista jälkimmäiset ovat tuoreempia ja varsin vaatimattomia. Lisäksi Mäkelän alueella toimi turvakoti Ensikoti – sen edustalla on kaksi taideteosta, joista ensimmäinen kuvanveistäjä Wäinö Aaltosen tekemä ja aiheeltaan naista ja lasta esittävä, toinen käsittelee naiseutta. Teollisuusalue alkoi muuttua kohti toimistoaluetta 1970-luvulla. Rakennustehokkuus on vuosikymmenten varrella tehostunut ja vanhaa rakennuskantaa on purettu.

Itsenäisen kansakunnan teollisuutta esiteltiin Helsingissä vuonna 1920 järjestetyillä kansainvälisillä suurmessuilla. Suomalaisen designin myymiseksi ja markkinoimiseksi sekä kansainvälisen modernismin esittelemiseksi perustettiin vuonna 1935 Artek Maire Gullichsenin, muotoilija Aino ja arkkitehti Alvar Aallon ja taidehistorioitsija Nils-Gustav Hahlin aloitteesta (Hietala & Helminen 2009:31). Tuotteita valmisti Huonekalutehdas Korhonen Oy. Maire Gullichsenin perusti Helsinkiin Vapaan taidetiedekoulun samana vuonna 1935. Metsäteollisuudella vaurastuneet Ahlströmit ja Gullichsenit Maire ja Harry toimivat muutoinkin taiteen, taideteollisuuden ja arkkitehtuurin mesenaatteina. Alvar ja Aino Aalto sekä Dora Jung suunnittelivat Ahlströmin Teollisuuspalatsi-rakennuksen ravintola Savoy'n (nimi luultavasti Lontoon Savoy-hotelli-ravintolasta) sisustuksen vuonna 1936. Valaisinsuunnittelija Paavo Tynellin perustama Oy Taito Ab oli aloittanut vuonna 1918. Se oli muotoilualan pioneeriyrityksiä Suomessa. Kalevala Koru Oy:n historia alkaa vuodesta 1935. Alvar Aalto saavutti huomiota vuoden 1936 Milanon triennalessa sekä suunnittelemalla Suomen paviljongit vuoden 1937 Pariisiin ja 1939 New Yorkin maailmannäyttelyihin. Aallon Paimion parantolan kalustukseen suunnittelemat puiset tuolit olivat suomalaisen modernistisen taideteollisuuden ensimmäinen vientituote (Korvenmaa 2009:116–117). Monin tavoin 1930-luvulla luotiinkin pohja suomalaisen designin menestykselle

1950-luvulla. Taidetta tukivat 1930-luvulla myös mm. liikemies Juho Lallukka ja hänen puolisonsa Maria Lallukka, joiden testamenttaamalla varoilla rakennettiin vuonna 1933 Gösta Juslénin suunnittelema Lallukan taiteilijakoti Töölön Apollonkadulle.

Ulkomaalaistaustaisten henkilöiden merkitys helsinkiläisyriytysten perustajina väheni 1900-luvun alussa, mutta ei poistunut. Esimerkiksi Helsingin ensimmäisen autoliikkeen perusti vuonna 1905 Sergei Nikolajeff, jonka isä oli venäläinen. Hän toi myös ensimmäisen lentokoneen Suomeen vuonna 1910. Nikolajeffin liikkeen jälkeen Helsingin keskustaan avautui useita muita automyymälöitä. Bögelundin kartonkitehtaan (1908) perusti tanskalainen P. J. Bögelund. Ab Wilhelm Bensow Oy:n (1917) perustaja oli saksalaissukuinen, Tukholmassa syntynyt. Suomen vanhimman jäätelötehtaan, Helsingin jäätelötehtaan (1922-), perustajat olivat Pietarista Venäjän sisällissotaa Helsinkiin paenneita italialaisia Toskanasta ja Halvan makeistehtaan (1931-) perustajat Venäjän sisällissotaa Pietarista Helsinkiin paenneita kreikkalaisia. Italiasta tulivat myös tamperelaisen jäätelötehdas Minetin (1925-) perustajat (Helsinkiin vasta vuonna 2016). Helsingin Mylly ja Kauppa Oy:n (1934) perusti virolainen Eduard Puhk, jonka suvussa oli harjoitettu myllytoimintaa jo 1600-luvulla. Suomen Silkituote Oy:n (1935, myöh. Vallila Interior) perusti sveitsiläinen Otto Berner.

Viisivuosittaisessa tarkastelussa vuosina 1910–1930 Helsingin teollisuuden kolmen suurimman toimialan joukkoon lukeutuvat ravinto- ja nautintoaineteollisuus, konepajat ja graafinen teollisuus. Näiden järjestys vaihtelee vuosittain. Vuosina 1935 ja 1940 graafisen teollisuuden kolmen suurimman joukossa korvaa kutoma- ja vaateusteollisuus, vuonna 1945 graafinen teollisuus palaa kolmen suurimman joukkoon pudottaen sieltä ravinto- ja nautintoaineteollisuuden (Helsingin kaupungin tilastolliset vuosikirjat).

Mitattuna tuotantolaitosten ja työntekijöiden määrällä koko maan tuotantolaitosten ja työntekijöiden määrästä Helsinki oli vuosina 1913–1949 koko maan suurin teollisuuskeskittymä (Björkqvist 1967:284–285). Vuonna 1906 Helsingissä kohosi reilusti yli sata tehtaanpiippua (Åström 1957:245). Tehdastyöntekijöiden osuus asukkaista kuitenkin oli esimerkiksi Tampereella korkeampi kuin Helsingissä (Hakkarainen & Putkonen 1995:33). Luonteeltaan Helsingin teollisuus oli keskiraskasta teollisuutta ja pienteollisuutta, kulutukseen suuntautunutta. Helsingin teollisuusyrityksiä toisen maailmansodan jälkeen on kuvattu teoksessa Suomen teollisuus. Tuotannonarvoltaan yli 100 miljoonan markan yrityksiä oli tuolloin (n. 1945–1950) Helsingissä metalli- ja konepajateollisuudessa noin 28 kpl, ravinto- ja nautintoaineteollisuudessa noin 21 kpl, kemiallisessa teollisuudessa 6 kpl, paperi- ja puuteollisuudessa 6 kpl, graafisessa teollisuudessa 5 kpl, kutomo- ja vaateustavarateollisuudessa 5 kpl, kivi-, savi-, lasi- ja turveteollisuudessa 4 kpl, muilla aloilla 3 kpl ja nahka-, jalkine- ja kumiteollisuudessa 1 kpl (Karikoski et al. 1951).

Vuonna 1912/13 kolmenkymmenen työpaikkamäärältään suurimman suomalaisen teollisuusyrityksen joukossa oli neljä helsinkiläisyriytystä, joka oli 13,33 prosenttia yrityksistä: Valtionrautateiden konepajat, Yhdistyneet Villatehtaat, Oy Hietalahden sulkutelakka ja konepaja sekä Kone- ja Siltarakennus Oy. Vuonna 1927 vastaavalla listalla oli vain kolme helsinkiläistä teollisuusyritystä (10 prosenttia): Valtionrautateitten konepajat, Verkkosaarella toiminut sahatavarayritys Sörnäs Ab sekä Kone- ja Silta Oy. Vuonna 1938 helsinkiläistehtaiden määrä kolmenkymmenenneljän suurimman listalla oli kahdeksan (23,5 prosenttia): Valtionrautateitten konepajat, Yhdistyneet Villatehtaat Oy, Oy Arabia Ab, SOK:n teollisuuslaitokset, Suomen Sokeri Oy, OTK:n teollisuuslaitokset, Oy Strömberg Ab ja Helsingin kaupungin teollisuuslaitokset. Vuonna 1949 neljäkymmenenviiden suurimman listalla oli puolestaan kaksitoista helsinkiläisyriytystä (30 prosenttia): Valtion metallitehtaat, Valtionrautateiden konepajat, Oy Strömberg Ab, Helsingin kaupungin teollisuuslaitokset, Suomen Gummitehdas Oy, SOK:n teollisuuslaitokset, Yhdistyneet Villatehtaat Oy, OTK:n teollisuuslaitokset, Oy Karl

Fazer Ab, Suomen Kaapelitehdas Oy, Rikkihappo- ja Superfosfaattitehtaat Oy ja Oy Tilgman Ab. (Hjerppe 1979:170–177). Helsingin teollisuus eli huippuaikaansa.

4.5 Kulttuuri- ja koulutustarjonnan kehittymisestä

Suomen Kansallisteatteri valmistui vuonna 1902. Se on Suomen Kansallismuseon (1916) ohella yksi Helsingin pääkaupunkiaseman Helsinkiin keskittämistä kulttuuri-instituutioista, valmistuessaan Pohjoismaiden suurin teatteri. Nämä kaksi olivat myös kansallisen heräämisen ja isänmaallisuuden ilmentymiä, suomalaisuuden korostamista. Kansallisteattereita oli 1800-luvun lopulla valmistunut myös Tukholmaan ja Osloon. Pääkaupunki toimi jo tuolloin valtion näyteikkunana muuhun maailmaan. Paitsi teatterina, Kansallisteatteri toimi myös konserttisalinä – yhdessä yliopiston päärakennuksen juhlasalin, vanhan ylioppilastalon ja Ritarihuoneen kanssa. Kansallisteatterin tontille suunniteltiin vuonna 1896 Kansallismuseota, mutta vuonna 1898 Lars Sonck ehdotti tontille Kansallisteatteria (Perkkiö & Pyykkö 1966). Kansallisteatterin itä- ja länsipuolelle sijoittuivat Itäinen ja Läntinen teatterikuja. Helsingin Kaupunginteatterin edeltäjät Helsingin Työväenteatteri ja Helsingin Kansanteatteri perustettiin vuosina 1902 ja 1933. Toimintaa oli Vallilan työväentalolla. Suomen Kansallisoopperaan perustettiin balettiryhmä vuonna 1921 sveitsiläistä sukua olevan Edvard Fazerin toimesta. Helsingin perinteisistä taidegallerioista Taidesalonki perustettiin vuonna 1915 Leonard Bäcksbackan toimesta. Vuonna 1914 oli perustettu myös Stenmanin taidesalonki, joka kohosi merkittäväksi taide maailman toimijaksi. Vastapäätä Svenska Teaternia sijoittunut Stenmanin taidesalonki toimi kuitenkin vain vuoteen 1927 Stenmanin muutettua Tukholmaan.

Aivan 1900-luvun alussa Helsinkiin avattiin ensimmäisiä elokuvateattereita (Helsingin seudun elokuvateatterit...2011). Ensimmäiset elokuvaesitykset oli Helsingissä nähty vuonna 1896 Seurahuoneella – kansainvälisesti tarkasteltuna hämmästyttävän varhain. Kyse oli elokuvan keksineiden Lumiären veljesten kiertueesta. Helsingissä oli 1910-luvulla jo noin 30 elokuvateatteria. Ensimmäinen kaksisalinen elokuvateatteri avautui Helsingissä vuonna 1910. Ensimmäinen elokuva-alan tuotantoyritys Suomi-Filmi alkoi toimia vuonna 1919. Oy Suomen Filmiteollisuus perustettiin 1940. Helsingissä oli 1940-luvulla peräti 51 elokuvateatteria (Aaltonen et al. 2015:5). Elokuvateatterien perustamisbuumeja koettiin 1920-luvun ja 1930-luvun jälkipuoliskon nousukausien aikana (Niskanen 2005). Katukuvassa elokuvateatterit näkyivät neon-valoin, hehkulamppukaarin, mainosvitriinein, katoksin ja plakaatein (Aaltonen et al. 2015:7).

Ernst Bernhardt Lohrmannin 1840-luvulla yksityiseen käyttöön suunnittelema, italialaisvaikutteista uusrenessanssia edustava Hakasalmen huvila saatiin museoksi vuonna 1906 – Helsingin kaupungin museo perustettiin sinne vuonna 1911. Yksityisesti perustettu Sinebrychoffin taidemuseo avautui vuonna 1921 ja Amos Andersonin ja Gösta Serlachiuksen sekä valtion rahoittama Taidehalli vuonna 1928. Sinebrychoffin taidemuseon perustamisen taustalla saattoivat olla kansainväliset vaikutteet – Carlsbergin panimosuku oli perustanut taidemuseon Kööpenhaminaan vuonna 1882 – oman rakennuksen se sai vuonna 1897.

Kantakaupunkiin perustettiin myös uusia historiallisia museoita: Kasvimuseo (ark. Gustaf Nyström, 1903), Seurasaaren ulkomuseo Tukholman Skansenin (1891) ja Osloon Norsk Folkemuseum (1894) mallin mukaisesti vuonna 1909 kansatieteilijä Axel O. Heikelin toimesta, Kuurojen museo vuonna 1907, Sosiaalimuseo vuonna 1909, Helsingin kaupungin museo vuonna 1911, Suomen Kansallismuseo vuonna 1916, Eläinmuseo vuonna 1923, Postimuseo vuonna 1926, Tullimuseo vuonna 1930, Ehrensvärd-museo vuonna 1930 (per. 1922), Sotamuseo vuonna 1930 (per. 1929), Suomen Lähetysseuran Lähetysmuseo vuonna 1931, Pankkimuseo vuonna 1936 ja Suomen Urheilumuseo vuonna 1938.

Seurasaareen siirrettiin eri puolilta Suomea lukuisia kansallisen rakennusperinteen eri muotoja edustavia rakennuksia – ensimmäinen oli Konginkankaalta tuotu Niemelän torppa. Muita kohteita ovat Antin umpipihatalo (Säkylä), Karunan puukirkko, Kahiluodon kartano (Taivassalo), Iisalmen pappila, Kurssin talo (Kuortane), Ivars (Närpiö), Selkämä (Pieksämäki), Halla (Hyrnsalmi), Pertinotsa (Karjala) ja Savitaipaleen aitat. Osa Seurasaareen muualta siirretyistä rakennuksista, kuten Karunan puukirkko, edustaa itse asiassa Helsingin vanhinta rakennuskantaa.

Yleisradion Radion sinfoniaorkesteri perustettiin vuonna 1927. Konserttitaloista Sibelius-akatemian käyttämä, Eino Forsmanin suunnittelema R-talo valmistui vuonna 1931 Taidehallin viereen. R-talo ja Eduskuntatalo sopeutettiin materiaalien ja värien käytöllä sekä ikkunoiden aukotuksilla toisiinsa. Ajatus taidemuseon ja konserttitalon sijoittamisesta alueelle lienee peräisin ehdotuksesta vuodelta 1916, jolloin nykyiselle Eduskuntatalon tontille suunniteltiin oopperaa ja sen taakse taidemuseota (Arkitekten 5/1916:55–64). Taidehalleja oli suunniteltu vuosina 1913–14 myös Kööpenhaminaan ja Tukholmaan – Carl Bergstenin suunnitteleamalla Liljevalchin taidehallilla oli vaikutusta myös Ekelundin suunnitteleman Taidehallin arkkitehtuuriin (Helander 1997:13; Suhonen 1997:134). Taidehallin sisäänkäynnin kaari aihe viitanee vastapäiseen Luonnontieteellisen museon rakennukseen (1913). Esplanadin vanha soittolava purettiin vuonna 1939 ja tilalle rakennettiin funktionalistinen soittolava (Jung & Jung 1939) ja kaksi lasipaviljonkia sen sivuille. Kaupunginosat saivat omia kirjastoja: Vallila vuonna 1908, Kallio vuonna 1912, Käpylä vuonna 1926, Pasila vuonna 1930 ja Punavuori vuonna 1940. Karl Hård af Segerstadin suunnittelema Kallion kirjasto sijoittui mäen laelle Porthaninkadun päätyaiheeksi samalla tavoin kuin niin ikään punatiilinen ja pyramidikattoinen Snellmaninkadun päähän sijoittunut fysiologian laitos (ark. Gustaf Nyström, 1905/1910) (Vilja 2002:49–50). Segerstadt otti kirjastorakennukseen vaikutteita myös yliopiston kirjaston kirjavarastosta (ark. Gustaf Nyström, 1906) (Vilja 2002:33–34). Lilla Teatern aloitti vuonna 1940. Yliopiston kirjaston 1910-, 20- ja 30-luvuilla suunnitellut laajennukset jäivät toteuttamatta, mutta sille valmistui 180 metriä pitkä maanalainen kirjavarasto vuonna 2000.

Vuonna 1919 suunnitelmissa oli jonkinlainen Suur-Unioninkatu valtion keskuskirjastoineen, eduskuntataloineen ja oikeuspalatseineen. Borg-Sirén-Åbergin toimisto laati tätä varten luonnoksia (kuva 152.), jossa oli selviä berliiniläisvaikutteita – täten ilmeisesti myös C. L. Engeliin viitaten. Saksalaisvaikutteet saattoivat liittyä myös siihen, että Suomesta suunniteltiin vuonna 1918 kuningaskuntaa ja kuninkaaksi haviteltiin muun muassa Hessenin prinssi Friedrich Karlia. Kuninkaanlinna olisi sijoittunut Kaisaniemen kasvitieteelliseen puutarhaan Unioninkadun varrelle, mikä olisi entisestään korostanut Unioninkadun hallinnollista ja symbolista merkitystä. Kuningaskuntahanke kaatui mm. siihen, että maailmansodan voittaneet Britannia ja Yhdysvallat ilmoittivat kieltäytyvänsä tunnustamasta Suomen itsenäisyyttä, mikäli Suomeen tulisi saksalainen kuningas. Borg-Sirén-Åbergin suunnitelmassa korkein pylväiköiden varustetut rakennukset oli kytketty toisiinsa matalin kolonnadein. Merenmies (1989:47–64) on nähnyt arkkitehtuurissa vaikutteita mm. uusklassisti Etienne-Louis Boulléelta (Métropole-kirkko, ei rakennettu) sekä Peter Behrensiltä (Saksan suurlähetystö Pietarissa, 1913). Rakennukset jatkoivat yliopiston kirjaston julkisivuteemaa. Näkisin suunnitelmassa vaikutteita myös Carl Gotthard Langhansin suunnittelema Brandenburgin portista. Eduskuntatalon päälle Sirén oli jopa piirtänyt Brandenburgin portista vaikutteita saaneen quadriga-, eli hevosvaunuveistoksen (1793). Quadrigoita käytettiin jo antiikin Kreikassa. Uuden ajan quadrigoita on mm. Pariisissa (Riemukaari, n. 1815, Grand Palais, 1900), Pietarissa (General Staff Building, 1829, Aleksandrinsky Theatre, 1832), Varsovassa (Teatr Wielki w Warszawie, 1833), Dresdenissä (Semperoper, 1841), Moskovassa (Bolshoi Theatre, 1850), Münchenissä (Siegestor, 1852 – hevosten tilalla leijonat), Prahaassa (Prahan Kansallisteatteri, 1881), Wienissä (Parliament Building, 1883), Barcelonassa (Parc de la Ciutadellan suihkulähde, 1888), Palermossa (1891), Brysselissä (Parc du Cinquantenaire, 1905), Lontoossa (Wellington Arch, 1912) Madridissa (Banco de Bilbao, 1923) ja Roomassa (Monumento

Nazionale a Vittorio Emanuele II, 1911–35). Myös Saksan suurlähetystössä Pietarissa on hevosvau-
nuveistos. Unioninkadun uudisrakennusten alta olisi purettu aiemman venäläisen sotilassairaalan
kortteli. Sirénin alueelle laatimista suunnitelmista toteutettiin vain yliopiston päärakennuksen laajen-
nus (1937) Fabianinkadun puolella. Laajennus toteutettiin Engelin arkkitehtuurin hengessä – läheisen
yliopiston kirjaston laajennuksen (ark. Gustaf Nyström, 1906) tavoin. Merenmies (1989:56) on näh-
nyt yliopiston päärakennuksen laajennuksen sisätiloissa vaikutteita Tukholman kaupungintalosta
(Rådskorridoren). Kortteli muuttui samalla umpikortteliksi. Alueen 1930-luvun suunnitelmat puoles-
taan olisivat toteutuessaan merkinneet Nyströmin suunnitteleman rotunda-osan purkamista (Knapas
2012b:18–19).



Kuva 152. J. S. Sirén suunnitteli vuonna 1919 Unioninkadulle yliopiston päärakennuksen ja yliopiston kirjaston jatkeeksi
julkisten monumentaalirakennusten ryhmää. (Merenmies 1989:49).

Toteutumatta aikakaudella jäivät uusi pääkirjasto, oopperatalo ja konserttitalo, jotka valmistuivat lo-
pulta vasta vuosina 1986, 1993 ja 2011. Uutta pääkirjastoa suunniteltiin vuonna 1916 Kaisaniemen
kansakoulun tontille, oopperataloa samana vuonna Kaisaniemenkadun ja Unioninkadun kulmaan
Metsätalon paikalle sekä vuonna 1917 Etu-Töölöön Taidehallin ja R-talon alueelle ja vuonna 1912
musiikkitaloa nykyisen Eduskunnan lisärakennuksen tontille – hankkeiden esteiksi tulivat varojen
puute sekä yhteiskunnalliset mullistukset, kuten Venäjän vallankumous ja Suomen sisällissota (Hel-
minen 2011:131–133).

Iltaapäivälehtien julkaiseminen alkoi 1900-luvun ensimmäisen puoliskon aikana. Otava ja WSOY pe-
rustivat vuonna 1934 Yhtyneet Kuvalehdet Oy:n aikakauslehtien julkaisemista varten. Esimerkiksi
Kotilieden julkaiseminen oli alkanut vuonna 1912 ja Suomen Kuvalehden nykyinen julkaiseminen
vuonna 1916. Osuustoiminnallisia lehtiä oli alettu julkaista 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa.
Ammattilehdistä esimerkiksi Arkitekten-lehti aloitti vuonna 1903.

Tiedonvälityksen osalta valtion Lennätinlaitos, nykyisen TeliaSoneran edeltäjä, perustettiin Suomen
itsenäistyttyä vuonna 1917. Yleisradio perustettiin vuonna 1926 – tämä vauhditti tiedonvälitystä ja
radioteollisuutta. Helsingissä järjestettiin radiomessut vuonna 1928. Julkishallinnon toimilla onkin
usein Helsingin historiassa ollut teollisuutta generoiva vaikutus.

Taulukossa 18 on lueteltu keskeisiä kulttuurihankkeita Helsingissä vuosina 1901–1944.

Koulurakentaminen oli voimakasta 1900-luvun alun vuosikymmeninä kaupungin väestönkasvun luo-
man tarpeen ja vuoden 1921 oppivelvollisuuslain myötä. Helsingin kantakaupungin 1900-luvun alun
koulurakennuksiin kuuluvat mm. Svenska Lyceum eli nyk. Sibelius-lukio (ark. Theoder Decker,
1901), brittiläisvaikutteinen (Viljo 1985:124) Vallilan kansakoulu eli nyk. Vallilan ala-aste (ark.
Theodor Höijer, 1902, ikkunoissa vaikutteita Ateneumista), Kruununhaan Lucina Hagmanin koulu
(ark. Gunnar Stenius 1902, purettu 1960-l.), Kruununhaan Ruotsinkielinen reaalilyseo (ark. Theodor
Decker, 1902), Helsingin Suomalainen Normaalilyseo Ratakadulla (ark. Johan Jacob Ahrenberg,
1905), Töölön kansakoulu eli nyk. Töölön ala-aste Töölönkadulla (ark. Theoder Höijer, 1905), Teh-
taankadun koulu eli nyk. Tehtaankadun ala-aste (ark. Albert Nyberg, 1908), Kallion kansakoulu eli
nyk. Kallion ala-aste (ark. Bertel Jung, 1910), Cygnaeus lägstadieskola (ark. Karl Hård af Segerstadt,
1911) Punavuorella ja Eläintarhan kansakoulu eli nyk. Eläintarhan ala-aste (ark. Karl Hård af Se-
gerstadt ja Runar Eklund, 1915). Ruotsalaissyntyisen Frans Fredric Semigradskyn testamenttivaroin-
rakennettiin Sedmigradskys småbarnskolan Oikokadulla (ark. Valter Jung & Emil Fabritius, 1905) ja

pienten lasten koulu Sturenkadulla (ark. Valter Jung & Emil Fabritius, 1914). Helsingin Suomalaisen Normaaliylyseon pihalle on myöhemmin (2009) sijoitettu Asfalttikukkasaset-niminen, vertauskuvallinen veistosryhmä. Kallion kansakoulun läheisyydessä, nykyisen Porthaninpuistikon reunassa, oli aiemmin myös nk. Porthaninkadun koulu, kolmikerroksinen tiilestä ja puusta tehty rakennus, joka kuitenkin purettiin 1970-luvulla.

Kulttuurihanke	Vuosi
Helsingin ensimmäinen pysyvä elokuvateatteri	1901
Suomen Kansallisteatterin valmistuminen	1902
Helsingin Työväenteatterin perustaminen	1902
Kasvimuseon perustaminen	1903
Hakasalmen huvila museoksi	1906
Kuurojen museon perustaminen	1907
Vallilan kaupunginkirjaston avautuminen	1908
Sosiaalimuseo	1909
Seurasaaren ulkomuseon perustaminen	1909
Helsingissä noin 30 elokuvateatteria	1910-luku
Helsingin kaupunginmuseo Hakasalmen huvilaan	1911
Kallion kaupunginkirjaston valmistuminen	1912
Strindbergin taidesalongin avautuminen	1913
Stenmanin taidesalongin avautuminen	1914
Taidesalongin avautuminen	1915
Suomen Kansallismuseon valmistuminen	1916
Suomi-Filmi Oy:n perustaminen	1919
Sinebrychoffin taidemuseon avautuminen	1921
Balettiryhmä Kansallisoppeeraan	1921
Eläinmuseon avautuminen	1923
Postimuseon avautuminen	1926
Käpylän kaupunginkirjaston avautuminen	1926
Radion sinfoniaorkesterin perustaminen	1927
Taidehallin valmistuminen	1928
Tullimuseon avautuminen	1930, uudet tilat 1993
Pasilan kaupunginkirjaston avautuminen	1930
Ehrensverd-museon perustaminen ja avautuminen	1922/1930
Sotamuseon perustaminen ja avautuminen	1929/1930
Helsingin Kansanteatterin perustaminen	1933
Lallukan taiteilijakoti museoksi	1933
Suomen Lähetysmuseon avautuminen	1931
Pankkimuseon avautuminen	1936
Suomen Urheilumuseon avautuminen	1938
Esplanadin uuden soittolavan valmistuminen	1939
Helsingin elokuvateatterien määrä huipussaan: 51 elokuvateatteria	1940-luku
Punavuoren kaupunginkirjaston avautuminen	1940
Lilla Teatern aloittaa	1940
Oy Suomen Filmiteollisuuden perustaminen	1940

Taulukko 18. Itsenäisen Suomen pääkaupungiksi nousseen teollisen Helsingin kulttuurillinen monipuolistuminen vuosina 1900–1944.

Kantakaupungin koulurakennuksista 1920-luvulta ovat Snellmanin kansakoulu, nykyinen Snellmanin ala-aste (ark. Karl Hård af Segerstadt, Runar Eklund, Einar Flinckenberg & Antero Pernaja, 1921/1953), Kaisaniemen puistoon kaavoitettu, sijainniltaan kiistelty, Kaisaniemen kansakoulu eli nykyinen Kaisaniemen ala-aste (ark. Runar Ahlund & Einar Flinckenberg, 1923), Etu-Töölön entinen Tyttönormaalilyseo (ark. Onni Tarjanne, 1923), Töölön yhteiskoulu (ark. Aarre Ekman & Markus

Tavio, 1927/1960), Kruununhaan Lisa Hagmanin koulu (ark. Elsa Arokallio, 1925), Kruununhaan Laurelska skolan (ark. Karl Hård af Segerstadt, 1927), Käpylän ala-aste (ark. Gunnar Taucher, 1928), Etu-Töölön Minervaskolan (ark. Eva Kuhlefelt, 1929), Etu-Töölön ruotsalainen tyttökoulu (ark. Yrjö Sadeniemi, Hjalmar Åberg ja Elli Ruuth, 1929, nykyisin Aalto-yliopiston käytössä), Kallion yhteiskoulu eli nykyinen Kallion lukio (ark. Väinö Vähäkallio, 1929). Seuraavalla vuosikymmenellä, 1930-luvulla, valmistuivat Helsingin Saksalainen koulu (ark. Runar Eklund, 1933), Helsingin Koelyseo eli nykyinen Etu-Töölön lukio (ark. Yrjö Sadeniemi, Hjalmar Åberg ja Elli Ruuth, 1930), Vallilan kansakoulu (ark. Gunnar Taucher, 1932), Malminkadun Helsingin Saksalainen koulu (ark. Runar Eklund, 1933, koulu per. jo vuonna 1881), Aleksis Kiven koulu (ark. Gunnar Taucher, 1934), Apollonkadun entinen Helsingin Viides yhteiskoulu (ark. Martti Välikangas, 1936), SYK:n (entinen) koulutalo Nervanderinkadulla (ark. Väinö Vähäkallio, 1937) ja Arkadian yhteislyseon rakennus (ark. Armas Rankka, 1938). 1940-luvun alusta on Lapinlahden kansakoulu (ark. Gunnar Taucher, 1941).

Varhaiskasvatuksen osalta yksityisten lastentarhojen laajamittainen kunnallistaminen alkoi Helsingissä vuonna 1931, jolloin 28 lastentarhaa kunnallistettiin (Mäkinen 2016:37). Helsingin lastentarhojen määrä kasvoi 1900-luvun alkupuolella selvästi: vuonna 1900 Helsingissä oli 16 lastentarhaa ja vuonna 1939 jo 38 lastentarhaa (Hietala 2009b:196–205). Lasten kasvatusta ja kehitystä tuettiin myös neuvolatoiminnalla. Arkkiatri Arvo Ylppö oli perustanut ensimmäiset neuvolat 1920-luvulla – joskin Kalliossa oli ilmeisesti ollut neuvolatoimintaa jo vuonna 1904.

Helsingin ensimmäinen työväenopisto avattiin vuonna 1919. Käpylän työväentalo valmistui vuonna 1925, Kallion työväentalo vuonna 1927 ja Vallilan työväentalo (ark. L. E. Hanstén) 1920-luvun lopulla, mutta se purettiin vuonna 1972, ja tilalle nousi ympäristönsä klassismista poikkeava tumma, modernistinen toimistotalo (ark. J. T. & O. Elovaara, 1973, ks. Manninen 2004:176).

Ammattienedistämislaitos (nyk. AEL) aloitti toimintansa vuonna 1922 Kampissa, vuonna 1931 opilaitos siirtyi uusiin tiloihin Etu-Töölöön. Helsinki avasi vuonna 1925 myös Yleisen ammattilaiskoulun taideteollisille ammattiteille. Ravintolakoulu Perho perustettiin vuonna 1935, mutta oman koulutalon se sai vasta vuonna 1957 (ark. Aarne Ervi).

Yhteiskunnallinen Korkeakoulu, myöh. Franzenia (ark. Väinö Vähäkallio) valmistui vuonna 1930. Ylempi koulutustarjonta kehittyi 1900-luvun ensimmäisellä puoliskolla: Suomen Teknillinen Korkeakoulu perustettiin vuonna 1908. Tämä vaikutti positiivisesti teknillisen opetuksen tasoon. Teknillisen opetuksen institutionaalinen historia ulottuu Helsingissä vuonna 1849 perustettuun Helsingin Teknilliseen Reaalikouluun. Svenka handelshögskolan ja Kauppakorkeakoulu aloittivat vuosina 1909 ja 1911. Maanpuolustuskorkeakoulun, tuolloisen Suomen kadettikoulun, historia ulottuu vuoteen 1919.

Teknilliselle korkeakoululle valmistui vuonna 1925 suuret punatiiliset laboratoriorakennukset (ark. Onni Tarjanne) Eerikinkadun varrelle. Teknillinen korkeakoulu siirtyi kantakaupungista Otaniemeen vuonna 1946. Sijaintivaihtoehtoina tutkittiin myös Punavuorta, Ilmalaa, Munkkiniemeä ja Puotinkylää (Häikiö 2012:19). Teknillisen korkeakoulun aiemmasta sijainnista Hietalahdentorin laidalla muistuttaa 'Pro Teekkari' -veistos vuodelta 1966. Senkin jälkeen rakennuksessa on ollut teknillisten alojen opetusta.

Helsingin yliopistolle valmistui vuonna 1906 kirjaston laajennus (ark. Gustaf Nyström), Siltavuorenpenkereelle fysiologian ja fysiikan laitokset vuosina 1906 ja 1910 (ark. Gustaf Nyström) ja anatomian laitos vuonna 1931 (ark. Jussi ja Toivo Paatela). Siltavuorenpenkereelle vuonna 1910 valmistuneessa, punatiilisessä saksalaisvaikutteisessa rakennuksessa oli aiemmin erikoinen torni, joka kuitenkin purettiin rakennuksen korottamisen yhteydessä 1930-luvulla – rakennuksen vaikutteet ovat Ludwig

Hoffmannilta ja Aldred Messeliltä (Helsingin yliopiston fysiikan...2018). Yliopiston päärakennuksen laajennus valmistui, kuten yllä todettiin, vuonna 1937 (ark. J. S. Sirén) ja Metsätalo vuonna 1939 (ark. Jussi Paatela).

Nykyisistä Helsingin yliopiston keskustakampuksen rakennuksista aikakaudelta ovat myös Fabiankatu 24, 26 ja 28 (ark. Armas Lindgren, 1931, K. S. Kallio, 1907 ja ark. Gunnar Stenius, 1907) ja Vuorikatu 3 (ark. E. Ikäläinen & Aarre Ekman, 1919) ja 5 (ark. Väinö Vähäkallio). Fabianinkatu 26 ja Vuorikatu 5 olivat aiemmin Suomen liikemiesten kauppapiston rakennuksia.

4.6 Ennen 1950-lukua rakennettujen kaupunginosien paikannimistö ja Helsingin historia

Helsingin paikannimistö kertoo mm. kaupungin historiasta, merkkihenkilöistä ja kaupunginosien luonteesta. Kantakaupungin paikannimistössä on historian saatossa tapahtunut useita muutoksia, mutta tarkastelen tässä kappaleessa kantakaupungin paikannimistöä pääasiassa vuonna 2017 voimassa olleen nimistön perusteella. Mukana ovat pääosin ennen 1950-lukua rakennetut kantakaupungin kaupunginosat. Kaupunginosien nimistötarkastelussa suurena apuna ovat olleet aiemmat julkaisut Helsingin nimistöstä (ks. Pesonen 1970; Pesonen 1979; Carpelan & Schulman 1996; Lehikoinen 1999).

Kruununhaan nimi juontuu siitä, että alueella laidunnettiin aikanaan armeijan, eli kruunun omistamia hevosia. Kruununhaan kaduista Rauhankatu ja Unioninkatu viittaavat Haminan rauhassa vuonna 1809 tapahtuneeseen Suomen Venäjään yhdistämiseen. Aleksanterinkatu viittaa kadun varrella sijainneeseen Keisarilliseen Aleksanterin-yliopistoon (nyk. Helsingin yliopisto) ja sen perustajaan keisari Aleksanteri I:een. Keisarin perhe on muutenkin Kruununhaan nimistössä edustettuna: Liisankatu viittaa Aleksanteri I:n puolisoon Keisarinna Elisabethiin, Mariankatu ja Sofiankatu Aleksanteri I:n äitiin Maria Feodorovnaan, Helenankatu Aleksanteri I:n veljen vaimoon suuriruhtinatar Helenaan ja Katariinankatu Aleksanteri I:n isoäitiin keisarinna Katarina II:een. Vironkatu on maantieteellinen nimi, joka liittyy Kruununhaan sijaintiin Vironniemellä. Kirkkokatu viittaa kadun varrelle suunniteltuun kirkkoon (nyk. Tuomiokirkko) ja Hallituskatu Senaatintaloon. Maneesikatu ohittaa entisen santarmikunnan maneesin. Meritullinkatu on nimetty Mariankadun ja Aleksanterinkadun kulmarakennuksen entisen käyttötarkoituksen mukaan, Ritarikatu viereisen Ritarihuoneen ja Päävartiontori torin laidalla sijaitsevan päävartion mukaan. Tervasaassa sijaitsi 1700-luvulla tervakauppiaiden varastoaittoja. Kirjatyöntekijäncätkatu viittaa kadulla sijaitsevaan entiseen Helsingin Kirjatyöntekijäin Yhdistyksen taloon. Kruununhaassa on myös suomalaisille merkkihenkilöille omistettuja katuja, kuten Kristianinkatu (laamanni Christian Magnus Ivendorf), Maurinkatu (valtiomies Gustaf Mauritz Armfelt), Snellmaninkatu (professori Johan Vilhelm Snellman) ja Yrjö-Koskisen katu (professori Yrjö Sakari Yrjö-Koskinen). Siltavuorenpenger on johdettu vanhasta Siltavuoren paikannimestä, joka saa nimensä silloista, jotka rakennettiin Vironniemelle 1650-luvulla. Kruununhaan kadunnimistä luonteensa mukaan nimettyjä ovat Kulmakatu, Oikokatu ja Välikatu.

Kluuvin nimi viittaa paikalla sijainneeseen merenlahteen, nimen historia ulottuu ainakin vuoteen 1696. Henkilöperäisistä nimistä Elielinaukio on nimetty rautatieaseman suunnitelleen Eliel Saarisen, Mannerheimintie presidentti Carl Gustaf Emil Mannerheimin, Mikonkatu keisari Aleksanteri I:n veljen ja Vilhonkatu senaattori Otto Wilhelm Klinckowströmin mukaan. Kaisaniemi saa nimensä ravintoloitsija Kajsa Wahllundista. Kaivokatu viittaa nykyisten Keskuskadun ja Kaivokadun risteyksessä sijainneeseen vesikaivoon. Postikatu viittaa kadun varrella sijaitsevaan Postitalon rakennukseen, Ate-neuminkuja viereiseen Ateneumin taidemuseoon ja Puutarhakatu Kaisaniemen puistoon ja kasvitieteellisen puutarhaan. Varsapuistikon nimi juontuu puistikossa sijaitsevasta patsaasta. Keskuskadun nimi juontuu kadun keskeisestä sijainnista ja Vuorikadun nimi alueen topografiasta.

Kaartinkaupungin nimi saa nimensä kaartin kasarmista. Kaartinkaupungin nimistön henkilönnimistä Bernhardinkatu muistaa kenraalikuvernöörin kanslian tirehtööri Ernst Bernhard von Witteniä, Fabianinkatu Helsingin jälleenrakennusta johtanutta kenraalikuvernööri Fabian Steinheiliä, Ludviginkatu arkkitehti Carl Ludwig Engeliä ja Rikhardinkatu senaattori Albrecht Fredrik Richard De la Chapellea. Kasarminkatu on nimetty alueella sijaitsevan kasarmin mukaan ja Pohjoinen ja Eteläinen Makasiininkatu läheisten makasiinien mukaan. Korkeavuorenkadun nimi on topografinen. Esplanadin nimi viittaa Tähtitorninvuoren linnoituksen avoimeen ampumavyöhykkeeseen.

Kaivopuiston paikannimistössä puistoaiheisia nimiä ovat Iso Puistotie, Itäinen Puistotie ja Puistokatu. Kylpylänaukio muistuttaa paikalla aiemmin sijainneesta kylpylärakennuksesta. Myllytie viittaa paikalla aikoinaan sijainneeseen tuulimyllyyn, Laivasillankatu ja Siltatie lähellä sijainneeseen laivasilltaan ja Kallioliinantie linnamaiseen huvilaan (ark. Ernst Bernhardt Lohrmann, 1843). Oikotie ja Porrastie ovat nimetty luonteensa mukaan. Vuonna 2015 alueelle tuli myös Armi Ratian puisto Marimekon perustajan mukaan.

Kampin nimen historia ulottuu 1600-luvulle asti. Kampin nimistössä Bulevardi on kansainvälistä perua, sana on ollut nykyisessä kadunnimikäytössä esimerkiksi Pariisissa jo 1600-luvulla. Kampin kadunnimistön henkilönnimistä Abrahaminkatu muistaa Helsingin uudelleenrakentamiskomitean pöytäkirjuri Johan Abraham Logrenia, Albertinkatu Helsingin uudelleenrakentamiskomitean puheenjohtaja J. A. Ehrenströmiä, Eerikinkatu senaattori Carl Erik Mannerheimia, Fredrikinkatu Uudenmaan-Hämeen läänin maaherrana keskusvirastojen Helsinkiin siirtämiseen vaikuttanutta Gustaf Fredrik Stjernvallia, Lönnrotinkatu Kalevalan kokoajaa Elias Lönnrotia ja Simonkatu kaupungininsinööri Simon Grönlundia. Jaakonkadun nimihistoriaa ei tunneta. Kalevankatu liittyy viereiseen Lönnrotinkatuun ja Kalevalaan. Annankatu ja Yrjönkatu viittaavat katolisiin pyhimyksiin. Salomonkadun nimi tulee raamatusta. Kansakoulukatu on nimetty Annantalossa aiemmin toimineen kansakoulun mukaan, Köydenpunojankatu lähellä sijainneen köydenpunomon ja Lastenkodinkatu Helsingin rouvasväenyhdistyksen alueelle 1860-luvulla rakennuttaman lastenkodin mukaan. Eteläinen ja Pohjoinen Rautatiekatu muistuttavat alueen kahteen osaan jakaneesta satamaradasta. Malminkatu viittaa seudun maastoon. Lapinlahdenkatu vie kohti Lapinlahtea, jonka nimi saattaa olla keskiajalta. Ruoholahdenkatu vie kohti Ruoholahtea. Hietalahti-nimi esiintyy kartoissa 1660-luvulta lähtien (Sandviken).

Punavuori-nimi on ollut käytössä ainakin 1600-luvulta ja viittaa kallioiden punaiseen väriin. Punavuoren paikannimistöstä Uudenmaankatu liittyy paikalla sijainneeseen Uudenmaan esikaupunkiin. Henkilönimiä on yksi: Iso ja Pieni Roobertinkatu viittaavat ministerivaltiosihteeri Robert Henrik Rehbinderiin. Teollinen historia on läsnä useassa nimessä: Mallaskatu muistuttaa Sinebryhoffin olutpanimosta, Ratakatu paikalla 1820-luvulta 1800-luvun puoliväliin sijainneesta Erik Röön köydenpunontaradasta ja Telakkakatu kadun varren laivatelakasta. Laivurinrinne, Perämiehenkatu ja Pursimiehenkatu ovat merenkulkuaiheisia ryhmänimiä, joita on myös Katajanokalla ja Ullanlinnassa. Kankurinkatu, Kivenhakkaajankatu ja Sepänkatu ovat käsityöaiheisia ammattinimiä.

Katajanokan nimi on mukaelma ruotsinkielisestä nimestä Skatudden, joka tarkoittaa suoraan suomennettuna verokärkeä – viitaten paikalla 1600-luvulla sijainneeseen tullitupaan. Katajanokan paikannimistö tuli viittaamaan alueen luonnonmaantieteelliseen historiaan (Laukksaarenkatu ja entinen saari), rahanpainotoimintaan (Rahapajankatu), kaavoituksellisiin elementteihin (Kanavakatu, Kanavaranta, Katajanokanlaituri), merenkulkuun (Ankkurinkatu, Luotsinkatu, Mastokatu, Pikku Satamankatu, Satamankatu) ja kaupankäyntiin (Kauppiaankatu). Merikasarmista nimensä on saanut Laivastokatu. Pormestarinrinne viittaa alueella asuneeseen pormestari Elias Öhmaniin. Kruunuvuorenkadun nimi juontuu vanhasta paikannimestä Kronberget. Vyökatu viittaa kadun sijaintiin Katajanokan vanhan kaupunginosan uloimpana katuna. Katajanokanpuiston nimi muutettiin vuonna 2014 Tove Janssonin puistoksi – hänen asumishistoriansa mukaan.

Siltasaaren paikannimistöön tulivat nimet Paasivuorenkatu työväenjohtajan ja poliitikon Matti Paasivuoren mukaan, Pitkäsillanranta viereisen Pitkäsillan mukaan ja Säästöpankinranta paikalla sijainneen Sparbanken-ravintolan mukaan. Pitkäsillan nimi juontuu ajalta, jolloin Siltasaari oli yhä saari ja sinne johti kaksi siltaa, lyhyt ja pitkä.

Sörnäinen-nimi tulee ruotsinkielisestä, eteläistä kannasta tarkoittavasta Södernäs-nimestä, joka on ollut käytössä jo ainakin vuonna 1639. Sörnäisten paikannimistössä on viittauksia paikalla sijainneiden huviloiden (Pääskylänkatu, Suvilahdenkatu, Vilhovuorenkatu) ja vuokra-alueiden (Haapaniemenkatu, Hakaniemenkatu, Kaikukatu, Kulmavuorenkatu, Lintulahdenkatu, Näkinkuja) nimistöön. Käenkuja kytkeytyy teemallisesti läheiseen Lintulahdenkatuun, Helmiäispolku ja Vetehisenkuja puolestaan Näkinkujaan. Viherniemenkuja viittaa 1760-luvun paikannimeen. Parrukatu kytkeytyy Sörnäisten sataman historiaan puutavaran vientisatamana. Katri Valan puisto muistaa kirjailija Katri Valaa, Miina Sillanpään aukio ensimmäistä suomalaista naisministeriä, Väinö Tannerin kenttä osuuskuntamies Väinö Tanneria ja Väinö Vähäkallion puisto alueella vaikuttanutta arkkitehtia. Tukutorin alueella on alueen entiseen ja nykyiseen toimintaan liittyviä nimiä: Agrokseenmäki, Panimokatu, Tukutorinkuja, Tynnyrintekijänkatu, Työpajankatu. Alueella on ollut mm. panimo- ja konepajateollisuutta sekä tukkutoritoimintaa. Vanha Talvitie muistuttaa talvisin Helsingin kantakaupungista Viikkiin jään yli johtaneesta tiestä. Kaasutehtaankatu viittaa Suvilahden vanhaan kaasuvoimalaan. Verkkoosaari muistuttaa paikalla sijainneista Pienestä ja Suuresta Verkkosaaresta. Myös Hanasaari, Nihtilaituri ja Sompasaari viittaavat paikalla sijainneisiin saariin. Hanasaaren nimi tulee sanasta hane (=kukko). Alueella oli myös Kana-niminen saari. Sompasaaren nimi on ollut käytössä jo vuonna 1569 (Sompeholmen), ja nimi tarkoittaa kalasumppua.

Kallion nimi on topografinen. Kallion paikannimistössä on runsaasti merkkihenkilöiden nimiä. Aadolfinkatu muistaa Ruotsi-Suomen hallitsijoita, Kallion kirkkoon tähtäävä Agricolankatu piispa Mikael Agricola, Castréninkatu Helsingin yliopiston ensimmäistä suomenkielistä professoria Matias Aleksanteri Castrénia, Fleminginkatu soturi- ja valtiomiessukua, Franzéninkatu professori Frans Mikael Franzénia, John Sternbergin ranta teollisuusneuvos John Didrik Stenbergiä, Porthaninkatu professori Henrik Gabriel Porthania, Sakarinkatu professori Zachris Topeliusta, Suonionkatu runoilija Julius Leopold Krohnia, Tokoinranta senaattori Oskari Tokoita, Torkkelinkatu marski Torgils Knuu-tinpoikaa ja Wallininkatu professori Georg August Wallinia. Ässärinne kunnioittaa talvisotaan osallistunutta helsinkiläistä Ässä-rykmenttiä. Paikallisiin vaikuttajiin viittaavat Alli Tryggin puisto ja Matti Heleniuksen puisto. Karhupuiston nimi tulee puistossa sijaitsevasta veistoksesta. Numeroituja katuja ovat Ensi Linja, Toinen Linja, Kolmas Linja, Neljäs Linja ja Viides Linja. Itäinen Papinkatu ja Läntinen Papinkatu kytkeytyvät sijaintiin Kallion kirkon kupeessa. Pengerkatu viittaa kadun pengerrettyyn rakenteeseen. Alppikatu liittyy läheiseen puistoalueeseen. Iolanlehto muistaa tontilla sijainnutta huvilaa ja Linnunlauluntie läheistä huvilaryhmää. Hämeentien nimi ulottuu 1660-luvulle ja on kohdeperustainen.

Alppiharjun paikannimistössä on runsaasti suomalaisten paikkojen nimiä: Hangonkatu, Heinolankatu, Karjalankatu, Kotkankatu, Loviisankatu, Porvoonkatu, Saimaankatu, Savonkatu, Sipoonkatu, Siuntionkatu, Tammisaarenkatu, Vaasankatu ja Viipurinkatu. Helsinginkuja liittyy Helsinginkatuun ja Brahenkentän eteläosaan aiemmin suunniteltuun Helsingintoriin. Henkilönnimiä on Alppiharjussa kuusi: Aleksis Kiven katu viittaa kirjailija Aleksis Kiveen, Brahenkatu Pietari Braheen, Kaarlenkuja ja Kustaankatu viittaavat Ruotsi-Suomen hallitsijoihin, Kirstinkatu kuningatar Kristiinaan ja Leninipuisto Helsingissäkin asuneeseen Vladimir Iljitš Leniniin. Työläisäidinpuisto on nimetty puistossa sijaitsevan patsaan, Tivolitie Linnanmäen huvipuiston ja Kalliolanrinne kadun varrella sijaitsevan kristillis-yhteiskunnallisen työkeskuksen mukaan. Josafatinkatu on raamatullinen nimi. Satamaradankatu muistuttaa paikalla sijainneesta satamaradasta ja Teollisuuskatu alueen teollisesta historiasta.

Harjukatu on topografiaan ja paikalla sijainneeseen vuokra-alueeseen liittyvä nimi. Kinaporinkatu viittaa alueen asukkaiden keskinäiseen kinasteluun.

Etu-Töölön paikannimistössä (Apollo, Arkadia, Hesperia, Minerva) on viittauksia antiikkiin (Oja 1999:17). Arkadiankatu muistuttaa myös Arkadia-teatterista ja alueella sijainneesta huvila-alueesta. Samoin Hesperiankatu, Leppäsuonkatu ja Tunturinkatu viittaavat aiempiin huvila-alueisiin. Moni Etu-Töölön nimistä viittaa Kalevalaan: Ilmarinkatu, Lemminkäisenkuja, Sammonkatu ja Väinämöisenkatu. Hietaniemen hautausmaalla on kalevalaisesti Tuonelankatu sekä lisäksi Krematorionkatu. Etu-Töölössä on myös professorien nimiä: Caloniuksenkatu (lainopin professori Mathias Calonius), Mechelininkatu (kameraali- ja hallintolainopin sekä valtio-oikeuden professori Leopold Henrik Stanislaus Mechelin), Nervanderinkatu (fyysiikan professori Johan Jakob Nervander) ja Oksasenkatu (suomen kielen professori Carl August Engelbrecht Åhlqvist). Papeista on muistettu Suomen kansankoulun perustajaa Uno Cygnaeusta. Aurorankatu viittaa everstinrouva Aurora Karamziniin, joka perusti mm. Helsingin Diakonialaitoksen vuonna 1867 ja toimi taiteen ja kirjallisuuden edistäjänä. Arkkitehdeista on muistettu Martta Ypyää ja runoilijoista Etu-Töölössä Jakob Freeseä. Herman Frithiof Antellin aukio on nimetty kuuluisan keräilijän ja mesenaatin mukaan (testamenttasi taidekokoomansa ja varojaan Ateneumille) ja Johannes Reinhold Aspelinin aukio Suomen ensimmäisen arkeologin mukaan. Dagmarinkatu on nimetty leskikeisarinna Maria Feodorovnan mukaan. Perhonkatu viittaa Runebergin runoelmaan Hauta Perhossa ja Värikki Stoolin katu Runebergin teokseen Värikki Stoolin tarinat. Lapuankatu muistaa Suomen sodan (1807–1808) taistelupaikkoja. Museokatu saa nimensä Kansallismuseosta, Tempelikatu ja Lutherinkatu uskonpuhdistaja Martti Lutherin mukaan ja alueelle suunnitellun kirkon sijainnista. Eduskuntakatu viittaa viereiseen Eduskuntataloon. Lapinlahden rantaa kiertävä Birger Käcklundin raitti muistaa Helsingin ensimmäistä pyöräreittien tarkastajaa.

Eiran paikannimistössä on, kuten aiemmin mainittiin, muistettu Augustin Ehrensvärdiä ja C. L. Engeliä, myös valtiomies Gustaf Mauritz Armfeltiä (Armfeltintie), kirkkoherra Anders Chydeniusta (Chydeniuksentie), taiteilija Albert Edelfeltiä (Edelfeltintie), Hornin soturi- ja valtiomiessukua (Hornintie), kirjailija Juhani Ahoa (Juhani Ahon tie), ministerivaltiosihteeri Robert Henrik Rehbinderiä (Rehbinderintie), Suomen asemaan vaikuttanutta venäläistä valtiomiestä Mikael Speranskia (Speranskintie) ja runoilija Josef Julius Weckselliä (Wecksellintie). Rannassa sijaitseva Ursinin kallio muistaa professori Nils Abraham af Ursinia, jolla oli tapana käydä kallioilta uimassa.

Ullanlinnan nimi juontuu linnoituksesta, jota suunniteltiin Ulriikaporinvuorelle (nyk. Tähtitorninmäki) 1700-luvulla. ”Vuori” oli nimetty Ruotsi-Suomen kuningattaren Ulrika Eleonoran mukaan. Ullanlinnan paikannimistössä Pietarinkatu viittaa apostoli Pietarin patsaaseen katolisen Pyhän Henrikin katedraalin julkisivussa ja Johanneksentie Johanneksen kirkkoon. Tehtaankatu muistuttaa vuoden 1887 asemakaavassa olleesta suunnitelmasta kaavoittaa tehdasalue Kapteenin- ja Telakkakatuojen välille. Tähtitorninkadun nimi kytkeytyy läheiseen observatorioon, kuten myös Argelanderinkatu, joka muistaa suomalais-preussilaista, Helsingin observatorion johtajana toiminutta tähtitieteilijää. Huvilakatu viittaa alueelle suunniteltuun huvila-alueeseen ja Punanotkonkatu ja Jääkärinkatu viittaavat katujen alueilla sijainneisiin vuokra-alueisiin. Tarkk’ampujankatu muistuttaa alueen läheisyydessä sijainneesta Suomalaisen tarkk’ampujapataljoonan kasarmista ja kadun länsipäässä sijainneesta ampumaradasta. Merenkulkuun liittyviä kadunnimiä ovat Kapteeninkatu, Laivanvarustajankatu, Laivurinkatu ja Merimiehenkatu. Ammattimiesten nimiä ovat Raatimiehenkatu ja Vuorimiehenkatu. Merikatu viittaa läheiseen mereen, Neitsytpolku Jungfrubergin kallioon, Uunisaarensalmen keskellä olevaan kiveen sekä kadun varrelle 1840-luvulla muodostettuun vuokra-alueeseen. Muukalaiskatu viittaa läheisen Kaivopuiston kylpylän ulkomaalaisiin vieraisiin.

Puu-Vallilan, Vallilan ja Mäkelän paikannimistössä on suomalaisia paikkoja: Anjalantie, Elimäenkatu, Eurantie, Hattulantie, Hauhontie, Inarintie, Jyrängöntie, Kangasalantie, Karstulantie, Keiteleentie, Keuruuntie, Kuortaneenkatu, Kuusamonkatu, Lemuntie, Lohjantie, Mäntsäläntie, Nilsiäntie, Nokiantie, Ouluntie, Puijonkatu, Punkaharjuntie, Päijänteentie, Pälkäneentie, Rautalammintie, Roi-neentie, Sammatintie, Somerontie, Suvannontie, Sysmäntie, Töysäntie, Vanajantie, Vesannontie, Virtaintie, Vääksyntyntie ja Ähtärintie. Poikkeuksia ovat Ensi-Kodin kuja, joka on nimetty kadun varrella sijainneen Ensi-Koti-laitoksen mukaan ja Telekatu, joka viittaa Soneran, entisen Telen, toimintaan alueella. Sturenkatu muistaa Sture-sukuisia valtionhoitajia. Paavalin puisto on nimetty viereisen Paavalinkirkon mukaan.

Käpylän nimi on ollut käytössä jo ainakin vuonna 1556 (Kätte bö). Muuten alueen paikannimistö juontaa juurensa pääosin Kalevalasta. Paikannimiä Mäkelänkadun itäpuolella ovat Joukolantie, Kallervontie, Kullervonkatu, Metsolantie, Nyirikintie, Osmontie, Panuntie, Pellervontie, Pohjolankatu, Sampsantie, Tapiolantie, Untamontie ja Väinölänkatu. Länsi-Käpylän nimiä ovat Ilmattarentie, Keijontie, Kimmontie, Lemmikinkuja, Louhentie, Marjatantie, Rauninkuja, Sariolantie, Turjantie, Turso- tie, Vaakalinnuntie ja Vipusentie. Suomalaisten paikkojen nimiin lukeutuu Vähäkyläntie.

Käpylän Taivaskallion äärellä sijaitsevan alueen paikannimistöön kuuluvista nimistä Kuutamotie ja Tähtitie on johdettu Taivaskallion nimestä. Muita nimiä ovat Kotipolku, Kotoniityntie, Lohkopellontie, Metsätie ja Onnontie. Taivaskalliolle johtaa Pekka Jokipaltion tie, joka muistaa Helsingin ilmapuolustusta jatkosodan aikana johtanutta Pekka Jokipaltiota. Taivaskallio oli Pajamäen Patterimäen, Roihuvuoren, Herttoniemen, Suomenlinnan, Lauttasaaren, Ilmalan, Alppilan pyöreän vesitornin ja Käpylän nykyisen urheilupuiston alueen ohella yksi Helsingin ilmapuolustuksen tukikohdista. Muistona tästä Taivaskalliolla on myös ilmatorjuntatykki.

Kumpula-nimi on ollut käytössä ainakin jo vuonna 1460 (Gumtecht). Muuten Kumpulan paikannimistössä on Vallilan tavoin suomalaisia paikkoja: Aavasaksantie, Jyrängöntie, Kauhavankuja, Kymintie, Limingantie, Mankalantie, Sotkamonkuja, Vallinkoskentie, Valtimontie ja Vuoksentie. Monet nimet viittaavat vesistöihin.

Toukolan nimi juontuu ylioppilaiden kevätjuhlien pitopaikasta. Juhlia on vietetty alueella touko-kuusta 1833. Toukolan paikannimistössä on eksoottisia maantieteellisiä nimiä: Damaskuksentie, Intiankatu, Jaavantie, Japaninkatu, Kaironkatu, Kongontie, Koreantie, Siamintie, Sumatrantie, Syyriankatu. Kumpulan puolelle sijoittuu myös Bengalinpuisto. Kumpulan ohitse kulkee Kustaa Vaasan tie, joka on nimetty Helsingin perustajan mukaan. Sofianlehdonkatu viittaa paikalla sijainneeseen huvilaan.

Oulunkyläntien varren omakotitaloalueen paikannimistö koostuu suomalaisista paikannimistä: Artjärventie, Askolantie, Iitintie, Jaalantie, Myrskyläntie, Nastolantie ja Pyhtääntie.

Taka-Töölön paikannimistössä on runsaasti suomalaisten merkkihenkilöiden, mm. runoilijoiden ja kirjailijoiden sekä säveltäjien nimiä. Runoilijoihin ja kirjailijoihin viittaavat Eino Leinon katu (runoilija Eino Leino), Linnankoskenkatu (kirjailija Johannes Linnankoski), Messeniuksenkatu (historioitsija Johannes Messenius), Mikael Lybeckin katu (kirjailija Mikael Lybeck), Minna Canthin katu (kirjailija Minna Canth), Päivärinnankatu (kirjailija Pietari Päivärinta), Runeberginkatu (runoilija J. L. Runeberg), Stenbäckinkatu (kirjailija Lars Jakob Stenbäck), Tavaststjernankatu (kirjailija Karl August Tavaststjerna) ja Topeliuksenkatu (runoilija-kirjailija Zachris Topelius). Välskärinkatu liittyy Topeliuksen kirjaan Välskärin kertomuksia. Runebergin teoksesta Vänrikki Stoolin tarinat saavat nimensä Dunckerinkatu, Döbelninkatu ja Sandelsinkatu. Säveltäjien mukaan ovat nimetty Kajanuksenkatu (Robert Kajanus), Merikannontie (Johannes Oskar Merikanto), Paciuksenkatu (Fredrik Pacius), Sibeliuksenkatu (Jean Sibelius, asui kadulla) ja Toivo Kuulan puisto (Toivo Kuula). Entiseen Suomen

tasavallan presidenttiin viittaa Paasikivenkatu (presidentti Juho Kusti Paasikivi, asui kadulla). Olympiastadionin ympäristössä on muistettu myös suomalaisia urheilullegendoja: Hannes Kolehmainen lenkki (juoksija Hannes Kolehmainen), Paavo Nurmen katu (juoksija Paavo Nurmi) ja Tahkontie (yleisurheilija Lauri ”Tahko” Pihkala). Uimastadioninpolku johtaa uimastadionille. Nordenskiöldinkatu muistaa merkittävää helsinkiläissyntyistä tutkimusmatkailijaa Adolf Erik Nordenskiöldiä. Hammarskiöldintiellä on muistettu entistä YK:n pääsihteeriä, Dag Hammarskiöldiä. Eläintarhantie viittaa alueelle 1800-luvulla suunniteltuun eläintarhaan. Vauhtitie muodosti osan Eläintarhan ajojen kilparadasta. Valhallankatu liittyy paikalla sijainneeseen, skandinaavisesta mytologiasta nimensä saaneeseen huvilaan. Aiempiin huvila- ja vuokra-alueisiin viittaavat Humalistonkatu ja Kivelänkatu, sotilaskäytössä olleeseen huvila-alueeseen Tykistönkatu ja huviloihin Ruusankatu ja Ruusulankatu, Sallinkatu, Savilankatu ja Toivonkatu. Mäntymäentie viittaa mäntyjä kasvavaan mäkeen ja paikalla sijaitsevan huvilan nimeen. Reijolankatu viittaa Pikku Huopalahdessa sijainneeseen Grejuksen tilaan. Rajasaaren kautta on kulkenut Meilahden ja Töölön kylien raja. Piilopuisto on nimetty sen sijainnin mukaan. Satunnaisiin nimiin kuuluu Kesäkatu.

Meilahden nimi on ollut käytössä ainakin 1670-luvulta (Mäjlans). Alueen uudempi nimistö on pääasiassa puuaiheista: Jalavatie, Kuusitie, Mäntytie, Pihlajatie. Poikkeuksen muodostaa Valpurintie, joka viittaa lähistöllä sijainnutta Korpaksen tilaa 1600-luvulla emännöineeseen Valborgiin. Meilahden ranta-alueella on Laaksolan huvilassa asunutta kirjailija Maila Talviota muistava, mutta vasta 1990-luvulla perustettu puisto. Meilahdessa huviloihin johtavat Kesärannantie, Tallbonkuja ja Tamminiemmentie. Seurasaaren ruotsinkielisen nimen alkuosa tarkoittaa nuorta hevosta ja saari on ilmeisesti ollut aikanaan Meilahden kartanon varsalaitumena.

Vanhankaupungin paikannimistössä Kustaa Adolfin puisto muistaa Ruotsi-Suomen kuningasta. Kirkkorinne viittaa 1600-luvun Helsingin kirkon sijaintiin. Kellomäki on vanha nimi, joka oli käytössä 1600-luvun Helsingissä. Sen merkitys liittyy kirkonkelloihin. Kuninkaankartanonsaari muistuttaa paikalla sijainneesta kuninkaankartanosta.

Ruoholahdessa vanhemmista nimistä Tallberginkatu muistaa kauppaneuvos Julius Tallbergia. Selkämerenkatu liittyy läheiseen Itämerenkatuun. Harmajankatu on nimetty ulkosaaristossa olevan Harmajan majakan mukaan.

Jätkäsaaren nimi on ollut käytössä jo ainakin vuonna 1696 (Busholmen). Länsisatama on nimetty sen ilmansuunnan mukaisesti, kuten Etelä- ja Pohjoissatama aiemmin. Länsisatamassa nimet ovat uuden rakentamisen myötä osin vaihtuneet ja nimiä on tullut lisää. Vanhoista nimistä Majakkakatu, Mittaajankatu ja Tullaajankuja ovat merenkulkuun ja satamaan liittyviä nimiä. Neptunuksenkuja ja Poseidoninkuja ovat merenjumatlen nimiä. Itäinen vaihdekuja viittaa alueella sijainneeseen satamaraataan. Kalliosaarenkatu viittaa alueella sijainneiden saarten topografiaan, Hietasaarenkatu, Melkinlaituri ja Saukonlaituri alueella sijainneiden saarten nimiin. Valtamerilaituri on valtamerilaiturien käyttämä laituri. Sillilaituri viittaa laiturin käyttöön kalasatamana. Sammonranta on nimetty alueella keksäisin laiturissa olleen Sampo-jäänmurttajan mukaan.

Munkkisaaren nimi on ollut käytössä jo ainakin vuonna 1696 (Munckholmen). Matalasalmenkujan nimi on topografinen. Hylkeenpyytäjänkatu viittaa alueen aiempaan kalastaja-asutukseen. Laivakatu on merenkulkuun liittyvä nimi.

Hernesaaren nimi on ollut käytössä jo ainakin vuonna 1696 (Ertholmen). Henry Fordin katu muistuttaa paikalla sijainneesta Fordin autotehtaasta. Hietalahti oli aikoinaan paitsi telakan, myös autoteollisuuden ansiosta yksi Helsingin konepajateollisuuden keskittymistä. Pihlajasaarenkatu viittaa läheisiin Pihlajasaariin.

4.7 Yhteenvedo teollisen Helsingin kaupunkirooleista ja niiden vaikutuksesta kaupungin kehitymisessä

Helsingin teollinen rooli jatkoi 1900-luvun ensimmäisellä puoliskolla vahvistumistaan. Teollinen rakentaminen oli 1920- ja 1930-luvuilla aiempaa näyttävämpää. Kaupungin logistiikkarooli ja siihen liittyen satamat laajenivat entisestään. Raitiotie-, bussi- ja lentoliikenne kehittyivät. Sivistyskaupunkirooli vahvistui mm. vilkkaan yliopisto- ja koulurakentamisen ansiosta. Kaupallisen roolin osalta uusia hotelleja perustettiin runsaasti, kauppahalleja ja ”kulutuksen katedraaleja”, tavarataloja, avattiin. Pankki- ja vakuutustoiminta monipuolistui. Asema varuskunta-kaupunkina säilyi. Agraarisuus siirtyi hiljalleen kauemmas Helsingin ydinalueista, mutta alueliitosten myötä osaksi Helsinkiä tuli uusia maatalousalueita.

Helsingin uusi kaupunkirooli liittyi kaupungin asemaan itsenäisen Suomen pääkaupunkina. Tämä asema keskitti Helsinkiin mm. hallinto- ja kulttuuritoimintoja sekä -rakentamista. Pääkaupunkiroolia korostivat erityisesti komeat Kansallisteatteri ja Kansallismuseo. Valmistautuminen peruuntuneisiin olympialaiseen nosti Helsingin urheilukaupunkiroolia ja urheilurakentamista. Puistorakentaminen jatkui. Työväestön asema alkoi aikakaudella parantua. Helsingin kantakaupunkiin rakennettiin 1900-luvun alkuvuosikymmeninä suuri määrä näyttäviä asuinrakennuksia. Taantuma 1930-luvulla oli yksi aikakauden rajoitteista Helsingin kehitykselle. Helsinki oli myös sotatoimien kohteena toisen maailmansodan aikaan, mikä vaurioitti kaupunkia ja siten haittasi sen kehitystä. Helsingille 1900-luvun ensimmäisellä puoliskolla tulleet uudet kaupunkiroolit ovat säilyttäneet asemansa näihin päiviin asti.

5 HELSINKI SOTIEN JÄLKEEN: KEHITTYVIEN PALVELUJEN JA TEOLLISUUDEN KAUPUNKI (1945–1979)

5.1 Olympiakaupunki

Verrattuna monen eurooppalaisen kaupungin toisessa maailmansodassa kohtaamiin pommitustuhoihin, Helsingin aineelliset vahingot jäivät sodassa suhteellisen vähäisiksi. Helsingin kantakaupunkiin osui noin 800 pommia – ilmapuolustuksen ansiosta vain noin 4–5 prosenttia 900:n venäläiskoneen pudottamasta noin 17 000:sta pommista. Tonneissa pommien määrä oli sama, joka pudotettiin toisen maailmansodan aikana pahasti vaurioituneeseen Saksan Dresdeniin (Piispanen 2014). Kaikkiaan ilmatorjuntatykkejä oli Helsingissä 77 kappaletta. Silti vaurioita tuli: Helsingin suurpommituksissa vuonna 1944 tuhoutui täysin 109 taloa, sirpalevaurioita tuli noin 300 taloon ja 111 taloa syttyi palamaan. Rakennusten ikkunoita suojattiin sirpaleilta laudoituksin ja mm. patsaita vietiin turvaan. Julkisista rakennuksista pomminosumia saivat yliopiston päärakennus, Valtioneuvosto, Suomen Pankki, Säätytalo, Valtionarkisto ja Kaartin kasarmi sekä useat koulurakennukset (Kervanto Nevanlinna 2012:27). Useita pommituksissa vaurioituneita rakennuksia purettiin, mutta moni myös kunnostettiin – usein tosin vähän muuttuneeseen asuun – esimerkiksi jugend-talojen torneja ei aina rakennettu uudelleen tai kaikkea ornamenttiikkaa palautettu (ks. Itonen 2013:118–129). Yksi näyttävistä menetyksistä oli Bulevardi 21:ssä sijainnut, ruotsalaisbarokkivaikutteinen (Hansson 1998:210–211) Wavulinin asuinkerrostalo (ark. Grahn, Hedman & Wasastjerna, 1899), joka toimi Neuvostoliiton suurlähetystönä – Neuvostoliitto pommitti siis omaa rakennustaan. Tilalle valmistui tumma modernistinen rakennus. Suurin osa pommitusten takia kokonaan puretuista taloista oli puutaloja, kivitallot yleensä korjattiin. Helsingissä on säilynyt muistomerkkeinä useita pommituksissa syntyneitä sirpalevaurioita (kuva 153.) Sirpalevaurioita on mm. Kolmen Sepän patsaan, J. V. Snellmanin ja Fredrik Paciuksen

patsaiden (Felix Nylund, 1932/ Emil Wikström, 1915/ Emil Wikström, 1895) jalustoissa sekä Valtioneuvoston linnan kivijalassa. Myös entisessä teknillisen korkeakoulun rakennuksessa Lönnrotinkadulla ja oppilaitosrakennuksessa Agricolankadulla on säilynyt pommitusjälkiä, kuten myös Liisan-
katu 17:sta ja Kruununhaankatu 1–3:ssa. Meritullinkadulla sirpalevaurioita on useiden rakennusten kivijaloissa. Paikoin kerrostalojen katoilla on säästetty vanhoja hälytyssireenejä (esim. Bulevardi 13). Pommituksia on muistettu myös muistolaatoin (esim. Erottajalla). Pitkä keskustelu käytiin pommituksissa pahasti vaurioituneen Kaartin kasarmin rakennusten kohtalosta – lopulta kasarmi osin purettiin ja osin rakennettiin uudelleen vanhan kuoren sisään 1950-luvulla. Rakennus on yhä puolustusvoimien käytössä ja sen sisällöstä kertovat julkisivun reliefit, joissa on mm. miekkoja, peitsiä, kypäroitä ja haarniskoja. Sisäpihalla on rakennuksen funktiosta muistuttava Gornij Dubnjakin taistelun muistomerkki vuodelta 1881.



Kuva 153. Pommien sirpaleiden jälkiä rakennuksen sokkelissa. (Miika Norppa).

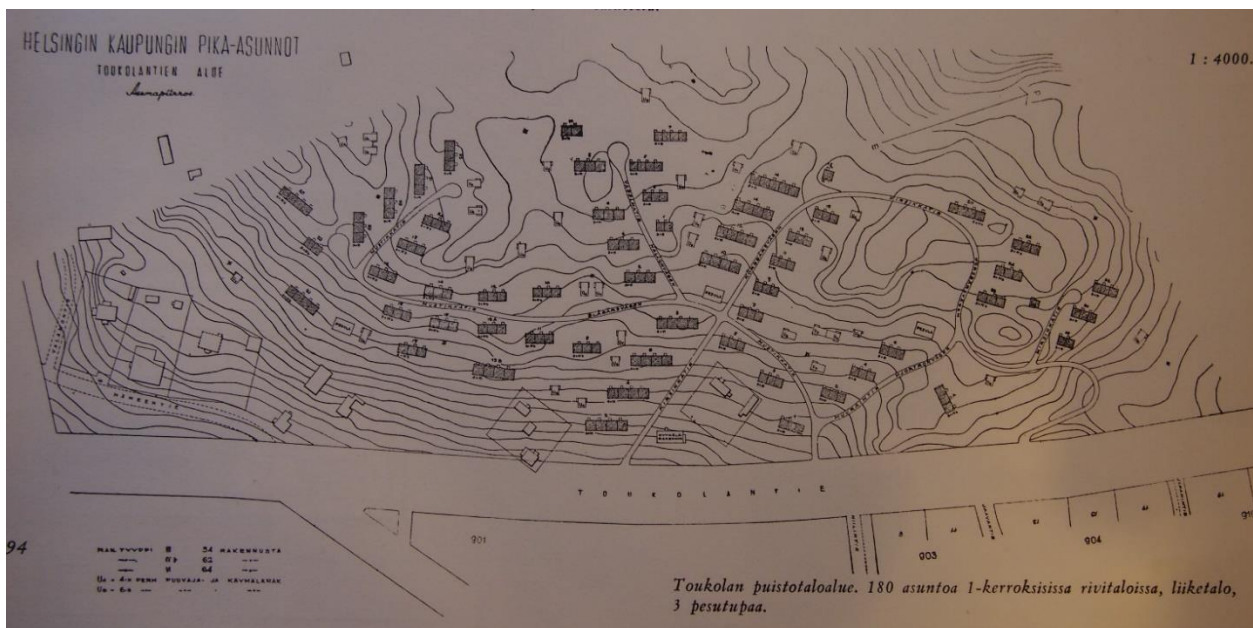
Sotaa ja sen uhreja muistettiin Helsingissä sijoittamalla kaupunkitiloihin useita muistomerkkejä, esimerkiksi Ässärykmentin obeliskimainen muistomerkki Alli Tryggin puistossa vuodelta 1940, fallosmainen, mutta ilmeisesti ilmatorjuntatykkiä kuvaava Sodanajan naisen muistomerkki Ympyrätalon lähistöllä vuodelta 1996 ja juutalaispakolaisten muistomerkki Tähtitorninmäellä vuodelta 2000.

Sodan vaikutus tuntui rakennustuhojen lisäksi Suomessa ja Helsingissä myös muilla tavoin. Suomen oli maksettava Neuvostoliitolle sotakorvauksia, mikä merkitsi niukkuutta, säännöstelyn aikaa. Sotakorvauksilla on katsottu olleen Suomelle myös positiivisia, metalliteollisuuden kehitystä vauhdittaneita vaikutuksia. Toisaalta sotakorvausten positiivisia vaikutuksia on voitu myös korostaa poliittisista syistä. Sotakorvauksina annettavien tuotteiden valmistamista varten perustettiin mm. Valmet, jolla oli telakka Helsingissäkin, ensin Katajanokalla 1940-luvun jälkipuolelta vuoteen 1974 ja sitten Vuosaaressa. Katajanokalla oli ollut telakkatoimintaa jo 1920-luvulla. Helsingiläisistä yrityksistä sotakorvauksiin osallistuivat myös Wärtsilän Hietalahden telakka (laivat) ja Salmisaaren kaapelitehdas (Kervanto Nevanlinna 2012:31).

Neuvostoliitolle luovutetuilta alueilta tilattomaksi ja kodittomaksi jäänyt väestö oli asutettava. Karjalasta tuli Helsinkiin noin 30 000 evakkoa, joista 20 000 Viipurista. Helsinkiin muutti samalla runsaasti viipurilaisia yrittäjiä ja yrityksiä, mm. vuonna 1790 saksalaisen kauppiaan Johan Friedrich Hackmanin perustaman Hackmanin pääkonttori (Hietala & Helminen 2009:31). Voidaan myös arvioida, että jos Viipuri oli säilynyt osana Suomea, Helsinki ei olisi kasvanut yhtä suureksi, koska lähellä

Pietaria sijainnut Viipuri olisi ottanut osansa kasvusta. Myös rintamamiehet, rintamamiesten lesket ja lapset tarvitsivat kodin. Näitä asunnonsaajia oli noin 11 000 (Schulman 2009:62). Lisäksi sotavuodet olivat lykänneet lasten hankkimista ja sodan jälkeen syntyivät nk. suuret ikäluokat. Heti sodan jälkeen vuonna 1946 valmistuivat Käpylään Helsingin Perheasunnot Oy:n rakennuttamat nk. suurperheiden asuntokorttelit (ark. Hilding Ekelund), jotka muodostuivat tosin vain kahdesta lamelli- ja kahdesta pistetalosta. Asuntopula oli sotien jälkeen kova, ihmisiä sijoitettiin tilapäisesti asumaan tuntemattomien ihmisten koteihin ja tiloihin, joita ei oltu tarkoitettu vakituiseen asumiseen, kuten kouluihin, saunoihin, pommisuojaan ja siirtolapuutarhamökkeihin.

Heti sodan jälkeen Helsinkiin suunniteltiin myös väliaikaisia puisia pientaloalueita asuntopulaa lievitämään: kantakaupungissa Toukolaan (kuva 154.), Koskelaan ja Kumpulaan, ja esikaupunkialueen osalta Maunulaan. Näitä nousi entisen Toukolantien sekä Koskelantien ja Kymintien alueille. Rakennusten sijoittelun suunnittelusta vastasi Yrjö Dunderfelt. Koskelan puistokylä on jo purettu pois, mutta Toukolantien ja Kymintien alueiden rakennuksia on yhä olemassa. Myös osia alueiden polkuverkostosta on säilynyt Kumpulan kampusalueen itäosan sekä Kymintien pohjoispään metsiköissä. Toukolantien alueelle suunniteltiin yksikerroksisia rivitaloja, kaupparakennus sekä kolme pyykkitupaa. Tiet nimettiin marjojen mukaan: Mustikkatie, Vadelmatie, Kirsikkatie, Muuraintie. Intiantien alueelle suunniteltiin yksikerroksisia rivitaloja, kaksikerroksisia taloja ja pyykkitupa. Koskelan puistokylään suunniteltiin yksikerroksisia rivitaloja, kauppa, kaksi pyykkitupaa sekä kylpy- ja pyykkituparakennus. Myös tämän alueen tiestö nimettiin marjojen mukaan: Katajanmarjapolku, Ruusunmarjapolku, Variksenmarjapolku, Lillukkapolku, Juolukkapolku, Sudenmarjapolku ja Karhunmarjapolku. (Arkitekten 6–7/1949:106–109). Suunniteltu väliaikaisuus venähti jopa kolmeksi vuosikymmeneksi (Herranen 1997:130–131).



Kuva 154. Toukolan väliaikainen puistotaloalue (Arkitekten 6–7/1949:106–109).

Sodan jälkeen Helsinkiin rakennettiin myös opiskelija-asuntoja: Pauli Salomaan suunnittelema Domus Academica valmistui Kamppiin vuonna 1947. Tätä ennen oli jo vuonna 1931 teekkarille rakennettu kattoratkaisuun vaikuttaneella tennishallilla varustettu Teekkarila Polin viereen. Oiva Kallio puolestaan suunnitteli Topeliuksenkatu 7:ään Kauppakorkeakoulun asuntolan (1950/1952), joka oli Suomessa varhainen esimerkki modernismista. Oiva Kallio olikin tässä jo toistamiseen eturintamassa tuomassa uutta arkkitehtonista suuntausta Helsinkiin – hänhän suunnitteli myös 1920-luvun lopulla

Helsingin ensimmäinen funkistalon (Jeskanen & Leskelä 2000:91–92) – tai toisen, jos Gunnar Taucherin suunnittelemat lankarullakioskit (1928) lasketaan mukaan (Mäkinen 2016:101). Kallion suunnitteleman modernistisen talon alta purettiin jugend-tyyliä edustanut, muurin ympäröivän puutarhan keskellä seissyt kaupunkihuvila (ks. Manninen 2004:149).

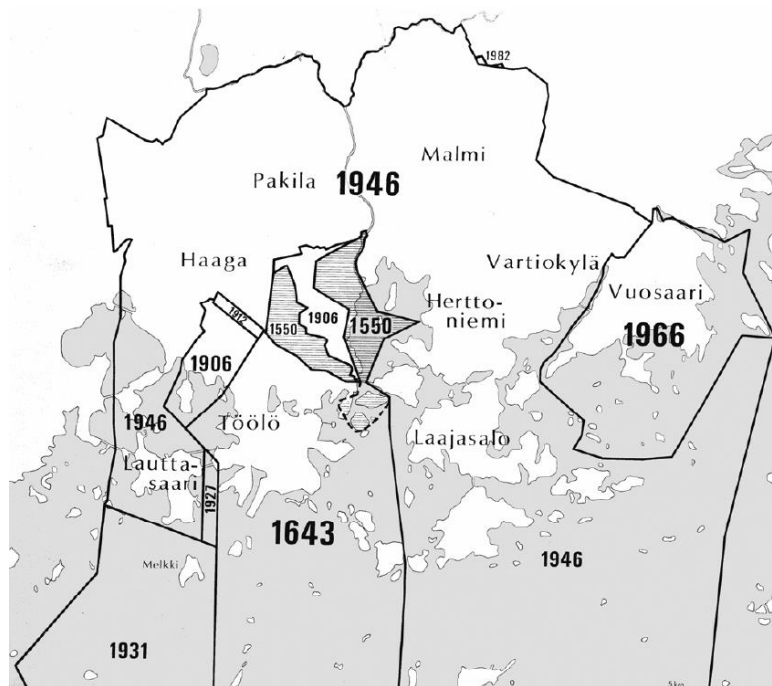
Valtion subventoimia, halpakorkoisia aravalainoja alettiin myöntää 1949. Arava-rakentajina toimivat yleishyödylliset Helsingin Asuntokeskuskunta (HAKA, per. 1938), joka oli rakentanut aiemmin mm. Olympiakylän, Keskus-Sato (per. 1940-l.) ja Helsingin kaupungin Asuntotuotantotoimisto (ATT, per. 1948). Asumispalveluja tarjoavia yleishyödyllisiä yhteisöjä oli vuonna 2012 Helsingissä yhteensä 86 kappaletta.

Aravataloja rakennettiin kantakaupungissa mm. Mannerheimintien varteen, Keskuspuiston laidalle, Lääkärinkadun pohjoispuolelle vuosina 1949–52: yksitoista 8-kerroksisista lamellimallista tornitaloa, jotka Mannerheimintietä pohjoiseen päin liikuttaessa korostavat kadun käännöskohtaa (kuva 155.). Kerrostalot sijoittuvat vinosti suhteessa Mannerheimintiehen. Rakennuksia suunnittelivat Ole Gripenberg, Olli Saijonmaa, Helge Lundström ja Jalmari Peltonen. Alueen funktionalistinen asemakaava oli valmistunut vuonna 1945 – Hilding Ekelund oli suunnitellut alueelle vuonna 1940 huomattavasti laajempaa asuinalueita. Birger Brunila vastusti alueelle toteutettuja korkeita rakennuksia (Virkkala 1982:49.). Lähistölle rakennettiin myös kollektiivitalokokeilu White Lady (ark. Olli Saijonmaa, 1953), jossa oli keskuskeittiö. Keskuskeittiöitalot olivat olleet Helsingissä tyypillisiä jo aiemmin, vuosina 1911–1926, jolloin niitä rakennettiin Etu-Töölöön ja Kamppiin ainakin 13 kpl (ensimmäinen Dagmarinkatu 5:een) – Kööpenhaminassa keskuskeittiöitä oli rakennettu jo vuosina 1903–1905 (Nevalainen 2013:38). Korkeat arava-talot muistuttavat Tukholman Ringvägenin kerrostaloja – Ringvägenillä on lisäksi muitakin asemakaavallisia ja arkkitehtonisia yhtäläisyyksiä Meilahden ja Taka-Töölön kanssa. Meilahden ohi kulkee Tukholmankatu.



Kuva 155. Aravarakentamista Mannerheimintien varrella. (Miika Norppa).

Pohjimmiltaan Eliel Saarisen Suur-Helsinki-ajatuksiin pohjautuneessa suuressa alueliitoksessa vuonna 1946 (kuva 156.) Helsingin pinta-ala moninkertaistui, mikä mahdollisti uusien alueiden kaavoittamisen ja rakentamisen. Samalla se velvoitti järjestämään joukkoliikenteen huomattavasti aiempaa laajemmalle alueelle. Helsinki oli jo aiemmin ostanut maa-alueita kaupungin ulkopuolelta, mutta niitä ei oltu vielä tuolloin liitetty Helsinkiin. Liitettävistä alueista oli laadittu selvitysmies Yrjö Harvian toimesta useita selvityksiä, jotka valmistuivat vuonna 1936. Helsinkiin liitettiin mm. laajoja alueita Helsingin maalaiskunnasta (ml. useita asutuskeskuksia), Huopalahden, Kulosaaren ja Oulunkylän kunnat sekä Haagan kauppala. Helsinkiin pohdittiin liitettäväksi myös osia Espoosta (mm. Lepävaaran, Kilon, Mäkkylän, Laajalahden, Otaniemen ja Keilaniemen alueet) sekä alueita pääradan varrelta Helsingin maalaiskunnasta (mm. Tikkurila, Rekola, Kuninkaala), mutta nämä liitokset jäivät toteuttamatta. Yrjö Harvia ehdotti Espoon länsiosien liittämistä Helsinkiin myös vuonna 1940 eikä keskustelu päättynyt vuosikymmeniin: vielä vuonna 1972 sisäasiainministeriön selvitysmies L. O. Johansson ehdotti Helsingille laajoja liitosalueita Espoosta, Vantaalta ja Sipoosta (Yrjänä 2013:134). Huomion keskittyminen esikaupunkialueelle merkitsi myös sitä, että kantakaupunkiin ei juuri rakennettu uusia asuinalueita 1960-luvulla. Aiemmat merkittävät aluemuutokset olivat tapahtuneet vuosina 1643 (Vironniemi), 1906 (alueita Meilahdesta, Käpylästä ja Kumpulasta), 1912 (Pasila), 1926 (Ruskeasuo ja Uusipelto), 1927 (Merkholmen), 1931 (merialueita ja saaria). Suuret alueliitokset olivat maapulaan tuttu ratkaisu eurooppalaisista kaupungeista, kuten Berliinistä (v. 1920). Alueliitoksen myötä rintamamiiehille voitiin kaavoittaa rintamamiestaloalueita ja useiden lähiöiden rakentaminen saattoi alkaa.



Kuva 156. Helsinki on laajentunut alueliitoksilla useasti historiansa aikana. Kuvasta puuttuu vuoden 2009 Sipoon alueliitos. (Pekka Myllyniemi / Wikimedia Commons).

5.1.1 Kaupunkisuunnittelusta ja arkkitehtuurista

5.1.1.1 Olympialaisista ja niiden merkityksestä Helsingin kantakaupungin rakentumisessa

Suomi sai sotakorvaukset maksettua vuonna 1952. Jonkinlainen irrottautuminen sota-ajasta tapahtui myös samana vuonna järjestetyissä Helsingin olympialaisissa. Olympialaiset toivat Helsingille varsin laajaa kansainvälistä huomiota (Bell & Hietala 2002:258). Toteutumattomia vuoden 1940 ja toteutuneita vuoden 1952 olympialaisia varten Helsinkiin oli rakennettu merkittävä joukko urheiluareenoita, joista viimeiset valmistuivat 1950-luvun alussa. Kaikki olympiarakennukset rakennettiin funkistyyliin.

Messuhallin toisen vaiheen (1950) alta purettiin vuonna 1910 valmistunut ratsastusmaneesi Hippodromi vuonna 1949 (ks. Manninen 2004:148). Hippodromi oli toiminut myös sirkus-, paini- ja nyrkkeilykäytössä. Kentän laidalle rakennettiin myöhemmin, 1960-luvun alussa, myös Messuhallin C-messuhalli, nk. Kansojen halli, joka kuitenkin purettiin vuonna 1975, kun messutoiminta siirtyi Messukeskukseen. Halli oli lähes 150 metriä pitkä rakennus, jossa ei ollut ikkunoita (Paunonen 2010:539). Jo aiemmin Mäntymäen kentällä oli ollut väliaikaisia, jopa koko kentän täyttäneitä, messurakennuksia.

Uimastadionin (ark. Jorma Järvi) rakentaminen oli aloitettu jo vuonna 1938, mutta se valmistui lopullisesti vasta vuonna 1952, kuten Kumpulan maauimalakin (ark. Pauli Salomaa & Osmo Sipari). Maauimalalle vievä tie sai nimekseen Allastie. Lähes kaikki Helsingin olympialaisten kilpailupaikat sijoittuivat kantakaupunkiin. Lähinnä ampumaratoja olympialaisissa oli esikaupunkialueella: Huopalahdessa ja Malmilla. Vuonna 1938 valmistuneen Olympiastadionin katsomoja korotettiin olympialaisia varten väliaikaisella puuratkaisuilla, jonka arkkitehtuurin voi katsoa vaikuttaneen myös Finlandia-taloon. Taivallahteen rakennettiin tenniskeskus vuonna 1948. Töölön Jäästadion valmistui vuonna 1955.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 19.) on lueteltu keskeisiä urheiluhankkeita Helsingissä vuosina 1945–1959.

Urheiluhanke	Vuosi
SVUL:n ensimmäiset Suomen Suurkisat	1947
Taivallahden tenniskeskus	1948
Olympiastadion, lopullinen valmistuminen	1952
Uimastadion	1952
Kumpulan maauimala	1952
Helsingin olympialaiset	1952
Jäästadion	1958

Taulukko 19. Olympia-Helsingin urheiluhankkeita toisen maailmansodan jälkeen vuosina 1945–1959.

Birger Brunila kaavoitti olympiaurheilijoiden majoittamiseen tarkoitetun Kisakylän alueen jo vuonna 1937, mutta Pauli Salomaa suunnitteli alueen rakennukset ja asemoi ne maastoon yhdessä Markus Visannin, Kalle Niukkasan ja Pekka Sivulan kanssa. Kisakylä valmistui vuonna 1952. Mäkelänkadun itäpuolella Koskelantien eteläpuolelle sekä Sofianlehdonkadun varrelle ja Mäkelänkadun länsipuolella Koskelantien pohjoispuolelle sijoittuva Kisakylä on Olympiakylän laajennus. Kisakylä muodostuu kolmesta osa-alueesta, talot ovat 3–4-kerroksisia, rapattuja, katot ovat tiilipäällysteisiä harjakattoja. Liiketiloihin on joidenkin rakennusten ensimmäisissä kerroksissa sekä yksikerroksisissa myymäläsiivissä. Parvekkeiden taustaseinissä sekä talojen päädyissä Koskelantien varrella on käytetty viittä eri tehosteväriä, jotka kuvasivat olympiarenkaiden värejä ja näin eri maanosia (Asemakaavan muutoksen selostus...2012). Myös kortteleiden muodon voidaan tulkita kuvaavan avattuja olympiaren-

kaita. Kisakylään rakennettiin myös ateljeeasuntoja. Santahaminaan rakennetun funktionalistisen Kadettikoulun rakennuksia (valm. 1940) suunniteltiin myös jo hankkeen suunnitteluvaiheessa käytettävän vuoden 1940 olympialaisten aikana urheilijoiden majoittamiseen, mutta tästä luovuttiin olympiakisojen peruunnuttua ja siirryttyä.

Kansainväliset liikenneyhteydet paranivat olympiakisoihin: Helsinki-Vantaan lentoaseman (1952) ja entisen Ullanlinnan laivaveistämön paikalle rakennetun Olympiaterminaalin (1952) myötä. Olympiaterminaalin edustalle rakennettiin näyttävä, kaartuva sadekatos. Paikallisliikenteen osalta olympiavuonna aloitti toimintansa Suomenlinnan Liikenne Oy. Eteläranta modernisoitui myös tämän jälkeen Länsitullin (ark. Theoder Höijer, 1880-l.) purkamisen (1960-l. alku) myötä. Paikalle rakennettiin nykyinen Makasiiniterminaali.

Virkistysmahdollisuuksien kehittyminen liittyi 1950-luvulla paljolti olympiarakentamiseen, joka toi mukanaan uusia urheiluareenoita ja niiden yhteyteen puistomaista tilaa. Olympiarakentamisen myötä myös Käpylään toteutettiin uusia puistoja, joita ovat Joukolan puisto, Osmonlehto, Otto-Iivari Meurmanin puisto ja Väinölän puisto. Kullervonpuisto on rakentamisajankohdaltaan muita myöhäisempi. Monet puistot (mm. Hesperian Esplanadi, Piperin puisto) kunnostettiin olympialaisia varten. Helsingin ensimmäinen luonnonsuojelualue perustettiin vuonna 1948.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 20.) on lueteltu virkistysmahdollisuuksien kehittymisen kannalta keskeisiä hankkeita Helsingissä vuosina 1944–1959.

Puistohanke	Vuosi
Harjutori	Välillä 1943–1950
Tukholmanpuisto	Välillä 1943–1950
Helsingin ensimmäiset kesämaja-alueet. Ei kantakaupungissa, mutta rakennettiin kantakaupunkilaisille	1940-luvulta eteenpäin
Kumtähden kenttä puistomaiseksi	1948
Helsingin ensimmäinen luonnonsuojelualue	1948
Käpylän olympiarakentamiseen liittyneet puisto-alueet, kuten Väinölän puisto, Joukolan puisto ja Osmonlehto, Onnenpuisto	1950-luku
Urheilulehdon puisto	Ilmakuvassa jo 1950
Valpuripuisto	1950-luku
Kimmonpuisto	1950-luku
Ehrenströmintie	1950–1952
Kiskonpuisto	1954
Otto-Iivari Meurmanin puisto	Välillä 1956–1964

Taulukko 20. Puistohankkeita Helsingin kantakaupungissa toisen maailmansodan jälkeen, vuosina 1945–1959.

5.1.1.2 Keskusalueen asemakaavaehdotus ja kantakaupungin uusia kaupunginosia

Helsingin keskustan suunnittelun kannalta merkittävä, mutta toteutumaton suunnitelma 1950-luvulla oli Yrjö Lindegrenin ja Erik Kråkströmin laatima keskusalueen asemakaavaehdotus vuodelta 1954 (Lindegren & Kråkström 1954). Vuonna 1948 oli järjestetty keskustan asemakaavakilpailu, jonka voittivat ruotsalainen arkkitehti A. O. Bengts ja liikennesuunnittelija P. O. Bexelius ehdotuksellaan 'The New Look'. Kilpailu käsitti Kampin, rautatieaseman ja Pasilan seudut. Bengtsin ja Bexeliuksen liikennepainotteinen suunnitelma ei kuitenkaan toteutunut. Suunnittelutyö annettiin Lindegrenille ja Kråkströmille. Edellisenä vuonna oli pidetty aatekilpailu Helsingin keskiosia varten. Vuonna 1950 perustettiin Keskustan Asemakaavatoimikunta.

Lindegren oli jo aiemmin suunnitellut Olympiastadionin yhdessä Toivo Jäntin kanssa. Tämä oli vaikuttanut suunnittelutehtävän osoittamiseen Lindegrenille (Murole 2012b:40). Lindegrenin ja Kråkströmin ehdotus (kuva 157.) oli modernismille tyypillisesti voimakkaasti liikennepainotteinen, tie- ja raideverkostoa korostava. Keskeisessä osassa olivat viaduktit, eli korotetut autotiet. Lindegren ja Väinö Tuukkanen olivat käyneet suunnitelmaa valmistellessaan tutustumassa Tukholman ajankohdaisiin suunnitelmiin: Slusseniin ja Tegelbackeniin, ja myös CIAM:in kehittämällä kaupunkisuunnitelmilla oli vaikutuksensa (Tuomi 2005a: 131). Viaduktit olivat olleet esillä mm. Le Corbusier'n ajattelussa (Lampinen 2015:207). Kamppiin suunnitelmassa ehdotettiin liikekaupunginosan laajentamista ja korkeita liiketaloja – ilmeisesti Tukholman Norrmalmin suunnitelmien vaikutuksesta. Lasi-palatsi olisi purettu. Mäelle Kallion kaupunginosaan sijoituvaksi ehdotettiin kongressi- tai kansalais-taloa ja Siltasaarenkärkeen, Paasivuoren puistikon päätteeksi teatterirakennusta. Julkisia rakennuksia sijoitettiin ehdotuksessa myös Toisen linjan varrelle, Kaisaniemen puistoon ja Etu-Töölöön Mannerheimintien varrelle. Töölönlahden täyttämistä ja kaupunkialueen laajentamisesta puistoon (vrt. Eliel Saarinen ja Oiva Kallio) oli luovuttu (Tuomi 2005a:128, 132,134). Lindegren-Kråkströmin ehdotuksella oli selvä vaikutus Alvar Aallon vuosina 1959–1964 laatimaan keskustasuunnitelmaan.



Kuva 157. Lindegrenin ja Kråkströmin Keskusalueen asemakaavaehdotus vuodelta 1954. (Lindegren & Kråkström 1954).

Helsingin kantakaupungin asunnoista (lkm) 8,0 prosenttia, rakennuksista (lkm) 7,1 prosenttia ja kantakaupungin rakennusten kerrosneliömäärästä 8,0 prosenttia oli vuonna 2017 rakennettu 1950-luvulla (Aluesarjat 2018). 1920-luvulla rakennettuja asuntoja oli samana vuonna 2017 kantakaupungissa 2,2-kertaisesti 1950-luvulla rakennettujen asuntojen lukumäärään nähden (Aluesarjat 2018). 1950-luku ei rakentamisen mittakaavan osalta ollut kantakaupungin rakentamisen kulta-aikaa, vaan varsin keskimääräistä aikaa. Helsingin 1950-luvulla rakennetusta asutokannasta 73,9 prosenttia sijaitsi vuonna 2017 esikaupunkialueella (Aluesarjat 2018) – Helsingin asuntorakentamisen suhteellinen painopiste siirtyi siis 1950-luvulla esikaupunkialueella.

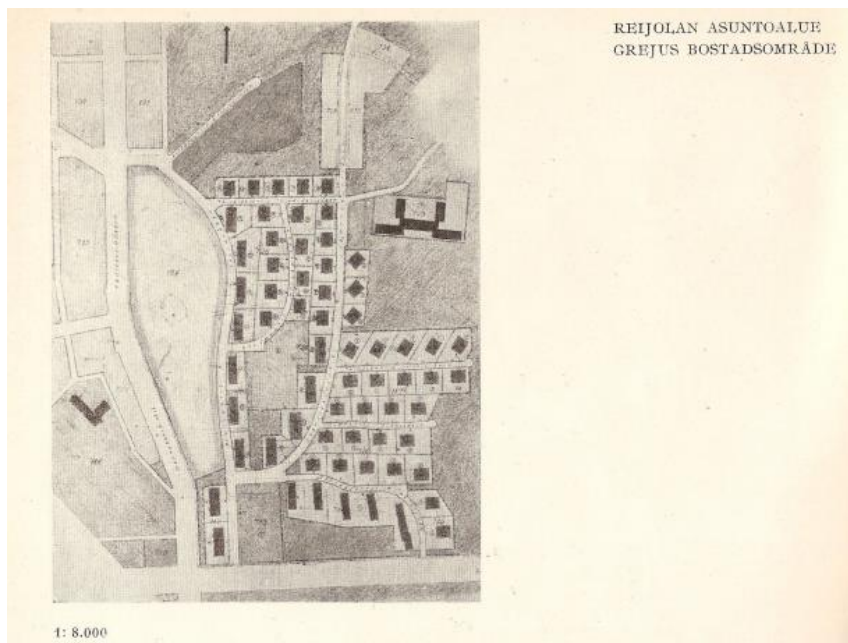
Helsingin kantakaupungin kaupunginosista 1950-luvulla rakennettiin Hermannia, Ruskeasuota ja Käpylää. Hermanniin ja Ruskeasuolle oli suunniteltu rakentamista jo Eliel Saarisen Pro Helsingfors -suunnitelmassa vuonna 1918 ja molempia suunniteltiin 1920-luvulla (kuva 158.). Hermannin ja Ruskeasuon kaavat laati kuitenkin Birger Brunila vasta vuosina 1941 ja 1945. Pienempiä Brunilan 1940-luvun kaavoja on myös mm. Toukolassa Hämeentien ja Kaironkadun kulmassa sekä Annalassa Verkatehtaanpuistoa vastapäätä. Brunila ei ole kirjoittanut kaavoitusperiaatteistaan paljoakaan, mutta mainitsee vaikutteidensa lähtömaiksi Englannin ja Skandinavian – Brunila vaikuttaa olleen sisimmältään enemmän arkkitehti kuin kaavoittaja (Nikula 1981:122–127). Englannin huvilakaupungit sekä myös mm. Glasgow ja Edinburgh olivat vaikuttaneet häneen vuoden 1906 puoli vuotta kestäneellä opintomatalla (Virkkala S.a:37–58.). Hermannin Hämeentien varren kerrostalojen suorilla ja väriytykseltään harmailla takapihoilla voi ehkä nähdä hyvin kaukaisia muistumia Edinburghin Royal Milelta. Arkkitehtuuriltaan alueen rakennukset ovat varsin tavanomaista 1950-luvun rakentamista.



Kuva 158. Hermanniin laadittiin vuosina 1923 ja 1924 suunnitelmia, joissa oli umpinaisia kortteleita. Suunnitelmat eivät toteutuneet ja alue toteutettiin 1950-luvulla korttelirakenteeltaan avoimena. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).

Hermannin nimi viittaa Kumpulan kartanossa asuneeseen vapaaherra Herman Sigfrid Standerskjöld-Nordenstamiin, joka alkoi vuokrata kartanonsa mailta asuntotontteja vuonna 1883. Hermannin paikannimistöissä on Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiön laivannimiä, kuten Helminkatu, Orioninkatu, Vellamonkatu, Vegankatu ja Violankatu sekä alueen historiallisen luonnonympäristön nimiä: Haukilahdenkatu ja Saarenkatu (Kyläsaari). Mathilda Wreden kuja muistaa elämänsä aikana vankeja ja vähäosaisia auttanutta aatelisrouvaa. Nimi liittyy Sörnäisten vankilaan, kuten myös Ristikkokatu ja Muurikuja.

Ruskeasuon ensimmäinen asemakaava laadittiin vuonna 1937 (ark. Birger Brunila), mutta tällä suunnitelmalla ei ollut merkittävää vaikutusta toteutuneeseen asemakaavaan. Brunila luonnosteli aluetta vuonna 1945 (kuva 159.) Ilman asemakaavaa vuosina 1900–35 rakennettu, kooltaan varsin pieni vanha puinen Ruskeasuon, nk. Ajurikylä, purettiin 1950- ja 60-luvuilla rakentamisen edetessä (Erra & Pekkinen 2002:26–46). Ajurikylä oli Korpaksen tilan hevosajurien itseään varten rakentama kylä (Erra 2004:5). Se käsitti joitakin kymmeniä rakennuksia. Lisäksi alueella oli peltoja. Sauvontiellä on säilynyt yksi vanha puutalo vuodelta 1909.



Kuva 159. Birger Brunilan piirros Reijolan (Ruskeasuon) asuntoalueesta kirjasta ”Suur-Helsingin asemakaavakysymyksiä” vuodelta 1945. (Brunila 1945).

Ruskeasuon kaavassa on kaksi kokoojakatua, Koroistentie ja Kiskontie (Erra 2004:6). Koroistentie oli ollut olemassa jo ennen puutalojen Ruskeasuota – se oli osa entistä Läntistä Viertotietä. Samoin Tenholantie on vanhempaa perua (Erra 2004:51,76). Ruskeasuon rakentaminen alkoi 1940-luvulla ja aluetta on täydennetty vielä 2010-luvullakin. Ruskeasuolle rakennettiin maastonmuotoja mukailevia, rapattuja kerrostaloja. Talojen sovittamista maastonmuotoihin oli tätä ennen toteutettu mm. Tukholmassa Gubbängenissa ja Helsingissä Olympiakylässä ja Meilahdessa. Olympiakylässä kiinnitettiin huomiota myös vanhojen puiden säästämiseen rakentamisvaiheessa. Ruskeasuon pohjoisosaan kaavoitettiin myös pientaloalue, joka on rakentunut vuosikymmenten saatossa. Ruskeasuon siirtolapuutarhan ja pientaloalueen voidaan tulkita kantavan Ajurikylän pientaloperinnettä Ruskeasuolla.

Ruskeasuon alueella rappausten väri vaihtelee – joukossa on mm. vaaleanruskeaa ja keltaista. Paljon on kuitenkin ollut harmaita rakennuksia. Värien vähäiseen käyttöön vaikutti 1950-luvun taloudellinen

tilanne – esimerkiksi Tukholmassa (esim. Gröndal ja Årsta) toisen maailmansodan jälkeen rakennetuilla alueilla on huomattavasti rikkaampi värimaailma. Myöhemmin julkisivuremonttien yhteydessä Helsingin 1950-luvun asuinalueille on saatu lisää värillisiä julkisivuja. Katot ovat Ruskeasuolla pääasiassa punatiilisiä harjakattoja. Sokkeleissa ja sisäänkäyntien edustalla on tummaa liuskekiveä. Ulko-ovet ja ulko-ovien karnit ovat puisia. Taloissa on metallista taivutettuja tai aaltopellillä verhoiltuja, julkisivujen väristä poikkeavia pieniä parvekkeita. Joidenkin talojen päädyissä on erkereitä. Ikkunat ovat pääasiassa suorakulmaisia, mutta myös pieniä kulmistaan viistettyjä koristeikkunoita esiintyy. Alueen uudemmissa, 1960-luvulla valmistuneissa taloissa on aikakauden arkkitehtuurille tyypillisesti nauhaikkunoita ja tasakattoja, asuinkerrostaloissa yleisiä ovat koko julkisivun mittaiset, sisäänvedetyt ja väliseinillä asuntokohtaisiksi jaetut parvekkeet. Erkkerit jäivät 1960-luvulla rakentamisesta pois ja tekivät paluun vasta 1980-luvulla Katajanokan kärjen alueella. Julkisivumateriaalina käytettiin vielä 1960-luvun alussa usein tiiltä, rappautta ja julkisivulevyjä, myöhemmin betonia.

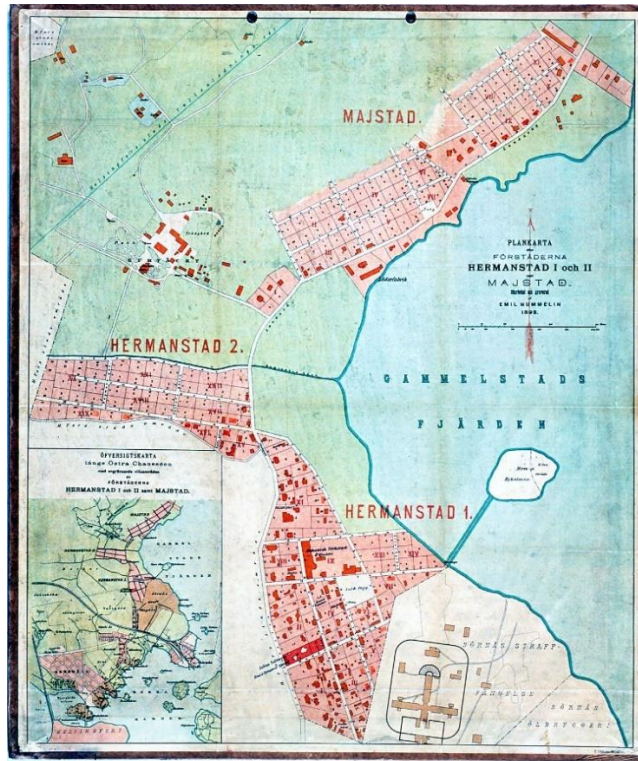
Ruskeasuon kaava on funktionalistinen ja lähiömäinen: kerrostalot eivät seiso kadun varressa eivätkä siten muodosta katutilan tuntua, vaan rakennuksia erottavat toisistaan puistomaiset, istutuksin koristellut pihat. Ruskeasuon Kiskonpuisto on Helsingin kaupunginpuutarhurina vuosina 1946–1957 toimineen Bengt Schalinin vuonna 1954 suunnittelema. Ruskeasuon tärkein viher- ja virkistysalue on viereinen Keskuspuisto. Myös Ruskeasuon siirtolapuutarha, Tilkan mäki sekä muutamat pienemmät puistot, mm. Tenholanpuisto ja Ratsaspuisto, tarjoavat virkistysmahdollisuuksia.

Tunnetuimpia Ruskeasuon kerrostaloista ovat Koroistentien varrella seisovat neljä tornitaloa, nk. tähtitalot (1952), joiden pohjakaava on kolmisakaraisen tähden muotoinen. Idea lienee peräisin arkkitehtien Sven Bäckström ja Leif Reinius toteutuksista Tukholman Gröndalin alueella. Näiden talojen kohdalta Mannerheimintien varsi on jätetty kalliopuistikoksi (em. Tilkan mäki). Ruskeasuolla on myös pohjaratkaisultaan kaarevia sekä suorakulmion muotoisia lamellitaloja ja pistetaloja.

Ruskeasuon nimi muistuttaa aikanaan paikalla sijainneesta suosta. Ruskeasuon paikannimistön teemana ovat Turun suunnalla sijaitsevat paikkakunnat: Karunantie, Kiskontie, Koroistentie, Maskuntie, Nousiaistentie, Paraistentie, Raisiontie, Sauvontie ja Tenholantie. Ruskeasuon ratsastushalleille vie Ratsastustie.

Ruskeasuolle sijoittuu peruspalveluja, mutta perinteistä korttelikaupunkia runsaine kivijalkaliikkeen se ei edusta – kuten ei myöskään 1940-luvulla rakennettu Meilahti tai 1950-luvulla rakennettu Hermanni. Joidenkin rakennusten kivijaloissa liiketiloja kuitenkin on. Ruskeasuon kaupallinen palvelutarjonta on alkuajoista heikentynyt. Alueella oli 1950-luvulla mm. viisi kukkakauppaa, 1960-luvulla kolme pankkia ja lukuisia useita elintarvikekauppoja (Erra 2001:192–93). Koulutarjonnan osalta Ruskeasuolla on mm. päiväkotia, Steiner-päiväkotia, -koulu ja -lukio sekä kaksi ammatillista oppilaitosta, joista toinen on sijoittunut alueelle jo 1940-luvun alussa. Hermannin palvelutarjonta sijoittui pääosin Hämeentien varrelle, mutta myös muilla kaduilla on liiketiloja. Kumpaankaan kaupunginosaan ei sijoittunut kirkkoa, mutta Hermanniin rakennettiin seurakuntatalo (ark. Matti Hakuri, 1966).

Kuten Ruskeasuota rakennettaessa, myös Hermannin rakentamisen vuoksi purettiin vanhaa, kaupungin ulkopuolelle ilman asemakaavaa rakentunutta puista asuntokantaa. Hermannissa oli laaja puuta-alue, joka jatkui myös Hämeentien länsipuolelle Vallilan siirtolapuutarhan kaakkoisreunalle (Hermanstad I ja Hermanstad II, kuva 160.).



Kuva 160. Hermansstad I ja II:n jaotussuunnitelma vuodelta 1892. (SINETTI-arkistotietokanta).

Vuodelta 1943 olevassa ilmakuvassa Hermannin alueella on jopa yli sata kooltaan vaihtelevaa rakennusta. Alueella on säilynyt joitakin Puu-Hermannista muistuttavia rakennuksia. Hermannin vanha paloasema (ark. Karl Hård af Segerstadt, 1911) siirrettiin 1930-luvulla Sörnäisten satamaan ja sieltä edelleen 1950-luvulla Herttoniemeen. Hermannissa on myös säilynyt talo, nk. Ajurintalo, jossa alin kerros on tiiltä tai kiveä ja toinen kerros puuta. Tämä oli aikoinaan yleinen rakentamistapa Helsingissä. Vastaavia taloja on säilynyt myös Alppilassa Porvoonkadun varrella. Hermannissa historiasta muistuttavat myös kiviset kaupunginportit Haukilahdenkadun ja Hämeentien kulmassa. Läntisellä puolella kantakaupunkia kiviset porttipylväät ovat niin ikään säilyneet: ne sijaitsevat Mannerheimintie 108:n kohdalla. Porteilla perittiin tullimaksua. Historiallisesti tulliportteja siirrettiin kaupungin laajetessa useasti kauemmas keskustasta. Osa Hermannin kaduista noudattaa kutakuinkin Puu-Hermannin katujen linjauksia. Vallilan siirtolapuutarhan reunalla, tuolloisen Kumpulankadun varrella sijainneet talot sen sijaan purettiin kaikki 1970-luvulla. Puu-Hermannin oli vihreä kaupunginosa, jossa toimi myös joitakin kivijalkamyymälöitä.

Koskelaan, Koskelantien varteen laadittiin asemakaavoja vuosina 1951 ja 1954 Toini Rauniston toimesta. Asuinrakennukset sijoittuvat tietä vasten funktionaalisten periaatteiden mukaisesti. Raunisto kaavoitti myös Koskelan raitiovaunuhallien alueen vuonna 1951. Hugo Harmian ja Woldemar Baeckmanin suunnittelemat vaunuhallit rakennettiin vuonna 1952. Rakennusryhmään kuului kolme hallia, keskusrakennus, pesurakennus ja portinvartijarakennukset (Arkkitehti 11/1953:173–193). Raunisto kaavoitti myös Käpylässä Pohjolankadun ja Käpyläntien väliseen kiilaan sijoittuvat talot vuonna 1951. Vuonna 1958 Raunisto laati kaavan Hämeentien ja Floorantien kulmaan neljälle kerrostalolle. Alueelta purettiin joitakin puutaloja.

Helsingin tunnetuin 1950-luvun rakennus lienee Yrjö Lindegrenin suunnittelema, aravarakentamista edustava, 300 metriä pitkä Käärmetalo (1951, kuva 161.). Talon kiemurteleva muoto mahdollisti maaston huomioimisen ja suuremman rakennuksen kuin kadunmyötäinen rakennustapa. Ratkaisu

muistuttaa Alvar Aallon MIT:n kampukselle Massachusettsiin Yhdysvaltoihin suunnittelemaa Baker Housea (1948).



Kuva 161. Käärmetalo Käpylässä. (Docomomo).

Alvar Aallon suunnittelema Rautatalo (1955) on myös hyvin tunnettu. Rautatalo liittyi viereiseen Eliel Saarisen suunnittelemaan liikerakennukseen (1920) punatiilisellä palomuuripäädellä ja yhtenäisellä rakennuskorkeudella. Rakennuksessa on horisontaalisesti yhtä monta ikkunaa (18 kpl) kuin Ludwig Mies van der Rohen Seagram Buildingin (rak. 1954–1958) kapeammassa julkisivussa. Rautatalon sydämen muodostaa Marmoripihaksi kutsuttu atriumpiha, joka on Viipurin kirjaston (ark. Alvar Aalto, 1935) tavoin valaistu luonnonvalolla. Suihkulähteellä varustettu piha on nimensä mukaisesti päällystetty marmorilla ja parvien kaiteet travertiinilla. Marmoripihalla toimi ennen kahvila, mutta se suljettiin 1980-luvulla – Alvar Aalto-säätiö on toivonut sen avaamista (Salmela 2010). Mikkolan (1985:87) mukaan Aalto on Marmoripihan suunnittelussa pyrkinyt tuomaan ”Välimeren elämää pursuavan kaupunkiympäristön koleaan pohjoiseen ilmanalaan.” Aallon 1950-luvun tuotantoa ovat myös kolmion muotoiselle tontille sovitettu, Kirjailijanpuiston pääteaiheeksi vastapäätä Lastenlinnaa sijoitunut Kansaneläkelaitos (1956) edustoreineen, Stadionin torniin viittaavine torniaiheineen ja sisäpihan suihkulähteineen sekä Sturenkadun varteen, Kalliolanrinteen pääteaiheeksi noussut Kulttuuritalo (1958, kuva 162.), jonka seinässä on Alvar ja Aino Aallon suunnittelema Savoy-maljakosta (1936), Aallon New Yorkin maailmannäyttelyyn vuonna 1939 suunnittelema Suomen paviljongista sekä Massachusettsiin suunnittelema Baker Housesta (1948) tuttu aaltoaihe. Kulttuuritalossa aihe voi viitata myös alueen kallioiden korkeuskäyriin tai esirippuun. Kansaneläkelaitos ja Kulttuuritalo edustavat Alvar Aallon MIT:ssä toisen maailmansodan jälkeen alkanutta punatiilikautta. Kauden innoitteena ovat mahdollisesti olleet MIT:n punatiiliset kampukset. Punatiilen ohella Aalto suosi tällä kaudellaan kuparia. Punatiilen käytöllä Aalto myös kytki Kulttuuritalon ympäristön rakennuskantaan, mm. Alppilan vesilinnoihin. Kulttuuritalon aikainen oli Frank Lloyd Wrightin suunnittelema New Yorkin Solomon R. Guggenheim -museo (1959). Molemmissa on orgaanisen arkkitehtuurin muotoja.

Kulttuuritalon kaartuvissa tiilipinnoissa on myös muistumia Piet Kramerin Amsterdamin De Dage-raadin (1920–23) arkkitehtuurista.



Kuva 162. Alvar Aallon suunnitteleman Kulttuuritalon arkkitehtuuri ammentaa orgaanisesta arkkitehtuurista. (Miika Norppa).

Aarne Ervin suunnittelema yliopistorakennus Porthania (1957) on Suomen ensimmäinen tehdasvalmisteisista elementeistä valmistettu kerrostalo. Interiöörien osalta vaikutteena on mahdollisesti ollut Göteborgin kaupungintalo (ark. Gunnar Asplund, 1936) (Jetsonen 2012). Julkisivussa samoja piirteitä kuin Kööpenhaminan Radiohusetissa (ark. Vilhelm Lauritzen, 1945). Rakennuksen edustalle sijoitettiin pieni aukio, joka sai vuonna 1992 teräksisen veistoksen. Rakennusta oli suunniteltu jo 1920-luvulla.

Kampin modernistinen kahden 12-kerroksisen, New Yorkin Lever House (ark. Skidmore, Owings and Merrill, 1951) -vaikutteisen tornin muodostama Autotalo valmistui vuonna 1958 (ark. Eino Tuompo ja Veli Valorinta) – Lindegrenin ja Kråkströmin suunnitelman innoittamana.

Tunnetuimpiin 1950-luvun liiketaloihin kuuluvat edellä mainittujen Rautatalon ja Autotalon ohella Imatran Voiman pääkonttoriksi rakennettu moduulirakentamisen pioneerihaanke Voimatalo (ark. Aarne Ervi, 1952), HYY:n rakennuttama, valkealla alumiinilla pinnoitettu, valomainostensa osalta keveän alkuperäisilmeensä sittemmin menettänyt Kaivotalo (ark. Pauli Salomaa, 1955) ja Outokumpu Oy:n entinen pääkonttori Kuparitalo (ark. Märta Blomstedt, 1958).

Pohjoisen Hesperiankadun varrelle valmistui vuonna 1959 kaksi 11-kerroksista Kivelän sairaala-alueen hoitajatar- ja palveluskunta-asuinrakennusta (ark. Martta ja Ragnar Ypyä). Rakennukset on rappauksen käytöllä tehty muistuttamaan tuohon aikaan ihailtuja täyselementtirakennuksia (Ilonen 2013:214). Gunnar Taucherin suunnittelemaan, Karl Johanskolanista (ark. Gunnar Asplund, 1924) vaikutteita saaneeseen (Mäkinen 2016:17) temppelemäisen klassistiseen Helsingin suomenkielisen työväenopistoon (1927) arkkitehti Aulis Blomstedtin suunnittelema keveä, Le Corbusier -vaikutteinen (esim. Villa Savoye) lisäosa (1959) on usein nähty onnistuneena esimerkkinä uuden rakennusosan yhdistämisestä vanhaan. Kaupunkitilallisesti ratkaisu ei välttämättä ole yhtä onnistunut, sillä Tähtitorninmäen observatorioilta Kallion kirkolle ulottuva ja kirkolta edelleen pohjoiseen puiston muodossa jatkuva katuakseli pysähtyy kirjaimellisesti seinään synnyttäen samalla kuolleen katutilan. Blomstedtin rakennuksessa on värimaailman osalta vaikutteita alankomaalaisen De Stijl -ryhmän

töistä (Makkonen, L. 2012:44). Työväenopiston Gunnar Taucherin suunnittelemaa osaa on pidetty (osin) myös P. E. Blomstedtin suunnittelemana (Mäkinen 2016:43–45).

Vuonna 1952 Ullanlinnaan, entiselle kättilöopiston tontille rakennettiin Neuvostoliiton suurlähetystö, joka edusti stalinistista arkkitehtuuria, jota rakennettiin 1950-luvulla eri puolelle Itä-Eurooppaa (esim. Tallinna, Riika, Varsova). Metalliainan takana sijaitsevan rakennuksen arkkitehtuurissa on muistumia myös Lontoon Buckinghamin palatsista.

Helsingin kantakaupungin kirkoista 1950-luvulta ovat punatiilinen Meilahden Pyhän Marian kirkko (1954), keltatiilinen Meilahden kirkko (1954) ja valkotiilinen Alppilan kirkko (ark. Keijo Ström & Olavi Tuomisto, 1957). Helsingin ortodoksisen hautausmaan Pyhän Eliaan kirkko (ark. Ivar Kudrjavzev) valmistui vuonna 1954.

Osakuntarakentamisen osalta Kamppiin valmistui vuonna 1952 Einari Teräsvirran suunnittelema Satakuntalaisen Osakunnan talo.

Merkkimiesten patsaista 1950-luvulta ovat Helsingin ensimmäinen presidenttipatsas K. J. Ståhlbergin patsas (1959) ja Eino Leinon patsas (1953) ja kohokuvista Arvid Mörnen kohokuva (1951). Ståhlbergin patsas sijoitettiin lähelle eduskuntataloa – samoin kuin muut presidenttien patsaat ja muistomerkit myöhemmin: Eduskuntatalon edustalla, Hesperian puistoon ja Hesperian Esplanadille.

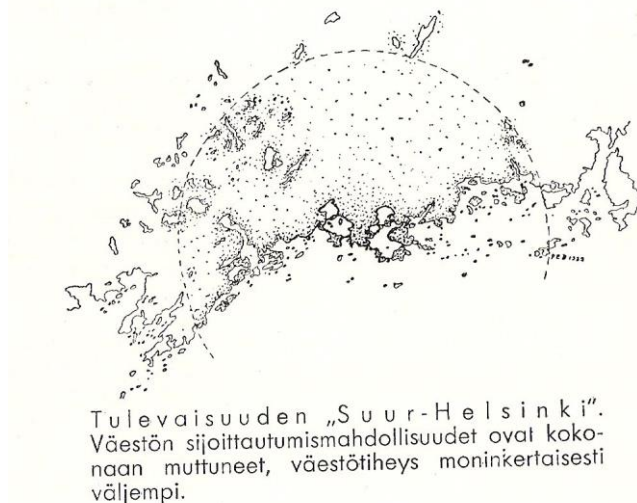
5.1.1.3 Esikaupungistuminen

1950-luvun alussa Helsinki oli vielä Helsingin niemelle keskittynyt tiivis kantakaupunkimaisesti rakennettu kaupunki, jossa oli mahdollista liikkua kävellen paikasta toiseen. Asutus jatkoi myös 1950-luvulla venymistään kaupungista keskustasta ulos suuntautuvien katujen, kuten Hämeentien, Mannerheimintien, Mäkelänkadun ja Koskelantien varsilla. Kantakaupungin uudet asuinalueet, kuten yllä esitellyt Meilahti, Hermannin ja Ruskeasuon, olivat kuitenkin aiempaa väljempiä ja samanaikaisesti kaavoitettiin ja rakennettiin myös jo ensimmäisiä lähiöitä. Sundman (1983) on havainnollistanut Helsingin alueellista laajentumista pienestä kylästä laajaksi kaupunkiseuduksi. Tämän hajaantumisen mahdollistivat henkilöauto, uudet maantiet ja lähiöideologia.

Hajaantuminen tuli koskemaan paitsi kaupunkiseutua myös puutarhakaupunkeja itseään – puutarhakaupungin käsite ei enää merkinnyt raideliikenteen aseman ympärille rakennettua, pinta-alaltaan pientä ja aluerakenteeltaan tiivistä yksikköä, vaan moni lähiö ja pientaloalue rakennettiin pinta-alaltaan suurelle alueelle, väljästi ja ensisijaisesti henkilöautoilun varaan. Varhaisten lähiöiden joukkoliikennetarkoituksena toimi bussi, eikä enää raitiovaunu – etäisyys-, kustannus- ja aikataulusyistä: lähiöt sijaitsivat kaukana, kaupunkialue laajeni nopeasti, raitiotiekiskojen rakentaminen oli suhteellisen kallista, joukkoliikennedyhteyksien toteuttamisella oli kiire ja bussiliikenteen käynnistäminen oli nopeaa (Tolmunen 2016:157).

Lähiöiden suunnittelun taustalla vaikuttivat monenlaiset yhdyskuntasuunnittelun aatteet ja esikuvat: mm. Arturo Soria y Matan nauhakaupungin malli (1882), Ebenezer Howardin puutarhakaupunkiaate (1898/1902), Tony Garnierin funktionaalisen teollisuuskaupungin malli (1898/1917), Saarisen ja Jungin Pro Helsingfors -suunnitelma (1918), Le Corbusier'n Plan Voisin -suunnitelma (1922), Saksan siedlungit (1920-luku), Clarence Perryn Neighbourhood Unit -malli (1929) ja New Town- ja Green Belt -ajattelua edustanut Abercrombie Plan for London (1944). P. E. Blomstedt esitti vuonna 1932 ajatuksen henkilöautoilun myötä toteutuvasta tulevaisuuden ”Suur-Helsingistä” (kuva 163.), jota hän vertasi alueelliselta laajuudeltaan huomattavasti pienempään Eliel Saarisen Pikku ”Suur-Helsinkiin”. Eliel Saarinen teoretisoi hallitusta hajakeskittämisestä kirjassaan ’The city – its growth, its decay, its future’ (1943). Ilmeisesti Saarisen orgaaniseen hajakeskittämiskäsitykseen vaikutti 1910-luvulla Nils

Bohrin atomimalli (1913) (ks. Mikkola 1990:220). Ratojen varsilla venyneiden asutusnauhojen sekä Helsingin Keskuspuiston vihervyöhykkeessä ja ratalinjauksissa voidaan nähdä myös Kööpenhaminaan laaditun Finger Planin (1947) vaikutusta – se on myös ollut suunnittelussa yhtenä esikuvana (Murole 2012b:115). Vuonna 1968 valmistunut Seutukaavaliiton laatima runkokaava sisälsi pääkaupunkiseudulle useita raideliikenteeseen perustuvia sormia (ks. Alpolan-Narinen 2006:60). Toisaalta Keskuspuisto perustui Jungin suunnitelmaan vuodelta 1911 ja Brunila oli puhunut vihervyöhykkeistä jo vuonna 1945 (ks. Brunila 1945:13). Vihersormia muodostavat pääkaupunkiseudulla paitsi Keskuspuisto, myös mm. Vantaanjoen ja Keravanjoen varret, Vanhankaupunginlahti-Viikki-Kivikko-Sipoonkorpi -vyöhyke, Vartiokylänlahti-Mustavuori-Porvarinlahti, Meilahti-Tali-Mätäjoen laakso, Leppävaaran ulkoilupuiston ja Kilon kartanon alueet sekä Mankkaanpuron alueet – vyöhykkeet ovat osin jälkikäteen, rakentamiselta säästyneistä viheralueista muotoiltuja, mutta niillä on historia Birger Brunilan laatimassa kartassa vuodelta 1945 (ks. Brunila 1962). Viherverkostoajattelu sen sijaan on pitkään jäänyt pääkaupunkiseudulla vihersormiajattelun varjoon. Pääkaupunkiseudulla on toisaalta merkkejä myös Burgessin (1924) kehämallista (eri toimintojen ja erilaisten asuntojen keskustaetäisyyteen perustuva sijoittuminen), Hoytin (1939) sektorimallista (säteittäiset juna- ja metroradat ja sisäänajoväylät) sekä Harrisin ja Ullmanin (1945) moniydinmallista (alakeskukset). Suomessa on usein puhuttu myös helminauhamallista, jossa kaupunginosien keskukset ja asutus sijoittuu ratojen varsille asemien ympärille – esimerkkejä tällaisesta ovat mm. pääradan (1862) ja Martinlaakson (1975) radan varsi. Seudun reunoilla on havaittavissa myös kaupunkirakenteen hajoamista (nk. scattered development) sekä kehitystä, jossa kaupunkiranne ei pääty kuin seinään, vaan varsinaisen kaupunkirakenteen ulkopuolella on pieniä, väljästi rakennettuja asutuskeskittymiä (nk. leapfrogging development) (ks. Batty et al. 2003:6).



Kuva 163. P. E. Blomstedtin hajaantunut Tulevaisuuden Suur-Helsinki. (Lindegren 1951:55).

Lähiörakentamisen arkkitehtoniset vaikutteet tulivat mm. Bauhausin koulun arkkitehdeilta. Le Corbusier'n ajatus puistomaiseen ympäristöön rakennettavista tornitaloista oli myös lähiörakentamisessa läsnä. Suomeen vaikutteita haettiin mm. Berliinistä ja Tukholmasta.

Tukholman Vällingbyn esikaupungin rakentamiseen sekä Hollannin, Saksan ja Belgian esimerkkeihin kiinnitettiin samoin Suomessa huomiota. Vällingbyn vaikutteet tulivat liikennesuunnittelun osalta mm. New Jersey'n Radburnista (Murole 2012b:45). 1950-luvulla mallia haettiin myös suoraan Yhdysvalloista. Englannista ja Yhdysvalloista Suomeen saapui myös nk. cul-de-sac-kaavoitus, jossa tonttikadut päättyvät umpikujaan. Sinänsä umpikuja ei kuitenkaan ole modernin ajan keksintö, vaan tyypillinen mm. islamilaisen kulttuuripiirin kaupungeissa ja jo antiikin ajan Egyptissä.

Suomessa lähiöiden suunnitteluideologiaan vaikuttaneita kirjoja olivat Heikki von Hertzenin kirjoittama, ulkonäöltään lastenkirjaa muistuttava, Väestöliitolle laatima pamfletti 'Koti vaiko kasarmi lapsillemme' (1946, kuva 164.) ja professori Otto-Iivari Meurmanin 'Asemakaavaoppi' (1947). von Hertzen leimasi Helsingin kantakaupungin umpikorttelit kirjassaan lapsille huonoiksi kasvuympäristöiksi. Hän jopa vihjaa tiiviin kaupunkimaisen ympäristön johtavan nuorisotupakointiin ja uupumukseen. von Hertzenin mukaan kasarmikaupunki voi tarjota ”vain kahviloita, elokuvia ja asfalttikatuja”. ”Kaikista heistä tulee ennemmin tai myöhemmin robotteja, ellei yhteiskunta pidä huolta siitä, että heillä on koti, jossa he työpäivän päätyttyä voivat täydellisesti irrottautua elämän kiireestä, levätä ja virkistyä luonnon läheisyydessä, omistaa hetken perhettään ja harrastuksiaan varten ja kerätä uusia voimia.” (von Hertzen 1946:7).

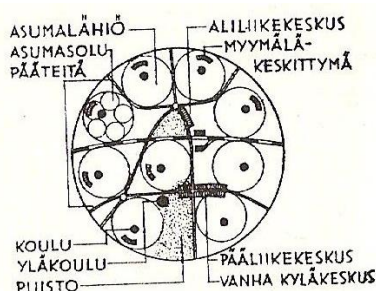


Kuva 164. Heikki von Hertzenin kirjoittama pamfletti 'Koti vaiko kasarmi lapsillemme' (1946) propagoi lähiö- ja pientaloasumista menestyksekkäästi. (von Hertzen 1946).

von Hertzenin arvostelun kohteeksi päätyivät mm. Tempeliahauke Etu-Töölössä, Mannerheimintien varsi Taka-Töölössä ja Laaksossa, Mäkelänkadun varsi, Olympiakylä, Meilahden Pihlajatien ja Kuusitien alueet ja Munkkiniemen kerrostaloalueet (von Hertzen 1946). Kirjan painos oli pieni, mutta sitä jaettiin keskeisille päättäjille ja suunnittelijoille, ja sen vaikutus muodostui suureksi. Kivikortteleita parempina vaihtoehtoina von Hertzen näki englantilaiset puutarhakaupungit sekä uudet ruotsalaiset (mm. Tukholman Traneberg, Göteborgin Guldheden ja Malmön Friluftstaden) ja tanskalaiset (mm. Blidah) sekä yhdysvaltalaiset (New Jersey'n Radburn ja Marylandin Greenbelt) asuinalueet. von

Hertzen pitää pamfletissaan omakotitaloasumista parhaana asumismuotona, mutta arvostaa myös rivitaloja ja matalia kerrostaloja. Asemakaavallisesti hän korostaa rakennusten vapaata sijoittamista maastoon ja luonnon säästämistä. Sen sijaan tornitorakentamista (mm. Tukholman Reimersholm) von Hertzen vastusti. Vanhoista helsinkiläisistä alueista von Hertzen kehuu Puu-Käpylää ja Väinämöisenkadun aluetta. Hän pitää uuden aikakauden kaupunkisuunnittelun keskipisteinä asuintaloa ja koulua (von Hertzen 1946:40). von Hertzen oli perustamassa myös Asuntosäätiötä vuonna 1951. Yleishyödyllinen organisaatio Asuntosäätiö toteutti 1950-luvulla Tapiolan puutarhakaupungin ja 1970-luvulla Kivenlahden merikaupungin.

Otto-Iivari Meurmanin ajattelu perustui asumakunnan, asumalähiön ja asumisolun periaatteisiin. Asumakunta muodostui asumalähiöistä ja asumalähiö pienemmistä asumisoluista. Tavoitteena oli, että asumalähiö tarjoisi monipuoliset mahdollisuudet perustarpeiden tyydyttämiseen ja asumakunnan keskustasta olisi haettava vain erikoispalvelut. Asumalähiöön liittyi myös teollisuusalue. Meurman halusi eristää liikekeskustat asuntoalueista (Salokorpi 1983:299). Meurman oli poiminut soluperiaatteisen asumakunnan ajatuksen (kuva 165.) tanskalaiselta Otto Danneskiöld-Samsøelta. Naapurusto-työskikön ajatuksen oli alun perin kehittänyt yhdysvaltalainen, New Yorkissa vaikuttanut Clarence Perry. Meurman oli perehtynyt varhaisina aikoinaan mm. englantilaisiin puutarhakaupunki-ideoihin ja Göteborgin kaavoitukseen ja myöhemmin mm. Chicagon aluesuunnitteluun ja Saksan Ruhrin alueen seutusuunnitteluun (Nikula 1981:127–129; Standertskjöld 2008:64). Samaan aikaan Suomessa luettiin myös yhdysvaltalaisen sosiologin Lewis Mumfordin luonnonläheisyyttä ja väljyyttä korostaneita kirjoituksia.



[96] *Soluperiaatteisen
asumakunnan kaavio.*

O. Danneskiöld-Samsøe, 1944.

Kuva 165. Otto-Iivari Meurmanin Tanskasta lainaama soluperiaate. (Meurman 1947/1982:78).

Varhaisia lähiömäisiä toteutuksia Helsingissä oli Hilding Ekelundin ja Martti Välikankaan suunnittelema funktionalistinen Olympiakylä (1938–1940). Mikkola (2009:86) on nimittänyt sitä Suomen ensimmäiseksi ”siedlungiksi”. Helsingin ensimmäisiä varsinaisia lähiöitä olivat mm. Maunula, Pohjois-Haaga, Munkkivuori, Pajamäki, Roihuvuori ja Herttoniemi. Lauttasaarta, Kannelmäkeä ja Etelä-Haagaa rakennettiin niin ikään 1950-luvulla. Edellisistä Munkkivuoren ja Lauttasaaren kerrostalorakentaminen alkoi jo 1930-luvulla ja Maunulan 1940-luvun lopulla. Helsingin ensimmäiset lähiöt sijaitsivat vielä pääosin lähellä kaupungin keskustaa. Arkkitehtuuriltaan 1950-luvun lähiöt olivat melko harvasti rakennettuja, rakentaminen myötäili maastonmuotoja, rakennukset olivat rapattuja ja niissä oli pieniä parvekkeita. Myös rivitaloja rakennettiin.

Lähiöiden yhteyden sijoitettiin teollisuusalueita tai vaihtoehtoisesti lähiöitä sijoitettiin teollisuusalueiden läheisyyteen. Tavoitteena oli tarjota työpaikkoja lähiöiden asukkaille. Herttoniemeen ja Roihuvuoren läheisyyteen sijoitettiin Herttoniemen ja Roihupellon teollisuusalueet, Pajamäen,

Munkkivuoren ja Haagan läheisyydessä sijaitsi Pitäjänmäen teollisuusalue, Maunulan vieressä Metsälän teollisuusalue, Lauttasaassa Vattuniemen teollisuusalue ja Konalassa Konalan teollisuusalue. Helsingin teollisuusalueet muuttuivat myöhemmin toiminnoiltaan enemmän mm. toimistoihin ja kauppaan suuntautuneiksi toimitila-alueiksi, asiaa on käsitelty 6.1 Teollisuus muuttaa pois kantakaupungista ja Helsingistä -kappaleessa.

Espooseen 1950- ja 60-luvuilla rakennettu Tapiolan puutarhakaupunki toimi ”metsälähiön” mallina ja oli kansainvälisestikin lähiörakentamisen malliesimerkki. Tapiolaa suunnittelivat mm. Otto-Iivari Meurman (asemakaava), Aarne Ervi (keskuksen asemakaava, rakennuksia) Pentti Ahola (pohjoinen lähiö), Viljo Revell, Aulis Blomstedt, Alvar Aalto, Aarno Ruusuvuori, Markus Tavio, Jorma Järvi, Kaija ja Heikki Siren sekä Raili ja Reima Pietilä.

Arkkitehti Olli Kivisen kaavoittamaan, mäellä sijaitsevaan Pihlajamäkeen rakennettiin valkea näköala- tai kukkulakaupunki, jonka lamellitalot muistuttavat, joskin varsin abstraktilla tasolla, keskiaikaisen italialaisen kukkulakaupungin muureja ja tornitalot tower houseja (ks. Sundman 2011a). Kaupunginosan väljä asemakaava kuitenkin poikkeaa suuresti keskiaikaisen kaupungin tiiviistä ja orgaanisesta rakenteesta. Olli Kivinen oli matkaillut Italiassa 1950-luvun puolivälissä. Vuosina 1959–60 kaavoitettu Pihlajamäki oli Helsingin ensimmäisiä aluerakentamiskohteita. Alueen keskeisinä suunnitteluperiaatteina olivat rakennusten vapaamuotoinen sijoittaminen, topografisten piirteiden noudattaminen tai korostaminen sekä metsäluonnon säilyttäminen (Salastie & Tainio 2007:5). Tornitalot ovat Le Corbusier’n innoittamia. Horisontaalisten rakennusten arkkitehtuurissa on vaikutteita Viljo Revellin vuoden 1953 asuntoreformikilpailuun laatimasta Le Corbusier’n Algerian suunnitelmien innoittamasta ’Sininen nauha’ -ehdotuksesta, jossa oli tornitalo ja kaksi miltei kilometrin pituista, maaston korkeuskäyriä seurailevaa, pilareiden varassa seisovaa, kolmikerroksista nauhataloa. Helsingin 1960-luvun lähiöistä myös Pentti Aholan toimiston kaavoittaman Myllypuron asemakaavan (1961–62) vaikutteet saattavat löytyä Italiasta – alueen asemakaava vaikuttaisi olevan mukaelma roomalaisesta kaavasta pohjois-etelä- ja itä-länsi-akseleineen (Myllynsiipi, Orpaanporras), akselin keskiosaan sijoittuvine temppeleineen (Myllypuron kirkko) ja kuvitteellisen kaupunginmuurin muotoa seurailevine teineen (Myllypurontie). Ahola oli matkustellut Italiassa 1940- ja 50-luvuilla. Kontulassa kerrostalojen sijoitteluun olivat vaikuttaneet torninostureiden liikeradat. Espoon Suvelan asemakaavassa, jossa kerrostalot on sijoitettu nauhamaiseksi maisemaelementiksi kallioiden laelle, voi nähdä kukkulakaupunki-ajattelun vaikutusta.

1960-luvulla rakennettuihin Helsingin lähiöihin lukeutuivat paitsi Pihlajamäki, myös Puotila, Puotinharju, Lehtisaari, Kivihaka, Keski-Vuosaari, Yliskylä (ensimmäinen osa), Myllypuro, Kontula ja Sepänmäki. Myös Jakomäen, Pukinmäen (Savelan alue) ja Mellunmäen lähiörakentaminen alkoi 1960-luvulla. Samoin Niemenmäkeen, Reimarlaan, Konalaan, Länsi- ja Itä-Pakilaan, Patolaan, Veräjämäkeen, Malmille, Siltamäkeen, Kulosaaren huvilakaupunginosaan ja Vartioharjuun rakennettiin kerrostaloja 1960-luvulla. Lisäksi useaa 1950-luvun lähiötä rakennettiin vielä 1960- ja/tai 1970-luvulla: Lauttasaari, Munkkiniemi, Pohjois- ja Etelä-Haaga, Kannelmäki, Maunula, Roihuvuori. Tapiolaa seuranneet lähiöt eivät kuitenkaan osoittautuneet kansainvälisesti yhtä menestyksekkäiksi.

Helsingin esikaupunkialueella rakennettiin lähiöitä 1970-luvulla mm. Siltamäessä, Suurmetsässä, Tappulikaupungissa, Oulunkylässä (Patola) ja Pihlajistossa. Malminkartanon ja Lassilan rakentaminen alkoi. Rakentaminen jatkui myös paitsi useassa 1960-luvun lähiössä, myös Jakomäessä, Kontulassa, Mellunmäessä, Pihlajamäessä, Yliskylässä, Keski-Vuosaassa, Veräjämäessä ja Reimarlassa. 1970-luvulla rakennettiin myös Vesalaa, Itäkeskusta, Vartioharjua ja Tapanilaa.

Rintamamiehet saivat sodan jälkeen omakotitalotontteja noin kymmenen kilometrin päästä kaupungin keskustasta, Helsingistä mm. Heikinlaaksosta, Herttoniemestä, Kaarelasta (Maununneva ja Hakuninmaa), Jollaksesta, Konalasta, Kontulasta, Laajasalosta, Malmilta, Marttilasta, Mellunkylästä, Myllypurosta, Pakilasta, Paloheinästä, Reimarlasta, Pirkkolasta, Puistolasta, Siltämäestä, Tapaninvainiosta, Tapulikaupungista, Töyrynummesta, Torpparinmäestä, Vartioharjusta ja Yliskylästä. Alueille rakennettiin 1,5-kerroksisia puisia omakotitaloja. Ruotsissa järjestetyn kansalaiskeräyksen ansiosta Suomi sai vuonna 1940 lahjoituksena 2000 koottavaa puista omakotitaloja, nk. ruotsalaistalot, joita on Helsingissä mm. Pirkkolassa. Suomessa talojen suunnittelusta vastasi arkkitehti Lauri Pajamies. Helsinkiin rakennettiin 1950-luvulla myös miltei kolmekymmentä rintamamiesasunto-osakeyhtiötä – näitä on mm. Herttoniemessä, Roihuvuoressa, Oulunkylässä, Pohjois-Haagassa, Ruskeasuolla ja Maunulassa.

Rintamamiestalo muodostivat pohjan monen helsinkiläisen pientaloalueen kehittymiselle. Rintamamiestaloalueista yhtenäisimpiin kuuluu Pitäjänmäen kupeessa sijaitseva suojeltu Marttila. Muita suojeltuja ovat Pirkkola, Lampuotilantie, Pakilan Halkosuontie-Heinämiehentie-Niittylyhdankuja-Suovakuja, Pakilan Kyläkunnantie, Länsi-Herttoniemi sekä Jollaksen Hepokalliontie. Suojeltuja rintamamiestaloja on myös muissa Helsingin kaupunginosissa. Monen rintamamiestaloalueen rakennuskanta kuitenkin täydentyi vuosikymmenten varrella vielä rakentamattomille tonteille, alueita laajentamalla sekä tontteja lohkomalla. Lisäksi on tapahtunut jonkin verran vanhan rakennuskannan poistumaa. Vuonna 2013 keskusteltiin myös rakennusoikeuden nostamisesta pientaloalueilla kaupungin tiivistämiseksi. 1960-luvulla Helsingin pientaloalueille rakennettiin mm. valkeita modernistisia taloja, 1970-luvulla punatiilisiä rivitaloja, 1980-luvulla puutaloja sekä kermanvärisiä ja valkoisia tiilitaloja. Valkoisissa tiilitaloissa oli etelänmatkojen seurauksena espanjalaisvaikutteisia kaaria. 2000-luvulla olivat suosittuja pakettipuutalot sekä rapatut betonitalot. Seurauksena edellisistä omakotialueiden rakennuskanta muodostui varsin kirjavaksi niin materiaaleiltaan, väritykseltään, muotokieleltään kuin tontille asemoinniltaan. 1900-luvun alkupuolella huvila-alueiksi rakennetuilla asuinalueilla ajallinen ja siten tyyllinen kirjo saattoi muodostua tätäkin monipuolisemmaksi. Uutuutena vuonna 2014 tulivat pienet, 40 m² omakotitalot, nk. yksiö puutarhassa -konsepti, jonka ensimmäinen toteutus valmistui vuonna 2015. Vuonna 2018 mahdollistui yli sadan tällaisen miniomakotitalon rakentaminen Länsi-Käpylän pihoilta. Rintamamiesomakotitalojen lisäksi rakennettiin myös rintamamieskerrostaloja, Helsingissä pääosin esikaupunkialueelle. Tietävästi ensimmäinen rintamamieskerrostalo on kuitenkin kantakaupungissa, Aleksis Kiven katu 4–8:ssa.

Lähiöiden yksityinen palvelutarjonta perustui ostoskeskuksiin. Ostoskeskusten suomalaisista arkkitehtonisista esikuvista voi mainita Lasipalatsin (1936). Olympiakylään rakennettiin 1940-luvun lopulla erillinen kauppa- ja ravintolarakennus Osmontien ja Koskelantien kulmaan – toisaalta myös kauppahallit ovat usein sijainneet erillisissä rakennuksissa. Eurooppalaisten ostoskeskusten esikuvana on pidetty Jakob Bakemanin Rotterdamiin 1949–53 suunnittelemaa de Lijnbaania, kaupungin keskustassa sijainnutta, ostoskeskusta. Helsingin ensimmäisiä ostoskeskuksia olivat Herttoniemen ostoskeskus Erätori (1956), Roihuvuoren ostoskeskus (1959), Pohjois-Haagan ostoskeskus (1959), Munkkivuoren ostoskeskus (1959) ja Kannelmäen ostoskeskus (1959) (Saresto et al. 2004). 1950-luvulla tulivat myös itsepalvelumyymälät, jotka ajan myötä lähes syrjäyttivät erikoistuneet pikkukaupat. Itsepalvelumyymälästä asiakas sai kaikki tuotteet samalla kertaa (Hietala & Martinen 2009:105). Ostoskeskuksilla oli aluksi myös hyvin laadukas palvelutarjonta: esimerkiksi Erätorilla toimi Fazerin kahvila, Valion baari, elokuvateatteri sekä pankki. Helsinkiin rakennettiin kaikkiaan ainakin 29 ostoskeskusta (ks. Laitinen 2012). Ostoskeskusten rakentaminen loppui 1980-luvulla. Vaikka ostoskeskuksia rakennettiinkin, lähiöissä oli jonkin verran myös toritoimintaa, mm. Haagassa, Kannelmäessä, Malmilla, Laajasalossa, Puotilassa ja Lauttasaarella. Ensimmäinen automarketti avautui Helsinkiin 1970-luvulla. Helsingin esikaupunkialueelle 1980-luvun jälkeen sijoittuneita kauppakeskuksia on käsitelty 6.9.7 Kauppakeskukset, hotellit, viihde- ja urheilutarjonta -kappaleessa.

Hotelleja Helsingin esikaupunkialueelle ei juurikaan ole sijoittunut. Huvila-alueilla sijaitsi joitakin hotelleja, mutta Munkkiniemeen vuonna 1969 avattu ja vuonna 1975 laajentunut laadukas Kalastajatorppa-hotelli on ainoita merkittäviä hotelleja Helsingin esikaupunkialueella. Hotelli Haaga avautui myös vuonna 1969.

Lähiöihin rakennettiin myös kirkkoja. Vuonna 2013 Helsingin esikaupunkialueella oli yhteensä 31 luterilaista kirkkoa ja viisi kappelia. Osa näistä on ajalta ennen lähiöitä. Kirkoista vanhin on vuodelta 1754 (Östersundomin liitosalue) ja uusin vuodelta 2009 (Vuosaaren merimieskirkko). Kappeleista vanhin on vuodelta 1963 (rakennus 1859) ja uusin vuodelta 2001. Kirkkoja ja kappeleita valmistui esikaupunkialueelle 1700-luvulla yksi, 1900-luvulla yksi, 1910-luvulla yksi, 1930-luvulla yksi, 1950-luvulla kahdeksan, 1960-luvulla seitsemän, 1970-luvulla viisi, 1980-luvulla viisi, 1990-luvulla kolme ja 2000-luvulla neljä. Hautausmaiden yhteydessä oli kaksi kappelia. Esikaupunkialueella toimi lisäksi mm. Helsingin Rauhanyhdistys (rakennus 1980-l.) ja Mormonikirkko (rakennukset 1965 ja 1978). Esikaupunkialueella Munkkiniemessä on myös ortodoksinen pyhäkkö (valm. 1928/1953, ark. W. Lindroos / Ilmari Ahonen).

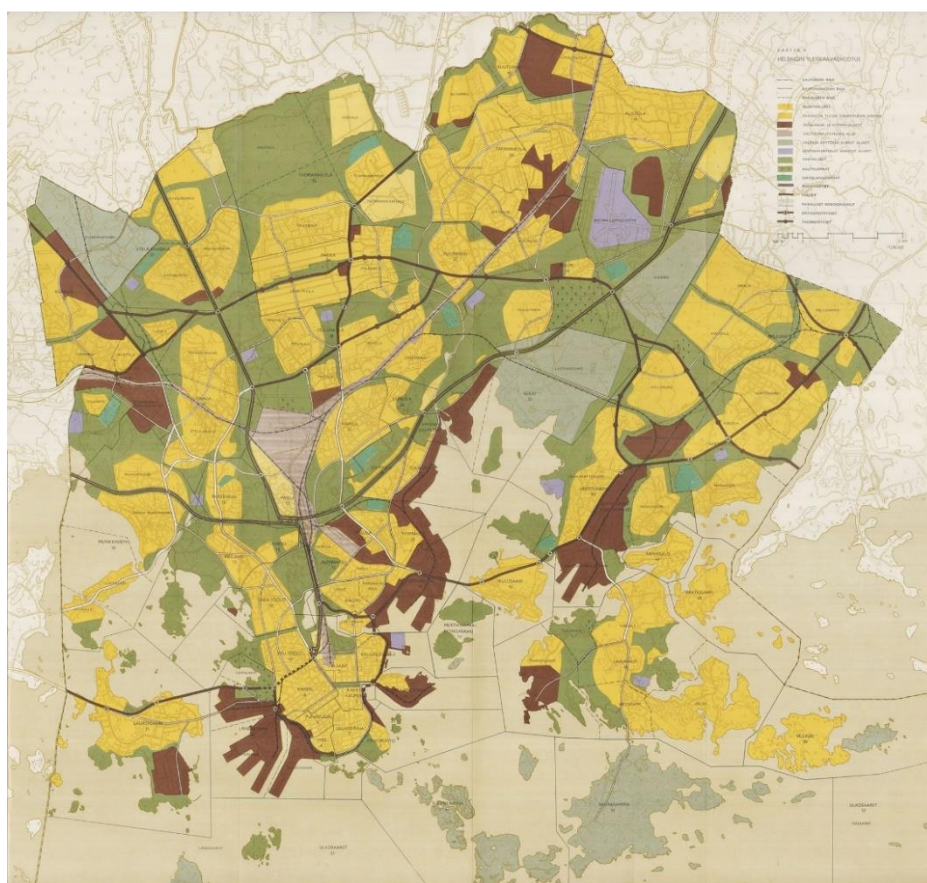
Museoita Helsingin esikaupunkialueelle tuli sijoittumaan vain vähän. Herttoniemen kartanomuseo avattiin vuonna 1919. Viikin Maatalousmuseon juuret ulottuvat vuoteen 1937, mutta museon esineistö siirrettiin 2010-luvulla Loimaalle. Esikaupunkialueen museoista yksityinen, tanskalaistaustaisen taidekeräilijän Gunnar Didrichsenin ja Marie-Luise Granfeltin kotiin perustettu taidemuseo on vuodelta 1965 ja niin ikään yksityinen ja Didrichsenin taidemuseon tavoin Kuusisaaressa sijaitseva Villa Gyllenberg vuodelta 1980. Kuusisaareen suunniteltiin 1960-luvun puolivälin jälkeen kolmattakin taidemuseota William Lehtisen ja Alvar Aallon toimesta, mutta hanke ei toteutunut. Tuomarinkylän kartanossa toiminut Helsingin kaupungin ylläpitämä museo on lopettanut toimintansa.

Vuonna 1959 valmistui Helsingin seutukaavaliitossa arkkitehti Otto Flodin johdolla laadittu ”ameba-suunnitelmaksi” (kuva 166.) kutsuttu seudullinen ryhmittelykaavio, joka määritteli asutuksen sijoittumista pääkaupunkiseudulla asumalähiö- ja asumakuntaperiaatteiden mukaisesti. Helsingin vuoden 1960 yleiskaava (kuva 167.) perustui tälle lähiörakentamista korostaneelle ryhmittelykaavalle. (Korhonen et al. 2000:10). Siinä ehdotettiin paikalliskeskusten lisäksi kolmea aluekeskusta: Malmi, Munkkivuori ja Vartiokylä (nyk. Itäkeskus). Helsingin ja sen ympäristön aluesuunnitelma-liitto oli perustettu sodan jälkeen vuonna 1946. Olli Kivinen puolestaan kehitti vuosina 1957–59 nk. ’keuhkolähiön’ periaatteet (ks. Hankonen 1994:302). Helsingin vuoden 1960 yleiskaavan ehdottamat kaavoitusratkaisut jättivät alleen suuren määrän metsä- ja peltoalueita – rakentamistapa oli varsin väljä. Osa yleiskaavassa ehdotetuista rakentamiskohteista tosin jäi vielä tuolloin tai kokonaan toteuttamatta.

Pitkällä aikavälillä lähiöiden rakentaminen merkitsi tiiviin kaupungin hajautumista ja ulottautumista monen kunnan alueelle, koska suurin osa uudesta rakentamisesta sijoitettiin ”neitseellisille” alueille täydennysrakentamisen sijaan. Työpaikat pysyttelivät kuitenkin aluksi pääasiassa kantakaupungissa, minkä seurauksena työssäkäyntimatkat pitenivät (Schulman 2000:19). Helsingin keskustaan pendelöitiin töihin yhä laajemmalla työssäkäyntialueelta. Kaupunki jatkoi venyttämistään pitkittäisenä helminauhoina rautateiden ja pääväylien varsilla.



Kuva 166. Vuonna 1959 Helsingin seutukaavaliitossa laadittu ”ameba-suunnitelma”. (Hankonen 1994:431).



Kuva 167. Vuoden 1960 yleiskaava keskittyi lähiöihin. (Helsingin yleiskaavaehdotus 1960).

5.1.2 Yhteenvedo kansainvälisistä kaupunkirakennustaiteellisista esikuvista Helsingin suunnittelussa 1950-luvulla

Helsingin kaupunkisuunnittelussa 1950-luvulla konkretisoitunut murros, esikaupungistuminen, noudata muualla Euroopassa ja Yhdysvalloissa tuttuja piirteitä. Lähiöt olivat voimakkaammin eurooppalainen ratkaisu ja laajat pientaloalueet yhdysvaltalainen. Esikaupungistumisen taustalla kuitenkin vaikutti – niin tiedostetusti kuin tiedostamatta – hyvinkin monipuolinen, eri maissa kehitettyjen teoreettisten mallien verkko. Suomessa vaikutteita saatiin aikakaudella mm. Ruotsista, Yhdysvalloista ja Italiasta. Seuraavassa taulukossa (taulukko 21.) on yhteenvedo Helsingin kaupunkirakennustaiteellisista kansainvälisistä esikuvista 1950-luvulla.

1945-1959	
Arava-kerrostalot Meilahden kohdalla, 1940-luvun loppu ja 1950-luvun alku	Tukholman Ringvägen.
Tapiola, Espoo, 1950-luku	Englannin New Townit, Tukholman lähiöt.
1950-luvun lähiöt	Tukholman Traneberg, Göteborgin Guldheden ja Malmön Friluftstaden. Tukholman Vällingbyn esikaupungin rakentamiseen sekä Hollannin, Saksan ja Belgian esimerkkeihin kiinnitettiin samoin Suomessa huomiota. Vällingbyn vaikutteet tulivat liikennesuunnittelun osalta mm. New Jerseyyn Radburnista. 1950-luvulla mallia haettiin myös suoraan Yhdysvalloista.
Lähiöt yleensä, 1950- ja 1960-luku	Arturo Soria y Matan nauhakaupungin malli (1882), Ebenezer Howardin puutarhakaupunkiaate (1898/1902), Tony Garnierin funktionaalisen teollisuuskaupungin malli (1898/1917), Nils Bohrin atomimalli (1913), Le Corbusier'n 'Plan Voisin' -suunnitelma (1922), Saksan siedlungit (1920-luku), Clarence Perryn 'Neighbourhood Unit' -malli (1929), New Town- ja Green Belt -ajattelua edustanut Abercrombie Plan for London (1944), Finger Plan (1947). Harrisin ja Ullmanin (1945) moniydinmalli. Lähiörakentamisen arkkitehtoniset vaikutteet tulivat mm. Bauhausin koulun arkkitehteilta. Le Corbusier'n ajatus puistomaiseen ympäristöön rakennettavista tornitaloista oli myös lähiörakentamisessa läsnä.
1950-luvun pientaloalueet	New Jerseyyn Radburn ja Marylandin Greenbelt.
Neuvostoliiton suurlähetystö, 1952	Stalinistinen arkkitehtuuri, Buckinghamin palatsi.
Teollisuuskeskuksen talo, 1952	Le Corbusier.
Sokoksen tavaratalo, 1952, suunniteltu jo 1930-luvulla	Philadelphian John Wanamakerin tavaratalo Philadelphiassa, saksalaiset tavaratalot, mm. Stuttgartin ja Chemnitzin Schocken-tavaratalot.
Meilahden kirkko, 1954	Kellotorni ja edustan piazza italialaisvaikutteisia, Eero ja Eliel Saarisen suunnittelema Christ Church Lutheran (1948) Minneapolisissa, Yhdysvalloissa.
Hermannin kerrostalojen suorat ja väritykseltään harmaat takapihat, 1950-luku	Edinburghin Royal Mile?
Rautatalo, 1955	Rakennuksen keskuksena italialaisvaikutteinen piazza. Seagram building.
Ostoskeskukset, ensimmäinen Erätori, 1956-	Eurooppalaisten ostoskeskusten esikuvana on pidetty Jakob Bakemanin Rotterdamiin suunnittelemaa de Lijnbaania.
Porthania, 1957	Göteborgin kaupungintalon interiööri, Kööpenhaminan Radiohuset.
Kulttuuritalo, 1958	Punainen tiili ja Yhdysvaltojen kampusarkkitehtuuri, orgaaninen arkkitehtuuri ja Frank Lloyd Wrightin suunnittelema Salomon R. Guggenheim-museo New Yorkissa, De Dageraad Amsterdamissa, ideologisina esikuvina kommunististen maiden kulttuuripalatsit.
Autotalo, Vakuutusyhtiö Kansan pääkonttori, Auratalo 1958, 1962 ja 1962	Lever House (ark. Skidmore, Owings and Merrill) New Yorkissa. Kansan pääkonttorin osalta myös Tukholman Hötorget.
Suomalaisen työväenopiston laajennus, 1959	Le Corbusier'n Villa Savoye.

Taulukko 21. Helsingin rakennusten, kaava- ja kaupunki-uudistushankkeiden ym. kansainvälisiä edeltäjiä ja esikuvia 1950-luvulla. Taulukon tietojen lähdeviitteet on luettavuuden vuoksi sijoitettu tekstiosioihin.

5.1.3 Liikennejärjestelmän kehittämisestä

Helsingin liikennejärjestelmän suunnittelua varten oli perustettu vuonna 1955 Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitea, jonka nimi muutettiin metrotoimikunnaksi 1959. Vielä 1950-luvun alkupuolella Helsinkiin suunniteltiin pikaraitioiteita, joita oli ehdottanut jo Eliel Saarinen Pro Helsingfors (1918) -suunnitelmassaan. Säteittäisten pikaraitiotielinjojen rakentamista Helsingin kantakaupungista Helsingin esikaupunkialueelle, Vantaalle ja Espooseen ehdotti vuonna 1946 Hans Sahlberg, suunnitelmassa oli haaroineen peräti 14 säteittäistä pikaraitiotielinjaa. Lindegrenin & Kråkströmin suunnitelmassa (1954) oli pikaraitiotieyhteydet Itä-Helsinkiin ja Espooseen sekä kehämäinen pikaraitiotierata ydinkeskustasta Töölön, Meilahden, Munkkiniemen ja Haagan kautta Pakilaan, Maunulaan, Käpylään, Toukolaan, Kumpulaan, Vallilaan ja takaisin ydinkeskustaan. Lisäksi kehämäisestä radasta erkani erillinen pikaraitiotieyhteys Pohjois-Haagaan, Etelä-Kaarelaan ja Pohjois-Kaarelaan. Vuonna 1959 syntyneen metroajatuksen taustalla oli Tolmuseen (2016:158) mukaan pelko katujen tukkeutumisesta henkilöautojen määrän lisääntyessä. Päätöstä metrosta ei kuitenkaan tehty vielä 1950-luvulla. Helsingissä Valimon asema avautui vuonna 1949 ja Espoossa Keran asema vuonna 1946.

Helsingin Bussiliikenteen edeltäjä Suomen Turistiauto perustettiin vuonna 1949. Helsinkiin perustettiin myös johdinautolinja vuonna 1949 (Herranen 1988:206–207), sen toiminta lakkautettiin vuonna 1974. Koskelan raitiovaunuhallit valmistuivat vuonna 1951.

Nurmijärventien rakentaminen alkoi 1940-luvun lopulla. Helsingin ensimmäiset liikennevalot otettiin käyttöön vuonna 1951 (Tukkimäki 2009:122) ja ensimmäiset pysäköintimittarit asennettiin vuonna 1955. Asfalttipäällysteet lisääntyivät olympialaisten alla (Standertsköld 2008:1950). Kulosaaren aiemman sillan (1919) korvannut uusi silta avattiin vuonna 1957. Ennen ensimmäistä siltaa Kulosaareen kuljettiin lossilla.

Suomen ensimmäinen helikopterilento tapahtui vuonna 1949. Helsinki-Vantaan lentoasema valmistui vuonna 1952. Olympiaterminaali valmistui samoin vuonna 1951. Öljysataman rakentaminen Laajasaloon alkoi vuonna 1951.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 22.) on lueteltu merkittäviä liikennehankkeita Helsingissä vuosina 1945–1959.

Liikennehanke	Vuosi
Nurmijärventien rakentaminen alkaa	1940-luvun loppu
Suomen ensimmäinen helikopterilento	1949
Suomen Turistiauton perustaminen	1949
Helsinkiin johdinautolinja	1949
Valimon asema	1949
Koskelan raitiovaunuhallit	1950-luku
Laajasalon öljysataman rakentamisen alkaminen	1951
Helsingin ensimmäiset liikennevalot	1951
Helsinki-Vantaan lentoasema	1952
Olympiaterminaali	1952
Helsingin ensimmäiset pysäköintimittarit	1955
Esikaupunkiliikenteen suunnittelukomitea, myöh. metrotoimikunta	1955, 1959
Kulosaaren uusi silta	1957
Autojen maahantuonnin rajoitusten purkaminen	1958–1962

Taulukko 22. Helsingin kantakaupungin kannalta merkittäviä liikennehankkeita toisen maailmansodan jälkeen, vuosina 1945–1959.

5.1.4 Palvelutarjonnan ja elinkeinoelämän kehitymisestä

Samaan aikaan olympialaisten kanssa kehittyi myös Helsingin viihdetarjonta: Lasten Päivän Säätiö perusti Linnanmäen huvipuiston vuonna 1950 Alppipuistosta lohkotulle maalle. Huvipuisto tuli Helsinkiin pohjoismaalaisittain selvästi jälkijunassa: Kööpenhaminan Tivoli oli avattu jo vuonna 1843 ja Tukholman Gröna Lund vuonna 1883. Tukholmassa oli myös perustettu neljä vähemmän menestyksestä tivolia jo vuosina 1847–1850 (Hirn 1990:272–283). Göteborgin Liseberg avautui vuonna 1923. Helsinkiinkin oli kuitenkin suunniteltu tivolia jo 1800-luvun puolivälissä (Liski et al. 2013:78), ja Hesperian puistossa toimi ravintolan yhteydessä vuodesta 1847 pienimuotoinen tivoli ilmeisesti Kööpenhaminan Tivolin innoittamana (Liski et al. 2010:27). Hesperian puiston tuntumaan oli suunniteltu pysyvää, Kööpenhaminan tivolin kaltaista huvipuistoa vuonna 1913, mutta sen suunnittelun keskeytti ensimmäinen maailmansota (Hirn 1990:272–283). Linnanmäen kupeessa, nykyisen Tivoli-kujan päässä sijaitsevalla pysäköintialueella oli myös 1930-luvulla ollut tanssilava (Liski et al. 2013:30), joten alue oli ollut viihdekäytössä jo aiemmin. Linnanmäen huvipuiston vanhin laite, Hollannissa valmistettu karuselli, on vuodelta 1896 – se tosin sijoitettiin huvipuistoon vasta vuonna 1954.

Majoituspalvelut kehittivät: Erkki Huttusen suunnittelema Sokos Hotelli Vaakuna (1952) ja Viljo Revellin suunnittelema Palace (1952–2009) avautuivat. Park Hotel Käpylä avasi Kinohotelli-nimisenä vuonna 1949. Toisaalta esimerkiksi Hotelli Karelia sulki ovensa olympialaisten jälkeen 1953. Sokoksen tavarataloa (kuva 168.) suunnitellessaan Huttunen tutustui Philadelphian John Wanamakerin tavarataloon ja ilmeisesti saksalaisiin tavarataloihin – mahdollisia esikuvia saattoivat olla Stuttgartin ja Chemnitzin Schocken-tavaratalot (Jokinen 1992:37–38; Jokinen 1993:27). Rakennuksen pohjoisosan pyöreä kulma liittyy paitsi mannermaiseen tavarataloarkkitehtuuriin, myös viereiseen, Armas Lindgrenin suunnittelemaan entiseen Kalevan toimitaloon. Hotelli Vaakunan aulassa on Paavo Tynellin suunnittelemat valaisimet, Erkki Huttusen suunnittelemat tuolit ja Gunnar Finnen laatima veistos.



Kuva 168. Postitalo (1938) ja Sokoksen tavaratalo (1952) ja edustavat funktionalismia. Rakennukset keskustelevat keskenään toisistaan poikkeavin muodoin. (Miika Norppa).

Kattonsa ja piippujensa osalta valtameriläivää muistuttava, pohjakaavaltaan H:n (Helsinki) muotoinen Palacen tai nk. Teollisuuskeskuksen talo (kuva 169.) on Le Corbusier -henkinen. C. L. Engelin

suunnitteleman Venäjän armeijan muonavaraston (1822) paikalle rakennettu Palacen rakennus kytkeytyi empire-kaupungin ilmeeseen modernistisilla pylväillä, joita on Etelärannan julkisivussa 13 kpl – määrä on sama kuin useissa kreikkalaisissa tempeleissä, mm. Zeuksen temppelissä Olympiassa. Palacen rakennuksessa nähtiin Suomen ensimmäinen betonielementtijulkisivu. Ulkomailla, mm. Liverpoolissa, Englannissa, betonielementti- ja teräsbetonirakentamista oli kokeiltu 1900-luvun alussa – yksi alan pioneereista oli John Alexander Brodie. Ja myös Helsingissä teräsbetonirakentamista kehitettiin jo 1900-luvun alkupuolella ja 1930-luvulla oli jo tyypillistä rakentaa kerrostaloja betonista paikalla valaen. 1950-luvun jälkeen Eteläsatamassa oli jäljellä enää yksi satamaa reunustaneista matalista rakennuksista, G. W. Sundmanin talo (ark. C. L. Engel, 1820), sillä kadun varrelle nousi vuosina 1952 (ark. Ole Gripenberg) ja 1955 (ark. Ola ja Ethel Hansson) kaksi muuta toimistorakennusta. Ensimmäinen kytkeytyi varsin huomaamattomasti yhteen Karl Lindahlin suunnitteleman Vakuutusyhtiö Suomen rakennuksen (1912) kanssa.



Kuva 169. Valtamerilaivaa muistuttava teollisuuskeskuksen talo oli yksi modernin olympia-Helsingin maamerkeistä. (Miika Norppa).

Helsingin kaupalliset palvelut paranivat niin ikään. Suomen ensimmäinen itsepalvelumyymälä avattiin Porissa vuonna 1949 ja samana vuonna myös Helsinkiin aukesi itsepalvelumyymälä. Elanto avasi valintamyymälän Sörnäisiin vuotta myöhemmin. Konseptin esikuvat olivat Yhdysvalloissa (Löytö kokoelmista...2013). Arkkitehtonisesti viereisen Kalevan toimitalon (1913) sekä Lasipalatsin (1936) kanssa pyöreiden kulmien kanssa leikkivä Sokoksen tavaratalo valmistui olympiavuonna, samoin Aleksanterinkadun Elannon tavaratalo. Sokoksen taloa oli kuitenkin suunniteltu jo 1930-luvulla ennen sotaa – ja sen paikalla sijainnut vanha kolmikerroksinen rakennus purettiin jo tuolloin (ks. Manninen 2004:37). Aimo Tukiaisen veistämässä reliefissä (1951) Elannon tavaratalon julkisivussa on kuvattuna kuluttajaperhe. Forumin aiempi, väliaikaiseksi suunniteltu, atrium-pihan ympärille rakennut kaksikerroksinen kauppakeskus avattiin samoin vuonna 1952. Sen sisäpihalla sijaitsi italialaisen atrium-talon perinteiden mukaisesti pieni suihkulähde, josta eräänlaisina muistumina olivat Forumin uudessa kauppakeskuksessa suihkulähteet kellarikerroksessa (Hopeiset sillat, 1985) ja toisessa kerroksessa (antiikkiin viittaava Nereidi, 1985). Uudessa kauppakeskuksessa on niin ikään atrium-rakennus ja vanha, antiikin Rooman aukioihin viittaava nimi. Anttilan historia alkaa myös vuodesta 1952

– joskin ensimmäinen Anttilan tavaratalo avautui vasta 1960-luvulla (Tennispalatsissa). Kuusisen tavaratalo Aleksanterinkadulla avautui 1957. Kaivotalo valmistui 1954–1955. Sen läpi kulki kauppakuja Kaivokadulta Mannerheimintielle.

Ravintoloista esimerkiksi Suomenlinnassa toimiva Ravintola Walhalla ja Mäntymäen kupeessa sijaitseva Olympix avautuivat olympiavuonna. Myös Café Ursula avautui ensimmäisessä rakennuksessaan olympiavuonna (aiemmin paikalla sijaitsi pommituksessa tuhoutunut Veduta), myöhemmät rakennukset ovat vuosilta 1957 ja 1986. Sota-aikana surkastunut kahvilatoiminta oli alkanut palata Helsingin kaduille jo varsin pian sodan jälkeen, kun kahvia oli jälleen saatavilla. Sama koski tanssiravintoloita, joiden toimintaa häittäsi sota-aikana ja aina ravintoloissa aina vuoteen 1948 koko Suomessa voimassa ollut tanssikielto. Olympialaiset toivat Helsinkiin myös baaritunnelmaa. Helsingin ensimmäiset cocktailbaarit avautuivat 1950-luvulla. Helsingin ensimmäinen minigolf-rata avattiin myös vuonna 1952. Hospiz-hotelli (nyk. Hotelli Arthur) avasi uudessa rakennuksessa vuonna 1957 – rakennuksen alta purettiin kolmikerroksinen, katurintamasta ulos kurottautunut rakennus, jolla oli erikoinen jalkakäytävän yli ulottunut kaareva arkadi. Kyseinen rakennus oli ajalta ennen Kaisaniemenkadun murtokadun rakentamista. Hotelli Ursula avasi Hakaniemessä vuonna 1958.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 23.) on lueteltu keskeisiä kaupallisia hankkeita Helsingissä vuosina 1949–1959.

Kaupallinen hanke	Vuosi
Helsingin ensimmäinen itsepalvelumyymälä	1949
Kinohotelli (myöh. Park Hotel Käpylä)	1949
Linnanmäen huvipuisto	1950
Anttila (per.)	1952, 1. tavaratalo 1960-l.
Forum vanha tavaratalo	1952
Sokoksen tavaratalo	1952
Elannon tavaratalo	1952
Sokos Hotelli Vaakuna	1952
Hotelli Palace	1952
Hotelli Hospizin uusi rakennus, nyk. Hotelli Arthur	1957
Hotelli Ursula	1958

Taulukko 23. Kaupallisia hankkeita Helsingissä toisen maailmansodan jälkeen, vuosina 1949–1959. Sota-ajan seuraukset rajoittivat Helsingin kaupallisia hankkeita 1940- ja 1950-luvulla, vaikka olympialaiset toivatkin kaupalliseen kehittämiseen pientä virtaa. Hotelleja avattiin ainakin viisi, joista yksi oli vielä vuonna 2018 toiminnassa ja yksi toimi uudella nimellä.

Teollinen massakulutus syntyi sekin 1950-luvulla säännöstelyn päätyttyä vuonna 1954. Tv-lähetykset alkoivat vuonna 1955 ja säännöllistyivät vuonna 1958, värilähetysten alkamista saatiin odottaa vuoteen 1969. Vuonna 1957 perustettiin MTV3:n edeltäjä Oy Mainos-TV-Reklam Ab. Sotakorvausten päätyttyä myös omaan infrastruktuuriin oli taas varaa investoida: Ilmalan vesisäiliö valmistui vuonna 1957 ja Salmisaaren A-voimalaitos aloitti toimintansa vuonna 1953 ja kaukolämmön jakelun vuonna 1957. Jo tätä ennen tosin oli Helsingissä kokeiltu lämmön alueellista yhteistuotantoa ainakin Olympiakylässä (valm. 1940). Salmisaaren voimalan oli suunnitellut Hilding Ekelund ja se kytkeytyi arkitektonisesti Väinö Vähäkallion suunnittelemaan Alkon pääkonttoriin ja tuotantolaitokseen.

Työpaikkamäärältään viidenkymmenenkuuden suurimman suomalaisen teollisuusyrityksen listalla oli vuonna 1964 jo kaksikymmentä helsinkiläisyritystä: A. Ahlström Oy, Valmet Oy, Rauma-Repola Oy, Oy Strömberg Oy, Oy Wilh. Schauman Ab, SOK:n teollisuuslaitokset, Valtionrautateiden teollisuuslaitokset, Villayhtymä Oy, Suomen Kumitehdas Oy, Suomen Kaapelitehdas Oy, Helsingin kaupungin teollisuuslaitokset, Rikkihappo Oy, Imatran Voima Oy, OTK:n teollisuuslaitokset, Sanoma Oy, Kone Oy, Hackman & Co, Oy Karl Fazer Ab, Suomen Sokeri Oy ja Oy Uusi Suomi / Suomalaisen kirjallisuuden Kirjapaino Oy. (Hjerpe 1979:178-179). Suomen suurimpien teollisuusyritysten

pääkonttorien keskittyminen Helsinkiin jatkui: vuonna 1964 Hjerppen listaamista yrityksistä oli Helsingissä 35 prosenttia ja vuonna 1972 jo 56 prosenttia (Peltonen 1982:191).

Suomen talouden painopiste alkoi toisen maailmansodan jälkeen muuttua resurssivetoisesta investointivetoiseksi. Kyky ja halu investoida lisääntyivät, teknologioita tuotiin edelleen muualta, mutta niitä paranneltiin. Tuotteet eivät olleet enää vain standardoituja, vaan erilaistuneita. Metsäteollisuus-tuotteiden rinnalle nousivat konepajateollisuus ja teknilliset alat. Kuitenkin vasta 1980-luvun lopulla alkoi siirtymä tietoperustaiseen talouteen, jossa tietoa, keksintöjä ja innovaatioita tuotettiin kotimaan yliopistoissa ja T&K-yksiköissä ja jossa kotimaiset tuotteet synnyttivät aivan uusia markkinoita. Metsäteollisuuden ja konepajateollisuuden rinnalle nousi elektroniikkateollisuus ja ICT (Martin-Brelot & Kepsu 2010:119).

Suomalaiselle lasi- ja keramiikkateollisuudelle ja taideteollisuudelle laajemminkin 1950- ja 60-luvut olivat suurmenestyksen aikaa. Milanon triennaaleja järjestettiin vuosina 1951, -53, -57, -60 ja -64 ja menestystä tuli kaikissa. Tunnetuimpia suomalaisia muotoilijoita olivat Tapio Wirkkala, Kaj Franck, Timo Sarpaneva, Nanny Still ja Oiva Toikka, Gunnel Nyman, Saara Hopea, Rut Bryk, Antti Nurmesniemi, Birger Kaipainen, Heljä Liukko-Sundström, Esteri Tomula sekä valaisinsuunnittelusta tunnetut Yki Nummi ja Lisa Johansson-Pape. 1960-luvun alussa Bertel Gardberg suunnitteli aterimia Hackmanille ja Olof Bäckström saksia Fiskarsille. Myös tekstiiliala nousi Marimekon (per. 1951) myötä. Marimekon kuoseja suunnittelivat mm. Vuokko Eskolin-Nurmesniemi ja Maija Isola (Hietala & Helminen 2009:32). Huonekalusuunnittelussa vaikutti 1950-luvulla mm. Ilmari Tapiovaara ja 1960-luvulla Yrjö Kukkapuro ja Eero Aarnio. Aarikka perustettiin vuonna 1954, Skanno (per. 1946) avasi Aleksanterinkadulla vuonna 1956 ja Lapponia perustettiin 1960-luvulla. Tekstiilisuunnittelussa nousi 1970-luvulla esille Ristomatti Ratia ja huonekalusuunnittelussa Simo Heikkilä. Suomalaisen designin maine houkutteli Suomeen myös joitakin ulkomaisia suunnittelijoita, kuten japanilaisen Fujiwo Ishimoton.

5.1.5 Kulttuuri- ja koulutustarjonnan kehittämisestä

Kantakaupungin museoista Arabia-museo on vuodelta 1948, Mannerheim-museo vuodelta 1951, Suomen rakennustaiteen museo (nykyinen Arkkitehtuurimuseo) perustettiin vuonna 1956, Teatterimuseo avattiin vuonna 1963, pakkausteollisuuden tarvikkeistoa ja esineistöä esittelevä GWS-museo vuonna 1963 ja Osuuspankkimuseo vuonna 1965. Toukolan kirjasto avattiin vuonna 1954 (-1978), Suomenlinnan kirjasto vuonna 1957 ja Vallisaaren kirjasto vuonna 1958 (-1981). Helsingissä toimi vuonna 1950 myös peräti 170 ”tieteellistä kirjastoa” (Havu 1965:189). Teatteri Jurkka aloitti vuonna 1954, Linnanmäen Peacock-teatteri vuonna 1956 ja Unga Teatern vuonna 1960. Kaija ja Heikki Sirénin suunnittelema, Kaisaniemen puiston puolelle sijoittunut Kansallisteatterin pieni näyttämö valmistui vuonna 1954, sisustussuunnittelussa olivat mukana mm. Timo Sarpaneva ja Paavo Tynell. Rakennus muodostaa Kansallisteatterille toisen julkisivun, ja peilautuu Kaisaniemen puiston vesialtaasta. Kulttuuritalo valmistui vuonna 1958, rakentamista rahoittivat mm. SKDL ja NKP ja rakennustyössä oli mukana suuri joukko vapaaehtoisia. Talon ideologisina esikuvina olivat itäeurooppalaiset kulttuuripalatsit. Myös Kulttuuritalon esiintyjäkaartissa oli alkuaikoina runsaasti sosialistisista maista tulleita artisteja. Varsin pian, taloudellisten reaali-teettien takia, esiintyjäjoukko kuitenkin laajeni 1960-luvulla länsimaisiin jazz-, pop- ja rock-tähtiin. Kulttuuritalon suunnittelu oli alkanut 1950-luvun alussa ja ensin sitä harkittiin sijoitettavaksi Vaasankadulle, mutta tontti osoittautui liian pieneksi (Malmberg 2008:8). Nykyinen sijainti tuli ajankohtaiseksi rakentamisalueeksi Lindegrenin ja Kråkströmin keskusalueen asemakaavaehdotuksen (1954) myötä. Sibelius-viikot, Helsingin juhla-viikkojen edeltäjät, järjestettiin ensimmäisen kerran vuonna 1951. Helsinki-päivää vietettiin ensimmäistä kertaa vuonna 1959. Mechelininkadun varrella sijaitseva lasten liikennekaupunki avautui

vuonna 1958. Aivan lähistöllä, nykyisellä jäähallin pysäköintialueella, oli myös aiemmin (1911–1960-luku) sijainnut lasten opetukseen tarkoitettuja tiloja: Alex Ärtin testamenttilahjoituksella vuonna 1906 perustettu nk. Koulupuutarha (ks. Liski et al. 2013:31), joka siirrettiin sittemmin Itä-Pakilaan.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 24.) on lueteltu keskeisiä kulttuurihankkeita Helsingissä vuosina 1945–1959.

Kulttuurihanke	Vuosi
Arabia-museon avautuminen	1948
Mannerheim-museon avautuminen	1951
Sibelius-viikot	1951
Teatteri Jurkan perustaminen	1954
Toukolan kirjaston avautuminen	1954
Kansallisteatterin pienen näyttämön valmistuminen	1954
Suomen rakennustaiteen museon perustaminen	1956
Peacock-teatterin avautuminen	1956
Suomenlinnan kirjaston avautuminen	1957
Vallisaaren kirjaston avautuminen	1958
Kulttuuritalon valmistuminen	1958
Ensimmäinen Helsinki-päivä	1959

Taulukko 24. Kulttuurihankkeita Helsingissä toisen maailmansodan jälkeen, vuosina 1944–1959. Helsingin kulttuuritarjonnan kehittyminen oli sodan jälkeen taloudellisista syistä rajoittunutta.

Kantakaupungin koulurakennuksista Käpylän yhteiskoulu (ark. Uno Moberg) valmistui vuonna 1942 ja nyk. Helsingin kuvataidelukio (per. 1925) vuonna 1944 (ark. Väinö Vähäkallio). Meilahden koulurakennukset ovat 1950-luvulta, kuten jo edellä esiteltiin. 1950-luvulta ovat myös Ruskeasuon koulu (ark. Eino Forsman, 1952), Högstadieskolan Lönkanin rakennus Taka-Töölössä (ark. Hilding Ekelund, 1954), Mäkelän kansakoulun rakennus (ark. Hilding Ekelund & Yrjö Dunderfelt, 1953, myöh. Suomen Liikemiesten Kauppaopisto ja Stadin ammattiopisto), Käpylän peruskoulun rakennus (ark. Uno Moberg, 1955), Taivallahden peruskoulun rakennukset Etu-Töölössä (ark. Klaus Tandefelt Liisa Karttunen ja Ossi Leppämäki, 1956 ja 1957), Mannerheimintien yhteiskoulu (ark. Aarne Ervi, 1956), eli myöhempi Mannerheimintien yläaste ja lukio), joka muuttui Suutarilan lukioksi vuonna 1985, Kottby Lågstadieskolan (ark. Claus Tandefelt, 1957), Åshöjdens grundskola Alppilassa (ark. Eva Larkka, 1957), Ruskeasuon Steiner-koulu (ark. Kaisa Harjanne ja Maija Suurla, 1958) ja Alppilan yläaste ja lukio (ark. Helmi Pakkala-Väinölä, 1959). Alppilan yläaste rakennettiin kadun ylle. Käpylän peruskoulun katoksen päälle sijoitettiin vuonna 2012 Omille siiville! -niminen, lintuaiheinen värikäs veistos. Mäkelän kansakoulun edustalle sijoitettiin vuonna 1959 Nuorten leikki -niminen patsas.

Helsingissä oli vuonna 1950 yhteensä 42 suomenkielistä kansakoulua, kolme valmistavaa koulua, 24 ruotsinkielistä kansakoulua ja kaksi muuta koulua (Helminen & Tukkimäki 2009:144), joista hieman alle puolet sijaitsi kantakaupungissa. Edelleen Helsingissä oli 16 valtion oppikoulua, 35 yksityistä oppikoulua, kolme muuta yksityistä oppikoulua (Helminen & Tukkimäki 2009:149), joista 85 prosenttia sijaitsi kantakaupungissa.

Sotien jälkeen valmistui Snellmaninkadulle (ark. P. Salomaa, 1946) yliopiston oikeuslääketieteen laitos. Kauppakorkeakoulun ja Svenska Handelshögskolanin päärakennukset valmistuivat vuosina 1950 ja 1953. Helsingin yliopistolle valmistui Porthania vuonna 1957 (ark. Aarne Ervi) ja Siltavuorenpenkereen rakennuskanta laajeni vuonna 1959 (ark. Ilkka Martas). Helsingin evankelinen opisto HEO aloitti toimintansa Kalliossa vuonna 1949.

5.2 Hyvinvointivaltion kehittyminen: Helsingistä palvelukaupunki

Suuri maaltamuutto 1960- ja 70-luvuilla lisäsi voimakkaasti asuntojen tarvetta suomalaisissa kaupungeissa. Vielä vuonna 1950 vain 32 prosenttia suomalaisista asui kaupungeissa. Suomi kaupungistui myöhään, mutta nopeasti. Myöhäinen kaupungistuminen kuitenkin piti kaupungistumisasteen pitkään eurooppalaisittain vertailtuna alhaisena. Vuoteen 2017 mennessä Suomen kaupungistumisaste oli kuitenkin jo noussut 85,33 prosenttiin – edellä Euroopan maista olivat Monaco, Belgia, San Marino, Malta, Islanti, Alankomaat, Luxembourg, Andorra, Tanska ja Ruotsi (Urban population...2018). Kaupungistuminen fyysisenä ratkaisuna olivat 1960- ja 1970-luvuilla epäkaupunkimaiset lähiöt. Helsingin seudun 12 kuntaan muutti 1960-luvulla peräti 170 000 uutta asukasta (Schulman 2009:65). Maaltamuutto kasvatti Helsingin asukaslukua 1960-luvun lopulle asti. Helsinki laajeni jälleen alueellisesti vuonna 1966, kun Vuosaari liitettiin Helsinkiin.

Asuntojen tarpeeseen vastattiin nyt pääkaupunkiseudulla mittakaavaltaan laajalla, pääosin standardinomaisella betonielementtirakentamisella. Kerrostaloissa oli tasakatot ja usein pinnoittamaton betonijulkisivu, ullakkoja ja kellareita ei enää rakennettu.

Keskeisiä tapahtumia elementtirakentamisen saralla olivat vuonna 1955 Helsingissä järjestetyt Pohjoismaiset Rakennuspäivät, Lontoossa vuonna 1962 järjestetty Housing from Factory ja Suomessa Espoon Dipolissa vuonna 1967 järjestetty Teollisen rakentamisen kongressi (Hankonen 1994:221). Ajankohtana oltiin innostuneita uuden rakennustekniikan mahdollisuuksista: rakentamisen tehokkuudesta. Lähiörakennusten arkkitehtoniseen laatuun ja rakennusten lähiympäristöön esteettiseen suunnitteluun kiinnitettiin varsin vähän huomiota. Vaikka betonirakentaminen yleistyikin vasta 1960-luvulla, oli betonia käytetty Suomessa jo 1850-luvulla Saimaan kanavassa ja ensimmäiset teräsbetonista rakennetut talot olivat nousseet Helsinkiin jo 1900-luvun alussa – varhaisiin kuului mm. Hotelli Seurahuoneen (1911) perustamistyö, kevytbetonin käyttö alkoi vuonna 1928 (Standertskjöld 2004:40; Turpeinen 1995:111,114).

Vuoden 1969 jälkeen pääkaupunkiseudun väestönkasvu kuitenkin suuntautui Helsingin ympäryskuntiin, minkä seurauksena Helsingin asukasluku supistui vuosina 1969–1981 kymmenillä tuhansilla (Aluesarjat 2018). Tärkeä vaikuttaja tässä oli lähiörakentaminen sekä junaliikenteen sähköistäminen, mikä teki Espoon ja Vantaan uusista asuinalueista entistä paremmin saavutettavia ja houkuttelevia. Toisaalta Helsingissä ei pystytty vastaamaan naapurikuntien voimakkaaseen ja edulliseen asuntotarjontaan. Vuonna 1961 ennustettiin Helsingin väestön olevan vuonna 1982 jo 712 000 – ennuste oli 238 000 asukkaan verran yläkanttiin. Kantakaupungin asukasluku sen sijaan oli lähtenyt laskuun jo 1950-luvulla. Kantakaupungissa asukasluvun laskuun vaikutti väestön vanheneminen ja asukasrakenteen muuttuminen (lapsiperheiden muuttaminen esikaupunkialueelle), perhekoon pieneneminen, asumisväljyyden kasvu, asuntojen muuttaminen konttoreiksi sekä vähäinen asuntorakentaminen. Kantakaupungin väestön osuus koko Helsingin väestöstä putosi 85 prosentista 38 prosenttiin vuosina 1946–1976.

Hyvinvointivaltio kehittyi 1950- ja 1960-luvulla ja oli laajimmillaan 1970-luvulla. Lapsilisäjärjestelmä otettiin käyttöön vuonna 1948 ja kansaneläkejärjestelmä uudistettiin vuonna 1956. Toimeentulotuki ja asumistuki otettiin käyttöön 1960-luvulla. Kervanto Nevanlinna (2012:63–71) näkee Aallon suunnitteleman Kansaneläkelaitoksen talon tämän uuden yhteiskuntapolitiikan monumenttina. Ympäristöstään erottuva rakennus sijoittuu aukion äärelle ja Kirjailijanpuiston pääteaiheeksi – puiston toisessa päässä on Lastenlinna. Julkinen asuntotuotanto kasvatti tuona aikana osuuttaan. Uusi päivähoitolaki astui voimaan vuonna 1973. Helsingin julkinen palvelutarjonta kasvoi: uusia terveyskeskuksia, neuvoloita, päiväkoteja, vanhainkoteja ym. palvelupisteitä perustettiin. (Schulman 2000:76–77; Hietala 2009b:204). Myös opiskelijoiden asumisesta ryhdyttiin kantamaan huolta: Helsingin seudun opiskelija-asuntosäätiö HOAS perustettiin vuonna 1969.

Yleinen koulutustaso alkoi 1960-luvun alussa voimakkaasti nousta. Palkkataso alkoi sekin nousta, keskeinen merkitys tässä oli ay-liikkeellä. Tuloerot kaventuivat Suomessa 1960-luvun puolivälistä 1980-luvulle. Keskeinen merkitys tässä oli verotuksen progressiivisuuden kiristämällä. Tuloerojen uusi nousu alkoi Suomessa 1990-luvun laman jälkeen. Aikakaudella palvelutyötä tekevien osuus voimistui ja teollisuustyötä tekevien osuus pieneni. Palvelutyöpaikkoja syntyi sekä julkiselle että yksityiselle sektorille.

Valtakunnallisessa aluepolitiikassa Helsingin kasvuun suhtauduttiin 1960-luvulta lähtien torjuvasti. Kovinkaan suurta vaikutusta Helsingin (seudun) kasvua rajoittavilla pyrkimyksillä ei kuitenkaan ollut (Schulman 2000:78).

5.2.1 Kaupunkisuunnittelusta ja arkkitehtuurista

5.2.1.1 Kaupunki uudistuksia

Helsingin keskustassa hävitettiin 1960- ja 70-luvuilla runsaasti vanhaa rakennuskantaa, jonka katsottiin olleen tyyliään, mittakaavaltaan tai rakenteeltaan vanhentunutta. Purkaminen kytkeytyi Helsingin kantakaupungissa 1960-luvulla taloudellisen nousukauden tarjoamiin rakentamismahdollisuuksiin, palvelutyön lisääntymisen aiheuttamaan toimistotilan tarpeen kasvuun, väestönkasvuun, kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin suuntauksiin sekä näitä seuranneeseen tonttikohtaisen rakennustehokkuuden nostamiseen.

Osasta rakennuksista purettiin sisäosa, mutta julkisivu jätettiin pystyyn ja sen taakse rakennettiin uusi rakennus (nk. fasadismi). Osaa rakennuksista puolestaan korotettiin joko vanhan rakennuksen tyyliin sovittamalla tai täysin uudella lisäosalla (esim. Atlas-talon korottaminen 1950-luvulla, Aleksanterinkatu 15). Kuitenkin joitakin verrattain matalia rakennuksia säilyi myös aivan ydinkeskustassa, mm. Domus Litonii (ark. Gustaf Leander, 1846, yksikerroksinen myymäläosa, ark. Valter Jung, 1926) Aleksanterinkadulla.

Vanhan rakennuskannan häviäminen vaikutti kaupunkinäkyymiin voimakkaasti. Helsingissä purettiin 1960-luvulla enemmän vanhaa rakennuskantaa kuin sitä tuhoutui Helsingin ilmapommituksissa vuonna 1944.

Usein kuitenkin virheellisesti ajatellaan, että historiallisten rakennusten purkaminen olisi ollut Helsingissä vain 1960- ja 1970-lukujen ilmiö. Tällöin unohdetaan, että nykyinen kantakaupunki on ollut aiemmin puukaupunki. Puurakennusten purkamisen jälkeen monille paikoille rakennettiin matalia kivirakennuksia, joita on sittemmin purettu pois korkeampien kivirakennusten alta. Helsingistä on purettu 1930-luvulta lähtien – ja myös ennen sitä – erittäin suuri määrä rakennuksia (kuva 172.). Kulttuurihistoriallisestikin arvokkaiden rakennusten purkamista tapahtui jo ennen sotia – esimerkiksi Senaatintorin kulmasta purettiin Engelin suunnittelema rakennus Pohjoismaiden Yhdyspankin (ark. Frosterus & Gripenberg, 1936) alta – tämän on jälkikäteen katsottu heikentäneen mahdollisuuksia saada Senaatintorin alue osaksi UNESCO:n maailmanperintöluetteloa (Manninen 2004:50). Samalla viereiseltä tontilta purettiin Gesellius-Lindgren-Saarisen suunnittelema, italialaisvaikutteinen Pohjoismaiden Osakepankin talo (rak. 1904) – tämä herätti harmistusta myös jo 1930-luvulla (Arkkitehti 4/1934:61). Tätä aiemmin, vuonna 1921, viereisessä korttelissa oli korotettu Stockmannin lisärakennusta ja Fennia-Patrian toimistotaloa empirekorttelien kattolinjan yläpuolelle (Kervanto Nevanlinna 2002:289). Rakennusten korottaminen ei tuolloinkaan sinänsä ollut Helsingissä uutta – korotuksia tehtiin runsaasti jo 1800-luvulla (Ilonen 2013). Torikortteleihin rakennettiin 1920-luvulla myös nk. Valkoinen Sali (ark. Valter Jung, 1925), jonka alta purettiin sisäpiharakennuksia. Raittiusyhdistys

Balderin Balder-sali (1931) syntyi rakennusta korottamalla. Kauppatorin laidalla puolestaan uudistettiin A. F. Granstedtin suunnittelema rakennus (1838) Ruotsin suurlähetystöksi vuonna 1921 (kuva 170.) – uudistetun rakennuksen fasadin suunnitteli ruotsalainen arkkitehti Torben Grut ja se on kuin suoraan Tukholmasta (vrt. esim. Tukholman kuninkaanlinna, ark. Nicodemus Tessin nuorempi & Carl Hårleman, kuva 171.) – aiemmin rakennus oli ollut venäläisbarokkinen ja sitä ennen klassistinen (Ilonen 2013:40). Helsingistä purettiin eräs varsin suuri uusrenessanssitalokin jo vuonna 1938.



Kuvat 170. ja 171. Vanhojen rakennusten laajamittainen muuntelu ja purkaminen 1960- ja 1970-luvuilla ei ollut äkillisesti kehittynyt ilmiö, vaan eräänlainen pitkän jatkumon kulminoituminen. Ruotsin suurlähetystörakennus Kauppatorilla muutettiin 1920-luvun alussa muistuttamaan Tukholman kuninkaanlinnaa. (Miika Norppa & Ellgaard / Wikimedia Commons).

Jarl Eklund puolestaan ehdotti 1932, että Sofiakatu olisi siirretty Tuomiokirkon keskiakseliin (Arkitehti 11/1932:175) – myös tämä olisi merkinnyt vanhojen rakennusten purkamista sekä niiden tilalle rakennettavia aiempia kolmikerroksisia rakennuksia neljä kerrosta korkeampia uudisrakennuksia. Sofiakatu olisi levitetty 24–25-metriseksi (Impola 1981:28). Ehdotus ei toteutunut. C. L. Engel oli

pohtinut Nikolainkirkon sijoittamista keskiakseliin vuonna 1827. Vuonna 1939 puolestaan keskusteltiin Vanhan ylioppilastalon purkamisesta uudisrakentamisen alta (Arkitekten 10/1939:153–160) – rakennus oli korvattu korkeammalla rakentamisella myös jo Eliel saarisen Pro Helsingfors (1918) -suunnitelman havainnekuvassa.



Kuva 172. Kuvassa on punaisella vuoden 1932 jälkeen puretut tai uudisrakennuksella korvatut rakennukset ja mustalla säilyneet vanhat rakennukset. Kuva on suuntaa antava ja siinä voi olla virheitä. Monet puretuista rakennuksista olivat puutaloja tai teollista rakennuskantaa. (Christoffer Weckström / Helsingin kaupungin rakennusrekisterin ote 6/2012).

Helsingin yleiskaavaehdotuksessa vuodelta 1960 rakennussuojelun tarvetta korostettiin lähinnä vanhaksi kaupungiksi nimetyn Senaatintorin ja Kauppatorin ympäristöistä koostuvan alueen osalta. Vuoden 1932 rakennussäädös oli mahdollistanut julistaa historiallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokas alue vanhaksi kaupunginosaksi, ja alue oli suojeltu vuonna 1952 – paljolti arkkitehti Nils Erik Wickbergin vaikutuksesta. Suojelu ei ollut ollut itsestäänselvyys, sillä esimerkiksi Sederholmin taloa oli vielä 1940-luvun alussa suunniteltu purettavaksi Työnantajain Keskusliiton rakennuksen alta. Alueen suojelu vielä kumoutui vuoden 1959 rakennuslain seurauksena (Kervanto-Nevanlinna 2012:43–46,48). Suojelusta päätettiin vuonna 1960 (Salonen & Schalin 2011:8). Suomen rakennussuojelun historia ulottuu kuitenkin 1800-luvulle, jolloin suojeltiin keskiaikaisia linnoja ja kirkkoja.

Kallion lounaisosasta tai Linjojen alueelta purettiin – osin huonokuntoiset, pommituksissa vaurioituneet ja mukavuuksiltaan puutteelliset – puutalokorttelit (kuva 173.) pääosin jo 1950-luvulla. Aluetta kaavoitti mm. Anneli Wallenius, asemakaavaosastoa johti Olavi Terho. Suunnitelmat perustuivat Lindegrenin ja Kråkströmin vuoden 1954 keskusalueen asemakaavaehdotukseen, mutta pistetaloja ei rakennettu yhtä paljon kuin asemakaavaehdotuksessa. Diakonissalaitoksen korttelin pistetalot jäivät toteuttamatta. Puutalokorttelien paikalle rakennettiin kuitenkin viisi pistemäistä taloa, joista avautuu avarat maisemat kohti Helsingin keskustaa. Tätä ennen Kallion laajamittaista saneerausta oli suunniteltu jo vuosina 1943–44, jolloin laadittiin kaksi ehdotusta (ks. Mäkelä 2013:40–41), joista ensimmäisessä lähes koko Kallion rakennuskanta olisi purettu ja saneerattu korttelirakenteeltaan avoimeksi, joskin pääosin korttelimaiseksi, ei täysin avoimeksi, ja toisessa kivirakennukset olisi säilytetty ja puutalot purettu. Uudisrakentaminen merkitsi Linjoilla rakentamisen mittakaavan kasvamista sekä korttelien paikoittaista avautumista ja rakennusten sisäänvetämistä katulinjasta. Pistetalorakentaminen ja siten umpikorttelirakentamisen välttäminen merkitsi, että rakentaminen oli tehottomampaa kuin samoilla kerrosmäärillä toteutetussa umpikorttelirakentamisessa. Alueella kuitenkin säilyi umpikorttelirakennetta myös uudisrakentamisessa. Linjojen puutalomiljööstä muistuttaa vielä kulmatornilla koristeltu puutalo Toisen Linjan ja Castréninkadun kulmassa sekä muutama puutalo Wallininkadulla. Suuri osa Pitkäsillan pohjoispuolen puutalokortteleista, mm. Sörnäisten ranta-alueelta ja Siltasaaresta oli kuitenkin hävinnyt jo ennen tätä. Nykyisin urbaaneilla Vaasankadulla, Porvoonkadulla ja Kirstinkadulla oli myös 1930-luvun alussa pääasiassa puutaloja, Vaasankadulla useilla taloilla oli jopa omat puutarhat – sen jälkeen alkoi muutos. Kalliolla puukaupungin väistyminen tapahtui tosin myöhemmin kuin eteläisessä kantakaupungissa, missä puutalot purettiin osin jo 1800-luvun lopun kerrostalorakentamisen aikana. Esimerkiksi Hämeentien, tuolloisen Itäisen viertotien, varrella oli vielä 1910-luvun alussa pääasiassa puutaloja. Puutalojen väistymisestä huolimatta Hämeentien linjaus on pitkälti säilynyt entisenlaisena, kallioiden väleissä sijainneita notkoja luonnonmukaisesti noudattavana ja suoristamattomana, sillä linjausten uusiminen edellyttää aina rakennusten laajamittaista käytännössä yhtäaikaista purkamista ja tonttien rajojen uutta määrittelyä, mikä on usein rakennusten ja tonttien monimutkaisten omistussuhteiden ja/tai pitkien ja eripituisten vuokrasuhteiden ja rakennusten vaihtelevan iän vuoksi vaikeaa. Viimeinen puutalo Hämeentien varrelta väliltä Hakaniementori-Teollisuuskatu purettiin 1980-luvulla. Mannerheimintien varressakin oli joitakin puutaloja aina 1970-luvulle Finnairen entisen (Alvar Aallon Enso-Gutzeit (1961) -vaikutteisen) pääkonttorin (ark. Aarne Ehojoki, 1972) tontilla.



Kuva 173. Kallion Linjojen alueen puutalokortteleita vuonna 1912. Korttelit on sittemmin pääosin purettu. Suurin muutos tapahtui 1950- ja 1960-luvuilla. (Signe Brander / Finna.fi).

Helsingin yleiskaavaehdotuksessa (1960) puutaloasutusta pidettiin laajemminkin väistyvänä asumismuotona – kehittämistarvetta kantakaupungin puutaloalueilla nähtiin mm. Vallilassa, Toukolassa, Käpylässä, Kumpulassa ja Pasilassa.

Siltasaarenkadun varren ja Hakaniementorin ympäristö muuttui lähes täysin 1950–80-luvuilla Siltasaarenkatu 2:n toimistotalon (ark. Ole Gripenberg, 1956), entisen Työväen Säästöpankin talon (ark. Martti Välikangas, 1958), Pohjoismaisen Yhdyspankin talon (ark. Risto-Veikko Luukkonen, 1960), Postipankin talon (ark. Antero Pernaja & Nils-Henrik Sandell, 1960), Metallityöväenliiton talon (ark. Eliel Muoniovaara, 1965), KOP:n rakennuttaman Ympyrätalon (ark. Heikki & Kaija Siren, 1968) ja Siltasaarenkatu 6:n ja 4:n toimistotalojen (OTK:n arkkitehtiosasto, 1979 ja Kalevi Ruokosuo, 1980) rakentamisen myötä. Työväen Säästöpankin toimistorakennuksen (ark. Kosti Kuronen, 1981) alta purettiin talo myös Siltasaareissa vuonna 1979 (Manninen 2004:158-165). Uudet rakennukset viittasivat toisiinsa, mutta vähemmän alueen vanhaan rakennuskantaan. Joitakin vähäisiä viittauksia vanhaan rakennuskantaan voidaan ehkä havaita – esimerkiksi Välikankaan suunnittelema rakennus viittaa torniaiheellaan Hakaniementorin toisella puolella sijaitsevaan Arvo Elon suunnittelemaan rappattuun funkistaloon (1938). Välikangas kävi rakennuksen suunnitteluun liittyen tutustumassa uusiin pankkirakennuksiin Keski-Euroopassa (Keinänen 1993:98). Rakennuksessa on Paasivuoren puiston Hakaniementoriin yhdistävä myymäläkäytävä. Hakaniemen rakennustehokkuutta nostettiin uudisrakentamisessa huomattavasti – vielä 1940-luvulla paikalla oli paljon verrattain matalia, 2–5-kerroksisia, tyyliltään epäyhtenäisiä rakennuksia. Muutoksen täydensi kahden jugend-talon ja teollisuuskorttelien purkaminen Sörnäisten rantatien ja Hämeentien alkupäässä. Ydinkeskustan city-alue siis

laajeni Pitkäsillan yli Hakaniemeen ja Siltasaareen. Itäisen kantakaupungin toisesta kaupallisesta keskuksesta, Kurvista purettiin niin ikään jugend-taloja 1960–80-luvuilla, mm. nk. Sörnäisten aptee-kin talo Kansa-yhtiön pääkonttorin (kuva 174.) alta vuonna 1961 (ks. Manninen 2004:174). Kurvia pohdittiin jopa suoristettavaksi. Karhupuiston laidan vanhojen kivitalojen muodostama miljöö rikot-tiin purkamalla Viidennen linjan ja Porthaninkadun kulmassa sijainnut viisikerroksinen rakennus 1960-luvun alussa seitsemänkerroksisen asuinkerrostalon (ark. Irmeli & Markku Visanti, 1963) alta. Aiemmin lähistölle oli noussut jo kahdeksan- ja seitsenkerroksiset kerrostalot (ark. Niilo Kokko, 1960 ja ark. Matti Hakuri, 1961) puutalojen paikalle. Sturenkadun varrelta purettiin 1960-luvulla Kalliolan Settlementin uuden toimirakennuksen alta vuonna 1915 valmistunut kaksikerroksinen, aikanaan ve-näläiseksi kouluksi valmistunut, mutta pian tämän jälkeen settlementiyhdistyksen käyttöön siirtynyt kivitalo, jossa oli kiinnostava linnamainen torni.



Kuva 174. Sörnäisten Kurviin jugend-talon paikalle vuonna 1961 valmistunut entinen Kansa-yhtiön pääkonttori edustaa modernismia. Rakennusta laajennettiin 1980-luvun alussa lisäsiivellä. (Miika Norppa).

Ympyrätalon (kuva 175.) paikalla olleen tontin ja sillä sijainneen rakennusryhmän Hakaniementorille päin pyöreähkö muoto tosin säilyi uudisrakennuksessakin. Vuonna 1960 järjestetyssä kutsukilpailussa tosin oli aiemman rakennuskannan muotoja toteutunutta ehdotusta tarkemminkin seurailevia ehdotuksia, mm. Aarne Erviltä, jonka ehdotuksessa oli kolmiomainen kulmistaan pyörästetty raken-nus. Hänen ehdotuksessa Hakaniementorille oli tosin rakennettu viadukti henkilöautoille. Ympyräta-lon rengasmaisen muodon taustalla oli ”joustava liikenteen järjestely” (Arkkitehti 5/1969:38–43). Sylinterimäinen ratkaisu tuo sisäpihan puolella oleviin toimistoihin luonnonvaloa. Rakennuksen poh-joispuolelle rakennettiin myös kolme drive-in-pankkia, jotka ovat sittemmin olleet pitkään ilman käyttöä. Lindegren ja Kråkström olivat aikanaan sijoittaneet Ympyrätalon paikalle liikenneympyrän

(Arkkitehti 7–8/1955:108–115). Ympyrätalon rakennus keskustelee pyöreäkulmaisen ja -tornisen, mutta kolmion muotoisen Arena-talon (1923), sekä niin ikään pyöreäkulmaisten Toinen Linja 1:n asuinkerrostalon (1934) ja Postipankin talon (1960) kanssa. Hämeentiellä on pyöreäkulmainen talo myös Kolmannen Linjan kulmassa (ark. Väinö Vähäkallio, 1913). Kolmas Linja 5:n (ark. Helge Lundström, 1939) kerrostalossa on pyöreä sisäpiha. Yksi pyöreäkulmainen jugend-talo (ark. Heikki Kaartinen, 1906) on purettu Hämeentie 3:sta vuonna 1968 (uusi rakennus ark. Kurt Simberg, 1970, ks. Manninen 2004:166). Liisankadun ja Siltasaarenkadun kulmasta katsottuna Arena-talo ja Ympyrätalo muodostavat pyöreäkulmaisen porttiaiheen Kallion kirkolle nousevalle akselille. Samalta suunnalta tarkasteltuna punatiilinen ja jaetuin ikkunaruuuuiin varustettu entinen Stenberg Oy:n (ark. Yngve Lagerblad, 1938) talo on varsin sujuvasti vuoropuhelussa Arena-talon vastaavien ominaisuuksien kanssa. Ympyrätalon kaarevissa sisätiloissa on viittaus myös Heikki Sirenin isän, J. S. Sirénin suunnittelemaan Eduskuntataloon – istuntosalin ympäröivä on niin ikään pyöreä. Eduskuntatalo näkyy Ympyrätalon ikkunoista. Vuonna 1985 Ympyrätalon edustalle sijoitettiin Hannu Sirenin, J. S. Sirénin toisen pojan ja Heikki Sirénin veljen, suunnittelema taideteos: suuri metallipallo.



Kuva 175. Modernistinen Ympyrätalo korvasi vanhan korttelin Hakaniemestä 1960-luvulla. (Miika Norppa).

Arena-talossa, Ympyrätalossa ja Postipankin talossa on myös samankaltaiset portaittain nousevat katon. Yksi moderni esikuva Ympyrätalolle saattaa olla arkkitehti Erich Mendelsohnin suunnittelema Warenhaus Shocken (1929) Stuttgartissa. Ympyrätalon kaukainen tyyllinen esikuva lienee soikean muotoinen Rooman Colosseum – modernismikaan ei ole vailla historiallisia esikuvia, mutta esikuvien vaikutus ei ole aina kovinkaan helposti tunnistettavissa. Modernin arkkitehtuurin kenties tunnetuimman edustajan Le Corbusier'nkin arkkitehtuurissa on viittauksia arkkitehtuurihistoriaan (ks. Curtis 1991). Ympyrätaloa selvemmin Colosseumiin toki viittaa Moshe Safdien suunnittelema postmoderni Vancouverin keskustakirjasto (1995). Porthaninkadun alkupäähän, näkyväksi osaksi Unioninakselia myöhemmin rakennetut kaksi porttimaista rakennusta (Gullichsen-Kairamo-Vormala) eivät jatka Kallion kirkon apsisen ja Arena-talon aloittamaa pyöreää teemaa – kutsukilpailussa tosin oli alueen myös kaupunkikuvalliset teemat oivaltanut ehdotus Heliniltä ja Siitoselta, mutta ehdotuksista valittiin

halvin (Arkkitehti 2/1979:42–46). Ajatus kahdesta identtisestä rakennuksesta aukiolta lähtevien pitkien akselien porttirakennuksina tulee Rooman Piazza del Popololta, jolta lähtee Rooman keskustan lävistävä Via del Corso, joka johtaa mäen päällä sijaitsevalle kirkolle (Basilica di Santa Maria di Aracoeli). Porthaninkadun alkupäähän toteutetut rakennukset oli vuonna 2017 tarkoitus purkaa uudisrakentamisen alta. Arena-taltoa ja Ympyrätaltoa yhdistää portaittain nousevien kattojen lisäksi se, että ne ovat molemmat kokonaisen korttelin kokoisia rakennuksia. Ydinkeskustassa Sokos on vastaavanlainen. Ympyrätalo on myös yksi kantakaupungin harvoista täysin ympyränmuotoisista rakennuksista – muita ovat Suvilahden voimalan kaasukello (1910), Alppilan vesitorni (1938) ja entinen suodatinrakennus (1914) Kuninkaankartanonsaarella. Suorakulmainen Kallion virastotalo ja pyöreä Ympyrätalo keskustelevat keskenään toisistaan poikkeavilla muodoilla – samalla tavoin kuin Postitalo (1938) ja Sokoksen tavaratalo (1952) ydinkeskustassa. Kallion virastotalolla ja Ympyrätalolla on sama suunnittelija. Tähän toisistaan poikkeavien muotojen hyödyntämiseen voi liittää myös entisen Työväen Säästöpankin talon (ark. Martti Välikangas, 1958) ja Pohjoismaisen Yhdyspankin talon (ark. Risto-Veikko Luukkonen, 1960) pihasiipien porrasmaiset ja telttamaiset kattomuodot.

Suuret virastotalot olivat 1960- ja 1970-luvuille tyypillisiä. Kallion Virastotalon (ark. Heikki Siren, 1965) lisäksi suuri virastotalo rakennettiin Sörnäisiin Hämeentien varrelle: noin 150-metrinen Kuluttajavirasto (ark. Kaj Salenius 1974). Myös Pasilaan nousi 1970-luvulla massiivinen virastotalo. Tukholmassa tunnettu on Garnisonenin 300-metrinen virastotalo (A4 arkitehtokontor, 1972), mikä saattaa olla Kuluttajaviraston rakennuksen arkkitehtoninen esikuva – joskin Kuluttajaviraston rakennus päättyettiin vasta jälkikäteen tummalla messinkilevyllä.

Rautatien ympäristössä suurin muutos liittyi 1960-luvulla Skohan talon (ark. Frans Anatolius Sjöström, 1870-l.) purkamiseen (1965) ja sen korvaamiseen modernistisella City-Centerillä (1967, kuva 176.) (ks. Manninen 2004:28–29). Uusrenessanssia edustanut Skohan talo sopi hyvin yhteen Ateneumin kanssa. Skohan talon viereinen yksikerroksinen basaarimainen liikerakennus (ark. Selim A. Lindqvist, 1910-l.) purettiin myös – sen sisäänkäyntiä korosti torniaihe, jonka voi nähdä jopa yhtenä esikuvana Rautatieaseman tornille. Selim A. Lindqvistin suunnittelemissa kiinnostavista basaarimaisista rakennuksista Helsingistä on purettu myös Victor Horta -vaikutteinen City-basaari (rak. 1901) Stockmannin tavaratalon alta vuonna 1928, Mikonkadun ja Aleksanterinkadun kulmassa sijainnut rakennus Fazerin liiketalon alta 1930-luvun alussa (ks. Manninen 2004:43) ja Kasarmintorin kauppahalli vuonna 1958 (ks. Manninen 2004:92–93) – jäljellä on vain Hietalahden kauppahalli. City-Centerin lähistöltä, Keskuskatu 7:stä, purettiin vuonna 1967 uuden toimistotalon (valm. 1969) alta myös VPK:n talo (ark. Theodor Höijer, 1889), joka oli alun perin suunniteltu yhteensopivaksi Ateneumin kanssa – vuonna 1930 VPK:n talo tosin muutettiin yhteensopivaksi Liittopankin talon (P. E. Blomstedt, 1928) kanssa (ks. Manninen 2004:30–31). City-Centeriä ei sovitettu ympäröivään vanhaan rakennuskantaan, koska katsottiin, että se ympäröivät rakennukset purettaisiin kuitenkin pian, rakennuksesta suunniteltiin koko korttelin laajuista nk. megastruktuuria (Tuomi 2005a:208; Stådertsköld 2011:27). Rakennuksessa on sisäänvedetyt ikkunat, kuten Turun Kauppatorin laidalla seisovassa KOP-kolmion rakennuksessa (myös ark. Viljo Revell, 1964). Tummanpuhuvat City-Centerin ja Keskuskatu 7:n toimistotalot ovat toisiinsa nähden varsin yhteensopivia – niillä oli myös yksi yhteinen suunnittelija, Heikki Castrén.



Kuva 176. City-Centerin modernismia. Keskuskadulla sijainneet autorampit oli kuvausajankohtana jo poistettu. (Miika Norppa).

Säätytalon, Suomen Pankin ja Kansallisarkiston rajaamalta aukiolta purettiin vuonna 1956 uusrenessanssitalo (ark. Albert Mellin, 1877) ja sen tilalle nousi seuraavana vuonna peltipintainen modernistinen toimistotalo (ark. Niilo Kokko), joka rikkoi aukion ajallisesti varsin yhtenäisen kokonaisuuden (ks. Manninen 2004:21).

Kasarmintorin ympäristö muuttui 1950- ja 60-luvuilla Kaartinhallin (ark. Selim A. Lindqvist, 1907) purkamisen (pur. 1958, tilalle väliaikaiseksi tarkoitettu nk. Expo-halli, ark. Ilkka Martas, 1960), Fabianinkatu 11:n (ark. Selim A. Lindqvist, 1891, pur. 1961. Uusi rakennus ark. Pekka Saarema, 1963) purkamisen, Pohjoinen Makasiinikatu 9:n (ark. Grahn, Hedman & Wasastjerna, 1894, pur. 1967. Uusi rakennus ark. Hely Ijäs, 1969) purkamisen (ks. Manninen 2004:92–97) sekä useiden Kasarminkadun varren rakennusten korotusten vuoksi. Puretut rakennukset olivat arkkitehtonisesti kiinnostavia. Lähistöltä purettiin myös Fabianinkatu 8:n, Fabianinkatu 23:n ja Unioninkatu 14:sta uusrenessanssitalot (ks. Manninen 2004:91, 98).

Mannerheimintien alkupäässä uusrenessanssitalot väistyivät modernien kerrostalojen alta. Rakennuksia purettiin 1950–70-luvuilla kaikkiaan viisi ja ainakin kahta korotettiin. (ks. Manninen 2004:56–58).

Myös Kluuvista purettiin 1950- ja 60-luvuilla paljon vanhoja rakennuksia, esimerkiksi Aleksanterinkadulta numerot 40 ja 48 (ark. Theodor Höijer, 1880-l., pur. 1959 ja ark. Elia Heikel & Constantin Kiseleff, 1887, pur. 1956). Tilalle nousi kaksi toisiaan muistuttavaa tummaa, modernistista liike- ja toimistotaloa (ark. Antero Pernaja & Nils-Henrik Sandell, 1962 ja Kurt Simberg, 1956) (ks. Manninen 2004:42,44). Tummaa modernismia nousi lähistölle edellä mainitun Keskuskadun lisäksi (neljä

rakennusta) myös Mikonkatu 8:aan (ark. Eliel Muoniovaara, 1961), Fabianinkatu 27–29:ään (ark. Alvar Aalto, 1965) ja Kluuvikadulle (ark. Antero Pernaja, 1969). Tummiä toimistorakennuksia rakennettiin keskustaan runsaasti myös 1970-luvulla.

Länsi-Pasilan rakentaminen hävitti 1800–1900-luvun vaihteessa, ennen Pasilan Helsinkiin liittämistä (1912) Fredriksbergin kartanon maille Pasilan aseman ja VR:n konepajan myötä rakennetun Puu-Pasilan joitakin rakennuksia lukuun ottamatta 1970-luvun lopulla. Ensimmäiset rakennukset purettiin vuonna 1977. Puu-Pasilan kohtalo oli siis sama kuin Ruskeasuon Ajurikylän ja Puu-Hermannin. Hietaniemenkadulta purettiin vuonna 1972 kunnallisina vuokrataloina toiminut, arkkitehti Albert Nybergin suunnittelema, vuonna 1908 valmistunut puutalokokonaisuus (nk. Tölikän kuntsi). Rakennusten keskellä oli puistomainen piha. Esikaupunkialueen osalta myös Haagan puutaloasutus on suurimmaksi osaksi hävinnyt, kuten myös Pukinmäen ja Malmin puutaloasutus. Kehitys oli samankaltaista myös muualla Suomessa, esimerkiksi Tampereella hävitettiin Amurin ja Tammelan puutaloalueet ja Oulussa Tuiran puutaloalue korttelirakenteeltaan avointen kerrostaloalueiden alta.

Ajallisesti ja tyyllillisesti yhtenäinen kokonaisuus menetettiin myös mm. Eirassa, missä Selim A. Lindqvistin suunnitteleman huvilan tilalle rakennettiin Norjan suurlähetystö (ark. Eyvind Retzius & Svein Bjöland, 1964). Suurlähetystöjen ja niiden laajennusten alta on purettu vanhoja huviloita myös Kaivopuistossa: Jusupoffin kivihuvila (Jarl Eklund, 1917) Ranskan suurlähetystön (ark. Felix Brunau ja Erkki Huttunen, 1950) alta 1940-luvulla ja Villa Baumgartner (ark. Lars Sonck, 1913) Britannian suurlähetystön (ark. Steven Quinlan, 1990) alta 1970-luvulla (ks Manninen 2004:124, 126–127). Suurlähetystöt toivat Helsingin kaupunkikuvaan edustamiensa valtioiden arkkitehtonisia vaikutteita käyttäessään maanmiehiään arkkitehteinä. Näin oli myös Saksan (ark. Schäfer, 1928, Kaivopuisto), Yhdysvaltojen (ark. Harrie Lindberg, 1938, Kaivopuisto), Viron (ark. Konstantin Bölau, 1933, Kaivopuisto), Venäjän (ark. E.S. Grebenshtshikov, 1952, Kaivopuisto), Belgian (ark. Roger Bastin, 1969, Kaivopuisto) sekä Espanjan suurlähetystön (ark. Ángel Fernández Alba, 1992, Kaivopuisto) kohdalla. Myös suurlähetystöjen sisustuksissa on enemmän tai vähemmän emämaahan viittaavia yksityiskohtia.

Huvilakadun, Merikadun ja Laivurinkadun tyyllillisesti yhtenäisten, kolmikerroksisten jugend-talojen rivistöjen ilme muuttui myös purkamisten takia vuosina 1960–67. Samoin Tehtaankadun tyyllisesti vaihtelevien, mutta keskenään yhteensopivien kaupunkihuviloiden rivistö rikkoutui vuonna 1960. Raatimiehenkadulta purettiin kaupunkihuvila (ark. Grahn, Hedman & Wasastjerna, 1905) puutarhoineen suuremman, tiilipintaisen asuinrakennuksen (ark. Teuvo Lindfors & Torsten Nygård, 1962) alta vuonna 1960. (ks. Manninen 2004:130, 134, 135).

Sekoittunutta, mutta osin huonosti visuaalisesti yhteen sopivaa kaupunkirakennetta syntyi, kun kohteita 1800-luvun lopun tai 1900-luvun alun kivitaloja hävisi 1960- ja 1970-luvuilla myös Iso Robertinkadulta, Uudenmaankadulta, Ratakadulta, Punavuorenkadulta, Sepänkadulta, Munkkisaarenkadulta Punavuoresta sekä Neitsytpolulta Ullanlinnasta. Kampissa purettiin kivitaloja mm. Eerikinkadulla, Annankadulla, Lönnrotinkadulla, Bulevardilla, Albertinkadulla, Kalevankadulla ja Malminkadulla. (ks. Manninen 2004).

Meilahden huvila-alueelta purettiin huviloita 1950–70-luvuilla (Airas 1977), mutta alue on yhä huvila- ja puistovaltainen. Alue on myös jo vuosikymmeniä toiminut valtionjohdon residenssien alueena: Kesäranta (ark. F. L. Calonius, 1873, aiempi kenraalikuvernöörien ja nykyinen pääministerin virka-asunto), Tamminiemi (ark. Gustaf Strengell & Sigurd Frosterus, 1904, tasavallan presidentin virkakäytössä v. 1941–1982, Amos Andersonin valtiolle lahjoittama), Mäntyniemi (ark. Raili ja Reima Pietilä, 1993, nykyinen tasavallan presidentin virka-asunto), ja osin siten saanut aluetta suojellutta arvostusta. Seurasaarisäätiön kansantaidekeskus on myös toiminut alueen huviloissa (mm. Villa Tomtebo, ark. Gustaf Nyström, 1892).

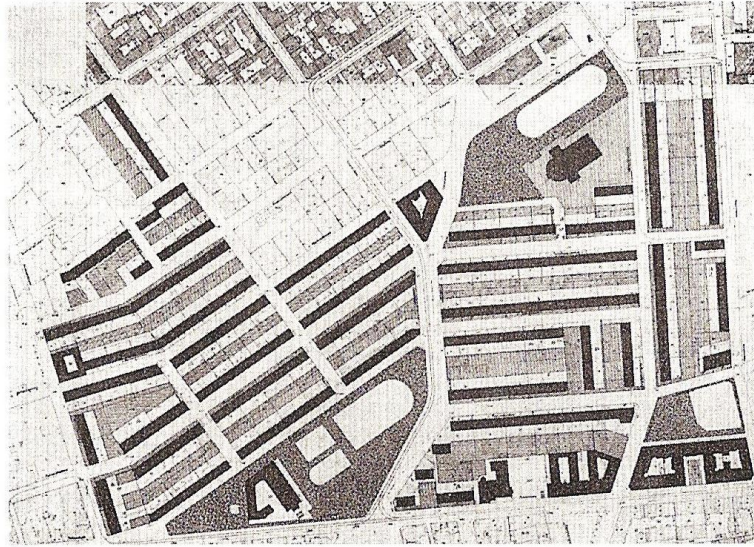
Kantakaupungin puutaloalueista Puu-Käpylä, Länsi-Käpylä, Puu-Vallila, Toukola, Kumpula ja pääosin myös Ruoholahden Sadan markan villat säästyivät purkamiselta, vaikka paineita niiden purkamiselle oli ja saneeraussuunnitelmiakin laadittiin. Joitakin Sadan markan villoja tosin purettiin vuonna 1949 Uuden Suomen kirjapainon tieltä, vuonna 1962 Ruoholahdenkadulta Ruoholahden maasillan alta ja 1967 vuonna Ruoholahdenkadun ja Lastenkodinkadun kulmasta (Ruoholahden Sadan markan villat 1976:10). Säilyneet villat peruskorjattiin vuosina 1982–83.

Puu-Käpylän purkamisesta oli riitaa koko 1960-luvun ajan. Alueen suunnittelusta oli järjestetty aatekilpailu vuonna 1960 ja voittaneessa ehdotuksessa oli esitetty alueen purkavaa saneerausta uuden asuinalueen alta. Alueen purkamisen tarvetta perusteltiin rakennusten huonolla kunnolla, mutta rakennukset olivat kunnostettavissa. Puu-Käpylässä syntyi Helsingin ensimmäinen kansanliike vastustamaan rakennusten purkamista. Puu-Käpylä sai suojelukaavan vuonna 1972, Puu-Vallila vuonna 1981, Taivaskallion puutaloalue vuonna 1994 ja Toukolan puutaloalue vuonna 2000. Kumpulan puutaloalueen suojeleva asemakaava astui voimaan vuonna 1996. Länsi-Käpylään laadittiin suojelukaava vuonna 2018. Uudenmaan liitto valitsi vuonna 1993 Kumpulan vuoden uusmaalaiseksi kyläksi ja vuonna 2002 Suomen Kotiseutuliitto Käpylän vuoden kaupunginosaksi. Myös Katajanokan punatiiliset makasiinit olivat purku-uhan alla, mutta ne päätettiin lopulta kunnostaa. (Schulman 1990; Sundman 1991:101; Manninen 2004). Katajanokan Makasiineja oli ehdotettu purettavaksi lamellitalokortteleiden alta jo 1930-luvun alussa Martti Välikankaan toimesta (Arkkitehti 2/1931:18–22).

Uhattuna olivat 1960-luvulla myös mm. Kaisaniemenkadun varren talot korttelissa Kaisaniemenkatu-Mikonkatu-Yliopistonkatu-Vuorikatu sekä Esplanadin Kappeli-ravintola (Arkkitehti 1–2/1967:9–32). Kappelia oli ajateltu purettavaksi jo vuonna 1911, jolloin Sonck suunnitteli alueelle uuden rakennuksen. Espan lavan sivuilla olleet lasipaviljongit poistettiin 1960-luvulla.

Kaupungin asemakaavaan rakennusten purkaminen vaikutti lopulta varsin vähän – kantakaupungin perinteinen korttelikaupunki pääosin säilyi, eikä muuttunut lamellirakenteeksi. Matalan puutalokannan korvaaminen kerrostaloilla jopa mittakaavallisesti yhtenäisti kantakaupungin kaupunkikuvaa.

Helsinginkin kantakaupunkiin kuitenkin ehdotettiin 1960-luvulla useita varsin suuria saneeraushankkeita. Vuonna 1965 kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosastolla laadittiin Helsingin eteläisen kantakaupungin saneeraussuunnitelma (kuva 177.), joka esiteltiin Byggnads-Industrin-lehdessä (14B/1965, ks. Ilonen 2001:59). Siinä Punavuoresta ja Ullanlinnasta on säilytetty vain näytteitä, mm. Johanneksen kirkko, eräitä kouluja (mm. Norssi) sekä joitakin kulmataloja Tehtaankadulta muistomerkkeinä vanhanajan rakentamisesta. Muu kantakaupunki oli suunnitelmassa täytetty kaaviomaisesti lamellitaloilla ja pihoille oli kaavoitettu istutuksia ja autopaikkoja. Tässä lähiörakentaminen ja funktionalismin henkeen liittyvien valoisien asuntojen tavoittelu heijastui kantakaupunkiin. Vastavaanlaista ajattelua edusti jo 1920-luvulla Tukholmassa Uno Åhrens (ks. Linn 1974). Suomalainen P. E. Blomstedt ehdotti vastaavaa rakennetta Tukholmaan Norrmalmin asemakaavakilpailussa vuonna 1933.



Kuva 177. Kaavoituskeskustelussa nähtiin 1960-luvulla ylilyöntejä: yllä olevassa kuvassa on ehdotettu suuria osia Puna-
vuoresta ja Ullanlinnasta purettavaksi. (Byggnads-Industrin 14B/1965).

Yksittäisistä hävitetyistä rakennuksista jonkinlaiseksi ”purkukauden” symboliksi on muodostunut Alvar Aallon suunnitteleman Enso-Gutzeitin pääkonttorin (valmistunut 1961, kuva 179.) alta vuonna 1960 puretun, Theoder Höijerin suunnittelema Norrménin talon (ark. Theodor Höijer, 1897, kuva 178.) kohtalo. Symboli siitä kuitenkin tuli vasta jälkikäteen, tuolloin keskustelua Norrménin talosta ei juurikaan käyty. Tuolloinen valtionyhtiö Enso-Gutzeit oli ostanut rakennuksen vuonna 1959. Norrménin talo muodosti Uspenskin katedraalin kanssa Katajanokan suulla punatiilisen, joskin tyyllisesti epäyhtenäisen, portin. Rakennuksen arkkitehtoniset vaikutteet tulivat Saksasta, Tukholmasta ja mahdollisesti Pietarista (Liteynyy prospekt) (Viljo 1985:174). Rakennuksen kulmatorni myös keskusteli Eteläsataman toisella puolella sijaitsevan Kalliolinnan (ark. Ernst Bernhard Lohrmann, 1843) tornin kanssa.



Kuva 178. Norrménin talo purettiin Katajanokalta vuonna 1960 Enso-Gutzeitin pääkonttorin alta. Kuva vuodelta 1908.
(I. K. Inha).

Suomalaisen metsäteollisuuden menestyksen symbolirakennus tuli samalla muodostamaan asema-kaavallisen pääteaiheen Esplanadille – ja täten vastapainon uudistusten jälkeen niin ikään valkoiselle Svenska Teaternille – sekä toisaalta Meritullinkadulle. Rakennus viittaa arkkitehtonisesti myös sitä lähellä sijaitsevaan Espan lavaan. Kaavallisesti ja väritykseltään Aallon rakennus jatkaa Pohjoisesplanadin itäpäästä alkavaa vaaleiden empire-rakennusten rivistöä.

Aalto puhui marmoripintaisesta Enso-Gutzeitin rakennuksesta palazzona; rakennuksen esikuvat ulottuvatkin Venetsiaan. Rakennus sijaitsee venetsialaisen palazzon tavoin meren ja kanavan (Katajanokan kanava) rannalla. Aalto ilmeisesti näki Kauppatorin ja Katajanokanlaiturin Helsingin Riva degli Schiavonina. Presidentinlinna tai Enso-Gutzeit olisi näin ollut Helsingin Dogen palatsi. Helsingissä Presidentinlinnalta Katajanokalle päin ja Venetsiassa Dogen palatsilta Arsenalille päin siirryttäessä on molemmissa välissä kanava. Enso-Gutzeitin rakennus jatkaa Helsingissä Venetsian tavoin valkoisten rakennusten rivistöä itään, kuten tekee myös Ulkoministeriön kehitysyhteistyösoston talo. Venäläis-bysanttilainen Uspenskin katedraali kohoaa Enso-Gutzeitin talon takana kuin niin ikään bysanttilaisvaikutteinen Basilica di San Marco Dogen palatsin takana – tai vaihtoehtoisesti kuin niin ikään punatiilinen San Marcon campanile Zeccan kultapainon takana dogen palatsista länteen. Enso-Gutzeitin vieressä sijaitsee entinen rahapaja. Enso-Gutzeitissa on pääjulkisivussa seitsemäntoista ikkunaa rivissä – samaa määrä kuin kaaria Dogen palatsin pääjulkisivun loggiassa. Rahapajassa suurten ikkunoiden rivistössä on seitsemän ikkunaa – kuten Venetsiassa Dogen palatsin vieressä sijaitsevassa rakennuksessa. Enso-Gutzeitille suunniteltiin 1970-luvulla myös lisärakennusta rahapajan tontille, mutta Rahapajan rakennus haluttiin säilyttää, Aalto ehdotti rakennusta nykyiselle ulkoministeriön tontille, mutta sekään ei toteutunut (Putkonen 2010:43). Venetsia-vertausta jatkettaessa Katajanokan entinen laivastokasarmi- ja telakka-alue olisi täten vertautunut Venetsian Arsenaleen.



Kuva 179. Enso-Gutzeit, Alvar Aallon moderni venetsialainen palazzo sijoittuu kanavan rannalle. (Miika Norppa).

Alvar Aalto tiettävästi myös osallistui eduskuntatalon sijaintia koskevaan ideakilpailuun vuonna 1923 Roomaan nimellään viittaavalla 'Piazza del Popolo' -ehdotuksella, jossa eduskuntataloa ehdotettiin kyseiselle Norrménin talon tontille. Ehdotusta esitettiin lunastettavaksi, mutta ajatus ei saanut kannatusta eduskuntatalolautakunnassa (Hakala-Zilliacus 2002:88). Kiinnostavaa ehdotuksessa oli ennen kaikkea sen nimi, joka selvästikin kytkee Katajanokan katujen (Katajanokanlaituri, Kanaalikatku, Kruunuvuorenkatu) päätyaiheperinteen (Presidentinlinna, Tuomiokirkko, Uspenskin katedraali) Rooman Piazza del Popoloon, joka tunnetaan kolmen pitkän säteittäisen kadun risteysaukiona.

Eräs vilkasta rakennussuojelukeskustelua herättänyt ja jopa rakennussuojelussa käännekohtana toiminut tapaus oli Mannisen (2004:49) ja Mäkisen (2011) mukaan Hotelli Kämpin purkamisen vuonna 1965 KOP:n toimesta (Pohjoisesplanadin puolelle rakennettiin kopio vanhasta talosta). Muun muassa Akseli Gallen-Kallelan Symposion-maalauksessakin (1894) kuvaaman Symposion-taiteilijayhteisön tapaamispaikkana toiminut hotelli oli kulttuurihistoriallisesti arvokas. Tämä oli ensimmäisiä julkisuudessa puituja rakennussuojelukiistoja. Toinen kulttuuriväen, tässä tapauksessa 1920-luvun Tulenkantajien, suosima kohtaamispaikka, Bronda (ark. Valter Jung & Emil Fabritius, 1910), hävisi Eteläesplanadilta vuonna 1972 Keijo Petäjän suunnitteleman liiketalon (1975) alta. Brondassa viettivät aikaansa mm. kirjailijat Eino Leino, Joel Lehtonen ja Uuno Kailas, kuvanveistäjä Wäinö Aaltonen, kuvittaja Rudolf Koivu sekä taidemaalari Jalmari Ruokokoski ja Tyko Sallinen.

Samanaikaisesti kritiikin voimistumisen kanssa myös lainsäädäntö kehittyi – ensimmäinen rakennussuojelulaki hyväksyttiin eduskunnassa vuonna 1964 (Kairamo 2006:18). Muinaismuistolaki on vuodelta 1963. Eurooppalaista kulttuuriperintöä vaaliva Europa Nostra perustettiin vuonna 1963. Rakennussuojelun ja rakennusten restauroinnin kansainväliset ammatilliset normit määritellyt Venetsian julistus (Venice Charter) annettiin ja International Council on Monuments and Sites (ICOMOS) perustettiin vuonna 1964. Venetsian julistusta seurasi nk. Burran julistus (Burra Charter) vuonna 1979. Teollisuusrakennusten suojelun asiantuntijajärjestö TICCIH perustettiin vuonna 1973. UNESCO oli perustettu vuonna 1945 ja Suomi oli liittynyt siihen vuonna 1954 – järjestö alkoi ylläpitää maailmanperintöluetteloa vuonna 1972. Lisäksi Mikael Sundmanin ja Vilhelm Helanderin kirja 'Kenen Helsinki' (1970) oli eräänlainen herättäjä. Kaupunkisuunnitteluvirastossakin alkoi 1970-luvun alussa olla rakennussuojelumyönteisiä ihmisiä. Lisäksi Museovirasto perustettiin vuonna 1972 – Mäkinen (2011) näkee tämän ja museovirastossa toimineen rakennussuojelutoimikunnan rakennussuojelun kehittämisen kannalta merkittävänä asiana. Rakennussuojelusta ja sen tärkeydestä jo varhain, 1960-luvun alkupuolella, kirjoittaneita ja opettaneita taidehistorioitsijoita olivat Lars Pettersson ja Nils Erik Wickberg. Helsingin kaupunginmuseossa oli myös koko sen olemassaolon ajan otettu kantaa purkamiseen ja dokumentoitu poistuvaa kaupunkia.

Jälkikäteen katsottuna kulttuurihistoriallisesti huomattaviin menetyksiin kuuluu myös Kluuvikadun päässä sijainnut Heimolan talo (ark. Onni Tarjanne, 1910–1969), jossa Suomen Eduskunta kokoontui vuosina 1911–1930. Rakennuksessa hyväksyttiin myös Suomen itsenäisyyden julistus vuonna 1917. Rakennus torneineen muodosti pääteaiheen Kluuvikadun ja Kasarmikadun pitkälle akselille. Heimolan talon tilalle rakennettiin Toivo Korhosen suunnittelema liiketalo, jossa on lasinen torniaihe, joka ei sijaitse Kluuvikadun keskiakselissa, kuten tosin ei ollut Heimolan talonkaan torni. Heimolan talon jopa minareettimainen torni keskusteli saman kadun varrella sijainneen, vuonna 1975 Toivo Korhosen suunnitteleman betonipintaisen toimistotalon alta puretun venäläisen tyttökoulun (ks. Manninen 2004:34) tornin kanssa. Kadunpätkän aiempi, tosin senaattiin viitannut, Hallituskatu-nimi muutettiin Yliopistonkaduksi vuonna 1995. Lisäksi eduskunnan aiempi, tilapäinen (1907) kokoontumispaikka, Keskuskadulla sijainnut Theodor Höijerin suunnittelema, alkujaan Ateneumin kanssa yhteensopivaksi suunniteltu VPK:n talo (1888) purettiin vuonna 1967.

Myös useita kantakaupungin elokuvateattereita hävisi rakennusten purkamisten myötä, mm. Kino-Palatsi (Pohjoisesplanadi 39, pur. vuonna 1965). Maximin elokuvateatteri säilyi samalla paikalla uudessa rakennuksessa, vanha rakennus purettiin vuonna 1972. Vähemmän tunnettuja purkamisen takia hävinneitä elokuvateattereita olivat Bio Hakaniemi (Siltasaarenkatu 12, pur. 1915?), Diana (Siltasaarenkatu 6, pur. 1920-luvulla?), Ilmarinen (Fredrikinkatu 25, pur. 1920-luvulla), Bio Herman (nykyisellä Vallilan siirtolapuutarhan alueella, pur. 1920-luvulla), Pallas (Siltasaarenkatu 14, pur. 1958), Tähti (Siltasaarenkatu 16, pur. 1958), Union (Unioninkatu 41, pur. 1950- ja 60-lukujen vaihteessa), Vellamo (Toinen Linja 5, pur. 1963), Käpylän Kino (Pohjolankatu 38, pur. 1965), Apollo (Hämeentie 78, pur. 1966), Pallas (Keskuskatu 7, pur. 1967), Arita (Yliopistonkatu 5, pur. 1969), La Scala (Pohjoisesplanadi 21:n sisäpiha, pur. 1991).

Kantakaupunkiin ei 1960-luvulla rakennettu asuinalueita, mutta joitakin kortteleita toteutettiin. Yksi näistä sijaitsee Fleminginkadun, Porvoonkadun ja Aleksis Kiven kadun rajaamalla alueella Kalliossa. Yhdeksän-kymmen-kerroksiset, sijoittelultaan vähän Tukholman Hötorgetin taloja muistuttavat pitkät lamellitalot (valm. 1962–1963) sijoittuvat kahta jälkimmäisenä mainittua katua vasten muodostaen väliinsä pysäköintialueina toimivia sisäpihoja. Tasakattoisissa kerrostaloissa on sisäänvedetyt parvekkeet ja nauhaikkunat. Rakennusten päädyt ovat vaaleaa tiiltä, julkisivut valkoista laattaa. Rakennusten välissä on yksikerroksiset liikerakennukset. Liiketiloja on myös rakennusten päädyissä ja Fleminginkadulla. Yksi rakennuksista muistuttaa arkkitehti Viljo Revellin Espoon Tapiolaan suunnittelema nk. Taskumattitaloja (valm. 1959 ja 1961). Rakennukset muodostivat valmistuessaan Helsingin suurimman taloyhtiön. Paikalla sijaitsi ennen kerrostalojen rakentamista puutaloalue. Lähitöllä Alppilan Viipurinkadulla on myös suuria 1960-luvun kerrostaloja, joiden sijoittelussa on niin ikään Hötorgetin alueen piirteitä. 1960-luvun asuntorakentamista kantakaupungissa on myös mm. Sepänkadun varrella Tehtaanpuiston laidalla – siellä tosin osana umpikorttelirakennetta. Neljännellä linjalla on myös 1960-luvun lamellitaloja. Myös Hämeentien varrella Toukolassa on nimimerkki A. O.:n vuosina 1964 ja 1966 kaavoittama viiden kerrostalon muodostama 1960-luvun asuinalue.

5.2.1.2 Arkkitehtuurista ja julkisesta taiteesta

Sijaintinsa puolesta kaupunkikuvallisesti näkyvimpiä 1960-luvun rakennuksia Helsingin kantakaupungissa ovat Eliel Muoniovaaran suunnittelema Aikatalo (1961) Alppilassa, Heikki ja Kaija Sirenin suunnittelema, pohjakaavaltaan T:n muotoinen pienteollisuustalo Alppitalo (1961), Jouko Ylihannun, Eero Hoviniemen ja Marjatta Kivijärven suunnittelema, New Yorkin Lever House- (1951) ja Tukholman Hötorget-vaikutteinen entinen vakuutusyhtiö Kansan pääkonttori (1962) Helsinginkadun näkymällisenä päätteenä Sörnäisissä, Erkkö Virkkusen vakuutusyhtiö Auran pääkonttoriksi suunnittelema Auratalo (1962) Töölöntullin tuntumassa, Einari Teräsvirran suunnittelema Hämeentie 29:n toimistorakennus (1963), Heikki Sirenin suunnittelema Kallion virastotalo (1965), Viljo Revellin ja Heikki Castrénin suunnittelema, mittakaavaltaan massiivinen City-Center (1967), Heikki ja Kaija Sirenin suunnittelema Ympyrätalo (1968) ja Heikki Castrénin suunnittelema Keskuskatu 7:n toimistorakennus (1969). Kallion virastotalon ja sen ympäristön rakentaminen nostettiin esille Lindegrenin ja Kråkströmin keskusalueen asemakaavaehdotuksessa.

Alvar Aalto puolestaan suunnitteli Helsingin keskusta 1960-luvulla Kirjatalon rakennuksen (1969), jossa toimii Akateeminen kirjakauppa (per. 1893). Rakennuksen alta purettiin Kino-Palatsin talo. Kirjatalon sisäseinissä ja parvien seinissä on käytetty marmoria, lattiat ovat travertiinia – läheisessä Rautatalossa ratkaisu on vastakkainen. Rautatalon tavoin myös Kirjatalossa on atrium-piha sekä luonnonvaloa antavat kattoikkunat. Kirjatalon kattoikkunat ovat avoimen kirjan muotoiset – ilmeisesti ajatuksena on ollut, että avoimet kirjat tuovat luonnonvaloa rakennukselle ja tiedonvaloa ihmisille.

Rakennuksen toisessa kerroksessa on myös yhä kahvila – elementti, joka Rautatalon aulasta on poistunut. Sähkötalossa (ark. Alvar Aalto, 1973) uusi kuparipintainen rakennus on yhdistetty vanhaan, Gunnar Taucherin suunnittelemaan punatiiliseen sähköaseman (1939) rakennukseen. Sähkötalon katto on Sokoksen tavaratalon rakennuksen tavoin portaittainen. Myös Sähkötalossa on piazzamainen, luonnonvalolla valaistu piha, jossa toimii kahvila.

Aallon suunnittelema on myös (entinen) Suomen Yhdyspankin talo (Fabianinkatu 27–29), joka valmistui vuonna 1965. Kyseessä on Rautatalon ja Kirjatalon tavoin tummanpuhuva, modernistinen toimistotalo. Rakennus kytkeytyy Pohjoisesplanadi 23:n matalaan empire-taloon madalletulla rakennusosalla ja Ole Gripenbergin suunnittelemaan Pohjoismaiden Yhdyspankin (sittemmin Suomen Yhdyspankki) taloon palomuurin ja loggian kivimateriaalin avulla.

Timo ja Tuomo Suomalaisen Etu-Töölön suunnittelema kallioon louhittu Temppeliaukion kirkko valmistui vuonna 1969. Sijaintinsa puolesta kirkko esiintyi jo vuonna 1906 vahvistetussa Töölön asemakaavassa. Temppeliaukion kirkko sijoittuu pitkän Fredrikinkadun akselin pääteaiheeksi samalla tavoin kuin Kallion kirkko Unioninakselin pääteaiheeksi. Kirkon suunnittelusta järjestettiin suunnittelukilpailu jo vuonna 1932. Suomalaisen suunnitelma näyttäisi perustuvan osin tuossa kilpailussa palkinnotta jääneeseen P. E. Blomstedtin ehdotukseen, mutta veljekset ovat kertoneet, että he eivät tunteneet ehdotusta etukäteen (Connah 1999:38–39). Blomstedtin ehdotus ei ehdottanut kirkkoa upotettavaksi kallioon – yhteistä oli pääroolin antaminen kalliolle (Mehtälä 2007). Blomstedt halusi säilyttää alueen luonnonkalliot (ks. Lindegren 1951:126–129). Vuonna 1936 järjestettiin toinen arkkitehtuurikilpailu, mutta kirkkoa ei tuonkaan kilpailun pohjalta toteutettu – talvisodan takia. Louhintatyöt oli jo kuitenkin ehditty aloittaa ja ajatuksena oli rakentaa paikalle J. S. Sirénin ehdotuksen mukainen, toisessa arkkitehtuurikilpailussa kolmannelle sijalle tullut katedraalimainen, jopa pilvenpiirtäjämäisen vertikaalinen (vrt. Eliel Saarisen Chicago Tribune -kilpailun ehdotus, 1922) kirkko. Ilmeisesti ajatuksena oli, että korkea kirkko olisi näkynyt Fredrikinkadun akselilla olevien mäkien ylitse. Kummassakaan 1930-luvun kirkkokilpailussa ei oltu jaettu ensimmäistä palkintoa. Sodan ja sotakorvausajan jälkeen Sirénin työ oli jo tyyllillisesti vanhentunut.

Suomalaisen suunnittelema Temppeliaukion kirkko (kuva 180.) hyödyntää paikalla jo ennen rakentamista olleita maastonmuotoja. Fredrikinkadulta ja ilmakuvasta katsottuna Temppeliaukion kirkko on kuin maahan upotettu Rooman Pantheon. Molemmat myös hyödyntävät luonnonvaloa – Pantheon pyöreän oculuksen (lat. silmä) kautta ja Temppeliaukion kirkko ”silman” taivaansinisen iiriksen kautta. Molemmista silmistä tulee valo sisään, mutta molemmat myös kohdistavat katseensa taivaalle. Kupolissa ja sen valaistusratkaisussa voi halutessaan nähdä myös Hagia Sofian kupolin vaikutteita. Kirkon sisältä silmän voi tulkita myös auringoksi säteineen. Temppeliaukion kirkko muodostaa silmämaisän keskuksen myös koko Etu-Töölön asemakaavalle. Mehtälä (2003) on kytkenyt Temppeliaukion kirkon idean myös kirkon suunnitteleiden veljesten lapsuuden maisemiin kallioisessa, Neuvostoliitolle toisessa maailmansodassa menetetyssä Suursaassa. Saarella on paljon mannerjäätikön hiomia pyöreitä ja toisaalta jylhiä kallioita, solia ja kalliohalkeamia, rantakivikoita, soikeahko laguunimainen lahti Suurkylän edustalla – ja jopa Altar-kallio. Suursaaren maisemia on kuvannut tauluisaan mm. taiteilija J. W. Mattila. Timo Suomalainen on myöntänyt lapsuudenkokemustensa ja alitajuisen kaipuun kotisaarelleen vaikuttanut veljesten arkkitehtuuriin. Luonnonympäristön ohella Suurkylän kirkon kiviaita vaikutti Temppeliaukion kirkon suunnitteluun (Malkamäki 2012). Toisaalta kirkon bunkkerimaisuudessa voi nähdä viitteitä myös sota-aikaan ja väestönsuojiiin – Timo Suomalainen oli työskennellyt puolustuslaitoksen rakennusosastolla ja oppinut siellä kalliorakentamista. Temppeliaukion kirkon lempinimi on ollut Piruntorjuntabunkkeri. Temppeliaukion alla myös toimi sodan aikana väestönsuoja. Kansainvälisesti rakennus vertautuu – tahattomasti tai tarkoituksellisesti – Albanian maabunkkereihin (rak. 1967-) sekä berberien rakennuttamiin hautakumpuihin.



Kuva 180. Tempeliaukion kirkon kupoli Fredrikinkadun päässä. (Miika Norppa).

Kantakaupunkiin 1960-luvulla rakennetuista kerrostaloista korkein ja siten myös pitkälle näkyvä on Meilahden sairaalan 15-kerroksinen rakennus. Tornitaloja ehdotettiin 1960-luvulla muuallekin Helsinkiin – mm. Katajanokalle vuonna 1962 (Kervanto Nevanlinna 2002: 292).

Aarno Ruusuvuoren suunnittelema rakennus Helsingin kantakaupungissa on Merimiehenkatu 32 (1963), joka on saanut vaikutteensa Le Corbusier'n suunnittelemasta, Pariisin ulkopuolella sijaitsevasta Villa-Stein-de-Monziesta (1926–28) (Ilonen 2013:273). Kaupungintaloa muutettiin 1960-luvulla merkittävästi Aarno Ruusuvuoren toimesta – uudistuksista huolimatta vanha juhlasali säilytettiin corbusieriläisittäin ”kuin arvoesine omassa laatikossaan” (Kervanto Nevanlinna 2012:127, 130).

Tunnetuimpiin 1970-luvun rakennuksiin kantakaupungissa kuuluu Brondan talon (ark. Valter Jung & Emil Fabritius, 1910-l., pur. 1972) paikalle Eteläesplanadille Kansallis-Osake-Pankin rakennuttama, arkkitehti Keijo Petäjän suunnittelema liiketalo (1975). Rationalistinen Casa Academican osakuntarakennus valmistui Etu-Töölöön 1975 (Arkkitehtuuritoimisto Huhtiniemi-Söderholm). Kolmannella linjalla sijaitseva Seurakuntien talo (ark. Kaija ja Heikki Sirén) valmistui vuonna 1979.

Keskeisin 1960-luvulla toteutunut julkisen taiteen hanke oli Marsalkka Mannerheimin ratsastajapatsas, joka valmistui vuonna 1960. Patsaan suunnitteli Aimo Tukiainen. Patsas on malliltaan perinteinen eurooppalainen hallitsijalle pystytetty ratsastajapatsas, jonka esikuvat ulottuvat antiikin Kreikkaan ja Roomaan. Nykyaikaista ratsastajapatsaan muotoa on lähellä esimerkiksi keisari Rooman Marcus Aureliuksen ratsastajapatsas, joka on noin vuodelta 170. Mannerheimin patsas oli toinen suomalaiselle presidentille pystytetty muistomerkki Helsingissä. Mannerheimin patsasta seurasivat 1960-luvulla presidenttien P. E. Svinhufvud ja Kyösti Kallio patsaat vuosina 1961 ja 1962. Merkkimiehistä patsaan sai 1960-luvulla myös Juhani Aho (1961) ja rintakuvan O. W. Louhivuori (1962). Abstraktin veistoksen saivat Miina Sillanpää (1968), Maila Talvio ja Ida Alberg (1972).

Eila Hiltusen suunnittelema, urkupillistöä muistuttava Sibelius-monumentti sijoitettiin Sibeliuksen puistoon vuonna 1967. Puistoon johtaa Sibeliuksenkatu. Talvisin Sibelius-monumentti näyttää kauempaa katsottuna sulautuvan ympäröivään puustoon ja kesäisin sen voi nähdä osana kalliota. Sibeliuksen puistoon on istutettu kansallisromanttisesti koivuja.

Suomen ja Neuvostoliiton välistä ystävyyttä ja rauhaa muistetaan kantakaupungissa julkisen taiteen osalta 'Ystävyyspäivän muistokivellä' (1962) Kaisaniemen puistossa ja 'Rauhanpatsaalla' (1968) Ehrenströmintiellä. Koska Suomi ei koskaan ollut kommunistinen valtio, ei Helsingissä monien Itä-Euroopan postsosialististen kaupunkien tavoin ole ollut merkittäviä paineita tehdä ero historiaan ja pyrkiä poistamaan kommunistisia veistoksia katukuvasta. Venäjän tiede- ja kulttuurikeskus sijoittui entiseen koulurakennukseen Taka-Töölöön vuonna 1977. Rakennuksen julkisivussa on neuvostoaiheinen mosaiikkitaideos.

5.2.1.3 Alvar Aallon keskustasuunnitelma



Kuva 181. Alvar Aallon keskustasuunnitelma ihannoii Venetsiaa. (Aalto 1964).

Alvar Aalto laati Helsingille keskustasuunnitelman vuonna 1964 (jatkosuunnitelma, kuva 18.). Suunnitelmaa laadittaessa tutustuttiin mm. Zürichin, Stuttgartin, Amsterdamin, Rotterdamin, Kööpenhaminan, Torinon sekä Pariisin keskustojen ajankohtaiseen suunnitteluun. Yhteyksiä oli myös Essenin ja Hampuriin (Tuomi 2005a:135). Aalto vieraili usein Zürichissa – ennen keskustasuunnitelmaa ainakin kahdeksantoista kertaa vuosina 1930–1964 (Malmilta maailmalle...2006). Zürichin keskustassa on Töölönlahteen vertautuva suuri järvi. Ajatukset Töölönlahden jättämisestä pääosin koskemattomaksi, kulttuurirakennusten rakennuttamisesta puistoon (eri puistot tosin), Kampin rakentamisesta liike-elämän laajentumisalueeksi ja tavara-aseman siirtämisestä Pasilaan esiintyivät jo Yrjö Lindegrenin ja Erik Kråkströmin keskustasuunnitelmassa (1954) ja Helsingin yleiskaavaehdotuksessa (1960). Aallon suunnitelmassa uusi keskusta – vanhan keskustan viitatessa tässä Senaatintorin alueeseen – leviää Postitalolta kohti Töölönlahtea suurena, kolmion muotoisena, jopa barokkimaisen viuhkamaisena Terassitorina. Viuhkamainen ote on tuttu jo 1930-luvulta P. E. Blomstedtin kirjoitusten kuvituksista (ks. Lindegren 1951:76). Keskustan ja Pasilan välisenä pääliikenneväylänä on moottoriliikenteelle varattu Vapaudenkatu, joka kulkee korkeana amerikkalaisvaikutteisena (vrt. Robert Moses ja New York) viaduktina rautatiekiskojen yllä. Nikulan (1998, cit. Korpinen 2012) mukaan Aalto oli saanut Yhdysvalloissa viettämänsä ajan myötä kaupunkisuunnitteluteoreettisia vaikutteita Frank Lloyd Wrightilta ja Lewis Mumfordilta. Vapaudenkatu-ajatus on vanha, se on peräisin Eliel Saariselta (Kuningas Avenye), mutta myös Brunilalta ja Aminoffilta (Valtakunnankatu) ja Lindegren-Kråkströmiltä (Keskusväylä). Aallon Suunnitelmassa Vapaudenkadulta avautuu näkymä Hesperian puiston rakennusrintamaan. Linnunlaulun huvila-alue on suunnitelmassa hävitetty. Toinen viadukti Aallon suunnitelmassa kulkee Töölönlahdelta itä-länsi-suunnassa ratapihan ja Kaisaniemen puiston yli. Länteen Vapaudenkadun viadukti kulkee Terassitorin alla. Töölönlahden täyttämistä suunnitelmassa ei – Eliel Saarisen Pro Helsingfors -suunnitelmasta (1918) poiketen – ehdoteta ja rautatieasemakin on säilytetty keskustassa. Terassitorin alle Aallon suunnitelmassa on sijoitettu paikoitusalue sekä myymälöitä.

Töölönlahden länsirannalle on puolestaan sijoitettu osin veden ylle kurottavien ja vedestä peilautuvien julkisten rakennusten rivi: konserttitalo, kongressitalo, ooppera, kaupunginkirjasto ja museoita. Etelä-pohjois-suuntainen monumentaalirakennusten rivistö on tuttu Borg-Sirén-Åbergin toimiston laatimista Suur-Unioninkatu-suunnitelmista vuodelta 1919. J. S. Sirén suunnitteli sittemmin Töölönlahdelle näkyvän Eduskuntatalon (1931). Ajatuksen vedestä peilautuvista marmoripäälysteisistä rakennuksista Aalto on omaksunut Venetsian palatseista. Taustalla nousee myös Kansallismuseon osin venetsialaisvaikutteinen (ks. Nikula 1988a:31) torni. Tältä osin on kiinnostava pohtia Alvar Aallon keskustasuunnitelman suhdetta niin ikään vedestä peilautuvaan Venetsian Palazzo Ducaleen, sen taustalla kohoavaan San Marcon campanileen sekä Palazzo Ducalessa kiinni olevaan San Marcon katedraaliin – Kansallismuseohan on eräänlaista kollaasiarkkitehtuuria. Ilmakuvasta havaitaan, että Palazzo Ducaleen muodossa on myös samaa kuin Aallon Töölönlahdelle suunnittelemissa rakennuksissa. Terassitoria Aalto kutsui Murolen mukaan Piazza Triangoloiksi, mikä viittaa Murolen (2012b:52) mukaan Piazza San Marcoon. San Marco ei ole kolmion muotoinen, mutta siitä on erotettavissa kolmionmuotoisia palasia, kuten Terassitorista. Toisaalta Italiassa on myös Piazza Triangolare-nimisiä, kolmion tai viuhkan muotoisia aukioita, mm. Grevessä. Sienan Piazza del Campo on kivetyksellä jaettu kiilamaisiin osiin. San Gimignano Piazza della Cisterna on myös kolmion muotoinen. Antiikin Kreikan Assoksen agorassa (nykyisessä Turkissa) oli myös samaa viuhkamaista muotoa.

Todennäköisesti Töölönlahdelle ehdotetussa rakennusrivistössä on myös viite Helsingin Kauppatorin alueen empire-rakennusten rivistöön – Aaltohan suunnitteli Helsingille uutta keskustaa, ja veden äärelle sijoitettavia rakennuksia on suunnitelmassa kutakuinkin saman verran kuin Kauppatorin laidalla. Töölönlahden keskusta olisi avautunut Vapaudenkatua saapuville autoilijoille siinä missä Kauppatori avautuu kaupunkia vesiteitse lähestyville matkustajille. Näin kolmijakoinen Terassitori olisi edelleen

vertautunut Esplanadeihin ja Kauppatoriin, Finlandia-talo veden ja maan kohtaamispaikassa kaupungintaloon ja rakennusrintaman taustalla kohoava Kansallismuseo Tuomiokirkkoon. Rakennusrintaman länsipuolella olisi säilynyt osa Hesperian puistosta rakennusten asemoituessa veden ja puiston väliin.

Jos Venetsia-vertauskuvaa haluaa viedä pidemmälle, niin Vapaudenkatua voi verrata Venetsian mantereeseen junaradalla (rak. 1846) ja autoväylällä yhdistävään Via Libertään (rak. 1933), johon Vapaudenkadun nimikin viittaa. Näin ollen Helsingin rautatieasema vertautuu Venecia San Lucian rautatieasemaan, Mannerheimintie ja Aleksanterinkatu Canal Grandeen, joka yhdistää Venetsian rautatieaseman Riva degli Schiavoniin ja Piazza San Marcoon, eli Helsingissä Kauppatoriin ja Senaattoriin. Tässä yhteydessä on hyvä palauttaa mieleen se, että J. A. Ehrenström oli myös 1800-luvulla suunnitellut Töölönlahdelta kanaalia Kauppatorille. Alvar Aalto oli vierailut Venetsiassa ainakin kymmenenä vuonna: 1924, 1956, 1961, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970 ja 1971 – ja joinakin vuosina jopa useasti (Malmilta maailmalle...2006). Vapaus-sana esiintyy myös useiden yhdysvaltalaisen kaupunkien katujen nimistöissä. Fulton Street Elevated oli New Yorkissa sijainnut, vuonna 1888 rakennettu korotettu junarataosuus – sitä kutsuttiin myös nimellä Liberty Avenue Elevated. Myös englannin kielen freeway-sana on voinut vaikuttaa Vapaudenkatu-sanana taustalla. Historiallisesti Töölönlahden (ja Kaisaniemenlahden) alueen suunnittelulla voi nähdä yhtymäkohtia myös Hampurin kahden tekojärven, Binnenalsterin ja Außenalsterin rantojen suunnitteluun. Järvet on rajattu toisistaan rautatie- ja maantiesilloin. Alvar Aalto vieraili Hampurissa ainakin kahdeksana vuonna: 1958, 1959, 1960, 1961, 1963, 1967, 1968 ja 1969.

Uuden keskustan sijoittaminen Töölönlahdelle piti sisällään myös ajatuksen yhteiskunnallisen harmonian lisäämisestä – itäisen ja läntisen kantakaupungin yhdistämisestä (Alvar Aallon keskustasuunnitelma, 2011). Ajatus kaupunginosien yhdistämisestä tosin tuntuu erikoiselta, jos ottaa huomioon sen, että Aalto ehdotti niiden väliin suurta viaduktia. Tuomi (2005a:200) on nähnyt Alvar Aallon keskustasuunnitelmassa vaikutteita Aallon 1920-luvulla Jyväskylää varten laatimasta, toteutumattomasta keskustasuunnitelmasta.

Liikennekeskus ja liikekeskustan laajentuma sijoittuu Aallon suunnitelmassa Kamppiin, minne olisi rakennettu korkea, toisiinsa kytkeytyneiden liiketalojen muodostama massa (vrt. Tukholman Hötorget), jonka alta alun perin väliaikaiseksi rakennukseksi suunniteltu Lasipalatsi olisi purettu. Aalto oli osallistunut Tukholman Normmalmin aluetta koskevaan kilpailuun vuonna 1933. Kampin rakennusmassa olisi muodostanut maamerkin keskustaan Vapaudenkatua pitkin saapuvalla matkustajalle. Kamppiin olisi sijoittunut myös katuja kahteen tasoon – kuten toteutetulla Sergels torgilla Tukholmassa. Ajatus on tuttu myös roomalaisten cryptoporticuksista.

Alvar Aallon keskustasuunnitelma hyväksyttiin vuonna 1966 kaupunginvaltuustossa jatkosuunnittelun pohjaksi. Alkuihastuksen jälkeen Aallon suunnitelma kuitenkin kohtasi arvostelua etenkin Hesperian puistoon sijoitettujen rakennusten sekä liikennetarkaisujen osalta. Aallon suunnitelmat eivät 1960-luvulla juurikaan edenneet. Asemakaavaosastolle perustettiin H 67 -suunnitteluryhmä, joka julkaisi oman, Aallon suunnitelmasta huomattavasti poikkeavan suunnitelmansa vuonna 1969. Tämäkään suunnitelma ei edennyt.

Aallon suunnitelmasta toteutui lopulta vain Finlandia-talo (1971 / konferenssiisiipi 1975) ja Sähkötalo (1973) sekä Kansallisooppera (1993) – joskin Aallon visiosta poikkeavassa muodossa. Myös kulttuurirakennusten määrä oli suunnitelmassa liioitellun suuri (Nikula 1998:1876) – ainakin omana aikanaan toteutettavaksi. Konserttitalon ja oopperatalon lisäksi mukana olivat pääkirjasto, kaupunginmuseo, keskustaidemuseo ja Suomen Akatemian talo. Aalto uudisti suunnitelmaansa vuonna 1972. Hän muun muassa kavensi Terassitoria ja poisti rakennuksia Hesperian puistosta – jälkimmäisessä hän toimi P. E. Blomstedtin 1930-luvun ajatusten mukaisesti. Vapaudenkadusta tehtiin kielteinen päätös

vuonna 1976. Kulttuurirakennusten sijoittaminen Töölönlahden vesirajaan olisi vaikeuttanut Hesperian puiston käyttämistä sen nykyisiin virkistystarkoituksiin (kävely, lenkkeily) ja peittänyt näkymiä puistosta lahdelle.

Myöhemmissä keskustasuunnitelmissa ja keskustan toteutuneessa rakenteessakin on monia vaikutteita Aallon ideoista: liikekeskusta on laajentunut Kamppiin ja liikennekeskus sijoittuu osin, Espoon suunnan ja kaukoliikenteen linja-autoliikenteen osalta, Kamppiin. Töölönlahdelle ja Kamppiin on myös rakennettu maanalaiset pysäköintilaitokset. Töölönlahdelle rakentuva vahva julkisten kulttuurirakennusten keskittymä sekä Kansalaistori viittaavat myös Aaltoon. Messukeskuksen rakennusmassat näkyvät jo Aallon suunnitelmassa Itä-Pasilassa. Vapaudenkadun paikalla kulkee nykyisin pyörä- ja kävelytie.

5.2.1.4 Yleiskaava 1970 ja kantakaupungin yleiskaava 1976

Vuoden 1960 yleiskaava oli ollut voimakkaasti lähiörakentamiseen painottunut. Niinpä kantakaupunkiin ei juurikaan rakennettu uusia asuinalueita 1960-luvulla, vaikka täydennysrakentamista ja/tai purkavaa saneerausta tapahtuikin, mm. Punavuorella, Alppilassa, Ruskeasuolla, Vallilassa, Ullanlinnassa ja Hermannissa.

Helsingin kantakaupungin rakennuskannan kerrosneliömäärästä 8,3 prosenttia, kantakaupungin asunnoista (lkm) 8,3 prosenttia ja rakennuksista (lkm) 6,7 prosenttia oli vuonna 2017 rakennettu 1960-luvulla. (Aluesarjat 2018). 1960-luvun asuinkerrostalojen suuri mittakaava nosti 1960-luvulla rakennettujen asuntojen osuutta kantakaupungin asuntojen lukumäärästä. Helsingin 1960-luvulla rakennetusta asuntokannasta peräti 81,8 prosenttia sijaitsi vuonna 2017 esikaupunkialueella (Aluesarjat 2018) – asuntorakentamisen painopiste oli siis 1960-luvulla Helsingissä vielä 1950-lukuakin voimakkaammin esikaupunkialueella.

Lähiöiden rakentamisesta ja autoistumisesta seurannut kaupunkiseudun laajeneminen ja kaupunkirakenteen hajautumisen myötä synnyttiin uusia keskuksia sekä Helsinkiin että muihin pääkaupunkiseudun kuntiin. Osaltaan keskusten perustana olivat vanhat kylä- ja kuntakeskukset sekä huvila-alueet, mutta myös aivan uusia keskittymiä syntyi. Helsinki muuttui yksikeskuksesta kaupungista monikeskukseksi kaupunkiseuduksi. Helsingin keskusta säilyi seudullisena pääkeskuksena. Pääkaupunkiseudun hallinnollisiksi keskuksiksi muodostuivat Helsingin keskusta ja Pasila, Espoon keskus, Tikkurila sekä pieni Kauniainen.

Aluekeskuksiksi kehittyivät lisäksi yleiskaavaehdotus 1970:n (kuva 182.) linjausten mukaisesti Helsingissä Malmi ja Itäkeskus (Puotinharju). Espoossa aluekeskuksiksi rakennettiin Tapiola, Matinkylä, Espoonlahti, Leppävaara ja Vantaalla Myyrmäki (Schulman 2000:17). Työpaikkakeskuksiksi ovat muodostuneet mm. vanhasta teollisuusalueesta toimistovaltaiseksi alueeksi ajan myötä muuttunut Pitäjänmäki Helsingissä, Keilaniemi Espoossa 1970-luvulta lähtien ja Aviapolis-alue Vantaalla. Lentokenttäalue on monipuolistunut logistiikka- ja tukkukaupan keskittymästä myös vähittäiskaupan, viihteen ja toimistojen keskittymäksi. Alueelle on rakennettu myös asuntoja ja se sai Kehäradan (2015) myötä raideyhteyden. Espoossa Otaniemi on vahva koulutus- ja tutkimuskeskittymä. Kaupalliseksi keskuksiksi muodostui 1970-luvulla myös mm. Helsingin Kannelmäki. Espoon Matinkylän kaupallinen merkitys voimistui vasta 2000-luvun alussa. Samoin Herttoniemen kaupallisen keskuksen laajeneminen on tapahtunut 2000-luvulla. Muualla Helsingissä Vuosaaren ja Konalan kaupalliset palvelut ovat kehittyneet.



Kuva 182. Helsingin yleiskaavaehdotus vuodelta 1970 nosti Puotinharjun ja Malmin aluekeskuksiksi. (Yleiskaavaehdotus 1970).

Kantakaupungin väestömäärän vähenemiseen päätettiin 1970-luvulla puuttua. Veikko Heinon johdolla vuonna 1976 laadittuun kantakaupungin yleiskaavan keinovalikoimaan kuuluivat asuntoalueiden konttoristumisen ja asuinrakennusten purkamisen rajoittaminen, uuden asutokerrosalan rakentaminen kantakaupunkiin sekä työpaikkakerrosalan rakentamisen rajoittaminen. Lisäksi virkistysalueita haluttiin suojella kilpailevilta maankäytöiltä. Kantakaupungin kehittämisessä nähtiin tärkeänä myös metrolinjan rakentaminen keskustan läpi, junaliikenteen käytön lisääminen esikaupunkiliikenteessä sekä bussi- ja raitiotieliikenteen kehittäminen varaamalla niille omia kaistoja (Kantakaupungin osayleiskaavaehdotus... 1974). Raitiotiejärjestelmä oli autoistumisen ja linja-autojen myötä taantunut (mm. Kulosaaren, Pasilan ja Haagan raitiotiet lakkautettu 1950-luvun alussa, osuuksia poistettu myös mm. Lapinlahdenkadulta, Eerikinkadulta, Kalevankadulta, Iso Roobertinkadulta ja Museokadulta), ja jopa koko raitiotiejärjestelmän lakkauttamista oli pohdittu, mutta sen sijaan sitä ryhdyttiin 1970-luvulla uudelleen kehittämään (Poutanen 2011).

Vuoden 1970 yleiskaavassa Itä-Pasila oli merkitty asuntovaltaiseksi alueeksi sekä keskustatoimintojen alueeksi, Keski-Pasila keskustatoimintojen alueeksi, Länsi-Pasilan itäreuna ja Ilmala keskustatoimintojen alueeksi sekä Länsi-Pasilan länsiosa asuntovaltaiseksi alueeksi. Selvitysalueita vuoden 1970 yleiskaavassa oli merkitty Ruoholahteen, Hernesaaren itärannalle, Katajanokan kärkeen, Kumpulaan, Sörnäisten teollisuus- ja vankila-alueille, Kampin ja Terassitorin (Töölönlahti) alueille.

Vuoden 1976 osayleiskaavassa tai kantakaupungin yleiskaavassa (kuva 183.) selvitysalueita oli yhä Ruoholahdessa, Kumpulassa ja Terassitorin (Töölönlahti) alueella, mutta maankäyttöä oli jo esitetty Sörnäisten teollisuus- ja vankila-alueille, Hernesaaren sekä Katajanokan kärjen alueelle. Osayleis-

rakennetusta asuntokannasta peräti 83,4 prosenttia sijaitsi vuonna 2017 esikaupunkialueella (Aluesarjat 2018) – osuus on suurempi kuin 1950- tai 1960-luvun asuntokannassa.

Koskelassa Kunnalliskodin alue (kuva 184.) rakennettiin sodan jälkeen rakennetun väliaikaisen puutaloalueen tilalle. Alueella oli yksikerroksisia pientaloja. Ensimmäiset uudet rakennukset, suuret rapatut lamellikerrostalot, ovat 1960-luvun alusta, mutta suurin osa rakennuksista on 1970-luvun alusta. Tuon aikakauden rakentaminen on betonielementtikerrostaloja. Julkisten palvelujen osalta alueella on päiväkotia, koulu ja nuorisotalo. Yksityisiin palveluihin kuuluu elintarvikekauppa. Alue oli vuonna 2018 edelleen rakenteeltaan varsin väljä suurten pysäköintialueiden ja kerrostalojen harvan sijoittelun takia.



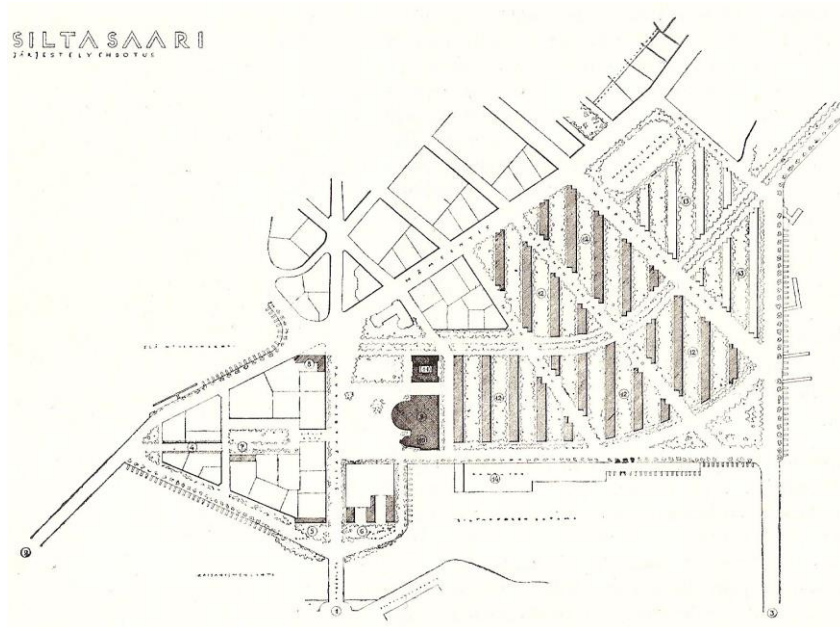
Kuva 184. Koskelan Kunnalliskodin kerrostaloalue vuonna 1973 Kari Haklin valokuvassa. (Finna.fi).

Lisäksi kantakaupungissa uudistettiin suuri määrä vanhojen kortteleiden asemakaavoja 1970- ja 1980-luvuilla. Tavoitteena oli poistaa henkilöautojen pysäköinti sekä tarpeettomat tonttien väliset raja-aidat korttelipihoilta ja muuttaa sisäpihat istutetuiksi asukkaiden virkistysalueiksi. Ajatus sisäpihasaneerauksista saatiin Ruotsista. Esimerkiksi Etu-Töölössä uusia kaavoja tuli voimaan vuosina 1974, 1975, 1977 ja 1980. Vastaavia kaavoja laadittiin kuitenkin oikeastaan koko kantakaupungin alueelle. Autojen pysäköintiä suunniteltiin sijoitettavaksi maan alle kortteleittain, mutta toteutuksia ei juuri nähty. Vain harvat kantakaupungin sisäpihat muuttuivat puutarhoiksi (Pihosta puutarhoja...1985). Asemakaavoja ei muutenkaan pantu tuolloin täytäntöön, vaan ne astuvat voimaan taloyhtiöittäin, mikäli taloyhtiö rakentaa ullakkoasuntoja. Kantakaupungin sisäpihoilla onkin tavallaan tuhansia voimassa olevan asemakaavan vastaisia autopaikkoja (Jokinen 2009a). Vuonna 2015 laskettiin, että kantakaupungin sisäpihoilla olisi 16 000 autopaikkaa ja ne vievät tilaa noin 43,6 hehtaaria, mikä vastaa Punavuoren kaupunginosan maa-alaa (Hakkarainen 2015). Myös kantakaupungin asuntojen saneeraukseen haettiin mallia Ruotsista (Asuntojen saneerauksen suunnittelu...1976).

Riskinä sisäpihojen uudistamisessa on nähty niiden ominaisluonteen häviäminen. Esimerkiksi sisäpihoja peittäneet asfalttipinnoitteet ovat useiden sisäpiharemonttien yhteydessä vaihdettu värikkäisiin ja koristeellisiin betonikiveyksiin ja sisäpihojen perinteiset kasvit, kuten villiviini sokkeleita peittäviksi pensainksi (Ilonen 2001:60). Joissakin tapauksissa sisäpiharakennuksia on purettu tai niiden ulkoasua on ratkaisevasti muutettu. Ominaista kantakaupungin sisäpihoille ovat myös rappaamattomat tiilimuurit.

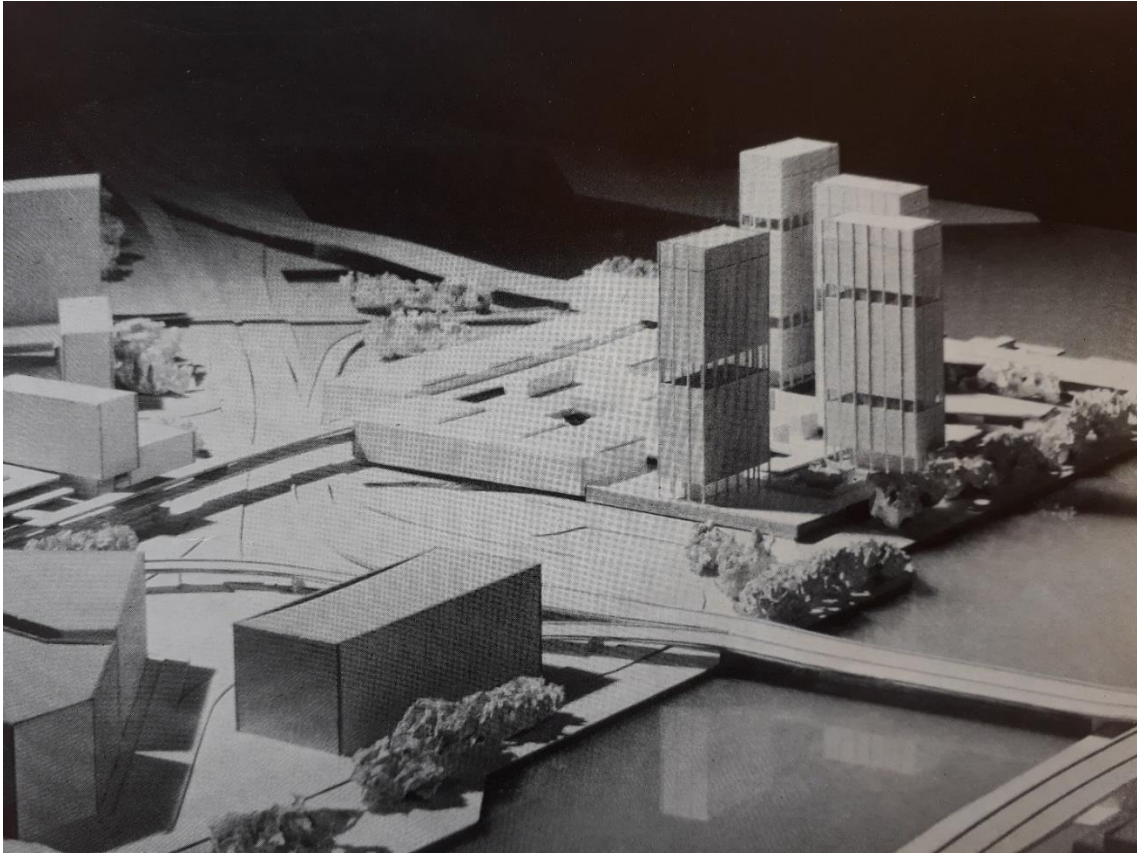
5.2.1.5 Kantakaupungin uudet kaupunginosat: Merihaka ja Itä-Pasila

Helsingin ensimmäisiä teollisuus- ja satamakäytöistä tyhjentyneille ranta-alueille rakennettuja asuinalueita kantakaupungissa oli Merihaka. Aluksi alueen omistaja Wärtsilä halusi tehdä entisestä teollisuusalueesta liiketoiminnan alueen. P. E. Blomstedt oli esittänyt pitkistä lamellikerrostaloista muodostuneiden korttelien (kuva 185.) rakentamista Merihaan alueelle jo vuonna 1935 (ks. Lindegren 1951:114).



Kuva 185. P. E. Blomstedtin järjestelyehdotus nykyisen Merihaan alueelle vuodelta 1935. (Lindegren 1951:114).

Ensimmäisen varsinaisen suunnitelman alueelle laativat Erik Kråkström, Kirmo Mikkola, André Schütz, Juhani Pallasmaa ja Jussi Virtanen vuosina 1964–65. Suunnitelma (kuva 186.) koostui neljän 24-kerroksisen toimistotalon muodostamasta ryhmästä, matalista liiketilaosista, pääosin maantasoisesta jalankulkuverkostosta, merenpinnan alapuolelle sijoittuvista huolto- ja pysäköintitasoista sekä autoliikenteen eritasoratkaisuista (Juutilainen 2008; Lindroos et al. 2011:60–61; Rauske 2012:120). Tornitalot oli jaettu kolmeen osaan samalla tapaa kuin Walter Gropiuksen suunnittelema Met Life Building (1963) New Yorkissa. Suunnitelma ei toteutunut. Wärtsilä myi alueen vuonna 1968 rakennusliike Hakalle, joka halusi rakentaa paikalle asuinalueen.



Kuva 186. Merihaan suunnitelma vuodelta 1965 ehdotti alueelle muun muassa neljää tornitaloa. (Kuva: Pietinen / Arkkitehti 1965:10-11).

Merihaan aluetta suunniteltiin vuosina 1968–70. Kaava valmisteltiin työryhmässä 1969–70 (Rauske 2012:121), jossa olivat mukana mm. Erkki Juutilainen, Matti Jaatinen ja Olavi Terho. Olavi Terho laati vuosina 1970, 1972 ja 1974 kaavoja myös Koskelaan. Merihaan arkkitehteina toimivat Sulo Savolainen, Arvi Ilonen, Peter Bieber ja myöhemmin Unto Toikkanen. Savolaisen esikuvia arkkitehtina olivat tietävästi Le Corbusier ja Ludwig Mies van der Rohe. Merihaan asemakaava tuli voimaan vuonna 1971 ja rakentaminen alkoi vuonna 1972. Alue valmistui suurimmaksi osaksi 1970-luvulla, mutta viimeisin rakennus, palloilutalo, valmistui vasta vuonna 1986.

Merihaan nimi juontaa juurensa viereiseen Hakaniemeen sekä osaltaan myös alueen toteuttajaan, rakennusliike Hakaan, joka oli – osin Saton kanssa – rakentanut Helsingin esikaupunkialueelle aiemmin Roihuvuoren, Pihlajamäen, Myllypuron ja Kontulan kaupunginosat. Merihaan toteutus tuli muistutamaan tiiviistä lähiötä.

Merihaan alueella sijainneista vanhoista teollisuus- ja varastorakennuksista ei säästetty yhtään rakennusta. Myöskään alueella sijainneesta matalan Pannukakku-nimisen saaren epäsäännöllisestä ranta-viivasta ei ole mitään näkyvissä – se tosin oli jäänyt jo aiemmin teollisuusalueen alle. Merihakaa rakennettaessa rannat suoristettiin ja merta täytettiin usean hehtaarin alueelta. Merihaan kaakkosnurkka rakennettiin 90 asteen kulmaan. Pannukakun saaresta muistuttaa yhä Merihaan pohjoispuolella sijaitseva Pannukakunpuistikko. Merihaka on myös jäänyt asemakaavaltaan saarimaisesti irralliseen Hakaniemestä ja Sörnäisistä. Sitä pitää muusta kaupunkirakenteesta erillään Sörnäisten Rantatie ja sen leveä ja vilkkaasti liikennöity risteysalue, johon on myöhemmin ollut sijoitettuna Miina Äkkyjyrkän suuri, romuautoista koottu, tilannetta kuvastava 'Peltilehmät'-teos.

Merihaan viereen, Hakaniemenrantaan rakennetun Opetushallituksen talon (ark. Kaj Salenius, 1975) alta purettiin mm. 1920-luvulla rakennettu Lemminkäinen Oy:n vanhoja pääkonttori- ja teollisuusrakennuksia vuonna 1974. Hakaniementorin itälaidalla sijainneita teollisuusrakennuksia oli jo aiemmin jäänyt 1930-luvulla rakennetun asuinkerrostalokorttelin alle. Opetushallituksen talon sisäpihalle sijoitettiin 'Maan laulu' -veistos, jolla ei ole kytköstä rakennuksen toimintaan.

Merihaan rakentaminen liittyi konttoristumisen aiheuttamaan asuntopinta-alan vähenemiseen ja asumisväljyyden kasvusta johtuneeseen tarpeeseen uusien asuntotonttien varaamiselle (Terho 1970). Korttelin kaavoittamista asuinalueeksi puolsi myös sen sijainti meren rannalla. Asutus haluttiin Merihaan rakentamisen kautta tuoda merenrantaan, jolta teollisuusalueet olivat Kallion asutusta ”kiilana erottaneet”. Tavoitteena oli ”tasapainoinen ja elävä kaupunginosa.” Asutus haluttiin sijoittaa mahdollisimman kauas liikenteestä. Tätä tavoiteltiin merentäytöillä (jotka tosin toivat myös lisää tilaa Sörnäisten rantatielle) sekä sijoittamalla liike- ja pysäköintilaitosrakennukset korttelin länsiosaan melumuureiksi (Terho 1970). Lisäksi suojaa liikenteen melulta tavoiteltiin kaksitasoratkaisulla: kansirakenne korotti Merihaan autoliikenteen käyttämän tason yläpuolelle. Kansirakenteella haluttiin ilmeisesti myös parantaa liikenneturvallisuutta. Merihakaan suunniteltu opiskelija-asuntola toteutui.

Itä-Pasilaa suunnitellut Jallinoja (2011) nostaa esille Espoon Tapiolan keskustan ja Lappeenrannan keskustan suunnittelun saman aikakauden kotimaisina esimerkkeinä kaksitasorakenteen käytöstä. Myös Raisiossa rakennettiin kaksitasorakenne. Jallinojan (2011) mukaan ulkomaalaiset esikuvat olivat kuitenkin kaksitasorakentamisessa tärkeämpiä kuin kotimaiset esikuvat – kotimaisten toteutusten merkitys oli siinä, että ne osoittivat, että kaksitasoratkaisujen toteuttaminen on mahdollista. Tärkeä liikennemuotojen erottelun ja kaksitasoratkaisujen puolesta kirjoittanut teoreetikko oli brittiläinen kaupunkisuunnittelija Colin Buchanan (mm. 'Traffic in Towns' -kirja, 1963). Lontoon Hookin keskustasuunnitelma vuosilta 1961–62 on nostettu esille suomalaisten kaksitasoratkaisuiden yhteydessä (ks. Tuomi 1992:52).

Merihaka on Olavi Terhon (1970) sanoin ”Hakaniementoriin kiinteästi liittyvä” ja ”autoilulta rauhoitettu suurkortteli”. Kävellessä ja pyörällä alueelle pääsee Hakaniementorilta kevyen liikenteen siltaa pitkin, Hakaniemenrannasta Hakaniemen sillan alitse sekä Sörnäisten rantatieltä suojatietä tai kevyen liikenteen siltaa pitkin. Asuinkerrostaloista kaikki paitsi kaksi kaakkoisnurkassa sijaitsevaa asuinkerrostaloa toteutettiin kansirakenteen päälle. Kävelykannen päällä ei ole autoliikennettä. Julkisen liikenteen osalta Hakaniementorin ohi kulkevat raitiovaunut ja bussit ja vuonna 1982 valmistui Hakaniemen metroasema. Lisäksi Merihaan kannen alitse kulkee bussilinja Haapaniemenkadun jatketta pitkin. Ajoneuvoliikenne pääsee kortteliin Hakaniemenrannasta ja Haapaniemenkadulta. Pysäköinti sijoittuu Merihaassa kansitason alle sekä kahteen Sörnäisten rantatietä reunustavaan, melumuureina toimivaan, jopa kolmikerroksiseen pysäköintilaitokseen.

Yhtenä Merihaan rakentamistavoitteena oli myös lisätä itäisen kantakaupungin alueen viheralueita. Merihaan ranta onkin varattu jalankululle, se on ”istutettua jalankulkualuetta.” Merihaan etelärantaan sijoitettiin myös venepaikkoja. Siellä on myös veden läheisyyttä hyödyntävä 'Heijastuksia' -veistos vuodelta 1977. Pihakannella on Merihaan pienoismalli. Pihakannelle sijoitettiin myös istutuksia korotettuihin geometrisiin istutuslaatikoihin. Geometrisia istutuksia on myös Hakaniemenpuistossa Hakaniementorin itälaidalla: muotoon leikattuja ja maanvaraisesti riveihin, sorapäällysteiselle kentälle istutettuja (nk. bosquet-istutus). Hakaniementorin itälaidan istutusten vaikutteena lienee ollut Pariisin Jardin des Plantes. Suunnitelman laati maisema-arkkitehti Leena Iisakkila 1970- ja 80-lukujen vaihteessa. Merihaan istutussuunnittelusta vastasi Maisemasuunnittelu Nukari-Pursio-Vainio. Lapsille Merihaan alueelle rakennettiin pallokenttä.

Asuntojen lisäksi Merihakaan kaavoitettiin tilaa myös liike- ja toimistorakennuksille. Palvelutarjonnan osalta alueen asukkaiden suunniteltiin hyödyntävän mm. Hakaniemen ”city-alueen” palveluita,

mutta myös Merihakaan suunniteltiin myymälöitä, urheilutalo, koulu, lastentarha, lastenseimi ja muita palvelutiloja. Koulua alueella ei vuonna 2017 ollut, vaikka se olikin merkitty asemakaavaan, mutta urheilutalo, kauppa, apteekki, lounasravintola, kaksi baaria, päiväkotia ja perhetalo olivat. Merihaassa tosin toimi aikoinaan Kallion ala-asteen sivukoulu. Kaupalliset palvelut sijoituivat suunnitelman mukaisesti ”palveluakselille”, joka toteutettiin Hakaniementorilta Merihakaan ulottuvan jalankulkuakselin päätteeksi. Palveluakseli esiintyi hieman toisenlaisessa muodossa jo vuoden 1965 suunnitelmassa. Kivijalkaliiketiloihin ei muutoin ole alueella paljon – yritysten toimintaedellytyksiä vähentäisivät joka tapauksessa alueen pussinperämäisyys (ei läpikulkua, suuria joukkoliikenteen terminaaleja), alueen varsin alhainen asukasmäärä sekä se, että alueella ei työpaikkoja, palloiluhallia ja rantojen ulkoilureittinä lukuun ottamatta ole juurikaan ollut ulkopuolisia asiakkaita houkuttelevia toimintoja (esim. kulttuuripalvelut).

Vaikka Merihakaa on usein pidetty ympäristöönsä välinpitämättömästi suhtautuvana alueena, sen suunniteltiin – tai ainakin etukäteen väitettiin – kytkeytyvän visuaalisesti ympäristöönsä. Asemakaavan selostuksessa todetaan: ”Vanhaan, säilyvään tai ainoastaan vaiheittain uusiutuvaan kaupunkiin liittyminen on kaupunkikuvan kannalta olennaista.” Perinteistä helsinkiläistä rantarakentamista korkeampaa rakentamista perustellaan selostuksessa: ”Toisaalta on todettu myös moottoritien, teollisuusalueen, sataman ja Kruununvuorenselän toinen väljempi mittakaava-alue, joka voi antaa edellytykset tavanomaisia 6–8 kerroksisia korkeampienkin rakennusten käytölle.” ”Nyt suunniteltava alue on näiden kahden mittakaavallisen alueen liittymäkohdassa.” Alueelle 1960-luvulla suunniteltuja pilvenpiirtäjiä ei rakennettu, vaan kerrostalojen korkeudet sovittiin Kallion harjanteen kerrostalojen räystäskorkeuksiin – Kallion kirkko on tarkoituksellisesti jätetty siluettia hallitsevaan asemaansa (Terho 1970). Kallion kirkon hallitsevuus on historiallisesti vähentynyt Kallion rakennuskannan muuttuessa matalien puutalojen hallitsemasta alueesta verrattain korkeiden kivitalojen alueeksi.

Merihaan korkein ja kantakaupungin korkeimpiin rakennuksiin kuuluva 18-kerroksinen toimistorakennus (valm. 1975) suunniteltiin Hakaniementorilta tulevan akselin päätteeksi. Tässä Ludwig Mies van der Rohe -vaikutteisessa tornitalossa on myös muistumia Erik Kråkströmin vuonna 1965 laatimasta suunnitelmasta. Rakennuksessa on pääjulkisivussa 30 ikkunaa / rivi, kuten Ludwig Mies van der Rohen Seagram Buildingissa (1958) New Yorkissa ja ikkunat on jäsenneily viiteen ryhmään, kuten Mies van der Rohen Lake Shore Drive (1951) -kerrostaloissa Chicagossa. Merihaan talot muodostavat pääteaiheita myös Viidennelle ja Neljännelle linjalle sekä Hakaniemenrannalle. Täysin akselissa pääteaiheet eivät kuitenkaan ole. Merihaan kannelta on selvästi harkittuja näkymälinjoja paitsi Hakaniementorille, myös Sörnäisten rantatielle, Kruununhakaan (mm. Mauritzinkadulle) sekä merelle. Sompassaaresta tai mereltä katsottuna Merihaan muita rakennuksia korkeampi liiketornitalo nousee asuinkerrostalojen välistä kuten Kallion kirkko sivurakennustensa keskeltä Siltasaarenkadun päässä. Toimistorakennusten muodoissa on ilmakuvausta katsottuna viitteitä Hakaniemen ja Merihaan välissä sijaitsevaan kaksiosaisen korttelin muotoon. Merihaka näkyy myös selvästi kaikille alueen silloille, kuten Pitkällesillalle, Hakaniemen sillalle ja Kulosaaren sillalle – tuoden abstraktilla tasolla mieleen Ala-Manhattanin tornitaloalueen ja sille johtavat kolme siltaa (Brooklyn Bridge, Manhattan Bridge ja Williamsburg Bridge). Ala-Manhattan oli Merihaan rakentamisen aikaan esillä World Trade Centereiden rakentamisen takia.

Merihaan (kuva 187.) asuinkerrostalot rakennettiin betonielementeistä, joita on elävöitetty erilaisin pintakäsittelyin, mm. kohokuvioinnilla. Julkisivuistaan alue kohtasi kritiikkiä (Rauske 2012:123), mutta toisaalta Merihaka sai myös Vuoden Betonirakenne -palkinnon vuonna 1973. Betonipintoja on myöhemmin maalattu vaaleanharmaalla maalilla. Toimistorakennukset eivät ole julkisivuiltaan betonisia, vaan niiden pintamateriaalina on käytetty alumiinia. Asuinkerrostalot ovat pistemäisiä tornitaloja ja lamellitaloja. Lamellitaloissa on 8 kerrosta, tornitaloissa jopa 18 kerrosta, joista kaksi on kannen alla.

Kerrostalojen katot ovat tasakattoja ja katoilla on saunaosastoja. Merihaan harmaata yleisilmettä värittävät ikkunoiden alle sijoitetut väripinnat sekä ikkunoiden, ovien ja parvekkeiden punaiset, keltaiset, vihreät ja siniset puitteet. Väripinnat ovat tuttuja esimerkiksi Le Corbusier'n suunnittelemasta Unite d'Habitation (1952) -rakennuksesta Marseillesta. Osa parvekkeista on sisään vedettyjä, osa rakennusrungon ulkopuolella. Timo Viikari muistelee, että kaupunkisuunnitteluvirastoon haettiin vaihtoehtoja tuohon aikaan mm. Saksasta (Malmberg 2016c).

Kaupunkisuunnitteluvirastossa tarkasteltiin Merihaan suunnitteluvaiheessa Timo Viikarin toimesta myös vaihtoehtoa, jossa olisi ollut lamelli- ja pistetalojen sijaan umpikortteleita, mutta tämä ei toteutunut. Viikarin mukaan syynä olivat ilmeisesti korkeista kerrostaloista avautuvat merinäkömät ja niiden myönteinen vaikutus asuntojen myyntiin. (Malmberg 2016c).



Kuva 187. Merihaka Siltavuorenpenkereeltä käsin nähtynä. (Miika Norppa).

Vuonna 2012 Merihaan kaakkoiskulmaan valmistui arkkitehtien Tuomas Toivonen ja Nene Tsuboi suunnittelema Kulttuurisauna. Rakennuksessa on antiikista asti jatkuneeseen eurooppalaisen julkisen rakentamisen arkkitehtuuriperinteeseen viittaava fasadi pylväikköineen (tosin suomalaisittain – tai japanilaisittain – puusta) sekä paitsi roomalaiseen atrium-perinteeseen, myös saunarakennuksen toisen suunnittelijan kotimaahan, Japaniin, viittaava suojaisa sisäpiha sekä Egyptiin viittaava pyramidi-aihe (On-site dialogue 2011). Pyramidi-aiheessa voi nähdä viittauksen myös Louis Kahnin ja Anne Tyngin suunnittelemaan Bath Houseen (1955) Trentonissa, New Jerseyssa. Rakennuksessa yhdistyvät siis suomalainen sauna sekä roomalainen ja japanilainen kylpylä. Suomalaisista rakennuksista Kulttuurisaunan esikuviin kuuluu Oiva Kallion suunnittelema atrium-huvila Villa Oivala (1924) Villingissä. Sauna jatkaa myös Helsingin jo miltei katkenneita julkisen saunan ja meren rannalla sijaitsevan uimahuoneen perinteitä. Rakennuksessa on viherkatto. Kulttuurisaunan tontti oli alun perin kaavoitettu kahvilalle. Tontti oli ulotettu pidemmälle merelle kuin muu rantaviiva. Kahvila sisältyy rakennukseen. Ajatus Kulttuurisaunasta tulee Alvar Aallolta (Rauske 2012:124). Kulttuurisauna houkuttelee Merihakaan ihmisiä myös kaupunginosan ulkopuolelta. Merihaan kerrostalojen katot valaistiin vuonna 2017 – ratkaisu muistuttaa New Yorkin pilvenpiirtäjien huippujen valaistusta. Aluetta

ovat piristäneet myös leikkipuiston uusiminen, keinonurmella varustettu jalkapallo- ja koripallokenttä sekä graffitimaalaukset.

Pasilan rakentaminen oli ollut mukana Helsingin kaupunkisuunnitteluun liittyvässä keskustelussa aina Eliel Saarisen Pro Helsingfors -suunnitelmasta (1918) lähtien – tai tarkkaan ottaen jo vuonna 1912 Bertel Jung on merkinnyt Pasilan itä- ja länsipuolekset asuinalueiksi. Radan itäpuolella oli jo tuolloin puutaloasutusta. Saarisen suunnitelmassa Pasilaan sijoittuu päärautatieasema sekä asutusta molemmin puolin ratapihaa. Eli ideatasolla Itä- ja Länsi-Pasila esiintyvät jo Eliel Saarisen vuoden 1918 Pro Helsingfors -suunnitelmassa (Lepistö et al. 2003:5). Saarisen suunnitelmassa Pasilasta erkanevat leveitä katulinjoja kohti ydinkeskustaa, Munkkiniemeä, Sörnäistä ja Vanhankaupunginlahtea.

Vuonna 1921 Birger Brunilan Suur Helsingin asemakaavaehdotuksessa päärautatieasema on jälleen ydinkeskustassa, mutta Pasilassa on merkittävä liikenteen solmukohta. Samoin Oiva Kallio ehdottaa vuonna 1927 'Helsingin kaupungin uuden Keskuksen asemakaava järjestelyssään' päärautatieaseman säilyttämistä keskustassa. Birger Brunilan ja Berndt Aminoffin yleiskaavaehdotuksessa vuodelta 1932 päärautatieasema on jälleen Pasilassa ja ratapihan paikalla Pasilasta keskustaan johtaa leveä puistokatu – kuten Eliel Saarisen suunnitelmassa. Päärautatieaseman ja ratapihan siirron Pasilaan ajatellaan tapahtuvan kolmessa vaiheessa. Tämän jälkeen päärautatieaseman siirtämistä Pasilaan ei suunnitelmissa enää ehdoteta. Lindegrenillä ja Kråkströmillä (1954) sekä Alvar Aallolla (1964) päärautatieasema on keskustassa.

Lukuisista suunnitelmista huolimatta Pasilan varsinainen suunnittelu alkoi kuitenkin vasta 1960-luvun jälkipuoliskolla. Pasilan kaupunkirakenteellinen perusmalli valmistui vuonna 1968. Siinä alue jakautui Itä- ja Länsi-Pasilaan (Sundman 1998:18–19), Keski-Pasila ei vielä tässä vaiheessa ollut suunnitelmissa mukana. Pasilan yleiskaava valmistui vuonna 1970, työ oli alkanut 1966. Pasilan kaavarunkovaihtoehtoja (Pasila kaavarunkovaihtoehtot 1970) oli miettimässä Heikki Salmivaara (projektin johtaja), Reijo Jallinoja, Torsten Nygård, Christer Bengs ja Mika Kihlberg (maankäytön suunnittelu), Mauri Isotalo ja Kalevi Tiainen (rakennustekninen suunnittelu) sekä Jouni Metsäranta (liikennesuunnittelu). Lisäksi suunnittelussa käytettiin alakonsultteja, jotka tekivät kortteliselvityksiä. Kaavarunkovaihtoehtoja oli neljä kappaletta. Itä-Pasilan asemakaava hyväksyttiin ja rakentaminen alkoi vuonna 1972.

Itä-Pasila on kuitenkin voimakkaimmin Reijo Jallinojan luomus. Jallinojan diplomityö oli liittynyt kaksitasoratkaisuihin. Hän oli siinä pohtinut megastruktuuriratkaisua, joka olisi sijoittunut osin Kaisaniemen puistoon ja osin Siltavuorenrannan alueelle (ks. Lahti & Aaltonen 2012:34–35). Struktuuriajattelun pääteoreetikot olivat kolmikko Candilis-Josic-Woods (Murole 2012b:72). Ilmeistä on, että Jallinoja oli viehätynyt myös Le Corbusier'n ajattelusta, jossa autoliikenne ja jalankulku on erotettu toisistaan. Tähän viittaavat myös Itä-Pasilan tornitorakentaminen sekä puistomaisuus. Itä-Pasilan asuntorakentaminen valmistui vuonna 1978, konttori- ja virastorakennuksista oli kuitenkin tuolloin vasta puolet valmiina (Pakkala & Sundman 1986:40–51). Länsireunan työpaikkarintama valmistui pääosin 1980- ja 1990-luvuilla. Täydennysrakentamista, niin asuin- kuin toimistorakennuksia, Itä-Pasilassa on toteutettu vielä 2000-luvullakin: viimeisille vapaille tonteille on rakennettu mm. valkea toimistorakennus (TKP/FMC, Arkkitehtitoimisto Sarc Oy, 2003), alueen vanhaa arkkitehtuuria mukailevia asuinkerrostaloja (As. Oy Pasilan Trio, Arkkitehtitoimisto Larkas & Laine Oy, 2004) ja Haaga-Helian ammattikorkeakoulun rakennus (2005). Jukka Sirenin suunnittelema Haaga-Helian rakennus sitoutui hänen vanhempiansa Kaija ja Heikki Sirenin suunnittelemaan Suomen Liikemiesten Kauppaopiston rakennukseen tyylillisesti punatiilen käytöllä ja fyysisesti katetulla sillalla eli nk. skyway:lla, ja synnytti pienen urbaanin punatiilikampuksen. Keskusaulan ympärille hahmottuvan rakennuksen vaikutteet tulevat Jukka Sirenin mukaan uran alussa tehdyltä opintomatkalta New Yorkiin (Kunnas 2006:38–43). Skyway:t ovat tyypillisiä St. Paul-Minneapolisissa – Helsingissä niitä on mm.

Itä-Pasilassa ja Pitäjänmäellä. Vuonna 2016 Itä-Pasilaan laadittiin asemakaavaa, jonka myötä kaupunginosasta purettaisiin 1970-luvulla valmistunut toimistorakennus ja tilalle rakennettaisiin asuntoja – alueen muutosprosessi siis jatkuu.

Vuonna 1975 valmistunutta Pasilan Messukeskusta on laajennettu useasti: mm. vuonna 1983 (kongressisiipi), 1986 (kaksi lisähallia), 2001 (kaksi lisähallia, Parviainen Arkkitehdit Oy) ja vielä 2011 (seitsemäs halli, Arkkitehdit Davidsson-Tarkela sekä Dietz-Joppien Architekten AG). Vuonna 1996 Messukeskukseen valmistui Talvipuutarha, joka muistuttaa Lontoon Covent Gardenia: pitkä lasikatteinen tila, jonka upotetussa osassa on ravintolatiloja. Covent Gardenin alue oli yksi vaikutusvaltaisimmista kaupunki uudistusten esimerkeistä 1980-luvulla. Vuonna 1997 Messukeskuksen yhteyteen valmistui Parviainen Arkkitehdit Oy:n suunnittelema hotelli. Tuoreimpien remonttien myötä Messukeskus on muuttunut yhä kauppakeskusmaisemmaksi monipuolisine kahvila- sekä viini- ja ruokaravintolapalveluineen. Uusia laajennuksia oli vuonna 2018 suunnitteilla.

Vuoden 1970 yleiskaavaehdotuksessa Helsingin keskustan laajentumisalueiksi oli merkitty Kamppi, Hakaniemi ja Pasila (Karjanoja 1983:16). Pasila-projektin ideana olikin saada rakennusten purkamiseen, toimistorakentamiseen ja asuntojen konttoreiksi muuttamiseen liittyvää painetta alennettua ydinkeskustassa (Jallinoja 2011). Toimistotilasta maksettiin tuohon aikaan keskustassa enemmän kuin asunnoista ja ongelmana oli asuntojen laajamittainen muuttaminen konttoreiksi – luvallisesti tai luvatta. Puhuttiin piilokonttoristumisesta. Uhkana oli keskustan tyhjentyminen asukkaista.

Konttoristumisen taustalla oli Forssénin (2011) mukaan kaupungin kasvu sekä erilaisten toimijoiden kasvu: esimerkiksi yritys oli ensin kooltaan huoneisto, sitten kerros, talo, tontti, kortteli ja lopulta useita kortteleita. Yritysten sekä julkisen sektorin toimijoiden mittakaava kasvoi ulos kantakaupungin mittakaavasta. Tarvittiin uusia ajanmukaisia toimitiloja uusissa paikoissa.

Pasilan rakentamisen keskustan laajentumisalueeksi 1970-luvulla onkin nähty paitsi mahdollistaneen Helsingin pääkeskuksen laajentumisen, hidastaneen Helsingin keskustan konttoristumisen etenemistä, edistäneen asumisfunktion säilymistä keskustassa sekä ehkäisseen vanhojen rakennusten purkamista ja liikenteen kasvua keskustassa. Pasilalla on näin ollen kahdet kasvot (Sundman 1998, 2011; Jallinoja 2011). Pasilaan muutti toimistoja etenkin Helsingin keskustasta (Sundman 1998:20). Pasilan lisäksi toimistoja sijoittui myös muihin Helsinkiin ja naapurikaupunkien aluekeskuksiin. Aluekeskukset tasapainottivat myös palvelujen alueellista saatavuutta – kaikkea ei pitänyt enää hakea keskustasta, vaan erikoispalveluja oli saatavilla myös asuinalueilta tai niiden lähistöltä (Forssén 2011).

Strukturalistinen Itä-Pasila kaavoitettiin ja rakennettiin Mäkelän pienteollisuus- ja varastoalueen pohjoisosan (kuva 188.) paikalle. Varastotoimintoja oli keskittynyt lähellä Pasilan asemaa sijainneelle alueelle 1950-luvulta lähtien. Paikalla oli kuitenkin varsin vähän rakennuksia, niillä ei ollut varsinaista suojeluarvoa, eivätkä ne muodostaneet selvää kokonaisuutta, joten rakennukset purettiin Itä-Pasilan alta. Jallinojan (2011) mukaan rakentaminen oli jäänyt alueella vähäiseksi ilmeisesti topografisista syistä. Paikalla sijainnutta tiestöä ei myöskään säilytetty. Itä-Pasila ei juuri viittaa lähiympäristönsä historiaan – tuohon aikaan haluttiin rakentaa ”ihan uutta” (Visanti 2011). Pasilan historia rautatiealueena sen sijaan näkyy Itä-Pasilassa mm. kadunnimistöissä (rautatien ja rautatieläisiin liittyvät nimet) ja Veturitorille siirretyssä, purku-uhan alla olleessa vanhassa asemarakennuksessa, joka vihittiin käyttöön uudessa paikassa vuonna 1986. Alun perin asema toimi Vammeljoen asemarakennuksena, mutta se siirrettiin Pasilaan vuonna 1923. Pakkamestarinkadulle on vuonna 2004 sijoitettu vanha resiina samannimisen taloyhtiön 30-vuotisjuhlavuonna. Lisäksi Itä-Pasilassa on säilynyt osia vanhasta kesäteatterista – alue nimetty Vanhaksi teatterikentäksi. Itä-Pasilan julkiset taideteokset (ainakin 3 kpl, vuosilta 1975 ja 1982) eivät viittaa kaupunginosan historiaan.



Kuva 188. Etualalla Sky-foto Möllerin kuvassa Itä-Pasilan kallioista, metsäistä ja harvaan rakennettua pienteollisuus- ja varastoaluetta vuonna 1965. (Finna.fi).

Aluksi Itä-Pasilasta suunniteltiin toimistoaluetta, mutta sitten poliittisten päätösten kautta asuminen tuli mukaan – asuntotuotantotavoitteet syrjäyttivät osan toimistorakentamisesta asuntotuotannolle. Jallinojan (2011) mukaan Itä-Pasilan rakenne soveltui paremmin toimistofunktiolle kuin asumiseen. Asunnot rakennettiin (osin) maanvaraisesti alueen reunoille puistoihin liittyen. Näin alueen itäosissa on säilynyt myös kallioalueita ja vanhoja puita. Vuonna 2018 alueella oli 4009 asukasta – määrä oli laskenut selvästi huippuvuodesta 1979, jolloin alueella oli 4867 asukasta – asukasmäärä oli alimmillaan vuonna 2004 (3524 as.). (Aluesarjat 2018).

Itä-Pasila toteutettiin Merihaan tavoin kansiratkaisuna, jossa autoliikenne ja jalankulku on kaksitasoratkaisulla erotettu toisistaan. Jalankulkua helpotettiin myös katujen lämmittämällä, katetuilla (Pasilan asemalta Itä-Pasilaan) ja kattamattomilla kävelysilloilla ja eri tasoja yhdistävillä portaakoilla, luiskilla ja jalankulkuhisseillä. Jallinojan (2011) mukaan kaksitasorakenteessa ihailtiin teknologiaa. Yhtenä innoittajana kaupunkisuunnittelussa ja arkkitehtuurissa oli tuohon aikaan avaruusaika. Kuussa oli käyty vuonna 1969. Suomalaisessa arkkitehtuurissa avaruusinnostus näkyi esimerkiksi arkkitehti Matti Suurosen suunnittelemissa Futuro- ja Venturo-taloissa (1968, 1971). Archigram-ryhmä-vaikutteiset liikkuvat jalkakäytävät jäivät Itä-Pasilan toteutuksesta pois, vaikka niitä suunniteltiinkin. Varhainen liikkuva jalkakäytävä nähtiin Pariisiin maailmannäyttelyssä vuonna 1900.

Le Corbusier'n aikalaisteoreetikko saksalainen Ludwig Hilberseimer kehitti 1920-luvulla kaupunkivisioita, joissa oli korkeita (15 kerrosta kävelykansien yläpuolella ja lisäksi kerroksia kävelykansien alla) ja pitkiä, kapearunkoisia, tasakattoisia lamellitaloja. Visioissa autoliikenne kulki kuiluissa ja ihmiset kävelykansilla ja -silloilla. Näissä visioissa on selviä yhtäläisyyksiä Itä-Pasilan ratkaisujen kanssa.

Itä-Pasilan yläkannella kulkee lähinnä joitakin huoltoajoneuvoja. Kansiratkaisu on Visannin (2011) mukaan osoittautunut jalankulun kannalta turvalliseksi, mutta tuulisuus on tuottanut ongelmia. Maan tasolla keskeinen merkitys asemakaavassa on kahdella puistokadulla, itä-länsisuuntaisella Asemapäällikönkadulla ja etelä-pohjoissuuntaisella Rahamestarinkadulla.

Itä-Pasilan tonttikohtainen rakentamistehokkuus on korkea, mutta aluetehokkuutta laskevat suuret piha-alueet, aukiot sekä aluetta halkovat leveät kadut. Alueen asemakaava on ruutuverkko (kuva 189.), jonka korttelit ovat varsin suuria. Asemakaavan on ajateltu jatkavan Helsingin uusklassismin ajan asemakaavallisia perinteitä (Herranen 1997:196). Umpikortteleita ei Itä-Pasilassa ole. Itä-Pasilan rakentamisen aikaan elementtitekniikka ja teollinen rakennustuotanto moduuliajatteluineen olivat hallitsevassa asemassa. Tästä huolimatta arkkitehtuuri nousee Jallinojan (2011) mukaan Itä-Pasilassa keskeisempään osaan kuin Länsi-Pasilassa, missä kaupunkikuvallista merkitystä tuo asemakaava. Rakennussuunnittelu oli Itä-Pasilassa teknisesti painottunutta. Korkeimmat asuintalot ovat 13–14-kerroksisia tornitaloja (kuva 190.). Katot ovat tasakattoja.



Kuva 189. Itä-Pasilan rakeisuuskuvasta nähdään, että alueen asemakaava perustuu ruutuverkkoon. Umpikortteleita Itä-Pasilassa ei ole, mutta korttelinmuodostusta kylläkin. (Maanmittauslaitoksen Maastotietokannan rakennukset 09/2014).



Kuva 190. Itä-Pasilan tornitorakentamista. Arkkitehtonisesti alue ei toteutunut esikuviensa veroisena. (Miika Norppa).

Itä-Pasilaan rakennettiin paitsi toimistoja ja asuntoja, myös julkiset ja yksityiset peruspalvelut. Alueen pohjoisosaan sijoittui Helsingin Messukeskus. Vuonna 2018 alueella toimi Helsingin pääkirjasto ja seitsemän päiväkotia. Kaupalliset palvelut sijoittuvat pääasiassa Ratapihantien varteen sekä myöhemmin rakennetulle Pasilan asemalle – alatason halki kulkevalla Asemapäällikönkadulla, Ratapihantiellä ja Rautatieläisenkadulla on pysäköintilaitosten ja virastojen takia muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta kaupallisesti lähes täysin kuollutta. Katuympäristö koostuu pysäköintilaitosten ja toimistorakennusten seinistä ja katujen yli kansitasolla kulkevista silloista, katutiloihin avautuvia liiketiloja ei juuri ole. Itä-Pasilan alkuperäisissä suunnitelmissa alatasolle ei ollut tarkoitus sijoittaa kävelyliikennettä, vaan kävely- ja autoliikenne oli erotettu toisistaan Le Corbusier'n ajatusten mukaisesti. Myöskään ylätasolla ei ole kovinkaan paljon kaupallisia palveluja, joskin jonkin verran Resiinakujalla. Alataso ei siis ole tarkoitettu jalankululle ja palveluille, ylätasolla taas palvelutarjonnan menestyksen kannalta tarpeelliset ulkopuoliset asiakkaat eivät juuri liiku. Ylätasolla ei ole kansirakenteen takia joukkoliikenteen pysäkkejä, merkittävää läpikulkuliikennettä, Pasilan kirjastoa lukuun ottamatta ulkopuolisia houkuttelevia kulttuuripalveluja ja monissa Itä-Pasilan työpaikoissa on henkilöstöruokalot, mikä ei tue kivijalkaravintolatarjonnan syntymistä. Kaupassa puolestaan on mahdollista asioida esimerkiksi Pasilan asemalla. Ylätasolla on myös paljon rakennuksia, joissa ei ole liiketiloja. Alatasolle (Ratamestarinkatu) on Mikko Hormian diplomityössä ehdotettu pienimittakaavaista täydennysrakentamista (Arkkitehti 8/1986:52–53). Itä-Pasilassa rakentamismahdollisuuksia on periaatteessa myös kaupunginosan itälaidassa Mäkelänkadun varrella, etelälaidassa Jämsänkadun-Kumpulankadun varrella sekä väljillä korttelipihoilla.

Kulttuuripalvelujen osalta Itä-Pasilaan sijoitettiin 1980-luvulla Helsingin pääkirjasto, kuten yllä todettiin. Pääkirjaston sijoittaminen Pasilaan perustui ilmeisesti ajatukseen siitä, että Pasilasta muodostuisi Helsingin uusi keskus. Rakennuksen suunnitteli pitkään Alvar Aallon kanssa työskennellyt Kaarlo Leppänen. Leppänen oli suuri italialainen kaupunkisuunnittelun ihailija, ja niin pääkirjaston ympyrän muotoinen keskusaukio pyöreine suihkulähteineen on kuin pieni piazza. Aalto-vaikutteet näkyvät keskusaukion atriumin ja luonnonvaloratkaisun lisäksi Rautatieläisenkadun puoleisen julkisivun aaltoaiheissa.

Itä-Pasilassa on pieniä puistikoita, kuten Arndt Pekurisen puisto, Asukaspuisto, Kirjurinpuistikko, Radanrakentajan puisto, Sähköttäjänpuisto ja Velodrominrinne. Yleisilme onkin Visannin (2011) mukaan varsin vehreä (Mustonen 2010:370). Avoimia tiloja muodostavat torit ja aukiot – Veturitori, Junailijanaukio, Messuaukio ja Toppariaukio – sekä kerrostalojen pihat. Puistot, torit pihat ja jalankulkureitit muodostavat alueelle vihreän verkoston. Alueen itä-, etelä- ja pohjoisreunat rajautuvat verrattain laajoihin puistoalueisiin. Itä-Pasilan maisemasuunnittelusta vastasi maisema-arkkitehti Leena Iisakkila alueen kaavoituksen jälkeen.

Itä-Pasilan pohjoispuolella sijaitsee Käpylän liikuntapuisto, joka rakennettiin Käpylän raviradan (1926–1977) tilalle. Paikalla oli vielä 1940-luvulla myös peltoja. Käpylän raviradalla järjestettiin aikanaan myös autokilpailuja. Bertel Jung ja Eliel Saarinen ehdottivat vuonna 1915 ravirataa Töölönlahden länsirannalle, mutta rata rakennettiin Käpylään. Messukeskuksen rakentamisen myötä Käpylän raviradan korvasi Espoon Vermon ravirata vuonna 1977. Ravirata näkyy alueella yhä sen linjausta seurailevan puurivistön kautta. Paikannimistössä Käpylän ravirata on läsnä Raviradanmäen kautta. Oulunkylässä oli ravirata ennen Käpylää vuosina 1884–1926 nykyisen Oulunkylän liikuntapuiston paikalla. Vermon ravirata sijoittui lähelle Taliin vuoden 1940 olympialaisia varten rakennettua laukkarataa.

Liikenneyhteyksien osalta Itä-Pasilaan liikennöi kaksi raitiovaunulinjaa, länsipuolella sijaitsee Pasilan juna-asema ja itäpuolella Mäkelänkadulla kulkee useita bussilinjoja sekä raitiovaunulinjoja. Raitiotie Mäkelänkadulta Pasilaan valmistui vuonna 1976 – kyseessä oli ensimmäinen raitiotieverkon rataajennus sitten vuoden 1955.

Itä-Pasilan megastruktuurisessa (megastruktuureista ks. Banham 1976) esisuunnitelmassa vuodelta 1969 vaikutteena ja esikuvana oli mm. Pariisin La Défense, mutta myös monet muut toteutuneet ja toteutumattomat suunnitelmat ulkomailla, mm. Kööpenhaminassa (Höje Tåstrup), Torinossa (Centro Direzional di Torino, Lodovico Quaroni, 1963, ei tot.), Hampurissa (City Nord), Skopjessa (Kenzo Tangen suunnitelma, 1965, ei tot.), Frankfurtissa (Candilis-Josic-Woods arkkitehtitoimiston ehdotus Frankfurtin keskustaan, 1963) ja Berliinissä (Candilis-Josic-Woods arkkitehtitoimiston ehdotus, 1963) vaikuttivat suunnitteluun (Kantakaupungin yleiskaavallinen...1969; Sundman 1998; Jallinoja 1998:49). Suunnitteluvaiheessa Torsten Nygård ja Heikki Salmivaara kävivät vierailuilla Hampurissa (Hamburger Strasse, City Nord), Pariisissa (La Défense), Lontoossa (Thamesmead, Barbican, St. Catherine Docks), Glasgow:ssa (ilmeisesti v. 1964–1971 rakennettu ja nykyisin osin purettu Red Road Flats -alue) ja Cumbernaldissa (Helsingin kaupungin matkaselostus...1970; Mustonen 2010:367). Mukana matkalla oli myös Merihaan kaavoituksesta vastannut Olavi Terho. Lienee selvää, että myös Merihaan suunnittelu vaikutti Itä-Pasilassa, vaikka Jallinoja (2011) ei tätä suoraan myönnäkään. Merihaka toki on Itä-Pasilaa selvästi pienempi alue.

Itä-Pasila ei toteutunut Jallinojan 1960-luvun megastruktuuristen alkuperäissuunnitelmien mukaisesti, vaan rakentaminen on strukturalismia, arkkitehtuuriltaan varsin standardinomaista betonielementtituotantoa (Salokorpi 1983:321–322). Tämän Jallinoja näkee myös Itä-Pasilan suurimpana epäonnistumisena: alueen suunnittelussa ollut idealistisuus, futuristisuus, teollisuus ja heroisuus eivät hänen mukaansa muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta näy alueella toivotulla tavalla. Jallinojan ihailemiin arkkitehteihin kuului ennen kaikkea japanilainen arkkitehti Kenzo Tange, erityisesti hänen suunnittelemansa Yamanashi Broadcasting and Press Centre (1966) Kōfussa (Jallinoja 2011). Jallinoja kertoo myös käyneensä paikan päällä katsomassa kyseistä rakennusta, mutta vasta jälkikäteen. Helsingistä on ylipäänsä hyvin vähän löydettävissä erityisen kunnianhimoista tai historian kanssa keskustelemaa betonipintaista arkkitehtuuria – miltään vuosikymmeneltä. Tällaisesta historiallista arkkitehtuuria muistavasta arkkitehtuurista kiinnostava esimerkki on Hausmannin ajan Pariisin koristeellista arkkitehtuuria samanaikaisesti toistava ja ikkuna-aukotuksella uudistava sijaitseva betonipintainen Fouquet's Barrière hotel (ark. Edouard Francois, 1997) Pariisissa.

Sen sijaan kun katsoo Itä-Pasilaa suunniteltaessa laadittuja havainnekuvia, niin ne ovat kuin yksi yhteen maastosta – Lepistön (2011) mukaan voisi sanoa, että rakennusarkkitehdin unelma on toteutunut juuri sellaisena, kuin se on piirretty.

Itä-Pasilan suurimpana onnistumisena Jallinoja pitää alueen toteutumista kokonaisuutena valmiiksi – muualla Suomessa, kuten Lappeenrannassa ja Raisiossa kaksitasosuunnitelmat ovat jääneet kesken-eräisiksi.

Itä-Pasilassa myöhemmin tapahtuneista muutoksista Jallinojaa harmittaa betonisen kierrerrampin purkaminen Messukeskuksen edestä. Vuonna 2015 myös Itä-Pasilan eteläosasta purettiin pyöräilyn ja kävelyn käytössä ollut silta, nk. Sähköttäjänsilta, joka korvattiin uudella. Tulevaisuuden kehittämistarpeista kysyttäessä Jallinoja toivoo, että Itä-Pasilan ylätasanteelle syntyisi ravintola- tai muuta toimintaa, mutta ei näe tätä kovin todennäköisenä. Vuonna 2011 toteutettiin Helsingin vuoden 2012 World Design Capital -vuotta 'Itä-Pasila iskuun' -niminen kaupunginosan viihtyisyyden parantamiseen tähtäävä ideahanke – kiinnostusta alueen kehittämiseen siis on ollut ilmassa. Alueen naapurikaupunginosien, Pasilan konepajan ja Keski-Pasilan rakentuminen tarjoavat myös mahdollisuuksia kaupunginosan kehitykselle.

Itä-Pasilan suunnitteluun kohdistuneesta kritiikistä voidaan nostaa esimerkiksi Riitta Nikulan kirjoitus Arkkitehti-lehdessä (Arkkitehti 8/1986:22). Hän pitää liikennejärjestelmää sekavana: ”ajoneuvo-liikenteestä, raitiovaunuistakin kävelytasaille pyrkivä on pulassa, jos ei ennalta tunne reittiä.” Nikula

kritisoi myös näkymiä parkkitalojen onkaloihin ja elementtiseiniin. Itä-Pasilan ainoana omaleimaisena rakennuksena hän pitää Pasilan virastotaloa (ark. Castrén-Jauhiainen-Nuuttila, 1981, kuva 191.). Lisäksi ”Helsingin kaupunginkirjasto yrittää ainoana tosissaan erottua Itä-Pasilan ankeudessa, mutta: ”Vapautus löytyy vasta talon sisältä.” Rauhanaseman (kuva 192.) hän kuvailee olevan ”kodikas vanha tasku ikävän uuden univormun rinnoilla.” Asuinalueen osalta hän kehuu hyvin kasvanutta puustoa ja rauhallisia raitteja. Katumiljöistä Resinakuja saa kehuja. Sundman (Arkkitehti 2/2009:77) on puolestaan kirjoittanut, että ”kompaktikaupungista ei tullut kontaktikaupunkia.”



Kuvat 191. ja 192. Pasilan virastotalo. Pasilan vanha asemarakennus, nk. Rauhanasema, taustalla Pasilan virastotalo. (Miika Norppa).

Betonijulkisivuista poikkeavia rakennuksia Itä-Pasilassa ovat keraamisella tiilellä päällystetyt ruskea Opastinsilta 8 (1975) ja vihreä Asemamiehenkatu 2 (1977). Keraamista tiiltä on käytetty myös Rata-pihantien varren uudemmissa toimistorakennuksissa. Betonipintaisista rakennuksista muista poikkeavaa luonnetta on tummanpuhuvalla Ratamestarinkatu 12:lla (1976). Betonipintoja pyrittiin elävöittämään myös koveruksilla. Myöhemmin joidenkin kerrostalojen betonipintoja on maalattu valkoisiksi – Suomessa ei ole yleistynyt esimerkiksi Berliinille ja Albanian Tiranalle tyypillinen betonirakennusten julkisivujen kirjava maalaaminen. Sen sijaan sekä Merihakaan ja Itä-Pasilaan on 2010-luvulla toteutettu graffiti-maalauksia.

Taloudellinen tilanne oli Jallinojan (2011) mukaan Itä-Pasilan rakentamisaikana tiukempi kuin Länsi-Pasilan rakentamisaikana. Taloudelliset reunaehdot vaikuttivat suunnitteluun. Lisäksi ajankohtaan liittyi mittavia asuntotuotantotavoitteita, joilla myös oli vaikutuksia rakentamisen laatuun. Samoin luottamus rakennustekniikkaan oli kova. Itä-Pasilassa oli Jallinojan (2011) mukaan hyvin vaikeaa saada parannuksia rakennusten julkisivuihin.

5.2.2 Yhteenveto kansainvälisistä esikuvista Helsingin kaupunkisuunnittelussa ja arkkitehtuurissa 1960- ja 1970-luvuilla

Pohjois-amerikkalaisen kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin vaikutus oli Helsingissä huomattava 1960- ja 1970-luvuilla. Tämä näkyi kaupunkirakenteessa (esikaupunkialueiden laajentuminen), arkkitehtuurissa (modernismi), liikennesuunnittelussa (autoväylät), kaupallisen tarjonnan muodoissa (automarkettien ja kauppakeskusten tuleminen). Eurooppalaiset vaikutteet olivat aikakaudella paljolti abstrakteja viittauksia historiaan tai vaikutteita muita ajankohtaisista eurooppalaisista suunnitelmista. Eurooppalainen vaikutus voimistui jälleen 1970-luvulla. Arkkitehteista aikakaudella esillä olivat ennen kaikkea Le Corbusier ja Mies van der Rohe. Seuraavassa taulukossa (taulukko 25.) on yhteenveto Helsingin kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin kansainvälisistä esikuvista 1960- ja 1970-luvuilla.

1960–1969	
Mannerheimin ratsastajapatsas, 1960	Ratsastajapatsaiden esikuvat ulottuvat antiikin Kreikkaan ja Roomaan.
Pihlajamäki, 1960-luvun alku	Le Corbusier ja tornit puistomaisessa ympäristössä, Le Corbusier'n Algerian suunnitelma, abstraktilla tasolla keskiaikainen italialainen kaupunki: muurit ja tornitalot
Myllypuro, 1960-luku	Asemakaava mukaelma roomalaisesta kaavasta pohjois-etelä- ja itä-länsi-akseleiseen, akselin keskiosaan sijoittuvine temppeleineen (kirkko) ja kuvitteellisen kaupunginmuurin muotoa seurailevine teineen.
Enso-Gutzeitin pääkonttori, 1961	Venetsia, kansainvälinen modernismi.
Viikin kampus, 1960-luku	Kampusajattelu ja Yhdysvallat. Otaniemen kampuksen rakentuminen tosin alkoi jo vuonna 1946.
Merimiehenkatu 32, 1963	Le Corbusier'n suunnitelma, Pariisin ulkopuolella sijaitseva Villa-Stein-de-Monzie.
Jäähalli, 1966	Johanneshovin Jäästadioni Tukholmassa. Eero Saarisen suunnittelemat Kresge Auditorium ja New Yorkin John F. Kennedyn kansainvälisen lentoaseman TWA-terminaali. Warnemündessä, Rostockissa sijaitseva Teepott-rakennus (ark. Ulrich Müther).
City-käytävä, 1966	Toronto, Montreal.
Kaupunginteatteri, 1967	Frank Lloyd Wrightin arkkitehtuuri.
City-Center, 1967	Yhdysvallat, Le Corbusier'n Chandigarh-projekti, Toronton kaupungintalo ja rampit. Nimi ja Pohjois-Amerikka.
Autoväylät, eritasoliittymät, maasillat	Yhdysvallat.
Kauppakeskukset, 1968-	Yhdysvallat.
Ympyrätalo, 1968	Kansainvälinen modernismi, esim, Warenhaus Shocken Stuttgartissa, muoto ja Colosseum.
Kirjatalo, 1969	Rakennuksen keskuksena italialainen piazza.
Kaupungintalon remontti, 1960-luvun loppu	Le Corbusier'n vaikutus.
Temppeliaukion kirkko, 1969	Rooman Pantheon, Istanbulin Hagia Sofia.
1970–1979	
Automarketit, ensimmäinen Leppävaaraan 1971	Yhdysvallat.
Kuluttajavirasto, 1974	Tukholman Garnisonenin 300-metrinen virastotalo?
Finlandia-talo, 1975	Hatšepsutin hautatempellic Egyptin kuninkaiden laaksossa, marmorimateriaali ja Italia.
Merihaka, kaava 1971, rak. 1972-	Tornitalon arkkitehtuuri ja Le Corbusier, Mies van der Rohen Seagram Building New Yorkissa sekä Lake Shore Drive Chicagossa. Kaksitasoratkaisu ja Colin Buchanan, tornit ja New York.
Itä-Pasila, 1970-luku	Ideatasolla Pasilan esikuva Pariisin La Défense. Megastruktuuriajattelu, kompaktikaupunkiajattelu ja Georges Candilis (vaikutteet basaarien ja soukien tilarakenteesta). Le Corbusier ja autoliikenteen ja jalankulun erottelu toisistaan, tornitalot puistomaisessa ympäristössä. Archigram-ryhmä ja liikkuvat jalkakäytävät. Kansirakenne ja saksalainen Ludwig Hilberseimer. Kaksitasoratkaisut ja Colin Buchanan. Monet toteutuneet ja toteutumattomat suunnitelmat ulkomailla, mm. Kööpenhaminassa (Höje Tåstrup), Torinossa

	(Centro Direzional di Torino, ark. Lodovico Quaroni, 1963, ei tot.), Hampurissa (City Nord), Skopjessa (ark. Kenzo Tangen suunnitelma, 1965, ei tot.), Frankfurtissa (Candilis-Josic-Woods arkkitehtitoimiston ehdotus Frankfurtin keskustaan, 1963) ja Berliinissä (Candilis-Josic-Woods arkkitehtitoimiston ehdotus, 1963). Suunnitteluvaiheessa vierailulla Hampurissa (Hamburger Strasse, City Nord), Pariisissa (La Défense), Lontoossa (Thamesmead, Barbican, St. Catherine Docks), Glasgow:ssa ja Cumbernauldissa. Kenzo Tangen arkkitehtuuri. Pasilan kirjasto sisäpiazza ja Italia.
Korttelien sisäpihojen uudet asemakaavat, 1970-luku	Ruotsi.
Katajanokan kärki, suun. kilpailu 1971–1972, kaava hyväksyttiin 1976	Merisotilaantori ja italialainen piazza, torin arkadit ja Bologna tai Ascoli Piceno, kerrostalojen kattoterassit ja Rooma, raunioaihe ja Akropolis. Arkkitehtuurin osalta 1920-luvun Rotterdam (Tuschendijken), Amsterdam (Amsterdam-Zuid, kaav. H. P. Berlage), Berliini (Am Schillerpark, kaav. J. J. P. Oud & Michel Brinkman), Hampuri (Jarrestadt) ja 1960- ja 70-lukujen Lontoo. Saksalaisista arkkitehdeista Bruno Taut, Erwin Gutkind ja Hugo Häring (lamellitalot Siemensstadtissa), ja hollantilaisista Amsterdam Schoolia edustaneet Michel de Klerk ja J. C. van Epen olivat esikuvallisia, joskin Amsterdamin Schoolille tyypillistä muutokieltä Katajanokan kärjen alueelta on vaikea löytää. Sen sijaan etenkin Bruno Tautin suunnittelema Red Front building Berliinin Britzissä ja rakennukset Berliinin Schillerparkissa muistuttavat Katajanokan kärjen rakennuksia. Useat em. mainituista esikuvallisista arkkitehdeista olivat kiinnostuneita Camillo Sitten ajatuksista. Lontoossa Pakkala vieraili Matti Visannin kanssa vuonna 1977 Lillington Gardenissa (John Darbourne & Geoffrey Darke, 1968–72) sekä useilla muilla Lontoon kunnallisilla asuntoalueilla, myös New Towneissa. Suurpihakortteli-ajattelu ja Björn Linnin väitöskirja 'Storgårdskvarteret' (1974) sekä luxemburgilaisen Rob Krierin 'Stadtraum' -kirja (1975, engl. 1979). Linnin kirjassa esimerkkejä 1920- ja 30-luvuilla rakennetuista yhteispihakortteleista mm. Hollannissa, Saksassa, Itävallassa ja Pohjoismaissa. Useat näistä olivat myös punatiilialueita, sillä punatiilirakentaminen oli hyvin suosittua 1920-luvulla, etenkin Hollannissa.
Sähkötalo, 1973	Rakennuksen keskuksena italialainen piazza.

Taulukko 25. Helsinkiläisten rakennusten, julkisten taideteosten, kaava- ja kaupunkiudistushankkeiden ym. kansainvälisiä edeltäjiä ja esikuvia 1960- ja 1970-luvuilla. Taulukon tietojen lähdeviitteet on luettavuuden vuoksi sijoitettu sitä edeltäviin tekstiosioihin.

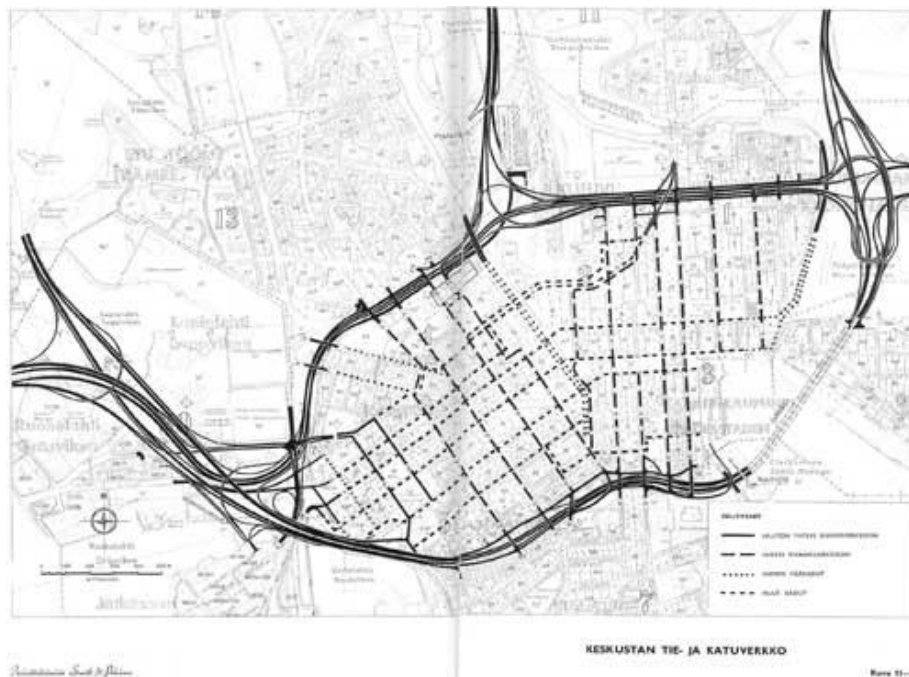
5.2.3 Liikennejärjestelmän ja muun infrastruktuurin kehittämisestä

Lähiöiden rakentaminen kauemmas Helsingin keskustasta mahdollistui autoistumisen myötä. 1950- ja 1960-lukujen vaihteessa Helsingissä oli 90 000 autoa ja vajaa kymmenen vuotta myöhemmin kaksinkertaisesti. Autojen maahantuonnin rajoitukset purettiin vuosina 1958–62. Rakentamisen pysäköintipaikkannormi otettiin käyttöön vuonna 1960. Teiden rakennusmäärärahoja lisättiin 1960-luvulla. Kantakaupungin ja lähiöiden välisiä yhteyksiä, kaupunkiseudun eri osien välisiä yhteyksiä ja kaupunkiseudun saavutettavuutta henkilöautolla haluttiin parantaa moottoritie- ja väylärakentamisella. Samalla mahdollistui asuminen yhä kauempana työpaikkakeskuksista.

Kehäteiden rakentaminen oli alkanut 1950-luvulla. Kehä III valmistui nykymittaansa vuonna 1968 ja Kehä I vuonna 1980. Helsingin ja Lohjanharjun välinen tie valmistui 1960-luvun alussa. Hakaniemen uusi silta avattiin vuonna 1961, Lapinlahden silta vuonna 1965 ja Lauttasaaren uusi silta vuonna 1969 – vanha purettiin vuonna 1968. Lapinlahden silta (2+2-kaistainen) oli valmistuessaan Suomen suurin silta. Ruoholahden maasilta valmistui vuonna 1962 ja Hämeentien maasilta vuonna 1964 Sompasaa-ren satamaradan rakentamisen myötä. Lönnrotinkadun päässä ollut maasilta purettiin vuonna 1997. Tarvontie (2+2-kaistainen) valmistui vuonna 1962, mutta sitä jatkettiin vuosina 1967–71 kolmessa osassa Lohjanharjulle. Itäväylä valmistui vuonna 1962. Sörnäisten rantatie levennettiin 2+2-kaistaisesta 3+3-kaistaiseksi vuonna 1966 (Vesikansa & Vesikansa 1978:45). Jorvaksentie (2+2-kaistainen) eli Länsiväylä Helsingistä Espoonlahteen valmistui vaiheittain vuosina 1965–69. Tuusulantie (nyk.

Tuusulanväylä) valmistui moottoritieksi vuonna 1967 (Vesikansa & Vesikansa 1978). Lahdenväylän ensimmäiset osuudet Vanhankaupungin ja Viikin välillä valmistuivat vuonna 1969. Tietä jatkettiin Järvenpäähän vuonna 1973. Lahdenväylältä erkaneva Porvoonväylä valmistui vuonna 1972 Massbyhyn ja vuonna 1979 Porvooseen asti. Hämeenlinnanväylää levennettiin vuosina 1975 ja 1977. Vihdintietä uudistettiin 1970-luvulla. Teiden kunto parani huomattavasti 1960-luvun alusta eteenpäin – soratiet harvenivat ja tilalle tuli asfalttia.

Helsingin keskusta autoistui voimakkaasti 1960-luvulla. Autokaupungin rakentuminen ja aikansa voimakas tulevaisuudenusko näkyi Viljo Revellin ja Heikki Castrénin suunnitteleman City-Center -korttelin, nk. Makkaratalon autorampeissa Keskuskadulla. Smith & Polvisen suunnitelma (1968, kuva 193.) ehdotti Helsingin keskustaan suuria moottoritiemäisiä autoväyliä. Autojen määrä oli noussut pääkaupunkiseudulla erittäin nopeasti sen jälkeen kun ne oli vapautettu tuontisäännöstelystä vuonna 1962 (Tolmunen 2016:283). Smith & Polvisen suunnitelma olisi toteutuessaan tuhonnut suuren määrän vanhaa rakennuskantaa mm. Kruununhaasta Liisankadun etelävarresta ja Punavuoresta Punavuorenkadun ja Merimiehenkadun varrelta sekä muuttanut voimakkaasti Helsingin merenranta- maisemia – jopa kolmikerroksisia eritasoristeyksiä olisi tullut mm. Tervasaaren päälle, Ruoholahteen sekä Töölönlahdelle. Rautatiekaduilla ja Kruununhaassa moottoritie olisi kulkenut kuilussa. Hieta- niemen rannan edustalle olisi tullut moottoritiesilta Pikku Huopalahteen, tunneleita olisi sijoitettu Eteläsataman alle ja välille Kruununhaka-Laajasalo. Smith & Polvisen suunnitelman perua on moottoritien pätkä esikaupunkialueella Laajasalossa vuodelta 1971 (kuva 194.) ja myös Kehä II noudattelee Smith & Polvisen suunnitelman linjausta. Vaikka Smith & Polvisen suunnitelma ei sellaisenaan toteutunutkaan, rakennettiin Helsinkiin ja pääkaupunkiseudulle vuosikymmenten saatossa leveiden autoväylien verkosto (sisäänajoväylät ja kehätiet), jossa on hyvin paljon Smith & Polvisen suunnitelman henkeä. Amerikkalaisuus näkyy pääkaupunkiseudulla myös joissakin Parkway-henkisissä autoväyläratkaisussa, joissa autoväyliä on eri aikoina sijoitettu maisemallisesti erityisen näyttäville paikoille. Näin on esimerkiksi osissa Länsiväylää, Turunväylää ja Itäväylää. Vaikka väylien sijainneissa onkin osin kyse Helsingin maantieteen sanelemista välttämättömyyksistä, on autoilusta myös haluttu tehdä esteettisesti nautinnollista.



Kuva 193. Smith & Polvisen suunnitelmassa Helsingin kantakaupunkiin ehdotettuja autoväyliä ja liittymiä. (Smith & Polvinen 1968).



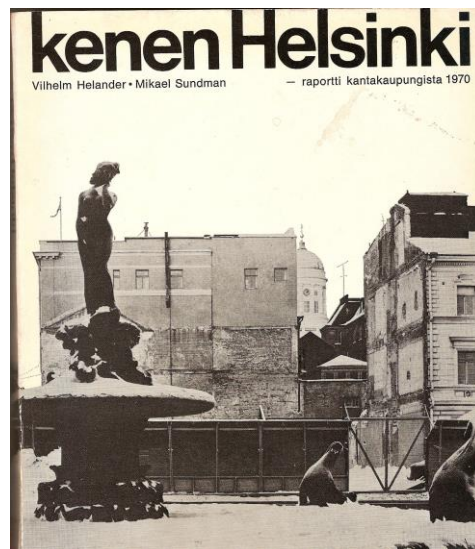
Kuva 194. Smith & Polvisen suunnitelman toteutunut osuus esikaupunkialueella, Laajasalossa. (Miika Norppa).

Smith & Polvisen suunnitelma herätti heti kiivasta vastustusta ja edesauttoi vuoden 1969 metropäättöksen synnyssä (Schulman 2000:53). Tosin jo ennen Smith & Polvisen suunnitelmaa oli esiintynyt liikennekritiikkiä (Tolmunen 2016:165). Metro selvityksen laati Pentti Aholan toimisto vuonna 1969. Metroa oli suunniteltu Metrotoimikunnassa vuosina 1959–1963 ja Smith & Polvisen suunnitelmassa (1968) esiintynyt metrosuunnitelma oli Reino Castrénin johtaman Metrotoimikunnan työn perua. Metrotoimikunta esitti vuonna laajaa metroverkkoa, jossa olisi vuonna 2000 erillisiä haaroja Hakunilaan, Vuosaareen, Santahaminaan, Malmille, Helsingin pitäjän kirkonkylälle, Vantaalle, Leppävaaraan ja Mankkaalle. Lisäksi oli joitakin poikittaisia yhteyksiä ja myös Helsingin niemen eteläosa oli kytketty metron piiriin. Smith & Polvisen laatimassa metrosuunnitelmassa oli toteutuneesta metrosta poiketen yhteyksiä mm. Maunulaan, Koskelaan, Kumpulaan, Vallilaan, Kallioon, Töölöön, Meilahteen, Munkkiniemeen, Munkkivuoreen, Haagaan, Kannelmäkeen ja Kaivokselaan sekä poikittainen yhteys Haagan ja Sörnäisten välillä Pasilan ja Vallilan kautta. Idässä metro jatkuu Länsimäkeen saakka. Vuonna 1969 kaupunkisuunnitteluviraston metrotoimisto kävi tutustumassa metrojärjestelmiin Tukholmassa, Oslossa, Rotterdamissa ja Lontoossa (Matkakertomus...1969). Yksi keskeisistä hahmoista metropäättöksen takana oli Helsingin tuolloin kaupunginjohtaja Teuvo Aura.

Vastineena lisääntyvälle autoilulle perustettiin vuonna 1968 myös joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn asemaa edistävä, henkilöautoiluun kriittisesti suhtautuva yhdistys Enemmistö ry, joka julkaisi vuonna 1969 pamfletin 'Alas auton pakkovalta'. 1960-luvun loppuun liittyi eri puolella Eurooppaa poliittista liikehdintää, jonka nostattamat aallot tuntuivat myös Suomessa – tosin heikentyneinä. Lisäksi 1970-luvun öljykriisit (1973, 1979) toimivat kannustimina joukkoliikenteen kehittämiseksi. Energiakriisien seurauksena myös rakennusten ikkunoiden kokoa pienennettiin energian säästämiseksi.

Vilhelm Helander ja Mikael Sundman kritisoivat Eino Leinon palkinnon vuonna 1971 saaneessa kirjassaan 'Kenen Helsinki' (1970, kuva 195.) mm. kiinteistökehittämisen vaikutuksia Helsingin rakennettuun ympäristöön sekä autoilun lisääntymisen vaikutuksia Helsingin keskustan jalankulku-ympäristöön: vanhat rakennukset, jalkakäytävät, torit ja viheralueet saivat väistyä. Rakennuksia purettiin ja kantakaupungin asuinkerrostaloja muutettiin luvatta konttoreiksi (nk. piilokonttoristuminen). Jälkikäteen tarkasteltuna piilokonttoristuminen kuitenkin toisaalta säästi vanhoja rakennuksia purkamiselta uusien liikerakennusten alta. Helanderin ja Sundmanin kirjan innoittajana oli todennäköisesti

toiminut Jane Jacobsin kirja 'The death and life of great American cities' (1961). Suomessa tunnettiin myös Christopher Alexanderin aikansa kaupunkisuunnittelua kritisoinut kirjoitus 'A city is not a tree' (1966). Alexander arvosteli suunnittelukäytäntöä, jossa alueet ja toiminnot eristettiin toisistaan, yksipuolisen kaupungin tuottamisesta.



Kuva 195. 'Kenen Helsinki' -pamfletti oli yksi niistä kriittisistä äänistä, joiden vaikutuksesta Helsingin keskustan kehittämismalli muuttui. (Helander & Sundman 1970).

Keskustan jalankulkuyhteyksiä pyrittiin 1960-luvulla kehittämään City-käytävän (1966) ja Asematunnelin (1967) rakentamisella. Suunnitelmien taustalla vaikuttivat todennäköisesti Toronton kaupungintalon (valm. 1965) ja viereisen City-Centerin suunnitelleen Viljo Revellin kokemukset Torontosta. Toronton kaupungintalossa oli City-Centerin tavoin ”veistoksellisia” rampeja. Myös korttelin nimi viittaa Pohjois-Amerikkaan. Toronton lisäksi myös Montrealissa on laaja maanalainen kävelytunneliverkosto. Asematunnelin ajatuksena oli, että ihmiset kulkisivat Kaivokadun toiselle puolelle maan alla – ”ihmiset laitettiin kadun alle ja autot kadun päälle” (Forssén 2011). Keskuskatu City-Centereineen oli Forssénin (2011) mukaan 1960-luvun autokaupungin manifesti: koko katu oli autokatu ja autot ajoivat rampeja pitkin ylös pysäköintihalliin. Autoutopia ei kuitenkaan edennyt suunniteltuun laajuuteensa, keskustaan ei rakennettu sinne suunniteltuja viadukteja. 2000-luvulla Keskuskadun rampit purettiin, City-Centerin pysäköintilaitos muutettiin liiketiloiksi ja Keskuskatu kävelykaduksi. City-Centereihin autojen paikalle tuli mm. ravintoloiden terasseja. Tämä kehitys voidaan Forssénin (2011) mukaan nähdä myös symbolisessa valossa. Nykyisin Kaivokadun ylitse kulkee useita suojateitä. Kaivokadulla Rautatieaseman edessä oli tosin vuonna 2018 yhä avopysäköintialue.

Keskustan jalankulkualueiden kehittämisessä ensimmäinen merkkipaalu oli Aleksanterinkadun kävelykatukokeilu, joka avattiin Helsinki-päivänä 12.6.1970 – eurooppalaisten esimerkkien innoittamana. Arkkitehti Jorma Mänty oli ehdottanut Aleksanterinkadun muuttamista kävelykaduksi vuonna 1967 ja aiheen tiimoilta järjestettiin mielenosoituksia. Vastustusta ajatus kävelykadusta herätti Stockmannilla ja Kauppakamarissa (Nordberg 1968:66–78). Poutasen (2011) mukaan Aleksanterinkadun kävelykatukokeilu oli tiukka, ideologinenkin keskustelun aihe ja meni kauan ennen kuin yhteisymmärrystä liike-elämän ja kaupungin välillä alkoi syntyä. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto teki Helsingin kantakaupungin jalankulikutkimuksen vuosina 1970–1971. Kävelykatuihin tutustuttiin virkamiesmatkoilla – mm. Englannissa vuonna 1972. Helsingin ensimmäinen pysyvä kävelykatu, Olavinkatu, toteutui vuonna 1974, mutta se oli syrjässä liikekeskustasta. Suomen ensimmäinen käve-

lykatu oli avattu Tammissaarella vuonna 1966. Ruotsissa ensimmäinen todellinen kävelykatu (Kullagatan) avattiin Helsingborgissa vuonna 1961 – tätä edelsi Tukholman Hökarängen (1952). Pysäköintimaksu porrastettiin Helsingissä alueittain vuonna 1970 ja pysäköinninvalvonta alkoi vuonna 1971 (Lehmuskoski 2013).

Lähiöiden ja keskustan välille rakennettiin 1970-luvulla uusia joukkoliikenneyhteyksiä. Kirkkonummen ja Riihimäen radat sähköistettiin (1969 ja 1970–72) ja Martinlaakson rata rakennettiin (valmis 1975) paikallisliikenteen kehittämiseksi. Höyryveturit olivat olleet käytössä 1950-luvulle – sitten yleistyivät diesel-veturit ja nk. lättähatut (Dm6- ja Dm7-kiskobussit) ja sen jälkeen sähköveturit (Sm1-junien koeajot vuonna 1968, käyttöön vuonna 1969) (Turpeinen 1995:93). Helsingissä Ilmalan asema avautui vuonna 1967. Suomeen tilattiin vuonna 1970 Neuvostoliitosta Sr-1-sähkövetureita ja ensimmäiset saapuivat vuonna 1973. Sm2-junia otettiin käyttöön vuonna 1975. Martinlaakson rata oli Poutasen (2011) mukaan esimerkki nopeasta hankkeesta, jossa hyvin nopeassa aikataulussa edettiin päätöksestä toteutukseen. Paikallisjunien ja metron välisestä työnjaosta oli sovittu vuonna 1969. Martinlaakson radan asemien varsille rakentui uusi (vrt. päärata) nauhakaupunkimainen rakenne, nk. Haaga-Vantaa. Samoihin aikoihin pääradan varrella oli nk. MaTaPuPu-hanke, joka keskittyi Malmin, Tapanilan, Pukinmäen ja Puistolän asemaseutujen tiivistämiseen. Myös Vantaalla rakennettiin uusia kaupunginosia pääradan varrelle. Nauhakaupunkimallin suosiminen saattoi liittyä kolmen ulkomalaisen (Kööpenhaminasta, Hampurista ja Tukholmasta) asiantuntijan Helsingin kaupungille vuonna 1963 laatimaan raporttiin, jossa ehdotettiin paitsi metron rakentamista, myös rautateiden paikallisliikenteen tehokkaampaa hyödyntämistä (ks. Tolmunen 2016:68–70). Paikallisjunat saivat finger plan -mallin kotikaupungin Kööpenhaminan mukaisesti kirjaintunnuksot vuonna 1972. (Tolmunen 2016:80–81). Kaupunkirata-ajattelu nousi esiin 1970-luvulla, mutta vei aikaa ennen kuin kaupunkiratoja ja -raiteita saatiin toteutetuksi.

Raitiotieliikenteen osalta vuonna 1976 valmistui yhteys Mäkelänkadulta Itä-Pasilaan – se oli ensimmäinen Helsingin raitiotieverkkoon tehty laajennus vuoden 1955 jälkeen. Raitiovaunujen nähtiin 1950-luvun lopulla tukkivan katuja. 1960-luvulla ihailtiin autoliikennettä ja metrojärjestelmiä ja tuolloin pohdittiinkin jopa koko Helsingin raitiotieverkon lakkauttamista, mutta liikennesuunnitteluihanteissa tapahtui muutoksia 1960- ja 1970-lukujen vaihteessa. Vuonna 1969 linjattiin, että raitiovaunuja tarvitaan metron rinnalla (Tolmunen 2016:166). Turussa raitiovaunuliikenne ehdittiin lakkauttaa vuosina 1961–1972. Ateenassa raitiotiejärjestelmä lakkautettiin vuonna 1960, Glasgow:ssa 1962, Los Angelesissa vuonna 1963, Bergenissä 1964, Länsi-Berliinissä ja Tukholmassa vuonna 1967, Kööpenhaminassa 1972, Madridissa 1972 ja Hampurissa 1978. Oslossa päätös raitiotieliikenteen lakkauttamisesta tehtiin jo vuonna 1960, mutta vuonna 1977 päätös peruttiin. (Tolmunen 2016:158,169). Myös Ranskan ja Englannin kaupungeissa lakkautettiin 1960- ja 1970-luvuilla kymmeniä raitiotiejärjestelmiä – raitioteiden paluu näissä maissa alkoi 1980- ja 1990-luvuilla. Helsinkiin hankittiin vuonna 1973 nivelraitiovaunuja, joihin mahtui aiempaa enemmän matkustajia. Nivelraitiovaunut seurasivat nivelbusseja, joista ensimmäinen oli otettu Helsingissä matkustajakapasiteettisyistä käyttöön vuonna 1969 – bussit olivat olleet täyteen ahdettuja ja nivelbusseissa oli aiempaa vähemmän istuimia ja vastaavasti aiempaa enemmän seisomapaikkoja. Nivelraitiovaunut olivat aluksi väreiltään oranssi-harmaita aiemman viher-keltaisen sijaan – vanhaan väriyhdistelmään palattiin vuonna 1986.

Ruskeasuon bussihallit valmistuivat vuonna 1960 (ark. Aarne Ervi ja Osmo Solansuu). Busseille ja raitiovaunuille varattiin 1970-luvulla kantakaupunkiin omia kaistoja joukkoliikenteen sujuvoittamiseksi. Ajatus oli esillä ainakin jo vuonna 1970 ja se omaksuttiin Helsinkiin ilmeisesti Tukholmasta. Vuonna 1971 Helsingissä otettiin käyttöön HKL:n lippu kaikessa kaupungin sisäisessä bussiliikenteessä – yhteistariffi ja vaihto-oikeuksia busseihin oli saatu jo vuonna 1964. Bussien sopimusliikenne alkoi Helsingissä vuonna 1971 – tavoitteena oli yhtenäistää bussiyhtiöiden palvelutasoa, kehittää ai-

kataulusuunnittelua sekä poikittaisliikennettä. Lisäksi uusia pysäkkejä pystytettiin ja matkustusinformaatiota pysäkeillä lisättiin (Tolmunen 2016:314–315). Ensimmäiset bussikaistat avattiin vuonna 1972 – tavoitteena oli nopeuttaa hidastunutta bussiliikennettä, jota henkilöautojen määrän kasvu ja teiden ruuhkautuminen olivat aiheuttaneet. Raitiovaunuille omia kaistoja oli ehdotettu jo vuonna 1966. Vielä 1960-luvulla raitiovaunuliikennettä oli ajateltu korvattavan busseilla. Tietokoneohjatut liikennevalot tulivat käyttöön 1960- ja 70-luvuilla kansainvälisten opintomatkojen seurauksena. Sokeiden jalankulkijoiden kulkua helpotettiin liikennevalojen ääniopastein 1970-luvun alusta. Joukko liikenteen liikennevaloetuksia otettiin käyttöön vuonna 1978.

Lentoliikenteen osalta merkittävää oli suihkukoneliikenteen aloittaminen vuonna 1960. Helsinki-Vantaalle valmistui uusi terminaalit vuonna 1969. Autolautat ilmaantuivat Katajanokan rantaan 1970-luvulla tavarasatamatoiminnan väistyttyä (Tukkimäki 2009:124). Ilmalan varikkoaluetta ryhdyttiin rakentamaan vuonna 1967 soiselle maalle, jolla oli sijainnut aiemmin mm. ampumarata sekä kaato- paikka (1949–63) – asia, joka vaikuttaa Pohjois-Pasilan suunnittelussa vielä 2010-luvullakin. Ilmalan alueelle siirtyi junien huoltoon liittyviä toimintoja VR:n ratapihalta Töölönlahden eteläpuolelta.

Matkustajalaivaliikenteen osalta Finnlinesin Finnjet avasi nopean laivayhteyden Saksaan vuonna 1977. Viking Linen autolautat aloittivat 1970-luvulla yhteydet Helsingistä Tukholmaan, mutta yhtiön autolautat olivat vielä tuolloin varsin pieniä. Merilogistiikassa kooltaan standardoitujen konttien käyttö yleisty 1970-luvulla: vuonna 1967 Helsingin satamaan saapui noin 2500 konttia, mutta vuonna 1979 jo noin 40 000 konttia. Kontit helpottivat lastin kuljettamista (ei autoja), purkamista, säilyttämistä sekä uudelleen lastaamista (Turpeinen 1995:106). Samalla se merkitsi satamissa lastaus- laitteistojen uusimista.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 26.) on lueteltu Helsingin liikennejärjestelmän kehittymisen kan- nalta keskeisiä merkkipaaluja vuosina 1960–1979.

Liikennehanke	Vuosi
Konttien tulo merilogistiikkaan	1960-luku
Teiden rakennusmäärärahojen lisääminen	1960-luku
Helsingin autojen määrän kaksinkertaistuminen, Helsingin keskustan voimakas autoistuminen	n. 1959–1969
Teiden asfaltointi etenee	1960-luku
Ateneuminkuja kävelyalueeksi	1960-luku?
Tietokoneohjatut liikennevalot	1960- ja 1970-luvut
Suihkukoneliikenteen aloittaminen	1960
Rakentaminen pysäköintipaikkannormi	1960
Ruskeasuon bussihallit	1960
Hakaniemen uusi silta	1961
Tarvontie (Munkkiniemi-Gumböle)	1962
Itäväylä	1962
Ruoholahden maasilta	1962
Hämeentien nupukivien tilalle asfaltti	1963
Hämeentien maasilta	1964
Helsingin busseihin yhteistariffi ja vaihto-oikeuksia	1964
Lapinlahden silta	1965
Sörnäisten rantatien leventäminen	1966
City-käytävä ja Asematunneli	1966, 1967
City-Centerin pysäköintilaitos	1967
Ilmalan varikkoalueen rakentaminen alkaa	1967
Tuusulantie moottoritieksi	1967
Ilmalan aseman avautuminen	1967
Smith & Polvisen suunnitelma	1968
Enemmistö ry:n perustaminen	1968

Kehä III valmistuu nykymittaansa	1968
Lauttasaaren uusi silta	1969
Jorvaksentie (Länsiväylä Helsingistä Espoonlahteen)	1969
Metroselvitys ja metropäätös	1969
Linjaus, että raitiovaunuja tarvitaan metrojen rinnalla	1969
Ensimmäiset sähköveturit ja Kirkkonummen radan sähköistäminen	1969
Helsinkiin nivelbusseja	1969
Helsinki-Vantaan lentoasemalle uusi terminaali	1969
Autolautat Katajanokan rantaan	1970-luku
Vihdintien uusiminen	1970-luku
Pysäköintimaksun porrastaminen alueittain	1970
Aleksanterinkadun kävelykatukokeilu	1970
Raitiovaunuille omia kaistoja	1970-luku
Liikennevalojen ääniopasteet	1970-luvun alku
Helsingin kantakaupungin jalankulikutkimus	1970–1971
Tarvontien jatkaminen Lohjanharjulle	1971
HKL:n lippu kaikkeen kaupungin sisäiseen joukkoliikenteeseen	1971
Bussien sopimusliikenne	1971
Pysäköinninvalvonta alkaa	1971
Ensimmäiset bussikaistat	1972
Riihimäen radan sähköistäminen	1972
Porvoonväylä Massbyhyn ja Porvooseen	1972 ja 1979
Helsinkiin nivelraitiovaunuja	1973
Lahdenväylä Järvenpäähän	1973
Helsingin ensimmäinen kävelykatu, Olavinkatu	1974
Hämeenlinnanväylän levennykset	1975 ja 1977
Martinlaakson rata	1975
Raitiotieyhteys Mäkeläkadulta Itä-Pasilaan	1976
Finnjet aloittaa nopean laivayhteyden Saksaan	1977
Joukkoliikenteen liikennevaloetuuksia käyttöön	1978

Taulukko 26. Helsingin kantakaupungin kannalta merkittäviä liikennehankkeita vuosina 1960–1979.

Hanasaaren A-voimalaitos aloitti toimintansa vuosina 1960–67 ja B-voimalaitos vuonna 1974. Salmisaaren B-voimalaitos valmistui 1984. Hanasaaren B-voimalaitos ja Salmisaaren B-voimalaitos ovat molemmat arkkitehti Timo Penttilän suunnittelema. Penttilä sai rakennustaiteen valtionpalkinnon vuonna 1976. Voimalarakennusten suurta mittakaavaa on pyritty pilkkomaan erikorkuisten rakennusmassojen ryhmittelyllä. Tausta-ajatuksena Penttilällä on ilmeisesti ollut San Gimignanoon tornimaisema. Vuosaaren kupeeseen, Granön saareen Sipooseen suunniteltiin 1970-luvulla myös ydinvoimalaa (Herranen 1997:205). Suomen ensimmäinen ydinvoimala valmistui kuitenkin vuonna 1977 Loviisaan.

Ilmalan toinen vesisäiliö valmistui vuonna 1970. Nämä kaikki toivat Helsingin kantakaupungin maisemiin uusia korkeita elementtejä. Kyläsaareissa toimi jätteenpolttolaitos vuosina 1962–1983, mutta laitos suljettiin laitteiden vanhentumisen ja päästöhaittojen ansiosta. Munkkisaaren jätevedenpuhdistamo toimi vuosina 1967–1991 (Juuti et al. 2010).

5.2.4 Virkistysmahdollisuuksien kehitymisestä

Kantakaupungin puistoista 1960-luvulta ovat Maj-Liis Rosenbröijerin suunnittelema, Alppipuistosta lohkaistu, kalliolle perustettu, purolla koristeltu ja nimensä takia kiistelty Leninipuisto (suunnitelma

1960, valmistunut puutarhanäyttelyä varten v. 1962), Meilahden arboretum (1967) ja Harjun Kinaporinpuisto, jota suunniteltiin alun perin korttelialueeksi. Lastenlehdon kolmiopuisto on 1970-luvulta – puistoon sijoitettiin Apollo-aiheinen, paikkaansa heikosti kytkeytyvä veistos vuonna 2005. Matti Helenius sai Kallioon nimikkopuiston vuonna 1963 ja Oskari Tokoi (Tokoinranta) vuonna 1968. Tokoinrannan rantamuuri rakennettiin vuosina 1960–1964. Myös koirapuistot yleistyivät Helsingissä 1970-luvulta alkaen (Heinänen 2009:39). Helsingissä oli 2010-luvulla jo noin 90 koirapuistoa.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 27.) on lueteltu kantakaupungin virkistysmahdollisuuksien kehittämiseen liittyneitä hankkeita vuosina 1960–1979.

Puistohanke	Vuosi
Lenininpuisto	1960–1962
Savonpuisto	1960-luvun jälkipuolisko
Matti Heleniuksen puisto	1963
Työläisäidin puisto	Välillä 1964–1976
Meilahden arboretum	1967
Tokoinranta	1968
Nyk. Allotrianpuisto	1960-luvun loppu
Kinaporinpuisto	1960-luku
Loviisanpuisto	1970-luku
Lastenlehdon puisto	1970-luku
Koirapuistojen yleistyminen alkaa	1970-luku
Hakaniemenpuisto	1970- ja 1980-luvun vaihde
Itä-Pasilan puistoalueet	1970- ja 1980-luku

Taulukko 27. Puistohankkeita Helsingin kantakaupungissa vuosina 1960–1979.

Helsingin urheilurakennusten joukko täydentyi vuosina 1961, 1966 ja 1967 kun Helsingin urheilutalo (ark. Aili ja Niilo Pulkka), Helsingin jäähalli (ark. Jaakko Kontio ja Kauko Räike) ja Töölön urheilutalo (ark. Einari Teräsvirta) avautuivat. Helsingin urheilutalolle oli myös suunniteltu laajennusta, mutta Josafatin puistoliike esti tontin rakentamisen (Arkkitehti 3/1991:32–34). Helsingin jäähalli (kuva 196.) sijoittui alueelle, jossa oli jo vuodesta 1958 sijainnut Jäästadion. Jäähallin edusaukiolle sijoitettiin suuri teräsbetoninen reliefi. Jäähalli keskustelee muodoltaan ja lasinkäytöltään Kisahallin kanssa. Arkkitehtonisesti se on konstruktivistinen: rakenteet (riippurakenteinen katto ja betoniset pilaristot) ovat näkyvillä. Rakennuksen suunnitteluun liittyi tutustumismatka Johanneshovin Jäästadionille (1955), Tukholmaan (Alaja 2012:21). Kaarevan kaapelikatkon suunnittelussa oli apuna saksalainen David Jawerth, joka suunnitteli myös Tukholman Jäästadionin katon. Tampereen jäähallissa (ark. Jaakko Tähtinen, 1965) on Helsingin jäähallin tavoin riippurakenne. Jäähallin rakennuksessa voi nähdä yhtymäkohtia mm. Eero Saarisen Kresge Auditoriumiin (1952) ja New Yorkin John F. Kennedyn kansainvälisen lentoaseman TWA-terminaaliin (1962) sekä Warnemündessa, Rostockissa sijaitsevaan Teepott-rakennukseen (ark. Ulrich Müther) vuodelta 1966. Eero Saarinen suunnitteli myös itse yhden jäähallin (valm. 1958). Helsingin jäähallin toinen suunnittelija Jaakko Kontio oli aiemmin työskennellyt useita vuosia Alvar Aallon toimistossa. Aallon suunnittelemista rakennuksista jäähallissa voi nähdä piirteitä Wienin Vogelweidplatzille suunnitellussa urheilu- ja kongressikeskuksessa (1952–1956), joka ei toteutunut. Helsingin jäähallin betoninen ulkoasu muuttui myöhemmin, kun betonipintoja maalattiin.



Kuva 196. Helsingin jäähalli. (Miika Norppa).

Seuraavassa taulukossa (taulukko 28.) on lueteltu keskeisiä urheiluhankkeita Helsingissä vuosina 1960–1979.

Urheiluhanke	Vuosi
Helsingin urheilutalo	1961
Lehtikuusenkenttä, Taivallahdenkenttä ja Meilahden nyk. liikuntapuiston kenttä	Opaskartassa jo vuonna 1962, 1962 ja ilmakuvassa 1964
Helsingin jäähalli	1966
Töölön urheilutalo	1967
Yleisurheilun Euroopan-mestaruuskilpailut	1971
Jääkiekon maailmanmestaruuskilpailut	1974
Ensimmäinen Helsinki Cup	1976

Taulukko 28. Urheiluhankkeita Helsingin kantakaupungissa vuosina 1960–1979.

5.2.5 Kulttuuri- ja koulutustarjonnan kehittämisestä sekä Helsingin konferenssiroolin synnystä

Timo Penttilän suunnittelema, puistomaiseen ja kallioiseen ympäristöönsä suurten ikkunoiden ja porastetun muodon ansiosta sulautuva Helsingin kaupunginteatteri valmistui Tokoinrantaan vuonna 1967 – sijainnillisesti Lindegrenin & Kråkströmin ehdotukseen (1954) viitaten. Kaupunginteatteria ympäröivän puiston ja myös Kallion virastotaloa ympäröivien istutusten suunnittelusta vastasi Auli Hietakangas-Koch. Sekä Kaupunginteatteri että Kallion virastotalo päällystettiin valkoisella keraamisella laatalla. Kaupunginteatteria (tuolloin Kansanteatteri) oli suunniteltu Kasarmintorille sekä P. E. Blomstedtin toimesta vuonna 1935 Hakaniementorille, mutta kyseinen Walter Gropiuksen 'Totaltheater' (1929)-vaikutteinen hanke ei toteutunut (Arkkitehti 4–5:1993:54–61). Timo Penttilä on kertonut ihailleensa Frank Lloyd Wrightin arkkitehtuuria – yhteistä kaupunginteatterissa ja Wrightin arkkitehtuurissa on ainakin horisontaalinen ote. Myöskään Alvar Aallon vaikutteita ei voi sulkea pois.

Mieleen tulee mm. Aallon suunnittelema kulttuurikeskus (1958–62) Wolfsburgissa, Saksassa. Teatterin alta purettiin neljä vuonna 1865 palstoitettua, 1880-luvulta rakentuneen Linnunlaulun alueen neljästätoista huvilasta – erinäisten muutosten takia huviloita on jäljellä kahdeksan, jotka nekin olivat purku-uhan alla 1960- ja 1970-luvuilla radan leventämishankkeen (vuonna 1967) ja Vapaudenkadun suunnittelun (vuoteen 1976, ajatus tunneloinnista Linnunlaulun kohdalla vielä 1981) takia. Huviloita purettiin mm. Ensi Linjalle suunnitellun jatkeen ja nykyisen Hakaniemen virastotalon, Kaupunginteatterin ja kaupunginteatterin puiston ja junaradan alta. Kaupunginteatterin sijoittaminen puistoon herätti keskustelua. Purettujen huviloiden puutarhoista muistuttaa suuri puu teatterin sisäänkäynnin edustalla. Puistoon sijoitettiin myös teatteritoiminnasta kertova 'Thalia ja Pegasos' -pronssiveistos. Vuonna 2015 Kaupunginteatterin eduspuisto nimettiin presidentti Tarja Halosen puistoksi. Samana vuonna Kaupunginteatterin valmistumisen kanssa perustettiin Ryhmäteatteri. KOM-teatteri on vuodelta 1971 (tilat 1978). Linnanmäen Peacock-teatteri toimi 1960-luvulla aktiivisena keikkapaikkana.

Arkkitehti Aarne Ervin suunnittelema Töölön kirjasto avattiin vuonna 1970. Sen edustalle sijoitettiin kirjasto-aiheinen, 'Lukusali'-niminen veistos vuonna 1972. Töölön kirjasto oli sijainnut 1930-luvun lopulta 1960-luvun lopulle nykyisen Hotelli Hesperian tontilla. Kirjaston portaikko, portaiden kaiteet ja katon valoaukko muodostavat ylöspäin katsottaessa silmän muodon – linssineen ja ripsineen. Ervi on tässä kehitellyt jo Porthanian suunnittelussa käyttämänsä aiheita. Töölön kirjaston musiikkiosastolla on myös korvan muotoiset penkit. Silmäaihetta on hyödynnetty myös Etu-Töölössä sijaitsevassa Tempeliaukion kirkossa (1969).

Helsingin toiminnassa olevista rock-klubeista vanhin, Kalle Torisevan perustama Tavastia-klubi on vuodelta 1970 – jo ennen tätä tiloissa toimi tanssipaikka Hämis. Helsingin Juhlaviikot järjestettiin ensimmäisen kerran vuonna 1968. Kansainvälisen nykytaiteen ARS-näyttelyitä ryhdyttiin järjestämään vuonna 1961 (seuraavat järjestettiin vuosina 1969, 1974, 1983, 1995, 2001, 2006, 2011 ja 2017).

Arkistotoiminnan osalta Olof Hanssonin suunnittelema Valtionarkiston lisärakennus valmistui vuonna 1972 – rakennus on sopeutettu materiaalein ja pilasteriaiheihin Valtionarkiston vanhaan rakennukseen. Kruununhaassa toinen uusrenessanssirakennukselle tehty lisärakennus on Suomen Pankin lisärakennus (ark. Harry W. Schreck, 1960) – se kytkeytyy vanhaan rakennukseen julkisivun kivimateriaalin värivalinnan kautta.

Finlandia-talo toi 1970-luvulla parannusta Helsingin konserttitaloilanteeseen. Aiemmin konsertteja oli järjestetty mm. Helsingin yliopiston juhlasalissa, Ritarihuoneella, vanhalla ylioppilastalolla, Kansallisteatterissa, kaupungintalossa, R-talossa, Messuhallissa ja Kulttuuritalolla.

Finlandia-talo (kuva 197.) rakennettiin paikalla sijainneen Hesperian pesäpallokentän paikalle. Arkkitehtonisesti rakennuksen vaaleat massat keskustelevat Tokoinrannassa sijaitsevan kaupunginteatterin kanssa. Myöhemmin tähän keskusteluun on liittynyt myös sokerinvalkoinen Kansallisopperan talo, joka viittaa itään päin suuntautuvien ikkunoidensa osalta myös Messuhalliin. Kiinnostava detalji Finlandia-talossa on se, kun rakennusta katsoo oikeasta kulmasta, esimerkiksi Töölönlahdelta Sinisen huvilan pihalta, taustalla seisova Kansallismuseon torni näyttää nousevan Finlandia-talon seinästä. Tällä Aalto on ilmeisesti halunnut yhtäältä kunnioittaa Kansallismuseon suunnitellutta arkkitehtia Armas Lindgrenia ja toisaalta leikkiä Kansallismuseon kollaasimaisen arkkitehtuurin kanssa. Alvar Aalto tunsikin Lindgrenin, koska hän oli opiskellessaan työskennellyt Lindgrenin arkkitehtitoimistossa. Musiikkitalon itäpuolelta katsottuna myös Olympiastadionin valkoinen torni nousee Finlandia-talosta. Töölönlahden puolella Finlandia-talossa on korkeat kapeat ikkunat, kuten Eduskuntatalon julkisivussa pylväiden takana. Horisontaalinen ote, kapeat ikkuna-aukot ja terassitaso tuovat mieleen myös Hatšepsutin hautatempelin Egyptin kuninkaiden laaksossa, Deir-el-Bahrissa, lähellä Luxoria – tässä voisi olla viittaus myös Eduskuntatalon Egypti-vaikutteisiin. Hatšepsutin temppelissä on myös

terassi sekä rakenteen ulkopuolelle toteutetut portaikot (tai luiskat). Alvar Aalto oli ollut Egyptissä Niilin risteilyllä vuonna 1954, viettäen aikaa mm. Luxorissa ja Esnassa.



Kuva 197. Finlandia-talo ja Kansallismuseon torni. (Miika Norppa).

Finlandia-talossa käytettiin kuuluisaa Italian Carraran kaupungin marmoria, joka oli suosiossa jo Antiikin Roomassa ja renessanssin ajan Italiassa. Materiaali on tuttu myös Aallon aiemmista töistä ja läheisen Eduskuntatalon interiööreistä. Finlandia-talon salien muodoissa on viitteitä antiikin teattereihin. Konserttisaliosan katto muistuttaa ulkoa käsin muodoltaan simpukkaa. Toisaalta rakennuksen muotokieli kiinnittyy pohjoiseen sijaintiinsa – Töölönlahden puolella rakennuksessa voi nähdä jään ja revontulten muotoja. Aalto oli hyödyntänyt revontuliaisihetta jo Suomen paviljongissa New Yorkin maailmannäyttelyssä vuonna 1939. Viereiseen Karamzinin huvilaan Finlandia-talo kytkettiin pohjoisosan konserttipuolta matalammalla konferenssiapuolella, jonka länsijulkisivun muodot Aalto suunnitteli osin alueella kasvaneiden puiden ehdoilla. Finlandia-talon takana olevat valaisimet muistuttavat siipensä levittänyttä lokkia.

Finlandia-taloa on jälkikäteen arvosteltu huonosta akustiikasta. Lisäksi julkisivun marmorin kanssa on ollut ongelmia, kuten Enso-Gutzeitin pääkonttorinkin kohdalla – materiaali soveltuu huonosti Suomen ilmastolle tyypillisiin voimakkaisiin vuotuisiin lämpötilanvaihteluihin: marmorilaatat ovat taipuneet. Finlandia-talon julkisivuremontissa 1999 uudet kivilaatat olivat kuitenkin rakennustaiteellisista syistä edelleen marmoria. Ongelma kuitenkin uusiutui pian. Samoin Enso-Gutzeitin talo verhoiltiin vuoden 2008 julkisivuremontissa uudelleen marmorilla. Finlandia-talon lähistöllä sijaitsevan Hotelli Hesperian (nyk. Crowne Plaza, ark. Pauli Lehtinen, 1972) julkisivuun sen sijaan ei enää vuoden 2004 remontissa laitettu marmoria, vaan vaaleaa portugalilaista graniittia.

Finlandia-talo ei ollut vain konserttitalo, vaan myös kongressikeskus. Siellä järjestettiin kansainvälinen ETY-konferenssi heti konferenssiapuolen valmistumisvuonna 1975. ETY-konferenssi on liitetty kylmän sodan loppumisen alkamiseen. Puolueettomuuspolitiikkaa noudattaneen Suomen pääkaupunkina Helsinki hyötyi poliittis-maantieteellisestä asemastaan idän ja lännen välissä. Presidentti Urho Kekkosen solmimilla ulkopoliittisilla suhteilla oli keskeinen rooli siinä, että kokous päätettiin järjestää Helsingissä. Helsinki alkoi tämän myötä saada mainetta kansainvälisenä kongressijärjestäjänä, jopa kongressikaupunkina. Tosin Helsingissä oli järjestetty jo vuonna 1969 strategisten aseiden rajoittamista koskeneet neuvottelut (SALT I) ja ETYK I vuonna 1973. Helsingin Messukeskus avautui vuonna 1975 korvaten pääosin Töölön Messuhallin toiminnan ja tarjoten täten entistä paremmat mahdollisuudet kansainvälisten messujen järjestämiselle Helsingissä.

Helsingin museoista Amos Andersonin taidemuseo perustettiin vuonna 1964 Hufvudstadsbladetin entisen päätoimittajan, taiteenharrastajan ja kulttuurintukijan perintölahjoituksesta. Alueelle tuli myös myöhemmin paikannimeksi Amoksenkäytävä. Kluuvin Galleria avattiin vuonna 1968 ja Taidemuseo Meilahti vuonna 1976 Helsingin kaupungin toimesta. Taidemuseo Meilahden ympäristöön sijoitettiin kolme taideteosta, mm. ilmeisesti Eero Saarisen St. Louisiin suunnittelemaan Gateway Archiin (rak. 1963–65) viittaava, yhdysvaltalaisen Bernard Kirschenbaumin työstämä 'Helsinki Arch' -teos (1983).

Historiallisista museoista 1960-luvun lopulta ovat Helsingin kaupungin taidemuseo (1968), Voimalamuseo (1969) ja Suomen valokuvataiteen museo (1969) ja 1970-luvulta Pelastusarmeijan museo (1970), Hotelli- ja ravintolamuseo (1971, uudet tilat 1993), Lauri ja Lasse Reitzin säätiön museo (1971), Tekniikan museo (1972), Sotamuseon Sukellusvene Vesikko (1973), Vallilan siirtolapuutarhamuseo (1976), Virkki-Käsityö museo (per. 1977, 1978) ja Hoitotyön koulutuksen museo (1979). Myös Helsingin yliopiston museo Arppeanumin historia alkaa vuodesta 1978. Yksityisen yhdistyksen ylläpitämä, kuvanveistotaidetta esittelevä Galleria Sculptor on toiminut vuodesta 1979.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 29.) on lueteltu Helsingin kantakaupungin kulttuuritarjonnan kehittämisen kannalta keskeisiä hankkeita vuosina 1960–1979.

Kulttuurihanke	Vuosi
Unga Teaternin perustaminen	1960
Ensimmäinen ARS-näyttely	1961
Teatterimuseon avautuminen	1963, uudet tilat 1993
GWS-museon avautuminen	1963
Amos Andersonin taidemuseon avautuminen	1964
Osuuspankkimuseo avautuminen	1965
Helsingin kaupunginteatterin valmistuminen	1967
Ryhmäteatterin perustaminen	1967
Kluuvin Gallerian avautuminen	1968
Helsingin kaupungin taidemuseon perustaminen	1968
Helsingin Juhlaviikot	1968
Voimalamuseon avautuminen	1969
Suomen valokuvataiteen museon avautuminen	1969, uudet tilat 1993
Töölön kirjaston valmistuminen	1970
Hotelli- ja ravintolamuseon avautuminen	1971, uudet tilat 1993
Pelastusarmeijan museon avautuminen	1970
Tavastia-klubin perustaminen	1970
KOM-teatterin perustaminen	1971, tilat 1978
Finlandia-talo valmistuu	1971
Lauri ja Lasse Reitzin säätiön museon avautuminen	1971
Tekniikan museon avautuminen	1972
Valtionarkiston lisärakennuksen valmistuminen	1972
Sotamuseon Sukellusvene Vesikko avautuu	1973
Taidemuseo Meilahden avautuminen	1976
Vallilan siirtolapuutarhamuseon avautuminen	1976
Virkki-Käsityö museon perustaminen ja avautuminen	1977/1978
Arppeanumin edeltäjä	1978
Galleria Sculptorin avautuminen	1979
Lepakon avautuminen	1979
Hoitotyön koulutuksen museon perustaminen	1979

Taulukko 29. Palvelukaupunki Helsingin kulttuuritarjonnan kehittyminen kantakaupungin osalta vuosina 1960–1979.

Mäkelänrinteen lukion rakennus valmistui vuonna 1960 ja Käpylän yhtenäiskoulun (ark. Keijo ja Marja Petäjä) rakennus vuonna 1962. Aikuislukioiden historia liittyy vahvasti Eiran aikuislukioon,

joka perustettiin Käpylän iltaoppikouluna vuonna 1962. Aikuisten ammatilliseen kouluttamiseen erikoistuneen Amiedun toiminta alkoi jonkin verran myöhemmin, vuonna 1976.

Helsingin yliopiston käytössä olevista rakennuksista 1960–1970-luvuilta ovat Fabianinkatu 32 (ark. Seppo Hytönen, 1960), entinen biokemian laitos Unioninkatu 35 (ark. Einari Teräsvirta, 1963), kolme Siltavuorenpenkereen rakennusta vuosilta 1965–1969 (ark. Ilkka Martas ja Olof Hansson) sekä Yliopistonkatu 4 (ark. Toivo Korhonen, 1977).

5.2.6 Palvelutarjonnan ja elinkeinoelämän kehittämisestä

Pääkaupunkiseudun ensimmäiset amerikkalaismalliset automarketit (OTK:laiset Leppävaaran Maxi, 1971 ja Kannelmäen Eka, 1973) sekä kauppakeskukset (Heikintori 1968, Merituuli 1970) avattiin esikaupunkialueella 1960- ja 1970-luvuilla. Automarketteja pyrittiin ensisijaisesti ohjaamaan aluekeskuksiin, Helsingissä Kannelmäen Eka-Market kuitenkin muodosti poikkeuksen sijoituessaan etäälle raideliikenteen asemasta (Hankonen 1994:265). Suurempien kaupallisten yksiköiden, kuten automarkettien ja kauppakeskusten lisääntymiseen vaikuttivat kaupunkirakenteen hajaantuminen ja muuttuminen monikeskukseksi, autoistuminen sekä kuluttamiseen ja ajankäyttöön liittyvät tehokkuusvaatimukset. Ajan myötä mittakaavaltaan ostoskeskuksia suurempien automarkettien ja palvelutarjonnaltaan ostoskeskuksia monipuolisempien kauppakeskusten, tai aluekeskusten, rakentaminen heikensi lähiöiden paikallisten ostoskeskusten suosiota ja palvelutarjontaa. Vanhojen kivijalkakauppojen ja ostoskeskusten tarjonta kalpeni määrällisesti uusien myymälöiden ja kauppakeskusten rinnalla. Ostoskeskuksiin keskittyi runsaasti olutkapakoita, koska liiketiloille ei enää ollut riittävästi muuta kysyntää. Osa ostoskeskuksista kuitenkin välttyi kehitykseltä, mm. Munkkivuoren ostoskeskus. Eniten baareja oli vuonna 2013 suuressa Kontulan ostoskeskuksessa: 20 kappaletta, mikä merkitsi sitä, että kolmannes liiketiloista oli baarikäytössä. Pohjois-Haagan ostoskeskuksessa baarien osuus liiketilojen vuokralaisista nousi jopa yli 50:n prosentin (Hannula 2013a).

Osana samaa liiketilojen mittakaavallisen kasvun prosessia kantakaupunkiin tuli suuria elintarvikemyymälöitä, joiden seurauksena pienet kivijalkakaupat vähentyivät merkittävästi. Mittakaavallinen kasvu liittyi myös tuotteiden tuotantoon ja jalostukseen sekä logistiikkaan. Samanaikaisesti myös hygieni- ym. määräykset tiukentuivat. Helsingin kantakaupungissa oli aikaisemmin yleisesti esim. erilisiä leipä-, maito-, kala-, ja lihakauppoja – erikoiskaupasta puhumattakaan. Esimerkiksi maitokauppoja Helsingissä oli 719 kappaletta vuonna 1939 (Hietala 2009a:105). Kivijalkaliikkeiden heikentyminen oli ilmiönä kansainvälinen, mutta Helsingissä se oli huomattavasti rajumpi kuin monessa eurooppalaisessa suurkaupungissa (esim. Pariisi). Taustalla vaikuttaa Helsingin kantakaupungin pieni koko, kantakaupungin väestömäärän laskeminen 1950-luvulta 1990-luvulle sekä kaupunkisuunnittelu, jossa 1930-luvulta eteenpäin funktionalismin oppien noudattaen pyrittiin eriyttämään erilaiset toiminnot toisistaan (keskitetyt ostoskeskukset ja kauppakeskukset). Samalla alueellinen rakentamishokkuus aleni uusilla asuinalueilla, mikä merkitsi pienempiä asiakasmääriä. Kivijalkakauppoja ei enää rakennettu läheskään yhtä paljon. Myös julkishallinnon harjoittamalla sääntelyllä on ollut oma vaikutuksensa: Helsingissä ei esimerkiksi ole syntynyt pieniä viini- ja olutkauppoja Alkon monopolin vuoksi.

Helsingin suurista hotelleista 1960-luvulla avasivat Mannerheimintielle, Pohjoisesplanadin päätyaiheeksi sijoittunut Hotelli Marski (1962), Hakaniemen Merihotelli (1965) sekä Mannerheimintien varrelle vierekkäin rakennetut Hotelli Hesperia (ark. Pauli Lehtinen, 1972, nyk. Crowne Plaza) ja Intercontinental (ark. Jouko Ylihannu, 1972, nyk. Scandic Continental). Kaksi jälkimmäistä kytkeytyivät ajallisesti yhteen Helsingin konferenssikaupunkiroolin (mm. Finlandia-talo, Messukeskus) voimistumisen kanssa. Näiden kahden hotellin tonteilla oli tätä ennen ollut puhtaanaapitolaitoksen toimintoja

ja sitä ennen nk. Tykistöpiha kasakkatallirakennuksineen. Alue nousi rakentamiskohteena esille Lindgrenin ja Kråkströmin keskusalueen asemakaavaehdotuksessa vuonna 1954. Silloin tonttia ehdotettiin julkisille rakennuksille ja rakennukset sijoittuvatkin julkisten rakennusten, kuten sairaaloiden, tavoin tontin takalaitaan. Hesperian edustalle toteutettiin järvi-aiheinen veistos. Hotel Finn avautui vuonna 1960, Olympiahotelli (nyk. Cumulus Olympia) vuonna 1961 ja Hotelli Helka vuonna 1969. Keskustan kaupallisen tarjonnan osalta Alekski 13:n myymälä avattiin vuonna 1967. Helsingin ensimmäinen disko avautui vuonna 1966 – tuoden tanssiravintolatarjontaan uutta virtaa. Ravintolatarjonnan kehittymistä tukivat ravintola-alan koulutuksen kehittyminen: Hotelli- ja ravintolakoulu Perho aloitti vuonna 1957 ja hotelli- ja ravintolaopisto (Haaga) vuonna 1969. Kaupungintalokortteleita ryhdyttiin elävöittämään 1970-luvun lopulta lähtien – ja jonkin verran tulosta tulikin (Kervanto Nevanlinna 2012:214). Tuon hankkeen myötä syntyi mm. Café Engel.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 30.) on lueteltu Helsingin kantakaupungin kaupallisen palvelutarjonnan kehittymisen kannalta keskeisiä hankkeita vuosina 1960–1979.

Kaupallinen hanke	Vuosi
Ateneuminkujan kauppakuja	1960-luku
Hotel Finn	1960
Olympiahotelli, nyk. Cumulus Olympia	1961
Hotelli Marski	1962
Merihotelli	1965
City-käytävä	1966
Helsingin ensimmäinen disko	1966
Asematunneli	1967
Alekski 13	1967
Hotelli Helka	1969
Hotelli Hesperia	1972
Hotelli Intercontinental	1972
Messukeskus	1975

Taulukko 30. Helsingin kantakaupungin kaupallisen palvelutarjonnan kehittymisen kannalta keskeisiä hankkeita vuosina 1960–1979. Esikaupungistuminen ja esikaupunkialueen kaupalliset hankkeet rajoittivat 1960- ja 1970-luvuilla Helsingin keskustan kaupallista kehittämistä. Uusia hotelleja avattiin ainakin seitsemän, joista viisi toimi vielä vuonna 2018 – osa tosin uudella nimellä ja uudessa omistuksessa.

Työpaikkamäärältään Suomen 50 suurimman teollisuusyrityksen joukossa oli vuonna 1975 peräti 26 helsinkiläisyritystä: Rauma-Repola Oy, Valmet Oy, Oy Nokia Ab, A. Ahlström, Kemira Oy, Kymin Oy, Oy Strömberg Ab, Oy Wilh. Schauman Ab, SOK:n teollisuuslaitokset, Rautaruukki Oy, Metsäliiton Teollisuus Oy, Imatran Voima Osakeyhtiö, Valtionrautateitten konepajat, OTK:n teollisuuslaitokset, Neste Oy, Ovako Oy, Kone Oy, Oy Karl Fazer Ab, Orion-Yhtymä Oy, Sanoma Oy, Karjankunta Oy, Hackman Oy, Lassila & Tikanoja Oy, Valio Meijereiden Keskusosuusliikkeen teollisuuslaitokset, Oy Suomen Autoteollisuus Ab ja Helsingin kaupungin teollisuuslaitokset. (Hjerppe 1979:180–181).

Elinkeinoelämässä vahva tendenssi 1970-luvulta edespäin oli yritysten ja julkishallinnon yksiköiden ydintoimintaan sisällyttämättömien toimintojen ulkoistaminen. Pääkaupunkiseudun nykyinen nk. yrityspalvelu- eli KIBS-klusteri (Knowledge Intensive Business Services, ks. Norppa & Schulman 2011) alkoikin kehittyä 1970-luvulla.

5.3 Yhteenvedo sotien jälkeisen Helsingin kaupunkirooleista ja niiden vaikutuksesta Helsingin kehittämisessä

Sotien jälkeisen Helsingin uudet kaupunkiroolit olivat olympia- ja urheilukaupunki, palvelukaupunki sekä konferenssikaupunki. Uusista rooleista ensimmäinen toi Helsinkiin laajan urheiluinfrastruktuurin, joka mahdollisti urheilutapahtumien järjestämisen Helsingissä myös myöhempinä vuosina. Palvelukaupunkirooli paransi kaupunkilaisten kaupallista ja kunnallista palvelutarjontaa. Palveluammattien merkitys vahvistui, mikä näkyi Helsingin kantakaupungissa laajana toimistorakentamisena. Konferenssikaupunkirooli paransi Helsingin kokoustila- ja hotellitarjontaa. Näistä uusista rooleista Helsinki on säilyttänyt kaikki nykypäiviin saakka.

Sotakorvausten vuoksi ajanjaksolla jopa vahvistunut Helsingin teollinen rooli säilyi varsin vahvana ajanjakson loppuun saakka, mutta on sittemmin heikentynyt. Helsinkiin kulttuurikaupunkirooli vahvistui mm. kulttuurirakentamisen ansiosta. Kaupungin kehitystä hidasti sodasta toipuminen sekä sotakorvausten tuomat rajoitukset kaupunkikehittämiseen kohdistettaville investoinneille. Logistiikkaroolin näkökulmasta konttilogistiikan tulolla oli suuri merkitys. Tiestön voimakas rakentaminen jatkui bussiliikenteen ja henkilöautoilun lisääntyessä. Paikallisjunaliikenteen kehittäminen voimistui 1970-luvulla. Esikaupunkimaisen kaavoituksen ja rakentamisen lisääntyminen rajoitti kasautumiskehitystä ja todennäköisesti ehkäisi kasautumisetujen täyden potentiaalin hyödyntämistä. Helsinki säilytti asemansa hallinto-, sivistys-, yliopisto-, pankki- ja varuskuntakaupunkina. Agraarisuus alkoi esikaupunkirakentamisen myötä hiipua pois Helsingistä.

6 HELSINGIN JÄLKITEOLLINEN AIKA – HELSINKI ICT-, YRITYS- HALLINTO-, KULTTUURI-, KULUTUS- JA MATKAILUKAUPUNKINA (1980–)

Tässä luvussa käsitelen Helsingin kantakaupungin kehittymistä jälkiteollisena aikana. Ensin käsitellään teollisuuden poismuuttoa kantakaupungista ja Helsingistä, toiseksi tarkastellaan kantakaupungin uusien alueiden käyttötarkoituksia ennen kaavoitusta ja rakentamisen jälkeen, kolmanneksi kantakaupungin kaavoitushankkeita, neljänneksi kantakaupungin kehittämistä ohjanneita projekteja, selviytyksiä ja dokumentteja, viidenneksi kantakaupungin kaavoitus- ja rakentamishankkeita yksi kerrallaan, kuudenneksi liikennejärjestelmän kehittymistä, seitsemänneksi virkistysmahdollisuuksien kehittymistä, kahdeksanneksi kulttuuri- ja koulutustarjonnan kehittymistä, yhdeksänneksi elinkeinoelämän ja palvelutarjonnan kehittymistä ja kymmenenneksi kriittisen keskustelun kohteita Helsingin kehittämisessä 1990- ja 2000-luvuilla.

6.1 Teollisuus muuttaa pois kantakaupungista ja Helsingistä

Teollisuuden sekä varastointi- ja logistiikkatoimintojen siirtyminen pois kantakaupungista merkitsi sitä, että kantakaupungista jäi teollisuuskiinteistöjä ja -alueita vajaakäyttöisiksi tai tyhjilleen. Samankaltainen ja samanaikainen ilmiö on havaittavissa lukemattomista muista eurooppalaisista kaupungeista. Myös kantakaupungin jätevedenpuhdistamot poistui käytöstä 1990-luvulle mennessä ja Viikinmäen jätevedenpuhdistamon valmistuttua vuonna 1994 (Juuti et al. 2010).

Toisaalta osa tilaa kantakaupungissa rakentamiselta maa-alaa vievistä toiminnoista (puistot, hautausmaat) on luonnollisesti ollut pysyvämpiä ja esikaupunkialueelle on niiden osalta perustettu uusia, ei korvaavia alueita.

Kantakaupunki onkin 1970-luvulta laajentunut pääasiassa teollisuus-, varasto- ja satamatoiminnoista tyhjentyneille alueille (taulukko 31.) Teollisuutta siirtyi pois kantakaupungista jo 1900-luvun alussa. Teollinen toiminta esikaupunkialueella ei kuitenkaan ollut mitenkään uutta, vaan Vantaan Silvolassa toimi rautaruukki jo 1700-luvulla ja Espoossa on ollut tiiliteollisuutta jo 1700-luvulla sekä 1800-luvun jälkipuoliskolla Kauklahdessa ja Espoonlahdessa, missä toimi myös höyrysaha. Pääradan (1862) ja rantaradan (1903) rakentamisen myötä teollisuus lisääntyi sekä Vantaan että Espoon alueilla radan läheisyydessä. Teollisuutta sijaitsi varhain mm. Vantaan Tikkurilassa (vuodesta 1862). Myös Pukinmäessä (vuodesta 1908), Tapanilassa (Hietaniemestä muuttanut Sanduddin tapettitehdas v. 1912) ja Malmilla (1920-luvulta) oli teollisuutta varhaisessa vaiheessa. Pitäjänmäen teollisuusalue alkoi rakentua 1930-luvulla. Niin Pukinmäki, Tapanila, Malmi kuin Pitäjänmäki olivat radanvarsikaupunginosia ja siten hyvin logistisesti hyvin saavutettavissa. Teollisuuden siirtyminen pois kantakaupungista eteni etenkin 1960- ja 70-luvuilla.

Eräänlainen ennakkotapaus kantakaupungissa sijaitsevien teollisuuslaitosten esikaupungistumiselle oli Oy Strömberg Ab:n tehdas (kuva 198.), joka siirtyi tulipalon jälkeen ark. Arthur Gauffinin suunnittelemaan funkispalatsiin Pitäjänmäelle, tuolloiseen Helsingin maalaiskuntaan vuonna 1934. Tehtasta laajennettiin vuosina 1937 ja 1940. Tehtaan läheisyyteen rakennettiin huviloita, joita suunnitteli mm. Alvar Aalto. Osa Aallon Strömbergille suunnittelemissa rakennuksista on purettu. Tehtaan pihalle sijoitettiin kuvanveistäjä Viktor Janssonin suunnittelema suihkulähde ja John Hausenin suunnittelema puutarha. Myös Pajamäen kerrostalolähiön rakentaminen 1950-luvulla liittyy Strömbergin tehtaan työntekijöiden asuttamiseen. Sörnäisten puusepäntehtas muutti Vallilasta Tuusulan Jokelaan vuonna 1937. Varhaisiin kantakaupungista pois muuttaneisiin merkittäviin teollisuusyrityksiin kuuluu myös Fazer, joka muutti Helsingin maalaiskuntaan eli nykyiselle Vantaalle vuonna 1955 ja Otavan painotalo, joka siirtyi Punavuoresta Keuruulle samana vuonna.



Kuva 198. Pitäjänmäkeen 1930-luvulla muuttanut Strömbergin tehdas (nyk. ABB) oli ensimmäisiä kantakaupungista esikaupunkialueelle siirtyneitä suuria teollisuuslaitoksia. Sittemmin teollisuus on poistunut kantakaupungista lähes tyystin. (Miika Norppa).

Konalaan sijoittui betoniteollisuutta 1940-luvun lopulla, autoalan toiminta Konalassa alkoi 1956 ja Hartwallin virvoitusjuomatehdas siirtyi Konalaan Kampista vuonna 1962. Valion ja Elannon meijerit valmistuivat Pitäjänmäelle vuonna 1961 – aiemmin toimintaa oli ollut Hietalahdessa ja Sörnäisissä. Paulig muutti Katajanokalta Vuosaaren vuonna 1968.

Etenkin 1990-luvulta lähtien tehtaot muuttivat Helsingin kantakaupungista Helsingin esikaupunki-alueen sijaan usein entistä kauemmas – esimerkiksi Sinebrychoff muutti vuonna 1993 Hietalahdesta Keravalle, Pasilan konepajan toiminta 1990-luvun puolivälissä Hyvinkäälle ja Primula Vallilasta Järvenpäähen vuonna 2010. Orionin tuotantotoimintaa oli siirtynyt Vallilasta Espoon Mankkaalle vuonna 1962, Weilin+Göösön painotalo Töölöstä Espoon Tapiolaan vuonna 1964 ja Wärtsilä nykyisen Merihaan alueelta Järvenpäähen vuonna 1970. Helsingin Sanomien painotoiminta siirtyi Kaartin-kaupungista Vantaan Martinlaaksoon vuonna 1977.

Kantakaupunki oli 1900-luvun lopulle tultaessa lähes kokonaan tyhjentyneet teollisuudesta – osa tehtaista muutti muualle Helsingissä, pääkaupunkiseudulla tai Helsingin seudulla, osa lopetti toimintansa mm. ulkomaalaisen kilpailun johdosta. Teollisuustyöpaikkojen määrä sekä osuus Helsingin työpaikoista pieneni huomattavasti. Palvelusektorin nousu alkoi toden teolla 1970-luvulla (Hietala & Helminen 2009:40). Kantakaupunkiin jäi tiiviitä asiakaskontakteja vaativia toimialoja. Teollisuustoimintaa kantakaupungissa oli 2010-luvulla enää Meiran kahvipaahattimolla Vallilassa ja epäsäännöllisesti Hietalahden telakalla. Vuonna 2013 Venäjän valtion omistama United Shipbuilding Corporation (USC) osti Hietalahden telakan, jonka jälkeen toiminta telakalla on jatkunut – tätä ennen telakka oli USC:n ja eteläkorealaisen STX:n yhteisomistuksessa. Telakalla on 2010-luvulla rakennettu ainakin jäänmurtajia. Kantakaupungissa, Vallilan kupeessa sijaitseva Mäkelän teollisuusalue on haluttu säilyttää toimitilakäytössä – siellä ei ole asuntoja, mutta toimistoja, erilaisia työtiloja sekä jonkin verran palveluja. Sen sijaan Mäkelän alueen viereen Pasilan konepaja-alueelle on rakennettu asuntoja. Hermannin teollisuusalueella on toimistorakentamista huolimatta toistaiseksi säilynyt tukkukauppatoimintaa.

Kantakaupungin ulkopuolella Helsingissä oli 2010-luvulla vielä joitakin teollisuusalueita. Kuitenkin myös Helsingin esikaupunki-alueen teollisuusalueet ovat muuttuneet voimakkaammin yritysalueiksi, joissa on teollisuuden sijaan enenevässä määrin liike-, toimisto- sekä harrastustiloja – ja myös asuntoja. Jälkiteollinen aika koskettaa siis yhä voimakkaammin myös Helsingin esikaupungin aluetta. Esikaupunki-alueen entiset vajaan käyttötiset teollisuusalueet tarjoavatkin toimitiloja ja maata erilaisille toimijoille ja toiminnolle ja voivat lisä- ja täydennysrakentamisen sekä purkavan saneerauksen myötä kehittyä keskuksiksi (vrt. Herttoniemi, Pitäjänmäki ja Konala). Pitäjänmäen teollisuusalue (per. 1911) on teollisuustoiminnan jälkeen kehittynyt toimistokeskittymän suuntaan, mutta ongelmana on ollut tilojen korkea vajaan käyttöaste. Nokian muutto pois Kalifornian Piilaakson mukaan jo Piimäeksikin nimetystä Pitäjänmäestä vuonna 2010 laski alueen vetovoimaa ainakin tilapäisesti. Vuonna 2015 Sonera kuitenkin ilmoitti sijoittavansa suuren datakeskuksen Pitäjänmäkeen ja alueelle oli myös rakenteilla uutta toimitilaa. Pitäjänmäessä oli vuonna 2015 yhä jonkin verran myös teollista toimintaa. Pitäjänmäkeen on myös 1990-luvun jälkeen rakennettu asuntoja ja joitakin tehdasrakennuksia on muutettu asunnoiksi.

Malmin teollisuusalue on muutettu osin asuinalueeksi ja myös Konalassa on rakennettu kerrostaloja entiselle teollisuusalueelle. Konalan uudet asuinrakennukset viittaavat alueella vuosina 1962–2004 sijainneen, sittemmin Lahteen muuttaneen Hartwallin virvoitusjuomatehtaan historiaan värikkydelään ja alue nimistöllä (esim. Limonadikuja). Hartwallin virvoitusjuomatehtaan rakennus on muutettu kauppakeskukseksi. Konalan toimitila-alueelle on muutenkin tullut lisää kaupallista toimintaa. Konalan ja Herttoniemen teollisuusalueet (1970- ja 80-luvut) muistuttavat kuitenkin yhä amerikkalaisia strip-alueita, joissa matalat toimitilarakennukset ovat sijoittuneet pitkittäin tien varrelle.

Herttoniemen öljysatama-alueelle on rakennettu Herttoniemenrannan asuinalue ja teollisuusalueelle (1940-luvulta) kaupallisia palveluja (Megahetzi ja Prisma, automyymälät). Herttoniemen toimitila-alueelle on ilmeisesti edullisten vuokrien ja Marimekon tehtaanmyymälän houkuttelemana sijoittunut jonkin verran myös kulttuuri-intensiivistä toimintaa, mm. taiteilijoiden työpajoja. Tuotantoyrityksistä Planmeca oli vuonna 2017 merkittävin. Herttoniemen teollisuusalueen kaakkoislaitaan on noussut asuntoja ja jonkin verran uutta asuntorakentamista oli myös vuonna 2015 suunnitteilla kortteliin Puusepänkadulle. Tästä huolimatta vuonna 2016 hyväksytyn Helsingin yleiskaavan myötä näytti siltä, että Herttoniemen toimitila-alue tulisi säilymään funktionalististen kaupunkisuunnitteluperiaatteiden mukaisesti pääosin asumisesta alueellisesti erotettuna työpaikka-alueena, alueen eteläosaa lukuun ottamatta. Asemakaavan toimitila-alueelle sallimasta rakennusoikeudesta peräti puolet oli vuonna 2015 hyödyntämättä. Vuonna 2016 viitteitä funktionalistisen suuntauksen muuttumisesta oli, kun varsin suuren toiminnoiltaan sekoittuneen korttelin kaavoittaminen Työnjohtajankadulle alkoi.

Roihupellon teollisuusalueelle (1960-luvulta) on sijoittunut mm. huonekalumyymälöiden keskittymä Lanterna, Motonet, HopLop ja Lidl. Vuonna 2011 Metson tuotantolaitos siirtyi Roihupellosta Vantaan Hakkilaan, koska Helsingillä ei ollut tarjota riittävästi maa-alaa sen tarpeisiin. Roihupellon toimitila-alueelle ei ole suunniteltu asuntorakentamista, mutta sinne oli vuonna 2015 suunnitteilla Stadin ammattioppilaitoksen kampus.

Toimitila-alueiden säilyttämistä toiminnallisesti yksipuolisina työpaikka- ja palvelualueina on yleensä perusteltu alueiden merkittävyydellä kaupungin taloudelle työpaikkojen ja verotulojen näkökulmasta, teollisen toiminnan ja runsaan ja raskaan autoliikenteen asumiselle aiheuttamalla haitoilla, asuntorakentamisesta seuraavalla alkuperäistoiminnan vastustamisella ja tärkeiden yritysten menettämislle naapurikunnille sekä yritysten mahdollisuudella sijoittua Helsingin alueelle. Toiminnallisesti sekoittunutta ratkaisua kannattavat puolestaan ovat vastanneet näihin väitteisiin, että Helsingin verrattain väljästi ja matalasti rakennetuilla toimitila-alueilla on maapinta-alaan nähden verrattain vähän työpaikkoja. Pitääkin paikkansa, että tiiviimmän kaupunkirakentamisen piirissä, esimerkiksi Valtilassa, on usein selvästi enemmän työpaikkoja neliökilometrillä kuin vaikkapa Herttoniemen toimitila-alueella. Lisäksi sekoittuneen kaupunkirakenteen on arveltu tuovan etuja elinkeinoelämälle mm. eri toimijoiden vuorovaikutuksen lisääntymisen sekä palvelujen ympärivuorokautisen käytön kautta. Kaupunki puolestaan saattaisi hyötyä toimintojen sekoittamisesta suuremman asukas- ja työpaikkamäärän sekä kasvaneiden verotulojen kautta. Kaupunkilaisia toimintojen alueellisessa sekoittamisessa voisi hyödyttää liikkumisen helpottuminen kun toimitila-alueet eivät enää muodostaisi kaupunkirakenteessa estevaikutuksia ja välttämätöntä pakkoa liikkua asuinalueelta työpaikka- tai palvelualueelle.

Vattuniemen teollisuusalue (1940-luvulta) Lauttasaassa on muuttunut kohti asuinalueutta. Viikiniemen teollisuusalueelle ja Vanhankaupunginkoskelle Imatran Voiman alueelle on noussut asuinkerrostaloja. Viikiniemen alueella teollinen toiminta tulee kuitenkin vielä jatkumaan, koska tonttien vuokra-aikoja jatkettiin vuonna 2013 vuoteen 2034 saakka. Vuosaaren Pauligin alue on muuttunut asuinalueeksi tehtaan siirryttyä Vuosaaren satama-alueelle. Hakuninmaan teollisuusalueelle on nousemassa Kuninkaantammen asuinalue.

Metsälän teollisuusalueelle (1950-luvulta) on noussut toimistorakennuksia ja Maaliikennekeskus muuttaa Vantaalle, jolloin sen alue vapautuu asuntorakentamiselle. Myös Pohjois-Pasilassa sijaitseva Postin lajittelukeskus muuttaa muualle. Lajittelukeskuksen yhteyteen rakennettiin maamerkkimäinen, väritykseltään postilaitoksen uuteen logoon liittyvä postin pääkonttori (valm. 2003) jatkeeksi vuonna 2001 valmistuneelle rakennukselle. Se oli alueen ensimmäinen toimistorakennus. Pääkaupunkiseudun logistiikka on keskittynyt viime vuosikymmeninä Vantaalle Kehä III:n, Helsinki-Van-

taan lentoaseman ja suurten autoväylien (Tuusulanväylä, Lahdenväylä) läheisyyteen. Muita keskittyimiä ovat mm. Kehä I:n ja Vihdintien ympäristö (Pitäjänmäki-Konala), Vuosaari, Lommila sekä edelleen myös Metsälä. Stockmannin jakelukeskus siirtyy Pitäjänmäeltä Tuusulaan. SOK:n keskusvarasto muutti vuonna 2013 Vantaalta Sipooseen. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella logistiikkakeskuksia on Keravalla, Riihimäellä, Hyvinkäällä ja Lahdessa (ks. Härkönen 2011). Lidlille rakennettiin vuonna 2018 suurta logistiikkakeskusta Järvenpään. Suutarilan yritysalueella (1970-luvulta) ei ollut vielä vuonna 2013 tapahtunut suuria muutoksia, mutta alueen osittaista muuttamista asumiskäyttöön selvitettiin ja alueelle oli mahdollista sijoittaa tilaa vievää kauppaa. Tapanilan yritysalueella tapahtui vuonna 2017 tulipalo ja alueelle suunniteltiin asuntorakentamista vuonna 2018.

Tattarisuon teollisuusalue (1960-luvulta) säilynee käytössään – soisen ja saastuneen maaperän takia. Myös viereinen, Malmin lentoaseman ja Lahdenväylän väliin sijoittuva Tattariharjun (1970-luvulta) teollisuusalue on säilynyt. Heikinlaakson teollisuusalue (1970-luvulta) Puistolankuopissa ja Kivikon teollisuusalue ovat niin ikään yhä toiminnassa. Kivikon teollisuusalueen laajentamista tutkittiin vuonna 2016 hyväksytyä yleiskaavaa varten. Reimarin teollisuusalueella Konalan lähistöllä on mm. autojen katsastustoimintaa.

Toisaalta teollisuuden luonne on myös muuttunut (Maarttola 2011). Osa uudemmassa teollisuudessa on hienomekaniikkaan ja pitkälle menevään jalostukseen perustuvaa ”siistiä” teollisuutta, jota ei välttämättä tehdä työhaalarit päällä. Tällaista tuotantoa on esimerkiksi hyvinvointiteknologia. Uudenaikainen teollisuus ei myöskään aiheuta samanlaisia haittoja kuin vanhanaikainen savupiipputeollisuus, vaan esimerkiksi Herttoniemen teollisuusalueella sijaitsevan Planmecan naapurisiin on rakennettu asuinkerrostaloja. Lisäksi osa teollisuusyrityksistäkin on alkanut määritellä itsensä palveluyrityksiksi. Moni Helsingissä toimiva, teollisuusyritykseksi tilastoissa määritelty yritys tai sen Helsingissä sijaitseva osa ei ole enää mukana tuotantotoiminnassa. Teollisuudesta kuitenkin syntyy yhä vientituotteita, joten sen kansantaloudellinen merkitys ei hävinnyt. Maarttola (2011) korostaa, että kaikki vienti ei voi olla palveluvientiä.

6.2 Kantakaupungin uusien alueiden käyttötarkoitukset ennen kaavoitusta ja rakentamisen jälkeen

Tutkimusalueiden (taulukko 31.) aikaisemmat käyttötarkoitukset näkyivät uudistetuilla alueilla säilyneiden toimintojen osalta vain paikoin, mutta niiden ympäristöissä oli säilynyt vanhoja toimintoja. Koskelassa oli yhä asumista, Katajanokan kärki sijaitsi yhä satama-alueen reunalla, Länsi-Pasilassa oli yhä asutusta, Sörnäisten rantatien alueella oli yhä toimistoja, Kumpulassa säilyi runsaasti viheralueita ja kaava-alueiden laidoilla asutusta, Pikku Huopalahden reunoilla säilyi (toistaiseksi) tutkimus- ja koulutustoimintoja, Ruoholahdessa entisestä satamatoiminnasta muistuttivat pienvenesatamat, Hermannissa säilyi vankila sekä puistomainen ilme, Sinebrychoffin korttelissa toimistotilaa, Arabianrannassa vuoteen 2016 teollisuutta ja Kampissa linja-autoasema. Töölönlahti on yhä ratapihan laidalla ja siellä on edelleen myös pysäköintiä. Salmisaaressa säilyi toistaiseksi hiilivoimalatoiminta ja hiilen varastointi, Jätkäsaaressa matkustajasatama, Kalasatamassa satamatoimintoja hiilisataman (ainakin toistaiseksi) ja pienvenesatamien muodossa. Keski-Pasila on jatkossakin junaradan varrella ja Hernesaareen jäävät matkustajasatama ja telakka.

Kaava-alue	Ensisijainen käyttötarkoitus tai ensisijaiset käyttötarkoitukset ennen uudisrakentamista	Ensisijainen käyttötarkoitus tai ensisijaiset käyttötarkoitukset uudisrakentamisen jälkeen
Koskelan täydennysrakentamisalueet	Viheralueita, väliaik. asuminen.	Asuminen.
Merihaka	Teollisuus, varastot.	Asuminen, toimistot.
Itä-Pasila	Pienteollisuus, varastot.	Asuminen, toimistot.
Katajanokan kärki	Kasarmi, telakka.	Asuminen, toimistot.
Länsi-Pasila	Asuminen.	Asuminen, toimistot.
Sörnäisten rantatien korttelit	Teollisuus, toimistot.	Asuminen, toimistot, koulutus.
Kumpula-projekti	Viheralueita.	Asuminen, tutkimus, koulutus.
Pikku Huopalahti	Romukauppa, vesijättömaa.	Asuminen, toimistot, virkistys.
Ruoholahti	Teollisuus, satama, varastot.	Asuminen, toimistot, kuluttaminen, kulttuuri.
Hermannin	Koulutus, puistoalue.	Asuminen.
Sinebrychoffin kortteli	Teollisuus, toimistot.	Asuminen, toimistot.
Arabianranta	Teollisuus, joutomaa.	Asuminen, toimistot, teollisuus, virkistys, kuluttaminen, koulutus.
Kampin keskus	Linja-autoasema.	Kuluttaminen, asuminen, toimistot.
Vanhakaupunki	Muuntamoalue.	Asuminen.
Töölönlahti	Varasto-, ratapiha- ja pysäköintialue.	Kulttuuri, koulutus, asuminen, toimistot, virkistys, pysäköinti.
Eiranranta	Jätevedenpuhdistamoalue.	Asuminen.
Pasilan konepaja	VR:n konepaja-alue.	Asuminen, toimistot.
Salmisaari	Voimala, kivihiilen varastointi.	Voimala, toimistot, kivihiilen varastointi, liikunta.
Jätkäsaari	Satama.	Asuminen, toimistot, virkistys, kuluttaminen, laivaliikenne.
Kalasadama	Satama, voimala.	Asuminen, toimistot, kuluttaminen, kulttuuri, voimala.
Keski-Pasila	Ratapiha.	Asuminen, toimistot, kuluttaminen.
Hernesaari	Satama, teollisuus, telakka, varastot, helikopteriliikenne.	Asuminen, toimistot, virkistys, telakka, laivaliikenne.

Taulukko 31. Jälkiteollisen kantakaupungin keskeisten kaavoituskohteiden ensisijaiset käyttötarkoitukset ennen kaavoitusta ja rakentamisen jälkeen.

Kaatopaikat ovat myös kaupungin laajentuessa siirtyneet ensin kantakaupungista esikaupunkialueelle, sitten kaupunkiseudun reunoille. Kantakaupungissa kaatopaikkoja on ollut Vallilassa kahdessa paikassa (vuosina 1877–1904), Hietaniemessä (1882–1925), Jätkäsaarella (1936–1944), Pikku Huopalahdessa (1937–1949), Pasilassa (1949–1963) ja Kyläsaarella (1961–1983). Esikaupunkialueella kaatopaikkoja ja täyttömäkiä on pääkaupunkiseudulla ollut ainakin 25 (Jätehuolto pääkaupunkiseudulla...2017). Pääkaupunkiseudun kaatopaikoille eri vuosikymmenten aikana viedyt ongelmajätteet vaikeuttavat kaavoitusta ja aiheuttavat rakentamiselle suuria lisäkustannuksia.

6.3 Kantakaupungin kaavoituksesta ja rakentaminen esikaupunkialueella

Helsingin kantakaupungin kaavoitus oli 1960-lukuun nähden 1970-luvulta alkaen voimakasta. Kuten edellä todettiin, ensimmäisiä uusia alueita kaavoitettiin 1970-luvun alussa Koskelaan, Merihakaan ja Itä-Pasilaan. Näitä seurasivat Katajanokan kärki, Länsi-Pasila sekä Sörnäisten rantatien korttelien ensimmäiset uudet kaavat. Kumpula-projekti oli ensimmäinen selvästi 1980-luvulle painottunut kantakaupunkiin sijoittunut uuden alueen kaavoitusprojekti. Sitä seurasivat Pikku Huopalahti ja Ruoho-

lahti, jonka ensimmäinen asemakaava tuli voimaan vasta vuonna 1990. Hermanniin laadittiin ensimmäisiä uusia asemakaavoja 1990-luvulla. Sinebryhoffin kortteli oli näkyvimpiä kantakaupunkiin kaavoitetuista uusista kortteleista. Arabianrannan ensimmäinen uusi asemakaava tuli voimaan 1990-luvun lopulla. Ydinkeskustassa 1990-luvun lopulla valmistui Kampin keskuksen asemakaava.

Uusia asemakaavoja tuli 2000-luvulla voimaan muun muassa Vanhassakaupungissa, Töölönlahdella, Eiranrannassa, Pasilan konepajalla, Salmisaarella, Jätkäsaarella sekä Kalasatamassa. Keski-Pasilan ja Hernesaaren ensimmäisten asemakaavojen käsittely venyi 2010-luvulle.

Kantakaupungin kaavoituksessa oli 1970-luvulta 2000-luvulle muutamia monessa kaavoitushankkeessa mukana olleita kaavoittajia (taulukko 32.). Heistä mainittakoon Mikael Sundman ja Pekka Pakkala. Mikael Sundman oli mukana mm. Katajanokan kärjen, Länsi-Pasilan, Kumpula-projektin, Arabianrannan ja Kalasataman suunnittelussa.

Kaava-alue	Voimaantulovuosi*	Kaavoittaja(t)
Koskelan täydennysrakentamisalueet	1970	Olavi Terho, myöh. Satu Tyynilä, Paula Kinnunen
Merihaka	1971	Työryhmä, mm. Olavi Terho
Itä-Pasila	1972	Reijo Jallinoja, Torsten Nygård
Katajanokan kärki	1976	Vilhelm Helander, Pekka Pakkala, Mikael Sundman
Kantakaupungin yleiskaava	1976	Veikko Heino
Länsi-Pasila	1979	Reijo Jallinoja, Vesa Kaustia, Matti Visanti, Mikael Sundman
Sörnäisten rantatien korttelit	1982	Anneli Wallenius, nimimerkki JG, Anneli Lahti, Satu Tyynilä, Kirsti Ervola
Kumpula-projekti	1986	Pekka Pakkala, Mikael Sundman, Reijo Jallinoja. Lähtökohtana Arto Sipisen kilpailuehdotus. Myöhemmin Tuukka Linnas
Pikku Huopalahti	1987	Matti Visanti
Ruoholahti	1990	Annukka Lindroos, Heikki Hirvonen, Marjut Kivelä, Bosse Österberg, Anna-Maija Pajukallio (asemakaavakilpailun voittivat Juha Krönlof ja Pauliina Vihinen)
Hermanni	1992	Vesa Kaustia, Tuomas Hakala, Salla Hoppu
Sinebryhoffin kortteli	1995	Martin Bunders, Kirsti Ervola, Pia Kilpinen
Arabianranta	1998	Pekka Pakkala, Mikael Sundman, Helena Seppälä
Kampin keskus	1999	Keskusta-projekti, vetäjänä Ilpo Forssén
Vanhakaupunki	2003	Markku Siiskonen
Töölönlahti	2004	Keskusta-projekti, vetäjänä Ilpo Forssén
Eiranranta	2004	Paula Kinnula, Marjut Kivelä
Pasilan konepaja	2005	Satu Tyynilä, Janne Prokkola
Salmisaari	2005	Kirsi Rantama, Jari Huhtaniemi
Jätkäsaari	2009	Matti Kajjansinkko, Hanna Pikkarainen, Pia Sjöroos
Kalasatama	2009	Ensimmäisiä kaavoja Tuomas Hakala, Mikael Sundman (edelsi kutsukilpailu), Ulla Kuitunen, Pia Kilpinen
Keski-Pasila	2013	Dan Mollgren, Ville Purma, Elina Suonranta
Hernesaari	Ei vielä voimassa 2017	Matti Kajjansinkko (edelsi kilpailu)

Taulukko 32. Jälkiteollisen kantakaupungin keskeisten kaavoitushankkeiden asemakaavojen voimaantulovuodet ja kaavoittajat. *Huom! Ensimmäinen uusi kaavan voimaantuloajankohta, jos alue on kaavoitettu useassa osassa. Taulukkoon on merkitty myös alueelle myöhemmin (ennen vuotta 2019) laadittujen asemakaavojen kaavoittajat.

Kantakaupungin rakennuksista (lkm) oli vuonna 2017 rakennettu 6,3 prosenttia 1980-luvulla, 7,9 prosenttia 1990-luvulla, 5,1 prosenttia 2000-luvulla ja 5,7 prosenttia vuosina 2010–2017. Kantakaupungin asunnoista (lkm) oli vuonna 2017 rakennettu 5,5 prosenttia 1980-luvulla, 6,7 prosenttia 1990-

luvulla, 4,4 prosenttia 2000-luvulla ja 8,1 prosenttia vuosina 2010–2017. Kantakaupungin rakennuskannan kerrosneliömäärästä oli vuonna 2017 rakennettu 8,0 prosenttia 1980-luvulla, 6,8 prosenttia 1990-luvulla, 8,2 prosenttia 2000-luvulla ja 6,6 prosenttia vuosina 2000–2017. (Aluesarjat 2018). Kantakaupungin rakentaminen oli historiallisesti tarkasteltuna kerrosneliömäärän osalta vähäistä. Lukumääräisesti 1990-luvulla kantakaupunkiin valmistui varsin runsaasti rakennuksia, mikä selittyy aikakauden rakennusten varsin pienellä koolla. Asuntojen lukumäärän sekä asuntojen ja rakennusten kerrosneliömäärien osalta 2010-luvulla oltiin kantakaupungissa nousemassa varsin suuriin määriin, mutta ei silti 1920-luvun ja 1930-luvun lukuihin. Helsingin 1980-luvulla rakennetusta asuntokannasta 81,9 prosenttia, 1990-luvulla rakennetusta asuntokannasta 76,3 prosenttia ja 2000-luvulla rakennetusta asuntokannasta 81,4 prosenttia sijaitsi esikaupunkialueella vuonna 2017 (Aluesarjat 2018). Helsinkiin vuosina 2010–2017 valmistuneista asuntorakennuksista 63,3 prosenttia sijaitsi esikaupunkialueella (Aluesarjat 2018) – painopiste esikaupunkialueen ja kantakaupungin rakentamisessa näytti siis 2010-luvulla muuttuneen kohti kantakaupunkia.

Vaikka kantakaupungin rakentaminen saikin 1980-luvulla uutta huomiota, jatkui asuntorakentaminen Helsingin esikaupunkialueella voimakkaana. Helsingin esikaupunkialueelle rakennettiin 1980-luvulla kerrostaloja uusien alueiden osalta mm. Lassilassa, Malminkartanossa, Hakuninmaalla, Tapaninvainiossa, Tapanilassa ja Kurkimäessä. Rakentaminen jatkui Myllypurossa, Pihlajamäessä, Pukimäessä, Vesalassa, Malmilla, Kontulassa, Mellunmäessä, Keski-Vuosaassa, Vartioharjussa, Puotinharjussa, Roihuvuoressa, Jakomäessä, Kannelmäessä, Reimarlassa, Konalassa, Lauttasaassa, Siltamäessä, Töyrynummella, Tapulikaupungissa, Puistolassa, Patolassa ja Veräjämäessä.

Esikaupunkialueella rakennettiin 1990-luvulla Talinrantaan, Veräjälaksoon, Viikkiin, Kivikkoon, Herttoniemenrantaan sekä Meri-Rastilaan ja Kallahteen. Talinranta rakennettiin muusta kaupunkirakenteesta irralliseksi lähiöksi, kuten lähellä sijaitsevat Munkkivuori ja Pajamäki aikanaan. Veräjälakso on Veräjämäen laajennus. Urbaania luonnetta tavoitellut Herttoniemenranta rakennettiin entiselle öljysatama-alueelle. Meri-Rastila, Kallahti ja 2000-luvulla Aurinkolahti olivat Vuosaaren, Helsingin eräänlaisen tytärkaupungin, laajennuksia.

Helsingissä jatkui 2000-luvulla Viikin ja sen ympäristön rakentaminen: Viikinrantaa ja sen lähellä sijaitsevia Latokartanoa ja Viikinmäkeä rakennettiin. Itä-Helsingin osalta rakennettiin Rastilaa ja em. Aurinkolahtea. Viikistä tavoiteltiin ekokaupunkia, Viikinmäki jatkoi viereisen Pihlajämäen kukkukaupunkia ja Aurinkolahden ”luksuslähiö” rakennettiin tasapainottamaan Vuosaaren sosioekonomista makrorakennetta; Meri-Rastila oli rakennettu 1990-luvun laman aikoihin sosiaalisesti yksipuoliseksi. Samaan Itä-Helsingin sosioekonomisen makrorakenteen tasapainottamiseen tähdättiin myös pientalovaltaisen Ramsinrannan rakentamisella. Vuonna 2013 hyväksyttiin samaa periaatetta noudattava Meri-Rastilan laajennus. Sosiaalinen sekoittaminen ei Vuosaassa ja Meri-Rastilassa kuitenkaan tapahtunut sosioekonomiselta rakenteeltaan yksipuolisen alueen sisällä. Täydennysrakentamista oli 2000-luvulla mm. Lauttasaassa, Etelä-Haagassa, Kannelmäessä, Malmilla, Puotilassa, Kivikos- ja Keski-Vuosaassa. Herttoniemenrannan rakentaminen jatkui.

Helsingin kaupunkiseudun hajaantuminen näkyi 2000-luvulla selvästi seuturakenteen ulkopuolelle rakennettuina pientaloalueina, joista esimerkkejä olivat mm. Landbo (aiemmin Sipoo, nyk. Helsinki), Sipoonranta (Sipoo), Sundsberg (Kirkkonummi), Kantvik (Kirkkonummi) ja Vanttila (Espoo).

Kantakaupungin asukasluvun 1950-luvulla alkanut voimakas lasku taittui vasta 1990-luvulla, kun kantakaupungin uusi rakentaminen sai kantakaupungin asukasmäärän kasvuun. Kantakaupungin osuus Helsingin väestöstä ei kuitenkaan juuri ole noussut – johtuen Helsingin esikaupunkialueen asuntorakentamisesta johtuneesta väestönkasvusta. Kantakaupungin osuus Helsingin väestöstä vuoden

2017 alussa oli 31,3 prosenttia ja koko pääkaupunkiseudun väestöstä 17,6 prosenttia (Aluesarjat 2018).

6.4 Kantakaupungin kehittämistä ohjanneita projekteja, selvityksiä ja dokumentteja

Kantakaupungin kehittämistä ohjanneita projekteja, selvityksiä ja dokumentteja 1980–2010-luvuilla olivat KASA-projekti, RAMA-selvitys, liikekeskustan kaavoitus- ja kehittämisperiaatteet sekä yleiskaavat 1992 ja 2002. Vuonna 1998 valmistui kantakaupungin kehittämissuunnitelma (ks. Kare 1998).

Kantakaupungin alueen asumistilan lisäämiseksi sekä asumisviihtyisyyden parantamiseksi perustettiin vuonna 1981 Kantakaupungin asuntokannan saneerausprojekti KASA (1982). Projektissa tutkittiin uustuotannon mahdollisuuksia, konttoristuneiden asuntojen palauttamista asumiskäyttöön ja ullakotilojen rakentamisen edistämistä. KASA:n taustalla oli kantakaupungin yleiskaava (1976) ja yleiskaavan ennusteita nopeammin vähentynyt kantakaupungin asukasmäärä. KASA käsitteli myös julkista palvelutasoa ja puutteellisesti varustetun asuntokannan saneerausta. Asumisviihtyisyyden osalta nostettiin esille katutilan parantaminen, koulutilojen monikäyttöisyys, kantakaupungin ilmanlaatu, asuntoyhtiöiden toimintaedellytysten parantamiseen liittyvät tekijät (energiatalous, pihojen kunnostaminen), puistojen perusparannus, katurakentamisen koordinointi ja asukastiedotustoiminta.

Ranta-alueiden kehittäminen lähti liikkeelle ranta-alueiden maankäyttöä koskevasta selvityksestä (RAMA-selvitys 1984). Selvityksen tarkoituksena oli ”arvioida, onko näiden satama-alueiden käyttötarkoituksen muuttaminen joko kokonaan tai osittain asunto- ja/tai työpaikka-alueiksi taloudellisesti perusteltua.” Kiinnostuksen kohteena oli se, ylittävätkö uudisrakentamisen synnyttämät vero- ja maanvuokratulot kaupungille korvaavan satamakapasiteetin rakentamisesta aiheutuvat investointikustannukset. Selvitys käsitteli satamista vuokrattuja alueita, satamalaitoksen kunnallistaloudellista merkitystä, sataman merkitystä Helsingin elinkeinoelämälle, sataman kehitysnäkymiä ja alueiden käyttömahdollisuuksia. Raportti ehdotti tehtäväksi päätös Ruoholahden sataman rakentamisesta asunto-/toimistokäyttöön ja päätös Niinisaaren (Vuosaaren) varaamisesta satamatarkoitukseen sekä Niinisaaren sataman suunnittelun aloittamista. Päätös Jätkäsaaren muuttamisesta asuntokäyttöön tehtiisiin selvityksen mukaan sitten, kun on ”varmistettu korvaavien satama-alueiden riittävyys myös pitkällä tähtäimellä.” Selvityksessä katsottiin, että satamatoiminnot tarvitsevat tulevaisuudessa joka tapauksessa lisää tilaa. Asuntojen tarjonnan lisääminen nähtiin tärkeänä, koska työpaikkaomavaraisuus oli valmiiksi suuri. RAMA-selvityksen taustalla vaikutti ilmeisesti Lontoon Docklands-alueen kehittäminen – London Docklands Development Corporation (LDDC) oli perustettu vuonna 1981.

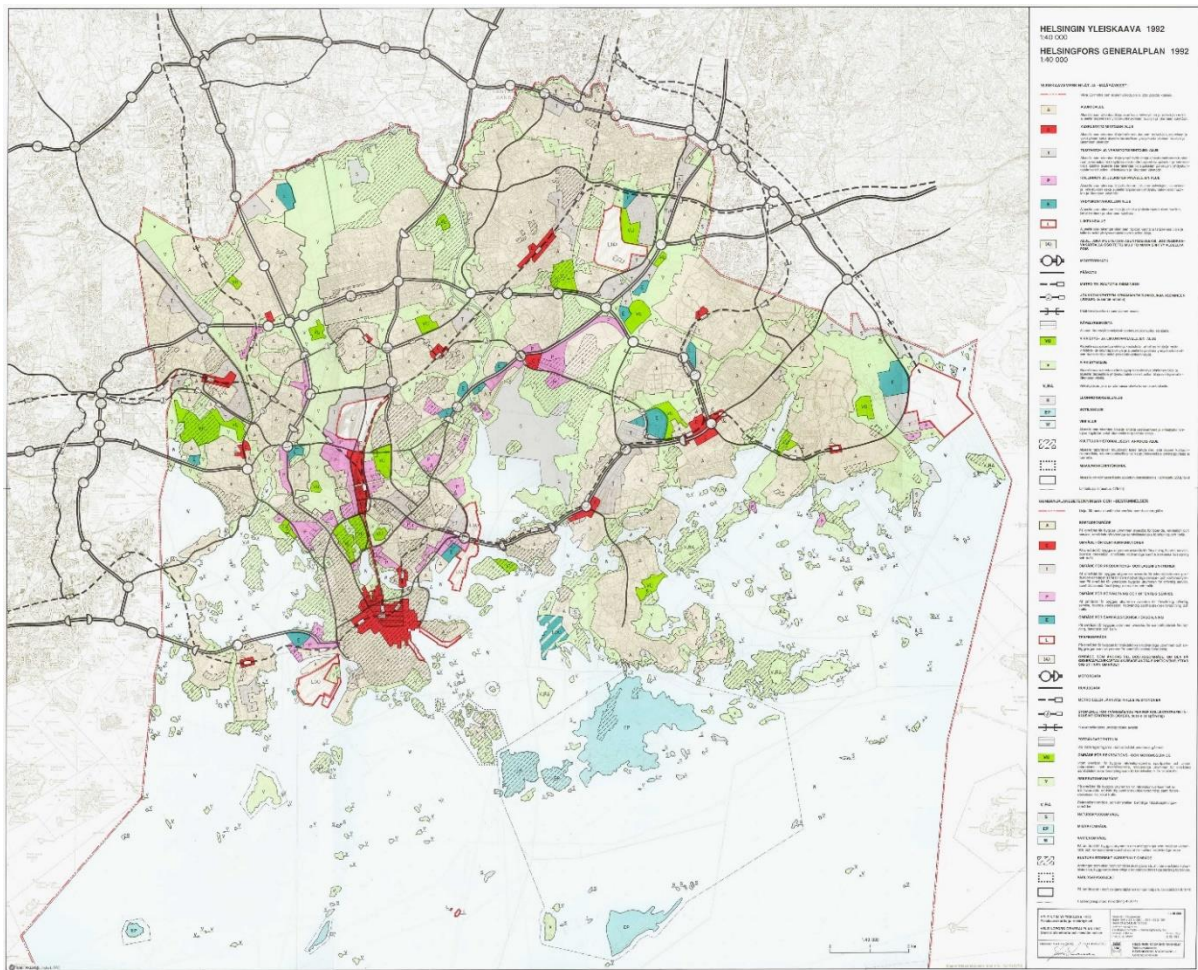
Helsinki ryhtyi 1980-luvulla myös määrätietoisesti kehittämään liikekeskustansa (CBD. Helsingin liikekeskustan...1987). Liikekeskustan kaavoitus- ja kehittämisperiaatteiden tärkeimpänä tavoitteena oli ”määritellä liikekeskustan kokonaiskerrosalan tavoitteellinen jakauma yleiskaavassa osoitetuille eri toiminnoille ja ohjata niiden sijoittumista alueelle keskustan kehittymisen kannalta toivottavalla tavalla.” Tavoitteisiin lukeutuivat myös julkisen ympäristön laatutason parantaminen, arvokkaiden rakennusten ja ympäristökokonaisuuksien suojelu sekä ”liikennejärjestelmän kehittäminen tasapuolisesti siten, että erityistä huomiota kiinnitetään jalankulkuun.” Asuntokerrosalaa haluttiin säilyttää asumisolosuhteiden kannalta korkeatasoisilla tonteilla sekä toimistokerrosalaa vähentää keskeisimmillä alueilla ja korvata sitä kulttuurilla, virkistyksellä ja palvelutoiminnalla. Liikekeskustan reuna-alueiden rakennusten pohjakerroksissa haluttiin lisätä kaupallista toimintaa ”jalankulkuympäristöä köyhdyttävien” toimisto- ja virastotalojen kustannuksella. Katu- ja

korttelialueita kehittämällä keskustaan haluttiin synnyttää ”yhtenäinen paranneltujen jalankulkualueiden verkosto.” Kävelykeskustalle laadittiin periaatesuunnitelma vuonna 1989 (Kävelykeskusta: periaatesuunnitelma...1989; Kävelykeskustan periaatesuunnitelma 1990). Kaupunkisuunnitteluvirastossa tehtiin vuonna 1990 Helsingin keskustan jalankulikutkimus.

Vuoden 1992 yleiskaavan kehityskuvassa maankäytön kehittämislähtökohdiksi valittiin seuraavat teemat: hyvät yhteydet, Helsingistä itä-länsi-kauppaa välittävä keskus, Suomen talouden veturi, taloudellinen kaupunkirakenne, merellinen Helsinki, vihreä Helsinki, kulttuuri-Helsinki, viihtyisä ja turvallinen Helsinki, ruuhkaton ja saasteeton Helsinki (Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat...1992:1325).

Helsingin kansainvälisen kilpailuaseman vahvistaminen maankäytön kautta oli yksi vuoden 1992 yleiskaavan keskeisistä periaatteista. Muita olivat maankäyttöratkaisujen tukeminen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja infrastruktuuriin, merellisyyden hyväksikäyttö kaupungin kehittämisessä, Helsingin asuntotuotannon jatkuminen vakaalla tasolla, edellytykset nykyisen väestömäärän säilymiselle pitkälle tulevaisuuteen, Helsingin kilpailukyvyyn vahvistaminen elinkeinotoimintojen sijoittumispaikkana, yritysten toimintaedellytysten parantaminen ja monipuolisen elinkeinorakenteen turvaaminen kaupunkirakenteellisin keinoin (Keski-Pasila mainitaan elinkeinotoimintojen sijoittumispaikkana ja pääkeskuksen laajentumismahdollisuutena) ja keskuksat elinkeinotoimintojen sijaintipaikkoina (paikalliskeskusten vahvistaminen). Lisäksi korostuivat tieto-, henkilö- ja tavaraliikenteen sujuvuus (Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittyminen nykyisellä paikallaan ja hyvät yhteydet lentoasemalle, Helsingin aseman vahvistaminen meriliikenteessä (yleiskaava mahdollisti Vuosaaren sataman rakentamisen), liikennejärjestelmän kehittäminen kaikki kulkumuodot huomioiden ja kaupunkirakenteen kehittämisyhtymiksi ja ympäristöä säästävän liikkumiskulttuurin syntyä tukien, laajojen kaupunkirakenteelle merkityksellisten virkistysalue-, maisema- ja luontokokonaisuuksien turvaaminen, rakennetun ympäristön suojelu historiallisen jatkuvuuden turvaamiseksi, arvokkaiden luontokokonaisuuksien turvaaminen, ympäristön tilan parantaminen ja teknisen huollon toimintaedellytysten turvaaminen. (Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat...1992:1326–27).

Kaupunkirakenteellisten ratkaisujen osalta yleiskaava 1992:n (kuva 199.) keskeisenä lähtökohtana mainitaan uusien rakentamisalueiden osoittaminen pääasiassa asuntotuotantoa varten – mm. muuttamalla kantakaupungissa ja sen tuntumassa toissijaisessa käytössä olevia alueita tehokkaampaan asumiskäyttöön ja siirtämällä tavarasatamat Helsingin niemeltä. Samalla tavaraliikenteen aiheuttamat haitat siirtyvät pois kantakaupungin katuverkosta, uudet asuntoalueet sijoittuvat edullisesti palvelujen ja työpaikkojen tuntumaan ja aiemmin suljettuja ranta-alueita avataan kaupunkilaisten käyttöön. Rakentaminen uusille kantakaupungin alueille mainitaan toteutettavan kantakaupunkimaisen tehokkaaksi. Matkustajasatamat säilyvät keskustassa. (Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat...1992:1328).



Kuva 199. Helsingin yleiskaava 1992 mahdollisti Vuosaaren sataman rakentamisen. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto).

Kantakaupungin kehittämissuunnitelma (Kare 1998) kiinnitti huomiota kaupunkirakenteeseen (kantakaupungin laajentaminen), asumiseen (asuntojen määrä, asumisen laatu), asuinympäristöihin, virkistykseen ja vapaa-aikaan, liikenteeseen (haittojen vähentäminen), työpaikka-alueisiin ja osaamiseen, kantakaupunkiin yliopistoalueena sekä maisematiloihin, aukioihin ja solmukohtiin. Kantakaupungin eri osia tarkasteltiin myös erikseen.

Yleiskaava 2002:n (kuva 200.) kehityskuvan lähtökohtana olivat seudulliset painotukset. Helsinki nähtiin eurooppalaisena metropolina ja kehittyvänä suurkaupunkina. Kehityskuvassa korostui kaupunkien kansainvälinen kilpailu, johon liittyvät korkeatasoiset kansainväliset yhteydet ja logistinen osaaminen, tietotekninen osaaminen ja edellytykset sisältötuotannolle, kulttuuriteollisuudelle ja muille toimialoille. Yleiskaavatyön aloittamisen ilmeisimpänä syynä oli kaupungin (väkiluvun) kasvu. Jatkuva ja laadukas asuntotuotanto nähtiin kaupungin menestymisen ehtona. Täysin uusien asuntotuotantoon osoitettavien alueiden rajallisuus tunnistettiin. Helsingin metropolialueen rakenteen katsottiin jakautuvan viiteen maankäytön ja raideliikenteen jäsentämään vyöhykkeeseen: urbaani keskusta (sisäinen liikenne raitiovaunuilla), keskeinen metropolialue (laajennettu metroverkko ja tehokas yhteys keskustaan), radanvarren kaupungit (työssäkäynti junalla), urbaanit kasvukeskukset muualla Suomessa (kytketty Helsingin metropolialueelle nopeilla rautatieyhteyksillä), Suomen yhteydet muualle Eurooppaan ja maailmaan (lentoliikenne, junayhteys lentoasemalle). Kehityskuvassa rakentamisen haluttiin tukevan maankäytöllisesti ja liikenteellisesti keskustaa ja kantakaupunkia. Rakentamisen haluttiin tukevan maankäytöllisesti ja liikenteellisesti keskustaa ja kantakaupunkia.

Helsingin maankäytön kehityskuvassa vuonna 2008 (Manninen & Vuolanto 2008) kuvattiin laajentuvan pääkeskuksen, nk. uuden kantakaupungin, muodostavan kehämäisen, Kehä I:n linjausta myötäilevän alueen, joka kattaa mm. Lauttasaaren, Keilaniemen, Otaniemen, Leppävaaran, Pitäjänmäen, Haagan, Lassilan, Kannelmäen, Maunulan, Oulunkylän, Pihlajamäen, Viikin, Myllypuron, Herttoniemen, Itäkeskuksen, Kulosaaren ja Laajasalon. Tätä aluetta päätettiin kehittää ”kantakaupunkimaisesti niin, että se on pääosin tiiviisti rakennettu.” Kantakaupungin laajentamista oli esitetty jo vuonna 1998 kantakaupungin kehittämissuunnitelmassa (Kare 1998:13).

Helsingin uuden yleiskaavan visiossa vuodelle 2050 (Manninen et al. 2013) oli seitsemän teemaa: Helsinki on urbaani, elämää sykkivä metropoli, houkuttelevan asumisen Helsinki, taloudellisen kasvun ja työpaikkojen Helsinki, kestävä liikkuminen kaupunki, virkistys, kaupunkiluonto ja kulttuuriympäristö, merellinen Helsinki, kansainvälinen Helsinki ja Helsinki osana seutua. Ympäristöasiat ovat siis varsin vahvasti mukana. Vuonna 2016 hyväksyttyä uutta yleiskaavaa on käsitelty tekstissä myöhemmin (7.4.1.2 Yleiskaava 2016: laajentuminen bulevardina -osio).

Helsingin elinkeinostrategia (2007) korosti keskusta-alueen elinvoimaisuuden osalta Keskustatunnelin rakentamista ja kävelykeskustan laajentamista, pysäköintimahdollisuuksista tiedottamista, tapahtumien ja palveluiden monipuolisuutta, julkisen kaupunkitilan kehittämistä, erilaisten profiilien luomista eri osa-alueille, kaupungin ja elinkeinoelämän yhteistyötä keskustan kehittämisessä. Yksittäisistä hankkeista nostettiin esiin kauppatorin vanhan kaupunginosan ja sen ympäristön kehittäminen matkailua ja merellisyyttä painottaen sekä Musiikkitalon ja Finlandia-puiston rakentaminen ja alueen kehittyminen kulttuurisena puistoalueena.

Elinkeinostrategialle laadittiin vuonna 2011 ajantasaistus, koska edellisen elinkeinostrategian toimenpiteet olivat pääasiassa joko toteutuneet tai toteutumassa. Edellisessä strategiassa oli viisi pääpainopistealuetta, uudessa kuusi. Teemaan vetovoimainen kaupunkiympäristö liittyi vuoden 2007 elinkeinostrategiassa hankkeita ydinkeskustan osalta, ja tätä teemaa jatkettiin myös vuoden 2011 elinkeinostrategiassa. Hankkeet koskivat torikortteleita, Eteläsataman aluetta ja Finlandiapuistoa.

Vuoden 2007 elinkeinostrategiassa olleella maailmanluokan innovaatio- ja liiketoimintakeskustavoitteella viitattiin innovaatioihin ja dynaamisuuteen, ei ydinkeskustaan. Keskusta on kuitenkin Maartolan (2011) mukaan tärkeä liiketoimintakeskus, koska siellä on runsaasti liiketoimintaa ja se on matkailun ydinaluetta. Keskusta on myös esimerkiksi kansainvälisten muotialan liikkeiden ja yritysten sijaintipaikka. Monia kansainvälisiä muotialan ketjuja Helsingistä kuitenkin yhä puuttuu, vaikka kansainvälisten toimijoiden määrä onkin lisääntynyt vuosi vuodelta. Kämp Galleriaan avautui vuonna 2018 suomalaiseen muotiin keskittynyt kokonaisuus, Garden.

Helsingille laadittiin vuonna 2017 uusi, ajallisesti valtuustokauden kattava kaupunkistrategia, jonka teemat olivat maailman toimivin kaupunki, kestävä kasvun turvaaminen on kaupungin keskeisin tehtävä, uudistuvat palvelut, vastuullinen taloudenpito hyvinvoivan kaupungin perusta sekä Helsinki vahvistaa ja monipuolistaa edunvalvontaansa (Maailman toimivin kaupunki...2017).

6.5 Kantakaupungin kaavoitus- ja rakentamishankkeita 1970-luvulta 2010-luvulle

6.5.1 Katajanokan kärki ja rannat

Esimerkkejä kantakaupungin 1980-luvun kaupunkirakentamisesta ovat Katajanokan kärki ja Länsi-Pasila. Vilhelm Helanderin, Pekka Pakkalan ja Mikael Sundmanin kaavoittama Katajanokan kärjen

asuinalue rakennettiin vanhalle kasarmi- ja telakka-alueelle (kuva 201.). Kolmikko voitti vuonna 1971 järjestetyn ja vuonna 1972 ratkaistun alueen asemakaavakilpailun. Kilpailu koski ensisijaisesti kärjen kasarmi- ja varastoaluetta, mutta kilpailussa sai esittää suunnitelmia koko Katajanokkaa varten. Kilpailussa ei ollut varsinaista ohjelmaa siitä, mitä toimintoja alueelle tulisi suunnitella ja kuinka paljon, vaan kaikki jäi kilpailijoiden harkintaan. Mutta koska Helsingissä oli tuohon aikaan ”kova asuntopula”, oli luontevaa, että alueelle ehdotettiin asuntoja. Kilpailussa oli varsin erilaisia ehdotuksia, myös hyvin voimakasta asuntorakentamista. Helander, Pakkala ja Sundman ehdottivat ”kohtuullista” asuntomäärää (Pakkala 2011). Alueen asemakaava valmistui vuonna 1976. Suunnittelijakolmikko sai rakennustaiteen valtionpalkinnon vuonna 1983. Alueen rakentaminen jatkui vuoteen 1986.

Etulyöntiasemaa suunnitteluryhmälle kilpailussa antoi suomalaisen rakennussuojelukeskustelun uranuurtajana tunnetun Nils Erik Wickbergin opissa olleiden Mikael Sundmanin ja Vilhelm Helanderin tietämys rakennussuojelusta. Suojelukysymys oli Katajanokalla keskeinen, koska kärjen alue oli täynnä vanhoja kasarmirakennuksia. Sundman oli lisäksi tutkinut Katajanokan kaavoitushistoriaa diplomityössään, tunsu alueen täten hyvin ja pystyi hyödyntämään tätä tietopohjaa alueen suunnittelussa. (Pakkala 2001:155). Myös tämä auttoi arkkitehtiryhmää kilpailuvoitossa (Sundman 2011). Sundmanin lisäksi Helander tunsu hyvin arkkitehtuurin ja kaupunkirakentamisen historiaa (Pakkala 2011). Suunnittelualueen historialla olikin Pakkalan (2011) mukaan erittäin suuri vaikutus kärjen suunnittelussa. Pakkalalla ei ollut samanlaista taustaa kuin Sundmanilla, eikä hän omien sanojensa mukaan osannut suhteuttaa suunnitelmia historialliseen kehykseen.



Kuva 201. Katajanokan kärjen satama- ja kasarmialuetta vuonna 1973 Kari Haklin ottamassa valokuvassa ennen uuden asuinalueen rakentamista. (Finna.fi).

Historia näkyy Katajanokan kärjen alueella niin vanhassa säilyneessä rakennuskannassa, paikannimisessä, alueella säilytetyissä toiminnoissa sekä viitteinä vanhaan ympäristöön uudessa asemakaavassa ja arkkitehtuurissa. Katajanokan kärkeä on Sundmanin (2011) mukaan hyvin määrätietoisesti yritetty kiinnittää historiallisesti sekä paikkaansa että Helsinkiin soveltamalla hyväksi koettuja historiallisia elementtejä nykyaikaan.

Vaikka Katajanokan kärjen alueelta purettiinkin kymmeniä rakennuksia, siellä myös Helsingissä ensimmäistä kertaa alueen käyttötarkoituksen vaihtamisen yhteydessä säästettiin suuri määrä vanhoja rakennuksia. Esimerkiksi Merihaan alueen alta purettiin kaikki vanhat teollisuus- ja varastorakennukset. Katajanokan kärjen alueella arkkitehtonisesti arvokkaimmiksi arvioidut kasarmirakennukset pyrittiin suojelemaan ja tässä Pakkalan (2011) mukaan onnistuttiinkin. Alueella oli Pakkalan (2011) mukaan runsaasti rakennuksia, joita oli ”helppo purkaa”, koska alue oli historian saatossa rakennettu täyteen ”erilaista hyyskää”. Vanhoista rakennuksista haluttiin Sundmanin (2011) mukaan muodostaa kaavaan katu, joka kulkee nk. Lutikkalinnasta nykyisen ulkoasianministeriön 1700-luvulla rakennetulle portille asti ”markkeeraten” vanhan alueen. Kyseinen portti on Katajanokan vanhin fyysinen muistomerkki. Tämän portin olemassaolosta ihmiset eivät Sundmanin (2011) mukaan 1970-luvulla edes olleet tietoisia.

Säästettyjen rakennusten lisäksi laivastokasarmialuehistoria näkyy Katajanokan kärjen alueella paikannimistössä: Merikasarminkatu, -tori ja -laituri, Merisotilaankatu, Matruusinkatu, Amiraalinkatu, Laivastokatu- ja -kuja. Vankilahistoriaan viittaavat Linnankatu ja -puisto. Laukauskuja ja Puolipäivänkatu viittaavat aikamerkkiin, joka annettiin päivittäin puolen päivän aikaan tykinlaukauksella Katajanokalta vuosina 1868–1898 (Pesonen 1979:37).

Rakennussuojelun osalta kiistaa Katajanokan kärjen alueella tuli myöhemmin, 2000-luvun alussa, yhdestä rakennuksesta, nk. Merikadettikoulusta, joka ei tosin koskaan ollut Merikadettikoulu, vaan siellä oli merikadettikurssi yhden vuoden evakossa (Pakkala 2011). Rakennusta ei 1970-luvulla osattu pitää arvokkaana, eivät edes Helander, Pakkala ja Sundmankaan, vaikka he edustivat tuohon aikaan rakennussuojelun eturintamaa. Suojeluasenteet ovat sitten 1970-luvun Pakkalan (2011) mukaan yhä tiukentuneet. Merikadettikoulu purettiin vuonna 2006.

Telakka muutti Katajanokan kärjen alueelta vaiheittain Vuosaareen – kokonaan telakkatoiminta päättyi Katajanokalla vuonna 1974. Satamaa palvellut, liikennettä haitannut ja Kauppatoria halkonut junaliikenne poistui alueelta vuonna 1980, rata purettiin vuonna 1985 ja Katajanokan kanavan yli kulkenut kääntöraide vuonna 1989. Tavarasatama muutti pois Katajanokalta – logistiikkakin oli muuttunut: kontit olivat alkaneet yleistyä 1960-luvulla. Muistoksi junaradasta jäi höyryveturien käyttämä vesiviskuri (Putkonen 2010:30). Kauppatorilla ja Laukkasaarenkadulla säästettiin pätkät ratakiskoja – muualla Helsingissä satamaradan linjauksesta muistuttavat myös mm. Baana Töölönlahdelta Länsilinkille, Baanan jatke Telakkakadulla, Merikadun ja Kaivopuiston länsiosan tasainen puistoaueka sekä ratakuilu Laivasillankadulla. Kaikki Katajanokan sekä myös Eteläsataman satamanosturit purettiin.

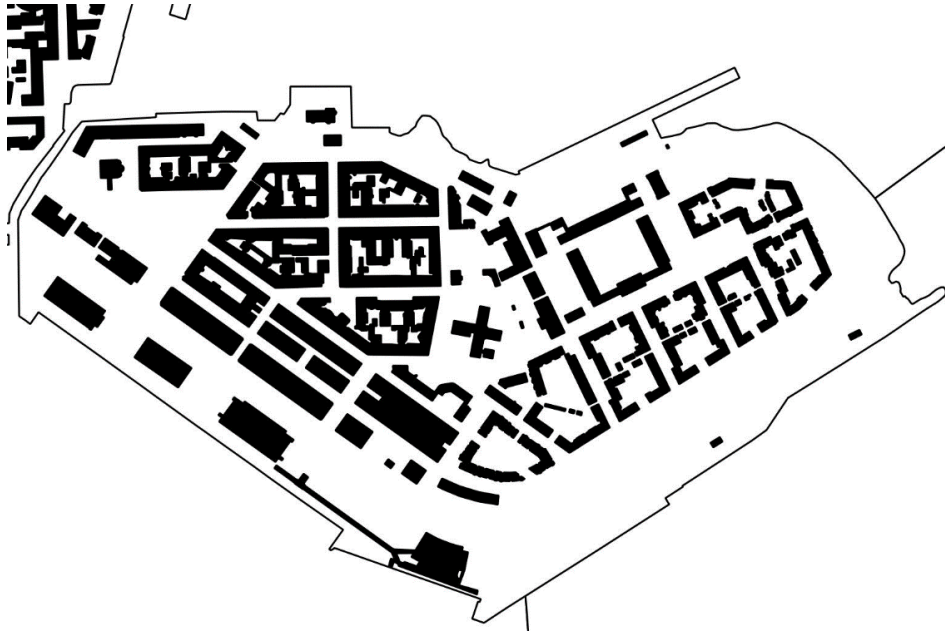
Paineita myös koko sataman siirtämiseen pois Katajanokalta oli olemassa. Ilmassa oli 1970-luvulla ajatuksia siitä, että uudisrakentaminen tulisi ulottaa merenrantaan saakka. Suunnitteluryhmä kuitenkin halusi säilyttää matkustajasataman alueella, sillä sen katsottiin olevan oleellinen toiminto Helsingin keskustassa – nähtiin, että sataman, satamarakennusten ja satamalaitteiden poistaminen poistaisi osan Helsinkiä (Sundman 2011). Euroopassa on harvinaista, että kaupungin ytimeen päästään suoraan satamasta – satamat jäävät yleensä jollain tavalla ulkopuolelle, etenkin modernit satamat. Lähinnä vain vanhat, pienimuotoisemmat satamat sijaitsevat keskustassa. Katajanokan satamalla on myös pitkä historia – sitä suunnitteli aikoinaan myös C. L. Engel. Satamalaitoksella sataman siirtoa Sundmanin (2011) mukaan pelättiin – niinpä suunnitteluryhmä ”liittoutui” satamalaitoksen kanssa, eikä esittänyt sataman alueelle lainkaan rakentamista. Vastineeksi satamalaitos suostui merentäyttöihin ja liikennejärjestelyihin. Korttelialue nostettiin Katajanokan kärjen alueella jonkin verran, lähes 90 cm, sataman yläpuolelle sataman toimintaan liittyvien liikenne- ja meluhaittojen vähentämiseksi ja näkymien avaamiseksi sataman yli kohti Suomenlinnaa – suunnitteluryhmässä haluttiin, että satama olisi Katajanokalla asukkaiden ehdoilla. Matkustajalaivaterminaalit ja autolautat jäivät näkyväksi

osaksi Katajanokan vanhaa ja uutta kaupunkikuvaa. Satamahistoriasta muistuttavat Katajanokan kärjen alueella myös satamamakasiinit.

Martti Välikangas oli ehdottanut Katajanokan luovuttamista matkustajaliikenteelle ja pienemmälle tavaraliikenteelle jo vuonna 1929 – hän arvosteli myös makasiineja ja varastoja. Hänen mukaansa Eteläsataman varastotkin olisi pitänyt toteuttaa Antwerpenin tapaan siten, että niiden katolle olisi rakennettu rantapromenadi (Arkkitehti 8/1929:119–120). Tällaista oli suunniteltu nykyisen Olympia-terminaalin alueelle vuonna 1914 Bertel Jungin ja Birger Brunilan (Arkkitekten 7/1914:95–104) sekä vuonna 1921 Elias Kaalamon toimesta (Impola 1981:17–18). Katajanokan kanavan täyttämisestä oli keskusteltu 1930-luvun lopulta 1960-luvun puoliväliin – arkkitehteja, museoväkeä ja Kruununhaka-seura asettui kuitenkin puolustamaan kanavaa. Täyttämisehdotuksia perusteltiin liikenteen sujuvoittamisella. Kanavaa puolustettiin sen kulttuurihistoriallisella arvolla. Arkkitehti Erkki Kairamo vertasi Kauppatoria Venetsian Piazza San Marcoon ja Lissabonin Praça do Comércioön (Arkkitehti 1/1964:1). Katajanokan kärjen alueelle oli puolestaan vuonna 1962 ehdotettu torneja.

Katajanokan kärjen muotoa muutettiin alueen rakentamista aloitettaessa merentäytöillä – vanha maa-alue päättyi suurin piirtein nk. Lutikkalinnan (Puolipäivänkatu) kohdalla. Kärkeä muotoiltiin jokseenkin orgaanisella otteella – toisin kuin Merihaan rantoja, jotka ovat viivasuorat. Katajanokan etelärannassa kaavaan muodon määräsi suurelta osin satamalaitos, joka hallinnoi aluetta. Satamalaitoksella oli silloin mittavia laajentamissuunnitelmia – he halusivat täyttää merta vielä kymmeniä metrejä. Suunnittelijoilla ei ollut paljoakaan siihen sanottavaa, vaan heidän piti pysyä satamalaitoksen rajan toisella puolella (Pakkala 2011). Näin Katajanokan kärjen uusi rakentaminen oikeastaan jatkaa kantakaupungin perinteistä rakentamista, jossa talot eivät sijoitu aivan rantaan. Katajanokan etelärannalle ei satamalaitoksesta johtuen siten voitu myöskään rakentaa kantakaupungille tyypillistä jalankululle tarkoitettua rantareittiä, mutta Katajanokan kärkiosaan ja pohjoisrannalle tällainen toteutettiin.

Katajanokan kärjen korttelit (kuva 202.) ovat kenttämäisiä, korttelirakenne on puolisoljettu (ks. Pakkala 2001:156), mutta luonteeltaan suljettu, sillä kulmat ovat umpinaisia. Talot rajaavat katutilaa kadunkulmaan saakka (Sundman 2012). Suljettu korttelirakenne on ominainen Katajanokan vanhalle puolelle ja umpikorttelin periaate on ollut osa Helsingin kaupunkisuunnittelua jo 1700-luvulta – joskin tuolloin puurakentamisena. Katajanokan korttelirakenne on sovellus vanhasta Katajanokasta (Sundman 2011). Katajanokan kärjessä nähtiinkin paluu kohti umpikorttelia, jollaisia ei oltu rakennettu kantakaupunkiin sitten 1920-luvun. Katajanokan kärjen asuinalueen kaavoitusajankohtana 1970-luvulla Suomessa rakennettiin pääasiassa vapaasti seisovia lamellitaloja ja pistetaloja. Funktionalismin aikana 1930-luvulla oli haluttu luopua umpikorttelirakenteesta ja luoda tilaa, jossa rakennukset seisovat vapaasti puistomaisessa ympäristössä. Tämä ihanne säilyi pitkään hallitsevassa asemassa uudessa rakentamisessa – niin kantakaupungissa kuin esikaupunkialueella. Merihaassa ja Itä-Pasilassa oli 1970-luvulla tehty paluu lähiörakentamista tiiviimpään rakentamiseen, mutta korttelirakenne oli niissä vielä modernistinen. Katajanokan kärjen suunnittelussa oli Sundmanin (2011) mukaan hyvin tietoinen pyrkimys ottaa vanhaa ja hyväksi koettua korttelirakennetta uudelleen käyttöön. Tämä ei Sundmanin (2011) mukaan ollut vielä tässä vaiheessa kansainvälinen trendi. Vähän myöhemmin suljettua korttelirakennetta tehtiin Tukholman esikaupunkialueella Skarpnäckissä, entiselle lentoasemalle (vrt. Malmi).



Kuva 202. Katajanokan kärjen korttelialueella (rakeisuuskartassa oikealla) näkyy paluu kohti umpikorttelirakennetta. (Maanmittauslaitoksen Maastotietokannan rakennukset 09/2014).

Katajanokan eteläranta on historiallisesti maisemalinjojensa ja pääteaiheidensa osalta erittäin määrätietoisesti suunniteltu. Katajanokanlaiturin rantaviiva tähtää Helsingin kaupungintaloon, Katajanokanlaituri-nimiset kadut nykyiseen korkeimman oikeuden rakennukseen ja Presidentinlinnaan eli entisiin C. G. Castegrenin taloon, myöhemmin Standertskjöldin palatsiin (rakennusvuosi ei tiedossa) sekä Keisarilliseen palatsiin (1820/43), Kanavakatu Tuomiokirkkoon ja Kruunuvuorenkatu Uspenskin katedraaliin. Laukkasaarenkatu suuntautuu päävartioon, mutta näkymän katkaisee Keskon 1930-luvulla rakennettu rakennus. Lisäksi kaukana Luotsikadun päässä on havaittavissa Hotelli Torni (1931). Katajanokankadun ja Satamakadun päässä sijaitsevat Katajanokan kasinon rakennukset. Tämä maisemalinja- ja päätyaiheperinne nousi keskeiseksi myös Katajanokan kärjen suunnittelussa. Kärjen alueella päätyaiheina toimivat Merikasarmen rakennukset. Amiraalinkatu ja Matruusinkatu tähtäävät Merikasarmiin, Merikasarminkatu sekä Merikasarmiin että Hylkysaaren Luotsikasarmiin. Kanavakadun ja Linnankadun kulmasta näkyy Suomenlinnan kirkon torni. Suorat katunäkymät ja näkymät kohti merkittäviä rakennuksia ovat Katajanokan kärjen kaavoitukseen perinteisestä kaupunkirakentamisesta lainattuja elementtejä.

Katajanokan kärjen alueella siis pyrittiin pitkästä ajasta rakentamaan perinteistä urbaania kaupunkia ja suunnittelussa käytettiinkin joitakin vanhoja, perinteisen kaupungin elementtejä. Tämä kuitenkin pyrittiin tekemään uudella tavalla. Uusvanhaa, vanhan näköistä ympäristöä ei haluttu tehdä, vaan arkkitehtuurin muotokielestä tahdottiin nykyaikaista, jotta alue olisi selvästi tunnistettavissa ja erotettavissa oman aikakautensa kohteeksi. Mutta samanaikaisesti uusi pyrittiin orgaanisesti liittämään vanhaan valikoiduilla suunnittelukeinoilla.

Katajanokan kärjen alueella pääasiallisena pintamateriaalina oli punatiili. Punatiilirakentamisesta oli tuohon aikaan kehittymässä yleisempi trendi, sillä betonielementtijulkisivujen harmauteen oltiin kylästyneitä. Kyse oli myös uuden ja vanhemman rakentamisen yhteensovittamisesta – esimerkki 1970-luvulta on punatiilinen rakennus Etu-Töölössä Museokatu 26:ssa, jossa paikalta purettiin 1910-luvulla rakennettu tehdasrakennus (ark. Bertel Gripenberg) ja paikalle nousi vuonna 1978 Pertti Lajusen suunnittelema asuinkerrostalo, joka sopeutuu huomaamattomasti punatiiliseen miljööseen (ks. Man-

ninen 2004:144). Helluntalainen Saalem-seurakunnan (per. 1938, ensimmäinen rukoushuone Pengerkadulla) punatiilinen temppeli valmistui Sörnäisiin Näkinkujalle samoin vuonna 1978. Kolmikerroksinen rakennus sopeutettiin mittakaavansa puolesta tuolloin vielä toisella puolella katua sijainneisiin, niin ikään punatiilisiin Wärtsilän tehdasrakennuksiin.

Punatiilen käyttö ei siis suoraan liittynyt Katajanokan sataman punatiilirakentamiseen, mutta tätäkin käytettiin toisena materiaalivalinnan perusteena. Punaista tiiltä oli Katajanokalla satamamakasiinien lisäksi kasarmirakennuksissa sekä vankilan muureissa ja rakennuksissa. Ajan henki oli kuitenkin materiaalivalinnassa historiaa voimakkaampi peruste (Pakkala 2011). Katajanokan historiallisen rakennuskannan huomioon ottaen rappaus olisi ollut toinen luonteva pintamateriaali, mutta tuohon aikaan Suomessa ei Pakkalan (2011) mukaan enää osattu rapata. Rapattuja taloja tehtiin vielä 1950-luvulla ja vielä 1960-luvun alussakin, mutta siirtyminen teolliseen betonielementtitekniikkaan oli rapauttanut rappaamisen taidon. Laajamittaisen paluun rapatut seinäpinnat tekivät oikeastaan vasta 2000-luvun puolella. Toisaalta rappaamista vältettiin Katajanokan kärjen alueella myös kaupunkirakennustaiteellisen asetelman takia. Merikasarmin vanhan rakennuskannan julkisivut oli rapattu ja sitä haluttiin korostaa – tehdä ero arkirakentamisen sekä juhla- eli monumentaalirakentamisen välillä. Tuolloin ei ollut vielä tiedossa, että ulkoasiainministeriö tulisi sijoittumaan Merikasarmin rakennukseen, mutta jotakin vastaavaa odotettiin (Pakkala 2011). Katajanokan kärjen julkisivuratkaisuun on merellisessä ilmastossa liittynyt ongelmia, vaikka alueella käytettiin paikalla muurattuja julkisivuja.

Katajanokan kärjen alueella on myös erkkereitä, kuten Katajanokan vanhan osan jugend-taloissa, mutta moderniin muotoon muunnettuna. Pakkalan (2011) mukaan erkkerit syntyivät sekä käytännöllisistä tavoitteista että historiallisesta taustasta. Erkkerit tarjoavat mahdollisuuden pitkiin näkymiin ahtaissa katutiloissa. Tämä oli erkkerien rakentamisen pääsyy Katajanokalla; tuoda asuntoihin asumismukavuutta. Samalla ikkunat ”osallistuvat aktiivisesti katumaisemaan” (Sundman 2011). Erkkerit kuuluvat kaupunkirakennustaiteeseen, ne luovat eloisuutta (Sundman 2011). Erkkerien historia ulottuu keskiajalle, mm. linnoihin. Vanhoja 1700-luvun erkkeritaloja on esimerkiksi Maltan Vallettassa ja Istanbulissa (nk. konak-talot).

Siis vasta toissijaisena syynä erkkerien rakentamiseen oli se, että Katajanokan vanhalla alueella oli erkkereitä. Erkkerien suunnittelussa käytiin ”taistelu” rakennusteollisuutta vastaan, koska niiden rakentaminen oli tuolloisella tekniikalla vaikeaa – erkkerit piti sovittaa elementtirakentamiseen. Sundmanin (2011) mukaan insinöörit jopa pitivät erkkeriä (ajatuksellisella tasolla) mahdottomana toteuttaa, koska niitä ei oltu totuttu rakentamaan. Erkkeriä pidettiin epärationaalisenä elementtinä, sillä pitkään oli rakennettu vain suoraa seinää. Erkkeriä tarjottiinkin suunnittelupalaverissa rakennuttajille porkkanana: rakentamalla erkkereitä sovittujen sääntöjen mukaan sai lisää rakennusoikeutta, mikä puolestaan merkitsi rakennusyhtiölle lisää myytävää pinta-alaa ja lisää tuloja. Tämä sai rakennuttajatkin innostumaan ajatuksesta ja rakentamistekniikkaa kehitettiin. Helsinkiin rakennettiin 1980-luvulla myös betonipintaisia taloja, joissa oli erkkereitä (esim. Yrjönkatu 36, arkkitehtitoimisto Hänninen ja Hansio, 1980, uusjugend-tyylinen Uudenmaankatu 19–21, ark. Kalevi Hietanen, 1984 sekä Kaarlenkatu 3–5, ark. Kalevi Ruokosuo, 1980). Hämeentie 50:ssä puolestaan on betonitalo, jossa on eräänlainen matala antierkkeri – sisäänvedetty seinänosa, joka viitanee viereisen funkisrakennuksen erkkeriin.

Kaikki Katajanokan kärjen kaavoittajat olivat syntyperäisiä helsinkiläisiä ja tunsivat siten kontekstinsa. Tätä kautta suunnitelma pyrittiin kytkemään paitsi historialliseen, myös helsinkiläiseen viitekehukseen. Monet Katajanokan kärjen alueen suunnitteluratkaisut ovat suunnittelijoiden mukaan helsinkiläiskokemukseen perustuvia: he ovat asuneet joissakin paikoissa ja kokeneet ne miellyttäväksi. Pakkala oli viettänyt lapsuutensa Väinämöisenkadulla Töölössä, missä suuren puiston varrella on ”maltillinen” nelikerroksinen rakennus. Rakennuksen ja jalkakäytävän väliin sijoittuvat kuusi metriä

syvät etuistutukset. Suunnittelijat pitivät tätä piirrettä sympaattisena ja se otettiin mukaan Katajanokan suunnitteluun. Etuistutukset olivat tuttuja myös Sundmanille Vuorimiehenkadun varrelta Ullanlinnasta. Etuistutukset toteutettiin myös sen takia, että rakennuksia ei uskallettu viedä katulinjaan asti, koska katu oli varsin kapea. Ajateltiin, että se olisi aiheuttanut sosiaalisesti epätyytyttävää ”tilannetta”. Sisäänveto antoi mahdollisuuden saada laajennusta katutilaan.

Vilhelm Helander puolestaan asui Huvilakadulla, missä Huvilakadun ja Kapteeninkadun välissä on puutarhamainen, raja-aidaton eri taloyhtiöiden tonttien muodostama yhteispiha. Myös tämä piirre omaksuttiin Katajanokan suunnitteluun. ”Kapteeninkadun ja Huvilakadun kortteleita halkaisevat talousrakennusten rajaamat jalankulkukujat ovat myös lähes sellaisenaan sisällytetty asemaakaavaan” (Pakkala 2001:160). Kujat kulkevat kaikkien Katajanokan kärjen korttelien läpi. Tässä lienee viittaus myös Katajanokan vanhalle puolelle, missä sisäpihat ovat täynnä pieniä rakennuksia ja pihasiipiä. Asuinkatujen katuleveydet ovat peräisin J. A. Ehrenströmin empire-asemakaavasta Kruununhaasta. Empire-Helsingistä tulee myös se, että Katajanokanrannan talot seisovat viivasuorassa rivissä. Pohjoisesplanadilla jokainen rakennus seisoo omana yksilönään rivissä kokonaisuutta muodostaen (Sundman 2011).

Katajanokan kärjen katujen päällystemateriaalit ovat myös Helsingille tyypillisiä: asfalttia ja graniittia. Asemakaavamääräykset puurivien seitsemän metrin istutusvälistä puolestaan perustuvat Espanadin lehmusten istutusväliin, joka käytiin mittaamassa paikan päällä. Tällä haluttiin saada selville, kuinka pitkä lehmusten istutusvälin tulee olla, jotta se antaa hyvän tilallisen vaikutelman. Rakennusten seinillä nousee helsinkiläisittäin villiviiniköynnöksiä. Etuistutusten, puurivien ja villiviiniköynnösten ansiosta Katajanokan kärjen yleisilme on vihreä.

Katot ovat Katajanokan kärjen alueella Merikasarmen ja vanhan Katajanokan tapaan mustiksi maalattuja. Tasakattojen käyttöä, alueen rakennuskorkeutta ja siten kerroslukua määrittää Merikasarmen rakennusten korkeus ja asema Helsingin merellisessä siluetissa (Vihinen 2005:38–39). Haluttiin, että Merikasarmi olisi pohjoisesta katsottuna dominoiva maisemaelementti. Tavoitteena oli, että rakennukset eivät ”irvistele” Merikasarmen takana, vaan että Merikasarmi saa olla ”komeana rakennuksena taivaaseen asti ilman, että siihen tulee mitään lisävivahteita” (Sundman 2011). Merikasarmi siis nostettiin jalustalle – se muodostaa hieman samankaltaisen dominantin kuin Tuomiokirkko Kauppatorin maisemassa ja Kanavarannan makasiinien ylle nouseva Uspenskin katedraali Pohjoisrannan maisemassa.

Katajanokan kärjen kattomaiseman levottomuudessa on Pakkalan (2011) mukaan nähtävissä italialaisen vuoristokaupungin piirteitä (Pakkala 2001:165). Merinäköaloja haluttiin tuoda mahdollisimman monelle asukkaalle rakennuksia porrastamalla (Rauske 2012:65). Kattoterassijatus tulee Roomasta, mutta terassit eivät Pakkalan (2001:160) mukaan yllä esikuvansa tasolle. Vaikka Katajanokan kärjen asuinalueella on historiaan viittaavia elementtejä, ei sen arkkitehtuuri ole historismia, kuten esimerkiksi 1990-luvulla suunnittelukilpailun voittaman ruotsalaisen arkkitehtitoimiston kaavoittama ja 2000-luvulla rakennettu Kartanonkosken alue Vantaalla (Sundman 2011). Alueen suunnittelussa on toimittu ”perinteiden ja modernismin välimaastossa” (Vihinen 2005:41). Sundman (2011) sanoo, ettei hän tunne muita alueita Pohjois-Euroopassa, jotka olisivat näin tietoisesti kiinnitetty alueensa historiaan olematta historismia. Historismia, jossa vanhaa kaupunkirakennetta kopioidaan ja siirretään historiaa suoraan nykyisyyteen muuttamatta sitä, sen sijaan on Euroopassa paljon.

Sundmanin (2011) mukaan Katajanokan kärjen suunnittelussa ei kaavoitusmielessä ollut esikuvia. Suunnitteluryhmä tunsu kaavoituksen historian hyvin, mutta ei etsinyt historiasta mallia suunnitteluun. Sundman kuitenkin myöntää erään kaavoituksellisenkin vaikutteen. Uuden alueen tärkein aukio on Merisotilaantori (kuva 203.), joka on suljettu, arkadien reunustama, mitoiltaan (pohjois-etelä) Suomen Pankin ja Säätytalon välistä aukiota (itä-länsi) vastaava kaupunkiaukio. Torin ihanteena on ollut

italialaisen kaupungin piazza, se on tarkoitettu kaupunkirakenteen keskellä sijaitseväksi, sosiaalisesti yhdistäväksi tekijäksi (Sundman 2011). Aukiolla oli aikoinaan suihkulähdekin. Myös torin ympärillä ja Merikasarminkadun varrella olevat arkadit juontuvat ideatasolla italialaisesta arkkitehtuurista, ennen kaikkea Bolognasta, missä Pakkala oli vierailut (Sundman 2011). Sundman (2012) mainitsee torin arkadin yhteydessä myös italialaisen pikkukaupungin Ascoli Picenon. Bolognan arkadit olivat ihanteena myös muissa aikakauden punatiilirakentamisen kohteissa, kuten Lassilassa ja Malminkartanossa (Murole 2012b:187). Bolognan pisin arkadikäytävä on peräti 3,5 kilometriä pitkä. Merisotilaantori oli avointa aluetta jo ennen Katajanokan kärjen asuinalueen rakentamista, joten se oli luonteva sijainti torille.



Kuva 203. Merisotilaantori on Katajanokan kärjen asuinalueen keskusaukio, jonka laidalle sijoittuu alueen palvelutarjonta. Toria reunustavat arkadikäytävät. (Miika Norppa).

Arkkitehtuurin osalta Katajanokalle löytyy Pakkalan (2001:161–164; 2011) mukaan kansainvälisiä vaikutteita 1920-luvun Rotterdamista (Tuschendijken), Amsterdamista (Amsterdam-Zuid, kaav. H. P. Berlage), Berliinistä (Am Schillerpark, kaav. J. J. P. Oud & Michel Brinkman), Hampurista (Jarrestadt) ja 1960- ja 70-lukujen Lontoosta. Myös Wienin esimerkit, kuten Karl-Marx-Hof ”puhuttelivat”, mutta ”useimmissa näissä tökki vanhahtava muotokieli”. Saksalaisista arkkitehteistä Bruno Taut, Erwin Gutkind ja Hugo Häring (lamellitalot Siemensstadtissa), ja hollantilaisista Amsterdam Schoolia edustaneet Michel de Klerk ja J. C. van Epen olivat esikuvallisia, joskin Amsterdamin Schoolille tyypillistä muotokieltä Katajanokan kärjen alueelta on vaikea löytää. Sen sijaan etenkin Bruno Tautin suunnittelema Red Front building Berliinin Britzissä ja rakennukset Berliinin Schillerparkissa lienevät olleet esillä. Useat Pakkalan mainitsemista esikuvallisista arkkitehteistä olivat kiinnostuneita Camillo Sitten ajatuksista. Lontoossa Pakkala vieraili Matti Visannin kanssa vuonna 1977 Lillington Gardenissa (John Darbourne & Geoffrey Darke, 1968–72) sekä useilla muilla Lontoon kunnallisilla asuntoalueilla, myös New Towneissa. Visanti oli samoihin aikoihin mukana Länsi-Pasilan suunnittelussa. Samaa Katajanokan kärjen alueella on edellä mainittujen kansainvälisten kohteiden kanssa etenkin punaisen tiilen ja valkoisen värin yhdistämisessä, mutta osin myös muotokielessä.

Eräänä ihanteena Katajanokan kärjen alueella oli myös suurpihakortteli. Aihetta olivat käsitelleet ruotsalaisen Björn Linnin väitöskirja ’Storgårdskvarteret’ (1974) ja luxemburgilaisen Rob Krierin ’Stadtraum’-kirja (1975, engl. 1979) (Pakkala 2011). Linnin kirjassa on esimerkkejä 1920- ja 30-

luvuilla rakennetuista yhteispihakortteleista mm. Hollannissa, Saksassa, Itävallassa ja Pohjoismaissa. Useat näistä olivat myös punatiilialueita, sillä punatiilirakentaminen oli hyvin suosittua 1920-luvulla, etenkin Hollannissa – mutta myös rappausta käytettiin laajasti, mm. Berliinissä. Suunnittelijat eivät vielä silloin käyneet katsomassa näitä alueita – tuolloin tutustuminen tapahtui kirjojen välityksellä. Ihanteet eivät välittyneet suoraan, vaan ”fiiliksenä” ja eräiden elementtien käyttönä, muunnettuna ja sovellettuina. Mutta esikuvia oli ja niitä katseltiin ahkerasti (Pakkala 2011).

Suunnittelukilpailun jälkeen Katajanokan kärjen suunnitteluun vaikuttivat kilpailun muut suunnitelmat (Alber Filosof ja Satu Tyynilä sekä Juha Leiviskä) sekä kollegoiden, mm. Simo Paavilaisen ja Tore Tallqvistin huomiot. Lisäksi yhteistyötä tehtiin 15 arkkitehtitoimiston kanssa. (Pakkala 2001:157). Katajanokan kärjen rakennuksia suunnittelivat mm. Kristian Gullichsen, Jan Söderlund, Erkki Valovirta, Esko Kahri, Juha Leiviskä ja Pentti Piha.

Katajanokan kärjen suunnittelussa oli 1920-luvun tavoin myös sosiaalisia tavoitteita: sinne rakennettiin melko runsaasti vuokra-asuntoja ja uudenlaisen Hitas-järjestelmän (hinta- ja laatutason säätely) piirissä rakennettuja omistusasuntoja, mutta myös kolmannes vapaarahoitteisia omistusasuntoja. Hitas-järjestelmä antoi kaupunkisuunnittelijoille lisää mahdollisuuksia osallistua rakennussuunnitteluun. Hitas-järjestelmässä asuntojen hintoja säännellään sekä ensimmäisen että kaikkien muiden myyntien osalta, ellei taloyhtiön yhtiökokous sitten yksimielisellä äänestyksellä päättää luopua järjestelmästä. Tämä on mahdollista 30 vuoden päästä rakennuksen valmistumisesta. Vuonna 2013 järjestelmää muutettiin, niin että Hitas-järjestelmästä irtautumiseen ei kaikilla alueilla enää tarvita taloyhtiön yhtiökokouksen yksimielisyyttä, vaan enemmistön kannatus.

Asuinalueita palvelemaan rakennettiin raitiovaunuyhteys, joka valmistui vuonna 1980. Merisotilaantori toimii raitiovaunun kääntö- ja päätepysäkinä. Alueen palvelutarjonnalle kaavoitettiin tiloja juuri Merisotilaantorille, sillä ne haluttiin koota torin äärelle (Sundman 2012). Kaavoittaja ei voi taata, että palvelutarjontaa syntyy, mutta voi luoda niille edellytyksiä. Liiketilat saatiinkin toteutettua, tämä on Pakkalan (2011) mukaan tärkeintä, koska se tarjoaa mahdollisuuden liiketoiminnan kehittymiselle, jos ajat muuttuvat. Etukäteen tiedossa oli, että alueelle ei saa valtavaa palveluvarustusta. Osa alueelle toivotuista kaupallisista palveluista on jäänyt pois – alue on pussinperä, joka ei houkuttele juurikaan asiakkaita asuinalueen ulkopuolelta, ja jonne on siksi vaikeaa saada kaupunkimaista vipinää. Paikallisten asukkaiden ja alueella työskentelevien (Merikasarmi, hotelli) määrä on liian pieni monipuolisen palvelutarjonnan ylläpitämiseksi. Alueella ei ole kulttuuripalveluja, jotka houkuttelisivat ulkopuolista asiakaskuntaa. Alueen rakentamistehokkuus tai asukastiheys ei ole erityisen suuri. Asukkaiden ostovoima suuntautuu myös paljolti keskustaan – esimerkiksi Katajanokan kärjen alueella sijaitsevan Amiraalin korttelin asukkaiden ostosmatkoista vain noin 40 % suuntautuu Katajanokalle, paljon asioidaan mm. Stockmannilla (Ratvio 2012:191). Myös Kauppatorilla asioidaan. Katajanokan kärjen liiketiloissa on vaihtelevalla menestyksellä ollut palvelualan yrityksiä ja pieniä ja toimistoja. Vuonna 2012 torilla oli mm. ruokakauppa, kebab-pizzeria, olutravintola, parturi-kampaamo ja fysioterapia. Lähistöllä oli myös huonekaluliike. Sundmanin (2012) mukaan torilla on sellaisia palveluja, joita jota pienessä kaupunginosassa voi olla. Julkisten palvelujen osalta uudella asuinalueella on kaksi päiväkotia, ala-asteen koulu, liikuntahalli ja kerhotiloja. Liikuntahalli tuli ylimääräisenä yllätyksenä – sitä ei suunnitteluvaiheessa osattu odottaa.

Merenrantaan rajautuvat viheralueet Matruusinpuisto (valm. 1990) ja Laivastopuisto (suun. Lars Liljefors, 1992). Rantapuistot jatkavat helsinkiläistä rantareittien perinnettä, mutta kaikilta osin rantaan ei satamatoimintojen takia pääse, vaan osa Katajanokan kärjen rannoista on aidoilla rajattu kaupunkilaisilta. Rantapuisto jäi Helanderin, Pakkalan ja Sundmanin ehdotusta pienemmäksi (Pakkala 2001:165). Uimarantaa tai meriuimalaa alueella ei ole ja asuntoja erottavat merenrannasta myös pysäköintipaikat. Pysäköintialuetta rajattiin asuinkeuhkaloja reunustavasta tiestä betonimuurin sijaan

graniittimuurilla – Sundmanin (2012) mukaan Helsingin ensimmäisellä sitten toisen maailmansodan. Merikasarmen länsireunalla on Merikasarmipuisto (suun. Lars Liljefors). Puistot paransivat myös vanhan Katajanokan virkistysmahdollisuuksia. Alueen kärkeen suunniteltu saari jäi toteuttamatta.

Katajanokan kärjen suunnittelutavoitteet toteutuivat Pakkalan (2011) mukaan yleisesti ottaen ”hemmetin hyvin”, paremmin kuin hän osasi odottaa, koska asemakaavasuunnittelu ei yleensä koskaan mene niin kuin kaava-arkkitehti piirtää, vaan siihen vaikuttavat monet eri asiat, ja siten suunnitelma vääjäämättä muuttuu. Pakkala pitää suunnitelman toteutumisen kannalta oleellisena sitä, että suunnitelma tehtiin kaupungin organisaation sisällä. Näin asiat, joita ei suunnittelun alkuvaiheessa osattu ottaa huomioon (esimerkiksi raitiovaunun kaarisäteet ja muut tekniset yksityiskohdat), pystyttiin sovittamaan alkuperäiseen suunnitelmaan siihen sopivalla tavalla, jolloin kokonaisidea hänen mukaansa säilyi ja jopa vahvistui matkan varrella. Konsulttityössä alkuperäissuunnitelma Pakkalan (2011) mukaan usein murenee, koska kukaan ei ole vastaamassa suunnitelmasta.

Haasteena Katajanokan kärjen alueella on kuitenkin jälkikäteen tarkasteltuna ollut rakentamisen heikko tai keskinkertainen laatu. Kaikki alueen kerrostalot eivät ole kestäneet kosteaa ja tuulista merellistä ilmastoa, mikä on johtanut laajoihin remonteihin ja jopa purkuharkintoihin. Esimerkiksi Linnankatu 11:ssä sijaitseva rakennus jouduttiin saneeraamaan lähes täydellisesti – vain rakenteet säilyivät samoina. Vuonna 2018 Katajanokalta purettiin vuonna 1979 valmistunut Amiraalinkatu 2, rakennus oli siis purettaessa vain 39 vuotta vanha.

Lutikkalinnaksi kutsuttu vanha kerrostalo muutettiin vuonna 2002 asumiskäyttöön Katajanokan Amiraaliksi. Alueelle rakennettiin vielä 2000-luvulla myös kaksi kerrostalokohdetta lisää, ensimmäinen Kruunuvuorenkadun päähän 2007, jälkimmäinen vuonna 2003 puretun, nk. Merikadettikoulun tontille vuonna 2008. Ensimmäinen, Arkkitehdit NRT Oy:n suunnittelema 1920-luvun suurkorttelia (esim. Bruno Tautin suunnittelema hevosenkenkäkortteli Berliinin Britzissä) mukaileva kortteli As. Oy Helsingin Svingi ja As. Oy Helsingin Stanssi sai Rakentamisen Ruusu -palkinnon vuonna 2006 sekä Kestävä Kivitalo -palkinnon vuonna 2007. Rakennus seurailee Kanavakadulla sijaitsevan rakennuksen (ark. Väinö Määttä, 1952), läheisen arkkitehti Gunnar Taucherin suunnitteleman tullimakasiinin (1938), myöh. Katajanokan terminaali sekä rantaviivan muotoja. Idea kattokoristeen aukkoihin on tullut rei’ittimestä pienoismallia tehdessä (Arkkitehti 5/2007:58–65). Korttelin julkisivujen parvekkeet ovat vapaasti sijoiteltuja. Ulospäin punatiilinen kortteli on sisäpihan puolelta rapattu valkoiseksi. Korttelin pysäköinti sijoittuu pihan alle. Kruunuvuorenkadun päähän rakennettu kerrostalo toimii päätyaiheena maisemalinjalle, jonka toisessa päässä on Uspenskin katedraali. Saman rakennuksen Kanavakadun puoleinen julkisivu puolestaan asettuu vasten Suomenlinnan kirkkoa (Sundman 2011). Korttelin viereen suunniteltiin vuonna 2017 rakentamista.

Katajanokan kärjen asemakaavasta on toteuttamatta enää yksi rakennus itäisen upseerikasarmen vieressä olevalta tontilta (Pakkala 2001, 2011). Alue ei näy voimakkaasti katukuvassa, mutta Pakkala pitää tonttia häpeäpilkkuna. Tontti oli varattu kehitysyhteistyöosastoa varten, mutta se sijoittuikin Enso-Gutzeitin rakennuksen ja Rahapajan viereen. Tontin siistimiseen ei satsata, koska alue saatetaan rakentaa joskus tulevaisuudessa. Tontin kehittäminen on kuitenkin ”unohtunut”. Toteuttamatta jäi uusklassistisen lämpökeskuksen säilyttäminen ”Akropoliina” Merikasarmipuistossa (Pakkala 2001) – raunioaihe sen sijaan säilyi.

Katajanokan uudemmissa suunnitelmista Herzog & de Meuronin hotellisuunnitelma ei Pakkalan (2011) mielestä lainkaan sopinut paikalleen. Eteläsataman suunnittelu tulee Pakkalan (2011) arvion mukaan näkymään Katajanokalla jollakin tavalla. Pakkala arvioi, että alue tulee muutenkin kehittymään. Hän ei näe muutosta pahana: kaupunkia täytyy kehittää ja se tulee vääjäämättä muuttumaan. Pakkalan mielestä jonkinasteinen historiallinen jatkuvuus – sekä ideoiden että fyysisten ratkaisujen

tasolla – on kuitenkin kaupunkia rikastava asia, ja näin tulisi myöskin edetä, ennemmin kuin että vain ”töräytetään wau-arkkitehtuuria” siksi, että halutaan olla moderneja. Sellaisillekin rakennuksille on Pakkalan (2011) mukaan paikkansa, mutta etenkin historiallisilla alueilla tulisi suunnitella ”sordiino päällä”. Pakkala piti Kanavaterminaalin tonttia liian pienenä tontille aiemmin suunnitellulle Guggenheimin taidemuseolle. Sen sijaan muu tärkeä, mutta mittakaavaltaan pienempi toiminta tontille voisi hänen mukaansa sopia. Vuonna 2015 paikalla oli maailmanpyörä, kahvila ja vuoden 2016 kesällä alueelle valmistui meriuimala kahviloineen.

Katajanokalla on myös muutettu suuri määrä satamamakasiinirakennuksia uuteen käyttöön. Gunnar Taucherin suunnittelema tullimakasiini (1938) muuttui jo vuonna 1977 Finnjetin matkustajaterminaaliksi. Satamaradan toiminta oli päättynyt kokonaan vuonna 1980 ja vuonna 1983 alkoi entisten varastokorttelien asemakaavojen uudistaminen (käyttötarkoitusten muuttaminen), makasiinirakennusten myyminen satamalaitoksen toimesta ja sitä myöten rakennusten muuttaminen uuteen käyttöön. Merikasarmiin muutti 1980-luvulla ulkoministeriö, Merikasarmien lähistöllä sijaitsevaan entiseen maneesi- ja konepajarakennukseen Katajanokan ala-asteen koulu (ark. Vilhelm Helander, 1985) ja entiseen puu- ja metallityöpajaan päiväkotiluotsi (ark. Vilhelm Helander ja Merja Nieminen, 1985). Liikuntahalli sijaitsee vanhassa konepajarakennuksessa. Makasiiniin K13 sijoittui Suomen elokuvasäätiö (makasiini osin tuhoutunut sodassa, peruskorjaus ark. Juhani Katainen 1985). Makasiineista K14 ja K15:stä tuli tapahtumakeskus Wanha Satama (peruskorjaus arkkitehtitoimisto Heikkilä & Kauppinen 1988), missä on järjestetty mm. antiikkimessuja. Makasiinit K14 ja K15 yhdistettiin lasikatteella ja niiden välissä kulkenut Laukkasaarenkatu junanraiteineen säilytettiin uuden lattian alla.

Kanavarannan makasiineihin (rak. 1867–1903, ark. Theodor Croll, Paul Björk, Waldemar Aspelin) tuli liike-, toimisto- ja ravintolatoimintaa (suunnitelma ark. Juhani Katainen, apuna Pekka Pakkala, valm. 1987) – ranta muutettiin kävelyalueeksi ja aluetta koristeltiin (yli)romanttisin viittauksin merelliseen historiaan: ankkurein, potkurein, pelastusvenein (Hakkarainen & Putkonen 1995:119). Merihistoriasta muistuttavia esineitä Katajanokalla on muuallakin, mm. ankkuri Viking Linen terminaalin edessä sekä merimiina Itämeren miinanraivaajien muistomerkkinä. OTK:n varastoihin sijoittui virasto- ja liiketilaa, satama-alueen suureen Lars Sonckin suunnittelemaan Satamamakasiiniin (1913–28) hotelli ja kongressikeskus Grand Marina (1992). Grand Marinassa järjestettiin ETYK:in seurantakokous vuonna 1992. Elia Heikelin suunnittelema makasiini (1899) on ollut toimistokäytössä, Gustaf Nyströmin tulli- ja pakkahuone (1901) vaihtelevassa, usein vajaan käytössä – vuonna 2013 siitä tavoiteltiin design-alan kohtaamispaikkaa. Selim A. Lindqvistin suunnittelema makasiini (1907) on toimistokäytössä. Kaikki Katajanokan makasiinit eivät kuitenkaan ole säilyneet, vaan osa purettiin jo 1950-luvulla – uusien satamarakennusten alta. Myös Etelärannasta purettiin nk. Länsitullin rakennus 1960-luvulla (Kervanto Nevanlinna 2002:270).

Katajanokan vankila (valm. 1837) muuttui vuonna 2007 hotelliksi ja vankilan piha Linnanpuistoksi, jonka suunnitteli Studio Terra Oy. Vankilaa oli alun perin C. L. Engelin toimesta vuonna 1823 suunniteltu Kamppiin komeana linnamaisena rakennuksena (ks. kuva Lilius 2014e:265), mutta vankila päätettiin rakentaa Katajanokalle ja se toteutui arkkitehtonisesti huomattavasti Engelin ehdotusta vaatimattomampana. Ajatus vankilan alueelle, Katajanokan vanhan ja uuden alueen väliin toteutettavasta keskuspuistosta oli esillä jo 1980-luvulla (Arkkitehti 4/1986:26–33). Vankilan kappeli ja osa sisätiloista säästettiin pääosin entisessä asussaan. Kesko Oyj:n pääkonttoriin oli vuonna 2016 suunnitteilla asuntoja ja hotelli ja myös Kanavakadulle (14) suunniteltiin hotellia tai toimistoja sekä kaupunkiaukiota pysäköintipaikkojen ja huoltoaseman tilalle.

Merikasarmia laajennettiin 1980-luvulla rakentamalla alueelle A. F. Granstedtin 1830-luvulla Engelin laatimaan kompositioon suunnittelema rakennus. Suunnittelutyöstä vastasi 1980-luvulla arkkitehti

Erik Kråkström. Muodostunut seremoniapiha sai vuonna 2009 nimen Martti Ahtisaaren aukio, presidentti Ahtisaarelle myönnetyn Nobelin rauhanpalkinnon johdosta. Helsingissä on perinteisesti nimetty kunkin presidentin mukaan jokin katu tai aukio. Kilpailuehdotuksessa Pakkala, Sundman ja Helander eivät ottaneet kantaa Merikasarmen tontin rakentamiseen (tontti oli viivoitettu), mutta sille sijoitettu massa oli sama kuin läntisen siiven massa. Ulkoasiainministeriö tarvitsi lisää tilaa, paraatipiha ympärillä olleet siivet eivät riittäneet, ja tällöin ryhdyttiin keskustelemaan siitä, pitäisikö tontin massan olla moderni massa vanhalla paikalla vai noudatettaisiinko tontilla toteuttamatta jäänyttä suunnitelmaa. Keskustelua käytiin pari vuotta. Suunnittelua johtanut Erik Kråkström kävi rakennushallituksen kanssa myös Pietarissa, ja sikäläisten asiantuntijoiden mielipide oli, että rakennus tulisi tehdä pastissina. Suomessa argumenttina käytettiin metaforaa tuolista: Merikasarmi oli kuin vanha tuoli, josta puuttui yksi jalka – pitäisikö yhden puuttuvan jalan olla moderni vai alkuperäisen suunnitelman mukainen. Sundmanin ja Helanderin mukaan tuli tehdä vanhan mukaan. Esimerkki on Sundmanin (2011) mukaan ainoa pastissina toteutettu rakennus Helsingissä. Rakennus valmistui noin 150 vuotta suunnitelman valmistumisen jälkeen. Yksi vähän vastaava esimerkki on Helsingin yliopiston päärakennuksen 1930-luvulla rakennettu uusi puoli – se toteutettiin ulkoasultaan empire-tyyliin. J. S. Sirénin suunnittelemaat sisätilat ovat kuitenkin art deco -henkiset. Yliopiston päärakennuksen laajennus toteutettiin yliopiston tanssi-, miekkailu- ja voimisteluharjoituksiin käytetyn rakennuksen paikalle.

6.5.2 Länsi-Pasila

Länsi-Pasilan kaavoituksesta vastasi Pasila-työryhmä, jossa olivat mukana mm. Reijo Jallinoja, Vesa Kaustia, Matti Visanti ja Mikael Sundman. Länsi-Pasilaan suunniteltiin alun perin Itä-Pasilan tavoin ruutukaavaa (Kantakaupungin yleiskaavallinen... 1969), mutta Itä-Pasilan kohtaama kritiikki vaikutti suunnitteluperiaatteiden muuttumiseen. ”Itä-Pasilan kaupunkiympäristö on herättänyt runsaasti keskustelua”, joka liittyi kaksitasoiseen liikennejärjestelmään, rakennustapaan ja betonin käyttöön rakennusmateriaalina (Jallinoja et al. 1983; Pakkala & Sundman 1986:40–51). Niinpä kun Itä-Pasilassa on korkeita kerrostaloja, systemaattinen ruutukaava, kansirakenne ja betonielementit nähtävillä, niin Länsi-Pasilan kaava on orgaanisempi ja maanpinnanmuotoja mukaileva, rakentaminen pienipiirteisempää, maanvaraista ja betonielementit verhoiltuja. Kantakaupunkimainen rakentamistehokkuus ei lyönyt Itä-Pasilan jälkeen pysyvästi läpi toteutuksen ulkoisen ilmeen takia.

Länsi-Pasilassa oli määrällisten tavoitteiden lisäksi myös miljööön laatuun liittyviä tavoitteita (Jallinoja 2011). Suunnittelijapiireissä oli ryhdytty ajattelemaan, että tiilellä saisi betonia ihmisläheisemmän lopputuloksen (Visanti 2011). Länsi-Pasilassa tiili ei kuitenkaan ollut oikeaa tiiltä, vaan tiililaattaa, sillä Jallinoja ei halunnut aitoa tiiltä, vaan luotti nykyajan tekniikkaan (Visanti 2011). Länsi-Pasilan rakentamisen aikaan myös taloudellinen tilanne oli Jallinojan (2011) mukaan Itä-Pasilan rakentamisaikaa parempi, millä oli myös oma vaikutuksensa toteutukseen, mutta toisaalta Länsi-Pasilassa rakentamisen laatuun vaikutti negatiivisesti arava-rakentamiseen kuuluva kustannusten seuranta. Jallinojan (2011) mukaan tiilen käytöstä huolimatta rakennusten merkitys on kokonaisuuden kannalta kuitenkin Länsi-Pasilassa vähäisempi kuin Itä-Pasilassa, enemmän merkitystä on asemakaavalla.

Länsi-Pasilan suunnittelun taustalla vaikuttaneina perusteoksina Jallinoja (1998:52–53, 54) mainitsee Robert Venturin moninaisuuden ja ristiriitaisuuden merkitystä arkkitehtuurissa korostaneen ’Complexity and contradiction in architecture’ (1966, ks. Venturi 2006) ja Aldo Rossin funktionalismia ja modernia suunnittelua vastaan protestoineen ’L’architettura della città’ (1966) -teokset. Huomiota keräsivät myös Leon Krierin suunnitelma Echternachiin (1970), James Stirlingin Dusseldorfien galle-

riasuunnitelma (1975) ja Christopher Alexanderin orgaaninen kaupunkikäsite, mm. kirja 'The Oregon Experiment' (1975). Jallinojan (2011) mukaan Länsi-Pasilan voi nähdä myös sitteläisvaikutteisena (Schulman 2009:69), mutta hän ei muista tämän suoraan vaikuttaneen suunnittelussa – ajatuksena oli pikemminkin, että kaavalla olisi kaupunkikuvaa monipuolistavaa merkitystä. Sundmanin (2011) mukaan myös Katajanokan kärki vaikutti Länsi-Pasilan suunnitteluun – yhteisiä piirteitä ovat mm. arkadikäytävät, pienet piharakennukset sekä punaisen tiilen käyttö julkisivumateriaalina. Vuonna 1977 Länsi-Pasilan suunnitteluryhmä kävi ekskursion Lontoossa tutustumassa punatiilestä rakennettuihin kohteisiin (Visanti 2011). Tukholmassa puolestaan rakennettiin samaan aikaan Skarpnäckin asuinalueita (ks. Pakkala & Sundman 1986:40–51) ja tiilirakentaminen oli muutenkin eri puolilla esillä (Visanti 2011). Jallinoja kävi tutustumassa kaupunkitilojen yksityiskohtien, kuten kadunpäällysteiden, valaisimien, kivipylväiden, suihkulähteiden ja portaiden suunnitteluun Heidelbergissa, Münchenissä, Zürichissa ja Stuttgartissa vuonna 1979 (Jallinoja 1979). Jallinojan (2011) ja Visannin (2011) mukaan Länsi-Pasilalla ei kuitenkaan ollut konkreettista esimerkkialuetta. Länsi-Pasilassa ja Skarpnäckissa on silti runsaasti yhtäläisyyksiä – paitsi punatiilen käyttö, myös punaista ja keltaista tiiltä yhdistelevät rakennukset, arkadikäytävät, tiilimuurit sekä suora pääkatu (Pasilankatu / Skarpnäcks allé). Skarpnäckin alueella arkkitehtuuri on vaihtelevampaa kuin Länsi-Pasilassa.

Länsi-Pasilassa pyrkimyksenä oli saada aikaan ”materiaaleiltaan, mittakaavaltaan ja kaupunkirakenteeltaan aiempaa inhimillisempää ympäristöä” (Pakkala & Sundman 1986:40–51). Punatiilirakentamista toteutettiin Katajanokan kärjen ja Länsi-Pasilan lisäksi 1980-luvulla monin paikoin myös Helsingin esikaupunkialueella, mm. Malmilla, Malminkartanossa ja Lassilassa. Myös Malminkartanossa ja Lassilassa toimintojen sekoittaminen – työpaikka- ja asuntorakentaminen, kivijalkaliiketilat – oli osa suunnitteluratkaisua. Pakkalan ja Sundmanin (em. teos) sanoin alueet tarjosivat vaihtoehdon ”rationaalisille, tiukan ortogonaaliseen ruutuverkkoon perustuvalla suunnittelulla sekä elementtitehtaiden varastoista tuleville monotonisille ’asuntovarastoille’”.

Suunnittelun alkaessa Länsi-Pasilan alueella sijaitsi 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa Helsingin tuolloisten rajojen ulkopuolelle ilman asemakaavaa rakentunut jäsentelyltään epäsäännöllinen puutaloalue, nk. Puu-Pasila (kuva 204.). Alueen puutalot olivat kaikki erilaisia. Suurin osa Puu-Pasilasta purettiin Länsi-Pasilan rakentamisen alta. Alue oli merkitty ”poistavan saneerauksen alueeksi” vuonna 1973 (Helsingin kaupungin saneeraussuunnitelma 1973). Puutaloalueen ”saneerausta” perusteltiin mm. asuntojen huonolla kunnolla ja varustetasolla (Länsi-Pasilan... 1973). Talojen kunnan heikentymistä olivat aiheuttaneet mm. tonttien lyhyiden vuokra-aikojen tuomasta epävarmuudesta johtunut asukkaiden haluttomuus kunnostaa talojaan (Puu-Pasila 1960). Saneeraukseen haettiin oppia Ruotsista: Tukholmasta, Västeråsista ja Göteborgista (Asuntojen saneerauksen suunnittelu... 1976). Alueella asui 1960-luvun alussa useita tuhansia ihmisiä. Entiset asukkaat joutuivat muuttamaan pois alueelta. Aluksi tarkoitus oli purkaa kaikki rakennukset, mutta lopulta joitakin puutaloja (8 kpl) (kuvat x. ja x.) kuitenkin säästettiin Hertanmäen alueella: ”Helsingin teollistumisen varhaisvaiheessa vuosina 1895–1910 syntyneestä Puutalo-Pasilasta on haluttu säilyttää pieni ympäristökokonaisuus rikastuttamaan uutta kaupunginosaa ja havainnollistamaan yhteiskunnallista muutosta. Säilytettävät asuinrakennukset, vanha paloasema ja katujen nimet muodostavat näin eräänlaisen historiallisen jatkuvuuden elementin uudessa kerrostaloympäristössä.” (Jallinoja et al. 1983). Sundman (2011) kertoo olleensa aktiivinen suojelun edistämässä ja että Jallinoja olisi halunnut purkaa kaikki rakennukset. Myös Visanti (2011) kertoo kannattaneensa puutalojen säilyttämistä mahdollisuuksien mukaan. Vaikka puutaloja säästettiin, niitä purettiin enemmän kuin alustavassa selvityksessä (Asemakaavan selostus Länsi-Pasila 1978) ehdotettiin. Säilytettäviin rakennuksiin pyrittiin sijoittamaan koko aluetta palvelevia, ulospäin suuntautunutta ja sosiaalisesti aktiivista toimintaa. Vuonna 2013 yksi säilytetyistä puutaloista oli päiväkotikäytössä. Puutalot ovat päiväkotiympäristössä vaikuttaneet myös rakentamisen mittakaavaan, materiaaleihin ja väritykseen (Arkkitehti 6/1987:35–40). Jallinojan (2011)

mukaan Puu-Pasilan purkamisuhka ei herättänyt sellaista laajaa keskustelua, joka olisi uhannut uudisrakentamista.



Kuva 204. Ilman asemakaavaa rakentunutta Puu-Pasilaa vuonna 1911. (Signe Brander).



Kuvat 205. ja 206. Länsi-Pasilassa on säilytetty pieni ryhmä Puu-Pasilan puutaloja. (Miika Norppa).

Puu-Pasilan vanha historia näkyy Länsi-Pasilan paikannimistössä. Osa paikannimistä on jo Puu-Pasilassa esiintyneitä tai näistä nimistä mukailtuja. Kadunnimistössä on myös alueella aikanaan asuneiden henkilöiden nimiä: Winqvistinkatu viittaa Fredriksbergin tilalliseen Carl Fredrik Winqvistiin ja Hopeavuorenkatu alueen entiseen asukkaaseen Jalmari Hopeavuoreen. Väinö Kanteleen katu muistaa Pasilan ensimmäistä pappia. Fredriksberginkatu viittaa Pasilan entiseen nimeen. Ryhmänimillä alueella on käytetty raamatussa esiintyviä naisten nimiä ja suomalaisia naisten nimiä.

Puu-Pasilassa oli pieniä kauppoja ja muuta palvelutarjontaa puutalojen kellareissa ja katutasossa. Elannolla oli alueella oma myymälärakennuskin, joka oli tarkoitus säästää, mutta se purettiin Sundmanin (2011) mukaan vahingossa. Puutalojen lisäksi alueella on säästetty Karl Hård af Segerstadin suunnittelema Pasilan vanha paloasema, joka nykyisin muodostaa pääteaiheen Saarankadulle, ja sairaala-alueen rakennus nykyisellä Auroranlinnan kerrostaloalueella. Suunnittelun alkaessa Länsi-Pasilan eteläosassa sijaitsi Auroran sairaalan alue, sairaalan takana lehtometsää, Ilmalassa oli ollut Ylen toimintoja jo vuodesta 1927 sekä kaksi vesisäiliötä (rak. 1957/ 1970). Ilmalan ensimmäinen vesitorni rakennettiin jo 1920-luvulla. Lännessä aluetta rajasi Keskuspuisto. Visanti (2011) kertoo alueen eteläosassa olleen myös kivenmurskaamo.

Länsi-Pasilaa suunniteltiin vuosina 1974–82, asemakaava hyväksyttiin vuonna 1979 ja alue rakennettiin vuosina 1979–87. Länsi-Pasilassa asuntorakentaminen oli vahvemmassa roolissa kuin Itä-Pasilassa. Yli puolet alueen asuntokannasta toteutettiin vuokra-asuntoina, 13 prosenttia arava-omistus-asuntoina ja 35 prosenttia vapaarahoitteisina omistusasuntoina. Hallintasuhteen ja rakentamisen laadun suhteen ei alueella juuri ole havaittavissa eroja. Työpaikkakerrosalaa oli 180 000 k-m². Länsi-Pasila oli suurin 1980-luvulla toteutettu alueyksikkö Suomessa (Pakkala & Sundman 1986:40–51).

Länsi-Pasilan asemakaavan laadinnassa keskeinen vaikutus oli alueen topografialla. Alueella pyrittiin säilyttämään alkuperäisiä maaston korkeuseroja. Laaksoja kuitenkin myös täytettiin niiden jyrkistä pituuskaltevuuksista johtuen ja siten pinnanmuotojen vaihtelevuus alueella väheni. Esimerkiksi Pasilanraitin ympäristö oli aiemmin huomattavasti jyrkempi. Silti esimerkiksi Maistraatinkatu on Visantin (2011) mukaan yhä vanhassa kaltevuustasossaan ja korkeimmat kallioiden laet on jätetty viheralueiksi. Topografialla oli myös vaikutusta rakennusryhmien muotoon (Visanti 2011). Jallinojan (2011) mukaan Länsi-Pasilan rakentamisen ajateltiin asemakaavoituksen alkuvaiheessa alkavan Keskuspuiston tasolta, mutta Keskuspuiston puistosuunnittelija oli sitä mieltä, että rakentamisen on alettava ylhäältä rinteeltä. Niinpä Länsi-Pasilaa huomattavasti alempana sijaitsevan Keskuspuiston reuna-alueen suunnitteluun kiinnitettiin erityistä huomiota. Reuna on ”käsitelty täsmällisesti istutuksin, graniittimuurein ja jatkuvin laatoituksin.” Keskuspuiston laidan pyöreät kaavanosat, nk. penkereet, tulevat osin kallioiden muodoista, mutta osin on myös kaavan yhdenmukaistamiseksi käytetty kallioiden muualla määräämää muotoa. Rakennusryhmien keskellä olevista raoista avautuu näkymiä Keskuspuistoon. Myös Länsi-Pasilan itälaidan toimistotalot muodostavat rakennusryhmän, jota rajaavina kaatuina ovat Pasilankatu, Pasilanraiti, Fredriksberginkatu ja Kyllikinportti.

Länsi-Pasilan uusi asemakaava noudattaa Puu-Pasilan teiden linjoja vain paikoin (mm. Maistraatinkadun linjaus), mutta ideatasolla Puu-Pasilan jäsentelyllä lienee ollut merkitystä kaavoituksessa. Länsi-Pasilan kadut ovat kiemurtelevia ja kaupunginosan rakenne muistuttaa orgaanista kaupunkirakennetta. Maistraatinkadun linjauksen lisäksi myös Hertanmäen ympäristössä on säilynyt vanhaa tie- ja aukiorakennetta: kolmion muotoinen aukio. Vanhan katurakenteen palasten istuttaminen Länsi-Pasilaan onnistui, koska kaava on Itä-Pasilaa vapaamuotoisempi (Visanti 2011).

Avoimia tiloja Länsi-Pasilassa muodostavat torit, pienet aukiot, puistot ja rakentamattomat kallioiset mäet. Verrattain suuria, nimettyjä toreja alueella on kolme: suorakaiteen muotoinen Maistraatintori, ympyränmuotoinen Rahakamarintori ja muodoltaan jokseenkin epäsäännöllinen Palkkatilantori (kuvat 207.–209.). Torit ovat puolisoljettuja. Toreista suurin on Maistraatintori, joka on ”jopa liiankin iso ja avara” (Pakkala & Sundman 1986:40–51). Leanportin alueella ja Pasilan puistotien pohjoisosassa on myös torialueet. Maistraatintori on pohjois-etelä-suunnassa suurempi kuin Senaatintori. Toreilla (Rahakamarintori, Palkkatilantori) on suihkulähteitä, mutta ne ovat olleet poissa käytöstä. Palkkatilantorin laidalla on erikorkuisia rakennusmassoja vähän kuin Italian keskiaikaisissa kaupungeissa. Kaupunkirakenteen sisään siirrytään Länsi-Pasilassa porteiksi kutsuttujen puolisoljettujen katutilojen kautta, portteja on yhteensä seitsemän, pääporttina voidaan pitää leveää

Maistraatinporttia. Nimien osalta porttien ajatus tulee ilmeisesti keskiaikaisten kaupunkien kaupunginporteista, mitään tällaiseen viittaavaa ei kuitenkaan kaupunkirakentamisen osalta ole nähtävissä. Rakentamattomia kalliomäkiä ja puistoalueita alueella on kolmesta. Ne muodostavat itä-länsi-suuntaisia vyöhykkeitä. Mäkialueet tarjoavat myös mahdollisuuksia esimerkiksi paikallisen palvelutarpeen ylläpitämiseksi tapahtuvalle täydennysrakentamiselle. Alueen ilme on myös muuten vireä: puita ja pensaita on runsaasti. Lapsille on Susannanpuistossa kahluuallas, samalla tavoin kuin esimerkiksi 1950-luvun Pohjois-Haagassa ja 1980-luvun Lassilassa. Ilmalassa on asemakaavassa yksi nimetty tori, Ilmalantori ja yksi aukio, Televisioaukio.

Kerrostalot ovat Länsi-Pasilassa mittakaavaltaan pienempiä kuin Itä-Pasilassa ja rakentamistehokkuus jää Itä-Pasilaa alhaisemmaksi. Länsi-Pasilaa on suunniteltaessa ajateltu kantakaupungin ”pohjoisena päätteenä” ja ”kantakaupunkina Keskuspuiston äärellä” (Jallinoja et al. 1983). ”Keskustaluonne” näkyy siinä, että alueen sisällä ei ole yhtä runsaasti puisto- ja ulkoilualueita kuin asumalähiöissä, alue on toiminnallisesti keskustan laajentuma, asuminen muistuttaa tiivistä kantakaupunkimaista asumista, palvelut ovat paikallisia ja alue on osa raitiotieverkkoa ja siten ”kouriintuntuvasti osa jatkuvaa kaupunkirakennetta” – tästä kaikesta huolimatta alue on kuitenkin ”fyysisesti edelleen syrjässä” (Pakkala & Sundman 1986:40–51). Arkkitehti Anneli Lahti on arvostellut Länsi-Pasilaa lähiömäisyydestä ja laajoista betonisista aukioista, joiden äärellä ei ole mitään (Mustonen 2010:377).

Korttelirakenteeltaan (kuva 210.) Länsi-Pasilan rakennukset ryhtymättä rypälemäisiksi puoliavomiksi / puolisoljetuiksi kortteleiksi sisäpihoineen – vähän Torkkelinmäellä Torkkelinpuistikkoa ympäröivien rakennusten tavoin. Vastaavia rakennusryhmiä on myös 1980-luvun Malminkartanossa. Pihoille ja kujille on näkymiä talojen väleistä. Pihoilla on pieniä piharakennuksia, joissa on talous- ja varastotiloja. Asuinkerrostalot ovat punaisin ja keltaisin tiilin ja laatoin verhoiltuja betonitaloja. Punaista tiiltä on elävöitetty valkoisella maalilla parvekkeissa ja ikkunanpuitteissa. Materiaalivalinnat tuovat alueelle yhtenäisyyttä, mutta kaava vaihtelevuutta; alueella liikkeessa maisemat vaihtuvat alati, osin näkymät ovat ”etukäteen suunnittelelmattomia” (Pakkala & Sundman 1986:40–51).

Katot ovat Länsi-Pasilassa mustia ja kattokerros poikkeaa muusta rungosta, rakennuksissa on parvekkeita ja kattoterasseja (Pakkala & Sundman 1986:40–51). Länsi-Pasilassa kaikki katot eivät ole enää täysin tasakattoja, vaan niillä on muoto, mutta eivät kuitenkaan harjakattoja, joita toteutettiin Pikku Huopalahdessa (Visanti 2011). Myös Lassilassa ja Malminkartanossa katot poikkesivat tasakatoista. Länsi-Pasilan arkkitehtuurissa voidaankin nähdä paluu kohti perinteistä kaupunkitaloa – Katajanokan kärjen alueella talot olivat vielä tasakattoisia (Visanti 2011). Rakennuskorkeudet vaihtelevat Länsi-Pasilassa kahdesta Radiokadun kahdeksaan ja Paulankadun yhdeksään kerrokseen. Länsi-Pasilan pohjoisosassa sekä Länsi-Pasilan eteläpuolella, Auroran sairaalan alueella on kerrostalojen ryhmiä, jossa on käytetty keltaista tiiltä. Molemmat alueet on kaavoittanut Vesa Kaustia (v. 1983 ja 1986). Ensimmäinen, arkkitehti Jan Söderlundin suunnittelema koerakentamiskortteli, sai Vuoden Betonirakennepalkinnon vuonna 1987. Kyseessä on kytkettyjen pistetalojen muodostama kortteli. Jälkimmäisen, Länsi-Pasilan muusta rakentamisesta kerrosmäärällään poikkeavan Auroranlinnan asuinkerrostalojen ryhmän (1989) suunnitteli arkkitehti Juha Leiviskä. Auroranlinnan tiiviit, korkeat yhdessä seisovat keltavalkoiset massat muistuttavat kaukaisesti Jemenin Shibamia. Vaihtumisaalueilla on myös rakennuksia, joissa on sekä punaista että keltaista tiiltä. Ainakin yhdessä kerrostalossa Palkkatilantorilla on käytetty ruskeaa tiiltä. Söderlundin ja Leiviskän lisäksi Länsi-Pasilan rakennuksia ovat suunnitelleet mm. Ilmo Valjakka, Eric Adlercreutz, Reijo Jallinoja, Tuomo Siitonen, Kari Järvinen sekä suuri joukko muita arkkitehteja.



Kuvat 207.–209. Länsi-Pasilassa on useita suuria ja vähällä käytöllä olevia toreja. (Miika Norppa).



Kuva 210. Rakeisuuskartasta havaitaan, että Länsi-Pasilan korttelirakenne on vapaamuotoisempi ja korttelit suljetumpia kuin Itä-Pasilassa. (Maanmittauslaitoksen Maastotietokannan rakennukset 09/2014).

Uuden kaupunginosan keskuksiksi suunniteltiin Maistraatintori. Sen varrella on ala-asteen koulu, koululaisten päiväkotiki sekä kappeli (1985). Puu-Pasilassa oli ollut myös tornilla varustettu puinen kirkko. Koulu- ja seurakuntatalo korostaa Maistraatintorin merkitystä. ”Sinänsä pienikokoinen rakennus hallitsee laajaa toriaukiota.” ”Myös laajemmin tarkasteltuna tämä veistoksellinen rakennus muodostaa Länsi-Pasilan ytimen, Pasilanraitien katuakselin suuntautuessa rakennukselle päin sekä pohjoisesta että etelästä katsottuna.” Maistraatintoria reunustavat kookkaat asuinrakennukset ja sen äärellä on myös hotelli. (Pakkala & Sundman 1986:40–51). Maistraatintori viittaa mahdollisesti Puu-Pasilan historiaan, nk. Pasilantoriin.

Maistraatintorin lisäksi julkisen tilan kannalta leimallinen merkitys on rakennusten pohjakerrokseen, mutkittelevan Pasilan puistotien varrelle sijoittuvalla arkadikäytävällä (kuva 211.), joka yhdistää alueen kolme toria. Arkadien katsottiin lisäävän jalankulkijan mukavuutta – ne mahdollistavat liikkumisen sateelta suojassa (Visanti 2011). Kadun varrella on pysähdys- ja oleskelupaikkoja. Aiheen voi nähdä viittauksena italialaiseen kaupunkisuunnitteluperinteeseen. Siellä täällä Länsi-Pasilassa on myös ”romanttisia” tiilimuureja. Villiviiniä kasvaa paikoin seinustoilla.

Pysäköinti sijoittuu Länsi-Pasilassa keskitetysti neljään maan alla sijaitsevaan pysäköintiluolaan – järjestely on siis toisenlainen kuin kansiratkaisuun perustuvassa Itä-Pasilassa. Länsi-Pasilan pysäköintilaitoksissa sisään- ja ulosajoramppeja on useita. Mutta Itä-Pasilan tavoin myös Länsi-Pasilassa on vähän autoliikennettä, sillä liikenne kulkee pääosin alueen reunalla Pasilankadulla ja siitä erkanevilla porttikaduilla, pysäköintiliikenne maan alla. Länsi-Pasilan asiointi- ja vieraspysäköinti sijoittuu pääasiassa alueen reunoille. Toreilla ei ole pysäköintiä. Jalankulkualueita on runsaasti ja jalankulku onkin hallitseva liikkumismuoto alueen sisällä. Huoltoajoneuvoilla on lupa liikkua kaikkialla. Toreille sijoittuu pysäköintilaitosten hissirakennuksia sekä ilmanvaihto- ja valoaukkoja, jotka toimivat iltaisin myös torien valaisimina. Rahakamarintorin ”lasilyhdyn” ympärille on rakennettu suihkulähde

pienine vesiputouksineen (suun. Jan Söderlund ja unkarilaissyntyinen Zoltan Popovits, 1985). Taide-
teoksessa on pyramidiaihteita. Julkisen liikenteen osalta Länsi-Pasilan läpi koukkaisee raitiovaunulin-
ja (valmistunut 1985), ohi kulkee bussilinjoja ja Pasilan rautatieasema sijaitsee lähellä.



Kuva 211. Arkadiikäytäviä Länsi-Pasilassa. Liiketilöjen vuokraaminen on osoittautunut haastavaksi. (Miika Norppa).

Länsi-Pasilan liikennetarkaisu on myös toisenlainen kuin saman aikakauden lähiöalueilla, kuten Mal-
milla, Malminkartanossa, Pohjois-Haagassa ja Lassilassa, joissa sovellettiin hollantilaista soft plan-
ning-ajattelua: ajoneuvo-, jalankulku-, pyöräily- ja oleskelutoimintojen sekoittamista tonttikaduilla.
Soft planning -ajatteluun liittyen Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastosta käytiin vierailuilla mm.
Delftissä, Amsterdamissa, Utrechtissa, Nijmegenissa, Eindhovenissa ja Haagissa (Kaitera et al.
1976).

Julkisen palvelutarjonnan osalta Länsi-Pasilassa oli vuonna 2018 kuusi päiväkotia, ala-asteen koulu,
nuorisotalo ja vanhusten hoitokoti. Lähin kirjasto sijaitsee Itä-Pasilan puolella. Ilmalassa on urheilu-
talo. Yksityisen palvelutarjonnan osalta alueella oli vuonna 2012 mm. kolme ruokakauppaa ja hotelli.
Rahakamarintorilla on toiminut ravintola. Palvelutarjonta sijoittuu pääosin Pasilankadun varren toi-
mistorintamaan: siinä on mm. kauppooja ja Sokos hotelli Pasila ravintoloinen. Myös asuinalueen rak-
ennusten kivijaloissa on liiketiloja, mutta näihin oli 2012 sijoittunut pääasiassa pieniä toimistoja,
osa liiketiloista oli tyhjillään. Pääosa liiketiloista sijoittuu toreja yhdistävän arkadiikäytävän taakse.
Ilmeisesti alueen asukasohja tai asiointikäyttäytyminen ei kuitenkaan pysty tekemään näissä palve-
luliiketoimintaa kannattavaksi – ulkopuoliset puolestaan eivät asioi alueen sisäosissa, koska työpaikat
ja asuminen ovat ”makrotasolla erotettu toisistaan” (Pakkala & Sundman 1986:40–51) – eli keskitetty
Pasilankadun varteen. Tarkoituksena oli, että Pasilanraitien keskeinen katutila ”yhdistää asuntoja ja
työpaikkoja toisiinsa” (Jallinoja et al. 1983). Työpaikkarakentamisella tavoiteltiin urbaaniutta ja on-
kin mahdollista, että Pasilan palvelutarjonta olisi nykyistä heikompi ilman työpaikkarakentamista.
”Työ ja asuminen muodostavat urbaanin elämän kehittymisen perusehdon: toimintojen vuorovaiku-
tuksen” (Pakkala & Sundman 1986:40–51). Työpaikat laajentavat kauppoojen asiakasohjaa. Ilman
työpaikkoja on Sundmanin (2011) erittäin vaikea saada kaupallista tarjontaa syntymään. Länsi-Pasi-
lassa on Sundmanin (2011) mielestä poikkeuksellisen paljon kaupallisia palveluja. Palvelutarjonnan
määrään heikentävästi alueella on vaikuttanut melko matala aluetehokkuus ja siitä seuraava alueen

kokoon nähden melko alhainen asukasmäärä. Alueella ei myöskään ole ulkopuolisia asiakkaita houkuttelevia toimintoja, kuten kulttuuripalveluja – ja alue on irrallaan sekä itäisestä että läntisestä kantakaupungista. Väestömäärä myös laski jonkin verran vuosina 1992–2008 ollen ylimmällään 5468 asukasta vuonna 1991 ja alimmillaan 4308 asukasta vuonna 2008. Vuonna 2018 asukkaita oli 5235, eli asukasmäärä oli nousussa (Aluesarjat 2018).

Pasilankadun varteen sijoittuva toimistotalorintama on viivasuora – heijastaen Itä-Pasilan suorakulmaista korttelirakennetta. Myös Itä-Pasilan katulinjat jatkuvat Pasilankadun varressa korttelin läpi kohti länttä, sillä korttelit ovat pohjois-etelä-suunnassa samankokoiset. Aiemmin tavoitteena oli viritää väliin Keski-Pasila samanlaisena ruudukkona. Sen sijaan Länsi-Pasilan itäisimmän kortteliryhmän jälkeen korttelirakenne muuttuu, kun liikutaan kohti länttä. Toimistorintaman tarkoitus on myös suojata sen takana olevaa Keskuspuistoon suuntautuvaa asuntoaluetta Pasilankadun liikenteeltä. ”Itä-Pasilan ja Länsi-Pasilan liike- ja virastotalot muodostavat samalla portin Helsingin keskustaan.” (Jallinoja et al. 1983). Toimistorakennuksissa on käytetty julkisivumateriaalina savitiilen sijaan keraamista laattaa. Edellä mainittua porttiajatusta korostamaan Keski-Pasilaan on suunniteltu tornitaloja. Ilmalan toimistokeskittymä painottuu mm. media-alaan.

Jallinoja (2011) ei näe Länsi-Pasilassa myöhemmin tapahtuneessa täydennysrakentamisessa suurempia ongelmia. Miljöön laatua voi hänen mukaansa parantaa siltä osin kun se on rappeutunutta tai huonoa.

Helsingin kantakaupungin siluetin maamerkeistä 146-metrinen, betoninen Pasilan linkkitorni (ark. Mikko Armanto, kuva 212.) valmistui vuonna 1983 ja Ilmo Valjakan suunnittelema Yleisradion Iso Paja vuonna 1993. Linkkitornia edelsi Tukholman betoninen Kaknästornet (1967). Ison Pajan arkkitehtuurin materiaali (graniitti) ja väri (harmaa) viittaavat läheisiin kallioihin ja linkkitorniin. ”Kalliot nousevat talon hahmossa kohti taivasta” (Arkkitehti 3/1994:60–65). Sisätilojen keskeisimmät elementit ovat viherkasveilla koristeltu, pääkonttorin aiempaan osoitteeseen Töölössä viittaava Kesäkatu sekä keskusaukiona toimiva Uutistori (Hämäläinen 1993b:27–39). Talon edustalla on pieni tori, jolle on sijoitettu Björn Weckströmin ’Narkissos’-veistos (1982), jossa mies katsoo televisiota. Myös MTV3:n edustalla ja Helsingin Veden toimitalon edustalla Ilmalantorilla on veistokset (1983 ja 2006). Jälkimmäinen on vesiaiheinen.



Kuva 212. Ilmalan betonibrutalistinen linkkitorni. (Miika Norppa).

Linkkitornia edelsi vuonna 1959 käynnistynyt suunnittelu tv-tornin sijoittamisesta Linnanmäen etelälaitaan. Iiro Tukki suunnitteli Linnanmäelle 1960-luvun alkupuolella siron tv-tornin, jossa olisi – ilmeisesti avaruusajan innoittamana – ollut ”ufomainen” ravintolatila (Arkkitehti 3/1963:13–18). Suunnitelma, johon kuului näköalaravintola, jäi elämään ja eteni asemakaavoitusvaiheeseen Helsinki-torni-hankkeena (yli 100 metriä) vuonna 1975, mutta ei kuitenkaan toteutunut – arkkitehtuurikilpailussa ei löytynyt tyydyttävää ehdotusta. Yksi ehdotus oli kolmesta yhteen sidotusta tornista muodostunut rakennelma. Puijon näkötorni oli valmistunut Kuopioon 1963 ja Näsinneulan näkötorni Tampereen Särkänniemelle vuonna 1971. Helsinki-tornin sijaan Linnanmäelle rakennettiin 53 metriä korkea (80 metriä merenpinnasta) Panoraama-näköalatorni vuonna 1987 (Lindroos et al. 2011:61). Näkötorni esiteltiin huvilaitteena, sillä se pyöri akselinsa ympäri. Näin sen rakentaminen ei edellyttänyt asemakaavan muutosta. Varhaisia betonisia tv-tornin ja näkötornin yhdistelmiä on Fernsehturm Stuttgart (rak. 1954–56).

Ilmalaan on 1980-luvun jälkeen noussut täydennysrakentamista Kuuluttajankadulle, Radiokadulle ja Televisiokadulle. Alueelle astui voimaan kaksi asemakaavaa vuonna 2006, laatijoina Mikko Reinikainen (Kuuluttajankatu) ja Veli-Pekka Kärkkäinen (Radiokatu ja Televisiokatu). Vuonna 2015 suunnitteilla oli toimitilarakennusten purkavaa saneerausta Ilmalankadulle MTV3:n toimitilojen paikalle – tilalle oli tarkoitus rakentaa asuntoja ja uusia toimitiloja. Ilmalan alueen uusia toimistorakennuksia on Televisiokadun kaksiosainen Business Center Pasilan Visio (Arkkitehdit Tommila Oy, 2008 ja Arkkitehtitoimisto Hannu Jaakkola Oy, 2010) sekä Forum Virium (Arkkitehtitoimisto Larkas & Laine Oy, 2015). Ilmalan uusi asuntorakentaminen kytkeytyy Länsi-Pasilan asuinkerrostalojen ja Ilmalan vesisäiliöiden punatiilisen arkkitehtuuriin. Kadun varsille sijoittuviin kerrostaloihin ei ole sijoitettu kivijalkaliiketiljoja.

Vuonna 2015 Ilmalan pohjoisosaan Hakamäentien laidalle, nk. Ilmalanrinteen alueelle oli rakenteilla kolmiosainen, kahdeksankerroksinen toimistorakennuskompleksi (Parviainen Arkkitehdit Oy), joka sitoutuu osin väreiltään vesisäiliöiden arkkitehtuuriin. Rakennuskokonaisuus on taustalla kohoavien vesisäiliörakennusten – ”linnoituksen keskusrakennusten” – vuoksi linnamainen (Mäkinen 2016b). Viereisen valkean, kaksiosaiseksi ja ”käärmemäiseksi” suunnitellun toimistorakennus Kiinteistö Oy Ilmalan Aseman suunnittelivat Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit Oy. Näiden rakennusten asemakaavan olivat laatineet Veli-Pekka Kärkkäinen ja Ritva Luoto ja asemakaava astui voimaan vuonna 2012. Rakennuksiin sijoittuivat mm. Sweco, Hartela ja Danske Bank.

Vuonna 2018 Itä- ja Länsi-Pasilaan laadittiin kehittämisperiaatteita, joissa tarkastellaan rakennusten käyttötarkoitusten muutostarpeita, palvelutarjonnan kehittämistä sekä täydennysrakentamista.

6.5.3 Sörnäisten rantatien korttelit

Kuten viereisen Haapaniemen kentän laidalta yli 150 metriä pitkän, tumman modernistisen Kuluttajaviraston rakennuksen alta ja läheiseltä Pannukakun saarelta nykyisen Merihaan alueelta, myös Wärtsilän korttelista nykyisen Hämeentien ja Sörnäisten rantatien väliseltä alueelta purettiin laajassa mittakaavassa vanhaa teollisuusrakennuskantaa, mm. Theodor Höijerin suunnittelemaa tehdasrakennuksia vuosilta 1897–1900. Paikalla oli toiminut Osbergin konepaja, josta oli Siltarakennustehtaaseen liittymisen kautta muodostunut Kone ja Siltarakennus Oy, jonka Wärtsilä myöhemmin osti.

Wärtsilän rakennusten purkamista vastustettiin voimakkaasti (Manninen 2004:168). Merihaan rakennuttanut rakennusliike Haka oli ostanut alueen Wärtsilältä jo vuonna 1974. Tilalle rakennettiin Näkinpuiston asuinalue, jota suunnittelivat mm. arkkitehtitoimisto Gullichsen-Kairamo-Vormala, Mauri Tommila sekä Eero Valjakka.

Haapaniemeen, nyk. Näkinpuistoon ja Hakaniemenrantaan, oli P. E. Blomstedtin toimesta ehdotettu rakentamista, laajaa eripituisten lamellitalojen aluetta, jo 1930-luvun puolivälissä (Arkitekten 1935:49–50). Suunnitelma ei toteutunut. Silloin rakennettiin kaksiosainen kortteli Hakaniementorin laitaan.

Näkinpuiston alueen asemakaavoituksesta oli järjestetty kilpailu vuonna 1984. Kaupunkisuunnitteluviraston Anneli Walleniuksen ja nimimerkki JG:n vuonna 1980 kaavoittamalla alueella säästettiin vain yksi rakennus, Armas Lindgrenin ja Bertel Liljequistin suunnittelema separaattoritehdas (1916). Alueelle rakennettiin asuntojen lisäksi myös Valtiokonttorin rakennus (1984), jonka alta purettiin vuonna 1982 koristeellinen Theodor Höijerin, Armas Lindgrenin ja Bertel Liljequistin suunnittelema Wärtsilän rakennus. Uusi rakennus kytkeytyi separaattoritehtaan rakennukseen arkadikäytävän avulla. Uusi rakentaminen kytkettiin paikalliseen teollisuusperintöön punaisen tiilen käytöllä – tästä oli erillinen määräys asemakaavassa. Hämeentien korttelien kulmatorniperinnettä muistettiin Haapaniemenkadun ja Hämeentien kulmassa kapealla valkoisella lasitornilla, joka kohoo valkoisesta erkkeristä (kuva 213.). Katot ovat kortteleissa osin tasakattoja, osin harja- ja tasakaton yhdistelmiä. Hämeentien vartta rytmittävät asuinkerrostalojen vertikaaliset kattorakenteet. Katujen varsille sijoittuu kivijalkaliiketiluja. Näkinpuiston alueelle sijoittui julkisten palvelujen osalta yksi päiväkotitoi. Kadunvarsiliiketiluja sijoittui Hämeentien, Näkinkujan ja Haapaniemenkadun varrelle. Rakentaminen jatkui korttelissa vuoteen 1996. Korttelin sisäpihalle jätettiin puisto, jossa on säilytetty alueella aikanaan sijainneen Näkin huvilan pihapiirissä kasvaneita puita. Kerrostalojen pihoidella on pieniä huvimajoja sekä tiiliaitoja, joiden päällä kasvaa villiviiniä.



Kuva 213. Näkinpuiston kortteli Hämeentien varrella rakennettiin Wärtsilän tehdasrakennusten paikalle. (Miika Norppa).

Anneli Lahti (Wallenius) oli käynyt Markku Lahden ja Juhani Kovasen kanssa vuonna 1985 tutustumassa vanhojen teollisuusalueiden suunnitteluun Göteborgissa, Hampurissa ja Hannoverissa. Erityisesti Hannover tuntuu vaikuttaneen suunnittelijoiden näkemyksiin – Bahlsenin alueesta on kuva laitettu tutustumismatkasta kertovan matkakertomuksen kanteen (Tutustumismatka vanhojen teollisuusalueiden...1985).

Näkinpuiston korttelin vieressä sijaitseva Väinö Tannerin hiekkakenttä sai keinonurmen vuonna 2014. Kentän taustalla sijaitsevan suuri modernistinen toimistorakennus (ark. Kaj Salenius, 1974) purettiin vuonna 2016. Tilalle oli tarkoitus rakentaa Arkkitehdit Davidsson Tarkela Oy:n ja Arkkitehtuuritoimisto Heikkinen-Komonen Oy:n suunnittelema pitkä punatiilinen rakennus, mutta hankkeen käynnistäminen viivästy, koska Senaatti-kiinteistöt katsoivat, ettei kyseisille tiloille ole käyttöä juuri nyt. Tontille harkittiin vuonna 2018 uutta asemakaavaa, joka mahdollistaisi myös asuntorakentamisen.

Anneli Lahden, Pirjo Oikurin ja Martin Bundersin vuosina 1986–2005 paloina kaavoittamaan Lintulahden (kuva 214.) rakennettiin mm. neljä 12-kerroksista tornitaloa – mahdollisesti viereisen Hämeentien osuusliikkeiden pääkonttoreiden innoittamana. Myös Merihaassa on korkeita asuinrakennuksia, mutta Lintulahden tornitalot ovat Merihaan torneja kapeampia. Ensimmäinen Lintulahden torneista valmistui vuonna 1998. Tornitalot kaavoitettiin pyöreän aukion, Lintulahdenaukion, ympärille. Aukion suunnitteli Maisemasuunnittelu Hemgård. Lisäksi alueelle nousi kantakaupungille tyyppillisiä, kahdeksankerroksisia, kivijalkaliiketoilla varustettuja asuinkerrostaloja Hämeentien varteen. Lintulahdenaukiolle sijoitettiin Pirkko Nukarin alueen nimeen kytkeytyvä Hanhiparvi-teos vuonna 2000. Alueen pysäköintipaikat sijoituivat alueen alle. Käenkujalla myös muutettiin teollisuusrakennuksia asumiskäyttöön – toiselle puolelle Käenkujaa rakennettiin kaavamääräyksen perusteella julkisivumateriaaliltaan punatiilinen asuinkerrostalo Satu Tyynilän (1999) laatimaan kaavaan. Myös uusia toimistoja rakennettiin, mm. usean toimijan toimitalo Sörnäisten rantatien varrelle (Virta Palaste Leinonen Arkkitehdit Oy). Alueen uudisrakentamisessa käytettiin julkisivuissa mm. punaista tiiltä – osin asemakaavamääräysten takia. Lintulahdenkatu täydentyi vuonna 2011 punatiilisellä, mustakattoisella asuinkerrostalolla, jossa on erkereitä ranskalaisine parvekkeineen ja meren läheisyyteen viittaavine sinisine aalto-aiheisine parvekelaseineen.



Kuva 214. Lintulahdenaukion tornitalot sijoittuvat pyöreän aukion ympärille. (Miika Norppa).

Viereiseen Anneli Lahden ja Kirsti Ervolan vuonna 2002 kaavoittamaan Elannon kortteliin rakennettiin toimistoja ja vanhoja teollisuusrakennuksia muutettiin koulutuskäyttöön. Kuvataideakatemia sijoittui entiseen Elannon leipätehtaaseen saneerattuun Taiteen taloon vuonna 2003. Suunnitelmat laati Arkkitehtitoimisto Brunow & Maunula. Vuonna 2014 Kuvataideakatemia muutti Vallilaan toiseen entiseen teollisuuskiinteistöön. Uudisrakennusten julkisivuilta edellytettiin kaavassa yhteensopivuutta vanhan rakennuskannan kanssa – niin jäsentelyltä, materiaaleilta kuin aukotukselta. Stakesin toimitalo ja Senaatti-kiinteistöjen uudisrakennus- ja peruskorjaushanke sai vuoden 2002 Rakentamisen Ruusu -palkinnon sekä Vuoden Betonirakenne -palkinnon. Rakennuksen suunnittelivat Arkkiteh-

tuuritoimisto Heikkinen-Komonen Oy. Senaatti-kiinteistöjen rakennus sai myös Vuoden Betonirakennepalkinnon. Rakennuksen alta purettiin useita betonisiiloja, mutta osa myös säästettiin. Stake-sin rakennuksen paikalta purettiin Elannon meijeri (ark. Heikki Kaartinen 1912) ja höyrykeskus (ark. Väinö Vähäkallio, 1924–25). Rakennukset oli arvioitu kaupunkikuvallisesti arvokkaiksi (Hakkarainen & Putkonen 1995:160–161). Muualla Euroopassa esimerkiksi Barcelonassa (ark. Ricardo Bofill, 1973), Oslon Grünerløkkan alueella (nk. Grünerløkka studenthus, 2001) ja Kööpenhaminan Islands Bryggen alueella viljasiiloja on muutettu asunnoiksi (nk. Gemini Residence, 2005) – ja myöhemmin, 2010-luvulla, mm. Marseillessa. Norjan Kristiansandissa on käynnissä hanke satamassa sijaitsevan viljasiilon muuttamiseksi taidemuseoksi. Elannon korttelin viimeisen uudisrakennuksen (toimistotalo) rakentaminen käynnistyi paikalla sijainneen matalan rakennuksen purkamisella vuonna 2012. Paikalle vuonna 2018 rakenteilla olleen rakennuksen Kaikukadun kulmassa on voimakas vertikaalinen korostus, joka viittaa samassa korttelissa sijaitsevaan entiseen Elannon pääkonttorirakennukseen (ark. Väinö Vähäkallio, 1928).

Viereiseen kortteliin Pia Kilpisen vuonna 2005 kaavoittamaan, pitkään purku-uhan alla olleeseen entiseen Kokos Oy:n saippuatehtaan rakennukseen (ark. Albert Nyberg, 1912) puolestaan sijoittui Teatterikorkeakoulu. Uudistus palkittiin Rakentamisen Ruusulla vuonna 2001. Osa korttelin rakennuksista kuitenkin seisoivat pitkään kunnostamatta. Vuonna 2012 käynnistyi kaavoitusprosessi, jonka myötä osa näistä huonokuntoisista teollisuusrakennuksista oli tarkoitus purkaa. Purkamista tukivat korttelissa tehdyt haitta-ainetutkimukset, joiden perusteella rakennusten kunnostaminen näyttäytyi poikkeuksellisen vaativana. Korttelista oli myös jo vuonna 1999 purettu suurin osa arkkitehtien Martta Matikainen ja Ragnar Ypyä suunnittelemissa Helsingin Myllyn siiloista. Kortteliin suunniteltiin lisärakentamista: verohallinnon toimitiloja sekä pihalle paviljonkeihin ravintola- ja kokoustiloja (Arkkitehtuuritoimisto Heikkinen-Komonen Oy). Vuonna 2017 alueelle oli tulossa Taideyliopiston Kuvataideakatemia rakennus (JKMM Arkkitehdit). Purkutyöt käynnistyivät vuonna 2018. Osa vanhoista rakennusosista kuitenkin oli tarkoitus säilyttää, ja myös uudessa rakentamisessa oli tarkoitus viitata paikan teolliseen henkeen, mm. punaisen tiilen käytöllä, rakennusten mittakaavalla ja massoitelulla.

Kuvataideakatemia ja Teatterikorkeakoulun sijoittuminen Sörnäisten rantatien kortteleiden edesauttoi alueen muuttumista ravintola- ja festivaalialueeksi (Ølhus Oslo-, Kuudes linja-, Siltanen- ja Kaiku-ravintolat sekä Kuudes aisti -festivaali). Kuudes Linja, Kaiku ja Siltanen palkittiin Rakentamisen Ruusun 2013 kunniamaininnalla – ravintolat toimivat entisissä tulitikku- ja rautasänkytehtaissa. Vuonna 2018 myös entiseen Elannon pääkonttorirakennukseen avautui ravintoloita.

6.5.4 Kumpula-projektin alueet

Matemaattis-luonnontieteellisen tiedekunnan vaihtoehtoisiksi sijainneiksi oli 1970-luvulla ehdolla Kumpulan ohella Pikku Huopalahti, Ruoholahti ja Malminkartano (Arkkitehti 3/1970:47; Murole 2012b:208–209). Malminkartanossa oli toiminut yliopiston koetila 1930-luvulta, mutta sinne sijoittui lopulta yliopiston sijaan Etu-Töölössä aiemmin sijainneita AEL:n koulutustoimintoja, jotka nekin olivat vuonna 2018 käynnissä olleen kaavoitusprosessin myötä ilmeisesti siirtymässä muualle. Kumpula valikoitui matemaattis-luonnontieteellisen tiedekunnan kampuksen sijaintipaikaksi teknis-taloudellisin perustein: alueella oli kova kalliopohja, jolle oli helppo rakentaa. Tässä kaupunki tavallaan otti ongelmat niskaansa ja luovutti Kumpulasta maata sekä rakennusoikeutta valtiolle (Sundman 2011). Kaupungin puolelta luovutuksessa oli kuitenkin vaatimuksena, että Kumpulan mäelle tulee myös asuamista, ei vain laitosrakentamista, sillä laitosalueiden ongelmat (kuolleita iltaisin) olivat tiedossa. Uusien kampusalueiden suunnittelun taustalla oli yliopiston kasvanut tilantarve, jota ei nähty voitavan

tyydyttää keskustassa. Kaupungin ja valtion esisopimus Kumpulan alueen suunnitteluperiaatteista laadittiin vuonna 1977 (Arkkitehti 8/1986:56–61). Kaupunki vuokrasi Kumpulanmäen valtiolle vuonna 1978 ja kiihdytinlaboratorio valmistui 1980-luvun alussa. Kumpula-projekti muodostettiin samaten 1970-luvun lopulla. Läheisellä Kumpulan Kuntähden kentällä oli ollut ylioppilaselämää jo vuodesta 1831.

Kumpulanmäen osalta kirjoitettiin jo Kumpulan selvitysalueen alustavassa kaavarunkoluonnoksen selostuksessa (1978): ”Korkeimmalta kohdalta avautuu kaunis näköala Vanhankaupunginselälle.” Tätä piirrettä hyödynnettiin myös myöhemmin yliopistoalueen suunnittelussa: sekä Physicumissa että Exactumissa on itään merelle suuntautuvia terasseja. Myös toinen Kumpulanmäen piirre on huomioitu jo tuolloin 1978: ”Rinteillä, etenkin etelärinteillä kasvaa rehevää koivu- ja vaahterametsikköä”. Tämä metsikkö säästettiin rakentamiselta. Sen sijaan mäen laella puusto oli harvaa, sillä kallio oli aivan pinnassa.

Kumpulan alueen suunnittelusta järjestettiin 1970-luvun lopussa kaupunkirakenteellinen aatekilpailu. Kilpailualueeseen kuului yliopistoalueen lisäksi Vallilanlaakso sekä Intiankadun seudut. Aatekilpailu päättyi vuonna 1979. (Arkkitehti 8/1986:56–61). Kilpailussa ei jaettu selvää ensimmäistä palkintoa, vaan siinä palkittiin useampi tasavertaiseksi arvioitu suunnitelma. Rakennushallitus palkkasi Arto Sipisen suunnittelemaan yliopistoaluetta. Sipisen ’Napanuora’-ehdotus rakentui Intiankadulta kampusalueen läpi Vallilanlaaksoon kiemurtelevan tien ympärille. Rakennuksissa oli ehdotuksessa käytetty tiiltä.

Muiden Kumpulan osa-alueiden suunnittelu alkoi tässä vaiheessa alusta, niitä ryhtyivät suunnittelemaan Pekka Pakkala ja Mikael Sundman, jotka olivat myös osallistuneet aatekilpailuun. He vaikuttivat kuitenkin myös yliopistoalueen suunnitteluun. Sipisen suunnitelmassa rakentamista oli ehdotettu huomattavasti nykyistä enemmän, koska ajatuksena oli, että myös biotieteet sijoittuisivat alueelle. Biotieteet kuuluivat tuolloin matemaattis-luonnontieteelliseen tiedekuntaan. Biotieteiden sijoittuminen Viikkiin muutti huomattavasti Kumpulan kampusalueen suunnitteluohjelmaa ja lakkautti Malminkartanon koetilan. Yliopistoalueen toteutunut kaava eroaakin selvästi Sipisen alkuperäisesti suunnitelmasta, vaikka joitakin yhtäläisyyksiä toki on. Pakkalan (2011) mukaan Sipinen on jopa syyttänyt häntä ja Mikael Sundmania hänen suunnitelmansa pilaamisesta. Sipisen suunnitelmassa esiintynyt, yliopistoalueen läpäissyt ja kortteleiden lävitse piirretty ”napanuoramainen” jalankulkureitti ei toteutunut ehdotuksen mukaisesti. Biotieteistä Kumpulassa muistuttaa yhä kasvitieteellinen puutarha, jonka perustaminen oli aloitettu ennen kampusalueen rakentamisen aloittamista. Kasvitieteellinen puutarha sijoitettiin Kumpulan kartanon entisille maille Vallilan ja Kumpulan siirtolapuutarhojen naapuriin, joten alueella oli entuudestaan pitkät puutarhakulttuurin perinteet. Lisäksi Toukolassa oli Annalan huvila, jossa on harrastettu puutarhakulttuuria vuodesta 1826. Viikkiin kasvitieteellisen puutarhan korvaajaksi rakennettiin Gardenian kasvitieteellinen puutarha (2001), joka oli Helsingin yleisölle avoimista kasvihuoneista järjestyksessään kolmas. Gardenia lakkautettiin vuonna 2015 vähäisten kävijämäärien takia. Viikissä on myös vuonna 1969 perustettu arboretum – perustamisjärjestyksessä Helsingin kolmas. Hyötykasvilyhdistyksen käytössä olleen ja kaupungin omistaman Annalan huvilan myymisestä käytiin vuonna 2016 keskustelua, mutta Annalan huvila sai jäädä Hyötykasvilyhdistyksen käyttöön.

Kaupunkisuunnitteluvirastosta käytiin aatekilpailua silmällä pitäen vuonna 1978 tutustumassa yliopistokaupunkeihin Saksan Liittotasavallassa, Belgiassa ja Hollannissa. Opintomatkastat matkakertomuksessa kirjoittanut Jyrki Lehikoinen korostaa Kumpulan suunnittelua koskevissa huomioissaan, että ”Matkalla nähtyi ratkaisuihin viitaten tulisi erillistä linnamaista yliopisto-campus-ratkaisua välttää. Helsingille perinteisiä katu- ja korttelimalleja tulisi hienovaraisesti johtaa alueen sisään. Mitakaavallisia virheitä – kuten suuria pysäköintialueita tai ylisuuria rakennuksia – ei Kumpulan mäki

kestä.” Samalla Lehikoinen korostaa myös Kumpulan puuston ja kalliomuotojen arvoa ja harkittua säilyttämistä.

Kumpulan kaavoitus aloitettiin vuonna 1980, viher- ja virkistysaluesuunnitelma valmistui vuonna 1983, kaavarunko vuonna 1983, osayleiskaava hyväksyttiin vuonna 1984 ja rakentaminen alkoi vuonna 1986. Kumpulan kasvitieteellisen puutarhan perustamisvaihe alkoi vuonna 1987 ja se aukesi yleisölle vuonna 2009.

Osa Kumpulaan suunnitelluista laitosrakennuksista korvattiin asuntorakentamisella, mitä Pakkala (2011) piti hyvänä asiana, koska heidän kilpailuehdotuksensa kantava idea oli ollut, että Kumpulaan ei tulisi rakentaa yhden toiminnon yliopistoaluetta, joka olisi kuollut iltaisin, viikonloppuisin ja kesäisin. Pakkala ja Sundman halusivat alueen, jolla asutaan, työskennellään ja opiskellaan, jolloin toiminnot vuorottelevat ja tuovat elävyyttä kaupunkitiloihin (Sundman 2011). Pakkalan (2011) mukaan asuminen tuo alueelle sosiaalista kontrollia. Työpaikkojen ja asuntojen rakentaminen samalle alueelle parantaa myös edellytyksiä palvelutarjonnan kehittymiselle – tämä oli Sundmanin (2011) mukaan Länsi-Pasilan opetus. Asunnot olivat kaupunginasuntoja (Intiankadulla päin) ja HOAS:in asuntoja (Kumpulan puolella ja Väinö Auerin kadun varrella mäen harjalle saakka). Tämäkään rakentaminen ei kuitenkaan kykene ylläpitämään kaupunkimaista elämää, mikä on Pakkalan (2011) mukaan pienten alueyksikköjen ongelma: ne jäävät kaikesta huolimatta vähän ”kuolleiksi”. Kumpulan mäelle ei myöskään toteutettu liiketiloja. Kaupallista palvelutarjontaa alueella edustavat vain opiskelija- ja työpaikkaruokat, -kahvilat sekä liikuntakeskus. Exactumissa on toiminut kirjakauppa.

Kumpulan yliopistoalueen suunnittelussa topografialla oli ratkaiseva ominaisuus, alueesta haluttiin Pakkalan (2011) mukaan tehdä akropolismainen – mahdollisesti länsimaisen tieteen syntysijoille viitaten. Alueen rinteet ovat aika jyrkät, mikä rajoittaa rakentamista. Haluttiin, että rakentaminen pysyy mäellä lukuun ottamatta kytköstä Intiankadulle päin – siinä tavoitteena oli, että alue ”ui sinne ja ottaa mukaan sen alueen sieltä.” Lisäksi tahdottiin kytkös Kustaa Vaasan tielle: alueen tulisi näyttäytyä kaupunkirakenteessa myös sinne päin, tätä tavoiteltiin suunnittelemalla portti- ja tulo rakennus, jota ei kuitenkaan heti toteutettu – yliopistolla ei ollut tarpeita ja varoja. Tähän rakennukseen olisi sijoitunut tiedepuistotyypistä tutkimustoimintaa, eli siis myös yksityisen sektorin toimijoita. Kumpulan kampuksen portista järjestetty kutsukilpailu ratkaistiin jo vuonna 2005, ja sen voitti ARK-house arkkitehdit Oy, mutta rakentamista ei oltu vuoden 2018 loppuun mennessä aloitettu. Alueelle on myös varta vasten jätetty sisäistä laajentamisvaraa, jos jokin yliopiston laitos tarvitsee lisää tilaa. Tämän vuoksi alueen itäosa vaikuttaa jokseenkin keskeneräiseltä. Pakkalan (2011) mukaan yliopistoalueiden ongelmana kaupunkisuunnittelijan silmin onkin, että ne eivät koskaan ole ”valmiita”. Kumpulanmäellä on useita avopysäköintialueita, vaikka juuri sellaisia haluttiin alun perin välttää. Muuten uudisrakentamisen mahdollisuudet ovat yliopistoalueella vähäiset – alue on ulospäin voimakkaasti topografian kahlitsema. Ympäristöviranomaiset myös määräsivät suunnitelman vedettäväksi pois Vallilanlaakson puoleiselta rinteeltä – mäen lakea ei saanut suunnitellulla tavalla kehystää rakentamisella, asemakaavasta ”leikattiin” pala pois. Tällä ei kuitenkaan ollut suurta merkitystä kokonaisuuden kannalta, koska yliopiston rakentamisohjelma joka tapauksessa pieneni. Kyseinen nurkka jäi puistometsäksi.

Kumpulan alueen suunnittelussa historiallinen näkökulma on ollut vahvasti läsnä. Sundmanille ja Pakkallalle Kumpulan alueen suunnittelussa hyvin tärkeä oli Vallilanlaakso. Sundman (2011) nostaa esille alueella retkeilleen ja lintuja tarkkailleen Magnus von Wrightin vuonna 1861 maalaaman öljymaalauksen (kuva 215.), joka näyttää Kumpulan kartanon aseman suhteessa maisemaansa. Ajatuksena kaavoituksessa olikin ”nostaa Kumpulan kartano maisemaansa”, säilyttää se maisemallisena dominanttina sekä Vallilan suuntaan että Vallilanlaakson suuntaan. Tästä seurasi, että laakso päätettiin

jättää kokonaan vapaaksi uudisrakentamiselta ja vain sen reunoja käsiteltiin: Kumpulanmäkeä (kampusalue), Isonniityn aluetta (asuinalue) ja Mäkelänrinnettä (opiskelija-asunnot, uimahalli pysäköinti-alueineen). Periaate kartanon korostamisesta myös onnistui hyvin: ”kenellekään ei jää epäselväksi, että siinä on kartano, joka seisoo keskellä maisemaa”. Sundman (2011) korostaa alueen suunnittelun kannalta keskeisenä periaatteena Paavalinkirkolta rakennetun ympäristön päättyessä avautuvaa rakentamatonta maisemaa, joka toimii eräänlaisena siirtymävyöhykkeenä. ”Kaupunki ei ole jatkuvaa massaa, vaan jaksottaista massaa”. Helsingissä on säilynyt 26 kartanopuistoa – tavallaan myös Kumpulan siirtolapuutarha kantaa tätä avoimen maiseman kulttuuriperintöä. Laaksomainen alue säästy rakentamiselta ja samalla säilyi ”yhteys” Pasilasta merelle. Myös Kumpulan siirtolapuutarhaan oli yhtenä vaihtoehtona luonnosteltu rakentamista vuonna 1974 (Kumpula: selvitysalueen maankäyttömahdollisuudet 1974:40–41).



Kuva 215. Magnus von Wrightin öljymaalauksessa vuodelta 1861 Kumpulan kartano hallitsee Vallilanlaakson maisemaa. (Helsingin kaupunginmuseo/ Finna.fi).

Valillanlaakson maisemassa hallitsevia elementtejä ovat siis Paavalinkirkko, Kumpulan kartanon rakennus sekä Kättilöopiston sairaala ja Sofianlehdon entinen lastenkodin rakennus. Merkityksellinen alueen suunnittelun kannalta oli myös Limingantien pientaloalue. Kumpula oli ollut vaikeasti rakennettava alue ja siksi sen rakentaminen oli jäänyt ”väliin” (Arkkitehti 8/1986:56–61).

Pekka Pakkalan 1986 kaavoittama ja Reijo Jallinojan suunnittelema Kumpulan Isonniityn asuinalue (kuva 216.) rakennettiin vuosina 1987–89. Alueen ruotsinkielinen nimi Storängens esiintyy kartoissa jo 1700-luvulla. Alue muodostuu viidestä tiiviistä pienkerrostalojen kortteliyksiköstä. Kokonaisuus perustuu viereisen Kisakylän tapaan yhden lamellitalotyyppin ja sen muunnelmien käyttöön (Arkkitehti 8/1986:62–63). Kulmikkaan Isonniitynkadun päätynä on Mäkelänskadulta lähestyttäessä Kumpulanportin aukio. Liiketilat sijoittuvat tämän aukion ympärille, mutta niissä ei ollut vuonna 2014 toimintaa. Alueen vaikutelma on kadulle päin sulkeutunut. Isonniityn alue rajautuu Vallilanlaakson puistoalueeseen sekä Kumpulan kasvitieteellisen puutarhaan. Alue on sävyiltään vaalea, rakennukset ovat kolmikerroksisia, lähes tasakattoisia, julkisivuissa on käytetty hiekkapuhallettua valkobetonia ja valkoista tiiltä, ikkunat ovat pieniä. Portaikot on toteutettu kylminä. Rakennusten mittakaavassa on vaihtelua. Värimaailma (keltaisen käyttö) kytkeytyy ympäröiviin rakennuksiin, kuten Kättilöopiston

sairaalaan ja Sofianlehdon entiseen lastenkotiin. Vallilanlaakson maisemassa alue ei nouse esiin, vaan maiseman vanhat dominantit on säilytetty. Mittakaavaltaan alue kytkeytyy Limingantien pientaloalueeseen (Arkkitehti 8/1986:62–63). Alueen arkkitehtuurissa on nähtävissä Jallinojan Kuwaitin ja Libyan projektien myötä Suomeen tuomia arabialaisia, kasbah-linnoituskaupungeista muistuttavia vaikutteita (vaalea sävy, tasaiset katot, pienet ikkunat, sokkeloiset pihapiirit) – aluetta on myös kutsuttu Arabikyläksi. Sundman (1991:106) on nähnyt alueella yhtymäkohtia myös Tinggårdenin alueeseen Køgessa, Tanskassa. Julkisten palvelujen osalta alueelle sijoittui kaksi päiväkotia. Viereiseen Vallilanlaaksoon rakennettiin pallokentät.



Kuva 216. Kumpulan aluetta rakeisuuskartassa. 1. Isonniityn alue, 2. Sofianlehdon alue, 3. Intiankadun korttelit, 4. Vallilanrinne, 5. Kumpulan kampuksen rinne, 6. Kumpulan kampus, 7. Kumpulan kiila. (Maanmittauslaitoksen Maastotietokannan rakennukset 09/2014).

Vähän Isonniityn alueen pohjoispuolelle, metsäiselle kalliomäelle Mäkelänkadun varteen puolestaan rakennettiin Sofianlehdon arava-asuinalue, jonka kaavan laati Mikael Sundman vuonna 1986. Rakennuksia suunnittelivat Kari Järvinen ja Timo Airas. Alue rakennettiin vuosina 1987–88. Väreiltään valkoisen, kolmikerroksisen, alueen ilme on ulospäin suljettu, Mäkelänkadulle päin jopa muurimainen – ja siten Mäkelänkadun kaupunkimaisemaan suhtautuva ja toisaalta Käpylän rakentamisperinteen mukaisesti irti katulinjasta oleva (Arkkitehti 8/1986:64; Arkkitehti 3/1988:46–47). Pihan puolella rakennuksia rytmittävät parvekkeet. Kari Järvinen ja Timo Airas saivat vuonna Rakentamisen Ruusun vuonna 2003. Isonniityn alueen pohjoispuolelle valmistui vuonna 2013 myös Sofianlehdon ryhmäkodit (Arkkitehtitoimisto Kouvo & Partanen).

Intiankadun molemmin puolin kaavoitettiin Pekka Pakkalan toimesta vuonna 1986 kaksi suurkorttelia. Rakennukset suunnittelivat suunnittelukilpailun voittaneet arkkitehdit Anna Brunow ja Juhani Maunula (kuva 217.). Rakentaminen tapahtui vuosina 1987–88. Väinö Auerin ja Intiankadun varteen muodostettiin katutila – joskin Väinö Auerin kadun puolella asuntojen terrassien takia ”sisäänvedetyn”. Intiankadun varren rakennuksiin sijoitettiin uusia kadunvarsiliiketiloja, joissa toimi vuonna

2013 mm. kahvila, kioski, pizzeria ja kampaamo. Julkisten palvelujen osalta alueelle sijoitettiin muutama päiväkotia – kaiken kaikkiaan Kumpulassa oli vuonna 2018 yhdeksän päiväkotia. Alueella on opiskelija-asuntoja. Rakennukset ovat kolmikerroksisia. Betonielementeistä valmistetut ja rapatut talot ovat pääosin pastellinsävyisiä. Värit kytkevät alueen Kumpulaan ja Toukolaan. Rakennuksissa on parvekkeita ja ranskalaisia parvekkeita. Ulkoportaikot ovat kylmiä, ylempien kerrosten asuntoihin kuljetaan sisäpihoilta osin luhtikäytäviä pitkin. Korttelipihoilla on pieniä huolto- ja varastorakennuksia. Alueen mittakaava on sovitettu Limingantien pientaloalueeseen ja myös värivalinnoissa on viitteitä puutaloalueelle (Arkkitehti 8/1986:64).



Kuva 217. Kumpulan Intiankadun asuinalueen arkkitehtuuri on värikästä, kuten viereisellä puutaloalueella. (Miika Norppa).

Jyrkkään rinteeseen Vallilan puolelle, Vallilantarinteeseen, kaavoitettiin asuntoja vuonna 1985–86. Opiskelija-asuntolina toimivat asuinkerrostalot suunnitteli Pentti Piha. Kolme-viisi-kerroksiset rakennukset polveilevat maastonmuotojen mukaan ja asunnoista on näkymiä Vallilanlaaksoon. Rakennukset muodostavat reunamuurin ja visuaalisen jalustan läheisille opiskelija-asuntokerrostaloille (Arkkitehti 8/1986:66). Niiden sijainnillisen ratkaisun vaikutteet tulevat italialaisen arkkitehdin Leonardo Riccin suunnitelmasta Genovan Granarolon alueelle (Kumpula: selvitysalueen maankäyttömahdollisuudet 1974:27).

Kumpulanmäen rinteeseen sijoittuvan asuinalueen kaavoitti Pekka Pakkala vuonna 1988 ja Kumpulan kiilaan sijoittuvan alueen myös Pakkala ja se sai lainvoiman 2004. Kahden alueen väliin sijoittuu Bengalinpuisto. Kiilaan sijoittuu neljä HOAS:in asuinkerrostaloa Väinö Auerin kadun varteen ja kaksi Kustaa Vaasan kadun varteen. Rakennukset saivat Rakentamisen Ruusun vuonna 2010. Rakennukset on suunnitellut Arkkitehtitoimisto Brunow & Maunula. Väinö Auerin kadun varren talot kytkeytyvät värikkyydellään viereisiin Intiankadun varren asuinalueisiin sekä Puu-Kumpulaan. Kustaa Vaasan kadun varressa kerrostalot muodostavat samalla melumuurin vilkkaasti liikennöidylle kadulle. Kustaa Vaasan kadun puolella julkisivut koostuvat lasilankuista ja sen takana punatiilestä – kadun toisella puolen sijaitsevaan Väinö Vähäkallion suunnittelemaan entiseen Elannon kaupparakennukseen viitaten. Lasilankut tuovat vaikutelman, että rakennus pyrkii eristämään itsensä kadusta – ja se on ollut vilkkaan kadun varrella ollut tavoitteenakin. Kadulle kerrostalojen ilme on kuitenkin siten

torjuva. Kerrostalojen päädyt on rapattu valkoisiksi ja sisäpihan puolelta verhoiltu puulla – puun käytön osalta viereiseen 1940-luvun rakentamiseen puutaloalueeseen sopeutuen. Sisäpihalla on myös valkoista rappausta. Valkoinen rappaus istuu yhteen Kumpulanmäen rinteeseen vuokrataloalueen (valm. 1990) kanssa. Mäellä yliopistorakennuksen vieressä on myös asuinrakennuksia, joista toinen, väriltään valkoinen, on HOAS:in rakennus (Arkkitehtitoimisto Brunow & Maunula, 2004), toisessa, väreiltään harmaankeltaisessa, on omistusasuntoja (Arkkitehdit Hannunkari & Mäkipaja, 2011). Pietari Kalmin kadun ja Kustaa Vaasan tien varteen rakennettiin opiskelija-asuntoja (Playa Arkkitehdit Oy) vuonna 2017 Tuukka Linnaksen laatimaan, vuonna 2015 voimaan tulleeseen kaavaan. Kustaa Vaasan tien suuntaan harmaan rakennuksen seinä oli muurimainen, millä tavoiteltiin liikennemelun aiheuttaman häiriön minimoimista. Samalla rakennuksen ja katutilan ilme muodostui kuitenkin luonteeltaan harvinaisen umpinaiseksi ja bunkkerimaiseksi. Kumpulan alueen rakentuminen on Pakkalan (2011) mukaan ollut huomattavasti odotettua hitaampaa.

Myös Kumpulan ympäristössä kaavoitettiin 1990-luvulla. Satu Tyynilä kaavoitti Kullervontien varteen Käpylän aseman läheisyyteen sijoittuvan taloryhmän (neljä asuinkeuhkaloa) vuonna 1990, Koskelantien ja Käpylätien kulmaan kiilamaisesti sijoittuvan asuinalueen (yhdeksän keuhkaloa) vuonna 1993 ja Valtimontien asuinalueen (seitsemän asuinkeuhkaloa) vuonna 1995. Koskelantien ja Käpylätien risteykseen sijoittuneelle alueelle rakennettiin viisikerroksisia keuhkaloja avoimen puistomaisesti. Rakennukset on sijoitettu Olympiakylän ja 1950-luvun Koskelan tavoin päädyt kohti katua. Räystäskorkeudessa on huomioitu ympäröivät rakennukset. Alueen ilmeessä on muurimaisuutta aiddattujen katusivujen ansiosta. Aidatut katusivut ovat Puu-Käpylälle tyypillinen piirre. Julkisivujen pintamateriaalina on käytetty vaaleaa tiililaattaa, joka liittyy alueen värin puolesta Olympiakylään. Rakentamisessa on käytetty elementtitekniikkaa. Ylimmissä kerroksissa on saunatiloja. Autopaikat sijoittuvat Kullervonkadun varteen (Arkkitehti 2/3/1996:50–51). Alueen paikalla sijaitisi aikaisemmin huoltoasema. Käpylän aseman läheisyyteen on rakennettu 1990- ja 2000-luvuilla myös toimistorakennuksia – vuosina 2013–2014 Osmontielle rakennettiin myös kaksi uutta asuinkeuhkaloa täydentämään Kullervontien aluetta. Vuonna 2017 valmistui täydennysrakentamiskohde myös Pohjolanaukiolla (Käpylänkuja 5:ssä), missä entisen postirakennuksen paikalle toteutettiin rapattu asuinkeuhkalo (Anttinen Oiva Arkkitehdit Oy), joka yhtäältä viittaa Käpylän 1950-luvun arkkitehtuuriin, mutta mm. kattorakenteensa ja ikkuna-aukokuksensa puolesta siitä myös poikkeaa.

6.5.5 Pikku Huopalahti

Pikku Huopalahden alueelle oli ehdotettu rakentamista aikoinaan jo mm. Bertel Jungin, Eliel Saarisen ja Birger Brunilan toimesta (Visanti 1999:40). Pikku Huopalahti -nimi esiintyy lahden nimenä Helsingin kartalla jo ainakin vuonna 1909. Jung on merkinnyt Pikku Huopalahden asuinalueeksi jo Keskuspuistosuunnitelmassaan vuonna 1911. Alue oli kuitenkin toistuvasti jäänyt rakentamatta mm. sen Suomen oloissa poikkeuksellisen vaikean maaperän takia – lieju- ja savikkokerroksia on paikoin usean kymmenen metrin syvyydeltä (Helsinki suunnittelee ... 1987). Ehdotuksiin olivat vuosikymmenien varrella kuuluneet huvilat, umpikorttelit, avoimet funkiskorttelit, moottoritiet sekä puistoalueet (Visanti 1999:40). 1970-luvun alussa alueelle harkittiin kampusrakentamista, joka sittemmin sijoittui Kumpulaan. Keskustelu alueen rakentamisesta voimistui jälleen 1970-luvun lopulla.

Pikku Huopalahden suunnittelu alkoi vuonna 1982. Kytösuontien varressa oli tuolloin sijainnut pitkään varsin laaja täyttömaalle rakennettu romukauppa-alue, nk. köyhien Stocka tai Stockmann (kuva 218.), jonka tarjontaan kuuluivat mm. autonosat. Romukauppa-alueella ei oltu kytketty vesijohto- tai viemäriverkostoon. Muutoin alue oli täyttömaan muodostamaa topografiselta profiililtaan matalaa joutomaata – ja myös uuden alueen maastonmuodot perustuvat osin tähän historiaan. Vesialue oli

suunnittelun alkaessa lähes umpeen kasvanut. Lisäksi alueella oli sijainnut väliaikainen kaatopaikka vuosina 1937–1949 ennen Pasilan kaatopaikan (1949–1963) rakentamista.



Kuva 218. Pikku Huopalahden varasto- ja verstasaluetta Pekka Punkarin kuvassa vuonna 1978. (Finna.fi).

Suunnittelualueen reunoilla oli entuudestaan jo jonkin verran toimintoja, kuten Tilkan sotilassairaala (ark. Olavi Sortta, 1936, laaj. 1965), valtion tutkimuslaitos Kansanterveyslaitos (ark. Kaija ja Veli Paatela, 1958), Helsingin yliopiston hammaslääketieteen ja oikeuslääketieteen rakennuksia (ark. Einar Teräsvirta ja Eero Melanen, 1974) ja yksi vanha, myöhemmin päiväkodiksi muutettu, Korpaksen tilaan kuulunut huvila Korppaanmäen puolella. Jo ennen Tilkan sotilassairaalaan ennen alueella oli ollut yksityinen sairaala vuodesta 1907, sen rakennukset purettiin 1980-luvulla. Lääkelaitos sijoittui alueelle vuonna 1988 – ilmeisesti muun sairaalatoiminnan takia. Suunnittelualueen sisällä vanhasta rakennuskannasta säilytettiin kaksi Eliel Saarisen suunnittelemaa rakennusta (1914) Paciuksenkujan varrella. Rakennukset ovat entinen muuntamorakennus ja sen apurakennus, ja ne liittyivät Munkkiniemen ja Haagan vanhaan raitiotiehen. Pikku Huopalahden kaavoittajana toiminut Matti Visanti (2011) sanoo pyrkineensä säilyttämään alueen vanhasta rakennuskannasta kaiken mitä oli mahdollista säilyttää. Rakennuksia ei ollut kovin paljon. Tieverkon osalta Korppaanmäentie ja Kytösuontie noudattelevat osin aiempia tielinjauksia.

Visannin lisäksi Pikku Huopalahden asemakaavasuunnittelussa oli mukana yksi piirtäjä sekä 1980-luvulla arkkitehdit Elina Virtala, Markku Kolehmainen ja Olavi Veltheim. Helsingin kaupungin virastojen kesken tehtiin laajaa yhteistyötä. Suunnittelualue jaettiin vuonna 1984 kaavoituksellisesti neljään osaan (Kytösuontie, Korppaanmäki, Tilkankatu, Paciuksenkatu) suunnitteluun liittyneiden epävarmuustekijöiden takia (Visanti 1999:40). Osayleiskaava valmistui vuonna 1984 ja neljän alueen asemakaavat vahvistettiin vuosina 1987–1995. Rakentaminen alkoi vuonna 1986 ja jatkui Manner-

heimintien itäpuolen toimistotalorintaman osalta aina 2010-luvun jälkipuoliskolle saakka. Ensimmäiset asunnot valmistuivat vuonna 1989. Uusia kaavoja laadittiin suunnittelun edetessä, tuorein kaava hyväksyttiin vuonna 2009.

Visanti on kertonut vierailleensa suunnitteluvaiheessa useissa pienimittakaavaisissa eurooppalaisissa kaupungeissa – tarkastelussa olivat mm. vanhojen kaupunginosien katuleveydet ja torien mitat (Viuhinen 2005:73). Tilkantorin (kuva 219.) tilallisen suunnittelun esikuvat löytyvät todennäköisesti Välimeren rannikkokaupungeista – sinne viittaavat sijainti merenlahden rannalla, pienvenesatama ja torin tilaratkaisut. Merenlahden, veneiden, torin, värikkäiden talojen ja Terassitalon ”vuoren” (kuva 220.) yhdistelmä tuo mieleen mm. Portofinon ja Vernazzan Liguriassa, Italiassa. Ligurian merenranta-kylissä vuorten rinteillä on niin taloja kuin terassoituja viljelmiä. Tilkantorille oli varhaisissa piirroksissa sijoitettu myös obeliski. Suomen modernissa kaavoitushistoriassa meren rannalle rakennettu tori on tuttu mm. Espoon Kivenlahdesta. Meren rannalle rakennetun torin ratkaisua on myöhemmin sovellettu myös Ruoholahdessa, Herttoniemenrannassa ja Aurinkolahdessa – ja sovelletaan jatkossa mm. Kruunuvuorenrannassa.



Kuva 219. Pikku Huopalahden satama, toriaukio ja värikkäät rakennukset viittaavat Välimeren satamakaupunkeihin. (Miika Norppa).



Kuva 220. Pikku Huopalahden Terassitalo Korppaanmäentien päässä. (Miika Norppa).

Visanti on todennut, että ”Pikku Huopalahden suunnittelufilosofian taustana on ajatus maailman suunnattomasta rikkaudesta ja monipuolisuudesta, fantastisuudesta.” (Visanti 1999:43). Tämä näkyy alueella muun muassa asemakaavan organisaatiossa sekä muotojen, värien ja mittakaavaan monipuolisesta käytöstä seuraavista vaihtelevissa näkymissä.

Alueen rakentamisen tavoitteena oli ”asumispainotteinen kantakaupungin jatke, joka täydentää nykyistä kaupunkirakennetta” (Helsinki suunnittelee...1987). Visanti (1999:42) kirjoittaa: ”Pikku Huopalahti muistuttaa rakentamistavoiltaan kantakaupunkia. Kantakaupungin tapaan kadut, aukiot ja puistot ovat keskeisiä kaupunginosan paikkoja.” Suunnittelussa pohdittiin myös alueen suuntautumista – annettu lähtökohta oli se, että liikenne ja kylmät ilmansuunnat sijaitsevat samalla suunnalla ja vesi- ja viheralueet aurinkoisella suunnalla (Helsinki suunnittelee...1987). Auringon lämmön ja valon passiivinen hyödyntäminen liittyi ekologisen rakentamisen tavoitteisiin (Visanti 2011). Tilkantori suuntautuu ilta-aurinkoon ja siten aurinko paistaa töistä palaaville asukkaille. Pikku Huopalahden rakentaminen sekä myöhemmin Ruskeasuon puolella sijainneen pysäköintialueen ja bussivarikon rakentaminen ulottivat kantakaupunkimaisesti rakennetun alueen reunan lähes Mannerheimintien loppuun.

Pikku Huopalahden kaupunkirakennustaiteellisena yleistavoitteena oli ”rehevyys, rikkaus ja värikyys.” Jokainen asuinpaikka haluttiin toteuttaa ainutlaatuisiksi: kaupunkirakenteessa ei ole kahta samanlaista kohtaa. Kytösuontien alueen kaupunkirakennustaiteellisena periaatteena oli meritori-kaupakatu-vuori-tilasommitelma ja erikokoiset talot, Korppaanmäki suunniteltiin pienimittakaavaiseksi puutarhakaupunginosaksi, Tilkankadun alue erilaisten aukoiden (11 kpl) varaan rakentuvaksi ja Paciuksenkadun alueella käytettiin erilaisia katuja kaupunkirakenteen runkona (kuva 221.). Pikku Huopalahti on siis kollaasimainen (ks. Rowe & Koetter 1983) kaupunginosa. Katutilojen mitoituksessa ja suhteissa on muistumia Helsingin kantakaupungista. (Arkkitehti 1/1991:36–39; Visanti 2011). Urbanin katutilan avulla Pikku Huopalahdessa haluttiin kannustaa elämäntapaan, jossa ”luonnonvarojen haaskaaminen ei ole etusijalla” (Visanti 2011).



Kuva 221. Rakeisuuskartasta voi havaita, että Pikku Huopalahden asemakaava koostuu useammasta erilaisesta osasta. Puutarhakaupungit, Välimeren satamakaupungit, keskiaikaiset kaupungit lukuisine aukioineen ja perinteinen bulevardirakentaminen ovat vaikuttaneet suunnitteluidean taustalla. (Maanmittauslaitoksen Maastotietokannan rakennukset 09/2014).

Ongelmia rakentamiselle aiheuttivat huonot maapohjat – ongelma oli sekä tekninen että taloudellinen. Tuolloinen asemakaavapäällikkö Pirkko Vitikainen oli jopa todennut Visannille, että Pikku Huopalahden on turha suunnitella mitään, koska sinne ei kuitenkaan voi rakentaa (Visanti 2011). Aivan näin vaikea tilanne ei ollut, mutta aravarahoista maanrakentamiseen meni viisi prosenttia.

Asuinkerrostaloissa Pikku Huopalahdessa on paikoin katutasossa palvelu- ja työtiloja. Palvelut keskittyvät torien (erit. Tilkantori) ja kokoojakatujen (Korppaanmäentie, Paciuksenkaari, Tilkanvierto) sisään tulokohtien (4 kpl) varsille – ajatuksena oli, että raitiovaunulla kotiin tullessa voi samalla käydä ostoksilla. Yksi alueen porteista sijaitsee Tilkanvierron kohdalle. Siihen rakennettiin Arkkitehti Jaakko Suihkosen suunnittelema rakennusryhmä, joka on Mannerheimintien puolella varustettu tornilla, jossa on kellotorniin viittaavia pyöreitä ikkunoita. Kattojen vinot lappeet muistuttavat hansakaupungeista. Kansainvälisenä esikuvana saattaa olla Berliinin Lützowplatzin länsilaidan IBA-kohde (ark.

Oswald Mathias Ungers, 1982–1983). Pikku Huopalahden arkkitehtuuri yhdistelee postmodernististi funkista ja historiallisia elementtejä. Rakennusten värimaailma tulee sekä Etelä-Haagasta että Meilahdesta. Korppaanmäenaukion alueella on käytetty rakennusten julkisivumateriaalina tiiltä, kuten Etelä-Haagassa. Yksi aukion laidalla on sijaitsevista rakennuksista viittaa arkkitehtuurillaan Tilkkaan.

Ostoskeskusta Pikku Huopalahteen ei haluttu rakentaa. Kauppakatu Tilkankatu suunniteltiin Tilkantorin ja Terassitalon väliin. Palvelutarjontaa myös on – Visannin (2011) mukaan tämä onnistui, koska alue sijaitsee kantakaupungin pohjoisosan jatkeena (Vihinen 2005:74). Pikku Huopalahden kadunvarsiliiketiloista tehtiin jälkikäteen selvitys, jossa todettiin, että Pikku Huopalahdessa oli selvästi enemmän kadunvarsiliiketoja kuin Ruoholahdessa ja Herttoniemessä (Jokinen 2009b:24).

Julkisista palveluista alueella on lastenkirjasto, yli kymmenen päiväkotia (v. 2018), nuorisotalo ja ala-asteen koulu, yksityisten palveluiden osalta kahviloita ja ravintoloita, päivittäistavarakauppoja, kioskeja, parturi-kampaamoja ym. Lama karsi alueelle suunniteltua julkista palvelutarjontaa aikuisille suunnatun kirjaston ja terveysaseman osalta. Tilkantorin kulmalle suunniteltu kirkko ei toteutunut (Vihinen 2005:75). Pikku Huopalahteen on siirretty punavalkoinen asemarakennus (1939) Tapanilasta, rakennus toimii yhtenä alueen kerhotoiloista, jotka suunniteltiin korttelikohtaisiksi. Lähistöllä sijaitsee myös arkkitehti Esa Piironen suunnittelema korttelitalo, jossa toimii myös koulu ja päiväkotit. Korttelitalon rakennusta on kuvattu taitetuksi fregatiksi, jonka purjeet toimivat pääsisäänkäynnin katoksina. Korttelitalon pihalla on purjeveneen mastoa muistuttava rakennelma. (ks. Hämäläinen 2007:16–24). Pihalla on myös 'Sulamaton musta / Lumiukko' -veistos, jolla ei ole selvää kytköstä alueeseen. Toinen julkinen taideteos Pikku Huopalahdessa on 'Lyhyt saari' -niminen teos, joka on entinen, Pikku Huopalahden keskellä seisova voimalinjan betoninen tukijalka, jonka päälle on teräksiseen altaaseen istutettu ruohoa.

Kehittämistarpeita Pikku Huopalahdessa Visanti (2011) näkee Tilkantorilla, jossa kaikkien toimintojen piti kohdata: oli kauppa, ravintola, kahvila, toimisto, kukkakauppa, askartelukauppa ja seurakuntakin. Kun K-ketju osti Sparin, se lopetti kaupan toiminnan ja myi sen postin varastoksi – näyteikkunassa on postin laatikoita. Visantia tilanne ”raivostuttaa”. Asuinkerrostalon alakerrassa Tilkantorin reunassa, lahden ja puiston äärellä sijainnut, kesäisin ulkoterrassia pitänyt kahvila puolestaan häädettiin tiloistaan taloyhtiön toimesta. Visanti (2011) näkee tällaisten tapahtumien rappeuttavan kaupunginosaa. Visantia (2011) raivostuttaa ahdasmielisyys ääniä tuottavia kaupunkitoimintoja kohtaan ja vaatimukset hiljaisuudesta. Hän ei näe tällaista edes kaupunkina – vain maalla voi olla ihan hiljaista. Visannin (2011) mukaan kaupungin olennaisin ominaisuus on elävyys – sitä ei hänen mielestään pidä pyrkiä poistamaan. Myös Pikku Huopalahden pohjoisella portilla ja raitiovaunun päätepysäkillä sijainnut kauppa on suljettu.

Pikku Huopalahden asuntokannasta suurin osa on aravavuokra- ja Hitas-asuntoja – osin rakentamisaikojen lamasta johtuen. Alueella on myös muita vuokrataloja, asumisoikeusasuntojen taloja, vapaiden markkinoiden omistusasuntojen taloja sekä joitakin yksityisiä asuintaloja (Jokinen 2009b:15). Suomen ensimmäinen asumisoikeustalo (ruotsalainen järjestelmä) valmistui vuonna 1991 Rovaniemelle, joten Pikku Huopalahden asumisoikeusasunnot eivät olleet ensimmäisiä. Pikku Huopalahtea ympäröivissä kaupunginosissa on verrattain kalliita kovan rahan asuntoja – Pikku Huopalahti siis tavallaan tasapainottaa luoteisen kantakaupungin väestöpohjan sosioekonomista rakennetta. Pikku Huopalahti on asuntokantansa takia väestörakenteeltaan ympäröiviä kaupunginosia monimuotoisempi. Visanti (2011) pitää tätä positiivisena asiana – hän olisi itsekin halunnut muuttaa alueelle asumaan, mutta Hitas-asunnot menivät sivu suun.

Kaupunkisuunnittelun ilmapiiri on Visannin (2011) mielestä 2000-luvulla muuttunut. Näkemykset, joiden mukaan varakkaiden tulisi saada olla omissa oloissaan ovat hänen mukaansa lisääntyneet, kun

ennen tavoitteena oli asuinalueiden monipuolisuus. Vuosaaren Aurinkolahdessa tehtiin tietoisesti valintaa, että rakennetaan vapaarahoitteisia asuntoja – alueelle, jolla oli ennestään erittäin paljon sosiaalista asuntotuotantoa, sillä alueen ei haluttu kokonaan leimautuvan valtavan suureksi sosiaalipainotteiseksi lähiöksi. Tämä onnistui Visannin (2011) mukaan hyvin, nostaen ja monipuolistaen Vuosaaren imagoa.

Toimistoja Pikku Huopalahdessa sijoittuu pääasiassa Mannerheimintien ja Paciuksenkadun varteen – jälkimmäisen varrelle ryhdyttiin laman aikana rakentamaan Arkkitehtitoimisto Heikkinen-Komonen Oy:n suunnittelemaa McDonald'sin pääkonttoria, ainoaa tuona vuonna Helsingissä aloitettua toimistotaloa (Visanti 2011). Sylinterimäistä rakennusta on pidetty ”kulmatornina kuvitteellisessa kaupunginmuurissa” (Arkkitehti 1/1998:34–41). Kulmatorni-ajatus kytkeytynee paitsi kantakaupungin historiallisiin rajoihin, myös Munkkiniemen puistotien alkupään kahteen korkeaan porttirakennukseen. McDonald'sin vieressä sijaitsee Lahdelma & Mahlamaki Architects -toimiston suunnittelema Skanska Oy:n entinen pääkonttori (2000). Rakennus kääntää Paciuksenkadulle selkensä: kadunvarressa ei ole liiketiloja, vaan seinää. Mannerheimintiellä toimistoja rakennettiin ensin länsipuolelle, sitten itäpuolelle. Myöhemmin myös länsipuolen toimistorivistö on täydentynyt.

Pikku Huopalahdelle tyypillinen maisematilan avoimuus pyrittiin aluetta suunniteltaessa säilyttämään ja korostamaan sitä rakentamisella, mm. rakennusten korkeudet noudattavat maisematilan muotoja (Helsinki suunnittelee...1987). Rakentamatta jätettävästä osasta oli tavoitteena muodostaa ”toiminnallisesti monipuolinen ja esteettisesti korkeatasoinen lähivirkistysalue” (Helsinki suunnittelee...1987). Eliel Saarisen Munkkiniemi-Haaga -suunnitelmassa Pikku Huopalahden vesialue on jätetty ”koristealtaaksi” (Visanti 1999:40). Avoimia näkymiä ja kaupunkitiloja muodostavat puistot: mm. Korppaanpuisto (1990), Leikkipuisto Viiri (1994), Tilkanniitty (1995) ja Pikku Huopalahden puisto (1997). Muita puistoja ovat Tilkanniittyyn kytkeytyvä Puutarhurinlehto, kaupunginosan reunaan sijoittuva kallioalue Reijolankallio, Ullanpuistikkoo tai Alli Trygggin puistoa rakenteeltaan muistuttava, rinteeseen sijoittuva Haapalahdenpuisto ja pieni kaupunkiaukea Taavetinpuisto. Haapalahdenpuiston ympärille sijoittuvat matalat asuinkerrostalot on ryhmitelty hieman Torkkelinpuistoa rajaavien asuinkerrostalojen tavoin. Puistoja suunniteltiin rakennusvirastossa (Mikko Koivistoinen, Birgitta Rossing, Eva-Lisa Telén) ja konsulttitoimistoissa (Ympäristötoimisto Oy, Maisemasuunnittelu Hemgård) (Nummi 2010:116–121). Korppaanpuistoon muodostettiin pieni lampi – aihioita lamille oli jo suunnittelun alkuvaiheessa.

Tilallista avoimuutta tuo myös Tilkanlahti sekä aukiot, joita ovat mm. Korppaanmäen aukio, merellinen kaupunkitori Tilkantori, Hilda Flodinin aukio ja Taavetinaukio. Korppaanmäen aukiolla on maallattuja betonisia pylviä, jotka kannattelevat raitiovaunun kääntöpaikan sähkölinjoja. Kaupunginosa avautuu näkymänä Munkkiniemestä Meilahteen kulkevalta Paciuksenkadulta merenlahden taustalla. Myös Mannerheimintieltä on Meilahden kohdalla näkymä lahden suuntaan. Tämän maisematilan kaukaisina pääteaiheina toimivat Munkkiniemen puistotien porttirakennukset. Kyseisen maisema-akselin leveys on kutakuinkin sama kuin Töölössä Hesperian Esplanadin itäosassa. Tämän akselin itäpäähän, Mannerheimintien itäpuolelle oli vuonna 2017 rakenteilla arkkitehtuurikilpailun vuonna 2013 CoolKrona-ehdotuksellaan voittanut Huttunen-Lipasti-Pakkanen Arkkitehdit Oy:n suunnittelema Folkhälsanin ikäihmisten asuinkerrostalo. Rakennus muodostaa samalla maamerkin Mannerheimintielle. Maisema-akseli on tuttu myös Itä- ja Länsi-Pasilasta ja sitä on joskus pidetty Smith & Polvisen vuoden 1968 liikennesuunnitelmasta kumpuavana moottorikatuvarauksena. Smith & Polvisen suunnitelma ei kuitenkaan kulje Itä- ja Länsi-Pasilassa maisema-akselien kohdalla, vaan hieman etelämpänä. Sen sijaan Smith & Polvisen suunnitelma kylläkin seurailee Ruskeasuon ratsastietä ja osin myös Pikku Huopalahden maisema-akselia.

Korppaanmäentiellä olevalta Giverny-vaikutteiselta sillalta puolestaan näkyy kahteen suuntaan Haaganpuron halkaisemaan puistomaisemaan. Maisemassa on samaa tunnelmaa kuin IBA Berlin-hankkeen Tegel-alueella. Alueen läpi virtaava Haaganpuro muodostaa pienen vesiputouksen ennen laskeamista kalaportaita pitkin mereen. Puron itäpuolella rakennukset seurailevat puron uomaa. Mataloitunut merenlahti ruopattiin ja rannalla säilytettiin varsin laaja vihervalue – myöhemmin Helsingin vastakkaista kainaloa, Arabianrantaa, kaavoitettaessa säästettiin myös laaja vihervyöhyke rannalla. Ranta-alueen rakentamatta jättäminen liittyi Pikku Huopalahdessa, kuten Arabianrannassakin maaperän ominaisuuksiin ja haluun suojella lintuja (Visanti 1999:40,47). Rantapuisto jatkaa myös Helsingin kantakaupungin rantareittien perinnettä. Rantapuiston alueelle sijoittuu urheilukenttä. Rantapuiston laidalla seisovien kerrostalojen edustalla on asukkaiden viljelyspalstoja – aikakauden eko-kaupunki-ihanteiden ja paikallisten perinteiden, vrt. Ruskeasuon siirtolapuutarha, palstaviljelyalueet, mukaisesti.

Perinteinen kaupunkitalo teki Pikku Huopalahdessa paluun Helsingin kantakaupunkiin – rakennusten katot eivät ole enää tasakattoja, vaan niillä on erilaisia muotoja. Katot ovat väreiltään vaihtelevia: valkoisia, tummia, punaisia. Rakennuksissa on myös jugendin aikakauteen viittaavia kulmatorneja. Pikku Huopalahden arkkitehtuuria on joskus kutsuttu betoni- tai elementtjugendiksi – tyyliuunta, joka myös todellisuudessa oli olemassa: Berliinissä 1980-luvulla (ks. Arkkitehtiutiset 15/1982:7). Elementtjugendia oli esillä etenkin Berliinin vuosien 1983 ja 1987 IBA-näyttelyissä. Näistä tunnetuimpiin kuuluu Lützowplatz Building (ark. Peter Cook, Christine Hawley & Hinrich & Inken Baller, 1987). Hyvin monissa Hinrich Ballerin ja Inken Ballerin rakennuksissa on jugend-vaikutteita. Myös Robert Herrmanin vuoden 1983 ja Rob Krierin sekä Hans Holleinin vuoden 1987 IBA-rakennuksissa oli jugend-vaikutteita. Pikku Huopalahden arkkitehtuurissa berliiniläiseen betonijugendin suorat vaikutteet ovat vähäisiä. Korppaanmäenaukion rakennuksissa on sekä funkis- että jugend-tornien vaikutteita. Pikku Huopalahden rakennusten julkisivuissa on käytetty maalattuja betonielementtejä sekä ke-raamisia laattoja ja rakennuselementtien saumat on jätetty näkyviin. Elementtirakentaminen oli tuohon aikaan vallitseva rakentamistapa ja arava-rakentamisen puitteet eivät mahdollistaneet ylimääräistä panostamista julkisivumateriaaleihin (Vihinen 2005:75). Postmodernistista jugend-vaikutteista arkkitehtuuria Helsingissä edustaa sen sijaan Kampissa, Lönnrotinkatu 12:ssa sijaitseva arkkitehti Tapani Leppälän suunnittelema lasin ja kiillotetun kiven käytön takia kiiltäväpintainen rakennus (1992), jossa on jugendin tavoin torniaihe, suippokulmaisia oviaukkoja, erkkereitä, erkkerimäisiä parvekkeita ja luonnonkivijulkisivu. Kyseisen rakennuksen ympäristössä on vanhoja jugend-rakennuksia.

Pikku Huopalahden rakennuksissa on myös runsaasti geometrisia muotoja ja värimaailma on empire-Helsingin tavoin pastellinsävyinen. Toisaalta väreissä voi nähdä viittauksia vaikka Miamin Ocean Driven art decoon (nk. Tropical Deco) – se oli Suomessakin 1980-luvulla esillä mm. Miami Vice -tv-sarjassa. Euroopassa värikkäitä taloja löytää myös esimerkiksi Ligurian rannikon pikkukaupungeista, Venetsian Muranon ja Buranon saarilta, useista Irlannin rannikkokaupungeista (Cork, Kinsale & Kilrush), Portugalin Portosta, Kööpenhaminan Nyhavnista ja Reykjavikista. Sisämaan kaupungeista värikkäitä taloja on esimerkiksi useissa Puolan kaupungeissa (Wroclaw, Zamość, Varsova, Poznan).

Pikku Huopalahdessa harmaita rakennuksia suorastaan vältettiin (Rauske 2012:135). Arkkitehtuurilta toivottiin iloisuutta (Arkkitehti 1/1991:36–39). Pikku Huopalahden voidaankin katsoa palauttaneen värikyyden suomalaiseen arkkitehtuuriin. Kullakin kadulla on omat päävärinsä. Kaduilla lämpimillä väreillä on pyritty korostamaan intiimiä tunnelmaa ja puistojen laidilla kylmillä väreillä ”puistojen mahdollisimman suurta avaruutta” (Visanti 1999:46). Värien käytöstä tehtiin suunnitelma etukäteen (Jallinoja 2011). Kuten edellä todettiin, tavoitteena oli iloinen, rehevä ja värikäs kaupunginosa (Vihinen 2005:73). Värien käyttö liittyi myös siihen, että alueelle toteutettiin valtuuston päätöksellä suuri määrä kaupungin vuokrataloja, mistä johtuen talosuunnitteluun ei ollut käytettävissä erityisiä laatua

nostavia tekijöitä – laatua haettiin sellaisista tekijöistä, joilla ei ole suuria kustannusvaikutuksia (Visanti 2011). Värit ovat tällainen tekijä. Toinen tekijä ovat kasvit ja kolmas tekijä rakennusten keskinäinen järjestely ja sen variointi. Näillä kolmella seikalla on suuri merkitys kaupunkikokemuksen kannalta, mutta ne eivät juurikaan nosta rakennuskustannuksia.

Paikoin, esimerkiksi Korppaanmäen kujien varsilla, tunnelma on jopa romanttinen: värikkäitä, pienimittakaavaisia taloja, viirejä talojen katoilla, kukkivia koristepensaita ja -puita, villiviiniköynnöksiä rakennusten seinillä, italian sypressimaisemista muistuttavia pylväspoppelikujanteita. Pylväspoppelit ovat myös tyypillisiä Pohjois-Italiassa.

Julkisuudessa Pikku Huopalahtea on pidetty esimerkkinä postmodernista alueesta, mutta Visanti on vierastanut tulkintaa ja pitänyt sitä pinnallisena – etenkin kaavoituksen osalta, jossa idea on varsin perinteinen. Kaupunginosa on hänen mukaansa kantakaupunkimaista kadunvarsiurbanismia, joka on vanhin kaupunkimaisuuden muoto. Talot sijoittuvat kadun varteen ja niissä on mahdollisesti liiketiloja ensimmäisessä kerroksessa (Visanti 2011). Toisaalta juuri yksi postmodernismin keskeisistä ajatuksista oli kritisoida modernismia, joka kielsi vanhan arkkitehtuurin ja kaupunkirakenteen jäljittelemisen. Tässä mielessä perinteisen kaupunkirakenteeseen palaaminen ja tasakatoista luopuminen oli postmoderni ajatus. Sundmanin (2011) mukaan Reijo Jallinojan arkkitehtuurissa Pikku Huopalahdessa on postmoderneja elementtejä. Visannin (2011) mukaan se on hyvin vaatimatonta postmodernismia, jos sitä verrataan esimerkiksi amerikkalaisten postmodernistien, kuten Robert Venturin esikuvalisiin rakennuksiin, jossa on mm. antiikin pylväitä. Esimerkiksi Montpellieriin Venturi suunnitteli Antigone-nimisen, palatsimaisin elementein, kuten pylväin, temppelipäädyin, marmoripatsain ym., koristellun asuinalueen, jonka asemakaavassa on viittauksia keskiaikaiseen katedraaliin ja barokkiajan kaavoihin. Villeintä postmodernismi oli Yhdysvalloissa – tunnettu esimerkki on Charles Mooren suunnittelema Piazza d'Italia (1978). Philip Johnson puolestaan suunnitteli Yhdysvaltoihin Euroopan keskiaikaiseen arkkitehtuuriin viittaavia rakennuksia – Aldo Rossi kytki postmodernisminsa esimerkiksi Perugiassa (Centro Direzionale 1986) paikalliseen perinteeseen. Visanti (2011) selittää Jallinojan suunnittelemissa esiintyviä geometrisia muotoja, kuten terävänurkkaisia sadekatoksia, aravarakentamisen tiukalla hintakontrollilla. Näihin rakennuksiin oli saatavissa ilmettä ja elävyyttä ns. kylmistä rakennusosista, kuten katoksista, parvekkeista, erilaisista ulokkeista, pylväistä, viireistä, muureista ja pergoloista, sillä umpiseinän rakentaminen on kallista.

Postmodernismi nähtiin arkkitehti Reima Pietilän (1986:25–26) mukaan Suomessa 1980-luvulla kielteisesti modernismin taantumana ja tyylijäljittelynä. Oulussa postmodernismi kuitenkin löi jossain määrin läpi nk. Oulun koulun arkkitehtuurissa, jonka taustalla Pietilä oli vahva vaikuttaja.

Visannin (2011) mukaan ”arkkitehtuurin ankaruus kuitenkin murtui” 1980-luvulla ja ”maailma oli avarampi”. Taloja sai olla erilaisia, osa olla vähän historiallisen näköisiä, osa noudattaa perinnettä ja osa olla huippumoderneja. Pikku Huopalahden arkkitehtuuri kohtasi runsaasti kritiikkiä rakentamisaikanaan.

Pikku Huopalahden toteuttamiseen liittyi virkamiesmatkoja mm. Pariisin esikaupunkialueille, myös postmodernistisiin kaupunginosaan. Pienituloisille rakennettiin Pariisissa tuohon aikaan betonielementeistä antiikin palatseja muistuttavia rakennuksia. Pariisissa tutustumiskohteita olivat Marne-la-Vallée, Ricardo Bofillin suunnittelema Les Temples du Lac, Evry sekä betonielementtirakentamisen osalta Grigny-niminen alue, missä oli käärmemäisesti kiemurtelevia kolmikerroksisia betonielementtitaloja. Berliinissä käytiin katsomassa Suomen asunomessuja vastaavan IBA (Internationale Bauausstellung) -järjestelmän puitteissa toteutettuja ratkaisuja – sekä täydennysrakentamiskohteita että suurempia alueita. IBA Berlin -hanke kesti vuodesta 1979 vuoteen 1987. Ekologinen suunnittelu oli Saksassa tuolloin suosiossa, mm. sadevesien ja jätevesien paikalliseen puhdistamiseen kiinnitettiin

huomiota. (Visanti 2011). Pariisissa käytiin myös Cergy-Pontoise-nimisellä alueella, jonka kaavoituksesta voi Pikku Huopalahdessa ehkä nähdä vaikutteita Mannerheimintieltä Munkkiniemeen ulottuvalla maisema-akselilla.

Tilkankadulla ja Korppaanmäentiellä kerrostalojen ali kulkevat kadut muistuttavat paitsi perinteisestä kaupunkirakentamisesta, myös postmodernismista. Samankaltaisia ratkaisuja on esimerkiksi Tukholman Södermalmilla (mm. Fatburs Kvarngata).

Pikku Huopalahden korkein ja huomiota herättävin rakennus on 16-kerroksinen ja 45-metrinen, arkkitehti Reijo Jallinojan suunnittelema pyramidimainen Terassitalo (1994). Värikkäässä, jopa Hundertwasserin töitä muistuttavassa, mutta melko symmetrisessä rakennuksessa on vinoja seiniä, laajoja terasseja ja suuria kolmionmuotoisia ulokkeita. Kattoterasseille on istutettu puita. Rakennus muodostaa pääteaiheen Korppaanmäentielle ja Tilkankadulle, kohokokohan Mannerheimintiellä ja ylipäättään kontrastin kaupunginosalle (Arkkitehti 4/1995:32–39). Talon koolla haluttiin luoda kaupunkikuvaan elävyyttä (Visanti 2011). Terassitalon idea lähtee Visannin (2011) mukaan Suomenlahden maisematilasta: kun lähestyy Pikku Huopalahtea mereltä, tulee vähitellen yhä pienempiä merenlahtia, jotka päättyvät toriin, jonka takana on ”vuori”. Terassitalon tarkoituksena on olla vuoren näköinen, toiselta puolelta marmorivuori ja toiselta puolelta graniittivuori. Jallinoja suunnitteli ”vuoren” Visannin ajattelemaa luonnonmuotoa geometrisemmaksi, mutta porrastuminen, terassit ja keskiosan kallionhalkeaman kaltainen kulkuaukko ovat Visannin ideoita, joihin rakennussuunnittelijat olivat pakotettuja (Jallinoja 2011). Terassitaloja on Suomessa ilmastosta johtuen varsin vähän – aiempiin kuuluvat mm. Kauttuan Terassitalo (ark. Alvar Aalto, 1939) ja Vuosaaren terassitalot (ark. Touko Neronen, 1971). Suuren Terassitalon ja muun betonisen rakentamisen kontrastiksi Pikku Huopalahdessa merenrantaan tuotiin perinteinen ”punainen mummon mökki”, eli Tapanilan entinen asema, helsinkiläinen talo, jolla on helsinkiläinen historia.

Terassitalossa on selviä vaikutteita Pariisin Evrysta. Ideasta rakennuksesta vuorena voi palautua myös Italian Liguriaan tai Amalfiin, missä vuorten rinteillä on rakentamista (esim. Riomaggiore, Manarola/Positano). Rakennukseen suunniteltiin aluksi kalliita Hitas-asuntoja ja kovan rahan vuokra-asuntoja, mutta lopulta asunnot muutettiin asumisoikeusasunnoiksi. Muutoin rakentaminen on alueella tätä matalampaa – kerroksia on yhdestä kahdeksaan. Vanhan rakentamisen osalta lähistöllä on suuria rakennuksia, kuten yhdeksänkerroksinen Tilkan sotilassairaala ja mäen päällä seitsemänkerroksisina seisovat Ruskeasuon tähtitalot. Jallinoja on suunnitellut Pikku Huopalahteen muitakin rakennuksia – aluetta suunnitelleita arkkitehteja ovat myös mm. Tuomo Siitonen, Timo Vormala, Markku Komonen ja Mikko Heikkinen ja Erkki Valovirta (Vihinen 2005:76). Viereisillä tonteilla pyrittiin käyttämään eri suunnittelijoita (Visanti 1999:43–44) ja täten tuomaan vierekkäisille tonteille erilaisia rakennuksia – talojen koko ja sijainti sen sijaan oli määritelty etukäteen asemakaavassa (Arkkitehti 1/1991:36–39).

Pikku Huopalahdessa on myös pienimittakaavaista rakentamista Paciuksenkujalla (kuva 222.), Eliel Saarisen suunnitteleman muuntamon tuntumassa – muuntamo toimikin osittain kyseisen osa-alueen mittakaavallisena lähtökohtana (Visanti 2011). Katu tuo muistumia Ullanlinnan Huvilakujalta, Pietarinkujalta ja Kapteeninkujalta. Paciuksenkujan pientaloalue palkittiin Rakentamisen Ruusun kunniamaininnalla 2000. Matti Visannille myönnettiin Otto-Livari Meurman -palkinto vuonna 2017.



Kuva 222. Paciuksenkujan mittakaava juontuu alueen vanhoista rakennuksista. (Miika Norppa).

Paciuksenkaareen kaarevat kadunmuodot viittaavat Meilahteen sekä Tilkan sairaalaan ja Ruskeasuon kerrostaloihin. Kaarevia kadunmuotoja on Helsingin kantakaupungissa myös Etu-Töölössä, Eirassa ja Torkkelinmäellä sekä uudemmista alueista Länsi-Pasilassa, jonka suunnittelussa Visantikin oli mukana. Leveydeltään Paciuksenkaari on bulevardimainen. Paciuksenkaaren rakennustehokkuudessa on myös viittauksia Meilahteen. Paciuksenkaaren ja Meilahden väliin jäi Kuusipuisto-niminen metsäalue – kaupunginosat jäivät siis jokseenkin erilleen toisistaan. Korppaanmäen tonttikoko ja siluetti puolestaan tulevat Haagasta, ja alue myös aiemmin kuului Haagan kaupunginosaan.

Pikku Huopalahden läpi Korppaanmäentietä pitkin kulkee raitiovaunuyhteys, joka valmistui vuonna 1991. Alueen pysäköinnistä vain noin puolet on pysäköintilaitoksissa – aravarakentamisen kustannussyistä, mutta alueen kaupunkikuvallista laatua pyrittiin parantamaan jakamalla pysäköinti pienempiin yksiköihin ja sijoittamalla pysäköintialueiden yhteyteen runsaasti istutuksia (Arkkitehti 1/1991:36–39). Tilkankadun varrella rakennusoikeutta piti poistaa, jotta pysäköintinormien mukaiset autopai-koista useampi saataisiin rakennettua maan tasoon kerrostalojen väliin – osa näistä paikoista sijoitettiin Mannerheimintien varressa sijaitsevan paikalliskeskuksen pysäköintilaitoksen yhteyteen (Visanti 2011).

Visannin (2011) mukaan Pikku Huopalahden alkuperäisissä tavoitteissa onnistuttiin varsin hyvin. Vain pikkuasiat jäivät häntä vaivaamaan. Korppaanmäen toteutus kytkeytyi ajallisesti nk. kasinotalouden romahtamisen ja laman aikaan, ja niinpä vuosina 1991 ja 1992 oli jatkuvasti ”laadunriisumiskokouksia”. Näin olleen esimerkiksi autoja jouduttiin sijoittamaan pienille pihuille ja autotalleista jouduttiin kustannussyistä jättämään etuovet pois. Pikku Huopalahdessa on runsaasti pysäköintiä myös aukioilla sekä bulevardimaisella Paciuksenkaarella – sekä maan päällä että alla. Toinen Visantia harmittava seikka on, että alueella on betonielementtitaloja, eikä aidosti käsin tehtyjä, esim. rapattuja, taloja. Mutta siihen aikaan Suomessa ei rakennettu julkisivuja käsityönä, vaan rakentaminen oli betonielementtirakentamista. Edellä mainittujen neljän kaupunginosan perusajatukset kuitenkin toteutui- vat niin kuin oli tarkoituskin. Jallinojan (2011) mukaan Visanti onnistui visionsa toteutuksessa ohjaamalla toteutusta tiiviisti.

Pikku Huopalahden nimistössä on viittauksia alueella sijainneeseen verotilaan (Korpas – Korppaanpuisto). Puutarhakaupunginosaksi suunnitellun Korppaanmäen alueen nimistön teemana ovat puutarhailijelyn hyötykasvit: Herukkakuja, Jasmiinikuja, Kriikunakuja, Omenakuja ja Päärynäkuja. Lähitöllä ovat myös Puutarhurinkuja ja Ruusutarhantie. Tämä nimistö liittyy paikalla sijainneeseen kaupapuutarhaan sekä toisaalta Haagan historialliseen huvilakaupunkiin. Tilkan sotilassairaalan historia on myös läsnä nimistössä: Lasarettikuja, Lepokodinkuja, Lääkintälotanrinne, Sanitäärinkatu, Tilkankatu.

Ruskeasuon nimistöhistoriaan viitataan Länsi-Suomen paikannimien käytöllä: Askaistenpolku, Hiitistenpolku, Kemiönkuja, Rymättylänpolku, Velkuanpolku. Punamäenpolku viittaa vanhaan huvilaluokkaan. Kytösuoventien nimi juontuu ruotsinkielisestä Brånakärr-nimestä. Sireeninkatu on Meilahden nimistöhistoriaan liittyvä nimi. Henkilönnimiin kuuluu lepokoti Tilkan perustaja Taavetti Laitinen (Taavetinaukio) ja hänen vaimonsa taiteilija Hilda Flodin (Hilda Flodin aukio). Nimistössä on muistettu myös Pikku Huopalahden rakentajia – Vesikuja, Maakuja ja Junttakuja viittaavat vaativiin perustustöihin (Lehikoinen 1999:66). Kallioportaankatu viittaa kalliolta laskeutuviin portaisiin.

Pikku Huopalahden rakentamisen päätyttyä, Ruskeasuon varikkoalueelle on rakennettu satojen metrien pituisia toimistotalojen rintamaa, joka jatkaa Töölön, Laakson ja Meilahden kaupunkirakennetta pohjoiseen – joskin kerrostalojen reunustama katutila katkeaa Ruskeasuon kohdalla. Toimistotaloja rakennetaan ainakin kymmenen. Optiplan Oy:n suunnittelemat NCC-talot (2007) ovat julkisivuiltaan rapattuja, väreiltään ruskeanpunainen, keltainen ja vihreä. Jokaisen kolmen rakennuksen ensimmäisessä kerroksessa on arkadikäytävä. Katujulkisivuja valaisevat iltaisin sinisenä loistavat LED-valot. Ruskeasuon siirtolapuutarhaan rakennukset sitoutuvat paitsi väritykseltään, myös pihanpuolen katujulkisivua matalammilla rakennusosilla. NCC-talojen pohjoispuolelle valmistui vaalea Invalidiliiton toimitalo (ark. Hannu Jaakkola 2007). Niiden välissä säilyi paikalla sijainnut vanha pieni punainen omakotitalo, johon Invalidiliiton talo viittaa punaisella korostevärillä. Arkkitehtitoimisto Hannu Jaakkola Oy:n suunnittelema Aitio Business Park Vivaldi valmistui vuonna 2013 ja sai myöhemmin taakseen kaksoistalon Verdin. Rakennukset yhdistyvät osittain toisiinsa. Korkeimmalle varikkoalueen uusista toimistorakennuksista nousee neliosainen toimistorakennus Manskun Rasti (arkkitehtitoimisto Larkas & Laine Oy) Mannerheimintien ja Hakamäentien risteyksessä. Rakennusryhmä muodostaa maamerkin Hämeenlinnanväylää pitkin Mannerheimintien loppupäähän saapuville. Toiseen vaiheeseen sijoittuvan osan on suunniteltu nousevan 13-kerroksisena. Manskun Rastin rakennusryhmän keskelle on suunniteltu rakentuvan vinon ristin muotoinen keskieuropalaisvaikutteiseksi ajateltu aukio kujineen. Manskun Rastin ikkunoissa on vaikutteita Töölön korkeista ja kapeista funktisikkunoista. Rakennus on koristeltu Samuli Naamangan kehittämällä graafisella betonilla, jonka kuvioinnissa on Rooman asemakaavaa 1700-luvulta sekä tammenlehden suonia (Luoto 2012:182–184; Hakola 2012:56–73). Julkisivultaan ruskeaa ja sisäpihaltaan valkoista rakennusta on elävöitetty sinisellä ja violetilla. Kesko Oyj suunnitteli vuonna 2015 sijoittuvansa Manskun Rastin toiseen vaiheeseen, mutta perui suunnitelmansa ja päätti siirtyä Kalasatamaan. Vuonna 2013 rintamaan suunniteltiin myös yhdistettyä hotelli- ja toimistorakennusta. Toimistorintama on laajentunut myös Mannerheimintien toisella puolella vähän pohjoisempana: VVO:n pääkonttorirakennuksella (ark. Hannu Huttunen), joka jatkaa vanhan talon räystäälinjaa kaarevalla ulokkeella (Kunnas 2008:16–35).

Porttiaihetta edellä mainittu Manskun Rasti ei kuitenkaan ainakaan vielä muodosta, sillä toisella puolella Mannerheimintietä ei ole vastinerakennusta – Terassitalolta Hakamäentielle on jätetty laaja alue varsin vähäiselle rakentamiselle. Vuonna 2013 kuitenkin aloitettiin tämänkin alueen asemakaavoitus – paikalle saattaisi nousta asuntoja 2000:lle asukkaalle sekä toimisto- ja liiketilaa Vihdintien ja Mannerheimintien risteykseen. Hammaslääketieteen ja oikeuslääketieteen laitokset purettaisiin. Osa toiminnoista siirtyisi ilmeisesti THL:n alueen yhteyteen Tilkanmäelle hieman nykyistä sijaintia etelämäksi Mannerheimintien varrella. Alueen asemakaavoituksen pohjaksi teetettiin kolme maankäytön

suunnitelmaa. Lisäksi oman ehdotuksensa jätti Urban Helsinki -niminen kaupunkisuunnitteluaktiivien muodostama ryhmä. Kaavaluonnos laadittiin vuonna 2015 pääosin Serum Arkkitehtien ehdotuksen pohjalta. Kaupunkisuunnitteluvirastossa aluetta suunnitteli Anu Kuutti. Vuonna 2018 Pikku Huopalahden tilastoalueella oli 7341 asukasta (Aluesarjat 2018).

Edellä kuvatus kaltaisia pitkiä toimistorintamia on funktionalistisen toimintojen alueellisen eriyttämisen ja melumuurirakentamisen hengessä toteutettu Ruskeasuon ohella kantakaupunkiin 1970-luvun jälkeen Itä-Pasilaan, Länsi-Pasilaan ja Ruoholahteen. Lisäksi Salmisaareen ja Käpylään on rakennettu toimistokeskittymät. Missään ne eivät ole tuottaneet työaikojen ulkopuolella elävää kaupunkitilaa. Helsingille historiallisesti tyyppillistä toimisto-, asuin- ja liiketilojen yhdistämistä samaan rakennukseen tai kortteliin ei tällä aikakaudella juurikaan kokeiltu – ainoita esimerkkejä oli 2010-luvulla esikaupunkialueelle valmistunut, kadunvarsiluonteeltaan torjuva kortteli Itäkeskuksen kauppakeskuksen vieressä sekä lähiöiden ostoskeskusten purkamisen yhdistettyjen asuin- ja liiketilarakennusten tieltä. Funktionalistisen kaupunkisuunnittelun pyrkimys eri toimintojen tilalliseen / alueelliseen erottamiseen vaikuttikin voimakkaasti Helsingin kaupunkisuunnittelussa 1950-luvulta 2010-luvulle. Hybridirakentaminen alkoi nousta esille 2010-luvun lopulla mm. Jätkäsaaren Kvarteret Victorian ja Wood Cityn sekä Keski-Pasilan Triplan rakentamisen myötä.

6.5.6 Ruoholahti

Teollisuus- ja satama-alueena toimineeseen Ruoholahteen (kuva 223.) rakennettiin uusi merellinen kaupunginosa 1990- ja 2000-luvuilla. Alueen muuttamista asuinalueeksi ehdotettiin RAMA-selvityksessä vuonna 1984. Selvityksen myötä käynnistyi myös Vuosaaren sataman suunnitteluprosessi. Ruoholahti oli kantakaupungin ranta-alueista helpoimmin irrotettavissa rakentamiselle, koska se oli kokonaan kaupungin maata (Lindroos 2011). Aluetta kaavoitettiin ensin Bosse Österbergin toimesta (osayleiskaava 1986), tavoitteena kantakaupungin jatke. Suunnitelma oli Österbergin itsensä mukaan Camillo Sitten oppeja noudattava (Vihinen 2005:52). Osayleiskaavavaiheessa tehtiin myös virkamiesmatkoja ulkomaille – käytiin tutustumassa vastaavien, keskustoihin kytkeytyvien satama-alueiden kehittämishankkeisiin eri puolella Eurooppaa, mm. Pohjoismaissa (Lindroos 2011). Lindroos kävi tutustumassa waterfront-projekteihin Pohjoismaissa ja vuonna 1988 myös New Yorkissa, Jersey Cityssä ja Bostonissa (New Yorkin...1989). Samoihin aikoihin Ruoholahden kanssa Pohjoismaissa oli suunnitteilla mm. Norra Älvstranden, entisen telakka-alueelle kanavan ympärille rakennettu asuinalue Göteborgissa – alue on esillä myös virkamiesmatkasta laaditussa matkakertomuksessa (Nordisk Planmöte...1987). Kyseisellä matkalla oli mukana mm. Bosse Österberg ja tilaisuudessa esitelmöi Ruoholahden suunnitteluun myöhemmin osallistunut Juhani Pallasmaa.



Kuva 223. Ruoholahden teollisuusalueetta vuonna 1978 Sky-Foton valokuvassa. Moni kuvan rakennuksista säilytettiin Ruoholahtea ja Salmisaarta rakennettaessa. (Finna.fi).

Ruoholahden vuoden 1986 osayleiskaavaa arvosteltiin julkisesti kantakaupungin korttelirakenteen jatkamisesta, ja asemakaavakilpailun järjestämistä vaadittiin. Aloitusalueesta järjestettiin asemakaavakilpailu ja myös sen voittanut ehdotus noudatti kantakaupungin kortteliperinnettä (Lindroos 2011). Vuonna 1988 ratkaistun Ruoholahden asemakaavakilpailun voittivat Juha Kronlöf ja Pauliina Vihinen ehdotuksellaan 'Eldorado'. Ehdotuksen nimi viittaa taruun kultaisesta kaupungista, jota espanjalaiset etsivät Etelä-Amerikan sademetsistä 1500-luvulla. Ruoholahden metroyhteyden rakentaminen ja merentäyttötöyät käynnistyivät jo vuonna 1987. Kanavaa varten Ruoholahden keinoitekoista lahtea kavennettiin. Metroasema valmistui vuonna 1993. Jaakko Kontion ja Seppo Kilpiän suunnittelema metroasema on pääväritykseltään merellisen sininen ja sen piazzamaisessa aulassa on korosteena Juhana Blomstedtin sinivalkoisista laatoista laatima tilateos, joka muistuttaa muodoltaan kaivoa tai suihkulähdettä (Hämäläinen 1993c:61–65). Laituritasolla liukuportaiden yläpuolella on antiikin Kreikkaan viittaava meanderimosaiikki.

Ruoholahden aloituskorttelin asemakaava hyväksyttiin vuonna 1991, alue asemakaavoitettiin osissa. Alueen suunnittelun projektipäällikkönä toimi vuosina 1987–2000 Annukka Lindroos ja toteutuksen koordinoijana kaupunginkansliassa Matti Väisänen. Aluerakentamisprojektin johtajina toimivat vuorollaan Antti Mäkinen ja Timo Laitinen. Kaavoittajina toimivat Annukka Lindroosin ohella mm. Marjut Kivelä, Heikki Hirvonen, Bosse Österberg ja Anna-Maija Pajukallio.

Suunnittelun alkuvaiheessa kaupungilla oli alueella joitakin suuria vuokralaisia (Nokian Kaapeli, Mercantil ja Puukeskus) ja joitakin pienempiä vuokralaisia. Kaupunki teki Nokian ja Mercantilin kanssa kiinteistöpoliittiset sopimukset. Näiden pohjalta, luopumalla vuokratonteistaan, molemmat yritykset saivat rakennusoikeutta tulevassa Ruoholahdessa. Tämä oli Lindroosin (2011) mukaan Ruoholahden kehityksen kannalta ratkaiseva tekijä. Samoihin aikoihin Nokia muutti koko toimenkuvansa. Nokialta sijoittui Ruoholahteen tutkimuskeskus, joka valmistui vuosina 1999–2000. Maineeltaan

kasvaneen Nokian tutkimuskeskus toimi Ruoholahdessa ”imupaperina” houkutellessa muita pääkonttoreita ja yrityksiä. Ruoholahden toimitilatontit oli varattu jo ennen kuin asemakaava oli tehty. Ruoholahden toimistorivistön toteuttaminen kuitenkin lykkäytyi 1990-luvun laman takia jonkin verran. Nokia antoi kaupunginosalle voimakkaan ICT-leiman. Nokia oli aikeissa sijoittaa myös pääkonttorinsa Ruoholahteen, mutta päätti lopulta sijoittua Espoon Keilaniemeen. Siellä pääkonttori vastavasti veti Keilaniemen täyteen toimistorakennuksia. Nokian tutkimuskeskus siirtyi Ruoholahdesta Espoon Otaniemeen vuonna 2012.

Ruoholahden suunnittelussa tavoitteena oli tiivis, kantakaupunkimainen alue (kuva 224.). Ruoholahden kaavoitus noudattaa Helsingin kantakaupungin empire-ruutukaavan mittakaavallista perinnettä – paikoin joustavasti mukaillen. Pallasmaan (Arkkitehti 3/1991:42–47) mukaan ”Ruoholahti jatkaa Kampin rakennetta länteen.” Ruutukaavaa oli ehdotettu Ruoholahteen jo kampusaluesuunnitelmien yhteydessä vuonna 1972.



Kuva 224. Rakeisuuskartasta havaitaan, että Ruoholahden asemakaava perustuu ruutukaavaan ja korttelit ovat lähes suljettuja. (Maanmittauslaitoksen Maastotietokannan rakennukset 09/2014).

Näin suurten, kantakaupunkimaisten kortteleiden suunnittelusta ei siihen aikaan ollut kokemusta, vastaavia ei oltu suunniteltu vuosikymmeniin. 2010-luvulle tultaessa suuren mittakaavan rakennuksia ja kortteleita oli Lindroosin (2011) mukaan jo opittu suunnittelemaan paremmin. Jatkäsaressa rakennustehokkuus on aloituskortteleissa huomattavasti suurempi kuin Ruoholahden asuntokortteleissa.

Kantakaupunkiin Ruoholahti kytkeytyy myös näkymien kautta. Esimerkiksi Ruoholahden kanavan itäosan maisemallisena päätteenä on Radisson SAS:in valtamerilaivoihin arkkitehtuurillaan viittaava hotellirakennus, joka toimi aiemmin Valion varastorakennuksena. Valion entinen 1930-luvulla rakennettu pääkonttori purettiin Kalevankadun päästä vuonna 1985 – tilalle rakennettiin asuntoja. Laivojankuja puolestaan jatkaa Kalevankadun linjausta ja sieltä näkyy sisään vanhaan kantakaupunkiin – taustalla siintää mm. Hotelli Torni. Ruoholahden kaavoituksellisena esikuvana oli myös Katajonkan kärjen alue, joka oli Merihaan jälkeen Helsingin ja koko Suomen ensimmäisiä ranta-alueiden

uudelleenkäyttökohteita (ks. Vihinen 2005:30,36). Ruoholahdessa jatkettiin Katajanokan kärjen alueen tavoin kantakaupunkimaista korttelirakennetta.

Ruoholahden asuinalueen halki kulkee yli 400 metriä pitkä Ruoholahden kanava (kuvat 225. ja 226.), joka avautuu lännessä merenlahdeksi. Idea kanavasta on Juha Kronlöfin ja Pauliina Vihisen Ruoholahden asemakaavakilpailun voittaneessa 'Eldorado'-ehdotuksessa, mutta jo tätä ennen RAMA-selvityksessä (1984). RAMA:ssa mainitaan: "Ruoholahden vesiaihe voisi säilyä kanavatyyppisenä Hietalahteen asti, jolloin Esplanadi-Bulevardi-tilan jatkeena voisi olla vesielementillä rikastettu puistokatu." Puurivien reunustaman kanavan helsinkiläisinä esikuvina ovat olleet Esplanadi ja Bulevardi (Vihinen 2005:49). Leveydeltään se on näiden kahden välimaastossa, seinästä seinään noin 60 metriä, viherkaistaleiden ja kanavan yhteenlaskettu leveys vastaa Mannerheimintien alkupään leveyttä. Lindroosin (2011) mukaan kanava-ajatus on lähtöisin entisen satama-alueen ominaismuodoista ja myös aiheen esiintymisestä Helsingin historiassa. Ruoholahden aiempi käyttö satamana näkyikin yhä rantaviivojen muodoissa.

Kanava-aiheen ja torin yhdistelmä viittaa myös Katajanokan kanavaan ja Kauppatorille. Kanavan itäpäätä kehystävät porttimaiset, ympäröivää rakennuskantaa muutaman kerrosta korkeammat rakennukset. Kanavan rannalla kerrostalot eivät sijoitu aivan veden ääreen – perinteinen Helsingin kantakaupungin piirre sekin (Vihinen 2005:51). Kanava päättyy pyöreähkään päätealtaaseen, joka toimii samalla kääntymisalueena veneille. Vedenkierron kannalta kanava ei ole umpinainen, vaan vesi pääsee vapaasti kiertämään sen lävitse – tarkoituksena oli, että vesi pysyisi näin puhtaampana ja siten asumismiljöön kannalta miellyttävämpänä (Lindroos 2011).

Kanavan yli kulkee kuusi siltaa. Siltojen kannattimet muistuttavat mm. purjelaivojen mastoja. Kanava- ja siltamaiseman suunnittelussa jonkinlaisena kimmokkeena on Pallasmaan (2002:18–19) mukaan ollut Venetsian Canal Grande ja erityisesti Rialton sillan maisemat Vittore Carpaccion maalauksissa. Rialton sillan kohdalla Venetsian talot eivät nouse suoraan merestä, vaan välissä on jalankulkualuetta – tosin huomattavasti rajallisemmin kuin Ruoholahdessa. Carpaccion maalauksen Venetsian tunnelma ei välttämättä välity Ruoholahdessa kulkevalle. Yhden Ruoholahden sillan ylle on istutettu köynnöksiä – arkkitehti Juhani Pallasmaan (2002:18) mukaan Claude Monet'n Givernyn puutarhan tunnelmaa tavoitellen. Helsinki palkitsi Pallasmaan kaupunkitilojen, mukaan lukien Ruoholahden kaanaalinrantojen, suunnittelusta vuonna 1993. Kanavan suunnittelijat saivat myös Vuoden Ympäristörakenne -palkinnon vuonna 1995. Kanavan pohjoisrannalla on oleskelu- ja istuskeloporrastuksia ja sen venepaikkoja veneeseen nousutasoineen – tällaisia tasoja on myös mm. Kauppatorilla. Ruoholahden kanavaa ennen (1992–93) valmistui Pohjoisrannan sekä Katajanokan kanavan remontti. Pohjoisrannassa rantaviivaa siirrettiin 10–15 metriä ja sinne rakennettiin rantareitti penkkeineen, portaineen ja terasseineen. Ruoholahden rantoja kiertää kävelypromenadi kantakaupungin suunnitteluperinteiden mukaisesti.

Lindroos (2011) kehuu Ruoholahden kanavaa rantoineen ja siihen liittyvine puistoineen – ja myös alueen muita rantoja. Aika on hänen mukaansa tuonut toteutukseen myös hienoa patinaa. Helsinki Lindroosin mukaan todella satsasi Ruoholahdessa julkisiin ulkotiloihin – sekä suunnitteluun että toteutukseen. Toteutus osui 1990-luvun lamaan, hinta ei yltänyt edes kustannusarvioon. Ruoholahden esimerkkiä noudattaen julkiseen kaupunkitilaan on panostettu myös muilla alueilla – esimerkiksi Itä-Helsingissä Aurinkolahdessa rantabulevardeineen, pienvenesatamineen sekä keino-tekoisine kanaviineen ja hiekkarantoineen. Ruoholahden asukkaat olivat Lindroosin mukaan myös itse ylpeitä alueestaan, mikä oli hyvä startti alueelle.



Kuvat 226. ja 227. Ruoholahden kanavan aluetta. (Miika Norppa).

Sosiaalisen sekoittamisen periaate ulotettiin Ruoholahdessa nk. sekataloissa porraskäytäviin asti – osassa rappuja on sekaisin ARA-vuokra-asuntoja ja Hitas-omistusasuntoja (Mustonen 2011:446). Tämä oli uudenvuoden suunnittelutapa. Aloitusalueella suuret korttelit kanavan ympärillä ovat sekataloja. Lisäksi alueelle rakennettiin Hitas-taloja, kaupungin vuokratuloja, vuokratuloja, vapaarahoitteisia taloja ja myös joitakin asumisoikeusasuntoja sisältäviä taloja (Jokinen 2009b:16).

Ruoholahdessa on pyritty avaamaan näköaloja merelle ja kanavalle. Asuinalueen rakentamista (1991–96) varjosti ajallisesti 1990-luvun lama. Rakennusten ilmeeseen vaikutti vielä tuolloin ylei-

sesti hyödynnetty elementtitekniikka sekä pitkän lähiömäisen rakentamisen seurauksena tottumattomuus kantakaupunkimaisen asuinalueen suunnitteluun. Lindroosin mukaan alueelle olisi haluttu myös tiilillä vuorattuja ja rapattuja taloja. Betonielementtien peitteenä ei kuitenkaan käytetty tiilimuurausta tai rappausta, mutta maalia kylläkin. Lama aiheutti tarvetta karsia rakennuskustannuksia – tiili ja rappaus olivat kalliita. Aluetta onkin arvosteltu ilmeeltään lähiömäiseksi (Vihinen 2005:70). Asuinkerrostalojen päävärit ovat vaaleita Helsingin empire-siluetin mukaisesti – Kronlöfin ja Vihisen alkuperäisessä suunnitelmassa väritavoitteena oli kuitenkin italialaisen tiilikaupungin kullanhoidon tiili ja rappausten käyttö, arkkitehtuurissa vähäeleisyys. Italialaisen kaupungin värimaailmaa on havaittavissa oikeastaan vain Länsisatamankadulla Asunto Oy Helsingin Messipuistossa, jonka väreinä on murrettua punaista ja oranssia.

Ruoholahden asuinrakennukset ovat pääosin 6–7-kerroksisia ja tasa- tai viistokattoisia. Parvekkeet ovat lasitettuja, mutta eivät läheskään aina Vihisen ihanteen tavoin sisäänvedettyjä. Lasitettu parveke on vanha idea – vanhoja esimerkkejä on mm. Madridissa. Ruoholahdessa on myös ranskalaisia parvekkeita.

Ruoholahden torisommitelman lähtökohtana oli Vicenzan kauppahalli (Vihinen 2005:48). Vihinen ihaili Hilding Ekelundin ja Bruno Tautin arkkitehtuuria (Vihinen 2005:61). Sosiaalisen ja yhteisöllisen suunnittelun tavoitteissa Vihisen ihanteina olivat Christopher Alexander (erityisesti 'A Pattern Language' -kirja) ja Jan Gehl – ensimmäinen korosti mm. perinteistä asemakaavoitusta ja jälkimmäinen julkisten kaupunkitilojen kehittämistä jalankulkijoiden ehdoilla. Keskeistä Vihisen ja Kronlöfin suunnitelmassa oli naapurustoajattelu ja siihen perustuva keskinäinen huolenpito – tilallisesti näitä tavoiteltiin Kronlöfin ja Vihisen suunnitelmassa paitsi sosiaalisella sekoittamisella, myös korttelitupien ja -torien (kohtaamispihat) avulla – korttelitupien sijaan alueelle tuli kuitenkin keskitettyjä kerhotiloja. (Vihinen 2005:23–24, 26, 27, 33). Paikoin asuinkerrostaloissa on katoilla yhteisiä saunaterasseja merinäkölain.

Lindroosin (2011) mielestä Ruoholahden onnistunein asuintalo on Pekka Helinin ja Ritva Manner-suon suunnittelema As. Oy. Laivapoika (1995). Kyseisessä sekatalossa käytettiin betonielementtitekniikkaa kustannussyistä, siniharmaa väri valittiin meren mukaan. Rakennus osoittaa Lindroosin mukaan sen, että myös betonielementtitalo voidaan suunnitella hienosti. Porttiaiheen yhdessä viereisen rakennuksen kanssa muodostavassa rakennuksessa on myös lasitiilitorni. Rakennus voitti Vuoden Betonirakenne -palkinnon vuonna 1995.

Asuinkerrostalorakentamisesta löytyy Lindroosin (2011) mukaan myös muutamia muita onnistumisia Ruoholahdentorin ja kanavan varrelta – ilmeisesti Kellosaarenranta 1 (Arkkitehtitoimisto Brunow & Maunula, 1996) ja Jaalaranta 5 (Gullichsen Kairamo Vormala Arkkitehdit, 1995). Ruoholahden kerrostalot olivat myös erittäin halpoja. Monen asuinkerrostalon laatuun Lindroos kuitenkin suhtautuu jokseenkin kriittisesti – ne eivät ole hänestä erityisen hienoja, mutta ”sinällänsä ok”. Laatua yritettiin toteutusvaiheessa nostaa suunnittelukilpailuin. Suurimpana rakennusten laadullisena ongelmana Lindroos pitää sitä, että elementtien saumat on jätetty ”ikäväällä tavalla” näkyviin. Asia on kuitenkin niin haluttaessa julkisivuremontin yhteydessä jälkikäteen korjattavissa – esimerkiksi Espoon Vallikalliossa oli vuonna 2013 työn alla kohde, jossa asuinkerrostalon julkisivujen keraamiset laatat päällystettiin osin rappauksella. Laadun toteutuessa huonona voi Lindroosin mukaan vika olla tilaajassa tai tekijässä – tai molemmissa. Ruoholahden asuinrakennuksia suunnittelivat mm. Kari Järvinen, Juhani Maunula, Jari Mäkimattila, Jarmo Pulkkinen, Tuomo Siitonen, Kirsti Sivén, Heikki Tallgren, Raimo Teränne ja Timo Vormala. Ruoholahtea suunnitelleista arkkitehteista Juhani Maunula (As Oy Kellosaarenranta 1) ja Timo Vormala (Spinnu & Fokka) saivat rakentamisen Ruusun vuonna 2001 yleisesti asuntosuunnittelun ansioista.

Kiinteistö-oy HYKS-asunnot (Arkkitehtitoimisto V-P. Tuominen) toteutettiin 'Rumba'-veistoksen (1992) vaatimusten mukaisesti. Valaistun lasilankkuseinän tarkoituksena oli luoda elävä tausta veistokselle (Arkkitehti 4/1995:40–45). Samoin koko laaja K. A. Fagerholmin aukio on varattu kyseiselle valtavalle Rumba-veistokselle – palveluita tai ajanviettoa aukiolla ei ole. Veistos ei muodosta ympäristöä oleskelulle.

Vuonna 2018 Ruoholahdessa oli 3029 asukasta (Aluesarjat 2018). Alueen väestömäärä on laskenut, sillä vuonna 1999 asukkaita oli 3505. Väestömäärän lasku selittynee asumisväljyyden kasvulla, mikä puolestaan johtuu yleensä useista eri syistä. Ruoholahteen ei enää 2000-luvulla ole rakennettu uutta asuntokantaa, vaan uusi asuntorakentaminen on sijoittunut Jätkäsaaren puolelle.

Ruoholahteen ja Salmisaareen on rakennettu erittäin paljon työpaikkoja. Toimitilatonttien kaavoittaminen on Lindroosin (2011) mukaan ehkäissyt yritysten toimistojen karkaamista Helsingistä Espooseen. Ruoholahden ensimmäisiä uusia toimistotaloja oli Kemiran pääkonttori (1986) Porkkalankadulla. Ruoholahden toimistorakentaminen viivästyi laman takia, mutta 1990-luvun lamaa seurannut, noin 1995 alkanut taloudellinen nousukausi nostatti Ruoholahteen lasisia, talouden ja arkkitehtuurin globalisaatiosta (nk. international style) muistuttavia toimistopalatseja (rak. 1997–2001). Lindroos (2011) kehuu Ruoholahden toimistotaloarkkitehtuuria. Porkkalankadulle toimistorakennusten rivistö muodostaa Ruoholahden asuinaluetta vilkkaalta autoliikenteeltä suojaavan muurin. Alueella on mm. Arkkitehtitoimisto Helin & Siitonen Oy:n suunnittelema (entinen) Nokian tutkimuskeskus. Toisella puolella Ruoholahdenkatua on Arkkitehtitoimisto Helin & Co:n suunnittelema Ilmarisen pääkonttori. Kaupunkitilallisesti alue on toimistorakennusten seinien ja vilkkaan autoliikenteen hallitsemaa (kuva 228.).

Kai Wartiainen Oy:n ja Evata Finland Oy:n suunnittelema, muotoilunsa ja värimaailmansa kautta alueen nostureista ja konttisatamahistoriasta muistuttava, rannalle sijoittunut, High Tech Centerin toimistokompleksi (2001, kuva 229.) palkittiin kotimaisella ja kansainvälisellä teräsarkkitehtuuripalkinnolla. High Tech Centerin arkkitehtuuri kuvastaa myös siinä toimivia korkean teknologian yrityksiä (Arkkitehti 2/2002:54–63). Rakennusten nimet viittaavat löytöretkiin. Evata Finland Oy suunnitteli myös Mechelininkatu 1:ssä sijaitsevan, uutta ja vanhaa kaupunkirakennetta yhdistävän toimistorakennuksen, jonka aerodynaamisen muodon on sanottu kuvastavan merellä kulkevia laivoja (Liukkonen 2002:163).

Toimistorakennuksista onnistuneena esimerkkinä Lindroos (2011) pitää etenkin Länsiväylältä Ruoholahteen saapuvalla liikenteelle päätteenä toimivaa maamerkkimäistä Sitran 18-kerroksista tornitaloa, Kiinteistö Oy Itämerentoria. Rakennus on maisemallinen kohokohta myös Porkkalankadulla ja Itämerenkadulla. Rakennuksen on suunnitellut arkkitehtitoimisto Helin & Co ja se palkittiin Vuoden Teräsrakenteena vuonna 2000. Materiaalivalinnoissa huomioitiin alueen teolliset monumentit (Arkkitehti 2/2001:58–61) ja värit istuvat yhteen punaisen tiilen kanssa. Tornitalo oli mukana suunnitelmassa alusta alkaen Kone Oyj:n ilmaistua halunsa rakentaa alueelle tornin. Kaupunki teki tästä Koneen kanssa sopimuksen jo ennen kuin tonttia oli edes kaavoitettu. Koneen tornihanke osoittautui kuitenkin tontille liian suureksi. Sen jälkeen Koneen tornia suunniteltiin ELMU ry:n käytössä olleelle tontille kadun toiselle puolelle, mutta lama lykkäsi hanketta ja sen jälkeen Kone luopui Ruoholahden tornihankkeesta ja rakennutti pääkonttoritorninsa (ark. Antti-Matti Siikala, 2001) Espoon Keilaniemeen. Ruoholahden torni kuitenkin rakennettiin – Sitran käyttöön. Tornihankkeesta käytiin aikanaan suuret keskustelut – puolesta ja vastaan – etenkin tavasta, jolla tornia suunniteltiin jo ennen osayleiskaavan ja asemakaavan laatimista. Toteutunut torni on suunniteltua Koneen tornia matalampi ja sutjakampi. Oiva Kallio oli ehdottanut tornitaloja Ruoholahteen jo 1920-luvulla (Arkkitehti 11/1927:141–48). Lindroos oli New Yorkin Battery Park Cityssä nähnyt torneja, joissa on Ruoholah-

den tornin tavoin matala osa ja nurkkatorni (New Yorkin...1989). Pekka Helinin (2012) mukaan Sitran tornin suunnitteluvaiheessa vierailtiin Berliinissä tutustumassa Potsdamer Platzin ja Leipziger Strassen ja joidenkin teknisten ratkaisujen (mm. ruostuneen Cor-Ten-teräksen käyttö) osalta Roskildeen, Lontooseen ja Pariisiin. Potsdamer Platzilta Sitran tornille esikuvallisena voi nähdä Debis Towerin (ark. Renzo Piano, 1997). Potsdamer Platzin piirteet ovat muutenkin vaeltaneet Euroopassa, mm. Rotterdamiin.



Kuva 228. Toimistorakennusten seinien rajaama ja vilkkaan autoliikenteen hallitsemaa katutilaa Ruoholahdessa. (Miika Norppa).



Kuva 229. Arkkitehtonisesti satamahistoriaan viittaava High Tech Center Ruoholahdessa. (Miika Norppa).

Ruoholahdesta ja Jätkäsaaren puolelta purettiin runsaasti varistorakennuksia, mutta arvokkaimmat ja käyttökelpoisimmat rakennukset säilytettiin. Wäinö Gustaf Palmqvistin suunnittelema Kaapelitehdas (kuva 230.) muutettiin monipuoliseksi kulttuurikeskukseksi. Rakennuksessa on myös joitakin asuntoja. Kaapelitehtaan purkamista asutokorttelien alta mietittiin aluksi, mutta sekin olisi tullut hyvin kalliiksi. Apulaiskaupunginjohtaja Erkki Tuomioja ehdotti Kaapelitehtaaseen säästösyistä myös kaupungin omia toimintoja, mm. koulua ja päiväkotia. Esillä oli myös rakennuksen jakaminen useampaan osaan, jotta rakennuksen läpi olisi päässyt kulkemaan. Mutta näiden keskustelujen aikana Nokia itse, sen sijaan että olisi pitänyt tehdasrakennusta tyhjillään, laittoi taiteilijapiireihin sanan kiertämään, että rakennuksesta voi vuokrata väliaikaisia tiloja halvalla. Taiteilijayhteisö alkoi sijoittua tehtaaseen vuonna 1989. Tilat täyttyivät nopeasti ja tämä vaikutti siihen, että Kaapelitehtaasta kehittyi nykyisenkaltainen kulttuurikeskus. Euroopasta oli tuohon aikaan myös jo useita esimerkkejä teollisuus- ja varistorakennusten uusiokäytöstä (esim. Tate Liverpool, 1988). Laadittiin kaava, jossa Kaapelitehdas saatettiin säilyttää kokonaisuudessaan. Lindroos on iloinen Ruoholahdelle karaktääriä tuovasta Kaapelitehtaasta – sen vaikutus ulottuu hänen mukaansa todella pitkälle (Lindroos 2011). Lindroos oli nähnyt teollisuusrakennusten uusiokäyttöratkaisuja Yhdysvalloissa vuonna 1988 – hän myös vertaa Yhdysvaltoihin suuntautuneesta opintomatkasta laaditussa raportissa Bostonin Charleston Navy Yardin suurta köysi- ja ketjutehdasrakennusta Kaapelitehtaaseen (New Yorkin...1989). Kaapelitehtaan vieressä sijaitsevaan Kaapelipuistoon rakennettiin New Yorkiin viittaava katukoripallokenttä. Kaapelitehtaan kaltaista – ja ilmeisesti sen innoittamaa – toimintaa, tiloja kulttuurialojen ammattilaisille, oli vuonna 2016 sijoittunut myös Ruoholahden kupeessa sijaitsevaan Lapinlahden sairaalan rakennukseen. Lapinlahden sairaalan alueella toimintaa järjestäneet Lapinlahden Lähde Oy ja Osuuskuunta Lapinlahden Tilajakamo palkittiin vuonna 2016 Helsingin kulttuuritekona. Sairaala-alueella oli järjestetty mm. taidenäyttelyitä. Vuonna 2017 Lapinlahden sairaalaan oltiin avaamassa elokuvateatteria. Vuonna 2018 sairaalarakennukset olivat tulossa myyntiin.



Kuva 230. Ruoholahdessa säilytettiin vanhaa teollista rakennuskantaa. Kaapelitehdas on kulttuurikäytössä. (Miika Norppa).

Kaapelitehtaan lisäksi Ruoholahdessa säilytettiin uudessa käytössä myös muita rakennuksia, kuten Alkon vanha pullotuskeskus ja varasto kauppakeskuksena ja Väinö Vähäkallion suunnittelema Alkon vanha tehdas- ja konttorirakennus (1940) Helsingin oikeustalona. Ruoholahden alueella 1930-luvulla olleesta rakennuskannasta ei ole säilynyt mitään. Molemmat uudistukset suunnitteli Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitonen Oy. Oikeustalon Robert Maillart- (Giesshübel Warehouse, 1910) tai Frank Lloyd Wright -vaikutteiset (Johnson Wax Building, 1936–39) sienipilarit säästettiin. Oikeustalona toimivan rakennuksen entisestä toiminnasta muistuttaa julkisivureliefi 'Elämän nektaria' (1938). Oikeustalon toteutus palkittiin Vuoden Betonirakenne -palkinnolla vuonna 2004.

Niin Alkon vanha pullotuskeskus kuin Alkon vanha tehdas- ja konttorirakennus ovat Kaapelitehtaan tavoin erittäin suuria rakennuksia. Suuri mittakaava onkin osin perustellut myös Ruoholahden uudemman toimistorakentamisen suurta mittakaavaa. Asioista käytiin neuvotteluja Alkon kanssa ja tehtiin konsulttitöitä. Kauppakeskus Ruoholahti sijoittui pullotuskeskusrakennuksen maanpäällisiin osiin ja K-Citymarket kellaritiloihin. Maan alle sijoitettiin useampi pysäköintitaso. Osa kauppakeskuksen yhteydessä olevista pysäköintipaikoista on liityntäpysäköintipaikkoja metroon. Oikeustalolle etsittiin tuohon aikaan uutta sijaintia ympäri kaupunkia (Lindroos 2011). Salmisaarta pidettiin aluksi sijainniltaan syrjäisenä, mutta lopulta Alkon entinen tehdaskiinteistö muutettiin heidän käyttöönsä. Metroasemalta on myöhemmin suunniteltu maanalaista käytävää oikeustalolle. Oikeustalon sijoittuminen Salmisaareen on vetänyt alueelle yksityisiä asianajotoimistoja.

Lisäksi Ruoholahteen on jäänyt Kellosaaren varavoimalaitos (1974), joka alun perin piti purkaa pois, mutta laitos haluttiin säilyttää kovien pakkasten varalta ja laitosta ei kustannussyistä siirretty pois. Laitosta on koekäytetty kerran kuukaudessa puoli tuntia, varsinaisessa käytössä huippulämpökeskuksena laitos on vain äni harvoin. Laitoksen koekäyttö synnyttää runsaasti hiukkaspäästöjä ja tämä oli terveysviranomaisien kantojen takia aiheuttaa sen, että koko lähitienoo olisi jäänyt rakentamatta. Ongelma ratkesi lopulta laitoksen piippuja korottamalla, minkä ansiosta hiukkaspäästöt leviävät taivaalle. Laitoksen säilyttämisellä oli vaikutusta Ruoholahden asemakaavaan, sillä Crusellin sillalle johtava

Länsisatamankatu joutuu kiertämään sen ja voimalan paikalle suunniteltuja asuinkortteleita ei rakennettu. Aiemmin katu oli suunniteltu kulkeväksi voimalaitoksen päältä, mutta koska rakennus säilytettiin siitä tuli Länsisatamankadun pääteaihe. Tontti on kaavassa merkitty julkisten rakennusten tontiksi sen tulevaa käyttöä silmällä pitäen. Vuonna 2016 varavoimalaitoksen tontille suunniteltiin täydennysrakentamista. Terveysviranomaisten vaatimuksesta rakentamista lykättiin myös Jätkäsaareen kuuluvalla Saukonpaaden alueella – satamatoiminnan takia. (Lindroos 2011). Marjut Kivelän laatima Saukonpaaden asemakaava tuli voimaan vuonna 2004. Alue rakentui kahdelle puolen Crusellin silta-alueen tulevaa raitiovaunuyhteyttä. Alueen portin pieleen nousi valkea, funktionalistinen Docrates Syöpähoitokeskuksen rakennus (Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitonen Oy, 2009) sekä asuinkerrostalokortteleita.

Ruoholahdesta kuitenkin myös purettiin runsaasti vanhaa rakennuskantaa, Lindroosin (2011) mukaan rakennukset eivät olleet arkkitehtonisesti tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaita. Ruoholahden aiempi rakennusten sijoittelu vaikutti kaavaan paitsi säilytettyjen rakennusten osalta, myös osin purettujen rakennusten osalta Porkkalankadulla ja Itämerenkadulla. Itämerenkadun ja Porkkalankadun toimistotalorintama rakennettiin vanhojen korttelien paikalle, tämä suunnitelma oli jo osayleiskaavassa. Ruoholahdesta purettuihin rakennuksiin lukeutuu mm. alkoholistien yömajana ollut Liekkihotelli ja sittemmin Nuorten kulttuurikeskuksena toiminut Lepakko, joka purettiin Ilmarisen pääkonttorin alta.

Ruoholahden historia näkyy myös alueen nimistössä, joka viittaa paikalla sijainneisiin saariin (Tammasaarenkatu (Salmisaari), Kellosaarenkatu (käytettiin myös nimeä Sellari), Sulhasenkuja, Saukonpaadenranta) ja saariluontoon (Sinikaislankuja), meriin ja merenkulkuun (Itämerenkatu, Selkämerenkatu, Harmajankatu, Kasuunikuja, Loistokuja, Messityönkatu, Messipojankuja), teollisuuteen (Kaapelialue), varastointitoimintaan (Santakuja) ja kulttuurihistoriaan (Lepakonaukio). Saukonpaadessa on viiden suomalaisen säveltäjän mukaan nimetyt kujat sekä säveltäjän mukaan nimetty silta – Ruoholahden uuteen konservatorioon kytkeytyen. Vanhoista saarista muistuttavat fyysisesti muutamat kalliot Ruoholahden puistoissa (Nummi 2010:136). Tammasaaresta (myös Salmisaari) ja Lepakosta alueella muistuttavat myös taideteokset.

Kaupallisia palveluja sijoittuu Ruoholahdessa kauppakeskuksen ohella jonkun verran myös asuinkerrostalojen kivijalkoihin etenkin Itämerenkadun itäpäähän, kanavan varrelle ja metroaseman ympäristöön. Kanavan varrella on mm. ravintola Faron (2001) rakennus. Asemakaavassa ohjeistus kivijalkaliiketilöiden rakentamisesta ja sijoittamisesta on varsin kevyttä (Jokinen 2009b:22). Osa liiketilöiksi ajatelluista tiloista onkin muussa käytössä, mm. pyöräkellareina. On myös mahdollista, että kauppakeskus imee paikallisen ja ylipaikallisen kysynnän liian voimakkaasti sisäänsä. Lisäksi toimistorakennuksissa on omat henkilöstöravintolansa, mikä yhdessä näihin kohdistuvan veroedun kanssa osaltaan vähentää kadunvarsiravintoloiden potentiaalista kysyntää. Monin paikoin kivijalkaliiketilöitä ei myöskään ole. Ruoholahdessa on yksi hotelli. Kaapelitehtaan kulttuuritoiminnan lisäksi Ruoholahteen sijoittui lastenkirjasto ja Helsingin konservatorio. Alueella oli vuonna 2018 kolmetoista päiväkotia tai perhepäiväkotia (yksi Salmisaaressa), ala-asteen koulu, Helsingin kansainvälinen koulu ja nuorisotalo. Urheilumahdollisuuksien osalta alueella on urheilukenttä. Kirkkoa kaupunginosassa ei ole, mutta kappeli on. Jätkäsaaren rakentaminen täydentää Ruoholahden tarjontaa erityisesti ulkoilu- ja urheilu-, mutta myös ostosmahdollisuuksien osalta. Telakkaranta kehittyy kulttuuripainotteisena alueena.

Ruoholahteen on julkiset liikenneyhteydet metrolla, raitiovaunulla sekä linja-autoilla, joita kulkee (ainakin toistaiseksi) Ruoholahden läpi Espooseen. Erityisen tyytyväinen Lindroos (2011) on metron saamiseen alueelle. Ruoholahden Itämerenkatua pitkin aiemmin kulkeneet satamaratakiskot poistui-
vat – tavarajunien sijaan samalla kadulla kulkevat nykyisin raitiovaunut. Suuria pysäköintialueita

Ruoholahdessa ei ole, vaan pysäköinti sijoittuu pienille kujille, jotka ovat juridisesti pysäköintialueita. Kujat ovat kuitenkin kadun näköisiä, niillä on nimet ja osoitteet, mutta todellisuudessa ne ovat pysäköintialueita. Näin välttyttiin suurilta pysäköintikentiltä. Lisäksi Ruoholahdessa on pysäköintitaloja ja suuri maanalainen pysäköintilaitos Kauppakeskus Ruoholahden yhteydessä. Siellä paikat ovat osin vuoroittaiskäytössä. Näillä järjestelyillä pysäköintirakentamisen kustannukset olivat varsin kohtuulliset. Pyörä- ja kävelyliikenteen yhteydet Kamppiin paranivat designiltaan hieman gehrymäisen Länsilinkin alikulun (suun. Matti Aiha) ja Töölönlahden ratakuiluun rakennetun Baanan valmistuttua 2011 ja 2012. Mechelininkadulla sijaitsevan Länsilinkin muodot muistuttavat meren aaltoja – ja sama muotoaihe toistuu sitä ympäröivissä nurmialueissa ja niitä reunustavissa kiveyksissä.

Vuonna 2010 valmistui WSP Finland Oy:n suunnittelema, purjelaivaa muistuttava Crusellin silta Ruoholahdesta Jätkäsaareen. Vinoköysisillan suunnittelija on tosin kertonut pylonien vaikutteiden tulleen lentokoneen siivistä (Kallio 2011:22–28). Sillassa voi nähdä Santiago Calatravan silta-arkkitehtuurin vaikutteita. Suomen Rakennusinsinöörien liitto valitsi sen vuonna 2013 Vuoden sillaksi vuosina 2008–2012 Suomeen valmistuneiden siltojen joukosta. Myös Ruoholahden arkkitehtuurissa on paikoin viittauksia laivoihin: esimerkiksi ikkunat Jaalarannan varrella ovat kuin hytinikkunoita. Messityönkatu 8:n parvekeratkaisu muistuttaa laivan komentosiltaa. Saukonpaaden alueella Länsisatamankatu 23:n (Huttunen-Lipasti-Pakkanen Arkkitehdit Oy, 2014) ranskalaiset parvekkeet ovat kuin valtamerialuksesta. Rakennus voitti Vuoden Betonirakenne -palkinnon vuonna 2014. Mereen viittaava on myös jo vuonna 1972 Alkon Ruoholahteen sijoittama 'Aallonharjalla'-taideteos. Uudemmissa julkisista taideteoksista Mare-teoksessa (1999) on kotiloaihe.

Ruoholahteen rakennettiin 1990-luvulla useita pieniä puistoja: Kaapelipuisto, Kellosaarenpuisto, Kellosaaren rantapuisto, Ruoholahdenpuisto, Jaalarannanpuisto ja Selkämerenpuisto. Useat puistot rajautuvat kanavaan – ajatus on tuttu mm. New Yorkista, missä Lindroos oli nähnyt waterfront-projekteja, joissa pienet puistot kytkeytyvät Hudson-jokeen (New Yorkin...1989), mutta kanavanrantapuistoja oli myös jo Krönlöfin ja Vihisen ehdotuksessa. Kanavien rannat ovat varsin usein puistomaisia esimerkiksi Amsterdamissa – lähempää vertailukohdan voi löytää Turun Aurajoen rannoilta. Puistosuunnittelijoina käytettiin useita konsultteja: Maisemasuunnittelu Iisakkala & Byman, MA-arkkitehdit ja Puutarhakonsultit Oy. Selkämerenpuistossa on säilynyt pala luonnonkalliota ja puistossa on vanhaa merenrantaa kuvaava viiva. Saukonpaaden kärkeen on suunnitteilla Saukonpaadenpuisto. Suuria puistoalueita Ruoholahteen ei rakennettu, mutta Jätkäsaaren keskuspuisto kuitenkin tuo ruoholahtelaisille laajan viheralueen.

Toreja ja aukioita on Ruoholahdessa useita: Itämerentori, Ruoholahdentori, Lepakonaukio, Tammaasaarenaukio, K. A. F. aukio ja Kaapelinaukio. Ruoholahdentori on ruutukaavalle tyypillinen aukio, joka on muodostettu jättämällä yksi kortteli rakentamatta. Läheinen esimerkki vastaavanlaisesta toteutuksesta on Hietalahdentori. Puistoista puolestaan Punavuoren Telakkapuisto on vastaavalla tavalla toteutettu. Ruoholahdentorin mittakaava on pohjois-etelä-suunnassa suunnilleen sama kuin Esplanadin puiston ja itä-länsi-suunnassa noin puolet Runebergin esplanadista (Esplanadin keskiosasta).

Ruoholahtea täydennettiin vielä vuonna 2013: Alkon työntekijöiden entinen kuntotalo oli vasta purettu Länsisatamankadun ja Itämerenkadun kulmasta ja tontille valmistui ulkomitoiltaan samankokoinen ja niin ikään punatiilinen toimitalo Talentumille. Vuonna 2018 ehdotettiin täydennysrakentamista kahdelle tontille – raitiovaunun käänköpaikka ja huoltoasematontti – Porkkalankadun varrella.

6.5.7 Hermannin

Hermanniin (kuva 231.) sijoitettiin täydennysrakentamista jo 1990-luvulla: valkotiilisiä asuinkerrostaloja, asemakaavat oli laatinut Vesa Kaustia. Rakentamista jatkettiin 2000-luvulla, osayleiskaavan laati Tuomas Hakala vuonna 2004, kaavoituksesta vastasivat Vesa Kaustia, Tuomas Hakala, Salla Hoppu ja Tuukka Linnas. Uudet asemakaavat tulivat voimaan vuosina 2002, 2007, 2009, 2011 ja 2012. Hermannin 2000-luvun asuntorakentamisen alta purettiin Helsingin yliopiston eläinlääketieteelliselle tiedekunnalle kuuluneen, Viikkiin toimintansa siirtäneen pieneläinklinikan rakennuksia. Muuten vanha rakennuskanta, mm. neljä vanhaa puutaloa sekä Yrjö Sadeniemen suunnittelemat, 1930-luvulta peräisin olevat korkeakoulu- ja hevostallirakennukset säilytettiin. Korkeakoulurakennus muutettiin asunnoiksi. Kaksi matalaa, uudisrakennusten osana säästettäväksi ajateltua tallirakennusta jouduttiin huonon kunnon vuoksi purkamaan, mutta niiden tilalle rakennettiin vanhoja rakennuksia muistuttavat uudisrakennukset, joiden päälle puolestaan rakennettiin asuinkerrostalot (arkkitehtitoimisto Helamaa & Pulkkinen). Tälle toteutukselle (As. Oy Helsingin Tervapääskynen) myönnettiin Kestävä Kivitalo -palkinto vuonna 2012. Vähän vastaavalla tavalla Helsingissä on rakennettu kerrostalo Aleksis Kiven kadun varrella, missä tosin säilytettiin alkuperäinen rakennus ja uudisrakentaminen toteutettiin aidosti korottamalla.



Kuva 231. Hermannin aluetta vuonna 1972 Sky-foto Möllerin kuvassa. Kuvassa etualalla on nyt pääosin purettuja pieneläinklinikan rakennuksia. Pohjoisosaan rakennettiin 1990-luvulla ja eteläosaan 2000- ja 2010-luvuilla kerrostaloja. Uusin kaavoitus kytkeytyy 1950-luvun Hermannin kaavoitustapaan. (Finna.fi).

Ristikkokadulla uudet kerrostalot yhdistettiin puutalojen mittakaavaan matalilla rakennusosilla. Hermannin uudet asuinrakennukset noudattavat osin myös paikalla sijainneen eläinlääketieteellisen korkeakoulun sijoittelua. Rialtonkujalla uusien kerrostalojen muodostamalle aukiolle on jätetty eläinlääketieteellisen korkeakoulun rakennuksen edustalla sijainnut vesiallas. Alueelle hahmoteltiin aukiota jo 1920-luvulla. Helsingin vankila (ark. A. H. Dalström ja L. I. Lindqvist, 1881) ja Helenan vanhainkoti (puolalainen ark. Nikolai B. Meder, 1914, rak. alun perin orpokodiksi, uudisrakennukset 1988 ja

2003, jälkimmäinen, huoltamon paikalle rakennettu rakennus sitoutettiin rakennuskorkeudeltaan Hämeentien varren matalaan punatiiliseen rakennukseen) säilyivät entisessä käytössään. Samoin Agrokseenmäellä säilyi paikalla 1800-luvulla toimineen panimon holvikellari – suurin osa panimon rakennuksista on kuitenkin purettu jo aiemmin. Holvikellari on sittemmin ollut juhlatila- ja kirpputorikäytössä. Aiemmasta eläinlääkärien koulutustoiminnasta muistuttaa yhä myös Eläinlääkärintie. Muutoin alueella on mm. Helsingin entisiin elokuvateattereihin viittaavaa nimistöä. Allotriankuja viittaa Hämeentie 68:ssä, Plazankuja, Rialtonkuja, Tuulensuuntori ja Fenixinrinne Siltasaarekatu 12:ssä, Siltasaarekatu 16b:ssä, Hämeentie 2:ssä ja Porthaninkatu 1:ssä sijainneisiin elokuvateattereihin. As. Oy Helsingin Plazankuja 5:n porraskäytävien kerrosnumeroissa on viittaus vanhojen elokuvien startinauhoihin. Vankilahistoriasta paikannimistössä muistuttaa Muurikuja.

Funktionalistiselta korttelirakenteeltaan (kuva 232.), lamellikerrostalorakentamiseltaan sekä kerros määriltään alue jatkaa Hermannin perinnettä – joskin sitä mukailleen (Hakala 2004:26). Pohjois- ja Etelä-Hermanniin oli vuosina 1923–1924 suunniteltu myös umpikortteleita, mutta suunnitelmat eivät toteutuneet. Hermanniin kaavoitettiin viisi erityyppistä korttelialuetta. Rakennusrivit ovat jonkin verran kaarevia, jotta mahdollisemman monesta asunnosta olisi avarat näkymät (Hakala 2004:6). Alueen vaihtelevaa topografiaa on hyödynnetty suunnittelussa – tässäkin viittauksia 1950-luvun maastonmuotoja myötäilevään Hermanniin. Esimerkiksi Fenixinmäen alueella kerrostalojen rakennusmassat laskevat rinteeseen mukaisesti itään. Työpajankadun päässä nämä massat kohoavat toistensa takaa (kuva 233.). Toisaalta entisen teurastamon piippu näkyy Hämeentielle Allotriankujalta. Liuskekiven käyttö muistuttaa myös 1950-luvusta – tosin vain paikoin. Rakennusryhmät muodostavat puistomaisia piha-alueita, joista Eläinlääkäripuistossa on jopa klassisen aukion tunnelmaa. Puistoa rajaa pohjoisessa vanha korkeakoulurakennus, jonka pohjoispuolelle sijoittuu Hermanninpuisto, missä päätettiin säästää paikalla sijaitsevien 1880-luvulta periytyvien vankilan henkilökunnan asuintalojen hyötypuutarhojen lajistoa, puustoa ja pensasaitoja, vanha kivinen pöytä sekä vanhoja luonnonkiviverkko- muureja ja -aitoja (Hakala 2004). Myös Agrokseenmäen kallioalue säästettiin. Tuulensuuntori on Hermannin ainoa nimetty toriaukio.



ETELÄ-HERMANNI
VALAISTUSSUUNNITELMA
HÄVÄINNEKUVAA

Helsingin kaupunkisuunnitteluvireasto
Asematarkastus/RA-projekti
Tuomas Heiskanen



Kuva 232. Etelä-Hermannin korttelirakennetta alueen valaistussuunnitelmasta. (Hakala 2004).



Kuva 233. Vanha Teurastamon alue on Hermannin uuden asuinalueen (taustalla) keskus. (Miika Norppa).

Hermanniin nousi beigeiksi, keltaisiksi, punaisiksi, oransseiksi, keltaisiksi ja valkoisiksi rapattu ja erivärisin tiilin (valkoinen, vaalea, punainen, ruskea, musta) verhottuja asuin-kerrostaloja. Rappauksen käyttö kytkee alueen 1950-luvun Hermanniin sekä Vallilaan. B & M:n suunnitteleman asuin-korttelin kilpailuehdotuksen nimi 'Dogma' nimi viittaa tanskalaisen elokuvaohjaajien uuspuritistiiseen manifestiin, Dogma 95:een (Arkkitehti 4/2012:52–59).

Arkkitehdit Sarlin+Sopanen Oy suunnittelivat alueelle neljä perusväriltään valkoista, mutta punaisella, oranssilla ja kahdella eri keltaisella koristeltua asuin-kerrostaloa. Värit viittaavat 1920-luvun Vallilaan.

Tiilijulkisivut määrättiin asemakaavassa muurattavaksi paikalla. Yhdessä rakennuksessa on erivärisiä (punainen, vihreä, keltainen, sininen, musta) peltejä sekä hajanaisesti sijoitettuja parvekkeita ja ikkunoita rikastuttamassa julkisivua. Toisessa rakennuksessa on puolestaan käytetty keltaista keraamista laattaa.

Kahdessa kerrostalossa (ARK-house arkkitehdit, 2010) Hermannin rantatien varrella on Arabianrannan Arcadan ammattikorkeakoulun kanssa keskustelevaa väri-ilottelua: oranssia ja vihreää rappausta sekä kadulle varsinkin iltaisin valaistuina näkyvissä porraskäytävissä kirkasta sinistä, keltaista ja pinkkiä. Sisäpihalla on Tetris-palikoita muistuttavia värikenttiä: keltaisia, oransseja ja harmaita. Materiaaleina on myös mustaa tiiltä, oransseja ja beigejä laminaattilevyjä sekä porraskäytävien valokuiluissa lasilankkuja. Parvekelaseissa on ornamentteja. Hermannin tässä osassa rakennusten muotoon vaikutti asemakaava, joka kielsi suoran näkymän vankilan muurien yli (Arkkitehti 3/2010:44–52). Edellisten viereen sijoittuu uusia rakennuksia, jotka kytkeytyvät rappauksen värin puolesta 1990-luvun Hermannin vaaleisiin tiilikerrostaloihin.

Yleisesti ottaen Hermannin uusissa rakennuksissa on 4–6 kerrosta, lasitettuja parvekkeita, joitakin erkkereitä, ja paikoin kiinnostavina elementteinä myös suuria, 1930- ja 40-luvun tehdasrakentamisesta muistuttavia, jaettuja ikkunoita. Yhdessä rakennuksessa on torni, joka viittaa Työpajankadulla

sijaitsevaan teurastamorakennukseen. Arkkitehtuuri on etenkin Fenixinrinteen alueella hyvin funktionalistista. Katot ovat tummia ja pääosin tasakattoja. Kerrostalojen ylimpiin kerroksiin sijoittuu taloyhtiöiden yhteissaunoja terasseineen. Allotriankujan päässä on rakennus, jossa ikkunoiden sijoittelu on epäsäännöllistä. Hämeentien varrella on materiaalivalintojen puolesta viittauksia mm. viereisen tukkukauppa-alueen, Vallilan ala-asteen ja Sörnäisten vankilan punatiiliseen rakennusperintöön.

Hämeentien varren rakentamisessa alueen vanha puistomainen ilme (Allotrianpuisto) säilytettiin sijoittamalla rakennukset irti katulinjasta Allotrianpuiston perälle, uuden sisääntuloaukion laidalle. Hermannin funktionalistiseen perinteeseen rakennukset kytkettiin umpinaista kadunvarsirakentamista välttämällä. Rakennusten väleissä onkin kapeita kuiluja, joista näkee sisään alueelle ja sieltä Hämeentielle. Nämä rakennukset ovat L:n muotoisia. Allotrianpuiston säilyttämisen lisäksi alueella on kiinnitetty huomiota vanhan puuston säilyttämiseen sekä alueelle tyypillisen koristepuulajiston käyttöön (Hakala 2004). Allotrianpuiston alueelle oli 1920-luvulla suunniteltu umpikortteleita.

Vanhaa säilynyttä puutalokantaa on Violanpuiston alueella täydennetty kolmella modernilla puisella pientalolla vuonna 2009. Mittakaavassaan ja sijoittelussaan vanhaa rakennusta kunnioittavat, harjakattoiset ja vaakaverhoillut mustat pientalot kehystävät vanhaa pientaloa (Arkkitehti 4/2009:40–47). Samalla tavalla Toukolaan (Siamintie, Floorantie) nousi 1990- ja 2000-luvulla myös joitakin moderneja, mutta vanhaan miljööseen kunnioittavasti suhtautuvia hollantilaistyyppisiä monikerroksisia townhouse-puutaloja (ark. Jaakob Solla). Toukolan suojelualueella kattomuodot, julkisivut ja materiaaliratkaisuihin olivat etukäteen rajatut (Tompuri 2008). Hermanniin oli vuonna 2016 suunnitteilla lisää puutaloja Mathilda Wreden kujalle vanhojen puutalon ympäristöön.

Uuden Hermannin asuntokantaan kuuluu mm. senioriasuntoja, vuokra-asuntoja ja omistusasuntoja. Alueelle ei sijoitettu juurikaan palveluja, vanhustentalon palveluja lukuun ottamatta, mutta viereisten Vallilan ja Kallion alueiden palvelut sekä Kalasataman keskus ja tukkukauppa-alueen etenevä kehittyminen torialueeksi palvelevat myös Etelä-Hermannin asukkaita. Tukkukauppa-alueelle oli vuonna 2017 sijoittuneena myös mm. Lidl ja etninen ruokakauppa, Teurastamon alueella toimi mm. ravintoloita ja baareja. Hermannissa toimi neljä päiväkotia vuonna 2018. Koska Hermannin uudet kerrostalot eivät sijoitu Hämeentien varteen, vaan puiston perälle, niin kadunvarsiliiketilöitä ei juurikaan toteutettu. Pysäköintipaikat on sijoitettu osin maan alle, minkä ansiosta rakentaminen on paikoin varsin tiivistä ja kulkureitit paikoin hyvinkin kapeita (Hakala 2004:6). Maan päällä sijaitsevia pysäköintipaikkoja on lähinnä Hermannin rantatien ja Sörnäistenkadun varrella. Pysäköintilaitokseen pääsee kuilua myöten – varauloskäytävä on koristeltu taideteoksella, joka muistuttaa UPI-2M ltd:n suunnitteleman Arena Zagrebia (2008). Hermanniin ei uudisrakentamisen johdosta vedetty uusia joukko-liikenneyhteyksiä, koska alue sijaitsee olemassa olevien raitiovaunu- ja bussireittien varrella. Kalasataman metroasema avautui vuonna 2007. Hermannin ei myöskään uudisrakentamisen myötä tullut täysin täyteen rakennetuksi, vaan täydennysrakentamispotentiaalia jäi esimerkiksi Haukilahdenkadun länsiosan varrelle sekä Hermannin itäosaan. Sörnäisten vankila-alueen muuttamista asuinalueeksi ei ole kaupunkisuunnitteluvirastossa selvitetty.

6.5.8 Sinebryhoffin kortteli ja Telakkaranta

Uudenmaankadun (Mallaskadun) tunnelikaavaa laadittaessa Sinebryhoffin puistoon harkittiin 1960-luvulla Olli Kivisen ja Woldemar Baeckmanin suunnitelmien pohjalta tornitorakentamista, mutta suunnitelmista luovuttiin vuonna 1969 (Lindroos et al. 2011:60). Puistoon ehdotettiin tuolloin jopa 19-kerroksista tornia. Mallaskadun tunneli valmistui vuonna 1967. Puistoon rakennetun tunnelin be-

tonikattoa käytettiin 1970-luvun alussa pysäköintialueena. Lopulta puiston keskelle ei rakennettu mitään – osin asukkaiden vastustuksen takia (Herranen 1997:189), vaan päädyttiin rakentamaan puiston laitaan neljä kerrostaloa, joista kolme oli asuin kerrostaloja ja yksi toimistorakennus. Nämä rakennukset valmistuivat vuosina 1972–77.

Läheisestä Hietalahdenrannan, Ruoholahdenrannan, Lönnrotinkadun ja Köydenpunojankadun rajaa-
masta korttelista oli vuosina 1984–1987 purettu kuusi Sandvikens Ab:n, Kirjatalo Oy:n ja Oy Huber
Ab:n teollisuusrakennusta, ja niiden tilalle rakennettiin asuntoja (ks. Hakkarainen & Putkonen
1995:132–133). Puretuista rakennuksista peräti neljä oli 1800-luvulta. Osa korttelin teollisuusraken-
nuksista oli varsin komeita. Otava oli myynyt korttelin vuonna 1983 rakennusyhtymä Puolimatkalle.
Paikalla säästy yksi vanha toimisto- ja asuinrakennus sekä yksi vanha makasiinirakennus sisäpihalla.
Tämän alueen asemakaavan oli laatinut Mariana Cedercrutz vuonna 1985.

Sinebryhoffin korttelin kaavoittamisen alkaminen vuonna 1989 liittyi Sinebryhoffin panimon
muuttoaikeisiin ja yhtiön haluun kehittää korttelia. Ensimmäinen kaavaehdotus valmistui vuonna
1992. Panimon muutto Keravalle tapahtui vuonna 1993. Kaavoituksen tavoitteena oli muuttaa alue
asumis-, toimisto- ja liikekäyttöön huomioiden säilyttämistavoitteet joidenkin vanhempien rakennus-
ten osalta. Korttelin suunnittelun kanssa rinnakkain tekeillä oli myös Elannon alueen kaavoittaminen
Lintulahdessa, Sörnäsissä – myös sinne sijoitettiin asumista, toimistoja ja liiketiloja. Tätä hanketta
veti Anneli Lahti. Sinebryhoffin korttelin kaavoittivat Martin Bunders ja Kirsti Ervola. Asemakaavat
astuivat voimaan vuosina 1995 ja 1998.

Sinebryhoffin korttelin suunnittelussa konsulttina oli Jan Söderlundin arkkitehtitoimisto, joka teki
suunnitelmia Sinebryhoffin laskuun. Näitä suunnitelmia pohdittiin yhdessä kaupunkisuunnitteluvi-
raston kanssa. Tavoitteena oli Bundersin (2011) mukaan hyvä kaupunkikuva ja arvokkaiden raken-
nusten säilyminen. Vanhoja tehdasrakennuksia säilytettiin kolme, joista yksi Bulevardin (ark. Sebas-
tian Gripenberg / Theoder Höijer, 1880/1891), yksi Hietalahdenrannan (ark. A. W. Arppe / Theoder
Höijer 1832/1873, 1876) ja yksi Sinebryhoffin puiston (ark. Theoder Höijer, 1877–78) puolella. Si-
nebryhoffin panimoarkkitehtuurissa oli aikakauden keskieuropalaiseen teollisuusarkkitehtuurin
piirteitä (Viljo 1985). Uudemmissa rakennuksista paikalleen jäi suuri Hietalahdentorille avautuva
keittorakennus (Woldemar Baeckman, 1970), joka muutettiin toimistokäyttöön. Rakennuksen suuris-
ta ikkunoista Hietalahdentorille aiemmin näkyneet oluen keittokattilat purettiin. Sen sijaan tunneli-
kadun puoleisten rakennusten ei katsottu olevan säilyttämisen arvoisia tai uusiokäyttöisiä. Lisäksi
kaksi muuta rakennusta purettiin – sisäpihalta ja Hietalahdenrannasta. Korttelista purettu rakennus
olivat vuosilta 1939–40 (2 kpl), 1957–58, 1966, 1968 ja 1970 (Hakkarainen & Putkonen 1995:137–
140). Kaavoitukseen liittyi historiallinen selvitys rakennuksista. Bunders (2011) on varsin tyytyväi-
nen siihen, mitä vanhasta rakennuskannasta säilytettiin ja siihen, että vanhoihin rakennuksiin saatiin
toimintaa. Panimoalue oli ollut aiemmin huomattavasti nykyistä laajempi ja osa rakennuksista oli jo
aiemmin vaihdettu uusiin (ks. Hakkarainen & Putkonen 1995:137–140). Tehdasrakennusten lisäksi
Sinebryhoffin panimon historiasta jäivät muistuttamaan panimon päärakennus, yksi puurakennus
sekä Sinebryhoffin puisto aitoineen, portteineen, vesiaiheineen ja torneineen. Alueella on myös ollut
esillä Sinebryhoffin vankkurit, joissa on oluttynnyreitä. Vuonna 2014 kuitenkin käytiin keskustelua,
jonka mukaan Sinebryhoffin perinteiset hevოსvankkurit eivät enää uuden alkoholilainsäädännön
voimaantulon myötä saisi liikkua kaupunkikuvassa niiden olutmainosten takia. Sen sijaan panimo-
museota Sinebryhoffin alueelle ei perustettu, kuten tehtiin esimerkiksi Dublinissa (Guinness), Köö-
penhaminassa (Carlsberg) ja Amsterdamissa (Heineken). Sen sijaan Sinebryhoffin taidemuseo toi-
mii yhä panimon päärakennuksessa.

Sinebrychoffin korttelin suunnittelu herätti paljon huomiota, koska kyseessä oli varsin suuri kortteli-muutos keskeisellä paikalla kantakaupungissa. Punavuoren asukkaat olivat aktiivisia suunnitteluprosessissa. He olisivat halunneet korttelin halki kulkuyhteyden alas merenrantaan, mutta kerrostalojen piha-alue haluttiin säilyttää luonteeltaan yksityisempänä (Bunders 2011). Sen sijaan 1970-luvulla rakennetun korttelin ja uuden korttelin välissä on rantaan johtava jalankulkureitti.

Kaavaluonnoskierroksia oli muutamia. Yhdessä luonnoksessa mukana oli kaareva rakennus, joka olisi toteutettu yhden säilytettävän rakennuksen lävitse, mutta suunnitelmasta luovuttiin ja tehtaan vanhin rakennus Hietalahdenrannassa jäi kokonaisuudessaan näkyville. Myös tonttien käyttötarkoitukset muuttuivat suunnittelun aikana – 1990-luvun alussa sisäpihalle suunniteltiin toimistotaloa, mutta se muutettiin asuinkerrostaloksi lamasta johtuneen toimistokysynnän hiipumisen takia.

Rakennusoikeutta lisättiin suunnittelun edetessä ja korttelin rakennustehokkuus muodostui suureksi, Bundersin (2011) mukaan se oli noin kolmen luokkaa maanpäällisen rakentamisen osalta. Tehokkuudessa otettiin mallia Lintulahden alueen kaavoituksesta, mutta alueelle ei Lintulahden tavoin rakennettu tornitaloja, vaan tyypiltään perinteistä kantakaupunkimaista rakentamista. Bundersin (2011) mukaan rannanpuoleista rakennusta pidettiin ”vähän raskaana jossain vaiheessa, mutta tuntuu nyt siltä, että tää ajan rakentaminen on niinkun tullut siihen mukaan, kun se A-vakuutus ja Telakkaranta rakentuu siihen lähettyville.” Rakennusoikeutta kortteliin sijoitettiin varsin paljon, mutta tämä pelastui Bundersin (2011) mukaan sillä, että korttelia suunnitelleet arkkitehdit olivat ”aika hyviä”.

Tutkija Tommi Lindh kuitenkin kritisoi Sinebrychoffin korttelia kerrosluvuista: ”Historialliset tiilirakennukset jäävät uusien toimisto- ja asutokolossien väliin muodostuvaan suhteettoman syvään kuiluun” (Arkkitehti 6/2000:54–55).

Sinebrychoffin uudisrakennusten mittakaavasta oli maininta asemakaavassa – sen tuli heijastaa tonttijaon mittakaavaa – eli kortteliin ei haluttu puolen korttelin mittaista suurrakennusta, vaan kolmeneljä erillistä rakennusta. Kortteli rakennettiin umpikortteliksi – sen aiemmasta perinteestä poiketen.

Myös arkkitehti Roy Mänttari arvosteli korttelia: ”Historia tuntuu poistuneen” ja kutsui aluetta ”historian kieltäväksi asuinalueeksi”. Rakentaminen on massiivista, punaisen tiilen sijaan on käytetty valkoista rappautta, rakentaminen perustuu aiemmasta poiketen umpikortteliin, pihat ovat autioita. Korttelin pelastuksena hän näki korkealaatuisen arkkitehtuurin, mutta siinäkin parvekkeiden suuri määrä toi raskautta. (Arkkitehti 2/2004:48–51).

Alueen asuinkerrostaloja (rak. 1997–2003) suunnittelivat Lahdelma ja Mahlamäki (2000), Hirvonen-Huttunen (2002), Arkkitehtiryhmä A6 (2002) ja Jan Söderlundin SARC (2003). Bulevardin nimeä hyödynnettiin asuntojen markkinoinnissa taloyhtiöiden nimissä. Korttelin uudisrakennuksissa on suuria lasitettuja parvekkeita ja katot ovat tasakattoja. Rakennukset ovat pääväriltään valkoisia, mukana on myös tummansinistä. Värejä ei määritelty kaavassa – eli pyrkimystä teollisuusperintöön viittaavaan punatiilirakentamiseen tai uuden ja vanhan rakennuskannan julkisivumateriaalien keskinäiseen yhteensopivuuteen ei ollut (kuva 234.).



Kuva 234. Sinebrychoffin korttelin valkoisiksi rapatut rakennusmassat irrottautuvat panimomiljöön punatiiliperinteestä. (Miika Norppa).

Rappauksen käytön julkisivuissa voidaan toisaalta katsoa viittaavan kantakaupungin asuntorakentamisen perinteeseen. Runsaasti valkoisia rakennuksia on ennen Sinebrychoffin korttelia kaavoitetussa Ruoholahdessa. Valkoisia uudisrakennuksia nousi samoihin aikoihin myös Töölön ja Meilahden rannoille. Bundersin (2011) mielestä Sinebrychoffin korttelin kaupunkikuva ”osuu kantakaupunkiin aika hyvin”.

Korttelin oma pysäköinti sekä osa Hietalahden torin pysäköinnistä sijoitettiin korttelin alle. Panimon savupiippu säästettiin hieman lyhennettynä ja vahvistettuna pysäköintiluolan ilmanvaihtohormina. Piippu muodostaa aksentin Hietalahdenkadun päässä.

Hietalahdenrantaan sijoittui palvelutarjontaa ja toimistoja. Vuonna 2012 palvelutarjonta piti sisällään ruokakaupan, Alkon, kukkakaupan, ravintolan ja aptekin. Punavuoren kirjasto muutti pois korttelista vuonna 2005.

Jos korttelin pihat on koettu tyhjiksi, elävyyden puute ei sen sijaan ole ollut ongelma Sinebrychoffin korttelin ympäristössä, sillä Sinebrychoffin puisto on ollut suosittu piknik- ja illanviettopaikka. Järjestyslaki sallii alkoholinkäytön puistoissa. Helsingissä ovat jotkut tahot toivoneet järjestyslaista poikkeavia valtuuksia, esimerkiksi juuri puistojen valvomiseen liittyen. Vuonna 2011 Sinebrychoffin puistossa otettiin käyttöön nurmikkoa kastelevat sprinklerit, jotka käynnistyvät kello 22.30. Järjestelmän tarkoituksena on vaikeuttaa puistossa oleskelua myöhään illalla ja siten vähentää öisiä häiriöitä alueella. Sinebrychoffin puistossa myös roskaaminen on ollut ongelmana. Roskikset täyttyvät nopeasti ja ympärille muodostuu ”kaatopaikka”. Bundersin (2011) mukaan jos on ”yks kaks roskaa maassa, niin on helppo heittää se seuraava”.

Samoihin aikoihin Sinebrychoffin korttelin rakentamisen aikaan Hietalahdenrantaan rakennettiin (2000) Juha Ilosen suunnittelema huoltoasema- ja ravintolarakennus. Lähiympäristössä on alueen

valmistumisen jälkeen purettu entinen A-vakuutuksen betonipintainen toimistotalo ja tontille on rakennettu asuinkerrostalo – osana laajempaa trendiä, jossa kantakaupungin toimistotaloja ja pitkään toimistokäytössä olleita asuinkerrostaloja on muutettu takaisin asunnoiksi. Tämän tontin asemakaavan laati Pia Kilpinen ja kaava tuli voimaan 2010. Paikalle rakennetun valkoisen asuinkerrostalon (Schauman Arkkitehdit Oy, 2012) edustalla on kolme suihkulähdettä. Myös korttelin viereiset aiemmin betoniharmaat talot on maalattu valkoisiksi – ilmeisesti Sinebrychoffin korttelin myötävaikutuksesta.

Uudisrakentamista on suunniteltu myös läheiselle Telakkarannan alueelle: toimisto-, liike- ja muita toimitiloja sekä asuntoja. Nosturin rakennus (rak. 1958) ja muutama hallirakennus puretaan. Nosturin tilalle rakennetaan asuntoja. Nosturissa toimineen ELMU ry:n suunniteltiin siirtyvän viereiseen, Sune Maconin suunnittelemaan konepajahalliin (1916), mutta hankkeen rahoitus osoittautui ongelmalliseksi. Helsingin kaupungin asettama työryhmä esitti ELMU:n konserttitaloksi Suvilahdessa sijaitsevaa entistä kaasukelloa ja vuonna 2016 konserttitaloa suunniteltiin Suvilahteen, rakentamisen arviointiin tuolloin vievän noin neljä vuotta. Kaasukellojen ottaminen konserttikäyttöön voi merkitä sitä, että Flow Festival voidaan myös jatkossa järjestää Suvilahden alueella, vaikka Kalasataman rakentamisen etenemisen myötä festivaalialueen pinta-alue kutistuisi. Telakkarannan säilytettäviin rakennuksiin lukeutuvat konepajahallin ohella Theoder Höijerin suunnittelema saha (1899) ja puutyöpaja (1899), Edvin Bergrothin suunnittelema varastorakennus (1899) ja Sune Maconin suunnittelema messinkivalimo (1914). Konepajahallin lisäksi myös muille vanhoille rakennuksille etsitään kulttuuri-, liike- ja toimistokäyttöä. Alueella säilytetään kaksi satamanosturia, nosturiraitteet sekä pollareita. Punavuorenkatua, Merimiehenkatua ja Pursimiehenkatua jatketaan Kirsi Rantaman ja Laura Braxin laatimassa, vuonna 2012 hyväksytyssä kaavassa maisemallisesti rantaan purkamalla telakka-alueen uudempia rakennuksia.

Telakkarannan alueen arkkitehtuurikilpailun vuonna 2011 voittaneessa tanskalaisen Lundgaard & Tranberg Arkitekter A/S-arkkitehtitoimiston ehdotuksessa 'Living Harbour' (kuva 235.) on käytetty alueen teollisuushistoriaan (entiset telakka-, kaapelitehdas- ja panimorakennukset) viittaavaa punaista tiiltä ja runsaasti lasia. Puutyöpajarakennuksen päälle korottamalla rakennettavaksi ehdotetun uudisosan käsittelyssä on kytköksiä arkkitehtitoimisto Herzog & de Meuronin Hampurin satamaan suunnittelemaan konserttitaliin. Rakennusten arkkitehtuurissa myös korkeat päädyt viittaavat entisten hansakaupunkeihin, kuten Gdanskiin ja Lyypekkiin. Vaikuttavia rakennuspäätymiä on myös läheisessä Fazerin entisessä tehdasrakennuskorttelissa, nk. Mestaritalossa (ark. Waldemar Aspelin, Robert Tikkanen, Emil Fabritius, Valter Jung ja Karl Malmström, rak. 1898–1943, kuva 236.). Mestaritalon alkuperäinen suunnitelma perustui dresdeniläisen arkkitehdin H. Kiekelheynin laatimiin luonnoksiin (Hakkarainen & Putkonen 1995:141; Hietanen S.a). Telakka-alueen ranta muutetaan ulkoilualueeksi kahviloineen, laituriin on myös tarkoitus sijoittaa museolaivoja.

Vuoden 2012 kesällä kävi ilmi, että alkuperäisiin suunnitelmiin kuulunut hotellihanke ei toteutuisi ja rakennuskorkeuksia oli päätetty madaltaa alkuperäisestä. Vuonna 2018 Telakkarantaan oli hotellin sijaan rakenteilla Euroopan kemikaaliviraston rakennus. Läheiseen Jätkäsaareen oli suunnitteilla neljä hotellia. Uusissa suunnitelmissa Telakkarannan rakennuskorkeudet vaihtelevat kolmen ja kahden-toista kerroksen välillä (Telakkaranta asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus 2012).

Telakkarannan liikenneyhteyksiä kehitetään Hernesaaren rakentamiseen kytkeytyen Hietalahdenrantaa ja Telakkakattaa pitkin kulkevalla raitiovaunuyhteydellä, jonka oli Telakkarannan osalta tarkoitus valmistua vuonna 2018. Pitkään suljettuna ollut ranta-alue muuttuu osaksi kantakaupungin rantoja kiertävää ulkoilureittiä. Rantaan rakennetaan istumaportaat. Telakkarannan asemakaava astui voimaan vuonna 2016. Vuonna 2017 Telakkarannan vanhoissa rakennuksissa toimi ravintoloita, vintagehuonekalukauppa, vaateliike ja sisustuskauppa. Ravintolamiljöö muistutti hieman katuruokahalleja,



Kuva 235. Havainnekuva Telakkarannan suunnitelmista vuodelta 2012. (Lundgaard & Tranberg Arkitekter A/S).



Kuva 236. Mestariatalon katon vaikutteet tulevat hansakaupungeista ja hansakaupungit ovat olleet innoitteena myös viereisen Telakkarannan suunnitelmissa. (Miika Norppa).

kuten Kööpenhaminan Street Food Hallia. Ruokahalleja on Euroopassa myös mm. Berliinissä, Amsterdamissa, Rotterdamissa, Tallinnassa, Lissabonissa, Madridissa ja Bolognassa. Ruokahallit ovat suosittuja myös Yhdysvalloissa, mm. New Yorkissa. Lähellä Telakkarantaa sijaitseva Hietalahden

kauppahalli on 2010-luvulla muuttunut kauppahallista lähes yksinomaan ruokahalliksi – hallissa toimi vuonna 2017 kolmetoista kahvilaa, baaria tai ravintolaa ja hallissa järjestettiin toisinaan Musaa ja maistelua -nimistä tapahtumaa.

Telakkarannan viereisessä sijaitsevan Merikorttelin, entisen teollisuuskorttelin, sisälle suunniteltiin 16-kerroksista, sienimäistä, ylöspäin levenevää tornitaloa, mutta hanke kaatui vuonna 2014 asukkaiden vastustukseen. Rakennuksen yläosa muistutti pyramidia. Cloud City -nimisen kohteen (kuva 237.) suunnitteli ALA Arkkitehdit -toimisto. Idea korttelin sisälle rakennettavasti tornitalosta on mahdollisesti lähtöisin korttelin Jätkäsaaresta käsin katsottuna muodostamasta maisemasta – sieltä katsottuna Merikorttelin sisällä kohoaa jo nyt torni, Mikael Agricolan kirkon torni. Kirkon tornin huippu näkyy Cloud Cityn huippuna myös yhdessä suunnitelmasta julkistetussa havainnekuvassa – vähän Jarl Eklundin ja Einar Sjöströmin Chicago Tribune -lehden toimitalon suunnittelukilpailuehdotusta (1922) ja Äyräpään kirkkoa (ark. Oiva Kallio, 1931–34) muistuttaen. Cloud Cityn taivasta kohti portaittain kapenevan muodon voi tulkita viittaavan myös amerikkalaiseen pilvenpiirtäjäarkkitehtuuriin sekä Merikorttelin viereisen entisen Fazerin korttelin kulmatornien kattomuotoihin. Cloud City -nimi juontaa juurensa samannimiseen Star Wars -elokuvien avaruusalukseen tai -kaupunkiin, jolla on niin ikään sienimäinen muoto. Ideatasolla Cloud City viittaa myös New Yorkin The New Museum of Contemporary Art -museon (SANAA, 2007) arkkitehtuuriin: molemmat poikkeavat yllättävällä tavalla ympäröivien rakennusten arkkitehtuurista. Cloud Cityn voi kytkeä myös nk. parasiittisen arkkitehtuurin genreen. ALA Arkkitehdit saivat vuonna 2012 rakennustaiteen valtionpalkinnon.



Kuva 237. Havainnekuva Merikorttelin sisäpihalle ehdotetusta Cloud City -hankkeesta, joka kariutui vastustukseen vuonna 2014. (ALA Arkkitehdit).

6.5.9 Arabianranta

Arabianrannan alueella on pitkä historia. Helsinki perustettiin Vantaanjoen suulle vuonna 1550 ja siirrettiin sieltä Vironniemelle 1640-luvulla, minkä seurauksena vanha Helsinki kuihtui pois. Alueella oli 1700-luvulla Forsbyn tila, josta on säilynyt renkitupa. 1800-luvun alkupuolella alue oli teollistu-

van Helsingin laita-alueetta. Empire-aikana kauppaneuvos Gustav Otto Wasenius rakennutti Toukolaan kesähuvilakseen Annalan puutarhoineen, päärakennus valmistui vuonna 1832. Annalan alue nimettiin hänen vaimonsa mukaan. Puutarha varustettiin orangerialla – tyypillinen elementti mm. Ruotsin kartanopuutarhoissa 1700-luvulla. Kartanorakennuksen ja orangerian lisäksi Annalan alueella on säilynyt puutarhurin talo, karjasuoja- ja asuinrakennus, vaunu- ja työkaluliiteri, sauna, työntekijöiden asuintalo ja luhtitalo (Koskenniemi-Mäkinen & Seppälä 1997).

Teollisuuden kasvaessa alueelle kehittyi tehdasyhdyskunta. Keskeinen merkitys yhdyskunnan kehittymisessä oli Arabian tehtaan perustamisella vuonna 1873. Teollisuuden myötä Toukolaan rakentui työväen asuntoalue. Tehtaan isännöitsijöille rakennutettiin huviloita 1800-luvun jälki- ja 1900-luvun alkupuoliskoilla. Vanhankaupunginkoskelle rakennettiin 1800-luvun lopulla vesilaitoksen rakennuksia. Verkatehtaan vanhimmat osat ovat 1900-luvun vaihteesta. Teollisuudesta tuli 1900-luvulla suurteollisuutta – vuonna 1947 valmistui Elma ja Erik Lindroosin suunnittelema Arabian tehtaan uudisrakennus. Sodan jälkeen alueelle sijoittui muitakin tehtaita, mutta vuosisadan loppua kohden teollisuus alkoi hiipua.

Historia oli suunnittelun alkaessa Arabianrannan alueella läsnä, vaikka osa historian fyysisistä merkeistä olikin pyyhkiytynyt pois: vanha 1500- ja 1600-lukujen Helsinki ja sen esiteollinen rakennuskanta. Kuninkaankartanonsaaren ja Vanhankaupunginkosken ympäristön rakennuskantaa vuosilta 1874–1931 suojeltiin. Alueella on mm. Hjalmar Åbergin, Gunnar Taucherin ja Karl Hård af Segerstadin suunnittelema rakennuksia. Samoin suojeltiin Theoder Höijerin suunnittelema vanha verkatehdas sekä sen porttirakennelma ja piippu, Arabian tehtaan isännöitsijöiden huvilat Bokvillan (alun perin kirjakauppias Edlundin huvila, tehtaan omistukseen v. 1918) ja Verkatehtaan puiston huvila (ark. Ole Gripenberg, 1928) sekä Arabian tehtaan rakennusryhmä, jonka vanhin rakennus on vuodelta 1874. Arabian tehtaan rakennuksia tosin oli jo aiemmin purettu uudempien tehdasrakennusten alta. Uudemmasta teollisesta rakennuskannasta säilytettiin Kotisaaren tehdasrakennukset (leipomo ja meijeri), pääkonttorirakennus sekä tehtaan piippu. Kotisaaren meijeri oli muuttanut kyseiselle alueelle Kumpulan kartanon lehmien takia. Leipomo- ja meijerirakennusten välinen piha-alue katettiin aaltoilevalla katolla kauppakeskuksen aula- ja torialueeksi. Leipomon piippu muutettiin pysäköintihallin poistoilmakanavaksi. Hämeentien pohjoispäässä säilyi 1950-, 60- ja 80-lukujen pienteollisuus- ja toimistotaloja – esimerkiksi betoninen Arabian yritystalo (ark. Harry Svenblad, 1988), joka kuitenkin on tarkoitus purkaa asuinkerrostalorakentamisen alta. Vanhaa rakennuskantaa myös purettiin siltä osin kuin se ei ollut suojelemisen arvoista: ”Rakennettua ympäristöä leimaa etenkin Mertakadun varrella tilapäisyys ja kantakaupungille vieras järjestelemättömyys.” (Sundman et al. 1995). Purkamiseen ja säilyttämiseen liittyvää ongelmaa ei ollut. Periaatteena oli, että hyviä, uudiskäyttökelpoisia rakennuksia ei pureta, vaikka rakennukset eivät välttämättä olisikaan arkkitehtonisesti tai kulttuurihistoriallisesti arvokkaita (Pakkala 2011).

Arabianrannan sijainti oli erinomainen, mutta alueen rakentamiseen ei oltu aiemmin lähdetty, koska maaperä oli vetelää savimaata. Pekka Pakkala ja Mikael Sundman olivat työstäneet alueesta suunnitelmia 1980-luvun lopulta alkaen ja ensimmäinen luonnos alueesta valmistui vuonna 1992. Huonon maaperän takia kerrostalorakentaminen edellytti tavanomaista mittavampia perustustöitä – 10–20 metriä pitkien betonipaalujen ja metrin paksuisen betonikannen asentamista – mutta mitenkään mahdollonta tai suunnattoman kallista rakentaminen ei ollut. (Malmberg 2015a).

Arabianrannan ympäristövaikutuksia selvitettiin 1990-luvulla. Sundman (1994) kirjoittaa, että ”Visuaalisesti uusi, nyt rakennettava kulttuurikerrostuma tulee hahmottumaan omaksi kerrostumakseen, joka integroituu vanhaan teolliseen kerrostumaan, alistuen sen suurimmille yksiköille.” sekä: ”vanhimmat kerrokset säilyvät fyysisesti ennallaan Kuninkaankartanonsaaren liepeillä ja Verkatehtaan kohdalla.” Sundman (2011) puhuu, että vanha rakennuskanta ja teollinen historia oli voimakas ja

itsestään selvä lähtötekijä, johon ”suhtauduttiin” kaavoituksessa, mutta se ei ollut tärkein lähtökohta uuden alueen kaavoituksessa. Esimerkiksi Arabian tehdas on Sundmanin (2011) mukaan Helsingin suurin rakennus ja se muodostaa alueella hyvin suuren korttelin, mutta tämä ei kuitenkaan vaikuttanut merkittävästi kaavaan, sillä kaava-alue sijaitsee suurimmilta osiltaan lähempänä rantaa. Yhden kaavoituksellisen detaljin Sundman (2011) nostaa teollisuusrakennusten osalta esiin. Arabiakeskuksessa (Tommila Architects, 2002) on viisi kerrosta korkea, tilaratkaisultaan kauppakeskuksen sisäkatua muistuttava galleriakatu, jonka itäpäädyssä on lasiseinä. Sisäsaaristoluonto tulee tämän aukon kautta sisään galleriaan. Se luo tunteen, että olisi luonnon äärellä, mikä on kuitenkin ”pelkkää valetta”, sillä aukkoa lähestyttäessä kulkija huomaa olevansa keskellä kaupunkirakennetta. (Arkkitehti 3/2000:40–48; Sundman 2011). Näkymää galleriasta on jatkettu kaavallisesti myös rakennuksen ulkopuolella. Sen päätteeksi suunniteltiin aikanaan uimalaa ja laituria laivaliikenteelle, mutta niitä ei vuonna 2018 oltu toteutettu. Galleria on myös julkinen kävelyväylä; Arabian tehdaskorttelin kiertäminen on vaikeaa, koska Hämeentien varren julkisivun pituus on noin 284 metriä. Myös viereisessä Mediakeskus Lumeessa (2000) on lasikattoinen sisäkatu. Arabiakeskuksen lasisen sisäänkäyntirakennuksen, nk. ramppihuoneen suunnittelussa on huomioitu Arabian tehdashallin pääty (Kallio 2002:21–27).

Vaikka Sundman ei sitä mainitsekaan, niin ilman Arabian tehdasrakennusta Arabianrannan alue todennäköisesti olisi Hämeentien varren osalta suunniteltu toisella tavoin. Etenkin tältä osin vanhojen teollisuusrakennusten voidaankin sanoa vaikuttaneen Arabianrannan kaavoitukseen.

Tärkein suunnittelun lähtökohta Arabianrannassa oli kuitenkin maisema, ”se tosiasia, että alue on rauhallisen, pienipiirteisen, hiljaisen sisäsaaristomaiseman, luonnon äärellä.” Herttoniemessä nousee joitakin asuin kerrostaloja metsän yli, mutta muuten alue oli helsinkiläisittäin ”koskematon”. Maisemalliset arvot sanelivat Arabianrannan fyysisen rakenteen. Rakennukset suuntautuvat kohti merta, koska asukkaille haluttiin tarjota näköaloja. Tavoitteena oli, että ”maisemallinen tilanne olisi kaikkien aistittavissa jokapäiväisessä elämässä.” Kaavassa on lukuisia detaljeja, jotka selittyvät tämän maisemataavoitteen kautta. Katulinjauksissa on aina pieni näkymä kohti rantapuistoa. Rypälemäisesti korttelien päässä seisovien kolmen tai neljän noppatalon ideana on se, että mitä lähemmäs rantaa tulee, niin sitä enemmän on näkymiä kohti merimaisemaa. Sama tavoite liittyy korttelien U-muotoon ja pihojen perimmäisen osan nostamiseen yhdellä kerroksella – tavoitteena oli luoda topografiaa, näköalatasannetta. Pakkalan (2011) mukaan tässä tavoiteltiin visuaalista efektiä, jossa talot nousevat pihalla olevaa ihmistä vasten, mutta toisaalta pihan perältäkin merimaiseman näkee komeasti – kuin korokkeelta. Ilman tätä alue olisi ollut aivan tasainen, koska alue on rakennettu täyttömaalle. Suunnittelualue oli ennen rakentamista vain 1,8–2 metriä merenpinnan yläpuolella, ”litteää pannukakkua koko alue.”. Maisemasta pyrittiin siis saamaan mahdollisimman paljon irti. Myös taloyhtiöiden asukkaiden yhteiset, rakennusten ullakkokerroksiin sijoittuvat saunatilat ja terassit liittyivät tähän – ne rakennettiin kaavan pakottamana, kuten myös kerhotilat. Jopa monen saunan lauteilta näkee merelle. Maisema vaihtuu vuodenaikojen ja valaistusolosuhteiden mukaan, Pakkala kuvaa tätä jatkuvasti vaihtuvaksi näytelmäksi.

Sundman (1994) kirjoitti: uusi alue ”tulee olemaan korostetusti vesi- ja maisematilahakuinen”. Toisaalta tässäkin alue kytkeytyy historiaan: ”Tämä periaate hyödyntää paikan ominaisuuksia, mutta jatkaa alueen merellistä suuntautumisperinnettä, joka oli vallitsevana piirteenä aina viime vuosisadalle (1800-luvulle) asti.” (Sundman 1994). Merentäytöt erottivat aikanaan Toukolan rannasta. Uudessa rakentamisessa merellisyyden hakeminen U-kortteleihin ja irrallisista pistetaloin on toisaalta johtanut mereltä käsin katsottuna levottomaan kaupunkikuvaan, josta puuttuvat kantakaupungille tyypilliset yhtenäiset fasadit.

Pakkalan (2011) mukaan Vanhankaupunginlahden historiaa Helsingin perustamisalueena myös tutkittiin sillä silmällä, että voitaisiinko historiaa hyödyntää merellistä suuntautumista laajemminkin

suunnittelussa, mutta historiasta ei ole juuri mitään fyysisiä merkkejä jäljellä. Vanhankaupungin alueelle on konstruoitu Helsingin ensimmäisen kirkon (1550–1639) muotoinen (risti) kivijalka ja kirkkopihan kivimuuri sekä 1500-luvulla eläneen hollantilaisen tai saksalaisen kauppiaan Hans van Zandenin hauta. Hautoja, rakennusten nurkkakiviä, lattialankkuja ja kellareita on maaperässä enemmänkin (ks. Kallio et al. 1994). Aluetta ei kuitenkaan haluttu tai pystytty hyödyntämään uuden suunnitelman osana. Vanhaankaupunkiin on suunniteltu kaupunkihistoriallista puistoa, jossa alun perin piti rekonstruoida alueen katu- tai kujaverkosto, joka siellä on ennen ollut ennen Helsingin siirtymistä Vironniemelle tulkittu olleen, ja jopa muodostaa mielikuva rakennuskannasta rakentamalla pieniä majoja, jotka mittakaavaltaan muistuttaisivat tuon aikakauden Helsinkiä. Museoviranomaiset kuitenkin tyrmäsivät rakentamisajatuksen liian riskialttiina yrityksenä – historiasta on liian vähän tietoa ja tunnelmasta tulisi helposti keinotekoinen. Pukkisaarilla, Seurasaaren kupeessa on rekonstruoitu rautakautinen kauppakylä, jolla ei tosin ole suoraa kytköstä kyseiseen saareen, mutta Meilahdessa on pronssikautinen röykkiöhauta, joten alueella on pitkään ollut asutusta – aiemmin hautoja on ollut useampiakin (Cleve 1950:69). Seurasaareissa on myös pitkät perinteet alueelle ”kuulumattomien” rakenteiden sijoittamisessa.

Edelleen on kuitenkin ollut ilmassa ajatus vanhan Helsingin alueelle sijoitettavasta valaistusta ja opastein varustetusta polkuverkostosta (nk. vuosisatapolku), joka muistuttaisi kujaverkostoa. Arkeologisia muistomerkkejä katettaisiin (Kellomäen yleissuunnitelman...2007). Alueella on useita historiasta kertovia muistomerkkejä: Helsingin ensimmäisen kirkon ja hautausmaan muistokivi, Kustaa II Aadolfin ja Helsingin maapäivien 1616 muistokivi (1932), Helsingin 400-vuotismuistomerkki (1950) ja Helsingin rakentajien muistomerkki (2000). Helsingin 400-vuotismuistomerkkiin liittyy karttareliefi Vantaan Helsingin korttelirakenteesta. Vantaan Helsingin rakennettu alue ulottui vähän nykyisen Muotoilijankadun eteläpuolelta hieman nykyisen Koskelantien pohjoispuolelle etelä-pohjoissuunnassa. Leveimmiltä kohdiltaan alue oli muutamia satoja metrejä leveä. Helsingin ensimmäisen raatihuoneen paikka on merkitty maastoon betonisella nauhalla. Helsingin ensimmäistä sairaalaa, vuonna 1555 toimintansa aloittanutta Annalanmäen hospitaalia on muistettu Koskelan sairaalan pihalla muistolaatalla (1965).

Arabianrannan alueen kasvillisuus oli suunnittelun alkaessa risukkoa ja pensaikkaa, koska alue oli täytetty 1980-luvulla, vain kymmenisen vuotta aikaisemmin. Bokvillanin puisto ”ympäristöään korkeammalle kohoavana luonnonmuotona” säästettiin (Sundman et al. 1995). Osa huvilaa ympäröineistä puistomaisesta alueesta kuitenkin rakennettiin. Ekologisesta näkökulmasta linnuston elinmahdollisuudet huomioitiin ja niitä jopa parannettiin.

Alueen historia aiheutti myös sen, että maaperää jouduttiin kunnostamaan – mm. Arabian tehtaan vanhan kaatopaikka-alueen osalta. Lisäksi alueella sijaitsi luvattomasti yhdyskuntajätteellä täytetty alue (ks. Sundman et al. 1995).

Arabianrannan kaavoittivat Pekka Pakkala, Mikael Sundman ja Helena Seppälä. Ensimmäinen asemakaava tuli voimaan vuonna 1998 – tosin Toukolan puolella Arabianaukion ja Arabianmäen aukio- ja puistoalueiden kaavat oli hyväksytty jo vuonna 1996. Toukolanrannan asemakaavaluonnos oli valmistunut vuonna 1994. Rakentaminen Arabianrannassa alkoi vuonna 2000 ja ensimmäiset uudet asuinkerrostalot valmistuivat samana vuonna. Kaavoituksellisesti kaupunginosassa yhdistyvät kanta-kaupunkimainen rakentaminen kadunvarren talomuureineen ja funkisperinne avoimine, puistoon aukeavine pihoineen. Asuinkorttelit ovat U-kirjaimen muotoisia, eräänlaisia puoliumpikortteleita, ja aukeavat itään merenlahdelle muodostaen suojaista, vehreitä yhteispihoja. Kortteleiden ja pihojen läpi on vedetty julkisia kävelyreittejä. Suomalaisittain korttelirakenne oli varsin uudennainen, mutta Ruotsissa vastaavia on runsaasti (Pakkala 2011). Kaavoituksessa vaikutteita on mahdollisesti saatu

Tanskan Århusin Håndværkerparkenista (1983) – samaa on niin kortteleiden U:n muotoisen rakenteen, yhteispihojen ja pysäköintipaikkojen sijoittamisen osalta. Sundman on myös ollut kirjoittamassa kirjaa, jossa alue on esitelty (ks. Larsson & Thomassen 1991:44).

Joidenkin Arabianrannan kerrostalojen katoille on rakennettu erillisiä rivitaloasuntoja, joista erkanevat ulokkeita katujen ylle. Tällaiset ratkaisut ovat tuttuja mm. Amsterdamista. Myös esimerkiksi Tukholmassa Sergelin torin läheisyydessä on rakennettu rivitaloja kerrostalon katolle. Eräässä rakennuksessa katoille sijoitetut asunnot kiemurtelevat käärmemäisesti. Suomessa ajattelua kerrostalojen katolle rakentamisesta on tuonut esille arkkitehti Juha Ilonen. Amsterdamiin viittaavat myös Kotisaarenkadun kapeat kaupunkitalot (kuva 238.).



Kuva 238. Arabianrannan arkkitehtuurissa on vaikutteita Hollannista. (Miika Norppa).

Bokvillanin puiston alueella on huvilan takia pistetalomallisia kerrostaloja. Bokvillanin huvila siirtyi vuonna 2013 taloyhtiöiden (Arabian Palvelu Oy:n ja Arabian asukastalot ry) vuokraamaksi asukastaloksi – vuodesta 2009 asukastilana on jo toiminut vanha pankkirakennus, Kääntöpaikka Toukolan puolella. Pistetaloja ja kaupunkivilloja on myös nk. pihoilla, kuten Muotoilijanpiha, U-korttelien päädyissä. Norra Hammarbyhamnenissa (rak. 1980- ja 1990-luvuilla) Tukholmassa on myös U-kortteleita, joiden päädyssä on pistetalot. Norra Hammarbyhamnenin vaikutteet tulevat Tukholman Norr Mälarstrandista (rak. 1930- ja 1940-luvuilla), missä niin ikään on U-kortteleita rannalla ja jopa yksi pistetalolla täydennetty U-kortteli. Arabianrannassa aivan rantaan sijoittuvat kovan rahan omistusasunnot.

Arabianrannan asuntorakentaminen on saanut useita palkintoja. Hannu Huttusen suunnittelema Asunto Oy Helsingin Arabianvillat palkittiin Vuoden 2007 Betonijulkisivuna, Huttunen-Lipasti-Pakkanen Arkkitehdit Oy:n suunnittelemat Kaanaankatu 6 ja Kaanaanpiha 4 Vuoden 2011 Betonijulkisivuna ja Asunto Oy Lontoonkatu Vuoden 2013 Betonijulkisivuna. Asunto Oy Helsingin Flooranaukio ja Kiinteistö Oy Lontoonkuja voitti Vuoden Betonirakenne 2011 -palkinnon. Jälkimmäisessä katujulkisivun aukotus viittaa Arabian teollisuusrakennuksiin. Arkkitehteina molemmissa oli Arkkitehtitoimisto Heikkinen-Komonen Oy. Arkkitehti Pia Ilosen Arabianrantaa varten kehittämä, asukkaille asunnon suunnittelussa vaikutusmahdollisuuksia antava uusloft-konsepti palkittiin yhdyskuntasuunnittelun

seuran ruusulla vuonna 2006. Arabianrannan palkittuihin asuinkerrostaloihin kuuluu myös Asunto Oy Arabian Kotiranta, joka sai vuonna 2005 RIL-palkinnon. Arabianrannassa sijaitseva korttelipiha 'Hiljentymisen piha' palkittiin vuoden 2016 ympäristörakenteena. Uudenlainen asumiseen liittyvä, paljon julkisuutta saanut hanke Arabianrannassa oli myös senioritalo Loppukiri.

Arabianrannan asuinkerrostaloille tyypillistä on punaisen tiilen käyttö sekä lasitetut parvekkeet – joko ulkonevat tai sisäänvedetyt (esim. Kotisaarenkatu). Myös ranskalaisia parvekkeita on paikoin. Punaista tiiltä on kohteesta riippuen elävöitetty mm. valkoisella, sinisellä, vihreällä ja keltaisella rappauksella. Paikoin talot on rapattu kauttaaltaan valkoisiksi. Hämeentien varressa on myös keltaista tiiltä, Toukolankadun ja Kotisaarenkadun varrella ruskeaa ja mustaa tiiltä ja ranta-alueella valkoista tiiltä. Myös puupanelointia on käytetty osassa kohteita. Punainen tiili on Sundmanin (2011) mukaan seurausta Länsi-Pasilan ja Katajanokan kärjen kokemuksista – se nähtiin ”varmana” ratkaisuna. Sundmanin ja Pakkalan (2011) mukaan tiili rakennusmateriaalina ei siis mekaanisesti palaudu teolliseen perinteeseen, siihen, että Arabian vanhat tehdasrakennukset ovat punatiilisiä – joskin ”sitä argumenttia on käytetty pari kertaa jossakin esittelyssä”. Punainen tiili on materiaalina Katajanokan kärjen ja Länsi-Pasilan innoittama, varma rakennusaine, joka vanhenee ”nätisti” ja jossa ei ole betonin ongelmia (Sundman 2011). Katajanokan kärjen alueesta tuli kuitenkin Pakkalan (2011) mukaan liian punatiilinen, joten Arabianrannan asemakaavassa oli määräys, että punatiilen rinnalla tulee käyttää jotakin muuta keventävää materiaalia, joka sitten jäi arkkitehtien harkintaan. Katajanokan kärjen alueella viimeiseksi rakennetussa talossa käytettiin valkoista rappausa kevennyksenä. Arabianrannassa katujulkisivut ja teollisuusalueelle suuntautuvat julkisivut ovat pääasiassa puna-, ruskea- tai mustatiilisiä, mutta sisäpihat ja noppamaiset pienet talot lähellä rantaa ovat vaaleita. Arabianrannan valkoiset, merelle suuntautuvat sisäpihat tuovat paikoin mieleen arkkitehti Ernst Mayn suunnitteleman Siedlung Bruchfeldstrassen (1927–29) Frankfurt am Mainissa ja arkkitehti Arne Jacobsonin Bellavista-asuinkorttelin (1932) Tanskan Klampenborgissa. Toisaalta valkoisuus merelle päin kytkee alueen myös empire-Helsingin perinteeseen. Rappaus ja muuraaminen olivat Arabianrannan rakentamisen aikaan tulleet jälleen osaksi rakentamisen normaalia repertuaaria. Arabianrannassa materiaaleja ja värejä koskevat asemakaavamääräykset olivat myös tiukemmat kuin Katajanokan kärjen asemakaavassa, jota ei Pakkalan (2011) mukaan uskallettu tai osattu laatia riittävän voimakkaasti.

Katot ovat Arabianrannassa pääasiassa tasakattoja tai loivia pulpettikattoja, mutta esimerkiksi Huttunen-Lipasti-Pakkanen Arkkitehdit Oy:n suunnittelemissa kahdeksankerroksisissa talossa Kaanaan- kadulla on perinteistä etu-töölöläistä kaupunkitaloa mukaileva katto – joskin puhkottuine ullakkoterasseineen. Kaanankadun talon sisäpihan puolella on otettu kantaa myös tapaan jättää betonielementtien saumat näkyviin: saumoista on tehty osa julkisivukoristelua. Perinteisiä harja-, mansardi- ja tynnyriholvikattoja rakennettiin 2010-luvulla kuitenkin etupäässä esikaupunkialueelle: esimerkiksi Ormuspeltoon ja Alppikylään sekä Honkasuolle ja Kuninkaantammeen. Katoista oli erilliset määräykset asemakaavassa. Ilmeisesti on katsottu, että esikaupunkialueella historistinen rakentaminen on hyväksyttävämpää kuin kantakaupungissa.

Asuinrakennusten korkeus vaihtelee Arabianrannassa nelikerroksisesta Pariisinkadun päädyn yhdeksänkerroksiseen aksenttiin. Yksi korkeimmista taloista muodostaa päätyaiheen myös Arabiankadulle. Alueen rakentamisen loppuvaiheessa Arabiankatu 8:aan rakennettiin 13-kerroksinen kerrostalo Portaali III (arkkitehtitoimisto B & M), joka muodostaa mereltä ja Kulosaaren sillalta käsin katsottuna maamerkin kaupunginosalle. Paikalla oli aikoinaan ollut Arabian tehdasrakennuksia. Rakennuksen vaikutteita on mahdollisesti saatu Wienin Sargfabrikista (1996) (Arkkitehti 4/2016: 30–35).

Asuntojen hallintamuotojen osalta Arabianranta on monimuotoinen: alueella on opiskelija-asuntoja, kaupungin vuokra-asuntoja, vapaiden markkinoiden vuokra-asuntoja, asumisoikeusasuntoja, osao- mistusasuntoja, Hitas-asuntoja, vapaarahoitteisia omistusasuntoja sekä palveluasumista (ikäntyneet,

kehitysvammaiset, ms-tautia sairastavat). Samojen yhteispihojen äärelle on sijoitettu useita eri hallintamuotoja – kyse on sosiaalisesta sekoittamisesta korttelitasolla. Vuonna 2018 Arabianrannassa oli 7494 asukasta (Aluesarjat 2018). Jos Arabianrantaa vertaa muihin kantakaupunkiin rakennettuihin uusiin suurempiin asuinalueisiin, niin alueella oli noin 2,5-kertaisesti asukkaita Ruoholahteen nähdessä, 1,5-kertaisesti Itä-Pasilaan nähdessä, 1,4-kertaisesti Länsi-Pasilaan nähdessä, mutta vain 1,02-kertaisesti Pikku Huopalahteen nähdessä.

Päätyaiheiden käyttöä on hyödynnetty mm. Muotoilijankadun varren sisäpihalla, josta katsottuna Toukolan puolella sijaitseva 1950-luvun kerrostalo on kehystetty kahden rakennuksen ja niiden välillä kulkevan kattosillan sisään. Toini Muonan kadun länsipäää tähtää pieneen Arabian tehtaan rakennukseen. 1950- ja 60-luvun kerrostaloja ja Arabian tehtaan rakennuksia on muutenkin käytetty pääteaiheina. Kumpulan kampus säähavaintopalloineen näkyy Roomankadun päässä. Toiseen suuntaan kadut tähtäävät merelle, mutta eivät aina suoraan, vaan käännöksen jälkeen. Jokseenkin samankaltaista kaavoitusta (kääntyvät katulinjat) on Punavuorella Pursimiehenkadulla, Merimiehenkadulla ja Punavuorekadulla sekä Tehtaankadun itäpäässä. Tässä huomionarvoista on se, että alueen suunnittelija Mikael Sundman on asunut eteläisessä kantakaupungissa. Rakentamisen mittakaavaa on Arabianrannassa paikoin poimittu vanhasta rakennuskannasta – esimerkiksi Toukolankadun ja Kokkosaarenkadun kulmassa.

Koulutusrakennuksista ARK-House Arkkitehtien suunnittelema värikäs, Vuoden Teräsrakenteena palkittu AV-oppilaitos (2002) on kuin legoista koottu. Pinta viittaa myös Kalasataman tuolloisiin konttipinoihin ja audiovisuaalisen alan ollessa kyseessä, myös pikseleihin (Peltoranta 2002:56–62). Arabianrannan maamerkinä toimii Hermannin rantatieltä Hämeentielle tultaessa liikenneväylää kaa-revalla lasiseinällä mukaileva värikäs ruotsinkielisen ammattikorkeakoulun Arcadan (ark. Stefan Ahlman, 2003) rakennus sekä Yrkesinstitutet Praktikumin (ark. Stefan Ahlman, 2005) värikäs toimitalo. Molemmat rakennukset ovat rapattuja, niissä on lasiseiniä ja liuskekivimuureja. Arcadan sisätilojen perusrakenne pohjautuu toreihin (valopihat), siipiin ja toreille avautuviin siltoihin (Arkkitehti 1/2006:42–47) – läheisen Kumpulan kampuksen Physicum ja Exactumin vaikutus on selvä: myös niissä on toreja, siipiä, siltoja ja lasiseiniä. Arcadan Hämeentien puoleisessa julkisivussa on pitkien kapeiden pylväiden kannattelema katos, jollainen löytyy paitsi Porkkalankadulta Ruoholahdesta (HTC Ruoholahti, Tuomo Siitonen Architects, 2002), myös läheisestä, vähän myöhemmin valmistuneesta Dynamicumista (Timo Vormala & Erkki Karonen, 2005). Idea saattaa olla alun perin peräisin Barcelonan Plaça des Països Catalans -aukiolta (suun. Helio Pinón & Albert Viaplana, 1983). Kapeat modernit pylväät ovat tuttuja myös esimerkiksi uusformalistisesta New Yorkin Avery Fisher Hallista (ark. Max Abramovitz, 1962) Piazza del Campidogliota mukailleen suunnitellulta aukiolta New Yorkista, useista rakennuksista Brasiliasta (ark. Oscar Niemeyer, 1950–70-l.), Malmin torilla sijaitsevasta Malmin postin rakennuksesta (Arkkitehtitoimisto Nurmela-Raimoranta-Tasa, 1985) tai Norman Fosterin Nimesiin suunnittelema Carré d'Artista (1993). Arcadan ja Praktikumin osalta käytiin opintomatalla Kööpenhaminassa ja Etelä-Ruotsissa, Tukholmassa ja muutamissa kohteissa Suomessa (Ahlman 2012). Ilmeisesti ainakin rakennusten rikas värimaailma on Ruotsista – tai sitten läheisiltä siirtolapuutarha- ja puutaloalueilta. Arcadan on tarkoitus yhä laajeta urheilurakennuksen osalta Hermanninrantaan, minne rakennettiin myös Diakonia-ammattikorkeakoulun oppilaitosrakennus.

Vanhankaupunginlahden rannalle Arabianrannassa sijoittuvat leveät Toukolan ja Arabian rantapuistot. Ranta-alueella ei ole autoliikennettä ja siten suurin osa alueen asukkaista voi kävellä rantaan ylittämättä katuja – ratkaisu on siis toisenlainen kuin Katajanokan kärjen alueella. Rantapuistojen suunnittelusta vastasi Maisemasuunnittelu Hemgård. Puistojen pääpuulajina on koivu. Rantaan on rakennettu keinoitekoisia rantakivikkoja, kerrostalojen pihoja julkisesta puistosta rajaavat metalliverkoilla sidotut luonnonkivimuurit, nk. kivikoriaidat. Pihat ovat avoimia, mutta yksityisesti omistettuja. Val-

lilan Paavalinkirkko näkyy ranta-alueelle. Laajassa suojaisan merenlahden rannalle sijoittuvassa puistossa on samaa tunnelmaa kuin Pikku Huopalahdessa; Helsinginniemiellä peilikuvamainen suunnitelu ei ole mitenkään ainutkertaista.

Arabianrannan alueella on useita muitakin puistoja: mm. Katriina Saksilaisen puisto, Koskipuisto, Verkatehtaan puisto (Maisemasuunnittelu Hemgård, 2000), Bokvillanin puisto (Maisemasuunnittelu Hemgård, 2003), Rajasampaanpuisto, Tapio Wirkkalan puisto (suun. amer. taiteilija Robert Wilson, 2011) ja Toukokuisto. Tapio Wirkkalan puistoon sijoitettiin mm. takanreunus ja olohuoneen lamppuja – ilmeisesti taustalla on ollut ajatus puistosta julkisena olohuoneena. Sosiaalisesti puisto ei kuitenkaan ole muodostunut erityisen olohuonemaiseksi. Liikuntapuisto sijoittuu Arabianpolun varrelle. Annalan puolelle suunniteltiin Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokosen toimesta Kellomäki, Kirkkorinne ja Kustaa Vaasan puisto (Nummi 2010:250). Uimarantaa, meriuimalaa tai venepaikkoja Arabianrannan alueelle ei ole rakennettu – veden laadun ja rannan rakenteen takia (Sundman et al. 1995). Venepaikkoja on suunniteltu Kalasatamaan. Aukioita Arabianrannassa ovat mm. Kaj Franckin aukio, Arabianaukio ja Jan-Magnus Janssonin aukio.

Arabianrannan kaupunkitilojen mittakaavasta voi löytää tuttuja piirteitä. Kyse voi olla myös sattumasta, mutta yhtäläisyydet kertovat jotakin aiempien suunnitteluratkaisujen vaikutuksesta suunnittelussa. Tapio Wirkkalan puiston aukio on seinästä seinään pohjois-etelä-suunnassa suurin piirtein yhtä pitkä kuin Kasarmintori. Kaj Franckin aukio on asuinkerrostalojen seinästä rappusten yläpäähän noin puolet Senaatintorin leveydestä pohjois-eteläsuunnassa mitattuna Aleksanterinkadun talojen seinästä Tuomiokirkon rappusten yläpäähän. Toukokuisto on noin puolet Vanhan kirkkopuiston leveydestä, kun molemmat mitataan seinästä seinään. Muotoilijankadun ja Birger Kaipiaisen kadun välinen alue on Esplanadin levyinen (seinästä seinään) ja urheilukentän alue Arabianpolun varrella itä-länsi-suunnassa mitatun Hakaniementorin tai pohjois-etelä-suunnassa mitatun Rautatien torin levyinen (seinästä seinään).

Osa Arabianrannan kadunnimistöistä on maantieteellisiä, EU:n maiden pääkaupunkeja (Sundman et al. 1995): Berliininkatu, Lontoonkatu, Brysselinkatu, Pariisinkatu, Roomankatu – siis vähän kuten Toukolassa, Kumpulassa ja Vallilassa, missä teemana ovat Asian, Lähi-idän ja Afrikan valtiot sekä suomalaiset paikkakunnat. Arabianrannan nimistössä on viitteitä myös Arabian tehtaan toimintaan, taideteollisuuskeskukseen sekä muotoilijoihin. Muotoilijoista paikannimistöön ovat päässeet mm. Kaj Franck, Birger Kaipiainen, Gunnel Nyman, Toini Muona ja Tapio Wirkkala. Muotoiluun viittaavat myös Posliininkatu ja Muotoilijankatu. Lisäksi Flooranaukio viittaa Kumpulan kartanon niityillä (Kumtähden kenttä) vuodesta 1831 järjestettyyn ylioppilaiden kevätjuhlaan, eli Flooran päivän juhlaan. Floora oli roomalaisten kasvillisuuden ja kukkien jumalatar (Oja 1999:19). Kumtähden kentällä on Viktor Jansson ja Erik Bryggmanin laatima klassistinen Maamme-laulun muistomerkki (1948). Maamme-laulu esitettiin ensimmäisen kerran Kumtähden kentällä vuonna 1848 – isänmaallinen juhla oli tuohon aikaan järjestettävä Helsingin ulkopuolella. Bokvillanipuisto viittaa alueella sijaitsevaan huvilaan. Helsingin merkkihenkilöille omistettuun nimistöön tuli lisäksi tunnetun ruotsinkielisen poliitikon, professorin ja lehtimiehen mukaan nimetty Jan Magnus Janssonin aukio. Rajasampaanpuisto viittaa vanhaan maamerkkiin. Nimistössä on viittauksia myös varhaisempaan historiaan: Hirsipuunkalliolla on 1500-luvulla sijainnut hirttopaikka – sen jälkeen teloituspaiikkoja on kantakaupungissa ollut myös Kruununhaassa (Senaatintorilla ja Maurinkadun ja Liisankadun kulmatontilla), Tähtitorinmäellä, Kampissa Fredrikinkatu 54:n tienoilla sekä Taka-Töölössä Linnankoskenpuiston paikalla (Helsingin hyttävimmät...2018). Myös osa muista Arabianrannan paikannimistä on vanhoja.

Erityistä Arabianrannan rakentamisessa oli se, että 1–2 prosenttia jokaisen hankkeen rakennuskustannuksista oli etukäteen päätetty sijoittaa taiteeseen. Niinpä eri puolilla Arabianranta on julkista taidetta – niin rakennuksissa, kortteleiden piholla, katutiloissa kuin puistoissa. 'Art in Arabianranta'

-kirjassa (Isohanni 2011) taideteoksia on listattu 87 kappaletta. Joidenkin kerrostalojen seinissä on Arabian tehtaan valmistamista keramiikan palasista tehtyjä mosaiikkeja, joihinkin ulkoseiniin on maalattu freskoja, joissakin parvekelaseissa on ornamenttiikkaa. Taideteosten aiheet liittyvät mm. alueen taideteolliseen historiaan, linnustoon, kasvistoon, puustoon, Toukolan hevoshakaan sekä Arabian nimeen: alueella on 'Arabian matto' -niminen teos. Raitiovaunun entisellä kääntöpysäkillä on raitiovaununpyöriä akseleineen. Taiteeseen panostamisesta on Pakkalan (2011) mukaan Arabianrannan myötä tullut suosittu konsepti, jota sovelletaan myös muualla, mm. Kalasatamassa ja Jätkäsaassa. Kiinnostavimpia Arabianrannan taideteoksista on Gaudín Casa Milà (1912) -vaikutteinen asuinkerrostalo Flooranaukio (Arkkitehtitoimisto Heikkinen-Komonen Oy), jonka sisäpihan muodoiltaan vaihteleva julkisivu on suurelta osin koristeltu mosaiikeilla, jotka muodostavat Arabian 1930-luvun tuotannosta tutun kukkakuvion (kuva 239.). Mosaiikeissa on käytetty Arabian tehtaan jäteposliinia. Heikkinen (2012) myöntää Gaudí-vaikutteiden tarkoituksellisuuden. Toisin kuin vielä 1900-luvun alun rakennuksissa, Arabianrannassa taide kuitenkin tuntuu jokseenkin ”päälle liimatulta”, ei orgaaniselta osalta rakennusten arkkitehtuuria.



Kuva 239. Asuinkerrostalo Flooranaukion sisäpihan arkkitehtuurissa on vaikutteita Antoni Gaudíltä. (Miika Norppa).

Uutta Arabianrannassa olivat myös alueellinen tiedonsiirtoverkko, uudenlainen alueellinen palveluyhtiö sekä aktiivinen asukasysteistyö. Palveluyhtiö (Arabian Palvelu Oy) suunnitteli ja toteutti yhteispihat sekä vastaa omistajana myös pihojen kunnossapidosta (Sundman 2012). Piholla ei ole kaikille taloyhtiöille erillisiä leikkikenttiä ym., vaan tilat ovat jaettuina. Vuonna 2013 yhteispihoja oli 13 kappaletta.

Arabianrannan rakentamisprojektin koordinoinnissa oli mukana suuri joukko toimijoita eri sektoreilta. Imagoiltaan aluetta päätettiin kehittää taideteollisuuskeskuksena. Tätä varten perustettiin kehitys-yhtiö Art and Design City Helsinki Oy Ab (1995), jonka tehtävänä oli toimia markkinointiyhtiönä ja alueen yritystoiminnan edistäjänä. (Kangasoja & Schulman 2007). Alueelle oli sijoittunut jo vuonna 1986 Taideteollisen korkeakoulun kampus ja Pop & Jazz Konservatorio vanhaan Arabian tehdasrakennukseen vuonna 1995. Ammattikorkeakoulu Metropolian taide- ja viestintäoppilaitos sijoittui entiseen verkatehtaan rakennukseen vuonna 1998 (saneeraus Arkkitehtitoiminta Kai Wartiaisen Ky).

Alueella toimii myös ruotsinkielinen ammattikorkeakoulu Arcada. Mediakeskus Lume (ark. Mikko Heikkinen & Markku Komonen) valmistui vuonna 2000. Kulttuuritarjonnan osalta alueella on toiminut Arabian museo vuodesta 1948 ja Tekniikan museo vuodesta 1972.

Arabianrantaan siis kehitettiin 'Art & Design Citynä'. Helsingissä onkin pyritty siihen, että uudet alueet jollakin tavalla profiloituisivat, eroaisivat toisistaan. Esimerkiksi Viikki on bio- ja eko -alue. Arabianrannassa profiloituminen liittyi teollisen perinteen ja Taideteollisen korkeakoulun läsnäolon takia taiteeseen ja taideteollisuuteen. Tämä oli alueen historian huomioon ottaen hyvin luontevaa. Vaikka alue saikin taide- ja design -kaupunginosan brändin, ei alueen brändääminen ollut suunnitteluprosessin alussa mukana (Sundman 2011).

Päätös Taideteollisen korkeakoulun (Taik) kampuksen siirtämisestä Espoon Otaniemeen vei alueen profiloinnilta Pakkalan (2011) mielestä pohjan pois. Vaikka jotakin muuta Taideteollisen korkeakoulun tiloihin sijoittuu, niin mitään vastaavaa ei hänen mukaansa saada tilalle. Pakkala kuitenkin toivoo, että perinne jatkuisi alueella edes jollakin tavalla. Taikin tiloissa Arabianrannassa oli Maarttolan (2011) mukaan ollut erilaisia ongelmia. Taikin muutto Otaniemeen toteutui vuonna 2017. Oppilaitoksista Arabiaan jäivät Taikin lähdettyä vielä Arcada ja Prakticum, Metropolian toimipiste sekä Kustaa Vaasan tien toiselle puolelle Kumpulan kampus. Kaupungilla Maarttolan (2011) mukaan mietitään mitä Taikin muutosta mahdollisesti seuraa ja mitä sen tilalle mahdollisesti voitaisiin saada. Joka tapauksessa alue on kuitenkin menettänyt imagonsa kannalta olennaisen elementin. Muotoiluyhtiö Iittala Group Oy Ab on investoinut alueelle – osoittaen siten olevansa sitoutunut kaupunginosaan, eikä aikeissa muuttaa Taikin perässä muualle. Iittala Groupiin kuuluva Arabia on kuitenkin hyötynyt Taikin ja opiskelijoiden läsnäolosta, joten tämän resurssin hyödyntäminen vaikeutuu Taikin muuton seurauksena. Vuonna 2015 uutisoitiin, että Arabia lopettaa tuotantotoiminnan kaupunginosassa. Paikalle jäi kuitenkin yhä matkailijoita houkutteleva Arabiakeskus, jossa on Finlaysonin, Iittalan/Arabian ja Pentikin myymälät.

Julkisen liikenteen osalta Arabianrantaan on yhteydet raitiovaunulla ja linja-autolla. Raitioyhteys jatkettiin Toukolasta (ratayhteys vuodelta 1926) Arabianrantaan vuonna 2004. Henkilöautojen pysäköintipaikkoja on katujen varsilla ja osin myös pihaille sijoituvilla pysäköintialueilla. Kauppakeskus Arabiassa on pysäköintihalli. Teollisuushistoriasta muistuttanut rannan junaraideyhteys purettiin 1990-luvulla.

Julkisten palveluiden osalta alueella toimi vuonna 2015 peruskoulu ja yläaste, viisi päiväkotia (+ kolme Toukolassa), kehitysvammaisten ryhmäkoti, nuorisotalo sekä kirjastokeskus Aralis gallerioineen. Aralis sijoittui Arabian rakennuksen sisäpihalle ja sen alta purettiin neljä savupiippua (Kallio 2004:24–29).

Arabianrannan kaupalliset palvelut keskittyvät Ruoholahden tavoin kauppakeskukseen, tässä tapauksessa vanhaan meijeri- ja leipomokiinteistöön saneerattuun (Arkkitehtitoimisto Woldemar Baeckman ja Jaakko Aartelo) Kauppakeskus Arabiaan. Keskus sijoittuu torin laidalle, torilla on ollut suihkulähde, joka on sittemmin muutettu kukkapenkiksi, ja ravintolan terassi. Sisäänkäyntikatosta tukevat puita muistuttavat metallipylväät. Torin etelälaitaa rajaavat asuinkerrostalot, joissa ei ole liiketiloja. Arabianrantaan onkin julkisesti kritisoitu urbaanisuuuden, kuten elävän katutilan ja pienten lähipalvelujen puutteesta – kaupunginosassa ei ole Arabian kauppakeskuksen lisäksi muuta keskusta (Mäenpää 2011:116). Kauppakeskuksessa oli vuonna 2018 kolme suurta elintarvikekauppaa – sen sijaan, että eri puolilla asuinaluetta olisi rakennusten kivijaloissa pieniä ja keskisuuria ruokakauppoja. Vuonna 2018 muualla Arabianrannassa toimi kaksi K-Marketia ja yksi M-kauppa. Luonteva keskuspaikka Arabianrannassa olisi ollut raitiovaunulinjan päätepisteenä (vrt. Katajanokan Merisotilaantori) toimivan Kaj Franckin aukion laidalla, jonka äärelle sijoittuvat Arabiakeskuksen opiskelu- ja työpaikat,

kauppagalleria sekä asuntoja. Aukiota reunustaa myös portaikko, joka on suunniteltu istuskelua ja katselua varten. Siitä näkee paitsi aukiolle, myös merelle – ajatus on tuttu Senaatintorilta. Raitiovaunu muistuttaa, että ollaan Helsingin kantakaupungissa, eikä maalla (Sundman 2012). Liiketiloja Kaj Franckin aukion laidalla on jonkin verran, mutta katuelämää rikastava toiminta on ollut niissä vähäistä ja kadun länsivarren asuintaloja reunustaa pysäköintialue.

Yrittäjät näkevät läpikulkuliikenteen tärkeänä kadunvarsiliiketiloihin sijoittuvan kaupan menestykselle (Hietala 2009b:5) – siis paitsi että Arabianrannasta ovat puuttuneet muut keskukset, alueen pääkatujen Hämeentien, Arabiankadun ja osin ei myöskään Toukolankadun varsia ole kaavoitettu kanta-kaupungille tyypilliseen tapaan siten, että kadun vartta selvästi rajaisivat kerrostalot ensimmäiseen kerrokseen sijoittuvine liiketiloineen. Raitiovaunuyhteys ei myöskään jatku Arabianrannasta pohjoiseen, eikä siten tuo alueelle potentiaalisia asiakkaita kuin yhdestä suunnasta. Hämeentien varrella Arabianrannassa on mm. kauppakeskuksen seinää, Helsingin kaupungin rakentamispalvelun Staran varastorakennuksen seinää, huvilamiljöötä, puistoalueita ja oppilaitoskäytössä olevia entisiä teollisuusrakennuksia. Hämeentiellä siis suuri säilytettyjen rakennusten määrä on – osin pakostakin – vaikuttanut mahdollisuuksiin rakentaa ”kadunvarsiurbanismia.” Ainoaan Arabianrannassa Hämeentiellä kadunvarteen kaavoitettuun uuteen asuinkerrostaloon ei sijoitettu kivijalkaliiketiloja. Arabiankatua reunustavat mm. urheilukentät ja pysäköintipaikat, Toukolankadun varrella on mm. Kauppakeskus Arabian takaseinää ja em. Staran varastoja, mutta viimeisimmässä vaiheessa rakennetulla Toukorannan alueella (kuva 240.) on myös joitakin kivijalkaliiketiloja sisältäviä asuinkerrostaloja. Niissä kaikissa ei kuitenkaan ole ollut pysyvää toimintaa. Yksi ja kenties keskeisin syy tälle on, että Arabianrannan asukastiheys on varsin alhainen, jos sitä vertaa kantakaupungin vanhojen kaupunginosien asukastiheyksiin – se ei välttämättä riitä tekemään liiketoiminnasta kannattavaa. Ongelmaan voi tuoda apua Arabianrannan mahdollinen täydennysrakentaminen ja Arabianrannan lähiympäristöjen asuitorakentaminen. Toukokuisto-aukion laidalla on ruotsinkielisen ammattikorkeakoulu Arcadan kerhokennus, paviljonkimainen COR-Huset (Arkkitehtitoimisto Ami Oja, 2007), jossa on ravintola ja kahvila.

Tehdaskortteliin, Arabiankadun itävarteen onkin myöhemmin rakennettu useita kadunvarteen sijoituvia kerrostaloja, joiden katutason arkadikäytäviin sijoitettiin liiketiloja, joissa on myös toimintaa. Arabiankadun pysäköintikentät selittyvät autopaikkanormilla sekä maaperällä, johon pysäköintiluolien rakentaminen olisi ollut erittäin kallista. Arabian tehdasalueen kehittämisestä järjestettiin vuonna 2016 kutsuarkkitehtuurikilpailu, jonka myötä tehdasalueen merkitys Arabian paikalliskeskukseksi tulee korostamaan. Vanhoihin tehdasrakennuksiin on suunnitteilla uusia toimintoja ja tehdasalueelle on suunnitteilla huomattava määrä täydennysrakentamista. Arkkitehtuurikilpailun voitto jaettiin kahden ehdotuksen, Frank ja Kilta (Anttinen Oiva Arkkitehdit ja Verstas Arkkitehdit), kesken. Molemmissa ehdotuksissa oli mm. korkeita tornitaloja. Aluetta kaavoitettiin edellisten ehdotusten pohjalta vuonna 2017 Tuukka Linnaksen toimesta. Alueelle suunnitellaan mm. asuntoja mm. 15–25-kerroksisiin tornitaloihin ja terassitaloihin, hotellia, toimisto- ja opetustiloja, päiväkotia ja katutasoihin liiketiloja. Korttelin halki suunnitellaan uutta, ympäri vuorokauden auki olevaa läpikulkua ja korttelin sisälle ”katuaukioiden sarja”, joiden laidalle on suunniteltu liiketiloja. Alueelta on tarkoitus purkaa viisitoista rakennusta. Purettaviksi ehdotetut rakennukset on rakennettu vuosina 1920–2002. Purkamisen ja täydennysrakentamisen myötä korttelin kerrosneliömäärä jonkin verran laskee. Alueen rakentamisen on arvioitu tapahtuvan aikaisintaan vuosina 2018–22. Arabian tehdaskorttelin pohjoispuolella sijaitseva teollisuus- ja toimitilarakennus on puolestaan tarkoitus muuttaa asuinrakennukseksi. Rakennusta myös tarkoitus itäosan osalta korottaa viidellä kerroksella.



Kuva 240. Arabianrannan eteläosa, Toukoranta. Kuvasta puuttuu Arabianrannan pohjoisosa ja Arabiankadun uudisrakentaminen. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto).

Kadunvarsien pysäköintialueet kuitenkin edelleen vievät Arabiassa tontteja potentiaalisilta liiketiloilta varustetuilta kerrostaloilta ja toriaukioilta. Ulkomailla on viime vuosina usein keskitetty pysäköintiä ilmeeltään korkealaatuisiin paikoituslaitoksiin, jos maan alle rakentaminen ei ole ollut mahdollista. Toisaalta olisi ollut mahdollista myös paikallisesti poiketa autopaikkanormista. Arabianrannan kaupunginosan talot myös kääntävät katseensa sisäpihalle ja merelle, eivät kadulle. Myös Pakkala (2011) tunnustaa palvelutarjonnan ongelmat ja hänen mielestään tätä asiaa voitaisiin nostaa enemmän arkkitehtien ja yhdyskuntasuunnittelijoiden koulutuksessa esiin. Joka tapauksessa Arabianranta voitti Rakentamisen Ruusun vuonna 2011. Pitkän linjan kaupunkisuunnittelijat Pekka Pakkala ja Mikael Sundman saivat myös Otto-Iivari Meurmanin palkinnon vuonna 2017.

Arabianrantaan ei myöskään ole onnistuttu juurikaan houkuttelemaan toimistoja, vaan alueen toimistotontit jouduttiin yhtä lukuun ottamatta muuttamaan asuinkerrostalojen tonteiksi. Näin kävi Arabiankadun ja Muotoilijankadun varressa. Ainoa alueelle sijoittunut uusi toimistorakennus on Business Park Arabianrannan Portaali (2002).

Yleisesti ottaen Arabianrannan suunnitelmat ovat Pakkalan (2011) mukaan toteutuneet ja toteutumas- sa erittäin hyvin – alue ei ollut vielä vuonna 2011 valmistunut. Toukorannan alueella jouduttiin muuttamaan suunnitelmia kesken kaiken täyttömaan epävakaiden olosuhteiden, sivuttaissiirtymän vaaran, takia – perustustyöt (paaluttaminen) osoittautuivat teknisesti vaikeiksi ja kalliiksi. Tämän takia Toukorannan alueelle jouduttiin piirtämään uusi asemakaava. Rakennusoikeus ei oleellisesti vähentynyt, mutta rahaa säästy huomattavasti. Mutta kaikki suuret asiat ovat Pakkalan (2011) mukaan Arabianrannassa menneet suunnitelmien mukaan.

Tulevaisuudessa Arabianrannan eteläosaan tulee vaikuttamaan Kalasataman rakentaminen ja Arabianrannan kytkeytyminen osaksi Hermannin rantatielle syntyvää kaupunkirakenteen jatkumoa. Pakkala ja Sundman olivat mukana alkuvaiheessa myös Kalasataman suunnittelussa. Kyläsaaren entisen vedenpuhdistamon ensimmäinen rakennusalue Kyläsaarella on toteutumassa heidän suunnitelmiensa mukaan (asemakaava v. 2008, Mikael Sundman). Viereisen pienen asemakaavan on laatinut Ulla Kuitunen. Suuria osia Kyläsaaren ja Hermannin rantatien itäpuolella sijaitsevasta alueesta oli kuitenkin vuonna 2018 vielä kaavoittamatta. Kalasataman kaavoituksessa oli Hermannin rantatien osalta edetty pääasiassa etelästä kohti pohjoista – asemakaavoja oli tullut voimaan vuosina 2009–2017. Uusi rakentaminen tuo alueelle uusia mahdollisuuksia.

Pakkala (2011) toivoo, että Vallilanlaakso puistomaisena viheralueena myös tulevaisuudessa liittyisi Toukolan ja Arabian rantapuistoon, että väliä ei tukittaisi rakentamisella, jotta maisematila jatkuisi rannoille. Puistossa voisi Pakkalan mielestä kuitenkin olla paviljonkeja ym.

Vaikka Arabianrannassa huomioitiin linnuston elinmahdollisuudet säilyttämällä ranta-alue luontoalueena ja ekologiset kysymykset mm. rakentamalla alueelle raitiotieyhteys, ei heidän sukupolvensa Pakkalan (2011) mukaan ottanut ekologisia tavoitteita sellaisella vakavuudella kuin ne olisivat pitäneet ottaa. Hänen mukaansa hokema oli, että ekologinen rakentaminen on yhtä kuin hyvä rakentaminen, ekologinen ympäristö on hyvä ympäristö – ja sitä se Pakkalan (2011) mukaan paljolti onkin. Tällä tavoin ekologiset seikat huomioitiin suunnittelussa ”itsestään selvyytenä”. Pakkala kertoo olleensa 2000-luvun alussa ekologisen rakentamisen kurssilla luennoimassa Arabianrannan suunnittelusta, ja kurssia vetäneen italialaisen professorin mielestä ekologiset näkökohdat on Arabianrannan alueella huomioitu erinomaisesti.

6.5.10 Kampin keskus

Sisällissodassa vuonna 1918 vaurioitunut ja vuonna 1935 purettu Turun kasarmi oli valmistunut Kampin alueelle vuonna 1833 ja Kampin nimi tuleekin ruotsin kielen sanasta Campementsplats. Kerrostalorakentaminen eteni Kampin alueelle 1900-luvun alussa.

Kampin alue onkin tasaisella vauhdilla rakentunut erilaisten mietintöjen rinnalla jo pitkään ennen Kampin keskuksen rakentamista. Alue oli ollut oikeastaan koko 1900-luvun liike- ja toimistorakentamisen kohteena: Hankkijan talo (ark. Jarl Eklund, 1913), Maitokeskuksen talo (ark. Selim A. Lindqvist, 1914, pur. 1973), Lasipalatsi (ark. Viljo Revell, Heimo Riihimäki, Niilo Kokko, 1936), Tennispalatsi (ark. Helge Lundström, 1938), Voimatalo (ark. Aarne Ervi, 1951), Autotalo (ark. Eino Tuompo ja Veli Valorinta, 1958), Sähkötalo (Alvar Aalto, 1973), Arabiaan muuttaneen Maanviljelijöiden Maitokeskuksen (myöh. Kotisaari Oy) paikalle rakennettu tummanpuhuva Innotalo (ark. Einari Teräsvirta, 1978, (ks. Manninen 2004:81–82)), Alvar Aaltoon aaltoilevalla sisäänkäyntikatoksellaan viittaava Hotelli Presidentti (ark. Jaakko Kontio, Kalle Räike, Seppo Kilpiä, 1980), Graniittitalo (ark. Kaija ja Heikki Siren, 1982), Kampin metroasema (ark. Eero Hyvämäki, Jukka Karhunen, Risto Parkkinen, 1983), Radisson SAS Blu Royal Hotel (ark. Ilmo Valjakka, 1991), Tennispalatsin remontti (ark. Kari Raimoranta, 1999) ja ”linnanpihalla” varustettu Hotelli Scandic Simonkenttä (Eero Hyvämäki, Risto Ingman, Jukka Karhunen ja Mikko Suvisto, 2000). Kampin muutos toimistoalueesta palvelutoiminnan alueeksi alkoi oikeastaan jo Hotelli Presidentin myötä. Graniittitaloon puolestaan avattiin Anttilan tavaratalo vuonna 1988. Graniittitalo sai Sokoksen tavaratalon tavoin yhden kaarevan kulman – materiaalin puolesta se viittaa läheiseen, Graniittitalon arkkitehdin Heikki Sirenin isän, J. S. Sirénin, suunnittelemaan Eduskuntataloon. Kampin rakentamista edelsi myös Lasipalatsin peruskorjaus, jon-

ka yhteydessä palautettiin rakennuksen 1930-luvun henki värimaailmaa, art deco -vaikutteisia valomainoksia ja läpinäkyviä liiketiloja myöten (Arkkitehti 2/1999:32–39). Valomainoksia esitettiin myöhemmin asemakaavassa suojeltaviksi.

Simonkentän linja-autoasema (kuva 241.) oli pitkään esteenä nykyisen Narinkkatorin alueen rakentamiselle – oli ratkaistava minne kaukoliikenteen linja-autoasema, kaukoliikenteeseen kytkeytyvä tavara-asema sekä lähiliikenteen bussit sijoittuisivat. Näille etsittiin paikkaa Töölönlahden ja Kampin väliltä. Vuonna 1977 laadittiin selvitys linja-autoliikenteen terminaaleista (Linja-autoliikenteen terminaaliselvitys 1977). Selvityksessä tarkasteltiin seuraavia vaihtoehtoja: kaikki bussit sijoittuvat Töölönlahdelle suunnitellulle Terassitorille / kaikki paitsi itäsuunnan bussit sijoittuvat Terassitorille / kaikki paitsi itäsuunnan bussit sijoittuvat Kamppiin / bussit sijoittuvat hajautetusti siten, että lännestä ja pohjoisesta tulevat bussit sijoittuvat Kamppiin, kaukoliikenteen bussit Terassitorille ja itäsuunnan lähi- ja paikallisliikenteen bussit Rautatientorille / bussit sijoittuvat hajautetusti siten, että länsisuunnan liikenne sijoittuu Kamppiin, Mannerheimintien lähiliikenne ja kaukoliikenne Terassitorille sekä itäsuunnan lähiliikenne Rautatientorille. Viimeisintä vaihtoehtoa pidettiin selvityksessä parhaana ja päätös kolmen linja-autoaseman mallista syntyi samana vuonna 1977.

Töölönlahdelle Terassitorin alle sijoituessaan bussit olisivat kulkeneet suunniteltua Vapaudenkatua pitkin pohjoiseen, mutta Vapaudenkatua eikä Terassitoria ei rakennettu. Terassitorille suunniteltu bussiterminaali valmistui Elielinaukiolle vuonna 2000. Kamppiin kaukoliikenteen asemaa ja tavara-asema suunniteltiin ensin uusien Autotalo-tyyppisten tornitalojen alle Tennispalatsin kortteliin, jolloin Tennispalatsi olisi purettu, mutta 1990-luvun lama viivästytti suunnitelmia. Terminaaleja suunniteltiin Kamppiin myös kerrostalojen alle siten, että kerrostalot seisoivat tolzilla terminaalien päällä. Vasta sen jälkeen alettiin pohtia linja-autojen sijoittamista Kampissa maan alle – edes osittain. Kaavatyön edetessä busseja ajateltiin sijoitettavan maan alle yhä enemmän, lopulta kaikki. Kampin linja-autoterminaalit valmistuivat lopulta vuonna 2006. Varsinaisesti Kampissa bussit eivät kuitenkaan ole maan alla – Espoon suunnan bussit sijoittuvat samaan maanpinnan tasoon kuin Narinkkatori ja kaukoliikenteen terminaaliinkin paistaa aamuisin aurinko. (Forssén 2011).



Kuva 241. Kampin aluetta Sky-foto Möllerin kuvassa vuonna 1964. Aluetta hallitsevat laajat bussiterminaali- ja varikkoalueet. (Finna.fi).

Kampin keskuksen rakentaminen on ollut merkittävin Helsingin keskustan kaupallisista kehittämissankkeista. Alueen kaavoitti keskustaprojektin työryhmä, jota johti Ilpo Forssén, asemakaava hyväksyttiin vuonna 1999. Keskuksesta järjestettiin kutsukilpailu, jonka voittajaksi nousi Arkkitehtitoimisto Heikkinen-Komonen Oy yhteistyössä Helin & Co:n, Kirsi Gullichsenin ja Marja-Riitta Norrin kanssa. Keskus ei toteutunut Pekka Helinin, Markku Komosen, Marja-Riitta Norrin ja Kirsi Leimanin alkuperäisen 'Champ'-kilpailuehdotuksen mukaisesti, vaan suunnitelmat muuttuivat matkan varrella.

Kampin keskuksen rakentaminen alkoi valitusten käsittelyn jälkeen vuonna 2002 (nyk. asemakaava astui voimaan vuonna 2004). Suurta työmaata verrattiin kooltaan ja keskeiseltä sijainniltaan Berliinin Potsdamer Platziin – ja sieltä haettiin myös mallia työmaalogistiikkaan. Kampin keskuksen toteutti SRV, joka sai sittemmin rakennettavakseen myös Kalasataman keskuksen.

Megastruktuurimaisen kauppakeskuksen (kuva 242.), eräänlaisen kuluttamisen katedraalin, ja Narinkkatorin suunnitteli Juhani Pallasmaa, keskuksen toimistotalot arkkitehtitoimisto Helin & Co ja keskuksen asuinkerrostalot Marja-Riitta Norri. Tennispalatsin aukion suunnitteli Kirsi Gullichsen. Linja-autoterminaalit suunnitteli Arkkitehtitoimisto Davidsson Oy. Arkkitehtitoimisto Heikkinen-Komonen Oy syystä tai toisesta syrjäytettiin suunnittelusta.



Kuva 242. Kulutuskaupungin monumentti Kampin keskus. Edustalla Narinkkatori. (Miika Norppa).

Kampin keskuksen alueella on kolmen, toisiinsa Salomonkadun kävelykadun kautta kytkeytyvän torin sarja: Tennispalatsin aukio, Narinkkatori ja Lasipalatsinaukio. Siihen liittyvät lisäksi myös SAS:n edusaukio sekä Kampintori. Korpisen (2012:74) mukaan ajatus Simonkentän jakamisesta useaksi pienemmäksi toriksi on peräisin Lars Sonckin 'Modern vandalism – Helsingfors Stadsplan' -kirjoituksesta vuodelta 1898. Korpisen (2012:90) mukaan Salomonkadun leveys vastaa kapeimmalta kohdaltaan Bulevardia, Narinkkatorin koko Senaatintoria ja Tennispalatsin aukio SAS:in hotelliin asti laskeutuna Rooman Piazza Navonaa. Lisäksi Kampissa on Paasikivenaukio (1979) ja sitä seurannut Maunu Koiviston aukio (2004). Toisella puolella Mannerheimintietä on myös kolmas "presidenttiaukio", Mannerheiminaukio (1994). Presidenttiteemaan kuuluu myös Kampin keskusta eteläpuolelta reunustava Urho Kekkosen katu (1980).

Kampin keskus sijoittuu torialueen tärkeimmäksi elementiksi samalla tavoin kuin katedraali monen eurooppalaisen kaupungin keskusaukiolla. Narinkkatorin pohjoisosaa reunustaa loggia – vaikutteena Pekka Korpisen (2012:78) mukaan Firenzen Loggia del Mercato Nuovo. Loggia viittaa samalla aiemmin paikalla sijainneeseen, vuonna 1973 samanaikaisesti Maanviljelijöiden Maitokeskuksen rakennuksen kanssa purettuun pitkänmalliseen Shellin funkishuoltoasemaan, jossa oli katettu rakennusosa. Samankaltainen katos on myös Kampin metroaseman edustalla. Kampin keskuksen edustalla on myös kapea katos ja Fredrikinkadun puolella on punatiilinen arkadikäytävä.

Narinkkatorin tunnelma puolestaan muistuttaa Pariisin Pompidou-keskuksen Beaubourg-aukion tunnelmaa – ja tämä on ollut myös 1990-luvun alussa alueen suunnittelun tavoitteena (Kervanto Nevanlinna 2012:262). Keskus sijoittuu samalla tavalla aukion laidalle kuin Pompidou-keskus. Myös kaupakeskuksen julkisivun sisäänpäin kääntyneisyys ja ristikkomainen rakenne viittaavat Pompidouhun. Narinkkatorille sijoitettiin muotokielellään ilmeisesti yrittäjien keskinäistä verkostoitumista kuvastava metallinen 'Yrittäjäveistos' (2006) sekä pieni vesiaihe. Keskuksen seinää hallitsee suuri mainosnäyttö.

Arkkitehtitoimisto K2S:n suunnittelema puinen Hiljaisuuden kappeli (kuva 243.) valmistui Narinkkatorille vuonna 2012. Ajatus torin laidalla sijaitsevasta ekumeenisesta rakennuksesta tuli Korpisen (2012:74) mukaan alitajuisesti Rooman Pantheonista. Rakennuksen puumateriaali ja pyöreä muoto viittannevat Nooan arkkiin. Rakennus keskustelee muodoiltaan Scandic hotellin (ark. Jukka Karhula & Eero Hyvämäki, 1998) ja Lasipalatsin kaakkoiskulman sekä mittakaavaltaan entisen linja-autoaseman rakennuksen ja värimaailmaltaan Simonkadun ja Yrjönkadun kulmassa sijaitsevan Koiton talon (Vilho Penttilä, 1907) sekä toisaalta Postitalon (1938) kanssa. Kappelin veistosmaisuuksa saa tukea 'Yrittäjäveistoksesta' (2006) sekä Paasikiven monumentista (1980). Kampin suunnitteluhistoriasta rakennukselle löytää vastineen Norman Fosterin ehdotuksesta vuodelta 1994 (kuva ks. Korpinen 2012:70). Myös Suomen Shanghain maailmannäyttelypaviljongissa (2010), hiidenkirnuista vaikutteita saaneessa Kirnussa (JKMM Arkkitehdit), on samaa henkeä kuin Hiljaisuuden kappelissa. Toisaalta kappeli on ympäristössään selvästi omanlaisensa rakennus. Rakennus sai vuonna 2012 Rakentamisen Ruusun kunniamaininnan.



Kuva 243. Hiljaisuuden kappeli Kampin Narinkkatorilla, apulaiskaupunginjohtaja Pekka Korpisen Pantheon. (Miika Norppa).

Kantakaupungissa oli Hiljaisuuden kappelin valmistuttua yhteensä kolmetoista luterilaista kirkkoa ja kolme kappelia. Kantakaupungin hautausmaiden yhteydessä oli lisäksi kolme luterilaista kappelia. Muita kirkollisia rakennuksia ja saleja kantakaupungissa oli lukuisia: mm. Katajanokan vankilahoitellin kappeli, Uspenskin katedraali, Pyhän Henrikin kirkko, Saksalainen kirkko, Pyhän sydämen kappeli, Olaus Petrin kirkko, Lähetyskirkko, Karunan museokirkko, Diakonissalaitoksen kirkko, Metodistikirkko, Helsingin vapaaseurakunnan kirkko, Kotikirkko, Suomen Adventtikirkko, Helsingin vapaaseurakunta, Saalem-seurakunta, Pyhän Nikolauksen seurakunnan kirkko, Pyhän Eliaan kirkko ja Pyhän Eliaan kappeli. Kantakaupungista on myös purettu joitakin kirkkoja 1900-luvulla (mm. vanha Metodistikirkko ja Länsi-Pasilan kirkko) ja joitakin kirkkorakennuksia ja -saleja on otettu uuteen käyttöön (Betania-talo, Vanha-lestadiolais-kristillisen yhdistyksen rukoushuone, Ruotsalainen baptistiseurakunta). Lutherkirkon rakennus toimi pitkään yökerhona, mutta tila on sittemmin muutettu takaisin kirkoksi.

Kampin keskuksen rakennuksessa pieneen torniin Urho Kekkosen kadun länsipäässä sijoittuu julkinen kello – se tuo uuden lisän Helsingin julkisten kellojen perinteelle, johon kuuluvat mm. Valtioneuvoston talon kello, Tuomiokirkon kello, Snellmaninkatu 6:n kello, Suomenlinnan porttirakennuksen kellot, tulli- ja pakkahuoneen kello, Hietalahden kauppahallin kello, Rautatieaseman kello, Stockmannin kello, Lasipalatsin entisen linja-autoaseman kello, Töölön sairaalan kello, Aikatalon kello ja Pasilan rautatieaseman kello. Digitaalisia kelloja on mm. Mikonkadulla, Hämeentiellä ja Hakaniemitorilla. Sanomataloon on siirretty Ludviginkadulta Helsingin Sanomien konttorin vanha kello. Otavan kello on yhä paikallaan Uudenmaankadulla. Kelloliikkeillä on julkisia kelloja ainakin Korkeavuorenkadulla ja Mannerheimintiellä. Lisäksi useiden koulurakennusten julkisivuissa on kelloja. Torniaihe viittaa myös eurooppalaisten kaupunkien keskusaukioiden kellotorneihin, viereisen Scandic Simonkentän rakennuksen torniaiheeseen sekä tavallaan myös Kamppiin Hotelli Tornin vastinpariksi 1990-luvulla ehdotettuun tornitaloon.

Fredrikinkadun ja Urho Kekkosen kadun suuntaan Kampin keskuksen rakennusryhmä sitoutuu punatiilen käytöllä, tiilen käytöstä ja sen muuraamisesta paikalla on määrätty asemakaavassa. Tennispalatsin aukion puolella asuinkerrostalojen julkisivuissa on valkoista rappausta Sähkötalon (Alvar Aalto, 1973) sisäpihan ja Tennispalatsin tavoin. Sähkötaloon Kampin keskuksessa viittaa myös puiset ikkunapuitteet Fredrikinkadulla. Lasin ja metallin yhdistelmä julkisivussa puolestaan kytkee rakennukset Salomoninkadun rakennusrintamaan. Annankadun katuakselille Kampin keskus muodostaa lasisen pääteaiheen, mutta toisaalta Annankatu jatkuu galleriakatuna Kampin keskuksen läpi. Keskuksen sisäosien vaikuttavin elementti on keskusaulan pyöreästä soikeaksi ylöspäin muuttuva valokuilu, jonka kattoikkuna on kuitenkin jälleen pyöreä. Soikea aihe yhdistettynä teatterimaiseen mahdollisuuteen seurata ihmisten liikkeitä voi viitata antiikin teattereihin. Åström (2012:149–515) on nähnyt valokuilussa viittauksen myös Pantheonin. Kuilussa on samaa myös Tukholman keskusaukion nk. Ringenin tai Presidentinlinnan atriumin sekä Vatikaanin museoiden kierreportaiden (Giuseppe Momo, 1932) kanssa. Kampin keskuksen valoaukon yli kurkottaa liukuportaita. Keskuksen lattioissa ja seinissä on käytetty travertiinia – materiaalia, joka oli suosittu mm. antiikin Roomassa, kaivokset sijaitsivat Tivolissa. Kampin keskuksen travertiini tosin on turkkilaista. Sisätiloista löytyy myös marmoria ja etelä-afrikkalaista gneissiä (Lehtinen & Lehtinen 2008:102,105). Ulkotiloissa Kampin keskuksen alueella on käytetty mm. migmatiittia, jossa on graniittia, ja paria muuta graniittityyppiä. Graniitti on perinteinen helsinkiläinen katukivimateriaali, jota on käytetty myös läheisen Graniittitalon seinässä. Lisäksi ulkotiloissa on käytetty gabroa.

Kampin alueen uusi paikannimistö viittaa alueen historiaan: Narinkkatori alueella sijainneeseen venäläisten ja juutalaisten kauppakojaluueeseen, Tennispalatsin aukio ja Lasipalatsinaukio alueen van-

haan rakennuskantaan. Historialliseen kehykseen sopivasti uudella Narinkkatorilla on myös ollut kokaupppaa, etenkin jouluisin, ja keskuksen sisällä muinakin vuodenaikoina. Antinkatu viittaa Helsingin ensimmäiseen kaupunginjohtajaan Antti Tulenheimoon.

Kampin keskus ja Alvar Aallon suunnittelema Sähkötalo (1973) kytkettiin toisiinsa alikulkukäytävällä. Tätä hanketta perusteltiin suunnitteluvaiheessa Sähkötalon selostuksella, jossa Alvar Aalto oli viittänyt siihen, että kyseinen taso olisi tulevaisuudessa bussiterminaalien ja jalankulun taso (Forssén 2011). Sähkötalon lisäksi Salomonkadun varren ja Autotalon liiketilat ovat elävöityneet Kampin keskuksen rakentamisen jälkeen. Kampin metroasemarakennuksen paikalle oli vuonna 2018 suunnitella Helsingin kaupungin viisikerroksinen terveys- ja hyvinvointikeskus, jonka arvioitiin valmistuvan noin vuonna 2023.

Kampin keskuksen suunnittelussa Forssén (2011) pitää epäonnistuneena Tennispalatsin aukiolle suunniteltua puistomaista ilmettä, joka toteutui ”multakasoina, jossa on vihreetä”. Tennispalatsin aukiolle sijoittui istutuksia maantasosta korotettuihin istutusastioihin, mm. keskustaympäristölle varsin epätyypillisiä havupuita. Lisäksi Tennispalatsin aukiolla on penkkejä, suorakulmaisen kolmion muotoinen vesiaihe sekä maanalaisten tilojen takia rakennettuja melko suuria ilmanvaihtohormeja. Aukiolle jätettiin tilaa ravintolaterasseille, myös ympärivuotisille ”pariisilaisille” lasiterasseille. Helsingissä samankaltainen terassi on mm. Ravintola Lehtovaaran ja Ravintola Mamma Rosan rakennuksissa Taka-Töölössä.

Kampin keskuksen kuuluu paitsi kaupallisia toimintoja, myös Espoon suunnan ja kaukoliikenteen linja-autotermiinaalit sekä metroasema. Keskuksen suunnitteluvaiheessa käytiin tutustumismatkalla kannen alle rakennetussa Avenida de Americas -bussitermiinaalissa Madridissa, Espanjassa. Tämä antoi vahvistusta sille, että on mahdollista rakentaa bussitermiinaali rakennuksen sisälle. Davidsson (2012) mainitsee nähneensä aiemmin myös New Yorkin Port Authority -bussitermiinaalin. Kampin keskuksen kaukoliikenteen termiinaalin katon muodossa on muistumia junan tai lentokoneen sisäkattojen muodosta – samankaltainen kattoratkaisu on em. kohteessa New Yorkissa. Laatunsa osalta vierailukohteet eivät kuitenkaan Davidssonin (2012) mukaan kelvanneet esikuviksi Kampin keskukselle. Lentokoneista kaukoliikenteen termiinaalissa muistuttavat myös suihkukoneen moottoreilta näyttävät ilmastointilaitteet. Bussien lähtöajoista ja matkakohdeista Kampin keskuksen termiinaaleissa tiedotetaan elektronisilla näytöillä – kuten ensimmäisenä juuri lentoasemilla. Bussitermiinaaleihin on kolme ajoramppiyhteyttä: kaksi pohjoisesta (Antinkatu, Olavinkatu) ja yksi idästä (Lapinrinne). Pysäköintilaitoksiin voi ajaa Olavinkadulta ja Ruoholahdenkadulta, rahtitermiinaaliin Jaakonkadulta.

Jos Kampin keskuksen linja-autotermiinaaleille haluaa etsiä kansainvälisiä edeltäjiä tai esikuvia, yksi voisi olla Lissabonin Santiago Calatravan suunnittelema Gare do Oriente (1998), jossa yhdistyvät Kampin keskuksen tavoin metro-, lähi- ja kaukobussiliikenne sekä kauppakeskus (tien toisella puolen). Gare do Orientessa on myös Kampin keskuksen tavoin hyödynnetty monipuolisesti betonia ja tunnelma on lentokenttämäinen – erityisesti mieleen tulee Eero Saarisen suunnittelema TWA-termiinaali New Yorkissa. Tallinnassa myös Viru-keskuksen kauppakeskuksen alle valmistui maanalainen linja-autotermiinaali vuonna 2004.

Kampin linja-autotermiinaalit palkittiin Vuoden Betonirakenne -palkinnolla vuonna 2005, keskus Vuoden Teräsrakenteena sekä myös kansainvälisellä teräsrakentamisen palkinnolla. Pekka Helin sai rakennustaiteen valtionpalkinnon vuonna 2006 – toisen kerran urallaan. Metroaseman sisäänkäyntinä toimivan Gekon suunnittelivat Arabian taideosaston keramiikkataiteilijat.

Kampin keskuksen rakentamisen myötä Helsingin ydinkeskustan kaupallinen painopiste siirtyi Stockmannin ympäristöstä länteen. Tällä ei ainakaan heti ollut vaikutusta Stockmannin liikevaihtoon

(Penttilä 2011). Sekä Stockmannin ja Kampin keskuksen johtajat näkivät keskustan kaupalliset hankkeet oman toimintansa kannalta positiivisessa valossa: keskustan sisällä ei ole voimakasta kilpailua, vaan kilpailulta suojaudutaan erikoistumalla (Penttilä 2011; Vainio 2011). Kiinnostavaa on ollut seurata, miten Kampin keskus on vaikuttanut sen lähiympäristön kaupalliseen kehittämiseen.

Vuonna 2012 keskusteltiin nuorison häätämisestä Kampin keskukselta oleskelumahdollisuuksia heikentämällä: keskuksen ensimmäisestä kerroksesta poistettiin ensin istuskeluun tarkoitetut kivipaadat ja sen jälkeen kaide, jonka päällä nuorilla oli tapana istuskella. Vainion (2011) mukaan nuorisoryhmät vaikeuttivat liikkumista läheiseen ruokakauppaan ja sieltä pois.

6.5.11 Vanhankaupunginkoski

Vanhankaupunginkosken partaalle, entiseen muuntamomiljööseen rakennetun, Kustaa Vaasan ensimmäisen vaimon mukaan nimetyn, Katariina Saksilaisen kadun asuinkerrostaloalueen kaavoitti Markku Siiskonen. Alueen asemakaava hyväksyttiin vuonna 2003. Kaavoitustyössä oli mukana Arkkitehti-toimisto HMM. Vanhastakaupungista Pornaistenniemeen oli rakennettu uusi silta, Vuoden sillaksi vuonna 2002 valittu nk. Matinsilta vuonna 1998 ja muualta siirretty Nousukalansilta jo vuonna 1996. Alueelle rakennettiin punatiilin sekä valkoisin, keltaisin, punaisin ja sinisin rappauksin päällystettyjä tasakattoisia, lasitetuin parvekkein varustettuja 5–7-kerroksisia asuinkerrostaloja. Sokkeleissa on käytetty liuskekiveä. Punatiilen ja rappauksen käytöstä pääasiallisena julkisivumateriaalina oli määräys asemakaavassa, kuten myös siitä, että julkisivujen tulee olla paikalla muurattuja. Kerrostalojen katot ovat mustia. Vanha punatiilinen muuntamorakennus säilytettiin ja muutettiin asunnoiksi. Uusi rakentaminen on materiaali- ja värivalinnoilla sekä sijoittelun kautta kytketty tähän rakennukseen. Pysäköinti sijoittuu osin maan alle. Palvelutarjontaa alueelle ei päiväkotia lukuun ottamatta toteutettu, vaan asukkaat käyttävät Viikin ja Arabianrannan palveluja. Vanhalla voimala-alueella tosin sijaitsee ravintola. Alueen asunnot ovat pääasiassa vapaarahoitteisia. Vieressä on Arne Ervin Imatran Voimalle 1944–59 suunnittelema asuinkerrostaloja (Rauske 2012:49), pohjoispuolella pientaloalue ja itäpuolella teollisuusalue. Katariina Saksilaisen kadun varrella on punatiilimuuri. Arabianrannan ja Vanhankaupungin alueen rakentamisen myötä Helsingin kantakaupunki ”kasvaa kiinni synnyinsijoileen” (Krokkfors 2011). Rakentaminen on levinnyt alueelta myös Viikintien pohjoispuolelle ja tämä alue laajenee myös jatkossa. Lisäksi Viikintien eteläpuolinen alue levittäytyy itään teollisuusalueelle. Viikinrannan teollisuusalueen vuokrasopimuksia on kuitenkin jatkettu 2030-luvulle, mikä viivästyttää Viikinrannan asuinalueen rakentumista.

Hämeentien varressa on myös toteutettu pienimuotoista ryhmärakentamista: punatiiliset Asunto Oy Vanhankaupungin Kellokas-paritalot (ark. Karin Krokkfors ja Arvi Mäkitalo). Niiden kattojen muodoissa voi nähdä viittauksen läheiseen mansardikattoiseen puutaloon.

6.5.12 Töölönlahden alue

Helsinkiä on 1910-luvulta asti suunniteltu laatimalla yleiskaavoja, joissa on mietitty miten ja mihin kaupungin kannattaisi kasvaa. Aina kun on etsitty ratkaisua tulevaisuudelle, niin on aina samanaikaisesti visioitu Helsingin keskustaa, esitetty sen hetkinen käsitys siitä, millainen keskustan tulisi olla (Forssén 2011). Lista on pitkä: Bertel Jung, Eliel Saarinen, Oiva Kallio, J. S. Sirén, Birger Brunila ja Berndt Aminoff, Erik Kråkström & Yrjö Lindegren, Alvar Aalto jne. Töölönlahden aluetta on usein pidetty ikuisuusprojektina, on sanottu, että aluetta on suunniteltu 200 vuotta, mutta mitään ei ole saatu

aikaiseksi. Töölönlahden alue on kuitenkin kaiken aikaa rakentunut. (Forssén 2011). Monarkioihin viittaava monumentaalirakentaminen on sen sijaan jäänyt Töölönlahdelta pois.

Aikoinaan Töölönlahti sijaitsi kaupungin ulkopuolella. Metsät ja vesistöt muuttuivat ensin haka- ja maanviljelysalueiksi pienine kylineen, sitten tuli huvila-asutusta (mm. Karamzinin huvila 1843 ja Linnunlaulun huvilat myöhemmin) puistoineen, ravintoloineen (mm. Hesperian ravintola, 1828 ja Ravintola Kaisaniemi, 1827) ja tivoleineen (Hesperia, 1847). Huviloita on Etu-Töölön rakentamisen yhteydessä purettu mm. Arkadian ja Hesperian alueilta. Kluuvinlahtea täytettiin 1830–50-luvuilla. Töölönlahden alueelle sijoittui teollisuutta: Töölön sokeritehdas jo vuonna 1823 ja Helsingin ensimmäinen kaasulaitos nykyisen Postitalon paikalle vuonna 1861. Junarata ja ratapiha valmistuivat vuonna 1862. Rautatien rakentamisen mukanaan tuoma penger lähestulkoon eristi Töölönlahden merestä vähentäen samalla sen veden vaihtumista. Rata toi lahden äärelle myös varastotoimintoja: VR:n makasiinit rakennettiin vuosina 1898–99 – sitä ennen rautatieaseman läheisyydessä toimi konepaja, joka siirrettiin Pasilaan vuonna 1903. Kulttuuritoimintaa Töölönlahden läheisyyteen sijoittui jo vuonna 1861, kun Arkadia-teatteri siirrettiin Esplanadilta nykyisen Paasikiven aukion paikkeille. Kulttuurin sijoittuminen lähiympäristöön jatkui 1910-, 1920-, 1930-, 1970-, 1990- ja 2010-luvuilla: Kansallismuseo, Taidehalli, R-talo, Finlandia-talo, Kansallisooppera, Kiasma, Musiikkitalo, Keskustakirjasto Oodi. Julkisten rakennusten keskittymä jatkuu myös pohjoiseen (Olympiastadion ym.) sekä Tokoinrantaan (Kaupunginteatteri). Etu-Töölön asuinalueen rakentaminen alkoi 1910-luvulla. Eduskuntatalo valmistui 1930-luvulla. Linja-autoasema sijoittui Turun kasarmin huoltorakennukseen (ark. evers-ti-insinööri Burmeister, 1833) vuonna 1935 ja vuotta myöhemmin valmistui vuoden 1940 peruuntuneita olympialaisia varten rakennettu Lasipalatsi. Töölön sokeritehdas poistui Töölönlahdelta 1960-luvulla ja Hesperianpuiston pohjoisosa valmistui 1990-luvulla. Ratapiha-alue (kuva 244.) kuitenkin säilyi käytössä aina 1990-luvulle asti.



Kuva 244. Töölönlahden aluetta Sky-foto Möllerin kuvassa vuonna 1972. Töölönlahtea hallitsee laaja ratapiha-alue. Oopperatalon paikalla sijainnut Töölön sokeritehdas on kuitenkin jo purettu ja Finlandia-talon ensimmäinen osa on valmistunut. (Finna.fi).

Nykymuotoisen keskustan kehittämisen mietinnän Forssén (2011) näkee olevan perua 1950-luvulta, jolloin liikenteen, erityisesti henkilöautoliikenteen voimakas kasvu näytti edellyttävän huimia liikennejärjestelyjä. Tämä toimi katalyyttinä keskustan kehittämissuunnitelmille. Keskeiset kohdat 1950-luvun lopun ja 1960-luvun alun suunnitelmissa perustuivat keskustan itä- ja länsi-suuntaiseen päämoottoriväylään sekä etelä-pohjois-suuntaiseen väylään. Näitä suunnitelmia olivat Kråkströmin ja Lindegrenin keskusalueen asemakaavaehdotus (1954), Alvar Aallon keskustasuunnitelmat (1961, 1964) sekä yhdysvaltalaisen konsultin Wilbur Smithin ja Polvisen laatima Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus (1968), jonka toteuttaminen olisi edellyttänyt kantakaupungin rakennusten laajamittaista purkamista katuja leveämpien moottoritieväylien alta. Kaikki kolme edellä mainittua suunnitelmaa esittivät keskustaan viadukteja, korotettuja autoväyliä, mm. Kaisaniemen puistoon. Viimeistään Smith-Polvisen suunnitelma oli Forssénin (2011) mukaan signaali sille, että tämä ei ole oikea tapa menetellä, vaan tarvitaan joukkoliikennettä. Metropäätös syntyi vuonna 1969. Monin paikoin muualla Euroopassa – esimerkiksi Genovassa ja Tukholmassa (Slussen) – kaupunkien keskustoihin ja ranta-alueille rakennettiin 1960-luvulla korotettuja autoteitä. Bratislavan vanhan kaupungin halkaisee kuilumainen autoväylä. Myös Oslossa keskustan ranta-alueita seurailee monikaistainen autoväylä – nykyisin tosin osin tunneloituna, ja ranta-alueilta on myös purettu autorampeja (mm. Bispekket). Osloon Bisbelokketin autorampin paikalle on suunnitteilla mm. museoita ja kirjasto.

Nykyinen Kamppi-Töölönlahti-alueen ratkominen lähti tosissaan liikkeelle 1960-luvulla. Tuolloin ydinkeskusta alkoi ulottua alueelle. Siihen saakka Töölönlahden alue oli ollut teollisuus- ja ratapiha-alueita. Suuria viadukteja Töölönlahdelle ei rakennettu – joskin 2000-luvun Keskustatunnelisuunnitelmissa voi nähdä 1950- ja 60-luvun mittavien, pääosin toteuttamatta jääneiden, väylähankkeiden (mm. niemen kehäväylä) kaikuja, mutta maan alle sijoitettuna. Alvar Aallon keskustasuunnitelman (1961/1964) rakennuksista on Töölönlahdella toteutunut ainoastaan Finlandia-talo (1971–75) sekä Kansallisooppera (1993) – jälkimmäinen Aallon suunnitelmista poikkeavassa muodossa. Kampin osalta Aallon suunnitelmista toteutui Sähkötalo (1973) sekä ideatasolla ajatus Kampista maanalaisen linja-autoterminaalien alueena – alueella tosin sijaitisi jo aiemmin linja-autoasema. Aallon keskustasuunnitelmaa ylistettiin sen valmistuttua, mutta 1970-luvulla vastustus suunnitelmaa kohtaan voimistui, kun Finlandia-talo rakennettiin alueen lähialueiden asukkaiden käyttämään puistoon pesäpallokentän päälle. Jo ennen tätä puistoon rakentaminen oli herättänyt vastustusta Kaupunginteatterin rakentamisen yhteydessä. Lisäksi Kaisaniemen puistoon oli vuonna 1974 suunniteltu hotellia. Myöhemmin vastustusta herätti myös Oopperatalo, vaikka se rakennettiin entiselle tehdastontille.

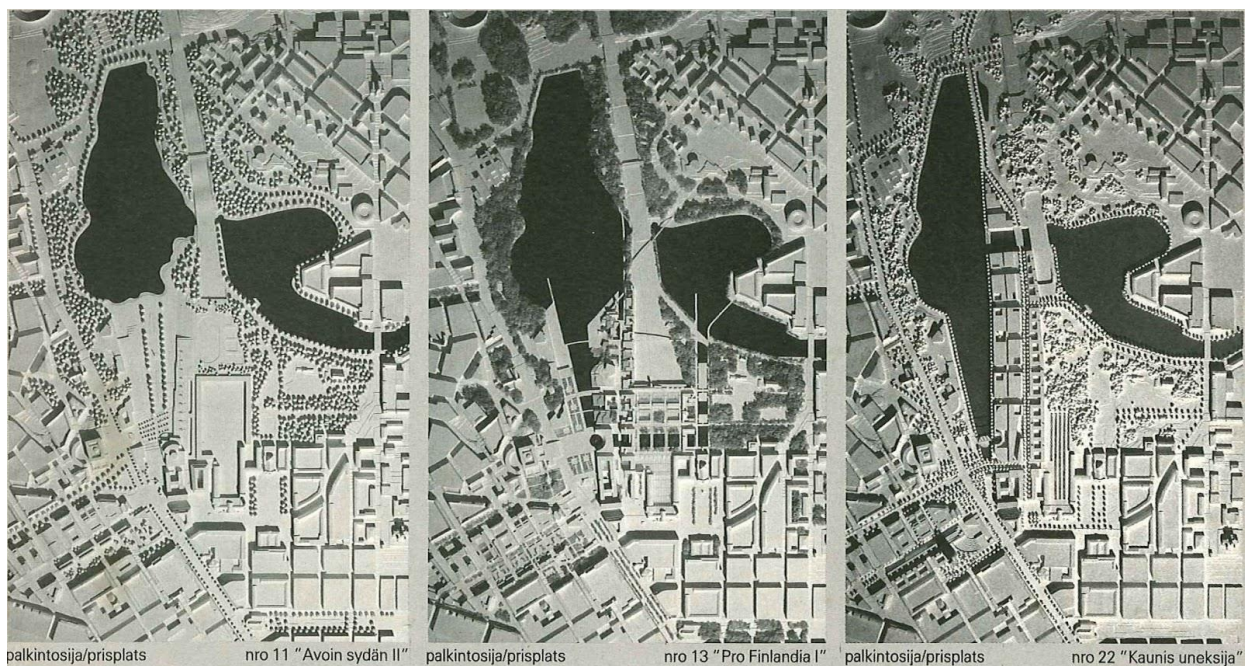
Forssén (2011) näkee Töölönlahden suunnitteluhistorian tavoitevisioiden puitteissa kolme suunnittelunäkemyttä. Yksi on se, jossa alueella on voimakas kaupunkirakenne Pasilaan asti, kuten Eliel Saarisen (v. 1918) ja Oiva Kalliolla (v. 1924/1927). Kaupunkirakenne-suunnitelmissa Töölönlahti, tuohon aikaan haiseva, viemärien saastuttama lampi, olisi täytetty. Täyttämisen oli esillä vielä Brunilan ja Aminoffin yleiskaavaehdotuksessa vuonna 1932, mutta sen jälkeen ajatus täyttämisestä hävisi suunnitelmista – ei vähiten arkkitehti P. E. Blomstedtin erittäin kriittisten kirjoitusten (ks. Lindegren 1951) vaikutuksesta. Eliel Saarinen muutti Pro Helsingfors -suunnitelmassa aiempaa näkemystään keskustan kehittämisestä – hän ehdotti rautatieaseman siirtämistä Pasilaan, vaikka hänen suunnitelmansa rautatieasema oli juuri valmistumassa keskustaan. Saarinen olisi rakentanut asemalaiturien paikalle suihkulähteen ja hoitanut raideliikenteen Pasilan ja keskustan välillä raitiovaunuilla Töölönlahden ja ratapihan päälle rakennettavan valtaväylän puistokadun keskelle kuiluun upotettuna. Kaupunkisuunnittelijan näkökulmasta radat ovat tilan tuhlausta, mutta ”rataihmisten” mielestä ratapihan pitäisi olla keskustassa (Forssén 2011).

Toinen suunnittelunäkemys on 1950- ja 60-luvun suunnitelmissa kaupunkirakenteen tilalla esiintyvä liikennerakenne, jossa keskustan ja Pasilan välillä on moottoritie ja Töölönlahti on säilytetty – tässä liikennerakenteen rinnalla esiintyy kolmas suunnittelumalli, eli maisema- ja puistorakenne, jossa

Keskuspuisto tulee pohjoisesta etelään. Puistorakenteen juuret yltävät 1700-luvulle, jolloin Hesperian puiston alueelle perustettiin ensimmäisiä puutarhoja. Nämä kolme suunnittelumallia ovat kamppailleet Töölönlahden alueen suunnittelussa.

Töölönlahden viimeisimmän suunnitteluvaiheen voidaan katsoa lähteneen liikkeelle 1980-luvulla. Vuonna 1981 Töölönlahden tuki ry tavoitteli alueelle suurta, pyramidia muistuttavaa Universum-hallia, eräänlaista tieteiden ja taiteiden keskusta, jossa olisi ollut mm. observatorio ja planetaario. Reima Pietilä, Keijo Petäjä, professori Hans Luther ja Niilo Koljonen laativat alueelle suunnitelman, jossa oli edellä mainitun hallin lisäksi mm. aukioita, puistoja, taidepaviljonkeja, Finlandia-järvi, kaksi uimarantaa, saunoja ja silta radan yli Kaisaniemeen. Universum-hallin idea muistuttaa Eliel Saarisen Munkkiniemeen suunnittelemaa Kalevalataloa, arkkitehtuuriltaan Universum-halli viittaa läheisen Eduskuntatalon egyptiläisiin vaikutteisiin. Suunnitelman julkaisemista seuranneena vuonna käynnistyi tiedekeskusprojekti, jonka seurauksena rakennettiin Tiedekeskus Heureka (valm. 1989) Vantaalle, Helsingin sijaan. Heurekaan tuli myös planetaario.

Kamppi-Töölönlahden alueen suunnittelusta järjestettiin pohjoismainen aatekilpailu vuonna 1985. Kilpailu ratkesi vuonna 1986. Palkintosijoille ylsivät (kuva 245.) Jan Söderlundin ”Avoin sydän II”, Arto Sipisen ”Pro Finlandia I” ja Ilmo Valjakan sekä Kari Mäkkälän ”Kauhis uneksija” (Arkkitehti 7/1986, liite). Jatkokehittelyn tulokset esiteltiin Arkkitehti-lehdessä (1/1989:74–79).



Kuva 245. Vuoden 1985–1986 Töölönlahti-kilpailun palkitut ehdotukset. (Arkkitehti 7/1986, liite).

Jan Söderlund ehdotti ”Avoin sydän II” -suunnitelmassaan Lasipalatsin ja linja-autoaseman rakennuksen säilyttämistä, Kamppiin puistoaluetta, jonka pääteaiheena olisi Sähkötalo, Salomonkadulle pienimittakaavaista rakentamista ja raitiotielinjaa, linja-autoterminaalia Salomonkadun alle ja rakennusta Salomonkadun päähän, liike- ja toimistorakennusta Simonkadun päähän, keskustaan itä-länsisuuntaista tunnelia (vrt. Keskustatunneli), Rautatiekaduille puistokatua, Eduskuntatalon edustan jättämistä vapaaksi, kahden rakennuksen rakentamista Mannerheimintien itäpuolelle (vrt. Kiasma ja Musiikkitalo), suoraviivaista puistoa Töölönlahdelle, puiston ja rautatien välille näyttelyrakennusta, Asema-aukion taustalle aukiota täydentävää hotellia (vrt. Elielinaukion hotelli), teatterirakennusta Postitalon pohjoispuolelle nykyiselle Sanomatalon tontille, ratapihan osittaista kattamista itä-länsi-

yhteyksien parantamiseksi ja urheilukentän rakentamiseksi sekä ratapihaa pohjoisosassa kolmelta suunnalta kehystävää rakennusta. Jatkokehittelyssä hotelli on sijoitettu osin radan ylle (vrt. Elielin-aukion hotelli) ja linja-autoterminaali on Tennispalatsin tontilla.

Arto Sipinen ehdotti ”Pro Finlandia I” -suunnitelmassaan Kamppiin basaarityyppisiä rakennuksia kahteen riviin ja toria, Töölönlahdelle kanava-aihetta, Simonkadulle toria, Rautatiekaduille puistokatuja, Eduskuntatalon edustalle Mannerheimintien ylle kansirakennetta, junaradan varteen rakennuksia vähän nykyisen Alvar Aallon kadun tavoin kahdessa linjassa, mutta toteutunutta pidemmälle pohjoiseen, museorakennusta nykyiselle Musiikkitalon tontille, mutta ei Kiasman tontille, rakentamista Postitalon ja Asema-aukion pohjoispuolelle (nykyiset Sanomatalon ja Elielinaukion hotellin tontit), keskustan itä- ja länsiosia yhteen liittävää ratapihan ylittävää kaupunkirakennetta ja useita siltoja, rakentamista myös ratapihan itäpuolelle ja Kaisaniemen puistoon puistoakselia Kansallisteatterin rakennuksesta pohjoiseen. Jatkokehittelyssä Sipisellä on vesiaihe myös Kaisaniemen puiston akselissa, kevyen liikenteen yhteys Ravintola Kaisaniemen eteläpuolella (vrt. nykyinen suunnitelma) ja uusi teatterirakennus sijoitettuna Kaisaniemen puistoon. Hän sijoitti yhden rakennuksen myös siltayhteydellä mantereeseen yhdistetylle saarelle Kaisaniemenlahdelle.

Ilmo Valjakka ja Kari Mäkkälä puolestaan ehdottivat ”Kaunis uneksija” -suunnitelmassaan Kamppiin toimistotoria, antiikin ajan teatteria muistuttavaa rakennetta kiinni Lasipalatsin rakennukseen, kaupunginmuseota kiinni Finlandia-talon rakennukseen, teatterirakennusta nykyiselle Sanomatalon tontille, nykyiselle Keskustakirjaston tontille modernin taiteen museota, Töölönlahdelle hieman nykyistä Alvar Aallon kadun -tyyppistä bulevardia, joka tosin jatkuu suunnitelmassa ilmeisesti Eliel Saariseen viitaten huomattavasti toteutettua pohjoisemmaksi Linnunlaulun ranta-alueelle, Töölönlahdelle kanavaa ja asuntorakentamista, Töölönlahden itäosan osittaista täyttämistä, junaradan osittaista kattamista ja puiston rakentamista katteen päälle.

Näiden suunnitelmien pohjalta Kamppi-Töölönlahden alueelle laadittiin osayleiskaava, joka valmistui vuonna 1991. Se edustaa Forssénin (2011) mukaan kutakuinkin lopullista suunnitelmaa (viuhka, vesiaihe, puisto), joskin osayleiskaavassa oli yhä mukana voimakas kansiratkaisu ja kannen alainen huoltojärjestelmä. Kansirakenne maanpäällisine kellareineen olisi kuitenkin peittänyt näkymiä Kiasman suunnalta. Forssén (2011) korostaa kansirakenteen hylkäämisen liittyneen myös kansirakenteiden aiheuttamiin ongelmiin Itä-Pasilassa ja Lappeenrannassa. Töölönlahden uudessa suunnittelussa ihmiset liikkuvat maanpinnan tasolla, huoltoliikenne ja pysäköinti sijoittuvat maan alle – aivan kuten Elielinaukiolla sekä Postitalossa ja Sanomatalossa.

VR:n Töölönlahden makasiinit olivat varastotoimintojen poistumisen (1988) jälkeen 1990-luvulla mm. kirpputori-, konsertti-, ravintola- ja myymäläkäytössä. Töölönlahden alueen rakentaminen lähti 1990-luvulla liikkeelle Kiasman ja Sanomatalon ympäristöjen kaavoittamisella – kaavat tulivat voimaan vuosina 1995 ja 1997. Finlandia-puistosta järjestettiin puistokilpailu vuonna 1997, kilpailu ratkesi vuonna 1998 ja sen voitti APRT Oy. Tästä alkoi suunnitelman jatkokehittely. Kiasma valmistui vuonna 1998, Sanomatalo vuonna 1999 ja Elielinaukion hotelli vuonna 2003. Sanomatalon paikalle suunniteltiin aluksi Postin laajennusta, sitten liikenneministeriön toimitaloa ja 1990-luvun alussa World Trade Centeriä, mutta WTC-hanke kaatui Polar-rakennusyhtiöiden jouduttua velkasaneeraukseen vuonna 1993. Töölönlahdelle oli 1970-luvulla tavoiteltu myös YK:n toimintoja. World Trade Center sijoittui P. E. Blomstedtin suunnittelemaan amerikkalaisvaikutteiseen liiketaloon (1929) Aleksanterinkadulle vuonna 1995. Tämän jälkeen Töölönlahden tontista kiinnostui nykyinen Sanoma Oyj, jonka myötä tontille saatiin merkittävä suomalainen yhteiskunnallinen toimija. Sanomatalon pohjoispuolinen katu nimettiin yhden Päivälehdien perustajan mukaan Eero Erkon kaduksi. Viereinen aukio nimettiin myöhemmin Tekla Hultinin aukioksi Päivälehdessä 1890-luvulla toimineen Suomen ensimmäisen

mäisen naispuolisen toimittajan kunniaksi. Sen jälkeen Töölönlahdelle on sijoittunut myös Alma Media, mikä on vahvistanut alueen kulttuuri- ja media-alan keskittymää. Elielin aukion hotelli (ark. Arkkitehtityöhuone Arto, Palo, Rossi, Tikka Oy, 2003) on eurooppalaisille kaupungeille tyypillinen asemahotelli – vastaava esimerkki on mm. Oslossa (valm. 1999).

Sanomatalon rakennus on neliöpohjainen, sen läpäisee diagonaali sisäkatu ja sen ytimen muodostaa Mediatorin lasigalleria. Lasisuuden kautta myös ”lehtitalon syke on nähtävissä 24 h vuorokaudessa”. Lasisivut ovat kaksinkertaiset. Rakennus nähtiin ”Kuningasavenyyn alkuna” (Juha Leiviskä), media-katedraalina (Sari Nieminen) ja katsottiin, että ”Sanomatalossa aikamme henki on kirjattu suomalaisen arkkitehtuurin aikakirjoihin” ja että Sanomatalon myötä ”suurkaupungin syke on tullut Helsinkiin” (Jyrki Tasa) (Arkkitehti 1/2000:64–69). Korkeutensa puolesta rakennus nojautuu Postitalon mittakaavan suuntaan. Lasisuutensa ansiosta rakennus peilaa ympäröiviä rakennuksia ja taivasta. Lasisuus myös avaa rakennusta, hissejä myöten, katseille. Sanomatalon katsottiin useissa muuten varsin positiivisissa arvioissa toteutetun liian korkeana (Komeaa arkkitehtuuria, liikaa korkeutta 2000). Toisaalta viereinen Kiasma puolestaan toteutui suunniteltua pienempänä (Korpinen 2012:36) ja Sanomatalo kytkeytyi viereisen Postitalon mittakaavaan. Sanomatalon Mediatorilla on järjestetty mm. taide- ja valokuvanäyttelyitä ja erilaisia keskustelutilaisuuksia.

Töölönlahden pysäköintilaitoksen asemakaava tuli voimaan vuonna 2001, Eduskuntatalon lisärakennuksen tontin kaava vuonna 2001 ja Töölönlahden kaava vuonna 2004. VR:n makasiinien eteläinen pääty tuhoutui tulipalossa vuonna 2006 ja rakennukset purettiin sen jälkeen pääosiltaan. Töölönlahden halki kulkeneen satamaradan junaliikenne päättyi Vuosaaren sataman valmistumisen (2008) myötä. VR:n ratapiha-alue tulikin rakentamisen kohteeksi vasta 2000-luvulla, koska vasta tällöin kaupungin kasvaminen Töölönlahdelle ja alueen muuttaminen osaksi kaupunkirakennetta tuli mahdolliseksi. Musiikkitalo valmistui vuonna 2011 ja Töölönlahden pysäköintilaitos vuonna 2012. Radanvarren toimisto- ja asuinrakennusten rakentaminen alkoi vuonna 2011 ja valmistui vuonna 2014. Alueella sijainnut AutoJuna-asema siirtyi Pasilaan vuonna 2012.

Forssénin johtaman keskustaprojektin Töölönlahdelle laatimassa asemakaavassa (2004) on Alvar Aallon keskustasuunnitelman ituja, mutta se myös eroaa merkittävällä tavalla Aallon suunnitelmasta. Aaltoon viittaavat viuhkamainen avautuminen pohjoiseen, Keskuspuiston tulo keskustaan, Töölönlahden kulttuuripainotteinen kehittäminen (mm. Kiasma, Musiikkitalo ja Keskustakirjasto) sekä pysäköintilaitosten (Eliel, Finlandia-talo) sijoittaminen alueelle. Myös uudessa kaavassa Sanomatalon, Kiasman, Musiikkitalon ja Keskustakirjaston väliin sijoittuva Kansalaistori esiintyy jo Aallon suunnitelmissa, joskin sekin kansirakenteen muodossa. Kansalaistorin nimi viitanee Rooman Piazza del Popoloon. Kansalaistori sijoittuu Eduskuntatalon ja Keskustakirjaston (kansalaisyhteiskunnan symboli) väliin.

Lisärakentaminen sijoittuu Forssénin johtaman keskustaprojektin suunnitelmassa jonomaisesti, kuten Aallolla, mutta Hesperian puiston sijaan radan varteen – puistomaisuutta on suunnitelmassa Aaltoon nähden lisätty. Aivan radan varteen sijoittuu viisi korttelia. Aalto ehdotti Töölönlahden rannalle seitsemää rakennusta, joista Finlandia-talo toteutui ja Oopperatalo muutetussa muodossa. Näin ollen Aallolta toteuttamatta jäi viisi rakennusta. Ne sijoittuvat uudessa suunnitelmassa radan varteen. Lisäksi Aalto ehdotti kahta rakennusta Terrassitorin laidalle. Uudessa suunnitelmassa ne ovat Kansalaistorin itäpuolella. Vuonna 1966 Keskustan asemakaavatoimikunta ehdotti yhdessä Aallon kanssa rakentamista radan varteen (Arkkitehti 4/1970:28). Kyseessä oli pitkä rakennus, jonka pohjoisosassa oli siipirakennus.

Töölönlahdelle on rakennettu Aaltoon viitaten ”taloja puistossa”. Töölönlahden kansainvälisen maisema-arkkitehtuurikilpailun voittanut ehdotus perustui juuri tällaiseen puiston ja rakentamisen lomittumiseen. Katumaisesta rakentamisesta poiketen puistomainen periaate johtaa siihen, että rakennukset näkyvät ”koko voimallaan” kaikkiin suuntiin. Tästä rakentamisesta suunnitelmaa myös kritisoitiin – toimistopainotteinen rakentaminen koettiin Forssénin (2011) mukaan liian arkiseksi julkisten rakennusten rinnalla. Aallon viaduktin sijaan keskustaan saavutaan autolla jatkossakin pitkin Mannerheimintietä – toteutuneessa suunnitelmassa tämä on se ”korotettu katu”, joka avaa näkymät radan varressa sijaitsevaan rakennusrivistöön. Lisäksi uusien rakennusten rivistö näkyy selvästi junamatkustajille. Vapaudenkattua ei siis tarvinnut rakentaa, koska niitä oli kaksi jo entuudestaan. ”Taloja puistossa” -ajattelu on vastoin Eliel Saarisen ajattelua, jossa tärkeät rakennukset sijoitettiin yleensä kaupunkimaisten aukoiden laidalle.

Aallosta poiketen keskustasta Pasilaan radan yllä kulkenutta moottoritietä eikä itä-länsi-suuntaista viaduktia ei siis Töölönlahden toteutuvissa suunnitelmissa ole. Linnunlaulun alue on säilytetty, Hesperian puistoon ei ole sijoitettu lisärakentamista, eikä kansirakenteeksi suunniteltua Terrassitoria kannen alaisine pysäköintilaitoksineen ole, vaan Aallon pysäköintitasoksi varaama alue on muutettu puisto- ja toritasoksi. Samoin Finlandia-talon pysäköintikellari on muutettu kokous- ja näyttelytila Verendaksi. Finlandia-talon maanpäällinen pysäköintialue on poistunut uuden maanalaisen pysäköintilaitoksen myötä. Töölönlahden alueen pysäköinti ei siis ole Aallon tavoin kansitasojen alla, vaan maan alla. Aallon suunnitelma oli myös funktionalismin oppien mukaisesti toiminnoiltaan varsin homogeeninen, kulttuurirakentamiseen painottunut, siinä missä toteutuneelle Töölönlahdelle on rakennettu myös toimistoja ja asuntoja toimistotalojen siipiin.

Kanava-aihe on tullut Töölönlahden alueen suunnitteluun uudelleen mukaan vasta Aallon jälkeen. Vuoden 1986 kilpailussa se oli mukana hyvin monessa suunnitelmassa ja sen jälkeen kaikissa asemakaavaluonnoksissa ja myös ennen asemakaavan laatimista Steven Hollin Kiasman suunnitelmassa, jossa vesi lähti Kiasman edestä ja tuli portaat alas. Kiasman eteen myös rakennettiin vesiallas ja vesi laskeutuu rakennuksen läpi sen toiselle puolelle toiseen vesialtaaseen. Kanava-aiheen kaukaisin itu on kuitenkin Ehrenströmin suunnitelmassa vuodelta 1817, jossa Kluuvinlahtea on täytetty, mutta hyödynnetty kanavana. Tuota hanketta ei kuitenkaan toteutettu. Forssénin (2011) mukaan kaupunginmuseo vastusti kanavan tuoreita rakentamissuunnitelmia, mutta kaupunkisuunnitteluvirasto osoitti vastineessaan kaupunginmuseolle, että läheisen Karamzinin huvilan asukkaat olivat jo lahtea osittain täyttävässä surreet lahden poistumista ja toivoneet vettä takaisin. Uuden kanavan (kuva 246.) nimeksi on asemakaavassa merkitty Kluuvinlahti, ja se viittaa siis myös aikanaan täytettyyn lahteen. Kanava-aihe myös toisi Finlandia-talon Aaltoon ja Aallon ihailemaan Venetsiaan viitaten veden äärelle ja loisi sille heijastuspinnan. Karamzinin huvilan historiallisten asukkaiden toiveisiin viitaten Karamzininrannaksi (ent. Karamzininkatu) suunnitelmassa nimetty kanavanranta muistuttaa kaavassa ylhäältä tarkasteltuna muodoltaan kaadettua Olympiastadionin tornia antennineen. Kanavaan on suunniteltu kytkeytyvän itä-länsi-suuntaisia kaskadeja eli useamman perättäisen (pienen) vesiputouksen ryhmiä sekä uimapoukama. Eteläosassa kanava muuttuu viher-vesiakseliksi – puiston ja kapeiden kanavien yhdistelmäksi. Vuonna 2014 kanavan toteutuminen näytti suurten rakentamiskustannusten takia epävarmalta. Kustannussyistä toteutukseltaan väliaikaisesti karsitun puiston rakennustyöt valmistuivat kesällä 2016.



Kuva 246. Töölönlahden uudet korttelit ja Finlandiapuisto, myöhemmin Töölönlahden puisto, havainnekuvassa. Töölönlahdelle suunniteltu kanava on jäänyt toistaiseksi toteuttamatta. (ALA Arkkitehdit).

Töölönlahdella on siis tuotu Keskuspuistoa etelään ja mahdollisesti myöhemmin tuodaan Töölönlahden vesiaihetta keskustaan (Kansalaistorille), on muutettu Finlandia-talon pysäköintialuetta ja entistä VR:n makasiinien tonttia puistoksi ja luotu erilaisia vapaa-ajanviettoon soveltuvia puistoalueita, myös konserttien järjestämiseen soveltuva puisto.

Alueelle suunnitellun Finlandiapuistokokonaisuuden on tarkoitettu jäsentyvän erilaisiin pienempiin osa-alueisiin, joita ovat Runoilijan puutarha, Romanttinen puutarha, Viattomuuden puutarha ja Taпахtumapuisto. Puistojen eri osien teemoittelu oli suosittua puistokilpailun järjestämisen aikaan 1990-luvulla – Pariisissa tunnettu esimerkki on entisen tehtaan paikalle rakennettu Parc André Citroën (1992). Rakentamisvaiheessa puisto nimettiin Finlandiapuiston sijaan Töölönlahden puistoksi. Puiston rakentamisen myötä puistoalue Töölönlahdella on laajentunut. Jo aiemmin Töölönlahden ratapiha-alueella oli supistettu merkittävästi, vanhaa rakennuskantaa purettu ja pysäköintialueita poistettu. Siitä kuinka kauan toteutukseltaan kevennetyn puiston väliaikaisuus jatkuu, ei ole tehty päätöksiä. Säästöjä kohdennettiin Helsingissä saman taantuman aikana uuden vesirakentamisen lisäksi myös matkailun kannalta keskeisillä paikoilla sijaitseviin perinteisiin suihkulähteisiin (Eläntarhanlahti, n. vuodesta 1969), Töölönlahti (n. vuodesta 1966), Kaisaniemen puisto (suihkulähte Joutsenlammessa jo ennen nykyisen vesialtaan rakentamista). Töölönlahden puistoon oli vuonna 2018 sijoitettuna mm. lasten kiipeilyalue, graafisesta betonista valmistettuja taideteoksia, jotka muistuttavat alueen historiasta vanhoihin kartoihin ja valokuvain sekä metallinen Armour-puuhaarniskaveistos.

Töölönlahden puisto sijoittuu radan varteen sijoittuneiden kerrostalojen ja Finlandia-talon väliselle alueelle, joka on Forssénin (2011) mukaan 1,5 kertaa Hakaniementorin levyinen. Forssén (2011) perustelee puistomaista ilmettä kaupunkimaisen torin sijaan Suomessa esiintyneillä ongelmilla tuottaa onnistuneita suuria toritiloja. Forssénin (2011) mukaan torit ovat näyttämöitä – jos näyttämöllä ei ole näytelmää, niin teatteri on tylsän näköinen. Esimerkiksi Hakaniementori on markkina-aikaan täynnä kojuja ja ihmisiä ja myös toriaikaan kohtuullisen elävä, mutta muutoin tori on lähes tyhjiällä. Suuret kivetyt toritilat ovat tyypillisiä Itä-Euroopan (esim. Varsovan Plac Defilad w Warszawie) ja erityisesti entisen Neuvostoliiton kaupungeille – Etelä-Euroopan vanhoissa kaupunginosissa pienet, intiimit aukiot ovat tyypillisempiä, vaikka toki myös niissä on suuria toreja (esim. Padovan Prato della Valle, Napolin Piazza del Plebiscito, Rooman Piazza Vittorio Emanuele II, Milanon Piazza del Duomo,

Torinon Piazza Vittorio Veneto). Keski-Euroopan kaupungeista Prahassa (mm. Karlovo náměstí) ja Budapestissa (mm. II. János Pál pápa tér) on suuria aukioita. Ranskassa suuria toritiloja löytyy mm. Bordeauxista (Place des Quinconces), Lyonista (Place Bellecour) ja Pariisista (Place de la Concorde) Sveitsissä Genevestä (Plaine de Plainpalais). Suuria toritiloja on Euroopassa usein istutettu puistomaisiksi tai niitä on jaettu pienempiin osiin rakennuksin, suihkulähtein tai monumentein.

Forssén totesi jo vuonna 2011, että VR:n makasiinit jäävät mahdollisesti kokonaan pois lopullisesta toteutuksesta. Raunion kunnostaminen mihin tahansa käyttöön olisi tullut hänen mukaansa kalliiksi. Kansallisoopperan takana on säilytetty pala punatiilistä Töölön sokeritehtaan muuria ”romanttisena rauniona”. Sama ajatus villiviiniin peittämästä muurista oli esillä myös VR:n makasiinien osalta Makasiinipuiston puistosuunnitelmaa tehdessä, mutta sittemmin ajatuksesta luovuttiin. Forssénin (2011) mukaan muurit muodostavat kulkuesteitä ja tuovat suojaa ”jollekin ei-toivotulle ilmiölle”. Makasiinien paikalle ehdotettiin myös mm. maanalaista, suurin ikkunoin varustettua monitoimitilaa, Railoa. Töölönlahden alueen elävöittäjäksi suunniteltu hanke oltaisiin toteutettu yksityisellä rahalla. Makasiinien raunio oli 2010-luvulla pitkään ympäröity metallisin aidoin. Makasiinien paikalle oli vuonna 2018 suunnitteilla leikki- ja pelialue, puita, kiveystä, nurmikkoa ja punaisista tiilistä tehty muistomerkki. Makasiinien purkaminen toteutettiin vuonna 2018. Näin ollen aikanaan laajan maa-alueen peittäneen VR:n makasiinialueen pitkä historia katosi Töölönlahden kaupunkikuvasta. Makasiinien muistomerkkiä ei sitäkään aiota rakentaa makasiinien vanhoista tiilistä, vaan uusista tiilistä vanhojen tiilien myrkyllisyyden takia. Uusista materiaaleista on suunniteltu myös rakennettavaksi alueelle makasiinipaviljonki. Makasiinien alueelle suunniteltu yksityinen tanssipaviljonki (arkkitehtitoimisto JKMM Arkkitehdit) sen sijaan jää toteuttamatta – hanke herätti keskustelua yksityisen (Pekka Niska) hankkeen oikeutuksesta julkisessa puistossa.

Kuten mainittua, Töölönlahdelle uusia toimisto- ja asuinrakennuksia sijoittuu radan varteen (kuva 247.). Asunto- ja toimitilarakentamista alueelle oli ehdotettu jo Eliel Saarisen Pro Helsingfors -suunnitelmassa. Rakennusten ali menee tunnelimaisesti Alvar Aallon katu. Kadun päähän sijoittuu aukio. Toimistorakennuksiin sijoittui etelästä pohjoiseen KPMG:n konttori (Arkkitehtitoimisto Davidsson Tarkela Oy), Alma Median pääkonttori (JKMM Arkkitehtien suunnittelema) sekä UPM:n (Arkkitehtitoimisto Pekka Helin) ja Ernst & Youngin (Verstas Arkkitehdit) konttorit.

Vastakkain Musiikkitalon kanssa sijoittuvan KPMG:n konttorirakennuksen julkisivu on muodoltaan kaartuva – viitaten ilmeisesti läheisten rataaksojen vaihteistoihin. Kaarteleva muoto muistuttaa myös MIT:n Baker Housesta (ark. Alvar Aalto, 1948), Helsingin Käpylän käärmetalosta (ark. Yrjö Lindgren, 1951) ja Berliinin Shell-Hausista (ark. Emil Fahrenkamp, 1932). Rakennus keskustelee lasipaneelien alle sijoitettujen kohokuvioitujen levyjen vihreillä väreillä Musiikkitalon sekä VR:n junavaunujen ja HSL:n bussien kanssa, mutta värit viittaavat myös puistoon (Arkkitehti 1/2013:62). Elielinaukiolta katsottuna värit istuvat yhteen myös aukiota rajaavan asemahotellin kanssa. UPM:n pääkonttorissa on julkisivun osalta viitteitä Kiasman päätyyn sekä Eduskunnan lisärakennuksen pohjoissiipeen. Talon kadun toisella puolella sijaitsevaan asuinkerrostaloon yhdistävä kattorakenne viittaa Musiikkitalon ja Finlandia-talon kattoratkaisuihin. UPM:n konttorin sisätilat rakentuvat vapaamuotoisen atrium-pihan ympärille ja rakennuksessa on terasseja länteen, kuten Finlandia-talossa on terassi itään. Alma Median rakennuksen asuntosiivessä on epäsäännöllisesti sijoitettuja ikkunoita, kuten Pikuparlamentin rakennuksessa. Elementtien saumat on jätetty julkisivussa näkyviin. Alma Median rakennuksen radalle ja sisäpihalle aukeavat suuret ikkunapinnat näyttävät ympäri vuorokauden elävän talon toiminnan ulospäin (Arkkitehti 1/2013:64) – idea on siis samankaltainen kuin läheisessä Sanomatalossa. Toimistosiiven pohjoisosassa on ulokemainen terassi. Vastapäätä Finlandia-taloa sijoittuvassa Ernst & Youngin konttorissa on muistumia Alvar Aallon keskustasuunnitelmasta: rakennuksen pohjamuoto viitanee Hesperian puistoon suunniteltuihin rakennuksiin, sekä Aallon arkkitehtuurista: valkoinen väri ja vaikutteita Aallon Katajanokalle suunnitteleman Enso-Gutzeitin talon ikkunoista.

Korttelin veistoksellinen ote viitanee Finlandia-talon kongressisiiven länsijulkisivuun. Töölönlahden uusissa asunnoissa on Aalto-muotoja, terasseille on sijoitettu ulkotakkoja.



Kuva 247. Töölönlahden uusia toimistotaloja keskusratapihan länsireunalla. (Miika Norppa).

Keskeistä Töölönlahdelle nousseiden rakennusten suunnittelukilpailujen ohjeistuksissa oli Forssénin (2011) mukaan se, että rakennukset näkyvät kauas ja niistä myös aukeaa monenlaisia näköaloja puistoihin, vesialueisiin ja rakennuskantaan. Arkkitehteja kannustettiin hyödyntämään näitä maisemia rakennusten sisätilojen suunnittelussa. Asemakaavassa on myös harvinaisen yksityiskohtaisia määräyksiä koskien rakennusten julkisivujen väritystä, materiaaleja ja rakennustapaa. Rakennusten pohjakerrokseen sijoittuu jonkin verran liiketiloja, joissa toimi vuonna 2018 mm. ravintoloita. Uusi rakentaminen osin peittää näkymiä Kalliosta ja Kaisaniemen puistosta Etu-Töölöön, mutta rakennusten väleistä Kaisaniemen puistosta ja radalta avautuu näkymiä mm. Eduskuntataloon, Karamzinin huvilaan, Kansallismuseon torniin, Musiikkitaloon, Kristus-kirkon torniin ja Finlandia-taloon. Sen sijaan suorat maisemalinjat Kasvitieteellisen puutarhan keskiakselista ja Säästöpankinrannasta Kansallismuseon torniin uudisrakentaminen tukki – on epäselvää, ovatko nämä rakennusten sijoittelusta johtuvat vaikutukset olleet kaavoitusvaiheessa tiedossa vai onko suunnittelussa tehty tietämättömyyden takia virheitä. Tornin huippu tosin kohoaa yhä molemmista suunnista tarkasteltuna rakennusten yläpuolella.

Keskustakirjasto Oodi valmistui vuonna 2018 Töölönlahdelle Sanomatalon pohjoispuolella sijaitsevalle pitkälle tontille, suunnittelukilpailu alkoi ja ratkaistiin vuonna 2012. P. E. Blomstedt oli ehdottanut Keskustakirjastoa Töölönlahden pohjoisosaan jo vuonna 1935 (ks. Lindegren 1951:64–69). Keskustakirjastoa on käsitelty 6.8.1 Kulttuurilaitokset -osiossa.

Forssén (2011) arvioi, että Töölönlahden alueesta tulee sen valmistuttua elävä alue, koska alueelle kohdistuu ”patoutunutta läpiliikkumisen himoa”. Töölönlahti on asutokaupungin (Etu-Töölö, Kallio, Kruununhaka) keskellä oleva paikka lähellä ydinkeskustaa. Tälle liikkumiselle avasi mahdollisuuksia vuonna 2012 valmistunut pyörä- ja kävelyliikenteen väylä Baana. Töölönlahti on jo pitkään ollut elävä liikuntaharrastamisen ja kesäisen oleskelun paikka. Lisäksi asunnot, toimistot, korttelien

liiketilat ulospäin suuntautuvine kahviloineen ja ennen kaikkea kulttuuritoimijat tuovat alueelle käyttäjiä ja yleisöä. Musiikkitaloon sijoittui myös Sibelius-Akatemian kampus. Sibelius-Akatemia on toiminut Väinö Vähäkallion Etu-Töölöön suunnittelemassa rakennuksessa (1932) vuodesta 1983. Sen edustalla sijaitsee säveltäjäsuvun pojan, Ukri Merikannon veistos.

Lisäksi uusi Töölönlahden puisto tarjoaa oleskelumahdollisuuksia ja siellä on myös tarkoitus järjestää tapahtumia. Puiston pohjoisosaan on tarkoitus sijoittaa kahvila, ”eräänlainen Töölönlahden Ursula” (Forssén 2011), jonka sijainti heijastaa Kaisaniemen ravintolan sijaintia ratapihan toisella puolella. Kahvilaa ei vuonna 2018 vielä oltu rakennettu. Töölönlahdelle on myös ilmeisesti suunniteltu maamerkiksi campanile-aihetta, toimistotaloa, joka sijoittuisi toteutuessaan ilmeisesti Rautatiekatujen itäiseksi pääteaiheeksi. Torni olisi 53 metriä korkea. Venetsian laguunissa sijaitsevan Buranon Église San Martino -kirkon campanile on samoin 53 metriä korkea. Campanile lienee tarkoitus kytkeä Alvar Aallon keskustasuunnitelman Italia-teemoihin. Tunnettuja campanileja ovat esimerkiksi Pisan, Firenzen ja Venetsian kellotornit. Vuonna 2012 Musiikkitalon eteen nousi 13-metrinen hauki-veistos (kuvanveistäjä Reijo Hukkanen), jonka idea tulee Aaro Hellaakosken runosta ’Hauen laulu’. Teos kytkeytyy siten musiikkiteemalla viereiseen Musiikkitaloon ja nykytaidetta edustavana työnä markkeeraa nykytaiteen museo Kiasman sijainnin.

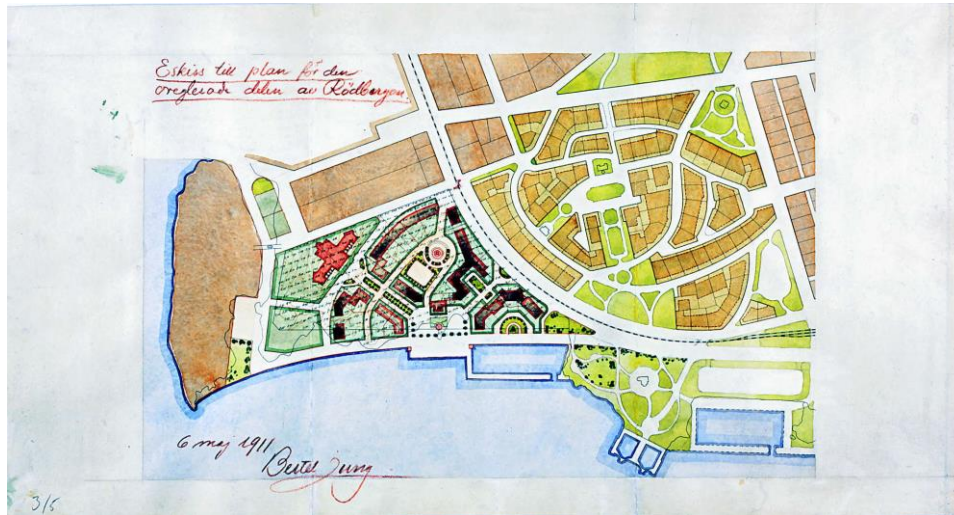
Kaisaniemen puistoa kehitetään samanaikaisesti Töölönlahden alueen kanssa – alueet olivatkin yhtenäistä viheraluetta ennen rautatien rakentamista 1862. Tarkoituksena on ollut parantaa näiden puistoalueiden välisiä liikkumisyhteyksiä rakentamalla pyörä- ja kävelyliikenteen silta niiden välille – eräänlainen kävelijöiden viadukti Aallon suunnitelmiin verrattaessa. Vaihtoehtona sillalle on sittemmin noussut esille pyörä- ja kävelyliikenteen tunneli. Lisäksi yhteyksiä Kaisaniemen puistosta yliopiston kasvitieteelliseen puutarhaan on tarkoitus ollut parantaa uudella portilla etelästä – tämä oli yksi puiston uudistamisesta vuonna 2001 järjestetyn maisema-arkkitehtuurikilpailun voittajien (Stefan Tischer, Susanne Burger ja Francesca Venier) teeseistä. Vanha kasvihuone (1889) sijoittuisi uuden sisäänkäyntiakselin päätteeksi. Vuonna 2017 kasvitieteelliseen puutarhaan valmistui Gretel Hemgårdin suunnittelema uudenlainen Evolutiopuu-polkuverkosto, jonka tarkoituksena on puumaisen muotonsa kautta esitellä eri kasvien sukulaisuussuhteita.

Kaisaniemen puiston länsireunaan sijoittuva Kaisaniemen Puistokuja on ollut tarkoitus sulkea autoilulta kävelymukavuuden kehittämiseksi, mutta tätä ei oltu vuoteen 2018 mennessä toteutettu. Urheilurakentamisen paine on Kaisaniemessä ollut voimakas, alueella on urheilukenttä sekä tenniskenttiä, mutta sinne on aikoinaan suunniteltu mm. pesäpallostadionia. Forssénin (2011) mukaan Kaisaniemen puisto on historiallinen puisto, kävelypuisto ja paikallisurheilun puisto, mutta stadion-tyyppisen urheilun puistoksi aluetta ei olla suunnittelemassa. Kaisaniemenrantaan jo vuonna 1992 ehdotetut asuntolaivat eivät Forssénin (2011) mukaan todennäköisesti toteudu Siltasaaren asukasyhdistyksen vastustuksen takia. Ajatus asuntolaivoista asumismuotona on peräisin mm. Amsterdamista, nousten sieltä Tukholmaan (vrt. Pampas Marina, 1992). Asuntolaivat ovat kasvattaneet suosiota myös Saksan kaupungeissa. Kaupunkisuunnittelun ideoita tuodaankin Euroopasta usein kuin matkamaiustoja (Forssén 2011).

Vuonna 2016 Suunnittelutoimisto N2 ehdotti Töölönlahdelle laajaa Kansalaispuisto-hanketta, jonka myötä radanvarteen rakennettujen toimisto- ja asuintalojen pohjoispuolelle nousisi puurakentamista (asuntoja, kaksi hotellia ja kulttuurirakennus). N2 haluaisi myös ruopata ja puhdistaa Töölönlahden, rakentaa alueelle pieniä ravintola- ja kahvilarakennuksia, kaksi uimarantaa, laitureita, rantapromenadeja, kävely- ja pyöräilyreittejä sekä avata Töölönlahdelle talvisin luistinradan. Uimarantaa Töölönlahdelle ehdotettiin jo 1930-luvulla. N2:n suunnitelmassa myös luonnontilaisia kaislikoita olisi tarkoitus säilyttää. Hanke kohtasi vastustusta luontojärjestöiltä.

6.5.13 Eiranranta

Eiranrannan asemakaavan laativat Paula Kinnunen ja Marjut Kivelä. Eiran kaavoitukseen osallistunut Bertel Jung oli tehnyt luonnoksia Eiranrannan alueelle jo vuonna 1911 (kuva 248.). Munkkisaarenrannan alueesta oli vuonna 1998 järjestetty asemakaavallinen ideakilpailu, jonka voitti Matti Anttila ehdotuksellaan 'L'île aux Moines'. Suunnitelman nimi viittaa Ranskassa Golfe de Morbihanin merenlahdella sijaitsevaan saareen tai tällä saarella sijaitsevaan kylään. Toteutunut asemakaava ei kuitenkaan juuri noudata ehdotuksessa esitettyä rakennusmassojen horisontaalista, tyyliiltään 1960-lukulaista sijoittelua, sillä ehdotus laitettiin syrjään asukkaiden vastuksen takia. Yhteisiä piirteitä suunnitelmassa ja toteutuneessa alueessa ovat lähinnä vain itäosan puistoalue, vesiallas ja rantapromenadi.



Kuva 248. Bertel Jung laati luonnoksen Eiranrannan alueelle jo vuonna 1911. (SINETTI-arkistotietojärjestelmä).

Eiranrannan pistetalot sijoitettiin neliönmuotoiselle alueelle noppamaisesti, jonkin verran irralleen toisistaan, viereisen Eiran kaavoitusta mukaillen (kuva 249. ja kuva 250.). Samalla pyrittiin avaamaan merinäköaloja mahdollisimman moneen asuntoon. Katuverkko ei kuitenkaan ole Eiran tavoin kiemurteleva. Eiranrannan talot myös toteutettiin Eiran taloja huomattavasti korkeampina, jolloin talojen keskelle muodostui jokseenkin varjoisia kanjonimaisia tiloja, jotka pihamuurien kanssa suojaavat aluetta merituulilta. Tyynilä (2011) kritisoi kuitenkin aluetta, etenkin sen pihaa, kolkkoudesta. Pihoja reunustavat graniittimuurit ovat mukaelmia Eirasta. Eiraa suurempi mittakaava kytkee Eiranrannan alueen Hernesaaren nykyiseen ja suunniteltuun rakennuskantaan, missä esimerkiksi Valtion viljasiilot kohoavat korkeimmillaan kymmenkerroksisen kerrostalon korkuisina. Eiranrannan rakennusten alempi räystäslinja kuitenkin vastaa Eiran mittakaavaa (Arvostelupöytäkirja...2005). Rakennuksia ovat suunnitelleet arkkitehtitoimisto Helin & Co Architects, Jan Söderlund sekä Timo Vormala. Eiranranta 5:n kutsukilpailun voittaneessa Helin & Co Architects -toimiston suunnittelemissa rantaan avautuvissa rakennuksissa on yläkerroksissa meren aaltoja muistuttavia kaarevia lasipintoja. Eiraan viittaavat myös rakennusten erkkerit. Rapattujen rakennusten päävärejä ovat valkoinen, siniharmaa ja keltainen, mutta myös sinistä ja punaista esiintyy. Puuta ja luonnonkiveä on käytetty koristeena. Rappauksen käytöllä ja osin myös värityksellä on asemakaavan mukaan haluttu sitoa aluetta Eiraan. Valkoinen väri viittaa Hernesaarenkadun modernistisiin asuinkerrostaloihin. Myös muilla väreillä on vastineensa Hernesaarenkadulla ja Hernesaarenkadun päässä sijaitsevilla telakkarakennuksissa. Tasakattoisten kerrostalojen ylimpiä kerroksia on vedetty sisään. Savupiiput ovat olennainen osa alueen kattomaisemaa. Parvekkeet ovat suuria, ulkonevia ja lasitettuja. Eiralaisittain pihoidella on pieniä suihkulähteitä. Osa asunnoista on kaksikerroksisia ja osassa on suuria kattoterasseja.



Kuva 249. Eiranrannan pistetalot rakeisuuskartan vasemmassa laidassa, vieressä oikealla Eiran pistetaloja. (Maanmittauslaitoksen Maastotietokannan rakennukset 09/2014).



Kuva 250. Eiranrannan pistetaloja. (Miika Norppa).

Lähelle merenrantaa sijoittuu Pyhiinvaeltajanpuisto vesiaiheinen, Rantakallionpuisto sekä Pyhän Birgitan puisto, joka jatkaa ranta-alueen pitkään satamaratakiskojen linjauksen, pysäköinnin ja veneiden talvisäilytyksen vuoksi keskeneräisessä tilassa ollutta Meripuiston puistoaluetta länteen. Alueen ohi aiemmin kulkeneita ratakiskoja ei ole säilytetty. Eiranrannan pohjoisosassa on Luostarinpuisto. Eiranrannan uskontoaiheiset uudisnimet kytkeytyvät Munkkisaaren nimeen. Pyhiinvaeltajan puistossa on saari- ja leväaiheinen, Fucus-niminen taideteoskokonaisuus. Eiranrannan uudet puistoalueet saivat Vuoden Ympäristörakenne -tunnustuksen vuonna 2011. Alueella on joitain liiketiloja, mutta niihin ei ainakaan vielä vuonna 2017 ollut sijoittuneena palvelutarjontaa. Se sijaan viereiseen Hernesaaren palveluja on tulevaisuudessa tulossa. Vuonna 2014 aivan Eiranrannan kupeessa Hernesaarannassa avautui rantakahvila Birgitta. Eiranrantaan rakennettiin pieni uimaranta – mahdollisesti aiemmin Ursinin kallioilla sijainneen, Julius Tallbergin 1887 rakennuttaman uimalaitoksen innoittamana. Eiranrannan vanha uimalaitos purettiin 1900-luvun alussa ja uusi kaupungin rakennuttama laitos vuonna 1934. Vuonna 1905 Eiran kaavoituksen yhteydessä Bertel Jung, Armas Lindgren ja Lars Sonck ehdottivat Ursinin kallioille asuntorakentamista, mutta ehdotus ei siltä osin toteutunut. Eiranrannan asuinalueen naapuriin jäi huippuvoimalaitos piippuineen. Henkilöautojen pysäköinti sijoittuu kannen alle.

Eiranrantaan rakennettiin kovan rahan asuntoja. Eiranranta suunniteltaessa selvitettiin Kajjansinkon (2011) mukaan, kuinka paljon Helsingissä on kysyntää erittäin varakkaille suunnatusta uudisrakentamisesta, kysyntää arvioitiin tuolloin olevan tuhannen kotitalouden verran. Moni näistä sijoittui Eiranrantaan. Lisäksi Helsingillä on muita varakkaiden kaupunginosia, kuten Kulosaari, Eira, Ullanlinna ym., joten kovin paljon uutta kysyntää ei Kajjansinkon (2011) mukaan vuonna 2011 ollut.

Kovan rahan asuntojen rakentaminen liittyi nk. hyvien veronmaksajien houkutteluun tilanteessa, jossa Espoo onnistui haalimaan alueelleen suhteessa enemmän hyvätuloisia asukkaita kuin Helsinki. Munkkisaaren osa-alueen, johon Eiranranta kuuluu (tai aiemmin kuului), keskimääräinen tulotaso nousikin yli 15-vuotiaiden asukkaiden valtionveronalaisilla tuloilla mitaten huomattavasti Eiranrannan asuntojen valmistumisen jälkeen: vuonna 2007 keskimääräinen tulotaso oli 29 335 euroa ja vuotta myöhemmin 54 627 euroa (Aluesarjat 2018). Eiranrannassa keskimääräinen tulotaso onkin huomattavasti korkeampi kuin Munkkisaarella – ja Helsingin keskimääräiseen tulotasoon jopa viisinkertainen (Jakonen 2013). Valtionveronalaiset tulot ovat kuitenkin mittarina epäluotettava, sillä ne eivät suoraan kerro sitä, millainen vaikutus alueen rakentamisella oli Helsingin verotuloihin – pääomatulot eivät nimittäin ole kunnallisveronalaista tuloa. Lisäksi osa arvoasunnoista ostetaan usein kakkosasunnoiksi, jolloin osassa asunnoista ei ole vakituista asukasta – vuonna 2010 Munkkisaari kuului niihin Helsingin kaupunginosaan, joissa oli eniten tyhjillään olevia asuntoja (Kaivopuistossa...2013). Asukkaita Eiranrantaan tuli alle viisi sataa.

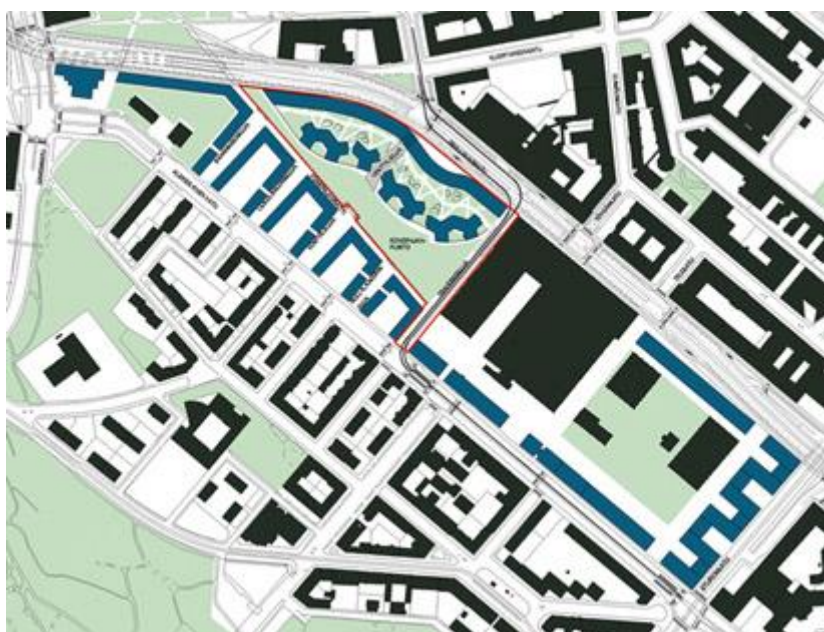
6.5.14 Pasilan konepaja

VR:n Pasilan konepaja oli pitkään merkittävä työllistäjä Helsingissä. Lähialueella oli ollut myös muuta konepajateollisuutta, mm. Oy Suomen Autoteollisuus Ab:n (nyk. Oy Sisu Auto Ab) tehdas vuosina 1931–1944. 1980-luvulla alkoi olla selvää, että työt Pasilan konepajalla päättyvät, mutta toiminta kuitenkin jatkui 1990-luvun puoliväliin saakka ja junakaluston kunnossapidon osalta aina vuoteen 2003 asti, jolloin tämä toiminta siirtyi Ilmalan varikkoalueelle. VR-Yhtymä Oy ja Museovirasto olivat jo alueen suunnittelun alkuvaiheessa tehneet sopimuksen kulttuurihistoriallisesti arvokkaiden rakennusten käytön osalta. Valtakunnallisesti arvokkaiksi luokiteltuja rakennuksia oli alueella nimetty seitsemän. Arkkitehti Bruno Granholmin (suunnitellut myös mm. VR:n makasiinit ja Pasilan keskenkäiseksi jääneen Toralinnan) piirtämät punatiilirakennukset päätettiinkin suojella. Kyseisissä rakennuksissa tehtiin töitä vielä suojelupäätöksen jälkeenkin. Konepaja-alueen vanhimmat rakennukset olivat 1800-luvun lopulta ja uusin vuodelta 1983 (Salonen 2000). Kaikki suojelurakennukset on rakennettu ennen 1920-lukua. Uudempaa rakennuskantaa alueelta purettiin pois.

Konepajatoiminnan päätyttyä vanhoihin rakennuksiin oli sijoittuneena muita vuokralaisia, mm. filiaalialan toimijoita, kirpputori, salibandykenttä ja varasto. Rakennuksiin on kaupunkisuunnitteluviraston taholta toivottu mm. kulttuuri-, kahvila- ja ravintolatoimintaa. Osa vanhasta toiminnasta siis poistuu. Valtterin kirpputori lopetti toimintansa vuonna 2012. Kaivatun kirpputorin korvaajaksi nousi vuonna 2013 Suvilahden Kattilahallin kirpputori ja vuonna 2015 Konepajan kokoonpanohalliin avautui uusi kirpputori, johon kytkeytyi vuonna 2016 myös baari- ja ravintolatoimintaa sekä musiikkitahtumia. Tämä toiminta kuitenkin uhkasi jäävän väliaikaiseksi, sillä vuoden 2016 syksyllä tilojen vuokralaiseksi oli ehdolla rautakauppa B&B Bauhaus, joka halusi muuttaa viereisen sähköjunahallin pysäköintialueeksi. Alueen asukkaissa tätä rautakaupahanketta vastustettiin ja alueelle kaivattiin kulttuuripalveluita sekä kahviloita ja ravintoloita – eli toimintoja, joita alueen markkinointi antoi asukkaiden alueelle odottaa. Bauhausin hakema poikkeuslupa ei asukkaiden voimakkaan vastustuksen ansiosta mennyt läpi kaupunkisuunnittelulautakunnassa. Tämän jälkeen kokoonpanohallin omistaja VR ryhtyi neuvottelemaan alueen asukkaiden muodostaman Konepajaliikkeen kanssa kaikkia

osapuolia miellyttävän ratkaisun saavuttamiseksi. Vuonna 2018 Yhdysvaltojen entinen Suomen suur- lähettiläs Bruce Oreck ja Vallilan Ratapiha Oy olivat ostaneet suurimman osan Konepajan rakennuk- sista, ja suunnitelmat alueen kehittämiseksi olivat aluillaan. Oreckin haaveena oli saada alueelle mm. ruokahalli. Vertailukohtina alueen kehittämiseksi Oreck on maininnut Lontoon Camdenin ja New Yorkin Chelsea Marketin (Mankkinen 2018).

Konepajan aluetta (kuva 251.) kaavoitettiin paloina alkaen Aleksis Kiven kadun varresta (asemakaa- van voimaantulo v. 2005). Toisena palana oli Teollisuuskadun varsi ja näiden väliin tuleva puisto (2008). Kolmanneksi Aleksis Kiven kadun pohjoispäähän kaavoitettiin 10–15-kerroksinen toimisto- talo (2008), jota ei vielä vuonna 2015 oltu aloitettu. Neljäntenä palana kaavoitettiin Aleksis Kiven kadun Sturenkadun pääty (voimaantulo 2012). Viides asemakaava oli suojeltavien rakennusten suo- jelukaava (voimaantulo 2014). Kuudes ja viimeinen pala oli Sturenkadun varsi, johon liittyi myös päätke Teollisuuskadun laitaa (voimaantulo 2014). Kaikki kaavapaloja yhdistää asemakaavaluonnos, joten hankekohtaisesta postimerkkikaavoituksesta ei voida puhua.



Kuva 251. Pasilan konepaja-alue. Uudisrakentaminen sinisellä. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto).

Alueen ensimmäistä asemakaavaa (viisi korttelia) lähdeittiin muuttamaan arkkitehtuurikilpailun vuon- na 2004 voittaneen ARK-house arkkitehdit Oy:n laatiman yleissuunnitelman pohjalta. Kaava astui voimaan vuonna 2005. Alueen rakennuksia suunnittelivat Arkkitehdit NRT Oy ja ARK-house arkki- tehdit Oy. NRT Oy:n rakennusten arkkitehtuurissa on samoja piirteitä saman toimiston Katajanokalle toteuttaman korttelin kanssa. NRT:n Jyrki Tasa (2012) on varsin tyytyväinen toimistonsa alueelle suunnittelemiin rakennuksiin – kohteen keskeinen sijainti toi liikkumavaraa asuntojen hintahaaruk- kaan ja samalla teknis-taloudellisten rajoitusten kanssa painivaan arkkitehtuurisuunnitteluun.

Konepajan alueen suunnittelussa ensimmäisenä lähtökohtana olivat suojelurakennukset, koska ky- seessä on yksi Suomen hienoimmista säilyneistä konepajakokonaisuuksista. Vanhat teollisuusraken- nukset vaikuttivat punatiilen valintaan alueen rakennusten pääasialliseksi julkisivumateriaaliksi (Tyynilä 2011). Myös mustaksi maalattu teräs viittaa konepajahistoriaan. Mustalla on haluttu Tasan (2012) mukaan viestittää höyryveturien nokisesta ajasta. Graniitti on Helsingille perinteinen katutilan päällysmateriaali. Teolliseen historiaan viittaa myös rakennetun ympäristön karkeus – aluetta ei ra-

kenneta pikkusieväksi (Tyynilä 2011). Vanhoja rakennuksia ei myöskään ole tarkoitus puunata puhtaiksi teollisen työn jäljistä, vaan niihin on tarkoitus jättää rosoisuutta ja nokea. Teollisesta historiasta jää muistumia myös alueen nimistöön: Sahamäenkuja, Liukulaakerinkuja, Venttiilikuja, Rullalaakerinkuja, Traverssikuja, Konepajanraitti, Konepajanaukio, Konepajanportti ja Konepajanpuisto. Teollisuusrakennusten suunnittelijaa, Bruno Granholmia, on muistettu hänen mukaansa nimetyllä aukiolla ja kujalla. Vaikka Pasilan konepaja-alueen suunnittelussa on huomioitu historia monin tavoin, arkkitehtuuri on kuitenkin modernia. Jyrki Tasa suunnitteli Konepajan alueelle oman valaisintyyppin, jota käytetään koko alueella yhtenäisen ilmeen luomiseksi. Valaisimen innoitteena ovat ilmeisesti toimineet vetureiden etuvalot ja/tai savupiiput.

Toinen konepajan alueen suunnitteluun vaikuttanut piirre on se, että alue oli ollut sata vuotta aidalla eristetty – sinne pääsi vain luvan kanssa. Tämä erotti Vallilaa ja Alppiharjua toisistaan ja pidensi niiden välistä ajallista ja mentaalista etäisyyttä. Suojelurakennuksia ei kuitenkaan enää haluttu piilottaa muurien taakse, vaan uusi alue haluttiin yhdistää ympäröiviin kaupunginosiin. Aluetta halkomaan suunniteltiin pitkä Konepajanraitti Itä-Pasilaan johtavine siltoineen sekä Alppiharjun ja Mäkelän teollisuusalueen välinen Traverssikuja. Nämä kytkevät Konepajan alueen Harjuun ja Kallioon, Vallilaan, Alppiharjuun sekä Itä-Pasilaan. Etenkin aiemmin muita alueita korkeammalla sijaitseva ja jokseenkin irrallisena seissyt Itä-Pasila kytkeytyy jatkossa tiiviimmin kantakaupunkiin. Konepaja-alueen reitistöä suunniteltaessa mietittiin mistä ihmiset haluaisivat eniten kulkea – esimerkiksi Mäkelänrinteen uintikeskukseen tai Itä-Pasilassa sijaitsevaan Helsingin pääkirjastoon.

Kolmas alueen suunnitteluperiaate oli se, että alueen sisälle ei tule autoliikennettä, huoltoajoa lukuun ottamatta. Idean taustalla oli kantakaupungin oloissa harvinaisen suuren autottoman alueen säilyttäminen autottomana. Samalla konepaja-alue laajentaa Itä-Pasilan yläkannen autotonta aluetta. Autottomuuden perinne liittyy myös Länsi-Pasilaan. Tavoitteena on ollut, että konepajan alueesta muodostuu liikenteellisesti turvallinen ja siten hyvin lapsiperheille soveltuva. Myöskään pysäköintiä ei tule maan päälle, mikä nousi 2000-luvulla varsin yleiseksi suunnitteluperiaatteeksi kantakaupungissa, vaan autot sijoittuvat maan tai kannen alle.

Ensimmäiselle kaava-alueelle Aleksis Kiven kadun varrelle nousi punatiilillä verhottuja, lasitetuilla parvekkeilla varustettuja, kirkailla korosteväreillä (sininen, keltainen, punainen, oranssi, lila) leikitteviä tasakattoisia asuinkerrostaloja. Uusien kerrostalojen kattokerroksen värit viittaavat paitsi Alppiharjuun, myös Itä-Pasilan kerrostalojen korosteväreihin. Osin värit viittaavat myös uudempien junnien värikyseen (Tasa 2012). Ikkunoiden koko ja sijainti vaihtelee. Myös parvekkeet ovat vapaasti sijoiteltuja – Tasan (2012) mukaan hän hyödynsi tätä piirrettä jo diplomityössään vuonna 1968, vaikutteet olivat tulleet eräältä puolalaiselta arkkitehdiltä. Katot ja parvekkeet ovat mustia. Kattomaisemaa elävöittävät kattoterassit, jotka ”tornimaisine talon kulmineen ja isoine kattopergoloineen” muistuttavat kaukaisesti höyryveturin ohjaamo (Arkkitehti 4/2009:56–67). Talot on myös nimetty vetureiden mukaan. Aleksis Kiven kadun varrella on tiiliaitoja teräksisine pihaportteineen. Porteissa on raide- ja ratapiha-aiheita kohokuviokoristeina – ja siten viittauksia konepajan historiaan (ks. Tuomi 2005b:8; Prokkola 2008:17, kuva 252).



Kuva 252. Pasilan konepajan uusi arkkitehtuuri kytkeytyy alueen ja lähiympäristön historiaan ja vanhaan rakennuskantaan monella tavalla, mm. punaisen tiilen käytöllä ja ratapiha-aiheisilla koristeilla. (Miika Norppa).

Ensimmäisellä kaava-alueella uusi korttelirakenne on kaavaratkaisulla sidottu viereisen kaupunginosan, Alppiharjun, kaavaan – niin korttelien jäsentelyn kuin mittakaavan osalta. Traverssikuja jatkaa maisemallisesti Siuntionkatua ja Venttiilikuja Karjalankatua. Inkoonkadulle uudet rakennukset muodostavat pääteaiheen. Aleksis Kiven kadun pohjoisosaan sijoittuu vanha punatiilinen rakennus, jonka sijoitteluperiaatetta Aleksis Kiven kadun varren uudet kerrostalot niin ikään jatkavat.

YIT hyödynsi alueen teollista historiaa kohteen markkinoinnissa, verraten aluetta vastaaviin kansainvälisiin esimerkkeihin, kuten Lontoon Docksideen ja New Yorkin Tribecaan: ”Kun uusi ja vanha kohtaavat, syntyy jotain ainutlaatuista. Lontoossa se on Dockside, vanha telakka-alue joka tunnetaan ympäri maailmaa arvostettuna asuinpaikkana. New Yorkissa se on Tribeca, Manhattanin helmi. Helsingissä se on tunnelmaa huokuva, nostalginen Konepaja Alppilan ja Vallilan rajalla.”

”Konepajan alue on inspiroiva yhdistelmä urbaania kantakaupunkia, uutta arkkitehtuuria ja vanhaa teollisuushistoriaa. Vuosikymmenten ajan täältä kantautui VR:n konepajan kolke ja raskaan työn äänet. Nyt alueelle rakennetaan korkealaatuinen asuinalue. Ennen täällä höyrysivät veturit, pian cappuccinokeittimet.”

Konepaja-alueen suunnittelun alkuvaiheessa pidettiin työpajoja, joissa mietittiin millaista arkkitehtuuria alueelle tulisi ja kenelle alue olisi suunnattu ja mietinnöissä päädyttiin asukkaiden osalta nuoriin ammattilaisiin. Alue ei ole halpa, mutta ei kuitenkaan kantakaupungin merenranta-asuntojen hinnoissa. Alueelle rakennettiin myös perheasuntoja. Kaupunkisuunnitteluviraston suunnittelijaryhmä kävi, myös YIT:n kanssa, alueen suunnittelun tiimoilta mm. Hollannissa (Tyynilä 2011). YIT:tä haluttiin saada sellaiseen henkeen, että he huomaisivat, mikä arvo vanhassa rakennuskannassa on. Vanha rakennettu ympäristö sekä teollisuus- ja ratahistoria antavat imagon koko uudelle rakennuskannalle. Suunnittelijat kävivät myös Saksan teollisuusalueella katsomassa teollisuusrakennusten uusiokäyttöä – alueita ei ole siellä siivottu ihan siistiksi, vaan työn tuntua on siellä Tyynilän (2011) mukaan jätetty näkyviin niin elävästi, että tulee tunne, että ”ne on just kävellyt ulos ne viimeiset ukkelit sieltä.”

Tyynilän (2011) mukaan Ruotsissa puolestaan vanhat teollisuusrakennukset yleensä puhdistetaan ja maalataan ja särmä pyritään häivyttämään.

Suunnitteluun vaikuttivat muutenkin kansainväliset suuntaukset. Tyynilän (2011) mukaan kaupunkisuunnitteluvirastossa pysyy hyvin ajan tasalla, koska kirjastoon tulee suuri määrä kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurialan lehtiä. Informaatiovirrat ovatkin jatkuvasti voimistuneet.

Teollisuuskadun varren asemakaavan laativat Satu Tyynilä ja Janne Prokkola ja se tuli voimaan vuonna 2008. Kadun varrelle oli vuonna 2018 rakenteilla pitkä, muurimainen, punaisin tiilin verhoiltu asuinkerrostalo, eräänlainen Pasilan Käärmetalo, jonka päällä on poikittain värikkäitä lamellimaisia, metallipintaisia rakenteita. Talossa on tarkoituksellisia viittauksia Käpylän Käärmetaloon (Arkkitehti 2/2006:17–18). Sitä on kutsuttu myös lohikäärmetaloksi. Konepajan Käärmetalon taustalla oli alun perin hollantilainen arkkitehtitoimisto Mecanoo architecten b.v., jossa on työskennellyt myös suomalainen arkkitehti Ville Nurkka. Aluksi käärmetaloja oli suunnitteilla itse asiassa kaksi – myös Käpylän käärmetalo on kaksiosainen. Sitten ARK-house arkkitehdit jatkoivat hollantilaisten ideaa. Hollannin Groningenissa on pitkä horisontaalinen rakennus, jonka päälle on sijoitettu poikittain erillisiä rakennuselementtejä (nk. Cascadecomplex, ark. Abe Bonnema, 2001). Teollisuuskadun linjausta mukaileva ja lähistöllä sijaitsevan (pysäköintitalo- ja liiketilarakennuksen alta purettavan) sähköjunahallin horisontaalista otteesta muistuttava talo myös suojaa puistoa ja muita asuinkerrostaloja vilkkaasti liikennöidyn kadun melulta. Tuloilma on asemakaavassa määrätty otettavaksi muualta kuin Teollisuuskadun puolelta. Melua torjutaan suuren rakennusmassan ohella ikkunoiden avulla. Asuinkerrostalon ulko-ovissa on veturimaiheisia kuvia. Korttelien sisällä kulkee kävelyraitti. Konepajanpuiston reunaan Käärmetalon taakse sijoittuvat kerrostalot puolestaan muistuttavat pohjakaavaltaan Ruskeasuon tähtitaloja. Myös Keski-Pasilaan oli Jallinojan toimesta pohdittu tähtitaloja vuonna 1991 (ks. Jallinoja 1998:55). Konepajanpuiston suunnittelussa on ollut tarkoitus hyödyntää alueen ratapihahistoriaa ja vanhoja raidekiskoja. Alueen ratapihan tasaisuus on myös säilytetty. Puistossa käytetään betonia, joka viittaa Itä-Pasilaan. Alueen pohjoisosaan rakennetaan myös verkkomuuri, joita esiintyy viereisellä Mäkelän teollisuusalueella (ks. Tuomi 2005:14–15).

Konepaja-alueen luoteiskulmaan mahdollisesti rakennettava tornitalo nousisi Aleksis Kiven kadun pääteaiheeksi ja kytkisi alueen tulevan Keski-Pasilan maisemiin. Hanketta ei kuitenkaan oltu vuonna 2018 aloitettu. Konepaja-alueen eteläpäähän Aleksis Kiven kadun varteen on puolestaan rakennettu pitkä, mutta kadun puolelta suora asuinkerrostalo – vanhan pitkän ja suoran varastorakennuksen tilalle. Uudisrakennuksen muoto määräytyy paitsi historian, myös tontin muodon ja suojelurakennusten sijainnin kautta. Rakennuksessa on jalusta, jonka päällä on viisi noppamaista osaa, jotka nousevat korkeimmillaan kahdeksanteen kerrokseen. Kadun toisella puolella rakennusta vastapäätä sijaitseva asuinkerrostalo on niin ikään kahdeksankerroksinen. Rakennus kytkeytyy vastapäiseen kerrostaloon myös värityksellä, ylimpien kerrosten valkoisella värillä. Valkoinen väri kytkee rakennuksen myös SOK:n teollisuusrakennuksiin Sturenkadun varrella (Arkkitehti 4/2017:32–39). Uudisrakennuksen jalustan punainen tiili kytkee sen Konepajan rakennuksiin ja jalustan korkeus toistaa Aleksis Kiven kadun varrella sijaitsevien konepajarakennusten mittakaavaa. Kadunvarsitiloihin on sijoitettu liikkeiden ja toimistojen lisäksi pyöräkomeroita ja varastoja.

Sturenkadun varren suunnittelua vaikeutti Meiran kahvipaahdimon toiminnasta aiheutuva kahvin tuoksu. Ympäristökeskuksen mukaan alueella ei voi asua voimakkaan kahvin tuoksun takia. Tämän takia Sturenkadun varteen kaavoitettiin vain toimistorakennuksia: tiilipintainen toimistorakennus sekä kolmiosainen, tasakattoinen, suorakulmaisesti kiemurteleva ja niin ikään tiilipintainen rakennuskokonaisuus, jota rytmittävät suuret lasiset sisäänkäyntiaukot sekä kaksi kolmannen kerroksen korkeudelle sijoittuvaa kattopihaa. Sisäpihan puolella rakennuskompleksissa on useita sisäpihoja lähellä

sijaitsevan entisen Orionin tehtaan tavoin. Sturenkadun varren ensimmäinen toimistorakennus valmistui vuonna 2018.

Teollisuuskadun itäpään vuonna 2014 hyväksytyssä asemakaavassa on pitkä, punatiilinen hybridirakennus, jossa on pitkittäinen kolmikerroksinen toimistorakennus jalustana ja sen päällä neljä viisi-kerroksista poikittaista asuinrakennusta. Ratkaisu on samankaltainen kuin edellä mainitussa ”Pasilan Käärmetalossa”.

YIT:n tavoin myös NCC markkinoi kohdettaan ja samalla Pasilan konepaja-aluetta sloganilla, ”Palanen Brooklynia Helsingissä”, ja käyttäen alueesta sen aikaisempaa ruotsinkielistä nimeä Fredriksberg. Nimellä ilmeisestikin haluttiin kytkeä alue Brooklynin Williamsburgiin, joka tunnetaan Pasilan konepaja-alueen tuntumassa sijaitsevan Kallion tavoin hipsterikaupunginosana.

Yhtenä ongelmana alueen suunnittelussa vuonna 2011 oli se, että VR:n edelleen omistamien suojelurakennusten eteen ei vielä oltu tehty mitään, vaan rakennukset olivat hiljalleen rapistumassa. Tilanne ei ollut tästä juuri muuttunut vuonna 2018, mutta rakennukset oli viimein myyty. Tyynilän (2011) mukaan VR vain halusi rakennuksista eroon, eikä siksi ollut kiinnostunut niiden kunnostamisesta. Tavoitteena kuitenkin on ollut, että konepajarakennuksiin tulisi toimintaa, joka olisi asukkaiden kannalta mielenkiintoista – esimerkiksi kokoonpanohalli on hyvin yleisötilaisuuksille sopiva suuri tila raitiovaunupysäkin vieressä. Teollisuusrakennusten on tarkoitus säilyttää ratakiskoja ja viitata niihin raideaiheilla pintamateriaaleissa – säilytettäväksi on suunniteltu myös ilmasiltoja, valaisinpylväitä, valomastoja, katoksia ja vanha nosturirakenne. Muutoin varsin puuttomana säilytettävän alueen keitaana toiminut Piippuaukio säilyy jatkossakin vehreänä ja rakennusten seinuksille on tarkoitus palauttaa niiltä poistettuja villiviinejä. Ajoesteiksi sallitaan mm. junanpyörät ja ratakiskot. Purettavien puurakennusten paikalle on suunniteltu uusia puurakennuksia. (LOCI maisema-arkkitehdit Oy et al. 2014).

Tyynilä (2011) on Konepajan ensimmäisiin osa-alueisiin tyytyväinen, myös arkkitehtuuriin ja asuntorakentamiseen. Alueen asunnot ovat myös menneet hyvin kaupaksi ja alueesta on muodostunut suosittu asuinalue.

Konepajan alueelle on hyvät joukkoliikenneyhteydet. Aluetta palvelemaan rakennettiin uudet raitiovaunukiskot (2008), jotka kytkevät alueen tiiviisti kantakaupunkiin. Lisäksi alueelle on bussiyhteyksiä ja Pasilan juna-asema sijaitsee lähellä. Samoin alueen läpikulkumahdollisuuksia kehitettiin. Tulevaisuudessa yhteyksiä parantaa vielä mahdollisesti Pissararata. Konepaja-alueen kannalta Pissararadan laajempi vaihtoehto olisi ollut hyödyllisempi, mutta se ei ilmeisesti toteudu.

Suurimpana ongelmana alueen suunnittelussa on ollut vaikeus saada rakennusyhtiöitä rakentamaan kadunvarsiliiketiloihin. Kantakaupungissa se, että kadunvarsiliiketiloihin ei rakennettaisi, tarkoittaisi Tyynilän (2011) mukaan katastrofia. Tiloihin on kuitenkin ”verissä päin tappelemalla” saatu jonkin verran. Tilojen rakentamisesta on laitettu määräyksiä asemakaavoihin. On tietysti mahdollista, että niihin sijoittuu vain toimistoja, mutta tiloihin kuitenkin rakennetaan. Rakennusliikkeet eivät halua rakentaa liiketiloihin, koska niiden pitää saada liiketilat myydyksi – asukkaat eivät maksa niitä, vaan yritys. Kadunvarsiliiketiloihin kuitenkin tarvitaan, koska ne takaavat, että pienilläkin yrityksillä, opiskelijoilla ym. on varaa hankkia liike-, toimisto- tai työtila. Lisäksi ne tuovat katutilaan elävyyttä. Aleksis Kiven kadun, Konepajanraitin ja Teollisuuskadun varteen määrättiin rakennettavaksi pieniä liike-, toimisto- tai työtiloja. Aleksis Kiven kadun pohjoisosan kaava-alueelle kadunvarsiliiketiloihin ei kuitenkaan saatu, paitsi yksi Traverssikuja. Aleksis Kiven kadun eteläosan alueelle tuli kuusi tai seitsemän kivijalkaliiketilaa, Teollisuuskadun varren rakentaminen oli vuonna 2017 vielä kesken, mutta tiloihin oli tuol-

loin viisi kappaletta. Kantakaupungin taloyhtiöt, jotka omistavat rakennuksessaan sijaitsevat liiketilat, saavat niistä vuosittain varsin hyvät vuokratulot. Näin ollen liiketilojen toteuttaminen olisi myös mahdollista kytkeä asuntojen hintaan.

Sama vaikeus saada kivijalkaliiketiloihin toteutettua on Tyynilän (2011) mukaan ollut ongelma koko kantakaupungissa. Rakennusyhtiöt eivät yhtäältä halua rakentaa kivijalkaliiketiloihin ja toisaalta niitä halutaan muuttaa asunnoiksi. Kivijalkaliiketiloihin muuttamiseen asunnoiksi ei yleensä olla suostuttu – jo senkin takia, että paikat eivät ole kovin ”asumiskelpoisia”. Jonkin verran esimerkkejä asunnoiksi muutetuista kivijalkaliiketiloihin kuitenkin on. Lisäksi ensimmäisen kerroksen asunnot, joissa on verhot ikkunoissa tekevät kaupungissa kävelemisestä yksitoikkoista ja pimmentävät katutilaa. Tilanteen muuttuessa asunnoiksi muutettujen liiketiloihin muuttaminen takaisin liiketiloihin voi olla vaikeaa, mikäli liiketiloihin maksetaan alhaisempia neliöhintoja kuin asunnoista.

Pasilan konepajan vieressä sijaitseva Mäkelän entinen teollisuusalue on alue, joka on haluttu pitää kokonaan toimitila-alueena, siellä toimitiloja ei muuteta asumiseen. Kantakaupungin asemasta työpaikka-alueena halutaan kaupunkisuunnitteluvirastossa pitää kiinni. Jos kantakaupunki muuttuisi jatkuvasti asumisvaltaisemmaksi, niin sehän olisi loppujen lopuksi lähiö, Tyynilä (2011) kärjistää, mutta ei pelkää tämän tapahtuvan: liike-elämä kokee Helsingin keskustan arvokkaana alueena toimia. Kantakaupungin uusille alueille on rakennettu lisää toimistotiloja.

Alppiharjun kaupunkirakenteellinen asema on uuden rakentamisen myötä muuttumassa ratkaisevasti – ensin Pasilan konepajan ja sitten Keski-Pasilan rakentamisen myötä. Keski-Pasilaan on suunniteltu Helsingin toista keskusta. Alueen palvelutarjonta ja liikenneyhteydet paranevat huomattavasti ja läpikulku lisääntyy. Alppiharju ei jatkossa enää ole yhtä tuntematon alue.

Pasilan konepaja-alueen lähistöllä entisten Volvo-Auton ja Primulan leipomon funkisrakennusten tuntumaan kaavoitettiin uusia asuinkerrostaloja vuonna 2010 (kaavoittaja Arja Kasanen). Uusien kerrostalojen mittakaava sekä väri- ja materiaalivalinnat (valkoinen rappaus) kunnioittavat Volvo-Auton rakennusta – ja toisaalta Puu-Vallilan arkkitehtuuria, koska Roineenpuiston puolella julkisivuissa on käytetty myös puuta sekä Puu-Vallilaan viittaavia rappausvärejä. Värit kytkevät rakennuksen myös toisella puolella Teollisuuskatua sijaitsevaan Nordean konttorirakennukseen. Samoin kaava jatkaa alueelle tyypillistä rakennusten sijoittelua: Teollisuuskadulle rakennetaan muurimaisesti ja sisäpihalla rakennusten sijoittelun vaikutteet tulevat Puu-Vallilasta Vallilantieltä – joskin nykyistä muurimaisempi ratkaisu myös sisäpihan puolella olisi voinut olla Puu-Vallilan kaavoitusperinteen näkökulmasta perusteltu. Myös istutuksissa käytetään osin alueelle tyypillisiä kasveja (Vallila Kortteli 534...2010). Rakennusten tuloilma on asemakaavassa määrätty otettavaksi muualta kuin liikenteeltään vilkkaan Teollisuuskadun puolelta, lisäksi meluntorjunnasta on erillisiä määräyksiä. Rakennusten katutasoon on sijoitettu kivijalkaliiketiloihin. Toisella puolella Teollisuuskatua ei kuitenkaan ole toteutettu asunorakentamista, vaan alueelle rakennettiin arkkitehtien Lasse Vahtera ja Katariina Kosonen suunnittelema drive-inn McDonald's (2010). Lisäksi alueella oli vuonna 2018 avopysäköintiä.

Vuonna 2017 kaupunkisuunnitteluvirastossa oli tekeillä suunnitelma Teollisuuskadun kehittämiseksi. Tarkoituksena on kehittää Teollisuuskadun pohjoisosan itäpuolen rakennuskantaa ja kortteleita sekä mahdollisesti rakentaa uutta mm. Itä-Pasilan eteläosaan, Dallapénpuiston pohjoislaitaan, Kinaporin puistoon sekä Hämeentien ja Teollisuuskadun risteysalueelle. Lääkäriliiton talon tilalle ehdotettiin uutta kortteliä. Suunnitelma jalostui vuonna 2018 kaavarungoksi. Aluetta suunnitellaan työpaikkojen, kulttuurin ja tapahtumien keskusta-akselina, katutasoltaan ihmisen mittakaavaisena, elävänä ja elämyksellisenä, yhdistävänä vyöhykkeenä ja kaupunkielämän paikkana, jossa on saavutettava ja tehokas joukkoliikenne (Teollisuuskadun akselin kaavarungon...2018).

6.5.15 Salmisaari

Kuten nimestä on pääteltävissä, myös Salmisaari oli ennen sen mantereeseen kytkemistä saari – tai tarkemmin sanottuna ryhmä saaria: Salmisaari (käytettiin myös nimeä Merholmen), Iso Pääsi, Pikku Pääsi, Pääsinkari ja Morsian. Saarilla oli mm. huviloita. Saaret suurimmaksi osaksi hävisivät 1920-luvulla teollisuus- ja varastoalueen ja 1960-luvulla Länsiväylän alta (Tikkanen 1999). Sulhanen on säilynyt, Morsiamesta ja Isosta Pääsistä on säilynyt osa mantereeseen kiinnittyneenä. Merialuetta näiden ympärillä täytettiin Länsiväylän ja Salmisaaren voimalan rakentamisen takia.

Ruoholahti oli 1990- ja 2000 -luvulla osoittautunut suosituksi toimistoalueeksi, joten myös Salmisaari päätettiin kaavoittaa toimistoille (Maartola 2011). Salmisaaren hiilivarastoalueen alta maanalaisten hiilisiilojen valmistumisen (2005) myötä vapautunut alue muuttui toimistokeskittymäksi 2000- ja 2010-luvuilla. Paikka olisi merinäköymien puolesta ollut hyvä paikka asunnoille, mutta terveysviranomaiset vastustivat asuntorakentamista käytössä säilyneen Salmisaaren lämpövoimalan takia. Niinpä toimitilarakentaminen jäi ainoaksi vaihtoehdoksi. Alueen kaavoittivat Kirsi Rantama ja Jari Huhtaniemi vuosina 2005 ja 2009. Alueen arkkitehtuurissa käytettiin pääasiallisena pintamateriaalina punaista tiiltä, joka viittaa Salmisaaren teolliseen perintöön (Salmisaaren voimalaitos, Oy Alko Ab:n tuotantorakennus, kuva 253.). Punaisen tiilen käytöstä oli erikseen määräys asemakaavassa ja tiilijulkisivut muurattiin paikalla. Myös lasia käytettiin laajasti – tällä haluttiin Huhtaniemen (2012) mukaan viestiä rakennusten ”high tech” -sisällöstä. Lasi on myös Ruoholahden toimistorakennuksille tyypillinen julkisivumateriaali. Mustan katukiven käyttö sekä autokansi sen sijaan Huhtaniemen (2012) mukaan ”tematisoivat alueella sijainnutta hiilikasaa”. Salmisaaren suunnitteluun liittyi virkamiesmatkoja Hollantiin, erityisesti Amsterdamiin ja suunnittelussa saatiinkin vaikutteita juuri sieltä (Huhtaniemen 2012).



Kuva 253. Salmisaaren aluetta vuonna 1987 Sky-Foton kuvassa. Kuvan vasemmassa laidassa hiilikasa, jonka paikalle rakennettiin 2000- ja 2010-luvulla toimistorakennuksia. Salmisaaren vanha rakennuskanta on pääosin säilytetty. (Finna.fi).

Salmisaaren rakennuksia ovat suunnitelleet mm. Arkkitehtitoimisto Helin & Co Architects (Ahlström ym., valm. 2007) ja Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitonen Oy (Varma ja Lemminkäinen, valm. 2008). Ahlströmin rakennukselle ominaista on epäsäännöllinen ikkuna-aukotus ja lasinen kuutio tiiliosan päällä. Lasin laajan käytön voi nähdä myös viittauksena high tech -arkkitehtuurista (lasi-teräs) tunnetun ranskalaisen arkkitehdin Dominique Perraultin Salmisaarta varten vuosina 2000–2001 tekemiin suunnitelmiin, jotka sisälsivät kolme keskustelun herättämiseksi laadittua vaihtoehtoa, joista ensimmäisessä (Hill) kaikki on vihreän katteen sisällä, toisessa (Lime) pitkälle merelle kurkottava, viherkattoinen pitkä matala puikko ja kolmannessa (Flatscreen) korkea, niin ikään viherkattoinen, mereen heijastuva torni. Perrault oli tuohon aikaan paljon esillä mm. suunnittelemansa Ranskan kansalliskirjaston (1996) valmistumisen ansiosta ja toimi Suomessa Vuosaaren tornitalon arkkitehtuurikilpailun tuomaristossa vuonna 1999 ja kävi samana vuonna myös Suomessa luennoimassa. Salmisaaren oli asemakaavaluonnos jo ennen Perraultin konsulttityötä.

Varman talo kohoaa korkeimmillaan 11-kerroksisena. Varman talon matala, portaittaisesti merelle kurottava, kokonaan lasinen rakennusosa on hieman kuin Hokusain Suuri aalto (1830–32). Veden peilinä toimiessaan se luo yhteyden meren ja rakennuksen välille. Varman rakennuksen hahmo syntyi arkkitehti Tuomo Siitosen mukaan kahdesta elementistä: ”sillan valtavasta horisontaalisesta olemuksesta ja rakennuksen jalkoihin kurottavasta Suomenlahden aavasta.” (Kallio 2008:10–12). Tuomo Siitonen ja Esko Valkama saivat Varman toimistotalosta Rakentamisen Ruusun kunniamaininnan vuonna 2008.

Varman rakennuksen mahdollinen esikuva on arkkitehti Marcel Breuerin suunnittelema betoninen Whitney Museum of American Art (1966) New Yorkissa. Julkisivun ”nurinkuristen portaiden” määrä on siinä sama. Samoja piirteitä on myös lasisessa, KCAP Architects -toimiston suunnittelemassa, tosin vasta Varman rakennuksen jälkeen valmistuneessa toimistorakennuksessa Rotterdamissa. Varman rakennuksen sisäosissa on laivan kävelykantta muistuttava puukantinen bulevardi (Ravantti 2008:22–34). Porrastuvassa rakennusosassa on myös viittaus Kaapelitehtaan (ark. Wäinö Gustaf Palmqvist) Tammasaarenlaiturin puoleiseen julkisivuun, jossa sisäänvedot tosin ovat vertikaalisia. Vertikaalisia sisäänvetoja on myös Porkkalankadun ja Länsisatamankadun kulmaan sijoituvassa toimistorakennuksessa. Muun muassa Frankfurtia 1920-luvulla suunnitellut Ernst May käytti vastaavanlaista suunnittelua. Sisäänvedot ovat tyypillisiä myös Amsterdamin arkkitehtuurille. Porrasmaisuutta esiintyy Salmisaaren voimalarakennuksissa. Länsiväylän varrella myös Salmisaaren uusien toimistotalojen kyljet porrastuvat suurena ryhmänä, kuten Dominique Perraultin ehdotuksessa.

Technopolis on rakennuttanut Salmisaaren kolmiosaisen toimistorakennuksen (Arkkitehtitoimisto Larkas & Laine Oy, toinen vaihe 2012), joka porrastuu siten, että matalimmassa rakennuksessa on viisi, keskimmaisessä ja korkeimmassa yksitoista kerrosta. Keskimmaisessä rakennuksessa kolme ylintä kerrosta on kaavamääräyksen mukaisesti lasisia. Kaava määräsi myös rakennusten massoitte- lun ja alempien kerrosten julkisivumateriaalin (punainen tiili). Porrastuvia rakennuksia on toteutettu satama-alueilla mm. Liverpoolissa ja Oslossa.

Salmisaaren maisemaa Lauttasaaresta Salmisaaren on verrattu New Yorkin Hudson-joen maisemiin (Sarje 2009). Voimakkaammin maisemat (kuva 254.) kuitenkin tulevat Amsterdamista, erityisesti Veemkaden rantamilta. Kokonaiset maisemat voivat näin vaeltaa kaupungista toiseen. Pussinperämäisen alueen suunnittelun haasteena oli Lindroosin (2011) mukaan hiljaisuus iltaisin ja viikonloppuisin. Tätä varten alueelle rakennettiin liikuntakeskus (2010), jonka tarkoituksena on tuoda alueelle elävyyttä iltaisin. Keskuksessa on erittäin monipuoliset liikuntamahdollisuudet. Se myös korvasi käytöstä poistuneen Ruoholahden kuntotalon. Liikuntatalon julkisivussa on sinistä väriä, joka kytkee sen läheiseen Ilmarisen pääkonttoriin. Salmisaaren pussinperämäistä luonnetta pyrittiin karsimaan myös

toisella ajoyhteydellä. Alueen rannassa sijaitsee Salmisaaren aukio, venesatama oleskelumahdollisuuksia tarjoavine portaineen ja rantaa seurailee Helsingin perinteiden mukaisesti kävelyraitti. Salmisaarta on kritisoitu palvelujen puutteesta – on katsottu, että rannassa voisi olla esimerkiksi kahvila (Arkkitehti 2/2009:48–51). Palvelutarjonnan kehittymistä vaikeuttaa liiketilojen puuttuminen sekä alueen toiminnallinen yksipuolisuus (vain toimistoja, ei asutusta). Alueen toimistorakennusten ravintolat ovat ulkopuolisilta suljettuja lounasravintoloita. Pysäköinti on Salmisaareissa pääosin sijoitettu maan alle. Salmisaaren kadunnimistössä on läsnä yhtäältä saarihistoria ja toisaalta energiantuotantohistoria: Salmisaarenkatu, Pikku Pässin kuja / Energiakatu, Hiilikatu. Salmisaareen jäi potentiaalisia maa-alueita rakentamiselle Länsiväylän varteen. Voimala-alueelle rakennettiin vuonna 2014 pelletti-siiloja.



Kuva 254. Salmisaaren maisema tuo muistumia Amsterdamin uusilta ranta-alueilta. (Miika Norppa).

6.5.16 Muita täydennysrakentamisen kohteita kantakaupungissa

Eri puolilla kantakaupunkia oli vielä 1980-luvun alussa useita rakentamattomia tai vajaasti rakennettuja tontteja ja kortteleita ja useita niistä täytettiin 1900-luvun lopulla ja 2000-luvun alussa. Tarkastelen tässä joitakin näistä täydennysrakentamishankkeista.

Kamppiin Lapinrinteeseen oli rakennettu pienen puutalokorttelin tilalle asuinkerrostaloja 1970-luvun lopulla (asemakaava nimimerkit MR/IOT, 1976). Lapinrinne on toteutettu murtokatuna epämääräisen korttelialueen läpi. Kampin kolmioon valmistui 1980-luvulla asuinkerrostaloja, joiden suunnittelusta vastasivat A-konsultit (1983). Korttelissa oli ollut 1960-luvulla suuri pyöreä kaasukello ja siihen liittyneitä matalia punatiilisiä rakennuksia ja 1980-luvulla alueella oli bussipysäköintiä. A-konsultit osallistuivat myös vuonna 1986 hyväksytyyn asemakaavan laadintaan yhdessä nimimerkki PPI:n ja Veli-Pekka Kärkkäisen kanssa. Kortteli toteutettiin umpikorttelina. Osassa korttelin kerrostaloja on pieniä pihasiipiä, mutta sisäpiharakentamisen tehokkuus ei vastaa Kampin vanhojen kortteleiden sisäpiharakentamisen tehokkuutta. Korttelin puistomaiselle sisäpihalle toteutettiin päiväkotia. Korttelissa Eteläisen Rautatiekadun ja Malmikadun kulmassa sijaitsevassa rakennuksessa on pieni torni, joka viittaa vastapäiseen jugend-taloon Malmikadulla. Kortteliin rakennettiin kantakaupungin perinteiden mukaisesti kivijalkaliiketiloja, jotka ovat korttelin keskeisestä sijainnista johtuen olleet kysytyjä.

Toiselle puolelle Rautatiekatuja toteutettiin uudisrakentamista 1990-luvulla. Kaavan laati Kampin kolmion aluetta kaavoittanut Veli-Pekka Kärkkäinen ja se hyväksyttiin vuonna 1996. Pohjoisen rau-

tatiekadun varrelle nousi vaalein värein rapattuja, yksinkertaisia kerrostaloja (Arkkitehtitoimisto Brunow & Maunula, 2000). Rakennuksissa on perinteisen kaupunkirakentamisen mukainen viisto katto ja kattoihin on puhkottu ikkunoita. Rakennusten ensimmäisissä kerroksissa on kivijalkaliiketiluja.

Edellisen korttelin viereen, Kampin Leppäsuolle, puolestaan rakennettiin 2000-luvulla Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitonen Oy:n suunnittelema uustööläläiskortteli Töölön Stage (kuva 255.) entisen bussivarikon paikalle. Veli-Pekka Kärkkäisen ja Marko Härkösen laatimat asemakaavat hyväksyttiin vuosina 1998 ja 2008. Ennen bussivarikkoa alueella oli toiminut mm. kauppapuutarha vielä 1930-luvulla. Alvar Aalto oli keskustasuunnitelmassaan (1964) ehdottanut alueelle katutasosta – viereisen satamaradan tavoin – upotettua linja-autoasemaa (vrt. myös roomalaisten cryptoporticukset, esim. Ranskan Arlesissa, Reimsissä ja Portugalin Lissabonissa), mutta suunnitelma ei toteutunut. Alueelle kuitenkin sijoittui 1970- ja 1980-luvuilla maanpäällistä pysäköintiä ja bussivarikko. Töölön Stage -korttelin rakennusten katot ovat mustia ja niissä on pitkät lappeet. Seinät ovat rapattuja ja maalattu murretuin värisävyin (punainen, oranssi, keltainen). Palomuuria muistuttavaan seinään on puhkottu parvekkeita. Palomuurimaisia seiniä on jätetty myös Pohjoiselle Rautatiekadulle päin. Ulkonevat lasitetut parvekkeet on sijoitettu epäsäännöllisesti. Kerrostalojen katutasoon on sijoitettu kivijalkaliiketiluja. Korttelien ajankohtanaan ennätyskalliiden asuntojen myymisessä ilmeni kuitenkin vaikeuksia taloustilanteen heikennyttyä vuonna 2008 ja kortteli rakentui verrattain hitaasti.



Kuva 255. Töölön Stage -kortteli rakentumassa Leppäsuolla. (Miika Norppa).

Sörnäisten Kinaporin kortteli kaavoitettiin metron valmistumisen aikoihin vuonna 1982 (Hurme & Kiehelä), korttelin asuinrakennukset, vanhustenhuollon keskus ja vanhusten asuintalo sekä päiväkot

valmistuivat vuosina 1985–87. Korttelin uudisrakentamisen alta purettiin Emil Svenssonin suunnittelema jugend-talo (ks. Manninen 2004:171). Kurvin puolella umpikortteli rajaa kaarevaa katutilaa ja rakentaminen on kytketty ympäristöönsä värivalinnoilla (ks. Arkkitehti 6/1987:64–74). Päätyaiheita muodostavat Hämeentielle erkkeri ja Vilhovuorenkadulle sisäänkäynti. Rakennuksissa on kivijalkaliiketiloja, jotka on korttelin keskeisen sijainnin takia olleet käytettyjä. Kinaporin korttelin koillis-kulmaan suunniteltiin vuonna 2015 kolmen kerroksen korotusta, minkä ansiosta Hämeentielle muodostuisi kahden toisiaan vastapäätä sijaitsevan korttelin kulmatornien muodostama porttivaikutelma.

Sturenkadun ja Porvoonkadun kulmaan Alppiharjussa valmistui vuonna 1988 rakennus, joka kytkeytyi punaisen tiililaatan käytöllä ja vapaamuotoisella ja sisäänvedetyllä ja siten aukiota muodostavalla julkisivulla Alvar Aallon suunnittelemaan Kulttuuritaloon (1958) ja sisäänvedetyllä julkisivulla myös vastakkaisella puolella tietä sijaitsevaan rakennukseen sekä Sturenkadun ja Mäkelänkadun risteyksen länsipuolen kulmarakennuksiin. Yhtenä kansainvälisenä vaikutteena rakennukselle saattaa olla Berliinin Lützowplatzin länsilaidan IBA-kohde (ark. Oswald Mathias Ungers, 1982–1983).

Snellmaninkadulle, Kruununhakaan valmistui vuosina 1988 ja 1989 arkkitehti Heikki Elomaan suunnittelemat historistiset asuinkerrostalot, joiden suunnittelussa huomioitiin tarkkaan lähiympäristö. Esimerkiksi Snellmaninkatu 23:n rakennus soveltuu rakennuskorkeudeltaan ja värimaailmaltaan ympäristöönsä. Rakennuksessa on kruununhakalaisittain erkkeriä ja torniaiheita, sokkelit on päällystetty luonnonkivellä, rakennuksen kulmaa on leikattu ja katto on selvästi erotettavissa. Sokkeleiden korkeudet on sovitettu yhteen. Vähemmän naapurirakennuksensa huomioivaa korttelikaupungin täydennysrakentamista edustaa esimerkiksi Viides linja 6 (rak. 1997). Siinä rakennus on kytketty tiilen käytöllä viereiseen Viides linja 4:ään (ark. Väinö Vähäkallio, 1926), mutta tiili on kermanväristä punaisen sijaan. Ikkunat eivät ole viereisten rakennusten kanssa samassa linjassa. Vähäkallio suunnitteli 1920-luvulla Viidennelle linjalle SOK:lle laajempaakin asuinkerrostalokorttelia, mutta hanke ei toteutunut.

Alvar Aallon suunnitteleman Enso-Gutzeitin pääkonttorin (1961) jatkeeksi valmistui vuonna 1993 Olli Pekka Jokelan suunnittelema, valkoinen Ulkoministeriön kehitysysteistyöosaston talo – vähentäen punatiilen hallitsevuutta Katajanokan kaupunkijulkisivussa (Kervanto Nevanlinna 2002:258–261). Tarkoituksena on ollut jatkaa Pohjoisesplanadin klassista taloriviä (Arkkitehti 3/1987:20–23). Mittakaavaltaan rakennus sovittautuu viereisen rahapajan mittakaavaan. Rahapajan edustalle rakennettiin samalla portaikko, koska rakennus jää taakse rakennusrintamasta. Ulkoasiainministeriön talossa on Katajanokanlaiturin julkisivussa 21 pylväsaihetta. Sama määrä pylväitä on esimerkiksi lähellä ruutukaavastaan tunnettua antiikin Miletusta sijaitsevan Apollon Didymaeuksen temppelin tai Ephesuksessa sijaitsevan Artemiksen temppelin pitkässä julkisivussa. Ulkoasiainministeriön edustalle sijoitettiin 'Urbaani puu' -veistos, jolla ei ole selvää kytköstä rakennuksen toimintaan, mutta nimensä puolesta ympäristöönsä kylläkin.

Taka-Töölöön Paciuksenkadun varteen kaavoitettiin asuntoja vuosina 1986 ja 1990 Kerttu Veltheimin ja nimimerkki U. Saran toimesta sekä nimimerkki E. V.:n toimesta. Ensimmäiselle alueelle valmistui vuonna 1989 kolme Arkkitehtitoimisto Helamaa ja Pulkkinen suunnittelemaa viisikerroksista pistetaloa, jotka avautuvat kohti Meilahden urheilupuistoa. Suunnittelun periaatteena oli luonnonympäristön, kuten kallioiden ja käppyräisten mäntyjen säilyttäminen (Arkkitehti 7-8/1991:1–9). Jälkimmäiselle alueelle rakennettiin kaksi valkoista, tasakattoista pistetaloa, joissa käytettiin korostavareinä sinistä ja punaista, talot valmistuivat vuonna 2002. Kerttu Veltheim oli kaavoittanut asuntoja vuonna 1986 myös mm. Laakson sairaalan alueelle, jonne rakennettiin valkoisia betonipintaisia pienkerrostaloja sairaalan henkilökunnalle. Vuonna 2017 Laakson sairaalan alueelle oli tekeillä asemakaava, jonka myötä kyseiset pienkerrostalot purettaisiin. Paciuksenkadun varrelle tuli voimaan vuonna 2008 myös asemakaava (kaav. Sari Ruotsalainen) kolmelle toimitilarakennukselle, mutta niitä ei ainakaan

vuonna 2018 vielä oltu aloitettu. Kaavamääräykset liittivät nämä rakennukset Meilahteen materiaaleihin ja väreihin (muuratut ja rapatut julkisivut, kulkualueiden luonnonkivipinnat, väreiltään lämpimät ja erisävyiset rakennukset).

Taka-Töölöön Kesäkadun ja Merikannontien kulmaan nousi 2000-luvun alkuvuosina kovan rahan asuntoja merelle suuntautuvien näkymin. Asemakaavan laati Eero Kantola vuonna 1999, paikalle rakennettiin valkoiseksi rapattu arkkitehti Gullichsen-Vormala Arkkitehdit Ky:n suunnittelema kaareva asuinkerrostalo suurine lasitetuine parvekkeineen (kuva 256.). Arkkitehtuurissa on viittauksia ”menneen ajan puistopaviljonkeihin” ja ”höyrylaivamatkailun kulta-aikoihin” (piiput, reelingit, komentosillat). Rakennuksen ”serkku” on Jalmari Peltosen suunnittelema Suomi-Yhtiön asuinrakennus Töölönkadulla. Uudisrakennus peitti rannasta käsin katsottuna taakseen YLE:n entisen pääkonttorirakennuksen (ark. Kurt Simberg) (Arkkitehti 4/1999:24–29). Kaareva muoto toistaa läheisen Hietakannaksentien muotoa. Korttelin muoto tuo mieleen myös Eliel Saarisen Munkkiniemi-Haaga -suunnitelman, jossa Munkkiniemen Laajalahdentielle lähelle rantaa oli suunniteltu Laajalahdenlinna-nimistä, pääosiltaan yhdeksänkerroksista korttelia. Asuntojen pysäköintipaikat sijoitettiin maan alle.



Kuva 256. Arvokasta asuntorakentamista meri- ja puistomaisemissa Töölön Kesäkadulla. (Miika Norppa).

Suomenlinnassa rakennettiin 1990-luvun alussa kuusi asuintaloa Ison Mustasaaren puiseen kauppakortteliin. Osa uusista rakennuksista sijoitettiin entisten talojen paikoille. Talot rajaavat kujia, selkeyttävät korttelin hahmoa ja luovat pihapiirejä. Historia on huomioitu rakennusten sijoittelussa, mittakaavassa ja materiaaleissa, mutta arkkitehtuuri on oman aikansa mukaista. Uudenmaan liitto valitsi Suomenlinnan vuonna 1999 vuoden uusmaalaiseksi kyläksi. Suomenlinna oli suunnitteilla vanhaa,

purettavaa rakennuskuntaa korvaavaa uudisrakentamista oli myös vuonna 2016. Aiemmin, 1970-luvulla Suomenlinnaan ehdotettiin jopa varsin mittavaa täydennysrakentamista. Ajatuksesta on kuitenkin sittemmin, mm. UNESCO:n maailmanperintöstatuksen vuoksi, luovuttu.

Meilahden huvila-alue täydentyi 1990-luvun alussa Suomen tasavallan presidentin virka-asunolla (ark. Raili ja Reima Pietilä, 1993). Organista arkkitehtuuria edustavan Mäntyniemen arkkitehtoni-sena vaikutteena oli alueen merellinen luonto: ”kallio, jää, linnut, päivän kierto ja vuodenajan sää-pilveily ja kaikki muu.” (Arkkitehti 6/1993:48). Reima Pietilän mukaan ”Rakennus tehdään kovaan kambriseen kallion, jonka suuri designeri, jääkausi oli käsitellyt upeaksi veistokseksi. Rakennuksen tulee olla tätä maisemaa.” (Hämäläinen 1993a:8–47).

Kaivopuistoon rakennettiin 1990-luvulla kolmen asunnon pientalo As. Oy Myllytien Olympos (Ark-kitehdit Oy Gullichsen-Kairamo-Vormala, Vuoden Betonirakenne 1996), joka viittasi nimensä ja kal-liosijaintinsa kautta Kreikan Olympos-vuoreen sekä Helsingin olympialaisia varten rakennettuun, lä-heiseen Olympiaterminaaliin.

Perhon ravintolakoulun (ark. Aarne Ervi, 1957) rakennusta laajennettiin vuonna 2015 ahtaalle tontille ravintolakoulun vanhan rakennuksen ja 1930-luvun funkishuoltoaseman väliin sijoitetulla lisäraken-nuksella (ark. Jan Söderlund, 2015). Uusi rakennus huomioi vanhat rakennukset mittakaavallaan, si-joittelullaan ja valkoisella värillään. Rakennuksen julkisivun lasilevyissä on Oiva Toikan vihannesai-heista ornamenttiikkaa, joka kertoo rakennuksen käyttötarkoituksesta.

Ullanlinnan Huvilakujan piharakennuksiin on tehty asuntoja ja kujaa on myös täydennysrakennettu, esimerkiksi Huvilakujan 14:n (ark. Roomy Oy, 2012) moderni rakennus viittaa ympäristön vanhaan rakennuskantaan Pietarinkadulle avautuvalla erkkeri-ikkunallaan, pienimittakaavaisuudellaan, rap-pauksen käytöllä sekä Huvilakujan puolella osin muurimaisella olemuksellaan.

Lisäksi täydennysrakentamista nähtiin väljästi rakennetuilla kantakaupungin alueilla. Käpylässä ra-kennettiin 2000-luvun alkupuoliskolla Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitonen Oy:n suunnittelema kol-men asuinkerrostalon ryhmä kalliolle Mäkelänkadun varrelle vastapäätä Käärmetaloa. Rakennukset on rapattu valkoisiksi, keltaisiksi ja sisäpihalta punaisiksi. Rappauksen käyttö ja keltainen väri kyt-kevät rakennukset Vallilan ja Käpylän materiaali- ja värimaailmaan (Simola 2005:65–67). Rappauk-sen lisäksi julkisivumateriaaleina on puuta ja lasia (lasitetut parvekkeet). Mäkelänkatua rajaa graniit-timuuri, kuten myös Käärmetalon edustalla, mutta uudiskohteessa on käytetty sileää kivilaattaa. Ra-kennukset suuntautuvat vasten katua kohti Käärmetaloa (Arkkitehti 2/2004:48–51).

Ruskeasuon Koroistentielle valmistui vuonna 2007 täydennysrakentamiskohde (Arkkitehtitoimisto Juha Mutanen Oy), joka sopeutettiin erittäin hienovaraisesti alueen asemakaavaan ja arkkitehtuuriin. Kerrostalo sijoittuu kadun varteen samalla tavalla kuin vanhemmatkin kerrostalot ja on mittakaaval-taan (pituus ja leveys, kerrosmäärä) samankokoinen. Edelleen talon väriyty (keltainen), julkisivuma-teriaali (rappaus) sekä katon muoto ja materiaali (matala harjakatto, tiili) ovat alueelle tyypillisiä. Pihaa rajaavassa matalassa muurissa on käytetty alueelle tyypillistä liuskekiveä. Suurin eroavaisuus on lasitetuissa parvekkeissa, joita alueen vanhassa rakennuskannassa ei esiinny. Ruskeasuon Tenho-lantielle suunniteltiin myös vuonna 2017 täydentävää asuntorakentamista – entisen kuntoutussairaala-n paikalle. Viitesuunnitelman perusteella rakentaminen on tarkoitus sovittaa säilytettävien sairaala-rakennusten kanssa värittään ja julkisivumateriaaliltaan yhteensopivaksi ja toteuttaa Ruskeasuon van-han rakennustavan mukaisesti pistetaloina.

Samalla tavoin Käpylään Mäkelänkatu 95:een oli vuonna 2014 suunnitteilla kerrostalo, joka oli ase-makaavamääräyksen tarkoitus sovittaa ympäristöönsä katon muodon, julkisivun jäsentelyn ja materi-

aalien, rakenteiden yksityiskohtien ja pihamiljööön osalta. Rakennus suunniteltiin sijoittuvaksi ympäröivien rakennusten sijoittelua mukaillen ja asemakaavaa täydentävästi, viistosti Mäkelänkatuun nähdän.

Vallilan Kangasalanatie 13:n asuinkerrostalo (2014) puolestaan viittaa ympäristönsä 1920-luvun arkkitehtuuriin katon muodon, vertikaalikorostusten ja värimaailman puolesta. Rakennus täydentää 1960-luvulla rakennettua, aiemmin täysin avointa kerrostalokorttelia. Vallilaan oli vuonna 2017 suunnitella laajempi täydennysrakentamiskaava.

Tunnettu arkkitehti Juha Leiviskä suunnitteli useita täydennyskohteita kantakaupunkiin 1980–2000-luvuilla: Auroranlinnan asuinkerrostalojen ryhmän (1989), Puu-Vallilan ja läheisen modernistisen asuinkerrostalon sivurakennuksen mittakaavaa jatkavan Vallilan kirjaston (1991), Töölöntorin länsilaidalle sijoittuvan nuorten Kulttuuritalo Sandelsin (2007) ja Svenska social- och kommunalhögskolanin (2009) Kruununhakaan. Leiviskä sai toteutuksistaan Rakentamisen Ruusun vuonna 2009. Social- och kommunalhögskolan sijoittuu Kansallisarkiston lisärakennuksen tavoin porrastettuna rinteeseen. Se myös jatkaa lähiympäristön perinnettä, jossa rakennukset on vedetty sisemmäs tonteille (Ravanti 2010:20–25). Leiviskä on ihaillut Frank Lloyd Wrightin arkkitehtuuria ja japanilaista arkkitehtuuria. Töölössä sijaitsevan Svenska social- och kommunalhögskolanin entisen rakennuksen (Topeliuksenkatu 16, ark. Erik Kråkström, 1964) purkamista suunniteltiin vuonna 2017 – matala rakennus muodostaa kadulle muurimaisen vaikutelman. Paikalle suunniteltiin rakennettavaksi useita asuinkerrostaloja. Kulttuuritalo Sandels sijoittuu epäkaupunkimaisesti irti kadusta. Rakennuksessa on Leiviskän arkkitehtuurille tyypillisesti runsaasti kulmia. Sandelsin edustalla on Fuuga-niminen teräsveistos.

Kantakaupungin taidokas täydennysrakentaminen vaikutti myös arkkitehti Kirsti Sivénille (mm. Meritullinkatu 1/ Pohjoisranta 2) sekä arkkitehti Timo Vormalalle (mm. Töölön Kesäkatu) vuonna 2001 myönnetyn Rakentamisen Ruusun kunniamaininnan ja Tuomo Siitoselle vuonna 2005 Käpylän Autismisäätiön rakennuksesta myönnetyn Rakentamisen Ruusun taustalla. Sivénin suunnitteleminen rakennusten alta sai purkaa yksikerroksisen rakennuksen, uusi rakentaminen on pohjaosaltaan sovitettu ympäröivien rakennusten vaakalinjoihin. Rakennusten julkisivut on muurattu paikan päällä, rapattu ja sokkeli on päällystetty graniitilla. Katot ovat ympärillä olevien kerrostalojen kattojen tavoin mustia (Arkkitehti 3/1998:46–51). Lisäksi valkoiset rakennukset muodostavat mereltä katsottaessa jalustan Tuomiokirkolle. Timo Vormala sai asuntoarkkitehtuuristaan myös vuoden julkisivuteko -tunnustuksen vuonna 2000.

Lisäksi yksittäisiä rakennuksia purettiin ja niiden tonteille pystytettiin uudisrakennuksia – esimerkiksi Kolmannella linjalla ja Kaisaniemenkadulla (Kodin Ykkösen rakennus). Kolmannen linjan tumman modernistisen toimistotalon tilalle rakennettiin viereisen talon arkkitehtuuriin materiaalien (tiili), väriyksen (tiili, katon väri) perinteisen kaupunkitalon julkisivujäsentelyyn (alaosa, keskiosa, yläosa, erkkerit) sekä rakennuskorkeuden avulla sopeutettu rakennus. Kodin Ykkösen tavaratalon tilalle rakennettua Kaisa-taloa on käsitelty tässä muualla tutkimuksessa (Kulttuurilaitokset 6.8.1 -osio).

Vuosikymmeniä jatkuneen täydennysrakentamisen myötä Helsingille tyypilliset palomuurit ovat pitkälti kadonneet katukuvasta. Kadulle näkyviä palomuuureja on usein pidetty keskeneräisen kaupungin merkinä. Palomuurit ovat aikanaan jääneet näkyviin tontin jäädessä rakentamatta, rakennustehokkuudeltaan naapuritontteja alhaisemmaksi tai tontilla olleen rakennuksen purkamisen seurauksena. Mikäli rakennus on purettu, on naapuritalon palomuuriiin voinut jäädä muistuma tontilla olleesta talosta: esimerkiksi katon ja piipun ääriviivat (vrt esim. Alppikadulla Kalliossa). Palomuuureja käytettiin pitkään mainosseininä (Ilonen 2001:56). Joitakin palomuuureja on kuitenkin yhä mainoskäytössä. Esimerkiksi Hämeentiellä oli vuonna 2012 myös HOK-Elannon mainos, joka vuonna 2017 korvattiin Viking Linen mainoksella. Etelärannassa on G. W. Sundmans -ravintolan mainos. Kustannusyhtiö

Otavan sisäpihalla Uudenmaankadulla on Mauri Kunnaksen kirjoihin liittyvä seinämaalauk, Ludwiginkadulla Helsingin Sanomien mainos, Hietalahdenkatu 5:n sisäpihalla myyräri-maalauk ja Runeberginkadun ja Töölönkadun kulmassa Iltalehden mainos. Paikoin Helsingin kantakaupungin kerrostalojen umpipäätyihin on myös puhkottu ikkunoita ja parvekkeita, mm. aiemmin asuinrakennusten alla olleen Köydenpunojanpuistikon laidalla Eerikinkadulla ja Kalevankadulla. Rakennuksiin on myös ikkunoita laajentamalla avattu ovia ja rakennettu parvekkeita.

6.5.17 Gentrifikaatioprosessi kantakaupungissa – esimerkkinä Kallio

Kansainvälisesti kaupunkien keskusta-alueilla tapahtuvan gentrifikaatiota eli keskiluokkaistumista on Helsingissä usein katsottu tapahtuneen Kalliossa, joka on aiemmin ollut voimakkaasti työväenluokkainen ja edullinen asuinalue. Vuosina 2006–2016 Kallion asuntojen neliöhinnat nousivat 66 prosenttia ja alue oli vuonna 2016 Suomen 15. kallein asuinalue, ylittäen neliöhinnoissa useat perinteiset esikaupunkialueen hyväosaisten asuinalueet, kuten Lauttasaaren, Munkkiniemen, Kulosaaren ja Westendin. Niin ikään aiemmin työväenluokkainen Sörnäinen puolestaan oli vuonna 2017 Suomen 13. kallein asuinalue (Suomen kalleimmat asuinalueet 2017).

Tarkastelen seuraavassa Kalliota esimerkkinä Helsingin kantakaupungin asuinalueiden gentrifikaatioprosessista. Kalliota aiemmin gentrifikaatiota on tapahtunut kantakaupungissa mm. Punavuoressa. Aiemmin työväenasuinalueena ja sittemmin trendikkäänä baarialueena tunnettu Punavuori on gentrifikaation myötä muuttunut rauhallisemmaksi. Iso Roobertinkatu ei ole enää vilkas baarikatu. Punavuori oli vuonna 2016 neliöhinnoiltaan Suomen 6. kallein asuinalue (Suomen kalleimmat asuinalueet 2017) ja vuoden 2017 lopulla jopa Suomen kallein.

Syitä koulutetun väestön keskittymiselle kantakaupunkiin on varmasti useita, mutta yksi niistä on koulutetun väestönosan keskimääräistä korkeampi tulotaso – se mahdollistaa kalliin keskusta-asumisen. Korkeasti koulutettujen lapset myös yleensä hankkivat korkeakoulutuksen, jolloin myös varallisuutta kertyy sukupolvien ylitse. Kantakaupungissa on myös paljon korkeasti koulutetun väestön työpaikkoja – niin julkishallinnossa, yliopistolla, yrityksissä kuin järjestöissäkin. Lisäksi kantakaupungissa on monipuolinen kulttuurinen ja kaupallinen palvelutarjonta, jota koulutettu ja verrattain hyvätuloinen väestö arvatenkin mielellään hyödyntää. Kantakaupungissa on myös erinomainen joukkoliikennejärjestelmä ja lyhyet etäisyydet paikasta toiseen, mikä mahdollistaa autottoman elämäntavan. Moni asuu kantakaupungissa myös sinne muodostuneiden sosiaalisten siteiden takia.

Kallion keskiluokkaistumista kuvaa asuntojen neliöhintatason nousun lisäksi se, että korkeasti koulutettujen osuus asukkaista oli Kallion peruspiirissä vuonna 2011 korkeampi kuin Helsingissä – vuonna 2000 näin ei vielä ollut (Aluesarjat 2018). Vuonna 2017 ero Helsingin keskiarvon ja Kallion peruspiirin välillä oli esimerkiksi ylemmän korkeakoulutuksen ja tutkijakoulutuksen osalta 6,4 prosenttiyksikköä (Aluesarjat 2018).

Samoin alueen palvelutarjonta on muuttunut: siistit olutravintolat, trendikkäät baarit ja kahvilat, ruokaravintolat, laadukkaat pikaruoka- ja lounasravintolat, leipomot, (alku)viiniravintolat, pienpanimobaarit ja -liikkeet ja brunssipaikat ovat lisääntyneet, design- ja sisustuskauppoja ja muotivaateliikkeitä, levykauppoja, taidegallerioita ja kuntoklubeja on ilmestynyt katujen varsille. Edulliset kaljakupilat ovat hiljalleen väistyneet. Kallion imagon muuttuminen työväenluokkaisesta alueesta taiteilijoiden ja boheemien alueeksi ja viimeisessä vaiheessa ”hipsterialueeksi” on ilmeistä. Ilmiö on eurooppalaisittain tyyppillinen. Punavuoressa, jota on usein pidetty Kalliota gentrifikoituneempana alueena, sijainneet toimijat ovat perustaneet Kallioon ja sen naapurikaupunginosaan 2010-luvulla sivutoimipisteitä: esimerkkejä ovat Ravintola Tori, Fafa’s, Moko Market, Loosister ja Kanniston leipomo. Vuonna

2013 alueelle muuttivat myös Levykauppa Äx ja levykauppa Stupido Shop, joka siirtyi alueelle Punavuoresta. Vuonna 2017 Harjuun avattiin ydinkeskustassa toimineen keikkapaikan On the Rocksin sivutoimipiste ja Fleminginkadulle Erottajalla aloittaneen Skiffer-pizzeriaketjun kolmas ravintola. Vuonna 2018 Fleminginkadulla aukesi Kampin keskuksessa toimivan Bar Con Kampin konseptia toistava Bar Con Kallio. Bulevardilla toimintansa aloittanut Levant-ravintola avasi toisen ravintolansa Harjuun. Ennen Kalliota mm. Kruununhaassa, Ullanlinnassa ja Töölössä toiminut, mm. luomuruokaan panostava ruokakauppaketju Anton & Anton avasi toimipisteen Kallioon vuonna 2018. Kampissa toimiva Michelin-tähdellä huomioitu ravintola Grön avasi vuonna 2018 ravintolan Kallioon.

Kallion alueen taloyhtiöt ovat 2000-luvulla teettäneet ahkerasti putki-, julkisivu-, katto- ja ikkunaremontteja ja siten lisänneet rakennus- ja asuntokantaan kohdistuneita investointeja ja rakennus- ja asuntokannan arvoa. Kallion asuinkerrostaloihin on rakennettu ullakkoasuntoja, ja joitakin taloja on saneerattu läpikotaisin. Joitakin toimistorakennuksia on muutettu asuintaloiksi. Yksityiset kiinteistönomistajat ovat tehneet asuntoihinsa remontteja. Vartijapalveluiden käyttö on yleistynyt taloyhtiöissä. Yritykset ovat investoineet liiketiloihinsa.

Kaupunki on ”tukenut” Kallion siistiytymistä panostamalla mm. puistoremontteihin. Kansalaisyhteiskunta puolestaan on aktiivisesti järjestänyt Kalliossa erilaisia alueellista yhteisöllisyyttä lisänneitä ja siten kääntäen epäsosiaalisen käytöksen epänormalisoitumiseen johtaneita tapahtumia. Yhteisöllisyyden takia Uudenmaan liitto valitsi Kallion vuoden uusmaalaiseksi kaupunginosaksi vuonna 2017. Jo vanhastaan Kalliossa on aktiivisten asukkaiden muodostama Karhupuiston kummit (per. 1997) vastannut Karhupuiston kukkaistutusten kunnossapidosta. Vuonna 2016 kaupunki aloitti hankkeen Kallion kenties pahamaineisimman aukion, Piritorina ja Ikuisen vapun aukionakin tunnetun Vaasanpuistikon kehittämiseksi. Vuonna 2017 Vaasanpuistikon katukiveykseen toteutettiin suuri, värikäs maalaus – mahdollisesti Kööpenhaminan Superkilenin kaupunkipuiston (2012) innoittamana. Vaasanpuistikko oli autokatuja ympäröimä ennen 1980-luvulla toteutettua muutosta jalankulkualueeksi. Kallion gentrifikoitumisen ja neliöhintojen nousun jälkeen itäisen kantakaupungin asuntojen hinnoissa on tapahtunut nopeaa kehitystä myös mm. Vallilassa, Hermannissa ja Pasilassa. Länsimetron avautuminen vuonna 2017 toi Kalliosta (Hakaniemi/Sörnäinen) suoran raideyhteyden mm. Keilaniemen työpaikka-alueelle, Aalto-yliopistolle Otaniemeen ja Tapiolaan, mikä tekee Kallion seudusta aiempaa houkuttelevamman asuinpaikan Espoossa työskenteleville.

Lapsiperheiden määrä on myös Kalliossa lisääntynyt – vuonna 2015 avautui aiemmin Helsingin yliopiston käytössä ollut Franzenian rakennus yli kahdensadan lapsen suurpäiväkodiksi. Suurten päiväkotityksiköiden malli tulee Oslost, missä mm. entisiä tehdasrakennuksia on muutettu suurpäiväkodeiksi. Vuonna 2017 Kallion peruspiirin alueella oli 1987 lasta, mikä oli 525 lasta enemmän kuin vuonna 2000. Samassa ajassa lasten määrä kantakaupungissa kasvoi 4145:llä (Aluesarjat 2018). Lasten määrän kasvua kantakaupungissa on tarkastellut mm. Niska (2017): kasvua on vuosina 2008–2017 ollut erityisesti Arabianrannan, Vallilan, Hermannin, Sörnäisten, Käpylän ja (Kallion) Linjojen alueilla. Franzenian tapauksessa läheinen, usein tyhjillään olleen tai vain muutaman käyttäjän houkuttellut puisto muutettiin päiväkodin leikkialueeksi. Kantakaupungissa asuvat lapsiperheet ovat varsin tyytyväisiä (Mustonen & Lindblom 2016). Kantakaupunkiin esikaupunkialueelle muuton sijaan jäävät lapsiperheet ovat kansainvälinen ilmiö, joka kytkeytyy haluun säilyttää yhteys kantakaupunkiin opiskeluaikoina muodostuneeseen ystäväpiiriin sekä elämäntapa, jossa keskiössä ovat mm. kahvilat, ravintolat, baarit, puistot, kulttuuripalvelut ja erilaiset urbaanit tapahtumat. Kantakaupunki mahdollistaa elämäntavan, jossa eri elämänvaiheet sekoittuvat toisiinsa. Kantakaupungissa asuvat lapsiperheet arvostavat väestötiheyttä, monipuolista palvelutarjontaa ja hyvää julkista liikennettä (Lilius 2014). Lähes kaikkialla keskusta-alueen kehittäminen mm. liikenteellisesti lapsiystävälliseksi on

laahannut tämän ilmiön perässä, mutta on Helsingissäkin etenemässä. Esimerkiksi pyöräteiden rakentaminen Kalliossa Helsinginkadulla ja henkilöautojen läpiajon kieltäminen Hämeentiellä sekä nopeusrajoitusten alentaminen ovat merkkejä tästä.

Kaupunki on Kalliossa pyrkinyt tuomaan elävyyttä ja sosiaalista kontrollia leikkipuiston avulla myös Katri Valan puistoon. Kaupunkiaukioille leikkipuistoja tai kiipeilytelineitä ei Helsingissä kuitenkaan ole sijoitettu – tämä malli on tyypillinen mm. Espanjan kaupungeissa, kuten Sevillassa, missä aukioidilla usein yhdistyvät ravintolaterassit ja lasten leikkialueet. Aukioilla olevat toiminnot lisäävät eri ryhmien läsnäoloa kaupunkitilassa eri vuorokaudenaikoina, ja siten tuovat niihin ympärivuorokautista sosiaalista kontrollia ja lisäävät ihmisten turvallisuuden tunnetta.

Kallion muuttumista yläluokkaiseksi alueeksi kuitenkin rajoittaa asuntojen pieni koko (ks. Rätty 2010). Kallion peruspiirissä yleisin asuntotyyppi on 1 huone + kk/kt – asuntokannan huoneluvun diversiteetti on vähäinen moniin muihin kantakaupungin kaupunginosiin verrattuna (Vuolanto & Manninen 2006:6). Kallion muuttuminen Kampin kaltaiseksi suurten kalliiden asuntojen alueeksi edellyttäisi siten laajamittaista asuntojen yhdistämistä.

Lisäksi nopeiden voittojen tavoittelua kiinteistökehittämisellä ja siten osaltaan myös gentrifikaatiota ehkäisee Suomessa asuntojen myyntiin liittyvä lainsäädäntö, jonka mukaan asuntojen myyntivoitto on verovapaa vasta kahden vuoden omistamisen jälkeen. Myös varainsiirtoverolla on vaikutusta asuntokauppojen määrään. Kiinteistöjen kehittämistä ja myymistä voitolla lainsäädäntö ei kuitenkaan rajoita, joten voittoon tähtäävää asuntokiinteistöjen kehittämistä esiintyy runsaasti. Kantakaupungissa ei kuitenkaan juuri ole nähty amerikkalaisille kaupungeille tyypillisiä, kiinteistökehittäjäfirmojen laajamittaisia asuintalojen tai -korttelien kehittämishankkeita. Talot eivät ole kovin vanhoja ja ne on pidetty hyvässä kunnossa – kehitettävää ei juuri ole (ks. Ervamaa 2004). Lisäksi Helsingin kantakaupungin kerrostalojen asunnot ovat usein yksityisten osakkaiden tai julkisessa omistuksessa. Laajemmalla tarkastelulla tonttikeinottelun estämisessä työkaluja ovat olleet kunnallinen maanhankinta ja -omistus, kiinteistöveron korottaminen – erityisesti rakentamattomilla tonteilla, rakentamiskehotukset sekä viime kädessä kuntien mahdollisuus lunastaa maata. Omilla tonteilla täydennysrakentamisen tuomaa arvonnousua rajoittaa maankäyttömaksu, joka ei toisaalta ainakaan yllytä rakentamiseen. Vuokratonteilla täydennysrakentamiseen on kannustanut kaupungin maksama kehittämiskorvaus.

6.5.18 Teollisuusrakennusten uusiokäytöstä, rakennussuojelusta ja inventoinneista

Teollisuusarkkitehtuurin suojelu yleistyi Helsingissä 1980-luvulla. Keskeisiä kiistakohteita oli Suvilahti, jonka kokonaisuudesta oli tosin jo Itäväylän vilkkaan liikenteen takia aiemmin purettu Selim A. Lindqvistin suunnittelemaat kaasulaitoksen johtajan ja insinöörin huvilat (1910–1972) (Manninen 2004:175). Poissa on myös Suvilahden pienempi kaasukello. Suvilahdessa kuitenkin säilyi yhdeksän teolliseen perintöön kuulunutta rakennusta. Vähän myöhemmin, 1990-luvulla, yleistyi vanhojen teollisuusrakennusten uusiokäyttö erilaisissa käyttötarkoituksissa: esimerkiksi toimisto- ja koulutuskäytössä: Stakes, Kuvataideakatemia ja Teatterikorkeakoulu Sörnäisten rantatiellä. Teollisuusrakennuksia purettiin Helsingin kantakaupungissa kuitenkin vielä 1980-luvulla runsaasti.

Kulttuuri- ja arkkitehtuurihistoriallisesti arvokkaiden rakennusten suojelu -ja säilyttämishalun lisääntymiseen kytkeytyi laajoja rakennusinventointeja, kuten Helena Hakkaraisen ja Lauri Putkosen (1985) kaupunginmuseolle laatima 'Sörnäisten eteläosan teollisuuskorttelit', Helsingin seutukaavaliiton laatima 'Helsingin seudun rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema' (Helsingin seudun...1986), joka oli laajennettu versio Linnilän (1970, 1973) töistä, Lauri Putkosen (1989) Ympäristöministeriölle

laatima 'Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat teollisuusympäristöt' (10 kpl Helsingin kantakaupungissa), Lauri Putkosen (1993) Museovirastolle laatima 'Rakennettu kulttuuriympäristö: valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt' (32 kpl Helsingin kantakaupungissa, Helsingissä yhteensä 51 kpl) sekä Helena Hakkaraisen ja Lauri Putkosen (1995) Helsingin kaupunginmuseolle laatima 'Helsingin kantakaupungin teollisuusympäristöt'.

Myös muut rakennusinventoinnit alkoivat pääosin 1990-luvulla – tosin jo 1970- ja 80-luvuilla oli tehty joitakin inventointeja, mm. kantakaupungin yleiskaavaan liittyen kantakaupungista (Kantakaupungin osayleiskaavaehdotus...1976), pitkään purku-uhan alla olleista Ruoholahden sadan markan villoista (Ruoholahden sadan markan villat 1976), Meilahden huvila-alueesta (mm. Airas 1977), keskustan elävöittämiseen liittyen Kauppatorin alueesta (Helsingin vanhan kaupunginosan...1977, Helsingin vanhan kaupunginosan...1979, Björkman 1986) ja Katajanokasta (Helsingin Katajanokan...1979; Helsingin kauppiaskortteleiden...1979; Kanavakadun...1981), Seurasaaresta ja Korkeasaaresta (Knapas 1980), Vantaansuusta (Vantaansuu: selvitys...1980) ja liikekeskustasta (CBD. Helsingin liikekeskustan...1986). Vuoden 1992 yleiskaavan toteuttamissuunnitelmassa oli rakennussuojeluun liittyvä liite.

Helsingin kantakaupungissa inventoitiin Lindhin (2002:19) mukaan 1990–97 kaikkia kaupunginosia. Niin kutsutussa Hanssonin kortistossa vuosilta 1990–91 on tarkasteltu Helsingin vanhoja arvorakennuksia Kruununhaasta, Kaartinkaupungista, Kluuvista, Kampista, Punavuoresta, Ullanlinnasta, Sörnäisistä, Etu-Töölöstä, Meilahdesta, Länsisatamasta, Hermannista, Toukolasta, Vanhastakaupungista sekä liikekeskustasta.

Inventointeja on tehty mm. Vantaansuun alueesta (Sara et al. 1990), Linnunlaulun alueesta (Linnunlaulun maisemaselvitys...1992), kantakaupungista (Rakennussuojelua...1993), Taka-Töölöstä, Laaksosta ja Ruskeasuosta (Lammi et al. 1993), Kumpulasta, Käpylästä, Eirasta, Kalliosta ja Alppiharjusta (v. 1993–94), Pasilan veturitalleista (Salastie 1995), Annalasta (Annalan huvila...1996), Vallilan ja Hermannin kaupunginosista (Lindh 1997), Katajanokan kaupunginosasta (Jaatinen et al. 1998), Telakkarannasta (Telakkarannan...1998, Telakkarannan...2011), Suvilahdesta (Suvilahden...1999; Schulman et al. 2009), Vallilan teollisuusalueesta (Vallilan teollisuusalueen...1999), VR:n Pasilan konepaja-alueesta (Salonen 2000, Livady Oy 2013), Helsingin maa- ja merilinnoituksesta (Lagerstedt & Saari 2000), Koskelan sairaala-alueesta (Salonen 2001), Kaivopuiston kaupunginosasta (Lindh & Nevanlinna 2002), Keskuskadun katu ympäristöstä (Jääskeläinen et al. 2003), Ruskeasuosta (Erra 2004), Kaupungintalokortteleista (Kaupungintalokorttelit...2006, Torikorttelit...2009, Salonen & Schalin 2011), Katajanokan Kanavaterminaalialueesta (Putkonen 2010), Helsingin Myllystä (Luhtala et al. 2010), Fordin talosta (Mannevaara et al. 2011a), Valtion viljavarastosta (Mannevaara et al. 2011b) ja Kaartin maneesista (Bonsdorff & Winterhalter 2013). Kruununhaan, Kaartinkaupungin, Kampin, Punavuoren, Ullanlinnan ja Katajanokan porrashuoneita (Schulman et al. 2010) sekä Töölön porrashuoneita (Schulman & Vainio 2011) inventointiin 2000-luvulla. Etu-Töölöstä (Schalin et al. 2011) sekä Länsi-Käpylästä, Olympiakylästä ja Kisakylästä laadittiin selvityksiä ja korjaustapaohjeita (Salastie et al. 2014a; Salastie et al. 2014b; Salonen & Schalin 2014). Lisäksi on inventoitu Uimastadionia maisemahistoriallisesta näkökulmasta (Uimastadionin...2011), Väinämöisenkenttää (Pellinen & Perälä 2013), Meilahden huvila-aluetta (Meilahden...2013), Kaupunginteatterin ympäristöhistoriaa (Lounasmaa 2014), Erottajan aluetta (Perälä et al. 2016) ja Helsingin kauppatorin rakennehistoriaa (Bonsdorff & Winterhalter 2016). Lisäksi eri toimijat ovat tehneet yksittäisistä rakennuksista suuren määrän inventointeja.

Koskelan sairaala-alueesta (Vainio 2011) ja Marian sairaala-alueesta laadittiin selvitykset (LOCI Maisema-arkkitehdit 2012) 2010-luvulla. Kantakaupungin sairaala-alueiden osalta selvityksiä on myös Aurorasta (Lindh 1996; Auroran sairaala...2009), Lapinlahdesta (Hemgård et al. 2002), Laaksosta

(Laakson sairaala...2009), Kivelästä (Kivelän sairaalan...2011), Meilahdesta (Ihatsu 2012) ja Töölön sairaalasta (Ihatsu 2017).

Helsingin kantakaupungin puistoista ja viheralueista puolestaan on tehty puistohistoriallisia selvityksiä, mm. Sinebrychoffin puistosta (1987), Eiranpuistikosta (1988), Tähtitorninvuoresta (1998, 2011), Seurasaaresta (Kiljunen-Siirola et al. 2000), Hesperian Esplanadista (Liski et al. 2006), Eläintarhanlahdesta ja Kaisaniemenlahdesta (Lybeck 2006), Kapteeninpuistikosta (Liski et al. 2007), Liisanpuistikosta (Uusitalo 2007), Alppipuistosta ja Leninipuistosta (2007), nk. kolmiopuistoista (Heinänen 2009), Hakasalmen ja Hesperian puistosta (Liski et al. 2010), Johanneksenpuistosta (Liski et al. 2011), Vallilan siirtolapuutarhasta (Hoppu et al. 2011), Eläintarhan alueesta (Liski et al. 2013), Sibeliuksen ja Topeliuksen puistosta (Laine 2013) ja Kumtähden kentästä (Holopainen 2017). Kasvillisuutta on selvitetty erillisillä selvityksillä Lapinlahden sairaala-alueelta ja Piperin puistosta. Helsingin puistoista on valmistunut myös joitakin yleisempiä selvityksiä vuosina 2011–2012. Esikaupunkialuetta koskevia kaupunginosa- ja kohdeinventointeja sekä suunnittelu- ja rakentamistapaohjeita on tehty yli sata.

Kaupunginosainventointien lisäksi on tehty valikoidusti eräisiin rakennustyyppeihin kohdistettuja inventointeja: Helsingin saariston rakennetusta ympäristöstä ja sen suojelusta (Veltheim & Korhonen-Wälkä 1986; Veltheim 1989), Helsingin olympiarakennuksista (Salastie 1996), Helsingin yleisistä kaivoista ja kioskeista (Carpelan 1998; Mäkinen 2003), ostoskeskuksista (Saresto et al. 2004), koulurakennuksista (Makkonen 2004), siirtolapuutarhoista (Laurila 2008), Alvar Aallon suunnittelusta Helsingissä (Makkonen 2009), hautausmaiden muistomerkeistä (Pehkonen 2008), modernismista Helsingissä (Makkonen, L., 2012), Helsingin kauppahalleista (2012), Helsingin ydinkeskustan vuosien 1945–1990 modernista arkkitehtuurista (Kivilaakso 2015) sekä Helsingin muistolaatoista (Jokinen 2015). Suurten korjaushankkeiden yhteydessä on puolestaan tehty remontoitavaa rakennusta koskevia rakennushistoriaselvityksiä. Muinaisjäännöksistä on myös oma rekisterinsä.

Inventoinnit ja korjaustapaohjeiden laatiminen ovat laahanneet jäljessä ja osin tämän takia yleiskaavoihin on tehty suojelumerkintöjä, joissa varsin laajoja alueita on merkitty kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemakulttuuriltaan merkittäviksi. Suuria alueita on ollut rakennuskielossa. Tämä on mahdollisesti paikoin tarpeettomasti haitannut kaupungin kasvua ja kehitystä. Vuoden 2014 yleiskaavaluonnoksessa näistä yleisistä merkinnöistä päätettiin inventointiaineiston kartuttua luopua – tämä ei kuitenkaan merkinnyt rakennussuojelusta luopumista kyseisissä kohteissa tai asemakaavallisesta suojelusta luopumista, vaan samanaikaisesti oli useita asemakaavalliseen suojeluunkin tähtääviä asemakaavamuutoksia vireillä.

Kansainvälisen modernin arkkitehtuurin yhdistyksen Docomomo Internationalin arvorakennusten listalla ovat Helsingin kantakaupungista Olympiastadion, Olympiakylä, Käärmetalo, Kulttuuritalo, Teollisuuskeskus, Lastenlinna, Henkivakuutusyhtiö Pohjan liiketalo, Taka-Töölön asuinalue, Autokomppania, Lasipalatsi, Messuhalli, Sotilassairaala Tilkka, Metsätalo, Bensowin liiketalo, Velodromi, Soutustadion, Uimastadion, Kauppakorkeakoulu, Meilahden kansakoulu, Olympiaterminaali, Porthania, Kansallisteatterin pieni näyttämö, Kisakylä, Kansaneläkelaitos, Rautatalo, Työväenopiston laajennus, Helsingin kaupunginteatteri ja Finlandia-talo. Modernin arkkitehtuurin arvokohteet on Helsingissä keskittyneet kantakaupunkiin: esikaupunkialueelta listalla ovat vain Malmin lentoasema, Alvar Aallon koti ja toimisto, Santahaminan kadettikoulu ja Maunulan asuinalue. Ainakin neljätoista Docomomon listalla olevaa kohdetta oli vielä vuonna 2014 suojelematta (ks. myös Makkonen, L. 2012:108), tosin moni kohteista oli rakennuskielossa.

6.5.19 Arkkitehtuurista

Arkkitehtuurissa nähtiin 1980-luvulla vastareaktio 1970-luvun yksitoikkoisena pidetylle elementtirakentamiselle. Parhaiten tämä kehityskulku on nähtävissä strukturalistisen Itä- ja pluralistisen Länsi-Pasilan välillä. Kaavat muuttuivat orgaanisemmiksi, katutilan merkitys korostui, asuinrakennukset saivat tiili- ja laattaverhoiluja ja lisää yksilöllisiä piirteitä. Osin tämä kytkeytyi 1970-luvulla alkaneseen suunnittelun demokratisoitumiskehitykseen. Tämä kehitys voimistui uuden maankäyttö- ja rakennuslain (2000) myötä ja 2010-luvulla sosiaaliseen median ja pehmoGIS-menettelmien käyttöön liittyvän suunnittelun joukkoistamisen muodossa.

Toimistorakentamisessa suosittiin etenkin 1980-luvun lopussa keraamisia laattoja tiilen/rappauksen sijaan. Ratkaisu ei jälkikäteen tarkasteltuna tyyllisesti tuntunut kestäneen aikaa. Toimistorakentamisen 1980-luvun trendeistä esimerkki on mm. Partekin pääkonttori Sörnäisten rantatiellä. Muodoltaan pyöreänurkkainen konttori täydentää rakennusrintamaa ja jatkaa Lintulahden kortteleissa (vrt. Elanon ja EKA:n pääkonttorirakennukset) tyypillistä kulmatonttien korostamista ja toisaalta Hakanien Arena-talosta tuttua pyöreiden kulmien käyttöä, mutta ei rakennusmateriaaliensa ja värinsä osalta kytkeydy menneeseen tai ympäristöön (Arkkitehti 4/1988:38–49; Ilonen 1990:102). Samaan kortteliin – Hämeentien ja Lintulahdenkadun kulmaan – on kuitenkin rakennettu Partekin pääkonttorin kanssa samanvärinen ja myös kulmatornilla varustettu toimistotalo. Mäkelänkadun, Hämeentien ja Teollisuuskadun kulmaan sijoittuu keraamisilla laatoilla päällystetty Lääkäriliiton toimitalo (ark. Irja Hänninen, 1988). Rakennuksen edustalle sijoitettiin vuonna 2010 arkkiatri Arvo Ylppön muistomerkki.

Postmodernia arkkitehtuuria Helsingissä edustaa Ilmo Valjakan suunnittelema Yhtyneiden Kuvalehtien toimitalo (1987) Länsi-Pasilassa. Niin ikään keraamisilla laatoilla päällystetyn rakennuksen katetulla sisäpihalla on jopa keskiaikaisen kaupungin julkista kaivoa muistuttava koriste-elementti. Rakennus voitti myös Vuoden Betonirakenne -palkinnon vuonna 1986. Samoihin aikoihin valmistui Itä-Pasilan puolelle Ratavartijankatu 3, jonka läpikuljettavalla sisäpihalla on suihkulähde. Modernin murtumisesta ja postmodernismista keskusteltiin Arkkitehti-lehdessä etenkin vuonna 1985. Vuonna 1983 Arkkitehti-lehdessä oli esillä myös uusurbanisti Leon Krier. Postmodernismin sloganina on pidetty modernisti Mies van der Rohe'n minimalistista ”Less is more” (vähemmän on enemmän) -fraasia kritisoinut ohje ”Less is bore” (vähemmän on yksitoikkoista). (Standertskjöld 2011:110).

Helsingissä postmodernismi ei noussut kovinkaan voimakkaaksi ilmiöksi. Monet 1980-luvun toimistorakennuksista eivät olleet kovinkaan revitteleviä, eivätkä juuri lainkaan postmodernistisia, kuten esimerkiksi Kallion viimeisen yhtenäisen puutalokorttelin päälle rakennettu, suuri, mutta punatiiliseen ympäristöönsä (Diakonissalaitos ja ent. Sokeainkoulun talo) istuva, puiden ja istutusten taakse piiloutuva Kuntatalon toimitalo Toisella linjalla (Castrén-Jauhiainen-Nuuttila, 1982) tai Käpylän portteina toimivat rakennukset: Puolimatka Oy:n (entinen) pääkonttori (Jan Söderlund, 1984) ja Amer-Yhtymä Oy:n pääkonttori (Stenros Oy, 1987), joka on sopeutettu ympäristöönsä värityksensä, pääakselisuuntansa, korkeutensa ja materiaaliensa osalta (Arkkitehti 4/1988:50–57). Kuntatalon toiminnasta kertoo sen edustalla ’Urbanisti’-veistos.

Arkkitehtuurin näkyvin tyyllinen piirre 1990-luvun lopulla ja 2000-luvun alussa olivat pelkistetyt lasijulkisivut. Lasisivuja oli joissakin tapauksissa kaksi kerrosta (esim. Sanomatalo, 1999). ”Lasirakennusten” historia ulottuu vuoden 1851 Lontoon maailmannäyttelyä varten rakennettuun valurautalasi-rakenteiseen Crystal Palaceen (ark. Sir Joseph Paxton). Sanomatalon (kuva 257.) suunnitellut Antti-Matti Siikala (2012) sanoo olleensa Sanomataloa suunnitellessaan ”tietoinen” Jean Nouvelin suunnittelema Fundación Cartier -rakennuksesta (1994) Pariisissa. Sanomatalon sisäänkäynnissä

Elielinaukion puolella on samaa kuin Phillips Exeter Academy Library:n (ark. Louis Kahn, 1971) sisäänkäynnissä Exeterissä, Yhdysvalloissa.



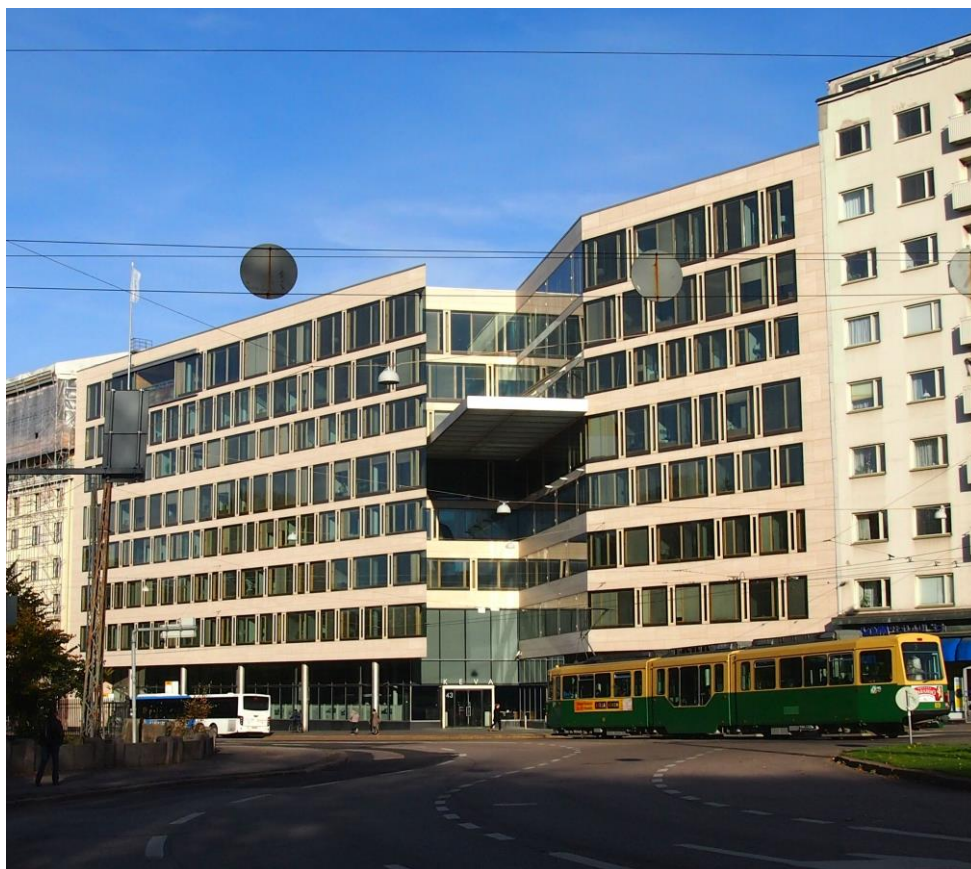
Kuva 257. Jean Nouvelin Fundación Cartier -vaikutteinen Sanomatalo on yksi lasiarkkitehtuurin aikakauden symboleista. (Miika Norppa).

Helin & Co suunnittelivat Nokian pääkonttorin Espoon Keilaniemeen (rak. 1995–97). Sen voidaan katsoa aloittaneen lasirakentamisen kauden pääkaupunkiseudulla. Helsingin kantakaupungissa esimerkkejä lasijulkisivuista ovat Kiasman (1998) pohjoispääty, Jan Söderlundin ja Antti-Matti Siikalan suunnittelema, edellä mainittu Sanoma Oyj:n pääkonttori Sanomatalo (1999) ydinkeskustassa, Arkkitehtitoimisto Helin & Siitonen Oy:n suunnittelema Nokian Tutkimuskeskus Ruoholahdessa (1999, 2000) ja Antti-Matti Siikalan suunnittelema, Mäkelän teollisuusalueella sijaitseva, helmiäismäinen Soneran pääkonttori (2001), jossa on yhtäläisyyksiä Siikalan Hannoverin maailmannäyttelyyn (2000) suunnitteleman Suomen paviljongin kanssa. Sen tummuus tuo mieleen myös Jean Nouvelin Galeries Lafayette -tavaratalon (1996) Berliinissä ja schmidt hammer lassen architects -toimiston suunnitteleman Black Diamond -kirjaston (1999) Kööpenhaminassa.

Sonera rakennutti Mäkelän teollisuusalueelle toisaalta myös toimistorakennuksen (Arkkitehtitoimisto Brunow & Maunula, 1998), jonka ruosteiset Cor-Ten-teräs-julkisivut viittaavat alueen teollisuushistoriaan. Cor-Ten-terästä on käytetty Helsingin kantakaupungissa myös mm. Pop & Jazz Konservatorion rakennuksessa Arabianrannassa (Arkkitehdit Tommila Oy, 1995), Helsingin Opettajankoulutuksen lisärakennuksessa Vallilassa (ark. Markus ja Lea Aaltonen, Arcad, 1996), Storyville Jazz Parkissa Helsingin keskustassa (Eriksson Arkkitehdit Oy, 1997), Kiinteistö Oy Itämerentorissa Ruoholahdessa (Helin & Co. Arkkitehdit, 2000) (ks. Witting 2001). Myös Yleisö-WC:ssä Suomenlinnassa (Arkkitehtitoimisto P & P Manner Oy / Bitumi & Pekka Manner, 2006) ja Salmisaarenaukiolla (Arkkitehtitoimisto B & M Oy, WSP Finland Oy, 2011) on käytetty Cor-Ten-terästä. Cor-Ten-terästä on myös

Elannon korttelin sisäpihalla, Sanomatalon itälaidan kukkaistutuksissa sekä Jallukka-kerrostalon ja kauppakeskus REDI:n julkisivussa.

Lasinen on myös täydennysrakentamiskohde Kuntien eläkevakuutuksen toimitalo (Käpy ja Simo Paavilainen, 2005) Unioninkadulla. Rakennus (kuva 258.) asettui lippoineen Kaisaniemenkadun pääteaiheeksi. Rakennuksen sisääntulon painanteessa voidaan nähdä viittaus myös Kaisaniemenkadun murtokatu-historiaan sekä viereisen asuinkerrostalon (Einar Flinckenberg, 1927) läpi kulkevaan Siltavuorenpenger-katuun. Se on myös vastine viereisten rakennusten päätytorneille. Alin kerros on myös koko rakennuksen pituudelta vedetty sisään ja varustettu arkadilla. Aiemmin paikalla sijainnut palatsimainen uusrenessanssitalo puolestaan tuli reilusti katulinjasta ulos. Travertiini valikoitui julkisivumateriaalisiksi Kruununhaan värimaailman perusteella (Kunnas 2005a). Rakennus valittiin Vuoden 2006 Lasirakenteeksi. Rakennuksessa on samaa tunnelmaa kuin Frank Gehryn Berliinin Pariser Platzille suunnittelemissa DZ:n pankkirakennuksessa (2000).



Kuva 258. Täydennysrakentamista Unioninkadulla. (Miika Norppa).

Pekka Helinin suunnitteleman, Vuoden Teräsrakenteena palkitun Eduskunnan lisärakennuksen (2004, kuva 259.) Pohjoisen rautatiekadun puoleinen julkisivu on myös lasipintainen. Kaarimainen julkisivu varioi muotonsa puolesta Eduskuntatalon taakse vuonna 1978 valmistuneen laajennuksen (ark. Pitkänen-Laiho-Raunio, puoliympyrän idea oli Siréniltä 1930-luvulta, mutta esiintyi jo alueen oopperatalosuunnitelmissa vuonna 1917) Eduskuntatalon istuntosalista kopioimaa muotoa sekä leikittelee Kiasman lasijulkisivun muodolla. Kaarimuoto löytyy myös Tennispalatsin katosta sekä kahden lisärakennusta vastapäätä sijaitsevan kerrostalon kulmasta: R-talosta ja jugend-tyylisestä asuinkerrostalosta. Kiasman pääty puolestaan keskustelelee Finlandia-talon kanssa, kun sitä tarkastellaan ilmakuvasta käsin. Edelleen Eduskunnan lisärakennuksen kaareissa voi olla viittaus Kampin suunnitteluhistoriaan

– nimittäin Norman Fosterin niemeyermaiseen ehdotukseen vuodelta 1994. Foster suunnitteli hieman samankaltaisen rakennuksen (London City Hall, 2002) myöhemmin Lontooseen. Tämänmuotoinen muoto on myös arkkitehti Paul Andreun suunnittelemana Nice-Côte d'Azurin lentoaseman terminaali 2:ssa (1997–2002). Eduskunnan lisärakennuksen ylhäältä katsottuna kolmiomainen rakennusosa puolestaan mukailee Lasipalatsin pohjoispäädyksen katon muotoa. Lisärakennuksen lasipääty sitoutuu korkeudeltaan Eduskuntatalon jalustan mittakaavaan ja rakennuksen edustalle jätetty puisto yhdistää sen Eduskuntatalon edustalla sijaitsevaan puistoon. Lisärakennuksen rakennusmateriaalit ja eteläosan korkeampi rakennusosa sitovat sen myös Hankkijan talon tumman tiileen ja mittakaavaan. Eduskuntatalon vaaleanpunaiselle graniitille löytyy myös rakennuksesta vastine (ks. Nikula 2005:204). Alun perin lisärakennuksen piti olla kokonaan lasia (ja puuta), mutta se rakennettiin pääosin tiilestä turvallisuussyistä. Lisärakennuksessa suomalaisittain tuolloin vielä varsin uusi piirre oli ikkunoiden epä säännöllinen sijoittelu – vaikka tarkasti ottaen piirre ei ole uusi, vaan jo kansanrakentamiselle ja keskiajan rakentamiselle tyypillinen. Lisärakennuksen kokoushuoneet nimettiin sisustuksessa käytettyjen puulajien mukaan – myös paikalta kaadetut mustapoppelit muutettiin osaksi rakennusta. Rakennuksen lasisessa katossa voi sisältä käsin tarkasteltuna nähdä muistumia Berliinissä sijaitsevan Saksan Valtiopäivätalon, Reichstagin kupolista (ark. Norman Foster, 1999) ja Berliinin Sony Centeristä (ark. Helmut Jahn, 2000). Reichstag vaikutti myös J. S. Sirénin suunnittelemaan Eduskuntataloon (Hakala-Zilliacus 2002:139) ja sen uusi kupoli olisi siten lisärakennukselle luonteva vertailukohta. Rautatiekatujen pääteaiheeksi sijoittuneen lisärakennuksen nimeksi tuli Pikkuparlamentti – aiemmin tontilla sijainneen ravintolan (ark. Mirja ja Heikki Castrén, 1973) mukaan. Mäkinen (2011) nostaa Eduskuntatalon lisärakennuksen esille hyvänä esimerkkinä uuden ja vanhan rakentamisen yhteensovittamisesta, rakennuksesta, joka on omanlaisensa ja sopii silti ympäristöönsä. Se on ”nöyrä omalla paikallaan ja täydentää sitä.” Materiaalit ovat samankaltaisia kuin ympäröivissä rakennuksissa, rakennus ei ole liian mahtipontinen. Mäkisen (2011) mielestä rakennus on kuin se olisi aina ollut siinä, mutta on kuitenkin selvästi oman aikansa arkkitehtuuria.



Kuva 259. Eduskunnan lisärakennus on sovitettu ympäristöönsä lukuisin arkkitehtonisin ratkaisuin, mutta rakennus kytkeytyy tiiviisti myös aikansa kansainväliseen arkkitehtuurin kenttään. (Miika Norppa).

Lasiarkkitehtuurilla 2000-luvulla myös peitettiin vanhaa arkkitehtuuria – esimerkiksi vuonna 2008 valmistui useaan otteeseen Helsingin rumimmaksi rakennukseksi valitun, aiemmin julkisivultaan betonisen, arkkitehti Kaj Saleniuksen suunnitteleman opetushallituksen virastotalon (1975) remontti Hakaniemessä Antti-Matti Siikalan (Arkkitehtitoimisto Sarc Oy) toimesta. Rakennus oli verhottu lasipeitteellä, jossa oli Outi Martikaisen suunnittelema pitsimäisiä kuvioita (Salmela 2008). Tunnettu esimerkki dekoraatiovaikutteisesta julkisivusta on himmentimillä varustettu Jean Nouvelin suunnittelema Institut du Monde Arabe (1987) Pariisissa – Antti-Matti Siikala (2012) on kertonut toisen Jean Nouvelin Pariisiin suunnitteleman rakennuksen olleen esikuvallinen Sanomatalon suunnittelussa. Outi Martikainen on tehnyt Antti-Matti Siikalan kanssa dekoratiivista yhteistyötä kantakaupungissa

myös Soneran pääkonttorirakennuksessa (2001) Vallilassa ja TKP/FMC:n toimistorakennuksessa (2003) Itä-Pasilassa. Opetushallituksen katon musta väri muutettiin remontin yhteydessä valkoiseksi. ”Julkisivun rytmi” kuitenkin säilytettiin (Kunnas 2009a:18–31). Arkkitehti-lehdessä (3/2009) käytiin remontin tiimoilta keskustelua ornamenttien paluusta arkkitehtuuriin sekä rakennussuojelusta.

Sanaksenaho Arkkitehdit Oy suunnitteli Ylioppilaiden Terveystieteiden (YTHS) Töölön toimipisteen laajennusosan. Muotokieleltään erittäin pelkistetyt rakennuksen seinä on paikalla muurattua punaista tiiltä, lähiympäristön rakennuksiin (mm. Töölön ala-aste) viitaten. Rakennus valittiin Vuoden 2010 Lasirakenteeksi. Sen ikkunoita ei ole vedetty sisään, vaan ne ovat karmittomia ja samaa pintaa rakennuksen ulkoseinän kanssa. Karmittomat ikkunalasit ja tiilen käyttö viittaavat Sigurd Lewerentzin arkkitehtuuriin.

Oman suuria lasipintoja sisältävien rakennusten ryhmän muodostavat myös 2000-luvun alun korkea-koulurakennukset mm. Kumpulassa, Arabianrannassa ja Siltavuorenpenkereellä – sekä esikaupunkialueen osalta Viikissä.

Ydinkeskustassa varhaisia suuria lasisia seinäpintoja oli Lasipalatsissa (ark. Viljo Revell, Heimo Riihimäki & Niilo Kokko, 1936), Erottajan paviljongissa (ark. Alvar Aalto, 1941), Kaivopihan rakennuksessa (ark. Kosti Kuronen, 1981) ja Forumissa (ark. Kari Hyvärinen, Kaarlo Seppänen, Jaakko Suihkonen, 1985). Forumin lasikulma sijoittui näkyvälle paikalle Mannerheimintietä keskustaan päin saapuvalla. Rakennusosa viittaa Lasipalatsiin. Forumin lasikulman katossa voi puolestaan nähdä viittauksen Finlandia-talon eteläsiipeen. Forumin rakennuksen julkisivussa on myös erkkeriaiheita, jotka sitouttavat sen Uuteen ylioppilastalon arkkitehtuuriin. Muutoin rakennuksen tumma modernismi sitoutuu ennemminkin Sokoksen taloon sekä Mannerheimintien alkupään modernistisiin rakennuksiin.

Lasisuus ja läpinäkyvyys toistuivat myös joukkoliikenteen uusien pysäkkikatosten sekä raitiovaunujen suunnittelussa. Vuoden 2012 World Design Capital -vuotta varten Kamppiin sijoitettiin kaksi Stefan Lindforsin suunnittelemaa Kaos-design-pysäkkiä (kuva 260.), nekin läpinäkyviä. Toinen designvuoteen liittyvä kadunkaluste oli auton ääriviivoista muodostuva kadunvarsipysäköintipaikalle sijoitettava pyöräteline, joita hankittiin viisi kappaletta Lontoosta. Yhden auton mittaiseen pyörätelineeseen mahtuu kymmenen pyörää (Kangasniemi 2012).



Kuva 260. Muotoilija Stefan Lindforsin World Design Capital -vuotta 2012 varten suunnittelema Kaos-pysäkki Kampissa. (Miika Norppa).

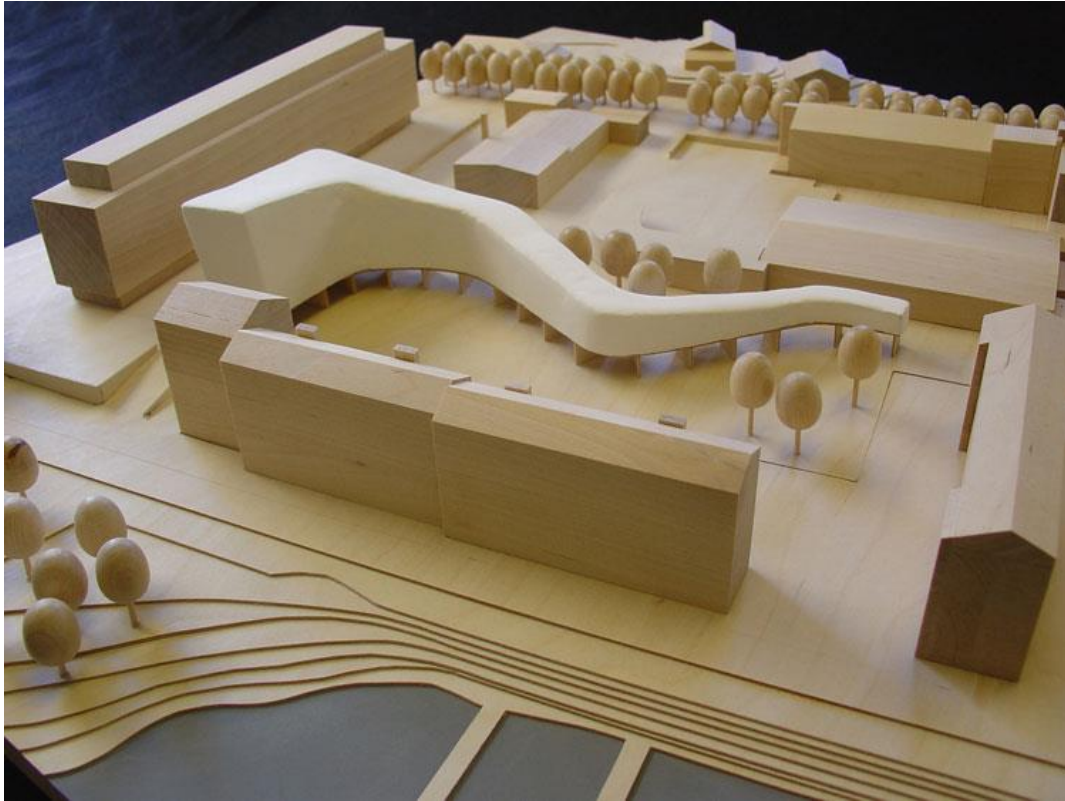
Helsingin imagoa pyrittiin 1990- ja 2000-luvuilla nostamaan pyrkimällä hyödyntämään myös kansainvälisiä arkkitehteja suunnittelussa. Korpisen (2012:98,121) mukaan Helsingissä on kuitenkin SAFA:n toimesta pyritty harjoittamaan jonkinlaista protektionismia ulkomaalaisia arkkitehteja kohtaan. Harvoja tunnettujen ulkomaalaisten arkkitehtien Helsinkiin suunnittelema rakennuksia on nykytaiteen museo Kiasma (kuva 261.) – joskaan Holl ei vielä Kiasmaa suunnitellessaan ollut maailmankuulu. Amerikkalaisen arkkitehti Steven Hollin suunnittelemaa Kiasmaa (1998) on pidetty esimerkkinä postmodernista arkkitehtuurista tai wau-arkkitehtuurista. Museorakennuksessa on yhtäläisyyksiä mm. Daniel Libeskindin suunnitteleman Jüdisches Museum Berlinin (suun. 1988, valm. 1999) kanssa. Kiasman valmistumisajankohdalla sekä muotokielellä ja julkisivumateriaaleilla on yhtymäkohtia myös Frank Gehryn Guggenheim Bilbao -taidemuuseumiin. Myös Suomen paviljongissa (nk. Helvetinkolu Ruoveden kalliopalkeaman mukaan, ark. Jääskeläinen, Sanaksenaho, Rouhiainen, Kaakko & Tirkkonen) Sevillan maailmannäyttelyssä 1992 on huomattavasti samaa muotokieltä. Arkkitehti Osmo Lappo on nähnyt Kiasman arkkitehtuurissa plagiointia Toyo Iton Naganoon suunnittelema rakennuksesta (Matsumoto Performing Arts Centre) ja plagioinnin kiistänyt Kai Wartiainen yhdistänyt Kiasman vapaamuotoisuuden Renzo Pianon, Arata Isozakin ja Zaha Hadidin arkkitehtuuriin (Arkkitehti uutiset 8-9/1994:19–21). Kiasman edustalle rakennettiin aukio ja puistikko. Aukio on ollut rullalautailijoiden suosiossa ja Kiasman puistikoon sijoitettiin skeitattava veistos vuonna 2005. Puistikossa on järjestetty erilaisia tapahtumia ja sen ollut kesäisin kaupunkilaisten ajanviettopaikka. Sanomatalon ja Postitalon sekä Kiasman välinen katumainen Mannerheiminaukio päättyy portaikkoon ja näkymään kohti Töölönlahtea ja Olympiastadionin tornia. Tämä näkymä on viittaus Alvar Aallon ajatukseen Lappiin saakka ulottuvasta maisemasta. Töölönlahden avoin maisema-akseli on tuttu myös Olympiastadionin ympäristöstä.



Kuva 261. Steven Hollin suunnittelema nykytaiteen museo Kiasma, Helsingin ehdokas wau-arkkitehtuurikategoriaan. (Miika Norppa).

Steven Holl voitti myös Taivallahden asuntotontin suunnittelukilpailun vuonna 2006 kiemurtelevalla, veistoksellisella 'Meander'-ehdotuksellaan (kuva 262.). Rakennuksen pohjakaava meanderoi joki-maisesti viitaten ilmeisesti Alvar Aallon suunnittelemaan MIT:n Baker Houseen (1947–49), joka Taivallahden rakennuksen tavoin sijoittuu lähelle vesialuetta – Bostonin halki virtaavan Charles Riverin rannalle. Steven Holl on myös itse ollut suunnittelemassa MIT:n rakennuksia (Simmons Hall, 2003). Vettä kuvaavat myös rakennuksen lasiset julkisivut. Kerroskorkeudeltaan kahdesta seitsemään vaihtelevan, pylväiden varassa seisovan rakennuksen katolle suunniteltiin viherkattoa ja juoksurataa (vrt. Amsterdamin NEMO-rakennuksen, ark. Renzo Piano, 1997, katon käyttö oleskelualueena). Asemakaavan Taivallahden alueelle laati Janne Prokkola. Taivallahden kasarmirakennuksiin tuli asuntoja,

palveluasuntoja ja liiketiloja. Alueella säilyi muistumia vanhasta armeijakäytöstä – mm. vanhan ruokasalin suurikokoinen karttamaalaus osana ravintolan sisustusta ja vanhat varusmiesten asekaapit palveluasuntojen oleskelutilojen seinustoilla. Myös loft-asuntojen värimaailmassa tuodaan esille paikan historiaa (Jakonen 2015). Vuonna 2017 myös Taivallahden alueen pohjoislaitaan oli tulossa asuntoja SYKE:n vanhaan toimistorakennukseen.



Kuva 262. Steven Hollin 'Meander'-suunnitelma Töölön Taivallahden alueelle. (Steven Holl Architects).

Muita Helsingin kaupunkisuunnitteluun osallistuneita tunnettuja ulkomaalaisia arkkitehteja ovat olleet Kampin alueen suunnittelussa vuonna 1994 konsultoitu englantilainen Norman Foster ja Salmisaaren alueen suunnittelussa vuosina 2000–2001 konsultoitu ranskalainen Dominique Perrault. Kummankaan ehdotukset eivät toteutuneet. Keski-Pasilaa on suunnitellut italialainen Cino Zucchi ja YIT hyödynsi vuonna 2013 'Tripla'-ehdotuksessaan hollantilaisen Rem Koolhaasin OMA-arkkitehtitoimistoa. Vuonna 2016 järjestetyn Hakaniemenrannan hotellin kutsuarkkitehtuurikilpailun voitti tunnettu norjalainen arkkitehtitoimisto Snøhetta.

Helsingin into panostaa arkkitehtuuriin näkyi myös arkkitehtuuripoliittisen ohjelman laatimisessa vuonna 2010 (ks. Jääskeläinen et al. 2010). Arkkitehtuurin laadulla on merkitystä kaupungin asukkaille ja arkkitehtonisesti näyttävät rakennukset ja laadukkaat rakennetut ympäristöt houkuttelevat myös matkailijoita. Institutionaalisella laadukäsityksellä mitattu arkkitehtuurin laatu ja arvostus, rakennuksen arkkitehtoninen tyyli, arkkitehtoninen näkymä sekä suunnittelijoiden koulutus, kokemus ja ansioituneisuus myös tutkitusti nostavat asuntojen hintoja Helsingin kantakaupungissa (Pihlajaniemi 2014), kuvastaen näin laadukkaan arkkitehtuurin arvostusta. de Botton on jopa 'How to make an attractive city' -videossaan (Xie 2015) väittänyt kauneuden olevan objektiivista.

Katajanokalle Kanavaterminaalin tontille kaavailtiin vuonna 2010 kuuluisan Herzog & de Meuronin arkkitehtitoimiston suunnittelemaa, ikkunaratkaisuiltaan Aallon suunnittelemaan Enso-Gutzeitin rakennukseen viitannutta ristinmuotoista (tai kahden ristikkäisen ristin muotoista) lasipintaista hotellia, mutta hanke kaatui vastustukseen. Yhtenä syynä oli Forssénin (2011) mukaan se, että arkkitehdit eivät tunteneet suunnittelemansa rakennuksen kontekstia tarpeeksi hyvin: vaikka tontin ympäristössä on ristinmuotoisia rakennuksia (Tuomiokirkko ja Katajanokan vankilahotelli) ja katuverkkoa (Luotsikadun ja Katajanokankadun risteys, empire-kaupungin kadut), ristinmuoto ei ole alueen rantarakentamiselle tai suomalaiselle rakentamiselle tyypillinen muoto. Arkkitehdit eivät myöskään olleet lainkaan kiinnostuneita muuttamaan suunnitelmiaan. Muuten rakennus oli Forssénin (2011) mielestä huolellisesti piirretty.

Ilonen (2008:26–29) on kirjoittanut Katajanokan hotellihankkeen olleen ”Paikan historiallisia arvoja ymmärtämätön irrallinen objekti” ja tulkinnut ristin muodon viittaavan myös arkkitehtien kotimaahan, Sveitsiin. Tämän jälkeen tontille kaavailtiin Guggenheimin taidemuseota, mutta suunnitelmat siirtyivät Etelärannassa sijaitsevalle tontille. Guggenheim-hanketta on käsitelty muualla tässä tutkimuksessa (ks. 6.8.1 Kulttuurilaitokset -osio).

Ennen hotellihanketta Katajanokan kanavaterminaalin tontille oli vuosina 1998–2005 suunnitteilla Armi-talo – Arkkitehtuurin, Rakentamisen ja Muotoilun Informaatiokeskus. Arkkitehtuurikilpailun voitti JKMM Arkkitehdit Oy vuonna 2001 Le Corbusier -vaikutteisella ’Lukko’-ehdotuksellaan. Valkea rakennus olisi sijoittunut satamaan vähän Sydneyn oopperatalon tavoin. ARMI-hanke kaatui mm. rahoitussyihin ja Design Forum Finlandin sijoittumiseen Erottajalle Katajanokan sijaan (Pohjanpalo 2006a; Putkonen 2010:49). Kaartinkaupungissa sijaitsevien Suomen rakennustaiteen museon sekä Taideteollisuusmuseon yhdistävästä lisärakennuksesta, nk. Vaihtuvien näyttelyiden keskukselta, oli järjestetty ensimmäinen kilpailu jo vuonna 1987. Kilpailun oli voittanut arkkitehti Tuomo Siitonen ehdotuksella, jossa suurin osa toiminnoista olisi sijoitettu maan alle – Kervanto Nevanlinnan (2012:377) mukaan I. M. Pei -vaikutteisesti. Tuolloin toteutus lykkäytyi ja kaatui lamaan.

Suomen rakennustaiteen museon ja Arkkitehtuurimuseon väliselle tontille Kaartinkaupunkiin rakennettiin vuoden 2012 World Design Capital -vuoden kesäkautta varten arkkitehtiopiskelija Pyry-Pekka Kantosen suunnittelema puinen paviljonki. Paviljonki sai vuonna 2012 Rakentamisen Ruusun. Vastaavia puupaviljonkeja on viime vuosina rakennettu Lontooseen (Serpentine Galleryn kesänäyttelyn paviljonki, 2008), Sevillaan (Metropol parasol, 2011) ja Norjan Sandnesiin (2010) (Arkkitehti 4/2012:66–72).

Vuonna 2018 valmistuneet, suomalaisittain arkkitehtonisesti keskimääräistä kunnianhimoisemmat kulttuurihankkeet, Amos Rex -museo ja Keskustakirjasto, noteerattiin ulkomailla jo ennen valmistamistaan, esimerkiksi BBC:llä arkkitehtuurikriitikko Jonathan Glancey nosti Amos Rexin vuoden odotetuimpien rakennusten joukkoon (ks. Glancey 2017) ja Guardian hehkutti uutta Keskustakirjastoa (ks. Reith-Banks 2018). Näkyvyyttä kiinnostaviksi arvioiduille hankkeille hankittiin Helsinki Marketingin proaktiivisen markkinointitoiminnan ja kansainvälisen markkinointiyhteistyön kautta – kaikkiaan juttuja oli yli 50 maassa ja 200 mediassa (Pajuriutta 2019).

6.6 Liikennejärjestelmän kehittymisestä

Helsingin keskustaan suuntautuvassa linja-autoliikenteessä keskeinen muutos tarkasteltavalla aikakaudella oli liityntäbussiliikenteen lisääminen itämetron valmistuttua 1980-luvun alussa. Tämä pie-

nensi Rautatien bussiterminaalille varattua toritilaa ja toi lisää tilaa jalankululle. Suorien bussiyhteyksien lakkauttamisesta seuranneeseen kokuun vastattiin lyhentämällä metron vuorovälejä. Elielinaukion bussiterminaaali avattiin vuonna 2000. Kampin keskuksen valmistumisen myötä Lasipalatsin aukion ja Simonkentän bussiterminaalit siirtyivät maan alle vuonna 2005. Kampin keskuksen linja-autoterminaalien ongelmana on ollut se, että maakaasubussit eivät ole voineet paloturvallisuussyistä ajaa niihin. Länsimetron valmistuttua myös länsisuunnan suoraa bussiliikennettä Helsingin keskustaan on vähennetty ja liityntäbussiliikennettä Länsimetron Espoon asemille lisätty. Kauppakeskus Ison Omenan yhteyteen Matinkylään rakennettiin metron myötä Kampin keskuksen bussiterminaalina muistuttava bussiterminaaali liityntäliikennettä varten. Liityntäliikennettä on aiemmin lisätty myös edellä mainitun itämetron lisäksi myös muiden raskasraidehankkeiden (mm. Leppävaaran kaupunkirata ja Kehärata) valmistuessa. Länsimetron myötä Kampin keskuksen terminaalisiin on siirretty bussilinjojen pääte pysäkkejä Kampin metroasemalta ja Elielinaukiolta. Elielinaukion alueen kiinteistönomistajat ehdottivat alueelle vuonna 2017 rakentamista, yksi malli rakentamiselle oli Milanon katettu kauppagalleria Galleria Vittorio Emanuele II. Vuonna 2018 Länsimetro näytti lisänsen joukkoliikenteen käyttöä ja vähentäneen Länsiväylän autoliikennettä jonkin verran (Länsimetro näyttäisi...2018).

Matalalattiabussien esiinmarssi alkoi vuonna 1990 ja niitä ryhdyttiin suosimaan kilpailutusehdoissa (Tolmunen 2016:386). Bussiliikenteen kilpailuttaminen oli tullut vuosien 1991 ja 1994 lakimuutosten myötä mahdolliseksi ja YTV:ssä siihen päädyttiin vuonna 1994 ja Helsingissä vuonna 1998. Kilpailuttamisen myötä pääkaupunkiseudulle rantautui ulkomaalaisia toimijoita ja omistajia, bussiyhtiöitä yhdistyi, joukkoliikenteen tilaajille ja käyttäjille koitui säästöjä (Tolmunen 2016:361–373). Ensimmäiset palvelulinjat tulivat Helsingissä käyttöön vuonna 1997, ne korvautuivat vuonna 2008 Joukko-kaupunginosalinjoilla (25 kpl, joista kolme kutsulinjoja). Bussiliikenteeseen tuli vuonna 2013 internet-pohjainen Kutsuplus-kutsubussipalvelu, mutta sen toiminta päätettiin vuonna 2015 lopettaa vähäisen käytön takia. Palvelu myytiin yksityiselle toimijalle. Helsinkiin on hankittu aiempaa vähäpäästöisempiä busseja mm. vuonna 2012. Vuonna 2015 Helsinki osti ensimmäiset sähköbussit ja niitä otettiin käyttöön vuonna 2017.

Poikittaisjoukkoliikenteessä uusia avauksia olivat bussi-Jokeri 550 (2003) ja Tiedelinja 506 (2005). Jokerilinja sai vuonna 2003 Suomen Rakennusinsinöörien Liiton jakaman RIL-palkinnon. Poikittainen runkolinja 560, nk. Jokeri 2, aloitti liikennöinnin vuonna 2015. Poikittaisia bussilinjoja oli ollut myös ennen näitä linjoja, mutta aiempi linjasto ei ollut kovinkaan käyttäjäystävällinen ja niitä ei ole brändätty yhtä tehokkaasti (Tolmunen 2016:409,411). Poikittaislinjat ovat helpottaneet erityisesti työmatkaliikennettä, joka on monikeskuksisuuden etenemisen myötä muuttunut aiempaa monimuotoisemmaksi. Myös ostoksilla, harrastamassa ja kylässä käydään eri puolilla seutua (ks. Ratvio 2005, 2012). Poikittaisliikenteen määrä on pääkaupunkiseudun kehäteillä kasvanut voimakkaammin kuin säteittäinen liikenne kantakaupungin sisäänajoväylillä. Bussiliikenteen nopeuttamiseksi poikittaislinjan 550 busseihin sai vuodesta 2013 nousta myös keskiovesta.

Kaukobussiliikenteessä muutosta toi vuonna 2012 perustettu linja-autoliikennöitsijä Onnibus, jonka käynnistämä hintakilpailu laski huomattavasti kaukoliikenteen matkalippujen hintoja niin bussi- kuin junaliikenteessä. Vuonna 2017 Onnibusin perustaja pyrki käynnistämään samankaltaisen hintakilpailun myös taksiliikenteessä TUUP Oy:n toimitusjohtajana.

Helsingin ensimmäiset joukkoliikenteen saapumisajankohdista ilmoittavat päivittyvät aikataulut tulivat linja-auto- ja raitiovaunupysäkeillä käyttöön vuonna 1999 ja lisääntyivät 2000-luvulla. Seuraavan pysäkin nimen ilmoittavat näytöt lisääntyivät joukkoliikennevälineissä. Vuonna 2018 raitiovaunuihin tuli junista ja metroista tutut pysäkkikuulutukset. Sähköiset matkakortit ja kortinlukijat tulivat käyttöön vuonna 2001. Reitti- ja aikataulutiedoissa opastava verkkopalvelu Reittiopas lanseerattiin

vuonna 2001. Mobiililiput tulivat ensin käytettäväksi metroissa ja raitiovaunuissa, mutta myöhemmin myös bussiliikenteessä. Helsingin pysäköintilippuautomaateista sai vuodesta 2018 lähtien myös HSL-joukkoliikenteen kertalippuja. Seutulippu oli otettu käyttöön pääkaupunkiseudun kunnissa vuonna 1986 YTV:n (Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta, per. 1970) ansiosta. Nykyisin yhteinen lippujärjestelmä kattaa myös Keravan, Kirkkonummen ja Sipoon. Vuonna 2018 mukaan tulivat Siuntio ja Tuusula. Kaikki Helsingin seudun kunnat eivät kuitenkaan vielä vuonna 2018 olleet liittyneet vuonna 2010 perustettuun HSL (Helsingin seudun liikenne) -kuntayhtymään. Vuonna 2016 alkoi kansallinen liikennekaari -hanke, jonka tavoitteena on että yhdellä mobiililipulla (esim. kuukausimaksu) voisi matkustaa eri liikennevälineillä kaikkialla Suomessa. Metrolaitureiden turvallisuutta parantavat suoja-aidat tulivat kokeilukäyttöön 2010-luvulla, mutta metron automatisointihankkeesta luopumisen myötä suoja-aidat poistettiin. Viihdettä joukkoliikennematkoille toivat 2000-luvulla ilmaisjakelulehdet ja uutisia välittävät näytöt. Metro- ja juna-asemille sijoitettiin välipala-automaatteja.

Helsingin metro aloitti toimintansa Rautatientori-Itäkeskus-välillä vuonna 1982, viitisen vuotta alkuperäisaikataulusta myöhässä. Väriltään oranssien metrovaunujen suunnittelijoina toimivat Antti Nurmesniemi ja Börje Rajalin. Vaunujen suunnittelussa mallia haettiin Lontoosta, Milanosta ja Rotterdamista. Metrovaunujen oranssi väri on ominainen vain Helsingille. Oranssia väriä oli Helsingissä tätä ennen nähty mm. Kauppatorin katoksissa vuodesta 1957 – ennen tätä katokset olivat olleet vaaleita. Helsinkiin harkittiin New Yorkin mallin mukaan myös metallinvärisiä metroja. Metroasemien alkuperäisiä kalusteita suunnittelivat Yrjö Kukkapuro ja Simo Heikkilä. Metroasemia oli aluksi kuusi: Rautatientori, Hakaniemi, Kulosaari, Herttoniemi, Siilitie ja Itäkeskus. Rautatientorin metroaseman lippuhalliin sijoitettiin talvipuutarha vesiputouksineen, suuret tukipilarit ja niitä ympäröivät pyöreät penkit sekä Kompassiaukio, josta muodostui kohtaamispaikka. Metron yhteydessä Helsinkiin saatiin kertalippujen myyntiautomaatteja. Asematunnelin vuonna 2013 alkavan uudistuksen yhteydessä liiketilanakin jonkin aikaa toiminut talvipuutarhan lasipaviljonki päätettiin purkaa ja useita Asematunnelin liiketiloja siirtää. Asematunneliin tuli lisää kaupallisia palveluita.

Metroon suunniteltiin 1970-luvulla toistakin linjaa, joka olisi kulkenut reittiä Maunula-Käpylä-Koskelantie-Kumpula-Vallila-Kallio-Hakaniemi-Kauppatori-Erottaja-Kamppi-Museokatu-Taka-Töölö-Meilähti-Ruskeasuo-Etelä-Haaga (Helsingin kaupungin metrotoimisto 1974), mutta ajatuksesta luovuttiin.

Vuonna 1983 avautui Kampin metroasema, vuonna 1984 Sörnäisten metroasema, vuonna 1986 Myllypuron ja Kontulan metroasemat ja vuonna 1989 Mellunmäen metroasema. Metroverkkoon tulivat 1990-luvulla lisäksi Ruoholahden metroasema vuonna 1993, Kaisaniemen metroasema vuonna 1995 sekä Vuosaaren, Rastilan ja Puotilan metroasemat vuonna 1998. Kaisaniemen metroasemalta rakennettiin samalla jalankulkyhteys Yliopistonkadulle. Kaisaniemen metroaseman rakentamisen yhteydessä lähistölle rakennettiin kaksi lasipyramidia. Vastaava lasipyramidi on myös Pohjan liiketalon katolla. Kolme pyramidia viittaavat mahdollisesti Gizaan, mutta ennen kaikkea Pariisiin Louvren lasipyramidiin (1989). Kaisaniemen lasipyramidien idea on sama kuin Pariisin esikuvalla: ne avaavat näkymiä ja tuovat valoa maan alle. Myös Egyptin pyramideissa oli maanalaisia tiloja ja pyramidien muodon on tulkittu viittaavaan laskeutuviin auringonsäteisiin. Nykytaiteen museolle ehdotettiin 1990-luvulla maanalaisia tiloja Rautatientorille vastapäätä Ateneumia, Louvresta vaikutteita saanutta rakennusta. Vaatimattomat lasipyramidit rakennettiin kuitenkin Kaisaniemenkadun varrelle, joka sekin viettää Ateneumille. Lasipyramidit poistettiin vuonna 2018.

Ensimmäinen 2000-luvulla avattu uusi metroasema oli Kalasataman metroasema (2007). Kampin metroaseman laituritasolle sijoitettiin vuonna 2013 'Kaupungin juuret' -niminen taideteos, jossa on eri ilmansuuntiin osoittavin paikannimikyltein kuvattuna joitakin helsinkiläisten lukemattomista syn-

tymäpaikkakunnista. Vuonna 2013 metroa ryhdyttiin kokeilunomaisesti liikennöimään viikonloppu-öisin, mutta yöliikennettä ei vähäisten matkustajamäärien takia päätetty jatkaa. Bussien, junien ja raitiovaunujen yöliikennettä Helsingissä oli ollut jo pitkään.

Länsimetron ensimmäisen vaiheen pitkittyneen päätöksentekoprosessin ja rakentamisvaiheen vaikeuksien takia viivästynyt Lauttasaari-Koivusaari-Keilaniemi-Otaniemi-Tapiola-Urheilupuisto-Matinkylä-osuus avautui vuonna 2017. Espooseen suuntautuva raideyhteys (nk. raidetaksi) on ollut esillä jo 1970-luvun alussa, 1980- ja 90-luvuilla käytiin keskustelua nk. välimetrosta eli pikaraitiotiestä. Länsimetron valmistuminen on merkinnyt asuntotuotannon vilkastumista Länsimetron radanvarsi-kaupunginosissa.

Länsimetron myötä toisiinsa kytkeytyi helminauhamaisesti aiemmin erillään olleita Espoon ja Helsingin merkittävimpiä ostos-, ravintola-, kulttuuri-, opiskelu- ja työpaikka-alueita: Espoon puolelta Matinkylä, Tapiola, Otaniemi ja Keilaniemi ja Helsingin puolelta mm. Ruoholahti, Kamppi, Rautatientori, Kaisaniemi, Hakaniemi, Kalasatama, Herttoniemi ja Itäkeskus. Kauppakeskusurbanismiksi voisi kutsua tapaa, jossa metro yhdistää toisiinsa kauppakeskusten ketjun: Iso Omena (Matinkylä), Niitty (Niittykumpu), Ainoa (Tapiola), A Bloc (Aalto-yliopisto), Lauttis (Lauttasaari), Ruoholahti (Ruoholahti), Kampin keskus (Kamppi, Forum), Kluuvi (Helsingin yliopisto), REDI (Kalasatama), Megahertsi (Herttoniemi), Myllypuron Ostari (Myllypuro), Itis (Itäkeskus) ja Columbus (Vuosaari). Länsimetron jatkeen valmistuminen liittyy tähän ketjuun ainakin vielä Lippulaivan (Kivenlahti) ja Soukkaan suunnitellun uuden ostoskeskuksen, mikä nostaa ketjun kauppakeskusten määrän kuuteentoista.

Länsimetron asemien laatuun panostettiin – esimerkki saatiin ilmeisesti Tukholmasta, missä metroasemilla on omat tyylilliset teemansa. Samoin Moskovassa on erittäin näyttäviä metroasemia. Kehäradan asemien ilmeestä sen sijaan tehtiin varsin yksinkertainen ja harmaa. Hanke Helsingin vanhojen metroasemien palvelutarjonnan parantamiseksi, ilmeen kohottamiseksi ja peruskorjaamiseksi oli käynnissä vuonna 2018 Hakaniemen metroaseman lippuhallin ja sisäänkäyntikatosten uusimisen osalta. Samalla metroaseman palvelut uudistuivat. Samalla uusittiin Hakaniementorin valaisimet, uudet valaisimet muistuttavat siunaavaa kättä. Suunnitteilla oli Sörnäisten metroaseman peruskorjaus.

Länsimetroa on kritisoitu tavallista lyhyemmistä asemalaitureista, joiden on pelätty tekevän metrosta kuljetuskapasiteetiltaan riittämättömän ja ruuhkaisen. Helsingin vanhat metrolaiturit ovat 135 metriä pitkiä, Länsimetron uudet laiturit ovat 90 metriä pitkiä ja metrossa liikennöidään kuuden vaunun junia neljän vaunun junien sijaan. Toisaalta metron kulunvalvontajärjestelmän uusiminen mahdollistaa aiempaa lyhyemmät vuorovälit ja lisää siten metron kuljetuskapasiteettia. Metron automatisointia on myös selvitetty – sen avulla voitaisiin vuorovälejä lyhentää ja kuljetuskapasiteettia nostaa entisestään. Automatisoituja metroja on maailmalla useissa kaupungeissa, mm. Kööpenhaminassa. Helsingissä kokeiltiin automaattimetroa jo vuonna 1974, mutta hanke ei tuolloin eikä myöskään vuonna 2014 edennyt.

Junaliikenteen osalta Vantaalla Koivukylän asema avautui vuonna 1980. Pasilan uusi asemarakennus valmistui vuonna 1990 parantaen samalla Pasilan kaupallisia palveluja. Martinlaakson rataa jatkettiin Vantaankoskelle vuonna 1991. Tikkurilan kaupunkirata valmistui vuonna 1996, Leppävaaran kaupunkirata vuonna 2001, Keravan kaupunkirata vuonna 2004 ja Lahden oikorata Mäntsälän ja Haara-joen asemineen vuonna 2006. Kaupunkiratojen tavoitteena oli lyhentää lähijunaliikenteen vuorovälejä sekä lisätä junaliikenteen suosiota ja tässä myös onnistuttiin. Leppävaaran kaupunkiradan myötä Espoossa vähennettiin suoraa bussiliikennettä Helsingin keskusta ja lisättiin liityntäbussiliikennettä Leppävaaran juna-asemalle. Espoossa avautui Koivuhovin asema vuonna 1997. Rautatieasemalle jo sen suunnitteluvaiheessa 1900-luvun alussa ajateltu teräs-lasi-kate valmistui vuonna 2001, katteen

suunnitteli arkkitehti Esa Piironen. Katteessa on muistumia Euroopan vanhoilta rautatieasemilta. Kate suojaa asemapihaa ja sen käyttäjiä sateelta ja lumelta. Kattamishankkeesta oli järjestetty kansainvälinen kilpailu vuosina 1994–95 (Arkkitehti 5/2001:44–49). Lasikatteen alla oli kesäisin 2012–2014 Ihmepuutarha, jonka esikuvana lienee ollut Madridin Atochan juna-aseman viidakkomainen lasikattettu odotushalli. Polkupyörien ilmainen kuljettaminen junissa ruuhka-aikojen ulkopuolella tuli mahdolliseksi 2000-luvulla, metrossa tämä oli ollut mahdollista jo aiemmin. Vuodesta 2017 polkupyöriä sai kuljettaa lähijunissa vuorokaudenajasta riippumatta. Helsingin lähiliikenteeseen saatiin uutta juna-kalustoa 1990-luvun lopulla ja 2000-luvun alussa (Sm4-junat) ja vuosina 2009–2014 (FLIRT-junat).

Junaliikenteen osalta Vantaankosken radan päärataan yhdistävä Kehärata avautui vuonna 2015. Rata oli ollut ensimmäisen kerran esillä jo vuonna 1972 (Murole 2012a). Alkuun Kehäradalla on neljä uutta asemaa: Kivistö, Aviapolis, Lentoasema ja Leinelä. Rata paransi yhteyksiä Helsinki-Vantaan lentoasemalle etenkin pääradan ja Vantaankosken radan radanvarsikaupunginosista Helsingissä ja Vantaalla. Kehäradan myötä Vantaalla uudistettiin bussilinjoja – liityntäbussiliikennettä Kehäradan asemille lisättiin ja poikittaislinjoja lakkautettiin. Tikkurilaan busseille rakennettiin uusi matkakeskus. Rata vilkastutti selvästi asuntorakentamista radanvarsikaupunginosissa Vantaalla.

Raitiotieverkko alkoi 1980-luvun alusta alkaen hiljalleen nousta uudelleen arvoonsa, mutta verkon kehitys oli hidasta. Raitiotieverkon kiskoja jatkettiin mm. Katajanokan kärjen alueella (1980), Länsi-Pasilassa (1985), Pikku Huopalahdessa (1991), Ruoholahdessa (1991), Arabianrannassa (2004), Pasilan konepajan alueella (2008) ja kahdelta suunnalta Jätkäsaarella (2012). Reijolankadulle valmistui vuonna 2017 Nordenskiöldinkadun ja Mannerheimintien välille lyhyt raitiotien pätkä, joka helpottaa liikkumista Meilahden ja Kallion sekä Meilahden ja Pasilan välillä. Jätkäsaarella valmistui vuonna 2017 raitiotie Välimerenkadulle.

Helsinkiin hankittiin uusia matalalattiaisia, ilmastoituja raitiovaunuja (1999) ja vanhoihin raitiovaunuihin asennettiin vuodesta 2007 alkaen liikuntarajoitteisten liikkumista helpottavia, HKL:ssä suunniteltuja madallettuja välisosia. Raitiovaunupysäkkejä on korotettu. Raitiovaunut kasvattivatkin suosiotaan 1990-luvulla. Helsingin uusimmat, vuonna 2014 käyttöön otetut raitiovaunut ovat IDIS Design Oy:n ja Jouko Riikosen muotoilemia. Ne pitäytyvät Helsingin raitiovaunujen perinteisessä väriässä, kaupungin imagotekijäksikin tavoitellussa ja kadunkalusteissakin yleisessä Helsinki-vihreässä sekä keltaisessa. Vihreä on ollut perinteinen väri Helsingin raitiovaunuissa – tosin 1980-luvulla oli käytössä myös oranssi-harmaita raitiovaunuja ja pikaraitiovaunuista tulee mahdollisesti metrojunien tavoin oransseja. Aiemmin Helsingin raitiovaunuja on suunnitellut lähiliikenteen juniakin muotoillut Olavi Hänninen 1970-luvulla sekä Hannu Kähönen 1990-luvulla.

Pysäköintitilan saatavuutta keskustassa parannettiin useita uusia pysäköintilaitoksia rakentamalla (kuva 263.). Tämä oli reaktiota siihen, että autojen pysäköinti vei ”kaikki tilat keskustassa” (Forssén 2011). Tavoitteena oli saada tonttimaata rakentamiselle sekä tilaa jalankululle. Maanalainen liikennejärjestelmä (metro, bussiterminaali, pysäköinti, huoltoliikenne) tarjoaa Forssénin (2011) mukaan mahdollisuudet mahdollisimman laajoille kävelyalueille ja aukioille ja puistoille.

Kantakaupungin uusiin pysäköintilaitoksiin kuuluivat P-Kluuvi ja P-Eliel (2000), P-Erottajan laajennus (2003), Kasarmintori (2004), P-Kamppi (2006), Vallila (2006), P-Kampin laajennus (2009), Stockmann Q-Park (2009) ja Finlandia-talon pysäköintilaitos (2012). Poistumaa pysäköintipaikoissa tapahtui toreilla ja aukioilla, katujen varsilla, korttelien sisäpihoilla ja ahtaissa kellareissa, mutta uusi pysäköintikapasiteetti ylitti poistuman voimakkaasti. Korttelien pysäköintipaikkavelvoitteita keskitettiin pysäköintilaitoksiin. Kaupunki ei kuitenkaan ole keskustan pysäköintilaitoksissa investoijana tai operaattorina – kustannuksiin on osallistuttu vain siltä osin kuin laitokset toimivat väestönsuojina tarvittaessa. Tällöin kaupunki on ollut hankkeissa väestönsuojan osalta mukana.



Kuva 263. Pysäköintiä on ydinkeskustassa siirretty maan päältä toreilta, aukioilta, katujen varsilta, sisäpihoilta ja kelloreista maan alle keskitettyihin pysäköintilaitoksiin. Forumin pysäköintilaitoksen ajoramppi. (Miika Norppa).

Ydinkeskustassa pysäköintialueita poistettiin esimerkiksi Elielinaukiolta ja Kampista nykyisten hotellien tontilta ja Töölönlahdelta Finlandia-talon takaa. Laajoja pysäköintialueita on ollut myös Kasarmintorilla, Hietalahdentorilla ja Rautatientorilla (kuva 264.). Hietalahdentorilla oli edelleen pysäköintiä vuonna 2017, joskin pysäköintiin käytetty alue olikin pienentynyt. Kasarmintorilla oli vuodesta 1973 myös bussien päätepysäkkejä. Hakaniementorin länsilaidassa oli 1960-luvulla bussitermiinaali. Pysäköintiin käytettiin myös mm. Kampintoria ja 1970-luvulla nykyisen Annantalon etupihaa. Joitakin pysäköintilaitoksia on myös lakkautettu: mm. Kaisa-park, P-City-Center ja Stockmannin vanha pysäköintilaitos. Kaisa-parkin betoninen rakennus ja P-City-Centerin betoniset rampit hävisivät pysäköintilaitosten lakkauttamisen myötä myös katukuvasta. Hakaniemen toriparkkihanke kaatui kaupunginvaltuustossa vuonna 2011.



Kuva 264. Lähes koko Rautatienatori on aiemmin ollut bussien ja henkilöautojen pysäköintialueena. (Sky-foto Möller, 1973).

Ydinkeskustan pysäköintilaitosten saavutettavuutta parannettiin keskustan huoltotunnelin rakentamisella. Huoltotunnelin yhtenä tavoitteena olikin Poutasen (2011) mukaan parantaa keskustan kaupallista elinvoimaisuutta ja mahdollisuuksia kilpailla pääkaupunkiseudun muiden kaupallisten keskusten kanssa. Huoltotunnelin ensisijaisena tarkoituksena oli kuitenkin saada huoltoliikennettä maan alle. Haluttiin, että huolto-, jakelu- ja pysäköintiliikenne ei enää pyörisi jalkakäytävillä ja kaduilla, vaan ajaisi tunneleita pitkin maanalaisiin huoltoterminaaleihin ja pysäköintilaitoksiin. Huoltotunneli mahdollisti Keskuskadun kävelykadun rakentamisen, koska kadun kaikki kiinteistöt ovat huoltotunnelin piirissä (Forssén 2011). Huoltotunnelilla pyrittiin parantamaan kaupunkitilojen viihtyisyyttä siirtämällä liikennettä maan alle. Kaupunki oli huoltotunnelin rakentamisessa mukana puolikkaalla osuudella. Forssén (2011) toivoo, että useammatkin Aleksanterinkadun korttelit liittyisivät tunneliin – valmiudet liittymisiin ovat tunnelissa olemassa, mutta kortteleiden alueilla huoltopihat puuttuvat. Huoltotunneliin liittymistä ovat hidastaneet korkeat rakentamiskustannukset. Huoltotunnelin ajatus on Le Corbusier -henkinen, sillä hänen ihanteessaan jakeluliikenne sijoittui maan alle (Lampinen 2015:207).

Jakeluliikenteeseen liittyvää pysäköintiä oli vuonna 2017 edelleen runsaasti jalkakäytävillä ja pyöräteillä eri puolilla kantakaupunkia. Tilanteeseen pyrittiin saamaan muutosta Citylogistiikan toimenpideohjelmalla (ks. Tapaninen 2014).

Kantakaupungin asuinkaupunginosaan suunniteltiin myös asukaspysäköintiin tarkoitettuja pysäköintilaitoksia. Uusia laitoksia oli vuonna 2015 suunnitteilla ainakin Töölöön ja Katajanokalle. Katajanokan pysäköintilaitoksen on tarkoitus palvella alueen toimistoja, messutoimintaan keskittyneen Wanhon Sataman toimintaa, matkustajasatamaa sekä asukkaita. Katajanokalta siirtyy samalla jonkin verran pysäköintiä maan alle. Töölöön suunniteltu pysäköintilaitos palvelee alueen asukkaita, yrityksiä ja niiden asiakkaita sekä kulttuuripalveluja. Töölössä ongelmana on ollut mm. Töölöntorin käyttö pysäköintialueena. Töölöntorin pysäköintilaitoksen louhiminen aloitettiin vuonna 2015. Myös Meilahden on rakennettu pysäköintiluola. Meilahden sairaalan alueella on kolme pysäköintiluolaa, joista uusien valmistui vuonna 2015.

Helsingin keskustaan suunniteltiin 2000-luvulla myös Keskustatunnelia, mutta hanke kaatui poliittisen kannatuksen puutteeseen. Keskustatunnelin tärkeimpänä tavoitteena oli saada keskustaan kuuluvamaton läpiajoliikenne pois keskustan katuverkosta (Forssén 2011). Keskustatunnelille jätettiin kuitenkin varaus maakuntakaavaan, yleiskaavaan ja asemakaavaan – Keskustatunneli siis vaikuttaa keskustan suunnitteluun, vaikka sitä ei ole rakennettu (Forssén 2011). Keskustatunnelin asemakaavan laati Martin Bunders. Esikuvana keskustatunnelihankkeelle lienevät olleet Tukholman Södermalmin alittava Söderledstunneln (valm. 1991), Göteborgin keskustan ali kulkeva Götatunneln (2006) ja Oslon kehäkatu Bjørvika Tunnel (valm. 2010). Söderledstunnelnin rakentaminen alkoi vuonna 1984 ja myös Götatunnelnista keskusteltiin jo 1980-luvulla. Oslon tunnelihanke oli suunnitteilla jo vuonna 1987, ja sitä verrattiin sijainniltaan Helsingin rautatiekatuihin (Nordisk planmöte...1987). Tunneleihin käytiin 1980-luvulla tutustumassa myös Saksan liittotasavallassa ja Sveitsissä (Virkamatka...1987). Düsseldorfin rakennettiin Rheinufer Tunnel vuosina 1990–1993. Lisäksi mm. Pariisissa ja Brysselissä on merkittäviä autotunneleita keskusta-alueella (Brysselissä Belliard Tunnel ja Loi Tunnel).

Vuonna 2013 suunniteltiin 1,5 kilometrin mittaista Sörnäistentunnelia, joka alittaisi tukkukauppa-alueen ja yhdistäisi Hermannin ja Sörnäisten rantatiet toisiinsa. Tavoitteena oli lisätä asuntorakentamismahdollisuuksia Hermannin rantatien varrella. Vuonna 2013 myös Keskustatunneli palasi poliittiseen keskusteluun, mutta kohtasi kritiikkiä mm. suurista ja edelleen kasvaneista rakentamiskustannuksista ja vähäisistä vaikutuksista kävelykeskustan laajentamiseen. Keskustatunneli hävittäisi myös kävely- ja pyöräreitti Baanan. Joissakin yhteyksissä Sörnäistentunneli nähtiin pyrkimyksenä edistää

Keskustatunnelin rakentamista uuden nimen turvin. Kaiken kaikkiaan vuonna 2013 Helsinkiin oli suunnitteilla tunneleita 1,6–3 miljardin euron edestä (Laitinen 2013) – tunnelit eivät kuitenkaan päätyneet samana vuonna laadittuun Helsingin kymmenen vuoden investointisuunnitelmaan. Ratkaisun voi nähdä käänteenä Helsingin liikennesuunnittelussa, sillä investointiohjelmaan kuului samanaikaisesti pyörä- ja joukkoliikennehankkeita. Aikaisemmin Helsingissä oli oikeastaan yhtäaikaisesti pyritty edistämään sekä henkilöauto- ja joukkoliikennettä. Keskustatunneli oli vuonna 2017 jälleen esillä, tällä kertaa yksityisesti rahoitettavaksi suunniteltuna hankkeena. Hankkeesta aloitettiin selvitystyö vuonna 2018.

Kantakaupungin alueen henkilöautoliikenteen hankkeista mittavin oli kantakaupungin pohjoisrajalle sijoittuva Hakamäentien parannushanke, johon sisältyi mm. itä-länsi-suuntaisen risteystunnelin rakentaminen. Vuonna 2009 valmistunut parannushanke ei kuitenkaan vähentänyt ruuhkia, vaan lisäsi tien liikennemääriä ja jopa paikoin pahensi liikeneruuhkia (Kallis Hakamäentien remontti...2009). Väyläkapasiteetin kasvattaminen voikin lisätä henkilöautoliikenteen määrää parantamalla henkilöautoliikenteen houkuttelevuutta, hajauttamalla yhdyskuntarakennetta ja heikentämällä pyörä- ja kävelyliikenteen sekä joukkoliikenteen houkuttelevuutta (Särelä 2012). Kyse on ilmiöstä, jossa tarjonta lisää kysyntää (engl. induced demand). Vastakkaista ilmiötä, jossa kysyntä (autoliikenne) vähenee tarjonnan (kaistakapasiteetti) vähentyessä, on kutsuttu nimellä Disappearing Traffic (ks. Cairns et al. 2002; Litman 2012).

Kantakaupungin henkilöautoliikennettä pyrittiin ajanjaksolla myös säätelemään joukkoliikennettä kehittämällä, rajoittavalla pysäköintipaikkainnormilla, bussikaistoilla, liityntäpysäköintiä kehittämällä, kadunvarsipaikoitusmaksuja vyöhykkeistämällä ja korottamalla, asukaspysäköintimaksuja korottamalla, kauppakeskusten pysäköintilaitosten käyttömaksuilla sekä ilmaisia pysäköintipaikkoja karsimalla. Autoliikenteen ajonopeuksia on kantakaupungissa alennettu – vielä vuoden 1987 loppupuolella melkein koko kantakaupungissa nopeusrajoitus oli 50 km/h. Pieniä uudistuksia tehtiin kantakaupungissa vuonna 1988. Laajemmin ajonopeuksia alennettiin kantakaupungissa vuonna 1992 turvallisuusyistä 40 kilometriin tunnissa ja vuonna 2004 monin paikoin 30 kilometriin tunnissa (Pasanen 2005:3). Vaikka nopeuksien alentaminen vuoden 2004 toimenpiteen myötä pidensi jonkin verran matka-aikoja, se ei lisännyt ruuhkautumista tai pakokaasupäästöjä. Liikenneturvallisuus parani merkittävästi (Pasanen 2005). Autojen aiempaa hitaammat nopeudet katutilassa mahdollistavat autoille aiempaa lyhyemmät jarrutusmatkat ja siten autojen liikkumisen lyhyemmin turvavälein, mikä kompensoi ajonopeuksien alentamisen katujen välityskapasiteetille aiheuttamia vähennyksiä. Nopeuksiin ja liikenneturvallisuuteen on pyritty vaikuttamaan myös liikenneympyröiden rakentamisella – niitä on 2000-luvulla rakennettu etenkin esikaupunkialueella, mutta paikoin myös kantakaupunkiin, mm. Kampppiin. Ajonopeuksia on myös ryhdytty keskustassakin valvomaan kameroin ja liikennekameroiden määrää on tarkoitus lisätä Helsingissä huomattavasti 2020-luvun puoliväliin mennessä liikenne-rikkomusten ja liikenneonnettomuuksien vähentämiseksi.

Joukkoliikenteen kehittämisen ja henkilöautoilun kasvun säätelemiseen tähtäävien toimenpiteiden ohella kaupallisten palvelujen ja työpaikkojen sijoittuminen Helsingin kantakaupungin ohella myös muualle pääkaupunkiseudulla, on ehkäissyt kantakaupunkiin suuntautuvan liikenteen kasvua. Sama vaikutus on ollut kantakaupungin ainoastaan rajallisen ajoneuvokapasiteetin vastaanottamaan kykenevällä katuverkolla.

Kantakaupungin henkilöautoliikenteen rajoittamiseksi 2000-luvulla tehtiin selvityksiä ruuhkamaksujen käyttöönotosta. Autoliikenteen haittoja on pyritty karsimaan paitsi laajentamalla kävelyalueita, myös siirtämällä pysäköintiä ja pysäköintiliikennettä, linja-autoterminaleja ja terminaleihin suuntautuvaa liikennettä sekä huolto- ja jakeluliikennettä maan alle. Turhaa pysäköintiliikennettä on py-

rittä vähentämään pysäköintilaitosten opastusjärjestelmällä (suunnitelma v. 1987). Henkilöautoliikenteen päästöt vähentyivät katalysaattoriautojen osuuden lisääntymisen myötä 1990-luvulta eteenpäin. Pääkaupunkiseudun bussiliikenteessä ryhdyttiin siirtymään rikittömään dieseliin vuonna 1991 ja Helsingin keskustan bussiliikenteessä päätettiin vuonna 1996 ryhtyä käyttämään pääasiassa maa-kaasubusseja (Tolmunen 2016:390). Lyijypitoisen bensiinin myynti lopetettiin Suomessa vuonna 1993. Henkilöautoliikenteen aiheuttamina ongelmina kuitenkin säilyivät yhä katupöly etenkin keväisin, suuret hiilidioksidipäästöt, melu, liikenneonnettomuudet sekä katujen kuluminen ja rakennusten likaantuminen. Liikenteen hiukkaspäästöjen vähentämisessä keskeisiä tekijöitä ovat raideliikenteen kehittäminen ja typen oksidien osalta sähköautoihin siirtyminen. Laivojen polttoaineen rikkipitoisuutta vuodesta 2015 rajoittanut rikkidirektiivi vaikutti myös Helsingin ilmanlaatuun. Muun muassa autoliikenteestä – autojen renkaista ja teiden pinnoitteista – mereen päätyvät mittavat mikromuovi-päästöt nousivat tapetille vuonna 2016.

Kantakaupungin liikenneturvallisuus on Poutasen (2011) mukaan kehittynyt jatkuvasti parempaan suuntaan. Liikenneonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrä on Helsingissä pudonnut neljänneksen 1970-luvun alun luvuista ja puoleen 1990-luvun alun luvuista (Liikenneonnettomuudet 2018). Helsingin kaupunki asetti 2000-luvun alussa tavoitteeksi, että Helsingissä liikenteessä kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä tulisi saada puolitettua 25 vuodessa. Tässä trendissä oltiin vielä juuri ja juuri vuonna 2011 mukana. Jatkuva kahden prosentin alenema on kuitenkin haastava vaatimus. Ainoa hälyttävä piirre liikenneturvallisuuden kehityksessä on Poutasen (2011) mukaan ollut mopo-onnettomuuksien kasvu – mopojen määrä on lisääntynyt Helsingissä voimakkaasti. Myöskään pyöräilyonnettomuudet eivät vähene voimakkaasti, mutta muilta osin ollaan menossa parempaan suuntaan. Historiallisesti henkilövahinkoihin johtaneita liikenneonnettomuuksia on saatu runsaasti vähennettyä mm. turvavyön käyttöpakolla, teiden kunnon parantamisella, ajoneuvotekniikan kehittämisellä ja nopeusrajoitusten alentamisella. Pyöräteiden rakentamisella näyttäisi olleen vaikutusta pyöräliikenneonnettomuuksien selvään vähentymiseen Helsingissä 2010-luvulla (ks. Härme 2018), sillä pyörätiet vähentävät henkilöautojen ja pyöräilijöiden kohtaamisia, joissa suurin osa pyöräliikenteen onnettomuuksista tapahtuu. Pyöräliikenneonnettomuudet ovat vähentyneet samanaikaisesti kun pyöräliikenne on lisääntynyt.

Polkupyöräilymahdollisuuksia ajanjaksolla kehitettiin pyörätieverkkoa laajentamalla, pyörien pysäköintimahdollisuuksia lisäämällä ja tarjoamalla kaupunkilaisten käyttöön kaupunkipyöriä. Kaupunkipyöriä oli kokeiltu jo vuonna 1965 Amsterdamissa Luud Schimmelpenninkin keksinnöstä ja vuonna 1974 La Rochellessa, mutta kaupunkipyöräjärjestelmät alkoivat yleistyä voimakkaasti vasta 2000-luvulla. Edelläkävijöitä olivat Tanskan Farsø ja Grenå (1991) sekä Nakskov (1993), Englannin Cambridge (1993) ja Portsmouth (1996), Tanskan Kööpenhamina (1995), Hollannin Rotterdam (1997), Ranskan Rennes (1998) ja Saksan München (2000). Sittemmin kaupunkipyöräjärjestelmiä on otettu käyttöön sadoissa kaupungeissa eri puolella maailmaa. Kansainvälisesti etenkin Lyonin vuonna 2005 käyttöön ottama kaupunkipyöräjärjestelmä nousi esikuvalliseksi. Helsingistä vuonna 2000 käyttöön tulleet kaupunkipyörät poistuivat vandalismin ja varkauksien takia useaksi vuodeksi käytöstä. Uutta kaupunkipyöräjärjestelmää Helsinkiin suunniteltiin vuonna 2013 – tuolloin JCDecaux haki järjestelmään mallia Pariisista. JCDecaux on toimittanut kaupunkipyöräjärjestelmiä myös Wieniin, Lyoniin, Córdobaan ja Göteborgiin (Salomaa 2013). Järjestelmää suunniteltiin mainosrahoitteiseksi. Kaupunki ja JCDecaux eivät kuitenkaan päässeet järjestelmästä sopuun. Lopulta Helsingissä otettiin vuoden 2016 toukokuussa käyttöön Moventian & Smooven muodostaman konsortion toimittama kaupunkipyöräjärjestelmä – yhteensä 500 pyörää ja 50 pyöräasemaa. Pyörät ja pyörätelineet oli päällystetty Alepan keltaisin mainosteippauksin, mikä herätti keskustelua kaupunkikuvallisista vaikutuksista ja imago vaikutuksista. Toisaalta hyvin monilla kaupunkipyöräjärjestelmillä on katukuvassa näkyvät sponsorit. Järjestelmän toiminta-alueita laajennettiin vuonna 2017, pyörien määrä oli tuolloin 1400

ja pyöräasemia 140. Vuonna 2017 päätettiin, että kaupunkipyörrien toiminta-alueita laajennettaisiin entisestään. Vuonna 2019 Helsinkiin oli tarkoitus perustaa myös 50 potkupyöräasemaa.

Historiallisesti pyöräily oli Helsingissä suosittua 1900-luvun alkupuolelta 1950-luvulle. Autoilun yleistyminen vähensi pyöräilyä, mutta energiakriisien 1970-luvulta suosio jälleen lisääntyi vuoteen 1984 asti, minkä jälkeen suosio jopa väheni 1980-luvun loppupuolella autoilun lisääntyessä. Laman aikaan 1990-luvulla pyöräiltiin taas enemmän, mutta kasvu taittui lamasta toivuttaessa vuosikymmenen puolivälissä. Helsingillä on ollut pyöräilyn kaksinkertaistamisohjelma vuodesta 1996 (Helsingin pyöräilyn kaksinkertaistamisohjelma...2004:5,7). Vuonna 2013 pyöräily oli jälleen selvässä kasvussa (Hannula 2013b). Pyöräilijämäärissä rikottiin ennätyksiä myös 2016 (Aalto 2016). Kaupunkisuunnitteluvirastosta käytiin 1980-luvulla pyöräilyn kehittämiseen liittyvillä virkamiesmatkoilla Kööpenhaminassa 1983 sekä Hollannissa ja Kööpenhaminassa 1989 (Naskila 1985; Naskila 1989).

Kamppiin avautui vuonna 2012 kontteihin sijoitettu, kesäkausina toimiva pyöräkeskus, jossa on ollut tarjolla pyörrien säilytys-, vuokraus-, pikahuolto- ja neuvontapalveluita sekä tapahtumia (ks. Malk et al. 2012). Huomio pyöräilyn kehittämiseen voimistui erityisesti 2010-luvun alussa. Vuoden 2012 tammikuussa apulaiskaupunginjohtaja Hannu Penttilä totesi, että Helsinki tähtää Amsterdamin ja Kööpenhaminan rinnalle pyöräilykaupunkina (Ahonen 2012a). Helsinki kilpaili tuolloin vuoden 2015 Velo city -konferenssista yhdessä Baselin ja Nantesin kanssa, konferenssin sai Nantes. Kööpenhaminasta on Helsinkiin otettu mallia esimerkiksi nk. kolmitasopyöräteiden suunnittelussa. Pyöräkaistojen rakennuttamisesta (ks. Sadik-Khan & Solomonow 2016) tunnettu New Yorkin entinen liikennesuunnittelupäällikkö Janette Sadik-Khan vieraili Helsingissä vuonna 2015 apulaiskaupunginjohtaja Anni Sinnemäen vieraana.

Pasilan ja ydinkeskustan välisiä pyörä- ja kävelyliikenteen yhteyksiä on parantanut Nordenskiöldinkadun ylittävä, WSP Finland Oy:n suunnittelema, tukikaariltaan Helsingin jäähallin muotoja mukainen Aauransilta (2012). Vastaavanlainen pyöräilylle ja kävelyille varattu silta on rakennettu myös Haagan ja Pikku Huopalahden välille Vihdintien ylitse. Aauransilta sai vuonna 2012 RIL-palkinnon. Siltaratkaisut kohtasivat jonkin verran kritiikkiä epäkaupunkimaisuudesta ja henkilöautoliikenteen asettamisesta pyöräilyn edelle.

Vuonna 2012 ydinkeskustaan avautui Baana-niminen pyörä- ja kävelyliikenteen yhteys vanhaan ratakuiluun Töölönlahden ja Ruoholahden välillä (kuva 265.). Ilonen (2010) on nähnyt Baanan Low Linena, Helsingin vastineena New Yorkin kuuluisalle, käytöstä poistetulle junasillalle rakennetulle puistolle, High Linelle. High Linen esikuvana puolestaan oli Pariisin Promenade Plantée (Forssén 2011). Baanan voi nähdä paradigman muutoksena Helsingin kantakaupungin liikennepolitiikassa: pyöräilymahdollisuuksien laajamittaisen kehittämisen alkamisena. Baanan varrelle sijoittuu myös niin ikään New Yorkiin viittaava katukoripallokenttä sekä Berliiniin ja Pariisiin viittaavat pingis- ja petanque-kentät. Väylän leveys vaihtelee 15 ja 34 metrin välillä. Ruoholahdensillan alainen osuus sen sijaan oli vielä ainakin alkuvaiheessa jätetty suurimmaksi osaksi kehittämättä. Eli vaikka New Yorkissa High Linen päälle on toteutettu uudisrakentamista – Helsingissä Ruoholahdensillan alle ei ole toteutettu uudisrakentamista. Baanan varrelle rakennettiin 2010-luvun puolivälissä uusi kerrostalokortteli, mutta Rautatiekatujen välistä ja Baanan yläpuolista ei aluetta vielä oltu hyödynnetty rakentamisessa, vaikka sellaista esimerkiksi usean eri toimijan laatimassa urBAANA-suunnitelmassa (Aaha 2013; Salmela 2013b) ehdotettiin. urBAANA-suunnitelmalle haettiin vuonna 2018 suunnitteluvuorasta. Esimerkkejä sillan alle rakentamisesta löytyy mm. Istanbulista (Galatan sillan alle sijoittuvat ravintolat) ja Zürichistä. Évorassa on aikanaan rakennettu asuntoja 1500-luvulla rakennetun akvedukin kaarien alle. Vuonna 2015 Länsilinkin aukiolle Baanan päähän kuitenkin valmistui kahvila merikonteista. Tunnettu esimerkki entiseen rautatietunneliin rakennetusta pyörätunnelista on San Se-

bastianissa vuodelta 2009. Helsingin Baanaa päätettiin vuonna 2012 väliaikaisesti jatkaa kivituhka-päälysteisenä Telakkakadulle. Tämä osio entisestä ratakuilusta kuitenkin pääosin täytetään Telakkarannan rakentamisen yhteydessä ja alueelle rakennetaan pyörä- ja kävelytie sekä raitiokiskot Herneasaareen. Jonkinlainen muistuma tuostakin ratakuilun osasta kuitenkin jätetään (Lempinen 2012a). Vuonna 2013 Baanalla ajettiin Baltic Open -niminen formula-autokilpailu. Vuonna 2014 Baana sai kunniamaininnan European Prize for Urban Public Space -kilpailussa.



Kuva 265. Pyörä- ja kävelyliikenteen yhteys Baana ja Helsinki-veistos vanhassa ratakuilussa. (Miika Norppa).

Helsingin pyöräilymahdollisuuksien kehittämisessä on haettu mallia muun muassa Hollannista. Ideaalina Forssén (2011) mainitsee Van Houten -nimisen kaupungin, joka on tehty kokonaan polkupyöräilijöiden ehdoilla. Juna-asemalaitureiden alla on suuri pyöräparkki ja -terminaali, josta voi lippua vastaan vuokrata pyörän, joka palautetaan terminaaliin käytön jälkeen. Toisena esimerkkinä Forssén (2011) mainitsee Belgian Ghentin, jossa kaupunkirakenne oli ajoneuvoliikenteen näkökulmasta muodostunut ahtaaksi, vaikka jopa joen päälle oli rakennettu lauttoja autojen pysäköintiä varten – kaupungissa oli siis tehty kaikki, jotta autoilu olisi mahdollista. Sitten oli huomattu, että tila loppuu joka tapauksessa kesken. Tämän jälkeen kaupunki muutettiin ”väkisin” pyöräilykaupungiksi viidessätoista vuodessa. Keskusaukion alle rakenteilla ollut monen tuhannen henkilöauton pysäköintilaitoskin muutettiin viime metreillä polkupyöräpysäköintilaitokseksi. Ghent on Forssénin (2011) mukaan osoitus siitä, että kaupunkirakenne voi joutua kriisiin, jolloin joudutaan muuttamaan suuntaa – ja myös siitä, että tämä muutos voi onnistua. Helsingin keskustassa kaupunkirakenteen kriisiytyminen on Forssénin (2011) mukaan historiallisesti liittynyt linja-autoliikenteeseen Rautatien torilla sekä työmatka-autoliikenteeseen. Ongelmaa yritettiin ensin ratkaista moottoritien rakentamisella ja sitten raideliikenteen kehittämisellä (itämetro, Länsimetro). Nyt on Forssénin (2011) mukaan pieni kriisi rautatieliikenteessä

keskustan ratapihan käytyä ahtaaksi – ongelman ratkaisuksi on suunniteltu Pissararataa. Keskustarata-
pihan kaventamista onkin vastustettu – VR jopa toivoi Töölönlahden uusien kerrostalojen kellareihin
junanraiteita. Aiemmin keskustassa on viety maan alle pysäköintiliikennettä ja pysäköintiä, huol-
toliikennettä, bussien pysäköintiliikennettä ja terminaaleja sekä raideliikennettä (metrot) – jatkossa
Pissararadan toteutuessa maan alle menisi siis myös junaliikennettä.

Vuonna 2013 pyöräkaistoja päätettiin rakentaa Mechelininkadulle Topeliuksenkadun ja Hietaniemen-
kadun välille (rak. 2016–17) ja Runeberginkadulle Mannerheimintien ja Topeliuksenkadun välille
(rak. 2016). Jo aiemmin oli päätetty toteuttaa pyörätie Nordenskiöldinkadulle Urheilukadun ja Tope-
liuksenkadun välillä. Näin Keskuspuistosta pääsee jatkossa ajamaan pyörällä suoraan Ruoholahteen
saakka. Vuonna 2015 oli suunnitteilla pyörätiet myös Mannerheimintielle Reijolankadun ja Norden-
skiöldinkadun välille (rak. 2016) sekä Runeberginkadun ja Postikadun välille (rak. 2017). Vuonna
2013 päätettiin tehdä parannuksia Helsinginkadun pyöräteihin Hämeentien ja Helsinginkadun välille
(rak. 2015). Vuonna 2015 suunniteltiin Paciuksenkadun ja Tukholmankadun pyöräkaistoja. Rakenta-
minen käynnistyi vuosina 2017 ja 2018. Vuonna 2011 Helsinginniemen rajalla mitattiin enemmän
pyöräilijöitä kuin kertaakaan aikaisemmin (Helsinki kohentaa...2012). Uusi huippu saavutettiin
vuonna 2013.

Kantakaupungin saavutettavuus on Poutasen (2011) mukaan varsin hyvä. Siinä mielessä kantakau-
punki ei pääkaupunkiseudun keskustan välisessä kilpailussa ole huonossa asemassa. Kun aluekeskus-
periaate lanseerattiin, oli ideana, että pääkeskus säilyy elinvoimaisena ja laajentumispaineet ohjataan
aluekeskuksiin. Näin on myös pitkälti tapahtunut. Keskusta on säilyttänyt elinvoimaisuutensa ja sitä
kehitetään edelleen. Haastatteluajankohdan jälkeen on valmistunut mm. Kehärata ja Länsimetron en-
simmäinen vaihe. Länsimetron toinen vaihe oli vuonna 2017 rakenteilla.

Helsingillä ei liikennesuunnittelussa Poutasen (2011) mukaan ole ollut yhtä esikuvakaupunkia, josta
haettaisiin säännöllisesti vaikutteita. Helsingissä on linjattu, että kaupungin halutaan olevan euroop-
palainen kaupunki – eurooppalaista suunnittelukulttuuria ja tavoitteita pidetään hyvinä. Pohjoismai-
den ja Keski-Euroopan kaupungeissa on Poutasen mukaan hyviä esimerkkejä liikennesuunnittelusta.
Jokainen kaupunki on kuitenkin niin oma tapauksensa, että vaikka samoja periaatteita voidaan sovel-
taa, niin ratkaisut ovat erinäköisiä ja erilaisia – niitä ei voida suoraan kopioida. Virkamiesmatkoja on
liikennesuunnittelun osalta Poutasen (2011) mukaan tehty mm. Berliiniin, Wieniin, Barcelonaan,
Tukholmaan, Osloon ja Kööpenhaminaan. Myös Hampuri ja Hollannin kaupungit ovat olleet kohteina.
Vaikutteita haetaan laajalta rintamalta. Helsingissä tyytyväisyys joukkoliikenteen toimivuuteen
on ollut hyvä, joten Helsinkiäkin voidaan Poutasen (2011) mukaan pitää edelläkävijäkaupunkina.
Poutasen mukaan München ja Wien ovat erittäin hyviä joukkoliikennekaupunkeja – miksei Berliini-
kin. Samoin Kööpenhaminassa on Poutasen (2011) mukaan erittäin hyvä liikennejärjestelmä, jota
kehitetään oikeaan suuntaan ja johon investoidaan jatkuvasti. Haastatteluajankohdan jälkeen Helsingin
kannalta suurimmat joukkoliikenteen investointipäätökset vuoteen 2018 mennessä ovat olleet
Raide-Jokeri ja Kruunuvuorenrannan raitiotieyhteys.

Kansainvälisten yhteyksien osalta Helsingin kannalta merkittävimmät hankkeet tarkasteluajankohta-
na olivat kiistellyn Vuosaaren sataman (2008) rakentaminen, Helsinki-Vantaan lentoaseman termi-
naalien laajentaminen (1996, 2001, 2004, 2009, 2016–2022) sekä Helsingin ja Pietarin välisen nopean
Allegro-yhteyden avaaminen (2010). Helsingin ja Pietarin välistä yhteyttä on vielä jatkossa tarkoitus
nopeuttaa uudella ratayhteydellä, joka voisi valmistua 2030-luvulla. Suuret autolautat alkoivat 1980-
ja 1990-luvuilla liikennöidä Helsingistä Tukholmaan ja Tallinnaan. Helsingistä liikennöineitä Viking
Linen aluksia olivat (aloitusvuodet suluissa): M/S Mariella (1985-), M/S Cinderella (1989-), M/S
Isabella (1994-), M/S Gabriella (1997-), M/S Rosella (2003-), M/S Viking XPRS (2008-) ja Viking

FSTR (2017-). Silja Linen Helsingistä liikennöineisiin aluksiin kuuluivat jo 1970-luvulla liikennöintinsä aloittaneen Finnjetin lisäksi M/S Silja Serenade (1990-), M/S Silja Symphony (1991-), M/S Sally Albatross (1992-), M/S Silja Europa (1993-), M/S Silja Festival (1994), M/S Silja Opera (2002-) ja HSC SuperSeaCat-alukset 1, 3 ja 4 (2000-). Tallinkin aluksiin kuuluivat M/S Meloodia (1996-), M/S Romantika (2002-), M/S Galaxy (2006), M/S Star (2007-), M/S Stena Superfast VII & VIII (Rostockiin, 2007-), M/S Superfast (2007-), M/S Superstar (2008-), M/S Baltic Princess (2008-), M/S Baltic Queen (2014-) ja M/S Megastar (2017-). Alusten reitit vaihtelivat. Eckerö Linen Helsingistä Tallinnaan liikennöineet alukset ovat olleet M/S Nordlandia (1998-) ja M/S Finlandia (2012-). Helsingin ja Tallinnan väliset yhteydet nopeutuivat pika-alusten myötä (Linda Line 1997, Tallinkin AutoExpressit 2001-). Myös suurten alusten matka-ajat ovat lyhentyneet. Helsingin kantakaupungista on säännöllisiä matkustajalaivayhteyksiä Tallinnan ohella myös Ruotsiin (Tukholma), Puolaan (Gdynia), Saksaan (Travemünde/Rostock) ja Venäjälle (Pietari). Laivayhtiö Tallink päätti vuonna 2017 kokeilla osavuotista laivayhteyttä myös Latviaan (Riika). 2000-luvun alkupuolella yhteyksiä on ollut myös Visby:hyn. Helsinki on Poutasen (2011) mukaan siinä mielessä poikkeuksellinen kaupunki, että lähes sen keskustaan pääsee ulkomailta laivalla. Ainutlaatuinen se ei kuitenkaan tässä suhteessa ole. Risteilyturismin kehittämiseen on Helsingissä panostettu mm. terminaalirakentamisella Länsisatamassa. Risteilymatkailun kannalta keskeisiä ranta-alueita kehitetään Hernesaaressa, Jätkäsaaressa ja Eteläsatamassa. Helikopteriliikenteen osalta Copterline lensi Hernesaaresta Tallinnaan vuosina 2000–2008, mutta sen toiminta päättyi kannattamattomana. Helikopteriliikenne Hernesaaresta ei jatku Hernesaaren kaupunginosan rakentamisen jälkeen. Helsingin monesti perifeerisenä pidetty sijainti on myös lentoliikenteen kannalta varsin keskeinen – Aasian, Yhdysvaltojen itärannikon ja Euroopan suuret kaupungit ovat kaikki ajallisesti kohtuullisen lentomatkan päässä. Vuonna 2017 aukesi rautatieyhteys Kouvolaan Kiinaan. Näin itse asiassa myös Helsinki on kytketty Kiinaan raitein. Helsingistä on perinteisestikin ollut raideyhteyksiä itään, mm. Pietariin ja Moskovaan.

Vuosaaren satama on Poutasen (2011) mukaan tuonut Länsisataman raskaan maaliikenteen osalta muutoksia kantakaupungin liikenteeseen – joskin odotettua vähemmän, sillä kantakaupungista lähtevät matkustajalautat kuljettavat yllättävän paljon rekkoja. Tavaraliikenne ei ole vähentynyt niin voimakkaasti kuin oli ajateltu. Koska matkustajaliikenne on suosittua, niin samalla lautoilla kulkee runsaasti rekkoja. Länsisataman ruuhkaisuus on alkuun vähentynyt, mutta rekkaliikenne sekä matkustajaliikenteen saattoliikenne ovat toisaalta tuoneet uusia ruuhkia – etenkin kun liikenne on niin hetkitäistä. Ongelmana on pinta-alaltaan varsin suuren ja asukasmäärältään kasvavan kaupunginosan ja matkustajaliikenteeltään kasvavan sataman pussinperämäinen sijainti – aluetta yhdistävät muuhun kantakaupunkiin vain kapea kannas ja silta. Kaupunkisuunnitteluviraston yleiskaavapäällikkö Richard Manninen toivoo liikenteen järjestämisessä joukkoliikennetkaisuja – myös tunnelitkaisuut ovat mahdollisia (Salmela 2013a). Jätkäsaaren valmistui uusi matkustajaterminaalit vuonna 2013 ja terminaalit laajennettiin vuodeksi 2017. Laajennuksen rakentaminen alkoi vuonna 2015. Länsiterminaalit 2 (PES-arkkitehdit Oy) muistuttaa muodoltaan rauskua tai valaan pyrstöä (Aromaa 2016). Suunnittelija viittaa myös kaloihin ja lokkeihin (Lagus 2017).

Kaikesta huolimatta keskustaan suuntautuva liikenne on nykyisin aiempaa voimakkaammin palveluihin liittyvää työpaikka- ja asiointiliikennettä muuta sekä vapaa-ajan liikennettä, aiempaa vähemmän teollisuuteen ja logistiikkaan liittyvää liikennettä.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 33.) on lueteltu Helsingin kantakaupungin liikennejärjestelmän kannalta merkittäviä, vuosina 1980–2017 toteutettuja liikennehankkeita.

Liikennehanke	Vuosi
Kehä I valmistuu nykymittaansa	1980
Katajanokan kärjen raitiotie	1980
Koivukylän aseman avautuminen	1980
Kolmen sepän aukio kävelyalueeksi	1981
Rautatientori-Itäkeskus -metro	1982
Liityntäbussiliikenne lisääntyy itäsuunnalla	1982
Aleksanterinkadun jalkakäytävien levennykset, länsiosa joukkoliikennekaduksi	1982–1986, perusparannus 2001–2003
Kampin metroasema	1983
Sörnäisten metroasema	1984
Länsi-Pasilan raitiotie	1985
Iso Roobertinkatu kävelykaduksi	1985
Suurten matkustaja-alusten tulo Helsinki-Tukholma ja Helsinki-Tallinna-reiteille	1985-
Myllypuron ja Kontulan metroasemat	1986
Seutulippu	1986
Pysäköintilaitosten opastusjärjestelmäsuunnitelma	1987
Mellunmäen metroasema	1989
Kävelykeskustan periaatesuunnitelma	1989
Autoton vappu	1989
Kluuvikadun kävelykatu	1989
Pasilan uusi asemarakennus	1990
Matalalattiabussit	1990
Katalysaattoriautot vähentävät päästöjä	1990-luku
Martinlaakson radan jatkaminen Vantaankoskelle	1991
Pikku Huopalahden raitiotie	1991
Ruoholahden raitiotie	1991
Siirtyminen rikittömään dieseliin pääkaupunkiseudun busiliikenteessä alkaa	1991
Lasisten pysäkkikatosten asentaminen alkaa	1991
Ajonopeuksien alentaminen kantakaupungissa	1992
Mikonkatu osin kävelykaduksi	1992
Ruoholahden metroasema	1993
Lyijypitoisen bensiinin myynti Suomessa lakkaa	1993
Bussiliikenteen kilpailuttaminen alkaa YTV:ssä ja Helsingissä	1994, 1998
Kaisaniemen metroasema ja jalankulkutunnelijärjestelmä	1995
Päätös ryhtyä käyttämään maakaasubusseja Helsingin keskustan sisäisessä liikenteessä	1996
Tikkurilan kaupunkirata	1996
Helsinki-Vantaan lentoaseman terminaalien laajentuminen	1996
Linda Line aloittaa katamaraaniliikenteen Helsingin ja Tallinnan välillä	1997
Palvelulinjat ja kaupunginosalinjat	1997, 2008
Yrjönkadun ja Eerikinkadun jalkakäytävien levennykset	1997
Jalankulkutunnelit Sokos-Forum ja Stockmann-Forum in pysäköintilaitos	1997
Vuosaaren, Rastilan ja Puotilan metroasemat	1998
Sofiankatu museokaduksi	1998
Kävelyalue laajenee Kampintorilla	1998
Matalalattiaraitiovaunut, korotetut pysäkit sekä raitiovaunujen matalat lisäosat	1999, 2007
Jalankulkutunneli keskustan ratapihan ali	1999
Jalankulkutunnelit Kaivopiha-Lasipalatsin kulma ja Forum-Scandic-hotellin alakerta	1999, 2000
Ajantasainen aikataulutiedotus pysäkeillä alkaa	1999

Kertalippujen myyntilaitteet	2000
Elielin aukion bussiterminaali	2000
Helsingin ensimmäinen kaupunkipyöräjärjestelmä	2000
Ensimmäinen autoton päivä	2000
Mannerheimintien ja Pohjoisesplanadin jalkakäytävien levennykset	2000
Jalankulkualueet laajenevat Asema-aukiolla	2000
P-Kluuvi ja P-Eliel	2000
Copterline aloittaa helikopterilennot	2000
Kehä II valmistuu nykymittaansa	2000
Helsinki-Vantaan lentoaseman terminaalien laajentuminen	2001, 2004, 2009
Rautatieaseman lasikate	2001
Reittiopas	2001
Tekstiviestilippu	2001
Leppävaaran kaupunkirata	2001
Sähköiset matkakortit ja kortinlukijat	2001
Liikenteen kameravalvonta alkaa Helsingissä	2001
Kauppakeskus Arabian pysäköintilaitos	2002
Esteetön Helsinki -projekti, myöh. Helsinki kaikille -projekti	2002-
Kauppakeskus Ruoholahden pysäköintilaitos	2003
P-Erottajan laajennus	2003
Bussi-Jokeri 550	2003
Kasarmintorin pysäköintilaitos	2004
Keravan kaupunkirata	2004
Arabianrannan raitiotie	2004
Ajoneuvojen alentaminen kantakaupungissa	2004
Fennia-korttelin läpikulku	2004
Tiedelinja-bussi 506	2005
Kampin keskuksen bussiterminaali	2005
P-Kamppi ja laajennus	2006, 2009
Tennispalatsin aukio, Narinkkatori ja Lasipalatsin aukio, Salomoninkatu, Antinkatu ja Jaakonkatu jalankulkualueiksi, Urho Kekkosen kadusta joukkoliikennekatu	2006
Jalankulkutunneli Kampin keskuksesta Scandic hotellin alakertaan, Graniittitaloon ja Sähkötaloon	2006, 2007
Vallilan pysäköintilaitos	2006
Lahden oikorata	2006
Yliopistonkadun jalkakäytävän levennykset	2007
Kalasadaman metroasema	2007
Pasilan konepaja-alueen raitiotie	2008
Vuosaaren satama	2008
Stockmann Q-Park	2009
Mikonkadun pohjoisosan jalkakäytävien leventäminen	2008
Tarvontien jatkaminen Lohjanharjulta Muurlaan	2009
Hakamäentien remontti	2009
Helsingin seudun ruuhkamaksuselvitys	2009
Helsinki-Pietari Allegro-yhteys	2010
Finlandia-talon pysäköintilaitos	2012
Jätkäsaaren raitiotie	2012
Baana-pyörätie	2012
Onnibus lisää kilpailua kaukoliikenteessä	2012
Kutsuplus-palvelu	2013
Jätkäsaaren uusi matkustajaterminaali, ensimmäinen osa	2013
Keskuskadun kävelykatu	2014
Kehärata	2015
Liityntäbussiliikenne lisääntyy Vantaalla	2015
Meilahden sairaalan kolmas pysäköintiluola	2015

Bussi-Jokeri 2, 560	2015
Laivaliikenteen rikkidirektiivi	2015
Mobiililippu kaikkiin joukkoliikennevälineisiin HSL-alueella	2015
Helsinki-Vantaan lentoaseman terminaalien laajentuminen	2016–2022
Helsingin uusi kaupunkipyöräjärjestelmä	2016
Pohjoisbaana-pyörätie	2017
Länsimetron ensimmäinen osuus	2017
Liityntäbussiliikenne lisääntyy länsisuunnalla	2017
Länsisataman uusi terminaali	2017
Uusi nopeusrajoitussuunnitelma	2017
Kävelykeskustalle uusi periaatesuunnitelma	2017
Sähköbussuja käyttöön	2017
Polkupyörien kuljetus junissa mahdolliseksi kaikkina vuorokaudenaikoina, aiemmin jo metrossa ja junassa ruuhka-aikojen ulkopuolella	2017
Reijolankadun raitiotie	2017
Välimerenkadun raitiotie	2017
REDI:n pysäköintilaitos	2018

Taulukko 33. Helsingin kantakaupungin kannalta merkittäviä liikennehankkeita 1980–2010-luvuilla. Kävelykatuja on tarkasteltu tarkemmin seuraavassa osiossa.

6.7 Virkistysmahdollisuuksien kehittymisestä

Kävelyalueet, puistot, rannat ja virkistysaaret tarjoavat tiiviisti rakennetuilla kaupunkialueilla mahdollisuuden viihtyisään ja turvalliseen jalankulkuun sekä viipyilevään oleskeluun. Viihtyisyyteen vaikuttavat myös mm. kaupunkitilojen ylläpito ja kunto, kaupunkitilojen tarjoamat virikkeet ja oleskelumahdollisuudet. Oleskelulle sisältöä tuovaa kulttuuritarjontaa on käsitelty osiossa 6.8. ja kaupallista palvelutarjontaa osiossa 6.9.

Helsingin nykyinen kävelykeskusta muodostuu kävelykaduista, toreista ja aukioista, levennetyistä jalkakäytävistä, parannetuista kadunylityksistä ja sitä täydentävät korttelien sisäiset väylät (Forssén 2011). Kävelykeskustaa tukee jalankulktunneliverkosto. Katetut jalankulkuväylät ovat eräänlainen kävelykeskustan sovellus Suomen talvisin kylmään ilmastoon. Sisäpihojen lasikatoksista osa on täysin ulkoilmalta suljettuja – osa reunoilta avoimia (esim. City-Käytävässä molempia).

Kävelijän käytössä oleva jalankulkupinta muodostaa Forssénin (2011) näkemyksen mukaan varsin tiheän verkoston Aleksanterinkadun ympärillä, mutta puhtaiden kävelykatujen saaminen on ollut työn ja tuskan takana.

Viime vuosina ajattelutapana on ollut, että ihmisellä on oikeus kävellä katutasossa – ja autoliikennettä on viety maan alle (Forssén 2011). Jalkakäytävien levennyksiä toteutettiin vuosina 1981–2010 mm. Kolmen Sepän patsaan ympäristössä, Aleksanterinkadulla, Yrjönkadulla, Eerikinkadulla, Pohjoisesplanadilla, Mannerheimintiellä ja Yliopistonkadulla. Esimerkiksi Pohjoisesplanadilla oli 1960-luvulla kolme autokaistaa ja nopeusrajoitus oli 50 km/h. Pohjoisesplanadin jalkakäytävän levennys toi kadulle kesäkausiksi pariisilaisvaikutteisia katukahviloita leveine terasseineen. Yliopistonkadulle toteutettiin sähköisellä tunnistimella toimivat, tarvittaessa maan alle vetäytyvät pollarit, jotka estävät läpi-ajon ja luvattoman pysäköinnin, mutta mahdollistavat luvanvaraisen huoltoajon. Pollareita on myös Kluuvikadun kävelykadulla.

Jalankulkualueet laajenivat myös Kampintorilla (Vuoden Ympäristörakenteen kunniamaininta vuonna 1998), Asema-aukiolla ja Kampin keskuksen valmistumisen (2006) myötä Lasipalatsinaukiolla, Narinkkatorilla ja Tennispalatsin aukiolla. Kampintorille sijoitettiin Ernst Billgrenin 'Kohtauspaikat'-teos, joka muistuttaa – tietoisesti tai ei – paikalla sijainneesta pienestä punatiilisestä paloasemasta (1893–1960), joka toimi myöhemmin myös sähköasemana.

Kävelykaduiksi Helsingissä tulivat Iso Roobertinkatu, Kluuvikatu, Ateneuminkuja, Sofiankatu, osa Mikonkatua, Antinkatu, Jaakonkatu, Salomonkatu ja Kalevankadun itäpää. Kluuvikadulle ja Iso Roobertinkadulle sijoitettiin taideteokset 'Fazerin kukko' ja 'Viheltävä helsinkiläinen' vuosina 1991 ja 1995. Fazerin konditorian edessä sijaitsevassa 'Fazerin kukossa' on näkymäaukko kohti J. L. Runebergin patsasta – ilmeisesti Fredrika Runebergin kehittämiin runebergintorttuihin viitaten. Aleksanterinkadusta ja Urho Kekkosen kadusta (raitiovaunu 2009) tehtiin joukkoliikennekatuja. Iso Roobertinkadulla kulki vielä 1980-luvun alkupuolella myös raitiovaunut. Iso Roobertinkadun kävelykatu sijaitsee Helsingin muista kävelykaduista poiketen ydinkeskustan ulkopuolella – hieman Amsterdamin Albert Cuypstraatin tai Lontoon Portobello Road Marketin tavoin. Vuoden 2013 kesällä toteutettiin kävelykatukokeilu Vaasankadulla – katu vertautuu vuonna 1985 kävelykaduksi muutettuun Iso Roobertinkatuun, sillä myös se on ydinkeskustan ulkopuolella tiiviillä asuinalueella sijaitseva vilkas liikekatu. Vaasankadun kävelykatukokeiluaajatusta edelsivät avoin korttelijuhla block party ja joulukatu vuonna 2012. Vuonna 2014 kaupunkilaiset saavat itse hakea kesäkatua haluamalleen kadulle.

Keskuskadun kävelykatu valmistui vuonna 2014. Entisen autokaupungin mallikatu, Keskuskatu, on nykyisin puhdas kävelykatu (kuva 266.). Alue on tarkkaan autoilta suljettu ja sinne voi mennä vain erikoisluvalla. Yhtenäistä kävelykatujen verkkoa Helsingin keskustaan ei lukuisista yksittäisistä hankkeista huolimatta ole muodostunut.



Kuva 266. Keskuskadun kävelykatu ja City-Centerin remontin jälkeen 2015. City-Centerin autorampit purettiin, mutta makkaraksi kutsuttu pyöreä kaide sai jäädä. (Miika Norppa).

Kävelyalueiden laajentamista suunniteltiin vuonna 2012 Erottajan aukiolla (Tulonen 2012). Vuonna 2013 aukiolta oli jo purettu entinen linja-autonkuljettajien taukotila ja poistettu pysäkkikatokset, ja aikomuksena oli laajentaa autotonta aukiota päätepysäkkien paikalle sekä purkaa entinen Stockmannin pysäköintilaitoksen ajoramppi. Alueella oli vuonna 2015 paviljonkirakennus ja terassi. Vuonna 2017 Erottajalle, Svenska Teaternin viereen, oli tulossa Ruotsin Suomelle 100-vuotisen itsenäisyyden kunniaksi lahjoittama Suomen ja Ruotsin yhteistä historiaa ja tulevaisuutta kuvaava taideteos, jolle toteutetaan vastinkappale Tukholmaan.

Jatkossa kävelyalueiden laajentamista saattaa ydinkeskustassa tapahtua myös muualla. Esillä ovat olleet muun muassa Kaisaniemenkatu, Kaivokatu ja Esplanadit. Kaisaniemenkatu on Helsingin ruutukaavassa diagonaali katu, kuten Broadway New Yorkissa. New Yorkin liikennesuunnittelupäällikkö (v. 2007–2013) Janette Sadik-Khanin edistämien kävelyaluekokeilujen ansiosta Broadwayn varrella sijaitseva Times Square on nykyisin kävelyalue. Yhtenä esikuvana hankkeessa oli Pariisin Champs-Élysées (Gehl 2017). Vuonna 2014 kaupunginvaltuustossa ehdotettiin Mannerheimintien itäreunan muuttamista kävelykaduksi Pohjoisesplanadin ja Postikadun välillä. Ehdotuksessa on viittaus Henrikin esplanadiin, mutta Henrikin esplanadi sijoittui nykyisten raitiotiekiskojen paikalle keskelle Mannerheimintietä. Ehdotuksen tehnyt poliitikko Hannu Oskala vertasi ajatusta Manhattanille avattuihin kävelyalueisiin. Göteborgin keskustassa on toteutettu jalankulkualueita, joissa on yksi autokaista / suunta. Ehdotus ei tuolloin edennyt.

Vuonna 2017 kaupunkisuunnitteluvirastossa laadittiin ehdotuksia kävelykeskustan laajentamiseksi, esillä oli mm. Pohjoisesplanadin, Postikadun ja Fabianinkadun pohjoispään muuttaminen kävelykaduiksi, jalkakäytävien leventäminen Mannerheimintien eteläpäässä ja Kaivokadulla sekä joidenkin katujen (Kalevankatu, Eerikinkatu) muuttaminen yksisuuntaisiksi.

Vuonna 2017 kävelykeskustalle valmistui uusi periaatesuunnitelma, jossa ehdotettiin kävelyalueiden laajentamista ja parantamista erittäin monilla alueilla ydinkeskustassa ja sitä ympäröivissä kaupunginosissa. Merkittävimpiä muutoksia tulisi mm. Elielinaukiolla, josta poistuisi bussiliikennettä, Asema-aukiolla, josta poistuisi läpiajo Postikadulle, Mikonkadulla, joka muuttuisi pohjoisosaltaankin kävelykaduksi, Fabianinkadulla, josta poistuisi läpiajo, Mannerheimintiellä ja Pohjoisesplanadilla, joilta poistuisi ajokaistoja sekä Keskuskadulla, joka muuttuisi joukkoliikennekaduksi. Rautatientorilta on tavoitteena myöhemmin poistaa bussien päätepysäkit. (Kävelykeskustan periaatesuunnitelma...2017).

Kansainvälisinä esimerkkeinä Kävelykeskustan periaatesuunnitelmassa nostettiin esille mm. Kööpenhaminan kävelykeskusta ja ranta-alueet, Bordeaux'n joenrantojen kävelyalueet ja jalankulku- ja raitiotiealueeksi muutettu rautatieaseman edusta ja risteyksessä kadun yli jatkuva jalkakäytävä, Rotterdamin rautatieaseman ympäristö kävelyalueineen, raitiovaunujen pysäkkialueineen ja maanalaisine pyöräpysäköintihalleineen, Oslon kävelykeskusta ja ranta-alueiden kehittäminen sekä Malagan rantapromenadi. Nizzasta julkaisussa on esimerkki raitiotien ja kävelyalueen yhdistämisestä, Antwerpenista maanalaisesta pyöräpysäköinnistä ja Lontoosta huoltoajolle jalkakäytävän kanssa samalle tasolla sijoitetusta tilasta. (Kävelykeskustan periaatesuunnitelma...2017).

Poutasen (2011) ja Forssénin (2011) mukaan kauppiaat usein alkuvaiheessa vastustavat kävelykatujen rakentamista, mutta jälkikäteen ovatkin tyytyväisiä – näin oli esimerkiksi Mikonkadun tapauksessa. Mikonkadun kävelykatu lisäsi kadun jalankulkijamääriä, kadulla sijaitsevien liikkeiden asiakasmääriä ja myyntiä sekä paransi mahdollisuuksia tuoda liiketoimintaa kadulle (Lindblom 1995). Muutok-

set koetaan uhkana, koska usein on vaikea ymmärtää mitä muutos merkitsee (Forssén 2011). Helsingin ydinkeskustassa toimivien yritysten parissa on kuitenkin ollut selvää kannatusta kävelykeskustan laajentamiselle (Oikarinen 2008).

Autotonta keskustaa on pyritty edistämään myös tapahtumin. Esplanadilla vietettiin vuonna 1989 autotonta vappua ensimmäistä kertaa sitten henkilöautojen tulon. Helsingin ensimmäinen autoton päivä järjestettiin vuonna 2000. Autottomien päivien vaikutus Helsingin keskustaan suuntautuvaan henkilöautoiluun oli vähäinen.

Osa ydinkeskustan jalkakäytävistä on varustettu lunta sulattavin lämmitysjärjestelmin. Hollannissa on suunniteltu jopa lämmitettyjä pyöräteitä. Jalankulun viihtyisyyttä on pyritty Helsingissä parantamaan myös panostamalla kadunpäällysteiden laatuun – esimerkiksi Keskuskadun kävelykadulla mosaiikkimaisella, matemaatikko Roger Penrosen kehittämällä mallilla. Kyseistä laatoitusta on kokeiltu ainakin Texas A&M Universityn lattioissa. Keskuskadun laatoituksen suunnitellut Yrjö Rossi oli tutustunut ennen tätä mm. Barcelonan Las Ramblasin aaltokuvioihin, Tukholman Sergeltorgetin kolmioihin ja Kööpenhaminan Strøgetin laatoitukseen (Paukko 2009). Erityinen aaltokuvio-laatoitus on myös Lissabonin Rossio-aukiolla. Keskuskatu on ollut valaistu kahdenlaisin riippuvien valaisimien, joista toiset muistuttavat jääpuikkoja.

Kenties Toronton PATH- tai Montrealin RÉSO-järjestelmistä vaikutteita saanut, 1960-luvulla perustettu Helsingin jalankulikutunnelijärjestelmä yhdisti 2010-luvulla toisiinsa Sähkötalon, Kampin keskuksen, Graniittitalon, Kauppakeskus Forumin, Helsingin rautatieaseman, City-Centerin, Stockmanin sekä Akateemisen kirjakaupan. Kaisaniemessä on lisäksi toinen verkosto, joka ulottuu Kaisaniemen metroasemalta Fennia-korttelin lisäksi kahteen muuhun kortteliin ja nk. Opintoputkea pitkin Yliopistonkadulle. Opintoputkeen sijoitettiin vuonna 2006 laaja luolamaalauksia muistuttava taideteos – teoksen laatinut taiteilija Viva Granlund on maalannut tunneleita ja muureja myös Pasilassa ja Kalliossa.

Myös lisääntyneet kortteliläpikulut, kauppakujat ja lasikatetut galleriat välittävät keskustan jalankulkuvirtoja. Vuosina 2012–2014 Helsingin liikennesuunnittelupäällikkönä toiminut Ville Lehmuskoski kannatti katettujen kävely-yhteysverkostojen laajentamista (Kotka 2012:2). Pissarakadan toteutuminen lisäisi jalankulikutunnelien määrää keskustassa. Mikonkadun osittaisesta kattamisesta keskusteltiin 2000-luvulla, mutta hanke ei edennyt. Sen sijaan Helsinkiä huomattavasti pohjoisemmassa sijaitsevassa Oulussa päätettiin vuonna 2013 kattaa osuus Isokadusta, yhdestä keskustan pääkadusta.

Liikkumisen esteettömyys liikuntarajoitteisille, vanhuksille ja lastenvaunujen kanssa liikkuville on myös ollut tavoitteena ja sitä on koordinoitu Helsinki kaikille -projektin kautta (Junttila 2011:38). Ongelmia ovat tuottaneet mm. kadunkulmat ja rakennusten sisäänkäynnit. Esteettömyys oli esillä jo vuonna 1981 Göteborgissa järjestetyssä Handicapped in the city -seminaarissa, johon Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastostakin osallistuttiin. Toisaalta kaikkien uusien asuntojen rakentamista esteettömiksi on kritisoitu siitä, että kaikki eivät tarvitse esteettömiä ratkaisuja – esteettömyysnormit myös nostavat asuntojen hintoja. Vuoden 2015 hallitusohjelmassa asuntojen esteettömyysnormia oli esitetty kevennettäväksi ja kevennykset astuivat voimaan vuonna 2018.

Forssénin (2011) mukaan Helsingin keskustan suunnittelussa on yleisesti ottaen seurattu Lontoon ja Pariisin, mutta myös mm. useiden ranskalaisten suurkaupunkien muutosta: pikaraitioteiden rakentamista, julkisten tilojen saneerausta, pysäköinnin sijoittamista torien alle sekä kattavien ja laajojen kävelykeskustojen toteuttamista. Kaupunkisuunnittelun linjaukset ovat varsin yleispäteviä monissa

Euroopan kaupungeissa. Kaupunkisuunnitteluvirastosta on keskustan suunnittelun tiimoilta tehty virkamiesmatkoja eri puolille Eurooppaa ja ulkomaalaisia esimerkkejä sovellettu Helsingin kontekstiin. Forssén (2011) mainitsee Bordeauxin esimerkkinä kävelykeskustan toteuttamisesta ja autoilun tehokkaasta rajoittamisesta kävelykeskustan alueella portein, asiointiluvuin, aikalapuin ja sakotuksin. Bordeauxissa kävelyalueet ovat kattavia, ihmiset arvostavat niitä ja uskovat niihin. Helsingissä kävelykatuliikennemerkki on Forssénin (2011) mielestä vitsi: Mikonkadulla ajetaan ratikalla ja kuorma-autolla – siellä ei kukaan oikein uskalla kävelläkään.

Julkisten kaupunkitilojen viihtyisyyden ja kaupunkikuvallisen ilmeen parantamiseen 1990–2010-luvuilla tähänneinä toimina voidaan nähdä myös keskustan kadunkalusteiden, kuten raitiovaunu- ja bussipysäkkien, liikenteenohjauslaitteiston, ulkomainoslaitteiden, valaisimien, roskakorien, julkisten käymälöiden ja penkkien uusimisen. Samaa on tavoiteltu myös kadunpinnoitteiden uusimisella – luonnonkiveä on lisätty kävelykaduilla, jalkakäytävillä, toreilla, aukioilla ja suojateilla – sekä valaistukseen panostamisella. Roskaongelmaan on pyritty puuttumaan mm. syvässäiliöiden (nk. Molokit) rakentamisella. Huomio kadunkalusteisiin ja kadunkalustejärjestelmän koordinointiin oli alkanut voimistua 1970- ja 1980-luvun vaihteessa diplomitöiden, kadunkalusteluetteloiden, selvitysten ja historiallisten tutkimusten (esim. Junttila 1985) sekä kansainvälisten seminaarien ja messujen vaikutuksesta. Helsingissä laadittiin vanhan kaupunginosan osalta kadunkalusteselvitys vuonna 1980. Edelläkävijäkaupunkeja kadunkalustuksen suunnittelussa oli Etelä-Euroopassa Barcelona ja Pohjoismaiden kaupungeista Malmö (Junttila 2011:4).

Helsingin pysäkkikatoksia on aikakaudella suunnitellut mm. Juha Leiviskä, ydinkeskustan valaisimia mm. Ross de Alessi, Eero Metso ja Erkki Rousku (Etelä- ja Pohjoisesplanadi, Mikonkatu), Antero Markelin (Senaatintori) ja Juhani Pallasmaa (Kiasman puistikko, Elielin aukio) ja muita kadunkalusteita mm. Ulla-Kirsti Junttila. Molok -syvässäiliöiden suunnittelijana toimi Kirsi Svärd. Etelä- ja Pohjoisesplanadin sekä Mikonkadun valaisimissa voi nähdä hattuaiheen. Elielin aukion ja Kiasman puistikon valaisimet ovat valoratkaisultaan keskenään samankaltaiset, mutta designiltaan erilaiset. Kyseinen valoratkaisu on tuttu Alvar Aallon Finlandia-talon itäpuolelle suunnittelemissa valaisimista. Useisiin Helsingin puistoihin 2000-luvulla tulleet, mustiksi maalatut valaisimet ovat Artequa Oy:n suunnittelemissa. Esplanadille ja Vanhan kirkon puistoon palautettiin vanhan malliset, uudistuotantoa olevat valaisimet. Helsingin kaupunkitiloissa on myös säilynyt vanhoja tai vanhaa mallia olevia kadunkalusteita, yksi esimerkki ovat kansallisromanttiset koivunjalkapenkit, joiden valkoisissa jaloissa on oksan muhkurioita muistuttavia muotoja ja joiden penkkiosan vihreä väri viittaa koivujen lehvästöön. Monien Helsingin kantakaupungin katujen yllä riippuvat, johdoilla usein vastakkaisten talojen julkisivuissa kiinni olevat valaisimet ovat myös perinteisiä. Cityvessan suunnitteli Juhani Vainio. Cityvessoja oli vuonna 2012 Helsingissä 39 kappaletta. Niistä kaikki paitsi kaksi sijaitsivat kantakaupungissa (yksi Mustikkamaalla ja yksi Munkkiniemessä). Helsingin kaupungin julkisista vessoista päätettiin vuonna 2014 tehdä kokonaan maksuttomia. Uudet mainoslaitteet (pysäkkimainokset, mainostaulut, mainospilarit) Helsingille toimitti ranskalainen yhtiö JCDecaux. Vuonna 2003 Helsingin valaistukselle laadittiin kaupunkikuvalliset periaatteet (Kaupungin valot...2003).

Erilaiset valotapahtumat yleistyivät 2000-luvulla – niissä julkisia rakennuksia valaistiin värivaloin ja rakennusten julkisivuilla esitettiin filmitaideteoksia. Helsingissä järjestettiin Lux Helsinki -tapahtumaa vuodesta 2009. Vuoden 2012 joulukuussa observatorion ja Kallion kirkon välinen akselia havainnollistettiin Sininen viiva -teoksen sinisellä laservalolla (Vesa Honkonen Arkkitehdit Ky). Olympiastadionin torniin puolestaan sijoitettiin vuoden 2012 Lux Helsinki -valotapahtumassa liikkuva laservalo (taiteilija Jukka Huitila) – idea on sama kuin Eiffel-tornissa. Helsingin tapauksessa valo saattoi viitata myös Olympiastadionin käyttöön valonheitinpatteriston komentopaikkana sota-aikana (ks. Paunonen 2010:830). Vuonna 2016 Lux Helsinki -tapahtumassa vieraili jopa 600 000 ihmistä. Lux

Helsingin rinnalle perustettiin vuonna 2017 Lux Eat -ruokatapahtuma. Linnanmäen huvipuistossa on järjestetty vuodesta 2006 syksyisin Valokarnevaali-tapahtumaa. Vuonna 2016 Helsingin keskustan jouluvaloaluetta laajennettiin julkis-yksityisenä yhteistyöhankkeena: valoja oli Aleksanterinkadulla ja sen poikkikaduilla, Esplanadin puistossa, Mannerheimintiellä sekä Bulevardin alkupäässä. Tavoitteena on ollut nostaa Helsingin asemaa joulukaupunkina. Varhaisia valaistustapahtumien hyödyntäjiä kaupungin elävöittämisessä ja markkinoinnissa oli Euroopassa Lyon, joka ryhtyi vuonna 1999 järjestämään joka joulukuun 8. päivä Fête des lumières -nimistä tapahtumaa; tapahtuman perinteet kantavat 1850-luvulle.

Rakennus- ja katutyömaiden haittoja pyrittiin 2000- ja 2010-luvuilla vähentämään koristelemalla työmaa-aitoja ja -alikulkuja kirkkailla väreillä ja taiteella – yksi tällainen hanke oli Tuunaa Stadi! vuonna 2006 – sekä avaamalla kaupunkilaisille näkymiä aiemmin yleensä ulkopuolisilta suljettuina pidetyille työmaa-alueille (ks. Norppa 2007:82–86). Sähkökaappeihin kiinnitettiin 2000-luvulla kantakaupungissa taideteoksia ja vanhoja kaupunkivalokuvia mm. Etu-Töölössä, Kalliossa ja Länsi-Pasilassa. Vuonna 2017 Helsingissä oli jo noin 350 taidesähkökaappia. World Design Capital -vuonna 2012 Helsinkiin sijoitettiin 'Muotoile itsesi' -kuntoiluvälinesarjoja (mm. Töölönlahdelle). Se toi lisää harastusmahdollisuuksia Töölönlahdelle – aiempiin kuuluivat mm. lenkkeily, puistoshakki ja soutelu. Julkisissa ulkotiloissa sijaitsevia kuntoilupaikkoja oli vuonna 2013 Helsingissä 130 kappaletta.

Helsingin kadunkalusteiden ilme on historian aikana muuttunut useaan otteeseen (ks. Junttila 1985). Historiallisesti kaupunkitiloista on myös kadonnut useita kadunkalusteita, joiden tarve on poistunut: esimerkiksi 1990-luvulla poistettiin suurin osa puhelinkopeista ja sitä aiemmin oli poistettu mm. julkiset kaivot, hevostelineet, metalliset pisuaarit sekä lippuautomaattien myötä parkkimittarien rivistöt. Julkisesta kaivosta muistuttaa Kasarmintorilla 'Silmä'-taideteos (2006). Julkisia, 1940- ja 50-luvun vaihteesta peräisin olevia vesiposteja sen sijaan on säilynyt kantakaupungissa ainakin seitsemän. Niistä viisi sijaitsee toreilla ja on siten aktiivisessa käytössä.

Merialueelle Salmisaaren ja Meilahden välillä rakennettiin vuonna 2003 uusi, vanhan voimajohdon korvannut voimajohtolinja, jonka suunnittelussa kiinnitettiin linjan keskeisen sijainnin takia erityistä huomiota ulkonäköön liittyviin kysymyksiin. 'Antin askeleet' -nimisen voimalinjan siniset maisemapylväät suunnitteli teollinen muotoilija Antti Nurmesniemi. Pylväiden sininen väri sointuu yhteen meren ja taivaan värien kanssa, mutta on samalla myös Töölön funkisaikakauden rakennusten korostevärien värimaailmalle tyypillinen.

Helsingin kantakaupungin ulkotiloihin sijoitettiin Helsingin kaupunginmuseon tietokannan mukaan 2000-luvulla enemmän julkisia veistoksia, ympäristötaideteoksia tai historiallisia muistomerkkejä kuin yhtenäkkään aiempaan vuosikymmenenä: 57 kpl. 1700-luvulta peräisin olevia julkisia veistoksia yms. kantakaupungissa on vain yksi, 1800-luvulta on 18 kpl. 1900-luvun ensimmäisiltä vuosikymmeniltä on 18 kpl, 1930-luvulta 25, 1940-luvulta 14, 1950-luvulta 23, 1960-luvulta 25, 1970-luvulta 12, 1980-luvulta 38 ja 1990-luvulta 40 (Julkiset veistokset 2012). Koska kyse on julkisista veistoksista, kaupunginmuseon tietokannasta puuttuu mm. suurin osa eri puolille kantakaupunkia sijoitetuista muistolaatoista. Jokinen (2015) on paikantanut Helsingistä kaikkiaan 320 muistolaattaa. Helsingin kantakaupungissa on muistettu muistolaatalla ainakin 74:n merkkihenkilön entistä kotitaloa tai kotitalon paikkaa. Muun rakennetun ympäristön ohella julkiset veistokset, taideteokset ja historialliset muistomerkit ylläpitävät kantakaupungin eri alueiden historiallisia merkityksiä. Useat patsas- ja muistomerkkihankkeet ovat olleet erilaisten yhdistysten aloitteesta ja rahoituksella toteutettuja. Taideteoksia on saatu lahjoituksina taiteilijoilta, yksityishenkilöiltä ja yrityksiltä.

Presidenteille omistetuista muistomerkeistä vuoden 1980 jälkeen kaupunkikuvaan sijoitettuja ovat J. K. Paasikiven muistomerkki (1980), Risto Rytin muistomerkki (1994), Relander-muistomerkki

(1996) ja UKK-muistomerkki (2000). Pekka Jylhän suunnittelemassa Urho Kekkonen muistomerkinä on neljä – ilmeisesti Kekkonen presidenttikausien määrää kuvaavaa – ”siunaavaa” kämmentä vesialtaan yläpuolella. Muita merkkihenkilöiden muistomerkkejä tältä aikakaudelta ovat Mika Waltarin (1985), Arvo Turtiaisen (1990), Georg Malmsténin (1992) ja Tauno Palon (1993) muistomerkit, Tahko Pihkalan (1987), Gunnar Bärlundin (1991) ja Lasse Virenin (1994) ja Arvo Kustaa Parkkilan (2000) patsaat ja A. E. Nordenskiöldin (1985) ja Toivo Kuulan (1988) rintakuvat. Lisäksi eri puolille kantakaupunkia on sijoitettu useita kasvoreliefejä. Kasvoreliefejä on myös hautausmailla.

Moskovan kaupungilta Helsinki sai lahjaksi Oleg Kirjuhinin veistämän, neuvostoliittolaista sosiaalista realismia edustavan ’Maailman rauha’ -patsaan vuonna 1989. Patsas sijoitettiin Hakaniementorin laidalle 1990. Patsaan vaikutteet tulevat Neuvostoliiton lisäksi ilmeisesti Pariisin Luxembourgin puistossa sijaitsevasta, Jean-Baptiste Carpeauxin veistämästä Neljä maanosaa -veistoksesta (Marttila 1989).

Helsingille tyypilliset mainosmuraalit kokivat 2010-luvun puolivälin jälkeen renessanssin, joskin osin vähän toisenlaisessa muodossa, koristemaalauksina. Hämeentielle toteutettiin rakennuksen seinään Erik Bruunin signeeraama Hartwall Jaffa -retromainos World Design Capital -vuonna 2012, maalaus poistettiin vuonna 2014 ja vuonna 2018 tilalle valmistui lasten liikenneturvasta muistuttava Vuokraturvan mainos. Arabianrannassa maalattiin vuonna 2015 kerrostalon päätyyn suurikokoinen Arabianranta-aiheinen muraali. Vuonna 2016 kantakaupunkiin toteutettiin useita julkisivumaalauksia ja muraaleja. Suvilahdenkadulla kerrostalon julkisivu peittyi kasvukuvien alle. Hämeentien ja Päijänteentien kulmaan toteutettiin muraali, jossa on kuva talossa asuvasta lapsesta. Aivan tämän maalauksen lähistöllä on kaksi muutakin muraalia, joista toinen muurissa Inarinkujalla ja toinen Helsingin ensikoti ry:n kerrostalon muurissa. Kalliossa Aadolfinkujalla on toteutettu muraali korttelin sisäpihalle johtavaa kujaa reunustavaan muuriin ja kerrostalon kivijalkaan on tehty seinämaalaukset Läntisellä Brahenkadulla. Toukolassa Kaironkatu 4:n seiniin tehtiin vuonna 2017 suuri seinämaalaukset. Samoin betonimuuriin Merihaassa. Itä-Pasilaan, Toiselle Linjalle ja Vaasankadulle valmistui suuret muraalit vuonna 2018. Itä-Pasilassa on myös pöllöaiheinen Bubo Bubo -graffiti vuodelta 2015. Kaikkiaan Helsingissä oli vuonna 2017 noin sata muraalia. Muraalien laatu ja paikkaansopivuus vaihtelivat.

Helsingin eteläosan Merisataman aluetta kehitettiin vuosina 1985–88 rantamuurin rakentamisella (Suunnittelukeskus Oy / Lauri Sorainen & Gösta Hansi). Ajatuksena on ollut ”nizzalainen rantabulevardi”. Neitsytpolun päätteeksi sekä Meripuistoon ja Kaivopuiston yhtymäkohtaan sijoittuva Meritori on puolestaan rakennettu ”hollantilaiseen tyyliin”, tapahtumien järjestämiseen soveltuvaa ja käytettyä toria hallitsee merenkulkuun viittaava kompassitaulu ja sen edustalla on tilapäiseen rantautumiseen tarkoitettu laituri (Arkkitehti 3/1989:56–57). Meritorilla on myös 1800-luvulla sijainnut meridiaanin linjalle sijoitettu kiintopiste eli miiri, graniittinen obeliski (Markkanen 2012).

Puistojen säilyttämistä korostettiin vuoden 1992 yleiskaavassa. Lisäksi huomiota kiinnitettiin sormimaisiin, etelä-pohjoissuuntaisiin keskuspuistotyyppisiin virkistysalueisiin. Uusista puistoista 1990-luvulla valmistuivat pitkään asuntorakentamisuhan alla olleille Josafatin kallioille rakennettu Josafatin puisto (Maisemasuunnittelu Hemgård, 1991). Josafatin kallioiden rakentamisen aktiivisuudellaan estänyt Josafatin puistoliike (per. 1972) vaikutti myös puiston ulkoasuun: se perustui kallion muotojen korostamiseen. Puistoon rakennettiin myös vesiaihe, keinotekoinen puro ja antiikin teattereista muistuttava portaikko (Arkkitehti 3/1991:32–34). Ilmeisesti puistoliikkeen takia myös Helsinginkadun, Alppikadun, Kolmannen linjan ja Wallininkadun välissä sijaitseva metsäinen tontti, nk. Diakonipuisto, oli vielä vuonna 2012 pääosin rakentamatta. Kantakaupungissa on keinotekoisia puroja myös Leninipuistossa ja Hesperian puistossa. Helsinginkadun toiselle puolelle rakennettiin Josafatin puiston kanssa samoihin aikoihin suomalaista näyttelijää muistaen Tauno Palon puisto (Kain Tapper ja Lars Liljefors, 1993). Myös sinne toteutettiin keinotekoinen puro.

Katajanokan kärjen ja Länsi-Pasilan alueelle sijoitettiin useita pieniä puistoja. Meilahteen perustettiin Maila Talvion puisto (1993), Ruoholahteen Ruoholahdenpuisto (1994) ja useita pieniä puistoja. Myös Pikku Huopalahteen, Arabianrantaan ja Eiranrantaan rakennettiin uusia puistoja. Hermannia ja Vanhankaupunginkoskea rakennettaessa säästettiin vanhoja puisto- ja viheralueita. Pasilan konepajan alue saa 2010-luvulla keskuspuiston. Tervasaari peruskorjattiin 1990-luvulla Lars Liljeforsin suunnitelman pohjalta – saareen oli rakennettu kannas vuonna 1939 ja saari oli avattu yleisölle vuonna 1970 (Nummi 2010:84). Kiasman edustalle valmistui puisto 1990-luvulla. Helsingin puistoista 2000-luvulla valmistuivat myös keskustan Pikkuparlamentin puisto (2005) ja Harjussa joutomaasta puistoksi muutettu, nimellään tunnettuun tanssiorkesteriin viittaava Dallapénpuisto (2005). Monet Dallapé-orkesterin jäsenet asuivat alueella. Pikkuparlamentin puistoon sijoitettiin suihkulähde ja Eila Hiltusen veistämä 'Menneet ritarit' -niminen veistos (2006) yleisen äänioikeuden satavuotismuistomeriksi. Myös Eduskuntatalon aiempaan laajennukseen oli liittynyt julkisia taideteoksia, peräti neljä kappaletta (1981). Aiemmin raiskauspuistoksikin kutsutusta Pikkuparlamentin puistosta tuli aiempaa valoisaampi ja näkymiltään avoimempi. Vaikka osa puistosta jäikin rakennuksen alle, suuri osa puistosta säilyi. Lisäksi Pikkuparlamentin puiston rakennusoikeus oli "siirretty" rakennusoikeutta – peräisin tuolloin purettavaksi suunnitellun Tennispalatsin tontilta (Korpinen 2012:50–51). Töölönlahden puisto valmistui vuonna 2016. Kalasatamanpuisto valmistui osittain vuonna 2017.

Pitkällä aikavälillä ratkaiseva muutos on tapahtunut puistojen käyttötavoissa. Aikaisemmin, vielä 1960-luvulla, puistoissa oli usein kiellettyä istua nurmikoilla. Nykyisin puistot ovat julkisia piknikpaikkoja.

Käpylässä sijaitsevan Otto-Iivari Meurmanin puiston kunnostus palkittiin Vuoden Ympäristörakennepalkinnon kunniamaininnalla vuonna 2007. Laitapuolen kulkijoista tunnetussa Katri Valan puistossa valmistui laaja remontti vuonna 2012 – puistosta poistettiin koirapuisto, mutta toisaalta sinne tuotiin muita oleskelumahdollisuuksia lasten leikkipuiston, kuntoilun alueen sekä puistoshakki- ja petankkenttien muodossa. Tarkoituksena on ollut tuoda alueelle luonnollista sosiaalista kontrollia. Aiemmin tätä oli tuotu myös puiston laitojen täydennysrakentamisella – esimerkiksi puiston kaakkoisosaan kuitenkin vielä jäi rakentamispotentiaalia. Remontin yhteydessä Katri Valan puiston valoisuutta lisättiin valaisimia uusimalla ja puita kaatamalla, puiston muita kalusteita uusittiin ja istutuksia lisättiin. Vaikutteita japanilaisesta puutarhataiteesta on kantakaupungissa löydettävissä Opetusministeriön toimitalon sisäpihalta Meritullinkatu 10:ssä: pieni kivipuutarha vesialtaineen (suun. mm. Kaj Franck).

Kaikkien pääkaupunkiseutulaisten kannalta keskeinen virkistysmahdollisuuksiin liittyvä ratkaisu oli vuonna 1994 perustettu Nuuksion kansallispuisto. Helsinki oli hankkinut sittemmin kansallispuistoksi nimettyjä alueita jo 1960- ja 1970-luvuilla yksityisiltä maanomistajilta Espoosta ja Vihdistä. Vuonna 2011 myös itäiselle pääkaupunkiseudulle perustettiin kansallispuisto, Sipoonkorpi. Nuuksio, Luukki, Vestra-Petikko, Sipoonkorpi ja Mustavuori muodostavat pääkaupunkiseudun reunoille Green Belt -suunnitteluteorian mukaisen vihervyön. Kirkkonummella tätä Viherkehää täydentävät Finnräsikin alue, Meikonsalo ja Porkkala, Tuusulassa Ristikytö, Sipoossa Talma ja Helsingin edustalla meri ja saaristo (ks. Lohman 2015). Porkkalaan suunniteltiin vuonna 2015 kansallispuistoa.

Kaisaniemen puiston kunnostamiseksi oli 2010-luvun alussa aikeita. Hanke alkoi Kaisaniemen kasvitiieteellisestä puutarhasta. Lisäksi suunnitelmia Eteläsataman kehittämiseksi puisto- tai torimaisempaan suuntaan pienine kahviloineen oli esitetty. Eteläsataman alue on pitkään ollut kehittämättä aiemmin alueella sijainneen satamaradan sekä yhä aluetta vuonna 2017 hallinneen laivojen lastaustoiminnan (rekat) takia. Alueella on myös laaja pysäköintialue. Eteläsataman alueella järjestettiin 2010-luvun alussa nimellään Ernest Hemingwayn kirjaan viittaava 'Kirjava Satama' -suunnittelukilpailu, joka päättyi syksyllä 2011. Kilpailussa palkittiin vuonna 2012 jaetulla toisella sijalla neljä työtä. Kahdessa palkitussa työssä ('Boegbeeld' ja 'Meren syleily') oli ehdotettu uuden kanavan rakentamista

Katajanokanlaiturille – viitaten täten mm. Ehrenströmiin ja Katajanokan kanavaan. 'Stadi terassi' -ehdotuksessa oli arkkitehtuurin osalta selviä vaikutteita Oslon oopperatalosta (arkkitehtitoimisto Snøhetta, 2008). Osa alueella olevista, satamaa palvelevista toiminnoista siirtyy todennäköisesti maan alle, pysäköintiä mahdollisesti laajennettuun Tähtitorninvuoren pysäköintilaitokseen. Eteläsataman kehittämishanke tulee painottumaan kaupunkitilan kehittämiseen, mutta myös uudisrakentamista on luvassa (Tyynilä 2011). Eteläsataman kehittämiseen liittyen Katajanokalta purettiin vuonna 2012 Kanavaterminaalin rakennus. Toinen alueelta purettava rakennus on varastorakennus K6. Molemmat rakennukset ovat vuodelta 1957.

Eteläsataman kehittämishankkeessa pyritään kehittämään keskustan puisto- ja jalankulkuverkostoa ja vapaa-ajan keskustaa. Tarkoituksena on liittää alue toiminnallisesti keskustaan ja kävelykeskustaan sekä tuoda alueelle palveluita, jotta matkailijalla olisi koettavaa alueella. Liikkumisen helpottaminen ja elämyksellisyyden lisääminen ovat keskiössä. Kansainvälisesti vertailtuna harvinaislaatuista kehittämishankkeessa on se, että laivat jäävät satamaan osaksi kaupunkikokemusta – yleensä satamien elävöittämissä hankkeissa laivat on siirretty muualle nykyaikaisiin terminaalihin ja satamasta on tehty viihdekeskus. (Forssén 2011).

Vuoteen 2017 mennessä Eteläsataman alueella oli tapahtunut konkreettisia muutoksia lähinnä Katajanokalta puretun Kanavaterminaalin tontilla, jolle oli sijoitettu maailmanpyörä ja rakennettu Allas Sea Pool -merikylpylä altaineen, saunoineen, kahviloineen, ravintoloineen ja oleskelualueineen ym.

Suurin osa Helsingin kantakaupungin rannoista on nykyisin virkistyskäytössä. Suuri merkitys on ollut Arabianrannan ja Pikku Huopalahden rantapuistojen rakentamisella 1990- ja 2000-luvuilla. Samoin Katajanokan kärjen alue, Ruoholahti, Salmisaari ja Eiranranta ovat tuoneet tähän ketjuun oman osansa. Osalla kantakaupungin ranta-alueista muutosprosessi on kuitenkin vielä kesken: Jätkäsaaren, Telakkarannan, Hernesaaren, Hanasaaren, Sompasaaren, Verkkosaaren ja Kyläsaaren ranta-alueet ovat pääosin muuttumassa virkistyskäyttöön. Keskenäisiä ovat myös Hakaniemenranta, Sörnäistenranta ja Pohjoisrannan pohjoisosa.

Hakaniemenrantaan ja Sörnäistenrantaan on suunnitteilla rakentamista ja myös tilaa vievän Hakaniemen sillan purkamisen tulee ajankohtaiseksi. Purkamisen on arvioitu voivan toteutua 1920-luvun alkupuoliskolla. Vanhan sillan tilalle on suunniteltu nykyistä pienempää siltaa. Hanke sisältäisi merentäyttöjä. Katajanokalla ranta-alueiden käyttöä rajaavat osin satamatoiminnot. Helsingin esikaupunki-alueella rantarakentaminen on synnyttänyt uusia ulkoilureittejä mm. Herttoniemenrannassa ja Aurinkolahdessa – rantareittiverkostoa kehitetään siis koko Helsingin rantaviivan osalta.

Helsingin edustan saarien virkistysmahdollisuuksien kehittämistä käytiin keskustelua 2000-luvulla. Mansikka (Arkkitehti 5/2000:22–25) esimerkiksi katsoi, että saarille tarvittaisiin lisää vesiliikenneyhteyksiä, majoituspalveluita (retkeilymajat) ja että suljettuja saaria voitaisiin avata yleisölle. Samalla tulisi kuitenkin huomioida rakennus- ja luonnonsuojeluun liittyvät kysymykset saarilla.

Puolustusvoimat päättivät vuonna 2008 luopua Kuninkaansaaresta ja Vallisaaresta sekä Kuivasaaresta ja Rysäkarista, joista kolme ensimmäistä ovat sotahistoriallisia museokohteita, Rysäkarin osti liikemies matkakohteeksi. Vallisaari ja Kuninkaansaari avattiin vuonna 2016 yleisölle. Lonna siirtyi Puolustusvoimilta Suomenlinnan hoitokunnalle vuonna 1999 ja avautui yleisölle vuonna 2014. Isosaari avautui yleisölle vuonna 2017. Aiemmin Helsingille on Puolustusvoimilta siirtynyt Lauttasaaren eteläkärjet vuonna 1927, Vasikkasaari vuonna 1965 ja Harakan saari vuonna 1988.

Tämän jälkeen Puolustusvoimien hallinnassa ja käytössä on yhä kolmetoista Helsingin alueelle kuuluvaa saarta. Santahaminan ohella näitä ovat Eestiluoto, Itä-Villinki, Katajaluoto, Melkki, Miessaari, Pukkisaari, Hintholma, Jänissaari, Louesaari, Neitsytsaari, Nuottasaari ja Kuivasaari. Monet saarista

ovat pinta-alaltaan varsin suuria. Lisäksi Suomenlinnassa toimii Merisotakoulu. Eestiluodolla Puolustusvoimien toiminta on pääosin lakannut. Melkkiin suunniteltiin uuden yleiskaavan myötä vuonna 2015 pientä, tiivistä asuinalueita Venetsian innoittamana, mutta suunnitelmien toteutuminen näytti vuonna 2018 epävarmalta. Myös Itä-Villinki on mahdollisesti lähitulevaisuudessa avautumassa kaupunkilaisten käyttöön.

Kaupunkilaisille avautuneisiin saariin, kuten Kuninkaansaareen, Vallisaareen, Lonnaan ja Isosaareen tuli laivayhteydet Kauppatorilta. Vuonna 2018 avautui Hakaniemestä Laajasalon kautta Vuosaaren kulkeva laivareitti, joka toi kantakaupungista laivayhteyden useisiin Itä-Helsingin saariin: Vartiosaareen, Kivisaareen, Satamasaareen, Iiluodolle ja Leikosaareen.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 34.) on lueteltu Helsingin kantakaupungin virkistysmahdollisuuksien kannalta keskeisiä hankkeita 1980-luvulta 2020-luvulle.

Puistohanke	Vuosi
Merihaan puistoalueet	1980-luku
Katajanokan kärjen puistoalueet: Laivastopuisto, Matruusinpuisto, Merikasarminpuisto	1980- ja 90-luvut
Länsi-Pasilan puistoalueet	1980-luku
Kumpulan kasvitieteellinen puutarha perustettu / avattu	1987, 2009
Ruoholahden puistoalueet: Kaapelipuisto, Kellosaarenpuisto, Kellosaaren rantapuisto, Ruoholahdenpuisto, Jaalarannanpuisto, Selkämerenpuisto	1990-luku, vuonna 1997 ilmakuva perusteella valmiina: Kellosaarenpuisto, Selkämerenpuisto ja Ruoholahdenpuisto
Tervasaaren peruskorjaus	1990-luku
Pikku Huopalahden puistoalueet: Korppaanpuisto, Leikkipuisto Viiri, Tilkanniitty, Pikku Huopalahden puisto. Haapalahden puisto, Puutarhurinlehto	1990–1997
Josafatin puisto	1991
Tauno Palon puisto	1993
Maila Talvion puisto	1993
Näkinpuisto	1996?
Bokvillanin puisto	2003
Rajasampaan puisto	2000-luvun alku
Verkatehtaanpuisto	Suun. 2000
Pikkuparlamentin puisto	2005
Dallapénpuisto	2005
Linnanpuisto	2007
Eiranrannan puistot: Pyhiinvaeltajanpuisto, Rantakallionpuisto, Pyhän Birgitan puisto, Luostarinpuisto, Taavetinpuisto	Kaikki valmiina 2011
Tapio Wirkkalan puisto	2011
Eläinlääkäriinpuisto	2011
Meripuisto	2011
Toukokuisto	2013
Lonnan avaaminen yleisölle	2014
Armi Ratian puisto	2015
Arabian ja Toukolan rantapuistot	Kokonaan valmiit 2015
Töölönlahden puisto	2016
Vallisaaren ja Kuninkaansaaren avaaminen yleisölle	2016
Hermannin puisto	2016
Isosaaren avaaminen yleisölle	2017
Kasvitieteellisen puutarhan evoluutiopuu	2017
Kalasadamanpuiston 1. osa	2017
Saukonpaadenpuisto	Osittain 2018
Konepajanpuisto	2018–2019
Loviseholmin puisto	2020-luku?

Hyväntoivonpuiston valmistuminen	2020-luku?
Poseidoninpuisto ja Tritoninpuisto	2020-luku?
Hernesaaressa rantapuisto	2020-luku?

Taulukko 34. Puistohankkeita Helsingin kantakaupungissa 1980-luvulta 2020-luvulle. Seudullisesti merkittävimmät hankkeet ovat olleet Nuuksion ja Sipoonkorven kansallispuistojen perustamiset 1994 ja 2011.

Siirtolapuutarhojen aidattu ja kaupungissa liikkumista vaikeuttava luonne puhututti 2010-luvulla – niiden avaamista entistä selvemmin kaikkien kaupunkilaisten virkistysalueiksi toivottiin. Siirtolapuutarhat on aidattu murtojen ja ilkeiden ehkäisemiseksi – toisaalta läpikulku voisi tuoda siirtolapuutarha-alueille myös sosiaalista kontrollia.

Keskustan kehittämistarpeet liittyvät Forssénin (2011) mukaan jatkossakin laadullisiin muutoksiin – keskustassa liikkuvan ihmisen miljööseen laatuun ja käytettävyyteen, kuten esteettömyyteen. Keskustan tulisi hänen mukaansa olla arvonsa mukaisesti viimeistelty. Liikennejärjestelmän osalta kehittäminen voisi liittyä siihen, että keskustaan kuulumaton liikenne ei ruuhkauttaisi keskustaa. Forssén (2011) nostaa esille myös pyöräilyolosuhteiden kehittämisen – tätä varten kaupunkisuunnitteluvirastoon on rekrytoitu nuoria pyöräilysuunnittelijoita, joilla on kansainvälistäkin taustaa ja kokemusta ”kunnan pyöräilymaista”. Esimerkiksi kaupunkisuunnitteluvirastossa vuosina 2009–2015 työskennellyt ja pyöräkaista-ajattelua kaupunkisuunnitteluvirastoon tuonut Marek Salermo on pyöräillyt ammattilais- tasolla ja asunut ennen Helsinkiin muuttua pyöräilykaupunki Kööpenhaminassa. Kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnittelupäällikkönä vuosina 2012–2014 toiminut Ville Lehmuskoski oli myös yksi keskeinen hahmo kantakaupungin yhtenäisten pyöräilyliikenteen suunnittelun taustalla (ks. Kotka 2012:2).

6.8 Kulttuuri- ja koulutustarjonnan kehittämisestä

Kaupunkipolitiikassa ja -elämässä nähtiin 1990-luvulla alkanut kulttuurinen käänne, joka konkreti- soitui mm. uusien kulttuurilaitosten perustamisena ja rakentamisena, messutoiminnan laajentumise- na, kaupunkitapahtumien järjestämisenä sekä kaupungin yleisenä elävöitymisenä: kahviloina, ravin- toloina, baareina, olutterasseina, puistoelämänä. Taloudellisen nousukauden käynnistyttyä ostovoima sekä tuotteiden ja palveluiden kysyntä nousi, mikä osaltaan vaikutti palvelutarjonnan kehittämiseen. Myös kiinnostus kaupunkiin ja erilaisiin mahdollisuuksiin käyttää sitä lisääntyivät. Alkanut kehitys jatkui 2000- ja 2010-luvuilla. Koulutustarjonnan osalta Helsingin yliopiston toiminta jakautui 2000- luvulla entistä selvemmin usealle kampukselle.

6.8.1 Kulttuurilaitokset

Kulttuuritarjonnan osalta vuosina 1980–2018 kantakaupunkiin avattiin ainakin kolmekymmentäkol- me historiallista museota: Ruiskumestarin talo (1980), Suomen merimuseo (1981), Helsingin Diako- nissalaitoksen museo (1983), Suomenlinnan lelumuseo (1985), Puhelinmuseo (1986), Palomuseo (1986), Urho Kekkosen museo Tamminiemi (1987), Sotamuseon Maneesi (1987), Työväenasunto- museo (1989), MuoviSuomi-museo (1990), Lastenmuseo (1992), Teatterimuseo (1993), Hotelli- ja ravintolamuseo (1993), Suomen valokuvataiteen museo (1993), Tullimuseo (1993 uusi sijainti, per. jo 1930), Ratikkamuseo (1993), Helsingin automuseo (1995), Sederholmin talo (1995), Suomenlinna- museo (1998), Lastentarhamuseo (1998), Kulttuurien museo (1999), Helsingin väestönsuojelumuseo (1999, per. 1996), Voimalamuseo (1999), Koulumuseo (2000, per. 1999), Päivälehdin museo (2001),

Suomen Pankin rahamuseo (2003), Helsingin yliopistomuseo Arppeanum (2003, aiemmin useita erilisiä museoita), Päivikki ja Sakari Sohlbergin kotimuseo (2003, per. 2001), Nordean pankkimuseo (2006), Elävän kuvan museo (2009), Tähtitorninmäen observatorio (2012), Suomen tietokone- ja pelikonsolimuseo (2012) ja Apteekkimuseo Joutsen-apteekki (2014). Luonnontieteellinen keskusmuseo muodostettiin vuonna 1988. Osa museoista oli julkisen sektorin, osa yritysten, osa säätiöiden, osa yhdistysten ja osa yksityishenkilöiden ylläpitämiä. Helsingissä toimi vuonna 2018 noin 60 museota.

Taidemuseoita avattiin samana ajanjaksona neljä: testamenttilahjoituksena toteutunut Taidekoti Kirpilä (1992), Nykytaiteen museo Kiasma (1998, per. 1990), Taidemuseo Tennispalatsi (1999) ja Amos Rex (2018). Taidemuseo Tennispalatsi muuttui vuonna 2015 Helsinki Art Museumiksi (HAM) ja museoon tuli vaihtuvien näyttelyiden rinnalle pysyvä Tove Janssonin taidetta esittelevä näyttely. Tennispalatsin kattolipan päälle sijoitettiin vuonna 2018 suuri lokkiaiheinen veistos, lokki on tyypillinen näky Helsingissä. Vuonna 2018 HAM:ille harkittiin uusia tiloja ja laajennusta. Ateneum laajeni vuonna 1991 (ark. Laiho-Pulkkinen-Raunio). Valtion taidemuseo muodostettiin vuonna 1990, kuten myös Valtion taidemuseon kuvataiteen keskusarkisto.

Taidegallerioista esimerkiksi Galerie Forsbolm (per. 1977) avasi uusissa suurissa tiloissa Lönnrotinkadulla vuonna 2011. Vuonna 2012 Helsingin kantakaupungissa oli ainakin 78 taidegalleriaa, keskittyen Kamppiin (17), Kaartinkaupunkiin (13), Etu-Töölöön (9), Punavuoreen (7) ja Ullanlinnaan (7). Gallerioita oli myös Taka-Töölössä (5), Kalliossa (3), Kruununhaassa (3), Alppiharjussa (2), Sörnäisissä (1), Siltasaarella (1), Meilahdessa (1), Ruskeasuolla (1) ja Arabianrannassa (1). Vuonna 2013 avautui Taideyliopiston Kuvataideakatemia näyttelytila Exhibition Laboratory.

Kantakaupunkiin avattiin myös seitsemän kirjastoa, joista viisi – Pasilan pääkirjasto, 1986, Arabianrannan Aralis, 2004, kohtaamispaikka@lasipalatsi, 2005 ja Kirjasto 10, 2005 ja Keskustakirjasto Oodi – on kaikenikäiselle yleisölle suunnattuja. Kaksi kirjastoista, Pikku Huopalahden kirjasto ja Ruoholahden kirjasto, ovat lastenkirjastoja. Kantakaupunkiin perustettiin myös vähintään yhdeksän teatteria omalla näyttämöllä.

Kulttuurikeskuksia avattiin viisi: Annantalo vuonna 1987 entiseen kansakoulurakennukseen (ark. Gustaf Nyström, 1886), Kulttuurikeskus Caisa Kaisaniemeen vuonna 1996, Kaapelitehdas Ruoholahteen 1991, Korjaamo Töölöön vuonna 2004 ja Suvilahden kulttuurikeskus Sörnäisiin vuonna 2008. Annantaloon edustalle sijoitettiin 'Liian painava vieras' -veistos vuonna 2006 – saman nimisiä teoksia on ollut myös Salmisaarenrannassa vuodesta 2010. Uudenlaisia kulttuurikeskuksia olivat etenkin Nokian aloitteesta liikkeelle lähtenyt Kaapelitehdas ja Töölön raitiovaunuhalleille Raoul Grünsteinin perustama Korjaamo. Yhä myös raitiovaunuhallikäytössä olevilla Töölön raitiovaunuhalleilla on mm. ravintola-, konsertti-, teatteri-, elokuvateatteri- ja myyjäistoimintaa.

Unkarin valtion kustantama Unkarin tiede- ja kulttuurikeskus avattiin vuonna 1980. Helsingissä on toiminut myös Pohjoismaiden kulttuuripiste vuodesta 2012. Nuorille avattiin Nuorten toimintakeskus Happi Suvilahteen vuonna 2009 – se on yksi kantakaupungin 12:sta ja Helsingin 50:stä nuorisotalosta (v. 2013).

Villa Kiven kirjailijatalo avattiin vuonna 1990 – talo oli 1900-luvun alkupuolella toiminut kirjailijoiden kohtaamispaikkana talossa asuneen kirjailija Maila Talvion takia. Mäkelän teollisuusalueelle Valtilaan perustettiin taiteilijatalo vuonna 1999 ja Helsingin taiteilijatyötiloista valmistui myös selvitys vuonna 2007 (Selvitys taiteilijatyötiloista Helsingissä 2007). Työtiloja taiteilijoille toi myös edellä mainittu Kaapelitehdas. Vuonna 2016 kulttuurialojen työtiloja oli alkanut sijoittua myös Lapinlahden sairaalaan – tulevaisuuden mahdollisuuksia tarjosivat myös mm. Pasilan konepajan alue ja Kaartin maneesi. Kaartin maneesi oli vuonna 2013 vapautumassa Puolustusvoimilta myyntiin ja muuhun käyttöön.

Helsingin Juhlaviikot saivat oman konsertti- ja ravintolateltan (nk. Huvila-teltoa) vuonna 1995 (ark. Roy Mänttari). Entiseen linja-autoaseman rakennukseen avattiin kaupunkisuunnittelun info- ja näyttelytila Laituri ja kaupungintaloon näyttely- ja neuvontapiste Virka vuonna 2008. Laituri sai yhdyskuntasuunnittelun seuran ruusut vuonna 2008. Vuonna 2012 linja-autoasemalle visioitiin jo kauppahallia, mutta hanke ei edennyt.

Kansallisella tasolla ajanjakson kulttuurihankkeista merkittävimpiä oli pääasiassa valtion rahoittaman Suomen Kansallisoopperan (ark. Eero Hyvämäki, 1993), Helsingin kaupungin rahoittaman Nykytaiteen museo Kiasman (ark. Steven Holl, 1998), valtion, YLE:n ja Helsingin kaupungin yhdessä rahoittaman Musiikkitalon (ark. Marko Kivistö, Ola Laiho & Mikko Pulkkinen, 2011) sekä Keskustakirjasto Oodin (Arkkitehtitoimisto ALA Oy, 2018) rakentaminen. Helsinki sai Kiasman rakentamisen rahoittamisesta valtiolta vastineeksi asuntotontteja Itä-Pasilasta ja Kivikosta.

Alvar Aallon keskustasuunnitelman mukaan sijoittuneesta Oopperatalosta oli järjestetty arkkitehtuurikilpailu jo vuosina 1975–1977, kilpailun voittivat Eero Hyvämäki, Jukka Karhunen ja Risto Parkkinen. Sekä Suomen Kansallisooppera (kuva 267.), Kiasma, Musiikkitalo että Keskustakirjasto Oodi rakennettiin näkyville paikoille Mannerheimintien varrelle. Oopperatalo muodosti pääteaiheen Urheilukadulle sekä nousi huomattavaksi maisemaelementiksi Töölönlahdelle. Oopperatalon hallissa on vaikutteita Milanon La Scalasta ja muista klassisista oopperataloista, salissa on perinteinen hevosenkenkämuoto ja gallerioita. La Scalan oopperataloon viittaa jo suunnittelukilpailuehdotuksen nimi: 'Scalapuikko'. Oopperatalon arkkitehtuurissa on selviä vaikutteita myös Richard Meieriltä sekä samaan maisematilaan asettuvasta Timo Penttilän suunnittelemasta Kaupunginteatterin rakennuksesta (Arkkitehti 6/1993:70–71). Carraran marmorin käyttö oopperatalon aulassa viittaa Finlandia-taloon, jossa samaa materiaalia on käytetty julkisivussa. Pariisiin valmistui uusi oopperatalo joitakin vuosia ennen Helsinkiä, vuonna 1989 (ark. Carlos Ott). Rakennuksessa on samaa tunnelmaa. Oopperatalon julkisivun pienet parvekkeet viittaavat Romeosta ja Juliasta tehtyyn oopperaan sekä sen tapahtumapaikkaan Veronaan. Oopperatalossa on myös pieniä "ampuma-aukkoja". Pätkä tontilla aiemmin sijainneesta Töölön sokeritehtaan muurista säilytettiin Töölönlahden puolella. Alueella on yhä myös Suomen Sokeri Oy:n entinen pääkonttori ja sen edustalla 'Sokerityttö' -niminen veistos. Oopperan edustalle rakennettiin aukio suihkulähteinen. Aukion kuusiosaisen 'Alkunäytös'-taideteoksen suunnitteli Kain Tapper. Siinä voi nähdä tahallisia tai tahattomia viittauksia Bertel Jungin alueelle laatimiin suunnitelmiin vuodelta 1911. Kain Tapper oli laatinut Helsinginkadulle, Linnanmäen edustalle teräsbetonisen taideteoksen jo vuonna 1972. Oopperatalon taakse rakennettiin – ilmeisesti teatterin pitkään historiaan ja antiikin aikaan viittaava – ulkoteatteri. Helsingin kantakaupungissa on antiikkiin viittaavia teattereita myös Alppipuistossa ja Tervasaareissa. Töölönlahden puolella on myös kaksi oopperataloon liittyvää veistosta, 'Kivinen vieras' ja 'Oopperan käärme'.



Kuva 267. Yksi kulttuurikaupungin rakennusmonumenteista, Kansallisooppera, sijoittui näkyvälle paikalle Mannerheimintien varrelle. (Miika Norppa).

Nykytaiteen museo -yhdistys oli perustettu vuonna 1983 ja nykytaiteen museo vuonna 1990, mutta museorakennus valmistui vasta vuonna 1998. Kiasman voidaan nähdä käynnistäneen jo lähes ikuisuuskysymykseksi muodostuneen Töölönlahden eteläosan rakentamisen. Sekä Oopperatalo että Kiasma palkittiin valmistumisvuotenaan Vuoden Betonirakenne -palkinnolla, kuten myös Tennispalatsin peruskorjaus vuonna 1998. Tennispalatsin purkamista oli pohdittu jo 1950-luvulla ja vielä 1990-luvun alussa Tennispalatsia suunniteltiin purettavaksi bussiterminaalin alta – hanke viivästyi laman takia. Kiasman suunnitellut arkkitehti Steven Holl palkittiin myös Alvar Aalto -mitalilla vuonna 1998. Tukholmaan modernin taiteen museo Moderna Museet oli perustettu jo vuonna 1958. Kiasmaa on tarkasteltu yllä 6.5.19 Arkkitehtuurista -kappaleen yhteydessä.

Vuonna 2011 valmistui Marko Kivistön, Ola Laihon ja Mikko Pulkkisen suunnittelema Musiikkitalo (kuva 268.). Kolmikko voitti arkkitehtuurikilpailun toiminnallisesti parhaaksi katsotulla suunnitelmalla. Korpinen (2012:45) kuvaa suunnitelmaa kilpailuehdotuksista ”vähiten huonoksi”. Talo ei herätä katukuvassa suurta huomiota, vaan rauhoittaa ympäristöään. Tämä oli rakennuksen suunnittelussa myös tavoitteena: kilpailuehdotuksen nimi oli nimittäin ’A Mezza Voce’ – kyseinen musiikkitermi tarkoittaa ”puoliääneen”. Rakennuksen akustikkona toimi Esa-Pekka Salosen suosittama japanilainen akustikko Yasuhisa Toyota – esimerkkinään Holmilan (2011) mukaan Hans Scharounin Berliinin filharmonian konserttitalo (1957–63). Kyseistä salityyppiä, jossa lava on keskellä ja katsomot sen ympärillä, on kutsuttu viinitarhasaliksi. Tavoitteena oli saada Helsinkiin akustiikaltaan moitteeton konserttisali, harjoittelutilat samaan paikkaan sekä vastata Sibelius-Akatemian tilapulaan. Tärkeä voima rakentamishankkeen taustalla oli Pro Musiikkitalo -yhdistys. Rakennus sai vuonna 2011 Suomen Rakennusinsinöörien Liiton RIL-palkinnon. Musiikkitalon rakennus keskustelee Finlandia-talon kanssa: jos Musiikkitalon pohjakaavaan palapelimaisesti ”liittää” Kiasman pohjakaavan, muistuttaa muodostuva pohjakaava muodoltaan huomattavasti Finlandia-talon pohjakaavaa. Musiikkitalon luoteiskulma puolestaan viittaa kohti Kansallismuseota vähän samalla tavoin kuin Kiasma kääntyy kohti Eduskuntataloa. Musiikkitalon lasisuus viittaa Sanomataloon ja toisaalta Kiasman ja Pikkuparlamentin pohjoispäätyihin. Musiikkitalon halki voi kulkea samalla tavalla kuin Sanomatalonkin läpi. Lasisuus kytkee matalan rakennusosan myös mm. Eero Saarisen arkkitehtuuriin. Musiikkitalon nauhaikkunat kytkevät sen mm. Elielinaukion hotelliin. Musiikkitalon pintamateriaalien vihreä väri viittaa Kansallismuseon ja Rautatieaseman torneihin sekä Hankkijan talon, Finlandia-talon ja Postitalon kattoihin. Myös Elielinaukion hotellissa ja Kiasman Mannerheimintien puoleisessa julkisivussa on vihreää. Musiikkitalon sisällä on kapeita kujamaisia tiloja. Mannerheimintiellä rakennuksen edustalla on pieni aukio, joka kytkee sen katuun. Pohjoispuolelle, Töölönlahdenkadun suuntaan, rakennus ei avaudu vaan jalkakäytävää vasten on umpinaista seinää. Samana vuonna Musiikkitalon kanssa valmistui musiikkitalo myös Reykjavikiin. Tanskalaisen Henning Larsenin arkkitehtitoimiston suunnittelema ’Harpa’-nimen saanut talo sai kehuja sekä arkkitehtuuristaan että akustiikastaan. Meren rannalla sijaitsevan rakennuksen kalansuomumaisen tai spektroliittimaisen, valaistusolosuhteiden ja vuorokauden ajan mukaan vaihtelevan pinnan oli suunnitellut islantilainen taiteilija Olafur Eliasson. Värikäästi valaistussa rakennuksessa on vaikutteita kenties myös revontulista ja Islannin geologiasta.



Kuva 268. Keskeiselle paikalle Eduskuntatalon edustalle sijoittunut Musiikkitalo sitoutuu lasisuudellaan ympäristöönsä. (Miika Norppa).

Vuonna 2012 valmistui Oiva-arkkitehtien suunnittelema Helsingin yliopiston keskustakampuksen kirjasto, osaksi korttelia sovitettu, arkkitehtuuriltaan näyttävä Kaisa-talo (kuvat 269.–272.). Rakennus synnytti opiskelijoille uuden kohtaamispaikan ydinkeskustaan. Paikalta purettiin Kaisaniemen Kodin Ykkösen talo (Kaisaniemenkatu 5-Vuorikatu 7 / Fabianinkatu 30, ark. Toivo Korhonen, 1984/1973). Ennen valkoista Kodin Ykkösen rakennusta paikalla sijaitsi punatiilinen Pukevan talo (ark. Martti Välikangas, 1928), jonka materiaali nyt Kaisa-talon rakennuksessa palasi Kaisaniemenkadulle yhtenäistään samalla kadun ilmettä. Ennen Pukevan taloa paikalla oli sijainnut ainakin kaksi eri taloa (Helander 2012). Kodin Ykkösen valkoisuudesta toisaalta yhä muistuttaa Kaisaniemenkadun katutilaan suuren ikkunapinnan kautta näkyvät Kaisa-talon sisätilat. Myös osa rakennuksen kantavista rakenteista säilytettiin. Kirjastorakennuksessa on tiheä ikkunarudukko, joka viittaa läheisen toimistorakennuksen (Mikonkatu 15, ark. Jung & Jung, 1937) torniaiheeseen. Rakennuksen suuret kaariaukot viittaavat ilmeisesti Kaisaniemenkadun kaarevuuteen. Suunnittelukilpailun voittaneen ehdotuksen nimi 'Avaus' viittaa paitsi talon julkisivuratkaisuun, jossa tiilijulkisivu on avattu suurilla lasipinnoilla, myös Kaisaniemenkadun murtokatuhistoriaan sekä jonkinlaiseen suunnanmuutokseen arkkitehtuurissa (Oiva 2012).

Vanhaan Kodin Ykkösen rakennukseen Kaisa-talon voidaan katsoa viittaavan juuri näillä suurilla lasiseinillä ja pienillä ikkunarudukoilla. Pienillä tiilirakennuksen ikkunarudukoilla ja kaseteilla on yhteys myös mm. Lars Sonckin arkkitehtuuriin, kuten esim. Mikael Agricolan kirkkoon, Jätkäsaaren makasiineihin ja vaikkapa asuinkerrostalojen oviin (esim. Tehtaankatu 13, ark. Lars Sonck & Matti Finell, 1925) – Kaisa-talossa on myös em. esimerkin tavoin neliökuvioidin koristeltu ovi. Oiva Kallion funkisrakennuksessa Kaisaniemenkadulla on myös pieniä neliönmuotoisia kasettiaiheita. Pienet aukot tiilirakennuksessa sekä kaaret viittaavat myös 1920-luvun saksalaiseen tiiliekspressionismiin. Tämän tyyli-suuntauksen serkuksia löytyy myös Kaisaniemestä. Tunnetuin kansainvälinen esimerkki tiiliekspressionismista on merikaupalla vaurastuneen Henry B. Slomanin rakennuttama, Hampurin Kontorhausviertelissä sijaitseva Chilehaus (ark. Fritz Höger, 1924). Sen vieressä on Sprinkenhof-rakennus (ark. Hans & Oskar Kerson, Fritz Höger, rak. 1927–1943). Helander (2012) on nähnyt Kaisa-talon kaarimaisemissa myös 1920-luvun liikennearkkitehtuurin, kuten betonisen Fiatin Lingotto-korttelin (ark. Matté Trucco, 1923) piirteitä. Rakennuksen suunnittelija Vesa Oiva on hyödyntänyt kaariaiheita myös Shanghain maailmannäyttelyn (2010) paviljongin kilpailuehdotuksessa. Oiva (2012) kertoo käyneensä kampuskirjaston kilpailuaiheessa tutustumassa Turun pääkirjastoon, TKK:n kirjastoon ja Helsingin yliopiston keskustakampuksen kirjastoon, toteutus suunnittelun osalta lähes kaikkiin suomalaisiin akateemisiin kirjastoihin ja lähes sataan ulkomaalaiseen kirjastoon Saksassa (Berliini), Sveitsissä (Lausanne, Basel, Zürich, Lucerne), Tanskassa (Kööpenhamina) ja Hollannissa (Amsterdamissa). Heihin vaikutuksen tehneitä kirjastoja olivat Oivan mukaan Berlin State

Library, Cottbus University Library (Herzog & de Meuron, 2004), Berliinin Humboldt Library (Max Dudler Architects, 2009) ja Lausannen Rolex Learning Center (architects SANAA, 2010).

Kaisa-talon sisäosassa valopihan ympärille kaartuvine valkoisiksi rapattuine kaiteineen on vaikutteita Frank Lloyd Wrightin suunnittelema New Yorkin Solomon R. Guggenheim -museosta (1959), Oiva (2012) myös myöntää tämän, ja Norman Fosterin suunnittelema Berliinin Freie Universitätin filologian kirjastosta (2005). Pitkässä soikeassa valoaukossa on vaikutteita Aarne Ervin suunnitteleman Töölön kirjaston (1970) portaikon valoaukosta ja Santiago Calatravan suunnittelema Zürichin yliopiston oikeustieteellisen tiedekunnan kirjastosta (2004). Oiva (2012) myöntää Calatravan kirjaston valoaukon olevan konseptiltaan Kaisa-talon kanssa samankaltainen, mutta toteutukseltaan ja kontekstiltään varsin erilainen. Hänen mukaansa kohde oli heille vieras ennen Zürichin ekskursion, ja kyse oli enemmänkin ajan hengestä sekä käyttäjien toiveista ja tavoitteista. Valoaukko esiintyi aikakauden arkkitehtuurissa Helsingissä myös Juhani Pallasmaan suunnittelema Kampin keskuksessa (2006). Historiallisesti valoaukko kytkeytyy Kansalliskirjaston Rotunda-osaan (1906). Kaisa-talon kanssa vähän vastaavanlaista valoratkaisua on käytetty seinässä Turun Pyhän Henrikin Ekumeenisessa Taidekappelissa (Sanaksenaho Arkkitehdit, 2005). Tässä tapauksessa valoaukko on Kaisa-taloon nähden puolittainen. Tätä muotoa on käyttänyt alttarin taustana myös Lars Sonck Mikael Agricolan kirkossa. Tällainen puolittainen muoto on Kaisa-talossa sisäänkäynnissä ja liukuportaiden aukossa. Muoto toistuu myös ovenkahvoissa. Vapaamuotoinen lasipääty on tuttu esimerkiksi Kiasmasta (1997). Erviin ja hänen suunnittelemaansa, lähellä sijaitsevaan yliopiston Porthania-rakennukseen (1957) viittaa valoaukon lisäksi rakennuksen valkoinen, keveä metallinen kierreportaikko (Salmela 2012). Porthaniassa portaikon valoaukko on silmän muotoinen, Kaisa-talossa silmän muoto sijoittuu aulaan, porraskuilu on ympyrän muotoinen. Oivan (2012) mukaan rakennuksen suunnittelun taustalla on ollut ajatus ”tietystä akateemisesta jatkumosta”, mutta hänen mukaansa Porthanian kanssa samankaltaiset ratkaisut ovat ”enemmänkin sattumaa”; he olivat hakeneet tunnelmaan ajattomuutta, ja tätä kautta on saatettu käyttää samoja teemoja. Porthanian ruokalasta avautuu Kaisa-talon kirjaston tavoin kaupunkinäköala. Lisäksi Kaisa-talon julkisivun kaariaiheessa ja pienissä ikkuna-aukoissa on kytkös Porthanian sisäpihalla suurta luentosalia kannattelevaan betonikaareen ja luentosalin katon valoaukkojen joukkoon. Kaisa-talon portaikko tuo mieleen myös Vatikaanin museoiden kierreportaat (ark. Giuseppe Momo, 1932) ja Eero Saarisen suunnittelemat portaat General Motors Technical Centerissä (rak. 1949–1955). Kaisa-talossa on käytetty paikoin lattioiden travertiinia – materiaali on tuttu mm. Kampin keskukselta. Porthaniassa lattiamateriaalina on Tervolan marmori.

Lisäksi Kaisaniemen metroaseman sisäänkäynnin ja Kaisa-talon kirjaston pääsisäänkäynnin muodot keskustelevat keskenään. Metroaseman sisäänkäyntien muodoissa voi nähdä muistumia myös Eliel Saarisen alueelle murtokatussuunnitelmien yhteydessä ehdottamiin 3- tai 5-aukkoisiin kaariaiheisiin. Kaisa-talo valittiin Vuoden 2012 Lasirakenteeksi. Helsingin rakennuslautakunta palkitsi talon myös Rakentamisen Ruusulla vuonna 2012. Kaisa-talon suunnitelleet arkkitehdit saivat myös arkkitehtuurin valtionpalkinnon vuonna 2013.

Helsingin kaupungin Keskustakirjaston suunnittelukilpailu alkoi tammikuussa vuonna 2012. Kilpailun päätyttyä kaupunkilaiset saivat äänestää suosikkejaan – viiden parhaan joukossa oli mm. kolme rakennusta, joiden arkkitehtuuri oli saanut innoituksensa kirjojen sivuista, kirjariveistä ja kirjajhylyistä. Julkisivujen osalta Jeanne Gangin ’Aqua’ (Chicago, 2009)-pilvenpiirtäjä vaikutteisessa ’Paper Sheets’ -ehdotuksessa kirjan sivut näyttivät lepattavan selailun puuskassa, ’The Gateway’ -ehdotuksessa kirjarivit ja ’Book Forest’ -ehdotuksessa kirjajhylyt olivat kaatumassa. Viimeksi mainittu oli selvästi Salvador Dalí -vaikutteinen, surrealistinen työ, jossa huojuvia kirjajhylyjä näyttävät pitävät paikallaan saippuakuplamaisesti venyvät lasiset pinnat. Jatkokilpailuun valittiin vuoden 2012 marraskuussa kuusi ehdotusta – joukossa oli vain yksi yleisön suosikeista. Joukossa oli yksi työ (LibLab), jossa on Le Corbusier’n Le Ronchampin sienimäisen kirkon (1955) tuntua. Voittajaksi valittiin Ala-

Arkkitehtien ehdotus 'Käännös' (kuva 273.). Puupintainen rakennus muistuttaa saman arkkitehtitoimiston Norjan Kristiansandiin suunnittelemaa Kilden Performing Arts Centrea. Samaan rakennussarjaan, nk. triptyykkiin, kuuluu myös tuleva Helsinki-Vantaan lentoaseman kakkosterminaalin rakennus (Lyytinen 2018). Mikäli Töölönlahden kanava toteutuisi, sijoittuisi Keskustakirjasto Kildenin tavoin veden äärelle. Keskustakirjaston suuri lasiseinä ja ulkoterassi (Kansalaisparveke) avautuvat vuoropuheluun kohti Eduskuntataloa. Finlandia-talossa on myös pitkä lasiseinä ja ulkoterassi. Suuri lasiseinä ja aaltoileva katto tuovat mieleen myös Hampurin Elbphilharmonie (2017) -konserttitalon. Ympäristöönsä Keskustakirjasto sitoutuu paitsi lasisuudellaan (Kiasma, Sanomatalo, Pikkuparlamentti, Musiikkitalo), myös vapaalla muotokielellään, joka kytkee sen Finlandia-taloon, Kiasmaan ja UPM:n pääkonttoriin (katto). Keskustakirjaston ylimmän kerroksen, Kirjataivaan, valkoinen ja aaltoileva sisäkatto on kattoikkunoineen kuin rakoileva pilvipeite. Kerroksen lattia on suuren purjelaivan kannen tavoin kaartuva, suurissa ikkunoissa on lumihiutalemainen koristelu. Huomiota Keskustakirjastossa herättävät myös DNA-kierrettä muistuttavat portaat. Portaissa on kirjaston inklusiivisuutta korostavia sanoja. Kellariin johtavat portaat ovat kotilomaiset. Rakennus avautuu kohti Kansalaistoria, Töölönlahdenkadulle päin rakennuksen julkisivu on varsin umpinainen. Keskustakirjaston haluttiin alun perin valmistuvan Suomen itsenäisyyden 100-vuotisjuhlavuodeksi (2017), mutta kun päätös rakentamisen aloittamisesta vuonna 2015 tehtiin, oli selvää, että kirjasto valmistuisi aikaisintaan vuonna 2018. Keskustakirjaston viereen sijoittuvan aukion nimeksi tulee Sananvapauden aukio.



Kuvat 269.–272. Kaisa-talossa on viittauksia lähiympäristönsä arkkitehtuuriin, mutta myös maailmalle. Alarivin oikeanpuoleinen kuva on Porthaniasta. (Miika Norppa).



Kuva 273. Keskustakirjasto toi keskustaan ei-kaupallista oleskelutilaa ja wau-henkistä arkkitehtuuria. Havainnekuva. (ALA Arkkitehdit).

Töölönlahden ympäristöön oli 2010-luvulla muotoutumassa monipuolinen kulttuurirakennusten keskittymä, joka muodostuu Hakasalmen huvilasta, Suomen kansallismuseosta, Taidehallista, R-talosta, Finlandia-talosta, Kansallisoopperasta, Kiasmasta, Musiikkitalosta ja suunnitellusta Keskustakirjastosta. Lisäksi alueelle on sijoittunut Taideyliopiston tiloja. Alueelle ehdotettiin myös Aalto-yliopiston keskustakampusta, mutta Aalto-yliopisto ei ole tulossa alueelle. Kulttuurirakennusten keskittymän ”siemenenä” voidaan pitää Hankkijan talon paikalla vuosina 1861–1909 sijainnutta, Esplanadilta uuden teatterirakennuksen alta siirrettyä Arkadia-teatteria (pur. 1908). Ilmeisesti Arkadia-teatteria korvaamaan suunniteltiin nykyisen Postitalon tontille vuonna 1915 Ida Aalbergin teatteria (ark. Väinö Vähäkallio), mutta hanke ei toteutunut. Hakasalmen puistoon rakennettiin vuonna 1921 laululava, mutta se purettiin jo 1930-luvun alussa pesäpallokentän alta. Vastaavia kulttuurikeskittymiä on Euroopassa esimerkiksi Amsterdamissa (Museumplein), Wienissä (Museumsquartier), Berliinissä (Museuminsel), Münchenissä (Kunstareal), Tukholmassa (Djurgården), Madridissa (Golden Triangle of Art) ja Rotterdamissa (Museum triangle). Kulttuuripuolta Töölönlahdella edustavat alueella myös media-alan toimijat.

Keskustakirjastosta ei haluttu pelkkää kirjastoa, vaan monitoimitalo (ks. Keskustakirjasto...2010). Rakennukseen suunniteltiin mm. työ- ja tapahtumatiloja, luku-, kuuntelu- ja pelialueita, studioita, kaupunkiverstaita, perhekirjastoa, elokuvateatteria, näyttelytilaa, ravintola- ja kahvilatiloja ja jopa julkista saunaa. Sauna ei kuitenkaan toteutunut. Keskustakirjasto tuo Helsingin keskustaan kaivattua ei-kaupallista oleskelutilaa. Monitoimitaloa muistuttavat kirjastot ovat yleistyneet Euroopassa – esimerkkejä löytyy mm. Aarhusista, Oslosta ja Gentistä.

Lisäksi Helsinkiin on suunniteltu myös Elokvataloa, Tanssin taloa, tiede- ja teknologiamuseota, Kansallismuseon laajennusta, Kansallisteatterin laajennusta, Suomen rakennustaiteen museon ja Taideeteollisuusmuseon yhdistävää lisärakennusta, Guggenheimin taidemuseota sekä pysyviä julkisia taideeteoksia esittelevää ja veistosnäyttelyjä sisältävää Töölönlahden taidebulevardia.

Linnanmäen suureen, pyöreään vesitorniin on suunniteltu monitoimihallia, mutta hankkeesta ainakin toistaiseksi luovuttiin vuonna 2014.

Ajatus elokuvatalosta oli vuonna 2017 vielä varsin jäsentymätön. Kulttuurikeskuksen vuonna 2008 laatimassa selvityksessä (Ahokas et al. 2008:47–50) elokuvatalon kansainvälisinä malleina olivat Tukholman Kulturhuset, Kööpenhaminan Det Danske Filminstitut, Osloon Filmens Hus, Amsterdamin The Movies Arthouse Cinema, Pariisin La Cinémathèque française, Edinburghin Filmhouse ja Berliinin Sony Center am Potsdamer Platz. Keskustakirjastoon toteutettiin julkinen elokuvateatteri.

Tanssin talosta tehtiin rakentamispäätös vuonna 2015. Tanssin talo rakennetaan Kaapelitehtaalle sinne jo entuudestaan sijoittuneiden tanssialan toimijoiden takia. Toiminta sijoittuu osittain uudisrakennukseen, jota ovat suunnitelleet arkkitehti Pia Ilonen ja JKMM Arkkitehdit. Uudisrakennuksen on tarkoitus valmistua vuonna 2020. Rakennuksessa on suunnittelijoiden mukaan vaikutteita merikontista (Aromaa 2017). Rakennuksen kahdessa julkisivussa on aineettomalta vaikuttava heijastava pinta. Samalla Kaapelitehtaan sisäpiha katetaan. Tanssin talon suurin rahoittaja on yksityinen Jane ja Aatos Erkon säätiö.

Helsingin yliopiston, Aalto-yliopiston, Helsingin kaupungin ja Tekniikan museon yhteishanke tiede- ja teknologiamuseoksi ei vielä vuonna 2015 ollut konkretisoitunut sijainniltaan. Hankkeen myötä Arppeanum ja Tekniikan museo yhdistyisivät osaksi uutta museota.

Kansallismuseon laajennuksesta on olemassa valmis suunnitelma vuodelta 2013. Museo haluaisi katkaa rakennuksen sisäpihan sekä rakennuttaa aidatulle piha-alueelle maanalaisen lisärakennuksen, jossa olisi vaihtuvia näyttelyitä. Kansallismuseoon on aiemminkin useasti suunniteltu laajennuksia, mutta ne ovat kaatuneet – osin siksi, että uudisrakennukset olisivat muuttaneet kaupunkikuvaa. Kansallismuseossa tehtiin kuitenkin uudistustöitä vuosina 2016–2019. Kansallismuseon laajennushankkeen arkkitehtuurikilpailun oli tarkoitus alkaa vuoden 2019 alussa ja hankkeen arvioitiin voivan valmistua vuonna 2025. Vuonna 2017 suunniteilla oli Kansallisteatterin remontti-, uudistus- ja laajennushanke, joka oli käynnistymässä vuonna 2018.

Arkkitehtuurimuseon ja designmuseon lisärakennushanke, joka toteutuessaan muodostaisi taiteen ja muotoilun museokeskuksen, on ollut pitkään jäissä. Vuonna 2017 arkkitehti Severi Blomstedt ehdotti, että läheinen, pitkään tyhjiällä ollut Kaartin maneesi saneerattaisiin arkkitehtuurimuseon ja designmuseon näyttelytilaksi. Blomstedt näki, että myös aiemmin suunniteltu arkkitehtuurimuseon ja designmuseon välinen yhdysrakennus voitaisiin toteuttaa tarvittaessa. Arkkitehti Tuomo Siitonen laati tälle rakennukselle ehdotuksen jo vuonna 1987. Blomstedt vertasi Kaartin maneesin tilaa Turun Logomoon (Holmila 2017). Vuonna 2018 julkaistussa Opetus- ja kulttuuriministeriön selvityksessä parhaina paikkoina Arkkitehtuuri- ja designmuseolle pidettiin Etelärantaa ja Hietalahdenrantaa – muina ensisijaisina sijaintivaihtoehtoina tarkasteltiin Hanasaaren voimalaitosta ja Metropolian rakennuskokonaisuutta Albertinkadulla. Toissijaisia sijaintivaihtoehtoja oli kymmenen kappaletta (Auvinen et al. 2018).

Guggenheim-museon sijoittamisesta Helsinkiin tehtiin 2010-luvun alussa selvitys. Vuoden 2012 tammiukuussa valmistunut selvitys ehdotti museota Katajanokalle Kanavaterminaalin tontille. Guggenheim-hankkeen alullepanija oli Helsingin kaupungin taidemuseon tuolloinen johtaja Janne Gallen-Kallela-Sirén. Maaliskuussa 2012 joukko varakkaita yksityishenkilöitä ilmoitti kiinnostuksensa osallistua Guggenheim-säätiölle maksettavan lisenssimaksun rahoittamiseen, jos museo päätetään toteuttaa. Museohanke kuitenkin kaatui kaupunginhallituksessa äänin 7–8. Kaatumisen syyt liittyivät kustannuksiin – mm. suureen lisenssimaksuun. Osa päättäjistä halusi investoida rahaa rakennuksen sijaan mieluummin taidealan toimintaan. Guggenheim-säätiö teki syksyllä vuonna 2013 Helsingille museosta uuden ehdotuksen, jossa museorakennusta ehdotettiin Etelärantaan. Säätiö rahoitti vuosina

2014–2015 järjestetyn arkkitehtuurikilpailun ja keräsi yksityistä rahaa rakennushankkeen toteuttamiseksi. Kaupunki varasi säätiölle Etelärannasta tontin vuonna 2014. Kansainväliseen arkkitehtuurikilpailuun tuli peräti yli 1700 ehdotusta, joista tuomaristo valitsi kuusi finalistia. Arkkitehtonisesti finalistit edustivat varsin maltillista linjaa. Arkkitehtuurikilpailu päättyi vuonna 2015 ja sen voitti puurakentamista edustanut ehdotus 'Majakka' (Moreau Kusunoki Architects). Ehdotuksen arkkitehtuurissa oli viittauksia sijaintipaikan merellisyyteen (majakka-aihe, aaltomaiset muodot). Ehdotusta on vapaiden muotojensa puolesta verrattu mm. Bilbaon Guggenheim museon suunnitelleen Frank Gehryn arkkitehtuuriin sekä Kiasmankin suunnitelleen Steven Hollin (yhdessä Solange Fabião) suunnittelemaan Cité de l'Océan et du Surf -museorakennukseen Ranskan Biarritzissa. Aaltomuotojen voidaan katsoa viittaavan myös Alvar Aaltoon, jolla on ollut oma osansa myös Eteläsataman suunnittelussa (Enso-Gutzeitin pääkonttori). Rakennusmassan jakaminen osiin kapeiden kujien avulla synnytti mielikuvan pienestä merenrantakylästä. Vuoden 2016 alussa valmistui Taloustutkimus Oy:n laattimutkimus, joka päättyi arvioon, että Guggenheim-museon rakentaminen Helsinkiin lisäisi Helsingin kiinnostavuutta matkailukohteena ja kasvattaisi merkittävästi pääkaupunkiseudun matkailusta saamia tuloja (Guggenheim Helsinki -museo 2016). Museo olisi tuonut Helsinkiin myös uutta arkkitehtuuria ja lisää kansainvälisiä korkean profiilin taidenäyttelyitä, jollaisia myös esimerkiksi Kansallisgalleria on jo varsin pitkään Suomeen hankkinut – esimerkiksi vuonna 2016 Ateneumissa oli Rodinin ja Modiglianin näyttelyt, Sinebryhoffin taidemuseossa venäläisten mestarien ja Tiepolon näyttelyt ja nykytaiteen museo Kiasmassa Erneste Neton ja Choi Jeong Hwa:n näyttelyt.

Valtio kieltäytyi vuonna 2016 rahoittamasta Guggenheimin museota, mutta Helsingin kaupunki ei vielä luopunut museohankkeesta ja uudella rahoituspohjalla hanke eteni kaupunginhallituksesta äänin 8-7 kaupunginvaltuustoon. Hankkeen puolesta puhuneet korostivat Helsingin kansainvälisen houkuttelevuuden lisääntymistä, matkailun lisääntymistä sekä työllisyysvaikutuksia. Guggenheimin maailmanlaajuisesti tunnetun brändin arveltiin houkuttelevan kansainvälisiä kävijöitä enemmän kuin ulkomailla varsin tuntemattomat suomalaismuseot, mutta samalla mahdollisesti lisäävän myös suomalaisten museoiden kävijämääriä ja suomalaisten museoiden sekä taiteilijoiden tunnettuutta. Museohanketta vastustettiin useista eri syistä. Hankkeen kaupunkipoliittinen luonne, keskeisellä paikalla sijaitsevan tontin luovuttaminen ilmaiseksi käyttöön ja toimijan amerikkalaisuus ärsyttivät osaa. Osa puolestaan koki hankkeen valmistelun epädemokraattisena ja suhtautui epäilevästi Guggenheim-säätiön tarkoitukseen. Myös museon kävijätavoitteeseen (550 000 kävijää / vuosi) ja tuottavuuteen suhtauduttiin epäluuloisesti. Kävijätavoite ei kuitenkaan ollut erityisen suuri, jos sitä verrataan esimerkiksi Tennispalatsin ja Kinopalatsin elokuvateattereiden, Linnanmäen huvipuiston tai Suomenlinnan kävijämääriin. Kansallisgallerian kolmessa museossa oli vuonna 2016 yhteensä yli 700 000 kävijää, joista 650 000 muodostui kahdesta museosta. Lisäksi Guggenheimille osoitettu tontti sijaitisi satamassa kävely- ja bussimatkan päässä Helsingin kansainvälisiä laivaterminaaleja. Bilbaon Guggenheimilla on havaittu olleen positiivisia vaikutuksia Bilbaon paikallistalouteen, työllisyyteen ja verotuloihin (Plaza 2007). Museoiden taloudellista vaikuttavuutta on tutkittu myös Suomessa: jokainen museokävijä kasvattaa lähialueen taloutta 32–49 eurolla (ks. Piekkola et al. 2013).

Guggenheim-museohankkeen aikaan yksityinen Amos Andersonin taidemuseo teki Helsingin kaupungille vuonna 2013 ehdotuksen taidemuseon sijoittamisesta Lasipalatsin aukion alle. Kaupunginhallitus hyväksyi ehdotuksen. Amos Rex -nimisen saanut museo (kuva 274.) valmistui vuonna 2018. Amos Andersonin taidemuseo on toiminut pitkään lähistöllä, Forumin korttelissa – nämä tilat muuttuvat kotimuseoksi. Uuden taidemuseon tiloja sijoittui myös entisen Bio Rexin elokuvateatterin tiloihin. Taidemuseon sijainti on keskeinen suhteessa nykytaiteen museo Kiasmaan ja Töölönlahden kasvavaan kulttuurikeskittymään. Helsingissä on aiemmin ehdotettu maanalaisia museoita mm. Kansallisopperan tontille, Rautatien torille ja Töölönlahdelle. Ajatus juontaa juurensa Louvreen. Bunkkeri-

maisuus on tuttua myös Tempeliaukion kirkosta. Lasipalatsinaukiolle toteutettujen valoaukkojen vaapaamuotoiset pinnat kytkevät rakennuksen mm. aukion keskelle sijoittuvan piipun luiskaan, Kampin keskuksen metron sisäänkäyntiin (nk. Gekko) ja Töölönlahden uuteen rakentamiseen (Kiasma, Keskustakirjasto Oodi). Aukion betonisten kumpareiden väreinä on valkoinen ja keltainen, mikä sitoo ne sekä Lasipalatsin että entisen linja-autoaseman väreihin. Yhdestä maanalaisen museon valoaukoista näkyy Lasipalatsin seinällä olevat portaat. Amos Rex ja Lasipalatsin peruskorjaus saivat vuonna 2018 Rakentamisen Ruusu -palkinnon. Amos Rex palkittiin myös Vuoden betonirakenteena vuonna 2018.



Kuva 274. Amos Andersonin uusi taidemuseo sijoittuu Lasipalatsinaukion alle. (JKMM).

Myös Suvilahden kulttuurikeskittymä on kehittymässä: mm. vanhan kaasukellon hyödyntäminen konserttitalonkäytössä on valmisteilla. Suvilahden ehdotettiin vuonna myös 2017 ympärivuotista tapahtumapuistoa – hanke merkitsisi todennäköisesti tapahtumien määrällisen kasvun lisäksi lisärakentamista ja palvelutarjonnan kehittämistä. Suvilahden kaasukellon katto muistuttaa sisältä katedraalin kupolia ja mitoiltaan Rooman Pantheonin. Kaasukellon suunnitellut Selim A. Lindqvist hyödynsi myöhemmin Pantheon-aihetta Malmin hautausmaan kappelissa (1923). Kaasukellon uusiokäytöstä on kokemuksia esimerkiksi Amsterdamista (Westergasfabriek), Ateenasta (Technopolis – Gazi) ja Wienistä (Gasometer). Kampin Leppäsuolta purettiin arkkitehti Karl Lindahlin suunnittelema, vuonna 1907 rakennettu kaasukello vuonna 1967. Myös Postitalon paikalla oli aikaisemmin kaasukello. Suvilahdesta on aiemmin purettu pieni kaasukello.

Kulttuuritiloihin, jotka lakkautettiin 1990- ja 2000-luvuilla lukeutuvat mm. useat elokuvateatterit, Lepakko (1999), Toukolan ja Punavuoren kirjastot (2003 ja 2005) ja VR:n makasiinit (2006). Toukolan ja Punavuoren kirjastojen lakkauttamiset liittyivät kirjastotoiminnan keskittämiseen. Toukolan kirjaston korvasi Arabianrannan Aralis-kirjastokeskus. Ruoholahden lastenkirjasto suljetaan Jätkäsaaren kirjaston valmistumisen myötä. Keskustakirjaston valmistuminen sulkee Kirjasto 10:n ja kohtaamispaikka@lasipalatsin. Virka Gallerian toiminta kaupungintalolla päättyi vuonna 2018 kaupungintalolla ja siirtyi Keskustakirjastoon. Laturin toiminta päättyi samoin vuonna 2018 – toiminta siirtyy Sörnäisiin ja Keskustakirjasto Oodiin.

Yksityisistä museoista STS-pankkimuseo lopetti toimintansa vuonna 2002 ja Helsingin automuseo vuonna 2010. MuoviSuomi-museo muutti Lahteen ja Kuurojen museo Tampereelle vuonna 2011 ja

Postimuseo Tampereelle vuonna 2014. Helsingin kaupunki sulki Lastenmuseon ja Koulumuseon vuonna 2011 rahapulan takia, mutta niiden tilalle tuli Lasten kaupunki -museo Sederholmin taloon. Lasten kaupunki -museon yhteyteen avattiin vuonna 2016 uusi, ilmainen ja kaikille avoin, olohuonemainen kaupunginmuseo. Suomen museoliitto valitsi Helsingin kaupunginmuseon vuonna 2017 Vuoden museoksi. Taidemuseo Meilahti suljettiin vuonna 2012 homeongelmien takia ja Kluuvien gallerian toiminta päättyi vuonna 2015 – molempien toiminta keskitettiin Tennispalatsiin. Vuonna 1999 Vuoden Ympäristörakenteen kunniainnoinnallakin palkittu Sofiankadun katumuseo päätettiin vuonna 2012 kaupungintalokorttelien kehittämishankkeiden yhteydessä lopettaa. Apteekkimuseo Joutsen-apteekki lopetti toimintansa vuonna 2018.

Lepakossa toiminut Elävän musiikin yhdistys ry siirtyi Nosturiin, Hietalahteen vuonna 1999 muodostaen samalla Telakkarannan kehittyvän ranta-alueen siemenen. Lepakon tontille sijoittui Ilmarinen Oyj:n pääkonttori. Lepakon tilat korvannut Nosturi oli Lindroosin (2011) mukaan ELMU ry:n toiminnalle tiloiltaan parempi – ihmiset myös loikkivat Lepakkoon vaarallisesti vilkkaan kadun yli, alkukulkua ei ollut. Nosturin rakennus päätettiin kuitenkin 2010-luvulla purkaa, mikä harmitti Lindroosia, jonka idea ELMU ry:n Nosturiin siirtyminen oli ollut, myös Nosturin rakennus oli Lindroosin (2011) mielestä erikoinen ja käytöllään rantavyöhykettä rikastava. Nosturin konserttisalin korvaajaksi suunniteltiin ensin Hietalahden konserttitaloa, sitten Suvilahden kaasukelloa.

Helsinki myös menetti yhden suunnitellun museon, jo aiemmin Helsingissä toimineen merimuseon, Kotkalle. Museorakennuksen arkkitehtuurikilpailun voitti vuonna 2005 arkkitehti Ilmari Lahdelman 'Hyöky'-niminen ehdotus, ja rakennus valmistui vuonna 2008. Meren rantaan sijoittuva rakennus muistuttaa ulkonäöltään suurta aaltoa.

Huomionarvoista on, että Helsingin taide- ja kulttuurilaitosten avustukset keskittyvät voimakkaasti kantakaupunkiin tai sen läheisyyteen. Kauempana esikaupunkialueella absoluuttisesti eniten rahaa saavat peruspiirit, joihin on rakennettu kulttuurikeskuksia tai kulttuuri- ja taidealan oppilaitoksia: Herttoniemi, Malmi (Malmitalo), Itä-Pakila (musiikkiopisto ja Pohjois-Helsingin kuvataidekoulu), Kaarela (Kanneltalo), Vuosaari (Vuotalo) ja Vartiokylä (Stoa). Ero kantakaupungin ja esikaupunkialueen välillä näkyy selvästi myös kun panostukset suhteutetaan peruspiirien asukasluvuun (Räisänen 2014). Kyse on paljolti kulttuurilaitosten sijaintiratkaisuista, jotka perustuvat mm. eroihin eri alueiden saavutettavuudessa. Tällä on kuitenkin vaikutusta myös kulttuuritilaisuuksissa käymiseen – niissä käydään eniten siellä, missä palvelut ovat lähellä (Räisänen 2016). Vuonna 2017 valittuun kaupunginvaltuustoon valittiin peräti 49 edustajaa kantakaupungissa asuvaa edustajaa (edustajia yhteensä 85). Tämä on 57,6 prosenttia valtuutetuista – kantakaupungin asukkaiden osuus helsinkiläisistä sen sijaan oli vuonna 2016 vain 31,1 prosenttia. Valtuutettujen asuinpaikkojen maantieteellisellä jakaumalla voi olla merkitystä sille, kuinka julkiset investoinnit kohdennetaan eri alueille. Maunulaan valmistui vuonna 2016 näyttävä Maunulatalo.

Kulttuurista elävöitymistä, joka käynnistyi 1980-luvulla, kuvastaa myös yksityinen paikallisradiotoiminta, esim. alkuun Lepakossa toiminut Radio City (1985–2006, 2012-) sekä kaupunkilehtien ilmestyminen, esim. Image (1985) ja City-lehti (1986–2012). Ruoppila & Cantell (2000:50) nostavat esille myös Rumba-lehden (1983-) ja Helsingin Sanomien NYT-liitteen (1995-). Paikallisista radiokanavista Radio Helsinki aloitti lähetyksensä vuonna 2001. Pääkaupunkiseudulla toimi 2010-luvulla myös useita muita paikallisia radioasemia.

Merkittäviä asioita Helsingin kulttuurisen profiilin kannalta 1990- ja 2000-luvuilla olivat myös Suomenlinnan liittäminen UNESCO:n maailmanperintöluetteloon vuonna 1991 ja merellisen Helsingin valitseminen yhdeksi Suomen kansallismaisemista vuonna 1994. Vuonna 2000 Helsinki vietti 450-vuotisjuhliansa sekä oli Euroopan kulttuuripääkaupunkina. Suomi ei vielä vuonna 2017 ollut esittänyt

UNESCO:n maailmanperintöluetteloon Alvar Aallon arkkitehtuurin kokonaisuutta – tällaiseen kokonaisuuteen voisi lukea useita kohteita myös Helsingistä. Yhteen arkkitehtiin keskittyviä kokonaisuuksia on UNESCO:n listalla useita: Antoni Gaudí, Victor Horta, Le Corbusier. Alvar Aalto -tietouden lisäämiseen ja Alvar Aallon arkkitehtuurin markkinoimiseen tähtäävä Alvar Aalto -kaupunkien verkosto perustettiin vuonna 2017. Helsingistä voisi UNESCO-kohteiden listalle olla mahdollista esittää myös jugend-arkkitehtuuria ja puukaupunkirakentamista – mahdollisesti osana laajempaa suomalaista tai kansainvälistä kokonaisuutta.

Helsingille myönnettiin vuonna 2012 World Design Capital -titteli. Helsinki on ollut pitkään Suomen muotoilun keskus etenkin Arabian tehtaan ja Taideteollisen korkeakoulun ansiosta, mutta muotoiluperinteitä on ollut eri puolella maata: Pohjassa (Fiskars, per. 1649), Urjalassa (Nuutajärven lasitehdas, per. 1793), Kiikalassa (Johannislundin lasitehdas, per. 1813), Tampereella (Finlayson, per. 1820 ja Helkama, per. 1905), Viipurissa (Hackman, per. 1876), Hämeenlinnassa (Iittala, per. 1881), Kotkassa (Karhulan lasitehdas, per. 1888), Juuassa (Suomen Vuolukivi Oy, per. 1893), Riihimäellä (Riihimäen lasi, per. 1910), Turussa (Kupittaaan savi, per. 1921), Muuramessa (Muurame, per. 1940-l.), Jyväskylässä ja Muuramessa (Harvia, per. 1950), Humppilassa (Humppilan lasitehdas, per. 1952), Kouvolassa (Pentik, per. 1971), Muurlassa (Muurla, per. 1974) jne. Vaikka taideteollista toimintaa on ollut eri puolilla maata, usein tehtaiden perustajat, johtajat ja mestarit kuitenkin tulivat muilta paikkakunnilta.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 35.) on lueteltu kulttuurihankkeita Helsingin kantakaupungissa vuosina 1980–2020. Kulttuuritapahtumia on tarkasteltu 6.8.3 Kaupunkitapahtumien lisääntyminen - osiossa ja elokuvateatteritilannetta 6.10 Kriittisen keskustelun kohteita Helsingin kehittämisessä 1990- ja 2000-luvulla.

Kulttuurihanke	Vuosi
Ruiskumestarin talo museoksi	1980
Unkarin tiede- ja kulttuurikeskuksen avautuminen	1980
Suomen merimuseon avautuminen (Hylkysaari)	1981
Helsingin Diakonissalaitoksen museon avautuminen	1983
Suomenlinnan lelumuseon avautuminen	1985
Puhelinmuseon avautuminen	1986
Palomuseon avautuminen	1986
Pasilan pääkirjaston valmistuminen	1986
Urho Kekkosen museo Tamminiemen avautuminen	1987
Sotamuseo Maneesin avautuminen	1987
Annantalon avautuminen	1987
VR:n makasiinien kulttuurikäyttö alkaa	1989
Työväenasuntomuseon avautuminen	1989
MuoviSuomi-museon avautuminen	1990
Villa Kiven taiteilijatalon perustaminen	1990
Ateneumin laajennus valmistuu	1991
Kaapelitehtaan kulttuurikäyttö alkaa	1991
Lastenmuseon avautuminen	1992
Taidekoti Kirpilän avautuminen	1992
Suomen Kansallisoopperan valmistuu	1993
Teatterimuseon avautuminen	1993
Hotelli- ja ravintolamuseon avautuminen	1993
Suomen valokuvataiteen museon avautuminen	1993
Tullimuseon avautuminen	1993
Ratikkamuseon avautuminen	1993
Helsingin automuseon avautuminen	1995
Sederholmin talon avautuminen	1995
Huvila-teltoa	1995
Kansainvälinen kulttuurikeskus Caisan avautuminen	1996

Suomenlinna-museon avautuminen	1998
Lastentarhamuseon avautuminen	1998
Nykytaiteen museo Kiasma valmistuu	1998, per. 1990
Kulttuurien museon avautuminen	1999
Nosturin avautuminen	1999
Helsingin väestönsuojelumuseon avautuminen	1999, per. 1996
Voimalamuseon avautuminen	1999
Taidemuseo Tennispalatsi / HAM avautuminen	1999/ 2015
Vallilan taiteilijatalon avautuminen	1999
Koulumuseon avautuminen	2000, per. 1999
Päivälehdien museon avautuminen	2001
Suomen Pankin rahamuseon avautuminen	2003
Helsingin yliopistomuseo Arppeanum	2003
Päivikki ja Sakari Sohlbergin kotimuseon avautuminen	2003, per. 2001
Arabian Araloksen avautuminen	2004
Kulttuuritehdas Korjaamon avautuminen	2004
kohtaamispaikka@lasipalatsi:n avautuminen	2005
Kirjasto 10:n avautuminen	2005
Kaupunkisuunnittelun info- ja näyttelytila Laiturin avautuminen	2008
Näyttely- ja neuvontapiste Virka avautuu	2008
Nordean pankkimuseon avautuminen	2006
Elävän kuvan museon avautuminen	2009
Nuorten toimintakeskus Hapen avautuminen	2009
Suvilahden kulttuurikeskuksen avautuminen	2009
Musiikkitalon valmistuminen	2011
Galerie Forsblomin uusien tilojen avautuminen	2011, per. 1977
Kaisa-talon valmistuminen	2012
Tähtitorninmäen observatorio avautuu museona	2012
Suomen tietokone- ja pelikonsolimuseo	2012
Pohjoismaisen kulttuuripisteen avautuminen	2012
Taidemuseo Amos Rex:in valmistuminen	2018
Keskustakirjasto Oodin valmistuminen	2018
Finnish Music Hall of Famen avautuminen	2019
Tanssin talon valmistuminen	2020?

Taulukko 35. Kulttuurihankkeita Helsingin kantakaupungissa 1980–2010-luvuilla. Helsinki vahvistui kulttuurikaupunkina monin tavoin.

6.8.2 Messutoiminta

Messutoiminnan osalta Messukeskuksen uusin, Arkkitehdit Davidsson-Tarkelan sekä Dietz-Joppien Architekten AG:n suunnittelema laajennus Monitoimihalli 7 (kuva 275.) valmistui vuonna 2011. Hallia suunniteltaessa käytiin tutustumismatkalla Saksan messukeskuksissa (Messe München, Messe Frankfurt am Main, Messe Essen, Messe Berlin) sekä yleisurheiluhalliin Valenciassa (Luis Puig Palace). Urheiluhalliin tutustuttiin, koska tavoitteena oli, että monitoimihallissa olisi mahdollista järjestää myös yleisurheilun EM-tasoiset hallimestaruuskilpailut. Myös pilarittoman tilan ja arkkitehtuurin yhdistäminen oli kiinnostuksen kohteena. Tyyllillisesti enemmän vaikutusta Messukeskuksen rakennukseen lienee ollut Valencian laajalla Ciudad de las Artes y las Ciencias -hankkeella, jonka pääarkkitehteina toimivat Santiago Calatrava ja Felix Candela. Monitoimihalli 7:n kaarevissa muodoissa voi nähdä vaikutteita myös Helsingin jäähallista ja Kiasmasta, mutta vaikutteiden lähteitä löytyy lähempääkin: velodromin ajoratojen sekä aiemmin paikalla sijainneen laukkaradan muodoista. Myös kentän toisella puolella sijaitsevassa Käpylän liikuntapuiston pukuhuonerakennuksessa on samankaltaisia muotoja. Monitoimihalli 7 sai vuonna 2011 Rakentamisen Ruusun kunniamaininnan.



Kuva 275. Helsingin Messukeskus on laajentunut useasti. (Miika Norppa).

Samana vuonna 2011 Messukeskuksen kanssa laajentui konferenssitoiminnan osalta myös Finlandia-talo ja vuonna 2012 Paasitorni. Paasitornin sisäpihalle rakennettiin jugendista ammentava lisärakennus (arkkitehtitoimisto K2S Oy). Rakennuksen sisustuksen teema on peräisin paikalla aikoinaan sijainneesta sirkuksesta (Mättö 2012). Toisaalta rakennuksen julkisivun tiilihunnun keveys on kontrastissa Paasitornin kanssa (Arkkitehti 5/2012:54–64). Tiiliratkaisu sai kansainvälisen Wienerberger Brick Award -palkinnon vuonna 2014. Rakennuksen sisätiloihin tuovat pihalta valoa valolammikot, joissa on mahdollisesti vaikutteita niin ikään sisäpihalle rakennetun Oppimiskeskus Aleksandrian (2003) aulasta. Toinen lähistöllä sijaitseva katettu sisäpiha on Ympyrätalossa. Valoaukkojen vapaamuotoisuudessa on samaa henkeä kuin Meilahden sairaalan sisäänkäyntiaulan (Arkkitehdit Lahdelma & Mahlamäki, 2010) valoaukoissa. Jätkäsaaren Clarion Hotel Helsingin yhteyteen valmistui uusi kongressikeskus vuonna 2016.

Erialaisten messutapahtumien määrä kasvoi ja sisältö monipuolistui. Messukeskuksessa omia tai jaettuja messutapahtumia saivat matkailu, huonekalut ja sisustus, valaistus, mökit, piha, rakentaminen, veneet, matkailuautot, moottoripyörät, autot, kirjat, musiikki, äänentoisto, lemmikkieläimet, hevoset, hyvinvointi, terveys, hiusmuoti, muoti, kauneus, metsä, korut ja kellot, käsityöt, ruoka, opiskelu, palloilu, jääkiekko ja salibandy, talviurheilu, kuntoilu, lautailu, pyöräily, kalastus, retkeily, golf, valokuvaus, antiikki, pienoismallit, merkkituotteet, ympäristösuunnittelu, kiinteistöt, maalaus, julkisivut, lapset ym. Lisäksi eri ammattikunnat, kuten lääkärit, kirurgit, eläinlääkärit, hammaslääkärit, farmaseutit, laboratorioala, sairaanhoito, työterveys, sosiaali- ja kemian ala, muovi- ja kumiteollisuus, graafinen teollisuus, automaatio, koneenrakennus, teknologiateollisuus, sähköteollisuus, ammattielektroniikka, pakkausteollisuus, ICT-ala, paikkatietoala, elintarvikeala, kaupan ala järjestivät omia messutapahtumiaan. Vuonna 2013 Messukeskuksessa kävi 1,1 miljoonaa vierasta sadassa tapahtumassa, kävijäennätys nähtiin vuonna 2016, 1,25 miljoonaa kävijää, jolloin tapahtumia oli 116. Tapahtumista kiinnostava tulokas oli ensimmäisen kerran vuonna 2011 järjestetty Slush, joka kasvoi nopeasti kansainvälisestäikin merkittäväksi start up -tapahtumaksi. Messukeskukselle suunniteltiin jälleen uusia laajennuksia vuonna 2018.

6.8.3 Kaupunkitapahtumien lisääntyminen

6.8.3.1 Ulkokonsertteja, festivaaleja, urheilutapahtumia, joulumarkkinoita...

Helsingin kaupunkitapahtumista suurimmat ihmisjoukot sai 1990-luvulla liikkeelle Taiteiden yö, joka järjestettiin ensimmäisen kerran vuonna 1989. Kesän päätösjuhlissa, venetsialaisista, vaikutteita saanut tapahtuma houkutteli keskustaan joukoittain ihmisiä myös esikaupunkialueelta.

Kaivopuistossa konsertteja on järjestetty vuodesta 1979 lähtien. Puistokonsertit lisääntyivät 1990- ja 2000-luvuilla. Puistokonsertit näyttivät tietä Helsingin puistojen aiempaa monipuolisemmalle käytölle. Silti esimerkiksi piknikointi keskeisissä keskustan puistoissa (Esplanadi) ei ollut tyypillistä vielä 1980-luvulla.

Ilmaisista puistokonserteista Kaisaniemen puiston Maailma kylässä -festivaali aloitti vuonna 1995, Jazz-Espa vuonna 2000, Kaisaniemen puistossa ja myös Lasipalatsinaukiolla järjestetty (v. 2011) YleXPop vuonna 2001 ja Sinebrychoffin puiston Basso Festivaali (myöh. Bassline Festival) vuonna 2008. Alppipuistossa on järjestetty useita kesäkonsertteja ainakin vuodesta 2008 – esimerkiksi vuonna 2010 Alppipuistossa oli yhdeksän konserttitapahtumaa. Vuonna 2015 Harjussa järjestettiin ilmainen Harjufolk-festivaali.

Kantakaupungin puistoalueilla ryhdyttiin järjestämään myös maksullisia festivaaleja: Käpylän liikuntapuistossa järjestettiin vuonna 2010 Helsinki live -festivaali ja Kaisaniemen puistossa vuonna 2009 ensimmäistä kertaa Kaisafest-tapahtuma.

Konsertteja ja festivaaleja pidettiin entistä enemmän myös toreilla. Senaatintorilla vuonna 1993 järjestetty Leningrad Cowboysin ilmaiskonsertti oli tässä yksi käännetekijä. Hietaniemen uimarannalla järjestettiin myös festivaaleja, mm. vuosina 2013 ja 2017 Rock the Beach ja vuonna 2014 Sonisphere-festivaali.

Entisillä satama-, voimala-, varasto- ja teollisuusalueilla järjestettävät tapahtumat yleistyivät 2000-luvulla näiden alueiden vapauduttua vanhoista käyttötarkoituksistaan. Esimerkiksi Jätkäsaarella järjestettiin Madonnan konsertti vuonna 2009. Olympiastadion on kuitenkin säilyttänyt asemansa Helsingin tärkeimpänä ulkoilma-areenana maailmantähtien esiintymisille. Suvilahdessa on järjestetty Flow Festivalia vuodesta 2007 – tätä ennen tapahtuma järjestettiin kahdesti VR:n makasiineilla ja kerran Elannon entisen teollisuuskorttelin sisäpihalla. Elannon teollisuuskorttelin sisäpihalla järjestettiin vuonna 2012 myös Kuudes Aisti -festivaali. Myös Hevimusiikin Tuska-festivaali järjestettiin vuosina 1999 ja 2000 VR:n makasiineilla, mistä se siirtyi vuonna 2001 Kaisaniemen puistoon ja vuonna 2011 Suvilahteen. Kalasatamassa on järjestetty myös Sonisphere-festivaali vuosina 2011 ja 2012 ja Hernesaarella HSR Juhannus vuodesta 2017. Telakkarannassa järjestettiin vuonna 2015 Modern Sky Helsinki -festivaali, Teurastamolla vuosina 2015 ja 2016 Sideways-festivaali, vuonna 2016 Teurastamo Jazz -festivaali sekä VISIO Festival ja ja Suvilahdessa vuonna 2015 We Love The 90's -festivaali. Sideways-festivaali siirtyi vuonna 2018 Jäähallin pysäköintialueelle.

Puolustusvoimilta vapautuneessa Lonnan saarella järjestettiin vuonna 2016 Stadin Juhannus -niminen juhannusfestivaali. Niin ikään puolustusvoimien käytössä aiemmin olleissa Kuninkaansaarella ja Vallisaarella suunniteltiin vuodesta 2020 alkaen järjestettävän kahden vuoden välein nykytaiteen biennaali Venetsian tavoin.

Elektronisen musiikin festivaali Summer Sound järjestettiin ensimmäisen kerran vuonna 2011 Suvi-
lahdessa ja vuodesta 2012 Helsingin Messukeskuksessa. Ensimmäinen elektronisen musiikin tapah-
tuma oli järjestetty Helsingissä vuonna 1988 ja tapahtumat yleistyvät 1990-luvulla. Huomattavia ta-
pahtumia olivat mm. Laserpoint (ensimmäinen 1998), satunnaisesti vierailut kansainvälinen Gate-
crasher, Labyrinth (ensimmäinen 1998), Avanto-festivaali (2000–2008) ja Koneisto (Helsingissä
2002–2006). Lisäksi järjestettiin lukuisia teknoklubeja. Yksi keskeisistä elektronisen musiikin tapah-
tuma-areenoista on ollut Kaapelitehdas, varhaisia tiloja olivat myös Botton Berlin, Lepakko, Hotelli
Presidentin yökerho, Kaivokadun Nylon sekä erilaiset luvattomasti ”lainatut” tilat. Myöhemmin klu-
bikulttuurin keskeisiä paikkoja ovat olleet mm. Punavuoren baarit, Kaivuhuone, Kaisaniemen Red-
rum, Sörnäisten Kuudes Linja, Siltanen ja Kaiku sekä Kampin Circus (ks. Helsinki Clubbing...2018).
Vuosina 2012–2017 Kyläsaarella järjestettiin elektroniseen painottunut Weekend Festival ja vuonna
2016 Hämeentien sillan alla järjestettiin VUM Open Air Under the Bridge -tapahtuma ja vuonna 2017
rap-musiikkiin painottunut Liveblast Festival.

Vuonna 2007 Helsingissä järjestettiin Eurovision laulukilpailu. Vuodenvaihteessa 2016–2017 autoilta
suljetulla Mannerheimintielle, Kansalaistorilla ja muualla Töölönlahden alueella järjestettiin suuret
uudenvuoden juhlat (Suomi 100 -avajaiset) Suomen itsenäisyyden satavuotisjuhluvuoden kunniaksi.
Tapahtumassa esiintyi lukuisia populaarimusiikin yhtyeitä ja tapahtuman päätti iltotulitus. Juhliloita
oli jopa 80 000. Perinteinen Senaatintorin uudenvuoden juhla oli tuolloin tauolla.

Merkittävää perinteistä klassisen musiikin puistotapahtumaa Helsingissä ei kuitenkaan ole ollut –
tällaista kuitenkin ideoi Kolbe (2013) antaen esimerkkejä Salzburgista, Varsovasta, Wienistä ja Ber-
liinistä ja muistuttaen Helsingin olevan Robert Kajanusen, Jean Sibeliuksen, Oskari Merikannon,
Toivo Kuulan ja Armas Järnefeltin kotikaupunki sekä maan parhaiden musiikkioppilaitosten ja kon-
servatorioiden sekä tunnetuimpien kuorojen ja orkesterien sijaintikaupunki. Helsinkiläissyntyisiä sä-
veltäjiä olivat myös mm. Martin Wegelius ja Aarre Merikanto ja Helsingissä asuivat/asuvat mm. Fred-
rik Pacius, Karl Collan, Erik Melartin, Selim Palmgren, Leevi Madetoja, Uno Klami, Erik Bergman
ja Leif Segerstam. Joonas Kokkonen opiskeli Helsingissä ja asui Järvenpäässä. Tunnetuista suoma-
laisista nykysäveltäjistä Helsingissä syntyneisiin kuuluu Kaija Saariaho ja myös Aulis Sallinen asuu
Helsingissä. Helsingissä syntyneitä tai vaikuttaneita säveltäjiä voisi helposti luetella enemmänkin.
Tunnetuin klassisen musiikin ulkoilmakonserteista on Wienin Schönbrunnin palatsin puutarhassa
vuodesta 2004 järjestetty Wienin filharmonikkojen kesäkonsertti. Vuoden 2015 Helsingin juhla-
viikkojen ohjelmistoon kuului Senaatintorilla järjestetty konsertti, jossa Helsingin kaupunginorkesteri ja
Ylioppilaskunnan laulajat esittivät Sibeliuksen sävelrunon Kullervon. Taiteiden yönä Kansallisoop-
peralla on ollut tapana järjestää oopperaesityksiä Töölönlahdella. Vuonna 2017 suunnitteilla oli vuo-
tuinen RSO-festivaali, jonka innoitteena on ilmeisesti toiminut Iso-Britanniassa niin ikään vuosittain
järjestettävä klassisen musiikin festivaali Proms. Proms-tapahtumia johti vuosina 2014 ja 2016 su-
omalainen kapellimestari Sakari Oramo. Molempien tapahtumien järjestäjinä ovat kansalliset yleisra-
diot (BBC ja YLE).

Muutkin festivaalit ja tapahtumat lisääntyivät: Suomenlinnan kesäteatteri (1982), Mustikkamaan ke-
säteatteri (1984), Helsinki Samba Carneval (1990), Art Goes Kapakka (1995), Baltic Circle -nyky-
teatterifestivaali (2000), Viapori Jazz (2001), Helsingin Urkukesä (2002) ja Helsinki Design Week
(2005). Seksuaalivähemmistöjen vuosittainen Helsinki Pride -tapahtuma aloitti 1980-luvulla, mutta
tuli vasta myöhemmin selvemmin katukuvaan. Kiinalaista uutta vuotta on juhlistettu Helsingissä vu-
odesta 2007. Vuonna 2015 Helsingissä järjestettiin kansainvälinen kiertävä tapahtuma Japan Week.
Vuonna 2018 Kaisaniemen puistossa vietettiin Intia-päivää. Urbaaneille lapsiperheille suunnattu Las-
ten kaupunkifestivaali Skidit Festarit järjestettiin ensimmäisen kerran vuonna 2010. Toinen lapsille
suunnattu tapahtuma, Lasipalatsin leikkipäivä aloitti vuonna 2015. OpenHouseHelsinki-tapahtuma

on avannut helsinkiläisille muutoin suljettuja tiloja vuodesta 2007. Töölönlahden Kansalaistorilla järjestettiin vuonna 2013 ensimmäinen Helsinki Fashion Weekend -tapahtuma.

Kansainvälinen purjelaivakilpailu The Tall Ships' Race vieraili Helsingissä vuonna 2013. Tapahtuma tuotti kymmenkertaisesti kulunsa (Salomaa 2013). Suomenlinnassa järjestettiin samana vuonna Helsinki Classic Yacht Week, joka oli osa Baltic Classic Yacht Weeks -tapahtumakokonaisuutta. Julkisia elokuvanäytöksiä järjestettiin Helsingin Juhlaviikkojen toimesta mm. vuosina 2007–08 Lasipalatsin aukiolla ja vuosina 2013–14 Kansalaistorilla (Leffapiknik). Finnish Sauna Festival aloitti vuonna 2017.

Urheilutapahtumista tavallisille kaupunkilaisille avoimia ovat olleet mm. juoksutapahtumat: Helsinki City Marathon (1980-), Naisten kymppi (1984-), Helsinki City Run (1994-) ja Midnight Run (2010-). Suosituttuja katsojatapahtumia ovat olleet mm. Yleisurheilun Suomi-Ruotsi-maaottelu (1925-), Helsingissä järjestetyt kansainväliset urheilukilpailut mm. jääkiekossa ja yleisurheilussa sekä SM-liigan ja Veikkausliigan ottelut. Lasten ja nuorten urheilutapahtumista merkittävimpiin kuuluu jalkapallon kansainvälinen Helsinki Cup (1976-).

Tivoleita on vierailut viime aikoina mm. Narinkkatorilla ja Suvilahdessa. Sirkus Finlandia on toistuvasti vierailut Kaisaniemen puistossa – vieraileva sirkus on nähty myös mm. Töölönlahdella. Vieraillevien sirkusten esityksiä on ollut myös mm. Messuhallissa ja Hartwall Areenalla. Kampin kentällä on aiemmin, jo 1930-luvulla, vierailut tivoleita – ja kantakaupungissa tivoleita on ollut myös mm. Hesperian puistossa, Johanneksen kirkon kentällä, Töölönlahdella, Töölön pallokentällä, Kaisaniemen puistossa, Mäntymäen kentällä ja Rautatien kentällä. Historiallisesti sirkukset ovat pitäneet majansa myös mm. Etu-Töölössä, Alppiharjussa, Olympiastadionin läheisyydessä ja Mäntymäen kentällä.

Kaupunkikuvassa näkyneisiin museotapahtumiin kuuluu esimerkiksi vuonna 2017 Kaivopuistossa Suomen ilmailumuseon järjestämä lentonäytös. Puolustusvoimien tapahtumien osalta Puolustusvoimain lippujuhlan päivän valtakunnallinen paraati järjestettiin Helsingissä vuosina 1989, 1991–1998, 2001, 2007, 2012 ja 2017.

Joulutapahtumista Tuomaantori (nyk. Tuomaan markkinat) siirrettiin vuonna 2011 Esplanadilta Senaatintorille – osana Senaatintorin alueen elävöittämishanketta. Ulkokojuja oli joulun aikaan 2010-luvulla myös Havis Amandan patsaan ympärillä, Kaivopihalla, Kolmen Sepän aukiolla, Citykäytävässä, Kansallismuseon vieressä ja Karhupuistossa. Sisätiloissa joulumyyjäisiä ja -markkinoita järjestettiin myös esimerkiksi Vanhalla ylioppilastalolla, Korjaamolla, Teurastamolla, ravintola Siltasessa, Taideteollisessa korkeakoulussa, Balderin talossa, Valkoisessa salissa, Kaapelitehtaalla, Kansallismuseossa, Lapinlahden entisessä sairaalassa, Uunisaarella ja Toukolassa. Yhteensä kantakaupungissa järjestettiin vuonna 2017 ainakin 30 joulumyyjäiset. Vuonna 2013 Tuomaan markkinoita laajennettiin Senaatintorilta myös Torikortteleihin – mm. Bockin talon sisäpihalle tuotiin sauna ja hehkuviinikioski, ja Kiseleffin talossa järjestettiin joulukonsertti. Vuonna 2014 Tuomaantorin kojut uudistettiin designeri Linda Bergrothin suunnitelman mukaan väritykseltään Senaatintorin empire-miljööseen soveltuviksi ja tori oli jaettu kolmeen osaan: Lahjakuja, Ruokapiha ja Karusellitori, jossa oli hollantilainen karuselli. Markkinoilla oli myös Keski-Euroopasta tuttua alkoholitarjoilua. Vuonna 2015 Tuomaantorilla oli 123 torikojuja ja 300 000 kävijää. Vuonna 2016 pop-up-tyyppisiä joulutoreja tyhjissä liiketiloissa (mm. WTC:n aula) Aleksanterinkadulla. Joulumarkkinoiden historia ulottuu 1200–1300-lukujen Keski-Eurooppaan. Myös Linnanmäki on joinakin vuosina ollut avoinna joulun aikaan erilaisten joulutapahtumien merkeissä. Vähemmän kaupallisia joulutapahtumia Helsingissä ovat olleet Joulupolku (vuodesta 1996) Seurasaarella ja joulukonsertit kirkoissa.

6.8.3.2 Kaupunginosatapahtumat ja asukaslähtöiset tapahtumat

Lisäksi erilaiset kaupunginosatapahtumat yleistyivät 1990–2010-luvuilla: Kumpulan kyläjuhlat (1991), Käpylän Kyläjuhlat (1992), Kallio Kukki (1994), Kallio Kipinöi (1997), Kallion kävelyfestivaali (2006), Arabian Kekrijuhla (2008), Ihana Helsinki (2012), Arabian katufestivaali (2013). Kallion Kulttuuriverkoston organisoimat Kallio Kukki, Kallio Kipinöi -festivaalit sekä Kallion kävelyfestivaali palkittiin vuonna 2013 Helsingin kulttuuritekona. Merihaassa järjestettiin vuonna 2018 Kesäkarnevaalit.

Esikaupunkialueella kaupunginosafestivaaleja on järjestetty mm. Tapanilassa (Mosa herää 1979-), Kannelmäessä (Mätäjoki-festarit 1995-), Malminkartanon Elojuhlat (ainakin vuodesta 2002-), Kontulassa (KontuFest 2003-, Kontula Electronic 2016-), Roihuvuoressa (Roihuvuoren Hanami-juhla 2008-, Roihuvuoren kyläjuhla 2009-), Pohjois-Haagassa (Haagan kyläjuhlat 2009/2010-), Herttoniemessä (Herttoniemen pihakirppis 2010-), Kivinokassa (KinoKivinokka 2013-), Maunulassa (Maunulan Musaa ja Makkaraa 2014-) ja Vuosaarella (Vuosaaren satamapäivä 2016-). Vuonna 2017 Helsingin kaupungin aloitteesta järjestettiin useissa eri lähiöissä toteutettu Lähiöfest. Vuonna 2018 Puotilassa järjestettiin maksullinen EastFest-festivaali.

Huomiota kiinnitettiin jossain määrin myös pienempien kaupunkitilojen, kuten aukoiden, puistikoiden, taskupuistikoiden ja terassien, kujien, reittien ja nk. umpikerrosten elävöittämiseen, mm. Rakentamisen Ruusun kunniainnalla palkitun Juha Ilosen (2007) vaikutuksesta. Taskupuistot (esim. Paley Park, 1967) ovat tyypillisiä New Yorkissa. Keskustan aukioita oli tarkasteltu kaupunkisuunnitteluviraston selvityksessä jo vuonna 1997 – sitteläisestä näkökulmasta (Vuolanto 1997). Vallilassa järjestettiin 2000-luvulla vapputansseja pienissä kaupunginosapuistikoissa – vapputanssit ovat helsinkiläinen perinne, esimerkiksi 1950-luvulla vapputansseja järjestettiin Alppilassa nk. Alppilavalla.

Punavuorella ja Kalliossa järjestettiin Block Partyja, avoimia korttelijuhlia vuosina 2010–18. Vuonna 2012 Block Party järjestettiin myös Töölössä. Punavuoren Block Partyn järjestämisessä päähahmona toimi Jon Sundell. Block Partyt erosivat aiemmista kadunvaltauksista siinä, että ne tarjosivat autoilun tilalle varsin korkealaatuista viihdettä. Niihin myös kutsuttiin asukkaita mukaan. Block Party -tapahtumien juuret ovat 1970-luvun Yhdysvalloissa, mutta myös toki kadunvaltauksissa ja kotimaisissa kyläjuhlissa. Kalliossa Block Partyja on järjestetty Fleminginkadulla ja Karhupuistossa vuonna 2011, Vaasankadulla ja Vaasanpuistikossa vuonna 2012, Kolmannella linjalla vuonna 2013, Helsinginkadulla vuonna 2014, Kurvissa, Hämeentiellä ja Helsinginkadulla vuonna 2015 (kuva 276.), Toisella ja Kolmannella linjalla, Siltasaarenkadulla sekä Tokoinrannassa vuonna 2016, Sturenkadulla, Kirstinkadulla, Kalliolanrinteessä ja Josafatinkadulla vuonna 2017 ja Hakaniemenrannassa vuonna 2018. Vuonna 2016 samanaikaisesti Block Partyn kanssa Helsingin edustalla järjestettiin veneiden kokoontumistapahtuma Boat Party. Puu-Vallilassa järjestettiin vuodesta 2013 alkaen Puu-Vallilan katujuhlaa. Vuosina 2016 ja 2017 Puu-Vallilassa järjestettiin Lasten katubilet. Kantakaupungin tapahtumien vaikutuksesta myös Herttoniemessä on järjestetty block party vuodesta 2016.



Kuva 276. Kurvissa vuonna 2015 järjestetty Kallio Block Party keräsi kymmeniä tuhansia kävijöitä. (Miika Norppa).

Kallion Block Partyn taustalla oli kaupunginosa-aktivisti Erkki Perälän perustama, sosiaalisessa mediassa kehittynyt Kallio-liike, joka organisoii Torkkelinmäelle, Diakonissalaitoksen sisäpihalle, Dallapénpuistoon, Katri Valan puistoon myös useita puistokirpputoreja, joissa oli tuhansia kävijöitä. Kirpputoreja järjestettiin vuonna 2014 myös kaduilla, mm. Vaasankadulla ja Aleksis Kiven kadulla. Vuonna 2013 puistokirpputorit levisivät myös Arabianrantaan ja Länsi-Pasilaan sekä joillekin esikaupunkialueille. Vuonna 2015 kirpputoreja oli Vallilan umpikortteleiden sisäpihoilla ja Sinebryhoffin puistossa Punavuorella.

Niin kutsuttuina Ravintolapäivinä 2011–2015 helsinkiläiset perustivat päiväksi omia ravintoloitaan eri puolille kantakaupunkia. Helsingissä suuren suosion saanut tapahtuma synnytti innostusta myös muualla Suomessa ja ulkomailla. Idean taustalla olivat kaupunkiaktiivit Antti Tuomola, Timo Santala ja Olli Sirén. Ravintolapäivä palkittiin kulttuuriministeriön Suomi-palkinnolla vuonna 2011, Helsingin kulttuuritekona vuonna 2011 ja vuonna 2012 Kaupunkitoimittajien yhdistys valitsi Olli Sirénin vuoden kaupunkilaiseksi.

Timo Santala, yhdessä mm. Olli Sirénin kanssa puolestaan kehitti vuosina We Love Helsinki -yhteisön, jonka puitteissa järjestettiin monipäiväisiä kaupunkifestivaaleja sekä myös yksittäisiä tapahtumia. Tapahtumiin kuuluivat mm. iskelmänsäntit, laulu- ja soittotapahtumat (Kuorokäytävä, Soiva Kortteli, yhteislaulukaraoke), Flash Mob -katubileet, Lasten Kaupunki -kaupunkisuunnittelutapahtuma, bike inn -elokuvanäytökset, piknikit sekä vesisota Hietaniemen uimarannalla. We Love Helsinki palkittiin vuoden 2010 Helsingin kulttuuritekona.

Vuoden 2012 tapahtumauutuuksia olivat Yhteismaa ry:n kehittämä Siivouspäivä, jonka tavoitteena oli muuttaa kaupungit isoiksi kirpputoreiksi ja markkinoiksi sekä katusoitto-perinnettä juhlistanut,

kaupunkitutkija Timo Kopomaan ideoima Katusoittopäivä. Yhteismaa ry järjesti myös taidetapahtumia, kuten Taide Kaikki Alla -tapahtuman vuonna 2014, Galleriakeskiviikko -tapahtumaa vuosina 2014 ja 2015 ja Olohuonenäyttely -tapahtuman vuonna 2015. Niin ikään Yhteismaa ry:n toteuttama on myös naapuriapua tarjoava verkkopalvelu Nappi Naapuri – vastaavia kuljetusapua, vertaistukea ja tavaroita lainaksi tarjoavia internet-pohjaisia palveluja kehittyi samoihin aikoihin muitakin. Vuonna 2016 Yhteismaa järjesti Helsinki Sauna Day:n, jossa joukko taloyhtiöitä, yrityksiä ja yksityisiä ihmisiä avasi saunojensa ovet päiväksi kaikille kaupunkilaisille. Yhteismaa perusti samana vuonna myös Lisää katutaide Helsinkiin -hankkeen, jonka myötä Helsinkiin toteutettiin useita muraaleja, sekä Kotiteatterifestivaalin, jossa kodeissa esitettiin näytelmiä. Yhteismaa ry:n taustalla vaikutti mm. Jaakko Blomberg, jonka Kaupunkitoimittajien yhdistys valitsi vuonna 2016 Vuoden kaupunkilaiseksi.

Pääkaupunkiseudun korkeakoulujen opiskelijajärjestöt järjestivät vuonna 2012 sitsit eli perinteisen akateemisen pöytäjuhlan Senaatintorilla. Vuonna 2013 Yhteismaa ry:n järjestämässä Illallinen Helsingin taivaan alla -tapahtumassa puolestaan illallistettiin autoilta suljetulla Pohjoisesplanadilla pitkien ruokapöytien ääressä. Tapahtuma järjestettiin saman vuoden elokuussa myös eri puolella Helsinkiä.

Block Partyjen, Ravintolapäivien ja Siivouspäivien järjestämisessä nousi esiin kaupunkilaisten oma aktiivisuus, halu olla itse luomassa tapahtumaa. Keskeisessä osassa oli sosiaalinen media, ennen kaikkea Facebook, joka tarjosi tapahtumien järjestämisestä ja niihin osallistumisesta kiinnostuneille ihmisille kohtaamis-, verkostoitumis- ja tiedotusalan. Tapahtumien järjestämisessä edesauttoi etenkin Helsingin kantakaupungin tiiviiden kaupunginosien nuoren, aktiivisen ja koulutetun väestönsä muodostama kriittinen massa, monipuolinen osaaminen ja jaettu innostus. Tapahtumien voi katsoa vahvistaneen kantakaupunkimaisen asumisen ominaispiirteitä, kuten yhdessäolosta kumpuavaa viihtyisyyttä.

Kaupungin taholta alkanut Kalasatama Temporary puolestaan toi väliaikaista toimintaa Kalasataman satamatoiminnoista tyhjentyneelle ja vielä rakentamattomalle satama-alueelle. Kaupunki toteutti alueelle lähinnä graffititaidan ja asfalttiin maalatun pyörätien sekä tarjosi merikontteja kaupunkilaisten käyttöön. Graffititaita palkittiin vuoden 2009 Helsingin kulttuuritekona. Kaupunkilaiset harjoittivat alueella kaupunkiviljelyä ja graffitimaalausta, järjestivät mm. konsertteja, elokuvanäytöksiä, ihmishakkia, katutaidefestivaalin sekä rakennuttivat alueelle skeittipuiston, pizzauunin, saunan ja agilityradan. Alueella oli myös katukoripallokenttä, pingispöytiä, kuntoilulaitteita sekä kahvila- ja ravintolatoimintaa. Tapahtumien järjestämisessä aktiivinen toimija oli taiteilija Timo Wrightin perustama Bermuda Helsinki. Vaikka merikontteja on Helsingissäkin hyödynnetty eri tarkoituksissa, ei niitä Helsingissä vielä vuonna 2015 oltu Amsterdamin ja Berliinin tavoin sovellettu asumiskäytössä. Väliaikaista toimintaa suunniteltiin 2010-luvulla myös Hernesaaren alueelle: mm. designsaunoja, taideseinää, tapahtumatoria ja pajoja yrittäjille. Kalasatama Temporary -henkinen toiminta jatkui vuonna 2018 REDI:n kauppakeskukseen avatessa, Helsinki Urban Art ry:n yhdessä REDI:n kanssa perustamassa Kalasataman Vapaakaupunki -nimisessä oleskelu- ja tapahtumatilassa. Vapaakaupunki-nimi viittaa Kööpenhaminan Christianian kaltaisiin alueisiin.

Pienempiä tapahtumia ovat olleet esimerkiksi zombie-kävelyt, Jopo-polkupyörien kokoontumisajot, vanhojen autojen kokoontumisajo Helsinki Cruising Night ja toisilleen tuntemattomien ihmisten sosiaalisen median kautta järjestämät lyhyet kohtaamiset jossakin julkisessa kaupunkitilassa, nk. Flash Mobit. Elävyyttä tai uusia tapoja käyttää kaupunkitiloja ovat tuoneet Helsinkiin myös erilaiset kaupunkipelit, kuten parkour, larppaus, Pokémon Go -peli, geokätköily sekä rullalautailu ja graffiti.

Kaupunkilaisten proaktiivisuus näkyi 2010-luvulla myös kansalaisyhteiskunnasta lähtöisin olevassa kaupunkisuunnittelussa Keski-Pasilan (Dodo ry), Östersundomin, Meri-Rastilan laajennuksen (alueen asukkaiden OURCity-suunnitelma), Koskelan sairaalan alueen (Juhana Rantavuori & Lennart

Lang sekä Urban Helsinki -kollektiivi) ja Pikku Huopalahden pohjoisosan (Urban Helsinki -kollektiivi) kohdalla. Vuosina 2013 ja 2014 järjestettiin 'Sykkivä Hakaniemi' ja vuonna 2014 'Kurvi kondikseen' -ideakilpailut, jotka olivat lähtöisin Kallio-liikkeestä. Tukholmassa kansalaisyhteiskuntalähtöinen kaavoitus vietiin 2010-luvulla tätäkin pidemmälle päivittämällä vuoden 1866 Lindhagenplanen YIMBY Stockholm -ryhmän toimesta. Vuonna 2014 myös Helsingissä toteutettiin vastaava vaihtoehtoleiskaavahanke Urban Helsinki -ryhmän toimesta. Jo varsin laajaksi kansanliikkeeksi (17 553 jäsentä vuoden 2018 marraskuun alussa) muodostuneesta Lisää kaupunkia Helsinkiin -Facebook-ryhmästä lähtöisin ollut joukkio edusti NIMBY-ilmiölle (Not In My Back Yard) vastakkaista YIMBY-asennetta (Yes In My Back Yard) ja pyrki levittämään vaihtoehtokaavoitusta myös muihin suuriin suomalaisiin kaupunkeihin sekä ulkomaille. Urban Helsinki -ryhmä laati myös Helsingin kaupungin mallitalojen (Helsinki-pientalo, Helsinki-townhouse, Helsinki-kerrostalo) rinnalle Urban Helsinki kortteli -nimisen mallikorttelin, jossa sekoittuivat asuminen, palvelut, toimistot ja tuotantotoiminta. Ryhmä julkaisi vaihtoehtoisia kaavasunnitelmia myös mm. Huopalahden aseman, Marian sairaalan, Herttoniemen sairaalan, Rautatieaseman ympäristön, Hernesaaren, Lauttasaaren itäosan, Keskuspuiston länsilaidan, Kallion Linjojen, Hakaniemenrannan ja Sörnäistenrannan, Teollisuuskadun ja Laakson sairaalan alueista.

Helsinkiläinen kaupunkikulttuuri on siis saanut uusia muotoja ja perinteitä. Vanhoihin perinteisiin ovat kuuluneet mm. torielämä ja markkinat Kauppatorilla (esim. Silakkamarkkinat) ja Hakaniementorilla (esim. Hakaniemen Sunnuntaimarkkinat), talvinen luistelu kaupunkien jäätyneillä lahdilla ja kesäiset illanistujaiset kaupungin merenrantakallioilla. Usein perinteet ovat liittyneet tiettyihin päiviin: Penkkariajot ydinkeskustassa, mm. Esplanadilla, helmikuun alussa, laskiaisrieha Kaivopuistossa, Via Crucis -kärsimysdraama pitkäperjantaina, pääsiäiskokot Seurasaarella pääsiäislauantaina, Havis Amandan lakittaminen Esplanadilla vappuaattona sekä reitiltään vaihdelleet vappumarssit ja -kulkueet sekä puistopiknikit Kaisaniemen puistossa ja Kaivopuistossa vappupäivänä, Floran päivän juhla Kumtähden kentällä, promootiokulkue yliopistolta tuomiokirkkoon toukokuussa, Seurasaaren ja Pihlajasaaren (aik. myös mm. Mustikkamaan) valkeat juhannusaattona, ilotulitusten SM-kilpailut Helsingin rannoilla syksyisin, ylioppilaiden soihtukulkue sekä itsenäisyyspäivän vastaanotto itsenäisyyspäivänä, Lucia-kulkue Senaatintorilla Lucian-päivänä, Tuomaan markkinat (1993-) joulun aikaan Esplanadin puistossa ja Senaatintorilla sekä uuden vuoden vastaanotto Senaatintorilla (Helsinki-Seura alkoi järjestää vuonna 1939) – joitakin mainitakseni.

Kantakaupungissa järjestettiin 2000-luvulla myös yhä enemmän luonteeltaan voimakkaasti kaupallisia tapahtumia, kuten tuotemerkkinointitapahtumia Rautatien torilla ja Narinkkatorilla, lumilautailunäytöksiä Kauppatorilla, formulanäytöksiä Kaisaniemenkadulla, Baanalla ja Hietalahdessa, benjihyppyjä Kaivopuiston rannassa, ruokailua nosturin varassa taivalla Rautatien torin yllä, alamäkiluistelukilpailu Tähtitorninmäellä, hevosurheilutapahtuma Kaivopuistossa ja mäkiauto GP Tähtitorninmäellä. Ilmeisesti julkisen kaupunkitilan kaupallista hyödyntämistä kritisoi japanilaisen taiteilijan Tatzu Nishin installaatio, jossa Havis Amandan patsaan ympärille rakennettiin kesällä 2014 väliaikainen Hotel Manta of Helsinki -hotelli siten, että patsas päätyi osaksi hotellihuoneen sisustusta.

6.8.4 Kampusalueet, innovaatiopolitiikka ja klusterit

Helsingin yliopisto jakautui 1990- ja 2000-luvuilla Keskustakampukselle, Kumpulan kampukselle, Meilahden kampukselle ja Viikin kampukselle. Kumpulan kampuksen ensimmäinen rakennus, kiihdytinlaboratorio valmistui vuonna 1981 ja Kumpulan kasvitieteellinen puutarha avattiin vuonna 1987. Kasvitieteellinen puutarha palkittiin Vuoden Ympäristörakenne -palkinnon kunniamaininnalla vuonna 2009. Kumpulan uusista laitosrakennuksista ensimmäinen valmistui vuonna 1995. Aiemmin

Kumpulanmäellä oli sijainnut nk. asuntopulan aikaan hätämajoituksena toimineiden Kumpulan puistotalojen alue, jotka oli saatu sotien jälkeen lahjoituksena Ruotsista ja ollut käytössä vuoteen 1978 asti. Puistotaloista ei ole jäänyt alueelle muistomerkkejä, mutta niille johtaneita polkulinjauksia on säilynyt. Kumpulaan rakennettiin neljä laitosrakennusta (Chemicum, Physicum, Exactum ja Dynamicum), liikuntakeskus ja asuntoja.

Kumpulan kampuksen alueen kaavoittivat Mikael Sundman ja Pekka Pakkala. Kampusrakennusten asemakaavat ovat vuosilta 1992–2004. Pakkala (2011) kuvaa mäen laella sijaitsevaa kampusaluetta akropolismaiseksi. Laitosrakennuksille yhteinen piirre ovat lasiseinäiset sisäänkäynnit. Sekä Physicumissa että Exactumissa on Vanhankaupunginlahdelle antavia terasseja ja molemmissa on valoa välittävät lasikatot. Samoin Dynamicumissa on valokatto.

Laitosrakennuksista ensimmäisenä valmistui Chemicum, jonka suunnitteli Arkkitehtitoimisto Kari Virta. Chemicumin edustalle sijoittuu A I. Virtasen aukioksi kutsuttu kokonaisuus. Chemicumin edessä on vesiallas, joka pilvettömänä päivänä heijastelee rakennuksen seinään auringonvaloa. Chemicumin kahta rakennusosaa yhdistää monikerroksinen lasisilta. Chemicumin pintamateriaalina on ke-raaminen laatta.

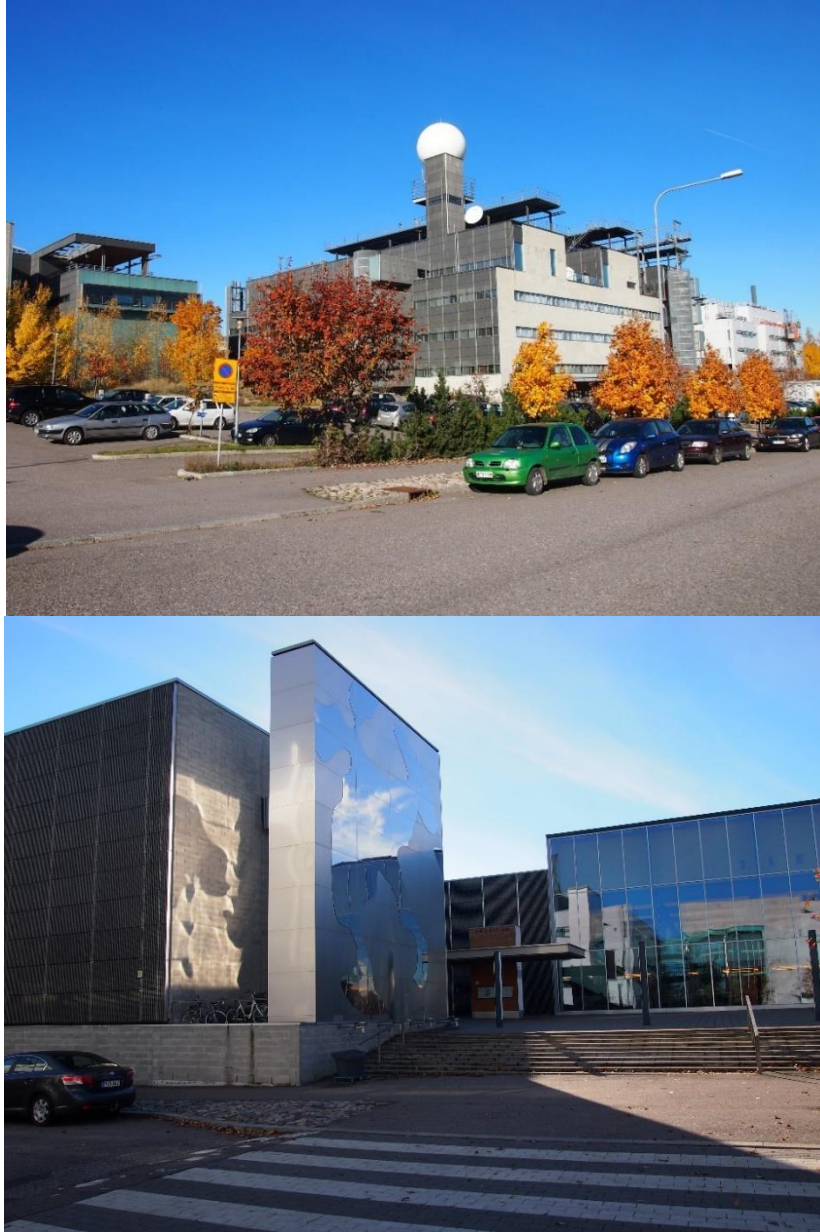
Exactumin ja Physicum (kuvat 277 ja 278.) suunnitteli Lahdelma & Mahlamaki Architects. Chemicumin tavoin myös Physicum edustalla on aukio. Aukion taustana toimii tiedekirjaston lasiseinä. Torilla on myös suuri teräksinen taideteos 'Valo ja aine', joka viittaa tiedekunnan oppinaineista ennen kaikkea fysiikkaan ja tähtitieteeseen. Physicum kahdella sisäkäytävällä on myös kaupunkimaisesta katutilasta muistuttavia erkereitä, tori ja "torikahvila" sijoittuvat sisäänkäyntiaulaan. Toisaalta sisäkäytävät viittaavat kauppakeskuksiin ja autolauttojen kävelykatuihin. Physicumissa on samoja piirteitä kuin samana vuonna Kööpenhaminaan valmistuneessa IT Universityn rakennuksessa. Exactumissa on peräti neljä rakennusrunkoa. Physicum ja Exactumin materiaalina betoniitiili. Linnamaisen raskaita Physicumia ja Exactumia on kevennetty paitsi lasilla, myös puupaneloinnein mm. sisäänkäyntien kohdilta. Exactumissa on myös lasilankkuseinä. Physicum-rakennuksen katolla sijaitseva jalkapalloa muistuttava säätutkan suojakupu toimii koko kampuksen maamerkinä. Rakennuksen tekniikka ja mm. paloportaat on muutenkin selvästi tuotu osaksi arkkitehtuuria – high tech -arkkitehtuuriin viitaten.

Dynamicum on lasi-teräsrakenteinen ja rakentuu atriumin ympärille. Dynamicumin suunnitteli Timo Vormala yhdessä Erkki Karosen kanssa. Kampusalueen asuinrakennuksia suunnitteli mm. Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitonen. Kampusalueelle johtava, Pietari Kalmin kadun varrelle sijoittuva "porttirakennus" on yhä toteuttamatta (Pakkala 2011). Mahdollisille uusille yliopiston toiminnoille on ollut asemakaavassa laitosvarauksia vuodesta 2003. Samassa kaavassa Kustaa Vaasan tien varrelle on sijoitettu Väisälän professoriveljeksiä muistava Väisälänaukio.

Kumpulan kampuksen taideteokset liittyvät kampuksen tieteenaloihin, geologiaan, maantieteeseen ja fysiikkaan. Kampuksen paikannimistö kunnioittaa alueella opetettavien tieteenalojen edesmenneitä tieteentekijöitä: Väinö Aueria, Pietari Kalmia, Erik Palménia, Ernst Lindelöfiä, Gustaf Hällströmiä, Johan Gadolinia ja William Nylanderia.

Meilahden kampuksen historia ulottuu vuoteen 1918, jolloin keskusteltiin Eliel Saarisen ehdotuksesta koko yliopiston siirtämisestä alueelle. Borg-Sirén-Åbergin toimisto laati jopa yliopistoalueesta suunnitelman vuonna 1919. Aukiosommitelmassa oli jo merkkejä klassismiin siirtymisestä, mutta epäsymmetria viittaa vielä jugendin aikaan (Merenmies 1989:48). Arkkitehtonisesti klassistinen, horisontaalisesti korostunut suunnitelma muistutti saman toimiston samana vuonna Unioninkadulle laatimia, niin ikään toteuttamatta jääneitä suunnitelmia. Lopulta Meilahden yliopistoalueen suunnitelmat rajoittuivat vain lääketieteen alan opetuksen lisärakentamisen sijoittamiseksi Meilahteen, mikä sek

toteutui tuolloin Siltavuorenpenkereellä (Vuori & Tiainen 1999), minne valmistui Jussi ja Toivo Paatelan suunnittelema Anatomian laitos (nk. Athena-rakennus – anatomian historiaan viitaten) vuonna 1928. Toivo Paatela oli käynyt suunnitteluvaiheessa tutustumassa vastaaviin laitoksiin Saksassa ja Sveitsissä (Arkkitehti 2/1929:20–25). Snellmaninkadun päähän oli jo aiemmin sijoittunut fysiologian laitos (Gustaf Nyström, 1905/1910). Siltavuorenpenger 20 M:n katoissa on aasialaisia vaikutteita (japonisme-suuntaus).



Kuvat 277. ja 278. Kumpulan kampusalueen high tech -arkkitehtuuria. (Miika Norppa).

Meilahden lääketieteellistä keskittymää muodostivat Tohtori Länsimäen naistensairaalan (ark. Elsi Borg, 1930), saksalaisvaikutteisen (ks. Henttonen 2006:171–172) Naistenklinikan (ark. Jussi Paatela, 1934), sairaanhoitajakoulun (ark. Uno Ullberg, 1940), muodoltaan kämmenmäisen Lastenklinikan (ark. Uno Ullberg & Erkki Linnansalmi 1947), Lastenlinnan sairaalan (Sophie Mannerheimin perustama v. 1917, ark. Elsi Borg, Otto Flodin ja Olavi Sortta, 1948), asuntola Eevalan (1949), potilasko-

din, asuntolan ja psykiatrisen sairaalan (ark. Veli Paatela, 1954, 1956 ja 1958), Iho- ja allergiasairaalan (per. 1947, Meilahteen 1962, ark. Inkeri ja Erkki Linnansalmi), Sädehoitoklinikan (ark. Erkki Helamaa ja Veijo Martikainen, 1962), Silmä- ja korvatautien klinikan (ark. Jussi ja Veli Paatela, 1962), voimalaitoksen (ark. Veli ja Jaakko Paatela, 1962), Meilahden tornisairaalan (ark. Reino Koi-vula ja Jaakkola Paatela, 1965) ja Haartman-instituutin (ark. Einari Teräsvirta, 1966) rakentaminen. Meilahden sairaalakeskittymä oli lähtenyt liikkeelle Ukkokodin rakentamisesta vuonna 1912, talous-rakennus, nykyinen palvelukeskus, valmistui vuonna 1917 (ark. Runeberg) ja entinen lämpökeskus vuonna 1930. Ukkokoti purettiin vuonna 1965 Meilahden tornisairaalan alta (ks. Manninen 2004:152–153). Tornisairaalaan muutti sairaalayksiköitä eri puolilta kantakaupunkia. Rakennuksia laajennettiin toiminnan muuttuessa ja aputilojen tarpeen kasvaessa. Naistenklinikka ja Korvaklinikka laajenivat vuosina 1975 ja 1980 (ark. Veli Paatela), Lasten ja nuorten sairaala vuonna 1987 (arkkiteh-titoimisto Railo & Stenius), Meilahden pääsairaala (ark. Kimmo Karjalainen) ja Silmäklinikka (ark. Mikael Paatela) samoin vuonna 1987 ja Iho- ja allergiasairaala (ark. Mikael Paatela) vuonna 1991. Lastenklinikan edustalla on kaksi taideteosta, Villa Ensin edustalta siirretty Walter Runebergin 'Da-naidit' ja Kari Juvan äiti ja lapsi -aiheinen teos 'Katse tulevaisuuteen'.

Työterveyslaitos (per. 1945) oli niin ikään sijoittunut lähistölle vuonna 1950 (ark. Olli Pöyry) laajen-tuen useaan otteeseen (mm. v. 2000, ark. Hyvämäki-Karhunen-Parkkinen ja v. 2003, ark. Virta Palaste Leinonen Oy). Jälkimmäinen rakennus sitoutui vanhaan rakennukseen rappauksen käytöllä ja Haart-man-instituuttiin pitkällä luoteisjulkisivulla ja nauhaikkunaperiaatteella (Vesterinen 2003:40–44). Työterveyslaitoksen käytössä on ollut myös Einari Teräsvirran suunnittelema, vuonna 1966 valmis-tunut Töölön urheilutalon rakennus. Työterveyslaitoksen kortteli oli vuonna 2018 tarkoitus muuttaa osin asumispainotteiseksi purkavalla saneerauksella sekä rakennusten käyttötarkoitusten muutoksilla.

Sairaaloiden läheisyys toi synergiahyötyjä lääketieteen opiskelulle ja vuonna 1966 Meilahteen siirtyi yliopiston toimintoja. Helsingin yliopiston hammasklinikka siirtyi Fabianinkadulta Ruskeasuolle vuonna 1979. Vuonna 1997 Meilahden kampukselle valmistui Olli Pekka Jokelan suunnittelema ter-veystieteiden keskuskirjasto Terkko, joka muodostaa portin sairaala-alueelle. Allergiatalo (ark. Gul-lichen-Vormala) sijoittui vuonna 1998 Pikku Huopalahteen vastapäätä Iho- ja allergiasairaala. Vuo-situhannen vaihtuessa Meilahden sairaala-alueelle valmistui Vuoden Betonirakenne -palkinnonkin (2000) voittanut, Timo Vormalan ja Matti Lummaan suunnittelema Biomedicum-rakennus, joka yh-disti lääketieteellistä tutkimusta saman katon alle.

Biomedicum-rakennusta reunustaa Tukholmankadulla Meilahden asuinalueelle viittaavat pergola ja liuske kivimuuri. Myös Meilahdelle tyypillisiä vanhoja mäntyjä säästettiin. Biomedicum laajeni vuon-na 2008, kun Tukholmankadun kolme tornirakennusta (ark. Veli Paatela, 1954, 1956, 1958) perus-korjattiin ja yhdistettiin toisiinsa uudisrakennuksella. Marian sairaalan päivystystilat korvannut Haartmanin sairaala (Virta Palaste Leinonen Arkkitehdit Oy) valmistui vuonna 2009 ja Meilahden kolmiosairaala (Sweco Paatela Architects) vuonna 2010. Lastenklinikka laajeni vuonna 2010. Haart-manin sairaalan rakennus liittyy kirjastorakennukseen ja Biomedicumiin vaalein rappauspinnoin, si-nertävällä julkisivulla Meilahden sairaalan potilastorniin ja katon pergolan kautta Meilahden asuina-lueeseen (ks. Peltoranta 2009:18–25). Haartmanin sairaalan sininen väri on tuttu myös Työterveys-laitoksen lisärakennuksesta (valm. v. 2003). Haartmanin sairaala sijaitsee Haartmaninkadulla, joka saa nimensä suomalaisen lääketieteen isänä tunnetulta Johan Haartmanilta. Kolmiosairaalan katolle rakennettiin helikopterin laskeutumispaikka, joka maasta käsin katsottuna muistuttaa helikopterin pyöriä propelleja. Meilahden sairaalan uusi värikäs, vapaamuotoisin piippumaisin valoaukoin ja lasilankkuseinin varustettu ja ulkoa värivaloin valaistu sisäänkäyntiaula (Arkkitehdit Lahdelma & Mahlamäki) valmistui vuonna 2010. Aula yhdistää Kolmiosairaalan, Tornisairaalan ja tulevan Trau-makeskuksen toisiinsa. Sairaala-alueelle on rakennettu laaja huoltotunneli- ja yhdyskäytäväverkosto.

Omat rakennuksensa on myös hallintokeskuksella, materiaalikeskuksella, kiinteistöhuollolla ja turvakeskukseksi. Vuonna 2016 alueelle oli suunnitteilla nk. Siltasairaala, johon tulee yllä mainittu traumasairaala ja syöpäsairaalan laajennus – joitakin vanhoja suojelemattomia rakennuksia on samalla tarkoitus purkaa – joko kokonaan tai osittain. Vuonna 2018 valmistunut Lastensairaala korvaa Lastenklinikan ja Lastenlinnan tilat – Traumasairaala Töölön sairaalan. Julkisivultaan sateenkaaren värein koristeltu Uusi Lastensairaala palkittiin vuonna 2018 Arkkitehtuurin Finlandia -palkinnolla. Sairaala on lapsille suunnattu, mikä näkyy julkisivun lisäksi sairaalan interiööreissä mm. muumi- ja viidakkoteemoina. Lastensairaalan edustalla on suurikokoinen, ilmeisesti parantumista kuvastava Pekka Jylhän veistos, jossa on punaisia ruusuja kultaisessa maljakossa. Jylhä on aiemmin suunnitellut äitiyteen ja lapsiin liittyvän Odotus-aiheisen (2010) veistoksen Kaivopuistoon. Vuonna 2015 alueelle valmistui Huslabin laboratoriorakennus (RE-suunnittelu Oy), joka kytkeytyi Meilahden alueeseen modernistisella arkkitehtuurilla, valkeudella, lasin käytöllä sekä Topeliuksenkadulla rakennusten katuun nähden poikittaisella sijoittumisella ja rakennusosien matala-korkea-rytmityksellä. Meilahteen oli vuonna 2017 suunnitteilla vielä uusi silmäsairaala.

Kantakaupungin ulkopuolelle jäävän Viikin kampuksen historia alkaa vuodesta 1946, jolloin Viikkiin perustettiin Helsingin yliopiston koetila. Sijainti oli amerikkalaisen campus-ajattelun mukainen – kuten Otaniemen kampuksella (1949-). Uusia rakennuksia maataloustieteelle Viikkiin nousi 1960-luvulla. Jopa koko yliopiston – lääketiedettä lukuun ottamatta – siirtämistä Viikkiin harkittiin 1960-luvun lopulla, mutta ajatus herätti suurta vastustusta. Viikin kampuksen viimeisin rakentamisvaihe alkoi vuonna 1993.

Kalifornian Piilaaksoa ihannoiva Tiedepuisto-ajattelu nousi esiin vuonna 1986 Helsingin yliopiston tuolloisen kanslerin Risto Ihamuotilan vaikutuksesta. Piilaakso nousi tuohon aikaan korkean teknologian tutkimus- ja kehittämistoiminnan sekä yritysten keskittymänä Yhdysvalloissa. Ilmeisesti osin tästä ajattelusta kumpusi erillisten kampusten rakentaminen myös Suomessa. Kampukset hahmottuivat vuoden yleiskaavassa 1992 selvänä vyöhykkeenä Sörnäisistä, Kumpulun ja Arabianrannan kautta Viikkiin.

Perinteiselle keskustakampuksellekin valmistui 2000-luvulla uusia rakennuksia: vuonna 2003 Arkkitehdit Davidsson Tarkela Oy:n suunnittelema oppimiskeskus Aleksandria (Vuoden Betonirakenne 2003), vuonna 2005 Jyri Haukkavaara ym. suunnittelema laitosrakennus Minerva ja vuonna 2009 Juha Leiviskän suunnittelema Svenska social- och kommunalhögskolanin päärakennus.

Oppimiskeskus Aleksandrian nimi viittaa kirjastostaan tunnettuun historialliseen Alexandriaan Egyptissä ja toisaalta myös keisari Aleksanteri I:een, joka perusti Aleksanterin yliopiston (nyk. Helsingin yliopisto). Alexandra-nimi esiintyi myös Romanovin suvussa. Aleksandria toteutettiin kattamalla osa korttelisisäpihasta. Sisäpihalta purettiin siipirakennuksia (Kallio 2003b:50–58). Aleksandriassa yhdistyy kirjava sisääntulo Fabianinkadun puoleisella sisäpihalla ja varsinaisten sisätilojen hillitty harmaanvihreä värimaailma. Sisäänkäynnin valoaukossa on viittaus läheisen yliopiston kirjaston laajenusosaan, Rotundaan. Porthanian korttelissa kehitettiin 2000-luvulla myös sisäisiä jalankulkuyhteyksiä. Aleksandriassa on samoja piirteitä Arabianrannan AV-oppilaitoksen (2002) kanssa: värikäs julkisivu, betonin käyttö sisäseinissä. Betonisuus tuo mieleen myös arkkitehti Louis Kahnin suunnitteleman Phillips Exeter Academy Libraryn (1972) interiöörin. Värikkyyttä korostui myös vuonna 2004 valmistuneessa Pelastakaa lapset ry:n muutoin Olympiakylän tavoin valkoisen toimitalon (Arkkitehtitoimisto Hannu Jaakkola Oy) sisäänkäyntikatoksen värilaseissa.

Aleksandrian suunnitteluvaiheessa arkkitehdit kävivät tutustumismatkalla Englannissa: Sheffieldissä (Hallam University Adsetts Centre), Lontoossa (mm. University of North London Learning Centre ja University of Westminster The Harrow Learning Resource Centre) ja Oxfordissa (Davidsson 2012).

Englannin esimerkit näyttävät vaikuttaneen Aleksandrian pöytä- ja tilaratkaisuihin. Aleksandrian viereen rakennettua Kaisa-taltoa on käsitelty 6.8.1 Kulttuurilaitokset -osiossa tässä tutkimuksessa.

Siltavuorenpenkereellä sijaitsevan Minervan laitosrakennuksen nimi viittaa antiikin roomalaisten sodankäynnin, viisauden, tieteen ja taiteen jumalattareen, Minervaan. Jyri Haukkavaaran mukaan ehdotuksen kantavana ajatuksena oli rantakallion ja kivimuurin päälle kohottautuva tiivis kortteli, kukkulakaupunki (Kunnas 2005b:32–39). Minervan ”jalustan” alimmaisena elementtinä on entinen Provianttimakasiini, nykyisin Kansallisarkiston käytössä toimiva rakennus (ark. August Boman, 1886). Rakennus sidottiin alueen keskimääräiseen räystäskorkeuteen ja alueen vanhoja kivimureja säilytettiin. Rakennuksen arkkitehtuurissa yhdeksi keskeiseksi ajatukseksi nousi maisema kohti Hakaniemettä. Minerva myös muodostaa kampukselle porttimaisen sisäänkäynnin ja kampuspihan. Julkisivumateriaalina on viereiseen rakennukseen viittaava punatiili (Arkkitehti 1/2006:52–57).

Helsingin kolmas ylioppilastalo, Brunow & Maunula Oy:n suunnittelema Domus Gaudium valmistui Domus Academican läheisyyteen vuonna 2008. Se sijoittui Hietaniemenkadun pääteaiheeksi.

Aalto-yliopisto on toiminut aiemmin jaetusti Espoon Otaniemessä, Helsingin keskustan Bisneskampuksella ja Helsingin Arabianrannassa, mutta yliopiston toimintoja on sittemmin keskitetty Otaniemeen. Otaniemen yhdysvaltalaistyylinen punatiilikampus alkoi rakentua vuonna 1949, Etu-Töölön Bisneskampus vuonna 1950 ja Arabianrannan kampus vuonna 1986. Otaniemen kampuksen syntyyn vaikutti Hietalahdentorin laidalla sijainneen Teknillisen korkeakoulun rakennuksen vaurioituminen pommituksissa. Kuvataideakatemia sijaitsee Vallilassa, Teatterikorkeakoulu Sörnäisissä ja Sibelius-Akatemia Töölönlahdella (aiemmin Etu-Töölössä). Kampusalueet (Meilahti ja lääketiede, Kumpula ja matemaattis-luonnontieteet, Töölö ja bisnes, Arabianranta ja taide, Sörnäinen ja teatteri- ja tanssitaiteet) muodostavat kantakaupunkiin omia erikoistuneita ytimiään. Kuvataideakatemialle, Sibelius-Akatemiasta ja Teatterikorkeakoulusta muodostetulle Taideyliopistolle ehdotettiin yhteiskampusta Töölönlahdelle, mutta hanke ei ole toteutumassa.

Pääkaupunkiseudun ammattikorkeakoulujen perustaminen ajoittui 1990-luvulle: Haaga (1991), Laurea (1992, ei Helsingissä), Arcada, Diakonia ja EVTEK (Espoo ja Vantaa) ja Stadia (1996) ja HUMAK (1998). EVTEK oli perustettu vuonna 1985 nimellä Espoo-Vantaan teknillinen oppilaitos. Haaga ja Helia yhdistyivät vuonna 2007 Haaga-Heliaksi, EVTEK ja Stadia Metropoliksi. Monen ammattikorkeakoulun opetuksen juuret ovat kuitenkin 1800-luvulla: esimerkiksi Diakonian opetus alkoi vuonna 1867 ja Haaga-Helian joidenkin edeltäjien osalta vuonna 1881. Arcada on muodostunut neljän ja Haaga-Helia yhdeksän eri oppilaitoksen pohjalta. Helialle valmistui Itä-Pasilaan vuonna 2005 uusi rakennus.

Metropolialle oli vuonna 2016 rakenteilla uusi kampus Myllypuroon, minkä valmistumisen (vuonna 2019) myötä oppilaitoksen toiminta kantakaupungissa vaihteittain pääosin – Arabianrannan kiinteistöä lukuun ottamatta – päättyy ja sen useat kiinteistöt vapautuvat muuhun käyttöön. Myllypuron kampuksen keskeisenä sijainnillisena tavoitteena on Itä-Helsingin elinvoimaisuuden vahvistaminen. Kampuksen on ajateltu houkuttelevan asukkaita (opiskelijat, henkilökunta), lisäävän Itä-Helsingin kaupallisten palvelujen käyttöä ja houkuttelevan kampuksen toiminnasta kiinnostuneita yrityksiä ja tämän edelleen synnyttävän synergiaetuja. Tavoitteena on näin parantaa Itä-Helsingin työpaikkatarjontaa, mainetta ja houkuttelevuutta. Myllypuron vanhojen asuntojen hinnat ovatkin nousseet selvästi 2010-luvulla (ks. Miettinen 2018) – kehityksen taustalla ovat vaikuttaneet ilmeisesti ainakin ostoskeskuksen uudistus, alueen täydennysrakentaminen sekä kampushanke. Vuonna 2016 Metropolian seitsemän kantakaupungissa sijaitsevaa kiinteistöä myytiin VVO-konsernille – rakennuksiin on tulossa todennäköisesti asuntoja, mutta mahdollisesti myös hotelli. Sijainniltaan Myllypuron uuden kampuksen seudullinen saavutettavuus ei ole optimaalinen.

Helsingin ammattikouluista muodostettiin vuonna 2013 yksi oppilaitos, Stadin ammattiopisto. Laitoksella oli vielä tuolloin 20 toimipistettä, mutta tavoitteeksi asetettiin siirtyminen suurempiin yksiköihin, eli toimintojen etenevä keskittäminen. Stadin ammattiopistolle on tulossa kampus esikaupunkialueelle, Roihupeltoon. Esikaupunkikampus-ajattelu jatkuu oppilaitosrakentamisessa siis yliopistokampusten jälkeen paitsi ammattikorkeakoulujen, myös ammattikoulujen osalta. Ammattitutkintoja tarjoava Axxell aloitti toimintansa vuonna 2008, Helsingissä Axxell toimii Pikku Huopalahdessa.

Valtion tason elinkeinopolitiikan toimijoista Suomen itsenäisyyden rahasto Sitra aloitti alun perin jo vuonna 1967 ja Innovaatorahoituskeskus Tekes (nykyinen Business Finland) vuonna 1983. Kansallinen ulkomaalaisten investointien houkuttelemiseen erikoistunut Invest In Finland toimi vuosina 2005–2012, jolloin se liitettiin Finpro:hon (per. 1919), joka pyrkii niin ikään edistämään suomalaisyritysten vientiä ja kansainvälistymistä sekä hankkimaan ulkomaisia investointeja Suomeen. Vientitakuulaitos Finnvera perustettiin vuonna 1999 yhdistämällä Kera Oyj (ent. Kehitysaluerahasto Oy) ja Suomen Valtiontakuukeskus. Strategisen huippuosaamisen keskittymien (SHOK:it) perustamisesta päätettiin vuonna 2006 ja toiminta alkoi vuonna 2008. Vuonna 2015 Juha Sipilän hallitus suunnitteli SHOK:ien alasajoa osana laajamittaisia säästötoimia.

Helsingin seudun paikallisessa elinkeinopolitiikassa yleistyivät 1990-luvulla yrityshautomot, joita perustettiin kampuksille, mm. Otaniemeen, Meilahteen, Viikkiin, Arabianrantaan, sekä Salmisaareen. Esimerkiksi Meilahdessa ja Viikissä toimiva Helsinki Business & Science Park Oy Ltd perustettiin vuonna 1992. Alueellinen kehitysyhtiö Culminatium Innovation Oy Ltd toimi vuodesta 1995 vuoteen 2014. Helsingin seudun markkinoinnista vastaava Helsinki Region Marketing Ltd. aloitti toimintansa 2000-luvun alkupuolella ja living lab Forum Virium Helsinki vuonna 2005. Living labit perustuivat uudenlaiseen neloskierre-ajatteluun, jossa yritysten, korkeakoulujen ja julkishallinnon verkostomaiseen vuorovaikutukseen perustuvaa nk. kolmoskierre-mallia (Triple Helix model) laajennettiin neljännellä säikeellä, aktiivisten kansalaisten toiminnalla (Norppa & Schulman 2011). Ajattelu pohjautuu demokraattisen innovaation ja avoimen innovaation käsitteisiin (von Hippel 2005; Chesbrough 2006). Himanen (2001) on puhunut hakkerietiikasta – termi on johdettu Max Weberin muotoilemasta protestanttiseen etiikan käsitteestä.

Helsingissä, pääkaupunkiseudulla, Helsingin seudulla ja Uudellamaalla laadittiin 2000-luvulla suuri joukko elinkeino-, kilpailukyky- ja innovaatiostrategioita (ks. Norppa 2011). Samoin kiinnostus kaupunkien ja kaupunkiseutujen väliseen kansainväliseen vuorovaikutukseen lisääntyi. Esimerkiksi Helsingin ja Tallinnan välisen kaksoispääkaupungin (Helsinki/Talinski) syntymistä on pyritty edistämään mm. Helsinki-Tallinna Euregiossa ja Baltian metropolien välistä vuorovaikutusta vuonna 2002 perustetussa Baltic Metropolies Networkissa (ks. Kosonen et al. 2011). Pohjoismaiden ja Baltian kaupallisen yhteistyön tiivistymisessä on piirteitä hansaliiton toiminnasta. Euroopan tasolla kaupunkien yhteistyöverkostona toimii puolestaan Eurocities (per. 1986). Vuonna 2018 Helsinki ja Tallinna allekirjoittivat uuden sopimuksen yhteistyön lisäämisestä.

Kampuskeskittymien (edellä), asuinalueiden, Töölönlahden kulttuurikeskittymän (ks. osio 6.8.1) sekä Kluuvi-Kampin kaupankäyntiin, palveluihin ja toimistoihin erikoistuneen keskittymän (ks. 6.9.7) lisäksi kantakaupungissa on myös muita selvästi erikoistuneita alueita. Esimerkiksi Design District Helsinki (ks. osio 6.9.8) on erottuva kulttuuri-intensiivisten palvelujen keskittymä Helsingin niemen eteläisissä kaupunginosissa. Olympiastadionin ympäristöön Töölöön sekä Ilmalaan ja Käpylään on rakentunut urheilutoiminnan keskittymiä.

Meilahdessa, Töölössä, Kampissa ja Laaksossa puolestaan on useita sairaala-alueita, joissa sairaalatoimintaa on ollut pitkään. Meilahden sairaalakeskittymää on jo käsitelty edellä Meilahden kampusalueen yhteydessä. Sen lisäksi Töölössä ovat Töölön sairaala (ent. Suomen Punaisen Ristin sairaala,

ensimmäinen rakennus 1932), Kivelän sairaala (1873/1878, ark. Gunnar Taucher 1932) ja Hesperian sairaala, nyk. HYKS Psykiatriakeskus (1892). Lapinlahden sairaalan (rak. 1840) toiminta on päättynyt. Töölössä sairaalatoimintaa on ollut ensimmäiseksi armeijan sairaalassa, joka rakennettiin 1780-luvun lopulla nykyisen Mannerheimintien varteen. Kampissa on toiminut Marian sairaala (1883), mutta sairaalan toiminnot siirtyivät Meilahteen, ja sairaala muuttui vuonna 2016 start-up -keskukseksi. Laaksossa Lääkärinkadulla toimii Laakson sairaala (1929, ent. tuberkuloosisairaala, ark. Eino Forsman) ja lähellä sitä Aurora Karamzinin mukaan myöhemmin nimetty Auroran sairaala (1914). Vuonna 2002 Laakson sairaalan alueelle rakennettiin kuntoutuskeskus Synapsia ja vuonna 2003 Neurotalo (molemmat ark. Hannu Jaakkola). Muualla kantakaupungissa sairaaloita on mm. Eirassa (Eiran sairaala, 1905 ja Villa Ensi, 1912), Kaartinkaupungissa (huvila-arkkitehtuurista vaikutteita saanut Kirurginen sairaala, ark. F. A. Sjöström & Helge Rancken, 1888), Käpylässä (korkeimmalta rakennusosaltaan jopa 12-kerroksinen Kättilöopiston sairaala, ark. Martti Välikangas, 1960), Koskelassa (Koskelan sairaala, 1910) ja Ruskeasuolla (Invalidisäätiön sairaala, nyk. Orton, ark. Eino Forsman & Magnus Malmberg, 1943). Kättilöopiston sairaalan edessä on 'Syntymä'-niminen veistos (italialaissyntyinen kuvanveistäjä Antonia da Cuda, 1977). Kättilöopiston sairaalan sijoittumista Käpylään selittää mm. läheisen Kumpulan kartanon sairaalakäyttö vuosina 1896–1962. Kättilöopisto on myös itäisen kantakaupungin vastine läntisen kantakaupungin Naistenklinikalle. Kättilöopisto sijaitsi vuosina 1878–1960 Ullanlinnassa. Kättilöopiston sairaalan toiminta päättyi vuonna 2017. Yksityisiä lääkäriasemia on kantakaupungissa keskittynyt etenkin saavutettavuudeltaan erinomaisiin Kamppiin ja Kluuviin, mutta lääkäriasemia on myös Töölössä, Ruoholahdessa, Pasilassa, Hakaniemessä, Jätkäsaressa, Mäkelän toimitila-alueella, Pikku Huopalahdessa ja Kalliossa. Liikevaihdoltaan suurimpia yksityisiä terveyspalveluja tarjoavia toimijoita Suomessa ovat Pihlajalinna Oyj (per. 2001), Mehiläinen Oy (per. 1909) ja Suomen Terveystalo Oy (per. 2001, edeltäjiä jo 1940-luvulla), joista kaikki ovat laajentuneet useamman kerran yhdistymisten kautta.

Jo toimintansa lopettaneiden Marian sairaalan, Herttoniemen sairaalan ja Kättilöopiston sairaalan lisäksi myös Töölön, Kivelän ja Koskelan sairaaloiden toimintaa ollaan lopettamassa – ja keskittämässä Meilahteen (ks. Pääkaupunkiseudun sairaala-aluevisio...2009). Tausta-ajatuksena keskittämässä on ilmeisesti klusteriajattelu kasautumis- ja synergiaetuihin. Jo aiemmin sairaalatoiminta on päättynyt mm. Kruununhaan sairaaloista, Kaartin lasaretista, Tehtaankadun kättilöopistolta, Tilkan sotilas-sairaalaista ja yllä mainitusta Lapinlahden sairaalasta. Töölöstä ovat aikanaan lopettaneet useat yksityiset sairaalat, mm. Vernan sairaala (1945–1950), Tohtori T. Länsimäen sairaala (1930–1951), Kamion mielisairaala (1891–1952), Tohtori Lars Nyqvistin sairaala (1923–1960?) ja Konkordia sairaala (1928–1964). Myös Kampissa sijainnut Professori O. A. Boijen sairaala ja synnytyslaitos (per. 1904, rakennus ark. Valter Thomé ja Bröderna Udd, 1911) ja sitä samassa rakennuksessa seurannut Sairaala Sanerva ovat lopettaneet toimintansa. Kaivopuistossa sijainnut Sairaala Salus (ark. Kerttu Rytönen, 1929) lopetti toimintansa vuonna 1983 ja Kalliossa sijainnut Diakonissalaitoksen sairaala (per. 1867, sairaalarakennus valm. 1897, ark. Magnus Schjerfbeck) vuonna 2014.

Töölön sairaala-alueelle laadittiin vuonna 2017 uutta asemakaavaa, Kivelän sairaala-alueen suunnittelu ei vielä 2017 ollut edennyt. Marian sairaalan alueelta on ajateltu siirrettävän kerrostalorakentamisen alta vanhoja puutaloja pois – kaupunginmuseo on vastustanut ajatusta (Tikkanen 2012). Puutalot voidaan mahdollisesti sijoittaa samalle alueelle uuteen paikkaan. Aluetta kaavoitti vuonna 2016 Tommi Suvanto. Helsingissä on aiemmin siirretty puutaloja mm. Uudenmaankadulta Kaisaniemenrantaan (Manninen 2004:67). Helsingin historiasta puutalojen siirtoja löytyy runsaastikin – etenkin 1900-luvun alkupuolella hirsirakenteisia puutaloja ei läheskään aina kokonaan hävitetty korkeampien rakennusten alta, vaan niitä siirrettiin esikaupunkialueelle ja jopa toisiin kaupunkeihin. Koskelan sairaalan alueella on tarkoitus purkaa esimerkiksi vanhoja pesularakennuksia (Vainio 2011). Koskelan sairaala-alueen täydennysrakentamisen suunnittelun alkuvaiheessa asukkaille esiteltiin neljä vaihtoehtoista suunnitelmaa, joista yhdessä oli käpylämäinen avoin kaavaratkaisu, toisessa kadun varsille

keskittyvää rakentamista, kolmannessa tehokasta korttelirakentamista ja neljännessä tornitorakentamista. Alue rakennetaan kohtuullisen tehokkaan ratkaisun mukaisesti ja puistomainen ilme säilyttäen, mutta umpikortteleita ei nähdä, vaan talot ovat lamellitaloja ja L-kortteleita (kuva 279.). Kunnalliskodintien pohjoispuolella korttelipihat ovat suojaisampia ja varsinaisella sairaala-alueella avoimempia. Asemakaavan laati Paula Kinnunen ja astui voimaan vuonna 2017.

Koskelan sairaalan vieressä sijaitsevaa Koskelan raitiovaunuvarikkoa suunniteltiin 2010-luvulla asuinalueeksi: alueelle sijoitettaisiin seitsemän 4–6-kerroksista kerrostaloa, toimitiloja ja puisto. Raitiovaunuhalleista osa säästettäisiin ja muutettaisiin kaupalliseen käyttöön ja osa purettaisiin. Raitiovaunuhallit siirtyvät maan alle. Samalla myös Vallilan raitiovaunuhallit poistuvat käytöstä ja vapautuvat muulle käytölle. Vallilassa raitiovaunuhallien paikalla on aikoinaan ollut kauppahalli, mutta siellä uudelle kauppahallille ei välttämättä ole kysyntää, koska vastaavanlaista toimintaa on läheisellä tukkutorin alueella ja ravintolatarjonnan osalta Teurastamolla. Koskelan raitiovaunuhallien alueen toteutuksesta järjestettäisiin suunnittelukilpailu. Aluetta kaavoitti vuonna 2013 Martin Bunders, mutta hanke ei ollut edennyt vuonna 2017. Koskelan sairaalan ja raitiovaunuvarikkoalueen rakentaminen elävöittäisi Koskela merkittävästi.



Kuva 279. Sairaaloimintojen keskittyessä Meilahteen, moni sairaala-alue muuttuu asumispainotteiseksi alueeksi. Kuvassa Koskelan sairaalan ja pesuloiden alueen asemakaavan muutoksen havainnekuva. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto).

Laakson ja Auroran sairaala-alueiden kehittämisestä järjestettiin vuonna 2013 kansainvälinen arkkitehtuurikilpailu, jonka voitti suomalaisten arkkitehtien Jonna ja Kia Taegen 'Asclepeion'-niminen ehdotus, jonka nimi viittaa antiikin aikana sairaiden parantamiseen käytettyjen temppelien. Ehdotus jatkoi Auroran sairaalan alueelle tyypillistä itä-länsi-suuntaista, avointa kaavarakennetta pohjoiseen lähelle Länsi-Pasilan eteläreunaa ja levitti samankaltaista rakennetta myös Laakson sairaalan alueelle. Kummallekaan alueelle ei ehdotettu kadunvarsirakentamista. Näillä kahdella alueella sairaalatoiminta vielä jatkuu. Laakson sairaala-alueen kaavoitus oli vuonna 2018 käynnissä.

Pasila-Ilmala-alueella on runsaasti mm. digitaaliseen mediaan erikoistuneita toimintoja (mm. YLE, MTV3). Tästä muistuttaa myös alueen Ilmalan paikannimistö: Radiokatu, Uutiskatu, Televisiokatu. Itä-Pasilassa on laajentuva Messukeskusalue. Vallilaan on keskittynyt finanssitoimintaa ja toiminta oli vuonna 2018 laajenemassa. Ruoholahti-Salmisaaren alueen toimistokeskittymälle mm. Nokian tutkimuskeskuksen läsnäolo antoi ICT-leiman – sittemmin Nokian tutkimuskeskus on muuttanut pois Ruoholahdesta. Ruoholahteen (Kaapelitehdas) ja Suvilahteen (Suvilahden kulttuurikeskus) on syntynyt kulttuurisen toiminnan keskittymiä.

Käpylän aseman ympäristön mm. rakennusalan toimijoita sisältävä toimistokeskittymä on jatkuvasti laajentunut. YIT ja Valmet sijoituivat alueelle vuonna 1992, ja muodostivat siten toimistokeskittymän juuret (Arkkitehtitoimisto Ruokosuo). SATO sijoitti pääkonttorinsa alueelle vuonna 2002 (Arkkitehtitoimisto Stefan Ahlman), Finnish Consulting Groupin pääkonttori valmistui vuonna 2007 (Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitonen Oy), YIT:n pääkonttori vuonna 2008 (Arkkitehtitoimisto Sarc Oy), Duetto Business Park vuonna 2008 (Pöyry Architects Oy) ja sen jatko-osa Triotto vuonna 2012 (Parviainen Arkkitehdit Oy). Tietoliikennekonserni DNA Oyj keskitti vuonna 2012 pääkaupunkiseudun toimintansa Triottoon. Rakennusalan konsulttitoimisto Sweco Finland on vuonna 2016 keskittänyt vuonna pääkaupunkiseudun toimintansa Ilmalan Ilmalanrinteeseen. Swecon viereen on sijoittunut rakennusliike Hartela. Hakamäentien varrella on Sweco Finlandin ja Hartelan lisäksi myös rakennusyhtiö Skanskan toimitilat (Ruskeasuolla).

Helsingin eri alueille on keskittynyt eri toimialojen yrityksiä (ks. Laakso & Kilpeläinen 2009). Kokonaisuutena tarkasteltuna kantakaupunki muodostaa toimialarakenteeltaan koko Suomen monipuolisimman alueen. Klustereita pyritään Helsingissä kehittämään mm. yrityshautomotoiminnalla kampuksilla sekä tontinluovutuksella. Myös paikkamarkkinointi on yksi mahdollinen tapa houkutellessa yrityksiä, mutta se on Maarttolan (2011) mukaan työvaltaista. Yrityshautomotoiminnan takia Viikkiin on sijoittunut jonkin verran alkuvaiheen yrityksiä, mutta pääasiassa kampus on vetänyt puoleensa julkisen puolen toimijoita: Eläinlääketieteellisen tiedekunnan, Eviran ja Ympäristötalon. Klusterit syntyvätkin usein osin ”itsestään” – yritysten omasta aloitteesta ja toimintaan liittyvistä, usein toisiin yrityksiin kytkeytyvistä tai toisten yritysten kanssa samankaltaisista tarpeista käsin – ilman määrätietoista hallinnollisia toimenpiteitä. Elinkeinopolitiikan kehittämisvalinnoissa (2011) on kuitenkin päätetty miettiä tarkemmin, voisiko Helsinki vaikuttaa siihen, että kampusalueista tulisi entistä houkuttelevampia ympäristöjä myös niiden alojen yrityksille, jotka voisivat hyötyä kampuksen tutkimus- ja kehittämistoiminnasta. Etenkään Kumpulan kampuksella yrityksiä ei juuri ole, vaikka potentiaalia esimerkiksi ilmatieteen ja fysiikan aloilla saattaisi olla. Yrityspotentiaalia lienee myös Meilahden lääketieteellisessä keskittymässä, joka on kasvanut nopeasti ja jossa yliopiston ja sairaaloiden välinen yhteistyö on kansainvälisestikin vertailtuna erittäin tiivistä.

6.9 Taloudellisen aseman, elinkeinoelämän ja palvelutarjonnan kehittymisestä

6.9.1 Yleinen taloudellisen kehityksen konteksti

1980-luvun nousukautta seurasi syvä lama 1990-luvun alkupuoliskolla. Lama vaikutti myös Helsingin talouteen: yrityksiä meni konkurssiin, yritykset irtisanoivat ihmisiä, työttömyysluvut nousivat, verotulot vähenivät. Julkisten tulonsiirtojen tarve ja julkisten menojen leikkaukset voimistuivat samanaikaisesti. Tämä merkitti myös tarvetta julkiselle lainanotolle. Työttömäksi jääneiden kaupunkilaisten ostovoima heikkeni, mikä johti 1980-luvulla kehittyneen kulttuurin laskuun – toisaalta kirpputorikulttuuri voimistui (mm. Hietalahden kirpputori, oli tosin jo 1980-luvulla). Toimitiloja jäi

tyhjilleen. Laman syynä on pidetty mm. Neuvostoliiton hajoamisesta johtunutta idänkaupan nopeaa supistumista sekä samanaikaista Länsi-Euroopan suhdannetaantumaa (Pihkala 2001:307). Raha-markkinoiden äkillisellä vapauttamisella 1980-luvulla sekä nk. kasinotaloudella, oli myös omat vaikutuksensa, kuten myös eräillä 1990-luvulla tehdyillä talouspoliittisilla toimilla.

Laman aikana pääkaupunkiseudun kiinteistöjen hinnat romahtivat. Varoissaan olleet ostivat halpoja kiinteistöjä, osa joutui tahtomattaan myymään asuntonsa pilkkahintaan. Uusien omistusasuntojen kysyntä kuitenkin väheni ja asuntorakentaminen romahti pääkaupunkiseudulla 1990-luvun ensimmäisen puoliskon aikana 1980-luvun loppuun verrattuna – voimakkaan nousun alkaessa vasta 1996 (Laakso et al. 2011:27). Rakentamista pidettiin yllä julkisella asuntotuotannolla.

Neuvostoliiton romahtaminen vuonna 1991 ja Baltian maiden uudelleen itsenäistyminen vuosina 1990 ja 1991 muuttivat Helsingin talousmaantieteellistä asemaa. Suomi alkoi suuntautua entistä selvemmin länteen. Vuonna 1995 Suomi liittyi Euroopan unioniin, ja Helsingistä tuli yhä kiinteämmin osa yhdentyvän Euroopan pääkaupunkien ja metropolialueiden verkkoa. Suomi sai myös kansainvälistä valtaa, mutta toisaalta myös velvollisuuksia. Vuonna 1999 Suomi otti käyttöön euron. Suomi toimi EU:n neuvoston puheenjohtajamaana vuosina 1999 ja 2006. Seuraavaksi puheenjohtajuus on Suomella vuonna 2019. EU:n Kemikaalivirasto muutti Helsinkiin vuonna 2007, sijoittuen entiseen Tilgmannin kirjapainon (ark. Wäinö Gustaf Palmqvist, 1937) rakennukseen.

EU:n vaikutus näkyi Helsingissä myös lähiöiden kehittämiseen keskittyneiden Urban I ja II -ohjelmien kautta. Lähiöt merkitsivät valmistuessaan monelle muuttajalle asumistason nousua, mutta rakentamisen keskinkertainen tai huono laatu aiheuttivat Suomessa ja monin paikoin muuallakin Euroopassa laajan remontointitarpeen. Monen lähiöiden arvostus putosi palvelutarjonnan ja lähiöiden fyysisen kunnan heikennyttyä. Myös sosiaaliset ongelmat, kuten työttömyys ja alkoholismi, voimistuivat monessa helsinkiläislähiössä. Lähiöiden sosioekonomisen rakenteen yksipuolistuminen alkoi edetä. Tähän pyrittiin 2000 ja 2010-luvuilla vastaamaan rakentamalla yksipuolistuville alueille kovan rahan omistusasuntoja.

Pariisin ja Tukholman eräiden lähiöiden kaltaista segregatiota ei suomalaisissa kaupungeissa kuitenkaan 2010-luvulla ollut tunnistettavissa. Helsingissä tähän vaikutti jo 1970-luvun alkupuolella käyttöön otettu sosiaalisen sekoittamisen politiikka: lähiöihin oli rakennettu sekä vuokra- ja omistusasuntoja. Tuettua asumista ei oltu keskitetty yhdelle alueelle. 2010-luvulle tultaessa Helsingissä oli kuitenkin havaittavissa kantaväestön ja maahanmuuttajataustaisten asukkaiden alueellisen eriytymisen etenemistä (ks. Vilkama 2011). Sosiaalisen sekoittamisen politiikka ei ollut toiminut täysin toivotulla voimakkuudella, mutta oli silti todennäköisesti ehkäissyt segregatiion etenemistä. Sosiaalisen sekoittamisen lisäksi segregatiota ovat Helsingissä todennäköisesti ehkäisseet myös hyvinvointivaltion toiminta sekä Helsingin opetustoimissa 1990-luvulla käyttöön otettu positiivinen diskriminaation malli. Helsingin vuoden 2017 kaupunkistrategiaan oli kirjattu tavoite ehkäistä segregatiion etenemistä myös jatkossa.

Asuntojen hinnat kuitenkin nousivat 2010-luvulla myös Helsingin lähiöissä, mikä voi kuvastaa sitä, että ainakaan kaikkien Helsingin lähiöiden houkuttelevuus ei ollut heikentymässä – toisaalta hintojen nousussa saattoi osaltaan olla kyse myös asuntotuotannon riittämättömyydestä, jolloin valinnanvaraa jäi vähemmän. Esimerkiksi metroyhteydellä kantakaupunkiin kytkeytyvään Herttoniemeen 2010-luvulla suuntautunut voimakas asuntokysyntä saattaa osaltaan olla seurausta kantakaupungin asuntotarjonnan riittämättömyydestä, etenkin perheasuntojen osalta, ja kantakaupungin kalliista neliöhinnoina, jotka ajan myötä työntävät asunnonostajia yhä kauemmas keskusta-alueelta. Ilmiö on tuttu maailman suurkaupungeista, kuten New Yorkista ja Lontoosta, jossa gentrifikoituvat ja trendikkäät asuinalueet vaihtuvat tiuhaan.

Sosiaalisten ongelmien lisäksi lähiöissä oli ollut ongelmana harrastusmahdollisuuksien puute (Kortteinen 1982). Lähiöihin ei etenkin alkuaikoina sijoittunut juurikaan työpaikkoja tai palveluita ja lähiöistä oli muodostunut työläisreservaatteja. Sittenkin mm. kauppakeskusrakentaminen ja julkinen kulttuurirakentaminen ovat parantaneet lähiöiden palvelutarjontaa. Jo lähiöiden rakentamisvaiheessa puhuttiin nukkumalähiöistä ja vihreistä leskistä. Kaupunkisuunnittelun jonkinlaisessa paradigmaattisessa käännekohdassa vuonna 1967 ilmestyi Tom Segerbergin ja Ywe Jalanderin dokumentti 'Sovstad' (Nukkumalähiö) ja vuonna 1968 Jaakko Pakkasvirran elokuva 'Vihreä leski'. Toisaalta nukkumalähiö oli tavallaan myös toimintojen erottamiseen sekä väljään ja muusta yhdyskuntarakenteesta erilleen sijoittuvaan rakentamiseen tähtäävän lähiöideologiaan – osin ehkä tiedostamatta – sisältynyt tavoite. Kantakaupunkimainen asuminen on vihreän leskeyden sijaan nähty naiselle vapauttavana, mm. helpottavan työn ja perhe-elämän yhdistämistä (Lilius 2016).

Helsinki nousi 1990-luvun lamasta yllättävän nopeasti. Keskeinen rooli tässä oli matkapuhelinyhtiö Nokia Oyj:llä, jonka ympärille pääkaupunkiseudulle kehittyi kansainvälisestikin tarkasteltuna voimakas ICT-klusteri, johon sisältyi mm. ohjelmisto- ja sisältötuotantoa. Nokian menestykselle on löydetty suuri joukko syitä (ks. Sabel & Saxenian 2008). Viime aikoina innovaatiopolitiikan tutkimuksessa on jälleen korostettu valtion merkitystä yritysten menestykselle – koulutuksen, perustutkimuksen, soveltavan tutkimuksen, infrastruktuurirakentamisen, riskirahoituksen, yritysten kasvurahoituksen sekä suunnannäyttämisen kautta (Mazzucato 2013; Jacobs & Mazzucato 2016). Helsinki ja pääkaupunkiseutu laajemminkin onnistuivat kansainvälisenä ICT-syklin edelläkävijänä hyödyntämään informaatio- ja kommunikaatioteknologiaan liittyneitä innovaatioita taloudellisesti.

Kouluissa ryhdyttiin 1990-luvun puolivälissä harjoittelemaan internetin käyttöä. Julkisia ja yksityisiä palveluita vietiin internetiin. Internetin nopean kehittymisen – noin vuonna 1995 liikkeelle lähtenyt kehitys – myötä vuonna 2017 internetin kautta saattoi tehdä asioita, joita ei joitakin vuosikymmeniä sitten osattu kuvitellakaan: lähettää kirjeitä (sähköposteja) ja pikaviestejä, soittaa puheluita ja videopuheluita ilmaiseksi toiselle puolelle maapalloa, katsoa tv-ohjelmia suorana ja viiveellä, vuokrata ja katsoa elokuvia, kuunnella radiota ja musiikkia, lukea lehtiä ja uutisia, lainata ja lukea kirjoja, tehdä ostoksia, asioida pankissa, varata hotellihuoneita, juna-, bussi-, laiva-, lento- ja taksimatkoja, pöydän ravintolasta, elokuvalippuja ja lääkäriaikoja, varata ja uusia kirjastokirjoja, etsitää tietoa, tehdä sukututkimusta ja historiallista tutkimusta, suunnitella joukkoliikennematkoja, lukea karttaa ja nähdä sijaintinsa kartalla reaaliajassa, markkinoida ja vertailla tuotteita ja palveluita, järjestää tapahtumia sekä julkaista kirjoituksia, valokuvia, videoita ym. Näiden palveluiden käyttö mahdollistui tietokoneen lisäksi myös matkapuhelimilla, nk. älypuhelimilla. Kännykkäliittymien tiedonsiirtonopeus kasvoi voimakkaasti 2000- ja 2010-luvuilla.

Nk. uuden talouden nousu vaikutti myös osaamisintensiivisten yrityspalvelujen (nk. KIBS-alat) klusterin kehitykseen. 1990-luvun lama ei myöskään tuhonnut suomalaista hyvinvointivaltiota, vaikka leikkauksia tehtiinkin. Manuel Castells ja Pekka Himanen (2001) puhuivatkin suomalaisesta tietoyhteiskuntamallista, joka yhdisti kapitalismin ja hyvinvointivaltion.

Talouden kansainvälistyessä eurooppalaisten kaupunkiseutujen välille kehittyi 1990-luvulla uudenlainen kilpailuasetelma. Kaupungit pyrkivät parantamaan imagoaan sekä houkuttelemaan puoleensa ulkomaalaisia matkailijoita, investointeja, osaajia ja yrityksiä. Suurten tapahtumien ja konferenssien järjestämisestä käytiin kilpailua. Taustalla vaikutti perinteisten teollisuuselinkeinojen heikentymisestä johtuva kaupunkien tarve synnyttää uusia menestystoimialoja (ks. Florida 2002; Norppa 2017).

Jonkinlaiseksi huoleksi Helsingissä alkoi 2000-luvulla muodostua velkaantuminen – joskin sekin oli vielä 2011 asukasta kohti mitattuna kohtuullisella tasolla, esimerkiksi Vantaa oli näin tarkasteltuna Helsinkiä velkaisempi, mutta Espoolla velkaa asukasta kohden oli selvästi vähemmän (Helsingistä on tullut...2011). Velkaantumisen syynä olivat sinänsä tarpeelliset investoinnit ja kunnallisveroasteen

säilyttäminen entisellä tasollaan, mutta osaltaan myös Helsingissä toimivien yritysten maksamien yhteisöverotulojen huomattava ohjaaminen vuosittain valtionosuusjärjestelmän kautta Helsingistä muualle Suomeen sekä pääkaupunkiseudun hyvätuloisen väestön kasautuminen Espooseen ja pienituloisen väestön Itä-Helsinkiin.

Suomi joutui 2000-luvun ensimmäisen vuosikymmenen lopulla uuteen, varsin pitkään taantumaan, joka johti myös Helsingissä säästöihin. Velkaantumista pyrittiin hillitsemään menokurilla ja investointeja siirtämällä, investointikaton asettamisella. Esimerkiksi Töölönlahdelle suunniteltu kanava jätettiin toteuttamatta. Moni suunniteltu investointi kuitenkin toteutettiin taantumasta huolimatta. Uhkakuvia aiheutti kaupungin liikelaitosten, kuten Helsingin Sataman, tuoton heikentyminen taantumana myötä sekä Helsingin Energian investoinnit, jotka vähensivät kaupungille tuloutettavaa rahamäärää. Toisaalta investointien rajoittamista myös kritisoitiin taantumana aikaa siitä, että ratkaisuihin tulisi huomioida menoerien lisäksi myös investointien potentiaalinen tuotto. Vuonna 2016 jokaista helsinkiläistä kohden velkaa oli 2676 euroa – velan määrä oli kasvanut vuodesta 2011 noin 500 eurolla asukasta kohden.

Brookings Institutionin bruttokansantuotteen ja työllisyyden kasvua eri metropolialueilla vertailevassa Global Metro Monitor -vertailussa vuonna 2014 Helsinki oli taantumana takia vasta sijalla 282. LaSallen European Regional Economic Growth Index -vertailussa (2015) Helsinki sen sijaan oli sijalla 21. (ks. Idström 2016:52–57).

Helsingin kasvuun negatiivisesti suhtautuva aluepoliittinen toiminta jatkui eri muodoissa ja nimikkeiden alla 2000-luvullakin (Tervo 2012:246–247) siitä huolimatta, että kaupungistumiskehitys on globaali, luonnonlakia muistuttava ilmiö. Kovin onnistunutta suomalainen aluepolitiikka ei ole ollut – Suomessa toteutetuilla valtion työpaikkojen alueellistamisella on jopa havaittu olleen maakuntien kannalta haitallisia vaikutuksia (Lepistö 2013). Metropolipolitiikka otettiin mukaan hallitusohjelmaan 2000-luvulla. Se osoitti, että Helsingin suurkaupunkiaseman erityisyys ja kansantaloudellinen merkitys oli – väliaikaisesti – ryhdytty ottamaan vakavasti.

Suurkaupunkien tuottama arvonlisäys on yleensä huomattavasti niiden väestöosuutta suurempi, näin on myös Helsingissä (Laakso & Kostianen 2011:97–98). Helsingin seudun osuus Suomen väestöstä vuonna 2011 oli 26 prosenttia, mutta osuus bruttokansantuotteesta 34 prosenttia – yritysten toimipaikoista Helsingin seudulla sijaitsi 24 prosenttia, mutta toimipaikkojen henkilöstöstä 33 prosenttia ja liikevaihdosta 44 prosenttia (Kilpeläinen et al. 2013:8). Pääkaupunkiseudulla asui vuonna 2013 noin 20 prosenttia Suomen väestöstä ja siellä tuotettiin 30 prosenttia maan bruttokansantuotteesta. Helsingin seudulla bruttokansantuote/asukas on noin 40 prosenttia korkeampi kuin koko maassa ja kaksinkertainen maaseutualueisiin verrattuna (Loikkanen & Laakso 2016:22, 24–25).

Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen mukaan valtionosuusjärjestelmä kuitenkin jossain määrin jarruttaa kaupungistumista, sillä se kannustaa ihmisiä asumaan haja-asutusalueilla sen sijaan, että se kannustaisi muuttamaan kaupunkiin. Lisäksi valtionosuuksien jakoperiaatteet ovat sellaiset, että ne suosivat matalan tuottavuuden alueita korkean tuottavuuden alueiden sijaan. Kyse on hajauttavasta talouspolitiikasta, joka ehkäisee talouskasvun kannalta hyödyllisten kasautumisetujen syntymistä (VATT-työryhmä 2015). Koko maan pitäminen asuttuna siis synnyttää merkittäviä ylimääräisiä kustannuksia ja ehkäisee kaupungistumisen tuottamien taloudellisten etujen syntymistä. Vuonna 2015 aloittaneen Juha Sipilän (kesk.) hallituksen politiikassa metropolipolitiikka loisti jälleen poissaololaan. Ruotsissa aluepolitiikan suunta on jo vaihtunut – investointeja kohdistetaan kaupunkiin.

Suurkaupungit usein tarvitsevat erityishuomiota mm. liikenneinfrastruktuurin kehittämisessä sekä huono-osaisuuden lisääntymisen ja alueellisen keskittymisen ehkäisemisessä. Näiden ja myös esimerkiksi valtakunnallisesti merkittävien kulttuurihankkeiden kustannuksiin osallistuu usein valtio jollakin osuudella, mutta toisaalta valtion panos voidaan Suomessa nähdä myös jonkinlaisena pienenä ”korvauksena” Helsingille ja pääkaupunkiseudulle, valtionosuusjärjestelmän nettomaksajille. Valtiollisten kulttuurilaitosten ylläpito puolestaan kuuluu valtiolle ja palvelee kaikkia suomalaisia kulttuurinystäviä. Toisaalta on niin, että pääkaupunkiseutu voisi kustantaa itse myös valtiolta tulevat etuudet, jos Helsingissä toimivien yritysten maksamat yhteisöverot ohjautuisivat Helsingille ja valtionosuusjärjestelmä ei verottaisi pääkaupunkiseudun taloutta. Esimerkiksi vuonna 2017 valtio otti koko Suomen yhteisöveropotista suoraan 69,66 prosenttia. Kunnille yhteisöveropotista jaettiin 30,34 prosenttia. Koska Helsingin kaupungin verotulot asukasta kohden ovat keskimääräistä korkeammat, Helsingille ohjattiin valtionosuusjärjestelmän tasausjärjestelmän kautta edelleen leikattu osuus yhteisöverotuloista (Savolainen 2017). Pelkästään valtionosuuksien tasausjärjestelmä on viime vuosina leikannut Helsingin verotuloja vuosittain sadoilla miljoonilla euroilla, esimerkiksi vuonna 2016 noin 265,4 miljoonalla eurolla. Lisäksi se, että yhteisöverot ohjataan suurimmaksi osaksi valtiolle, vähentää merkittävästi niitä Helsingin potentiaalisia yhteisöverotuloja, jotka toteutuisivat tilanteessa, jossa yhteisöverosta tehtäisiin kunnallinen vero. ”Jos ajatellaan, että Helsingissä toimivien yritysten maksuunpannut verot ovat pysyneet suhteellisesti samoina verrattuna koko maan kehitykseen vuosina 2013–2016, niin kunnalle verovuodelta 2016 tuleva osuus 455,34 milj. € ja sitä vastaava valtion osuus (69,08 %) 1017,29 milj. € vastaisivat yhdessä Helsingissä toimivien yritysten yhteisöveroja verovuonna 2016.” (Hakola 2018).

Valtion virkamiesten määrällisesti verrattain suuri keskittymä Helsingissä on perusteltavissa mm. pääkaupunkiasemalla, hyvillä kansallisilla ja kansainvälisillä liikenneyhteyksillä sekä muiden valtion instituutioiden sijainnilla ja siihen liittyen vuorovaikutusmahdollisuuksilla. Julkisen sektorin työpaikkojen osuus on kuitenkin Helsingissä alempi kuin Suomen kunnissa keskimäärin (Parviala & Tebest 2015). Pääkaupunkiseudun kehittäminen kulttuurisesti kiinnostavammaksi ja liikenteellisesti entistä toimivammaksi tukee Suomen kansantalouden veturin elinvoimaisuutta ja siten Helsingin ja pääkaupunkiseudun mahdollisuuksia tukea muita heikompia kaupunkeja taloudellisesti.

6.9.2 Suomen menestys kansainvälisissä vertailuissa

Tässä ja seuraavassa kappaleessa tarkastelen Suomen ja Helsingin menestystä erilaisissa kansainvälisissä vertailuissa. Yksittäisiin maa- ja kaupunkivertailuihin on politiikkatoimenpiteiden osalta syytä suhtautua varauksella, mutta kokonaisuutena ne antavat osviittaa Suomen ja Helsingin reaalisesta kansainvälisestä asemasta. Vertailut myös keräävät kansainvälistä huomiota, joten on oletettavissa, että niillä on jonkinlaisia vaikutuksia reaali maailmassa. Tarkastelun kohteena on suuri joukko eri toimijoiden tuottamia ja yhteiskunnan eri osa-alueita tarkastelevia vertailuja. Osa vertailuista kohdistuu yhden tai muutaman muuttujan tarkasteluun, osa puolestaan on monimutkaisempia metavertailuja. Helsingin koskevien vertailujen lisäksi on käsitelty koko Suomea koskevia vertailuja, koska kaikista aihepiireistä ei ole kaupunkitason vertailuja ja koska koko Suomea koskevat asiat koskettavat myös Helsinkiä.

Kaupunkien välisen kansainvälinen kilpailu on voimakkaampaa kuin valtioiden välinen kansainvälinen kilpailu, koska kaupunkeja ja menestyneitä kaupunkeja on enemmän kuin valtioita ja menestyneitä valtioita. Esimerkiksi *Fragile States Indexin* (2017) mukaan maailmassa oli vain yksi erittäin kestäväksi määritelty valtio (Suomi) ja neljätoista kestäväksi määriteltyä valtiota.

Suomi menestyi 2000-luvulla erinomaisesti 15-vuotiaiden koulutaitoja mittaavissa, OECD:n laatimissa PISA-vertailuissa, ollen ensimmäinen vuosina 2000, 2003 ja 2006 sekä toinen 2009. Vuonna 2012 Suomi tippui vertailussa kuudenneksi. Vuonna 2015 Suomen sijoitus notkahti edelleen hieman. World Economic Forumin mukaan peruskoulutus oli vuonna 2016 Suomessa maailman parasta ja korkeakoulutus maailman kolmanneksi parasta vuonna 2017 (Finland among the best...2018). OECD:n mukaan koulutus oli Suomessa vuonna 2017 OECD-maista parasta (ks. Finland among the best...2018). Worldwide Educating for the Future Indexin mukaan koulutus vastaa Suomessa kolmanneksi parhaiten maailmassa tulevaisuuden tarpeisiin (ks. Finland among the best...2018). Suomi oli European Innovation Scoreboardin mukaan vuonna 2017 EU:n kolmanneksi paras elinikäisessä oppimisessa (ks. Finland among the best...2018). Lisäksi suomalaisten aikuisten luku- ja laskutaito oli OECD:n mukaan OECD-maista kolmanneksi parasta vuonna 2017. Lukutaito on Central Connecticutin State Universityssa laaditussa vertailussa Suomessa maailman korkein ja suomalaiset käyttävät The European Bureau of Libraryn mukaan kirjastoja toiseksi eniten Euroopassa (Finland among the best...2018).

Inhimillistä pääomaa mittaavassa kansainvälisessä vertailussa Suomi sijoittui vuonna 2015 ensimmäiseksi (World Economic Forum 2015) ja vuonna 2017 toiseksi. Bloombergin Innovation Indexissä Suomi oli vuonna 2017 maailman viidenneksi innovatiivisin maa (Finland ranked...2017). World Economic Forumin The Global Competitiveness Report arvioi Suomen vuonna 2017 maailman neljänneksi innovatiivisimmaksi maaksi (Finland among the best...2018). Suomalaisten aikuisten englannin kielen taito on EF:n mukaan 72:n maan vertailussa kuudenneksi parasta (v. 2017) (Finland among the best...2018).

Suomi on pärjännyt globaalisti erinomaisesti myös digitaalisen kehityksen mittareilla tarkasteltuna. Suomi on World Economic Forumin mukaan maailman toiseksi paras hyödyntämään tietoa ja tietoliikenneteknologiaa kilpailukyvyn ja hyvinvoinnin edistämiseksi (v. 2016), julkisten palvelujen saatavuus verkossa on The Digital Economy and Society Indexin mukaan Suomessa toiseksi parasta Euroopassa ja digitaalinen osaaminen on Suomessa Euroopan parasta (v. 2017), Suomessa on Eurofoundin mukaan Euroopan korkein osallistumisaste työnantajan tarjoamille kursseille (v. 2015), digitaalinen kilpailukyky on IMD World Digital Competitiveness Rankingin mukaan Suomessa maailman neljänneksi parasta (v. 2017), Digital Economy Outlook -vertailun mukaan Suomessa on OECD-maista toiseksi eniten laajakaistaliittymiä sataa asukasta kohden, suomalaiset käyttävät eniten mobiilidataa liittymää kohden ja suomalaiset yrityksillä on OECD-maista suurimmalla todennäköisyydellä omat verkkosivut (v. 2017).

European Chambersin mukaan Suomi on maailman kolmanneksi paras maa yritystoiminnalle (v. 2017), Global Dynamism Indexin mukaan Suomella on kolmanneksi paras taloudellinen ympäristö yritystoiminnan kasvulle (v. 2015).

World Economic Forumin mukaan yritysten eettisyys on Suomessa maailman kolmanneksi parhaimmalla tasolla (v. 2017), Suomi on WWF:n ja Cleantech Groupin mukaan maailman toiseksi paras maa cleantechissa (v. 2017), Suomen kestävä kilpailukyky on SolAbilityn mukaan maailman neljänneksi parasta (v. 2017). (Finland among the best...2018).

Suomi oli vuonna 2014 maailman kolmanneksi vähiten korruptoitunut maa (Corruption perceptions index 2014). Suomessa on Eurostatin mukaan Euroopan luotetuimmat poliisivoimat ja luottamus poliittiseen järjestelmään ja oikeusjärjestelmään ovat toiseksi korkeimmalla tasolla (Finland among the best...2018).

Suomi oli myös vuoden 2017 Fragile States Indexin mukaan maailman vakain maa, Freedom Housen mukaan maailman vapain maa yhdessä Ruotsin ja Norjan kanssa (v. 2017), World Economic Forumin mukaan maailman turvallisin maa (v. 2017), Legatumin Prosperity Indexin (v. 2017) mukaan Suomella on maailman paras hallinto, World Economic Forumin mukaan vähiten järjestäytyntä rikollisuutta (v. 2017), Suomen oikeusjärjestelmä on World Economic Forumin mukaan maailman vapain (v. 2017), Suomen vaalit ovat Electoral Integrity Projectin mukaan toiseksi vapaimmat ja luotettavimmat (v. 2017), Suomen pankit ovat World Economic Forumin mukaan maailman hyväkuntoisimmat (v. 2017), Suomessa on Social Progress Indexin (v. 2017) mukaan eniten yksilönvapautta ja mahdollisuuksia, World Economic Forumin mukaan omistusoikeuksien suojeleminen on Suomessa maailman toiseksi parasta (v. 2017), virallisen informaation saatavuus on Center for Data Innovationin mukaan Suomessa toiseksi parasta EU:ssa (v. 2017), lehdistönvapaus on World Press Freedom Indexin mukaan Suomessa maailman kolmanneksi parasta (v. 2017), sosiaalisesti Suomi on Social Progress Indexin mukaan maailman toiseksi edistyksellisin maa (v. 2017), Bertelsmann Stiftungin mukaan Suomi on sosiaalisesti EU:n kolmanneksi oikeudenmukaisin maa (v. 2017), ihmisten hyvinvointi on Sustainable Society Indexin mukaan Suomessa maailman kolmanneksi korkeinta (v. 2017), lain kunnioittaminen on Rule of Law Indexin mukaan Suomessa maailman kolmanneksi parasta (v. 2017) ja Suomi on maailman kolmanneksi paras maa ihmisoikeuksien puolustamisessa. (Finland among the best...2018)

Sukupuolten väliset tasa-arvoerot olivat vuonna 2014 Suomessa maailman toiseksi pienimmät (World Economic Forum 2014), vuonna 2017 Suomi oli tällä listalla kolmas. Gender Equality Indexin mukaan eri sukupuolten osallistuminen työelämään on Suomessa EU:n toiseksi tasa-arvoisinta (v. 2017), suomalaisten naisten tasa-arvo työelämässä on The Glass-Ceiling Indexin mukaan neljänneksi paras maailmassa (v. 2017), valta on Suomessa Gender Equality Indexin mukaan jakautunut sukupuolten välillä kolmanneksi tasaisimmin EU:ssa (v. 2017) ja Suomella oli Inter-Parliamentary Unionin mukaan vuonna 2017 eniten naiskansanedustajia Euroopan maista. Äitiyskuolleisuus on WHO:n mukaan Suomessa maailman alhaisinta (v. 2017). (Finland among the best...2018). Sen sijaan maahanmuuttajien ja maahanmuuttajataustaisten syrjintää Suomessa esiintyi eurooppalaisen vertailun perusteella varsin runsaasti (Repo 2017).

Valtioiden onnellisuusvertailussa Suomi sijoittui vuonna 2015 kuudenneksi (Helliwell et al. 2015). Vuosina 2016 ja 2017 Suomi oli viides ja vuonna 2018 ensimmäinen. Suomalaiset ovat eurooppalaisista Eurostatin mukaan toiseksi tyytyväisimpiä elämäänsä (Finland among the best...2018). Suomalaiset kärsivät OECD:n mukaan kuormittavasta työstä neljänneksi harvimmoin OECD-maissa (v. 2017) (Finland among the best...2018). Odotettavissa olevan eliniän osalta Suomi ei yllä aivan kärkeen, mutta on maailman kahdenkymmenen parhaimman maan joukossa. Itsemurhaluvuissa Suomen tilanne on parantunut, mutta tilanne on edelleen kansainvälisesti vertailtuna varsin huono. Elämäntapojen osalta suomalaiset aikuiset tupakoivat OECD:n mukaan OECD-maista kolmanneksi harvimmoin. Alkoholin käyttö sen sijaan oli vuonna 2010 Suomessa WHO:n mukaan maailman 16. korkeimmalla tasolla. Syöpähoidot ovat Suomessa kansainvälisesti vertailtuna hyvät, sillä Suomessa on OECD:n mukaan OECD-maista toiseksi alhaisin syöpäkuolleisuus. (Finland among the best...2018).

Tilastokeskus listasi Suomen menestystä 45:ssä eri turvallisuuteen ja yhteiskuntaan, tyytyväisyyteen ja luottamukseen, tasa-arvoon, ympäristön tilaan, henkiseen pääomaan, lasten hyvinvointiin ja koulunkäyntiin, terveyteen ym. liittyvissä vertailuissa vuonna 2016: sijoitukset vaihtelivat välillä 1.–5. (Suomi maailman kärjessä...2016).

Legatumin Prosperity Index rankkasi Suomen vuonna 2017 maailman kolmanneksi vauraimmaksi maaksi (The Legatum...2017). Epätasa-arvoa mittaava Gini index on Suomessa maailman matalimpia ja sukupolvien välinen sosiaalinen liikkuvuus kansainvälisesti vertailtuna suurta. Suomella on

OECD:n mukaan OECD-maiden neljänneksi alhaisin köyhyysaste ja OECD-maiden viidenneksi alhaisimmat tuloerot vuonna 2016 (Finland among the best...2018). Suomi sai vuonna 2018 huomiota asunnottomuuden vähentämisessä (Gray 2018).

Myös lapset ja nuoret voivat Suomessa hyvin. Suomessa syntyy WHO:n mukaan OECD-maista vähiten alipainoisia lapsia (v. 2017), äitien ja lasten hyvinvointi on Pelastakaa lapset -järjestön mukaan Suomessa maailman toiseksi parasta (v. 2016) ja Suomessa on YK:n mukaan maailman kolmanneksi alhaisin imeväiskuolleisuus. Lasten epätasa-arvo on Suomessa Unicefin mukaan maailman toiseksi alhaisinta (v. 2016), Suomi on Pelastakaa lapset -järjestön mukaan maailman toiseksi paras maa olla tyttö (v. 2016) ja suomalaisilla lapsilla on maailman kolmanneksi turvatuin lapsuus (2017), suomalaiset nuoret ovat Unicefin mukaan hyvinvointivaltioiden nuorista neljänneksi tyytyväisimpiä elämänsä (v. 2013), suomalaiset 15-vuotiaat ovat OECD:n mukaan OECD-maiden kolmanneksi tyytyväisimpiä elämäänsä (v. 2015), suomalaisten neljäsluokkalaisten tieteellinen osaaminen on TIMSS-vertailun mukaan OECD-maiden toiseksi parasta (v. 2015). (Finland among the best...2018).

Suomen maabrändi on pärjännyt kansainvälisissä vertailuissa hyvin – vuosina 2010–2012 Suomi sijoittui kahdesti sijoille kahdeksan ja kerran sijalle yhdeksän (Country Brand Index...2013). Vuonna 2013 Suomen sijoitus tippui sijalle 15., mutta nousi sijalle 13. vuonna 2014.

6.9.3 Helsingin menestys kansainvälisesti vertailtuna

Helsinki menestyi kansainvälisesti vertailtuna hyvin 1990-luvun lopulla ja 2000-luvulla. Helsinki nousi 2000-luvulla kaupunkien taloudellista asemaa mittaavassa GaWC:n kaupunkihierarkiassa kaksi askelmaa gamma+-kaupungista (2000) beta-kaupungiksi (2008) (The World According to GaWC 2011). Vuonna 2016 Helsinki oli beta+-kaupunki.

Xinhua/Dow Jones International Financial Centers Development Index -vertailussa (2014) Helsinki oli 38. ja Y/Yen Groupin Global Financial Centres Index -vertailussa (2015) 77. The Atlantic: City-Lab -lehden Global City Economic Power Index -vertailussa (2015) Helsinki oli 14. (ks. Idström 2016:52–57).

Helsinki pärjäsikin kansainvälisissä kaupunkivertailuissa myös elämänlaadulla mitaten, ollen vuosina 2010 ja 2011 sijoilla 35., 6. ja 1. (Mercer 2010; The Economist 2011; Monocle 2011). Vuonna 2017 Helsinki oli Mercerin Quality of Living Survey -vertailussa 30., The Economistin Global Liveability Ranking -listauksessa 9. ja 2015 Monoclen Quality of Life -vertailussa 13. Metropolis-lehden Best Cities to Live In -rankingissa Helsinki oli vuonna 2016 kolmanneksi paras kaupunki asua (Finland among the best...2018).

Muiden elämänlaatua mittaavien vertailujen osalta Helsinki oli Charles Landryn vuoden 2014 Creative City Indexissä 1., Giap, Thyen ja Aw:n Global Liveable Cities (2014) -vertailussa 4., Metropolis-lehden vuoden 2016 vertailussa 3., Economist Intelligence Unitin vuoden 2016 Liveability Ranking -vertailussa 9. ja UN-Habitatin City Prosperity Index (2015) -metavertailussa 4. Muista Metavertailuista Resonance Consultancyn EU Place Equity Index (2015) sijoitti Helsingin sijalle 25., ja IESE Business Schoolin Cities in Motion Index (CIMI) sijalle 25. Culture Trip -lehti listasi Helsingin vuonna 2016 kymmenen moderneimman kaupungin joukkoon. (ks. Idström 2016:52–57).

Helsingin menestys näkyi myös siinä, että helsinkiläiset olivat tyytyväisiä kaupunkiinsa. Vuoden 2015 EU-barometrin mukaan helsinkiläiset olivat eurooppalaisista tukholmlaisten ohella kaikkein

tyytyväisimpiä asuinpaikkaansa (Finland among the best...2018). Helsingin seudun asukkaiden tyytyväisyys joukkoliikenteeseen oli vuonna 2015 kansainvälisessä BEST-tutkimuksessa jo viidettä vuotta peräkkäin kärjessä (HSL-alueen joukkoliikenne...2015), vuosina 2016 ja 2017 Helsinki oli toinen. Euroopan suurista kaupungeista POLITICO:n Urban Mobility Indexin mukaan Helsingissä oli vuonna 2017 kaikkein miellyttävintä ja helpointa liikkua paikasta toiseen (Finland among the best...2018).

Helsinki on kuitenkin varsin kallis kaupunki asua. Elinkustannusten osalta ECA Internationalin Most Expensive Cities: Europe -vertailu (2016) sijoitti Helsingin 8. kalleimmaksi kaupungiksi. Mercerin globaalissa Cost of Living -vertailussa (2016) Helsinki oli 64. kallein. (ks. Idström 2016:52–57).

Helsingiläiset ovat myös EU:n pääkaupunkien asukkaista toiseksi tyytyväisimpiä kaupunkinsa kulttuuritarjontaan (Finland among the best...2018). Global Art Center Indexin (2012) listalla Helsinki oli 18. vuonna 2012. (ks. Idström 2016:52–57). The Guardian puolestaan listasi vuonna 2016 Helsingin kymmenen parhaimman Art Nouveau -kaupungin joukkoon (ks. Idström 2016:52–57). Helsingin kulttuurista menestystä kuvastaa World Design Capital -tunnustus vuodelle 2012. Unesco valitsi Helsingin vuonna 2014 Unesco Creative Cities -verkoston City of Design -kaupunkien joukkoon.

Reader's Digestin lompakonhukkaustestissä Helsinki oli vuonna 2013 testin kohteena olleista kaupungeista rehellisin (ks. Idström 2016:52–57).

Helsinki-Vantaan lentoasema menestyi erittäin hyvin kansainvälisissä vertailuissa vuosina 1997–2014 – tullen valituksi jopa maailman parhaaksi lentoasemaksi useaan otteeseen (Palkinnot ja tunnustukset 2015). Menestys jatkui myös vuosina 2015–2017. Helsinki-Vantaan lentoasema nousi 2010-luvulla myös Euroopan tärkeimpien vaihtolentoasemien joukkoon, ollen vuonna 2016 valmistuneessa selvityksessä sijalla 12. (Hartikainen 2016).

Älykaupunkivertailuista Euroopan Parlamentin Mapping Smart Cities in the EU (2014) sijoitti Helsingin kuuden parhaan joukkoon ja Boyd Cohenin The Smartest Cities In The World (2014) kymmenen parhaan joukkoon. (ks. Idström 2016:52–57).

CITIE-vertailussa Helsinki oli vuonna 2015 kolmanneksi paras kaupunki teknologian, innovaatioiden ja yrittäjyyden kannalta (Finland among the best...2018). Yritysten näkemyksiä eri kaupungeista mittaava Cushman & Wakefieldin European Cities Monitor (2011) rankkasi Helsingin vuonna 2011 sijalle 26. Nestan European Digital City Index arvioi Helsingin vuonna 2016 Euroopan neljänneksi parhaimmaksi kaupungiksi digitaalisten yritysten ja yrittäjien tukemisessa. 2thinknow Consultingin Innovation Cities: Global (2015) -vertailussa Helsinki oli sijalla 25. ja ensimmäisessä ryhmässä viidestä. AON Hewittin rekrytoinnin riskejä vertaileva People Risk Map (2013) sijoitti Helsingin globaalisti 34. ja Euroopassa 8. parhaalle sijalle (ks. Idström 2016:52–57).

Helsingin kyky tuottaa ja houkutella huippuosaajia sekä pitää heistä kiinni oli vuonna 2018 globaalissa vertailussa viides (Global Talent Competitiveness Index 2018). Suomi on myös ekspatriaattien mukaan maailman paras maa perhe-elämälle – kokonaisuudessaan Suomen sijoitus oli tässä InterNationsin elämänlaatuvertailussa 19. (Brinded 2017).

Helsingin seudulla on myös kansainvälisesti vertailtuna korkea koulutusaste – ollen vuonna 2008 OECD-maiden pääkaupunkiseutujen huippua Ontarion provinssin jälkeen ja OECD-maiden neljänneksi koulutetuin alue (Ranto 2011:6-7). Korkea-asteen tutkinon oli vuonna 2010 suorittanut Helsingin seudun 25–64-vuotiaista asukkaista 44,9 prosenttia, kun Suomen keskiarvo oli 36,6 prosenttia

ja EU-27:n keskiarvo 25,9 prosenttia. (Helsingin seutu tilastoina 2012). Korkea-asteen tutkinnon suorittaneiden osuus nousi Helsingin seudulla edelleen vuosina 2010–2015 kaksi prosenttiyksikköä ollen 46,5 prosenttia, Suomessa 2,4 prosenttiyksikköä ollen 39 prosenttia ja EU-28:ssa 4,2 prosenttiyksikköä ollen 30,1 prosenttia. Helsinkiläisistä 25–64-vuotiaista alempi tai ylempi korkea-asteen tutkinto vuonna 2010 oli 46,3 prosentilla. Vuoden 2015 lopussa korkea-asteen tutkinto oli lähes puolella (49 prosentilla) 25–64-vuotiaista helsinkiläisistä.

Samoin asiantuntijatehtävissä sekä tutkimus- ja kehittämistoiminnassa työskentelevien osuus työvoimasta on Helsingin seudulla kansainvälisesti vertailtuna erittäin korkea (Ranto 2011:18). Tutkimus- ja kehittämistoiminnan menojen osuus bruttokansantuotteesta on kansainvälisesti vertailtuna korkealla tasolla (Ranto 2011:26). Tutkimus- ja kehittämistoiminnan menot asukasta kohden olivat kuitenkin vuonna 2013 Itämeren alueen verrokkikaupungeista Kööpenhaminassa ja Tukholmassa Helsinkiä korkeammalla tasolla (Antikainen et al. 2018:26).

Helsingin yliopisto on pärjännyt varsin hyvin kansainvälisissä yliopistovertailuissa; sijoittuen yleisimmin käytetyssä tuhat parasta yliopisto vuosittain listaavassa Academic Ranking of World Universities -vertailussa vuosina 2003–2017 sijoille 56.–76. Sijoitus on parantunut peräti 20 sijaa vuosina 2013–2017. Kun yliopistojen tulokset suhteutetaan maan väkilukuun, suomalaisyliopistot ovat jopa maailman toiseksi parhaita (Liiten 2016). Jälleen kuitenkin Kööpenhaminan University of Copenhagen ja Tukholman Karolinska Institutet ovat Helsingin edellä. QS:n parhaita opiskelukaupunkeja rankkaava Best Student Cities -vertailu (2016) sijoitti Helsingin sijalle 34. (ks. Idström 2016:52–57).

Helsingin seudun taloudellista elinvoimaisuutta kuvaa myös voimakas väestönkasvu. Helsingin seudun väestön osuus alkoi 2010-luvulla olla myös melko suuri koko maan väestöstä. Vuoden 2015 ke- säkuussa Helsingin seudulla asui 26,1 prosenttia, eli yli neljännes koko Suomen väestöstä.

Bruttokansantuote asukasta kohden oli vuonna 2016 Helsingin seudulla 50 741 euroa / asukas, kun koko maan keskiarvo oli 39 000 euroa / asukas ja EU-28:n keskiarvo 29 900 euroa / asukas. Myös työttömyysaste oli seudulla (7,4 prosenttia) vuonna 2016 alhaisempi kuin Suomessa (8,8 prosenttia) ja EU-28:ssa (8,5 prosenttia) keskimäärin (Helsingin seutu tiivistetysti 2017). Euroopan alueellisessa kilpailukykyvertailussa Etelä-Suomi sijoittui vuonna 2010 kuudenneksi (New regional competitiveness index...2010).

Tietointensiivisten palvelujen toimialakeskittymä on Helsingin seudulla työvoimaosuudeltaan vahva. Helsingin metropolialueella tehdään myös runsaasti patenttihakemuksia – joskaan tässä ei päästä aivan kansainväliselle huipulle (Ranto 2011:42).

Vuonna 2012 uutisoitiin, että Helsingin seudulle tehty ulkomaalaiset investoinnit olivat kasvaneet 2010–11 peräti 200 prosenttia, ja että investoinnit olivat 2011 ensimmäistä kertaa suuremmat kuin muiden lähimaiden pääkaupunkiseuduille (Tukholma, Kööpenhamina, Oslo, Tallinna) kohdistuneet ulkomaalaiset investoinnit (Ulkomaalaiset investoinnit...2012) ja tilanne säilyi samana myös vuonna 2012. Helsingin seudulle tehtyjen investointien määrä kasvoi selvästi myös vuonna 2013, mutta väheni jonkin verran vuonna 2014. Financial Timesin julkaisemassa eurooppalaisten kaupunkien ja alueiden houkuttelevuutta ulkomaalaisille suorille investoinneille mittaavassa raportissa Helsinki nousi vuonna 2014/2015 toiselle sijalle (Financial Times: Helsinki...2014). Vuonna 2016/2017 Helsinki oli raportissa 11. ja Uusimaa 10., vuonna 2017/2018 Helsinki oli 10. ja Uusimaa 8. fDI Intelligencen kansainvälisiin suoriin investointeihin keskittyvässä European Cities and Regions of the Future (2016/2017) -vertailussa Helsinki oli 11. (ks. Idström 2016:52–57).

Sen sijaan kansainvälisten suuryritysten pohjoismaiden pääkonttorien houkuttelussa Helsinki tai pääkaupunkiseutu ei ole pärjännyt. Maailman 2000 suurimmasta yrityksestä 250:llä on pääkonttori Pohjoismaissa, näistä vain 19 kappaletta tai kahdeksan prosenttia on pääkaupunkiseudulla, kun Tukholman seudulla pääkonttoreita on peräti 127 kappaletta tai 51 prosenttia ja Suur-Kööpenhaminan alueella 60 kappaletta tai 24 prosenttia. Helsinkiin sijoittuneista pääkonttoreista suurin osa on täällä kehittyneiden suuryritysten pääkonttoreita. Pääkonttorit tuovat verotuloja ja auttavat muiden pääkonttorien houkuttelussa. (Helpinen 2016). Start up -yrityksiä Pohjoismaiden pääkaupungeista on 2010-luvulla kahminut Tukholma (Laitinen 2017b). Helsinki on kuitenkin vuoden 2017 Startup Cities Indexin mukaan startup-yrityksille maailman toiseksi houkuttelevin kaupunki (Finland among the best...2018).

Kansainvälinen kiinteistösijoittaminen on tullut Helsinkiin jo 1990-luvulla, mutta on sittemmin voimistunut. Maartolan (2011) mukaan ensimmäisiä suuria ostoksia oli Itäkeskuksen kauppakeskus, jonka osti Wereldhave, joka omistaa myös Stockmannin kiinteistön Tapiolassa. Muita ulkomaille ostettuja kiinteistöjä ovat esimerkiksi Kampin keskus, entinen Enso-Gutzeitin pääkonttori Kauppatorin laidalla, Kluuvin kauppakeskus ja Sanomatalo. Myös mm. Sörnäisten rantatien varrelta, Kalasataman metroaseman ääreltä, Salmisaaresta, Käpylästä, Pasilan konepajalta alueelta ja Ilmalasta on myyty toimistokiinteistöjä ulkomaille. Hartwall Areena myytiin venäläiselle kiinteistösijoittajalle vuonna 2013. Helsingin telakka myytiin sekä venäläiselle omistajalle vuonna 2014. Kalasataman terveys- ja hyvinvointikeskus myytiin vuonna 2015 saksalaiselle rahastolle. Erottajalta myytiin vuonna 2018 nk. Tullihallituksen talo amerikkalaisille kiinteistösijoittajille. Ulkomaalainen kiinteistösijoittaminen kohdistuu Suomessa ensisijaisesti nk. prime-kohteisiin, kuten Helsingin keskustan ja kantakaupungin toimistoihin ja kauppakeskuksiin (Kurki 2011). Ulkomaalainen kiinteistöbisnes on Helsingissä myös kohdistunut pääasiassa valmiiden kohteiden ostamiseen, ei uusien rakennuttamiseen (Korpien 2012:33).

Norjalainen kiinteistösijoittaja Arthur Buchardt on kuitenkin rakennuttanut Jätkäsaareen tornihotellin. Buchardt on tässä suhteessa ollut edelläkävijä. Vuonna 2016 uutisoitiin, että Buchardt olisi kiinnostunut rakennuttamaan Helsinkiin kaksi hotellia lisää, joista toista suunniteltiin vuonna 2017 Hakaniemenrantaan. Hakaniemenrantaan suunnitellusta hotellista järjestettiin vuonna 2016 kutsuarkkitehtuurikilpailu, jonka voitti mm. Oslon oopperatalon suunnitellut norjalainen arkkitehtitoimisto Snøhetta. Voittajaehdotuksen 'Hilbert's Hotel' julkisivuratkaisu on Helsingin halkeilleen ja pinnaltaan elävän merijään innoittamaa ja ehdotuksessa on nähtävissä vaikutteita Reykjavikin musiikkitalo Harpan (arkkitehtitoimisto Henning Larsen ja Olafur Eliasson) arkkitehtuurista.

Cushman & Wakefieldin maailman arvokkaimpia toimistosijainteja vertailevassa Office Space Across the World (2014) Helsinki oli sijalla 32. Cushman & Wakefieldin Main Streets Across the World (2015/2016) sijoitti Helsingin ydinkeskustan maailman 26. kalleimmaksi kauppapaikaksi. Kiinteistöinvestointiodotuksia arvioivan Urban Land Institute & PwC:n Emerging Trends in Real Estate Europe -vertailussa (2016) Helsinki oli sijalla 16. (ks. Idström 2016:52–57), ja kaksi vuotta myöhemmin sijalla 20.

Helsingistä on 2000-luvulla osallistuttu kansainvälisille kiinteistömessuille ja tämä on Maartolan (2011) mukaan yksi syy miksi Helsinkiin saatu on ulkomaalaisia investointeja. Tavoitteena on ollut houkutella ulkomaalaista rahaa, joka täällä tuottaa esimerkiksi parempaa ympäristöä ja uusia toimipaikkoja. Kansainvälinen kiinteistöbisnes on Suomessa Maartolan (2011) mukaan lisääntymässä. Maartolan mielestä se tuo Suomeen uusia, tehokkaampia toimintatapoja ja taloudellisia mahdollisuuksia kehittää kiinteistöjä – esimerkiksi muuttaa ydinkeskustan sisäpihoja pasaaseiksi. Myös kiinteistösijoittajien rahoista kilpaillaan. Kaupungit eivät kuitenkaan neuvottele investoijien kanssa, vaan rakennusliikkeet ja rakennuttajat neuvottelevat. Hankkeet eivät käynnisty, jos niille ei ole rahoitusta.

Yleensä rahoitus esimerkiksi toimistorakentamisessa edellyttää sitä, että tilat – tai ainakin jokin osuus niistä – on etukäteen vuokrattu – tiloja ei rakenneta tyhjiksi.

Vuonna 2013 Helsinki sijoittui UIA:n (Union of International Associations) listalla maailman kongressikaupunkien joukossa 14. sijalle kongressien määrällä mitaten (Helsinki suosittu kongressikaupunki 2013). Vuonna 2016 Helsinki oli 15. Smart Meetingsin World Report –listalla oli vuonna 2016 kymmenen parhaan kongressikaupungin joukossa ja International Congress and Convention Associationin Country and City Rankings -vertailussa vuonna 2015 globaalisti 33. (ks. Idström 2016:52–57).

Helsingin kansainvälinen tunnettuus onkin viime vuosikymmeniä selvästi lisääntynyt. Helsingin markkinoimisessa vapaa-ajan matkailijoille ja kongressijärjestäjille on tehnyt työtä matkailu- ja kongressitoimisto. Euroopan kaupunkien matkailijamääriä vertailevassa European Cities Marketingin European Cities Marketing Benchmarking -raportissa (2016) Helsinki oli sijalla 25. Matkailukustannusten osalta Price of Travelin Europe Backpacker Index -vertailussa (2016) Helsinki oli vertailluista kaupungeista kalleimmasta päästä sijoittuen sijalle 54. (ks. Idström 2016:52–57) ja vuonna 2018 sijalle 48.

Vuonna 2012 Helsingissä kävi enemmän kongressivieraita kuin koskaan aiemmin – yli 40 000 delegaattia 254:ssä kansainvälisessä kongressissa (Helsingissä ennätysmäärä...2013). Vuonna 2014 kongressien määrä nousi uuteen ennätykseen, kun Helsingissä järjestettiin peräti 310 kongressia, jotka toivat Helsingille noin 75 miljoonaa euroa matkailutuloja (Nieminen 2015). Vuonna 2016 kongressivieraiden määrä Helsingissä nousi uuteen ennätykseen (60 790 vierasta) – vaikka kongressien määrä ei vuonna 2016 ollut ennätysellinen, järjestetyt kongressit vain keräsivät keskimäärin enemmän ihmisiä kuin aiemmin. Monet pääkaupunkiseudun hotelli- ja kongressitilat sijaitsevat kantakaupungin alueella.

Helsinki menestyi varsin hyvin myös urheilukaupunkina. Kaupunkeja urheilutapahtumien järjestämisessä vertaileva Global Sport Cities -lista nosti Helsingin vuonna 2014 sijalle 17., sija parani edellisestä kerrasta yksitoista pykälää. Vuonna 2016 Helsingin sijoitus oli 12. ja vuonna 2017 yhden sijan huonompi, 13. Kaupunkibrändin osalta Helsinki sijoittui sijalle 29. Reputation Instituten The World's Most Reputable Cities -vertailussa (2015). (ks. Idström 2016:52–57)

6.9.4 Helsingin kantakaupunki työpaikka-, toimisto- ja toimipaikkakeskittymänä ja seudullinen kilpailu

Helsingin keskustan kehittäminen 1990- ja 2000-luvulla liittyi entistä voimakkaammin kansainvälisen kilpailukykyyn vahvistamiseen. Helsingin kantakaupunki tuli, kuten aiemminkin, erilaisten kehittämistoimenpiteiden kohteeksi myös kansallisen ja seudullisen asemansa (Suomen hallinnollinen keskus, kansallisesti merkittävin kulttuurikeskittymä, Helsingin seudun ja koko Suomen tihein työpaikkakeskittymä sekä Helsingin seudun kaupan ja majoitus- ja ravitsemistoiminnan pääkeskus) takia.

Helsingin kantakaupungissa oli 233 160 työpaikkaa vuonna 2012, vuodesta 1988 kasvua oli tapahtunut 11 241 työpaikan verran. Helsingin esikaupunkialueella vuosina 1988–2012 kasvua tapahtui 21 127 työpaikkaa. Espoon työpaikkamäärän kasvuun nähden sekä Helsingin kantakaupungin että Helsingin esikaupunkialueen työpaikkamäärän kasvu oli erittäin vähäistä – vuonna 1985 Espoossa oli 64 371 työpaikkaa ja vuonna 2012 jo 121 253 työpaikkaa – eli lähes kaksinkertaisesti (Aluesarjat 2018). Espooseen uusia työpaikkoja syntyi 56 882 kappaletta ja Helsinkiin 15 650 kappaletta (Huom!

kantakaupungin ja esikaupunkialueen työpaikkamäärien kasvuluvut ynnäämällä tulee Helsingin työpaikkamäärän kasvuluvuksi 32 368). Osin Espoon työpaikkamäärän voimakas kasvu liittyi Espoon suhteellisesti tarkasteltuna nopeaan väestönkasvuun: vuosina 1988–2012 kaupungin asukasluku 1,53-kertaistui eli kasvoi 87 529:llä asukkaalla. Helsingissä väestö samana aikana 1,2-kertaistui eli kasvoi 104 236:lla asukkaalla. Kuitenkin myös väestönkasvuun suhteutettuna Helsingin työpaikkamäärä kasvoi hitaammin kuin Espoossa. Kantakaupungin työpaikkamäärä putosi taantuman aikaan vuosina 2012–2014 kaikkiaan 7889:llä työpaikalla, mutta työpaikkamäärässä oli ollut vaihtelua aikaisemminkin 2000-luvulla. Myös Espoossa työpaikkojen määrä putosi samana aikana, Vantaalla oli jonkin verran kasvua. (Aluesarjat 2018).

Vuosina 2000–2013 Helsinkiin rakennettiin kuitenkin enemmän toimisto- ja liikekerrosalaa kuin Espooseen: 1 346 211 kem² vs. 1 024 138 kem². Asukaslukuun suhteutettuna Espooseen kuitenkin rakennettiin toimisto- ja liikekerrosalaa huomattavasti enemmän kuin Helsinkiin. Helsingin työpaikkaomavaraisuus on laskenut loivasti, mutta silti säilynyt korkeana, ollen 130,8 prosenttia vuonna 2011 – Vantaalla vastaava luku oli 104,6 prosenttia ja Espoossa vain 96,5 prosenttia (Työssäkäynti 2011). Vuonna 2017 Helsingin työpaikkaomavaraisuus oli edelleen 129,9 prosenttia.

Helsingin keskustaan sijoittuvalla postinumeroalueella 00100 oli vuonna 2017 Suomen postinumeroalueista ylivoimaisesti eniten toimipaikkoja, 6679 kpl. Suomen kymmenestä runsastoimipaikkaisimmasta postinumeroalueesta kuusi sijaitsi Helsingin kantakaupungissa ja yhteensä seitsemän pääkaupunkiseudulla. Kaiken kaikkiaan Helsingin kantakaupunkiin sijoittuvilla postinumeroalueilla oli 29 063 toimipaikkaa vuonna 2017, mikä on noin 7,9 prosenttia koko Suomen toimipaikoista (Postinumeroitainen toimipaikkalaskuri 2017). Yli tuhannen toimipaikan postinumeroalueita oli vuonna 2017 Suomessa 29 kappaletta – näistä 14 sijaitsi Helsingissä, kaksi Espoossa, kaksi Vantaalla ja kolme muualla Helsingin seudulla (Hyvinkää, Tuusula, Nummela). Eli Helsingin seudulla sijaitsi 21 Suomen 29:stä yli tuhannen toimipaikan postinumeroalueesta.

Ruoholahden, Salmisaaren, Ruskeasuon, Ilmalan ym. toimistorakentaminen on ehkäissyt yritysten konttorien ja siten veroeurojen muuttamista Helsingistä Espooseen – Helsingistä Espooseen ovat kuitenkin siirtyneet mm. Nesteen (1978), Orionin (1984), Nokian (1997) ja Koneen (2001) pääkonttorit. Nokian tutkimuskeskus muutti Espoon Otaniemeen vuonna 2012. Koko Keilaniemi oikeastaan rakentui Nesteen ja ennen kaikkea Nokian siirtymisen jälkeen. Ennen Helsingistä muuttoa Helsingin kantakaupungista muutti toimistoja Helsingin esikaupunkialueelle jo 1970-luvulla: Pohjola Munkkiavuoreen 1969, Kone Munkkiniemeen 1973 ja Valio Pitäjänmäelle 1978.

Espooseen rakennettiin 1990- ja 2000-luvuilla myös suuri määrä business parkeja tai yrityspuistoja – vuoden 2017 loppuun mennessä ainakin 14 kappaletta. Näissä oli yhteensä 45 toimistorakennusta – keskimäärin siis noin 3,2 rakennusta / yrityspuisto. Yrityspuistot sijoittuivat Leppävaaraan tai Perkkäälle (6 kpl), Keilaniemeen (3 kpl), Otaniemeen (2 kpl), Tapiolaan (1 kpl), Mankkaalle (1 kpl) ja Haukilahteen (1 kpl).

Helsinkiin perustettiin myös joitakin business parkeja, mm. Herttoniemeen, Pitäjänmäelle ja kantakaupungin osalta Arabianrantaan, Käpylään, Kalasatamaan ja Ruskeasuolle. Näitä oli kuitenkin vähemmän kuin Espoossa ja niissä oli keskimäärin vähemmän rakennuksia kuin Espoon yrityspuistoissa. Ruoholahden rakennettiin High Tech Centereitä (myös Espoon Keilaniemeen) ja Pasilaan Business Center. Technopoliksia sijoittui Espoon Otaniemeen, Helsingin Ruoholahden ja Vantaan Aviapoliksen alueelle. Vantaalle yrityspuistoja perustettiin etenkin Aviapoliksen alueelle – suurimpana Airport Plaza Business Park, jossa on sen valmistuttua peräti 13 toimistorakennusta. Alueella toimi vuonna 2017 myös ainakin kaksi muuta yrityspuistoa.

Espoo on pystynyt kilpailemaan ennen kaikkea verrattain edullisella tonttitarjonnallaan ja nopeilla kaavoitusprosesseilla. Espoolla on ollut tarjota enemmän sellaista ”neitseellistä” maata, jonka kaa-voittamiseen ei ole liittynyt pitkiä kaavoituskiistoja. Samoin Vantaa on onnistunut kehittämään lentokenttäalueestaan myös toimistotyöpaikkojen aluetta, lentokenttäkaupunki Aviapolista. Finnair siirsi pääkonttorinsa Helsingistä Vantaalle jo vuonna 1994. Lentokenttäkaupunkien suunnittelu on kansainvälinen trendi – hankkeita on ympäri maailmaa.

Kaikesta huolimatta suurin osa liikevaihdoltaan Suomen suurimpien yritysten pääkonttoreista sijaitsee yhä Helsingissä. Työpaikkamäärältään suurten, yli 250 henkilöä, toimipaikkojen vahvin keskittymä pääkaupunkiseudulla on Helsingin ydinkeskustassa (Laakso & Kilpeläinen 2009:59).

Maarttolan (2011) mukaan viime vuosina on myös ollut nähtävissä, että suuret toimijat haluavat sijoittaa nimenomaan Helsinkiin. Skanska onkin muuttanut Helsingin sisällä Pikku Huopalahdesta Ruskeasuolle, DNA Oyj on keskittänyt pääkaupunkiseudun toimintonsa Käpylään ja OP Pohjola Valtilaan. Kesko Oyj siirtyy Katajanokalta Kalasatamaan ja Wärtsilä Oyj Hakaniemestä Salmisaareen. Nordea päätti vuonna 2018 siirtää pääkonttorinsa Tukholmasta Helsinkiin.

Toimistojen osalta Helsingin keskusta on Maarttolan (2011) mukaan edelleen pääkaupunkiseudun parasta sijaintialuetta. Toimistotilan kysyntä on kova: ydinkeskustassa 4/2011 vajaakäyttöaste oli 5,3 prosenttia ja keskustassa 5,6 prosenttia, nk. inner cityn, ml. Pitäjänmäki, alueella 10,8 prosenttia, kun se oli Keilaniemessä 16,5 prosenttia, Länsiväylän varrella 13,8 prosenttia ja Aviapoliksessa 8,3 prosenttia. Ydinkeskustan toimistotilat ovat myös vuokratasoltaan pääkaupunkiseudun korkeimmat (Catella Markkinakatsaus Suomi syksy 2011). Taantumun seurauksena vajaakäyttöasteet nousivat 2010-luvulla kuitenkin myös keskusta-alueella: vajaakäyttöaste oli 4/2015 ydinkeskustassa 10,3 prosenttia, keskustassa 7,2 prosenttia, inner cityn, ml. Pitäjänmäki, alueella 11,2 prosenttia. Nämäkin luvut kuitenkin pysyttelivät huomattavasti alempana kuin esimerkiksi Keilaniemessä (20,6 prosenttia), Länsiväylän varrella (18,8 prosenttia) ja Aviapoliksessa (17,5 prosenttia), ja ydinkeskustan, keskustan ja inner cityn suhteellinen tilanne itse asiassa parani (Catella Markkinakatsaus Suomi syksy 2015). Keväällä 2016 ydinalueiden vajaakäyttöasteet olivat vähän korkeampia kuin vuoden 2015 syksyllä, mutta toimistotilojen vuokrataso nousi nopeasti etenkin ydinkeskustassa (Catella Markkinakatsaus Suomi kevät 2016).

Espoossa ongelmana onkin ollut toimistotilojen korkea vajaakäyttöaste. Keskustasijainti on puolestaan rajallinen resurssi. Keskustaan hakeutuvat ne yritykset, joilla on eniten maksukykyä – keskustan liike- ja toimitilojen kalleus ei kuitenkaan ole Maarttolan (2011) mukaan keskustan heikkous, koska ei ole realistista ajatella, että keskustaan sijoittuisi mikä tahansa yritys.

Keskustan vahvuksiin toimistojen sijaintialueena kuuluvat hyvä palvelutarjonta sekä työntekijöiden ja asiakkaiden kannalta hyvä saavutettavuus – etenkin joukkoliikennevälineillä, mutta myös autolla: pysäköintipaikkoja on tullut pysäköintilaitoksiin enemmän kuin maan päältä on poistunut. Keskusta pystyy tarjoamaan esimerkiksi kokous-, kahvila-, ravintola-, after work-, ostos-, urheilu- ja kulttuuripalveluja aivan toisella tavalla kuin esikaupunkialueen työpaikkakeskukset, ja myös eri alojen ja eri toimijoiden väliset tapaamiset ja yhteistyö ovat kantakaupungissa helposti järjestettävissä. Yhtenä Helsingin mahdollisuutena onkin työkuulttuurin luonteen muuttuminen urbaanimmaksi: työpäivä autoväylän varrella ja parkkipaikkojen keskellä yksinään seisovassa toimistokolossissa ja ruokailu suuren lounasravintolaketjun ylläpitämässä henkilöstöravintolassa ei välttämättä enää jatkossa tunnu yhtä houkuttelevalta kuin ennen (ks. Kostianen 2015). Yhdysvalloissa on havaittu nk. innovation districts (innovaatiokaupunginosa) -ilmiö, jossa ankkuri-instituutiot ja -yritykset, start-up-yritykset ja erilaiset välittäjäorganisaatiot keskittyvät fyysisesti kompakteihin, joukkoliikenteellä saavutettavissa

oleviin ja toiminnallisesti sekoittuneisiin (asuminen, toimistot, palvelut) kaupunginosiin (ks. Katz & Wagner 2016).

Yritystoiminnan alueellinen painopiste on kuitenkin 2000-luvun aikana kuitenkin siirtynyt pääkaupunkiseudulla Espooseen ja Vantaalle Helsingin kustannuksella (Laakso & Kilpeläinen 2009:28–29). Maarttolan (2011) mukaan on normaalia, että yritykset muuttavat, jos niiden tilantarve kasvaa merkittävästi. Osa yrityksistä myös muuttaa kantakaupungin sisällä, esimerkiksi UPM-Kymmene Oyj Kauppatorin laidalta Töölönlahdelle. Piilokonttoristumisen ajan jälkeen tosin toimistoja on kantakaupungin alueella muutettu takaisin asunnoiksi, mutta tämän jälkeen myös yhteiskunta on muuttunut. Kantakaupungin suosio voi Heinosen (2011) mukaan myös jatkossa lisääntyä, koska yritystenkin on huomioitava ns. vihreät arvot.

Pasilan on ajateltu olevan tulevaisuudessa toimitilarakentamisen painopistealue Helsingissä, koska se on liikenteellisesti keskeisellä paikalla. Myös Kalasatamaan tulee joukkoliikenneterminaali, jossa kohtaavat metro, raitiovaunut ja bussit. Sen sijaan Jätkäsaari ei pussinperäsijaintinsa takia tule olemaan työpaikka-alueena merkittävä – lounaisen kantakaupungin työpaikkarakentaminen on toteutettu Ruoholahteen ja Salmisaareen. Mahdollisuuksia yritysten houkuttelemiseksi Helsinkiin tarjoavat myös uudet kehittyvät työpaikkakeskittymät mm. Ruskeasuolla, Ilmalassa, Käpylässä ja Pohjois-Haagassa sekä sisäänajoväylien varret.

Yritystoiminnan houkutteluun liittyen Helsinkiä on kritisoitu kaavoituksen hitaudesta: kaavaprosessit ovat pitkiä ja kaavat räätälöityjä: Helsingissä tehdään kaavoja kulloisenkin hankkeen mukaan, jolloin uhkana on se, että jos yritys ei sijoitukaan kohteeseen, niin kaavaprosessi on aloitettava alusta. Helsinki omistaa suurimman osan maa-alueestaan, mikä merkitsee sitä, että Helsinki voisi kuitenkin halutessaan toimia nopeastikin. Toisinaan Helsingissä onkin myös aktiivisesti pyritty torjumaan yritysten poismuuttoa. Esimerkiksi Verkkokauppa.comille myönnettiin rantatontti Jätkäsaaresta Länsisataman vierestä, kun uhkana oli, että yritys muuttaisi ja siirtäisi siten suuren määrän työpaikkoja Helsingistä Espooseen. Yritys sijoittui suureen, värinsä ja matalien nauhaikkunoiden osalta viereisen Jätkäsaaren bunkkerin kanssa keskustelemaan (ks. Tompuri 2012:62–70) rakennukseen (ark. Helin & Co) tavoitellen laivamatkustajien ostovoimaa. Kaupunki voikin maapolitiikalla vaikuttaa yritysten sijoittumiseen alueelleen (Maartola 2011). Uudisrakentamiskohteissa vaikuttavat kuitenkin myös taloudelliset tilanteet – kuten se, onko alue otettavissa käyttöön oikeaan aikaan. Toimistorakentaminen on runsainta taloudellisesti hyvinä aikoina.

Helsingissä on ongelmana ollut, että itäisiin kaupunginosiin on sijoittunut varsin vähän yrityksiä suhteessa väestömäärään. Itämetron myötä toteutettu kerrostalotuotanto ei ole ollut niin houkuttelevaa koulutetulle väestölle, joka on hakeutunut ensisijaisesti pientaloalueille sekä kantakaupunkiin. Espooseen on rakennettu huomattavasti enemmän pientaloalueita kuin Helsinkiin. Vuonna 2016 Espoon asunnoista 26,2 prosenttia sijaitsi erillisissä pientaloissa, kun sama luku Helsingissä oli 7,7 prosenttia ja Vantaalla 23,8 prosenttia.

Myös Teknillisen korkeakoulun kampus sijoittuu Espooseen – asia, joka on houkutellut niin opiskelijoita, valmistuneita opiskelijoita kuin yrityksiäkin. Mahdollisesti näistä syistä etenkin korkean osaamisen yritykset ovat voimakkaammin hakeutuneet Espooseen. Espoolla on myös ollut nopeutta ja tilaa tarjota suuria ja kantakaupungin hintatasoa edullisempia toimistotontteja, kuten yllä todettiin. Yritykset sijoittuvat myös sen mukaan, missä heidän työntekijänsä tai potentiaaliset työntekijänsä asuvat. Ja toisaalta ihmisetkin ainakin jossain määrin huomioivat työpaikkansa sijainnin asuinpaikkaansa valitessa. Pääkaupunkiseudun itäisten ja läntisten osien välille onkin makrotasolla syntynyt jonkinlainen alueellinen epätasapaino niin yritysten osalta kuin väestöllisesti. Toisaalta jotkin tuotantoyritykset, kuten Oy Gustav Paulig Ab ja Duuri Oy ovat huomioineet työntekijöidensä asuinpaikat ja pysytelleet muuttaessaankin itäisissä kaupunginosissa.

Jos pääkaupunkiseutua puolestaan katsotaan ulkomailta käsin, niin pääkaupunkiseutu on Maarttolan (2011) mukaan yhtä metropolialuetta. Esimerkiksi kansainvälisillä kiinteistömessuilla ja aluemarkkinointitapahtumissa pääkaupunkiseudun kunnat ovat Helsinki- tai Finland-osaston alla, koska se on kansainvälisissä yhteyksissä helpompaa. Mutta paikallisella tasolla pääkaupunkiseudun kaupungit kilpailevat keskenään, koska yritysten sijainnilla on valtion toteuttaman, osin toimipaikkojen työpaikkamääriin perustuvan yhteisöverojen tuoton tuloutuksen kannalta merkitystä kuntataloudelle. Aina yritysten sijoittumiseen ei kuitenkaan ole edes mahdollista vaikuttaa, sillä muuttoa harkitsevat yritykset eivät välttämättä ole lainkaan yhteydessä Helsingin kaupungin edustajiin. Ei myöskään välttämättä ole tiedossa, onko kaupungin alueelle sijoittumista harkitsevalla yrityksellä tarjolla kilpailevia vaihtoehtoja (muu kunta/ muu valtio) tarjolla ja jos on, niin mitä ne ovat. Greater Helsinki Promotion markkinoi koko pääkaupunkiseutua tasapuolisesti – etsii mahdollisuuksia kuntarajoista riippumatta ja sitten asiakas itse valitsee sijainnin omilla kriteereillään. Helsingistä ei myöskään välttämättä aina löydy tontteja yrityksille, jotka tarvitsevat suuren tontin matalalle rakennukselle ja/tai runsaasti pysäköintitilaa. Tällöin voidaan Helsinginkin taholta Maarttolan (2011) mukaan ehdottaa naapurikuntaa. Pääkaupunkiseudun kaupunkien välisestä kilvoittelusta on Maarttolan mukaan kuitenkin myös hyötyä, koska se parantaa kaupungin palvelutarjontaa.

6.9.5 Hyvien veronmaksajien houkuttelua – kantakaupunki Helsingin vahvuutena?

Verotuloihin liittyen 2000-luvulla käytiin keskustelua (ks. esim. Kortteinen et al. 2005:475) hyvistä (kunnallis)veronmaksajista, joita Espoo onnistui vetämään puoleensa. Heidän houkuttelemisekseen Helsingin kantakaupunkiin rakennettiin Eiranrannan asuinalue. Toinen varsin hyvätuloisille suunnattu ranta-asuinalue rakennettiin 2000-luvulla esikaupunkialueelle: Aurinkolahteen, Itäiseen Helsinkiin. Tavoitteena oli tasapainottaa Vuosaaren väestörakennetta sekä myös pääkaupunkiseudun sosioekonomista makrorakennetta. Alueen nimi muutettiin Mustalahdesta Aurinkolahdeksi ja hyvätuloisten asukkaiden houkuttelemiseksi alueelle rakennettiin omistusasuntoja, uimaranta, puistoalue ja kanaava (Sundman 2011). Vuonna 2015 keskimääräinen vuositulo (yli 15-vuotiaat tulonsaajat) alueella oli 36 595 euroa, mikä oli 2665 euroa korkeampi kuin Helsingin keskiarvo (Aluesarjat 2018). Vastaavanlaista brändäystä harjoitettiin esikaupunkialueella Herttoniemenrannan ranta-alueella, minne rakennettiin Eastend-niminen pientaloalue. Alueen asukkailla on omat venepaikat aivan talojensa vieressä. Nimellä on selvästikin haluttu kytkeä alue Espoon vauraaseen Westendiin. Lontoossa EastEnd on puolestaan perinteisesti ollut köyhien asuinalueita, joka on Docklands-satama-alueen kehittämisen seurauksena kuitenkin muuttunut.

Vuonna 2015 keskimääräinen tulotaso (yli 15-vuotta täyttäneet, valtionveronalainen tulo) Espoossa oli 5558 euroa korkeampi kuin Helsingissä (Aluesarjat 2018). Vuonna 2013 uutisoitiin, että vaikka Espoo onkin vetänyt hyvätuloisia puoleensa, on se menettänyt 45–64-vuotiaita hyvätuloisia henkilöitä, jotka ovat hakeutuneet Helsingin kantakaupunkiin palvelutarjonnan perässä (Välimaa 2013). Vuosina 2001–10 Helsinki kuitenkin hävisi nettomuutossa satoja miljoonia euroja – eniten Suomessa – ja suurin voittaja nettomuutossa oli Espoo (Lehtinen 2014).

Helsinki sai verrattain hyvätuloisten ihmisten asuttamia asuinalueita Sipoon alueliitoksen yhteydessä vuonna 2009: mm. Puroniityn, Östersundomin, Landbon, Tahvonlahden ja Karhusaaren – alueiden keskimääräinen tulotaso vaihteli vuonna 2009 välillä 35 725–60 436 euroa ja kunnallisverokertymä on monissa asukasta kohden suuri (Aluesarjat 2018; Lönnqvist 2011). Hyvien veronmaksajien menettäminen näkyi selvästi Sipoon vuoden 2010 verotuloissa. Toisaalta Sipoolta poistui myös palveluvelvoitteita, sillä kotikunta vaihtui liitoksessa 2046:lla asukkaalla (Palttala & Sippola 2011).

Kunnallisverokertymässä asukasta kohden on osa-alueittain tarkasteltuna Helsingissä suuria eroja. Kärkialueiden joukossa on kantakaupungin kerrostaloalueita sekä esikaupunkialueen pientaloalueita. Asukasta kohti lasketun kunnallisverokertymän kärkialueisiin kuuluivat ennen Sipoon liitosta vuonna 2008 kantakaupungista Kaivopuisto, Kaartinkaupunki ja Eira sekä esikaupunkialueelta Kuusisaari, Tammisalo ja Marjaniemi. Ne tuottivat väestömääräänsä nähden selvästi keskimääräistä enemmän kunnallisverotuloja. Asukasmäärältään nämä alueet kuitenkin ovat varsin pieniä, jolloin niiden osuus kaupungin kunnallisverokertymästä jäi varsin pieneksi (Lönnqvist 2011). Maa-alaan suhteutettuna tehokkaimmin veroeuroja tulee tiiviiltä kantakaupungin alueilta (Lönnqvist 2011). Tämän parhaan valttikorttinsa, perinteisten kantakaupunkimaisten korttelien, kaavoittamisessa Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto on vasta viime vuosina terävöitynyt.

Helsingin kantakaupungissa keskimääräinen tulotaso ja koulutustaso ovat korkeampia kuin Helsingin esikaupunkialueella. Myös kantakaupungin perinteiset työväestön alueet, kuten Punavuori, Kallio ja Käpylä ovat asuntojen vuokra- ja myyntihintatasolla mitaten gentrifikoituneet 1990- ja 2000-luvuilla. Vuosina 2005–15 Kallion kupeessa sijaitsevien Sörnäisten ja Hakaniemen asuntojen neliöhinnat nousivat jopa 80 ja 75,5 prosenttia (Malmberg 2016). Näillä alueilla myös koulutustaso on noussut verrattain korkeaksi, mutta esimerkiksi Kalliossa ja Käpylässä keskimääräinen tulotaso toistaiseksi pysytellyt Helsingin keskimääräistä tulotasoa alempana – Kalliossa pienten asuntojen ja opiskelijaväestön takia. Monen kantakaupungin kaupunginosan väestön tulotaso kasvoi vuosina 2001–15 suhteessa nopeammin kuin Helsingin asukkaiden keskimääräinen tulotaso – kokonaisuutena kantakaupungin asukkaiden tulotaso kasvoi 1,44-kertaiseksi ja esikaupunkialueen asukkaiden tulotaso 1,38-kertaiseksi (Aluesarjat 2018). Esimerkiksi Vallilan peruspiirissä kasvu oli 1,62-kertainen, Punavuoren osa-alueella 1,52-kertainen ja Kallion peruspiirissä 1,48-kertainen. Toisaalta sekä esikaupunkialueella että kantakaupungissa oli osa-alueita, joissa tulotason kasvunopeus oli keskiarvon alapuolella (Aluesarjat 2018).

Helsingin kantakaupungin kansainvälisestäkin vertailtuna korkea neliöhintataso selittyy suurelta osin kantakaupungin luonnonmaantieteellisellä sijainnilla kapealla niemellä merenrannalla: lähellä keskustaa sijaitsevaa tonttimaata ja asuntoja on Helsingissä vähemmän kuin esimerkiksi ympyränmuotoisessa kaupungissa, jossa tiivis, kantakaupunkimainen rakentaminen on saanut levitä keskustasta kaikkiin ilmansuuntiin. Helsingissä kantakaupunkia on siis ikään kuin kapea siivu pyöreästä kakusta – ja kantakaupunkimaisen asumisen kasvava kysyntä kohdistuu tähän kapeaan siivuun. Kantakaupunki on rajallinen resurssi, josta kilpailevat pääkaupunkiseudun suomalaisittain keskimääräistä varakkaammat ostajat. Kantakaupungin asuinalueet ovat myös kohtuullisen hyvässä kunnossa ja siten viihtyisiä ja haluttuja. Kantakaupunkimaisen rakennetun ympäristön vähäisyyttä Helsingissä selittää niemisijainnin lisäksi myös se, että Helsinki on varsin nuori kaupunki; esikaupungistumisen aikakausi tuli Helsingissä vastaan huomattavasti nopeammin kuin kaupungeissa, jotka olivat rakentuneet tiiviiksi kaupunkiyhteisöiksi jo satojen vuosien ajan.

Asuntojen korkeat hinnat kuitenkin kertovat myös siitä, että kantakaupunkimaista rakentamista on myös toteutettu aivan liian vähän pitkän lähiörakentamiseen painottuneen aikakauden aikana: vuonna 2016 Helsingin kantakaupungissa oli 59 174 vuosina 1950–2016 rakennettua asuntoa ja Helsingin esikaupunkialueella 219 092 tuona aikana rakennettua asuntoa, eli noin 3,7-kertaisesti. Esikaupungistumisen kultakauden jälkeenkään kantakaupunkimaista rakentamista ei lähdetty toteuttamaan kasvavaan kysyntään nähden riittävän suurella volyyymilla. Kantakaupunkiin rakennetut verrattain kalliit uudet asunnot eivät ole laskeneet kantakaupungin asuntojen hintoja tai edes mainittavasti hillinneet hintojen nousua, vaan hinnat ovat 2010-luvulla edelleen nousseet voimakkaasti. Kantakaupunkiin tai sen läheisyyteen sijoittuvien asuntojen hintoja on siis tavallaan nostettu myös keinotekoisesti: jättämällä toteuttamatta markkinakysynnän mukaista asuntorakentamista.

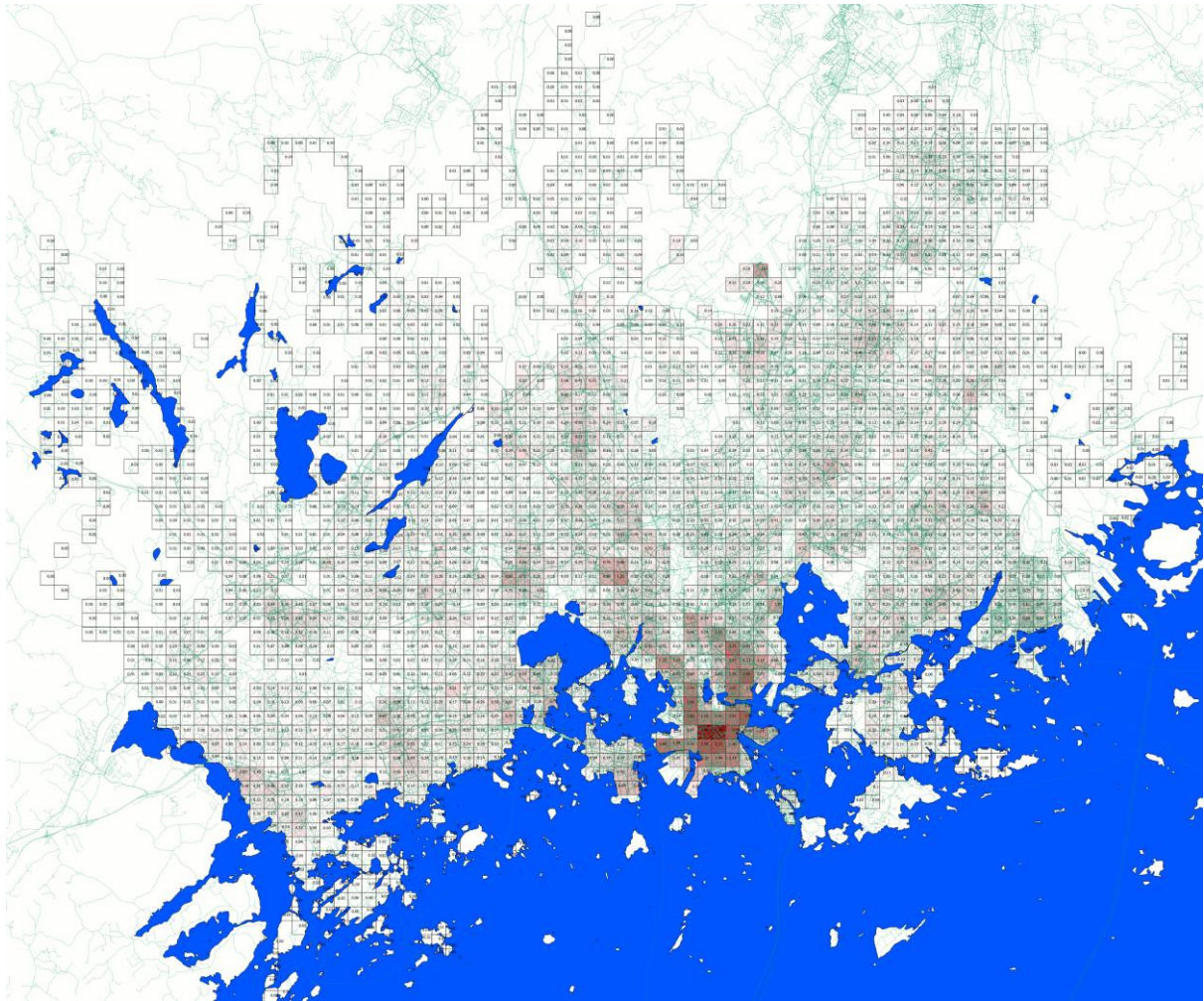
Kantakaupunkimaisen asumisen kysyntäpadon purkaminen ja hintakehityksen muuttuminen maltilliseksi voikin viedä vuosikymmeniä ja tätä kehitystä hidastaa asuntojen korkea hinta: moni kantakaupunkiin haluava – varsin hyvätuloinenkaan – ei hintatason takia pysty hankkimaan sieltä itselleen sopivaa asuntoa ja siten kantakaupunkimaisen kaupunkirakenteen laajentuminen tapahtuu hitaasti. Nykyisen asuntokannan neliöhinnat asettavat hintatavoitteet uudelle asuntotuotannolle, joka on yleensä vanhaa asuntokantaa kalliimpaa. Toisaalta monen arvostamia 1800-luvun jälkipuoliskon ja 1900-luvun alun vanhoja rakennuksia ei enää tehdä lisää, mikä voi kantakaupunkimaisen asuntokysynnän kasvaessa johtaa vanhan rakennetun ympäristön etenevään niukkuuteen ja yhä korkeampaan hintatasoon myös vanhassa rakenteessa. Kantakaupunkiin kohdistuvan asuntokysynnän voimakkuutta kuvaa hyvin se, että jopa 2010-luvun taantuman aikana kantakaupungin asuntojen hinnat jatkoivat nousuaan, kun samanaikaisesti monessa kaupunginosassa Helsingin esikaupunkialueella, Espoossa ja Vantaalla asuntojen neliöhinnat alentuivat. Kantakaupungin ja esikaupunkialueen hintakehitys ja hinnat siis eriytyivät (ks. myös Mäki 2016). Yhdysvalloissa on teoretisoitu jopa inversiosta, jossa aiemmin keski- ja yläluokan asuttamien esikaupunkialueiden status laskee ja esikaupunkialueelle päätyvät asumaan pienituloiset ja vastatulleet, joilla ei ole varaa asua kallistuneella ja varakkaan väestön asuinalueeksi jälleen muuttuneella keskusta-alueella (ks. Ehrenhalt 2013). Deindustrialisoitunut keskusta-alue ei ole enää epämiellyttävä. Helsingin asuntomarkkinat poikkeavat monin tavoin yhdysvaltalaiskaupunkien asuntomarkkinoista, mutta kuten yllä osoitettiin, myös Helsingin kantakaupungin asukkaiden sosioekonomisessa profiilissa on ollut nähtävissä samansuuntaista kehitystä suhteessa esikaupunkialueeseen (kokonaisuutena).

Yhtenä syynä kantakaupunkimaisen asuntokysynnän kasvun heikkoon huomioimiseen kaavoituksessa ja rakentamisessa saattaa olla liian yksipuolinen analyysi asumistarpeiden kehityksestä. Neliöhinnat mittaavat reaalia, asuntojen toteutunutta kysyntää, toisin kuin asumispreferenssikyselyt, jotka mittaavat unelmia, joita vastaajat eivät välttämättä edes reaalielämässä esimerkiksi arjen välttämättömyyksien tai taloudellisten syiden takia tavoittele. Esimerkiksi kantakaupunkimaisen asumisen pitkään verrattain vähäinen suosio asumispreferenssitutkimuksissa voi selittyä esimerkiksi nk. onnellisuusmuurin kautta: kantakaupunkia ei ole pidetty tavoiteltavana, koska tilavan asunnon hankkimista kantakaupungista ei nähdä taloudellisesti mahdollisena. Sen sijaan tilavan omakotitalon hankkiminen kaupunkiseudun reunalla sijaitsevalta neliöhinnoiltaan edulliselta asuinalueelta saattaa näyttytyä mahdollisena. Tästä huolimatta reaalin asumisratkaisu saattaa olla jonkinlainen välimuoto edellisistä vaihtoehdoista, koska muuttaminen kauas työpaikka-alueista saattaa tuntua esimerkiksi pitkien työmatkojen takia vaikealta. Esimerkiksi kantakaupungin lähellä sijaitsevien 1950-luvun lähiöiden suosio on neliöhintojen kehityksellä mitaten kasvanut voimakkaasti. On myös mahdollista, että ”todelliset preferenssit” näyttytyvät asumispreferenssikyselyissä viiveellä. Asumispreferenssi- ja asumistyytyväisyystutkimusten näkökulmissa on lisäksi ollut havaittavissa esikaupunkialueita suosivia ratkaisuja ja niiden tulkinnassa tarkoitushakuista esikaupunkimaisen elämäntavan paremmuuden korostamista. Esimerkiksi professori Matti Kortteisen Näkökulmia kaupunkibulevardeihin -seminaarissa vuonna 2016 esille nostamassa Tuomisen (2014) tutkimuksessa tyytyväisyyttä asuinympäristöön ei mitattu lainkaan tyytyväisyydellä julkiseen ja yksityiseen lähipalvelutarjontaan, työmatkan pituuteen, joukkoliikenneyhteyksiin tai tapahtumatarjontaan – Tuominen (2014:87) myöntää tämän ongelman myös itse. Lisäksi se, että asumisviihtyisyys on pientaloalueilla korkeammalla tasolla kuin kantakaupungin asuinalueilla, voi johtua mm. esimerkiksi etupäässä kantakaupungin ulkopuolelta kantakaupunkiin tulevien henkilöautoilijoiden aiheuttamista melu- ja saastehaitoista, ei tiiviin kantakaupunkimaisen rakentamisen huonoudesta. Vuonna 2017 julkaistussa Suomen ympäristökeskuksen Asukasbarometrissä keskustamaisen asumisen suosion havaittiin kasvaneen vuodesta 2010 selvästi – keskusta-asumista piti vuonna 2010 parhaana vaihtoehtona vain 17 prosenttia vastaajista ja vuonna 2016 jo 28 prosenttia vastaajista (Härkönen 2017). Tämän kyselyn puutteena on se, että se kartoittaa vain taajamissa asuvien ihmisten asumistyytyväisyyttä ja -toiveita, mutta toisaalta se antaa varsin

hyvin osviittaa siitä, millaisten asumismuotojen osuutta kaupunkiseutujen rakentamisessa tulee jatkossa kasvattaa.

Kantakaupungin asuntojen kysyntää voimistaa entisestään Helsingin seudulle suuntautuva jatkuva muuttoliike sekä väestönkasvu. Helsingin asuntojen hintoja ovat nostaneet myös mm. asumiseen kaa-voitetun uuden rakennusmaan niukkuus, riittämätön asuntorakentaminen, pientaloasukkaiden haluttomuus tonttien lohkomiseen, peltomaan kaavoituksen hankaluus ja kalleus sekä päätöksenteon hitaus (Mattila 2011). Korpinen (2012:123) on todennut myös rakennuskelpoisen maan tuhlailevan käytön johtaneen korkeisiin neliöhintoihin. Onkin totta, että vuosikymmeniä jatkuneen väljän lähiörakentamisen seurauksena suuri osa Helsingistä on rakennettu huomattavasti väljemmin kuin kantakaupungin asuinalueet (kuva 280.). Mutta varsinaista pulaa rakennusmaasta ei Helsingissä kuitenkaan ole, sillä kaupungin asukastiheys on eurooppalaisittain vertailtuna varsin alhainen. Potentiaalisesta rakennusmaasta on kuitenkin suuri osa kaavoittamatta ja suuri osa siitä on aiempien suunnitteluratkaisujen takia varsin vaikeasti ja hitaasti hyödynnettävissä. Esimerkiksi lähiöalueilla kulttuurihistorialliset arvot (arvoympäristöt, ks. Helsingin kaupungin karttapalvelu) sekä rakennusten ja niiden ikkunoiden sijoittelutapa (päätyihin) vaikeuttavat täydennysrakentamista. Lähiöiden rakentaminen korttelirakenteeltaan aiempaa umpinaisemmaksi on kuitenkin luovien ratkaisuin (esim. ikkunapäädyn menettämisestä korvauksena annettava uusi asuinhuone) mahdollista. Kalliit putkiremontit ja muut peruskorjaukset lisäävät taloyhtiöissä halukkuutta täydennysrakentamiselle, sillä taloyhtiöt voivat saada rakennusoikeuden myynnistä tuloja (omalla tontilla) tai korvausta täydennysrakentamisesta (vuokratontilla). Purkavaa saneerausta ei Suomessa kuitenkaan ole laajassa mittakaavassa totuttu hyödyntämään. Sen puolesta on puhunut mm. Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskuksen (ARA) ylijohtaja Hannu Rossilahti sekä eräät poliitikot. Purkavaa saneerausta on toteutettu Helsingissä esikaupunkialueella mm. Jakomäessä ja Mellunkylässä. Vastaava hankkeita oli vuonna 2017 suunnitteilla myös mm. Espoon Suvelaan, Helsingin Oulunkylään, Itäkeskukseen, Maununnevalle, Meri-Rastilaan ja Malmille. Myös Vantaan Tikkurilassa on toteutettu purkavaa saneerausta. Purkavan lisärakentamisen esteenä olevan asunto-osakeyhtiölain uudistaminen oli harkinnassa vuonna 2018. Seudun väestön ja siten asuntojen kysynnän kasvaessa kalliiden asuntojen vyöhyke on siirtynyt koko ajan kauemmaksi kantakaupungista.

Pääkaupunkiseudun kaupunkien yhdistämisestä käytiin myös jälleen keskustelua 2010-luvulla, perusteena oli mm. tarve kehittää seudullista hallintoa (mm. MAL-suunnittelu, kunnallispalvelujen järjestäminen) sekä hillitä pääkaupunkiseudun kaupunkien välistä kunnallis- ja yhteisöverokilpailua. Sekä Espoo että Vantaa ovat kieltäytyneet liitoksesta. Yhdistämisen riskinä näyttäytyi päätöksenteon karkaaminen yhä kauemmas kaupunkilaisista, ja liitoksen edellytyksenä pidettiin useissa puheenvuoroissa kaupunginosavaltuustoja, joiden uhkakuvana puolestaan heijastui nimby (not in my backyard) -ilmiön voimistuminen ja uuden kaupunginosabyrokratian syntyminen. Pääkaupunkiseudun kuntien taloudelliset tilanteet myös poikkeavat toisistaan. Vuonna 2012 Suomen hallitus valmisteli kuntaliitoksia myös pääkaupunkiseudulle, mutta hallituskauden lopulla vuonna 2015 jopa metropolihallintohanke kaatui. Helsingin entinen apulaiskaupunginjohtaja Pekka Korpinen (2012:161) ehdotti hyvien veronmaksajista käytävän kilpailun hillitsemistä seudullisella tasausmaksulla. Pääkaupunkiseudun kuntien yhdistämistä oli ehdottanut jo Raimo Ilaskivi 1980-luvun lopulla (Ilaskivi 1989). Pääkaupunkiseudun kuntien yhdistämisestä tai metropolihallinnon edistämisestä ei ollut mainintaa Juha Sipilän hallitusohjelmassa vuonna 2015 ja pääkaupunkiseudun kuntien yhdistyminen – ja siten verokilpailun päätyminen – lähitulevaisuudessa näytti muutenkin epätodennäköiseltä.



Kuva 280. Aluetehokkuudeltaan kantakaupunkimaista rakentamista ei Helsingissä juurikaan toisen maailmansodan jälkeen toteutettu, eikä kantakaupunkimainen rakenne sodan jälkeen juurikaan laajentunut ennen 1990-lukua. Helsingissä oikeastaan vain Ruoholahdessa/Salmisaarella, Itä-Pasilassa sekä esikaupunkialueen osalta Pitäjänmäessä päästiin kantakaupunkimaiseen aluetehokkuuteen, mutta ei silti välttämättä kantakaupunkimaiseen kaupunkimiljööseen ja palvelutarjontaan. Kuvassa kaikkein tehokkain rakentaminen näkyy tummanpunaisena ja väljin rakentaminen valkoisena. Kuvan tiedot ovat vuodelta 2012, joten mm. Jätkäsaaren ja Kalasataman alueiden vaikutus ei näy kuvassa. (Christoffer Weckström, karttadata HSY:n rakennustietoruudukko).

6.9.6 Ruokakulttuurin elävöityminen

Helsingin kantakaupungin ravintolatarjontaan monipuolisuutta toi etenkin 1990-luvulta alkaen maahanmuuton lisääntymisen aiheuttama etnisten ravintoloiden yleistyminen. Ulkomailla syntyneiden osuus Helsingin väestöstä alkoi kasvaa vuoden 1991 jälkeen (Hietala & Helminen 2009:37). Vuonna 1992 vieraskielisten osuus Helsingin väestöstä oli noin 2,2 prosenttia, kun vuonna 2017 se oli jo 14,7 prosenttia. Vuonna 2015 Helsingissä puhuttiin 135 eri äidinkieltä. Myöhemmin on esitetty korkeampiakin arvioita, joiden mukaan Helsingissä puhuttaisiin 150 kieltä ja kaikki kielitilaston ”muut kielet”-ryhmän mukaan lukien Suomessa jopa 500 kieltä (Karlsson 2017). Vuonna 2017 Helsingissä asui 168:n eri kansalaisuuden edustajaa.

1990-luvulla alkanut maahanmuutto erosi merkittävästi 1800-luvun maahanmuutosta tulijoiden lähtöalueiden ja tulosityiden perusteella – joukossa oli suuri määrä pakolaisia ja turvapaikanhakijoita, kun aiemmin muutto oli ollut voimakkaammin työperäistä. Vuonna 2013 uutisoitiin OECD:n raportista,

jonka mukaan Suomen julkinen sektori on kuitenkin jäänyt maahanmuutosta taloudellisesti voitolle. Yksi selittävä syy on maahanmuuttajien ikä – maahanmuuttajat tulevat Suomeen nuorina, eivät paljon kustannuksia julkiselle sektorille aiheuttavina vauvoina tai vanhuksina (Vaarne & Mainio 2013). Suomessa oli vuonna 2013 noin 9000 maahanmuuttajien perustamaa yritystä, joista 43 prosenttia sijaitsi pääkaupunkiseudulla (Mainio 2013). Monet maahanmuuttajat ovat perustaneet juuri ravintoloita. Sekä maahanmuuttajien työttömyysaste että yrittäjyysaktiivisuus ovat kantaväestöä korkeammalla tasolla (Saarinen 2013).

Maahanmuuttajat eivät ole Helsingissä keskittyneet asumaan kantakaupunkiin, vaan esikaupunkialueelle, Itä-Helsinkiin painottuen. Helsingin kantakaupungissa äidinkielenään muuta kieltä kuin suomea, ruotsia tai saamea puhuvien osuus väestöstä oli vuonna 2017 noin 9,6 prosenttia, kun se Helsingin esikaupunkialueella oli noin 16 prosenttia. Osa-alueittain tarkasteltuna vieraskielisten osuus oli kantakaupungissa vuonna 2015 korkein Itä-Pasilassa, Koskelassa, Ruoholahdessa ja Pikku Huopalahdessa (22,7–14,6 prosenttia). Näissä kaupunginosissa vieraskielisten osuus oli Helsingin keskiarvoa korkeampi. Vieraskielisten osuus oli kantakaupungin kaupunginosista alimmalla tasolla Suomenlinnassa, Käpylässä, Kruununhaassa ja Arabianrannassa (2,9–5,9 prosenttia) (Aluesarjat 2018). Vieraskielisten keskittymät ovat Helsingissä monikielisiä, eivät yhden kieliryhmän keskittymiä (vrt. Chinatownit) (Vilkama 2012). Esikaupunkialueella vieraskielisten osuus väestöstä oli vuonna 2017 korkein osa-alueitasolla Meri-Rastilassa, 34,7 prosenttia, alimmillaan pientalovaltaisessa Pirkkolassa, 1,2 prosenttia, Santahaminan sotilassaarella, 1,2 prosenttia ja Suomenlinnassa, 1,9 prosenttia (Aluesarjat 2018). Osassa osa-alueista vieraskielisen väestön sosioekonominen rakenne voi olla poikkeava suurlähetystöjen takia – suurlähetystöjä on sijoittunut kantakaupungissa mm. Kaivopuistoon, Eiraan, Kruununhakaan, Kluuviin, Kamppiin, Katajanokalle ja Taka-Töölöön, esikaupunkialueella Kulosaareen, Kuusisaareen, Lehtisaareen ja Munkkiniemeen.

Monet Helsingin varhaisista ns. etnisistä ravintoloista olivat olleet suomalaisten perustamia: espanjalaisia viinitupia, kuten Bodega Espanola Esplanadilla, oli toiminut Helsingissä jo 1800-luvulla. Saksalainen Karl König perusti saksalaisen oluttuvan, Biertunnelin, Hotelli Kämpiin. Helsingissä oli pitkään ollut venäläisiä ravintoloita, esimerkiksi virolaissyntyisen Reko Paulon vuonna 1917 perustama Bellevue. Blinejä on tarjoiltu Helsingissä ainakin jo 1860-luvulla. Helsingissä toimi ennen toista maailmansotaa myös italialainen ja unkarilainen ravintola (Näyttely etnisistä ravintoloista...2008). Helsingin ensimmäinen kiinalaista ruokaa tarjonnut ravintola oli avattu olympialaisten jälkeen Hotelli Tornissa 1950-luvulla. Samalla vuosikymmenellä aloitti myös ensimmäinen indonesialainen ravintola. Helsingin ensimmäinen japanilainen ravintola perustettiin vuonna 1968. Helsinkiin avattiin 1960-luvulla myös kaupungin ensimmäinen kreikkalainen ravintola. Helsingin ensimmäinen pizzeria avautui vuonna 1970, ensimmäinen meksikolainen ravintola vuonna 1986 ja ensimmäinen kebab-ravintola vuonna 1987. Helsingin vanhin intialainen, nepalilainen, thaimaalainen ja libanonilainen ravintola ovat 1990-luvulta. Ensimmäinen korealainen ravintola avattiin vuonna 2005. Helsingissä toimi 2000-luvulla myös ukrainalainen, georgialainen, jamaikalainen, filippiiniläinen, malesialaisia, vietnamilaisia, egyptiläinen, marokkolainen, turkkilaisia ja joitakin afrikkalaisia (mm. etiopialainen, gambialainen ja somalialainen) ravintoloita. Aiemmin Helsingissä toimi myös brasilialainen ravintola. Helsingissä toimi 2010-luvulla ravintolayrittäjiä 60:stä eri maasta.

Etniset ravintolat toivat Helsingin ruokakulttuuriin vaihtoehdon gourmet-ruoan sekä arkisten pizzarioiden, ketjuravintoloiden, ruokabaarien ja grillien välimaastoon (Ruoppila & Cantell 2000). Helsingissä oli 1990-luvun alussa noin 80 etnistä ravintolaa, vuosikymmenen lopulla noin 110 ja 2010-luvun alkupuolella jo noin 400 (Laitinen 2016a). Ruokakulttuurien moninaisuus ei kuitenkaan vastannut eurooppalaisten suurkaupunkien, kuten Lontoon, tarjontaa.

Amerikkalaisista ruokaketjuista Carrols tuli Suomeen vuonna 1975, ensimmäinen ravintola sijaitsi Citykäytävässä. Helsingin ensimmäinen Burger King avautui Kaisaniemenkadulla vuonna 1981, McDonald's Forumissa vuonna 1986, Pizza Hut Citykäytävässä vuonna 1987, Hard Rock Cafe (tuolloin Planet Hollywood) Mikonkadulla vuonna 1994 (uusi Aleksanterinkadulle vuonna 2012), Subway Anankadulla vuonna 2000, Burger King uudelleen Mannerheimintielle vuonna 2013, Taco Bell Kalevankadulla vuonna 2017 ja Wetzels Pretzels Citycenterissä 2019. Saksalainen Vapiano-ketju aloitti Helsingissä vuonna 2011. Starbucks avasi ensimmäisen kahvilansa Helsinki-Vantaan lentoasemalla vuonna 2012 ja Akateemisessa kirjakaupassa vuonna 2013. Tätä ennen Suomeen oli tullut ruotsalainen Wayne's Coffee (1999). Itävaltalainen teehuoneketju Demmer's Teehaus avasi Helsingissä vuonna 2010. Ruotsalainen kahvilaketju Johan & Nyström aloitti toimintansa Helsingissä vuonna 2013. Vuonna 2015 myös ruotsalainen Espresso House -kahvilaketju laajeni Suomeen. Englannista tuli vuonna 1973 Helsinkiin hampurilaisketju Wimpy, mutta ketju ei enää toimi Suomessa. Ruotsista tuli 1980-luvun alussa Suomeen hampurilaisravintolaketju Clock, jonka toiminta päättyi vuonna 1999. Yhdysvaltalainen Ben&Jerry's-jäätelöbaariketju rantautui Suomeen vuonna 2007.

Helsingissä toimii tietysti myös kotimaisia ketjuravintoloita – laajimmalle levinneitä lienevät mm. Rosso (per. 1978, Lahti), Hesburger (per. 1980, Turku), Pizza Express (1984), Pizzataxi (per. 1985, Helsinki), Kotipizza (per. 1987, Vaasa), Amarillo (1988, Lahti), Café Picnic (1990, Helsinki), Arnolds (per. 1991, Turku), Chico's (per. 1991, Espoo), Rax Buffet (per. 1994, Jyväskylä) ja Chilli (1999). Uudempia, nousevia ketjuja ovat olleet esimerkiksi Hanko Sushi (per. Hanko, 2009), Fafa's (per. 2011, Helsinki), Tortilla House (per. 2013, Espoo), Sandro (per. 2013, Helsinki), Friends & BRGRS (per. 2014, Pietarsaari), Chalupa (per. 2015, Helsinki), Momo Toko (2015, Helsinki) ja Pupu (2017, Helsinki). Elannolla oli vuodesta 1975 hampurilaisketju Speedy, mutta ketjun toiminta on lopetettu. Hampurilaisketju Snacky (per. 1980, Helsinki) ajautui konkurssiin vuonna 2015. Kahvilaketjuista vanhin lienee ollut Nissen, jonka juuret ulottuvat vuoteen 1906, ketju lopetti toimintansa 1980-luvulla. Primulalla oli myös lukuisia kahviloita 1920-luvulta ja Colombialla 1930-luvulta. Muita ketjuja olivat Valion kahvilat ja jäätelöbaarit 1930-luvulta ja Fazerin kahvilat, joiden historia ulottuu aina vuoteen 1891. Myös Ehollla ja Elannolla oli kahviloita. Robert's Coffeen ensimmäinen kahvila avautui vuonna 1987 ja Coffee House -ketju vuonna 1997. Spice Ice -jäätelöbaariketju aloitti Turussa vuonna 1997. Muumi-kahviloiden ketju aloitti Helsingissä vuonna 2016. Helsinkiläinen Leipomo Keisari -ketju on toiminut vuodesta 1990. Mehu- ja smoothie-baariketju Jungle Juice Bar aloitti vuonna 2010 Vantaalla. Roomalaistyyppistä palapizzaa tarjoava turkulainen Pizzarium avasi ensimmäisen ravintolansa Helsingissä vuonna 2015.

Suomalaisista ravintola alan toimijoista suurimpia 2010-luvulla olivat HOK-Elanto, Restamax, Restel ja Royal ravintolat. Edellä mainituista ketjuista esimerkiksi Rosso, Amarillo, Chico's ja Coffee House (HOK-Elanto), Hanko Sushi ja Pizzarium (Royal Ravintolat) kuuluvat näihin ravintolayhtiöihin. Ketjujen lisäksi kyseisillä toimijoilla on lukuisia yksilöllisellä nimellä toimivia ravintoloita. Aiemmin Alkon tytäryhtiö Arctia (1935–1997) omisti runsaasti helsinkiläisravintoloita, mutta Scandic osti yhtiön toiminnan vuonna 1997. Yökerhoalalla suuri toimija on Night People Group Oy, joka osti vuonna 2011 SK Entertainment Group Oy:n.

Fine dining -ravintolat lisääntyivät 2000-luvulla – vuonna 2013 eat.fi-palvelu listasi kategorian alle kantakaupungissa yli 50 ravintolaa ja vuonna 2017 noin 65 ravintolaa. Osa yritystilaisuuksista nousukauden aikana hyötyneistä hintavista fine dining -ravintoista joutui vuonna 2008 alkaneen kansainvälisen finanssikriisin myötä taloudellisiin vaikeuksiin. Taloudellinen taantuma 2010-luvun molemmin puolin toi Helsinkiin astetta rennommat ja edullisemmat fine dining -paikat. Fine dining -ravintoloissa oli 2000- ja 2010-luvulla muutenkin runsaasti vaihtuvuutta, osin ainakin trenditietoisten asiakkaiden tavoittamiseksi. Merkittävä ilmiö 2000-luvulla oli myös suomalaisen ja skandinaavisen ru-

oan suosion kasvu. 2010-luvulla suosiossa olivat pienet maisteluannokset. Helsingin ravintolakulttuuri on Suomen kehittynein: Suomen Gastronomien Seura ry myönsi Vuoden ravintola -tunnustuksen helsinkiläiselle ravintolalle vuosina 1985–2019 peräti 26 kertaa. Helsinki laati ruokakulttuuristrategian vuonna 2009 (Laatuluokan eurooppalainen ruokakaupunki...2009).

2010-luvun ilmiöitä olivat brunssipaikkojen, itse kahvinsa jauhavien kahviloiden, viinibaarien sekä laadukkaan ja edullisen pika- ja katuruoan tuleminen. Liikkuvat ruoka-autot (kuva 281.) sekä ruoka- ja juomapyörät yleistyivät. Ravintolaruoan kotiinkuljetuspalvelut, kuten vuonna 2015 Helsinkiin tulleet berliiniläinen Foodora ja suomalainen Wolt, monipuolistivat kotiin tilattavien ruokien valikoimaa ja helpottivat ravintoloissa asioimista. Laadukkaat drinkkibaarit saavuttivat suosiota 2010-luvulla. Helsingin ensimmäinen siideribaari avautui vuonna 2016 – sidreriat ovat yleisiä Espanjan Asturiassa. Helsinkiin avattiin 2000- ja 2010-luvuilla myös teehuoneita. Napolilaistyylistä kiviunipizzaa tarjoavia pizzerioita avattiin Helsinkiin vuosina 2017 ja 2018. Gelato-tyyppiset jäätelöbaarit alkoivat 2010-luvun puolivälissä tehdä tuloaan Helsinkiin.



Kuva 281. Ruoka-autosta tarjottavaa katuruokaa Narinkkatorilla Kampissa. (Miika Norppa).

Helsingissä on viime vuosina ollut 4–6 Michelin-tähdellä palkittua ravintolaa – lisäksi useita muita ravintoloita on mainittu Guide Michelin -oppaassa. Helsinkiläiselle ravintolalle (Palace Gourmet) myönnettiin ensimmäinen Michelin-tähti vuonna 1987. Kaikkiaan Michelin-tähden on saanut 13 eri helsinkiläistä ravintolaa. Kaksi Michelin-tähteä on ollut vain Chez Dominiquella vuosina 2003–2013.

Etnisten ruokakauppojen (kuva 282.) tulo 1980-luvun lopulta, mutta erityisesti 2000-luvulla, toi vällinnanvaraa Helsingin elintarviketarjontaan. Kallion seudulla etnisiä ruokakauppoja oli vuonna 2011 lähes kaksikymmentä (Kallion Basaari 2011). Hämeentien ja sen sivukatujen varsille kehittyi Kalliossa lähes basaarimainen tunnelma. Myös Hermannissa ja Töölössä toimi vuonna 2017 etninen ruokakauppa. Etnisiä ruokakauppoja löytyi 2010-luvulla myös ainakin 14:sta pääkaupunkiseudun lähiöstä. Samoin etniset ravintolat löysivät kantakaupungin jälkeen tiensä myös esikaupunkialueelle – vuonna 2013 niitä oli pääkaupunkiseudulla ainakin 34:ssä kaupunginosassa.

Olutterassien lisääntyminen piristi 1990-luvulla ja 2000-luvulla kaupunkikuva: vuonna 1983 Helsingissä oli alle 30 olutterassia. Lupakäytäntöä helpotettiin vuonna 1984, ja vuonna 2005 Helsingissä

oli jo viitisensataa terassia (Ruoppila & Cantell 2000:46), vuonna 2012 noin 550. Suuria terassialueita tai terassialueiden keskittymiä syntyi ydinkeskustaan esimerkiksi Rautatien torin itälaitaan, Lasipalatsin aukiolle, Tennispalatsin aukiolle, Kolmen Sepän patsaan aukiolle, Kiasman edustalle, Elielinaukion itälaidalle, Mikonkadulle, Pohjoisesplanadille, Kalevankadulle, Keskuskadulle sekä Musiikkitalon ja Finlandia-talon edustalle. Muovituolit, pirttikalustot ja pitkät penkit kiellettiin Helsingin kantakaupungin terasseilla vuonna 2004. Tavoitteena oli siistiä kaupunkikuvaa ja saada Helsingin terasseille keskieurooppalaista tunnelmaa pienine pöytineen ja metallituoleineen. Vuonna 2013 terassien ulkonäön valvontaa päätettiin lisätä. Esimerkiksi päivänvarjojen ja markiisien tulee, ravintolan logo pois lukien, olla yksivärisiä, eikä niissä saa olla tuotemerkkien tai valmistajien mainoksia, paitsi kahvilan tai ravintolan nimi tai logo. Pleksi- tai lasikaiteet ovat luvanvaraisia, eikä kaiteisiin ole luvallista laittaa suojakankaita tai mainoksia. Muovituolien sekä penkki-pöytäyhdistelmien lisäksi painekyllästetyt kalusteet ja valkoiset kalusteet ovat kiellettyjä. Terasseille ei enää myöskään – ilman erillistä lupaa – jatkossa saa rakentaa perustuksia tai korotuksia, kuten Lasipalatsin aukion terasseilla on ollut. Vuonna 2011 avattiin Hotelli Kämpin edustalla Arkkitehti Kristiina Michelssonin suunnittelema elegantti teräs-lasirakenteinen neljän vuodenajan terassi, jonka vaikutteet tulevat Pariisista (Luoto 2011:138–141). Kaduvarsipysäköintipaikoille maksua vastaan levittäytyvät ravintoloiden parklet-terassit tekivät vuosina 2016 ja 2017 Helsingissä tuloaan: kesällä 2017 niitä oli 12 kappaletta.



Kuva 282. Etniset ruokakaupat lisääntyivät Helsingissä voimakkaasti 2000-luvulla. Suurin kauppakeskittymä kehittyi Kallioon Hämeentien ja sen sivukatuojen varsille. (Miika Norppa).

Keikkapaikkoina toimivien ravintoloiden määrä lisääntyi voimakkaasti 2000-luvulla – asiakaspaikkoja oli vuonna 2002 alle 5000, vuonna 2012 jopa 10 000 (Jokelainen 2012). Samoin ravintoloiden asiakaspaikkamäärä on kasvanut 2000-luvulla Helsingissä selvästi (Tieaho 2012). Yöelämän vilkkautta kuvaa se, että Helsingissä oli vuoden 2013 alussa 1326 anniskelupaikkaa, joista 85:llä oli jatko-astioita kello 2.30 asti ja 94:llä kello 3.30 asti.

Kahvilakulttuuri voimistui 1990-luvulla, Mäkelä ja Rajanti (2000) kutsuivat ilmiötä cafeistumiseksi. Kahviloita avattiin tuolloin mm. Pohjoisesplanadin varteen. Kahvilailmiö vahvistui entisestään 2010-luvulla. Esimerkiksi aiemmin lähinnä baareistaan tunnetussa Kalliossa toimi Karhupuiston lähiympäristössä vuonna 2017 viisi kahvilaa: Taikalamppu (1996?), Bear Park Cafe (2002/2009), Galleria Keidas (2014, myöh. Gastro Cafe Kallio), Bergga (2014) ja IPI (2015). Melko läheltä Karhupuistoa löytyi

lisäksi ainakin neljä muuta kahvilaa: Good Life Coffee (2011), Cafe Cardemumma (2011?), Lähiluomukahvila Oma maa (2015) ja Kolo (2016). Vuonna 2018 Karhupuiston läheisyyteen avattiin myös leipomo-viinibaari.

Helsingin ensimmäiset pubit olivat avautuneet vuonna 1969. Pubit lisääntyivät 1970-luvulla. Helsingin ensimmäinen irlantilainen publi avattiin Hotelli Tornin juurella 1980-luvun alussa. Tarjonnaltaan verrattain monipuoliset oluthuoneet tulivat katukuvaan 1990-luvulla, esimerkiksi William K:t vuonna 1991 (vuonna 2013 Helsingissä 4 kpl) ja nk. kalaravintolat vuonna 1992 (vuonna 2013 Helsingissä 9 kpl). William K:n esikuvina toimivat hollantilaiset Brown Caféet (Ruoppila & Cantell 2000). Muita Helsingissä toimivia olutravintolaketjuja ovat Hemingway's ja Ølhus. Helsingissä on vuodesta 1995 kulkenut Spårakoff-niminen kiertoajeluraitiovaunu, joka toimii samalla pubina. Helsingin ensimmäinen homoravintola avautui Iso Roobertinkadulla vuonna 1984. Iso Roobertinkatu oli jo kauan ennen tätä toiminut ja toimi myös pitkään sen jälkeen Helsingin yöelämän keskuksena. Iso Roobertinkadun rinnalle baarikaduksi tuli 1990-luvulla Uudenmaankatu.

Puistot ja ranta-alueet saivat myös uusia ravintoloita ja kahviloita. Ravintolalaiva Margona sijoittui 1980-luvun alussa Kauppatorille. Karamzinin huvilaan sijoittui kahvila vuonna 1982. Etelä-Helsingissä Cafe Ursula sai uuden rakennuksen vuonna 1992. Entisen saaren paikalla täyttömaalla sijaitseva, ilmakuivassa terassia kohti suu auki olevaa Pac-Man-hahmoa muistuttava Cafe Carusel valmistui vuonna 1996. Meritorin aukiolle valmistui uusi, Jyrki Yläuotisen suunnittelema kioski vuonna 1998. Kioskin arkkitehtuurissa on arkkitehdin mukaan vaikutteita ”Suomenlinnan majakasta, Merikadun kerrostalojen kattomaisemasta, loistomerimerkeistä, katkenneesta pylvästä Akropolin laella ja pipar-kakkumuotista”. (Arkkitehti 4/1998:52–53). Kaivopuistonrannan Mattolaituri-kahvila valmistui vuonna 2011 ja Hernesaarenrannan Birgitta vuonna 2014.

Ravintola Töölönranta (Arkkitehtitoimisto Hyvämäki Karhunen Parkkinen, 1996) sijoittui paikalle, jossa oli jo aiemmin sijainnut ravintola – Aarne Ervin suunnittelema kesäravintola, joka tuhoutui 1980-luvulla. Hesperian puistossa oli itse asiassa ollut ravintola jo 1800-luvulla. Uudisrakennuksen ympärille rakennettiin runsaat istutukset, muurit ja pergolat, joiden ajatuksena oli, että rakennus sulautuisi myöhemmin osaksi puistoa. Lasinen takaosa kytkee rakennuksen Suomen Kansallisoopperan rakennukseen. Viihdettä ravintola-asiakkaille tarjoavat ohikulkijat ja avokeittiö (Arkkitehti 2/1998:32–35). Linnunlaulun Sinisen huvilan kahvila avautui 1990-luvun lopulla ja Töölönlahden kesäkahvila Tyyni vuonna 2010. Sinisen huvilan terassilla avautui toinen kahvila vuonna 2015. Töölössä, Humallahden rannalla toimii Cafe Regatta vanhassa Pauligin huvilan nuottavajassa (rak. 1870-l.).

Ravintolalaiva Wäiski toimi ensin Länsisatamassa vuodesta 1997 ja sitten Hakaniemenrannassa vuodesta 1999. Ravintolalaiva Relandersgrund (kuva 283.) aloitti Meritullintorilla vuonna 2006. Ravintolalaiva M/S Svanbad aloitti Siltasaareissa vuonna 2008. Kauppatorilla on vuodesta 2014 toiminut osavuotisesti lounas- ja tilausravintolana MS Marival II ja vuodesta 2015 purjelaivaravintola Puosun kellari. Suurien lasipintojensa puolesta Kaupunginteatterin rakennuksen kanssa keskusteleva uusittu Café Piritta valmistui Tokoinrantaan vuonna 2010 (aiempi rakennus oli vuodelta 1977). Vuonna 2018 sen korvasi italialainen ravintola. Meilahden huvila-alueella toimi vuonna 2013 kolme kahvilaa ja yksi jäätelökioski.

Hietalahden telakan laidalle nousi 2000-luvun alussa Juha Ilosen suunnittelema ravintolan ja huoltoaseman yhdistelmä-rakennus, jonka vaikutteena on ollut telakka ja sen nosturit. Rakennuksessa on laivanpiippua muistuttava piippu ja ravintolan kattoterassi mukailee matkustajalaivan kävelykantta (Arkkitehti 2/2001:72–75). Lähistölle sijoitettiin vuonna 2000 myös taideteos, joka koostuu kymmeneistä erikokoisista, kiiltävistä metallipalloista. Hietaniemen uimarannan uudet kahvila- ja pukuhuone-tilat valmistuivat vuonna 2012. Vanha kahvila- ja pukuhuonerakennus päätettiin erinäisten vaiheiden

jälkeen säilyttää ja kunnostaa se kylätaloksi. Hanke sai vuonna 2014 Rakentamisen Ruusun kunniamaininnan.



Kuva 283. Relandersgrund on yksi Helsingin rantakahviloista. (Miika Norppa).

Esplanadille valmistui vuonna 2000 uusi moderni kioski (Arkkitehtitoimisto Topi Tuominen Oy), jonka arkkitehtuurissa on vaikutteita Espan lavasta. Storyvillen yhteyteen lähelle Eduskuntataloa valmistui vuonna 2001 Jazz Park -niminen puistomainen anniskelualue kioskirakennelmineen (Arkkitehti 2/2001:76).

Säästöpankinrantaan valmistui vuonna 2015 uusi rantaravintola: pohja-alaltaan lumpeenlehden muotoinen, arkkitehtuuriltaan pyöreäkulmaiseen Postipankin taloon, Ympyrätaloon ja Kaupunginteatterin suuriin ikkunoihin viittaava kelluva ravintola (Arkkitehtitoimisto Freese Oy). Rakennus palkittiin vuonna 2015 Rakentamisen Ruusulla. Uutta puistokahvilaa suunniteltiin Töölönlahden puistoon. Toivo Kuulan puiston rantaan suunniteltiin uutta rantaravintolaa Meritalli-ravintolan (ark. Eero A. Kajaava, 1966) tilalle – rakennuksen sijoittelussa on viittauksia läheiseen Soutustadioniin.

Rannoille sijoittuvaa kahvilatarjontaa syntyi 2010-luvulla myös saunarakentamisen yhteydessä Herrensaareen (Ravintola Löyly, 2016) ja Katajanokalle (Allas Café ja Neighbour Bistro, 2016/2017) sekä Sörnäistenrannan kehittämisen yhteydessä (Merikerho-ravintolalaiva/Leblon, 2017).

Lähirookatapahtumaa Herkkujen Suomi on järjestetty Rautatientorilla vuodesta 2011. Vuonna 2012 Töölönlahdella järjestettiin Suomen ensimmäinen gourmetruokafestivaali Taste of Helsinki. Suklaafestivaalit järjestettiin ensimmäisen kerran vuonna 2008. Lakritsi- ja salmiakkifestivaalit aloittivat vuonna 2014. Viskifestivaali Uisge aloitti samoin vuonna 2014. Vuonna 2015 aloittivat Grand Champagne Helsinki - ja Helsinki Coffee Festival -tapahtumat. Vuosina 2014 ja 2015 kaupungintalokort-

teleissa järjestettiin katuruokafestivaali Street Helsinki. Street Food Carnival -tapahtumasta puolestaan tavoiteltiin viikoittaista. Katuruoka on yleistä aasialaisissa kaupungeissa, ruoka-autot mm. New Yorkissa. Brooklynissa on vuodesta 2011 järjestetty Smorgasburg-nimistä katuruokatapahtumaa. Vuonna 2016 Rautatientorilla järjestettiin käsityöläisolutfestivaali Craft Beer Helsinki ja grillaustapahtuma BBQ Fest Helsinki. Suomen vanhin olutfestivaali on Helsingissä vuodesta 1999 järjestetty Helsinki Beer Festival. Suvilahdessa järjestettiin vuonna 2017 kasvisruokaan erikoistuneet Vegemesut. Vuonna 2018 Kaapelitehtaalla järjestettiin Jäätelö- ja suklaakarnevaali.

Helsingissä ei kuitenkaan vuonna 2017 ollut saksalaistyypisiä olutpuutarhoja eli biergartenega. Vuodesta 2009 tosin on järjestetty pienpanimoiden tuotteeseen painottunutta, nimellään Münchenin Oktoberfestiin viittaavaa Syystober-tapahtumaa Rautatientorilla. Tyypillisessä biergartenissa on puistomaisessa ympäristössä puiden alla pöytiä ja penkkejä ja yleensä lähistöllä on ravintola, jossa myydään olutta ja ruokaa, mutta biergarteniin saa tuoda myös omia juomia ja eväitä. Tämä epätyypillinen käytäntö on jääne ajasta, jolloin biergartenissa oli kiellettyä tarjoilla ruokaa, jotta ne eivät olisi vieneet asiakkaita ravintoloilta. Erityisen suosittuja biergartenit ovat Münchenissä – konsepti kehittyi Baviariassa 1800-luvulla, mutta niiden juuret yltävät paljon kauemmas historiaan. Münchenin suurimpiin biergarteneihin mahtuu jopa 8000 ihmistä. Helsinkiin ei myöskään vuoteen 2017 mennessä oltu tuotu Istanbulin puistoalueille tyypillisiä vesipiippupaikkoja – joskin yksi shisha-kahvila toimi Kalliossa vuonna 2017.

Saariravintoloita ja -kahviloita (osa osa-aikaisia tai tilausravintoloita) Helsingissä toimi vuonna 2017 Suomenlinnassa (12 kpl), Kulosaaressa (4 kpl), Mustikkamaalla (3 kpl), Korkeasaaressa (2 kpl), Seurasaaressa (2 kpl), Vallisaaressa (2 kpl), Tervasaaressa (1 kpl), Pihlajasaaressa (1 kpl), Sirpalesaaressa (1 kpl), Liuskasaaressa (1 kpl), Liuskaluodolla (1 kpl), Särkässä (1 kpl), Uunisaarilla (1 kpl), Valkosaaressa (1 kpl) ja Luodolla (1 kpl), Kaunissaaressa (1 kpl), Mustasaaressa (1 kpl), Pyysaaressa (1 kpl), Lonnassa (1 kpl) ja Isosaaressa (1 kpl). Aiemmin osa näistä saarista, kuten Uunisaari ja Sirpalesaari olivat olleet teollisuuskäytössä. Osa saariravintoloista toimi ainoastaan kesäisin. Samoin Helsingissä on myös runsaasti vain kesäisin toimivia kahviloita. Villingin ravintola sulkeutui vuonna 2013. Vuonna 2017 Vallisaareen pohdittiin kahvilaa, ravintolaa, näyttelytiloja, hotelleja ja vuokrattavia mökkejä. Vuonna 2018 yleisölle avatussa Isosaaressa toimi samana vuonna kaksi ravintolaa.

6.9.7 Kauppakeskukset, hotellit, viihde- ja urheilutarjonta

Kaupunkisuunnitteluvirastosta oli tehty tutustumismatka englantilaisten kaupunkikeskustojen suunnitteluun vuonna 1982. Tähän matkaan sisältyi mm. Manchester ja sen vuosina 1971–79 rakennettu amerikkalaistyylinen kauppakeskus Arndale Center, Liverpoolin jalankulkukadut sekä mainetta niitäntänyt Lontoon Covent Gardenin vuonna 1980 valmistunut uudistus (Matkakertomus...1982).

Helsingin keskustan kaupallisessa kehittämisessä 1980–2010-luvuilla oli osin kyse keskustan kaupallisen vetovoimaisuuden kehittämisestä seudullisella tasolla ja siten keskustan seudullisen aseman vahvistamisesta. Keskustan palvelutarjonnan ja esikaupunkialueen kauppakeskusten välille oli 1980-luvulla – tai oikeastaan jo 1970-luvulla esikaupunkialueelle rakennettujen automarkettien myötä – alkanut kehittyä kilpailuasetelma. Helsingin esikaupunkialueelle, Espooseen, Vantaalle ja Kauniaisiin rakennettiin 1980-luvulla kahdeksan, 1990-luvulla neljä ja 2000-luvulla (2000–2018) kaksikymmentä uutta kauppakeskusta. Esikaupunkialueen kauppakeskuksista kolmea laajennettiin 1990-luvulla ja kahtatoista vuosina 2000–2017.

Esikaupunkialueelle 1980-luvulla rakennettuja kauppakeskuksia olivat Itäkeskus (1984), Tikkurilan Tikkuri (1984), Galleria Leppävaara (1985), Malmin Nova (1987), Malmintori (1987), Myyrmäen

Isomyyri (1987), Espoon keskuksen Espoontori (1987) ja Oulunkylän Ogeli (1987). Näistä neljä oli Helsingissä, kaksi Vantaalla ja kaksi Espoossa.

Esikaupunkialueen kauppakeskuksista 1990-luvun kauppakeskuksia ovat Espoonlahden Lippulaiva (1993), Myyrmäen Myyrmanni (1994), Vuosaaren Columbus (1997) ja Pakkalaan sijoittunut Jumbo (1998). Näistä kaksi oli Vantaalla, yksi Espoossa ja yksi Helsingissä.

Esikaupunkialueen kauppakeskuksista 2000-luvulta ja 2010-luvun alusta ovat Suomenojan Martinsilta (2000), Matinkylän Iso Omena (2001), Kauniaisten Grani (2001), Leppävaaran Sello (2003), Herttoniemen Megahertzi (2003), Roihupellon Lanterna (2005), Tammiston Flamingo (2008), Porttipuiston liikekeskus (2008), Espoon keskuksen Entresse (2008), Konalan Ristikko (2008), Variston Kauppakeskus Viisari (2008), Martinlaakson Ostari (2011), Myllypuron Ostari (2011), Kannelmäen Kaari (2013), Suomenojan Kauppakeskus Liila (2013), Tapiolan Ainoa (2013), Vantaan Tikkurilan asemalle osana Tikkurilan keskustan kehittämishanketta rakennettu toimisto- ja liikekeskus Dixi (2015), Lauttis-kauppakeskus Lauttasaaressa (2016), Niittykummun Kauppakeskus Niitty (2017), K-Citymarketin korvannut Easton Itäkeskuksessa (2017) ja A Bloc Otaniemessä (2018). Näistä kahdeksan nousi Espooseen, seitsemän Helsinkiin, viisi Vantaalle ja yksi Kauniaisiin.

Pääkaupunkiseudun kauppakeskuksista laajenivat 1990-luvulla Tikkuri (1991), Itäkeskus (1992) ja Suomenojan Merituuli (1998), 2000-luvulla Martinsilta (2000), Itäkeskus (2000), Malmin Nova (2000 ja 2003), Jumbo (2005), Sello (2005 ja 2008), Lippulaiva (2007), Columbus (2007), Ristikko (2009, 2015) ja Grani (2009), Merituuli (2014), Ainoa (2017) ja Iso Omena (2017). Vuonna 2017 peräti 33 prosenttia Suomen kauppakeskuksista sijaitsi pääkaupunkiseudulla.

Suurimmat esikaupunkialueelle rakennetuista kauppakeskuksista olivat Sello, Jumbo, Itis ja Iso Omena. Hypermarketteja nousi mm. Helsingissä Kannelmäkeen, Malmille, Itäkeskukseen, Viikkiin ja Vuosaareen, Espoossa Leppävaaraan, Matinkylään ja Olariin sekä Vantaalla Myyrmäkeen, Tikkurilaan, Jumboon, Tammistoon ja Koivukylään. Kauppakeskusten lisäksi esikaupunkialueelle rakennettiin tilaa vevän kaupan keskuksia Vantaalle Kehä III:n varrelle (mm. Tammisto ja Porttipuisto) ja Kaivokselaan sekä Espooseen Lommilaan, Olariin ja Suomenojalle. Helsingissä Roihupellosta kehittyi autokaupan keskus.

Vuonna 2018 esikaupunkialueelle oli suunnitteilla tai rakenteilla ainakin seitsemän uutta kauppakeskusta tai vanhan keskuksen laajennusta. Uusia kauppakeskuksia oli suunnitteilla ainakin Marja-Vantaalle, Korsoon ja Lommilaan. Vantaan Porttipuistoon suunniteltiin vuonna 2018 Helsinki Outlet -nimistä ostoskylää. Samana vuonna esikaupunkialueen kauppakeskuksista laajennuksia oli käynnissä/suunnitteilla ainakin Lippulaivaan (puretaan, väliaikainen kauppakeskus Pikkulaiva, tilalle uusi kauppakeskus) ja Espoontori-Entresseen. Herttoniemeen suunniteltu Gigahertsi jäi toteuttamatta, mutta korvautui Hertsi-hankeella. Perkkäälle (SuperLife Lab) ja suunniteltu viihdekeskus ei ole toteutumassa. Samoin hanke Myyrmannin laajentamiseksi Prismalla peruuntui – tilalle suunniteltiin vuonna 2015 asuntorakentamista ja kivijalkakauppaa.

Suurten kauppakeskusten rakentamisen seurauksena pienemmät kauppakeskukset jäivät usein suurempien varjoon – näin kävi esikaupunkialueella mm. Myyrmäessä (Isomyyri/Myyrmanni), Leppävaarassa (Galleria Leppävaara / Sello), Espoon keskuksessa (Espoontori/Entresse) ja jossain määrin myös Tikkurilassa (Tikkuri/Jumbo). Kehityskulku oli sama kuin ostoskeskusten ja kauppakeskusten välillä (esim. Puotinharjun Puhos / Itäkeskus, Konalan ostoskeskus / Ristikko, Kannelmäen ostoskeskus / Kauppakeskus Kaari). Helsingissä ei kuitenkaan vielä vuonna 2013 ollut hylättyjä kauppakeskuksia – ilmiö, joka on tuttu Yhdysvalloista (ks. Moore 2013). Silti Yhdysvalloissakin suurimmalla osalla kauppakeskuksista menee hyvin (Hurley 2015).

Kauppakeskusten kehityksen viimeisimmässä vaiheessa erikoiskaupan ja erilaisten palvelujen lisäksi myös viihde- ja kulttuuritarjonta lisääntyi esikaupunkialueella: aluekeskuksissa, kauppakeskuksissa sekä erillisissä viihdekeskuksissa, kuten esimerkiksi Vantaalla sijaitsevan kauppakeskus Jumbon (kuva 284.) yhteyteen rakennetussa Flamingossa (2008). Flamingon viihdekeskuksen nimi viittaa Las Vegasissa sijaitsevaan maineikkaaseen hotellikasinoon. Tätä edeltäviä hankkeita olivat Tikkurilan Heureka (1989) ja Tapiolan Espoon kulttuurikeskus (1989). Elokuvateattereita on Vantaan Flamingon lisäksi Espoon Sellossa ja Isossa Omenassa. Itäkeskukseen avautui Suomen ensimmäinen IMAX-elokuvateatteri vuonna 2018. Vanhempia elokuvateattereita on Tapiolassa, Kauniaisissa, Myyrmäessä ja Tikkurilassa. Myös Espoon keskuksessa ja Malmilla on elokuvateatterit. Tapiolaan suunniteltiin uutta elokuvateatteria vuonna 2018. Entressessä on kirjasto, Sellossa suuri kirjasto sekä konserttisali ja myös Isoon Omenaan avautui kirjasto vuonna 2016. Espoon Tapiolaan, Aarno Ruusuvuoren suunnittelemaan Weilin&Göös in vanhaan painotaloon avattiin vuonna 2006 usean museoiden ja gallerioiden keskittymä: Espoo Museum of Modern Art EMMA, Espoon kaupunginmuseo, Helinä Rautavaaran museo, Suomen Lelumuseo Hevosenkenkä, Suomen Kellomuseo ja Galleria Aarni. Muualla Espoossa on lisäksi ainakin seitsemän muuta historiallista museota, yksi galleria sekä Kulttuurikeskus Tapiolassa. Vantaalla on ainakin kuusi museota.



Kuva 284. Kauppakeskus Jumbo (1998/2005) on sijainnistaan johtuen pääkaupunkiseudun kauppakeskuksista kaikkein riippuvaisin henkilöautolla liikkuvista asiakkaista. Jumbon yhteyteen rakennettiin viihdekeskus Flamingo (2008) hotellineen. (joneikifi / Wikimedia Commons).

Viihde- ja kulttuuritarjonta on pitkään pääkaupunkiseudulla ollut keskittyneenä kantakaupunkiin, mutta toisaalta historiallisesti tarkasteltuna esimerkiksi elokuvateatterien avaaminen esikaupunkialueelle ei ole mitenkään tavatonta, sillä Helsingissä on aikanaan ollut elokuvateatterit esimerkiksi Lautasaressa (2), Haagassa (3), Munkkiniemessä (2), Pitäjänmäellä, Pakilassa, Maunulassa, Oulunkylässä, Puistolassa, Tapanilassa (2), Malmilla (3-4), Kulosaressa, Herttoniemessä ja Yliskylässä (Helsingin seudun elokuvateatterit...2011). Myös kirjastoja on ollut esikaupunkialueella varsin pitkään. Paikallisina kulttuuripalveluina pidettäviä kirjastoja oli vuonna 2017 Helsingin esikaupunkialueella 25 kpl, Espoossa oli 18 kpl, Vantaalla 10 kpl ja Kauniaisissa 1 kpl.

Osa esikaupunkialueen viihdekeskushankkeista, kuten Vantaan Tikkurilaan Tiedekeskus Heurekan (1989) yhteyteen suunniteltu Moby Dick ja Espoon Perkkaalle kauppakeskus Sellon lähistölle suunniteltu SuperLifeLab kuitenkin kariutui.

Kehityskulussa esikaupunkialueen suuret kauppakeskukset joka tapauksessa söivät Helsingin seudun pääkeskuksen, Helsingin keskustan osuutta kaupan myynnistä (Mäenpää 2005). Lisäksi esikaupunkialueen asuntorakentaminen sekä yleinen asumisväljyyden kasvu alensivat kantakaupungin osuutta pääkaupunkiseudun ja Helsingin seudun väestöstä (Vuolanto 2005:3). Esikaupunkialueen kaupparakentaminen, teollisuusvyöhykkeet sekä toimistorakentaminen (esim. Keilaniemi, Leppävaara, Aviapolis) raideliikenteen asemien sekä suurten väylien varsilla laski kantakaupungin osuutta Helsingin

seudun työpaikoista vuosina 1985–2000 (Helminen et al. 2005: 41). Teollisuuden pakeneminen kantakaupungista alkoi jo 1930-luvulla, tilaa vievää kauppaa ja toimistoja alkoi esiintyä esikaupunkialueella 1970-luvulta lähtien. Aiemmin mm. huonekalu- ja kodinkonekauppaa ja jopa autokauppaa tehtiin aivan Helsingin ytimessä, jopa Aleksanterinkadulla ja nykyisellä Mannerheimintiellä. Vuonna 2014 Helsingin kantakaupungin osuus Helsingin seudun työpaikoista oli noin 31,8 prosenttia – osuus oli yhä lievästi laskenut 2000-luvun alusta.

Helsingin keskustan uudella kauppakeskus-, viihde-, hotelli-, kulttuuri-, urheilurakentamisella, liikenneterminaalien sekä julkisten kaupunkitilojen uudistamisella pyrittiin pitämään Helsingin keskustaa houkuttelevana esikaupunkialueelta tuleville kuluttajille sekä muualta Suomesta ja ulkomailta tuleville matkailijoille, ja siten tukemaan kantakaupungin elinkeinoelämän elinvoimaisuutta ja Helsingin työllisyyttä ja taloutta. Suurilla kiinteistönomistajilla sekä kiinteistösijoittajilla ja -kehittäjillä oli etenkin kaupallisissa hankkeissa suuri rooli. Kaavoituksella luotiin yksityisille toimijoille mahdollisuuksia investoida ja sijoittua Helsingin kaupungin alueelle.

Helsingin keskustaan avautui vuosina 1985–2013 kuusi uutta kauppakeskusta: Forum (1985, kuva 285.), Kluuvi (1989), Caisa (1996-2010), Kämp Galleria (1999), Kamppi (2006) ja Citycenter (2013). Forumin alta purettiin mm. matala vanha Forum (rak. 1952). Kluuvin kauppakeskuksen alta purettiin vuonna 1985 Lilius & Hertzbergin entisen kirjapainon rakennus, mutta vanha julkisivu säilytettiin. Korttelisisäpihalle sijoittuneelle Kämp Gallerialle rakennettiin pyöreä lasikate, joka ilmakuvassa kytkeytyy Runebergin patsasta ympäröivien istutusten muotoon. Kämp Gallerian lasikate ammentaa 1800-luvun lasi-rauta-arkkitehtuurista. Kämp Galleria ja Hotelli Kämp saivat vuonna 1999 RIL-palkinnon.



Kuva 285. Forum aloitti Helsingin ydinkeskustan kauppakeskusrakentamisen sarjan. (Miika Norppa).

Stockmannin tavaratalo laajeni ajanjaksolla kahdesti: vuonna 1989, jolloin valmistui Kristian Gullichsenin suunnittelema, Gropiuksen Bauhaus Dessau (1926) / Jan Buisin De Volharding (1928) -tavaratalo-vaikutteinen lisärakennus ja vuonna 2010, jolloin maanalaiset tilat ja lasikaton yläpuolella sijaitsevat tilat laajentuivat. Gullichsenin suunnittelema rakennus kytkeytyi Stockmannin vanhaan

rakennukseen kattokerroksen pienin erkkerein, mutta erosi muutoin arkkitehtuuriltaan huomattavasti naapureistaan. Stockmannin jälkimmäinen laajennushanke sai Rakentamisen Ruusu -palkinnon. Stockmann aloitti kaksi kertaa vuodessa järjestettävät suositut alennusmyynnit Hullut päivät vuonna 1986. Sokoksen tavaratalo laajeni vuonna 1996 ja uusi laajennus Asema-aukion ja Kaivokadun alle oli vuonna 2016 suunnitteilla.

Helsingin ydinkeskustaan avattiin myös uusia liikekeskuksia: korttelisisäpihan kattamisella muodostettu WTC (1995), Sanomatalo (1999), Simonkenttä (2000), Rautatieaseman länsisiipi (2003), Fennia-kortteli (2004), Cityterminaali (2005) ja Sähkötalo (2007). Rautatieaseman myymäläkioskit uusittiin 1980-luvun alussa ja Ateneuminkujan myymäläkioskit vuonna 1991. Lasipalatsi restauroitiin vuonna 1998.

Fennia-korttelista kehitettiin kiinteistökehitysyhtiö Evata Development Oy:n toimesta amerikkalais-tyyppinen Urban Entertainment -kohde (ks. Kallio 2003a:12–23). Fennia-kortteliin muodostettiin kahden toriaukion ja niitä läpäisevän jalankulkureitin kokonaisuus, jonka varrella on ravintoloita, elokuvateatterikompleksi videopelimahdollisuuksineen ja karkkikauppoineen sekä pikaruokapaikkojen keskittymä. Korttelisisäpihat katettiin ja korttelin läpi avattiin jalankulkuyhteys Rautatientorilta Kaisaniemen metroasemalle.

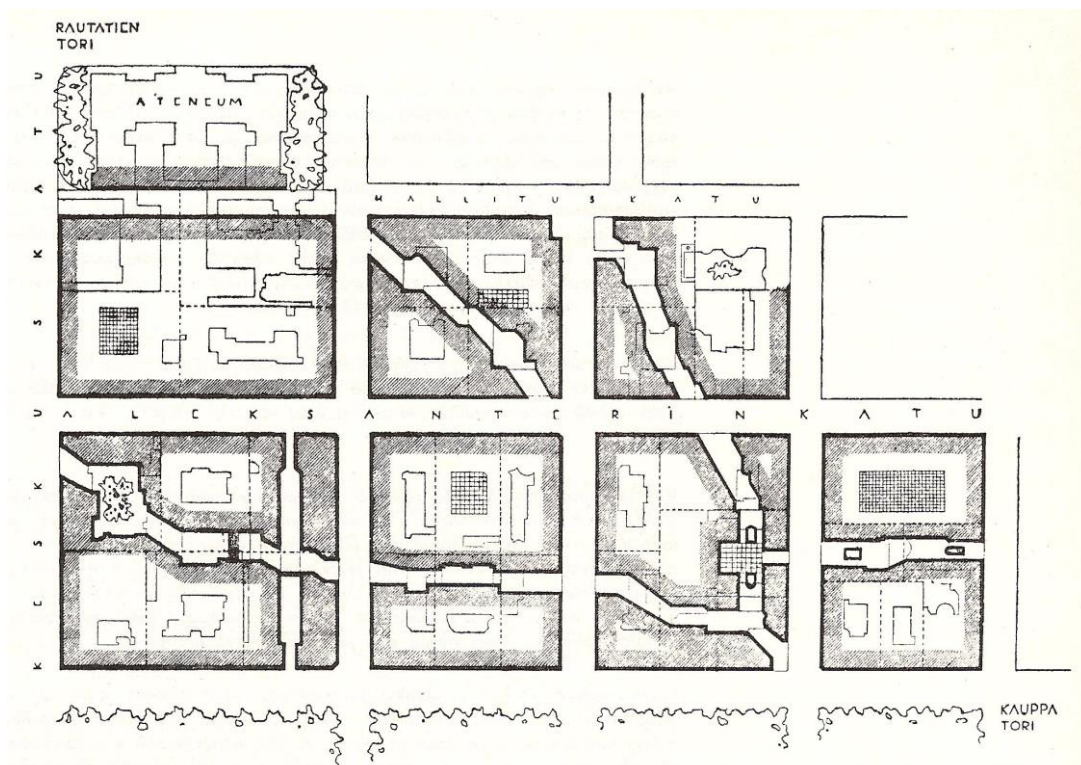
Kauppakeskus Forum laajeni Aktian taloon vuonna 2008 ja aloitti uuden laajentumisvaiheen neljä vuotta myöhemmin. Forumin laajentumiseen liittyen nk. Capitolin ja Mercatorin sisäpihat katettiin. Mercatorin sisäpiha oli vielä 1970-luvulla Hufvudstadbladetin painotalon käytössä. Viimeisimmässä vaiheessa mm. Kukontori remontoidaan. Myös Forumin atrium-pihan ilmettä on uudistettu – mukaan on tuotu mm. keveät valkoiset kierreportaat ja Alvar Aallon Helsingin keskustaan suunnitteleminen rakennusten atrium-pihoihin viittaavaa marmoriamateriaalia.

Kluuvin kauppakeskuksen kehittämishanke valmistui vuonna 2011. Uudistus toteutettiin entisen E-lannon tavaratalon arkkitehtuuria kunnioittaen, osin jopa vanhaa ilmettä palauttaen (Hakola 2011:40–47). City-Centerin sisäpihalle nousi kauppakeskus- ja toimistorakennus.

Kaupungintalokortteleihin on avattu useita uusia ravintoloita ja kahviloita sekä muita liikkeitä, vuonna 2015 ravintoloita ja kahviloita oli yhteensä 14 kpl ja muita liikkeitä ja toimijoita 27 kpl (Torikorttelit 2015). Liikkeistä moni toimi Kiseleffin talossa. Kaupungintalokorttelien kehittämishanke oli saanut vaikutteensa ilmeisesti eurooppalaisten kaupunkien keskiaikaisten ytimien vastaavista hankkeista. Torikortteleihin pyrittiin tuomaan vanhan kaupunginosan tunnelmaa avaamalla kortteleiden tilarakenteiltaan monimuotoisia sisäpihoja julkisiksi aukiomaisiksi tiloiksi. Torikorttelien kehittämishanke kohtasi alkuvaikeuksia etenkin Kiseleffin ”basaarin” osalta. Vainion (2011) mukaan hankkeessa menttiin puhtaasti arkkitehtien ja arkkitehtuurin ehdoilla. Basaarissa ei saanut olla edes valokylttiä oven päällä, mikä johti siihen, että ihmiset eivät huomanneet, että rakennuksessa on kauppia sisällä. Kiseleffin talon interiöörit on Vainion (2011) mielestä hienosti remontoitu, mutta kun niitä vertaa remonttia edeltäneeseen aikaan, jolloin sisätilat muistuttivat basaaria, niin hänen mukaansa huomaa että tavarat, mainonta ja kaupallisuus ”puuttuvat” – ja jos kauppa ei käy, niin vuokratulot katoavat. Myöhemmin Senaatintorin laidalla sijaitseviin Torikortteleihin pyrittiin herättämään potentiaalisten asiakkaiden huomiota mm. opastauluin, eri värein maalattuja penkeihin ja jalkakäytäviin tehdyin mainosmaalauksin.

Toimintansa 1990-luvun alussa lopettaneisiin tavarataloihin kuuluvat Aleksanterinkadun Elanto ja Kaisaniemenkadun Pukeva. Kuusisen vaatetavaratalo toimi Aleksanterinkadulla 2000-luvun alkupuolelle. Anttila perusti 1990-luvulla keskustaan uusia tavarataloja ja vuonna 2012 sillä oli ydinkeskustassa kolme tavarataloa (City, Kaisaniemi ja Kamppi). Anttila kuitenkin ajautui konkurssiin vuonna 2016, jonka myötä Anttilat suljettiin.

P. E. Blomstedtin laatima kaavio vuodelta 1935 (ks. Tuomi 2005a:125, kuva 286.) tarkasteli Helsingin keskustan kortteleiden avaamista liiketoiminnalle. Tämä kaavio lienee toiminut esikuvana lukuisille Aleksanterinkadun kauppakortteleiden läpikuluille, joista ensimmäisiä oli Aikatalon (1961) läpikulk. Samaten Ateneuminkujan kauppakuja rakennettiin 1960-luvulla. Aleksanterinkatu 15:sta sisäpiha puolestaan saneerattiin 1990-luvun alussa Juhani Pallasmaan suunnitelman mukaisesti – esikuvana olivat ”meksikolaisten pikkukaupunkien värikylläiset pihanäkymät”. Pihalle rakennettiin lasikate ja ”kyläkaivo”, johon sadevesi putoaa katolta synnyttäen veden solinaa ja tehden sateesta ”mielenkiintoisen elämyksen” (Arkkitehti 3/1991:37–41). Sittenkin kaivo on ilmeisesti purettu. Kortteliläpikulkuja on Aleksanterinkadun varrella muitakin: perinteikkäät Wreden pasaasi ja Citykäytävä sekä kauppakeskus Kluuvin ja kauppakeskus Kämp Gallerian korttelit. Kaivopiha rakennettiin 1980-luvulla ja sen alta purettiin piharakennuksia. Aukiolle sijoitettiin suihkukaivo.



Kuva 286. Helsingin ydinkeskustan kauppakortteleita on kehitetty P. E. Blomstedtin vuonna 1935 laatiman kaavion perusajatuksen mukaisesti läpikuljettaviksi. (Lindgren 1951:94–95).

Suomen kaupalliseen tarjontaan tuli joitakin kansainvälisiä toimijoita jo 1970-luvulla, mm. Intersport vuonna 1970. Varsinainen kansainvälisten ketjujen ryntäys Helsingissä tapahtui kuitenkin vasta 1990–2010-luvuilla, jolloin tulivat mm. Vero Moda (1990), KappAhl (1990), Jack & Jones (1992), Free Record Shop (1996), H&M (1997), DinSko (1998), JC (1999), Synsam (1999), Dressmann (2000), Indiska (2001), Hemtex (2001), Stadium (2001), Carlings (2001), Zara (2002), Clas Ohlson (2002), BR-lelut (2005), Mango (2005), Cafe Neuhaus (2006), Furla (2006), Gina Tricot (2007), Kicks (2007), Specsavers (2007), Louis Vuitton (2008), Teknikmagasinet (2009), Lush (2011), Cubus (2011), Brothers (2011), Noa Noa (2012), COS (2012), Tiger (2012), Marks & Spencer (2014), Habitat (2014), XXL Sports & Outdoor (2014), Gigantti (2014), Fritz Hansen (2014), The Athlete’s Foot (2015), Plantagen (2015), Victoria’s Secret (2015), Hamleys (2015), Skechers (2016), MUJI (2017), XS Toys (2017), Maya Maya (2018), Weekday (2018), Zizzi (2018), Esprit (2018), New Yorker (2018) ja Flying Tiger Copenhagen (2018). Muita ulkomaalaisia ketjuja tai merkkimyymälöitä Helsingin kantakaupungissa ovat mm. Apple Store, Bang & Olufsen, Benetton, Bijou Brigitte, BikBok,

Björn Borg, Burton, Calvin Klein, Change Lingerie, Ecco Shop, Efva Attling Stockholm, Everlast, Filippa K, Furla, GameStop, Gant Store, Glitter, Guess Shop, Hästens, Keops, Le Creuset, Lego, Levi's Store, Life, L'Occitane en Provence, Lorna Jane, Louis Poulsen, Marc O'Polo, Michael Kors, Monki, Name it, NaraCamicie, Nespresso, Nilson Shoes, Only, Peak Performance, Polarn O. Pyret, Samsøe & Samsøe, Samsung Experience Store, Sisley, Sony Center, Steinway Piano Gallery, The Athlete's Foot, The Body Shop, Tiger of Sweden, Vagabond, VANS Store, Vila Clothes, Villeroy & Boch ja Yves Rocher.

Suurin osa kansainvälisistä toimijoista on kantakaupungissa sijoittunut keskustan kauppakeskuksiin, ydinkeskustan ostoskaduille tai ydinkeskustan läheisyyteen. Kauppakeskuksilla näyttäisikin olevan kykyä houkutellessa kansainvälisiä tuotemerkkejä. Osa myymälöistä, kuten Gigantti ja Plantagen avasi pääkaupunkiseudun ensimmäisen myymälänsä esikaupunkialueella ja vasta sitten Helsingin keskustassa. Osa suomenkielistä nimeä kantavista myymälöistä on ulkomaalaisessa omistuksessa. Helsingin kantakaupunkiin on sijoittunut lisäksi myös suuri määrä erilaisia kansainvälisiä palveluntarjoajia esimerkiksi KIBS-aloilla.

Muualle pääkaupunkiseudulla ulkomailta tulivat mm. Ikea (1996), Bauhaus (2001), Toys 'R' Us (2006) ja Bygghuset (2013). Myöskään Biltema ei toistaiseksi ole avannut myymälää Helsingin kantakaupungissa. Lisäksi eri automerkeillä on pääkaupunkiseudulla omia myymälöitään.

Suomalaiseen elintarvikekauppaan kansainvälisenä toimijana tuli vuonna 2002 Lidl, tuoden samalla kilpailua kolmen toimijan (S-ryhmä: S-marketit ja Alepat, K-ryhmä: K-kaupat, Suomen Lähikauppa: Valintatalot ja Siwat) käsiin keskittyneeseen elintarvikekauppaan. Lidl nousi vuonna 2013 maan kolmanneksi suurimmaksi elintarvikekauppaketjuksi. Vuonna 2015 K-ryhmä päätti ostaa Suomen Lähikaupan, ja suomalainen elintarvikekaupan ala keskittyi entisestään kahden suuren toimijan varaan. Samalla Valintatalot ja Siwat muuttuivat K-ketjun kaupoiksi. Lidlin ohella elintarvikekaupan alan uusista toimijoista oikeastaan vain kotimainen M-ketju näytti 2010-luvulla olevan vahvistumassa. Lidl teki 2010-luvulla voimakasta tuloa Helsingin kantakaupunkiin. Kaupan alan keskittyminen eteni 1990-luvun laman aikaan, kun T-ryhmä (T-kaupat, Sestot, Rabatit) joutui vaikeuksiin. Myöskin Ruokamarkkinat Oy (Ruokavarastot, myöh. Sestot) on sittemmin integroitu suurempiin toimijoihin. Sen sijaan monet kauppaketjut, jotka monet muistavat (Kukkurat, Varuboden, Marketta, Säästäri, Spar) ovat kuuluneet kolmelle suurelle toimijalle.

Kantakaupunkiin, ydinkeskustan ulkopuolelle rakennettiin uusien asuinalueiden rakentamisen yhteydessä 2000-luvulla myös kaksi kauppakeskusta: Arabia (2002) ja Ruoholahti (2003). Kauppakeskusten kytkeminen kantakaupungin asuntorakentamiseen oli uutta, sillä aiemmin kantakaupungissa oli ollut kauppakeskuksia vain ydinkeskustassa. Hakaniemen Ympyrätalo uudistettiin liikekeskukseksi vuonna 2004. Sen sijaan perinteinen Hakaniemen Sokoksen tavaratalo sulki ovensa vuonna 2014. Paikalle jäi elintarvikemyymälä. Keski-Pasilan Triplan ja Kalasataman REDI kauppakeskusten rakentaminen alkoi vuonna 2015. REDI avautui vuonna 2018, Tripla avautuu vuonna 2019. Redi oli avautuessaan kantakaupungin suurin kauppakeskus.

Sen sijaan uusia kauppahalleja ei ole rakennettu tai perustettu Helsinkiin sitten 1930-luvulla Etu-Töölön Tunturikatu 16:een perustetun kauppahallin (suljettu v. 1993). Vuonna 2017 Hakaniementorille rakennettiin remontoitavalle Hakaniemen kauppahallille väliaikainen väistötila, ts. uusi kauppahallirakennus. Idean taustalla oli Kööpenhaminaan rakennettu Torvehallerne (2011). Euroopassa on rakennettu uusia, runsaasti huomiota saaneita kauppahalleja 2010-luvulla myös mm. Sevillan ja Rotterdamiin. Hakaniementorilla on aikanaan ollut ryhmä pieniä, kiinteitä torikojuja. Kiinteistä kojuista luovuttiin torien puhtaanapitoon liittyneistä syistä. Hakaniemen torille on lisäksi aiemmin suunniteltu nykyistä laajempaa kauppahallikonaisuutta ennen olemassaolevan hallin rakentamista sekä myös kerrostalorakentamista vuonna 1934.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 36.) on lueteltu kaupallisia hankkeita ja viihdehankkeita Helsingin kantakaupungissa 1980-luvun alusta vuoteen 2019.

Kaupallinen hanke	Vuosi
Kaivopiha	1980-luku
Forum	1985
Graniittitalon Anttila	1988, suljettu
Kluuvi	1989
WTC:n liikekeskus	1995
Kauppakeskus Caisa	1996, suljettu
Kinopalatsin elokuvateatteri	1998
Tennispalatsin elokuvateatteri	1999
Kämp Galleria	1999
Sanomatalon liikekeskus	1999
Simonkenttä	2000
Kauppakeskus Arabia	2002
Merimaailma Sea Life	2002
Kauppakeskus Ruoholahti	2003
Rautatieaseman länsisiipi	2003
Fennia-kortteli, ml. Casino Helsinki	2004
Ympyrätalo liikekeskukseksi	2004
Cityterminaali	2005
Sähkötalo	2007
Trooppinen Eläintalo Tropicario	2007
Hakaniemen leikkiluola	2008
Kamppi	2006
Salmisaaren Megazone	2010
Citycenter	2013
SnadiStadi sisähuvipuisto, Ruoholahti, myöh. HopLop	2013
Murulandia sisähuvipuisto, Sörnäinen	2014, suljettu
REDI	2018
Mall of Tripla	2019

Taulukko 36. Helsingin kantakaupungin kaupallisia hankkeita 1980–2010-luvuilla. Helsingin keskusta-alue kehittyi kaupallisesti voimakkaasti. Taulukossa on listattu kantakaupungin alueella toteutettuja kauppakeskus-, liikekeskus ja viihdehankkeita. Huomattava ilmiö 1990–2010-luvuilla oli myös kansainvälisten ketjujen ja merkiliikkeiden tulo.

Helsingin esikaupunkialueella ostoskeskuksia korvattiin 2010-luvulla asumista ja palveluja yhdistäneillä ratkaisulla, mutta myös jo 1950-luvun lähiörakentamisesta juontuvien erillisten liikerakennusten rakentaminen jatkui voimakkaana 2000- ja 2010-luvuille. Tällaisia olivat esimerkiksi Herttoniemen, Haagan, Jakomäen, Käpylän ja Torpparinmäen K-supermarketit, Aurinkolahden ja Maununnevan K-marketit, Herttoniemen, Konalan, Pakilan ja Vuosaaren Lidlit, Viikin Prisma, Herttoniemen, Malmin, Maunulan, Pakilan, Pitäjänmäen, Torpparinmäen ja Vuosaaren S-marketit, Kontulan, Tapaninkylän, Viikin ja Vuosaaren sataman Alepat, Jollaksen ja Viikin Valintatalot sekä Konalan ABC:n ja S-marketin yhdistelmä-rakennus. Näiden osalta ei siis rakennettu kantakaupunkimaisesti kerrostaloja tai kortteleita kellariin ja katutasoon sijoittuvine liiketiloineen vaan asuinrakennuksista erotettuja, kadulle selkensä kääntäviä laatikkomaisia liikerakennuksia avopysäköintialueineen. Vaikka erillisten kaupparakennusten toteuttaminen paransikin palveluja monella asuinalueella, Helsinki menetti samalla kymmeniä potentiaalisia kerrostalotontteja ja satoja ellei tuhansia lähelle palveluja potentiaalisti sijoitettavissa olleita asuntoja.

Ravintoloiden aukio-oloaikoja pidennettiin vuosina 1992 ja 1995 ja myös kauppojen aukio-olot väljentyivät asteittain vuosina 1994, 1997, 2000 ja 2009. Kioskikaupan aukio-oloajat oli laissa vapautettu jo vuonna 1969 – samalla myös kauppojen aukio-oloajat olivat pidentyneet (ks. Laki vähittäiskaupan...1969). Kantakaupunkiin avattiinkin 2010-luvulla pitkään (klo 23:een asti) tai jopa läpi yön

(Töölö, Sörnäinen, ydinkeskusta, Ruoholahti) auki olevia ruokakauppoja. Kauppojen aukioloajat vapautettiin kokonaan vuonna 2015, jolloin läpi yön auki olevia kauppoja alkoi esiintyä myös Helsingin esikaupunkialueella. Ravintoloiden aukioloaikoja päätettiin vuonna 2016 muuttaa siten, että jatkoajan alkoholijuomien anniskelulle kello 1.30:n jälkeen saa jatkossa pelkällä ilmoituksella. Moni helsinkiläisravintola jatkoi sen seurauksena aukioloaan kello neljään aamuyöllä. Harjussa toimi vuonna 2018 jopa 24 h vuorokaudessa auki oleva karaokebaari. Samassa yhteydessä ravintoloiden sallittiin myydä alkoholia myös mukaan kello 21:een asti ja myös Alkon myymälöiden aukioloaikoja pidennettiin arkisin klo 21:een. Helsingissä ravintoloiden terassien sallittiin vuonna 2018 kokeilunomaisesti olla auki tunnin pidempään kuin aiemmin, kello 23:een – Helsinki oli samaan aikaan kiinnostunut yöta- loudesta ja sen vaikutuksista kaupungin vetovoimaan ja harkitsi mm. Amsterdamista tutun yöpormes- tarimallin soveltamista.

Helsingin kantakaupunkiin avattiin vuosina 1980–2018 ainakin 39 uutta hotellia (taulukko 37.). Joi- takin hotelleja myös lakkautettiin, mm. Merihotelli vuonna 1999, Hotelli Fenno vuonna 2003, Aurora vuonna 2006, Marttahotelli vuonna 2008 ja Palace vuonna 2009, mutta Helsingin majoituskapasiteet- tin kasvu oli merkittävää.

Kantakaupungin hotellitarjontaan tulivat 1980-luvulla (nimet vuoden 2012 asussa) Sokos Hotelli Pre- sidentti (1980), Sokos Hotel Pasila (1984), Hotel Anna (1985), Intercontinental, nyk. Hilton Strand (1988). Strand-hotellin alta purettiin varsin matalia John Stenberg Oy:n teollisuusrakennuksia vuosi- na 1977–78. Myös Next Hotel Rivoli Jardin on 1980-luvulta.

Seuraavan vuosikymmenen aikana avattuja hotelleja olivat Kampin Radisson Blu Royal Hotelli (1991), Hotel Skatta (1991), Cumulus, myöh. Scandic Kaisaniemi (1991, entinen Metrocity), entiseen makasiinirakennukseen toteutettu Scandic Grand Marina (1992), entiseen Valion juustovarastoon ra- kennettu Ruoholahden Radisson Blu Seaside (1993), Holiday Inn Messukeskus (1997), toimistora- kennukseen saneerattu Kluuvin Hotel Kämp (1999), Kluuvin Radisson Blu Plaza (1999) ja AVA Hotel (1999).

Helsingin kantakaupungin hotelleista 2000-luvulla avautuivat pyöreän kulmansa osalta Sokoksen ta- varatalon kanssa keskusteleva Kampin Hotelli Scandic Simonkenttä (2000, kuva 287.), Elielinauki- olle sijoittuva Holiday Inn Helsinki City Centre (2003, myöh. Best Western), vanhassa asuinraken- nuksessa toimiva Hellsten Helsinki Parliament (2003), Ruoholahden Holiday Inn Helsinki City West (2005), Klaus K (2005), toimistorakennuksiin sijoittuneet GLO Hotel Kluuvi (2007), Omenahotelli Eerikinkatu (2007) ja Sokos Hotel Albert (2007), entisessä vankilassa toimiva Hotel Katajanokka (2007), toimistorakennuksista hotelleiksi muutetut Omenahotelli Lönnrotinkatu (2008), Sokos Hotel Aleksanteri (2008) ja Kaartinkaupungin Hotel Haven (2009).

Vuosina 2010–2018 kantakaupunkiin avautuivat entisiin toimistorakennuksiin sijoittuneet Hotel Fa- bian (2010), Omenahotelli Yrjönkatu (2010) ja Cumulus, myöh. Scandic Hakaniemi (2010), Kampin GLO Hotel Art (2012) entisessä teknillisen korkeakoulun ylioppilaskunnan rakennuksessa, Scandic Paasi (2012), entisissä toimistotiloissa toimiva Best Western Hotel Carlton (2013), entiseen toimisto- taloon rakennettu, Rakentamisen Ruusulla vuonna 2014 palkittu design-hotelli Hotel Indigo Helsinki – Boulevard (2015), entiselle poliisiasemalle toteutettu Hotel Lilla Roberts (2015), entiseen toimisto- taloon, nk. Aurataloon, sijoittunut Cumulus, myöh. Scandic Meilahti (2016), toimistosta hotelliksi muutettu ja minipiazzaksi muutetulla valopihalla varustettu Hotelli F6 (2016), Jätkäsaaren valmis- tunut tornihotelli Clarion Hotel Helsinki (2016), Hotel St. George (2018) Yrjönkadulla historiansa aikana eri käytöissä olleeseen rakennukseen ja Hotel Aida (2018) Jätkäsaaren.

Vuonna 2017 Hotels.comin käyttäjien mukaan neljä Pohjoismaiden parasta hotellia sijaitsee Helsin- gin kantakaupungissa. Näistä hotelleista kaikki olivat valmistuneet vuosina 2010–2016.

Lisäksi kantakaupunkiin oli vuonna 2019 suunnitteilla tai rakenteilla kaikkiaan noin 23 hotellia. Osa suunnitelmista, kuten Töölöön Taivallahteen suunniteltu hotelli, oli kuitenkin jäissä. Hotelleja harkittiin tai oli toteutumassa Kampissa Kaartin Lasarettiin, Kaartinkaupungissa entiseen toimistorakennukseen, Kalasataman keskukseen, Itä-Pasilaan Messukeskuksen yhteyteen, Pasilan konepajalle entisiin VR:n rakennuksiin, SSA Base -hotelli Ruskeasuolle, Arabianrantaan, Nihtiin, Keski-Pasilan keskukseen, Jätkäsaareen (4 kpl), Hernesaareen, Hakaniemenrantaan, Hylkysaareen, Katajanokalla Kesko Oyj:n entiseen pääkonttoriin ja osoitteeseen Kanavakatu 14, Punavuoressa Bulevardi 28:aan, johon oli rakenteilla Lapland Hotels -ketjun hotelli, joissa suuri osa huoneista on varustettu saunoilla, Kurviin entiseen vakuutusyhtiö Kansan taloon, entiseen virastotaloon Mariankatu 23:een, Kaisaniemmen purettavan Sääntalon paikalle, Pasilan konepajan alueelle ja päärautatieaseman itäsiipeen. Rautatieasemalle suunniteltuun hotelliin liittyisi täydennysrakentamista – arkkitehtuurikilpailun voitti Futudesign Oy:n 'Hermes'-ehdotus, jossa oli suuret ikkunat ja Eliel Saarisen suunnitteleman rautatieaseman sisäänkäynteihin viittaavia kaaria katutasossa. Myös rakennuksen yläosan sisäänveto viittaa Saariseen. Lisäksi Hotel Katajanokkaan oli vuonna 2018 suunnitteilla ympyränmuotoinen laajennus (SARC Architects), jonka tilaratkaisun vaikutteet tulevat vankila-arkkitehtuurista, nk. panopticon-periaatteesta.

Helsingin majoitustarjonta oli kehittynyt myös yksityisiä asuntoja lyhytaikaiseen majoittumiseen välittävän Airbnb:n kautta. Helsingin kokonaismajoituskapasiteetista Airbnb:n osuus oli vuonna 2017 jo 19 prosenttia (Mustonen 2018).

Monet kantakaupungin uudet hotellit olivat kansainvälisiä hotelliketjuja: Hilton, Radisson, Scandic, Holiday Inn, Best Western, Nordic Choice Hotels, Hotel Indigo, Hotel Hellsten Group Ab ja Clarion.



Kuva 287. Helsingin hotellitarjonta kehittyi 1980–2010 -luvuilla merkittävästi. Uusia hotelleja rakennettiin ja saneerattiin vanhoihin rakennuksiin vuosina 1980–2018 miltei neljäkymmentä. (Miika Norppa).

Hotelli	Vuodet 1980–1989: 5 kpl
Sokos Hotelli Presidentti	1980
Sokos Hotel Pasila	1984
Hotel Anna	1985
Hilton Strand	1988
Next Hotel Rivoli Jardin	1980-luku

Hotelli	Vuodet 1990–1999: 9 kpl
Radisson Blu Royal	1991
Hotel Skatta	1991
Cumulus Kaisaniemi	1991
Scandic Grand Marina	1992
Radisson Blu Seaside	1993
Holiday Inn Messukeskus	1997
Hotel Kämp	1999
Radisson Blu Plaza	1999
AVA Hotel	1999
Hotelli	Vuodet 2000–2009: 12 kpl
Hotelli Scandic Simonkenttä	2000
Holiday Inn Helsinki City Centre, myöh. Best Western	2003
Hellsten Helsinki Parliament	2003
Holiday Inn Helsinki City West	2005
Klaus K	2005
GLO Hotel Kluuvi	2007
Omenahotelli Eerikinkatu	2007
Sokos Hotel Albert	2007
Hotel Katajanokka	2007
Omenahotelli Lönnrotinkatu	2008
Sokos Hotel Aleksanteri	2008
Hotel Haven	2009
Hotelli	Vuodet 2010–2018: 13 kpl
Hotel Fabian	2010
Omenahotelli Yrjönkatu	2010
Cumulus Hakaniemi	2010
GLO Hotel Art	2012
Scandic Paasi	2012
Best Western Hotel Carlton	2013
Hotel Indigo Helsinki – Boulevard	2015
Hotel Lilla Roberts	2015
Cumulus Meilahti	2016
Clarion Hotel Helsinki	2016
Hotel F6	2016
Hotel St. George	2018
Hotel Aida	2018

Taulukko 37. Helsingin kantakaupunkiin vuosina 1980–2018 avattuja hotelleja. Uusien hotellien avaaminen lisääntyi jokaisella vuosikymmenellä.

Osa kantakaupungin uusista hotelleista, kuten sisustuksessaan Kalevalasta ammentava Klaus K, luokiteltiin designhotelleiksi. Luksushotellit lisääntyivät 2010-luvulla. Vuonna 2011 Helsingin matkailussa nähtiin yöpymisten määrässä kaikkien aikojen ennätys: 3 364 000 yöpymistä. Eniten edellisvuoteen nähden olivat lisääntyneet venäläisten yöpymiset: peräti 17 prosenttia, johtuen paljolti Helsingin ja Pietarin välisen nopea Allegro-junayhteyden avaamisesta samana vuonna (Helsingin matkailussa...2012). Helsingissä pistäytyneet risteilymatkustajat eivät näy näissä tilastoissa. Vuonna 2014 venäläismatkailijoiden määrä ainakin väliaikaisesti putosi Ukrainan kriisiä seuranneen ruplan kurssin heikentymisen myötä, mutta muualta tulleiden matkailijoiden määrän kasvu kompensoi menetyksen. Vuonna 2015 Helsingissä oli jo 3,5 miljoonaa matkailijan yöpymistä – iso merkitys oli suurilla tapahtumilla (Viime vuosi...2016), seuraavana vuonna (2016) yöpymisiä oli vielä tätäkin enemmän ja vuonna 2017 yöpymisten määrä ylitti neljän miljoonan rajan.

Helsingin satama odotti vuoden 2012 kesälle 285:ttä alusvierailua ja 400 000 risteilyvierasta (Kastari 2012). Vuonna 1989 risteilijöitä kävi 92 kpl ja vuonna 1990 noin 102 kpl (Juurus 1990). Vuonna 2015

risteilyvieraita kävi ennätysmäiset 436 000 kappaletta. Määrä kasvoi vuonna 2017, jolloin Helsingissä kävi risteilykauden aikana 266 alusta 478 000 kansainvälistä risteilymatkustajaa. Kesällä 2018 kansainvälisiä risteilyvieraita oli jo 520 000. Valtio saa jokaisesta aluksesta kymmeniä tuhansia euroja laivamaksuja ja Helsinki satama- ja palvelumaksuja (Mannila 2012). Lisäksi risteilyvieraat käyttävät Helsingissä rahaa mm. liikkumiseen, kulttuuripalveluihin, ravintoloihin ja kahviloihin sekä ostoksiin. Vuonna 2017 risteilyvieraat toivat Helsinkiin noin 32 miljoonaa euroa (Ennätyksellisen risteilykauden...2017).

Matkailijat kuitenkin käyttävät Suomessa kuitenkin keskimäärin vähemmän rahaa kuin Ruotsissa – ja myös matkailijamäärät ovat pienempiä (Lassila 2012). Esimerkiksi Tukholmassa myös yöpyi vuosina 2007–2013 yli kaksi kertaa yhtä paljon matkailijoita kuin Helsingissä (Laitinen 2014). Suomi on kansainvälisesti vertailtuna turvallisin maa matkailijoille, mutta matkailun kokonaiskilpailukyvyssä vuonna 2017 kuitenkin vasta 33. (The travel and tourism competitiveness...2017). Helsingissä ei ole esimerkiksi historiallisia nähtävyyksiä antiikin, keskiajan, renessanssin tai barokin ajoilta, eikä merkittäviä uimarantoja tai lämmintä ilmastoa, pilvenpiirtäjiä tai erityisen näyttävää uutta arkkitehtuuria. Helsinki ei myöskään ole kansainvälisesti merkittävä viihdekaupunki, eikä sillä ole roolia uskonnollisena keskuksena tai ollut keskeistä ruokakulttuurin keskuksena, vaikka ruokakulttuuri onkin kaupungissa 2010-luvulla merkittävästi kehittynyt. Helsinki myöskään ole globaali- tai miljoonakaupunki, joka tekisi siitä erityismatkailun kannalta erityisen tärkeän.

Viihdetarjonnan osalta Helsingin kantakaupunkiin avautui 1991–2018 sisämikroautorata Koskelaan (poistuneen alueen asuntorakentamisen alta), kaksi uutta elokuvateatterikompleksia (Kinopalatsi ja Tennispalatsi, 1998 ja 1999, kuva 288.) ydinkeskustaan, akvaario Merimaailma Sea Life (2002) Alppilaan, uusi kasino Casino Helsinki (2004) ydinkeskustaan, Trooppinen Eläintalo Tropicario (2007) Vallilaan, Hakaniemen leikkiluola (2008), lasertaistelupelitalo Megazone Salmisaareen (2010) ja SnadiStadi sisähuvipuisto (2013) Ruoholahteen, maailmanpyörä (2014) ja Flytour Helsinki -4D-elokuvateatteri (2017) Katajanokalle. Escape room -pakopelihuoneita kantakaupunkiin avattiin 2010-luvulla. Eliel Saarinen oli suunnitellut Kinopalatsin elokuvateatterin paikalle kulttuurikäyttöä, konserttitaloa, jo 1920-luvulla. Kauppakeskus REDI:in (2018) tuli myös viihdetarjontaa: mm. vapaalento-tunneli ja Virtual Planet -elämys- ja viihdekeskus.

Kantakaupunkiin on 2000- ja 2010-luvuilla suunniteltu neljää kylpylää: Kamppiin, Taivallahteen, Sompasaareen ja Jätkäsaareen. Taivallahden kylpylälle varattu alue oli vielä 1900-luvun alussa osin saarella (Taivalsaari), sittemmin saaresta on tehty niemi. Kylpylähankkeiden toteutuminen ei kuitenkaan ollut vuonna 2018 varmaa. Clarionin hotellin ylimpään kerrokseen Jätkäsaareen valmistui vuonna 2016 pieni kylpylä ja toinen kylpylähotelli oli suunnitteilla.

Mualla Helsingin seudulla joitakin kylpylöitä saatiin aikaan. Vantaalle avattiin vuonna 2008 Flamingon viihdekeskus, joka sisälsi myös kylpylän. Kylpylöitä oli vuonna 2015 myös Kirkkonummen Långvikissä (2010) sekä Espoon Korpilammella (vesipuisto Serena, 1989) ja Pakankylässä. Espoon Westendiin suunniteltiin 2010-luvulla tornimaista kylpylähotellia Vantaan Flamingon tapaan, mutta hankkeen toteutumisesta ei ollut vuonna 2018 selvyyttä. Nokian pääkonttorin poismuuton myötä, tornihotellihanke haluttiin korvata asuntotornilla, mutta rakentaa silti kylpylä osana projektia. Westendiin suunniteltiin kylpylähotellia jo 1930-luvun lopulla (ark. Jarl Eklund), mutta hanke kaatui toisen maailmansodan alkaessa.



Kuva 288. Tennispalatsista remontoitiin ydinkeskustaan viihdekeskus. (Miika Norppa).

Guggenheimin aiemmin havittelemalle Kanavaterminaalin tontille päätettiin vuonna 2013 väliaikaisesti (2014-) sijoittaa siirrettävä maailmanpyörä. Laitteen toiminnasta vastaa United International Leisure AG -yhtiö. Siirrettävät maailmanpyörät ovat olleet suosittuja etenkin brittiläisten (mm. Belfast, Brighton, Birmingham, Manchester, Sheffield, York) kaupunkikeskustojen elävöittämissä hankkeissa. Nk. Helsinki Sky Wheelin hytit on valmistanut sama tehdas, joka valmisti myös London Eye -maailmanpyörän hytit.

Katajanokan Kanavaterminaalin alueen väliaikaiseksi käytöksi tehtiin kaksi ehdotusta: N2 Helsinki -yrityksen laatima 'Platta' ja Korjaamo Groupin 'Allas'. Ensimmäisen ehdotuksen nimi on väännös Katajanokan Skatta-lempinimestä ja playa-sanasta. Se sisälsi kelluvia uimaloita, saunoja, puistoalueita, venelaitureita, ravintoloita, kahviloita, kioskeja ja esiintymislavan. 'Allas'-ehdotuksessa oli osin samoja elementtejä (kelluvat altaat, saunat, ravintolat ja kahvilat, tapahtumat), mutta siinä sijaintia ei ollut määritelty. N2 Helsinki vetäytyi hankkeesta ja palasi aiempaan tavoitteeseensa kelluvan uimalan sijoittamisesta Töölönlahdelle. Katajanokan suunnittelua jatkettiin Korjaamo Groupin ehdotuksen mukaisesti – mukana oli berliiniläinen arkkitehtitoimisto Koehl. Berliini on tunnettu kelluvasta Badeschiff-uimalasta. Uimalarakennuksesta suunniteltiin näyttävä (ark. Huttunen-Lipasti-Pakkanen Arkkitehdit Oy): puisen rakennuksen katolla tulisi kaikille avoimia maisematerasseja Amsterdamin NEMO Science Centerin ja Osloon oopperatalon – ja ehkä myös Suomenlahden toisella puolella, Tallinnan satamassa sijaitsevan Linnahallin – tavoin. Rakennusten viemä maa-ala on siis kattoratkaisun kautta säilytetty julkisena kaupunkitilana. Katolla tunnelma on hieman kuin laivan kannella ja toisaalta altaissa vähän kuin uisi Kauppatorin satama-altaissa. Rakennuksessa on näköalasaunoja, kahvila, ravintola, kauppa ja Itämerikeskuksen näyttelytila. Altaita on kolme, joista kaksi on lämmitettyjä

altaita (toinen lastenallas) ja yksi merivesiallas. Altaat on tarkoitus pitää käytössä ympäri vuoden kattamalla ne. Alueella on myös hiekkaranta. Alueelle suunniteltua hyppytorni-alasta ei oltu vuonna 2017 rakennettu. Kahvila valmistui vuonna 2014 ja uimala saunoineen vuonna 2016. Ravintolarakennus katolle sijoittuvine, laivan kantta muistuttavine maisematerasseineen valmistui vuonna 2017 (kuva 289.). Alueella on järjestetty myös konsertteja. Kelluvan uimalan paikaksi oli vuonna 2013 väliaikaisesti keskusteluissa myös Arabianranta ja Tokoinranta.



Kuva 289. Allas Sea Pool jatkaa Helsingin jo miltei katkenneita julkisen saunan ja uimalaitoksen perinteitä. (Paasikivi / Wikimedia Commons).

Altaan kanssa vastaava hanke oli samana vuonna 2016 valmistunut Löyly (Avanto Arkkitehdit Oy). Julkisina saunoina ja uimalaitoksina Allas ja Löyly jatkavat ja uudistavat jo miltei katkenneita helsinkiläisiä julkisten saunojen ja uimaloiden perinteitä: Helsingissä oli 1940-luvulla noin 70 julkista saunaa (Meurman 1947/1982:340). Tällöin asunnoissa ei useinkaan vielä ollut omia kylpyhuoneita. Syyinä julkisten saunojen häviämiseksi oli mm. asunto- ja talokohtaisten kylpyhuoneiden ja saunojen yleistymisen sekä uimahallien rakentaminen.

Urheilutarjonnan osalta kantakaupunkiin avattiin Hartwall Areena (1997), Mäkelänrinteen uintikeskus (ark. Pro-Ark Oy, 1999), Finnair Stadium (2000) sekä useita liikuntakeskuksia ja -halleja (Arena Centerit, Katajanokan liikuntahalli, Kumpulan liikuntakeskus, Salmisaaren liikuntakeskus, Meilahden liikuntakeskus). Laakson ratsastuskeskus sai vuonna 2001 uuden, muodoltaan bumerangimaisen katsomon sekä huoltorakennuksen. Taivallahden tenniskeskus laajeni vuonna 2001 – alue sijoittuu osin sotilashautausmaan (per. 1826) päälle. Rautatien tekojäärata (2006) ja Eläintarhan Micropolis-skeittipuisto (2006) piristivät kaupunkikuvaa ja elävöittivät kaupunkia. Etenkin talvisin verrattain kuollut Rautatien tontti sai näin uudenlaista elävyyttä. Liikuntapuistoja oli vuonna 2013 Helsingissä 23 kappaletta. Urheilupuistoista kantakaupungissa sijaitsi viisi: Velodrom, Käpylä, Ruskeasu, Meilahti ja Arabia.

Kaapelipuisto Wakespotissa Hietaniemessä on tarjolla surffausmahdollisuuksia, seinäkiipeilyä voi harrastaa Salmisaaren kiipeilyareenalla, boulderointia Pasilan Boulderkeskuksessa, taitoliikuntaa Hietalahden Taitoliikuntakeskuksessa, SUP-lautailua Töölönlahdella ja frisbeegolfia Meilahdessa. Helsinkiin kantakaupungin ulkopuolelle on avattu myös mm. seikkailu- ja kiipeilypuistoja, trampoliinipuisto ja parkourkeskus. Myllypurossa on toiminut monitoimihalli Liikuntamyly vuodesta 2000 ja Kivikossa hiihtohalli vuodesta 2009. Uimahalleja on pääkaupunkiseudulla kantakaupungin ulkopuolella yli 20. Pääkaupunkiseudulle avattiin 2010-luvulla myös muita sisäliikuntapuistoja, kuten

SuperParkit Espoon Friisilään ja Vantaan Tammistoon sekä Duudsonit Activity Park Ison Omenan kauppakeskukseen Espooseen.

Arkkitehtitoimisto Kontio-Kilpiä-Valjento Oy:n suunnittelema Hartwall Arenasta (kuva 290.) toteutettiin pohjoisamerikkalaisvaikutteinen viihdekeskus ravintolamaailmoineen. Arkkitehdit Jaakko Kontio ja Kauko Räike olivat suunnitelleet myös Helsingin jäähallin (1966), mutta jääneet jo eläkkeelle kun Hartwall Arenaa suunniteltiin. Suurhallin sijoittamisvaihtoehtoina tutkittiin neljäätoista eri sijaintia eri puolilla Helsinkiä – parhaimpina vaihtoehtoina pidettiin Keski-Pasilaa, Töölönlahtea ja Herttoniemeä (Kare 1995). Hallista oli keskusteltu jo 1980-luvun alusta. Hanke vertautui sijoittamisselvityksessä Tukholman aikalaishanke Globeniin (1989). Areena sijoittui juna-aseman äärelle Ilmalaan. Areena ei toteutunut suunnitellusti lasipintaisena – syyt olivat teknis-taloudelliset. Hartwall Areena laajeni vuonna 2012. Hartwall Arenassa on jääkiekko-otteluiden ja -kilpailuiden lisäksi järjestetty mm. taitoluistelukilpailuja, koripallokilpailuja, nyrkkeily- ja vapaaotteluiltoja, konsertteja, tanssiesityksiä, stand up -tapahtumia, gaalailtoja, Monster Jam -autokilpailuja, sirkusesityksiä, Disney on Ice -näytöksiä, Walking with Dinosaurs -esityksiä, Helsinki International Horse Show- ja Apassionata -hevostapahtumia sekä Tubecon-internet-tapahtumia. Hartwallilla Arenan vierellä on jääkiekkoon viittaavat paikannimet Siniviiva-ylikulkukäytävä ja Punaviiva-silta.



Kuva 290. Hartwall Areena on pohjoisamerikkalaisvaikutteinen viihdekeskus. (Miika Norppa).

Finnair Stadiumin (myöh. Sonera Stadium) suunnitteli kansainvälinen suunnitteluryhmä, jossa oli mukana mm. Olivier Lemarchand, joka on suunnitellut mm. Saint-Denisissä sijaitsevaa Grand Stade de Francea.

Kaupungin ytimeen sijoitettavia luistinratoja on ennen Helsinkiä ollut mm. New Yorkissa (Rockefeller Center, 1936 ja Wollman Rink, 1949), Ottawassa (Rideau Canal, 1971), Torontossa (Nathan Phillips Square, 1990-l.), Chicagossa (Millennium Park, 2001), Detroitissa (Campus Martius Rink, 2004) ja Lontoossa (Somerset House, 2004?). Helsinkiin mallia haettiin vuonna 1999 avatusta Kööpenhaminan Kongens Nytorvin tekojäädästä (Tuohimaa 2005). Kööpenhaminalaiset olivat hakeneet mallia Hollannista (Oksanen 2006). Rautatien tekojäärata on kantakaupungin kolmas tekojäärata, aiempia olivat Kallio ja Käpylä. Luonnonjääkenttiä kantakaupungissa oli vuonna 2011 seitsemän.

Micropoliksen skeittipuisto palkittiin Vuoden Ympäristörakenne -palkinnon kunniamaininnalla vuonna 2008. Vaikutteita Janne Saarion suunnittelema skeittipuisto sai ulkomailta – suosikkipaikkoja Saariolla on Etelä-Espanjassa, Lontoossa, Pariisissa ja Ateenassa (Skeittari teki ympäristötaidetta 2006).

Olympiastadionin itäreuna sai arkkitehtitoimisto K2S:n suunnitteleman katteen vuonna 2005. Kate palkittiin samana vuonna Vuoden Teräsrakenteena. Olympiastadion päätettiin vuonna 2012 remontoida perusteellisesti vuosina 2014–18. Stadionin katsomot katetaan kokonaan, pysäköinti poistuu pääkatsomon edustalta ja pohjoiskatsomon kylmiin tiloihin tulee lämmitettyjä kahvila- ja oleskelutiloja. Jos pohditaan, että miten stadionin kattaminen ja kylmien tilojen lämmittäminen sopii olympiastadionin antiikkiin (mm. antiikin Kreikan stadionit, Rooman Colosseum) liittyviin viitteisiin, niin voidaan todeta, että katteen osalta se sopii (Etelä-Euroopassa oli jo antiikin aikaan käytössä aurinkosuojia), mutta kylmien tilojen muutosten osalta se ei sovi.

Mäkelänrinteen uimahallin kupeessa sijaitsevalle pysäköintialueelle oli vuonna 2017 suunnitteilla uintikeskuksen laajennus ja hallin toiselle puolelle eri urheilulajien harrastajia palveleva, julkis-yksityisenä hankkeena rahoitettavaksi suunniteltu urheiluhalli ja opiskelija-asuntoja, nk. Urhea-kampus. Mäkelänrinteen uintikeskus (1997) oli jo valmistuessaan Suomen suurin uimahalli.

Vuoden kuluttua siitä, kun Hartwall Areenan läheisyyteen esitettiin julkisuudessa (2011) Leijona Tower -nimistä (ALA-Arkkitehdit) tornia, uutisoitiin, että myös HIFK suunnittelee investointeja – uutta Helsinki Garden -jäähallia Olympiastadionin kupeeseen Mäntymäelle hotelli-, kylpylä-, ravintola- ja kauppapalveluineen sekä asuntoineen. Osin maan alle sijoittuessaankin rakennus olisi kohonnut joiltakin osin reilusti yli kymmenen kerroksen korkeuteen.

Helsingin kaupunki puolestaan tilasi Olympiastadionin ympäristön kehittämisen osalta selvityksiä kolmelta eri arkkitehtitoimistolta (K2S, ALA ja B & M Architects). Kullakin toimistolle oli annettu oma teemansa: urheilu ja liikunta, matkailu ja vapaa-aika, majoitus ja kauppa. ALA Arkkitehdit ehdottivat HIFK:n hallia Nordenskiöldinkadun varrella sijaitsevalle pysäköintialueelle – K2S ja B & M Architects Mäntymäelle osin maan alle. Mäntymäen kenttä on osa Olympiastadionin alkuperäistä, Yrjö Lindegrenin ja Toivo Jäntin suunnitelmaa, jossa Pohjoisen Stadionintie, kaksi kenttää sekä Paa-vo Nurmen tie ja polku muodostavat akselin kohti keskustaa ja Töölönlahtea – samoin Mäntymäki ja alueen muut mäntyvaltaiset metsäalueet on nähty maisemallisesti arvokkaana ja osana alkuperäistä suunnitelmaa (Liski et al. 2013:89, 93, 123). Mäntymäen kenttä on toiminut myös erilaisten urheilutapahtumien näyttämönä. Vuonna 2014 kaupunkisuunnitteluvirasto piti urheilu- ja hotellirakentamista mahdollisena Mäntymäen kentän itäosassa.

HIFK piti vuonna 2015 sekä Nordenskiöldinkadun että Mäntymäen tontteja mahdollisina rakentamiskohteina, ja oli halukas rakentamaan jäähallin lisäksi maanalaiset tilat myös yleisurheilulle, salibandylle ja käsipallolle. Vuonna 2016 kaupunkisuunnitteluvirastossa puolestaan tarkasteltiin kyseisen monitoimiareenan rakentamista Nordenskiöldinkadun varrelle vanhan jäähallin ja pysäköintialueen paikalle, mutta kaupungin museo näki jäähallissa historiallisia ja arkkitehtonisia arvoja. Lisäksi Olympiastadionin torni haluttiin säilyttää alueen korkeimpana maamerkkinä, vaikka uusia torneja rakennettaisiinkin.

Nordenskiöldinkadun pysäköintialueelle suunniteltiin jäähallin lisäksi asuntoja, kauppakeskusta, hotellia ja maanalaista pysäköintilaitosta. HIFK-hallin suunnittelunimenä oli vuonna 2016 Helsinki Garden, viitaten New Yorkin kuuluisaan Madison Square Gardeniin. Kohteesta järjestettiin samana vuonna viiden arkkitehtuuritoimiston kutsukilpailu, jonka töitä on tarkoitus käyttää jatkosuunnittelussa. Kilpailun voitti arkkitehtitoimisto B & M:n ehdotus Skrinnari. Korttelimaisen ratkaisun julkisivu oli kuvioitu viivoin, jotka muistuttavat luistinten jälkiä jäässä. Ehdotuksen yksi arkkitehtoninen

esikuva voi olla Manchesterin Urbis (ark. Ian Simpson, 2002). Vuonna 2016 HJK ilmoitti kiinnostuksestaan laajentaa Sonera Stadiumia, nykyistä Telia 5G Areenaa.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 38.) on lueteltu merkittäviä urheiluhankkeita ja -tapahtumia Helsingin kantakaupungissa 1980-luvun alusta 2020-luvulle.

Urheiluhanke	Vuosi
Ensimmäinen Helsinki City Marathon	1981
Jääkiekon maailmanmestaruuskilpailut	1982
Yleisurheilun maailmanmestaruuskilpailut	1983
Meilahden frisbeegolf-rata	1983
Ensimmäinen Naisten kymppi	1984
Ensimmäinen Helsinki International Horse Show	1985
Jääkiekon maailmanmestaruuskilpailut	1991
Yleisurheilun Euroopan-mestaruuskilpailut	1994
Ensimmäinen Helsinki City Run	1994
Helsinki Thunder -autokilpailu Sörnäisissä	1995–1997
Vallilanlaakson kenttä	Ilmakuva 1997
Jääkiekon maailmanmestaruuskilpailut	1997
Hartwall Areena	1997
Mäkelänrinteen uintikeskus	1999
Finnair Stadium	2000
Koskelan mikroautorata	2000
Laakson ratsastuskeskuksen kate	2001
Taivallahden tenniskeskuksen laajennus	2001
Arabianrannan liikuntapuisto	2000-luvun alku
Katajanokan liikuntahalli	2002
Jääkiekon maailmanmestaruuskilpailut	2003
Kumpulan liikuntakeskus	2003
Käpylän liikuntapuiston tekojäärata	2003
Olympiastadionin itäreunan kate	2005
Yleisurheilun maailmanmestaruuskilpailut	2005
Rautatien tekojäärata	2006
Micropolis-skeittipuisto	2006
Meilahden liikuntakeskus	2008
Pasilan Boulderkeskus	2008
Salmisaaren liikuntakeskus	2010
Jääkiekon maailmanmestaruuskilpailut	2012
Yleisurheilun Euroopan-mestaruuskilpailut	2012
Hietalahden taitoliikuntakeskus	2012
Jääkiekon maailmanmestaruuskilpailut	2013
Kaapelipuisto Wakespot	2013
Seikkailupuisto Korkee	2014
Olympiastadionin remontti	2019
Mäkelänrinteen uintikeskuksen laajennus	2020-luku?
Helsinki Garden -jäähalli	2020-luku?

Taulukko 38. Urheiluhankkeita ja -tapahtumia Helsingin kantakaupungissa 1980–2010-luvuilla.

6.9.8 Design District Helsinki – esimerkki korttelien brändämisestä

Helsingin keskusta kehittyi tarkasteluajanjaksolla kaupallisesti myös kivijalkakaupan osalta: esimerkiksi design-alan liikkeiden markkinointiorganisaatio Design District Helsinki (per. 2005, kuva 291.)

laajentui voimakkaasti hahmottaen Etelä-Helsingin kaupunginosiin korkealaatuisten putiikkien, kahviloiden ja ravintoloiden värittämän kaupunkikuvan. Kalliossa jonkin verran vastaavanlaisena yritysverkostona aloitti vuonna 2011 Up With Kallio.



Kuva 291. Design District Helsingin logo. (Vänskap).

Designin alalla nousi 1990- ja 2000-luvulla esiin uusia nuoria kykyjä, jotka ennakoivat Suomen ja Helsingin roolin uutta voimistumista muotoilun saralla. Klaus Haapaniemi, Harri Koskinen, Paola Suhonen, Samu-Jussi Koski, Samuli Naamanka ja Sami Ruotsalainen ovat näistä esimerkkejä. Hannu Kähönen nousi esille jo 1980-luvulla. Helsinkiläisistä designyrityksistä aikakaudella perustettiin mm. Boknäs Huonekalut Oy (1996), IKI-Kiuas Oy (1997) ja Samuji (2011). Pieniä, lupaavia design-alan toimijoita oli Helsingissä 2010-luvulla runsaasti.

Design Forum Finland, entinen Suomen Taideteollisuusyhdistys muutti nykyisiin tiloihin vuonna 2006. Vuosi 2005 oli ollut muotoilun vuosi Suomessa, ja yhdistyksen tuolloinen toimitusjohtaja Ilpo Santala oli alkanut kehittää ajatusta design-korttelin perustamisesta. Santala oli jo aiemmin ollut luomassa Innopolia, uusien kasvuyritysten keskusta ja yrityshautomoa Otaniemen kampusalueelle. Innopoli 1 aloitti toimintansa vuonna 1991 ja Innopoli 2 vuonna 2002 – Technopolis tuli mukaan toimintaan vuonna 2001. Design-korttelin sijaintia pohdittaessa huomattiin, että Dianapuiston ympäristössä on paljon luovan alan toimijoita, kuten design-kauppoja, gallerioita ja museoita (Suomen rakennustaiteen museo ja Designmuseum). Lähellä olivat myös Uudenmaankadun, Fredrikinkadun ja Iso Robertinkadun toimijat. Alueen design-liikkeet ym. seulottiin ja niille lähetettiin kutsukirje, jossa ehdotettiin design-kortteli-alueen perustamisesta ja tiedusteltiin liikkeiden kiinnostusta liittyä osaksi kortteliä. Kortteliä johdettaisiin Design Forum Finlandista käsin. Melkein kaikki kutsukirjeen saaneet liikkeenomistajat vastasivat ehdotukseen myönteisesti ja perustamiskokouksessa oli 60 jäsentä. (Alanen 2011).

Ulkomailla design-kortteleita oli ollut jo ennen Helsinkiä – Alasen (2011) arvion mukaan 1990-luvun alkupuolelta. Yhdysvalloissa vastaavia on ollut Miamiassa (per. 1990-l. loppu), Los Angelesissa (La Cienega Design Quarter, 2008) ja New Yorkissa (NoHo, 2010). Euroopassa Lontoossa on Brompton design district (2008). Brompton on Design District Helsinkiä voimakkaammin korttelialue, sen taustalla ovat isot liikkeet ja se on hyvin ”bisnesorientoitunut”. Tukholman vanhassa kaupungissa on

2000-luvun alussa perustettu SoFO (2003), joka on ollut enemmän yöelämään keskittynyt kuin Design District Helsinki. Varsinaista esikuvaa Design District Helsingillä ei kuitenkaan ollut. Alasen (2011) mukaan on harvinaista, että design-korttelin taustalla on voittoa tuottamaton yhdistys – tämän erikoisen konseptin takia maailmalla ollaan oltu yhdistyksestä hyvin kiinnostuneita. Yhdistys kun voisi aivan yhtä hyvin myös myydä erilaisia tuotteita. Tuloja yhdistys saa jäsenmaksuista, Design Forum Finlandilta ja paperikartan painokustannuksiin tulee tukea kaupungilta. Yhdistyksen toiminnanjohtaja on työsuhteessa myös Design Forum Finlandiin.

Design-alojen yritysten keskittymä oli siis jo Design District -alueen perustamisvaiheessa varsin vahva. Varsinaista yksittäistä kantaliikettä, jonka ympärille keskittymä olisi syntynyt, Alanen (2011) ei osaa nimetä. Merkitystä on kuitenkin ollut museoiden sijainnilla: Designmuseum sijoittui alueelle vuonna 1978 ja Rakennustaiteen museo vuonna 1981. Artekin myymälä siirtyi Eteläesplanadille vuonna 1991 ja Marimekko vuonna 1992. Esplanadin puistossa on vuodesta 1992 pidetty Marimekon muotinäytöksiä keväisin. Alueella pitkään ollut galleriatoiminta oli myös Alasen (2011) mukaan ollut keskittymän synnyn kannalta olennainen tekijä. Gallerioissa on ollut kansainvälisiäkin näyttelyitä ja niiden ympärille on syntynyt keskustelua, kulttuurivaihtoa, trendejä ja alueimagoa. Design-korttelin alueella on myös ollut pitkään muita luovien alojen toimipaikkoja ja työpaikkoja, kuten suunnittelu- ja mainostoimistoja sekä kustannustoimintaa (mm. Helsingin Sanomat, Otava, Tammi). Työpaikat puolestaan ovat osaltaan ylläpitäneet alueen ravintolatoimintaa. Ensimmäisiä trendibaareja alueella olivat sOda (1996–2003) Uudenmaankadun ja Annankadun kulmassa ja Kerma (1997–2004) Erottajalla. Vuosina 1996–1997 Punavuoren alueella aloittivat myös Bar 9, Lost & Found ja Jump Inn – 2000-luvulla tulivat mm. Liekki, Mocambo, DTM, We Got Beef, Rose Garden, Bar Åbo, Beetroot ja Belly (Laitinen 2017a). Alueen baarivalikoima on jälleen 2010-luvulla uusiutunut. Alueella siis risteävät eri luovat alat, luovien alojen liikkeet, galleriatoiminta ja kahvila- ja ravintolatoiminta – ja nämä toiminnot tukevat toisiaan. ”Ihmiset tapaavat lounaalla ja kahviloissa ja keskustelevat.” Keskittymän kehittymistä on tukenut myös kaupallisen ydinkeskustan ostoskatujen läheisyys ja siten helppo saavutettavuus sekä alueen asukkaiden hyvä ostovoima ja aktiivinen asiointi liikkeissä.

Keskittymän ydin on yhä Erottajankadun ja Yrjönkadun rajaamassa Dianapuistossa. Design District Helsinki on kuitenkin laajentunut nopeasti sekä liikkeiden määrän osalta että alueellisesti. Vuonna 2007 Design Districtissä oli jo 130, vuoden 2011 lopulla pari sataa ja vuonna 2017 noin 228 jäsentä. Design District ei enää ole kortteli, vaan pitää sisällään jo suuren osan Etelä-Helsingistä. Kortteliin kuuluu toimijoita Kaartinkaupungista, Kampista, Punavuoresta, Ullanlinnasta, Kluuvista ja yksittäisiä toimijoita mm. Kruununhaasta, Katajanokalta, Etu-Töölöstä, Salmisaaresta ja Kaivopuistosta.

Jokaisella Design Districtiin kuuluvalla kaupunginosalla on Alasen (2011) mukaan ollut vähän oma rakenteensa. Punavuorella on toiminut pieniä muoti- ja design-alan liikkeitä pienissä kivijalkaliiketoimistoissa. Tiloissa on aiemminkin toiminut jonkin verran mm. vaatealan toimijoita. Esplanadien varret ja Aleksanterinkatu puolestaan ovat ostoskatuja, joiden varsilta löytyvät suurimmat nimet, kuten Marimekko ja Iittala. Uudenmaankatu on ollut baari-, kahvila- ja ravintola-painotteinen alue, josta on tullut muotikatu. Muotivaateliikkeet ovat hakeutuneet toistensa lähelle – saman alan liikkeet tukevat toistensa toimintaa ja ne ovat myös verkottuneet keskenään. Uudenmaankadulla on myös taidegallerioita.

Design District on Alasen (2011) mukaan houkutellut alueelle uusia design-intensiivisiä yrityksiä. Korttelin jäseneksi halutaan; brändi on lyönyt itsensä läpi. Etenkin Punavuoren alueelle oli tullut lisää toimintaa ja vuonna 2011 näytti, että kasvu olisi suuntautunut Merimiehenkadulle ja Pursimiehenkadulle päin. Lähistöllä on Merikorttelialue, jossa on paljon luovien alojen suunnittelutoimistoja, kuten arkkitehtitoimistoja. Kyseisellä alueella ei ole ollut niin paljon liikkeitä, mutta palveluntarjoajia kylläkin.

Yrityksiä ei Alasen (2011) mukaan enää pyritä aktiivisesti houkuttelemaan Design Districtin jäseniksi, vaan alue tunnetaan ja yrityksiltä itseltään tulee jäsenanomuksia – noin 20 kappaletta vuodessa. Samanaikaisesti osa yrityksistä myös lopettaa, muuttaa tai lakkaa maksamasta jäsenmaksua. Vuoden 2011 tienoilla Design District oli reilut pari vuotta ollut noin 200 jäsenen laajuinen. Tätä suuremman yhdistyksen hallinnoimiseksi organisaation tulisi Alasen (2011) mukaan olla suurempi. Alueen liiketilat ovat myös varsin täynnä. Alueen ei myöskään toivota Design District -nimellä enää nykyisestä merkittävästi laajenevan – päinvastoin, Alasen (2011) mielestä olisi syytä palata vähän suppeampaan muotoon. Laaja alue vaikeuttaa tapahtumien järjestämistä, alueen hahmottamista sekä talkoohengen ja yhteisöllisyyden synnyttämistä. Tästä huolimatta vuonna 2017 Design District Helsingissä oli 28 jäsentä enemmän kuin vuonna 2011 ja myös korttelin maantieteellinen kattavuus oli laajentunut mm. Kluuvissa.

Uusia liikkeitä design-kortteliin tulee myös vaihtuvuuden kautta. Tavoitteena on, että Design Districtin alueelta pois muuttavien toimijoiden tilalle tulisi myös design-alan toimijoita – ei esimerkiksi pankkeja tai kiinteistövälitystoimistoja tms. Esimerkiksi Korkeavuorenkadulla on (v. 2011) Alasen (2011) mukaan viitisen kiinteistövälitystoimistoa. Alanen sanoo ymmärtävänsä, että myös tällaisten toimintojen täytyy sijaita jossakin, mutta design-korttelin alueella ne katkaisevat korttelin jatkuvuuden katutilassa. Huonoja vaihtoehtoja Design Districtin kannalta ovat myös varastot ja ”sälekaihdin-kaupat” eli toimistot, joissa on säleverhot ikkunoissa. Tyhjillään oleviin liiketiloihin sijoittuvien yritysten valintaan pyritään vaikuttamaan olemalla yhteydessä taloyhtiöiden hallitukseen. Taloyhtiöissä ei kuitenkaan aina ole kiinnostusta design-yritysten suosimiseen, vaan vakaa vuokratulonlähde on usein kaupunkikuvaa tärkeämpi asia.

Design District Helsingin tavoitteena on saada yhdistyksen jäsenille lisää myyntiä ja liiketoimintaedellytyksiä, koska pienet liikkeet taistelevat suurempia yrityksiä ja suuria palvelukeskittymiä vastaan. Esimerkkinä kilpailevasta keskittymästä Alanen (2011) nosti esille uudistetun Kluuvin kauppakeskuksen, johon oli sijoittunut paljon design-alan toimijoita. Toinen kilpailija oli Alasen (2011) mukaan uudistunut kaupungintalokorttelialue, joka pitää sisällään mm. Kiseleffin talon toimijat sekä muualle kortteleihin ja niiden sisäpihoille avatut ja avattavat yritykset: kahvilat, ravintolat ja design-liikkeet. Torikorttelit vetävät turisteja Senaatintorilta. Torilla on usein bussilasteittain matkailijoita ja myös risteilymatkustajat vierailevat lyhyellä Helsingin visiitillään lähellä satamaa sijaitsevalla Senaatintorilla. Myös Helsingin matkailutoimisto sijaitsee samoissa kortteleissa. Torikortteleista olikin muodostumassa Alasen (2011) arvion mukaan paha kilpailija Design District Helsingille, mutta vuonna 2017 myös Torikortteleiden toimijoita oli mukana Design District Helsingissä. Ajatus yhteistyöstä oli ilmassa jo vuonna 2011 – yhteistyöllä voisi saavuttaa synergiaetuja. Sen sijaan kauppakeskukset eivät, Kluuvia lukuun ottamatta, Alasen (2011) mukaan ole Design Districtille kilpailijoita, sillä niiden tarjonta on luonteeltaan erilaista. Vaikka kauppakeskuksissa on suomalaisia design-alan liikkeitä, muotiliikkeitä ja koruliikkeitä, on tarjonnassa silti merkittäviä eroja. Kauppakeskukset ovat ”tehtyjä”, Design District on elävä kaupunginosa, jossa on paljon pieniä putiikkeja, vanhaa arkkitehtuuria ja kaupunginosa – ja se on myös kaupunginosa, jossa ihmiset asuvat.

Läheskään kaikki helsinkiläiset eivät Alasen (2011) mukaan tunne Design Districtiä, mutta paikalliset asukkaat tuntevat sen hyvin. He myös käyttävät korttelin palveluja, mikä on myös ollut tavoitteena – sen lisäksi, että korttelia markkinoidaan laajemmin suomalaisille ja matkailijoille ostosalueena. Matkailijat tuntevat alueen varsin hyvin. Kotimaan matkailijoiden kannalta liikkeille hyvä kuukausi on heinäkuu. Helsingin kaupungin matkailutoimiston kanssa on korttelin markkinoinnin osalta tehty alusta asti tiivistä yhteistyötä. Matkailutoimisto jakaa Design Districtin karttaa ja Helsinkiin tulevat matkailijat ovat myös kiinnostuneita designista ja arkkitehtuurista, ja kysyvät sitä. Kiinnostus myös lisääntyi World Design Capital -tunnustuksen myötä. Korttelissa vieraili paljon kansainvälistä lehdis-

töä ja kuvausryhmiä – osin kaupungin suosituksesta. Alasen (2011) arvion mukaan kesäaikaan liikkeissä ulkomailta tulleita matkailijoita on puolet, talvisaikaan vähemmän – joskin vuodenvaihteessa venäläiset matkailijat ovat iso ryhmä, jopa niin iso, että venäjän kieltä kuulee Alasen (2011) mukaan alueella enemmän kuin suomea. Venäläisten matkailijoiden määrä on kasvanut Allegro-yhteyden myötä, junayhteyksiä on myös lisätty. Design Districtin alueella vierailevien matkailijoiden määrä on myös yleisesti ottaen kasvanut. Vuosien 2013–2014 vaihteeseen venäläisiä matkailijoita odotettiin noin 100 000 – Lasipalatsinaukiolla järjestettiin venäläistä asiakaskuntaa silmällä pitäen tammikuun alussa Talvimarkkinat ja kaupoilla oli loppiaisen aikaan oikeus erikoisaukioloihin.

Design District Helsinki on järjestänyt erilaisia tapahtumia: teemaviikkoja, late night shopping -iltoja ja joulutapahtumia (esim. glögi-illat). Vuotuisten tapahtumien määrä on lisääntynyt. Vuonna 2011 tapahtumia oli kymmenen. Late night shopping -tapahtumasta, jolloin yritykset ovat normaalin kauden tai seitsemän sijaan auki kahdeksaan tai yhdeksään, oli tuolloin tarkoitus tehdä kuukausittainen. Idea on Alasen (2011) mukaan mahdollisesti Italiasta, jossa ikkunashoppailu on yleistä ennen illallista ja illallisen jälkeen. Suomessa ikkunashoppailu sen sijaan on harvinaista, mutta ilmiön rantautumista Suomeen pyritään edistämään. Design District Helsingin jäsentapahtumia markkinoidaan internet-sivujen ja Facebook-ryhmän kautta, lisäksi liikkeet järjestävät pienempiä omia tapahtumiaan, esim. teatteriesityksiä. World Design Capital -vuoden puitteissa pyrittiin myös saamaan näkyvyyttä ja kuuluvuutta alueelle. WDC-organisaatio tarjosi korttelille markkinointi- ja viestintäapua.

Design District Helsinki pyrkii välillisesti, liikkeiden kautta, vaikuttamaan myös liikkeiden tuotteiden esillepanoon. Mainonta kadulla liikkeen edustalla on Alasen (2011) mukaan ”se paras mainospaikka”, jolla joko saadaan tai ei saada ohikulkija pysähtymään. Suurin osa liikkeistä tiedostaa tämän, mutta useimmilla on silti Alasen (2011) mukaan parannettavaa. Design District Helsinki on järjestänyt jäsenille heidän toiveidensa mukaisesti koulutusiltoja, joissa on käsitelty mm. internet-markkinointia ja viestintää sekä liikkeiden visuaalista ilmettä ja esillepanoa. Jäsenmaksuun kuuluu myös paperinen kartta, jota päivitetään kaksi kertaa vuodessa. Lisäksi vuonna 2012 lanseerattiin mobiilikartta kännyköihin, suomeksi ja englanniksi.

Kaupunkitilan yleisen kehittämisen osalta yhdistys on yhteydessä kaupunkiin. Vuonna 2011 puhuttivat valaistuksen ja opastuksen parantaminen. Valaistusta oli vain näyteikkunoiden kohdalla ja etenkin talvisaikaan alueella oli pimeää. Kaupungin kanssa on yritetty neuvotella valaistuksen lisäämisestä kadunkulmiin rakennusten ulkopuolelle, normaalia katuvalaistusta alemmas. Kaupunki on katsonut, että valaistuksen parantamista tulisi edistää Helsingin Energian, taloyhtiöiden ja liikkeiden taholta. Yhteistyötä oli kuitenkin luvassa World Design Capital -vuoden puitteissa – aloituskohteena olivat näyteikkunoiden valaisimet. Yhdistyksen toiveena oli, että hanke onnistuisi, jotta kaupunki huomaisi, että Design District Helsingin tavoitteena on kehittää kaikkien viihtyisyyttä ja liikkumista. Opasteita, kuten infotauluja ja suuntanuolia, on Design Districtin taholta toivottu, koska korttelialue on laaja ja vaikeasti hahmotettavissa – kadunkulmissa on usein vaikea arvioida, mihin design-korttelialue jatkuu. Helsingin kaupunki ei kuitenkaan halua, että Design Districtin opastejärjestelmä olisi erilainen kuin kaupungin muut opasteet. Nykyisin Design Districtiin kuuluvat liikkeet ovat tunnistettavissa vain ikkunassa olevasta logotarrasta – tämä ei kuitenkaan Alasen (2011) mukaan opasta liikkumaan eteenpäin. Helsingin kaupunki oli vuonna 2012 kehittämässä opastejärjestelmäänsä selkeämmäksi, yhtenäisemmäksi ja aiempaa paremmin kaupunkikuvaan sopivaksi (ks. Opastepilotti), mutta hanke ei liittynyt Design Districtiin.

Paitsi liikkeiden ja kaupungin kanssa, Design District Helsinki tekee yhteistyötä myös asukas- ja kaupunginosayhdistysten kanssa. Asukkaiden näkemykset alueen kehittämisestä ovat Alasen (2011) mukaan varsin yhteneväisiä yhdistyksen näkemysten kanssa alueen viihtyisyyden parantamisen ja

alueen pienkauppiaiden elannon ylläpitämisen osalta. Lähiruokakaupat ovat lisääntyneet alueella, mikä kertoo alueen asukkaiden halusta hyödyntää paikallisia liikkeitä. ”Leipäkauppa ei toimi kauan siinä kadunpätkässä, jos paikalliset asukkaat ei käytä.” Elintarvikeliikkeitä ei heti otettu osaksi korttelia, mutta myöhemmin myös joitakin elintarvikeliikkeitä oli jäseninä. Aleksanterinkadun alueella toimivan Helsinki City Marketing -yhdistyksen kanssa yhteistyötä ei oltu myöskään tehty heti alkuun. Helsinki City Marketing on mm. järjestänyt Ihana Helsinki -tapahtumaa Aleksanterinkadun varren kortteleissa vuodesta 2012. Myöhemmin kuitenkin Helsinki Design District tuli osaksi tapahtumaa ja myös Aleksanterinkadun kortteleissa toimivia yrityksiä liittyi Helsinki Design Districtin jäseniksi.

Up With Kalliolla (per. Anna Pakarinen) on myös Alasen (2011) mukaan potentiaalia kehittyä suuremmaksi toimijaksi. Alanen myös toivoo, että hanke onnistuisi. Kallion kaupunginosa on väestörakenteeltaan design-korttelialueesta poikkeava alue ja myös hanke on ”nuorekkaampi”. Design District Helsinki ei Alasen (2011) mukaan kilpaile Up With Kallion kanssa, sillä alueet ovat sen verran kaukana toisistaan. Töölössä sen sijaan on varsin vähän design-alan toimintaa kaupunginosan kokoon nähden. Design District Helsinki on tavannut Kruununhaan asukasyhdistyksen kanssa ja he ovat mietineet yhdessä alueen kehittämistä. Kruununhakaa kehitetään myös talkoohengessä – liiketoiminnan kehittämiseen liittyvästä yhteistoiminnasta kiinnostuneita ei kuitenkaan ollut vuonna 2011 kertynyt riittävästi. Vuonna 2008 on kuitenkin perustettu Krunikan kivijalkayrittäjät ry. Kruununhakaan on sijoittunut varsin runsaasti mm. antiikkiliikkeitä.

Alanen (2011) näkee helsinkiläisen muotoilun tulevaisuuden valoisana. World Design Capital -vuoden hän odotti tuovan näkyvyyttä ja oli jo tuolloin nostanut nuoria ja nälkäisiä suunnittelijoita pinnalle. Muotoilutoimistoja ja kollektiveja perustettiin. Yhteistyö on lisääntynyt alojen sisällä, mutta myös alojen välillä. Aalto-yliopisto tuottaa uutta – tuloksia aletaan Alasen (2011) arvion mukaan pian nähdä. Aalto-yliopistossa yhdistyy teknologia-, muotoilu- ja markkinointiosaaminen. Nuoret ovat myös entistä kansainvälisempiä. Muotoilun käsite on laajentunut merkittävästi koskemaan yhä uusia osa-alueita, esimerkiksi kännykkäpelejä. Alasen (2011) arvion mukaan helsinkiläisellä muotoilukentällä on mahdollista tulevaisuudessa yltää kansainvälisessä menestyksessä suomalaisen muotoilun 1950- ja 60-lukujen kultakauden tasolle – tai jopa sen ylitse.

Helsingin Yrittäjät ry:n entisen toimitusjohtajan Pia Pakarisen (2011) mukaan kivijalkakaupan sijaintialueita pitäisi muutenkin pyrkiä teemoittamaan ja edistämään keskittymien syntymistä. Ihminen haluaa usein käydä useammassa liikkeessä samalla kertaa, joten olisi hyödyllistä, että saman toimialan yrityksiä olisi keskittynyt samalle alueelle. Aiemmin tämän on ajateltu lisäävän kilpailua, mutta nyt yrittäjät ovat ymmärtäneet, että todellisuudessa se voi lisätä myyntiä, koska alueelle tulee keskittymän myötä aiempaa enemmän asiakkaita. Kilpailun haittavaikutuksia on mahdollista välttää erikoistumalla. Keskittymistä olisi mahdollista tukea brändäämällä alueita ja markkinoimalla niitä sekä kaupunkilaisille ja matkailijoille – tällöin alue houkuttelisi uusia saman toimialan yrityksiä.

Kivijalkayritykset ovat yhteistyössä pyrkineet houkuttelemaan asiakkaita mm. Poikkean putiikissa -kampanjan avulla. ”Että sellaset ihmiset, jotka ei niinkään innostu tästä yrittäjyydestä ja niistä asioista, niin kyllä ne sit taas putiikkikampanjasta (innostuvat). Niin nää jotka haluavat liikkua jalkaisin ja pyörällä ja muuta, niin hehän on niinkun kauheesti mukana siinä tukemassa. Että ymmärtävät nimenomaan sen palvelujen säilymisen että. Et se on niinkun mun mielestä semmonen niinkun jo hyväntekeväisyysuhanke tää meilläkin. Et se koetaan kauheen positiivisena.” (Pakarinen 2012).

Helsingin Yrittäjät ovat pyrkineet lisäämään kivijalkayritysten aiemmin vähäistä keskinäistä verkostoitumista. Mainostaminen onnistuu paremmin, kun sen taustalla on suurempi joukko yrityksiä. Kehittämistarvetta verkostoitumisen suhteen on eri puolella kantakaupunkia. Helsingin Yrittäjät ovat myös suunnitelleet kaupungin kanssa kivijalkayrityksistä karttaa, jota jaettaisiin matkailijoille. Tähän

voisi lähteä mukaan kuka tahansa helsinkiläinen kivijalkayrittäjä. ”Et kun matkailijat tulee, ne näkee (kartasta), että mihinkä kannattaa mennä, kun haluan ostaa kengät. Ja sitten täplinä merkitty siihen (karttaan) kaikki kaupat, ja näkee, että tuolla on niinkun monta kauppaa. Sekin on tärkeätä, että siellä on monta, koska kun turisti kattoo, niin ei se lähde sitä yksittäistä liikettä (katsomaan), jos se ei oo joku ihan (erityinen), nimenomaan se lähtee sinne missä niitä on niinkun paljon.” ”Turistihan voi kysyä, että missä on Stockmann, se on tietysti kiva sille Stockmannin toimarille (toimitusjohtajalle), mutta tavallaan me haluttais, että se lähtisi kattomaan niitä pikkuputiikkejakin.”

6.9.9 Kampin keskus – esimerkki ydinkeskustan kaupallisen vetovoiman kehittämisestä, osa I

Kampin keskusta ja Kalasataman keskusta voidaan Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskuksen kehityspäällikkö Minna Maartolan (2011) mukaan pitää esimerkkinä public-private-yhteistyöstä. ”Niissähän on sovittu mitkä asiat kaupunki rakentaa omalla kustannuksellaan ja mitkä tämä voittaja, kilpailun voittajataho, ja miten jotkut alueet sitten luovutetaan myöhemmin kaupungin käyttöön tai näin että. Et nehän on niinkun aika hyviä esimerkkejä.”

Maartola (2011) toivoo Suomeen lisää kumppanuuskaavoitusta, jossa julkishallinnon viranomaiset ja liike-elämä tekisivät aktiivisemmin yhteistyötä. Public-private-yhteistyötä pyritään elinkeinotoimistossa edistämään, mutta Helsingissä se oli vielä tuolloin ollut vähäistä. Helsingin naapurikaupungeissa public-private-yhteistyön on katsottu olevan pidemmällä. Kuitenkin myös Helsingissä on runsaasti yhteistyötä ja vuorovaikutusta julkisen ja yksityisen sektorin välillä – esimerkiksi Helsingin elinkeinostrategioiden laadinnassa ja ohjausryhmässä on ollut mukana yrittäjiä ja kauppakamarin jäseniä.

Kampin saavutettavuus on Vainion (2011) mukaan Suomen kauppakeskuksista paras. Keskuksessa on metroasema, Espoon suunnan linja-autoliikenteen terminaali sekä kaukoliikenteen terminaali. Näin ollen myös kävijämäärät ovat Suomen kauppakeskuksista ylivoimaisesti suurimmat – joskin niihin lukeutuu myös paljon mm. työmatkoihin liittyvää läpikulkuliikennettä. Etenkin ruuhka-aikoina ihmismassat ”vyöryvät eteenpäin” kauppakeskuksen katutasossa. Kampin keskuksen liikevaihto on myös mittava ja kasvanut nopeasti (tilanne vuoden 2011 lopulla). Sen sijaan pinta-alaltaan keskus ei ole erityisen suuri, joten kävijämäärä on myös siihen nähden huomattava.

Länsimetron valmistuttua vuonna 2017 Helsingin keskustan saavutettavuudessa on kuitenkin tapahtunut muutoksia. Kamppi ei enää ole samalla lailla Espoon suunnan linja-autoliikenteen pääteterminaali. Espoon suunnalta aiemmin bussilla tulleet matkustajat eivät enää joudu pysähtymään Kampissa – metrolla voi jatkaa suoraan Rautatientorille tai siitä edelleen itään. Tämän takia Kampin keskuksen asiakasmäärät saattavat tulevaisuudessa Vainion (2011) arvion mukaan laskea – merkkejä tästä oli havaittavissa heti Länsimetron valmistuttua. Kampin keskuksen linja-autotermiinalitiloja on ryhdytty käyttämään Elielinaukiolle ja Kampin metroasemalle tähän saakka suuntautuneen bussiliikenteen pääteasemana. Toisaalta Kampin keskuksessa ei Vainion (2011) mukaan haluta tuijottaa kokonaisasiakasmääriin, vaan asiakasmäärän laatuun: ”mitä enemmän me saadaan siitä asiakasvirtaa muuttumaan ostaviksi asiakkaiksi, niin sen parempi.” Tässä oli myös onnistuttu: asiakasvirrat olivat vähän vähentyneet, mutta myynti kasvanut.

Kampin keskuksella on kaksi EuroPark Finland Oy:n hallinnoimaa pysäköintilaitosta, joista toiseen pääsee ajamaan pohjoisesta ja toiseen lännestä käsin. Yhteensä kahdessa pysäköintilaitoksessa on 1250 pysäköintipaikkaa. Kampin keskuksen pääsee myös Forumin pysäköintilaitoksen kautta. Autoilevan asiakkaan keskiostos on Vainion (2011) mukaan suurempi kuin jalan kulkevan asiakkaan

keskiostos, mutta toisaalta jalan tulevien asiakkaiden määrä on moninkertainen autoilevien asiakkaiden määrään. Pyöräliikenteen osalta Kampin keskuksen saavutettavuutta paransi vuonna 2012 entiseen ratakiuluun toteutettu Baana, jolta pääsee ylös katutasolle Tennispalatsin taakse rakennettua luiskaa pitkin. Kampin keskuksen kulmalle perustettiin samana vuonna myös pyöräparkki.

Joukkoliikenteen osalta Pissararata helpottaisi Vainion (2011) mukaan Helsingin keskustassa asiointia – Keskusta-asemaa on suunniteltu lähemmäs Kamppiä kuin nykyinen Helsingin päärautatieasema on. Ihmiset suosivat Vainion (2011) mukaan joukkoliikennettä, kun se toimii paremmin. Hyvä saavutettavuus joukkoliikenteellä onkin Vainion (2011) mukaan Helsingin keskustan vahvuus suhteessa muihin muihin pääkaupunkiseudun muihin kaupallisiin keskuksiin, jotka ovat vahvasti riippuvaisia henkilöautolla liikkuvista perheistä. Jos Jumbosta katkaistaan kaikki bussilinjat, niin sillä ei ole Vainion (2011) mukaan Jumbon kaupankäynnin kannalta ”mitään merkitystä”. Keskustan kauppakeskuksiin julkisilla saapuvien osuus on huomattavasti suurempi kuin esikaupunkialueen kauppakeskuksissa.

Julkisen liikenteen terminaalien ja kauppakeskuksen yhdistäminen tuo Kamppiin asiakkaita ja helpottaa asiakkaiden asiointia, se on hyvä asia sekä kauppiaille että asiakkaille. Ratkaisu on toiminut hyvin. Kampin terminaalitasolle on sijoittunut paljon nopean ostamisen liikkeitä, kuten R-kioski, Suomalainen kirjakauppa, Tiimari, leipäkauppa Kakku ja Leipä Keisari ja K-supermarket. Näissä voi asioida ohikulkumatalla. Kampin K-supermarketin ostosprofiili ”poikkeaa täysin muista supermarketeista”. Siellä ei tehdä suuria viikonloppuostoksia, vaan paljon nopeita täydennysostoksia. Julkisen liikenteen terminaalien ja kauppakeskuksen yhdistämisen haasteena on Vainion (2011) mukaan saada ihmiset ostoksille ennen liikennevälineeseen ryntäämistä.

Kamppi kilpailee Vainion (2011) mukaan tavaratalojen ja muiden kauppakeskusten kanssa ja toisaalta rakennusten kivijalkoihin sijoittuneiden erikoisliikkeiden kanssa. Vainio ei kuitenkaan näe, että Kampin keskus kilpailisi esimerkiksi Jumbon kanssa, koska Jumbon liikeidea perustuu hypermarketteihin. Näin on Vainion mukaan siitä huolimatta, että Kamppi rakennettiin uudeksi keskustan vetovoimatekijäksi. Jumbon kaltaiset kauppakeskukset vetävät asiakkaansa – usein perheen – ruokaostoksille, ja samalla asioidaan myös muissa liikkeissä. Kamppiin ja keskustaan sen sijaan lähdetään varta vasten – usein yksin tai kaverin kanssa – ostoksille. Keskustassa Kamppi kilpailee Stockmannin, Forumin ja Sokoksen sekä erikoisliikkeiden kanssa.

Stockmannilla on keskustassa muista poikkeavaa laajempaa jalansijaa perinteisyyden ja pitkäaikaisuuden kautta. Kampilla on vahva jalansija nuorissa aikuisissa (alle 45-v.), Sokoksella S-kortin käyttäjissä, Stockmannilla erityisesti Etelä-Helsingin ”vanhan rahan” ja vanhemman varakkaan väestön keskuudessa, Forumilla alle 20-vuotiaissa. Nämä erot asiakaskunnassa näkyvät myös liike- ja tuotevalikoimassa, profiloitumisessa. Kampista puuttuvat ”tätimäiset vaatekaupat”. Forumissa on paljon ”supermuodikkaita ja superedullisia” liikkeitä, joita ei ole Kampissa, Stockmannilla tai Sokoksessa. Vainio arvelee, että Sokos on mielikuvissa näistä neljästä vanhanaikaisin. Stockmannilla on ollut haasteita nuorten aikuisten houkuttelussa. (Vainio 2011).

Profiloitumisella vältetään kilpailua. ”Jos kaikki tavaratalot ja kauppakeskukset täällä laulais ihan samaa laulua, niin silloinhan jokainen keskustaan tuleva asiakas vois käydä yhdessä ja hän olisi nähnyt jo ne kaikki. Jos sä meet Selloon, sä oot nähnyt jo Jumbon, jos sä meet Jumboon, sä oot nähnyt jo Sellon. Keskustassa ei oo näin.” Jumbossa ja Sellossa on Vainion (2011) mukaan hyvin samankaltainen liikevalikoima. Profiloitumalla, toinen toistaan täydentämällä, keskustan tarjonta on paljon vahvempi ja monipuolisempi, asiakkaalle mielenkiintoisempi ja ”tällä tavalla myös pystytään tekemään kaikki tervettä bisnestä”.

Kampin keskus on Vainion (2011) mukaan lisännyt keskustan vetovoimaa. Keskuksen joukkoliikenteen terminaalit tuovat asiakkaita myös muille toimijoille. Vainio myöntää, että Kampin keskuksen

vetovoiman parantuminen on jossain määrin pois esikaupunkialueen kauppakeskuksilta, mutta toisaalta Helsingin metropolialueelle muuttaa joka vuosi tuhansia ihmisiä – Vainion (2011) arvion mukaan yhden hypermarketin verran uutta kysyntää jokaista vuotta kohden. Tässä mielessä Vainio pitää balanssia hyvänä. Helsingin ydinkeskusta ei ole koskaan päässyt amerikkalaisittain näivettymään – esikaupunkialueen kauppakeskusten vetovoima ei ole niin huomattava. Helsingin keskusta on aina ollut Suomessa kaikkein paras ostosalue. Tässä suuri merkitys on keskustan Stockmannin vetovoimalla – tavaratalon vuosimyynänti on Vainion mukaan Suomen väkilukuun nähden ollut ”aivan posketon”, Penttilän (2011) antaman liikevaihtotiedon mukaan noin 74 euroa jokaista suomalaista kohden vuodessa. Liikevaihto on pysynyt usein erinomaisella tasolla myös taloudellisesti vaikeina aikoina. Viimeisimmän taloudellisen taantumun aikana kuitenkin myös Stockmannilla on ollut ennennäkemättömän vaikeita taloudellisia haasteita.

Kampin keskuksen kannalta on Vainion (2011) mukaan sen parempi mitä paremmin joukkoliikenne toimii ja mitä enemmän keskustaan tulee muita vetovoimatekijöitä – myös muut kaupalliset hankkeet, kuten Kluuvin kauppakeskuksen ja City-Centerin remonttien valmistuminen, parantavat keskustan kokonaisvetovoimaa. Sama koskee kulttuuripalveluja. Merkitystä on julkisten kaupunkitilojen ja puistojen kehittämisellä ja ylläpidolla. Myös asiakkaat itsessään, keskustan elävyys, ovat keskustan vetovoimatekijä.

Häiriöt eivät ole Vainion (2011) mukaan Kampissa suuri ongelma: ”Meillä ei oo sen enempää mitään ongelmia kuin voidaan olettaa, että maan pääkaupungin keskeisimmällä paikalla nyt yleisesti ottaen on.” Keskuksessa on ympärivuorokautinen valvonta: satoja valvontakameroita ja turvallisuuspalvelu. Järjestysmiehiä on ollut valvomossa yksi ja kentällä kolme, kiinteistön asiakasmääriin ja aukioloon nähden Vainion mukaan vähän. Kameravalvonnalla etsitään häiriöitä ja valvoja ilmoittaa häiriöistä järjestysmiehille. Häiriöihin, esimerkiksi alkoholin käyttöön, puututaan nopeasti ja häiriön aiheuttajat ohjataan ulos. Häiriöitä vähentää se, että Kampissa on enemmän vuokrattua liikepinta-alaa kuin esimerkiksi Rautatientorilla, ”haahuilualuetta” on vähemmän. Järjestysmiehet puuttuvat jonkin verran myös oviaalueilla tapahtuviin häiriöihin. Lisäksi alueen kiinteistöjen turvallisuusorganisaatioilla on toimivat yhteistyöväliä sekä keskenään että poliisin, nuorisjärjestöjen (esim. Walkers-kahvila) ja sosiaaliviranomaisten kanssa. Häiriöiden taustalla piileviä ongelmia yritetään siis myös ratkoa.

Julkisissa ulkotiloissa Kampin keskuksen ympäristössä ei Vainion (2011) mielestä ole suurempaa kehittämistarvetta. Lasipalatsinaukio oli tahallaan jätetty vähän rosoiseksi laitureineen, sillä entistä linja-autoaseman miljöötä on haluttu säilyttää. Sitten Lasipalatsinaukion alle on rakennettu Amos Andersonin taidemuseo. Lasipalatsinaukiolla on myös ollut kulttuuritapahtumia, kuten valokuvanäyttelyitä, konsertteja ja elokuvanäytöksiä, ja esimerkiksi ranskalainen ruokatori vuonna 2011. Aukiolla on juhlittu myös kiinalaista uutta vuotta. Narinkkatorilla on vierailut tivoli. Vastaavia tapahtumia saisi Vainion mielestä olla enemmänkin.

Itse keskuksen suunnittelussa on Vainion (2011) mukaan kolme ongelmaa. Ensinnäkin hissit olisi Vainion mukaan pitänyt sijoittaa eri tavalla. Nykyinen sijoittelu johtuu siitä, että keskusta suunniteltiin aluksi tavaratalon ja kauppakeskuksen yhdistelmäksi. Tavarataloa ei kuitenkaan onnistuttu saamaan, vaikka kansainvälisiäkin tavarataloketjuja kysyttiin. Toinen keskuksen suunnitteluun liittyvä ongelma on se, että oviaukkoja on yhtä aikaa auki moneen suuntaan useassa kerroksessa. Tästä syystä keskus on kuin suuri ”reikäjuusto”: syntyy läpivetoa ja talvella pakkanen jäädyttää kiinteistöä. Tämä lisää kaukolämmön tarpeetonta kulutusta ja energiahävikkiä. Läpivedon vähentämiseksi ja lämmön karkaamisen ehkäisemiseksi asiakkaat on jouduttu laittamaan kulkemaan ovissa ristikkäin ja myös uudenlaisia sisäänkäyntiratkaisuja on mietitty. Kolmanneksi keskukseseen on mitoitettu liian vähän wc-tiloja.

Narinkkatorin ja Keskuskadun suhteen Vainio (2011) toivoo, että kaupunki tarjoaisi mahdollisuuden elävöittää niitä. Narinkkatori on kuulemma hinnoiteltu niin kalliiksi, että joulutorin järjestäminen on lähes mahdotonta. Paikalla oli vuonna 2010 jouluna keskieurooppalaistyylinen joulutori kymmenine havuihin ja kynttilöihin koristeltuine punavalkoisine mökkeineen, joissa myytiin suklaata, leluja, pähkinöitä, matkamuuistoja ym. Kaupungille maksettavan vuokran lisäksi joulutorin järjestäjän on saatava vuokrattua kylmät mökit, markkinoitava tapahtuma sekä järjestettävä torille ohjelma ja vartiointi. Mökkien vuokrahinnat nousevat tällä tavoin niin korkeiksi, että niihin on vaikea saada myyjiä – yrittäjät eivät tee bisnestä, elleivät saa edes jonkinlaista tuntipalkkaa. Kaupunki on Vainion arvion mukaan ollut ”mustasukkainen” Tuomaan Markkinoista. Münchenissä on Vainion (2011) yli 20 joulutoria (ks. myös Christmas Markets in Munich 2011), tosin kaupunki on myös väestöltään huomattavasti Helsinkiä suurempi.

6.9.10 Uudistettu Stockmannin tavaratalo – esimerkki ydinkeskustan kaupallisen vetovoiman kehittämisestä, osa II

Stockmannin Helsingin keskustan tavaratalorakennuksessa valmistui vuonna 2010 merkittävät laajennukset ja uudistukset. Tavoitteena oli parantaa kiinteistön kilpailukykyä ja tuottoa kehittämällä kiinteistön saavutettavuutta sekä myyntipinta-alaa ja tuote- ja palveluvalikoimaa. Aiemmin Stockmann oli laajentunut vuonna 1989. Tuoreen laajennuksen yhteydessä Stockmann rakennutti uuden ja aiempaa suuremman maanalaisen pysäköintilaitoksen Mannerheimintien alle ja uudet logistiikkatilat (molemmat valm. 2009) tavaratalon alle. Sekä pysäköintilaitos että logistiikkatilat kytkettiin keskustan huoltotunneliin (valm. 2010). Tavaratalon vanha, ahtaaksi käynyt pysäköintilaitos poistettiin käytöstä ja sen tiloihin voitiin sijoittaa tavaratalon elintarvikemyymälä, laajennettu ja aiempaa monipuolisempi Stockmannin Herkku. Stockmann laajeni paitsi maan alle, myös ylöspäin lasikaton yläpuolelle, minne rakennettiin laaja ravintolamaailma (valm. 2009). Kaiken kaikkiaan uutta kaupallista tilaa Stockmannille tuli 10 000 neliometriä. Keskustan huoltotunnelin rakentaminen mahdollisti tavaratalon itälaidalla olevan Keskuskadun muuttamisen kävelykaduksi (valm. 2014). Vuonna 2017 Stockmannin katolle avattiin kattoterassi Hotelli Tornin Ateljee-baarin, Savoy'n, Sokoksen Loisteen, Kampin keskuksen Maxinen ja Forumin katolla toimivan G Lounge Skybar & Clubin tavoin.

Keskuskadun kävelykadun rakentaminen oli vuosikymmenten ajan Helsingin kaupungin tavoitteena. Stockmann sen sijaan vastusti aluksi voimakkaasti ajatusta kävelykadusta, koska lastausliikenteeseen ja asiakkaiden ajoyhteyksiin liittyviä ongelmia ei oltu Stockmannin näkökulmasta pystytty kunnolla ratkaisemaan. Kaupungin ja Stockmannin intressit kuitenkin kohtasivat, kun Stockmannin sallittiin rakentaa pysäköintilaitos Mannerheimintien alle ja yhdistää se huoltoliikennetunneliin, jonka kautta pystytään hoitamaan sekä lastausliikenne että pysäköintiliikenne maan alla. Samanaikaisesti voitiin lastausliikenteen poistumisen takia parantaa asiakkaiden jalankulkuympäristöä Keskuskadulla. Stockmannin saavutettavuus sekä henkilöautolla että kävellen parani – ja myös asiakasliikenteestä muulle liikenteelle aiheutuvat häiriöt Stockmann Oyj:n entisen toimitusjohtajan Penttilän (2011) arvion mukaan vähenivät. Keskuskadun kävelykadun suunnittelussa tehtiin yhteistyötä kaupungin ja kiinteistösijoitusyhtiö Spondan Oyj:n kanssa, joka ryhtyi samanaikaisesti kehittämään viereistä City-Centeriä.

Keskustan ja Stockmannin saavutettavuus julkisen liikenteen kautta parani Penttilän (2011) mukaan Kampin linja-autoaseman valmistumisen myötä. Stockmannin saavutettavuutta ovat Penttilän (2011) mukaan haitanneet keskustan rakennustyömaat ja ”koordinoimattomat” katutyömaat. Häiriötä ovat aiheuttaneet mm. Ruoholahdenkadun työmaat, jotka ovat hidastaneet sekä kaupungista pois lähtevää

että kaupunkiin tulevaa liikennettä, kulkua Stockmannin pysäköintilaitokseen ja sieltä pois sekä julkisen liikenteen aikataulun mukaista kulkemista. Ruuhkamaksuja Stockmann vastustaa, jos ne koskevat vain Helsingin niemelle tulevaa liikennettä. Jos ruuhkamaksuja suunnitellaan, niin niitä pitäisi Penttilän (2011) mukaan ehdottomasti suunnitella laajemmalle alueelle, koska vain Helsingin niemelle tulevat maksut asettaisivat liikeinvestoinnit täysin eriarvoiseen asemaan. Stockmann on Penttilän (2011) mukaan investoinut yli 200 miljoonaa keskustan kiinteistönsä siinä uskossa että ”liiketoimintaa voidaan tässä kehittää.” Penttilän mukaan pelkästään Helsingin niemelle kohdistuvat maksut ohjaisivat liikennettä jopa ”epäterveellä tavalla” muualle, seudun muihin suuriin kauppakeskuksiin. Penttilä (2011) kannattaa Keskustatunnelin rakentamista pitkällä tähtäimellä, koska tunnelista on mahdollista rakentaa liittymiä keskustan pysäköintilaitoksiin. Penttilä pitää kuitenkin ymmärrettävänä, että hankkeeseen ei ole lähivuosikymmeninä varaa. Joukkoliikennehankkeista Penttilä pitää tärkeänä Pesararataa – junat pitäisi saada kulkemaan ajallaan. Mutta kaupallisten palvelujen hyödyntämisen kannalta Pesararadan merkitys ei Penttilän mielestä ole hirveän suuri.

Keskustan kaupallista vetovoimaa on myös muutoin kehitetty rakentamalla lisää liiketilaa: Forum, Kämpin kortteli, Kampin keskus, ja myös muita kortteleita ja kauppakeskuksia on uudistettu. Penttilä (2011) näkee tämän Stockmannin kannalta hyödyllisenä. ”Että mitä enemmän tänne tulee toimintoja, me ei katsota niitä niinkun kilpailijoiksi, vaan se että koko keskustan vetovoima niinkun paranee.” Kampin keskuksen valmistuminen ei Penttilän mukaan vienyt heiltä asiakkaita, vaan vahvasti keskustan asemaa – Stockmannin liikevaihto kasvoi Kampin keskuksen rakentamisen jälkeen. Keskustan Stockmannin myynti on (haastattelujakohtana) ollut vuosittain noin 400 miljoonaa euroa, kun Kampin keskuksessa se oli 230,5 miljoonaa euroa vuonna 2010. Suomessa keskustan Stockmannia liikevaihdoltaan suurempia kauppakeskuksia olivat tuolloin vain Itäkeskus ja Jumbo. Vuonna 2016 Suomen kauppakesuksista eniten myyntiä oli Jumbossa ja Sellossa.

Keskuskatu oli aikanaan osa Stockmannin tonttia ja kun Stockmann myi tontin kaupungille, se samalla pidätti oikeuden käyttää kadunalaisia tiloja veloituksetta. Tätä vanhaa, 1920-luvulla allekirjoitettua sopimusta hyödynnettiin Stockmannin jälkimmäisessä laajennushankkeessa – Stockmann ei maksanut kaupungille rakennusoikeusmaksuja. Myös tavaratalon laajentamisessa lasikaton ylle hyödynnettiin historiallista, arkkitehti Sigurd Frosteruksen laatimaa dokumenttia, jossa hän oli miettinyt samaa ratkaisua (ks. Kunnas 2010:16–39).

Stockmann Group on pyrkinyt keskittämään toimintaansa ydinkeskustan toimintaansa tavaratalon läheisyyteen: alueella toimivat Akateeminen kirjakauppa, Lindex, Seppälä ja Zara. Akateeminen kirjakauppa on toiminut Stockmannin omassa kiinteistössä 1960-luvulta lähtien. Kun liiketoiminnallista ekspansiota on ollut, niin Stockmann on etsinyt liiketoiminnoille tilaa lähistöltä kyselemällä naapurikiinteistöiltä, koska alue on kaupallisen ydinkeskustan ydintä ja parhaita paikkoja liiketoiminnalle Helsingissä.

Myöhemmin 2010-luvulla Stockmann on taloudellisten vaikeuksiensa takia myymään Venäjän liiketoimintansa, sulkemaan Oulun tavaratalonsa, myymään Seppälän ja Hobby Hallin sekä joutunut ulkoistamaan keskeisiä osia Helsingin keskustan tavaratalon toiminnastaan muille yrityksille: Akateemisen kirjakaupan Bonnierille, elektroniikkaosaston Expertille (nyk. Power), leluosaston Hamleysille (myöhemmin XS Toysille) ja Herkun S-ryhmälle. Tavaratalossa on myös runsaasti muita pieniä vuokralaisia. Taustalla on vaikuttanut joukko syitä: kallis yrityskauppa (Lindex), suuret lainarahalla rahoitetut tavarataloinvestoinnit Suomessa ja Venäjällä, epäonnistuminen verkkokaupassa, lisääntynyt kilpailu erikoiskaupassa ja taloudellinen taantuma niin Suomessa kuin Venäjällä, joka on Stockmannille tärkeä markkina-alue (Lassila 2017).

Penttilän (2011) mukaan amerikkalaisten kaupunkien kehityksestä muistuttavat tulevaisuuden visiot, joissa liiketoiminta kuolee keskustoista ja kauppa esikaupunkialueelle, eivät enää ole Helsingissä ajankohtaisia. Helsingin keskustassa on hänen mukaansa pidemmällä perspektiivillä tapahtunut merkittävää parannusta – oikeastaan jo 1990-luvun alkupuolelta lähtien. Ydinkeskustassa ei ole enää yhtä paljon vain virastoaikaan auki olevia ja illalla kuolleita suuria konttoreita, vaan niitä on muutettu liiketiloiksi, jotka houkuttelevat ihmisiä tulemaan keskustaan. Ratkaisevinta on hänen mukaansa ollut, että kaupan alan yritykset ovat tehneet keskustaan runsaasti investointeja. Kaikki nämä investoinnit ovat vaikuttaneet keskustan vetovoimaan myönteisellä tavalla. Keskustassa on nykyisin pitkään auki olevia kauppiaita, kahviloita, ravintoloita ja elokuvateattereita. Tennispalatsillakin on ollut iso merkitys keskustan iltaisen elävyyden kannalta. Tärkeitä ovat olleet myös keskustan huoltotunneli ja uudet liikennejärjestelyt. Keskusta on viime vuosien ja vuosikymmenten aikana voimistanut asemaansa ja bisnes on voinut kasvaa investointien seurauksena. Esikaupunkialueen kauppakeskusten ja ydinkeskustan toimijoiden välinen suhde oli vuonna 2011 Penttilän mukaan hyvä symbioosi. Keskustan kulttuurihankkeet Penttilä (2011) näki Stockmannin kannalta positiivisina – ne tuovat lisää elämää keskustaan, etenkin iltaisin.

”Mutta tärkeintä on pitää mielessä se, että Helsingin keskusta pitää säilyttää elinvoimaisena ja silloin se merkitsee sitä, että sen täytyy olla saavutettavissa kaikilla liikennevälineillä ja julkisten yhteyksien täytyy toimia myöskin hyvin. Että sillä lailla tää on musta aika hyvässä balanssissa nyt ja uskon, että tavallaan Helsingin keskusta on nyt pelastettu tästä muutamaksi vuosikymmeneksi eteenpäin.” (Penttilä 2011).

Kansainvälisellä kiinteistöbisneksellä Penttilä (2011) ei nähnyt kovin suurta merkitystä kiinteistöjen toimintatapojen suhteen. Ulkomailta ei Penttilän arvion mukaan ole myöskään mahdollisuutta saada merkittäviä lisäpanostuksia keskustan kiinteistöjen kehittämiseen – jos kiinteistö on hyvä sijoituskohte, niin sitä kehitetään niin suomalaisella kuin ulkomaalaisella rahalla. Ulkomaalainen raha voi kuitenkin jonkin verran kiihdyttää kiinteistöjen kehittämistä ja nostaa kiinteistöjen vuokrien hintatasoa.

Stockmannin lähikortteleiden julkisten kaupunkitilojen osalta Penttilä (2011) ei nähnyt suurta kehittämistarvetta, vaikka pientä parannettavaa on aina. Katutöiden Penttilä toivoisi pysyvän vähän aikaa poissa. Jos uusia kävelykatuja aiotaan toteuttaa, täytyy Penttilän mukaan ottaa huomioon liikenteen sujuvuus. Pohjoisesplanadin muuttaminen kävelykaduksi ei Penttilän (2011) mielestä onnistu ilman Keskustatunnelia, sillä katu on niin merkittävä liikenneväylä. Toisaalta on ehdotettu Pohjoisesplanadin muuttamista kävelykaduksi kesäisin, jolloin liikennemäärät ovat muita vuodenaikojaa vähäisempiä. Pohjoisesplanadin historiaan kuuluvat olennaisesti lyhyet autottomat jaksot erilaisten marssien ja kulkueiden (mm. ylioppilaskulkueet, poliittiset marssit ja mielenosoitukset, voitonparaatit, surusaatot, soittokuntien ja armeijan kulkueet, juhlaparaatit, mainoskulkueet) aikana sekä vappuisin.

Häiriökäyttäytyminen ei ole Stockmannille suuri ongelma – häiriöt liittyvät Penttilän (2011) arvion mukaan enemmänkin myöhäisillan joukkoliikenteeseen. Keskustaa ei Penttilän mukaan koeta erityisen turvattomaksi alueeksi – etenkin kansainvälisesti vertailtuna Helsingin keskusta on erittäin rauhallinen paikka. Stockmannilla on omissa tiloissaan hyvät turvallisuusjärjestelyt: valvontakamerat ja vartijoita.

6.10 Kriittisen keskustelun kohteita Helsingin kehittämisessä 1990- ja 2000-luvulla

Tässä osiossa tarkastellaan kantakaupungin muuttumiseen viime vuosikymmeninä liittynyttä kriittistä keskustelua.

Asumisen osalta keskiössä ovat Helsingissä olleet korkeat ja jatkuvasti nousseet asumiskustannukset. Vaikein tilanne on ollut kantakaupungissa ja kantakaupungin läheisyydessä, missä asuntorakentamisen määrä on vuosikymmenten ajan ollut suhteellisen vähäistä. Toisaalta tämä keskustelu on ollut kaksisuuntaista, sillä myös esimerkiksi Ruoholahden kaavoittamista pääosin tuetun asumisen alueeksi arvosteltiin julkisuudessa. Kantakaupunkiin on esimerkiksi Facebookin Lisää kaupunkia Helsinkiin -ryhmässä 2010-luvulla toivottu rakennettavan lisää asuntoja ja entistä nopeammalla aikataululla – kantakaupunkimaiseen asumiseen kohdistuvaan voimakkaaseen kysyntään vastaamiseksi ja kantakaupungin asuntojen hintojen nopean nousuvauhdin hidastamiseksi.

Palvelutarjonnassa Helsingin keskustan kaupallistumista on kritisoitu (Mäenpää 2005). Kuten edellä on kuvattu, Helsingin keskustassa toteutettiin useita suuria kaupallisia, hallinnollisesti kauppakeskumaiseen ratkaisuun pohjautuvia, hankkeita 1990- ja 2000-luvuilla. Toisaalta on pidetty tärkeänä kehittää keskustan kaupallista tarjontaa keskustan ja siten myös Helsingin taloudellisen elinvoimaisuuden edistämiseksi.

Kaupunkitilojen kaupallistuminen kytkettiin 2000-luvulla eri käyttäjäryhmien mahdollisuuksiin käyttää julkisia kaupunkitiloja erilaisiin käyttötarkoituksiin (Kopomaa 1997; Koskela 2000; Mäenpää 2005; Norppa 2007). Rajoituksia julkisten tilojen käytölle asettaa luonnollisesti järjestyslaki, mutta myös yksityiset kiinteistönomistajien asettamat kiellot ja säännöt, tilojen aukioloajat, kahviloiden ja ravintoloiden ikäraajat, palvelujen hintataso (tilan käytöstä perittävät maksut), sekä fyysiset ja tilalliset puitteet: istumis- ja ajanviettomahdollisuuksien puuttuminen ja kaikille avointen sisätilojen määrä. Ydinkeskustassa onkin koettu olevan vain vähän paikkoja, joissa kuka tahansa voi viettää aikaa kulluttamatta rahaa, etenkin talvisin – joskin Keskustakirjaston on arvioitu parantavan tilannetta (Norppa 2007). Myös vuonna 2016 avattu Kaupunginmuseo toi Helsinkiin sisätilaa, jossa voi viettää aikaa ilman paineita kuluttaa rahaa. Kaupunkitilojen käyttöön liittyvien uudistusten osalta keskustelua herättivät järjestyslain (2003) tuomat kiristyksiset alkoholin käyttöoikeuteen julkisilla paikoilla, kovaäänisten käytön muuttaminen katusoitossa luvanvaraiseksi sekä kerjäämistä koskevan lainsäädännön kiristäminen.

Voimakkaan kauppakeskusrakentamisen vastareaktionä kivijalkakauppojen häviämiseen ryhdyttiin kiinnittämään 2000-luvulla huomiota ja niiden liiketoimintamahdollisuuksia pyrittiin edistämään mm. yrittäjäverkostojen, kuten Design District Helsingin ja Up With Kallion avulla. Elokuussa vuonna 2010 kivijalkaliikkeiden tilaa nostettiin esille Kivijalkahoito-Facebook-kampanjalla, joka kannusti asioimaan kahden viikon ajan ainoastaan kivijalkaliikkeissä. Idean taustalla oli kaupunkiaktiivi Olli Sirén. Vuonna 2011 Helsingin Yrittäjät ja Helsinki kaupunki järjestivät ensimmäistä kertaa Poikkeaputiikissa -teemaviikon. Kivijalkakauppojen elinvoimaisuutta olivat heikentäneet ihmisten asiointitottumusten muutokset, kuten kooltaan suurten myymälöiden suosiminen sekä viime vaiheessa myös verkkokaupan kasvu (Boxberg 2013). Vuonna 2014 myös ruoan verkkokauppa oli voimakkaassa kasvussa, joskin edelleen vuonna 2018 varsin pientä. Liiketoiminta pienessä kivijalkaliiketilassa kantakaupungissa ei myöskään usein ole toimintakustannuksiin nähden kovin tuottoisaa. Kivijalkakaupat ovatkin alkaneet käymään kauppaa myös verkossa. Moni kuitenkin asioi edelleen liikkeissä myös fyysisesti. Kauppakeskuksissa ravintola- ja viihdetarjonta olivat korvaamassa verkkokaupan lisääntymisen aiheuttamaa liiketarjontaan kohdistuneen kysynnän vähentymistä, esimerkiksi vuonna 2016 Kampin keskuksen viidenteen kerrokseen valmistui uusi Kortteli-niminen ravintolamaailma. Kortteli voitti Suomen Kauppakeskusyhdistyksen järjestämän Vuoden Kauppakeskusteko -kilpailun vuonna

2017. Myös kivijalkaliiketiloiissa oli kenties havaittavissa palvelukuluttamisen korostumista tavarakuluttamisen sijaan. Vuonna 2018 kantakaupungin olemassa olevien kivijalkaliikkeiden tilanne ei ollut hälyttävä – mm. kantakaupungin asukasmäärän kasvun ja kivijalkaliikkeiden uuden suosion takia – mutta kantakaupungin uusille asuinalueille kivijalkaliiketiloja ei rakennettu yhtä runsaasti kuin mottiin Helsingin kantakaupungin vanhempiin kaupunginosiin aikanaan oli rakennettu. Tämä herätti huolta siitä, että tuleeko kantakaupungin uusista asuinalueista liiankin uneliaita.

Elokuvatarjonnan osalta huoli on liittynyt kantakaupungin elokuvatarjonnan keskittymiseen muutamaa multiplex-elokuvateatteria ja pienten elokuvateatterien häviämiseen. Elokuvateattereiden lopettaminen käynnistyi vuonna 1964. Vuoden 1986 jälkeen Helsingissä on lopetettu yli 20 elokuvateatteria (Tarvas 2007). Helsingin ydinkeskustassa toimi vuonna 2016 säännöllisesti enää viisi elokuvateatteria (Tennispalatsi, Kinopalatsi, Kino Engel, Maxim, Orion) ja niistäkin yksi oli juuri ollut lopettamisuhan alla ja vuonna 2016 näytti mahdolliselta, että perinteinen elokuvateatteri Orion korvautuisi Keskustakirjaston yhteyteen avattavalla elokuvasalilla. Vuonna 2018 oli kuitenkin esillä useita toimijoita, jotka olivat kiinnostuneita jatkamaan Orionin elokuvateatteritoimintaa ja toiminnan uutisoitiin jatkuvan. Satunnaisia elokuvanäytöksiä on ollut Bio Rexissä, Kino Tuliossa, Kino Adamsissa, Kino K-13:sta ja Andorrassa.

Elokuvateattereiden katsojamäärät olivat kuitenkin vuonna 2015 korkeimmat sitten 1980-luvun alun ja VHS-kasettien tuloon – tätä selittänee ainakin se, että Helsingin seudun asukasmäärä on samanaikaisesti kasvanut voimakkaasti. Elokuvateatterikokemuksessa on jotakin jota elokuvan katsominen kotisohvalla ei voi tarjota.

Elokuvakuvateatterien määrän vähentyminen on liittynyt paitsi multiplex-elokuvateatterien tuloon, myös elokuvien katsomisen siirtymiseen kotikatsomoihin. Tätä kehitystä tukivat 1950-luvulta alkaen televisioiden tulo, televisioiden jatkuva kehittyminen, elokuvavuokraamot (Makuuni per. 1985, Mikkelin ja FilmTown per. 1991, Turku) ja -liikkeet, kirjastot, video-, dvd- ja BluRay-soittimet sekä viimeisimmässä vaiheessa elokuvien lataaminen ja vuokraaminen internetistä sekä suoratoistopalvelut, kuten Netflix. Esikaupungistumisella ja kantakaupungin asukasmäärän merkittävällä vähenemisellä (aina vuoteen 1993 asti) saattoi myös olla oma merkityksensä: esikaupunkialueelta käsin kantakaupungin elokuvateattereissa oli vaikeaa piipahtaa iltaisin – kantakaupungissa lähimpään korttelikinoon oli ollut vain lyhyt kävelymatka.

Pienten elokuvateatterien häviämiseen liittyvän huolen kasvaessa kantakaupunkiin kuitenkin avattiin myös uusia pieniä elokuvateattereita. Vuonna 2013 oli Kalliossa Ryhmäteatterin käytössä olevissa, entisissä elokuvateatteri Kino Arinan tiloissa ryhdytty esittämään elokuvia ja vuonna 2014 oli avautunut vanhan elokuvateatteri Unionin tiloihin Kruununhakaan poikkitaiteellinen teatteri WHS Teatteri Union, joka palkittiin vuoden 2014 Helsingin kulttuuritekona ja jolle myönnettiin taiteen valtionpalkinto vuonna 2015. Vuonna 2015 Arabianrantaan avattiin Aalto-yliopiston tiloissa Kino Sheryl ja vuonna 2016 avautui uudelleen Harjussa sijainnut elokuvateatteri Riviera elokuvateatterin ja baarin yhdistelmänä sekä Korjaamolle kaksisalin korttelikino, Korjaamo Kino. Myös Korjaamo Kinossa on mahdollista nauttia alkoholijuomia. Vuonna 2017 Katajanokalle valmistui valkoinen, paviljonkimainen xd-elokuvateatteri-rakennus. Kotiteatterien ja elokuvien internet-latauksen maailmassa korttelikinojen laajamittainen ja pysyvä paluu näytti kuitenkin vielä varsin epävarmalta. Esimerkiksi Kino Sheryl ilmoitti menettäneensä tilansa vuokrasopimuksensa päättymisen takia vuosi avaamisensa jälkeen, mutta etsivänsä uutta tilaa.

Vuonna 2018 elokuvateatteri Bio Rex avautui uudelleen Amos Rex -taidemuseon valmistumisen myötä. Samana vuonna Keskustakirjasto Oodiin avattiin Kino Regina ja Kalasataman kauppakeskus

REDI:in virolaisen Cinamon-ketjun elokuvateatteri. Myös Keski-Pasilaan rakennettavaan kauppakeskus Triplaan (2019) oli tulossa Cinamon-ketjun elokuvateatteri, mikä lupasi kilpailua Helsingin elokuvateatterimarkkinoille. Vuonna 2018 oli suunnitteilla myös laatu-elokuvaan keskittyvä elokuvateatteri Kampin linja-autoaseman rakennukseen. Rakennukseen tulisi myös ravintoloita ja kahviloita sekä rakennuksen ulkopuolelle ympärivuotinen terassi. Elokuvasalit sijoittuisivat maan alle.

Monipuolisuutta elokuvatarjontaan toivat lisäksi elokuva- ja dokumenttielokuvafestivaalit, kuten Rakkautta ja Anarkiaa (1988-), Night Visions (1997-) ja DocPoint (2002-), sekä useimmat näitä pienemmät festivaalit. Edellisistä Night Visions palkittiin vuonna 2012 Helsingin kulttuuriteko -palkinnolla.

Kulttuurirakentamisessa kiisteltiin 1990-luvulla nykytaiteen museo Kiasman rakennuksen ja Mannerheimin ratsastajapatsaan yhteensovittamisesta. 2000-luvulla kiistakapulaksi muodostui Helsinkiin ehdotettu Guggenheimin taidemuseo – erityisesti sen kustannukset. Asiaa on käsitelty 6.8.1 Kulttuurilaitokset -osiossa tässä tutkimuksessa.

Julkisten palvelujen osalta huolta herätti joulukuussa 2009 julkaistu nk. Pajusen lista, joka sisälsi ehdotuksen noin 80:n julkisen lähipalvelun lakkauttamisesta. Ehdotetuista palvelupisteistä 16 sijaitti kantakaupungissa. Lista ei toteutunut ja sen jälkeen suuria palvelupisteiden lakkauttamislistoja ei ole nähty.

Närää on aiheuttanut kaupungin suhtautuminen pieniin kahvilayrittäjiin. Vuonna 2011 Facebookissa kampanjoitiin mm. Töölönlahdella toimineen kahvilanpitäjän kahvilarakennuksen purkamista vastaan sekä Camionette-nimisen kahvila-auton toimiluvan puolesta. Molemmat saivat jatkaa toimintaansa. Vuonna 2014 uutisoitiin, että Helsinkiin on tulossa kymmeniä paikkoja liikkuville vaunuilla toimiville katuruokakauppiaille ja kahviloille. Seuraavana vuonna ruokarekat olivat jo arkipäiväistyneet osaksi Helsingin torien ilmettä. Katujen varsilla ruokarekkojen toimintaa pyrittiin vuodesta 2015 helpottamaan tarjoamalla mahdollisuutta vuokrata pysäköintiruutuja. Ruokarekat järjestivät vuosina 2015 ja 2016 ”kokoontumisajoja” mm. Teurastamon alueella, Kasarmintorilla, Torikortteleissa ja Lapinlahden sairaalan puistossa.

Vuonna 2011 järjestetyt Ravintolapäivä-tapahtumat, joissa tavalliset kaupunkilaiset perustivat yhden päivän ajaksi omia ravintoloitaan eri puolelle kantakaupunkia, protestoivat niin ikään osaltaan Helsingin kaupungin kahvilayrittäjiin kohdistamaa, tarpeettomaksi koettua, byrokratiaa vastaan. Kahvilayrittämisen vaikeutta puitiin myös vuonna 2006 Katajanokan lippakioskin tapauksen yhteydessä – pieneen kioskiin olisi pitänyt rakentaa wc, koska siellä myytiin pullan lisäksi myös leipää.

Kaupunkikuvaan liittyen käytiin 2000-luvulla vilkasta keskustelua Stop Töhryille -projektista (1998–2009?), jonka tavoitteena oli poistaa erilaiset töhryiksi katsotut graffitit, täggit, tarrat ja julisteet katukuvasta. Keskustelu kytkeytyi alakulttuurien mahdollisuuksiin näkyä ja viestiä kaupunkitilassa. Vaihtoehtoinen viestintä ja katutaide asetettiin vastakkain kaupallisen mainonnan kanssa. Lopulta 2000-luvun lopulla kampanjasta luovuttiin. Yhdysvaltalaisperäinen graffitimaalaus oli rantautunut Suomeen 1980-luvun alkupuolella ja luvattomat maalaukset olivat yleistyneet. Suvilahteen perustettiin luvallisia graffitiaitoja vuonna 2009 ja Facebook-kampanjalla ostettiin mainostilaa taiteelle vuonna 2010. Luvallisia graffitiaitoja pystytettiin myös muualla: kantakaupungissa Toimintakeskus Hapessa Sörnäisissä, Kalasatamassa ja Arabianrannassa – kaiken kaikkiaan niitä oli vuonna 2014 Helsingissä 11 kappaletta ja vuonna 2017 jo 16 kappaletta. Lisäksi perustettiin väliaikaisia graffitiaitoja mm. työmaa-aitoihin.

Myös nimby (not in my back yard) -ilmiö puhutti. Töölössä vastustettiin 2000-luvulla asunnottomien asuntola, Siltasaarella asuntolaivojen sijoittamista Kaisaniemenrantaan (pohdittiin jo vuonna 1991).

Romanialaisten ja bulgarialaisten romanikerjäläisten leirytyemisestä Kalasatamassa käytiin vilkasta keskustelua ja ryhmiä häädettiin useasti 2010-luvulla. Kalliossa kiisteltiin vuonna 2011 Hurstin leipäjonon sijainnista, koska sen pelättiin vaikuttavan asuntojen hintoihin.

Uudisrakentamiseen liittyvä, vanhojen 1800- ja 1900-luvun alun rakennusten purkaminen vähentyi, mutta myös joitakin purkamiseen liittyviä konflikteja nähtiin Ruoholahden rakentamisen, Katajanokan kärjen täydennysrakentamisen ja ydinkeskustan kehittämisen yhteydessä: Lepakko (1999), Katajanokan merikadettikoulu (2003) ja VR:n makasiinit (tulipalo 2006) purettiin. VR:n makasiineista piti säästää kappale osana Makasiinipuistoa, mutta vuonna 2018 huonokuntoiset ja myrkkypitoiset rauniot purettiin kokonaan – edes ”romanttista rauniota” ei jätetty – toisin kuin lähellä sijaitsevan Töölön sokeritehtaan tapauksessa (Forssén 2011).

Kokos Oy:n entinen saippuatehdas Sörnäisten rantatiellä säästyi purkamiselta Oranssi ry:n toiminnan (1990), laman sekä rakennusyhtiö Hakan konkurssin (1994) ansiosta (Peipinen 2012:39–42). Rakennus muutettiin Teatterikorkeakoulun käyttöön arkkitehti Stefan Ahlmanin suunnitelman pohjalta. Niin ikään purettavaksi suunniteltu Ole Gripenbergin suunnittelema Volvo-Auton funktionalistinen automyymälä-, korjaamo- ja konttorirakennus (1939–1942) Vallilassa suojeltiin konfliktin jälkeen KHO:n päätöksellä vuonna 2004. Asiassa aktiivisia toimijoita olivat Pro Vanha Vallila -kaupungin-osayhdistys sekä rakennussuojeluviranomaiset.

Modernististen liike- ja toimistorakennusten purkaminen yleistyi 2010-luvulla, mutta asia ei ainakaan alkuun nostattanut sen suurempaa keskustelua. Purkuhankkeita oli mm. Kalliossa (Kolmas Linja 4., ark. Jouko Ylihannu & Osmo Rissanen, 1971), Katajanokalla (Linnankatu 3, ark. Bertel Liljequist & Sam Salvesen, 1960), Ullanlinnassa (Entinen Valmet-yhtiön pääkonttori ja Kaartin poliisitalo, Punanotkonkatu 2, ark. Toivo Korhonen, 1965), Punavuorella (Mallaskatu 4-Hietalahdenranta 3, ark. Jaakko Kontio ja Kalle Räike, 1973), Kaartinkaupungissa (Rakennusviraston rakennukset, Kasarmikatu 21, ark. Lauri Pohjanmies, 1960 ja Pohjoinen Makasiinikatu 9, ark. Heli Ijäs, 1969), Sörnäisissä (Haapaniemenkatu 4, ark. Kaj Salenius, 1974) ja Kaisaniemessä (Säätalo, ark. Veli Valorinta, 1966, purku vuonna 2017 suunnitteilla). Toivo Korhosen suunnittelemat rakennukset näyttivät olevan usein purkukohteina – niitä purettiin myös kantakaupungin ulkopuolella (Leppävaaran Maxi v. 2003 ja Pukinmäen ostoskeskus v. 2008). Toisaalta Toivo Korhonen myös oli arkkitehtina erittäin tuottelias, mikä näkyy osin myös arkkitehtuurin laadussa. Keskustakampuksella Toivo Korhosen suunnittelema Yliopistonkatu 4:n talo (1977) päätettiin vuonna 2016 uudistaa täydellisesti betonista julkisivua myöten (uudistus JKMM Arkkitehdit). Sisäpiha katettiin ja sinne rakennettiin piazzamainen tila. Rakennuksen uudistus sai runsaasti positiivista huomiota. Vaikka rakennus on uudistuksen myötä menettänyt alkuperäisen ilmeensä, voidaan rakennuksen ilmeen katsoa myös parantuneen.

Edellä mainituista rakennuksista Linnankadun talo oli rakennettu paikalta pommitusvaurioiden vuoksi puretun, Selim A. Lindqvistin suunnitteleman Sailors Home -rakennuksen (1904) paikalle. Sailors Homessa oli piikkimäinen torni, jonka parveke muistutti purjelaivan maston märssykoria (Paunonen 2010:767). Paikalle 2010-luvulla rakennetussa uudisrakennuksessa on torninsa, pyöreän ikkunansa ja polveilevan julkisivunsa puolesta viittauksia ympäristön jugend-taloihin ja tornin kautta myös alkuperäiseen Sailors Homen rakennukseen. Kaupunki ei kuitenkaan hyväksynyt, että paikalle rakennettaisiin uusi jugend-talo (Bäckgren 2018a). Kerttu Kurki-Issakaisen tontille laatima uusi asemakaava tuli voimaan vuonna 2012. Punanotkonkadun vuonna 2018 puretun poliisitalon sisäänvedetty pohjakerros keskusteli viereisen Kaartin maneesin katoksen kanssa. Rakennuksen ikkunasommittelu muistutti pianon koskettimistoa. Kaartin maneesin katos liittyy ajanjaksoon, jolloin maneesi toimi autotallina ja bensa-asemana. Kutsukilpailun voittaneen Arkkitehtitoimisto Ulpu Tiuri Oy:n suunnittelemaan uuteen rakennukseen suunniteltiin pientä kulmatornia kadun toisen pään uusrenessanssita-

lon kulmatornin vastineeksi, Kasarminkadun jugend-taloihin viittaavia erkkereitä ja rakennuksen väriyksen osalta viittauksia Kaartin maneesin väreihin. Myöhemmin rakennusta suunnitteli NRT Arkkitehdit Oy, kulmatorni ja erkkerit olivat hävinneet suunnitelmasta.

Forssénin (2011) arvion mukaan vanhojen rakennusten purkaminen ei tule voimakkaasti lisääntymään ydinkeskustassa, koska sen vanha rakennuskanta on ”lähes umpisuojeltu” ja myös uudempaa rakennuskantaa on kartoitettu rakennushistoriallisia arvoja silmällä pitäen (ks. Kivilaakso 2015). Merkittäviä uudistuksia on myös pystytty tekemään suojeltujen arvorakennusten puitteissa. Esimerkiksi Stockmannilla uudistamista on helpottanut se, että rakennustyyppi on ajaton ja yleispätevä: laajat lattiat ja pilariverkko. Tuoreimmassa laajennuksessa Stockmann rakensi lisää liiketilaa luonnonvalokaton yläpuolelle. Muutos pystyttiin perustelemaan historiallisesti arkkitehti Sigurd Frosteruksen kirjeellä, jossa hän ennakoி, että sähkövalon kehitys tulee tekemään luonnonvalokaton tarpeettomaksi. Porthanian korttelissa puolestaan on aiemmin toisistaan irrallisia yliopiston toimitaloja kytketty toisiinsa ”toimivaksi kampuskokonaisuudeksi”.

Kantakaupungissa kuitenkin on Mäkisen (2011) mukaan runsaasti rakennuksia, esimerkiksi 1930-luvun ”hienoja funkistaloja” ilman minkäänlaista suojelumerkintää. Osin tämä liittyy siihen, että kantakaupungissa onkin paljon ”vanhentuneita” asemakaavoja. Kantakaupungissa suojelua odottivat vuoden 2011 lopulla Mäkisen arvion mukaan sadat rakennukset. Suojelupäätöksiä tehdäänkin usein vasta sitten, kun taloyhtiö tai muu toimija aikoo tehdä kiinteistöönsä muutoksia, joihin tulee hakea lupaa kaupungilta. Kaiken kaikkiaan Helsingissä on Mäkisen (2011) arvion mukaan noin 4000 asemakaavalla suojeltua rakennusta. Riitta Salastie arvioi vuonna 2014, että suojeltuja rakennuksia olisi 4500. Tämä merkitsisi, että Helsingin rakennuskannasta olisi suojeltu noin 10 prosenttia.

Kantakaupungissa uhan alla ovat myös vanhat sisäpiharakennukset. Aiemmin esimerkiksi ydinkeskustan kortteleiden sisäpiharakennuksia on purettu runsaasti – jopa 1800-luvun monikerroksisia taloja ja pihasiipiä purettiin. Tämä pohjautui Mäkisen (2011) mukaan 1980-luvulla laadittuihin liikekeskustan kehittämissperiaatteisiin, joissa hänen mukaansa oli ajatuksena, että kaikki ydinkeskustan sisäpihat saneerataan eli tyhjennetään rakennuksista. Mäkinen nostaa esimerkiksi Mikonkadun Lackmanin talon (ark. Palmqvist & Sjöström, 1911), jonka piharakennukset oli arvotettu korkealle, mutta ne purettiin siitä huolimatta. Suunniteltu rakennushanke ei kuitenkaan purkamisen jälkeen käynnistynyt eikä piha oli pitkään pysäköintialueena. Korttelin keskelle rakennettiin 2010-luvulla asuntoja. Myös Fennian korttelista piharakennukset on purettu. Vuoden 2011 lopulla Kruununhaan Rauhankatu 13:ssa puolestaan haettiin purkulupaa jopa 1800-luvulla rakennetuille piharakennuksille. Kohteen kaava oli 1800-luvulta ja alue kaavan uudistamista varten rakennuskiellossa. Piharakennukset ja -siivet ovat osa Helsingin kaupungistumista 1800-luvun ja 1900-luvun vaihteessa – ja myös kansainvälinen rakentamistapa: vertailukohdaksi voidaan ottaa vaikka Berliinin Mietskasernen-rakentaminen, jota toteutettiin James Hobrechtin Berliiniin 1800-luvun puolivälissä laatimaan asemakaavaan. Rakentamisen tontti- ja aluetehokkuus oli tuolloin erittäin korkea. Rakentamistapa oli Helsingissäkin keskieurooppalaistyyppinen – kadun varteen on sijoitettu arvokkaampia asuntoja, pihan puolelle mm. pienempiä asuntoja, verstaita ja työpajoja. Esimerkiksi Katajanokalla sisäpihoilla on paljon pieniä rakennuksia, mutta Katajanokan suojelukaava koskee vain kadun varren rakennuksia, ei sisäpiharakennuksia. Mäkisen (2011) mielestä myös Katajanokan pihasiivet ja sisäpiharakennukset tulisi suojella. Katajanokka on valtakunnallisesti merkittävä kulttuurihistoriallinen ympäristö, ja eurooppalaisessakin tarkastelussa ainutlaatuisen yhtenäinen jugend-kaupunginosa. Sisäpihat ovat kaupungin toinen puolisko (vrt. Itonen 1996).

Viheralueiden säilyttämisen osalta kantakaupungissa herättivät keskustelua mm. Tilkan sotilassairaalan puistomaisen tontin rakentaminen vuonna 2003 (asemakaava: Matti Visanti, 2001). Puistomaisen ilmeen nähtiin olevan olennainen osa Tilkan funktionalistisen sotilassairaalan rakentamisaikakauden

tyyllisiä ihanteita. Alueelle rakennettiin asuinkerrostaloja sekä Tilkan rakennukseen sijoittelultaan (samassa linjassa), väriykseltään (valkoinen), pintamateriaaliltaan (rappaus) ja arkkitehtuuriltaan (moderni) viittaava THL:n uudisrakennus (ark. Bratislav Toskovic). THL:n rakennuksessa on myös kaarevuutta, joka kytkee sen Tilkkaan. Modernismin perinteiden mukaisesti rakennus sijoittuu irralleen kadusta. Asuinkerrostalojen pintamateriaalina käytettiin rappautta ja niiden arkkitehtuuri oli modernia, mutta värivalinnat viittaavat Meilahteen ja Pikku Huopalahteen Tilkan sairaalarakennuksen sijaan. THL:n rakennus sidottiin asuinkerrostaloihin lasipintoja reunustavalla terrakotanpunaisella värikehyksellä (Kunnas 2009b:14–21). Osa puistoalueesta säilytettiin.

Keskuspuiston laidalle, Lääkärinkadulle suunniteltiin Yleiskaava 1992:n pohjalta kaupunkivilla-alue, mutta sen rakentaminen kaatui vuonna 2005 asukkaiden vastustukseen. Kohde oli jälleen esillä vuoden 2012 kaavoituskatsauksessa ja vuonna 2016 hyväksytyssä yleiskaavassa.

Hakasalmen huvilan puistopuiden kaatamista Töölönlahden pysäköintilaitoksen suuaukon tieltä vastustettiin vuonna 2008. Samanlaista vastustusta kohtasivat Esplanadin ja Kaivopuiston vanhojen puistopuiden uusimiseen liittyneet kaatosuunnitelmat. Vuonna 2017 huomiota herätti Mechelininkadun vanhan puukujan kaataminen katuremontin yhteydessä. Suunnitellun Pissararadan linjaus näytti 2010-luvulla vievän osan Alppipuiston länsiosasta, mikä nostatti vastarintaa. Vuonna 2015 Pissaran rahoitus oli jäissä. Linnanmäelle puolestaan suunniteltiin vuonna 2012 vanhaan Vesilinnaan pysäköintilaitosta, joka olisi jyrsinyt palan Leninpuistosta – suunnitelmia kuitenkin muutettiin siten, että pysäköintilaitos sijoitettaisiin maan alle Viipurinkadun puoleisen sisäänkäynnin kohdalle. Em. Vesilinnaan suunniteltiin sen sijaan liikuntakeskusta. Muutamien kaadettujen puistopuiden runkoja hyödynnettiin 2000-luvulla toteutettujen veistosten raaka-aineena Kaisaniemessä ja Kaivopuistossa. Vuonna 2017 tehtiin ja hyväksyttiin valtuustoaloite katupuiden määrän lisäämiseksi Helsingissä, esikuvana oli vihreistä kaduistaan tunnettu Berliini.

Uudisrakentamisessa kiistellyimpiä hankkeita oli Hietaniemen rannan lähellä sijaitsevalle joutomaalueelle suunniteltu, pohjakaavaltaan nelisakaraisen meritähden muotoinen ja toisaalta niemen muodosta muistuttava Taivallahden kylpylähotelli. Hanketta vastusti Töölö-seura, jolla on värikäs historia eri rakennushankkeiden vastustamisessa (Ojanne 2008). Mikko Reinikaisen laatima asemakaava tuli voimaan vuonna 2009 ja liikepaikka hakuun vuonna 2012, mutta sijoittajia ei vuonna 2018 ollut ilmaantunut ja asemakaavan uudistamista harkittiin. Kaavan laadintavaiheessa kylpylähotellille tarkasteltiin myös yhdeksää muuta mahdollista sijaintia. Kantakaupungissa niistä oli seitsemän: Rajasaari, Olympiastadionin ympäristö, Linnanmäki, Sörnäistenranta, Kamppi, Jätkäsaari ja Hernesaari. Kiistelty hotellihanke oli myös norjalaisen kiinteistösijoittajan Arthur Buchardtin ajama Katajanokan risti-hotelli (hankkeesta luopuminen 2010). Myös Buchardtin Jätkäsaareen tavoitteleva hotelli kohtasi vastustusta, ja 33-kerroksinen hotellihanke torjuttiin kaupunginvaltuustossa vuonna 2013. Sen sijaan paikalle rakennettiin 16-kerroksinen hotelli.

Monumentaalirakennuksia lukuun ottamatta interiöörien osalta suojeluun herättiin verrattain myöhään, pääosin vasta 1990-luvulla. Tätä ennen huomiota oli kiinnitetty lähinnä kaupunkikuvan eli fasadien suojeluun (Mäkinen 2011). Museoviranomaisten näkemyksen mukaan rakennus on kuitenkin kokonaisuus, johon sisältyvät fasadi, sisätilat, rakenneratkaisut, materiaalit, pinnat, värit, kalusteet ym. Myös menneiden polvien käsityön jäljellä on merkitystä. Tässä suhteessa museoviranomaisten ja kaupunkisuunnittelijoiden näkemykset usein eroavat toisistaan. Interiöörien suojelussa haasteena on tilan suojelun sekä tilan muuttuvien käyttötarkoitusten ja muuttuvien tarpeiden yhteensovittaminen.

Pankkikriisi aiheutti 1990-luvulla pankkien konkurssseja ja synnytti siten runsaasti tyhjiä pankkitiloja, joita muutettiin erilaisiin käyttöihin – esimerkiksi Kansallis-Osake-Pankin pääkonttorista tuli vuonna

1999 osa Kämp Galleriaa, Hakaniemen Ympyrätalon Kansallis-Osake-Pankin pankkialista 2000-luvulla osa alkoholimyymälää, Unioninkadulla entinen Postipankin sali muutettiin ravintolaksi vuonna 2004 ja Mannerheimintiellä Aktia-pankin pankkialista vuonna 2007 osaksi Forumin kauppakeskus. Pankkikonttorien määrä väheni edelleen pankkiautomaattien (Helsingissä vuodesta 1971), maksukorttien (Suomen 1970-luvun lopulla), maksuautomaattien ja verkkopankkien (1990-luvulla) myötä. Pankeilla oli Helsingissä 1960-luvulla ollut kymmenittäin, tai jopa sadoittain sivukonttoreita.

Muista sisätiloista etenkin elokuvateatterit ovat olleet muutoksen kohteina. Elokuvasalien keskittyminen suuriin yksiköihin ja elokuvien kotikatselun lisääntyminen veivät asiakkaita pienemmiltä elokuvateattereilta. Esimerkiksi Capitolin salista tuli vuonna 2007 yökerho. Monet vanhat kantakaupungin elokuvateatterit ovat kuitenkin päätyneet teattereiksi tai seurakuntasaleiksi. Vuonna 2008 ainakin Koko-teatteri, Allotria, KomEDIATEATTERI Arena, Ryhmäteatteri (2 tilaa), Q-teatteri, KOM-teatteri, Tanssiteatteri Rollo, Ilves-teatteri, teatteri Takomo ja Musiikkiteatteri Bolero toimivat entisissä elokuvateatteritiloissa. Samana vuonna seurakuntatiloina oli ainakin seitsemän entistä kantakaupungin elokuvateatteria. Vuosina 2012–2013 oli vireillä joukkorahoitushanke Töölössä sijaitsevan, pitkään seurakuntatilana toimineen, entisen AXA-elokuvateatterin uudelleen avaamiseksi, mutta hanke kaatui rahoitusvaikeuksiin. Erilaiset joukkorahoitushankkeet alkoivat kuitenkin jo varsin pian tämän jälkeen tuottaa hedelmää. Vuosina 2013–2016 entisiin (elokuva)teatteritiloihin avautui kolme uutta elokuvateatteria.

Myös vanhojen apteekkien sisustuksia hävitettiin – vanhoja apteekkisisustuksia on Helsingissä säilynyt ainoastaan yksi, Joutsen-Apteekissa Lapinlahdenkatu 1:ssä. Joutsen-Apteekissa toiminut museo lopetti toimintansa vuonna 2018. Vanhat Leijona-apteekin (lopettanut 2007) kyltit ovat säilyneet Korkeavuorenkadun ja Pienen Roobertinkadun kulmarakennuksessa. Myös Meilahden Honkatiellä on säilytetty vanha apteekin kyltti. Selim A. Lindqvistin suunnitteleman Kotka-apteekin jugend-sisustus hävitettiin 2003, ja myös viisi muuta apteekki-interiööriä menetettiin (Sundman 2003). Sisätilojen osalta huomiota herätti Koiton Salin (2005) muuttaminen yökerhoksi. Useista menetyksistä huolimatta Helsingissä on myös useita erittäin hyvin säilyneitä historiallisia interiöörejä, mm. ravintoloita (mm. Kosmos ja Lehtovaara, Sea Horse, Elite, Brasserie Le Havre, Kolme Kruunua). Helsingissä on muutenkin varsin runsaasti pitkään toimineita, perinteikkäitä ravintoloita.

Edellä mainitun apteekin kyltin lisäksi vanhoja mainoskylttejä on säilynyt siellä täällä eri puolilla kantakaupunkia: esimerkiksi Töölöntorin laidalla (Kino Adlon) ja Eteläisellä Hesperiankadulla (Ritz). Hakaniemen kauppahallin katolla on säilytetty ja suojeltu vanha valomainoskyltti. Mehiläisellä koristeltuja Elannon mainoksia on yhä mm. Hakaniemessä, Hämeentiellä ja Sturenkadulla. Fredrikinkatu 29:n ulkoportaissa on KOP-pankin logo. Kristianinkatu 16:sta on vanhoja olut- ja leipomomainoksia. Työväen säästöpankin vanha katulyhty on säilynyt Mäkelänkadun ja Sturenkadun kulmassa. Käytöstä poistettuja pankkien yösäilöjä on samoin jäljellä rakennusten ulkoseinissä. Lisäksi vanhoja mainoksia on säilynyt joissakin palomuuereissa.

Keskustelua herättäneitä hankkeita oli myös mm. Wulffin kulmaksi kutsutun, Tukholman Strandvägenilla sijaitsevasta Bünsowin talosta (ark. Isak Gustaf Clason, 1886–88) vaikutteita saaneen, Stockmannin tavarataloon kuuluvan ja Lönnrotinkadun päätyaiheen muodostavan Argos-talon (ark. Grahn, Hedman & Wasastjerna, John Settergren, 1897) sisäosien purkaminen ja vanhan julkisivun muuttaminen kulissiksi (1989). Wulffin kulmaa suunnitellut John Settergren oli aiemmin työskennellyt Clasonin toimistossa. Vielä 1960-luvulla suunniteltiin koko Argos-talon purkamista – suunnitelmat laati läheisen Kirjatalon sekä Rautatalon suunnitellut Alvar Aalto.

Kaupungintalokortteleiden elävöittämissuunnitelmiin on liittynyt eriäviä näkökulmia rakennussuojeluun liittyen ainakin kahdessa tapauksessa: kaupungin rahatoimiston salin muuttaminen Salutorget-ravintolaksi (2009) ja Lars Sonckin suunnitteleman pankkialista Jugendsalin muuttaminen kahvilaksi

(2010). Rahatoimiston tapauksessa ikkuna-aukkoja suurennettiin alaspäin, mutta edellinen vaihe (pienemmät ikkuna-aukot) oli peräisin Aarno Ruusuvuoren laatimasta restauroinnista 1960-luvulta. Sitä ennen talossa oli ollut suuremmat ikkuna-aukot. Aiemmat suuret ikkuna-aukot eivät nekään olleet alkuperäisessä muodossaan. Tämän takia muutos hyväksyttiin: rakennuksessa oli jo tapahtunut aieminkin monenlaista muutosta ja muutos oli siis historiallisesti perusteltavissa – näin on myös muiden alueella tehtävien aukkomuutosten kohdalla. Rahatoimiston vanha sisustus muuttui uudistustyössä lähes täysin – Bertel Jungin suunnittelema ja S. Wuorion maalausliikkeen tekemä Rahapuu-lasimaa-laus säilytettiin. Lampan talon sisäpihan lasikatteen rakentamista museovirasto sen sijaan ei ole puoltanut.

Rautatieasemalla Eliel Saarisen suunnittelemassa tilassa Eero Järnefeltin Koli-maalauksen alla toimivan Eliel-ravintolan uusi sisustus (2009) herätti huomiota – vuonna 2013 samoihin tiloihin avattiin ketjuhampurilaisravintola, mikä herätti tätäkin enemmän keskustelua. Komeaan ravintolatilaa sijoitetun freskon aiheena oli se Suomi, jonka saattoi saavuttaa rautatieasemalta lähtevällä junalla – kuten Pariisin Gare de Lyonin kuuluisassa Le Train Bleu -ravintolassa (1901), jonka katot ja seinät on koristeltu Ranskan eri alueita kuvaavin maalauksin.

Rakennussuojelulainsäädäntö kiristyi vuonna 2010 (Laki rakennusperinnön suojelemisesta 4.6.2010/498), mutta lakia ei ainakaan sen ensimmäisenä voimassaolovuotena oltu sovellettu sisätilojen suojelussa. Sisätilojen suojelu onkin yhä vaikeaa, sillä sisätilojen asemakaavallinen suojelu edellyttää yhä omistajan suostumusta.

Hissien rakentamisesta Kruununhaan ja Katajanokan suojeltuihin porrashuoneisiin kiisteltiin 2010-luvulla. Vuonna 2017 hissien rakentamiselle Kruununhaan porrashuoneisiin myönnettiin lupa. Hankaluuksia porrashuoneiden suojelussa aiheuttaa rakennussuojelun ja tilojen käyttöön liittyvien tarpeiden (vanhojen ja vammaisten ihmisten sekä lapsiperheiden liikkuminen) yhteensovittaminen. Hissien sijoittamisesta vanhoihin rakennuksiin on tehty selvityksiä. Suojelun kannalta paras vaihtoehto olisi usein sijoittaa hissi asuntovyöhykkeelle tai rakennusrungon ulkopuolelle sisäpihalle (Mäkinen 2011). Vaihtoehtoista ensimmäinen ja paras on osoittautunut hankalaksi. Sisäpihalle hissi on rakennettu esimerkiksi Kruununhaassa – kyseisessä kohteessa on samalla toteutettu hissikuilun yhteyteen asukkaille pieniä lasitettuja parvekkeita. Suojelun kannalta huonoin vaihtoehto Mäkisen (2011) mukaan on rakentaa hissi porrassyökyksen keskelle. Tämä on usein myös mahdotonta, jos rapussa halutaan vielä kuljettaa esimerkiksi huonekaluja muuttaessa. 1900-luvun alun porrashuoneet ovat lisäksi uniikkeja. Kaupungilla hissien rakentamiseen liittyviä asioita hoitaa nykyisin hissiasiamies. Tiedot hissien rakentamisesta eivät Mäkisen (2011) mukaan kuitenkaan enää aina rakennusvalvontavirastosta tule kaupunginmuseolle, joten ongelmana on, että kaupunginmuseossa ei tiedetä ”missä mennään”. Suojelemattomiin rakennuksiin on usein rakennettu hissejä rakennusrungon ulkopuolelle myös kadun puolella – esimerkiksi 1960-luvun alussa rakennetulla Sammatintien alueella Vallilassa. Samalla rakennusten ulkonäkö on ratkaisevasti muuttunut.

Kaupunkikuvaan alettiin toisaalta myös jättää epätyypillisiä muistomerkkejä menneistä ja väistyvistä käytöistä. Esimerkiksi Lasipalatsinaukiolla säilytettiin aluksi linja-autojen laiturit ja pysyvästi kellokornina toiminut lämpökeskuksen piippu, joka muutettiin myöhemmin Lasipalatsinaukion alle rakennetun taidemuseon ilmanvaihtohormiksi. Töölönlahdelta alkavan satamaradan ratakuilu päätettiin vuonna 2006 järjestetyn opiskelijakilpailun tuloksena (voittajat Matti Kalliala, Alekski Niemeläinen, Teemu Seppinen) muuttaa pyörä- ja kävelyliikenteen väyläksi. Mäkistä (2011) kuitenkin harmittaa se, että ratakuilun kiskoja ei pyöräbaanan rakentamisen yhteydessä säilytetty, vaan revittiin kokonaisuudessaan pois. Esimerkiksi Essenin Zollwerinissa kiskot oli jätetty muistuttamaan radasta, mutta täytetty sivuilta ja keskeltä. Sen sijaan ratakuilun kivimuureja on jätetty osin näkyviin. Pasilan

konepaja-alueella kiskoja on tarkoitus säilyttää. Jätkäsaareissa puolestaan säilytetään yksi ja Telakkarannassa kaksi vanhaa satamanosturia. Tätä ennen suurin osa Helsingin vanhoista satamanostureista on ranta-alueita uudistettaessa hävitetty – esimerkiksi Katajanokalta ja Eteläsatamasta kaikki (ks. Kervanto-Nevanlinna 2002). Ongelmana ovat olleet kustannukset: kuka maksaa nostureiden huollon ja ylläpidon? Esikaupunkialueella Kruunuvuorenrannassa yksi vanhoista öljysäiliöistä muutettiin vuonna 2012 pysyväksi tapahtumatilaksi ja luonnettaan muuttavaksi 'Säiliö 468' -taideteokseksi. Säiliö rei'itettiin sekä varustettiin iltaisin loistavin LED-valoin ja päivisin auringossa kimaltelevin peilinpaloin. Teos näkyy Kruunuvuorenselän ylitse kantakaupunkiin. Teos palkittiin Vuoden valaistuskohde -kilpailussa kunniamaininnalla vuonna 2013. Helsingin metron aikataulunäyttöä uusittaessa säästettiin muistona yksi vanha aikataulunäyttö Ruoholahden metroasemalla. Hakaniemen metroasemalla on esillä metron asetinlaitetaulu.

Helsingin mattolaitureille on etsitty uutta käyttöä ideakilpailulla. Laiturien nykyisen käytön on katsottu saastuttavan merta Helsingin edustalla. Helsingin ensimmäinen mattolaituri (nk. huuhteluhuone) perustettiin vuonna 1864 (Gorbatow 2007:4). Mattolaitureiden käytöstä poistamista on vastustettu. Matonpesun lisäksi laitureita käytettiin 2010-luvulla epävirallisina uimapaikkoina.

Suvilahdessa halutaan Mäkisen (2011) säilyttää teollisen toiminnan merkit, kuten putket ja ilmajohdot muistuttamaan siitä, millaista toimintaa alueella on aiemmin ollut. Ne ovat osa teollista ympäristöä. Pasilan konepaja-alueella on tarkoitus jättää jopa liatkin seiniin. Mäkinen (2011) pitää hyvänä, että konepaja-alueelle jää ”historiallista todistusvoimaa”. Uhattuna kuitenkin on useita vanhoja elementtejä, esimerkiksi kantakaupungin sisäpihoilla ja katoilla (Mäkinen 2011, ks. myös Ilonen 2001).

Kaikissa tapauksissa suojelulla ei kuitenkaan ole ollut suurta kannatusta, mm. 1960-luvun arkkitehtuurin suojeleminen on herättänyt keskustelua. Ympyrätalo (1968) suojeltiin vuonna 2003 ja City-Centerin talosta (nk. Makkaratalosta, 1967) suojeltiin rakennus ja sitä kiertävä ns. ”makkara” vuonna 2005. Museoviranomaiset halusivat suojella City-Centerin talosta myös autokaupunkikehityksestä muistuttavat, betonibrutalistiset ajorampit, mutta tämä vaatimus ei mennyt läpi ja kaupunginmuseo joutui kantansa takia arvostelun kohteeksi. Mäkisen (2011) mukaan toteutunut kompromissi, jossa rampit poistettiin ja ns. ”makkara” suojeltiin, on huono, sillä kyse on hänen mukaansa erittäin korkealuokkaisesta 1960-luvun arkkitehtuurista. Viljo Revell on kansainvälisesti hyvin tunnettu arkkitehti. Veistoksellisissa betonirakenteissa voi nähdä Le Corbusier'n Chandigarh-projektin vaikutteita. Ramppien purkamishalun taustalla olivat kiinteistön tuottavuuden nostamistavoitteet (kauppakeskuksen ja kadunvarsiliiketilojen rakentaminen) sekä kävelykadun rakentaminen ramppien paikalle ja siten Keskuskadun viihtyisyyden parantaminen. Historiaihmiset menettivät utopiarakennuksen alkuperäisen hahmon (Forssén 2011).

Korpisen (2012:152) mukaan rakennusten arvostaminen menee sykleissä: valmistumista seuraava ihastus ja kiinnostus, arvostuksen alamäki ja jopa purku-uhka/purkaminen, uusi muotiintulo. Aika pystyy siis ”sekä rumentamaan että kaunistamaan rakennuksen”. Sodan jälkeen rakennettu arkkitehtuuri on Mäkisen (2011) mukaan Helsingissä uhattuna. Purkulupia haetaan entistä nuoremmille rakennuksille, mm. 1960-luvulla rakennetuille. Uudistushankkeita on tehty vielä tätä paljon nuoremmisakin rakennuksissa, esimerkiksi 1985 valmistuneessa Forumin kauppakeskuksessa. Uudempien rakennusten suhteen kaavatilanne on Helsingissä kantakaupungissa Mäkisen (2011) mukaan todella huono. Monet kaavat ovat vanhoja ja rakennuskantaa ei ole kokonaan inventoitu. Inventointi vie aikaa ja rahaa. Inventointeja tekevät kaupunkisuunnitteluvirasto, kaupunginmuseo ja konsultit. Kaupunginmuseolla on Mäkisen (2011) mukaan varaa vain yhteen suurempaan inventointiin vuotta kohden. Helsingin keskustan moderneista (1945–1990) liikerakennuksista valmistui inventointi vuonna 2015 (ks. Kivilaakso 2015).

Vaikka rakennussuojelun arvostus onkin 1960-luvun jälkeen noussut ratkaisevasti, ei nykyaika siltikään Mäkisen (2011) mukaan ole kovin myötämielistä rakennussuojelulle. Syynä tähän ovat mm. taloudellisten arvojen korostuminen ja rakennussuojelun kustannukset. Myös home ja siihen liittyvä aiheellinenkin pelko ihmisten sairastumisesta sekä rakentamisen heikko laatu ovat usein syynä rakennusten voimalliselle saneerauksella tai purkamiselle.

Rakentamisen laadusta on keskusteltu aina. Esimerkiksi vuonna 2017 esillä olivat useiden Jätkäsaaren uudiskohteiden home- ja kosteusongelmat. Uudisrakentamisen esteettisen laadun voidaan kuitenkin arvioida kehittyneen 2000-luvulla parempaan suuntaan. Rappauksen ja paikalla muuratun tiilen käyttö yleistyi asemakaavamääräysten seurauksena 2010-luvulla – aiemman paljaan betonin, maalatun betonin ja tiielelementtien sijaan. Asuntorakentamisessa esimerkiksi arkkitehtitoimisto Tuomo Siitosen suunnittelema Töölön Stage -kortteli pitkine, viistoine kattoineen ja epäsäännöllisesti sijoitettuine, lasitettuine parvekkeineen ja värikkäine julkisivuineen sai positiivisen vastaanoton. Jätkäsaarta on toisaalta pidetty liiankin värikkäänä – alueelle ei laadittu värinkäytön kokonaissuunnitelmaa (ks. Holmila 2018).

Tyhjillään olevien rakennusten hyödyntämistä vaadittiin tarkasteluajanjaksona talonvaltauksilla, joita etenkin 2000-luvulla järjestettiin runsaasti. Helsingin ensimmäinen talonvaltaus oli Lepakon valtaus vuonna 1979. Oranssi ry toimi joidenkin vallattujen talojen kehittäjänä 1990-luvulla. Lyhyttä väliaikaiskäyttöä edustivat piirit, jotka järjestivät tyhjillään olevissa tiloissa teknobileitä ja jättivät tilan tapahtuman jälkeen ennalleen. Kuitenkin myös aiempaa neuvottelevampaa asennetta tyhjiä tilojen hyödyntämiseen alkoi 2010-luvulla kehittyä. Vuonna 2014 ympäristöministeriö julkaisi selvityksen tyhjästä tiloista ja niiden uusiokäytöstä (ks. Hernberg 2014). Haasteena tyhjiä tilojen väliaikaiskäytölle tai tilojen joustavalle muuntamiselle muuhun käyttöön oli käyttötarkoituskriteeri (ks. Pro Helsinki 2.0 2014). Pääkaupunkiseudulla on 2010-luvulla jatkuvasti ollut tyhjillään noin miljoonan kerrosneliön edestä toimitiloja. Keskustassa sijaitsevia toimitiloja ei kaupunkisuunnitteluvirastossa ole haluttu muuttaa asunnoiksi, jotta keskusta säilyisi toiminnoiltaan – kyselyjä kaupunkisuunnitteluvirastoon on tullut 60–70:stä toimistokiinteistöstä (Raeste 2016). Joitakin hankkeita on kuitenkin toteutettu. Vuonna 2018 Forum Virium Helsinki tavoitteli alustaa, jonka kautta tyhjillään olevia tiloja voisi vuokrata väliaikaisesti.

Liikennejärjestelmän kehittämisessä keskustelu liittyi kysymyksiin kävelyalueiden laajentamisesta ydinkeskustassa, Keskustatunnelin rakentamisesta (hankkeen keskeyttäminen vuonna 2008), ruuhkamaksujen käyttöönotosta, henkilöautoilun rajoittamisesta, uusien pyöräteiden ja -kaistojen rakentamisesta kantakaupungin katujen varsille sekä raideliikenneyhteyksien toteuttamisesta. Kadunvaltaustapahtumia (Reclaim the Streets tai Street Party) järjestettiin Helsingissä vuodesta 1997 lähtien. Vaikutteita saatiin 1990-luvun puolivälissä Englannissa alkaneista kadunvaltaustapahtumista. Pyörämielenosoituksia järjestettiin 2000-luvulla vuosittain.

Kumpulassa vastustettiin 2000-luvulla Vallilanlaaksoon suunniteltua bussikatua. Aiemmin, vuodesta 1963 aina 2000-luvulle laakson halki kulki satamarata Pasilasta: Itä-Pasilan ali tunnelissa Hermannin rantatietä pitkin Sompasaaren satamaan. Bussikadun rakentaminen torjuttiin kaupunginvaltuustossa vuonna 2012 ja yhtenä, joskin jo tuolloin epätodennäköisenä, vaihtoehtona näyttäytyi Vallilanlaaksosta Pasilan ratapihalle Itä-Pasilan ali tunnelissa kulkevan vanhan ratalinjauksen muuttaminen pyörä- ja kävelyliikenteen väyläksi ydinkeskustaan samana vuonna rakennetun Baanan tavoin (Penttinen 2012). Vuonna 2017 ryhdyttiin suunnittelemaan raitiotietä Kalasatamasta Vallilanlaakson kautta Pasilaan. Kumpulan ja Pasilan yhdistävään rautatietunneliin oli vuonna 2018 ehdolla juoksurata osana Mäkelänrinteen urheilukampussuunnitelmia.

Kumpulassa oli vastustettu myös kampusaluetta 1990-luvulla, vaikka suunniteltu rakentaminen olikin vähäistä verrattuna 1970-luvun alun ehdotuksiin (Pakkala 1998), jolloin alueelle suunniteltiin laajempaa ”megastruktuuria” Oulun yliopistoalueen (1973–76) tapaan. 1970-lukulaisesta arkkitehtuuri- ja kampusuunnittelusta alueella muistuttavat betonin (betonitiilet) käyttö ja harmautta elävöittävät väripinnat.

Kaartinkaupungissa on vastustettu raitiovaunulinjan rakentamista Korkeavuorenkadulle. Kruununhaassa vastustettiin vuonna 2012 Kruunuvuoren siltaa, koska sen myötä tuleva raitiotieyhteys vähentäisi autopaikkoja Liisankadulla. Suunnitelmia muutettiin niin, että raitiotieyhteys tulee kulkemaan Merihaan kautta – kuitenkin myös Merihaassa kyseistä raitiotietä vastustettiin vuonna 2016, koska se oli linjattu rakennettavaksi alueen eteläiseen rantapuistoon. Mechelininkadulla, Töölössä vastustettiin vuonna 2013 pyörätietä korvaavien pysäköintipaikkojen puutteen, jalkakäytävien kaventamisen ja puiden kaatamisen takia. Vastustus ei tuottanut tulosta, vaan pysäköinti päätettiin siirtää muualle. Pyöräteitä oli suunniteltu Mechelininkadulle jo 1930-luvulla ennen autoistumista. Raskasraidehankkeita on pääkaupunkiseudulla vastustettu ja arvosteltu liityntäliikenteen lisäämisen, suorien bussiyhteyksien vähentämisen, matka-aikojen pidentymisen sekä rikollisuuden oletetun leviämisen takia. Jätkäsaaren suunnittelua kritisoitiin 2010-luvulla siitä, että Länsisataman liikennemäärien kasvusta aiheutuvia liikenneuhkia ei osattu ennakoita.

Toukorannan, nykyisen Arabianrannan rakentamista pidettiin alueen asukkaiden taholla 1990-luvulla liian tehokkaana (Oja 1995). Etelä-Helsingissä vastustettiin 2000-luvulla merentäyttöjä edellyttävää Hernesaaren helikopterikenttää. Hankkeesta luovuttiin. Jätkäsaarassa aiheuttivat 2010-luvulla haasteita Länsisataman toimintaan liittyvät ruuhkat ja rakentamisvirheet.

Kampusten sijoittamisesta keskustelua käytiin myös mm. Aalto-yliopiston kampuksen sijainnista. Aalto-yliopiston rehtori ehdotti HSE:n ja TAIK:in siirtämistä Otaniemeen, Helsinki halusi sijoittaa yhteiskampuksen Helsinkiin (Manninen 2008b). Helsinki tarjosi Aalto-yliopistolle tonttia Töölönlahdelta – yliopiston nimen ja Töölönlahden suunnitteluhistorian puolesta yhteensopivasti. Kampus kuitenkin päätettiin sijoittaa Espoon Otaniemeen. Etu-Töölöön kuitenkin jäi väliaikaisesti joitakin HSE:n toimintoja – alueelle suunniteltiin vuonna 2019 korkeakoulun kohtaamistiloja. Länsimetron valmistuminen lähensi Etu-Töölöön, varsinkin lähelle Kampin metroasemaa sijoittunutta Helsingin kauppakorkeakoulua ja Otaniemen kampuksia – sekä henkisesti että ajallisesti (Heinonen 2011).

7 TULEVAISUUDEN NÄKYMIÄ HELSINGIN KANTAKAUPUNGIN KEHITTÄMISESSÄ

Osa kaupunkisuunnittelun nykyisyyttä on aina ollut tulevaisuuteen katsominen. Tässä luvussa tarkastellaan Helsingin kantakaupungin tulevaisuuden näkymiä. Ensin kuvataan lyhyesti jo käynnistynyttä kantakaupungin tiivistymisprosessia ja uusia asumisen muotoja. Kehitystä tarkastellaan tarkemmin kantakaupungin ajankohtaisten kaavoitus- ja rakentamishankkeiden (Keski-Pasila, Kalasatama, Jätkäsaari, Hernesaari) kautta. Tätä seuraa yhteenveto Helsingin kantakaupungin kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin kansainvälisistä esikuvista sekä kantakaupungin keskeisten uudistushankkeiden paikallisista vaikutteista 1980-luvulta 2010-luvulle. Sen jälkeen tarkastellaan joukkoliikenteen ja pyörä- ja kävelyliikenteen järjestelmien kehittämissuunnitelmia.

Tämän jälkeen kuvataan tarkemmin kantakaupungin tulevaisuuden kasvumahdollisuuksia, monikeskuksista Helsinkiä, kantakaupungin tulevaisuuden tiivistämismahdollisuuksia, kantakaupungin seu-

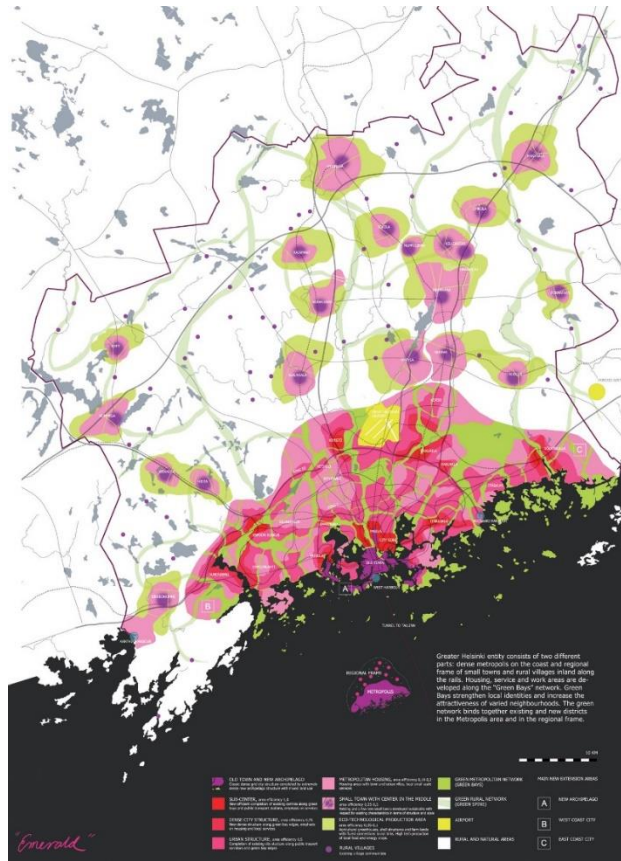
dullista roolia tulevaisuudessa, kantakaupungin vetovoimatekijöitä ja kehittämistarpeita sekä kanta-
kaupungin ongelmia ja uhkia. Luvun päättää Helsingin mahdollista ekokaupunkiroolia pohtiva kap-
pale.

7.1 Tiivistyvä kantakaupunki ja uudet asumisen muodot

Kapealla ja lähes täyteen rakennetulla Helsingin niemellä on pitkään ollut suurista rakentamiseen soveltuvista maista, mikä on asettanut rajoituksia kantakaupungin kasvulle. Länsisataman ja Sörnäisten tavarasatamatoimintojen siirryttyä vuonna 2009 kantakaupungista Vuosaareen, kantakaupungista vapautui rakentamiselle alueita, jotka ovat historiallisestikin tarkasteltuna erittäin suuria, useiden satojen hehtaareiden laajuisia. Tämän seurauksena kantakaupungin kehittäminen sai entistä suuremmat mittasuhteet. Suuren mittakaavan vuoksi rakennushankkeet ovat ajallisesti pitkäkestoisia ja jatkuvat 2040-luvulle saakka.

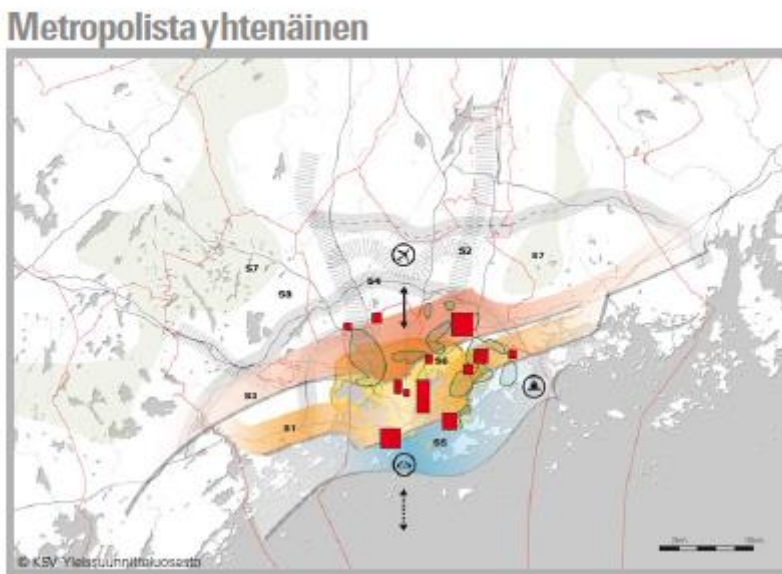
Helsingin yleiskaava 2002:n maankäytön kehityskuvan painopisteisiin lukeutui kaupunkirakenteen tiivistäminen. Samanlaisia tendenssejä oli jo vuoden 1992 maankäytön kehityskuvassa, mutta vuoden 2002 kehityskuvassa ne nousivat voimakkaammin esille. Kaupunkirakenteen tiivistyminen kytketään kehityskuvassa energian ja ajan käyttöön. Kaupunkirakenteen kehittämisen selkärankana nähdään joukkoliikenne sekä raiteet, ja tiiviin kaupunkirakenteen perustellaan tukevan kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käyttöä. Kehityskuvassa kuitenkin huomioidaan myös päätieverkon kehittäminen. Kaupunkirakenteen tasapainottaminen idässä ja laajentaminen kaakossa nähdään tärkeänä. Tähän liittyen mainitaan Mellunmäen metron jatkaminen itään. Kehityskuva listaa myös kaupunkirakenteen kehittämisen painopisteitä. Kantakaupungin osalta näitä ovat Jätkäsaari ja Sompasaari ympäristöineen sekä Keski- ja Pohjois-Pasila. Toimitila-alueiden roolin katsotaan monipuolistuvan ja keskustan laajenevan Keski- ja Pohjois-Pasilaan, Ilmalaan, Jätkäsaareen ja Sompasaareen. Virikkeellinen ja elävä kaupunkiympäristö nähdään Helsingin voimavarana – uusien alueiden suunnittelussa painotetaan korostettavan monimuotoisuutta, -ilmeisyyttä ja virikkeellisyyttä, toimintojen sekoittamista niiden erottelun sijaan. Kaupunkirakenteen tiivistämisessä painotetaan kaupunginosien ominaispiirteiden säilyttämistä. (Helsingin yleiskaava 2002 Maankäytön kehityskuva 14.6.2001).

Helsingin seudun kunnat järjestivät vuonna 2007 kansainvälisen ideakilpailun 'Helsinki Greater Vision 2050', jonka voitti 'Emerald'-niminen ehdotus (kuva 292.). Kilpailun tavoitteena oli tuottaa visioita siitä, miten nopeasti kasvavan Helsingin seudun asutuskysymys on ratkaistu vuonna 2050. Kilpailuun liittyi myös vaatimuksia elinkeinorakenteen kehittymiseen, kansainväliseen kilpailukykyyn ja elinympäristön viihtyisyyteen liittyen. Voittajaehdotus ehdotti kaikkea: kantakaupunkimaisen rakenteen laajentamista, alakeskuksia Helsinkiin, Espooseen, Vantaalle ja Sipooseen, esikaupunkialueen tiivistämistä ja laajentamista etenkin Kirkkonummella ja Sipoossa sekä puutarhakaupunkimaisia yksiköitä ja maaseutumaisia kyliä kehyskuntiin.



Kuva 292. Helsinki Greater Vision 2050 -kilpailun voittajaehdotus ”Emerald”. (Helsinki Greater Vision).

Vuoden 2008 Helsingin maankäytön kehityskuvassa (kuva 293.) ja vuonna 2016 hyväksytyssä yleiskaavassa korostettiin entistä enemmän kaupunkirakenteen tiivistämistä Kehä I:n sisäpuolella ja asemanseuduilla.



Kuva 293. Helsingin maankäytön kehityskuvan kuvitusta. (Manninen & Vuolanto 2008).

Kantakaupunkiin on uusien asuinalueiden (Kalasatama, Jätkäsaari, Pasila) valmistumisen myötä arvioitu saatavan asuntoja noin 58 000 ihmiselle sekä työpaikkoja 41 000:lle ihmiselle. Jo ennen tätä kantakaupungin asukasluvu on ollut nousussa: vuosina 1993–2017 asukasluvu nousi 47 304:llä asukkaalla (Aluesarjat 2018). Tätä edeltäneiden kolmenkymmenen vuoden aikana (1962–1992) kantakaupungin asukasluvu oli pudonnut jokaisena vuonna – yhteensä peräti 107 981:llä asukkaalla. Syynä oli asumisväljyyden kasvu, joka johtui mm. lapsiperheiden siirtymisestä esikaupunkialueelle. Yksinasuvien osuus myös kasvoi huomattavasti: vuonna 1972 yhden hengen asuntokuntia oli kantakaupungin asuntokunnista 35 prosenttia, vuonna 2000 osuus oli jo 57,3 prosenttia. Sen jälkeen yksinasuvien osuus asuntokunnista on kantakaupungissa hieman laskenut, vuonna 2018 yhden hengen asuntokuntia oli 54,4 prosenttia kaikista asuntokunnista (Aluesarjat 2018). Kantakaupungin asukasmäärän vähentymiseen on vaikuttanut myös perhekoon pientyminen – suurten asuntokuntien (asukkaita viisi tai enemmän) ja jopa neljän hengen asuntokuntien osuus kaikista asuntokunnista on pitkällä aikavälillä laskenut merkittävästi. Vuonna 1972 neljän hengen asuntokuntien osuus kaikista asuntokunnista oli 10 prosenttia ja viiden tai useamman hengen asuntokuntien osuus 5,7 prosenttia – vuonna 2018 vastaavat osuudet olivat 5,1 prosenttia ja 1,8 prosenttia (Aluesarjat 2018). Lisäksi runsaasti kantakaupungin asuntoja muutettiin piilokonttoristumisen kaudella toimistoiksi. Vuonna 1962 kantakaupungissa asui 66 182 lasta ja kolmekymmentä vuotta myöhemmin vain 20 023 lasta. Vuonna 2015 lasten määrä oli 24 250, eli selvää kasvua oli tapahtunut (Aluesarjat 2018). Vuosina 2019–2027 kantakaupungin asukasluvun ennustetaan edelleen kasvavan: noin 22 000 asukkaalla. Näin ollen vuonna 2025 lähes 66,9 prosenttia kantakaupungista vuosina 1962–1992 kadonneesta väkimäärästä olisi saatu takaisin 35:ssä vuodessa (Aluesarjat 2018). Vuosina 2013 ja 2014 kantakaupungin väestö kasvoi yhteensä 7432 asukkaalla, vuonna 2015 peräti 3887 asukkaalla. Vuonna 2016 kantakaupungin asukasluvu kasvoi 3163:lla ja seuraavana vuonna 3447:llä asukkaalla (Aluesarjat 2018). Asuntotuotanto kantakaupungissa olikin kantakaupungissa vuodesta 2012 kantakaupungissa verrattain voimakasta. Kantakaupungissa oli vuoden 2018 alussa 202 280 asukasta (Aluesarjat 2018), joka on enemmän kuin esimerkiksi Turussa ja saman verran kuin Oulussa. Vuonna 2013 kantakaupunkiin valmistui 2067 asuntoa – enemmän kuin vuosikymmeniin.

Suurimmat rakentamiskohteet kantakaupungissa lähitulevaisuudessa ovat satama-alueet Jätkäsaari ja Hernesaari kantakaupungin lounaisosassa, satama-alueet Kalasatama, Sompasaari ja Hermanninranta sekä voimala-alue Hanasaari kantakaupungin koillisosassa ja Keski-Pasilan ratapiha-alue kantakaupungin keskiosassa. Uuden yleiskaavan (2016) myötä kantakaupunkiin tulee vielä joitakin rakentamiskohteita lisää.

Uusia toimitiloja rakennettaneen kantakaupungissa eniten Kalasatamaan ja Keski-Pasilaan. Niin Jätkäsaari, Kalasatama kuin Keski-Pasilakin saavat omat kauppakeskuksensa. Etenkin Keski-Pasilasta ja Kalasatamasta voidaan odottaa kehittyvän kantakaupunkiin uusia toiminnallisia ytimiä.

Uutta kantakaupungin kehittämisessä on suomalaisessa kontekstissa ennätyskorkea tornitorakentaminen, jota on kantakaupungin osalta suunniteltu Keski-Pasilaan ja Kalasatamaan. Kalasatamassa tornitorakentaminen oli jo vuonna 2018 ensimmäisen tornin osalta pitkällä. Helsingissä ei ole historiallisesti ollut paljoakaan korkeita rakennuksia, sillä rakennuskorkeuksia on rajoitettu. Kantakaupungissa tulee jatkossakin olemaan varsin laaja alue, jossa korkea rakentaminen on kielletty (Lindroos et al. 2011). Rajoituksilla halutaan suojella Helsingin perinteistä matalaa siluettia, jonka esikuvat ovat mm. Pietarissa ja Venetsiassa.

Pääkaupunkiseudulle rakennettiin 1980–2010-luvuilla tornitaloja Helsingin kantakaupungissa paitsi Kalasatamaan, myös Ruoholahteen ja Jätkäsaareen. Helsingin esikaupunkialueella torneja nousi Itäkeskukseen, Vuosaareen ja Pitäjänmäkeen. Espoossa tornitaloja rakennettiin Espoonlahteen, Kivenlahteen, Keilaniemeen, Leppävaaraan ja Niittykumpuun, ja Vantaalla Tikkurilaan, Martinlaaksoon ja

Korsoon. Uusia tornitaloja oli vuonna 2018 suunnitteilla tai rakenteilla ainakin Espoon Keilaniemeen, Jousenpuistoon, Matinkylään, Finnooseen, Espoonlahteen, Leppävaaraan, Perkkaalle ja Espoon keskukseen, Vantaalla Myyrmäkeen, Helsingin kantakaupungissa Keski-Pasilaan, Itä-Pasilaan ja Vallilaan ja Helsingin esikaupunkialueella Herttoniemeen, Itäkeskukseen, Vuosaareen ja Kontulaan. Monet Espooseen suunnitellut tornitalot liittyvät Länsimetron – uusien metroasemien valmistumiseen ja metroasemien ympäristöjen täydennysrakentamiseen. Keilaniemeen suunniteltiin vuonna 2018 Suomen korkeinta (158 m) tornia pääasiassa Kone Oyj:n käyttöön. Helsingin esikaupunkialueen tornihankkeet sijoittuivat samoin metroasemien äärelle.

Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto teki 2000-luvulla runsaasti selvityksiä uudentyyppisistä talo- ja asumismuodoista. Mansikka (2005) selvitti asuntolaiva-asumista ja löysi potentiaalisia alueita asuntolaivoille kantakaupungin osalta Kaisaniemenrannasta, Hanasaaren itärannalta, Sompasaaresta, Töölöstä Humallahden pohjukasta, Rajasaaresta ja Humalluodoilta. Selvityksessä on havainnekuvia Hollannista (Amsterdam ja Almere), Tukholmasta, Lontoosta ja Bathista. Asuntolaivoja on myös muun muassa Kööpenhaminassa, Ruotsin Kalmarissa sekä Englannissa Cambridgesissä (Mansikka 2005). Suomessa Espoon Keilalahdella ja Helsingin Mustikkamaalla on kokeiltu kelluvien talojen prototyyppisiä, ja Kalasataman Verkkosaareen kelluvia taloja on suunnitteilla, asemakaava hyväksyttiin vuonna 2011.

Verkkosaareen on ollut myös väliaikaisia asuntolaivapaikkoja. Helsingissä on myös historiallisesti asuttu laivoissa mm. Pohjoisrannan Halkolaiturilla ja Suomenlinnassa (Mansikka 2005:6). Esikaupunkialueella Kipparlahden Kulosaaren ja Herttoniemen välille oli myös vuonna 2017 suunnitteilla laituriasuntolaivoille. Lauttasaareen rakennettiin 2000-luvulla kerrostaloja osittain meren ylle satamalaiturien muotoja noudattaen (vrt. Amsterdamin telakalle meren ylle rakennettu toimistotalo). Meren ylle sijoitettavia kerrostaloja oli vuonna 2018 suunnitteilla myös Verkkosaarenrantaan, toisessa alueella suunnitellussa rakennuksessa on peräti 14 kerrosta.

Vuolanto & Manninen (2006) selvittivät kaupunkiasumisen kehittämisen lähtökohtia ja tavoitteita. Pakkala et al. (2007) laativat selvityksen kerrostalojen kehittämisestä ja talotyypeistä. Selvityksessä on havainnekuvia mm. Itävallasta (Wien), Sveitsistä (Zürich), Venetsiasta, Pariisista, Ruotsista (mm. Malmö), Englannista, Hollannista (mm. Rotterdam ja Amsterdam), New Yorkista ja Kööpenhaminasta. 'Kerrostalojen kehittäminen Helsingissä' -julkaisussa (Lindroos et al. 2008) koottiin yhteen kerrostalojen kehittämiseen liittyneiden selvitysten tuloksia. Manninen (2008) puolestaan selvitti loft-asumista ja tunnisti sille edellytyksiä Vattuniemessä, Pitäjänmäellä, Herttoniemen yritysalueella ja kantakaupungin osalta Mäkelän teollisuusalueella Vallilassa, joka on kuitenkin haluttu säilyttää toimitalo-alueena. Alue on muuttunut pienteollisuusalueesta kohti toimistoaluetta. Mannisen selvityksessä on havainnekuvia Yhdysvaltojen itärannikon kaupungeista ja Kööpenhaminasta. Taiteilijoiden loft-asuminen entisissä teollisuusrakennuksissa tuli aikanaan tunnetuksi mm. Sharon Zukinin 'Loft Living: Culture and Capital in Urban Change' -kirjan (1982/1989) kautta. Helsingin kantakaupunkiin on rakennettu asuntoja entiseen teollisuusrakennukseen Aleksis Kiven kadulla (nro. 11, kuva 294.), Käenkujalla (nro. 3B), Munkkisaarenkadulla (nro. 2) ja Speranskintiellä (nro. 3). Aleksis Kiven katu 52–54:n korotetussa teollisuusrakennuksessa voi nähdä piirteitä New Yorkista. Töölönkatu 11–15 on sekin entinen teollisuusrakennus. Asuntoja suunniteltiin ryhmärakentamisperiaatteella vuonna 2015 entiseen margariinitehtaaseen Hermannissa, mutta hanke ei edennyt kuin vasta vuonna 2018, ryhmärakentamisesta oli luovuttu. Myös Kirstinkadulla on asuntoja vanhoissa teollisuuskiinteistöissä.



Kuva 294. Aleksis Kiven kadulla kerrostalo on rakennettu entisen teollisuusrakennuksen päälle. (Miika Norppa).

Kerrostaloasumisen ja kerrostalopihojen kehittämistä on myös selvitetty (Ilonen et al. 2006; Sopanen et al. 2007; Lindroos et al. 2008; Kaasinen 2008), kuten myös tornitalorakentamista (Lindroos et al. 2011). Ilosen julkaisussa on esimerkkikuvia mm. Amsterdamista, Goudasta, Berliinistä, Nîmesistä, Zürichista, Münchenista, Tokiosta ja Venetsiasta. Kerrostalopihoja käsittelevässä julkaisussa (Sopanen et al. 2007) on havainnekuvia Hollannista, Portugalista, Berliinistä ja Tukholmasta. Helsinki lanseerasi vuonna 2006 järjestetyn arkkitehtuurikilpailun jälkeen myös Helsinki-pientalon vuonna 2009. Kyseisiä tyyppitaloja, eräänlaisia moderneja rintamamiestaloja, on rakennettu esikaupunkialueelle. Lähiöiden tiivistämiseen suunnatun Helsinki-kerrostalon malliston suunnittelu alkoi vuonna 2014 ja ensimmäisten Helsinki-kerrostalojen rakentaminen Mellunkylään vuonna 2017. Urbaaniin ympäristöön suunniteltua Helsinki-kerrostaloa sen sijaan ei ole vielä lanseerattu, kuten ei myöskään Helsinki-korttelia.

Townhouseista on järjestetty kilpailu (Sjöroos & Jalkanen 2010; Helsinki townhouse-kilpailu...2010), jonka voitti arkkitehtipiskelija Heikki Muntolan ehdotus 'Tabula Casa', ja laadittu selvitys (Jalkanen et al. 2012). Selvityksessä ulkomaalaisena esimerkkikuvana on Amsterdamin townhouseja. Mäenpää (2011:96–97) on kritisoinut townhouse-kilpailua siitä, että se ei onnistunut pyrkimyksessä tuottaa uudenlaista kaupunkiympäristöä, vaan ainoastaan uusia malleja kaupunkikodeiksi. Townhouseihin ei esimerkiksi ole sijoittunut tai suunniteltu sijoittuvan lähiympäristöään elävöittäviä kadunvarsiliiketiloja. Townhouset eivät asuntomarkkinoilla aluksi osoittautuneet kovinkaan suosituiksi. Yhtenä syynä on mahdollisesti se, että kyseessä on suomalaisille varsin vieras asumismuoto.

Esimerkkikohteiden valmistuttua myös tämä asumismuoto näytti saavuttavan suosiota. Townhouse voi parhaimmillaan yhdistää kaupunki- ja esikaupunkiasumisen hyvät puolet tarjotessaan pientaloasumista hyvien palvelujen äärellä, mutta toisaalta myös molempien huonot puolet, mikäli antina on asuntoja, joista puuttuvat sekä oma piha että lähipalvelut. Kasvavilla kaupunkiseuduilla keskeisesti sijaitsevilla alueilla rakentamiselta kuitenkin vaaditaan tehokkuutta, mikä merkitsee sitä, että suurilla piholla varustettuja pientaloja ei ole mahdollista rakennuttaa lähelle keskustaa. Toisaalta myöskään townhouse-alueet eivät ole tontti- tai aluetehokkuudeltaan kovinkaan tiiviitä, mikäli niitä vertaa esimerkiksi perinteisiin umpikorttelikaupunginosiin. Esimerkiksi Lontoossa matala townhouse-rakentaminen on yksi syy kaupunkirakenteen hajautumiseen. Naapurimaissa townhouseja on 2000-luvulla rakennettu tai suunniteltu mm. Malmön Västra Hamneniin ja Tukholman Kärtorpiin ja Norra Djurgårdsstadieniin.

Kivisten / tiilisten kaupunkipientaloalueiden perinne on Helsingissä varsin ohut. Esimerkiksi hansakaupungeissa kaupunkitalojen traditio ulottuu satojen vuosien päähän. Townhouse on tyypillinen asumismuoto myös Britteinsaarilla ja Yhdysvaltojen itärannikon kaupungeissa. Pääkaupunkiseudulle kaupunkipientalo- tai townhouse-tyyppistä rakentamista on aiemmin rakennettu ja suunniteltu Helsingissä lähinnä esikaupunkialueelle. Kantakaupungin osalta Pikku Huopalahteen rakennettiin 1990-luvulla Sireenikadun alue. Varsinaisella townhouse-nimellä asuntoja on rakennettu tai suunniteltu kantakaupungin osalta Kalasatamaan ja Jätkäsaareen. Lisäksi Birger Brunila kaavoitti Taka-Töölön alueen rivitaloille ja huviloille Stenbäckinkadun varrelle 1910-luvun lopulla (Arkitekten 1/1919:3–4).

Kaupunkisuunnitteluvirasto tilasi vuonna 2014 selvityksen asuinkortteleista kaupunkibulevardien varrella (ks. Serum arkkitehdit Oy 2014). Työssä tuotettiin kaupunkibulevardien varsille sijoitettaviin asuinkortteleihin soveltuvia korttelityypologiakonsepteja. Tarkastelussa oli mm. kahdeksan erilaista korttelimallia.

7.1.1 Keski-Pasila ja Pohjois-Pasilan alueet

Pasilaan olivat ideoineet rakentamista jo Eliel Saarinen 1910-luvulla ja Alvar Aalto 1960-luvulla. Pasila toimi 1960-luvun lopun suunnitelmissa keskustan laajentumisalueena. Keski-Pasilasta ryhdyttiin puhumaan 1970-luvulla. Pasilan osayleiskaava valmistui vuonna 1970. Siinä hahmoteltiin Pasilan perusrakenne: Itä-Pasila, Keski-Pasila ja Länsi-Pasila. Keski-Pasilan osalta suunnitelmassa oli tuolloin vain muutama ruutukaavakortteli kansirakenteen päällä Itä- ja Länsi-Pasilan välissä. Radat olisivat kulkeneet kannen alla. Kaikille Pasilan kolmelle osa-alueelle suunniteltiin aluksi ruutukaavaa. Pasilan osayleiskaavan jälkeen alkoi Itä-Pasilan suunnittelu. Keski-Pasilasta tehtiin ensimmäinen asemakaavataso suunnitelma vuonna 1976 Erkki Juutilaisen toimesta, nk. Keski-Pasilan maankäyttösuunnitelma. Juutilainen sai konsulttisuunnitelman tehdäkseen, koska oli esittänyt halvimmalla tarjouksella. Juutilaisen suunnitelman jälkeen Keski-Pasilan suunnittelussa oli varsin pitkään hiljaista – uusia suunnitelmia tehtiin vasta 1980-luvulla. Ne koskivat mm. Länsi-Pasilan reunan täydentämistä (Länsi-Pasilan radanvarren täydennysrakentaminen, arkkitehti Vesa Kaustia, 1985) ja Keski-Pasilan keskiosan (Keski-Pasilan maankäytön ideasuunnitelma, Pentti Murole (Liikennetekniikka Oy) ja arkkitehtitoimisto Pekka Salminen, 1986) miettimistä. Lepistön (2011) mukaan tuohon aikaan ei oikein ollut uskoa Keski-Pasilan syntyyn, koska suunnittelutehtävä oli vaikea.

Valtion (rakennushallitus) teettämässä Keski-Pasilan ideasuunnitelmassa (1986) huomion veivät Keski-Pasilaan sijoitetut kaksoistornit. Kaksi 30-kerroksista tornia olisivat muodostaneet H-kirjaimen

muotoisen Helsingin portin. Murolen (2012b:272) mukaan idea oli peräisin Lyonin basilikasta. Ideassa voi myös olla vaikutteita samoihin aikoihin toteutetusta Pariisin La Défensen Grande Archesta – etenkin kun La Défense oli ollut yksi Pasilan esikuvista. Myös Madridiin toteutettiin kahden tornin muodostama porttirakenne Puerta de Europa vuosina 1989–96. Pasilaan ehdotetussa kaksoistornissa on kiinnostava yhtäläisyys myös Ruotsin Skarpnäckiin (ns. Tukholman Länsi-Pasilaan), missä Skarpnäcks allén päädyssä on kaksiosainen tornirakennus, jonka välillä on yhdyssilloja – ja myös katon muodossa on paljon samaa. Myöskään Antonio Sant’Elían futuristisia visioita ei voi sulkea pois mahdollisten vaikutteiden listalta: kuuluisissa ’La Città Nuova’ (1914) -piirroksissaan hän on kuvannut rautatieasemaa ja sen kahdella puolella nousevia, Pasilan suunnitelmia muistuttavia torneja. Lontoon Tower Bridge on kahden yhteen kytketyn tornin muodostamana Lontoon jokiporttina myös yksi mahdollinen esikuva – Keski-Pasilassahan virtasi aikanaan Töölönjoki. Tower Bridgeltä näkyy myös betonibrutalistinen, kaksiosainen Guy’s Tower (ark. Watkins Gray, 1974), jonka torniosan kärki muistuttaa Pasilaan suunniteltuja torneja. Tornien kärjissä on samaa ilmettä myös New Yorkin Citigroup Centerin (ark. Hugh Stubbins, 1977) kanssa. Kahden tornin kytkeminen sillalla toisiinsa oli tyypillinen piirre betonibrutalistisessa arkkitehtuurissa, kuten arkkitehti Ernő Goldfingerin Lontooseen suunnittelemissa Balfron Towerissa (1967) ja Trelick Towerissa (1972) tai arkkitehti Mihajlo Mitrovićin Belgradiin suunnittelemassa Western City Gataessa (1980). Toisiinsa yhdistetyt kaksoistornit ovat aiheena läsnä myös myöhemmin YIT:n Tripla-suunnitelmassa Keski-Pasilan keskukseksi vuodelta 2013. Siinä matalampi asemarakennus kytkee toisiinsa kaksi korkeampaa rakennusta.

Vuonna 1989 valmistui Arkkitehtitoimisto Reijo Jallinojan laatima Keski-Pasilan maankäyttösuunnitelma. Siinä tavoitteena oli jakaa Keski-Pasilan toteuttaminen lyhyen ja pitkän aikavälin rakentamisen alueeseen.

Lisäksi oli täydennysrakentamissuunnitelmia, joita hoiti Mikael Sundman. Hän teetätti laajemman teknis-taloudellisen selvityksen. Vaihtoehtoja oli 1990-luvun alussa kaksi: rakentaminen laajan kansirakenteen päälle tai reunojen täydennysrakentaminen. Oikeastaan kaikissa edellä mainituissa suunnitelmissa haettiin muotoa vaihtoehtoisille rakenteille – ne eivät olleet lopullisiksi tarkoitettuja suunnitelmia. Tässä vaiheessa Keski-Pasilan suunnittelussa oli jo irrottauduttu ruutukaavasta – Länsi-Pasilan mallin mukaisesti. Lepistö (2011) ei näe näiden suunnitelmien vaikuttaneen alueen tuoreeseen suunnitteluun. Teknis-taloudellisen selvityksen tulos oli, että suuren kannen rakentaminen oli liian kallista, taloudellisesti mahdotonta.

”Näkemyksellisessä” suunnittelussa oli 1990-luvun alussa mukana kaksi arkkitehtitoimistoa: Oy Kaupunkisuunnittelu Ab sekä Reijo Jallinoja, Arkkitehti Oy, jotka laativat kumpikin kaksi Keski-Pasilan maankäyttösuunnitelmaa vuonna 1991. Jallinojan suunnitelmassa oli vaikutteita Pariisin La Défensen lähistöllä, Nanterressa Avenue Pablo Picasson varrella sijaitsevien tornien pohjakaavoista.

Sen jälkeen oli kolme suunnittelukierrosta. Timo Lepistö aloitti Keski-Pasilan suunnittelussa vuonna 1992. Tuolloin käytiin keskustelua sataman siirtämisestä ja kaupunkisuunnitteluvirastossa tehtiin riskillä suunnitelmaa, jossa Keski-Pasila rakennettaisiin ilman kansirakennetta maan tasoon. Timo Lepistön laatima maankäyttösuunnitelma maanvaraisesta rakentamisesta valmistui vuonna 1994. Suunnittelu kuitenkin keskeytyi vuonna 1995, koska valtiolla ryhdyttiin organisoimaan virastoja uudelleen. Valtion rautateistä muodostettiin junaratojen ylläpidosta huolehtiva ratahallintokeskus ja junaliikenteen järjestämisestä huolehtiva VR-yhtymä. Myös rakennushallitus järjestettiin uudelleen. Henkilöiden vaihtuessa Keski-Pasilan suunnittelun yhteistyökuviot menivät uusiksi. Lisäksi VR vastusti vuonna 1995 maanvaraista suunnitelmaa. VR:llä katsottiin, että Helsinki tarvitsee keskeisesti sijaitsevan tavararatapihan Keski-Pasilassa. Maanvaraisesta suunnitteluajatuksesta täytyi luopua. Keski-Pasila laitettiin vähäksi aikaan syrjään. Suunnittelussa oli tuohon aikaan mm. Hartwall Areena, jonka rakennustyöt valmistuivat vuonna 1997. Suurhalli oli ollut esillä jo Pekka Salmisen suunnitelmassa

(1987) ja Jallinojan suunnitelmassa (1991). Messukeskuksen laajennusten osalta tehtiin myös useita asemakaavakerroksia. Keski-Pasila-projekti oli tuohon aikaan pieni – Lepistön lisäksi mukana oli vain yksi arkkitehti ja piirtäjä, joten muita töitä oli helppo keksiä.

Visannin (2011) mukaan Suomen talouden romahtaminen 1990-luvulla vaikutti siihen, että Keski-Pasilan rakentamista ei aloitettu, vaikka suunnitelmia tehtiinkin. Lepistön (2011) käsitys poikkeaa tästä näkemyksestä. Keski-Pasilaan valmistui 1990-luvulla vain ennen lamaa aloitettu Pasilan asema (1990) ja laman jälkeen edellä mainittu Hartwall Areena (1997). Pasilan asemaa varten Itä- ja Länsi-Pasilan välille oli vuonna 1985 valmistunut Pasilan silta. Pohjois-Pasilaan valmistui 2003 Postin toimistorakennus (Lahdelma & Mahlamäki Architects).

Vuonna 2000 aloitettiin toinen suunnittelukierros, jossa lähdettiin liikkeelle oletuksesta, että ratoja ei saada Keski-Pasilan alueelta pois. Keski-Pasilaan ryhdyttiin nyt suunnittelemaan vuoden 1970 Pasilan yleiskaavan mukaisen ratkaisun pohjalta kansirakennetta, jonka alta junat kulkisivat. Tehtiin kansirakenneselvitys ja uusi teknis-taloudellinen selvitys. Kaupunkirakennemalleja tehtiin viisi lisää vuonna 2002, tekijöinä olivat Mikko Reinikainen (kaksi suunnitelmaa), Timo Lepistö, Jarmo Suomisto ja Veli-Pekka Kärkkäinen (ks. Kärkkäinen et al. 2002; Lepistö et al. 2003). Kun työ näiltä osin valmistui, tilanne oli taas valtion puolella muuttunut. Lepistö (2011) arvioi, että muutos liittyi kustannuksiin, joita kansirakentaminen aiheuttaisi – valtion puolella kypsyttiin ratkaisuun, jossa radat viedään pois alaratapihalta. Sen jälkeen tehtiin aiesopimus valtion ja kaupungin kanssa. Lähtökohtana oli, että Sompasaaren ja Länsisataman liikennettä palvellut järjestelyratapiha siirretään Vuosaareen. Kyseinen ratapiha oli junien järjestelykäytön lisäksi toiminut korjausta ja romuttamista odottaneiden junanvaunujen säilytysalueena.

Keski-Pasilan rakentamista ryhdyttiin tämän seurauksena taas suunnittelemaan maanvaraisen ratkaisun pohjalta. Aiesopimus koski huomattavasti pienempää aluetta kuin vuonna 2004 valmistunut ja vuonna 2006 hyväksytty Keski-Pasilan osayleiskaava. Suunnittelualueen rajat muuttuivat ja täsmenntyivät. Lepistön (2011) mukaan aiesopimus tarvittiin lähtölaukaukseksi sille, että Keski-Pasilan suunnittelua lähdetään viemään eteenpäin. Aiesopimus oli viesti niin kaupungin kuin valtion välle. Virastossa hahmoteltiin pääliikenneverkon (radat ja pääliikenneväylät) rakenne, joka muodostaisi alueen selkärangan. Arkkitehdeille Cino Zucchille ja Tuomo Siitoselle annettiin sitten konsulttitoimeksiantot, jotka olivat sisällöltään keskenään erilaiset. Zuchchin toimeksianto painottui Pasilan sillan ympäristöön ja Siitosen Pasilankadun varteen. Molempien tuli kuitenkin huomioida myös alueen liittyminen ympäristöönsä – eli toisin sanoen laatia suunnitelma koko alueelle. Kyseessä ei ollut arkkitehtuurikilpailu. Suunnitelmat valmistuivat vuonna 2004, Pasilan osayleiskaavaehdotus laadittiin sen jälkeen Zuchhin ja Siitosen suunnitelmien pohjalta projektipäällikkö Timo Lepistön johdolla ja hyväksyttiin vuonna 2006.

Sundman (2011) kertoo, ettei hän tiedä yhtään hyvää esimerkkiä toimivasta ja miellyttävästä kansirakenteesta Euroopasta, vaan niissä aina on joku ongelma. Keski-Pasilassa kansirakenteeseen olisivat Sundmanin (2011) mukaan rumuuden lisäksi liittyneet paloturvallisuuskysymykset ja niiden aiheuttamat tekniset haasteet. ”Ja sitten kun siihen kanteen on menty, siitä ei oo mitään pääsyä ulos, vaan sen täytyy jatkua. Nyt tässä päästään jatkamaan joustavasti maasta miten siis halutaan. Ja nimenomaan milloin tarvitaan vaan. Se on kyllä Helsingin kannalta hirveen onnellista.”

Vuoden 2011 lopulla Suomessa odotettiin lamaa ja Keski-Pasilaan etenkin Zuchhin suunnitelmissa ehdotetuille suurille, korkeille toimistotaloille ei taloussyistä näyttänyt Suomessa olevan lähivuosina kysyntää. Visanti (2011) arvioi tuolloin, että tornien toteutus asuintorneina saattaisi taantumasta huolimatta onnistua, koska lainaa sai vielä halvalla ja hinnat pysyivät korkealla. Visanti ennusti tuolloin, että Keski-Pasilaan tulee suunniteltua enemmän asuntorakentamista. Keski-Pasilan tornitorakentamista ei kuitenkaan oltu aloitettu vuonna 2017, jolloin talouskasvu oli jälleen käynnistynyt. Voimakas

asuntorakentaminen kuitenkin Visannin (2011) mukaan sotisi Keski-Pasilan alkuperäistä funktiota vastaan, joka on olla konttorirakentamisen paisuntasäiliö. Pasilasta ei tällöin tulisi paljon puhuttua Helsingin toista keskusta. Toisaalta toimistot ovat kantakaupungissa levinneet Pasilan lisäksi myös Ruoholahteen, Salmisaareen, Teollisuuskadun varrelle, Käpylään, Ruskeasuolle, Ilmalaan ja Kalasatamaan.

Kaavoituksessa ei Lepistön (2011) mukaan normaalisti katsota taloudellisia suhdanteita – tai ainakaan niitä ei pitäisi katsoa. Kaavojen laatiminen, valituskierrokset ja päätöksenteko vievät usein aikaa yhden suhdannejakson verran. Hänen mukaansa onkin viisainta tehdä kaavat kuntoon – kaavat toteutuvat sitten kun toteutuvat. Keski-Pasila ei myöskään rakennu hetkessä, vaan tornialue voisi toteutua Lepistön (2011) arvion mukaan noin yhden tornin vuosivauhtia, sillä ”markkinat eivät varmaan ime enempää.”

Se, että Keski-Pasilaan esitetään korkeaa rakentamista, on vuosikymmenten takaisten perinteiden mukaista (Visanti 2011). Tornitaloja suunniteltiin Keski-Pasilaan jo vuonna 1976, mutta korkeutta tornitalosuunnitelmiin on sittemmin tullut huomattavasti lisää. Pääkaupunkiseudulle toteutettiin 1970-luvulla tornitaloja Keilaniemeen (Nesteen pääkonttori) ja Merihakaan (verovirasto). Juutilaisen suunnitelmassa (1976) kerroksia oli Lepistön mukaan enimmillään 16, Zucchin jälkimmäisissä suunnitelmissa (2009) korkein tornitalo oli 40-kerroksinen ja 154-metrinen. Tornitaloja sijoittuisi Pasilaan kymmenen. Zucchin ensimmäisissä suunnitelmissa (2004) kerroksia oli suurimmillaan vain 22 – siis vähemmän kuin rakennushallituksen vuonna 1986 teettämän ideasuunnitelman kaksoistorneissa. Lukuisista laadituista suunnitelmista huolimatta Cino Zucchin suunnitelmassa vuodelta 2009 ei juuri ole vaikutteita Keski-Pasilaan aiemmin tehdyistä suunnitelmista (Lepistö 2011).

Helsingissä on Lepistön (2011) mukaan katsottu, että jos kaupunkiin aiotaan laajemmassa mittakaavassa toteuttaa korkeaa rakentamista, niin sen paikka on Keski-Pasilassa. Visannin (2011) mukaan ajatuksena on ollut, että rakentamistehokkuus olisi korkein kaupungin keskellä ja painopisteessä ja muodostaisi siten siluetin. Ajatus muistuttaa Chicagon yliopiston professori Ernest Burgessin kehämäistä kaupunkirakennemallia vuodelta 1924. Tornitorakentamisessa on kyse myös kansainvälisestä trendistä. Korkea rakentaminen on historiallisesti tarkasteltuna levinnyt Yhdysvalloista kaikille mantereille, etenkin Aasiaan, mutta saanut jalansijaa myös Euroopassa. Lepistö (2011) ei kuitenkaan tunnista, että korkeassa rakentamisessa olisi Helsingin tapauksessa kyse kaupunkien välisestä kilpailusta. Lepistön mielestä kilpailua käydään korkeatasoisella suunnittelulla, ei korkealla rakentamisella.

Zucchi oli Lepistön (2011) mielestä tehnyt Keski-Pasilan suunnitelmassaan korkeatasoista suunnittelua – se ei herättänyt suurta vastustusta, vaan lisäsi korkean rakentamisen suosiota. Zucchin tornitalot eivät ole tasakattoisia ja neliöpohjaisia, vaan niissä on viistoja kiteen muotoja (kuva 295.). Zucchin tornit myös ovat ”sukulaisia toisilleen” – eli ne sopivat muotokieleltään yhteen, muodostavat veistoksellisen kokonaisuuden, joka määriteltiin myös asemakaavaehdotuksessa pohjamuodon ja kattojen viistoisuuden kautta. Ulkomailla on yleensä tehty niin, että jokainen torni on oma yksilönsä ja ne muodostavat ”sattumanvaraisen kasan” – torneista ei Lepistön mukaan yleensä ole pyritty tekemään yhtenäistä kokonaisuutta. Usein tornialueet ovat joko rakentuneet pitkän ajan kuluessa ja/tai rakennuksia on suunnitellut useampi arkkitehti. Itä- tai Länsi-Pasilaan rakentamiseen ei Zucchin torneissa Lepistön (2011) mukaan ole viitteitä. Torneissa kuitenkin näkyvät kansainväliset muotivirtaukset ja Zucchin oma, hänen arkkitehtuurissaan osin toistuva muotokieli. Myöskään Jallinoja (2011) ei näe Zucchin suunnitelmissa yhteneväisyyksiä Keski-Pasilan aiempiin suunnitelmiin.



Kuva 295. Zucchi suunnitteli Pasilaan tornitaloalueen, joissa on viistokattoisia torneja. (Helsingin kaupungin aineistopankki).

Tornitaloalueen osalta järjestettiin vuosina 2017–2018 kansainvälinen arkkitehtuuri- ja toteutuskilpailu, jossa valittiin ensin neljä ehdotusta jatkoon. Toisen vaiheen voitti rakennusyhtiö YIT pääsuunnittelijanaan arkkitehti Rainer Mahlamäki. Voittaneessa Trigoni-ehdotuksessa (kuva 296.) oli 51-kerroksinen ja 180-metrinen tornitalo, jossa on asuntoja, hotelli ja näköalaravintola. Ehdotuksessa oli myös 40-kerroksinen ja 140-metrinen tornitalo, johon tulisi asuntoja ja toimistotilaa. Yhteensä torneja oli yhdeksän. Tornit ovat jalustaltaan kolmionmuotoisia ja julkisivuratkaisuiltaan pääosin samanlaisia. Tornien jalustaosiin on suunniteltu kivijalkaliiketiloja ja katoille kattopuutarhoja. Torniryhmän keskelle ehdotettiin torialuetta, jota reunustavat matalat rakennukset ja alueen eteläpuolelle puistoa. Tornialueen rakentamisen katsottiin voivan alkaa vuonna 2021.



Kuva 296. Havainnekuva Trigoni-suunnitelmasta Keski-Pasilaan. (YIT & Arkkitehtitoimisto Lahdelma ja Mahlamäki Oy).

Säilytettäviin rakennuksiin Keski-Pasilan ympäristössä lukeutuvat Veturitallit, Toralinna ja sen pihassa olevat kolme puista asuinrakennusta sekä tiilinen asetinlaite. Vuonna 2015 yksi säilytettäväksi ajatelluista puurakennuksista tuhoutui tulipalossa. Aiemmin ympyränmuotoisesta pohjoisemmasta Veturitallista on jo aiemmin purettu itäosa uusien raiteiden alta ja myös eteläisemmän Veturitallista on ”veistetty” pala pois. Toralinna oli purku-uhan alla vielä vuonna 1978. Myöskään suurmaiseman laaksoa ei ole tarkoitus lähteä muuttamaan, vaan rakentaa samaan tasoon. Tosin kaupunkisuunnitteluviraston entinen päällikkö Paavo Perkkiö oli kehottanut harkitsemaan jopa ratkaisua, jossa maan tasoa olisi nostettu radikaalisti.

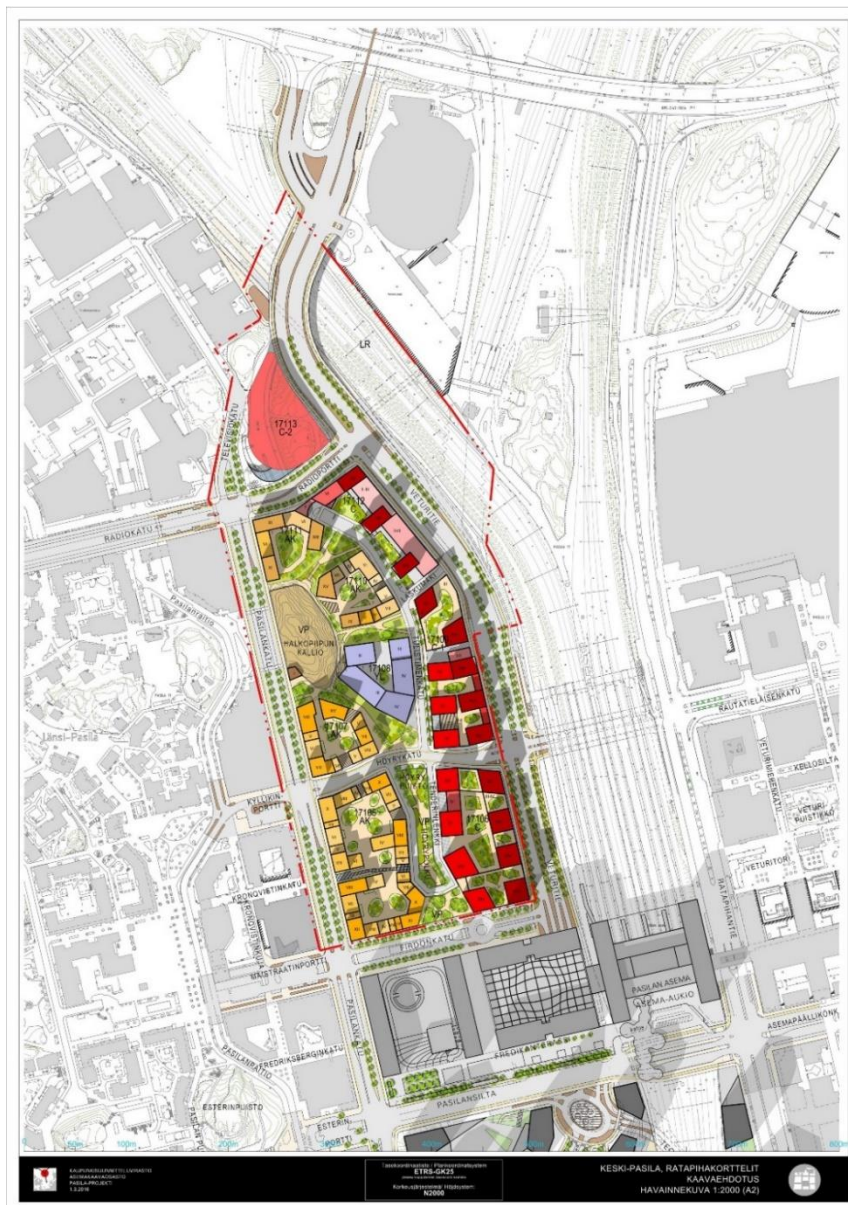
Keski-Pasilan saavutettavuuden kehittymisen näkökulmasta kiinnostavasta Pissararadasta ei vuonna 2018 oltu tehty vielä rakentamispäätöstä – rahoituspäätös tehtiin vuonna 2015, mutta ratahanke ei ollut seuraavassa hallitusohjelmassa. Aiemmin Pasilan aseman yhteyteen kahteen tasoon suunniteltu laajennus, eli nk. Pasila-terminaali ei kuitenkaan toteudu – tämä viittaa siihen, että jos rautatieliikenteen kapasiteettia halutaan parantaa, on ratkaisuna Pissararata. Pasila-terminaalin poistuminen vaikutti jonkin verran Veturitien linjaukseen. Joka tapauksessa Veturitie linjattiin Keski-Pasilan keskustan ohitse Pasilan aseman länsipuolelta ja se jatkuu ratapihan keskellä kohti Ilmalaa – aiemmin Veturitie seurasi Länsi-Pasilan reunaa aina Ilmalaan asti. Ville Purman laatima Veturitien eteläosan asemakaava astui voimaan vuonna 2015. Ville Purma laati myös Keski-Pasilan tornitaloalueen luonnoksen vuonna 2012.

Keski-Pasilan Keskustakorttelin suunnittelukilpailun voitti vuonna 2013 YIT ’Tripla’-ehdotuksellaan. Ehdotuksen oli laatinut Rem Koolhaasin arkkitehtitoimisto OMA. Suunnitelmassa oli suurkorttelien rakennusmassojen osalta vaikutteita Itä-Pasilasta, erityisesti Pasilan virastotalosta (ark. Cast-rén-Jauhiainen-Nuutila, 1981). Alueelle on tämän suunnitelman pohjalta tulossa kolme suurta toisiinsa kytkettyä korttelia, joista yksi sijoittui Pasilan aseman (ark. Cast-rén-Jauhiainen-Nuutila, 1990) päälle. Kotimaisena arkkitehtina ja pääsuunnittelijana toimivat Arkkitehdit Soini & Horto Oy sekä Arkkitehtitoimisto Brunow & Maunula. Kauppakeskuksen lisäksi Keski-Pasilan keskustaan oli vuonna 2015 suunnitteilla sisätiloihin sijoittuva tapahtuma-areena, asuntoja, toimistoja, hotelli, kongressikeskus, puistomainen kävelyalue toreineen, kappeli, pyöräkeskus, suuri pysäköintilaitos ja sähköautojen latauspiste. Keskuksen sisälle oli suunnitteilla Itä-Pasilan suunnitteluhistoriaan viittaava liikkuva jalkakäytävä. Ulkotiloissa jalkakäytävällä on havainnekuvissa mm. Lissaboniin ja Töölönjärveen viittaava aaltomainen laatoituskuvio. Vuonna 2017 kauppakeskuksen edustalle ehdotettiin sienimäisten pilarien metsää. Triplan kauppakeskuksiin oli vuonna 2018 tulossa enemmän liiketiloja kuin missään muussa suomalaisessa kauppakeskuksessa.

Triplan toteuttaminen käynnistyi vuonna 2014 ja rakentaminen oli vuonna 2018 hyvässä vauhdissa. Kokonaisuudessaan keskus valmistuu vuonna 2020. Uusi silta Itä- ja Länsi-Pasilan välille valmistui vuonna 2014. Pasilan aseman purkamisen alkoi vuonna 2016. Keskustakorttelit nousevat korkeimmillaan noin 15 kerroksen korkeuteen. Näitä kortteleita vasten kohoaisivat myöhemmin Keski-Pasilan tornitalot.

Keski-Pasilan keskustakorttelin pohjoispuolella sijaitsevalle ratapiha-alueelle, uuden Veturitien reunaan tullaan rakentamaan asuin- ja työpaikka-alue. Alueelle oli vuonna 2017 suunnitteilla hybridirakentamista – läheisellä Pasilan konepajan alueella rakennettiin samaan aikaan hybridiasuinkerrostaloa. Veturitien ratapihakortteleiden asemakaava (kaav. Elina Suonranta) hyväksyttiin vuonna 2017 (ks. havainnekuvat, kuva 297. ja kuva 298.). Alueen itäosan rakennuksista suunniteltiin jopa 14–16-kerroksisia. Alueelle on suunnitteilla asumista, toimisto- ja liiketiloja sekä koulu. Korttelien katoista puolet on asemakaavassa määrätty viherkatoiksi. Kaava määrää alueelle myös mm. kattoterasseja, kivijalkaliiketiloja, Cor-Ten-terästä ja graafista betonia pihakansien istutusalueiden reunoiksi, mustaa maatiiltä, asfalttia ja kivituhkaa puiston kulkureittien pinnoitteiksi, valaistuja julkisivuja Veturitielle,

alueen identiteettiä korostavaa julkisivuaihetta muuriin Veturitielle ja Pasilankadulle sisäänvedettyjä parvekkeita. Ruostuneen Cor-Ten-teräksen ja mustien pinnoitteiden käyttövaatimuksessa näkyy halu muistuttaa alueen historiasta. Määräyksiä on myös julkisivumateriaaleista (rappaus, slammaus, muurattu tiili, kuvioitu betoni, luonnonkivi, metalli, lasi, kasvit julkisivuaiheena) sekä värisävyistä. Värisävy määräykset vaihtelevat kortteleittain ja myös korttelin sisällä erikorkuisten rakennusosien välillä. Erikorkuisten rakennusosien välillä määrätään paikoin toteutettavaksi myös pinta- ja aukotusvaihtelua. Korkeisiin rakennuksiin asemakaavassa vaaditaan syvyysvaihtelua. Melu- ja hiukkashaittoja torjutaan ääneneristysmääräyksillä sekä määräyksillä asuntojen, parvekkeiden ja tuuletusikkunoiden sijoittumisesta. Asumista ja muita toimintoja on myös tarkoitus sekoittaa toisiinsa. Alueen paikannimis- tössä on viittauksia alueen historiaan: Firdonkatu ja Fredrikanterassi viittaavat Fredriksbergin aseman (ent. tila) slanginimeen. Höyrykatu, Tulistimenkatu ja Halkopiipunkallio viittaavat höyryveturiai- kaan.



Kuva 297. Keski-Pasilan ratapihakortteleiden asemakaavaedotus vuodelta 2016. Havainnekuva. (Helsingin kaupunki-suunnitteluvirasto).

Keski-Pasila sijaitsee etelään päin suppenevan Helsinginniemen tyvessä, jo tavallaan sisämaassa. Sinne on varsin hyvät yhteydet eri liikennemuodoilla. Kehäradan valmistuminen vuonna 2015 avasi Pasilasta ratayhteyden Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Myös muut liikennehankkeet parantaisivat Pasilan saavutettavuutta ja Pasila saisi näistä hankkeista jatkuvasti uutta potkua, jolloin Pasilan asema Helsingin toisena keskuksena tulisi jatkossa vahvistumaan. Myös Jallinoja (2011) näkee uudet raide-liikenteen hankkeet (Pisara, metro ym.) Keski-Pasilan kehittymisen kannalta merkityksellisinä. Pasilassa on paljon potentiaalia, sillä Pasila on jo nyt Suomen toiseksi vilkkain rautatieasema.

Pasilan keskusaseman vahvistumisella voi kuitenkin olla myös haittavaikutuksia. Esimerkiksi läpikulkeva ajoneuvoliikenne saattaa – ilman henkilöautoliikennettä rajoittavia toimenpiteitä – lisääntyä merkittävästi. Tuusulanväylä päätettiin vuoden 2002 yleiskaavassa kääntää siten, että se ei tule enää Mäkelänkadulle, vaan Pohjois-Pasilaan Veturitielle Hartwall Areenan kulmalle ja sieltä keskustaan. Myös Hakamäentien parantaminen, joka on tehty vain keskikohdaltaan, tulee nostamaan liikennemääriä merkittävästi Tuusulanväylän kääntämisen myötä. Tällainen ympäristö ei ole Lepistön (2011) mielestä asumisen ja oleskelun ympäristöä. Veturitietä pitkin liikenne kulkisi edelleen Nordenskiöldinkadulle, josta se kääntyisi joko itään tai länteen. Tuusulanväylän kääntämissuunnitelmien ja uuden Veturitien voidaan nähdä juontavan juurensa Eliel Saarisen Kuningas Avenyestä ja Alvar Aallon ajatuksesta Vapaudenkadusta – samaan aikaan Töölönlahdelle rakennettiin Alvar Aallon katu. Joukko-liikennehankkeet tuovat toteutuessaan myös vilkkautta Pasilaan, mutta saattavat jonkin verran rajoittaa henkilöautoliikenteen kasvua alueella.

Vaikka Pasilan keskusrooli tulevaisuudessa vahvistuukin, kaupallisesti siitä tulee Helsingin keskustaa, seudun pääkeskusta, täydentävä keskus, kaupalliselta volyymiltaan Kampin keskuksen luokkaa. Se ei horjuta Helsingin keskustan kaupallista asemaa, vaan täyttää Pasilan ympäristön kaupallista tyhjiötä (Lepistö 2011). Pääkaupunkiseudun väestö on myös jatkuvasti kasvanut, mikä on lisännyt ja jatkuessaan myös jatkossa lisää kaupallista kysyntää.



Kuva 298. Edustalla ratapihalle suunniteltua asuinalueita, keskellä YIT:n Tripla ja taustalla Keski-Pasilaan suunniteltu tornitaloalue. Sittemmin tornitalosuunnitelmiin on tullut muutoksia. (Helsingin kaupungin aineistopankki).

Jallinoja (2011) näkee nykykeskustallakin – kehittämishankkeista huolimatta – olevan vaikeuksia kilpailla esikaupunkialueen kauppakeskusten kanssa, koska väestöllinen painopiste on siirtynyt kauemmas keskustasta. Keski-Pasilan kaupallista potentiaalia parantavat liikennehankkeet sekä asunto- ja työpaikkarakentaminen (Jallinoja 2011).

Lepistö (2011) ei osaa arvioida, onko Keski-Pasilan toteuttamisella haluttu kilpailla pääkaupunkiseudun muiden yrityskeskittymien kanssa ja pyrkiä houkuttelemaan yrityksiä. Hänen mukaansa nämä teemat eivät näy suunnittelijan arjessa, vaan niillä on merkitystä kaupungin johdon ja poliitikkojen tasolla. Ne vaikuttavat taustalla, mutta suunnittelussa lähdetään Lepistön mukaan liikkeelle niistä mahdollisuuksista, joita Pasila tarjoaa, ja yrittävät tehdä parhaansa, mutta suunnittelutyössä ei hänen mukaansa juuri pohdita, mikä on Keski-Pasilan kilpailukyky suhteessa esimerkiksi johonkin Kehä III:n keskittymään.

Lepistö (2011) näkee Keilaniemen pääkonttorien sijoituspaikkana ja ”nukkumalähiönä”, se ei ole siinä mielessä verrattavissa Keski-Pasilaan. Pasilan kilpailukyvyyn valtti on sen sijainti. Kun Pasilan liikenteellinen sijainti parantuu, niin se merkitsee sitä, että sinne kannattaa sijoittaa toimintoja, jotka vaativat runsaasti käyntejä – eli työpaikkoja. Keilaniemi ei ole yhtä hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa kuin Pasila, joskin metroaseman valmistuminen on vahvistanut Keilaniemenkin sijaintia – siitä tulee paikka, mutta silti se on edelleen ”yhden verkon varassa”, kun Pasilassa leikkaavat useat eri liikennemuodot. Pasilan työpaikkamäärän on arvioitu kaksinkertaistuvan vuoden 2015 määrästä (n. 25 513) vuoteen 2040 mennessä.

Keski-Pasilan tornitalojen toteutumisessa suurin uhka on Lepistön (2011) mukaan korkean rakentamisen kalleus. Yleensä korkeaa rakentamista on siellä, missä maan hinta on kova ja perustelee äärimmäisen tehokkaan maankäytön. Helsingin Pasilassa tilanne ei vielä ole tämä – rakennusmaasta on vielä Helsingin kantakaupungissa tarjontaa: mm. Kalasatamassa ja Jätkäsaarella. Korkea rakentaminen tuo mukanaan lisäkustannustekijöitä, jotka liittyvät mm. vertikaaliyhteyksiin (hissit, portaikot) – pohjapinta-alasta menee näihin huomattavan suuri osa suhteessa matalampaan, alle kahdeksankeroksiseen rakentamiseen. Korkeaan rakentamiseen liittyy lisävaatimuksia pelastustoimelta. Matalamassa rakentamisessa pärjätään myös perinteisillä rakentamistekniikoilla ja -materiaaleilla. Kokonsa takia kauas näkyvässä korkeassa rakentamisessa on kaupunkikuvan ja -maisemien takia panostettava myös rakentamisen laatuun. Lepistö (2011) korostaa, että Keski-Pasilaan ei voida rakentaa ”betoniellementtikasaa”, vaan rakentamisen tulee olla laadultaan kansainvälistä tasoa. Kaiken kaikkiaan korkean rakentamisen kustannukset ovat ”normaaliin” rakentamiseen nähden Lepistön (2011) arvion mukaan 1,3-kertaiset. Uhkana Lepistön (2011) mukaan kuitenkin on, että rakentamisessa säästetään designista, sillä runkorakenteista ja turvallisuusmääräyksistä on paha säästää. Laadusta tinkimistä pyrittiin asemakaavaehdotuksessa ehkäisemään poikkeuksellisen yksityiskohtaisilla asemakaavamääräyksillä.

Elävyyttä Keski-Pasilaan tuo Lepistön (2011) mukaan sekoittunut rakenne: alueelle on suunniteltu toimistoja, asuntoja, kaupallista toimintaa ja Pasila on tärkeä liikenteen solmukohta. Pariisin tornitaloalueen La Défensen ongelmana on, että alueen keskiosassa ei ole lainkaan asuntoja, vaan asuntoja on ainoastaan alueen reunoilla. Tällainen alue on elävä vain ihmisten tullessa töihin, ruokatunnilla ja ihmisten lähtiessä kotiin. Tätä vastaan Keski-Pasilassa on tarkoitus taistella sekoittamalla toimintoja: jokaisessa tornissa olisi jalustatoiminnot (liikkeet, ravintolat, kahvilat ym.), toimistoja noin 60 prosenttia ja asumista yläkerroksissa. Tavoite ei siis ole, että Keski-Pasilan torneihin sijoittuisi kymmenen suuren yrityksen pääkonttorit. Tornien jalustoihin tai erillisiin rakennuksiin tornien väliin sijoittuvat ”jalustatoiminnot” ovat kenties Vancouverin tornitorakentamisen ratkaisuja mukailevia. Sen sijaan tornien sijoittelu ei perustu läpikulkuliikennettä ja siten elävää ja sekoittunutta kaupunkikuvaa

luontevasti tukevaan ruutukaavaan (vrt. New York), jota Itä-Pasilan ja Länsi-Pasilan itäosan ruutu-kaavaratkaisujen perusteella – ja niiden kehittämiseksi – olisi voinut odottaa.

Vuoden 1970 osayleiskaavassa Keski-Pasilaan oli merkitty pääasiassa toimistorakentamista, mutta Lepistön (2011) mukaan se piti sisällään sen, että myös asumista voi olla jonkin verran. Tornitalojen lisäksi myös Keski-Pasilan keskuksen yhteyteen on suunniteltu asuntoja, Kampin keskuksen tavoin, suunnitteluohjelman mukaan vähintään 15 prosenttia kerrosalasta. Asuntoja on tulossa myös ratapihakortteleihin.

Keskukseen toivotaan kaupallisen tarjonnan lisäksi myös kulttuuripalveluja. Valtion ja kaupungin ykköshankkeet ovat tänä päivänä Lepistön (2011) mukaan ”kiven alla”, mutta esimerkiksi elokuvakeskus, taidegalleriat voisivat hänen mukaansa olla potentiaalisia vaihtoehtoja. Hankkeella tulisi hänen mukaansa todennäköisesti oltava olla yksityinen rahoitus. Helsingin pääkirjastokin on Keski-Pasilaa ajatellen syrjässä, joten paikka Lepistön (2011) mukaan huutaa jotakin kulttuuritoimintaa. Vuonna 2015 Triplaan oli suunnitteilla kongressikeskus. Triplaan oli tulossa vuonna 2017 myös elokuvateatteri ja suomalaisen musiikin museo, Finnish Music Hall of Fame. Viihde- tai urheilutarjonnan osalta Triplaan oli tulossa mm. sisäsurffaus- ja beach volley -keskus sekä lapsille HopLop.

Pääkirjasto kuitenkin täydentää Keski-Pasilan palvelutarjontaa – ja toisaalta Keski-Pasilan tuleva palvelutarjonta täydentää Itä- ja Länsi-Pasilan palvelutarjontaa. Lepistön (2011) mukaan onkin kiinnostavaa seurata, miten Keski-Pasilan rakentaminen vaikuttaa Itä- ja Länsi-Pasilan palvelutarjonnan kehittymiseen ja kaupunginosien väliseen vuorovaikutukseen – nyt kaupunginosat elävät omaa elämäänsä, niiden välillä on vain ohut napanuora. Tavoitteena on, että Keski-Pasilan valmistuttua olisi yksi yhtenäinen Pasila. Muuttaako Itä- ja Länsi-Pasilan palveluita ja yrityksiä sitten Keski-Pasilaan? Jos muuttaa, niin mitä näille tiloille tapahtuu? Joka tapauksessa Keski-Pasilan merkitys on Lepistön mukaan suurempi kuin sen koko edellyttäisi, koska se yhdistää kaksi kaupunginosaa toisiinsa.

Myös Jallinoja (2011) näkee Keski-Pasilan Itä- ja Länsi-Pasilaa yhdistävänä elementtinä ja siten molempien kaupunginosien kannalta hyödyllisenä. Nyt niiden välillä on vain pitkä, ikävän tuntuinen silta. Myös Itä- ja Länsi-Pasilan julkisivut näyttävät keskeneräiseltä, koska niitä ei Jallinojan (2011) mukaan ole suunniteltu ”näkyviksi”, vaan Keski-Pasilaan kytkeytyväksi rakenteeksi.

Keski-Pasila voidaankin nähdä jonkinlaisena Helsingin Potsdamer Platzina, sillä molemmat ovat hankkeita, joissa on tarkoitus yhdistää jaettuina ollutta itäistä ja läntistä osaa rakentamalla raja-alueelle uusi keskusta. Potsdamer Platzille on niin ikään rakennettu tornitaloja.

Varsin laaja alue Keski-Pasilan eteläosassa ei vuonna 2015 toistaiseksi sisältynyt Keski-Pasilan rakentamissuunnitelmiin, koska valtion kanssa oli sovittu, että Veturitallien ja Toralinnan välinen alue säilyy VR:n pikahuoltoalueena.

Keski-Pasilan lisäksi Pasilan kehittämiseksi on myös muita suunnitelmia. Helsingin Messukeskuksen yhteyteen Messuaukiolle Itä-Pasilaan on suunniteltu 27-kerroksista ja 100-metristä hotellia. Kaava on hyväksytty vuonna 2009, mutta rakentamista ei oltu vuonna 2018 aloitettu. Idean taustalla on mahdollisesti Frankfurtin messukeskuksen vieressä kohoava Messeturn (1990) – joskin kyseessä on toimistorakennus. Myös Hakamäentielle Hartwall Areenan yhteyteen on ollut suunnitteilla asuntoja ja toimistoja yhdistävä tornitalo, nk. Leijona Tower (35 kerrosta, 120 metriä) Hjallis Harkimon ja ALA Arkkitehdit-toimiston toimesta, mutta hanke ei ollut vuoteen 2018 mennessä käynnistynyt. Hartwall Areenaa lukuun ottamatta lähes rakentamattomalla alueella on jo Suomen jääkiekkomaajoukkueeseen viittaava Leijona-aukio. Tornin yhteyteen suunniteltiin tulevan myös mm. uusia urheilutiloja ja kuntosaleja. VR puolestaan suunnitteli rakennuttavansa uuden, tornimaisen pääkonttorin

Hartwall Areenaa vastapäätä, toiselle puolelle Hakamäentietä. Alustavissa havainnekuvuissa rakennuksen julkisivua koristivat junanraiteista, raideverkosta ja junista muistuttavat kuviot. Pääkonttori päätettiin kuitenkin siirtää Ilmalaan Isoon Pajaan samoihin tiloihin YLE:n kanssa. VR:n pääkonttorin siirtymisen myötä Helsingin rautatieaseman itäsiipi vapautuu muuhun käyttöön – tiloihin suunniteltiin vuonna 2018 hotellia.

Ilmalan alueella on ollut menossa varsin laaja täydennysrakentamisprojekti. Eri puolelle Ilmalaa on rakennettu ja suunnitteilla toimisto- ja asuinrakennuksia. Edelleen Pohjois-Pasilaan suunnitellaan rakentamista. Näiden alta puretaan jonkin verran vanhoja toimitiloja. Vuonna 2013 Ilmalan aseman kupeeseen oli suunnitteilla laaja kaupallinen keskittymä, jonka veturina toimisi ns. City-Ikea. Keskittymän suunniteltiin sisältävän huonekalu-, kodinelektronikka-, urheilutarvike- sekä kodintarvikeliikkeitä. Vuonna 2015 Ilmalan City-Ikea-hanke kuitenkin haudattiin ja Ikea etsi myymälälleen sijaintia Jätkäsaaresta ja sen jälkeen Koivusaaresta. Aluetta, nk. Eteläistä Postipuistoa, kaavoitettiin asumispainotteiseksi alueeksi (kuva 299.) Anna-Maija Sohnin toimesta. Toimistorakentamista ja kaupallisia palveluita on suunnitteilla Ilmalan juna-aseman läheisyyteen. Julkisten palvelujen osalta alueelle on suunniteltu sijoittuvan päiväkotia. Alueelle jää Postin pääkonttori. Virkistystä tarjoavat viereinen Keskuksipuisto, korttelipiha ja Eckerönpuisto. Korttelit ovat lähes umpinaisia. Alueelle on suunniteltu viherkattoja. Kerrosluku vaihtelee asemakaavaluonnoksessa neljästä yhdeksään. Paikannimistö (mm. Sähketori, Kustinpolku, Eckerönpuisto, Filastelistinkatu, Postisoudunkatu, Postiljooninkatu) viittaa alueen historiaan postinkäsittelyn alueena. Eteläisen Postipuiston pohjoispuolelle sijoittuu myöhemmin kaavoitettava Keskinen Postipuisto.



Kuva 299. Eteläisen Postipuiston alueen kaavaluonnoksen havainnekuva. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto).

Pohjois-Pasilan kehittämistä laajaksi kantakaupunkimaiseksi alueeksi kuitenkin vaikeuttaa alueella sijaitseva ratapiha. Pesararadan rakentaminen mahdollistaisi, että osa ratapiha-alueesta otettaisiin rakentamiselle, mutta koko ratapiha-alueen rakentaminen edellyttäisi ratapihan siirtämistä maan alle. Uhkana ratapihan siirtämisessä Helsingin ulkopuolelle on junanvaunujen siirtoaikojen pidentyminen sekä lisävaikeudet entuudestaan häiriöalttiille rataverkolle.

Pohjois-Pasilan ratapihan pohjoispuolella, Metsäläntien varressa sijainnut Maaliikennekeskus puolestaan muutti vuonna 2015 Vantaalle ja nk. Pohjoisen Postipuiston alueelle (kuva 300.) ryhdyttiin suunnittelemaan asuntorakentamista ja raitiotieyhteyttä. Aluetta kaavoittaa Timo Karhu. Julkisten palvelujen osalta alueelle tulisi päiväkotia ja mahdollisesti ala-asteen koulu. Yksityisille palveluille on tarkoitus luoda toimintamahdollisuuksia kaavoittamalla etenkin alueen keskusta ja raitiotielinjan varrelle kivijalkaliiketilöitä. Virkistystä tarjoaisi viereinen Keskuspuisto, Keskuspuiston laitaa sijoittuva Postipuisto, puistoaukioiden sarja ja Rullakkotori alueen keskellä. Rullakkotorille on suunniteltu naapurustokeskusta. Pysäköinti sijoittuisi pihakansien alle sekä pysäköintitaloihin. Alueen pohjoisosassa talot rakennettaisiin kiinni Metsäläntiehen. Rakentaminen perustuisi pääosassa luonteeltaan umpinaisiin kortteleihin korttelipihoineen. Rakennukset ovat pääasiassa 4–8 kerroksisia, mutta mukana on kaksi 12–15-kerroksista maamerkkirakennusta. Alueen paikannimistö (Rullakkokatu, Lavakatu, Kuormakatu, Pakettikatu, Kippikuja, Leimasinkatu, Mustekuja, Kustinpolku, Postiljooninkatu) viittaa alueen historiaan logistiikan ja postinkäsittelyn alueena. Asemakaavan luonnoksessa oli määräyksiä liittyen mm. joidenkin julkisten ulkotilojen materiaaleihin (luonnonkiven käyttö), maantasokerrosten luonteeseen, rakennusten julkisivujen väreihin ja sommitteluun, kattojen muotoihin ja parveketyyppeihin.



Kuva 300. Metsäläntien varressa sijaitsevan maaliikennekeskuksen alueen asemakaavan muutosluonnoksen havainnekuva vuodelta 2016. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto).

7.1.2 Kalasatama



Kuva 301. Kalasataman osayleiskaavan illustraatio. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto).

Kalasataman muutos satama-alueeksi käynnistyi 1800-luvun puolivälissä, jolloin Helsinkiin päätettiin rakentaa rautatie. Rautatien myötä Helsingin teollistuminen voimistui, minkä myötä tarvittiin lisää tilaa teollisuudelle ja vienti- ja tuontisatamille sekä uusia asuinalueita satama- ja teollisuustyöväestölle. Teollistuminen oli voimakas ja pitkäkestoinen prosessi, joka muokkasi Helsinkiä rajusti niin fyysisesti kuin sosiaalisesti: rakentaminen ja Helsingin väestönkasvu oli voimakasta. Tämän kehityksen myötä rakentuivat Kallio ja Vallila – ensin puutaloalueiksi, sitten osaksi ”kivikaupunkia”. Sörnäisten satama ja satamarata aloittivat toimintansa vuonna 1863. Tämä entinen ratalinjaus on edelleen tunnistettavissa Harjun ja Kallion erottavana, laajana ja ympäröivään rakennuskantaan nähden

väljästi rakennettuna kanjonimaisena Teollisuuskadun laaksona. Itse rata ja rautatieliikenteeseen liittyneet rakennukset Teollisuuskadun varrelta sen sijaan on purettu. Rata siirtyi kulkemaan Vallilanlaakson kautta vuonna 1963. Myöskään tätä rataa ei enää ole.

Laivaliikenteen ja teollisuuden kasvun myötä satama-, varasto- ja teollisuustoiminnot valtasivat Helsinginniemen rantoja. Satamien rakentamisen yhteydessä rantoja täytettiin. Suuri määrä itäisen kantakaupungin saaria (mm. Kana, Hanasaari, Sompasaari, Nihti, Verkkosaaret, Kyläsaari) jäi laajenevan Sörnäisten satamarakentamisen alle. Osa näistä saarista, kuten 1800-luvun lopulla yhden kalastajan asuttama Kana, oli varsin pieniä. Hanasaari ja Kana kytkettiin Sörnäisten satama-alueeseen 1950-luvulla (Tikkanen 1999). Kanasaaren paikalle rakennettiin Hanasaari B -voimala vuonna 1974. Hanasaarella oli 1800-luvulla valtioneuvos Leo Mechelinin kesähuvi ja myöhemmin asfalttitehdas sekä kalastaja-asutusta. Sompasaari oli verrattain suuri, korkea, kallioinen ja puustoinen saari, jossa oli 1800-luvulla kauppias ja merikapteeni G. W. Sundmanin puutarha. Saarella oli myös huvimaja ja näkötorni. Myöhemmin saarella oli kalanjalostustoimintaa sekä 1920-luvulta Elannon kesäsiirtola. Nihdissä oli ravintola, joka paloi vuonna 1939, talvisin saarella oli kelkkamäki. Sompasaaren ja Nihtiin pääsi 1800-luvulla höyrypursilla. Sompasaari ja Nihti kytkettiin mantereeseen vuosina 1958–62 (Tikkanen 1999). Iso Verkkosaari oli kesälaitumena ja vuodesta 1888 siellä toimi höyrysaha, joka paloi vuonna 1902. Iso ja Pieni Verkkosaari liitettiin mantereeseen 1930-luvulla (Tikkanen 1999). Kyläsaarella oli uimalaitos, virkistysaluetta, venelaitureita ja lentokonehangaari – sittemmin vedenpuhdistamo (1932–1994), jätteenpolttolaitos (1961–1983) ja asunnottomien asuntola (1979–1995) (Paunonen 2010:214–15, 335, 443–46, 590, 845, 988–89).

Sörnäisiin rakennettiin 1800-luvulla myös Sörnäisten kuritushuone (vankila), jonka ensimmäinen osa valmistui 1881 (ark. Ludvig Isak Lindqvist) – alue sijaitti tuolloin kaupungin laidalla ja rakentamispaikka vielä ennen merentäyttöjä meren rannalla. Koko Kalasataman alue onkin entisiä saaria ja alkuperäisiä rantoja lukuun ottamatta täyttömaata. Satamatoiminnot ja asuminen rupesivat ajan myötä ”hylkimään toisiaan”. Lopulta koko Itärannalla ei enää ollut lainkaan asutusta – vielä 1800-luvulla siellä oli jopa tehtaanomistajien huviloita.

Helsinki osti Vuosaaren sataman alueen vuonna 1966, ja sitä varten laadittiin ensimmäisiä suunnitelmia jo vuonna 1975, mutta päätöksiä sataman rakentamisesta tehtiin vasta 1990-luvulla ja itse satama valmistui vuonna 2008. Vuosaaren sataman valmistumisen myötä Sörnäisten satamatoiminnot siirtyivät Vuosaareen. Sörnäisiin jäi satamatoimintojen osalta vain Helsingin Energian hiilisatama. Sörnäisten satama oli pitkään ollut suljettu alue, kantakaupungin itäinen rantavyöhyke oli ollut eristettynä muista toiminnoista. 1900-luvun alussa näin ei vielä ollut. Satama-alue myös tuntui Hakalan (2011) mukaan varsin pieneltä ja sen olemassaoloakaan ei Hakalan (2011) mukaan juuri tiedostettu, kunnes 2000-luvulla sinne kuitenkin ryhdyttiin suunnittelemaan väestömäärältään Tornion kaupungin kokoista täydennysrakentamiskohdetta, Kalasatamaa. Kalasataman kaupunginosa liittyy Vallilan ja Kallion takaisin merenrantaan. Jos alue rakennetaan onnistuneesti, niin Hakalan (2011) mukaan ”siltoin ei enää oo semmosta tunnetta, että on koillispuolella kaupunkia, vaan siltoin keskusta ehkä aidosti laajenee.” Kun katsoo Kalasataman tieverkkoa, näyttää siltä, että kaikki tiet veisivät Kalasatamaan – johtuen pitkälti entisestä satamasta. Satama on siis muokannut alueen tieverkkoa (vrt. Krinsky 2011).

Ensimmäinen uusi Itärannan alueelle rakennettu asuinalue oli Pannukakku-nimiselle saarelle rakennetulle, käytöstä poistuneelle teollisuusalueelle 1970- ja 1980-luvuilla rakennettu Merihaka. Se oli ensimmäinen asuinalue, joka nousi itäiseen kantakaupunkiin Sörnäisten rantatien itäpuolelle. Asuminen alkoi palata teollisuuden ja satamatoimintojen valtaamille rannoille. Sörnäisten rantatien länsipuolta puolestaan rakennettiin 1980- ja 2000-luvuilla: Näkinpuiston alueen teollisuuskortteleita sekä Elannon ja OTK:n teollisuuskortteleita. Merihaan asuinalue rakennettiin aivan merenrantaan, mikä on Helsingille itse asiassa verrattain uusi asia. Sata vuotta sitten ja myöhemminkin meri oli Hakalan

(2011) mukaan aika ikävä asia – sinne hukuttiin, mereltä tuli paljon pahaa. Meren rannat olivat hyvin saastuneita, koska kunnollista jätevedenpuhdistusta ei ollut. Rannoilla oli teollisuutta, rautateitä, lotjia ym. ”Ja se oli aika vähästä se meren rannalla rakentaminen, suoraan rannalle rakentaminen.” Joitakin poikkeuksia kuitenkin oli – esimerkiksi Pohjoisrannassa, on arvostettu sitä, että on nähty merelle, mutta aivan eteläisessäkin Helsingissä rannalla on merentäytöistä ja satamaradasta johtuen ollut varsin leveä rakentamaton vyöhyke. Hakalan (2011) mukaan merellisyyttä ruvettiin arvostamaan laajemmin vasta 1960- ja 70-luvuilla – nykyisin asiaa ei enää edes kyseenalaisteta. Aiemmin satamat veivät kuitenkin valtavia ranta-alueita, eikä asiaa pidetty suurena ongelmana. Satamat toivat ihmisille töitä.

Kun 1990-luvun loppupuolella näytti siltä, että Vuosaaren satamasta saataisiin mahdollisesti päätös aikaiseksi, käynnistyi Kalasataman suunnittelu – Sundmanin (2011) mukaan vuonna 1997. Mikael Sundman toimi alkuun Kalasataman projektipäällikkönä. Vuonna 1999 valmistui Arkkitehtitoimisto B & M Oy:n laatima Sörnäisten rantatien kaupunkikuvallinen yleissuunnitelma. Moni Kalasataman suunnittelussa myöhemminkin esiintynyt aihe esiintyi jo tässä vaiheessa: pitkien näkymien säilyttäminen, vaihtelevat korttelit ja puistot. Lisäksi suunnitelmassa esitettiin rakentamista Hakaniemenrantaan ja opetushallituksen talon ympärille sekä saunapaviljonkeja Sörnäisten rantatien puistoon (Arkkitehti 3/1999:42–47). Vuonna 2007 voimaan tullessa Sörnäisten rantatien alueen asemakaavassa onkin lupa kolmelle laiturille kaksikerroksisine, 150-neliömetrisine liikerakennuksineen.

Kalasataman Projektipäällikkönä Sundmania seurannut Tuomas Hakala ei ollut Kalasataman suunnittelussa mukana alusta alkaen, vaan liittyi suunnitteluryhmään vuonna 2002, jolloin Kalasataman alueesta oli olemassa edellä mainittu kaupunkikuvallinen yleissuunnitelma. Kalasataman perusrakenne on Hakalan (2011) mukaan suunnittelun edetessä pysynyt jokseenkin samana, mutta korttelien muoto ja rakenne ovat muuttuneet voimakkaasti.

Kalasataman osayleiskaavan luonnos valmistui vuonna 2005. Myöhemmin Kalasatamaa on kehitetty vuosina 2004–2005 järjestetyn Sörnäistenrannan ja Hermanninrannan kutsukilpailun voittaneen Trevor Harrisin ja Hannu Kjisikin ’Amphibia’-suunnitelman pohjalta (ks. Helsinki Eastern Harbour...2005). Trevor Harris ja Hannu Kjisik saivat vuonna 2016 Otto-Iivari Meurman -palkinnon ja vuonna 2018 Arkkitehtuurin valtionpalkinnon – Hakaniemenrannan ideakilpailuvoiton jälkeen. Kalasataman osayleiskaava (kuva 301.) valmistui vuonna 2008. Ensimmäiset asemakaavat astuivat voimaan vuonna 2009. Tuomas Hakala laati Kalasataman keskuksen, Sörnäistenniemen ja Sompasaaren asemakaavat, jotka tulivat voimaan 2009, 2013 ja 2014. Ulla Kuitusen laatima Verkkosaaren alueen ensimmäinen asemakaava tuli voimaan vuonna 2012. Alueelle on suunniteltu tulevan harjakattoisia kelluvia taloja. Kalasataman keskuksen pohjoispuolelle sijoittuvan alueen asemakaavan laati Pia Kilpinen ja se tuli voimaan vuonna 2014. Verkkosaaren pohjoisosan asemakaavan laati Tuukka Linnas ja se tuli voimaan vuonna 2017.

Sundmanin (2011) mukaan Kalasataman alueen kaavoituksessa oli neljä perusideaa. Ensimmäinen idea oli täydennysrakentamisen idea. Tavoitteena on, että uusi organismi tulee liitettyksi vanhaan organismiin niin kiinteästi kuin mahdollista. Vaihtoehtona olisi ollut, että tehdään siirtymävyöhyke uuden ja vanhan välille, mutta suunnittelijat halusivat, että Kallio-Sörnäinen-Vallila -rakenne ikään kuin valuu rantaan asti. Katsottiin tärkeäksi, että ”uusi osa on erottamattomasti osa vanhaa”. Vanhat katulinjat on Sundmanin (2011) mukaan ”hyvin määrätietoisesti” otettu osaksi uutta kaupunginosaa: esimerkiksi Pengerpuistosta Torkkelinmäeltä näkee nyt ja myös jatkossa Sakarinkadun ja Lintulahdenkadun muodostamaa akselia myöten merelle, Korkeasaareen ja aina Laajasaloon saakka. Akselia jatketaan uusilla kaduilla Hanasaaressa ja Sompasaaressa. Tämän maisema-akselin näkymiä pidensi Hanasaaren A -voimalaitoksen purkamisen (2007–2008). Samoin Vilhovuorenkadun akselia jatke-

taan aina Sompasaaren rantaan asti, maisemat suuntautuvat Mustikkamaalle. Kaikukadun ja Käenkujan perspektiivien pituus riippuu Hanasaari B -voimalaitoksen kohtalosta (ks. Vaikutukset kaupunkikuvaan...2006). Maisema-akselien jatkaminen on siis yksi keino tehdä uudesta osa vanhaa, vaikka uusi rakentaminen onkin uutta ja vanha vanha. Mikael Sundman oli Kalasataman osayleiskaavassa kaavoittanut kadun Hanasaari B -voimalaitoksen yli. Kaupunginmuseo ei kuitenkaan puoltanut suunnitelmaa. Osayleiskaavaa muutettiin siltä osin – ainakin toistaiseksi. Kun voimalaitoksen voimalakäyttö päättyy, suurta rakennusta voitaisiin Mäkisen (2011) mukaan käyttää esimerkiksi museorakennuksena Lontoon Bankside Power Stationin Tate Modern -taidemuseon tavoin. Myös muunlaisesta uusiokäytöstä käytiin keskustelua. On kuitenkin mahdollista, että voimalaitos tullaan purkamaan. Paikalta jo vuonna 2008 puretun Hanasaari A -voimalaitoksen työntekijöitä on muistettu alueella ”Työläinen on lähtenyt” -nimisellä taideteoksella. Hakalan (2011) mukaan Kalasataman kaavoituksessa halutaan välttää sulkeutuneisuutta, sitä että kaupunkirakenteesta ei näkisi mihinkään. (Hermannin ja) Kalasataman rakentamista ja itäisen kantakaupungin väestömäärän kasvua seurannut kaupallisen kysynnän kasvu näkyi jo vuonna 2013 Suvilahden ja Kurvin yhdistävien Vilhovuorenkadun ja Kulmaavuorenkadun liiketilojen elävöitymisinä. Potentiaalia tarjosi Pääskylänrinne. Näin uusi ja vanha alkoivat myös konkreettisesti kytkeytyä toisiinsa.

Toinen Kalasataman kaavoituksen perusidea oli Sundmanin (2011) mukaan se, että myös näkymät Kalasatamasta kohti keskustaa on huomioitu hyvin määrätietoisesti – osittain ne tulivat annettuina satamalaitureiden linjauksina, osin uuden kaavoituksen myötä. Junonkatu ”ampuu” suoraan Merikasarmiin, Arielinkatu suuntautuu suoraan Uspenskin katedraaliin ja Kalasatamankadun akseli on vain vähän sivussa Tuomiokirkon huipusta. Kalasatamanpuiston kiilamaisella muodolla on haluttu tuoda tutut helsinkiläiset piirteeksi osaksi arkista kokemusta Kalasataman alueella. Hakalan (2011) mukaan ihminen voi näin tuntea olevansa leimallisesti Helsingissä. Kalasatamanpuiston keskeltä näkyy Johanneksen kirkko. Alueen uusilla kaduilla esimerkiksi Arielinkadun päässä on Kulosaari, Leonkadun päässä Mustikkamaan sillan tienoo ja Hopeasalmen pienvenesatama sekä Antareksenkadun ja Parrulaiturin päässä on Karl Lindahlin suunnittelema, ravintolakäytössä oleva huvila Mustikkamaalla. Kalasataman uudet alueet liittyvät siis ympäröivään kantakaupunkiin paitsi fyysisesti, myös visuaalisesti ja toisaalta on huomioitu myös uuden alueen suhde Vanhankaupunginselän maisemakokonaisuuteen. Pitkät, suorat akselit olivat voimakkaasti esillä vuosina 2004–2005 järjestetyssä Sörnäistenrannan ja Hermanninrannan kutsukilpailun toiseksi tullessa, rotterdamilaisen KCAP-arkkitehtitoimiston laatimassa ’Ray City Helsinki’ -suunnitelmassa.

Kolmas perusidea Kalasataman kaavoituksessa liittyi Sundmanin (2011) mukaan korttelirakenteisiin. Itäisen kantakaupungin alueella Kalliossa ja Vallilassa on poikkeuksellisen laaja skaala erilaisia korttelirakenteita. Pitkäsillan eteläpuolella monet kaupunginosat perustuvat voimakkaammin ruutukaa- van ja umpikorttelin ideaan: kadut ovat suorja ja korttelit suljettuja, paikoin on pieniä poikkeuksia, kuten torneja. Itäiselle kantakaupungille tyypillistä ominaisuutta, fyysistä monimuotoisuutta, on haluttu viljellä myös Kalasataman alueella. Alueelle on suunniteltu alueita korkeille tornitaloille, kelluville taloille, terassitalokortteleille, kerrostaloille, kaupunkipientaloille ym. Myös sosiaalisesti alueesta on tulossa monipuolinen – itäisen kantakaupungin tavoin.

Neljäs alueen suunnittelun perusidea liittyi valinnanvapauteen. Kalasataman suunnittelun alkuvaiheessa pohdittiin Sundmanin (2011) mukaan pitkään käsitettä urbaani. Mitä tarkoittavat urbaani ja esikaupunkimainen? ”Vaikka se tuntuu ehkä itsestään selvältä, niin se ei ole lainkaan niin itsestään selvää, kun sä lähdet määrittelemään mikä on kaupunkimainen.” Moninaisuus, niin sosiaalinen että fyysinen moninaisuus, on yksi kaupungille tyypillinen piirre, mutta vielä tärkeämpi seikka on Sundmanin (2011) mukaan valinnan mahdollisuus. Urbaanissa ympäristössä voi valita kävelyreitinsä oman mielensä mukaan, valinnan mahdollisuuksia on aina. Esikaupunkialueella ei Sundmanin (2011) mukaan ole yhtä paljon reittivaihtoehtoja, vaan siellä reitit ovat etukäteen suunniteltu. ”Siinä ei juuri

jää siis luonnollisella tavalla hirveesti vaihtoehtoja, jos et sä rämmi jossakin metsässä.” Tätä urbaania ominaisuutta on viljelty Kalasatamassa. Kaikkien korttelien ympäri pääsee kulkemaan – ja myös autolla, jopa kortteleiden ja rannan välissä, vaikka autoliikenne on pyrittykin tekemään mahdollisimman vähäiseksi. Jätkäsaarella on tässä suhteessa tehty päinvastoin kuin Kalasatamassa. Autolla ei pääse ”Canal Grande” -puistoon. Pitkä puisto ja sitä reunustava jatkuva kaupunkirakenne rajoittaa valinnanmahdollisuuksia liikkumisessa. Liikkumisen tapoja on kärjistäen yksi: kävellä puistoa pitkin. Kalasatama tarjoaa Sundmanin (2011) mukaan erilaisia, houkuttelevia vaihtoehtoja liikkuu kaupunkirakenteessa.

Valinnanvapaus toteutuu alueella myös ajallisessa mielessä. On arvioitu, että aluetta rakennetaan ainakin 2030-luvun lopulle asti. Tuolloin aluetta suunnittelevien arkkitehtien näkemys on Sundmanin (2011) mukaan ”taatusti erilainen” kuin niiden arkkitehtien, jotka suunnittelivat aluetta 2000-luvun alussa. Alueen suunnittelun pitää siis pystyä joustavasti muuntautumaan ajan hengen mukaan. Tähän liittyy myös edellä mainittu pyrkimys monimuotoisuuteen. Sen takia Kalasataman kaupunkirakentamiseen on osayleiskaavavaiheessa muodostettu erillisiä osia, joita Sundman (2011) kutsuu saariksi. Eri osat eivät välttämättä heijastele toisiaan mitenkään muuten paitsi keskeisten katulinjojen kautta.

Kalasataman osa-alueiden halutaan eroavan toisistaan, niille halutaan oma identiteetti. Alueet suunnitellaan ”lämpäreinä” yksi kerrallaan yhtenäisen suunnitelman mukaisesti. Yhden alueen suunnittelu kestää Hakalan (2011) mukaan noin 3–4 vuotta ja rakentaminen noin kymmenen vuotta. Näin voidaan rakentaa kunkin aikakauden uusien ajatusten, vaatimusten, toiveiden ja halujen mukaisesti: ”me ei edes yritetä arvata vielä, että mikä se tahto silloin on.” Näin voidaan huomioida kaupunginosan rakentumisen aikana tapahtuva ihanteiden muuttuminen. Suunnittelu voidaan siis kullakin osa-alueella aloittaa varsin puhtaalta pöydältä. Kutakin osa-aluetta on etukäteen suunniteltu lähinnä ulkorajojen ja kerrosalan osalta, mutta kerrosalaakin on mahdollista ”aika paljon” muuttaa.

Kalasataman suunnitteluperiaate eroaa näin esimerkiksi Töölön suunnittelusta, jossa kaavoitettiin suuri alue kerralla. Rakentaminen lähti liikkeelle Etu-Töölöstä ja kesti vuosikymmeniä. Taka-Töölön ehdittäessä suunnitteluihanteet olivat muuttuneet ratkaisevasti, jolloin ”olikin kauheen vaikea sitä vanhaa korttelirakennetta koittaa puhaltaa vielä henkiin”. (Hakala 2011).

”Lämpäreittäin” tapahtuvan rakentamisen etuna on se, että vaikka asukkaat joutuvat makrotasolla tarkasteltuna asumaan keskeneräisillä alueilla ja sietämään melua ja rakentamiseen liittyvää liikennettä, on asukkaiden lähiympäristö kuitenkin muuttovaiheessa lähes valmiiksi rakennettu tai muutama vuoden sisällä valmistuva.

Kalasataman alueita on kaavoitettu ilman asemakaavakilpailuja, mutta osa Kalasataman osa-alueista (mm. Hanasaari) on ollut tarkoitus kaavoittaa kilpailujen pohjalta. Vuonna 2018 oli käynnissä ideakilpailu Hakaniemenrannassa. Asemakaavakilpailujen ongelmana on kuitenkin se, että kilpailuvoitto edellyttää voittajan pitkäaikaista liittämistä kaavoitus- ja rakentamisprosessiin, Sundman (2011) vertaa suunnittelutehtävään sitoutumista ajallisesti elinkautiseen vankeusrangaistukseen. Voittajan irrottaminen suunnittelusta puolestaan johtaa yleensä siihen, että samalla leikkautuu pois jotakin suunnittelijan oleellisista ideoista, mikä voi olla kohtalokasta alueen kannalta. ”Kukaan ei sitten enää tunne ja sydämessään ja sielussaan tiedä just miten asiat pitää olla, vaan sit se menee enemmän tämmöseks virkamies (-ten hoitamaksi) pyörittämiseksi.” Sundmanin (2011) mielestä tavoitteet muuntuvat todellisuudeksi helpommin, jos aluetta suunnittelee sama, kaupungilla toimiva, omin ehdoin toimiva työryhmä, kuten Helsingissä on ollut tapana.

Kalasataman historia on vaikuttanut alueen suunnitteluun mm. satama-alueen muodon kautta. Myös alueen tasaisuus muistuttaa täyttömaa- ja satamahistoriasta – Jätkäsaaren tavoin keinotekoisia kumpuja ei ole suunniteltu, joskin Hakala (2011) kertoo haaveilleensa maantäyttöjen takia hävinneen,

profiililtaan korkean Sompasaaren sijainnin nostamisesta esiin. Sompasaaren rakennustehokkuuden onkin suunniteltu olevan verrattain korkea ja alueelle tulee myös jonkin verran korkeampia taloja. Merta täytettiin jonkin verran vielä myös Kalasataman asuntorakentamisen yhteydessä. Myös valtamerialaivojen laiturit säilyvät. Vanhaa rakennuskantaa Kalasatamassa sen sijaan ei ole säästetty. Alueella ei ole samanlaisia satamarakennuksia kuin monella muulla satama-alueella. Rakennukset, joita alueella on/oli, ”on tehty niinkun sen verran hennomalla kädellä, että ei niistä oikein jää mitään jäljelle.” (Hakala 2011). Suvilahden voimala-alue (yhdeksän rakennusta) sekä tukkukauppa-alue ovat lähialueelle jääviä fyysisiä rakenteita. Voimala-alue integroidaan kaupunkirakenteeseen – uusiin asuin- ja työpaikkakortteleihin. Alueelle jää myös uudempia energiatuotannon toimintoja ”väkisinkin” muutaman korttelin verran, koska alue on energiaverkkojen solmukohta Helsingissä. Hanasaaren voimalaitoksen rakennuksen säilyttämisestä ei vielä vuonna 2018 ollut varmuutta. Satamanostureita Kalasataman alueelle ei ole jätetty, vaikka Hakala olisi niitä mielellään säilyttänyt. Säilyttäminen on ylläpitokustannusten takia vaikeaa – sopivaa tahoja niiden hoitamiseen ei ole löydetty. Rauta ruostuu, nosturit eivät kuitenkaan olisi ikuisia (Hakala 2011). Satamanostureiden kiskoja sen sijaan jäänee alueelle. Satamanostureita on säästetty uusilla satama-alueilla Euroopassa mm. Hampurin HafenCityssa ja Kööpenhaminan Holmenilla.

Kalasataman ensimmäiselle alueelle, Sörnäistenniemelle, on kaavoitettu kantakaupunkimaista, umpikortteleihin pohjautuvaa rakennetta. Hakalan (2011) mukaan umpikortteli on tämän ajan trendi, jota perustellaan rakentamistehokkuudella. Tarkoitus ei ole suoraan kopioida vanhaa korttelirakennetta, vaan jokaiselle Kalasataman osa-alueelle tehdään erilainen rakenne. Aloitusalueella on havaittavissa umpikorttelin ja avoimen korttelirakenteen vaihtumisvaiheelle (esimerkkejä Taka-Töölössä) tyyppilisiä kortteleita, jotka eivät ole täysin suljettuja. Vuonna 2004–2005 järjestetyssä Sörnäistenrannan ja Hermanninrannan kutsukilpailussa kolmanneksi sijoittuneessa, Erskine Tovatt Arkitekter AB:n laatimassa ’1377’ -ehdotuksessa umpikortteleita oli enemmän kuin kahdessa ensimmäisessä ehdotuksessa (ks. Helsinki Eastern Harbour...2005). Kalasataman ensimmäisen alueen kortteleiden joukossa on ulkoasultaan yhdenmukaisia kortteleita, joita voisi kutsua esimerkiksi monoblokeiksi tai -kortteleiksi. Tällaiset korttelit koostuvat oikeastaan vain yhdestä rakennuksesta, jonka massa kiertää koko korttelin. Monoblokkien julkisivussa on varsin vähän vaihtelua. Sompasaaren täysin umpinaisia kortteleita ollaan rakentamassa.

Hakala (2011) ei osaa suoraan nimetä virkamiesmatkojen kohteita, jotka olisivat vaikuttaneet Kalasataman suunnitteluun, mutta: ”Kaikki vaikuttaa tietenkin minkä näkee ja pitää koittaa aina välillä päästä ulos tynnyristä. Ei ole tarkoituksellista, että kopioidaan suoraan mitään, mutta on myös toisaalta hyödyllistä tavallaan oppia muiden mokista. Ja siis arkkitehtimaailma ei oo mikään kauheen iso. Et ei meidän missään Afrikassa tartte käydä. Eikä Etelä-Amerikassakaan. Aika pieni osa maailmaa yhtäkkiä missä niinkun tehdään, (jotka) täytyy huomioida, sellasia samantapaisia asioita kuin meillä. Ja niissä käytetään kyllä paljon samanlaisia periaatteita. Ei ne mitään salaisuuksia ole, kaikki niinkun tietää, sit kun ajassa yks tekee jonkun kivan niin niitä rupee pulpahtelee saman tyyppisiä ratkaisuja sitten sovellettuna muualle.” Vanhojen satamien muuttaminen asuinalueiksi on hyvin kansainvälinen trendi. Satamateknologia ja tarpeet ovat vanhentuneet varsin samanaikaisesti kaupungeissa eri puolilla läntistä maailmaa. Hakala mainitsee esimerkkeinä Rotterdamin, Hampurin, Amsterdamin ja Lontoon. Entisten satamien tilalle on rakennettu korvaavia satamia.

Muulla Kalasataman pohjoismaisina malleina on nähty Göteborgin Norra Älvstranden, Oslon Aker-Brygge-Björnvika, Malmön Bo01, Tukholman Hammarby Sjöstad ja Kööpenhaminan Tuborg-Sydhavnen ja länsieurooppalaisina malleina Lontoon Docklands, Amsterdamin Borneo-Sporenburg ja Ijburg sekä Rotterdamin Kop van Zuid (Arkkitehti 2/2006:20–28).

Helsingin satamien asuntorakentaminen on kansainvälisessäkin mittakaavassa varsin laajaa. Yhdysvaltalainen kaapelitelevisioyhtiö CNN:kin esitteli vuonna 2011 Helsingin rakentamishankkeita. Amsterdamissa satama-alueiden kehittämishankkeita valmistui jo varsin varhaisessa vaiheessa, mutta uusia on rakenteilla. Hakala (2011) ei osaa sanoa, mikä on Helsingissä mahdollistanut näin suurten alueiden suunnittelun ja rakentamisen. Helsinkiä on Hakalan mukaan ”aina” rakennettu paljon – myös 1950-luvun vähillä voimavaroilla. Kaupungilta satama-alueiden rakentamisessa suurin investointi liittyy infrastruktuurin rakentamiseen. Mutta ”loppupeleissä se (on) kuitenkin, tavallaan ne asukkaat, jotka sinne muuttaa maksaa sen.” Tämä edellyttää työpaikkoja, joita pääkaupunkiseudulla on 2000-luvulla syntynyt elinkeinoelämän menestyksen myötä.

Yksi syy mahdollisuuksiin suunnitella laajoja alueita samalla kertaa on myös se, että kaupunki omistaa suurimman osan maasta Jätkäsaarella kuin Kalasatamassa – Keski-Pasilassa maanomistus on myös julkisella taholla. ”Niin kyllähän se on jo semmonen aika liikkeelle paneva tekijä.” (Hakala 2011). Vuoden 2011 helmikuussa Helsinki omisti 59 prosenttia koko maa-alastaan, kun vastaava osuus Espoossa oli 34 prosenttia ja Vantaalla 33 prosenttia. Helsingin maasta kuului yksityisille tai perikunnille 13 prosenttia, asunto- ja kiinteistöosakeyhtiöille 13 prosenttia, valtiolle kahdeksan prosenttia, yrityksille kaksi prosenttia, yhteisöille ja säätiöille kaksi prosenttia, kuntayhtymille ja muille kunnille yksi prosentti, rakennuttajille ja vuokraustoimijoille yksi prosentti sekä muille ja tuntemattomille yksi prosentti (Yousfi et al. 2012:17).

Suurimmat kerrostalorakentamisen varannot Helsingissä olivat helmikuussa vuonna 2011 Jätkäsaarella ja Sörnäisissä, muista kantakaupungin alueista kahdeksan eniten varantoja sisältävän alueen joukkoon nousivat myös Vallila ja Toukola (Yousfi et al. 2012:37). Yleisten rakennusten kaavavaranto oli kantakaupungissa suurin Taka-Töölössä, liike- ja toimistorakentamisen varanto Sörnäisissä ja Pasilassa ja varasto- ja teollisuusrakennusten varannot Sörnäisissä ja Länsisatamassa (Yousfi 2012: 46,50,54).

Kalasataman keskukseen on rakenteilla pilvenpiirtäjäkaupunginosa – tämä on uusi piirre Helsingin kaupunkisuunnittelussa. Kalasatamaan on suunniteltu kahdeksan tornitaloa, joiden korkeus vaihtelisi 20:n ja 37:n kerroksen välillä (kuva 302.). Torneista seitsemän olisi asuintorneja ja yksi yhdistetty hotelli- ja toimistotorni. Ensimmäinen tornitaloista, Majakka, on 134-metrinen. Keskuksen on kokonaisuudessaan arvioitu valmistuvan aikaisintaan vuonna 2022, mutta todennäköisesti kuitenkin tätä myöhemmin. Keskuksen alta murskattiin nk. Englantilaisen kallio – REDI:n kauppakeskuksen päälle luotiin kallion tilalle laaja, viherkattainen oleskelualue. Itäväylä kulkee Kalasataman keskuksen läpi. Keskuksen rakentaminen alkoi vuonna 2015. Ensimmäisenä valmistui terveys- ja hyvinvointikeskus ja toisena kauppakeskus REDI – tornitaloja on määrä nousta yhden tornin vuosivauhdilla, ja ensimmäinen valmistuu vuonna 2019. Asuintorneihin on tulossa yhdysvaltalaisen kaupunkien pilvenpiirtäjistä tuttuja aulapalveluja. Asunnoista pääsee suoraan hissillä kauppakeskukseen ostoksille. Alueen arkkitehtuurin suunnittelusta on vastannut Helin & Co Architects. Rakennusryhmä muistuttaa etäisesti Rem Koolhaasin Rotterdamiin suunnittelemaa De Rotterdam -tornitalostruktuuria (kuva 303.). Tiiviisti yhteen koottuja erikorkuisia rakennusosia on myös läheisessä Hanasaari B:n voimalaitoksessa. Kulosaaren sillan ympärille oli visioitu tornitaloja jo 1930-luvulla (ks. Lampinen 1981:1). Tornit tulevat muodostamaan Itäväylältä kantakaupunkiin saavuttaessa porttimaisen rakenteen sekä päätyaiheen Teollisuuskadun itäpäähän.



Kuva 302. Illustraatio Kalasataman tornitalokeskustasta. (Helin & Co Arkkitehdit).



Kuva 303. De Rotterdamin tornitalostrukturi Rotterdamissa. (Zairon / Wikimedia Commons).

Teollisuuskatu näin ollen yhdistäisi tulevaisuudessa kaksi tornitalokeskittymää, Keski-Pasilan ja Kalasataman. Teollisuuskadusta on jo aiemmin puhuttu Helsingin Wall Streetinä siellä sijaitsevien pankkien toimistotalojen (Nordea, OP-Pohjola) takia. Alue on myös ollut Helsingin yhteisöverotulojen huippualueita. Tulevaisuudessa Teollisuuskatu on yksi Kallion, Harjun, Alppilan, Pasilan, Vallilan,

Hermannin ja Kalasataman muodostaman Helsingin toisen keskustan valtasuonista. Nordea rakennutti Teollisuuskadulle 2000-luvun alussa Helin & Co Arkkitehtien suunnitteleman uudisrakennuksen, joka liittyy materiaalivalintojensa puolesta niin 1800-luvulta peräisin olevaan punatiiliseen, entiseen siirappitehtaaseen että 1970-luvulla rakennettuun kuparipintaiseen ATK-taloon (ark. Ilmo Valjakka) (Arkkitehti 6/2003) sekä räystäslinjaltaan viereiseen SOK:n kortteliin (Niiniluoto 2003:8–36). Punatiilisyys kytkee rakennuksen myös Harjun entiseen parihuoneeseen (ruumishuone), eli nykyiseen Harjun nuorisotalon rakennukseen (ark. Albert Nyberg, 1923), joka aikanaan korvasi Leppäsuolla sijainneen ruumishuoneen ja jota palveli myös – nyt jo purettu – junaraide. Viereisestä SOK:n korttelista purettiin neljä vuosina 1903–1925 rakennettua 1–4-kerroksista rakennusta uudisrakentamisen alta vuonna 1986 (Hakkarainen & Putkonen 1995:185–187). Nordean korttelin ensimmäinen uusi rakennus (Arkkitehtitoimisto Helin & Co., myös Nordean, tuolloisen Meritan rakennus) oli valmistunut vuonna 2001 Aleksis Kiven kadun varteen. Tämä rakennus oli kytketty ympäristöönsä, mm. Erkki Huttusen suunnittelemaan leipomorakennukseen (1937), rappauksen käytöllä.

Op-Pohjola järjesti rakennustensa Teollisuuskadun julkisivujen uudistamisesta kilpailun vuonna 2011. Kilpailun voitti JKMM Arkkitehdit ehdotuksellaan 'Siivet'. Korttelia oli uudistettu laajamittaisesti myös 1990-luvun alussa. Nyt purettu rakennukset olivat vuosilta 1982–1991. Teollisuuskadulla uuden rakennuksen pitkää julkisivua on kevennetty jakamalla se särmikkäillä railoilla kolmeen osaan. Innoitusta on haettu Suomen luonnosta: rakennuksen suurmuodon osalta siirtolohkareista ja lasikaton osalta kasvimaailmasta. Valkea julkisivu on luonnonkiveä ja rappausta (Arkkitehti 3/2016:48). Siirtolohkareita on tuotu myös rakennuksen edustalle. Rakennuksen lähiympäristön arkkitehtonisista innoittajista voi nostaa esille Soneran entisen pääkonttorin (ark. Antti-Matti Siikala, 2001). Vuonna 2015 Op-Pohjolan rakennus kohtasi kritiikkiä sisäänpäin kääntyneisyydestä: korttelin sisällä on galleriakäytävä, tori sekä monipuoliset palvelut henkilökunnalle, mutta kadulle päin rakennus on pitkä lasi- ja betonimuuri (ks. Ilmonen 2015). Ratkaisuun on päädytty ilmeisesti turvallisuussyistä – toiminnallisesti tulos on kauppakeskus- tai ruotsinlaivamainen. Toisaalta linnakemaisuus on osa pankkirakennusten pitkää traditiota. Rakennus valittiin vuoden 2015 teräsrakenteeksi, vuoden 2016 lasirakenteeksi ja palkittiin vuoden 2015 Rakentamisen Ruusulla. Vuonna 2017 rakennukselle valmistui mitta-kaavaltaan pienempi jatko-osa Teollisuuskadun ja Vääksyntien kulmaan, tähän rakennukseen sijoittui myös julkinen kahvila. Teollisuuskadulle laadittiin kaupunkisuunnitteluvirastossa vuonna 2018 kaavarunko, jossa alueelle harkittiin lisärakentamista. Teollisuuskadun pohjoisosan itäpuolelta rakennuskantaa tultaneen uudistamaan ja purkamaan niiltä osin, kun se ei vastaa kadulle asetettuja laadullisia ja toiminnallisia tavoitteita. Pasilan konepajan alue tuonee tulevaisuudessa Teollisuuskadun varrelle kulttuurista ja kulinaarista palvelutarjontaa. Nordea puolestaan suunnitteli vuonna 2018 kortteliinsa lisärakentamista. Teollisuuskatua pitkin saattaa kulkea tulevaisuudessa Itäväylän bulevardilta raitiovaunu Kalasatamaan. Kalasatamasta Pasilaan on ajateltu vedettävän myös toinen raitiotieyhteys – Hernesaarenrannan ja Vallilanlaakson kautta. Tähän yhteyteen sisältyisi myös osuus Myllypuro-Otaniemi -välille suunniteltua Tiederatikkaa.

Euroopassa kaupunkikeskustoissa satama-alueille on rakennettu tornitaloja mm. Rotterdammassa, Lontoossa (Canary Wharf), Osllossa (Björvikan Barcode), Marseillessa (EuroMediterranée), Tukholmassa (Liljeholmskajen) ja Hampurissa (HafenCity). Kanadassa tunnettu esimerkki tornitorakentamisesta ranta-alueilla on Vancouver. Kööpenhaminassa oli vuonna 2016 etenemässä Steven Hollin suunnittelema hanke kahdesta sataman porttina toimivasta, skyway:lla yhdistetystä pilvenpiirtäjästä. Hanke muistutti idealtaan Rodoksen kolossia. Kalasatamaan tornitorakeskustaa kaavoitettaessa tehtiin erikseen selvityksiä tornien muodostamista varjoista eri vuodenaikoina sekä tornien vaikutuksista puuskatuulien voimakkuuksiin. Voimakkaat downwash-virtaukset ovat usein pilvenpiirtäjärakentamisessa ongelmana.

Korkean rakentamisen suunnittelun lähtökohtana Kalasatamassa on ollut hyvä sijainti usean suuren liikenneväylän risteyskohdassa, metroaseman ympärillä – ja keskellä uutta kaupunginosaa. Rakentamisen mittakaava on myös kuin itsestään kasvanut vähitellen suunnittelun edetessä – alueen suunnitteluun liittyi Hakalan (2011) mukaan suuria haasteita, jotka oli jotenkin saatava rahoitettua. Näihin liittyi mm. Itäväylän kattaminen ja metron siirtäminen kalliolta sillalle. Maisemallisesti korkean rakentamisen mahdollistaa se, että ympäristö on varsin karu eikä liian pienipiirteinen: voimalarakennuksia Suvilahdessa ja Hanasaassa, teollisuusrakennuksia ja toimistoja Sörnäisten rantatien varrella sekä tornitaloja Merihaassa, Lintulahdessa ja Tukkukauppa-alueella (Tilastokeskus). Kalasataman keskukseen ei tule kovinkaan paljon toimistotyöpaikkoja, vaan niitä sijoittuu enemmän Hermannin rantatien varrelle. Hakalan (2011) mukaan Kalasatamasta ei tule leimallisesti työpaikka-alue, vaikka työpaikkoja onkin suunniteltu alueelle 8 000.

Kalasataman keskukseen sijoittuu palveluita, sillä Kalliossa ja Vallilassa ei ole suuria kaupallisia keskittymiä – Hakaniemen aluetta lukuun ottamatta, mutta se ei sijaintinsa takia Hakalan (2011) mukaan tule kilpailemaan Kalasataman keskuksen kanssa. Hakaniemen alue on myös menettänyt keskusrooliaan Hakaniemen Sokoksen lopettamisen myötä. Kalasataman keskukseen rakennettava kaupan ja viihtymisen keskus kauppakeskus REDI oli valmistuessaan kooltaan kantakaupungin suurin, pääkaupunkiseudun neljänneksi suurin ja Suomen viidenneksi suurin kauppakeskus. Keskuksen alueelle sijoittuva terveysasema on myös suuri, sillä Vallilan ja Kallion terveysasemien toiminta siirtyy Kalasatamaan. Tämän jälkeen kantakaupungissa on viisi terveysasemaa: Koskelassa, Laaksossa, Töölössä, Viiskulmassa ja Kalasatamassa. Terveysaseman viereen oli vuonna 2018 rakenteilla Keskon pääkonttori Kesko Kampus. Vuonna 2015, ennen REDI:n valmistumista, palvelujen puutteesta kärsineeseen Kalasatamaan suunniteltiin väliaikaista merikonteista koostuva kauppakeskittymä palvelemaan Kalasataman kasvavaa väestöä, mutta hanke joutui vaikeuksiin erilaisten rakennusvaatimusten takia. Kauppakeskus REDI:in tuli perinteistä kauppakeskusta enemmän ravitsemustoimintaa sekä viihdettä (mm. vapaalentotunneli, 7D-elokuvateatteri, Pikseli Arcade -virtuaalipuisto ja seinäkiipeilykeskus) – muutoksen taustalla vaikuttaa nettikaupan kasvu, jonka myötä kauppakeskusten rooli painottuu aiempaa voimakkaammin kohtaamisiin ja ajanviettoon. REDI:n suunnittelija Pekka Helin (Jauhiainen 2018) kertoo, että kauppakeskuksen sokkeloisen tilarakenteen lähtökohtana oli Sienan tai Venetsian keskiaikainen rakenne – ratkaisu synnytti ainakin alkuun suurta hämmennystä asiakkaisissa. Osin ehkä tästä johtuen kauppakeskuksen kävijämäärät olivat alkuvaiheessa ennakoitua pienemmät – tätä enemmän asiaan kuitenkin todennäköisesti vaikuttivat Kalasataman alueen keskeneräisyys ja siten alhainen asukasmäärä sekä REDI:n tarjonta, joka ei ratkaisevasti poikkea pääkaupunkiseudun muista kauppakeskuksista eikä siten toimi asiakkaita kauempaa houkuttelevana tekijänä.

Hakala (2011) ei näe ristiriitaa suuren kaupallisen keskuksen rakentamisen ja kivijalkakaupan menestymismahdollisuuksien välillä, vaikka useat asiantuntijat ovat pitäneet kauppakeskuksen rakentamista riskiratkaisuna. Hakala perustelee näkemystään sillä, että alueelle tulee noin 20 000 asukasta, jotka tarvitsevat palveluja, ja sillä, että kauppakeskuksiin ja kivijalkaliiketiloihin sijoittuu erilaisia palveluja. Kivijalkaliiketilat vetävät ravintoloita ja ”rosoisia” palveluita. ”Ei kunnan hipsterit mee mihinkään kauppakeskukseen ravintolaan.” Ilmeisesti juuri tämän pelon takia kauppakeskus REDI:ä maionostettiin avaamisvaiheessa ”Stadin urbaaneimpana kauppakeskuksena”. Hakalan (2011) arvion mukaan alueen väestörakenne tulee tarjoamaan kivijalkakaupalle keskimääräistä paremmat toimintamahdollisuudet. Lisäksi tiivis rakentaminen suosii kivijalkakauppaa. Keskeistä on, että rakennuksiin saadaan liiketilat toteutettua – toimintaa tulee sitten vähitellen. Kalasatamassa kivijalkaliiketilojen rakentamista edellytetään asemakaavassa – ilman niitä rakennuslupaa ei myönnetä. Rakentamistapa ei ole viime vuosikymmeninä suosinut kivijalkakauppoja. Pienliiketoiminta ei myöskään usein ole kovin kannattava bisnestä.

Tukkukauppa-alueen palvelutarjontaa kehitetään myös – osa alueesta on muuttunut julkiseksi torialueeksi ravintoloinen, kahviloineen ja kauppoineen. Alueella on mm. arkkitehti Bertel Liljequistin suunnittelema, kenties hieman saksalaista tiiliekspressionismia jäljitteleviä entisiä teurastamorakennuksia 1930-luvulta – opintomatka kohdistui useisiin Saksan kaupunkeihin, Tukholmaan, Göteborgiin, Osloon ja Kööpenhaminaan (ks. Wager 2009). Teurastamo oli aikoinaan sijoittunut kaupungin laitamille vankilan, sataman ja teollisuusalueen kupeeseen. Hermannissa oli sijainnut mm. olutpanimoteollisuutta 1860-luvulta 1910-luvun lopulle. Teurastamotoiminta muutti muualle vuonna 1992 ja kehittämishanke on ollut vireillä jo 1990-luvun alussa. Ajatuksena on, että tarjolla olisi lounasta alueen työntekijöille ja illallista asukkaille. Vuonna 2018 Teurastamon alueella oli mm. ravintoloita ja baareja terasseineen, viskitislaamo- ja baari, pieniä puoteja, pastatehdas, leipomo, kalakauppa, kahvipaahtimo ja jäätelötehdas ja -baari. Vuonna 2017 alueelle sijoittui taidehalli. Alueen lähistöllä toimi myös suklaatehdas. Läheiselle Suvilahden alueelle oli sijoittunut mm. olutpanimoravintola. Tukkukauppa-alue on 1980-luvulta rakentunut kohti toimistoaluetta – sinne on sijoittunut mm. vaihtuvia toimijoita majoittanut Verkkosaarekatu 4:n toimistorakennus (1991), Tilastokeskus pääteaiheen Junatielle muodostavaan entiseen Tukon pääkonttoriin (ark. Reino Österman, 1986) vuonna 1993, puolikas toimistokortteli vuonna 1994 (Suomen Yhdyspankin toimitalo, ark. Kontio-Kilpiä-Valjento), kokonainen toimistokortteli vuonna 2002 (ark. Timo Vormala), Suomen Lähikaupan pääkonttori vuonna 2008 (Arkkitehtitoimisto Hannu Jaakkola) ja Rantatie Business Park (Arkkitehtitoimisto SARC, 2010). Edellä mainitun puolikkaan toimistokorttelin paikalta purettiin vuonna 1989 entisiä Karjakunta r:n punatiilirakennuksia 1920- ja 30-luvuilta (ark. Jussi Paatela), joista yhdessä oli kapea, korkea torni. Korttelin toisessa päässä säästettiin osa Lindström-yhtiöiden pesularakennuksista. Kaikkien alueelle rakennettujen toimistotalojen pintamateriaalina on käytetty punaista keraamista laattaa tai punaista tiiltä. Osa rakennuksista kytkeytyi toisiinsa myös muuten. Toimistorakentamista edisti alueella 2000-luvulla tieto Kalasataman metroaseman rakentamisesta. Alueelle sijoittui 2010-luvulla muutama elintarvikekauppa ja Alko. Vielä vuonna 2016 alueella oli kuitenkin vielä kaavoituspotentiaalia – mm. suurten pysäköintialueiden ja tehottoman rakentamisen vuoksi. Nk. Lihapihalle (myöh. Työpajanpiha) astui vuonna 2017 voimaan uusi asemakaava (kaavoitus Tuukka Linnas), jonka myötä yhteen vajaan rakennettuun kortteliin sijoittuu kaupungin tekninen virasto, asuntoja ja toimitiloja.

Teurastamon alueella on järjestetty myös tapahtumia, kuten markkinoita viikonloppuisin. Vuonna 2013 siellä järjestettiin katuruokaan painottunut World Bites -maailmanruokafestari, Oranssifest-musiikkitapahtuma sekä yömarkkinat: Teurastamo Night Market. Talvella 2012–13 torialueella oli luistinrata – Töölön Korjaamon (luistinrata v. 2005) tavoin. Kesällä vuonna 2013 torialueella oli ilmeisesti Pariisin Plagesista idean saanut hiekkaranta. Kesällä vuonna 2015 alueella järjestettiin ensimmäisen kerran Sideways-musiikkifestivaali. Vuoden 2016 kesällä alueella järjestettiin Torstaimarkkinoita ja syksyllä mm. Saunafestivaali. Torihankkeen tavoitteena on ollut elvyttää Helsingin halli- ja toritoimintaa ja kehittää kaupungin ruokakulttuuria. Tukkutori yhdistetään kulttuuripainotteiseen Suvilahden alueeseen alikulkutunnelilla. Teurastamon alueella voi nähdä viitteitä New Yorkin Meatpacking Districtin kehityskulkuun.

Kivijalkakauppaa on Sundmanin (2011) mukaan ”helvetin vaikea saada aikaiseksi.” Kalasatamassa kivijalkakauppa tulee Sundmanin (2011) mukaan kuitenkin onnistumaan, koska ”se on laitettu kaavaan”. Tämäkään ei kuitenkaan aina riitä: Ruoholahteenkin oli laitettu kivijalkakauppoja asemakaavaan (esim. Itämerenkadun varsi), mutta ”ne ovat käytännössä pyörävarastoja, koska sitä kaupallista kannattavuutta ei siellä ollut alun perin.” Yksi Kalasataman valttikorteista on pitkään lähellä toiminut tukkutori, joka tarjoaa monipuolisen valikoima tuoreita tuotteita, kuten lihaa, kalaa, leipää, vihanneksia, marjoja ja kukkia. Alueella sijaitsi teurastamo 1930-luvulta 1990-luvulle, kalatukku ja vihannestukku sijoittuivat alueelle 1940- ja 50-luvuilla. Tori aukeaa hyvin aikaisin aamulla ja sulkeutuu kahdeksan aikaan illalla. Se tarjoaa Kalasataman kivijalkaliiketiloihin sijoituville kauppoille ja ravinto-

loille kauppatavaraa ja ruoka-aineita aivan vieressä. Kalasataman rakennuksiin on lisäksi asemakaavassa vaadittu liiketilojen keittiöstä läpi koko talon ullakolle asti ulottuva hormi. Ravintola-alan pioneerit uusilla alueilla ovat usein ulkomaalaistaustaisia, mutta heillä ei useinkaan ole alkupääomaa liiketilan kehittämiseen liittyviin investointeihin – tilan tulee olla kutakuinkin valmis. Jos hormia ei valmiiksi ole, se pitää rakentaa ja se on hyvin kallista. Asemakaavassa määrätään myös, että liiketiloihin on rakennettava rasvanerottelukaivo, koska rasvaa ei voi laittaa viemäriin. Ja jos rasvanerottelukaivoa ei ole, sekin pitää rakentaa ja se taas maksaa. Liiketilojen, hormin ja rasvanerottelukaivon rakentaminen on joidenkin tonttien rakennusluvan ehtona – oli tulossa yrittäjä tai ei, niin näiden elementtien pitää olla siellä. ”Ja kun se sitten on siellä, sen käyttö on tavattoman paljon helpompi kuin jos sitä ei ole.” Liiketilojen sijoittelua on myös mietitty etukäteen – valittuihin paikkoihin on tavoitteena saada enemmän vilinää kuin toisiin sijaistaihin. Näistä syistä Sundman (2011) on luottavainen Kalasataman kivijalkakaupan onnistumiseen. Ensimmäisenä rakennettun alueen, Sörnäistennimen, ranta-alueille ei näyttänyt kuitenkaan sijoittuvan kovinkaan suurta määrää kivijalkaliikkeitä, vaan rantojen ilmettä leimasivat muun muassa asuinkeuhkalojen umpinaiset seinäpinnat. Muuallekaan Sörnäistenniemeen ei rakennettu kovinkaan paljon liikkeitä – sen seurauksena alueella toimi vuonna 2018 vain kaksi ruokakauppaa, kolme ravintolaa, yksi baari ja yksi pyöräliike. Värikäs koulu- ja päiväkotirakennus (JKMM Arkkitehdit) valmistui vuonna 2016.

Pyörä- ja kävelyliikenteen ja virkistysalueen osalta Kalasatamaan on suunnitteilla länteen päin siirrettävän Sörnäisten rantatien ja merenrannan väliin sijoittuva Sörnäisten rantapromenadi (ml. Väinö Vähäkallion puisto ja Miina Sillanpään aukio (Sundmanin kaava 2007)), joka kiertää myös koko Kalasataman alueen. Ennen ihmisiltä suljetun Kalasataman alueen rannat avautuvat siis tulevaisuudessa asukkaille viiden kilometrin mittaisena rantapromenadina, jonka pituus vastaa Sundmanin (2011) mukaan reittiä Kauppatorilta Kaivopuiston ympäri Ursinin kalliolle ja siitä Ruoholahden kanavaa pitkin Kaapelitehtaalle. Itäinen kantakaupunki saa näin rannoilleen viher- ja virkistysvyöhykkeen, jollaisen läntinen kantakaupunki sai jo vuosikymmeniä aiemmin. Töölössä puistoja on historiallisesti ollut enemmän kuin Kalliossa – alueiden rakentamis- ja suunnitteluhistoriasta johtuen. Töölö suunniteltiin keskiluokalle ja ylemmälle keskiluokalle ja rannoilla oli jo varhain virkistysalueita – tosin Nyströmin ja Sonckin asemakaavassa (1906) myös Töölön ranta-alueet oli esitetty rakennettavaksi ja puistoja on toteutunutta vähemmän. Kallio ja Sörnäinen ovat puolestaan rakentuneet – 1800-luvulla osin hallitsemattomasti – työväenluokan asuinalueina ja teollisuus- ja satama-alueina. Töölössä puistojen määrään ovat osin vaikuttaneet myös yksityisesti omistetut huvilatontit (esim. Pauligin huvila). Helsingin kaupunkisuunnittelun taustalla vaikuttavatkin suomalaisille tärkeät jokamiehen oikeudet: yksityistä rantatilaa ei kovin paljon ole kaavoitettu – sitä on lähinnä joillakin esikaupunkialueen ranta-alueille sijoittuvilla pientaloalueilla (mm. Kulosaari, Tammisalo ja Marjaniemi).

Kalasataman rakentamisen myötä itäiseen kantakaupunkiin on tullut myös uusi siltayhteys: parantaen alueen nykyisten ja tulevien asukkaiden virkistysalueiden tarjontaa. Kalasatamasta pääsee Isoisänsiltaa pitkin Mustikkamaalle ja sieltä Korkeasaareen sekä Kulosaareen. Isoisänsillan (insinööriomisto Pontek, 2016) nimi tulee Mustikkamaan Isoisännimestä. Tätä siltaa oli ehdotettu jo 1930-luvulla (Arkkitehti 12/1931:62). Rakennusajankohdaltaan ja ehkä myös ulkonäöltään siltaa voi verrata Helsingissä Nordenskiöldinkadun ylittävään Auroransiltaan (2012). Isoisänsilta parantaa myös herttoniemeläisten ja kulosaarelaisten kävely- ja pyöräyhteyksiä itäiseen kantakaupunkiin. Silta valittiin vuonna 2017 vuoden sillaksi – samalla tunnustuksella palkittiin vuonna 2005 myös läheinen Korkeasaaren silta (Esko Rechartt, 2003). Mustikkamaan ohella Kalasataman asukkaille syntyy toinen ulkoilualaue Vanhankaupunginlahden ympärille. Käyttäjämäärät tulevat jatkossa kasvamaan niin Mustikkamaalla kuin Vanhankaupunginlahdellakin voimakkaasti – ulkoilureitit tullaan rajaamaan entistä tarkemmin, roskakoreja ja valaistusta tulee lisää.

Sörnäistenniemeen suunnitellaan Kalasatamanpuistoa ja merellistä katuaukiota. Kalasatamanpuiston ensimmäinen osa valmistui vuonna 2017. Kalasatamanpuisto jatkaa Hanasaaren ja Sompasaaren laiturien välisen lahden suippenevaa muotoa maa-alueelle. Kalasatamanpuistoon on suunniteltu vesiaieita. Kalasataman keskuksessa metrorata ja Itäväylä on katettu viherkannella. Kalasatamaan on rakennettu myös kanavia (Sompasaarenkanava, Nihdinkanava), jotka tekevät Sompasaaresta ja Nihdistä jälleen käytännössä saaria. Kalasataman alueen suunnitteluihanteina ovatkin myös kanaalikaupungit, kuten Venetsia, Amsterdam ja Kööpenhamina (Mustonen 2011:49). Kyseisissä kaupungeissa myös uudessa suunnittelussa on jatkettu kanavarakentamisen perinteitä. Sompasaarenkanavan ylittävät sillat eivät olleet perinteisten kanavakaupunkien siltojen tavoin kivirakenteisia kaarisilloja, vaan suoria betonisilloja.

Uhkana Kalasataman suunnittelussa Hakala (2011) näkee Hanasaaren voimalaitostoiminnan. Voimala vaikeuttaa Hanasaaren suunnittelua ja toteuttamista. Hakala (2011) toivoo toiminnan hiipuvan alueella. Hanasaaren kärjen asemakaavallisen ideakilpailun (kutsukilpailu) vuonna 2007 voittaneen ALA Arkkitehdit -toimiston 'Tropaion'-ehdotuksessa Hanasaareen suunnittelemaat viisi kylpyammeen muotoista terassitalokorttelia kohoaisivat 1–20-kerroksisina (kuvat 304. ja 305.). Rakennukset muodostaisivat suurkortteleita pihoineen. Vaikutteet ovat ilmeisesti peräisin Bjarke Ingelsilta ja Julie De Smedtilta Kööpenhaminasta (VM-kortteli) (Arkkitehti 3/2007:94–97). Samantyylistä otetta on myös arkkitehti André Minangoyn suunnittelemassa vuoristomaisessa Marina Baie des Angesin kerrostalo- ja venesatamakompleksissa (rak. 1969–1993) Villeneuve-Loubetissa lähellä Nizzan lentoasemaa. Hanasaareen suunniteltujen korttelien muotojen voidaan arvioida tulleen myös paikalla sijaitsevista hiilikasoista. Hiilikasat ovat talvisin lumen peittämiä ja siten myös valkoisia. Edelleen rakennusten muodon voi tulkita viittaavan myös valtamerilaivoihin. Hanasaaren kivihiielivoimala jätettiin toistaiseksi paikalleen, mutta laitos on tarkoitus korvata muilla energiamuodoilla 2020-luvulla. Vuosaareen on suunniteltu korvaavaa biolämpökeskusta. VTT:n mukaan kivihiilestä voidaan luopua parantamalla rakennusten energiatehokkuutta (Juuti 2012). Hanasaaren voimalan viereen ehdotettiin vuonna 2017 suurmoskeijaa, mutta hanke ei erinäisten epäselvyyksien vuoksi saanut kannatusta kaupunginhallituksessa.

Hanasaaren kärkeen on suunniteltu meriuimalaa. Euroopassa onkin avattu useita keskellä kaupunkia sijaitsevia rantoja ja uimaloita esimerkiksi jokien rannoille Berliinissä (Spree-joella kelluva uimala Badeschiff), Pariisissa (Seine-joen rannan autotiellä kesäisin Paris Plages; hiekkarantoja, uima-altaita ja kahviloita), Prahassa (Smichovska Plaz; hiekkarantoja ja kelluvia uima-altaita), Budapestissa (Barge Beach; kelluva uimaranta ja uima-allas), Amsterdamissa (Amstel-joella kelluva BadBuiten) ja kanavien rannoille esimerkiksi Kööpenhaminassa (Havnebade). Vastaavia kohteita on myös mm. Brysselissä, Wienissä, Lontoossa, Hampurissa ja Varsovassa. Pariisi poimi idean urbaaneista rannoista ilmeisesti Saint-Quentinin kaupungilta, jolla oli ranta kaupungin keskusaukiolla jo vuonna 1996. Myös esimerkiksi Bernissa (Aare-joki) ja Zürichissa (Lake Zürich) urbaani uiminen on suosittua. Hanasaaren suunnitelmassa (Hanasaaren yleisten alueiden...2010) on kuvia mm. Kööpenhaminan Havnebadesta ja Malmön Västra Hamnenista. Havnebadessa on puupintoja Hanasaareen suunnitellun meriuimalan tavoin. Hanasaareen suunnitellut rantakivikot ovat tuttuja em. Västra Hamnenista, Arabianrannasta ja myös aivan paikan päältä.



Kuvat 304. ja 305. Hanasaaren kärkeen suunniteltuja terassitalokortteleita. (ALA Arkkitehdit).

Kalasadaman Verkkosaaren alueelle suunnitelluissa kelluvissa taloissa voidaan nähdä viittaus alueen historiaan: Verkkosaaren alueella on aikoinaan sijainnut kaksi saarta, Iso ja Pieni Verkkosaari. Euroopassa kelluvia taloja on toteutettu mm. Maasbommelissa, Alankomaissa. Katajanokan jäänmurtajalaitureille valmistui vuonna 2013 jäänmurtajien pohjan tavoin musta ja alueella sijainneeseen kelluvaan telakkaan viittaava, RIL-palkinnon saanut Arctia Shipping Oy:n kelluva toimistotalo (Shippax Oy ja Arkkitehtitoimisto K2S). Lisäksi Kalasatamaan on toteutettu tai suunnitteilla mm. kytkettyjä atriumtaloja, pistetaloja, luhtitaloja, rivitaloja, townhouseja (kuva 306.) ja lofteja. Uusi talomalli on myös galleriatalo (Arkopen Oy), jossa on lasikattoinen sisäpiha – samaan kortteliin rakennettiin myös uustöölöläisasuntoja nk. Meritoritaloon (Talli Oy) ja hollantilaisvaikutteisia kantakaupunkihuviloita (Kahri et al. 2011). Antareksenkadun townhouset (PORTAALI arkkitehdit Oy) ovat kapeita ja matalia, erivärisin tiilin päällystettyjä ja niiden piiput rytmittävät katukuvaa. Hollantiin viittaavat myös eräiden asuinkerrostalojen katoille Arabianrannan viimeisimmän vaiheen rakennusten tavoin sijoitetut ulokkeet – tällainen on mm. Arkkitehtitoimisto Lahdelma & Mahlamäen suunnittelema, kuusikerroksinen loftmaisia korkeahuoneisia asuntoja sisältävä studiotalo Att Helsingin Studio (2012) osana kahden U-muotoisen asuinkerrostalon muodostamaa autopaikatonta korttelia. Punatiilinen rakennus on käsinlyötyjä tiiliä jäljittelevistä tiilistä paikalla muurattu. Punainen tiili on alueella varsin vallitseva julkisivumateriaali. Sisäpihalla on valoa heijastava vaalea rappaus, kuten monessa muussakin Sörnäistenniemen rakennuksessa. Rakennuksessa on yhteinen merelle avautuva sauna terasseineen ja ulkotakka. Katot mahdollistavat Kalasadaman väliaikaiskäytölle tyypillisen kaupunkiviljelyn. Asuntojen huoneet ovat kantakaupungin perinteisen rakentamistavan mukaisesti korkeita. Sörnäistenniemen kerrostalot ovat pääosin tasakattoisia.



Kuva 306. Kalasataman townhouse-asuntoja rakennetaan. (Miika Norppa).

Verkkosaaren pohjoisosaan on tulossa mm. viherkattoja, ullakkosaunoja, kattoterasseja, aurinkopaneeleja ja yhteispihoja, pääovet määrätään asemakaavassa pinnaltaan puisiksi, julkisivut poltetuksi tiileksi, muurauksen päälle tehdyksi rappaukseksi, lasiksi ja maalaamattomaksi metalliksi. Hermannin rantatien puolelle ei sijoiteta terasseja ja parvekkeita, eikä kokonaisia asuntoja. Korttelirakenteet ovat umpinaisia ja avoimia, myös piste- ja terassitaloja on. Osa kerrostaloista on tavallista korkeampia tai niissä on muuta korttelia korkeampia osia. Alueen kerroskorkeudet vaihtelevat välillä 1–16. Alueelle tulee myös kujia ja aukioita (Verkkosaarenaukio, Neulansilmä) ja venepaikkoja. Palvelutarjonnan osalta alueelle on suunniteltu kivijalkaliiketiloja, päiväkotia sekä kelluva uimala. Palvelutarjontaa pyritään saamaan sijoittumaan ranta-alueelle suunnitellun kelluvan uimalan läheisyyteen. Alueelle tulee myös yksi kanava. Korttelien nimistössä on muistettu Helsingin ja Berliinin välistä suunnitteluyhteistyötä.

Edellä mainitut hollantilaisvaikutteet voivat tulla vuonna 2004–05 järjestetyssä Sörnäistenrannan ja Hermanninrannan kutsukilpailun toiseksi tulleen, rotterdamilaisen KCAP-arkkitehtitoimiston 'Ray City Helsinki' -suunnitelmasta – suunnitelmassa oli myös referenssikuvia hollantilaisista merenranta-asuinalueista (Helsinki Eastern Harbour...2005:68).

Sompasaaren asemakaava-alueelle (2013) kaavoitettiin kahdeksan kerrostalokorttelia, joissa kaikissa on muuta korttelia korkeammalle kohoavia torniosia. Kortteleista seitsemän on umpikortteleita, yksi on jaettu keskeltä kahtia. Kerrostaloissa on 5–12 kerrosta. Kerrostalojen alimpiin kerroksiin on sijoitettu asemakaavassa kivijalkaliiketiloja. Parvekkeet on kadun puolella määrätty sisäänvedetyiksi ja

kaikkialla lasitetuiksi. Havainnekuvassa rakennukset ovat tasakattoisia. Rantaan on suunniteltu hotelli- ja kylpylärakennusta, joka toteutuessaan houkuttelisi alueelle ulkopuolista asiakaskuntaa ja siten elävöittäisi aluetta. Sompasaareissa oli aikanaan julkinen sauna sen ollessa saari (Sompasaari...2013) ja Kalasataman rakentamisvaiheessa siellä on toiminut Sompasauna-niminen, kaupunkilaisten rakentama ja vapaaehtoisten pyörittämä, kaikille avoin ja ilmainen väliaikainen sauna, joka palkittiin vuoden 2015 Helsingin kulttuuritekona. Sompasaaren laitureihin on mahdollista sijoittaa liike-, toimisto- ja ravintolalaitteita. Sompasaareen läpikulkua ja ostovoimaa tuo tulevaisuudessa myös suunniteltu raitiotieyhteys Korkeasaareen kautta Kruunuvuorenrantaan. Sompasaaren keskelle sijoittuu korttelipuistoksi Loviseholminpuisto ja Nihdinkanavan varrelle Vinsentinaukio. Sompasaaren aluetehokkuus tulee nousemaan varsin korkeaksi verrattain korkeiden rakennusten ja rakennusmaan tehokkaan käytön vuoksi. Sompasaarenkanavan varrelle kohonneet alueen ensimmäiset rakennukset olivat kaapeja ja vaihtelevan värisiä, hollantilaisvaikutteisia.

Nihdin asemakaava oli vuonna 2018 valmisteilla. Alueelle suunniteltiin kymmentä umpikorttelia, joissa oli muuta korttelia korkeammalle kohoavia kulmatorni. Suunnitelmissa oli alle 16-kerroksisia kulmatorneja – Merihaan mittakaavaan liittyen. Lisäksi alueelle oli tarkoitus sijoittaa tilat päiväkodille, pienvenesatama, tilat kahvilalle ja venekerholle ja tontti hotellille. Alueelle on hahmoteltu neljää aukiota ja rannoille on sijoitettu jalankulkupromenadit, joista itäranta on puistomaisiin. Etenkin Etelärantaa pyritään kehittämään terassialueena. Nihdistä Merihakaan ja Korkeasaareen sekä Hanaasaareen on suunniteltu siltayhteyttä. Alueen läpi Merihaasta Kruunuvuorenrantaan tulee kulkemaan pikaraitiotieyhteys, jonka varrelle on hahmoteltu palvelujen keskittymää. Alueelle väliaikaiskäyttönä kehittynyt sauna- ja kahvilakulttuuri pyritään säilyttämään. Nihdin asemakaavan valmistelusta vastasivat Tuomas Hakala ja Salla Hoppu.

Se, millaisena Kalasatama arkkitehtonisesti toteutuu mietityttää Hakalaa. Hänen mielestään (2011) on hyödyllistä, että Helsinkiin rakennettavista ranta-alueista tulee osin erilaisia, mutta toisaalta sama rakentamisajankohta tekee niistä osin samanlaisia. Alueilla tulee olemaan yhtäläisyyksiä, mutta Hakala (2011) toivoo, että niissä on myös eroja, jotta niistä muodostuisi leimallisesti omantyyppisiä, ja hän uskoo, että näin käy. Jokaisella uudella kantakaupunkiin ja sen läheisyyteen rakennettavalla alueella on Hakalan (2011) mukaan (ollut) omat uhkansa: Kalasatamassa voimalatoiminta, Pasilassa VR, Jätkäsaareissa tuulisuus, Kruunuvuorella liikenteellinen ratkaisu. Mutta uhat ovat usein voitettavissa – esimerkiksi tuulisuuteen voi vaikuttaa rakentamisratkaisulla ja puustolla, ja toisaalta myös joillakin vanhemmilla kantakaupungin asuinalueilla, kuten esimerkiksi Katajanokalla on usein tuulista.

Kalasataman alueelle toteutettiin myös kokeiluluontoinen autopaikaton kortteli. Tämän verran autottomia asukkaita löytyy Hakalan (2011) mukaan helposti. Autojen määrä on kuitenkin elintason myötä Suomessa jatkuvasti kasvanut. Myöskään kaikki autottomaan kortteliin muuttaneet eivät ole autottomia, vaan säilyttävät autoaan muualla. Viereiseen kortteliin autoja tulee, ”että ei sillä mitään maailmaa pelasta tommosella”. Hakalan (2011) mielestä olisikin mielenkiintoisempaa kokeilla autottomuutta esimerkiksi neljän korttelin alueella. Tällöin myös katutilasta voisi saada jotakin muuta, kun siellä ei ole autoja. Sörnäistenniemen alueella pysäköintiä sijoittuu mm. korotettujen pihakansien alle, millä on ollut vaikutusta pihasuunnitteluun ja katujen varsilla korttelien ilmeeseen. Sompasaareissa pysäköintinormia on alennettu tavanomaisesta. Kalasataman vieressä sijaitsevan Kallion kaupunginosan asuntokuntien alhainen autonomistustasaste viittaakin siihen, että suurelle pysäköintipaikkojen määrälle ei ole todellista tarvetta myöskään Kalasatamassa, vaan tarjonta luo kysyntää. Kauppakeskus REDI:n yhteyteen on kuitenkin rakennettu 1950 auton pysäköintilaitos metrokortteliin (liityntäliikenne, liike- ja toimitilojen käyttäjät, asukkaat), asuinalueille omia pysäköintilaitoksia sekä kadunvarsipysäköintipaikkoja.

Kalasatamassa on panostettu pyöräilymahdollisuuksiin. Aluksi pyöräteitä suunniteltiin jokaiselle kadulle, mutta sitten alkoi näyttää siltä, että pyörätiet paikoin turhaan leventävät katuja. Hiljaisille kaduille ei Hakalan (2011) mukaan tarvita leveitä pyöräteitä. Kyseessä on nk. shared space -konsepti, jota on tehnyt tunnetuksi muun muassa hollantilainen, Suomessakin vuonna 2010 vierailnut liikennesosiologi Pieter de Haan (ks. de Haan 2010). Shared space -ratkaisun historia kuitenkin ulottuu aikaan ennen henkilöautoja. Ajonopeuksia on pyritty Kalasatamassa hillitsemään katutilaa paikka paikoin kaventavin puuistutuksin. Kauppakeskus REDI:n edustalla Leonkadulla, jossa istutuksia ei ole, shared space -konsepti aiheutti ainakin alkuun vaaratilanteita.

Alueelle tulee myös pienvenesatamia asukkaille, mutta ”Ei oo semmosta suurta satamatoimintaa, koska jotenkin aina kun niitä piirtää, niin (kysytään) missä niiden talvisäilytys on. No, ei sit piirretä.” (Hakala 2011). Alue on vierasvenesatamatoiminnasta myös vähän syrjässä – perimmäisessä nurkassa. Vanhankaupunginlahdella ei oikein voi veneillä matalan keskisyvyyden takia – lahti on historian saatossa liettynyt Vantaanjoen tuomasta aineksestä. Veneiden talvisäilytyksestä on sittemmin laadittu raportti (Vähäkäkelä et al. 2016), joka esittelee erilaisia säilytysratkaisuja. Vaihtoehtoja ovat mm. alueiden rinnakkais- ja vuorottaiskäyttö (mm. pysäköintialueet), väliaikaiset säilytysalueet rakentamattomilla tonteilla ja maa-alueilla (esim. Malmin lentoaseman alue), uudet talvisäilytysalueet Helsingissä tai naapurikunnissa (mm. Östersundom, Helsinki-Vantaan lentomelualue), nykyisten talvisäilytysalueiden tiivistäminen ja laajentaminen, talvisäilytys laiturissa, talvisäilytys satamissa ulkomailla, yksityinen venehotellitarjonta ja säilytys yksityisten ihmisten ja yritysten piholla sekä kesämökeillä. Kantakaupungin ranta-alueiden rakentamisen myötä vanhoja talvisäilytysalueita myös poistumassa tai alueiden käyttötapa on muuttumassa.

Samanaikaisesti rakennettavat suuret satama-alueet Jätkäsaari ja Kalasatama eroavat toisistaan rakenteeltaan. Jätkäsaari on suunniteltu jatkuvaksi kokonaisuudeksi – siellä on vähemmän täysin erillisiä alueita kuin Kalasatamassa. ”Se on vähän niinkun semmosta kudosta, joka jatkaa matkaa siinä. Tehdään yks kortteli ja sit se niinkun jatkuu.” (Hakala 2011). Jätkäsaarella perusajatus on saada keskeinen puisto valmiiksi: puiston reunaa rakennetaan niin kauan kunnes se on valmis. Jätkäsaarella suunnittelun ajallinen muuntautumiskyky on siten pienempi kuin Jätkäsaarella. Toinen ero on siinä, millä tavoin Kalasatama muuttaa ympäröivää kaupunkirakennetta. Jätkäsaarella muutos ei Hakalan (2011) mukaan ole yhtä suuri kuin Kalasatamassa, sillä alue on vähän irrallaan muusta rakenteesta. Suuren eron aiheuttaa myös matkustajasatama, jota Kalasatamassa ei ole.

Viikin ja Arabianrannan tavoin myös Kalasatamassa on pyritty luomaan alueella omaa imagoa – mm. ympäristötaiteen avulla. Ensimmäinen Kalasatamaan tilattu taideteos (’Veteen piirretty viiva’), sijoitettiin paikalleen vuonna 2014. Teos liittyy Kalasataman merellisyyteen aiheensa, kajakin, kautta. Vuonna 2016 Kalasatamassa julkistettiin suuri Kuukkeli-aiheinen lintuveistos. Kaupunkisuunnitteluviraston alulle panema Kalasatama temporary -toiminta (alk. 2009) on myös ollut osa imagonluonti-prosessia. Siihen liittyvä uutisointi on Hakalan (2011) mukaan ollut pääasiassa positiivista. Aiemmin väliaikaiskäyttöjä on Helsingissä ollut mm. Töölönlahdella (mm. yhdyskuntasuunnittelun seuran ruusut vuonna 2007 saanut tapahtumatila Happihuone, turvesauna, istutuksia ja veistoksia). Jätkäsaareen ja Kruunuvuoreen on suunniteltu Kalasataman väliaikaiskäyttöä vastaavaa toimintaa. Toistaiseksi Jätkäsaarella ei vastaavaa toimintaa ei ole ollut. Hakala ei osaa sanoa, mistä idea väliaikaistoiminnasta ja -käytöstä on heille tullut, mutta kansainvälisesti se on ollut muotiaihe, voimakasta esimerkiksi Berliinissä. Helsingillä ja Berliinillä on ollut kaupunkisuunnittelussa laajempaa yhteistyötä vuodesta 2008, HelsinkiKissBerlin-tapahtuman jälkeen (Mäntymäki & Rudanko 2012:18–19). Eräät tutkijat ovat tuoneet Suomessa tilapäiskäyttöjen hyötyjä esille (ks. Lehtovuori et al. 2003; Lehtovuori & Ruoppila 2011; Niemenmaa 2002). Kalasatama Temporary -toiminnan tavoitteena oli ehkäistä ei-

kenenkään-maan syntymistä. Alueella on likaisten maiden välivarastointia, mutta siitä ei haluttu autonromujen ja jääkaappien dumpauspaikkaa. Kalasataman rakentaminen kestää 20 vuotta – ihmisten olisi ikävä asua romukasojen keskellä. (Hakala 2011).

Kalasataman paikannimistössä aiheita on otettu mm. satamassa usein vierailleiden alusten nimistä (Antareksenkatu, Leonkatu, Junonkatu, Polariksenkatu, Arielinkatu, Capellan puistotie) sekä Hanasaaren vuoristoista (mm. Kilimanjaronkatu, Uralinkatu ja Kalliovuortenkatu), koska Hanasaaren hiilikasoja on perimätiedon mukaan kutsuttu köyhän miehen Kilimanjaroksi (Sippola 2011). Myös Hanasaaren suunniteltujen korttelien nimet ovat vuoristoaiheisia. Edellä mainituista laivoista on myös valokuvia Kalasataman Sörnäistenniemen alueen kerrostalojen seinissä. Kortteleiden nimissä on niin ikään sataman historiaan viittaavia, Stadin slangin asussa olevia nimiä: duunari, trokari, junkki, stuuvari, prikkari, stevari, täkkari, kippari, fiskari, dirika. Korttelien nimeämisen perinne on vanha: Helsingin ensimmäisen asemakaavan laatinut J. A. Ehrenström toi Tukholmasta Helsinkiin mallin, jossa korttelit nimettiin eläin- ja kasvilajien mukaan. Kalasatamassa tämä perinne on herätetty henkiin uudessa asussa. Suvilahden alueelle on tulossa alueella järjestettyyn Flow Festivaliin viittaava Festarikuja. Kalasataman keskuksen paikalta räjäytettyä Englantilaisen kalliota on muistettu Englantilaisaukiolla.

Sompasaaren nimistössä on viittaus Kalasataman alueen suunnittelijoihin kuuluvan Mikael Sundmanin merenkulkijasukuun: Kapteeni Sundmanin katu. Myös laivoista saadut nimet Sompasaarella viittaavat G. W. Sundmanin kauppalaivastoon. G. W. Sundman omisti Sompasaaren aikoinaan ja piti siellä puutarhaa. Lisäksi nimistö viittaa Zachris Topeliuksen Talvi-iltain tarinoissa julkaistuun tarinaan Sompasaaresta (ks. Sompasaari...2013). Verkkosaaren nimistö viittaa kalastukseen: Jääkairankuja, Pilkkikatu, Verkkoneula ja Neulansilmä.

Nihdin nimistössä on viittauksia mm. satamanostureihin, merikontteihin ja lastaustoimintaan (Konttinnosturinkuja, Konttisatamankatu, Pinkkarinkuja) ja satama-ammatteihin (Ahtaajankuja, Manttelimiehenkuja, Koukkojankuja, Kraanakuskinkuja, Tihtaalinkatu).

Ensimmäiset asukkaat muuttivat Kalasatamaan vuonna 2012 Helsingin kaupungin vuokrakerrostaloon Antareksenkadulle. Rakennuksen arkkitehtuuri kytkeytyy värivalinnoiltaan (tumma tiili, oranssi) läheiseen Timo Penttilän suunnittelemaan voimalaitokseen. Kattokerrokseen sijoittuvat yhteistilat ja -saunat, katoilla on viherpihoja. Ensimmäisten valmistuneiden rakennusten joukossa oli myös Arkkitehtitoimisto Stefan Ahlmanin suunnittelema punatiilikortteli, jonka katto on pitkittäissuunnassa loivasti viisto. Vastaavanlainen katto on myös Kyläsaaren vuonna 2013 valmistuneella kaksiosaisella (lopulta kolmiosaisella), mutta yhteen kytketyllä asuinkerrostalolla (ark. Stefan Ahlman), joka keskustelee mittakaavallaan ja tiilisyydellään viereisen Kyläsaaren kierrätyskeskuksen kanssa. Tällainen rakennusmalli on myös mm. Pekka Helinin ja Tuomo Siitosen suunnittelemissa Sibelius-korttelin asuinrakennuksessa (1989–93) Ruotsin Boräsissa. Myös Espoon Kivenlahdessa on vastaavalla tavalla viettäviä kattoja. Edelleen Amsterdamissa on punatiilinen rakennus, jonka katto viettää samalla tavalla. Ahlmanin Kalasatamaan suunnittelemissa korttelissa kulmatorni on ”korvattu” laivan komentosilta muistuttavalla parvekeratkaisulla (Lagus 2014:60–66).

Arkkitehtitoimisto Brunow & Maunula suunnitteli Kalasatamaan korttelin (valm. 2015), jonka ylimät kerrokset on porrastetusti sisäänvedetty ja jonka tiilivuorauksen väri (valkoinen, vaaleanharmaa, tummanharmaa, punainen) vaihtuu kerroksittain. Savupiiput muodostavat kortteliin torniaiheita.

Anttinen Oiva Arkkitehdit Oy puolestaan voittivat suunnittelukilpailun rakennuksella, jossa on vapaasti sijoiteltuja, ulkonevin karmein varustettuja ikkunoita sekä ranskalaisia parvekkeita. Rakennus valmistui vuonna 2015. Ulkonevat ikkunankarmit ovat tuttu aihe Helsingin arkkitehtuurihistoriasta –

mm. Metsätalossa on sellaiset. Uusista rakennuksista tällaiset ikkunat on mm. Kyläsaareen vuonna 2013 valmistuneessa rakennuksessa.

Kalasadaman ensimmäiselle Sörnäistenniemen alueelle toteutettiin useita eri hallintamuotoja: Hitas-asuntoja, asumisoikeusasuntoja (myös senioriasunnot), sääntelemättömiä omistus- ja vuokra-asuntoja, ARA-vuokra-asuntoja (opiskelija-asunnot, kaupungin vuokra-asunnot, yleishyödyllisten rakennuttajien vuokra-asunnot, senioriasunnot). Sekä townhouse-rakentamisessa ja kerrostalorakentamisessa kokeiltiin ryhmärakentamista. Metroaseman pohjoispuolelle Viehe-kortteliin oli vuonna 2018 suunnitteilla asuntoja nuorille sekä Ars Longa -senioritalo muotoilijoille, taiteilijoille ja kirjailijoille. Vuonna 2018 Kalasatamassa oli käynnissä myös Urbaanit lapsiperheet -hanke, jonka tavoitteena oli tuottaa kerrostalo, jossa olisi asuntoja kantakaupunkilaisille lapsiperheille.

Sörnäisten rantatien varrelle sijoittui vuonna 2017 ravintolalaiva, padel-kenttiä, leikkipuisto, hiekkaranta, uimaportaat ja ranta-alueelle oli rakenteilla pieniä paviljonkimaisia baari- ja ravintolarakennuksia. Suunnitteilla oli myös pieni venelaituri.

Kaavaluonnoksen Hakaniemenrantaan ja Sörnäistenrantaan laati vuonna 2016 Perttu Pulkka. Hakaniemenrannan ja Sörnäistenrannan suunnittelu oli käynnissä vuonna 2017, suunnittelussa oli alkuun mukana myös yhä mukana sama arkkitehtitoimisto, B & M, mutta Hakaniemenrannan suunnittelusta päätettiin järjestää myös ideakilpailu. Ideakilpailun voittivat vuonna 2018 Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy ja VSU maisema-arkkitehdit Oy ehdotuksella Cinque Palazzi. Toisen palkinnon sai Arkkitehtitoimisto Opus Oy:n ja maisema-arkkitehti Veera Tolvasen ehdotus Citadel ja kolmannen palkinnon Arkkitehtitoimisto NOAN:in ja Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymän ehdotus Samaa kansaa.

Ennen ideakilpailua Hakaniemenrannan suunnitelmissa oli mukana useita vaihtoehtoja, joista yksikään ei pohjautunut täysin umpinaisiin kortteleihin – ranta koettiin kapeana ja siten umpikorttelien kannalta vaikeana ja tavoitteena oli saada mahdollisimman moneen asuntoon merimaisema. Liiketoimintoja ajateltiin Hakaniemenrantaan sijoittuvien korttelien avoimissa osissa sijoitettavan yksi- tai kaksi-kerroksisiin jalustarakennuksiin.

Sörnäistenrannan alueella vuoden 2016 kaavaluonnoksessa oli jatkettu Haapaniemenkadun, Kaikukadun ja Lintulahdenkadun katulinjoja Hämeentielle kohti rantaa. Sörnäisten rantatietä rajaamaan suunniteltiin pitkää kaarevaa, värimaailmaltaan ja materiaaleiltaan Sörnäisten rantatien rakennuskantaan suhteutuvaa rakennusmassaa ja meren puolelle avautuvaa korttelirakennetta, jossa olisi eri sävyisiä sekä kattomuodoiltaan, pintamateriaaleiltaan vaihtelevia yksiaineisia rakennuksia, joiden katoille sijoittuisi viherkattoja, terasseja ja aurinkopaneeleita. Kerroskorkeuksien suunniteltiin vaihtelevan ja olevan korkeimmillaan 15 kerrosta. Tornit kytkisivät alueen Merihakaan ja Lintulahteen, matalampi rakentaminen alueen muuhun rakennuskantaan. Sörnäistenrantaan suunniteltu kadunnimistö viittasi alueen teollisuushistoriaan: Kookoskuja, Leipätehtaanukuja, Tulitikkukuja, Fajanssikuja ja Kauraholmankuja. Myös useita muunlaisia korttelimalleja oli Sörnäisten rantatien alueen osalta tarkasteltu. Sörnäisten rantatien alueen suunnittelussa mukana oli Anttinen Oiva Arkkitehdit Oy. Hakaniemenrantaan suunniteltiin Signe Branderin mukaan nimettyä katua tunnettua Helsinki-valokuvaajaa muistamaan. Esikuvia vuoden 2016 Hakaniemenrannan ja Sörnäistenrannan suunnitelmissa oli mahdollisesti Hampurin Hafencity ja Oslon Aker Brygge. Hakaniemenrannan jatkosuunnittelussa hyödynnetään ideakilpailun eri ehdotusten ratkaisuja.

7.1.3 Jätkäsaari



Kuva 307. Jätkäsaaren osayleiskaavan illustraatio. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto).

Jätkäsaaren kehittäminen käynnistyi 1980-luvun puolivälissä. Rantojen maankäyttöselvitys, nk. RAMA-selvitys (1984) oli yksi alueen suunnittelun liikkeelle laittaneista seikoista. Kaupunkisuunnitteluvirastossa ryhdyttiin sen jälkeen laatimaan Ruoholahden osayleiskaavaa. Ruoholahden asuinalue ulotettiin osin myös Jätkäsaaren puolelle.

Katajanokan kärjen alueella ja Ruoholahdessa palattiin urbaaniin rakentamiseen monen vuosikymmenen jälkeen. Urbaania kaupunkia oli Helsingissä rakennettu oikeastaan viimeksi Meilahdessa 1940-luvulla, mikä sekin oli jo huomattavasti väljempää kuin 1800- ja 1900-luvun vaihteessa rakennettu kaupunki. Heikki von Hertzen oli niin närkästynyt hänen mielestään liian tehokkaasti rakennetusta Meilahdesta, että hän kirjoitti kirjan ”Koti vaiko kasarmi lapsillemme”. Jos nyt menee katsomaan Meilahtea, niin voi Kaijansinkon (2011) mielestä kysyä, mistä von Hertzen oikein puhuu. Kaijansinkko (2011) pitää kuitenkin niin Katajanokan kärkeä kuin Ruoholahteakin puoliurbaanina ja sanoo, että Jätkäsaaren suunnittelussa otetaan Ruoholahdesta opiksi ja tehdään ”täysurbaania.” Tavaltaan Jätkäsaarella tehdään paluuta 1900-luvun alun kaupunkirakentamiseen tai ”yleismaailmalliseen kaupunkimaisuuteen”.

Teollisuuden ja satamatoimintojen poismuutto oli ratkaiseva tekijä kantakaupungin uuden asuntorakentamisen aloittamiselle. Toinen tekijä on Kaijansinkon (2011) mukaan ollut asumisihanteiden

muuttuminen. Vielä 1960–70-luvuilla ja tätä myöhemminkin ihmiset, joilla oli varaa, muuttivat väljälle esikaupunkialueelle rivitaloon tai omakotitaloon lähelle luontoa. Kantakaupungista sai asuntoja halvalla, sitä pidettiin ”ankeana kivikylänä”. Nykyisin kantakaupunkimainen asuminen on asuntojen neliöhintojen perusteella kaikkein suosituinta.

Lähiörakentamisvaiheen jälkeen myös kaupunkisuunnitteluihanteissa tapahtui muutoksia: ryhdyttiin tutkimaan, voisiko lähemmäksi keskustaa rakentaa asuntoja. Brownfieldien, eli teollisuuden, energiantuotannon tai satamatoiminnan käytössä olleiden joutomaiden, kehittäminen alkoi myös olla hyvin yleinen ilmiö länsimaisissa kaupungeissa.

Helsingin kaupunkiseudun väkiluku on myös ollut voimakkaassa kasvussa, joten asuntorakentamiselle on kysyntää. Helsingin kasvu on osaltaan perustunut Suomen elinkeinorakenteen muuttumiseen. Uudet työpaikat syntyvät suurissa keskuksissa ja muualla työpaikat vähenevät. Tällöin ihmiset muuttavat koulutuksen ja työpaikkojen perässä keskuksiin. Helsingistä on myös kasvanut metropoli, joka ruokkii kasvua – pienemmät kaupungit eivät Kaijansinkon (2011) mukaan pysty tuottamaan sellaista bisnestä ja ilmapiiriä, mihin Helsinki pystyy. Helsinki on houkutteleva myös kaupunkimaista elämäntapaa arvostaville ulkomaalaisille osaajille, koska elämisen edellytykset ovat samat kuin missä tahansa suuressa kaupungissa. Työpaikkojen ja väestön määrän kasvu on luonut kysyntää asunnoille.

Jätkäsaaren osayleiskaava (kuva 307.) valmistui vuonna 2008. Kaijansinkon lisäksi kaupunkisuunnitteluviraston Länsisatama-projektissa, johon Jätkäsaarikin kuuluu, oli vuonna 2011 mukana neljä arkkitehtiä: Jari Huhtaniemi, Kirsi Rantama, Pia Sjöroos ja Laura Brax. Aiemmin olivat mukana olleet myös Hanna Pikkarainen ja Teo Tammivuori. Lisäksi on piirtäjiä ja päätoiminen liikennesuunnittelija. Ensimmäinen Jätkäsaaren asemakaava tuli voimaan vuonna 2009. Sen olivat laatineet Matti Kaijansinkko, Hanna Pikkarainen ja Pia Sjöroos. Sittemmin on tullut voimaan asemakaavoja vuosina 2014 (Jätkäsaarenlaituri 1, Teo Tammivuori / Kvarteret Victoria, Teo Tammivuori / Saukonlaituri Itä, Pia Sjöroos), 2015 (Saukonlaituri, Pia Sjöroos) ja 2017 (Bunkkeri ja sen ympäristö, Matti Kaijansinkko sekä Jätkäsaaren liikuntapuisto, Matti Kaijansinkko ja Mari Soini). Melkinlaiturin kaavoitus oli vuonna 2018 käynnissä, kaavoitusta veti Kirsi Rantama.

Helsingin historialla ja kontekstilla on ollut oma merkityksensä Jätkäsaaren suunnittelussa. Lähtökohtana on ollut kantakaupunkimainen katutila kivijalkaliikkeineen. Esimerkiksi tonttikatujen leveys on käyty mittaamassa Helsingin kantakaupungista (Kaijansinkko 2011). Kaijansinkko mainitsee vertailukohtana Eerikinkadun, jota hän pitää tunnelmallisena. Kokoojakatujen leveys on haettu Bulevardilta, joka on 27 metriä leveä ja ”tosi kiva pääkatu.” Kaijansinkon (2011) mukaan Bulevardista selvästi hahmottaa, että se on erilainen kuin naapurikatut, koska se on leveämpi. Tämä leveys ei kuitenkaan nykystandardeilla riittänyt; kun liikennesuunnittelijat sijoittivat kadulle raitiovaunukiskot, katua oli levennettävä. Kaijansinkon (2011) mukaan kadun leveyden pystyy parhaiten hahmottamaan, kun se käydään katsomassa olemassa olevasta ympäristöstä. Näin on mahdollista löytää sopivalta tuntuvat katuleveydet. Katujen yllä on esim. Välimerenkadulla Helsingin kantakaupungille tyypilliset riippuvat valaisimet – tosin moderneina versioina. Myös Hernesaaren kokoojakadun ja tonttikatujen leveysien esikuvat löytyvät Bulevardilta ja Eerikinkadulta.

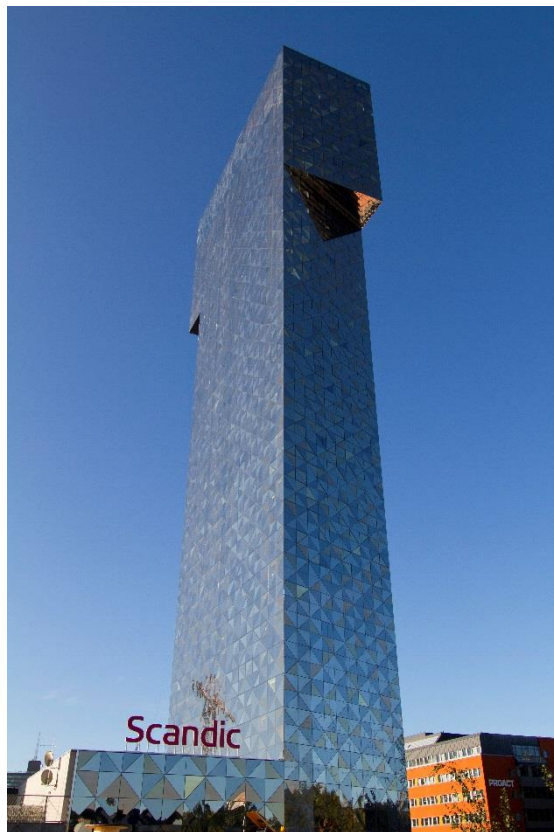
Rakennuskorkeuksien osalta Jätkäsaareissa on Kaijansinkon (2011) mukaan pysytelty pääosin Helsingin perinteisessä harmonisessa siluettissa, joka on varsin tasainen, mutta johon nousee paikoin torneja. Kaijansinkko on tunnustautunut tornitalojen ystäväksi (ks. Arkkitehti 4/2012:32). Kaiken kaikkiaan Jätkäsaareen suunniteltiin aluksi yhdeksää 10–33-kerroksista tornia, jotka sijoittuisivat Jätkäsaaren keskuskortteliin (5 kpl, 10–20 krs.), Saukonlaiturille (1 kpl, 16 krs.), Atlantinkaaren varrelle (1 kpl, 12 krs.) sekä Jätkäsaaren tyveen (2 kpl, 16 ja 33 krs.) (Lindroos et al. 2011:18–19). Tornitaloja oli myös toteutumassa, esimerkiksi Atlantinkadulle oli vuonna 2019 oli rakenteilla 14-kerroksinen, Ber-

mudankadulle 16-kerroksinen ja Länsisatamankadulle kolme 15-kerroksista asuintaloa. Korkein torneista olisi ollut kiinteistösijoittaja Arthur Buchardtin kaavailema 33-kerroksinen kongressihotelli, Kämp Tower (kuva 308.). Tornin aiemmin alhaisempaa kerrosmäärää korotettiin Buchardtin vaatimuksesta kaksinkertaiseksi (Hautajärvi 2011). Sijainniltaan hotellin ajateltiin hyödyntävän Länsisataman matkustajasataman läheisyyttä. Rakennukseen oli suunniteltu kaikille avointa ulkouima-allasta jalustaosan ylimpään, viidenteen, kerrokseen sekä näköalaravintolaa torniosan ylimpään kerrokseen. Arkkitehdit Davidsson Tarkela Oy:n suunnitteleman rakennuksen oli suunniteltu muodostavan porttiaiheen Jätkäsaareen suulla sekä pääteaiheen Mechelininkadulle ja Bulevardille. Bulevardin osalta pääte ei kuitenkaan olisi ollut kadun akselissa. Myös vierisessä Ruoholahden kaupunginosassa on rakennusten muodostama porttiaihe kanavan itäpäässä sekä tornitalo (18-kerroksinen Itämerentorni) Länsiväylän päätteellä. Hotellitornin jalustaosan korkeus olisi kytkeytynyt rakennuksen Sonckin makasiineihin ja rakennuksen suunniteltu korkeus vastasi kutakuinkin pidemmän Sonckin makasiinin horisontaalista pituutta. Horisontaalisesti alueen pisin rakennus on kuitenkin noin 300 metriä pitkä telakkarakennus. Historiallisesti Hietalahden alueen maisemassa on ollut varsin korkeita satamanos- tureita ja läntisessä kantakaupungissa myös Salmisaaren hiilivoimalan – tosin tornihotellia selvästi ohuempi – piippu nousee 150:een metriin. Sijoittaja Artur Buchardt on rakennuttanut hotellitornin, 34-kerroksisen Scandic Victoria Towerin (valm. 2011, kuva 309.), myös Tukholman Kistaan. Rakennuksessa on samoja piirteitä Jätkäsaareen suunnitellun hotellin kanssa. Jätkäsaareen suunnitellussa tornitalossa oli viitteitä myös Manchesterin 47-kerroksiseen Beetham Toweriin (Ian Simpson Architects, 2006) ja vastaavanlaiseen 31-kerroksiseen Habitat Sky -rakennukseen (ark. Dominique Per- rault, 2008) Barcelonassa. Paljolti taloudellisten hyötyjensä (rakentamisvaiheen työpaikat, pysyvät työpaikat, maanvuokratulot tai tontin myyntitulot, kiinteistövero- tuotto, työntekijöiden kunnallisvero- tuotto, kongressimatkailijoiden kulutus Helsingissä) kautta perusteltu tornihanke kuitenkin kaatui kaupunginvaltuustossa vuonna 2013. Buchardt ei kuitenkaan luopunut aikeistaan rakennuttaa torni- hotelli Helsinkiin, vaan suunnitelmia muutettiin siten, että tontille rakennettiin lasisella hissiosalla yhdistetty kaksiosainen, 16-kerroksinen torni. Hotellin ravintola- ja kongressitiloja sijoitettiin vierei- seen Sonckin makasiiniin, joka kytkettiin hotelliin yhdysrakennuksella. Satamamakasiineihin on Hel- singissä aiemmin rakennettu hotelli ja kongressikeskus Katajanokalla. Kaupunginhallitus myönsi Buchardtille hanketta varten kaksi tonttia Jätkäsaaresta, ja hotelli valmistui vuonna 2016. Rakennus- ten ylimpiin kerroksiin rakennettiin baari ja pieni kylpylä. Hotellin katutasoon sijoittui ravintola. Ra- kennuksen ikkunoiden sommittelussa on yhtäläisyyksiä Vallilaan vuonna 2015 valmistuneen OP:n uuden pääkonttorin (JKMM Arkkitehdit Oy) kanssa.

Sataman ja keskustan läheisyyden ansiosta Jätkäsaareen avautui tornihotellin lisäksi vuonna 2018 toinenkin hotelli ja oli vuonna 2018 rakenteilla tai suunnitteilla myös viisi muuta hotellia. Yksi ho- telleista oli tulossa Wood Cityn yhteyteen, toinen on taidehotelli (Art Hotel Helsinki, valm. 2020), jonka huoneiden on tarkoitus olla suomalaisten taiteilijoiden ja arkkitehtien suunnittele- mia. Mukaan on lupautunut parikymmentä taiteilijaa. Kolmas suunnitteilla oleva hotellihanke (Hotel Hellsten) yh- distää asuntoja, hotellin ja ravintolan, neljäs hanke kylpylähotellin ja urheiluareenan. Viides hanke oli Marriott Internationalin Hotel Moxy West Harbour.



Kuva 308. Jätkäsaaren tornihotellin aiempi, korkeampi versio. (Arkkitehdit Davidsson Tarkela Oy).



Kuva 309. Kistan Scandic Victoria Tower oli yksi edeltäjä Jätkäsaaren suunnitellulle Kämp Tower -tornihotellille. (Brorsson / Wikimedia Commons).

Korttelirakenne ei ole Jätkäsaarella – Ruoholahden yhteydessä rakennettua aluetta lukuun ottamatta – samanlainen kuin kantakaupungissa. Jätkäsaaren suunnittelun lähtökohtiin ovat kuitenkin kuuluneet kantakaupunkimaiset sisäpihat. Jätkäsaaren sisäpihoihin on haettu mallia kantakaupungin vanhoista kortteleista, joissa sisäpihat ovat ”arvaamattomia ja yllätyksellisiä.” Näiden yllätysten syntymiselle on pyritty luomaan mahdollisuuksia, mutta Kajansinkon (2011) mukaan asuntorakentaminen on kui-

tenkin sen verran ”suoraviivaista puuhaa”, että yksityiskohdat usein hioutuvat pois. Monimuotoisuutta voi sen sijaan syntyä vuosikymmenten myötä, kun kaupunkia tiivistetään. Vanhan kivikaupungin tavoin joillekin Jätkäsaaren sisäpihoille on kuitenkin tulossa pihasiipiä. Korttelipihoille ei rakenneta raja-aitoja eri tonttien välillä, vaan ne toteutetaan yhteispihoina 1920-luvun suurpihakortteli-ihanteiden mukaisesti. Pihoille johtavia kulkuväyliä on tarkoitettu rajata katutilasta kantakaupungin perinteitä noudattaen teräsrakenteisin portein. Pihoille johtaa pergoloita, joiden muodostaman akselin päätteeksi on tarkoitettu sijoittaa puita ja penkkejä. Paikoin pihoille kuljetaan kansirakenteiden alle sijoitettujen pysäköintilaitosten takia portaikkoja pitkin. Katutilaan kytkeytyvien porrashuoneiden sisäänkäynnit on tarkoitettu toteuttaa kantakaupunkimaisen näyttävinä (ks. Pikkarainen et al. 2010:20, 30-41). Vehreiden korttelipihojen suunnitteluajatuksen taustalla vaikuttavat saaret, joita Jätkäsaaren sataman merentäyttöalueella on aikaisemmin ollut (Jätkäsaari, Hietasaari, Saukko ja Saukonkari). (Pikkarainen et al. 2010:8–9). Pihoilla on omat yksilölliset teemansa.

Jätkäsaaren suunniteltiin alkuvaiheessa virkistysalueena toimivaa kirkkosaarta uimarannan edustalle, mutta hankkeen toteutuksesta ei ole varmuutta. Ajatus kirkosta saarella viitanee niin ikään kahdella sillalla muuhun kaupunkirakenteeseen kytkettyyn San Pietro di Castellon saareen Venetsiassa. Jätkäsaaren kärkeen suunniteltu kaupunkirakenne kanavineen, siltoineen, venesatamineen, rantapuis- toineen ja epäsäännöllisine asemakaavoineen muistuttaa muutenkin Venetsian itäistä ”pyrstöosaa”, joka on myös historiallisesti ollut satama-alueita.

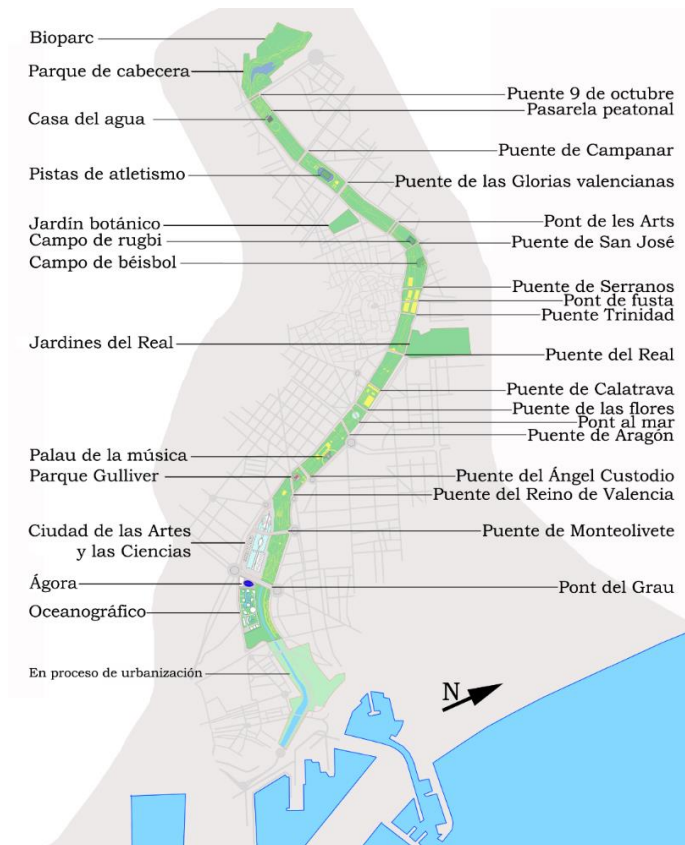
Länsisataman historia tulee myös fyysisesti näkymään uudella alueella. Vanhat laivalaiturit säästetään sellaisinaan, niitä ei koristella, vaan kaikki merkinnät, pollarit ym. mitä laitureissa on, jätetään paikalleen. Satamanostureita säästetään yksi. Alueen vanhoista rakennuksista on säästetty kuusi. Ne tuovat muistumia eri vuosikymmeniltä: Lars Sonckin suunnittelemat makasiinit 1920- ja 30-luvuilta, Huutokonttorin vanha osa 1930-luvulta ja uusi osa 1950-luvulta, matkustajaterminaali 1940-luvulta ja sataman talletusvarasto eli bunkkeri 1970-luvulta. (ks. Sjöroos & Pikkarainen 2009:24–25). Lavapojanaukiolle on jätetty vanha Lars Sonckin suunnittelema hallintorakennus. Lisäksi Jätkäsaarassa on säilytetty vanha betoninen puhelinkioski. Sonckin makasiinissa L3 oli vuonna 2017 mm. taidegallerioita, työhuoneita, antiikkiliikkeitä ja pelihalli, mutta iso osa makasiinista oli tyhjillään. Rakennuksessa on myös järjestetty erilaisia tapahtumia. Makasiiniin L2 sijoittui kongressitiloja. Huutokonttorissa toimi vuonna 2017 Jätkäsaaren infokeskus, kirjasto ja ravintola.

Bunkkeria (ark. Hytönen & Luukkonen, 1972) Kaijansinkko (2011) vertaa Ruoholahden Kaapelitehtaaseen – ilman olemassa olevaa rakennusta sitä toimintaa, mitä sinne ollaan suunnittelemassa (liikuntakeskus), ei samalla volyyymillä uudisrakennuksena tehtäisi. Betoninen rakennus on Kaijansinkon (2011) mukaan komea, ei kaunis, mutta komea. Bunkkerin katolle suunniteltiin aluksi rivitaloasuntoja, mutta myöhemmin rivitalot vaihtuivat umpikorttelikerrostaloksi. Bunkkerin kolme ylintä kerrosta puretaan ja päälle rakennetaan kymmenen uutta kerrosta. Ajatus vanhan satamarakennuksen huomattavasta korottamisesta on tuttu esimerkiksi Hampurin Elbe Philharmonic Hallista (ark. Herzog & de Meuron). Vastaavia ratkaisuja on myös mm. Tallinnassa (Fahle Apartments, KOKO Architects) ja Berliinissä. Korkean bunkkerin päältä avautuu näkymiä merelle ja kantakaupunkiin.

Satama-alueen tasaisuus Jätkäsaaren alueelta sen sijaan poistuu, sillä alueelle rakennetaan jopa 12 metriä merenpinnan yläpuolelle kohoavia keinomäkiä. Mäkiä rakennetaan pilaantuneista maamasoista, jotta niitä ei tarvitsisi viedä muualle. Myöskään vanhaa tiestöä ei jää kaavaan – joskin satamaan vienyt rantakatu on säilytetty kutakuinkin entisellään, koska Sonckin makasiinit ja Huutokonttori säilytettiin – katu on luonnostaan siinä. Jätkäsaaren halkaisseen junaradan ”merkkäamista” alueelle pohdittiin, mutta todettiin, että sitä ei säästetä, koska radan olemassaolo olisi ”kolmiulotteisesti” varsin olematon. Osa junaradasta, Jätkäsaaren itäreunasta, oli purettu jo 1990-luvulla matkustajasataman alta. (Kaijansinkko 2011).

Jätkäsaaren paikannimistössä osa vanhoista nimistä on säästetty (Jätkäsaari, Länsisatama, meren jumalaan viittaava Poseidoninpuisto – Poseidoninkujasta), mutta suurin osa poistuu (Mittaajankuja, Itäinen vaihdekuja, Neptunuksenkuja, Majakkakuja, Tarmonkuja). Suurin osa paikannimistä on uusia. Paikannimistössä viitataan alueen historiaan, kuten saariin ja satamatoimintaan, mutta ennen kaikkea kauppaja- ja rahtitoimintaan, meriin ja merenkulkuun liittyneisiin ulkomaanyhteyksiin (Selkämerenkatu, Suezinkatu, Kap Horninkatu, Livornonkatu, Malagankatu, Välimerenkatu, Atlantinkatu, Tyynenmerenkatu, Hampurinkuja, Rionkatu, Panamankatu, Karibiankatu, Kuubankatu, Hyväntöivonniemeen viittaava Hyväntöivonpuisto ja toisaalta sellaiset kuin Laivapojankatu ja Messitytönkuja). Kokoojakadut on nimetty suurten merien mukaan. Osa kadunnimissä esiintyvistä paikoista ei ole ollut kauppamerenkulun kannalta niin merkittäviä kohteita, mutta ”makeita osoitteita”, jotka ihmiset muistavat (Kajiansinkko 2011).

Suunnittelun kansainvälisenä esikuvana on Kajiansinkon (2011) mukaan ollut eräällä tapaa Tukholman Hammarby Sjöstad, joka tosin sijaitsee vähän syrjempänä keskustasta kuin Jätkäsaari. Hammarby Sjöstadissa on Kajiansinkon (2011) mielestä monta hyvää ideaa. Tärkeäksi esikuvaksi Kajiansinkko (2011) nostaa myös Valencian läpi kulkeneen Turia-joen, joka tulvien takia padottiin ja kuivatettiin ja siitä tehtiin puisto, vihreä joki (kuva 310.). Kajiansinkko (2011) kertoo kuunnelleensa 1980-luvulla valencialaisten esityksiä ja green river -idea jäi tuolloin alitajuntaan. Samankaltainen, jopa jokseenkin samanmuotoinen vihreä joki, Hyväntöivonpuisto, esiintyy tulevaisuudessa myös Jätkäsaarella. Hyväntöivonpuiston vaikutteena on nähty myös Venetsian Canal Grande (kuva 311.) ja Tiberin mutka Vatikaanin kohdalla (Mustonen 2011:492). Kiinnostava yksityiskohta on, että myös Venetsian Canal Granden täyttämistä ehdotettiin 1960-luvulla. Jätkäsaaren alueelle oli myös velvoite rakentaa suuri puisto, koska sellainen oli luvattu vuoden 1992 yleiskaavassa. Ruoholahdessa laajoja viheralueita ei juuri ole, viereistä Hietalahden hautausmaata lukuun ottamatta. Ruoholahdessa sininen (meri) on vihreää (virkistysaluetta), Jätkäsaarella vihreä (puisto) on sinistä (joki-ajatus). Vuoden 1992 yleiskaavassa puisto oli sijoitettu Jätkäsaaren tyveen jonkinlaiseksi Kaivopuiston peilikuvaksi, mutta Kajiansinkon (2011) mukaan tämä olisi ”irrottanut” koko Jätkäsaaren kantakaupungista. Kajiansinkko suunnittelikin alueelle keskuspuiston, joka yhdistyy Selkämerenpuistoon, vie Hietalahdelta merelle ja yhdistää Länsisataman eri puolia. Puiston kaarevuuden ideana on ollut myös saada aikaan paremmat korttelinmuodot sekä heikentää voimakkaita merituulia. Valencian puistosta poiketen Länsisataman puistoon ei tule suuria rakennuksia. Tämän Jätkäsaaren keskuspuiston leveys on seinästä seinään 88 metriä, sama kuin Esplanadilla. Tässä tausta-ajatuksena on ollut tuoda puistoon luontaista sosiaalista kontrollia: kun koko ajan on mahdollista nähdä mitä puiston toisella puolella tapahtuu, niin puistoa ei pelätä ja vältellä pimeällä. Esplanadia leveämpi puisto synnyttää Kajiansinkon (2011) mukaan pimeitä kohtia. Lisäksi se, että puiston molemmilla puolilla on asuntoja, tuo alueelle pysyvää sosiaalista kontrollia. Kajiansinkon (2011) mukaan Esplanadi on leveydeltään optimaalinen: siihen syntyy kaupunkitila, mutta samalla se on silti selvästi puisto. Länsisatamassa puiston varrella ei kuitenkaan Esplanadin tavoin ole autokaistoja, joten se on siinä mielessä ”vihreämpi”. Puisto on valmistuessaan neljä kertaa Esplanadin mittainen (Mustonen 2011:492). Lienee selvää, että Jätkäsaaren keskuspuistoajatuksen ovat vaikuttaneet myös Ruoholahden kanava-aihe sekä mahdollisesti Pikku Huopalahden laajat viheralueet. Lisäksi Lauttasaarella on vehreitä ”kaaria” (esim. Isokaari), jotka itse asiassa melkein muodostavat Hyväntöivonpuiston tavoin S:n muodon: Katajajarjuntie-Isokaari-Särkiniementie-Pohjoiskaari. Mieleen tulee myös Kantakaupungin kehittämissuunnitelman havainnekuvan (kuva ks. Kare 1998:80) kaareva katu. Puiston idean taustalla lienee – joko tarkoituksellisesti tai alitajuisesti – myös alueella kaartuvasti kulkenut junarata. Myös New Yorkin Central Parkin vaikutusta ei voi pois sulkea. Hyväntöivonpuiston maisema-arkkitehtuurikilpailun voitti vuonna 2006 saksalainen maisema-arkkitehtuuritoimisto WES & Partner suomalaisen luonnon – kallioiden ja saariston, matalaan rantaveteen lipuvien aaltojen, jään ja revontulien – innoittamalla ehdotuksellaan ’Länsisatamanpuisto Jewel’ (Pohjanpalo 2006b).



Kuva 310. Jätkäsaaren kaartuvan Hyväntoivonpuiston ajatus tulee Espanjan Valenciasta, missä on muutettu Turia-joen uoma (kuvassa keskellä) satojen hehtaarien laajuiseksi puistoksi, ”vihreäksi joeksi”. (Falconumanni / Wikimedia Commons).



Kuva 311. Jätkäsaaren kaartuvan keskuspuiston yhtenä esikuvana on ollut myös Venetsian Canal Grande. (Miika Norppa).

Jätkäsaareen tulee Kalasataman tavoin alueen rantoja kiertävä pyörä- ja kävelyliikenteen väylä. Jätkäsaaren kanava-ajatus tulee Venetsiasta ja Amsterdamista – ja miksei myös Helsingin historiasta Ehrenströmiltä. Se on myynti- ja viehättävyystekijä alueelle. Esteettisen näkökohdan lisäksi kanavalla on tärkeä toiminnallinen tarkoitus: se tuo Jätkäsaareen tuulensuojaisen venesatamapaikan tai satamaltaan pienveneille. 700-metrinen Saukonkanavan rakentaminen alkoi vuonna 2018. Ainakin suunnittelun alkuvaiheessa alueelle pohdittiin useampaakin kanaalia. Kanavamaisemien valaistuksen suunnittelussa ideoita on nähtävästi haettu ainakin Barcelonasta (Laitinen et al. 2006).

Hietasaarenkadun varren pienten aukkioiden sarja viittaa selvästikin eteläeurooppalaiseen, mahdollisesti italialaiseen tai espanjalaiseen (esim. edellä mainittu Valencia) kaupunkirakentamiseen. Kaijansinkon (2011) esikuvakseen maininneen Rob Krierin 'Urban Space' (1975) -kirjassa on kuvattu myös tilasarjoja. Pienten aukkioiden sarjalle voi nähdä myös vastineen Hietalahden toisella puolella Telakkakadun ja Perämiehenkadun välissä peräkkäin sijaitsevassa neljässä pienessä korttelissa. Aukiot on nimetty Juutinraumanaukioksi, Suezinaukioksi, Kap Hornin aukioksi ja Rionaukioksi ja niiden suunnittelun teemana ovat nämä maantieteelliset paikat (ks. Pikkarainen et al. 2010:13). Saukonlaiturin länsiosaan on suunniteltu Bermudankolmio-niminen kolmionmuotoinen aukio. Kolmionmuotoiset aukiot ovat Helsingille tyypillisiä, mutta ovat yleisiä myös vanhassa eurooppalaisessa kaupunkirakentamisessa. Melkinlaiturin alueelle on tulossa kolme pientä rantapuistoa: Neptunuksenpuisto, Naurunpuisto ja Tulimaanpuisto.

Jätkäsaaresta rakennetaan värikästä asuinaluetta – osin kirjavaan konttihistoriaan viitaten (Kaijansinkko et al. 2008:61). Havainnemateriaalin perusteella värikkyyden taustalla ovat kuitenkin olleet myös Välimeren merenrantakaupungit (ks. Pikkarainen et al. 2010). Tähän viittaa myös murrettujen värisävyjen käyttö. Paikoin värit ovat hyvinkin kirkkaita ja eri rakennusten värimaailma keskenään ristiriitainen. Kortteleiden sisäpuolella värimaailma on vaaleampi – näin asuntoihin saadaan enemmän valoa.

Kiinnostava yhtymäkohta Länsisataman (ruotsiksi Västra Hamnen) osayleiskaavassa on ranta-alueen epäsäännöllisten korttelien osalta Malmön Västra Hamneniin. Matti Kaijansinkko varmasti tunteeikin Malmön suunnittelua hyvin, sillä hän voitti Öresundinlahden toisella puolella sijaitsevan Kööpenhaminan Ørestadin alueen suunnittelukilpailun Aaro Artton, Teemu Palon, Yrjö Rossin ja Hannu Tikan kanssa 1990-luvulla. Tästä kertoo ehkä myös se, että Jätkäsaaren alueelle tulee Juutinraumankatu (ruots. Öresundsgatan). Epäsäännöllisyys voi viitata myös keskiaikaisiin satamakaupunkeihin.

Malmön Västra Hamnenia korttelirakenteeltaan muistuttavan Jätkäsaaren osa-alueen osalta Kaijansinkko kohtasi myös kritiikkiä. Arkkitehdit Olli ja Panu Lehtovuori kirjoittivat (Arkkitehti 3/2007:98–99), että kyseinen alue pitäisi kaavoittaa uudelleen, sillä se on ”epämääräinen, otteeton ja rakennusmaata tuhlaileva.” Vaihtoehtoisen suunnitelman tehneiden Lehtovuorten mielestä alueelle olisi pitänyt kaavoittaa enemmän kerrosalaa ja umpinaisia suurkortteleita, ei pienikokoisia puolisuuljettuja kortteleita, joita Helsingissä on toistettu. He olisivat myös kaavoittaneet alueelle kaksi poikittaista kanavaa, jotka olisivat muodostaneet Länsisatamaan viisi ”sormea” nykyisen kolmen sormen sijaan. Lisäksi he nostivat esille kestävien julkisivumateriaalien merkityksen – Katajanokan kärjen alueella on ollut tässä suhteessa ongelmia. Vuonna 2017 osa Jätkäsaaren kärjen alkujaan tiiviiksi ja matalaksi suunnitellusta asuinalueesta oli laadinnassa olleen asemakaavan myötä toteuttaa 2–6-kerroksisena.

Kattomaisemien suunnittelussa jonkinlaisena esikuvana Jätkäsaareissa on ollut kattomaisemaltaan monimuotoinen Pariisi (kuva 312. ja kuva 313.) – elävyyttä tavoitellaan mm. kattoterassein (Kaijansinkko 2011). Pariisin tavoin kattomateriaalina käytetään peltiä. Helsingin perinteinen kattomaisema on varsin hillitty – Pariisissa katot puolestaan ovat täynnä erilaisia piippuja, ”kattokotteroitaa” ja asuntoja. Jätkäsaareen tulee myös näitä kattokotteroitaa, jotka tässä tapauksessa muodostuvat asunnoista,

saunoista, terasseista, katoksista ja pergoloista. Katoille on sallittua sijoittaa myös aurinkopaneeleita ja pieniä tuulivoimaloita. Kattoterassien ideana on tarjota asukkaille mahdollisuuksia katsella hienoja meri- ja kaupunkimaisemia. Kaijansinkko (2011) arvostelee nykyaikaista arkkitehtuuria, jossa rakennus on tylsä laatikko. Sen sijaan, jos katolle tehdään jotakin, niin rakennus muuttuu kiinnostavammaksi. Kattomaailma syntyy, kun yksittäiset katot yhdistyvät ja muodostavat kokonaisuuden. Kattomaisemaan syntyy ”positiivista levottomuutta” myös kun ihmiset kalustavat terassejaan eri tavalla.

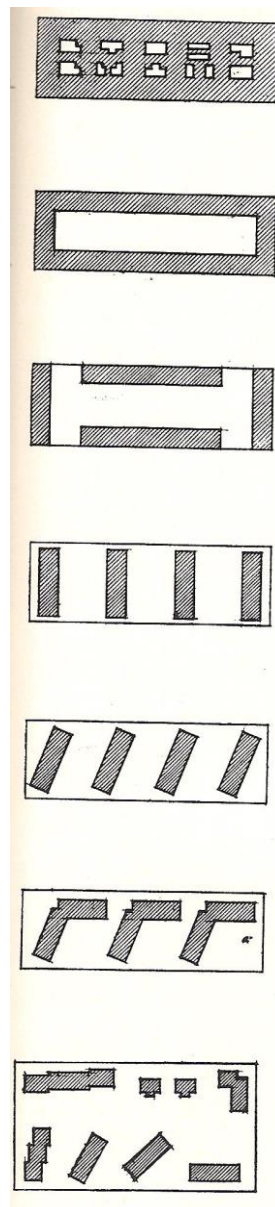


Kuva 312. Jätkäsaaren suunnittelussa yhtenä ihanteena on ollut Pariisin (kuvassa) monimuotoinen kattomaisema. (Hannu Norppa).

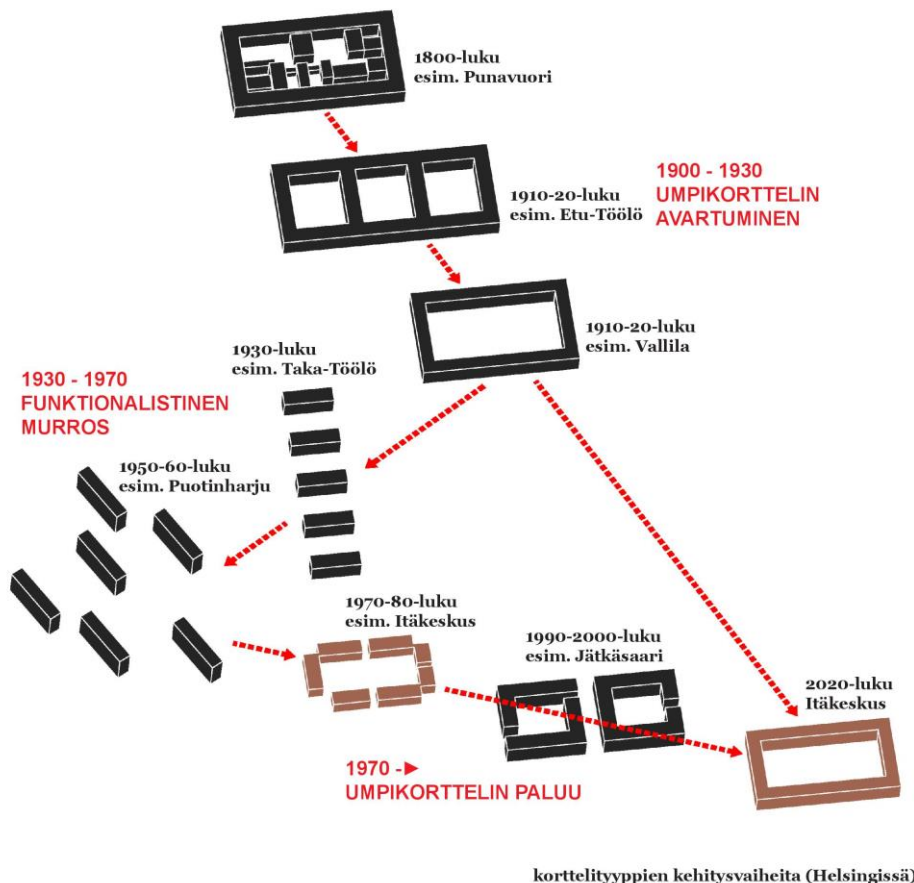


Kuva 313. Oikealla olevan kerrostalon kattoratkaisussa on edellä mainittuja pariisilaisia vaikutteita. (Miika Norppa).

Tästä eräänlaisesta modernismista poikkeamisesta Kaijansinkko (2011) kertoo myös saaneensa vähän kritiikkiä – joidenkin ”ennen toista maailmansotaa syntyneiden ihmisten” mielestä ollaan rakentamassa slummiä. Tuo ikäpolvi on Kaijansinkon (2011) mukaan oppinut, että on olemassa arkkitehtuurin evoluutio (kuva 314.), jossa on ensin ”hirveän tiivis” Kruununhaka, sitten Töölö, jossa korttelit on avattu, sitten Meilahti lamellitaloineen ja sitten lähiö, kuten Tapiola. Tässä evoluutiossa rakentaminen muuttuu jatkuvasti väljemmäksi (ks. Meurman 1947/1982:285). On ihmetelty sitä, että miten evoluutiossa voidaan hypätä takaisin kaupunkimaisuuteen (kuva 315.). Samalla kuitenkin modernismin etenemisen myötä ihmisten autoriippuvuus lisääntyi ja ihmisten matkat palveluihin pidentyivät. Jätkäsaarella tehdään kortteleita, joissa asuu 500 ihmistä. Tuhat ihmistä on Kaijansinkon (2011) mukaan väestömäärä, joka pitää pienen ruokakaupan, kioskin, parturin ja baarin hengissä – kun näitä väestömäärältään riittävän suuria kortteleita on vierä vieressä, niin siitä syntyy hyvin monipuolinen palvelutarjonta.



Kuva 314. Meurmanin vuonna 1947 esittelemässä mallissa korttelin kehityksestä on 2010-luvulla palattu takaisin umpi-korttelivaiheeseen – joskaan ei 1800-luvun lopun ja 1900-luvun alun erittäin tiiviisiin kortteliratkaisuihin. (Meurman 1947/1982:285).



Kuva 315. Umpikortteliin paluu. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston havainnemateriaalia korttelihankkeesta Itäkeskuksessa. (Kauppakartanonkatu 16...2016).

Jätkäsaarella on tarkoitus nostaa rakentamisen laatutasoa. Kaijansinkon (2011) mukaan esimerkiksi Pikku Huopalahtea leimaa asuntotuotannon ja rakennusteollisuuden leima – ja tämä myös ”vähän näkyy.” Jätkäsaarella laatua tavoitellaan mm. asemakaavamääräyksin. Jätkäsaarella on myös suhtauduttu myönteisesti ryhmärakennuttajiin, jotka haluavat itse osallistua talonsa suunnitteluun ja rakentaa talonsa itse. Ryhmärakentamisessa Helsingistä on haettu mallia Berliinistä. Vuonna 2013 Jätkäsaaren valmistui ryhmärakennuskohde As Oy Malta (ARK-House Arkkitehdit Oy), vuonna 2017 As Oy Juutinraumankatu (Anttinen Oiva Arkkitehdit), vuonna 2018 As Oy Helsingin Capri (Brunow & Maunula Oy) ja vuonna 2018 oli rakenteilla myös As Oy Helsingin Malagankatu 2 (Arkkitehtitoimisto Tuomo Siitonen Oy). Lisäksi alueelle on rakennettu ruotsinkielinen kortteli, Kvarteret Victoria (Arkkitehtitoimisto Stefan Ahlman), jossa samassa korttelissa sekoittuvat asuminen, kulttuurikeskus, liike- ja toimistotilat sekä päiväkotit. Toimintojen sekoittaminen korttelin sisällä on perinteinen kanta-kaupunkimainen ratkaisu, mutta funktionalismin perinnöstä pitkään ammentaneelle kaupunkisuunnittelulle jälleen tuore. Kvarteret Victorian asuntokannassa on myös vaihtelua: mm. taiteilija-, ateljee-, opiskelija- ja Hitas-asuntoja. Osa asunnoista toteutettiin ryhmärakennuttamisena. Toinen Jätkäsaaren erikoiskortteli on musiikkialan ammattilaisten kortteli Jallukka, jonka nimi viittaa paitsi Jaloviihaan, myös Töölössä sijaitsevaan taitelijatalo Lallukkaan. Jallukan katutasoon Malagankadulle sijoitettiin elegantti baari, jonka terassilla on tehokkaan rakentamisen ja verrattain kapean kadun ja pienen aukion vuoksi lähes eteläeurooppalaisen urbaani tunnelma. Kolmas erikoiskortteli on Sukupolvien kortteli, johon sijoittuu asuntoja senioreille ja vaikeasti liikkuville, erikokoisille perheille sekä suo-

malaisille ja ulkomaalaisille opiskelijoille. Keskitettyjen yhteistilojen avulla Sukupolvienkorttelin tavoitteena on synnyttää yhteisöllisyyttä ja vuorovaikutusta eri ikäisten ihmisryhmien välille. Korttelia on markkinoitu kyläyhteisön paluuna kaupunkiin (Sukupolvienkortteli 2017). Kaijansinkon (2011) mukaan näiden erilaisten korttelihankkeiden kautta alueelle tuodaan väestöllistä monimuotoisuutta sekä ”kortteleille sielu”. Kun ihmiset ovat mukana kehittämässä kortteliaan, he suhtautuvat siihen Kaijansinkon (2011) mukaan vakavasti, pysyvänä juttuna, siinä missä rakennuttajat tekevät bisnestä: rakentavat, myyvät asunnot ja häipyvät. Ruotsinkielisiä taloja tai kortteleita on toteutettu Helsingissä aiemminkin, mm. kantakaupunkiin, Kannelmäkeen ja Kontulaan. Kalasatamassa Jallukan jonkinlainen vastine on ikääntyville taiteilijoille suunnattu asuinkerrostalo.

Kaijansinkon (2011) mukaan on selvää, että Jätkäsaareen tulee ”ihan väkisin” perustalojakin, mutta vaihtelevuutta on tavoiteltu suunnittelemalla korttelirakenteeseen kääntöjä ja kaaria – tällöin rakennussuunnitteluarkkitehdin on pakko ”vähän vaivautua”, eikä näin esimerkiksi Aurinkolahden taloja ei voida suoraan kopioida Jätkäsaareen, vaan talo tulee suunnitella varta vasten sijaintipaikkaansa varten. Rakentamisen laatu on Kaijansinkon (2011) mielestä muutenkin ollut Helsingissä paranemaan päin, mutta ongelmana laatuun panostamisessa on ollut se, että samalla myös asuntojen hinnat pitäisi saada pysymään sellaisella tasolla, että ihmisillä on niihin varaa. Rakennusyhtiöt eivät ryhdy edes rakentamaan, jos rakennuskustannukset ovat sellaisia, että asuntoihin ei löydy asukkaita.

Jätkäsaaren ensimmäisellä asemakaava-alueella kaikki vapaarahoitteinen asuntotuotanto on yhtä tonttia lukuun ottamatta vuokra-asuntoja (Saukonpaadessa tosin useita vapaarahoitteisia omistus-asuntotaloja). Eläkevakuutusyhtiöt sijoittavat rahaa vuokrakerrostaloihin, koska uskovat että kysyntää ja siten tuottomahdollisuuksia on. Halpoja nämä vuokra-asunnot eivät ole. Kaijansinkon (2011) arvion mukaan nämä vapaarahoitteiset vuokra-asunnot olisivat paljolti suunnattu Suomeen töihin tuleville ulkomaalaisille osaajille, joita kansainväliset yritykset palkkaavat. Nämä ovat asukkaita, jotka eivät ensimmäisenä osta omaa asuntoa, vaan yritys järjestää heille asunnon eläkevakuutusyhtiön omistamasta vuokratalosta. Kansainvälisen ilmapiirin syntymistä alueella edistävät Ruoholahteen sijoittuneet suurten yritysten toimistot sekä Länsisataman laivaterminaali. Jätkäsaaresta on myös lyhyt matka ydinkeskustaan sekä Aalto-yliopistoon Otaniemeen ja Keilaniemen yrityskeskittymään. Ensimmäiselle asemakaava-alueelle rakennettiin lisäksi Hitas-asuntoja, asumisoikeusasuntoja, valtion tukemia vuokra-asuntoja ja Sitran (myöhemmin VVO:n ja SRV:n) ekokortteli, jossa on vapaarahoitteisia omistus-asuntoja, Hitas-asuntoja ja valtion tukemia vuokra-asuntoja.

Jätkäsaareen on siis rakennettu myös tuettuja vuokrakerrostaloja. Näiden osalta on Kaijansinkon (2011) mukaan ollut ongelmia rakentamiskustannusten kanssa vaikean täyttömaamaaperän takia. Myös pysäköintiratkaisut tuovat lisäkustannuksia, koska ”parkkikenttiä” Jätkäsaareen ei rakenneta. Tuetun asumisen osalta on toteutettu myös opiskelija-asuntoja (HOAS:in ja Aalto-yliopiston yhteishanke). Samoin nuorisoasuntoja on rakennettu: Alku-asuntojen ja Nuorisosäätiön toimesta. Omistus-asujien osalta on odotettu, että alueelle hakeutuisi esikaupunkialueella tilavissa rivi- ja omakotitaloista asuvia, yli 55-vuotiaita pareja, joiden lapset ovat jo muuttaneet kotoa.

Paitsi hallintamuotojen osalta, Jätkäsaareen on suunniteltu myös talotyypeiltään hyvin monimuotoista asuntorakentamista: mm. kerrostaloja, pienkerrostaloja, townhouseja, rivitaloja, kaupunkipientaloja, terassitaloa sekä kerrostaloja, joiden ylimmissä kerroksissa on pientalomaisia terasseja. Näin ollen kantakaupunkiin tuodaan siis tavallaan myös esikaupunki- ja pientaloasumisen piirteitä. Terassitalon kautta on tavoiteltu Hyväntoivonpuiston nousemista pystyyn: terasseille sijoitetaan kasveja ja seinät kiemurtelevat puiston tavoin.

Jätkäsaareen oli vuonna 2017 rakenteilla myös puurakentamiskohde Wood City, joka koostuu neljästä kahdeksankerroksisesta rakennuksesta: toimistorakennuksesta, kahdesta asuinkerrostalosta, hotellira-

kennuksesta sekä julkiseen aulaan sijoittuvista liiketiloista. Kyse on Suomen korkeimmista puurakennuksista. Wood City sijoittuu Jätkäsaaren suunnitellun kongressihotellin viereen. Wood Cityn suunnittelukilpailun voitti vuonna 2012 Anttinen Oiva Arkkitehdit Oy. 'Stories'-ehdotuksessa on rakennuksen alimpien kerrosten ja pohjoispäässä olevan suuren kaarimaisen ikkuna-aukon osalta nähtävissä vaikutteita saman arkkitehtitoimiston suunnittelema Kaisa-talosta. Yläosaltaan rakennusryhmä tuntuu viittaavan mm. Finlandia-taloon tai Kaupunginteatteriin. Rakennuksen ensimmäisessä kerroksessa on aaltoileva puukatto, joka yhdistää neljä rakennusta toisiinsa. Katon päälle on sijoitettu läheisen HOAS:n kerrostaloryhmän tavoin viherpiha. Havainnekuvassa Hietalahden toiselta puolelta katsottuna rakennusryhmä (vartalo, siipi) muodostaa alueelle aiemmin suunnitellun yläpainotteisen tornihotellin (pää ja kaula) kanssa uivaa (aaltoileva alakatto) joutsenta muistuttava hahmon. Ehdotus sai arkkitehtuurikilpailun tuomaristolta kehuja juuri rakennusten suhteuttamisesta tornihotelliin. Aihe oli vielä myös madalletun hotellirakennuksen havainnekuvassa Wood City -hankkeen asemakaavan selostuksessa. Wood Cityn toimistorakennukseen sijoittui menestyvä peliyritys Supercell.

Omaksi esikuvakseen Kaijansinkko (2011) mainitsee kaupunkitilojen kehittäjänä tunnetun tanskalaisen Jan Gehlin. Kaijansinkko kertoo, kuinka Gehl palkattiin Melbourneen kehittämään kaupungin kuollutta keskustaa. Gehlille annettiin paljon suunnitteluvalltaa, esimerkiksi jos jossakin toimistotalossa oli umpiseinäinen kulma, niin hän sai määrätä, että teidän täytyy avata tuo umpiseinä ja tehdä siihen kahvila. Kahdessakymmenessä vuodessa keskustaan saatiin ”pari sataa” ravintolaa ja siitä tuli suosittu paikka viettää iltaa ja viikonloppuja. Kaijansinkko kertoo myös tavanneensa Gehlin henkilökohtaisesti suunnitellessaan Ørestadia. Kaijansinkko (2011) korostaa, että kaupunkia ei suunnitella arkkitehtijulkaisuihin ja cv:hen, vaan ihmisille. ”Että tavallaan niinkun joka ratkaisu, jonka suunnittelee, niin mietitään viihtyykö ihmiset siellä ja käyttäkö ne sitä juttua eikä se, että siitä saa hyvän (valo)kuvan sen takia, että siellä ei oo koskaan yhtään ihmistä.”

Lisäksi Kaijansinkko mainitsee esikuvakseen brittiläisen arkkitehdin Gordon Cullenin, jonka kirja 'Townscape' (1961) on ollut hänen ”raamattujaan”. Myös 1980-luvulla uusurbanismin (New Urbanism) saralla vaikuttaneet luxemburgilaiset veljekset Léon ja Rob Krier olivat Kaijansinkon (2011) mukaan ”tietyllä tavalla oikeassa”. Kaijansinkko on tavannut myös Krierit henkilökohtaisesti. Léon Krier tunnetaan englantilaisen Poundburyn uustraditionalisen kylän suunnittelijana. Rob Krier tunnetaan mm. kirjastaan 'Urban Space' (1975/1979).

Kaijansinkko (2011) toteaa olevansa modernin ajan arkkitehtuurin kannalla, mutta pitää tärkeänä, että seurataan mihin arkkitehtuuri on kehittymässä. Kaavoitusprosessit ovat hitaita, kestävät usein toistakymmentä vuotta, ja siten se mikä on nyt muodikasta, voi olla epämuodikasta kymmenen vuoden päästä. Kaavoituksen ja rakentamisen välillä on aina viive. Kaavoituksessa kaikkein merkittävimpiä pysyviä ratkaisuja ovat kiinteistörajat: tontin rajan kaareva viiva on paikallaan luultavasti tuhannenkin vuoden päästä, ellei mitään järjestyttävää tapahdu. Vaikka tontilla seisova rakennus olisi vaihtunut montakin kertaa, tontin raja yleensä säilyy, koska joku omistaa toisen puolen ja joku toisen puolen. Italian kaupungit ovat täynnä ikivanhoja kiinteistörajajoja. Tästä syystä on Kaijansinkon (2011) mukaan hyvä harkita kaavoitusasiat loppuun asti. Kaijansinkon (2011) mukaan suurista kaavoitushankkeista on Helsingissä ihan perustellusti tullut kritiikkiä siitä, että kun kaikki tehdään niin samanaikaisesti, niin alueille ei tule ajallista perspektiiviä. Kortteleita ei kuitenkaan voida Kaijansinkon (2011) mukaan jättää tästä syystä osittain rakentamatta, vaan ajallista perspektiiviä tulee siitä, että osa rakennuksista aikanaan puretaan ja tehdään uutta tilalle ja toiset rakennukset jäävät – sen seurauksena alueella on satojen vuosien päästä todellista aikakerrostumaa. Jätkäsaaren arkkitehtonisen ilmeen monipuolistamiseksi on järjestetty jonkin verran arkkitehtuurikilpailuja, mutta periaatteessa rakennuttaja, joka saa tontin, palkkaa itse arkkitehdin. Samoja nimiä on suunnittelijoiden joukossa Kaijansinkon (2011) mukaan aika paljon, koska asuntotuotanto on sellaista, että siinä pitää tuntea, mistä kohtuulli-

nen laatu ja kohtuulliset hinnat syntyvät. Nuoren polven arkkitehteja on yritetty saada kutsukilpailujen avulla mukaan. Konkarit ovat kuitenkin pärjänneet kilpailuissa yllättävän hyvin – nuoret ovat pakottaneet myös konkarit tekemään nuorekkaampaa ja raikkaampaa. Alueen rakennussuunnittelussa oli 1.4.2015 mukana 27 eri arkkitehtitoimistoa. Eniten kohteita oli Arkkitehtitoimisto H MV:llä (7), Anttinen & Oivalla (6), Arkkitehtitoimisto Stefan Ahlmanilla (5), Helin & Co:lla (4), Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiaisella (4), B & M:llä, Kirsti Sivenillä & Asko Takalalla (4) sekä Arkkitehtiryhmä A6:lla (4). Jätkäsaareissa oli useita kortteleita, joiden kaikkien kerrostalojen suunnittelusta vastasi yksi arkkitehtitoimisto.

Voimakkaasti Jätkäsaaren suunnittelussa mukana oleva Arkkitehtitoimisto H MV on aiemmin suunnitellut Helsingin kantakaupungissa mm. Arabianrantaa ja Etelä-Hermannia ja Anttinen & Oiva mm. Kalasatamaa. Aiemmin mm. Arabianrantaa suunnitellut Arkkitehtitoimisto Stefan Ahlman oli myös vahvasti mukana Kalasataman aloituskortteleissa, opintomatkat olivat suuntautuneet Kööpenhaminaan (mm. Örestad), Malmön ympäristöön, Osloon ja Tallinnaan (Ahlman 2012). B & M on suunnitellut mm. Arabianrantaa ja Hermannia. Myös Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen sekä Kirsti Siven ja Asko Takala osallistuivat Arabianrannan rakennusten suunnitteluun. Arkkitehtiryhmä A6 on aiemmin suunnitellut kantakaupungissa asuntoja Punavuoren Sinebrychoffin ja Sörnäisten Käenkujan kortteleihin.

Elävyyttä Jätkäsaareen tuovat asukkaiden ohella alueen tarjoamat ajanviettomahdollisuudet, kuten keskuspuistona toimiva Hyväntoivonpuisto, joka Kaijansinkon (2011) mukaan varmasti houkuttelee lähiseudulta koiranulkoiluttajia, lenkkeilijöitä ynnä muita, koska ympäristössä ei ole muita suuria puistoja – Sinebrychoffin puistokin on aika pieni. Hyväntoivonpuiston rakentaminen kuitenkin vie aikaa. Tällaisia topografiaa myöten tyhjästä rakennettuja kaupunkipuistoja ei Helsinkiin juuri ole toteutettu – lähioissa on yleensä säilytetty arvokkaimpia luontoalueita virkistysalueiksi puistorakentamisen sijaan. Luontoalueille on sitten rakennettu kävelyreittejä, valaistusta ja sijoitettu muutama penkki. Jätkäsaareen houkuttelevat ihmisiä myös bunkkeriin rakennettava liikuntakeskus ja suuri liikuntapuisto – nämä täydentävät ympäröivän kantakaupungin liikuntapalveluita. Jätkäsaareen on ruoholahtelaisten toivomuksesta suunniteltu myös uimarantaa, mutta rakentaminen ei ole laivaliikenteen potkurivirtojen ym. takia aivan yksinkertaista. Kaijansinkon (2011) mukaan ranta on joka tapauksessa tulossa. Vuonna 2018 Jätkäsaaren Ahdinaltaaseen suunniteltiin yksityisenä hankkeena kelluvaa uimalaa ja sisäsurffikeskusta. Ruoholahtelaiset olivat toivoneet myös pulkkamäkeä, ja myös sellainen rakennetaan. Kaijansinkon (2011) mukaan myös esimerkiksi kylpylähankkeelle löytyisi tontti, jos sellainen hanke ilmaantuisi. Vuonna 2017 oli vireillä hanke, jonka myötä Jätkäsaareen sijoittuisi kylpylähotelli ja urheiluareena. Jätkäsaareissa houkuttelivat vuonna 2017 myös mm. makasiineihin sijoittunut toiminta, Clarion-hotelli kattobaareineen ja konferenssikeskuksineen sekä Verkkokauppa.com. Jätkäsaareen avautui yksityisenä hankkeena yleinen sauna vuonna 2018 kantakaupungin vanhojen korttelisaunaperinteiden mukaisesti. Uusi Sauna -nimen saanut sauna täydentää Arlan ja Kotiharjun saunojen, Kulttuurisaunan, Löylyn, Altaan ja Lonnan saunan muodostamaa tarjontaa.

Laivaliikenne tuo Jätkäsaareen yhtäältä elävyyttä – ja toisaalta ruuhkaisuutta. Länsiterminaalien vuotuiset matkustajamäärät ovat kasvaneet 2000-luvulla voimakkaasti, Kaijansinkon (2011) mukaan usealla miljoonalla, ja alueelle rakennettiin uusi laituri, jonka myötä liikenne entisestään lisääntyi. Myös rahdin määrä on kasvanut. Ongelmana on etenkin laivaliikenteeseen liittyvä rekkaliikenne; laivojen bisnes perustuu autokansiin. Kaijansinkon (2011) mukaan on mahdollista, että tulevaisuudessa selvitetään, voisiko joku laivoista mennä jatkossa Vuosaareen. Mahdollinen ratkaisu olisi laivakantaa uusittaessa siirtyä ratkaisuun, jossa Vuosaaresta lähtee rahti ja Jätkäsaaresta matkustajat. On myös pohdittu, olisiko rekkaliikenteen huippuja mahdollista hajauttaa hinnoittelulla. Verkkokauppa.comin tulo Jätkäsaareen perustui juuri sataman läheisyyteen – ajatuksena on ollut, että Virossa vierailevat suo-

malaiset voivat samalla asioida Verkkokaupassa. Verkkokauppa.com teki asiasta myös kyselytutkimuksen. Aiemmassa sijainnissa Ruoholahdessa yrityksellä ei ollut tilaa laajentua. Satama on vaikuttanut myös hotellirakentamisen määrään Jätkäsaaressa.

Kaupallisen palvelutarjonnan osalta Jätkäsaareen tulee kaupallinen keskus, johon jokaisella jätkäsaarelaisella on korkeintaan noin 700 metrin matka. Keskuksen mittakaavaa on selvitetty, jotta siitä ei muodostuisi liian vahvaa kivijalkaliikkeisiin kohdistuvan kaupallisen kysynnän ja siten katujen elävyyden kannalta. (Kajiansinkko 2011). Toisaalta kauppakeskuksen tulee Kajiansinkon (2011) mukaan olla riittävän suuri, jotta se houkuttelee ihmisiä ja säteilee energiaa myös kaduille. Keskuskortteliin sijoittuu kaupallisten palvelujen lisäksi asuntoja ja toimistoja. Keskuskortteli on suunniteltu rakennettavan 2020-luvulla. Keskus rakentuisi Kajiansinkon (2011) mukaan useassa osassa kaupunginosan rakentamisen edetessä ja siten kysynnän lisääntyessä. Kivijalkaliiketiloihin Jätkäsaareen sijoittuu suurten pääkatujen, ensimmäisen kaava-alueen osalta pääasiassa Välimerenkadun, Tyynenmerenkadun ja Länsisatamankadun varsille, mutta myös esimerkiksi Hietasaarenkujan neljän aukion ja Jätkäsaarenkujan kahden aukion laidoille. Jätkäsaaren kadunvarsiliiketiloihin oli vuonna 2018 sijoitettu kohtuullisesti erilaista toimintaa. Ikääntyneille ja vammaisille Jätkäsaareen on rakennettu palvelukortteli.

Kulttuuritarjonnan osalta Bunkkeriin tulee kirjasto. Kvarteret Victoriaan on rakennettu kulttuurikeskus ja Jätkäsaaren tornihotellin yhteyteen kongressikeskus. Länsisatamaan on myös varattu tontteja muille mahdollisille kulttuurihankkeille. Sonkin makasiineissa on toiminut gallerioita. Alue on kuitenkin asumispainotteinen, joten hyvää saavutettavuutta edellyttävät kulttuuripalvelut eivät tule sijoittumaan alueelle. Länsisataman kulttuuritarjontaa täydentävät Ruoholahden kulttuuripalvelut – ennen kaikkea Kaapelitehdas – ja mahdollisesti Telakkarannan kehittyminen. Liikuntakulttuurin tarjontaa edustavat Bunkkeriin sijoittuva liikuntakeskus sekä viereen rakennettava liikuntapuisto kuplahalleineen ja talvisine tekojäineen. Jätkäsaaren alueelle on suunnitteilla kolme koulua ja useita päiväkotia. Ensimmäinen koulu valmistui vuonna 2017.

Jätehuollon osalta sekä Jätkäsaareen että Kalasatamaan rakennetaan jätteet imevä putkikuljetusjärjestelmä suurine maanalaisine jätevarastoineen. Järjestelmän ansiosta asutokaduilla on vähemmän jätekeräysautoliikennettä. Maanalainen jätehuolto myös säästää korttelipihoilla tilaa virkistyskäytölle. Vastaavia järjestelmiä on käytössä useissa Euroopan kaupungeissa (ks. Kortteli- tai kortteliryhmäkohtainen...S.a.). Suomeen jäteputkijärjestelmien esi-isiä rakennettiin kerrostalojen porraskäytäviin jo 1950-luvulla.

Työpaikkarakentamista Jätkäsaareen tulee varsin vähän, koska Ruoholahteen ja Salmisaareen on jo rakennettu suuri määrä työpaikkoja. Nämä ovat myös liikenteellisesti paremmin saavutettavissa kuin Jätkäsaaren alue. Jätkäsaari on eräällä tapaa pussinperä. Jonkin verran uutta työpaikkarakentamista on kuitenkin luvassa mm. sataman yhteyteen. Kiuru (ks. Bäckgren & Laitinen 2019) on pitänyt Jätkäsaarta hyvinkin potentiaalisena työpaikka-alueena sekä luovuuden ja innovaatioiden keskittymänä, mikäli alueelle sijoitetaan riittävästi toimitiloja.

Jätkäsaarta palvelevat raitiovaunuyhteydet, jotka on jatkettu alueelle Ruoholahdesta Crusellin sillan ja Jätkäsaarenlaiturin kautta vuosina 2011 ja 2012. Raitioiteitä on rakentamisen edetessä jatkettu syvemmälle Jätkäsaareen vuonna 2017 ja linjojen on tarkoitus vuonna valmistua 2023. Metrolla pääsee Ruoholahteen, mutta ei Jätkäsaareen. Kävelyliikenteen turvallisuuteen on panostettu pääkatuja ylittäviä pyörä- ja kävelyliikenteen siltoja kaavoittamalla – suojatielle ei tarvitse mennä. Polkupyörätieverkoston suunnitteluun on panostettu. Ydinkeskustaan Jätkäsaaresta pääsee polkupyörällä suoraan entiseen ratakuiiluun rakennettua Baanaa pitkin. Asukaspysäköinti sijoittuu Jätkäsaaressa kalliotilaan,

pihakansien alle sekä kadunomaisille pysäköintitonteille (vrt. Ruoholahti). Vieras- ja asiointipysäköinti sijoittuu pääosin katujen varsille. Ulkomaanyhteyksiä Jätkäsaaresta on matkustajasataman kautta.

Haasteina Jätkäsaaren suunnittelussa on ollut sataman melu ja hiukkaspäästöt sekä eri toimijoiden sijoittaminen samaan rakennukseen (Ettala 2012:14–15). Uhkina Jätkäsaaren rakentamisessa Kajansinkko (2011) näki myös taloudelliset suhdanteet. Sosiaalista asuntotuotantoa rakennetaan aina, kuten myös osaomistus- ja Hitas-asuntoja. Ruoholahteen rakennettiin sen rakentamisajankohdan (1990-luvun lama) takia yli puolet vuokra-asuntoja, vaikka se ei ollut alun perin tarkoituksena. Rakennusliikkeet pitivät vuokra-asuntojen rakentamisella rakennustoimintaa yllä ja saivat näin säilytettyä työpaikkoja. Infrastruktuuri-investoinnit kuitenkin tullaan kaupungin toimesta lainarahalla toteuttamaan, joten se ei hidasta alueen rakentumista.

Uhkana on myös, että kadunvarsiliiketilat muuttuvat pyöräkellareiksi ym., ja siten kaupunginosan muuttuminen ”nukkumalähiöksi”. Kadunvarsiliiketilöiden rakentamisesta on vaatimus kaavassa, mutta kaavoittaja ei voi vaikuttaa siihen, mitä toimintaa liiketiloihin sijoittuu.

Suurimpana toiveena Kajansinkolla on, että ihmiset viihtyisivät alueella hyvin, pysyisivät siellä. Ensimmäisten Hitas-asuntojen kysyntä oli Kajansinkon (2011) mukaan huimaa. Toiveena on myös, että väestörakenteesta muodostuisi monipuolinen – ei liikaa iäkkäisiin painottuva. Iäkkäät eivät ”täytä kuppiloita”, vaan pitää olla myös nuorempaa väkeä. Sen takia alueelle on rakennettu opiskelija- ja nuorisoasuntoja.

Jätkäsaaren mittavan asuntorakentamisen myötä Pitkänsillan eteläpuolisen kantakaupungin väestöllinen painopiste kallistuu Kajansinkon (2011) mukaan hieman enemmän länteen. Samalla Bulevardin rooli yhtenä kantakaupungin pääkaduista muuttuu ihan toisenlaiseksi: kadusta tulee paljon elävämpi – samoin Hietalahdentori kauppahalleineen ei enää jatkossa ole kaupungin laidalla telakan kulmalla, vaan ”puolivälissä keskustaa”, vähän Hakaniementorin tavoin. Myös Hietalahden torielämä voi tämän seurauksena elävöityä.

Jätkäsaaren ensimmäiset asuinkerrostalot valmistuivat vuonna 2012 Välimerenkadun varrelle. Yhteen kolmikerroksisella jalustaosalla kytketyssä rakennuksessa on neljä kahdeksankerroksista torniosaa. Katoille sijoittuu viherpihoja. Kattokerrokseen on sijoitettu saunat ja yhteistiloja. Kyseisten HOAS:in kerrostalojen pintamateriaaleina on käytetty mm. valkoista rappausta, punaista tiiltä sekä sinisiä, punaisia, vihreitä ja keltaisia laminaattilevyjä. Värillisten levyjen värimaailma tuo mieleen mm. Inotera corporate building -rakennuksen (2004) Taipeissa. Sekä värimaailma, että rakennuksen rakenne (kolmikerroksinen rakennusosa, tornit) tuovat mieleen Django buildingin (KCAP Architects, 2010) Amsterdamissa. Värimaailma voi myös viitata Jätkäsaaren konttihin historiaan. Välimerenkadun varrella rakennukseen sijoittuu liiketiloja. Viereisessä ruskeatiilipintaisessa rakennuksessa (ark. Jukka Turtiainen Oy) on limen ja appelsiinin sävyjä (kuva 316.) – kenties Välimerelle viitaten. Sonckin makasiinien taakse Tyynenmerenkadulle rakennetut kerrostalot (Kirsti Sivén & Asko Takala Arkkitehdit Oy) kytkeytyvät vanhoihin rakennuksiin punaisen tiilen käytöllä. Kap Hornin kadulla eräässä kerrostalossa on merenaaltoaiheista ornamenttiikkaa. Kansainvälisen arkkitehtitoimiston Sauerbruch-Huttonin suunnittelemassa Airut-korttelissa (kuva 317.) on erikoisia, aaltoja muistuttavia kattomuotoja. Tiilipintaisessa rakennuksessa on muistumia Amsterdamin Schoolin arkkitehtuurista. Vuonna 2018 Asunto Oy Helsingin Goldfingeriä markkinoitiin muotonsa puolesta flat iron -maamerkinä New Yorkin Flatiron Buildingiin (1902) viitaten. Rakentamisen Ruusulla vuonna 2017 palkitussa Vihreistä vihrein -korttelissa (Arkkitehtuuri- ja muotoilutoimisto Talli Oy) on viihtyisät kattopuutarhat.



Kuva 316. Jätkäsaaren värikästä asuntorakentamista. (Pertti Nisonen / Helsingin kaupungin aineistopankki).



Kuva 317. Jätkäsaaren rakennuksissa on erikoisia kattomuotoja. Havainnekuva. (Sauerbruch-Hutton).

7.1.4 Hernesaari

Nykyinen Hernesaari on muodostunut merentäyttöinä – alueella oli ennen satama-alueita kaksi saarta Hernesaari ja Hernematalankari. Vieressä sijainneeseen Munkkisaareen johti silta ainakin jo 1870-luvulla saaren teollistuessa ja saari oli kytketty mantereeseen maakannaksella ainakin jo 1920-luvulla. Hernesaari kytkettiin Munkkisaareen 1930- ja 40-luvuilla. Hernesaarta käytettiin aikoinaan kesäisin laidunmaana. Hernesaarella ja niin ikään aiemmin itsenäisenä saarena olleella Munkkisaarella on ollut myös kalastajien tukikohtia. Hernesaarella on myös asuttu (Hernesaaren osayleiskaava – selostus 2009). Hernesaaren muuttamista asutukseen ehdotettiin jo 1970-luvun alussa, mutta alueen kaavoittamiseen ei tuolloin ryhdytty. Suunnitelmalla oli tuolloin Merihaka-vaikutteinen nimi Meri-Herne. Alue olisi ilmeisesti ollut ”Saton Merihaka”.

Uuden rakentamisen yhteydessä Hernesaarella säästetään Gunnar Nordströmin suunnittelema Fordin entinen (kokooma)tehdasrakennus (rak. 1943–45, suojellaan) sekä Aili ja Niilo Pulkan valtion viljavarastoksi suunnittelema rakennuskokonaisuus (rak. 1953). Korkea siilo-osa säilyy maamerkinä, mutta suojelumerkintä poistettiin osayleiskaavasta vuonna 2012. On mahdollista, että siilot muutetaan tulevaisuudessa muuhun käyttöön. Munkkisaaren teollisuustalo säilytetään. Osa alkuperäiskäytöstä tyhjentyneistä telakkahalleista puretaan. Vanhoista toiminnoista telakka ja matkustajasatama kuitenkin säilyvät alueella. Alueella on säilynyt myös pala paikalla ennen merentäyttöjä sijainneen Hernesaaren kalliota.

Hernesaari on ollut Kajjansinkon (2011) mukaan huomattavasti Jätkäsaarta vaikeampi kaavoituskohte. Vaikeuksia ovat tuottaneet helikopterikenttä, suuret laivat ja korkea rakentaminen. Suurin ”murheenkryyni” on ollut Hernesaaren kärkeen täyttömaalle suunniteltu helikopterikenttä. Toteutuessaan kenttä olisi sijoittunut alueen asukkaiden merinäköymien eteen, mikä herätti vastustusta. Helikopterikentän suunnittelua vaikeutti myös käyttölupien saaminen lentoviranomaisilta. Vuonna 2013 päätettiin, että helikopterikenttä jää alueelle väliaikaisesti, vuoteen 2021 saakka, mutta uutta merentäyttöjä edellyttävää kenttää ei rakenneta. Ratkaisu mahdollistaa alueella suunniteltua laajemman asuntorakentamisen. Merentäyttöjä alueelle tulee silti venesatamaa varten. Venesatama toteutetaan helikopterikentän rakentamisen peruuntumisen takia suunniteltua suurempana.

Myös risteilijälaitureita käyttävien suurten laivojen ympäristövaikutusten miettimisessä on ollut omat vaikeutensa. Työpaikkarakentamisen on ajateltu sijoittuvan sataman ja asuntojen väliin suojamuuriksi. Lisäksi alueelle suunnitellut tornitalot ovat puhuttaneet ja heikko maaperä on vaikeuttanut talojen suunnittelua. Hernesaaren osayleiskaavavaluonnos hyväksyttiin vuonna 2009. Osayleiskaavan hyväksyminen venyi valitusten takia ja vuonna 2013 osayleiskaava päätettiin tehdä uudelleen, koska merentäyttöjä edellyttävää helikopterikenttää ei rakenneta. Suunniteltua asukasmäärää oli vuonna 2017 käsittelyyn tullessa osayleiskaavassa (ks. osayleiskaavan havainnekuva, kuva 318.) selvästi nostettu aiemmasta.

Hernesaari oli vuonna 2011 profiloitumassa hyvätuloisten asuinalueeksi – alueelta ei kysely Hitas-, osaomistus- ja asumisoikeusasuntoja, vaan suuria arvoasuntoja merinäköalalla (Kajjansinkko 2011). Sekä asuntojen kysyjät että suunnitelmista valittajat ovat Kajjansinkon (2011) mukaan usein olleet suomenruotsalaisia. Vuonna 2015 suunnitelmat olivat kuitenkin muuttuneet ja alueelle suunnitelluista asunnoista oli nyt 20 prosenttia hintasäänneltyjä ARA-vuokra-asuntoja ja 40 prosenttia asumisoikeusasuntoja ja muita ”välimallin asuntoja” (Malmberg 2015b).

Hernesaaren rakennukset tulevat olemaan pääosin 5–8-kerroksia. Korkeiden rakennusten on tarkoitus suojata aluetta kylmältä tuulelta. Hernesaareen on myös suunniteltu tornitalorakentamista, kuusi 12–25-kerrosista tornia (Lindroos et al. 2011:18–19), mutta Hernesaaren sijainti UNESCO-kohte Suo-

menlinnan suojavyöhykkeen sisäpuolella aiheutti tornirakentamiselle esteitä. Asemakaavaluonnoksessa vuonna 2018 tornitaloja oli madallettu. Tornitorakentamisen mittakaava liittyisi osin Hernesaaren siilojen mittakaavaan, ja myös Hietalahden telakkahallit ovat suuria. Rakennettavien korttelien on suunniteltu olevan umpinaisia tai lähes umpinaisia. Hernesaaren pohjoisosaan on suunniteltu kaupallista keskusta tornitalokorttelien kivijalkoihin. Kivijalkaliiketilaja on suunnitteilla myös kahtena keskittymänä pääkadun varrella ja sen sivukaduilla (matkustajasataman kulkuyhteyden äärellä ja etelässä huvivenesataman lähistölle) sekä paikoitellen ranta-alueelle. Asemakaavaluonnoksessa on määrittäneitä terassialueiden sijainneista. Mahdollisuuksia monipuoliselle kaupalliselle palvelutarjonnalle tuovat alueen merellisyys, matkustajasatama, huvivenesatama sekä alueen hyvätuloiset asukkaat (Hernesaaren osayleiskaavan kaupallisten...2012). Kaupallinen keskus tuo palvelutarjontaa myös Eiranrannalle, mistä palvelut vielä puuttuvat. Julkisten palvelujen osalta Hernesaareen on suunniteltu sijoittuvan päiväkotia ja koulu. Alueelle on tarkoitettu rakentaa raitiotieyhteys, joka valmistuisi 2020-luvulla.

Hernesaareen oli aiemmin suunniteltu kaivettavaksi kolme kanava-allasta rantakatuineen sekä kaivaen ja täyttäen toteutettavaksi kaksi venesatama-allasta. Osayleiskaavan havainnekuvien perusteella niiden vaikutteena ovat olleet Barcelona ja Venetsia (Kajiansinkko et al. 2011:45, 48). Kanava-altaiden tulo näytti kuitenkin jo vuonna 2015 taloudellisista syistä epätodennäköiseltä ja vuonna 2018 hyväksytyssä osayleiskaavassa kanava-altaista oli luovuttu ja venesatama-altaat oli yhdistetty. Pari pientä poukamaa alueelle oli kuitenkin asemakaavaluonnoksessa sijoitettu. Kanavia on usein aiemminkin kantakaupungin suunnitteluhistoriassa jätetty toteuttamatta: J. A. Ehrenströmin aikaan (toinen Katajanokan kanava, Kluuvin kanava), 1900-luvun alussa (Taivallahden kanava) ja 2010-luvulla (Finlandiapuiston kanava). Venesataman – sekä todennäköisesti myös tulevan väestön varallisuuden – takia Kajiansinkko on puhunut Hernesaaresta Helsingin Monacona (Sompero 2013). Alueelle on suunniteltu myös pitkä rantapuisto – puisto esiintyy jo vuoden 2002 yleiskaavassa. Rantapuisto jatkaa Kaivopuiston ja Eiran rantoja kiertävää puistoa. Rantapuistoon oli asemakaavaluonnoksessa sijoitettu kaksi uimarantaa. Alueen keskiosiin on suunniteltu joitakin pienempiä puistoja. Julkisen kaupunkitilan osalta osayleiskaavassa (Kajiansinkko et al. 2011:35–36) esimerkkikuvina on käytetty rantamuurin rantaravintoloita Barcelonetaassa, Barcelonassa, asuinkorttelien välistä aukiota Venetsiassa, rantakatuja Malmössä, rantapuistoa Lissabonissa ja kadunkalusteita Valenciassa.

Elävyyttä Hernesaareen tuovat tulevaisuudessa purjevenesatama, vesiuurheilukeskus, liikuntakeskus, hotelli sekä mahdolliset kulttuuripalvelut, jotka toisivat kävijöitä ja asiakkaita myös alueen ulkopuolelta (Kajiansinkko et al. 2011:58). Alueella on toiminut Tapahtumakeskus Telakka entisessä Fordin tehdasrakennuksessa vuodesta 2011 ja ravintola Birgitta uudisrakennuksessa vuodesta 2014. Birgitan ulkovooraus on poltettu hiilipintaiseksi. Birgitan läheisyyteen on sijoitettu urheilukenttiä. Vuonna 2015 Hernesaareen avautui laajempi ravintoloiden ja baarien keskittymä vierasvenesatamien ja laajoine oleskelualueineen. Kyseinen alue laajeni vuonna 2016. Tällä alueella palvelutarjoajat toimivat merikonteissa. Ratkaisu muistuttaa Hampurin Strand Pauli -aluetta. Vuonna 2016 Hernesaaren ranta-alueelle valmistui Helsingin julkisten saunojen perinteitä elvyttävä, Avanto Arkkitehdit Oy:n suunnittelema näyttävä julkinen saunarakennus, Löyly baarikahvilaoneen, terasseineen ja näköalakattonneen. Rakennus on ravintola Birgitan tavoin puinen. Löylyn puupintojen on ajateltu vanhetessaan harmaantuvan ja rakennuksen muistuttavan näin myöhemmin kallioluotoa rannalla – puusäleikön alle jäävät suojaisat vilvoittelutilat tuovat mieleen luolan ja niistä avautuvat näkymät luolan suuaukon. Rakennuksen katolle tai kallioluodon päälle voi kiivetä ja rantakalliolla voi ottaa aurinkoa (Arkkitehti 5/2016:20–31). Hernesaaren paikalla on aiemmin ollut luonnonsaari ja luoto. Löyly palkittiin vuonna 2016 Rakentamisen Ruusulla. Vuonna 2016 Hernesaaren alueelle sijoittui myös muita, luonteeltaan Löylyä väliaikaisempia saunarakennuksia. Rannalle tuotiin vuonna 2016 myös proomu, jonka lastitila oli muutettu tapahtumakäyttöön.

Vuonna 2015 arvioitiin, että Hernesaaren rakentaminen saattaisi alkaa 2020-luvun alussa ja alue voisi valmistua 2020-luvun lopulla. Mutta koska Hernesaaren osayleiskaava hyväksyttiin vasta vuonna 2018, arvio lienee liian optimistinen. Hernesaaren rakentamisella on suuri merkitys Helsingin eteläisten ranta-alueiden elävöitymiselle. Aiemmin Eiran ja Kaivopuiston väliselle ranta-alueelle on sijoitettu mm. kahviloita, minigolf-rata ja skeittipuisto.

Hernesaaren asemakaavaa valmisteltiin vuonna 2018 Jari Huhtaniemen toimesta. Asemaakaavaan liittyi Eiraan ja tuon aikakauden kaavoitusihanteisiin (Camillo Sitte) viittaavaa epäsäännöllisyyttä ja pieniä aukioita. Alueelle suunniteltiin peräti kuuden aukion tai puiston ketjua: Airokalanaukio-Riutapuisto-Miekkakalanaukio-Laguunipuisto-Pallokalanaukio-Purjekalanaukio. Joillekin sisäpihoille oli sijoitettu siipirakennuksia kantakaupungin perinteiden mukaisesti. Alueen nimistöksi oli valittu merellinen, mutta eksoottinen teema – Jätkäsaaren tavoin. Edellisten nimien lisäksi mukana olivat mm. Vuokkolankatu, Meduusankatu, Merihevoskatu, Merisiilinkatu, Mureenankatu, Atollikuja, Korallikuja sekä muita tavanomaisemmat nimet Laivakatu ja Matalasalmenkatu.



Kuva 318. Hernesaaren osayleiskaavan havainnekuva vuodelta 2017. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto).

7.2 Yhteenvedo kansainvälisistä esikuvista Helsingin kantakaupungin kaupunkisuunnittelussa ja arkkitehtuurissa sekä kantakaupungin keskeisten uudistushankkeiden paikallisista vaikutteista 1980-luvulta 2010-luvulle

Helsingin kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin kansainväliset esikuvat (taulukko 39.) muuttuivat ajanjaksolla aiempaa monimutkaisemmiksi. Työ- ja vapaa-ajan matkailu lisääntyi ja kohteiden määrä monipuolistui. Samalla visuaalisten aistiärsykkeiden määrä lisääntyi teknologisten murrosten ja median muutosten myötä. Suunnitteluinformaatiota alkoi tulvia joka suunnasta ja suunnittelijoiden oli yhä vaikeampaa itse tunnistaa saamiensa vaikutteiden lähteitä. Tämän seurauksena esikuvien määrittäminen muuttui aiempaa vaikeammaksi. Yleisesti ottaen ajassa muodikkaat ratkaisut levisivät erittäin nopeasti ja samankaltaisia toteutuksia on löydettävissä paitsi eri puolilta Eurooppaa, myös eri puolilta maailmaa. Tästä huolimatta ”ikuiset” Välimeren kaupunkien suunnitteluhistorian vaikutteet eivät kadonneet kaupunkisuunnittelusta mihinkään.

1980–1989	
Länsi-Pasila, 1978-	Teoreetikkojen osalta Robert Venturi 'Complexity and contradiction in architecture' ja Aldo Rossin 'L'architettura della città', Leon Krierin suunnitelma Echternaachiin (1970), James Stirlingin Düsseldorfin galleriasuunnitelma (1975) ja Christopher Alexanderin orgaaninen kaupunkikäsitys, mm. kirja 'The Oregon Experiment' (1975). Leon Krierin ja James Stirlingin suunnitelmat, Christopher Alexanderin kaupunkikäsitys. Vaikutteita Lontoosta, Hollannista ja Tukholman Skarpnäckista. Suunnitteluryhmä kävi ekskursion Lontoossa tutustumassa punatiilestä rakennettuihin kohteisiin. Kaupunkitilojen yksityiskohdat: ekskursio Sveitsiin ja Saksaan. Sitteläiset vaikutteet. Saaneerukseen haettiin oppia Ruotsista: Tukholmasta, Västeråsista ja Göteborgista. Auroranlinnan koekortteli ja Jemenin Shibam.
Kävelykadut, kävelykatukoikeilu 1971, Iso Roobertinkatu 1983	Kööpenhamina, Jan Gehl, Amsterdam. Kävelykatuihin tutustuttiin myös virkamiesmatkoilla – mm. Englannissa jo vuonna 1972. Iso Roobertinkadun kävelykatu sijaitsee ydinkeskustan ulkopuolella – hieman Amsterdamin Albert Cuypstraatin tai Lontoon Portobello Road Marketin tavoin. Bordeaux.
RAMA-raportti, 1984	Lontoon Docklands.
Merisatama, 1985–88	Nizzalainen rantabulevardi, Meritori hollantilaiseen tyyliin rakennettu.
Keski-Pasilaan ehdotetut kaksoistornit, 1986	Lyonin basilika, Pariisin La Défense. Mahdollisesti esim. Madridin Puerta de Europa, Tukholman Skarpnäcks allén päädyn on kaksiosainen rakennus, Antonio Sant'Elia futuristiset visiot (La Città Nuova, 1914), Lontoon Tower Bridge ja Guy's Tower (ark. Watkins Gray, 1974), New Yorkin Citigroup Centerin (ark. Hugh Stubbins, 1977). Ernő Goldfingerin Lontooseen suunnittelemat Balfon Tower (1967) ja Trellick Tower (1972), arkkitehti Mihajlo Mitrovićin Belgradiin suunnittelema Western City Gate (1980).
Kumpula-projektin alueet, rak. alkoi 1986	Kampuksen sijainti ja Akropolis. Isonniityn alueella vaikutteita kasbah-linnoituskaupungeista sekä Tinggärdenin alueesta Køgessa, Tanskassa. Vallilanrinne ja italialaisen arkkitehdin Leonardo Riccin suunnitelma Genovan Granarolon alueelle.
Sörnäisten rantatien alue, 1986	Anneli Lahti (Wallenius) oli käynyt Markku Lahden ja Juhani Kovasen kanssa tutustumassa vanhojen teollisuusalueiden suunnitteluun Göteborgissa, Hampurissa ja Hannoverissa. Erityisesti Hannover tuntuu vaikuttaneen suunnittelijoiden näkemyksiin, mm. Bahlsenin alue.
Ruoholahti, rak. alkoi 1987	Kronlöfin ja Vihisen alkuperäisessä suunnitelmassa väritavoitteena oli italialaisen tiili-kaupungin kullanhoidon tiili ja Ruoholahden torisommitelman lähtökohtana oli Vicenzan kauppahalli. Vihinen ihaili Hilding Ekelundin ja Bruno Tautin arkkitehtuuria, sosiaalisen ja yhteisöllisen suunnittelun tavoitteissa Vihisen ihanteina olivat Christopher Alexander (erit. 'A Pattern Language' -kirja) ja Jan Gehl. Kanavan ympäristö ja Venetsian Canal Grande, erityisesti Rialton sillan maisemat, silta ja Claude Monetin Givernyn puutarha. Sitran torni ja mahdollisesti New Yorkin Battery Park City sekä Potsdamer Platzin Debris Tower (ark. Renzo Piano, 1997). Metroasemalla antiikin Kreikkaan viittaava meanderimosaiikki.

Stockmannin tavaratalon laajennusosa, 1989	Walter Gropiuksen suunnittelema Bauhaus Dessau ja Jan Buisin suunnittelema De Volharding -tavaratalo.
Pikku Huopalahti	Tutustumismatka Pariisiin esikaupunkialueille: Marne-la-Vallée, Ricardo Bofillin suunnittelema Les Temples du Lac, Evry, Cergy-Pontoise sekä betonielementtirakentamisen osalta Grigny-niminen alue, Berliinin IBA-kohteet, mm. Tegel-alue, saksalainen elementtijugend, Tukholman Södermalm, rantatori ja Ligurian rannikon kylät, kuten Portofino, Giverny-vaikutteinen silta, Terassitalo ja Pariisin Evry sekä Hundertwasserin työt, myös Nizza. Miamin Ocean Driven art deco. Rakennusryhmä Mannerheimintien varrella ja Berliinin Lützowplatzin länsilaidan IBA-kohde (ark. Oswald Mathias Ungers, 1982–1983).
<i>1990–1999</i>	
Kaapelitehtaan kulttuurikäyttö, 1991	Tate Liverpool, Bostonin Charleston Navy Yardin köysi- ja ketjutehdasrakennus.
Aleksanteri 15:n sisäpihan saneeraus, 1991	Meksikolaisvaikutteinen.
Kansallisooppera, 1993	Halli ja Milanon La Scala ja muut klassiset oopperatalot, salissa perinteinen hevosenkenkämuoto ja gallerioita. Ulkoasun vaikutteet Richard Meieriltä. Pariisiin valmistui uusi oopperatalo joitakin vuosia ennen Helsinkiä, vuonna 1989 (ark. Carlos Ott). Julkisivun pienet parvekkeet ja Verona.
Kaisaniemenkadun lasipyramidit, 1996	Louvren pyramidi Pariisissa, Giza.
Messukeskuksen talvipuutarha, 1996	Muistuttaa tilaratkaisultaan Lontoon Covent Gardenia.
Hartwall Areena, 1997	Interiöörit ja pohjoisamerikkalaiset viihdekeskukset.
Nykytaiteen museo Kiasma, 1998	Jüdisches Museum Berlin, Frank Gehryn Guggenheim Bilbao -taidemuseo, Toyo Iton Naganoon suunnittelema Matsumoto Performing Arts Centre, Kiasman vapaamuotoisuus ja Renzo Pianon, Arata Isozakin ja Zaha Hadidin arkkitehtuuri.
Pohjoisesplanadin jalkakäytävän levennykset, 1998	Pariisin Champs-Élysées.
Suuret elokuvakeskukset, kuten Kinopalatsi ja Tennispalatsi, 1998 ja 1999	Yhdysvallat.
Sanomatalo, 1999	Jean Nouvelin Fundación Cartier Pariisissa, sisäänkäynti Elielin aukion puolella ja Phillips Exeter Academy Library:n (ark. Louis Kahn, 1971) sisäänkäynti Exeterissä, Yhdysvalloissa.
Finnair Stadium, 2000	Mukana suunnittelussa oli Olivier Lemarchand, joka on suunnitellut mm. Saint-Denisissä sijaitsevaa Grand Stade de Francea.
Business parkit, 1990- ja 2000-luvut	Yhdysvallat.
Uusi panostaminen kadunkalusteisiin, 1990- ja 2000-luvut	Edelläkävijäkaupunkeja kadunkalustuksen suunnittelussa Euroopassa olivat Barcelona ja Pohjoismaiden kaupungeista Malmö.
<i>2000–2009</i>	
Kaupunkipyörät, 2000	Kaupunkipyöriä oli kokeiltu jo vuonna 1965 Amsterdamissa ja vuonna 1974 La Rochellella. Edelläkävijöitä olivat Tanskan Farsø ja Grenå (1991) sekä Naksov (1993), Englannin Cambridge (1993) ja Portsmouth (1996), Tanskan Kööpenhamina (1995), Hollannin Rotterdam (1997), Ranskan Rennes (1998) ja Saksan München (2000).
Itämerentorni, 2000	Berliinin Potsdamer Platzin Debis Tower.
Soneran pääkonttori, 2001	Tummuus ja Jean Nouvelin Galeries Lafayette -tavaratalo (1996) Berliinissä ja Schmidt hammer lassen architects -toimiston suunnittelema Black Diamond -kirjasto (1999) Kööpenhaminassa.
Aleksis Kiven katu 52–54, 2001	Korotettu teollisuusrakennus, piirteitä New Yorkista.
Toimistoiksi muutettu siilo Sörnäsissä, 2002	Barcelonassa (ark. Ricardo Bofill, 1973) viljasiiloja on muutettu asunnoiksi.
Elielin aukion hotelli, 2003	Esim. Oslon asemahotelli (1999).

Oppimiskeskus Aleksandria, 2003	Betonisuus ja arkkitehti Louis Kahnin suunnittelema Phillips Exeter Academy Libraryn (1972) interiööri. Aleksandrian suunnitteluvaiheessa arkkitehdit kävivät tutustumismatkalla Englannissa: Sheffieldissä (Hallam University Adsetts Centre), Lontoossa (mm. University of North London Learning Centre ja University of Westminster The Harrow Learning Resource Centre) ja Oxfordissa. Vaikutusta Aleksandrian pöytä- ja tilaratkaisuihin.
Arcadan Hämeentien puoleisen julkisivun pitkien kapeiden pylväiden kannatteleva katos, 2003	Myös Ruoholahdessa HTC Ruoholahden rakennuksessa (Tuomo Siitonen Architects, 2002) ja vähän myöhemmin valmistuneessa Dynamicumissa (ark. Timo Vormala & Erkki Karonen, 2005). Aiemmin mm. New Yorkin Avery Fisher Hallissa (ark. Max Abramovitz, 1962), Barcelonan Plaça des Paisos Catalans -aukiolla (suun. Helio Pinón & Albert Viaplana, 1983) ja Norman Fosterin Nîmesiin suunnittelemassa Carré d'Artissa (1993).
Suuret kauppakeskukset, kuten Sello (2003, 2005)	Yhdysvallat.
Fennia-korttelin kehittämisshanke, 2004	Pohjoisamerikkalaistyyppinen Urban Entertainment -kohde. Toisaalta kortteliläpikulut ja lasikattoiset galleriat olivat osa 1800-luvun eurooppalaista urbanismia.
Pikkuparlamentti, 2004	Lasinen katto (sisältä) ja Saksan Valtiopäivätalon, Reichstagen kupoli (ark. Norman Foster, 1999) Berliinissä sekä Berliinin Sony Centerin (ark. Helmut Jahn, 2000) kate.
Kuntien eläkevakuutuksen toimitalo, 2005	Frank Gehryn suunnittelema DZ Bankin rakennus Berliinin Pariser Platzilla.
Haaga-Helian kampuksen (2005) aula	Yhdysvaltalaiset punatiilikampukset.
Design District Helsinki, 2005	Ulkomailla design-kortteleita on mm. Yhdysvalloissa Miamissa (per. 1990-l. loppu), Los Angelesissa (La Cienega Design Quarter, 2008) ja New Yorkissa (NoHo, 2010). Euroopassa Lontoossa on Brompton design district (2008). Tukholman vanhassa kaupungissa on 2000-luvun alussa perustettu SoFO (2003).
Pasilan konepaja, ensimmäinen asemakaava vuonna 2005, rakentaminen ja kaa-voittaminen jatkuu 2010-luvulla	Lontoon Docklands, New Yorkin Tribeca ja Brooklyn, teollisuusrakennusten uusio-käyttö ja Saksan teollisuusalueet, vierailu Hollannissa, hybridirakennus ja nk. Cascadecomplex (ark. Abe Bonnema, 2001) Groningenissa, satunnaisesti sijoitellut ikkunat ja puolalainen arkkitehti.
Micropolis-skeittipuisto, 2006	Etelä-Espanja, Lontoo, Pariisi, Ateena.
Rautatien jäärata, 2006	Kaupungin ytimeen sijoittuvia luistinratoja on ennen Helsinkiä ollut mm. New Yorkissa (Rockefeller Center, 1936 ja Wollman Rink, 1949), Ottawassa (Rideau Canal, 1971), Torontossa (Nathan Phillips Square, 1990-l.), Chicagossa (Millennium Park, 2001), Detroitissa (Campus Martius Rink, 2004) ja Lontoossa (Somerset House, 2004?). Helsinkiin mallia haettiin vuonna 1999 avatusta Kööpenhaminan Kongens Nytorvin tekojäästä. Kööpenhaminalaiset olivat hakeneet mallia Hollannista.
Kampin keskus ja Narinkkatori, 2006	Kampin keskuksen aulan soikea aihe yhdistettynä teatterimaiseen mahdollisuuteen seurata ihmisten liikkeitä ja antiikin teatterit. Valoaukko ja Rooman Pantheon, Tukholman Ringen sekä Vatikaanien museoiden portaikko. Bussiterminaali ja Santiago Calatravan suunnittelema Gare do Oriente Lissabonissa ja Tallinnan Viru-keskuksen bussiterminaali. Bussiterminaalin suunnitteluvaiheessa vierailuja Madridin Avenida de Americas -bussiterminaaliin ja New Yorkin Port Authority -bussiterminaaliin. Kampin keskus sijoittuu torialueen tärkeimmäksi elementiksi, kuten katedraalit eurooppalaisten kaupunkien toreilla. Toisaalta Kampin keskus sijoittuu samalla tavalla aukion laidalle kuin Pariisin Pompidou-keskus, ja myös kauppakeskuksen julkisivun sisäänpäin kääntyneisyys ja ristikkomainen rakenne viittaavat Pompidouhun. Julkinen kello ja torniaihe viittaavat eurooppalaisten kaupunkien keskusaukioiden kellotorneihin. Suurta työmaata verrattiin kooltaan ja keskeiseltä sijainniltaan Berliinin Potsdamer Platziin – ja sieltä haettiin myös mallia työmaalogistiikkaan. Narinkkatori ja Pariisin Pompidou-keskuksen Beaubourg-aukio, loggia ja Firenzen Loggia del Mercato Nuovo. Tennispalatsin aukio ja Rooman Piazza Navonan leveys. Ajatus Simonkentän jakamisesta kolmeksi pienemmäksi toriksi on sitteläinen ajatus.
Kerrostalojen ja kerrostalopihojen kehittäminen, selvitykset 2006, 2007	Ilosen (2006) julkaisussa on esimerkkikuvia mm. Amsterdamista, Goudasta, Berliinistä, Nîmesistä, Zürichista, Münchenista, Tokiosta ja Venetsiasta. Pakkala et al. (2007) laativat selvityksen kerrostalojen kehittämisestä ja talotyypeistä: havainnekuvia on

	mm. Itävallasta (Wien), Sveitsistä (Zürich), Venetsiasta, Pariisista, Ruotsista (mm. Malmö), Englannista, Hollannista (mm. Rotterdam ja Amsterdam), New Yorkista ja Kööpenhaminasta. Kerrostalopihoja käsittelevässä julkaisussa (Sopanen et al. 2007) on havainnekuvia Hollannista, Portugalista, Berliinistä ja Tukholmasta.
Taskupuisto-idea	New York, esim. Paley Park (1967).
Flamingon viihdekeskus, 2008	Yhdysvallat, erit. Las Vegas.
Opetushallituksen talon remontti, 2008	Tunnettu esimerkki dekoraatiovaikutteisesta julkisivusta on himmentimillä varustettu Jean Nouvelin suunnittelema Institut du Monde Arabe Pariisissa.
Lux Helsinki, 2009	Valotapahtumat ja Lyonin Fête des lumières.
Keskuskadun laatoitus, eteläosa 2009	Texas A&M Universityn lattiat. Barcelonan Las Ramblasin aaltokuviot, Tukholman Sergeltorgetin kolmiot ja Kööpenhaminan Strøgetin laatoitus. Erityinen aaltokuviolaatoitus myös Lissabonin Rossio-aukiolla.
Arabianranta, ensimmäinen kaava 1998, rakentaminen 2000- ja 2010-luvuilla	U-kortteli ja Ruotsi. Kaavoituksessa vaikutteita on mahdollisesti saatu Århusin Håndværkerparkenista (1983). Norra Hammarbyhamnenissa Tukholmassa on myös U-kortteleita, joiden päädyssä on pistetalot. Uuslofit ja Yhdysvaltojen loft-rakentaminen. Kattojen rivitalot ja ulokkeet: Amsterdam. Arabianrannan valkoiset, merelle suuntautuvat sisäpihat tuovat paikoin mieleen arkkitehti Ernst Mayn suunnitteleman Siedlung Bruchfeldstrassen (1927–29) Frankfurt am Mainissa ja arkkitehti Arne Jacobsonin Bellavista-asuinkorttelin (1932) Tanskan Klampenborgissa. Flooranaukion asuinkerrostalon (2011) sisäpiha on Antoni Gaudín Casa Milà (1912) -vaikutteinen. Arcadan ja Practicum osalta käytiin opintomatalla Kööpenhaminassa ja Etelä-Ruotsissa ja Tukholmassa. Ilmeisesti ainakin rakennusten rikas värimaailma on Ruotsista.
Loft-rakentaminen, 2000- ja 2010-luku	New York ja muut Yhdysvaltojen itärannikon kaupungit.
Töölönlahden kulttuurikeskittymä, rakennettu pitkään, valmis vuonna 2018.	Vanha ajatus. Vastaavia mm. Amsterdamissa (Museumplein), Wienissä (Museumsquartier), Berliinissä (Museuminsel), Münchenissa (Kunstareal) ja Tukholmassa (Djurgården).
Jätkäsaari, ensimmäinen asemakaava 2009	Jätkäsaari yleisesti: Hammarby Sjöstad. Jätkäsaaren kattomaiseman positiivinen levottomuus ja Pariisi. Hyväntoivonpuisto: Valencian Green river, Venetsian Canal Grande, Tiberin mutka Vatikaanin kohdalla, New Yorkin Central Park. Hietasaarenkadun varren pienten aukoiden sarja: eteläeurooppalaiset, kuten italialaiset tai espanjalaiset kaupungit, Rob Krierin 'Urban Space' (1975). Ryhmärakentaminen: Berliini. Tornihotelli: Tukholman Scandic Victoria Tower, Manchesterin Beetham Tower, Habitat Sky Barcelonassa. Niemen kärkeen suunnitellut epäsäännölliset korttelit: Malmön Västra Hamnen, Venetsian itäosat. Kirkkosaari: Venetsian Isola San Pietro. Jätkäsaaren ja Kalasataman kanaalit: Venetsia, Amsterdam. Jätkäsaaren värikkyyt: Välimeren merenranta-kaupungit. Bunkkerin katolle suunnitellut rivitalot: esim. Tukholma, huomattava korottaminen ja Hampurin Elbe Philharmonic Hall. Jätkäsaaren kaavoittajan Matti Kaijansinkon esikuvia: Jan Gehl, Gordon Cullenin kirja 'Townscape' (1961), uusurbanismin (New Urbanism) saralla vaikuttaneet luxemburgilaiset veljekset Léon ja Rob Krier.
Kalasatama, ensimmäinen asemakaava 2009	Kalasataman pohjoismaisina malleina on nähty Göteborgin Norra Älvstranden, Oslon Aker-Brygge-Bjørnvika, Malmön Bo01, Tukholman Hammarby Sjöstad ja Kööpenhaminan Tuborg-Sydhavnen ja länsieurooppalaisina malleina Lontoon Docklands, Amsterdamin Borneo-Sporenburg ja Ijburg, Rotterdamin Kop van Zuid, Hampuri. Hollantilaisvaikutteet osin rotterdamilaisen KCAP-arkkitehtitoimiston Ray City Helsinki -suunnitelmasta. Kalasataman tornikeskusta ja Rotterdamin De Rotterdam. Tornitalojen aulapalvelut ja yhdysvaltalaisen kaupunkien pilvenpiirtäjät. Euroopassa kaupunkikeskustoissa satama-alueille on rakennettu tornitaloja myös mm. Lontoossa (Canary Wharf), Oslossa (Bjørvikan Barcode) ja Marseillessa (EuroMediterranée). Verkkosaaren kelluvat talot, asuntolaivat: asuntolaivojen idea on peräisin Amsterdamista (myös Almere), nousten sieltä Tukholmaan (vrt. Pampas Marina, 1992). Lontoo, Bath. Kelluvat talot ja Hollannin Maasbommel. Hanasaaren kärkeen suunnitellut ”kylpyammetalot” ja Bjarke Ingelsin ja Julie De Smedtin Kööpenhaminan VM-kortteli. Samantyylistä otetta myös ark. André Minangoyin Marina Baie des Angesin kerrostalo- ja venesatamakompleksissa (rak. 1969–1993) Villeneuve-Loubetissa lähellä Nizzan lentoasemaa. Kalasatama ja shared space -konsepti: mm. hollantilainen Pieter de Haan. Kanavat ja Amsterdam sekä Venetsia. Hanasaaren kärkeen suunniteltu meriuimala: Euroopassa

	avattu useita keskellä kaupunkia sijaitsevia rantoja ja uimaloita esimerkiksi jokien rannoille Berliinissä (Spree-joella kelluva uimala Badeschiff), Pariisissa (Seine-joen rannan autotiellä kesäisin Paris Plages; hiekkarantoja, uima-altaita ja kahviloita), Prahassa (Smichovska Plaz; hiekkarantoja ja kelluvia uima-altaita), Budapestissa (Barge Beach; kelluva uimaranta ja uima-allas), Amsterdamissa (Amstel-joella kelluva BadBuiten) ja kanavien rannoille esimerkiksi Kööpenhamissa (Havnebad). Pariisi poimi idean urbaaneista rannoista Saint-Quentinin kaupungilta, jolla oli ranta kaupungin keskusaikukolla jo vuonna 1996. Myös Bernissa (Aare-joki) ja Zürichissa (Lake Zürich) urbaani uiminen on suosittua. Hanasaaren suunnitelmassa (Hanasaaren yleisten alueiden...2010) on kuvia mm. Kööpenhaminan Havnebadesta ja Malmön Västra Hamnenista. Hanasaaren suunnitellut rantakivikot ovat tuttuja em. Västra Hamnenista.
2010-	
Crusellin silta, 2010	Santiago Calatravan sillat.
YTHS:n laajennusosa, 2010	Sigurd Lewerentzin arkkitehtuuri.
Salmisaari, kaava 2005, rakentaminen jatkui 2010-luvulla	Hollanti, Amsterdamin Veemkaden rannat, Hudson-joen maisemat New Yorkissa, Varman rakennus ja Whitney Museum of Modern Art New Yorkissa. Porrastuvia rakennuksia satama-alueilla mm. Liverpoolissa ja Oslossa.
Musiikkitalo, 2011	Akustiset ratkaisut ja Hans Scharounin Berliinin filharmonian konserttitalo.
Monitoimihalli 7, Messukeskus, 2011	Tutustumismatka Saksan messukeskuksiin (Messe München, Messe Frankfurt am Main, Messe Essen, Messe Berlin) sekä yleisurheiluhalliin Valenciassa (Luis Puig Palace). Tyyllillisesti enemmän vaikutusta lieenee ollut Valencian laajalla Ciudad de las Artes y las Ciencias -hankkeella, ark. Santiago Calatrava ja Felix Candela.
Kämpin lasinen neljän vuodenajan terassi, 2011	Pariisi.
Telakkaranta, arkkitehtuurikilpailu ratkesi vuonna 2011	Herzog & de Meuronin Hampurin satamaan suunnittelema konserttihalli. Rakennusten korkeat päädyt ja hansakaupunkien, kuten Gdanskin ja Lyypekin rannat.
Hiljaisuuden kappeli, 2012	Ideatasolla Pantheon.
Kaisa-talo, 2012	Pienet aukot ja kaaret tiilirakennuksessa ja 1920-luvun saksalainen tiiliekspressionismi. Tunnetuin kansainvälinen esimerkki tiiliekspressionismista on Hampurin Chilehaus (ark. Fritz Höger, 1924). Sen vieressä on Sprinkenhof-rakennus (ark. Hans & Oskar Kerson, Fritz Höger, rak. 1927–1943). 1920-luvun liikennearkkitehtuuri, kuten betonisen Fiatin Lingotto-kortteli (ark. Matté Trucco, 1923). Tutustumisia kirjastoihin ulkomailla: Saksassa (Berliini), Sveitsissä (Lausanne, Basel, Zürich, Lucerne), Tanskassa (Kööpenhamina) ja Hollannissa (Amsterdamissa). Suunnittelijoihin vaikutuksen tehneitä kirjastoja olivat Berlin State Library, Cottbus University Library (ark. Herzog & de Meuron, 2004), Berliinin Humboldt Library (Max Dudler Architects, 2009) ja Lausannen Rolex Learning Center (architects SANAA, 2010). Kaisa-talon sisäosassa vaikutteita Frank Lloyd Wrightin suunnittelema New Yorkin Solomon R. Guggenheim -museosta (1959) ja Norman Fosterin suunnittelema Berliinin Freie Universitätin filologian kirjastosta (2005). Pitkässä soikeassa valoaukossa vaikutteita Santiago Calatravan suunnittelema Zürichin yliopiston oikeustieteellisen tiedekunnan kirjastosta (2004). Kierreportaat ja Eero Saarisen suunnittelema General Motors Technical Center (1955). Travertiinin käyttö ja Italia.
Kulttuurisauna, 2012	Antiikki, roomalainen atrium, puurakentaminen sekä sisäpiha ja Japani, pyramidi-aihe ja Egypti sekä Louis Kahnin ja Anne Tyngin Trenton suunnittelema Bath Houseen (1955) New Jerseyssa.
Liikkuva laservalo Olympiastadion tornissa Lux Helsinki-tapahtumassa 2012	Eiffel-torni.
Baana, 2012	New Yorkin High Line. High Linen esikuva oli Pariisin Promenade Plantée. Vastaavia ratkaisuja ovat myös Chicagon Bloomingdale Trail ja St. Louisin The Trestle.
Hernesaari, 2010-luku	Osayleiskaavan havainnekuvat: Barcelona ja Venetsia. Varakkaille rakentaminen ja Monaco.
Teollisuuskadun pankkirakentaminen, 2010-luku	New Yorkin Wall Street.
Hermannin tukkukauppa-alueen kehittäminen, 2010-luku	New Yorkin Meatpacking District.

Kantakaupungin ja Kruunu- vuorenrannan välille harkittu köysirata	Ulkomaalaisia köysirataesimerkkejä mm. Yhdysvalloista, Taipeista, Saksan Koblen- zista, Singaporesta, Sotsista, Lontoosta ja Barcelonasta. Eurooppalaisista kaupungeista köysiratoja on myös esimerkiksi Funchalissa, Lissabonissa, Portossa, Grenoblessa ja Istanbulissa.
KPMG:n konttorirakennus, 2014	MIT:n Baker House (ark. Alvar Aalto, 1948) ja Berliinin Shell-Haus (ark. Emil Fah- renkamp, 1932).
Helsinki Sky Wheel, 2014	London Eye.
Uudet liikenteen kehittämi- sen prioriteetit, 2014	Vancouver.
Korjaamo Groupin Allas-eh- dotus Katajanokalle, 2016	Berliinin Badeschiff-uimala.
Keskustakirjasto, 2018	Norjan Kristiansandin Kilden Performing Arts Centre. Ehdotusten joukossa oli myös mm. Le Corbusier'n Le Ronchampin sienimäisen kirkon (1955) vaikutteita (LibLab), Jeanne Gangin 'Aqua' (Chicago, 2009)-pilvenpiirtäjä vaikutteinen 'Paper Sheets' -eh- dotus, Salvador Dalí -vaikutteinen 'Book Forest' -ehdotus.
Keski-Pasilan tornikeskusta, suunniteltu pitkään	Pariisiin La Défense. Ajatus korkeasta rakentamista kaupungin keskiössä ja Yhdysval- lat, mm. Chicagon yliopiston professori Ernest Burgessin kehämäinen kaupunkiraken- nemalli (1924). Tornitalorakentamisen trendi ympäri maailmaa. Potsdamer Platz.
Raide-Jokeri, 2021?	Raide-Jokerin alustavassa yleissuunnitelmassa (2009) on käytetty havainnekuvina Dublinin, Strasbourgin ja Barcelonan pikaraitiotietä. Raide-Jokerin internet-sivuilla vertailukohtana myös Lyonin pikaraitiotie.
Pyöräilymahdollisuuksien kehittäminen, 2010-luku	Kööpenhamina ja Amsterdam.
Kaupunkibulevardit, 2020- luku?	Pariisin ja muiden eurooppalaisten kaupunkien suunnittelu 1800-luvun jälkipuoliskol- la.
Messukeskuksen viereen Messuaukiolle suunniteltu tornihotelli, odottaa toteutta- mistaan	Idean taustalla mahdollisesti Frankfurtin messukeskuksen viereen rakennettu Messe- turn (1990).
Töölönlahdelle suunniteltu campanile, odottaa toteutta- mistaan	Tunnettuja campanileja Pisan, Firenzen ja Venetsian kellotornit.
Kaisaniemenkadun kävely- katusuunnitelma, odottaa to- teuttamistaan	Broadway New Yorkissa.
Eteläsataman kehittäminen, kesken	Suunnittelukilpailun 'Stadi terassi' -ehdotuksessa vaikutteita Oslon oopperatalosta.
Taivallahden kasarmin asuinkerrostalo, odottaa to- teuttamistaan	MIT:n Baker Dormitory Bostonissa.
Helsingin ja Tallinnan väli- nen rautatietunneli, odottaa toteuttamistaan	Kanaalitunneli Englannin ja Ranskan välillä.

Taulukko 39. Helsinkiläisten rakennusten, julkisten taideteosten, kaava- ja kaupunki uudistushankkeiden ym. kansainvä-
lisiä edeltäjiä ja esikuvia 1980-luvulta 2010-luvulle. Taulukon tietojen lähdeviitteet on luettavuuden vuoksi sijoitettu
tekstiosioihin.

Kaupunginosan historia, ominaispiirteet ja kantakaupungin kontekstin vaikutus näkyy kaikissa kan-
takaupungin uusissa kaupunginosissa jollakin tavalla (taulukko 40.). Toisaalta uusissa toteutuksissa
on myös ollut tapana irrottautua historiallisesta kontekstista – toisinaan voimallisemmin ja välillä
vähän hillitymmen. Eri alueiden suunnittelussa on kuitenkin hyvin eri tavoin valittu ne perinteet, joita
on jatkettu ja ne suunnittelun osa-alueet, joita on toteutettu uudella tai traditiosta poikkeavalla tavalla.

Kaupunginosa	Kaupunginosan historian, ominaispiirteiden ja kantakaupungin kontekstin vaikutus suunnittelussa	Kaupunginosan irrottautuminen historiastaan ja kantakaupungin kontekstista
Koskelan täydennysrakentamisalueet	Kaavaratkaisut Käpylän tavoin avoimiin kortteleihin ja lamellitaloihin perustuvia.	Vanhan puutaloalueen purkaminen kokonaisuudessaan 1970-luvun kerrostaloalueen alta, lähiömäiset kaavaratkaisut, kerrostaloja ei rapattu tai verhottu tiilellä kantakaupunkimaiseen tapaan, ei kantakaupungille tyypillisiä kivijalkaliiketilöitä.
Merihaka	Rakennuskorkeudet ja Kallion kirkon aseman säilyttäminen siluetissa, muutamat harkitut näkymälinjat, Pannukakun saari säilynyt nimistössä.	Vanhan teollisuusalueen purkaminen kokonaan uuden rakentamisen alta, vanhan rantaviivan ja alueen saarimaisen luonteen hävittäminen, tornitorakentaminen rannalla ja kansiratkaisut Helsingille epätyypillisiä, lähiömäinen kaavaratkaisu, kerrostaloja ei rapattu tai verhottu tiilellä kantakaupunkimaiseen tapaan.
Itä-Pasila	Ruutukaava, Fredriksbergin vanhan asemarakennuksen siirtäminen alueelle, vanhan kesäteatterin säilyttäminen, resiinan sijoittaminen alueelle, nimistössä viittauksia rautatiehistoriaan, alueen kytkeminen kantakaupunkiin raitiotieyhteydellä.	Vanhan rakennuskannan purkaminen, katukuiluissa ei juurikaan kantakaupungille tyypillisiä kivijalkaliiketilöitä, ei kantakaupunkimaisia umpikortteleita, kerrostaloja ei kantakaupunkimaiseen tapaan rapattu tai verhottu tiilellä.
Katajanokan kärki ja ranta-alueet	Vanhojen kasarmi-, vankila- ja makasiinirakennusten verrattain laajamittainen säilyttäminen ja uusiokäyttö, Katajanokan maisemalinja- ja pääteaiheperinteiden jatkaminen kaavoituksessa, merimaisemien hyödyntäminen kortteleiden perustamiskorkeuksia korottamalla, luonteeltaan umpinaiset korttelit, erkkerit ja Katajanokan vanha osa, kivijalkaliiketilöiden rakentaminen, punaisen tiilen käyttö ja merikasarmi- ja vankilahistoria, rakennuskorkeudet ja Merikasarmen rakennusten aseman säilyminen siluetissa, nimistö ja merikasarmi- ja vankilahistoria, etuistutukset ja helsinkiläinen perinne, aidattomat yhteispihat ja jalankulkukujat ratkaisuna omaksuttu Ullanlinnasta, merihistoriasta muistuttavat esineet ranta-alueilla, alueen kytkeminen kantakaupunkiin raitiotieyhteydellä.	Vanhan rakennuskannan osittainen purkaminen, uudet korttelit eivät Katajanokan vanhan osan tavoin täysin umpinaisia. Rap- pausta käytetty vain vähän.
Länsi-Pasila	Joidenkin vanhojen puutalojen ja vanhan paloaseman säilyttäminen, muutaman katulinjauksen ja aukion säilyttäminen, Puu-Pasilan henkeen sopiva epäsäännöllinen kaavaratkaisu, kivijalkaliiketilöiden rakentaminen, nimistö ja alueen entiset asukkaat, alueen kytkeminen kantakaupunkiin raitiotieyhteydellä.	Vanhan Puu-Pasilan purkaminen lähes kokonaan, vanhoja katulinjauksia säilytetty vain vähän. Vaikka kyseessä on pinta-alaltaan varsin suuri alue, verrattain matala aluetehokkuus ei ole pystynyt synnyttämään monipuolista kantakaupunkimaista palvelutarjontaa.
Sörnäisten rantatien korttelit	Useiden vanhojen teollisuusrakennusten säilyttäminen ja uusiokäyttö, patkka ratakiskoja säilynyt Sörnäisten rantatien varrella, vanhojen puiden säilyttäminen Näkinpuiston korttelissa, punaisen tiilen käyttö ja vanhat teollisuusrakennukset, Hämeentien varteen sijoitettu kivijalkaliiketilöitä.	Vanhoja teollisuusrakennuksia purettiin runsaasti.
Kumpula-projekti	Kumpulan kartanon aseman säilyminen siluetissa, Vallilanlaakson laaksomaisen ja puistomaisen ilmeen säilyttäminen, Isonniityn alue ja Kumpulan pientaloalueen mittakaava, Sofianlehdon kerrostalot ja Käärmetalon muurimainen sijainti kalliolla kadusta irrallaan, Intiankadun korttelit ja Kumpulan	Kumpulalle tyypillistä puutalorakentamista ei toteutettu, rakentaminen ei perustunut kantakaupunkimaisiin umpikortteleihin tai mittakaavaan.

	<p>pientaloalueen värimaailma, Intiankadun varteen sijoitettu kivijalkaliiketilaja.</p>	
<p>Pikku Huopalahti</p>	<p>Joidenkin vanhojen rakennusten säilyttäminen Paciuksenkujalla ja rakentamisen kytkeminen niiden mittakaavaan, Haagan vanhan huvilakaupungin mittakaavan huomioiminen Korppaanmäen alueella, kantakaupunkimaisen rakentamisen mittakaavan huomioiminen Paciuksenkaaren alueella, Huopalahden maisematilojen avoimuuden ja merenlahden luontoarvojen säilyttäminen, rakennusten sijoittuminen koko alueella kadunvarteen perinteisen kantakaupunkimaisen rakentamisen tavoin, katutilojen mitoituksessa ja suhteissa muistumia kantakaupungista, korttelit ovat Taka-Töölön perinteiden mukaan vain osin suljettuja, kivijalkaliiketilojen rakentaminen, perinteisten kattoratkaisujen ja torniäidien paluu kaupunkirakentamiseen, alueen kytkeminen kantakaupunkiin raitiotieyhteydellä, nimistö kytkeytyy Ruskeasuon ja Meilahden nimistöperinteisiin sekä alueella sijainneen verotilan, Haagan huvilakaupungin ja Tilkan sotilassairaalan historiaan ja paikallisiin vaikuttajiin.</p>	<p>Rakentamisen mittakaava on vain paikoin kantakaupunkimaista, korttelit eivät umpinaisia, rakennuksia ei ole kantakaupunkimaiseen tapaan rapattu. Vaikka kyseessä on pinta-alaltaan varsin suuri alue, verrattain matala aluetehokkuus ei ole pystynyt synnyttämään monipuolista kantakaupunkimaista palvelutarjontaa.</p>
<p>Ruoholahti</p>	<p>Joidenkin vanhojen rakennusten säilyttäminen ja uusiokäyttö, kanava ja satama-alueen ominaismuodot sekä Helsingin suunnitteluhistoria, kanavan ja torin yhdistelmä ja Kauppatori, merellisyuden hyödyntäminen rakennuksista avautuvissa näkymissä, puurivien reunustaman kanavan esikuvina Esplanadi ja Bulevardi, arkkitehtuurissa viittauksia kontti-, satama- ja merihistoriaan, muutamat säilyneet kalliioalueet ja alueella sijainneet saaret, taideteokset ja alueella sijainneet saaret sekä Lepakon purettu kulttuurikeskus, nimistö ja alueella sijainneet saaret, saariluonto, meri, merenkulku, teollisuus, varastointoiminta ja kulttuurihistoria, alueen kytkeminen kantakaupunkiin metro- ja raitiotieyhteyksillä.</p>	<p>Korttelit eivät ole kantakaupunkimaiseen tapaan täysin suljettuja, kauppakeskusrakentaminen ei ole tyypillistä Helsingin kantakaupungin vanhoille kaupunginosille, kantakaupunkimaiseen ympäristöön kuuluvien kivijalkaliiketilojen toteuttamisessa osin epäonnistuttu, rakennuksia ei ole kantakaupunkimaiseen tapaan rapattu.</p>
<p>Hermannin</p>	<p>Joidenkin oppilaitosrakennusten, piippujen ja puistojen ja niiden ominaispiirteiden säilyttäminen, korttelin keskellä jätetyssä puistossa säilytetty vanha vesiaihe, 1950-luvun Hermaniin viittaavat avoin korttelirakenne, rapatut lamellitalot, rakennuskorkeudet ja topografian hyödyntäminen kaavoituksessa, purettuihin tallirakennuksiin viittaava arkkitehtuuri muutamassa kerrostalossa, pientalorakentaminen ja Puu-Hermannin perinne, kaupunkimaisen torin synnyttäminen Teurastamon alueelle, eräässä rakennuksessa viittaus Teurastamon torniin, punaisen tiilen käyttö ja Teurastamon alue, toisen rakennuksen porrasmuotoissa lähellä sijainneen Allotrian elokuvateatterin takia viittaus vanhojen elokuvien starttinauhoihin, nimistö ja eläinlääkärien koulutus toiminta sekä elokuvateatteri- ja vankilahistoria.</p>	<p>Hämeentien varrella ei jatkettu kadunvarsirakentamista, kuten toisella puolella katua, korttelit eivät ole kantakaupunkimaiseen tapaan umpinaisia, alueella ei juurikaan ole kivijalkaliiketilaja.</p>
<p>Sinebrychoffin kortteli ja Telakkaranta</p>	<p>Joidenkin vanhojen teollisuusrakennusten säilyttäminen ja uusiokäyttö, Sinebrychoffin vankkurit muistuttavat historiasta, luonteeltaan umpinainen, rapattu kortteli ja perinteinen kantakaupunkimainen rakentaminen, Ruoholahdenrantaan sijoitettu kivi-</p>	<p>Sinebrychoffin korttelin väri- ja materiaali- ratkaisut eivät kytke aluetta sen teolliseen perinteeseen, Telakkarannan alueella on tarkoitus purkaa alueen teollisuus- ja kulttuuri- perintöön kytkeytyvä Nosturin rakennus.</p>

	jalkaliiketiloja, Telakkarannan alueella vanhojen telakkarakennusten säilyttäminen ja niihin viittaava punatiilen käyttö.	
Arabianranta	Joidenkin vanhojen teollisuusrakennusten säilyttäminen ja uusiokäyttö, alueen merelliseen historiaan kytkeytyvä merimaisemien hyödyntäminen kaavoituksessa ja U:n muotoiset korttelit, pihanperien koroittaminen, kattoterassit sekä merelle suuntautuvat katulinjaukset, alueen katulinjauksien suuntaaminen paikoin alueen vanhoihin rakennuksiin, kääntyvät katulinjaukset ja Punavuori, rannan kaavoitus puistoksi ja linnuston elinolosuhteista huolehtiminen, Bokvillanin puiston säilyttäminen, punaisen tiilen käyttö ja Arabian teollisuusrakennukset, teollisuushistoriaan ja alueen luontoon viittaavat julkiset taideteokset, 'Art and design city' -konsepti ja alueen teollisuus- ja oppilaitoshistoria, Kaanaankadulla rakennuksessa etu-töölöläisvaikutteinen katto, alueen kytkeminen kantakaupunkiin raitiotieyhteydellä, nimistössä viittauksia alueen vanhaan historiaan sekä teollisuushistoriaan, kuten muotoilijoihin.	Asemakaava ei perustu kantakaupunkimaisiin umpikortteleihin, kivijalkaliikkeitä on verrattain vähän ja palvelut keskittyvät kauppakeskukseen, joiden perinne kantakaupungin asuinalueilla on varsin lyhyt. Vaikka kyseessä on pinta-alaltaan varsin suuri alue, verrattain matala aluetehokkuus ei ole pystynyt synnyttämään kovinkaan monipuolista, kantakaupunkimaista palvelutarjontaa.
Kampin keskuksen alue	Muuttaminen city-alueeksi ja alueen suunnitteluhistoria, Narinkkatori ja vanhan toriluonteen säilyttäminen, Simonkentän alueen jakaminen useammaksi toriksi ja Lars Sonckin 'Modern vandalism – Helsingfors Stadsplan' -kirjoitus. Kampin keskuksen arkkitehtuuri viittaa Urho Kekkosen kadun puolella vastapäisiin punatiilisiin rakennuksiin, Tennispalatsin aukiolla Sähkötalon, Tennispalatsiin ja Salomonkadun rakennuksiin sekä Narinkkatorin puolella Sokokseen, Hiljaisuuden kappelin pyöreä muoto ja mm. Scandic hotelli, helsinkiläisittäin graniitin käyttö ulkotiloissa.	Kauppakeskusrakentaminen kytkeytyy ydinkeskustan tavaratalorakentamista nuorempaan traditioon.
Vanhakaupunki	Punaisen tiilen käyttö ja Vanhankaupunginkosken voimalarakennukset, vanhan muuntamorakennuksen säilyttäminen.	Korttelit eivät ole kantakaupunkimaiseen tapaan umpinaisia, alueella ei ole kivijalkaliiketiloja eikä juurikaan palvelutarjontaa.
Töölönlahti	Kanava-aihe ja paikalla sijainnut Kluuvinlahti sekä J. A. Ehrenströmin kanavasuunnitelmat, radanvarteen rakentaminen viittaus Eliel Saarisen Kuningas Avenye -suunnitelmaan, Keskuspuistoyhteyden säilyttäminen ja P. E. Blomstedtin ajatukset, rakennusten sijoittelussa vaikutteita 1980-luvulla järjestetystä suunnittelukilpailujen palkintoehdotuksista, Töölönlahden kulttuurirakentamisen perinteen jatkaminen, näkymien säilyttäminen keskeisiin rakennuksiin uusien kortteleiden välistä, avarien näkymien hyödyntäminen rakennusten sisätiloista, Finlandiataloon viittaavat rakennusten valkoinen väri ja ikkunaratkaisut, viuhkamainen avautuminen pohjoiseen, puistoon sijoittuvien korttelien jonomainen rakentaminen, korttelien muodot, Kansalaistori sekä pysäköintilaitosten sijoittaminen alueelle viittaavat Alvar Aallon keskustasuunnitelmaan, UPM:n rakennuksessa on viittauksia Kiasmaan ja Pikkuparlamenttiin, KPMG:n rakennuksen värityksessä viittauksia puistoon, VR:n junanvaunuihin ja HSL:n busseihin. Oodin ylimmän kerroksen lasiseinämä ja terassi ja Finlandiatalo.	Korttelit estävät perinteisiä kaupunkinäkyelmiä ja sijoittuvat eräiden harkittujen maise-malinjausten eteen.

Eiranranta	Rapatut pistetalot, niiden noppamainen sijoittelu, erkkerit, suihkulähteet ja Eira, rakentamisen mittakaava ja Hernesaaren siilot, rannan uimaranta ja paikalla sijainnut uimalaitos.	Rakennusten sijoittelu ei Eiran tavoin vaapaumuotoista ja kiemurteleviin katuihin perustuvaa, rakentamisen mittakaava suurempi kuin Eirassa.
Pasilan konepaja	Aloitusalueen kerrostalot sijoittuvat kadun toisen puolen Alppiharjun kerrostalojen tavoin poikittain katua vasten, uudempi rakentaminen perinteistä kadunvarsirakentamista, Punaisen tiilen käyttö ja vanhat konepajarakennukset, mustaksi maalattu teräs ja konepajahistoria, arkkitehtuurissa, porteissa ja valaisimissa viittauksia vetureihin, puistossa säilytetty ratapihan tasaisuus ja viitattu paikalla sijainneisiin kiskoihin, kiskoja säilytetty, verkkomuurit ja Mäkelän teollisuusalue, ensimmäisen alueen korostevärit ja Itä-Pasila, Lohikäärmetalo ja Käpylän Käärmetalo, pitkät rakennukset ja alueen junahallit, Itä-Pasilan kannen ja Länsi-Pasilan tavoin autoton alue, alueen kytkeminen kantakaupunkiin raitiotieyhteydellä.	Kivijalkaliiketilaja ei kovinkaan paljon. Rakennusten sijoittelu ei kaikilta osin ole perinteistä kadunvarsirakentamista.
Salmisaari	Punaisen tiilen käyttö sekä suuri mittakaava ja vanhat voimala- ja tuotantorakennukset, mustan katukiven käyttö ja paikalla sijainnut hiilikasa, rakennusten arkkitehtuurissa viittauksia alueen vanhoihin rakennuksiin, nimistö ja alueen entiset saaret sekä voimalaitoshistoria.	Alueella ei ole kantakaupunkimaiseen tapaan kivijalkaliiketilaja.
Jätkäsaari	Pääkatujen leveys ja Bulevardi, sivukatujen leveys ja Eerikinkatu, Hyväntoivonpuiston leveys ja Esplanadi, kanavat ja J. A. Ehrenström, rakennuskorkeudet ja Helsingin matala siluetti, johon nousee torneja, joidenkin vanhojen rakennusten säilyttäminen ja uusiokäyttö, vanhan puhelinkioskin säilyttäminen, vanhojen laivalaiturien ja niihin liittyvien merkintöjen ym. säilyttäminen, yhden satamanosturin säästämisen, kantakaupunkimaiseen rakentamiseen viittaavat umpikorttelirakentaminen, kivijalkaliiketilat, yllätyksellisuuden tavoittelu sisäpihoissa, pihasiivet ja rautaportit, sisäpihojen suunnittelussa inspiraationa alueella sijainneet saaret, Helsingin 1920-luvun suunnitteluperinteeseen kytkeytyvät yhteispihat, värikkyyden ja merikonttihistoria, osa vanhasta paikannimistöstä säilyy, alueen kytkeminen kantakaupunkiin raitiotieyhteyksillä.	Vanhaa tiestöä eikä raiteita ei ole säilytetty, sataman vanha tasaisuus häviää keinokeinoisten muotojen myötä, osa vanhoista paikannimistä vaihdettu.
Kalasadama	Uuden alueen kytkeminen Kallioon ja Sörnäisiin katu- ja maisemalinjoja jatkamalla, Kalasadaman kytkeminen Helsingin keskustaan maisemalinjaratkaisuilla, itäiselle kantakaupungille tyypillisten monimuotoisten korttelikokonaisuuksien kaavoittaminen, vanhojen rakennusten verrattain laajamittainen säilyttäminen ja uusiokäyttö Suvilahdessa, tasaisuus ja täyttömaa- ja satamahistoria, satamanosturien kiskojen säilyttäminen, tornitorakentaminen rannalla tyypillistä läheiselle Merihaan alueelle, nimistö ja satamassa vierailleet alukset sekä saarihistoria, korttelien nimeäminen ja J. A. Ehrenström, kivijalkaliiketilojen rakentaminen, alueen kytkeminen kantakaupunkiin metroyhteydellä.	Kauppakeskusrakentamisen perinne kantakaupungin asuinalueilla on varsin lyhyt, satamanostureita ei säilytetä.
Keski-Pasila	Vanhojen rakennusten säilyttäminen, Triplan kortteleissa vaikutteita Itä-Pasilasta, korkea rakentaminen	Tornitalokeskittymä on suunnitellussa mittakaavassa kantakaupungille uudenlainen ratkaisu.

	sekä uuden kaupunkikeskuksen rakentaminen ja alueen suunnitteluhistoria.	
Hernesaari	Joidenkin vanhojen rakennusten säilyttäminen. Alueen suunnittelun keskeneräisyys estää arvioimasta tarkemmin.	Alueen suunnittelun keskeneräisyys estää arvioimasta tarkemmin.

Taulukko 40. Kaupunginosan historian, ominaispiirteiden ja kantakaupungin kontekstin vaikutus suunnittelussa kanta-kaupungin keskeisissä uudistushankkeissa 1980-luvulta 2010-luvulle.

7.3 Kehittyvät joukkoliikenteen ja pyörä- ja kävelyliikenteen järjestelmät

Tulevaisuuden uusia raideyhteyksiä ovat kehämäiset Raide-Jokerit, jotka muuttavat pääkaupunkiseudun puumaista raideliikennejärjestelmää verkostomaisemmaksi ja kytkevät pääkaupunkiseudun työpaikka- ja palvelukeskuksia tehokkaammin yhteen (nk. verkostokaupunki, ks. Santaoja 2011). Ajatus perustuu havaintoon siitä, että ihmiset eivät liiku vain välillä esikaupunki-kantakaupunki, vaan enenevässä määrin myös esikaupunki-esikaupunki-reiteillä: esikaupunkialueen asuinalueelta ja aluekeskuksesta toiseen. Tämä liikenne on pitkään tapahtunut henkilöautoilla, koska poikittaiset joukkoliikenneyhteydet ovat olleet puutteellisia. Helsingin poikittaisista tieyhteyksistä raideyhteys on vain kantakaupungissa Kaivokadulla, Helsinginkadulla ja Nordenskiöldinkadulla – Hakamäentien, Metsäläntien, Pirkkolantien, Kehä I:n, (Kehä II:n) ja Kehä III:n tasoilla raideyhteyksiä ei ole ollut. Kehä III:n lähistölle on Vantaalla valmistunut Kehärata vuonna 2015. Raideliikenteen verkostokaupungin ajatus juontuu oikeastaan jo Eliel Saarisen Pro Helsingfors -suunnitelmasta (1918).

Raide-Jokeri (Itäkeskus-Viikki-Oulunkylä-Maunula-Haaga-Pitäjänmäki-Leppävaara-Tapiola) tulee korvaamaan Jokeri-bussilinjan eli Runkolinjan 550. Bussi-Jokeri aloitti liikenteessä vuonna 2003. Linja kulkee välillä Vuosaari-Westendinasema. Toinen tärkeä poikittainen bussiyhteys, Jokeri II eli Runkolinja 560 on vuodesta 2015 kulkenut Bussi-Jokeria kauempana keskustasta välillä Rastila-Myymäki (Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2011). Raide-Jokerin alustavassa yleissuunnitelmassa (2009) on käytetty havainnekuvina Dublinin, Strasbourgin ja Barcelonan pikaraitiotieitä. Raide-Jokerin internet-sivuilla vertailukohtana on lisäksi Lyonin pikaraitiotie. Jokeri-radan suunnitteluhistoria ulottuu vuoteen 1990, jolloin sitä esitti HKL Itäkeskuksen ja Leppävaaran välille, vuoden 1994 PLJ:ssä rataa oli jatkettu Tapiolaan – tämä yhteys oli itse asiassa julkisuudessa jo vuonna 1989 (Tolmunen 2016:410). Raide-Jokeri oli merkitty vuoden 2002 yleiskaavaan. Vuonna 2016 pääkaupunkiseudun raidehankkeista hallitusohjelmassaan pidättäytynyt Juha Sipilän (kesk.) hallitus lupasi valtion rahoittavan Raide-Jokerista kolmanneksen. Yksi peruste Raide-Jokerin rahoittamiselle oli sen asuntotuotantoa edistävä vaikutus. Radan varrelle nousisi pääkaupunkiseudun aiempien junaratojen varrelle rakennettuja asutusketjuja muistuttava, mutta tällä kertaa seudullisesti poikittainen nauhakaupunki. Raide-Jokerin on arvioitu valmistuvan vuonna 2021. Jokeri 2 -linjan toteuttamisesta ei vielä ole päätöstä olemassa.

Kruunuvuorenrannan ja kantakaupungin välille suunniteltua raitiotiesiltaa harkittaessa selvitettiin myös muita tapoja hoitaa joukkoliikennettä: bussilla, vesiteitse, metrolla tai jopa rakentamalla köysirata Kruunuvuorenrannan ja Helsingin kantakaupungin välille. Köysirataa mietittiin välillä Kruunuvuorenranta-Korkeasaari-Sompasaari-Hakaniemi (Vanhanen 2011). Esityksessä oli tarkasteltu ulkomaalaisia köysirataesimerkkejä Yhdysvalloista, Taipeiista, Saksan Koblenzista, Singaporesta, Venäjän Sotsista, Lontoosta ja Barcelonasta. Eurooppalaisista kaupungeista köysiratoja on myös esimerkiksi Funchalissa, Lissabonissa, Portossa, Grenoblessa ja Istanbulissa. Vuonna 2012 alkoi näyttää siltä, että yhteys Kruunuvuorenrannan ja kantakaupungin välillä toteutettaisiin pitkällä Hakaniemeen johtavalla sillalla. Sillan suunnittelukilpailu järjestettiin vuosina 2012–13. Kilpailussa otettiin kantaa vain Kruu-

nuvuorenrannasta Korkeasaaren kautta Sompasaaren ulottuvaan osaan. Kilpailun voitti WSP-Finland Oy:n suomalais-brittiläisen työryhmän laatima valkoinen ja keveä, 'Gemma Regalis' -niminen vinoköysisilta, jonka kannatinpylväs kohoaisi 138 metrin korkeuteen. WSP Finland Oy on aiemmin suunnitellut Crusellin sillan Ruoholahteen. Kruunusiltojen rakentamiseen varattiin vuonna 2013 rahat kaupungin investointiohjelmassa. Samana vuonna käynnistyi Laajasalon joukkoliikenneyhteyden ympäristöarviointi, jossa oli yhdeksän eri vaihtoehtoa. Kruunuvuorenrannan raitiotiesillan rakentamisesta tehtiin päätös vuonna 2016. Silta päätettiin toteuttaa raitiotie- sekä pyörä- ja kävelyliikenteen siltana, ilman ajoyhteyttä. Toisin kuin Helsinginniemen länsipuolella sijaitsevasta Lauttasaaresta, Laajasalosta kantakaupunkiin ei siis rakenneta suoraa sisäänajoväylää henkilöautoille. Sellainen toisaalta tavallaan on jo: Herttoniemestä Kulosaaren kautta Kalasatamaan kulkeva Itäväylä. Kruunusillat kytkevät Kruunuvuorenrannan toiminnallisesti kantakaupungin laajentumisalueeksi. Laajasalon raitiotielle rakennetaan kantakaupungin päässä päätepyssäki päärautatieaseman eteen. Kruunusillat valmistunevat noin vuonna 2026. Kruunuvuorenrantaan rakennettava raitiotie on tarkoitus vetää Yliskylään saakka – kauempana tulevaisuudessa on mahdollista myös raitiotien jatkaminen Santahaminaan. Raideyhteys Kruunuvuorenrantaan ja Laajasaloon oli jo vuoden 2002 yleiskaavassa.

Kalasataman uudelle asuinalueelle on suunnitteilla raitiotieyhteys Pasilasta Hermannin rantatietä pitkin Kalasatamaan. Tulevan raitiolinjan suunnittelu alkoi vuonna 2017, rata voisi valmistua vuonna 2024. Raitiotielinjaa jatkettaneen aina Sompasaaren saakka, missä se yhdistyy Kruununhaasta Tervasaaren ja Sompasaaren kautta Korkeasaaren ja Kruunuvuorenrantaan kulkevaksi suunniteltuun raitiotiehen. Visioita tämän yhteyden jatkamisesta Santahaminaan mahdollisesti tulevaisuudessa rakennettavalle asuinalueelle on olemassa.

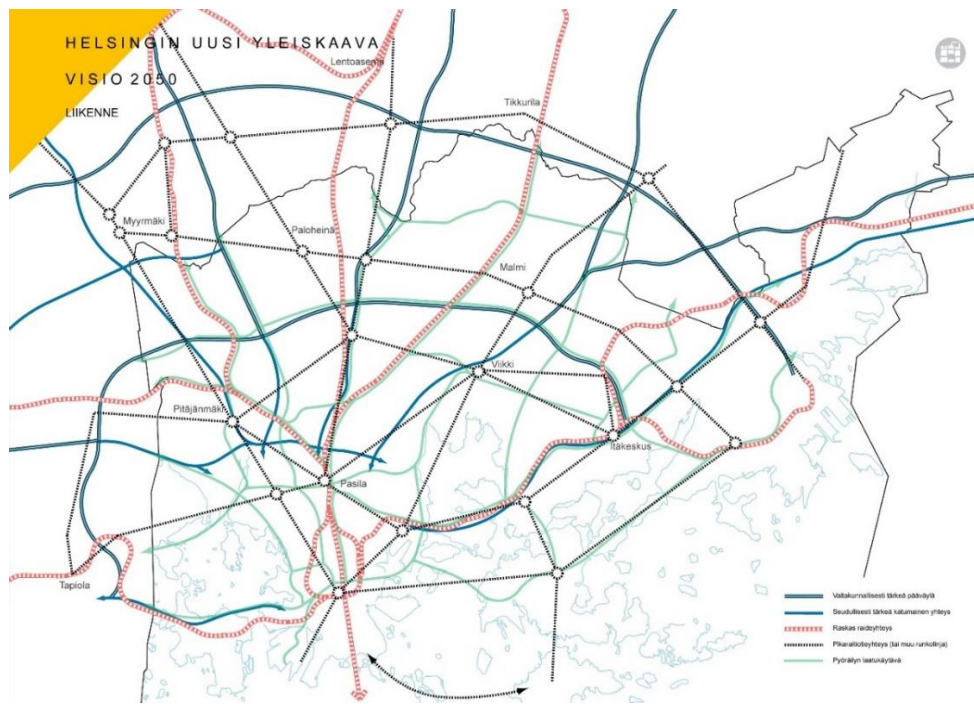
Hernesaaren reittiä Kirurgi-Merikatu suunniteltu raitioyhteyden jatke ei toteudu, vaan alueen liikenne hoidetaan jatkamalla raitiotietä Hietalahdesta Eiranrantaan ja sieltä Hernesaaren. Yhteys kulkisi Hernesaaren kaarevaksi suunniteltua pääkatua pitkin alueen kärkeen. Raitiotie toteutetaan todennäköisesti 2020-luvulla.

Vuonna 2013 yleiskaavan visioon liittyen Helsinkiin esitettiin varsin laajaa pikaraitioteiden verkostoa (kuva 319.) – Raide-Jokereiden ja Tiedelinjan lisäksi erillisiä raiteita oli vedetty Konalaan, keskustasta Haagan kautta Pitäjänmäelle, Munkkiniemestä Kuusisaaren ja Lehtisaaren, Pasilasta Maunulan ja Itä-Pakilan kautta Paloheinään, Käpylästä Tuusulanväylän linjausta Helsingin ja Vantaan rajalle, keskustan suunnasta Viikkiin ja Pihlajamäkeen, Laajasalosta Herttoniemen metroasemalle, Santahaminaan ja Vartiosaaren kautta edelleen itään (Moisio 2013a). Yksi mahdollinen esikuva merellisten siltojen varaan rakentuvalle pikaraitiotielinjalle, nk. Saaristoratikalke, on Tukholman Tvärbanan (avattu vuonna 2000, laajentunut useasti). Saaristoratikan toteutuminen näytti vuonna 2018 epävarmalta. Smith & Polvisen suunnitelmassa vuonna 1968 oli moottoritielinjaus Rastilasta Vartiosaaren kautta Laajasaloon.

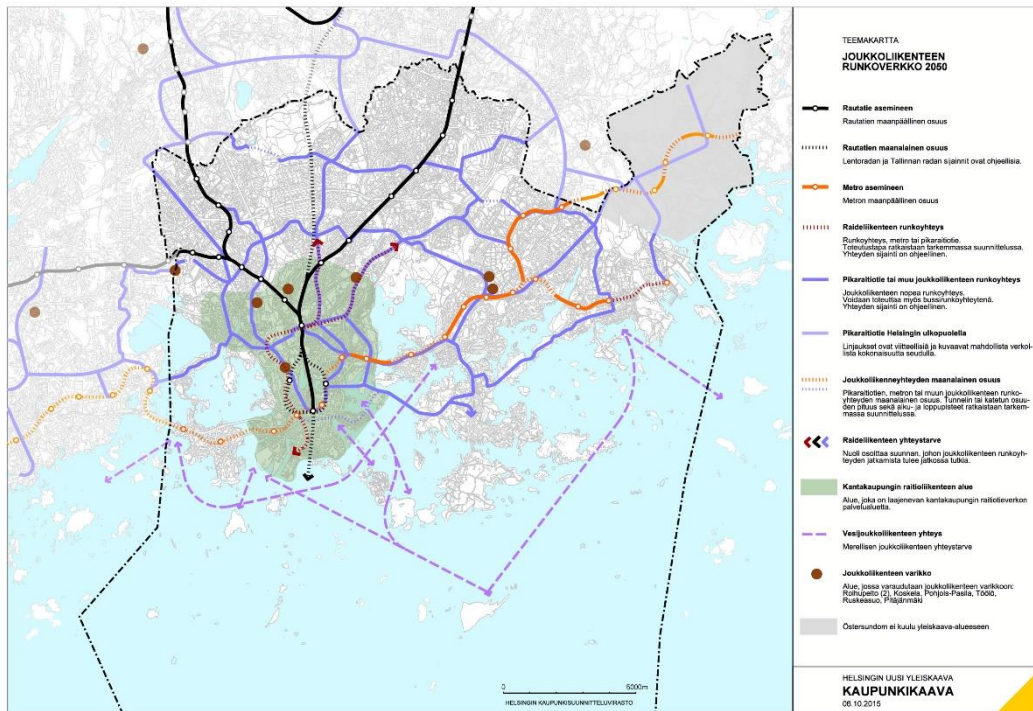
Visio Helsingin joukkoliikenteen runkoverkosta tarkentui yleiskaavaprosessin aikana seuraavanlaiseksi (kuva 320.). Joukkoliikenteen runkoverkko 2050 -teemakartassa Helsinkiin on piirretty laaja pikaraitioteiden verkko, kaksi uutta raideliikenteen runkolinjaa Punavuoresta ja Katajanokalta Kampin ja Pasilan kautta Mäkelänkatu-Tuusulanväylä- ja Lahdenväylä-linjauksia pitkin pohjoiseen ja koilliseen, Lentorata, itämetron jatke Östersundomiin sekä junayhteys Tallinnaan. Pikaraitioiteita on sijoitettu erityisesti suunnitelluille kaupunkibulevardeille ja yhteydet jatkuvat keskustaan saakka – Itäväylän pikaraitiotietä lukuun ottamatta. Lisäksi on poikittaisia pikaraitiotieyhteyksiä.

Vanhojen alueiden osalta vuonna 2018 alkoi raitioyhteyden suunnittelu Munkkiniemi-Eira-välille. Reitti kulkisi Töölön kautta reittiä Fredrikinkatu-Topeliuksenkatu-Nordenskiöldinkatu. Yhteys liittyy yhteen Vihdintielle suunniteltuun kaupunkibulevardiin ja pikaraitiotiehen ja sen tarkoituksena on korvata kantakaupungin bussiliikennettä ja tuoda Mannerheimintielle tilaa Vihdintien pikaraitiotielle.

Samalla kadunvarsipysäköintipaikkoja karsitaan raidelinjan reitiltä. Tämä Töölön raitiotie oli nostettu Kantakaupungin joukkoliikennejärjestelmän kehittämisselvityksessä (ks. Granholm et al. 2017) kantakaupungin raideliikenteen kehittämisen ykköshankkeeksi. Hanke voisi toteutua 2020-luvulla. Selvityksessä tarkasteltiin lisäksi viittä muuta raitiotieyhteyttä: 1. Pohjois-Pasilan raitiotietä Ilmalasta Käpylän asemalle, jonka kohdalla ehdotettiin esisuunnittelun jatkamista, 2. Käpylän ja Koskelan raitioiteita Pohjolankadulta Oulunkylään sekä Koskelan varikolta Oulunkylään, joiden osalta ehdotettiin odotettavan edellytysten kehittymistä, 3. Lauttasaaren raitiotietä Lauttasaaren siltaa pitkin Katajaharjuun sekä Vattuniemeen, joiden osalta ehdotettiin odotettavan edellytysten kehittymistä, 4. Teollisuuskadun raitiotietä Kalasatamasta Pasilaan, joka ehdotettiin toteutettavan myöhemmin laajempaan pikaraitiotienä (nk. Jokeri 0) sekä 5. Korppaanmäki-Huopalahti-raitiotietä, jota ei ehdotettu toteutettavaksi.



Kuva 319. Kestävän liikunnan verkostokaupunki Helsingin yleiskaavan visiossa vuonna 2013. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto).



Kuva 320. Vuonna 2016 hyväksytyn uuden yleiskaavan Joukkoliikenteen runkoverkko 2050 -teemakartta vuodelta 2015. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto).

Ilmalan ja Käpylän välinen raitiotieyhteys liittyy Eteläisen, Keski- ja Pohjoisen Postipuiston kaa-voitukseen, Oulunkylän raitiotieyhteys Raide-Jokeriin ja raitiotie Koskelan varikolle Koskelan sa-raalan alueen ja Koskelan varikkoalueen asuntorakentamiseen, Lauttasaaren raitiotie Länsiväylän bu-levardisointiin ja Vattuniemen täydennysrakentamiseen, Teollisuuskadun raitiotie Kalasataman ra- kentamiseen, Itäväylän bulevardisointiin, Teollisuuskadun kehittämiseen sekä Keski-Pasilan raken- tamiseen.

Vanhojen raitioteiden liikenteen kehittämiseksi on lisäksi laadittu Raitioliikenteen kehittämissuunnitelma (ks. Silvo et al. 2017), jossa esitettiin toimenpiteitä, joilla kantakaupungin raitioliikenteestä saataisiin nykyistä nopeampaa, sujuvampaa, luotettavampaa ja kulusta häiriöttömämpää.

Raitiotieverkon kehittäminen merkitsee samalla sitä, että kantakaupunkiin esikaupunkialueelta suun- tautuvaa suoraa bussiliikennettä vähennetään ja raideliikenteen – erityisesti metro- ja juna- asemille – suuntautuvaa liityntäliikennettä lisätään. Suora bussiliikenne ei kuitenkaan kokonaan lakkaa. Liityn- täliikenteen lisääminen ei koske kaukobussiliikennettä.

Säteittäisiä pikaraitioiteita on Helsinkiin hahmoteltu bulevardisoitaviksi aiotuille väylille: Vihdintiel- le, Hämeenlinnanväylälle (Helsingin keskustasta Kannelmäen asemalle), Tuusulanväylälle (Helsingin keskustasta Vantaalle), Laajasalontielle, Lahdenväylälle (Helsingin keskustasta Jakomäkeen ulot- tuva Viikin-Malmin pikaraitiotie) ja Itäväylälle (Meilahdesta Pasilan, Kulosaaren ja Herttoniemen kautta Itäkeskukseen), mahdollisesti myös Turunväylälle (Myllypuro-Otaniemi) ja Länsiväylälle. Väylien bulevardisointi on tarkoitus aloittaa Laajasalontieltä ja sisäänajoväylien osalta Vihdintieltä ja Tuusulanväylältä. Poikittaisia pikaraitioiteita on suunniteltu kolme: Raide-Jokerin lisäksi Jokeri 2 - pikaraitiotie, Tiederatikka ja Saaristoraitiotie. Näiden pikaraitioteiden yhteenlaskettu pituus on 95 ki- lometriä. Pikaraitiotietä on harkittu myös mahdollisen itämetron jatkeen liityntäliikenteeseen. Vuon- na 2016 hyväksytty yleiskaava mahdollistaa raideyhteyksien toteuttamisen vaihtoehtoisesti myös

metroinjoina. Vuonna 2017 julkaistiin Yleiskaavan raitioteiden toteutettavuusselvitys (Kuokkanen & Silvo 2017).

Munkkiniemestä Munkkivuoreen jatkettavaksi suunniteltu raitiotie ei näillä näkymin toteudu sellaisenaan, vaan osana pidempää Vihdintien pikaraitiotietä. Aikanaan Munkkivuoreen suunniteltiin myös metroa ja ostoskeskuksen laajennuksen yhteydessä vuonna 1964 sinne louhittiin jopa luola metroasemalle ja rakennettiin metrohalli.

Otaniemen ja Viikin välisen, nykyisin bussilla liikennöitävän Tiedelinjan 506 muuttaminen raitiotieksi on hankelistalla. Raitiotie kulkisi Myllypurosta Viikin, Kumpulan, (Arabianrannan), Pasilan, Laakson, Meilahden, Munkkiniemen, Kuusisaaren ja Lehtisaaren kautta Otaniemeen. Tämän nk. Tiedera-tikan rakentaminen saattaisi alkaa vuonna 2025. Tämän yhteyden kanssa kilpaileva hanke on ollut Viikin metro.

Espoo on visioinut lisäksi neljää kaupungin sisäistä pikaraitiotieyhteyttä: 1. Tapiola-Suurpelto-Espoo-Lommila-Jorvi, 2. Matinkylä-Suurpelto-Kera-Karamalmi, 3. Kivenlahti-Kauklahti-Lommila ja 4. Vermo-Lintuvaara-Myyrmäki (Espoon raideliikennevisio 2011).

Vantaalla pikaraitiotieyhteyttä on harkittu ainakin välille Aviapolis-Tikkurila-Hakunila-Vaarala-Länsimäki, jonka jälkeen raitiotieyhteys jatkuisi Helsingin puolelle Mellunkylään, mistä on metroyhteys Helsingin keskustaan. Yhteyden on arvioitu toteutuvan noin vuonna 2030. Tämä nk. Raide-Jokeri III kytkisi kauppakeskus Jumbon ja sen läheisen toimistokeskittymän raideverkkoon. Hakunila on yksi pääkaupunkiseudun suurimmista raideverkkoon kytkemättömistä kerrostalolähiöistä.

Helsingin liikennesuunnittelupäällikkö (2012–2014) Ville Lehmuskosken mukaan raitiovaunuliikenteessä pitäisi yleisesti ottaen lisätä liikennevaloetuksia, suoristaa kiskoja joillakin osuuksilla ja lisätä muusta liikenteestä eroteltuja väyliä (Kotka 2012). Ongelmana ovat olleet seisominen liikennevaloissa risteyksissä, raitiovaunujen hitaat keskinopeudet kurveissa ja vaihteissa, kulkureiteille pysäköidyt autot, bussipysäkkien raitiovaunujen kulkua haittaavat sijainnit, raitiovaunukaistojen huono erottuminen sekä kiskourien täytyminen syksyisin liiskaantuneilla lehdillä ja talvisin pakkautuneella lumella. Myös raitiovaunuliikenteen vuorovälit ovat ajoittain varsin pitkiä, mikä yhdessä lyhyistä pysäkinväleistä seuraavien jatkuvien pysähdysten kanssa hidastaa raitiovaunulla tapahtuvaa matkantekoa.

Raideliikenteen kehittämisessä tavoitteena on Forssénin (2011) mukaan se, että ihmiset pääsevät yhtäältä liikkumaan suoraan paikasta toiseen – esimerkiksi Länsimetrolla Espoon ja Itä-Helsingin välillä – ja toisaalta vaihtamaan tehokkaasti kulkuneuvosta toiseen. Muun muassa vuonna 2015 valmistunut Kehärata ja vielä vuonna 2017 valmistunut Länsimetro toivat lisää parempia vaihtomahdollisuuksia – samaan tähtää myös Pesararata. Forssén (2011) puhuu ”pakkopääteterminaalien” vaikutuksen vähentämisestä; ihmiset menevät jatkossa sinne minne he ovat matkalla.

Vuonna 2014 valtio sitoutui omalta osaltaan Länsimetron jatkeen rahoittamiseen, ja Länsimetron toisen vaiheen rakentaminen alkoi vuonna 2014. Toisessa vaiheessa Länsimetroa jatketaan Kivenlahteen Suomenojan, Iivisniemen, Soukan ja Espoonlahden kautta. Jatko-osuus voisi valmistua 2020-luvun alussa. Länsimetron jatke kytkee uusia asuinalueita raideliikenteen piiriin sekä synnyttää merkittävän määrän raideliikenneyhteyden varrella sijaitsevaa rakennusmaata.

Visioita on ollut myös Länsimetron jatkamisesta Kirkkonummelle Sundsbergiin sekä Masalaan tai Jorvukseen (Juntunen 2012). Nykyisin Sundsberg sijoittuu melko lähelle Masalan juna-asemaa ja myös Jorvaksessa on juna-asema. Tämä yhteys ei kuitenkaan seuraile eteläistä Länsiväylän linjausta.

Itämetroa on suunniteltu jatkettavaksi Mellunmäestä Länsisalmeen, Östersundomiin, Sakarinmäkeen ja Majvikiin Sipoolta Helsingille vuoden 2009 alueliitoksessa siirtyneen alueen uuden asuntorakentamisen myötä – ja mahdollisesti vielä tätäkin pidemmälle itään, Sibbesborgiin, Sipooseen useamman väliaseman kautta. Suunniteltua linjausta harkittiin vuonna 2017 uudistettavaksi. Sipoo on suunniteltu Sibbesborgiin suurta asuinaluetta. Itämetrolle on myös ehdotettu uutta asemaa Roihupeltoon, Herttoniemen ja Siilitien väliin, sen toteuttamisajankohdaksi oli vuonna 2018 ajateltu noin vuonna 2050. Itämetron jatke oli esillä jo vuonna 1971.

Helsingin toisena metrolinjana on suunniteltu yhteyttä Pasilasta Meilahden, Stadionin ja Töölön kautta Kamppiin. Pasilan metro ja Pissararata eivät kuitenkaan välttämättä molemmat toteudu – ainakaan ensi alkuun (Poutanen 2011). Pasilan metron varaus kuitenkin säilyy.

Lentokenttämetroa on selvitetty, mutta se ei Poutasen (2011) mukaan tuntunut hyvältä ajatukselta, ja nyt tarkoituksena on vetää rautatie maan päällä Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta pääradalle. Kyseessä olisi kaukojuna, joka kulkisi muualta Suomesta suoraan lentoasemalle ja jatkaisi Pasilan kautta keskustaan – ja päinvastoin. Väliin olisi mahdollista saada myös joitakin taajamajunavoroja, nopeita junavoroja, jolloin rata muodostaisi nopean (noin 15 minuuttia) yhteyden Helsinki-Vantaan lentoaseman ja Helsingin keskustan välillä, kun Kehäradan kautta vastaavan junamatkan kesto on noin 30 minuuttia. Yhteys voitaisiin linjata Käpylän, Maunulan ja muutaman muun aseman (ainakin Kartanonkoski) kautta. Kehäratakin kuitenkin toimii lentokenttäratana, kun yhteys toimii säännöllisesti (Poutanen 2011). Suora lentokenttärata, tai Lentorata, voisi toteutua 2020-luvulla. Keskustelu Lentoradasta sähköistyi vuoden 2018 alussa Helsingin ja Tampereen pormestarien sekä Finnairin ja VR Groupin toimitusjohtajien käynnistämän keskustelun toimesta.

Lisäksi Pasilasta on suunniteltu metrolinjaa Kumpulaan, Vanhakaupunkiin, Viikkiin ja jopa Malmille, mutta tämä edellyttäisi myös Pasilan metron rakentamista. Viikkiin ei ole raideyhteyttä ja alueen asukasmäärän voi ennustaa tulevaisuudessa kasvavan, sillä Lahdenväylän ympäristö on väljästi rakennettua. Viikin suunnan kaupunkirakenteen tiivistäminen on alkanut jo Pihlajiston, Viikin, Latokartanon, Viikinmäen, Kivikonlaidan ja Alppikylän rakentamisella. Muita Lahdenväylän varrella sijaitsevia mahdollisia rakentamiskohteita ovat Malmin lentoaseman alue, Tattariharju, Viikinranta, Hernepelto sekä väylän varsien ”liikennevihreät” – Lahdenväylälle on suunniteltu kaupunkibulevardia. Vaihtoehtona metrolle on ollut esillä myös se, että Malmilta johdettaisiin Lahdenväylää pitkin pika-raitiotie Pasilaan Vallilanlaaksoa suunniteltua raidetta myöten ja yhteys voisi jatkua Meilahteen, Stadionille, Töölöön ja Kamppiin tunnelissa. Raideyhteydestä Kumpulasta Viikin kautta Malmille oli merkintä jo vuoden 2002 yleiskaavassa.

Visioita metron jatkamisesta Kampista myös Punavuoreen ja Hernesaareen on väläytelty, mutta yhteyden toteutuminen näyttää epätodennäköiseltä, koska se ei saisi riittävästi matkustajia – Etelä-Helsingin joukkoliikenne toimii jatkossakin raitiovaunulla (Poutanen 2011).

Vuonna 2015 valmistuneella Kehäradalla on neljä asemavarausta: Vehkala, Petas, Viinikkala ja Ruskeasanta, joihin saatetaan tulevaisuudessa rakentaa asemat. Pääradan osalta Vantaalla on harkittu asemaa Vallinolle.

Suunniteltu on myös Pasilan, Hakaniemen, Keskustan ja Töölön yhdistävää Pisara-ratalenkkiä (ks. Pisara-rata...2011). Vuonna 2014 valtio sitoutui Pissararadan rahoittamiseen. Pissararadan asemakaava astui voimaan vuonna 2015. Pissararata on päätetty toteuttaa lyhyenä, eli ilman pitkään vaihtoehtoon kuulunutta Alppilan asemaa ja radan arveltiin aiemmin valmistuvan aikaisintaan 2021. Tämä aikataulu ei kuitenkaan tule toteutumaan, vaan hanke viivästyy, sillä Pissararata ei ollut Juha Sipilän hallitusohjelmassa vuonna 2015. Toteutuessaan Pisara vähentäisi seudullisen bussiliikenteen tarvetta tuodessaan uusia junayhteyksiä Vantaalta Töölöön ja Hakaniemeen. Samalla olisi tarkoitus kehittää

liityntäliikennettä rakentamalla bussiterminaalit – mahdollisesti Mäntymäelle ja Käpylään. Myöhemmin tulevana liityntäbussiterminaalien sijaintipaikkoina on mainittu Valimo, Käpylä ja Kalasatama. Bussien liityntäliikenne vähentäisi tarvetta pitää ydinkeskustan keskeisimmät aukiot Rautatien ja Elielin aukio bussiterminaalina. Itä-Vantaan suoraa bussiliikennettä oli vuonna 2018 tarkoitus ajaa Kalasatamaan vuodesta 2019 alkaen. Pissararadan ensisijaisena tarkoituksena on vähentää rautatieaseman ratapihan ruuhkaisuutta. Kehäradan molemmat päät ovat keskustassa – Pissara toisi lisän Kehäradan lenkkiin. Ajatus Pissararadasta on vuodelta 1946, jolloin insinööri Tammio ehdotti nk. Lenkkirataa. Vuonna 1954 esillä oli Rengasmetro. Murole (2012a) on pitänyt Pissaran keksijänä Timo Kallaluotoa (1986). Euroopassa kaupunkiratatunneleita on rakennettu tai ollaan rakentamassa esimerkiksi Tukholmassa, Malmössä, Göteborgissa, Stuttgartissa, Leipzigissa ja Lontoossa. Tukholmassa vastaava hanke on Citybanan (2017).

Vuoden 2014 yleiskaavaluonnoksessa esitettiin Mannerheimin juna-asemaa Mannerheimintien kohdalle Huopalahden ja Ilmalan asemien väliin. Se palvelisi Haagaa, Kivihakaa ja bulevardisoitavaa Hämeenlinnanväylää.

Joukkoliikenteen matkalippujen hinnat vyöhykkeistetään Helsingin seudulla vuonna 2019. Näin kaupungin rajan ylittäminen ei enää jatkossa velvoita kaupungin sisäistä matkalippua kalliimman seutulipun hankkimista. Vyöhykkeet helpottavat myös poikittaista joukkoliikennettä. Vyöhykkeitä on tulossa käyttöön neljä.

Lähijunaliikennettä on suunniteltu Sipoon ja Porvoon suuntaan ja rataa välille Petas-Keimola-Kongoklaukkala. Sipoon Nikkilän ja Vantaan Keravan väliselle radalle on niin ikään välillä suunniteltu junaliikennettä. Helsingin ja Porvoon välistä ratayhteyttä on suunniteltu myös itäisenä rantaratana Loviisan, Pyhtään, Kotkan, Haminan, Vaalimaan ja Viipurin kautta Pietariin. Hanke on kulkenut nimellä HELI-rata, mutta HELI-radana aiempi, Helsingin Tapanilasta itään erkautunut kaavavaraus poistettiin maakuntakaavasta ja rataa on sittemmin suunniteltu toteutettavaksi nk. Lentoratana Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoasemalle, Keravan Sipoon keskiosien kautta Porvooseen ja siitä edelleen itään.

Leppävaarasta Kauklahteen on suunniteltu kaupunkiradan eli uuden kiskoparin rakentamista. Espoon keskuksesta on suunniteltu haarautuvaa ratayhteyttä Espoon Histaan kaavialueelle. Histan rakentamiseen ei kuitenkaan ole myönnetty lupaa, koska alueelle ei ole kunnollista joukkoliikenneyhteyttä, joten voi olla että Histaa ei lähiaikoina rakenneta. Histasta rata jatkuisi aina Lohjalle saakka – Veikkolan, Huhmarin, Nummelan, Muijalan ja Perttilän kautta. ELSA-radana tavoin rata voisi edelleen jatkua Saloon ja Turkuun – tätä hanketta markkinoitiin vuodesta 2016 Tunnin juna -nimellä. Vuonna 2017 keskusteltiin suurnopeusradasta Helsingistä Ouluun. Vuonna 2018 esillä oli lisäraiteiden rakentaminen Helsingin ja Tampereen välille. Poutasen (2011) mukaan raideliikenteen kehittämisen strategiana on ensin hyödyntää olemassa olevat radat, pidentää niitä paikoin ja siten saada olemassa olevaa rakennetta hyötykäyttöön – ja vasta myöhemmin rakentaa uusia käytäviä.

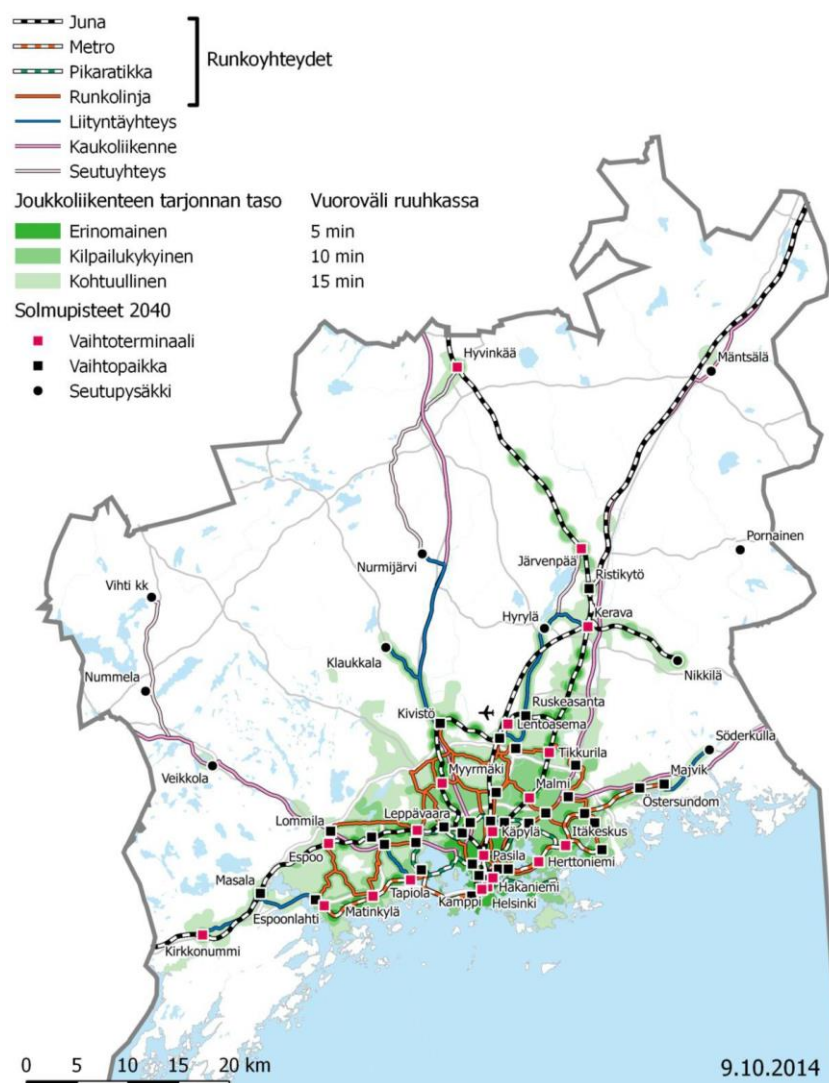
Helsingin seudun toinen liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 -luonnos (kuva 321.) vuodelle 2040 sisälsi useita edellä mainittuja pääkaupunkiseudun raidehankkeita. Vuoden 2011 HLJ:tä edelsivät pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelmat vuosina 1994, 1998, 2002 ja 2007. HLJ oltiin jälleen päivittämässä vuonna 2019.

Seudullisia raidehankkeita oli runsaasti Pentti Murolen suunnitelmassa (ks. Pääkaupunkiseudun...1989). Suunnitelmassa ehdotettiin joukkoliikenteen osalta mm. Martinlaakson radan jatkamista Klaukkalan ja Nurmijärven kautta Rajamäelle ja Hangon rataan yhtyen Hyvinkäälle, metron jatkamista Mellunmäestä itään Itäsalmeen ja Sipooseen, toisen metrohaaran jatkamista Ala-Vuosaaren ja Niinisaaren kautta pohjoiseen Sotunkiin ja Koivukylään, Länsimetron rakentamista aiempaa linjausta noudattaen, mutta siten, että Niittykumpuun ja Suomenojalle tulisi uudet asemat, varautumista metron

jatkamiseen joko Kauklahteen tai Espoonlahden yli sekä luotijunaraiteen rakentamista lentokentän kautta Jokelaan ja siitä pohjoiseen. Tieverkon osalta työssä painottuivat kehämäisten yhteyksien rakentaminen: Kehä IV:n toteuttaminen lentokentän pohjoispuolelle ja Kehä II:n rakentaminen Kehä I:n ja III:n väliin.

Kansainvälisistä yhteyksistä Helsingin kannalta tärkeä raidehanke on Rail Baltica Tallinnan, Riikan, Kaunasin ja Varsovan välillä. Varsovasta on edelleen raideyhteys Berliiniin. Radan toteuttaminen alkoi olemassaolevien rataosuuksien uudistamistöillä vuonna 2008. Hanke voisi olla valmis vuonna 2024. Lisäksi on visioitu myös Helsinki-Tallinna-rautatietunnelia, mutta sen toteutumisesta ja mahdollisesta rakentamisajankohdasta ei vuonna 2018 ollut varmuutta. Yksi Helsinki-Tallinna-tunnelin idean isistä on Suomen Geoteknisen Yhdistyksen entinen puheenjohtaja Usko Anttikoski, joka ehdotti tunnelia vuonna 1992 – samaan aikaan oli valmistumassa Englannin kanaalin alittava rautatietunneli. Tosin mahdollisesti jo Eliel Saarinen hahmotteli Pro Helsingfors -suunnitelmassaan vuonna 1918 raideyhteyttä Helsingistä Tallinnaan ja edelleen Berliiniin. Malmö ja Kööpenhamina on vuonna 2000 kytkeyty toisiinsa Juutinrauman sillalla, jonka seurauksena syntyi yhtenäinen Öresundin seutu, jolla asuu lähes 4 miljoonaa ihmistä – Uudellamaalla oli vuoden 2017 syyskuussa 1,65 miljoonaa asukasta. Helsingin ja Tallinnan välillä oli vuonna 2013 noin 7,6 miljoonaa lauttamatkustajaa ja määrä on ollut kasvussa. Vuonna 2016 Tallinnan liikenteessä oli jo 8,7 miljoonaa matkustajaa. Kaupunkien välillä kulkee autolautoilla vuosittain 260 000 kuorma-autoa.

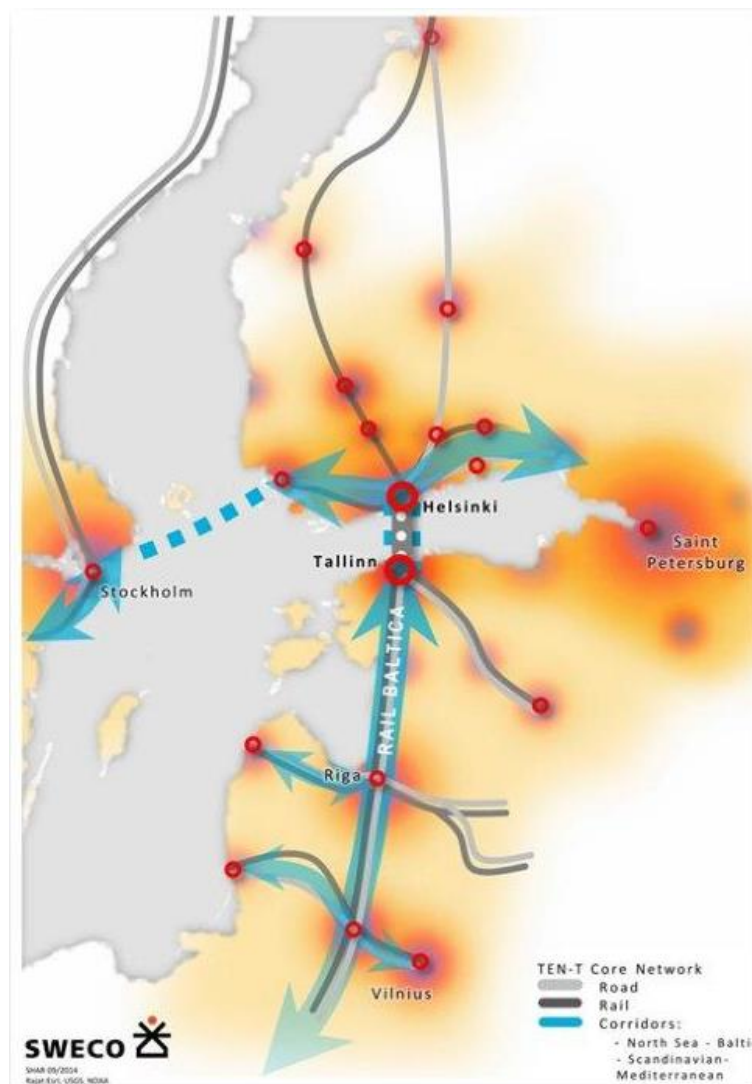
Joukkoliikenteen runkoverkko ja solmupisteet 2040



Kuva 321. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 -luonnos: joukkoliikenteen runkoverkko ja solmupisteet vuonna 2040. (HLJ 2015).

Helsingin ja Tallinnan välisen liikenteen lisääntymisen lisäksi meren alittavan tunnelin rakentamisen puolesta puhuu Suomen kannalta myös tunnelin valmistumisen myötä avautuvat raideyhteydet muualle Baltiaan sekä Puolaan ja Saksaan. Etenkin Saksa on Suomelle erittäin tärkeä vientimaa. Tunneli todennäköisesti myös lisää merkittävästi ihmis- ja tavaravirtoja kaupunkien ja valtioiden välillä. Vuonna 2015 hankkeesta valmistunut esiselvitys (kuva 322.) piti rautatietunnelin rakentamista kannattavana ja arvioi tunnelin voivan valmistua jo 2030-luvulla. Vuonna 2016 arvioitiin, että tunneli valmistuisi aikaisintaan vuonna 2038, vuonna 2018 arvio oli 2040. Selvityksen mukaan matka-aika Helsingin ja Tallinnan välillä lyhenisi tunnelin myötä puolestatoista tunnista puoleen tuntiin. Tunnelin rakentamiskustannukset voitaisiin selvityksen mukaan kattaa 40–50-prosenttisesti julkisin varoin ja 50–60-prosenttisesti lainalla, joka kuitattaisiin pitkällä laina-ajalla käyttömaksujen avulla. Julkinen rahoitus tulisi hankkeesta hyötyviltä valtioilta ja EU:lta. EU on osaltaan rahoittamassa mm. vuosina 2015–2021 rakennettavaa merenalaista Fehmarn Belt Fixed Link -tunnelia Saksan ja Tanskan välillä. (Helsinki-Tallinna tunneliyhteyden...2015). Helsinki-Tallinna-tunnelin rakennuskustannusten on ar-

vioitu olevan noin 13–20 miljardia euroa. Vuonna 2018 oli vireillä myös kilpaileva, yksityisellä kina-laisella rahalla toteutettavaksi ajateltu, pelialalta tunnetuksi tulleen Peter Vesterbackan vetämä Hel-sinki-Tallinna-tunnelihanke, jossa tunnelin suu olisi Espoon Otaniemessä. Helsinki-Tallinna-tunnelia on perusteltu tunnelin Helsingin ja Tallinnan seuduille tuomilla positiivisilla talousvaikutuksilla. Hel-sinki-Tallinna-tunnelihankkeeseen on kytketty myös juna-asetalla varustettujen keinoitekoisten saar-ten rakentaminen molempien kaupunkien edustalle, Helsingin osalta Uppoluodon kohdalle. Keinoite-koiset saaret ovat tuttuja mm. Dubaista. Eteläisen Helsingin edustan saarille, luodoille, kareille (Pihla-jasaaret, Lokkiluoto, Abrahaminluoto, Mäntykari) sekä niitä ympäröiville matalikoille on 1960-lu-vulla ehdotettu laajoja kerrostaloalueita 150 000 asukkaalle arkkitehti Pentti Petäjän toimesta (Meri-Helsinki-suunnitelma, ks. Arkkitehti 3/1968). Kyseinen ehdotus oli Kenzo Tangen Tokionlahdelle laatiman 'The Tokyo Planin' innoittama. Ehdotuksen keskelle oli sijoitettu Laguna Helsinki – italia-laisesta kirjoitusasusta päätellen laguunissa sijaitsevaan Venetsiaan viitaten.



Kuva 322. Rautatietunneli Helsingin ja Tallinnan välillä kytkisi Helsingin Rail Baltican kautta entistä tiiviimmin Euroop-paan ja edistäisi taloudellista toimeliaisuutta vaikutusalueellaan. (Helsingin kaupunki).

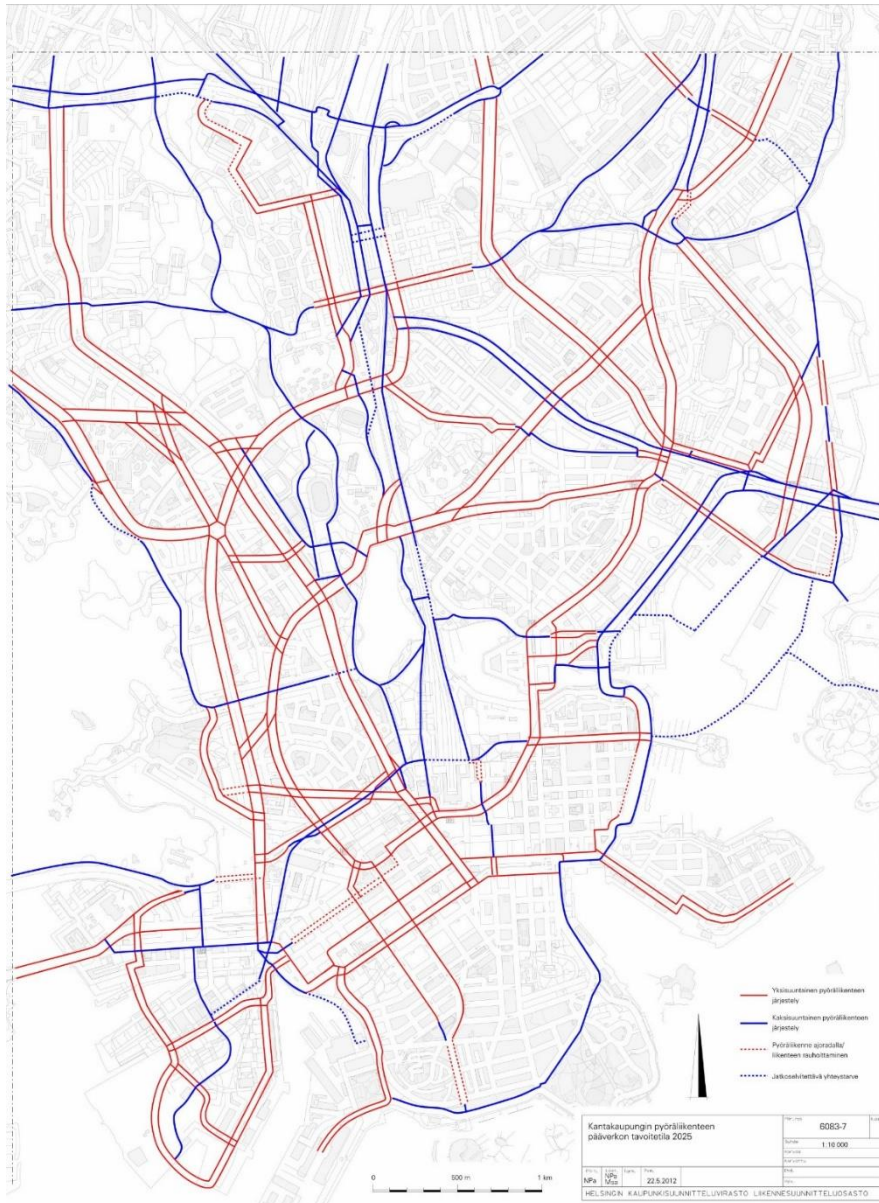
Jätkäsaaren kaavoituksessa matkailijasatama on säilytetty. Helsingistä tuli – osin Jätkäsaaren uuden matkustajaterminaalin myötä – vuonna 2017 Euroopan vilkkain matkustajasatama. Vuonna 2016 Hel-singistä lähti laivoilla 11,5 miljoonaa ja vuonna 2017 jo 11,8 miljoonaa matkustajaa – tämän lisäksi

Helsingissä vieraili 478 000 risteilymatkustajaa. Hernesaareen tulee uusi matkustajaterminaali palveluineen. Hernesaaren helikopterikentän (per. 1975) ajateltiin ensin säilyvän uudella merentäyttöalueella, mutta kenttää vastustettiin ja se poistuu alueelta. Myös Malmin lentoaseman alue päättyy asuntorakentamiselle, mikä merkitsee sitä, että Helsingin kaupungin alueella ei enää jatkossa ole helikopteri- eikä lentoasemaa.

Kalasadamaan, Jätkäsaareen ja Hernesaareen tulee uudet huvivenesatamat kantakaupungin nykyisten venesatamien (Pikku Huopalahti, Humallahti, Taivallahti, Ruoholahdenallas, Liuskasaari, Sirpalesaari, Merisatamanranta, Ehrenströmintie, Särkkä, Katajanokan vierasvenesatama, Pohjoisranta, Tervasaarenkannas, Merihaka, Eläintarhanlahti) rinnalle. Hernesaareen on suunniteltu myös vesiturheilukeskusta. Esikaupunkialueella huvivenesatamia on lukuisia pitkin rantaviivaa.

Vuonna 2011 uutisoitiin, että pyöräilymahdollisuuksia ryhdytään Helsingin kantakaupungissa määrätietoisesti kehittämään uusia yksisuuntaisia pyöräkaistoja sekä nk. pyörätaskuja rakentamalla (Töölö, Kamppi). Pyörätaskuja on runsaasti esimerkiksi Brysselissä. Kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkolle laadittiin tavoiteverkko vuodelle 2025 (kuva 323.) – mallia oli otettu vuonna 1937 Helsinkiin laaditusta, toteuttamattomasta suunnitelmasta, jolloin oppia puolestaan oli haettu Ruotsista – tarpeet eivät olleet 76 vuodessa juurikaan muuttuneet (Moisio 2013b). Kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkon tavoiteverkon julkistamisen jälkeen vuonna 2013 laadittiin Helsingin pyöräilyn edistämisohjelmassa tavoite laadukkaan työmatkapyöräilyä palvelevan baanaverkon rakentamisesta.

Pian tavoiteverkon asettamisen jälkeen kantakaupungissa toteutettiin useita pyörätiehankkeita. Paljon oli kuitenkin vuonna 2017 vielä toteuttamatta. Mannerheimintien yksisuuntaisia pyöräkaistoja suunniteltiin vuonna 2012. Suunnitteilla oli myös ydinkeskustassa ratapihan ylittävä ja siten Kaisaniemen Baanaan yhdistävä pyörä- ja kävelyliikenteen silta, mutta hanke ei ollut edennyt vuonna 2017. Vuonna 2018 rakennusyhtiö YIT ja konsulttitoimisto WSP ehdottivat ratapihan ylittävää siltaa, johon voitaisiin ottaa mallia Kööpenhaminan Cykelslangenista. Virallisesti vuonna 2018 kuitenkin päädyttiin valmistelemaan ratapihan alittavaa pyörätunnelia, joka voisi valmistua vuonna 2023. Kantakaupungin uusien asuinalueiden, Kalasadaman ja Jätkäsaaren, katusuunnittelussa pyöräilymahdollisuuksiin kiinnitetään huomiota. Ratkaisemattomia haasteita pyöräkaistojen osalta oli vuonna 2018 yhä mm. Hämeentiellä, osissa Mäkelänkatua ja Mannerheimintietä sekä Tukholmankadulla. Siltasaarenkadulle oli vuonna 2012 suunnitteilla pyörätie, joka toteutettaisiin poistamalla yksi ajokaista Hakaniementorin länsireunasta. Helsinki tähtää siihen, että pyöräily olisi vuoteen 2025 turvallista kaikilla pääkaduilla. Tilaa pyörille on tarkoitus saada muun muassa reitittämällä busseja uudelleen ja poistamalla kadunvarsipysäköintipaikkoja. Hanke Hämeentien muuttamiseksi joukkoliikennekaduksi hyväksyttiin vuonna 2016 – tämän myötä kadulle rakennetaan myös pyöräkaistat. Hankkeen toteutus on tarkoitus alkaa vuonna 2019. Hanke voi vähentää autoilun haittoja tunnetusti pölyisellä ja saasteisella sisäänajoväylällä. Mäkelänkadun pyöräteiden suunnittelu käynnistyi vuonna 2018, toteutus saattaa ajoittua 2020-luvun alkupuoliskolle. Sturenkadun katuremontti ja uudet pyörätiet voisivat toteutua Mäkelänkadun remontin jälkeen. Helsinkiläisistä peräti 94 prosenttia suhtautuu positiivisesti pyöräliikenteen edistämiseen (Helsinkiläiset vahvasti...2018).



Kuva 323. Vuonna 2012 laadittu Kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkon tavoitetila 2025. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2012).

Vuonna 2014 kaupunkisuunnitteluvirasto linjasi, että liikennettä kehitetään Helsingissä jatkossa seuraavasti priorisoiden: kävely, pyöräily, joukkoliikenne, kuljetus ja tavaraliikenne, henkilöauto (Numminen 2014a). Linjaus omaksuttiin Helsingissä vuonna 2013 vierailleelta vancouverilaiselta Brent Toderianilta. Vuonna 2016 hyväksytyssä Helsingin yleiskaavassa oli kuitenkin edelleen useita autotunnelivaroituksia.

Kävelyliikenteen osalta Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa oli vuonna 2016 valmisteilla Jalankulkijan kantakaupunki -nimisen raportin (Jalankulkijan...2016) pohjalta laaja jalankulkupainotteisten katujen verkko kantakaupunkiin (kuva 324.). Jalankulkupainotteisuutta on tarkoitus parantaa erityisesti niillä katujaksoilla, jotka ovat kaupunginosansa keskuksia ja siten myös jo nyt jalankulun ja kaupunkielämän keskuksia. Tällaisia ovat raportin mukaan mm. Hämeentie koko matkallaan, Helsinginkatu, Fleminginkatu, Viides Linja, Porthaninkatu ja Siltasaarenkatu Kalliossa, Vilhovuorenkatu ja

Näkinkuja Sörnäisissä, Teollisuuskatu ja Mäkelänkatu Vallilassa, Pasilankatu, Ratapihantie, Radiokatu ja muutama muu katuakseli Pasilassa, Huopalahdenkatu Munkkiniemessä, Tukholmankatu ja Paciuksenkatu Meilahdessa, Mannerheimintie koko matkallaan, Reijolankatu, Nordenskiöldinkatu, Runeberginkatu ja Museokatu Töölössä, Liisankatu, Mariankatu ja Pohjoisranta Kruununhaassa, Luotsikatu ja Katajanokanlaituri Katajanokalla, useat Aleksanterinkadun kortteleita ympäröivät kadut, Fredrikinkatu, Eerikinkatu ja Bulevardi Kampissa, Eteläranta Kaartinkaupungissa, Korkeavuorenkatu ja Tehtaankatu Ullanlinnassa, Itämerenkatu ja Kellosaarenranta Ruoholahdessa, Lauttasaa- rentie ja Oravantie Lauttasaassa. Kävelypainotteisia katuja on merkitty myös uusille alueille Jätkäsaaren, Hernesaaren ja Kalasatamaan. Näiden lisäksi on korostettu lähes koko Helsinginniemiellä merenrantoja seurailevan rantareitin merkitystä. Strategiata- son verrokkeina raportissa nostettiin esille Toronton, Lontoon ja Chicagon jalankulkustrategiat ja -suunnitelmat sekä jalankulun erilaisten ratkaisujen osalta useita kaupunkeja. Urban Helsinki -kollektiivi oli yli puoli vuotta ennen kaupunkisuunnitteluviraston raportin julkistamista laatinut oman kartan Helsingin nykyisistä potentiaalisista kävelypainotteisista kaduista Helsingin kaupungin info- ja näyttelytila Laiturilla järjestettyyn Pyöräliikenne Helsingissä -näyttelyyn.



Kuva 324. Jalankulkijan jalankulkupainotteisten katujen tavoitteellinen verkko Jalankulkijan kantakaupunki -raportissa vuodelta 2016. (Jalankulkijan...2016).

Kävelyliikenteen kannalta merkityksellinen asia ovat myös ajonopeudet. Helsinkiin laadittiin vuonna 2017 uutta nopeusrajoitussuunnitelma, jonka myötä ajonopeuksia edelleen lasketaan kantakaupungissa – osa muutoksista tulisi voimaan heti ja osa myöhemmin, maankäytön muuttuessa. Esimerkiksi vuonna 2017 Meilahdessa Mannerheimintiellä oli edelleen 50 km/h nopeusrajoitus ja liikennevalotomia risteyksiä. Suunnitelma hyväksyttiin vuonna 2018. Kantakaupungin pääkaduilla nopeusrajoitus on jatkossa 40 km/h ja sivukaduilla 30 km/h.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 41.) on lueteltu pääkaupunkiseudulle suunniteltuja, kantakaupungin kannalta merkittäviä liikennehankkeita, joiden toteutuksen on alustavasti suunniteltu ajoittuvan 2010-luvun lopulta 2040-luvulle.

Suunniteltuja liikennehankkeita	Arvioitu valmistumisvuosi
Töölöntorin pysäköintilaitos	2019
Triplan pysäköintilaitos	2019
Katajanokan pysäköintilaitos	2020
Hämeentie joukkoliikennekaduksi	2020?
Hernesaaressa raitiotie	2020-luku
Eira-Munkkiniemi-raitiotie	2020-luku
Pyöräliikenteen baanaverkon rakentaminen	2020- ja 2030-luvut
Runkobussilinjaston kehittäminen	2020- ja 2030-luvut
Raitiotien jatke Ilmalaan, mahdollisesti myöhemmin Käpylään	Ensimmäinen osa 2021?
Raide-Jokeri	2021?
Länsimetron jatkeen valmistuminen	2022?
Jätkäsaaren raitiolinjat valmiina	2023?
Kalasadama-Pasila-raitiotien valmistuminen	2024?
Kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkko tavoitetilassa	2025
Vihdintien pikaraitiotie	Vaiheittain. 2020–2040-luvut
Tuusulanväylän pikaraitiotie	Vaiheittain. 2020–2040-luvut
Kruunusillat	2026?
Lentorata	2020-luvun jälkipuolisko?
Espoon kaupunkirata	2020-luvun jälkipuolisko?
Tiederatikka	Vaiheittain. 2020–2040-luvut
Nk. Tunnin juna Turkuun	2020-luvun loppu?
Aviapolis- Mellunkylä-pikaraitiotie, nk. Raide-Jokeri III	2030?
Viima-ratikka	2030-luku?
Östersundomin metro	2030-luku?
Laajasalontien pikaraitiotie	2030- ja 2040-luvut?
Hämeenlinnanväylän pikaraitiotie	2030- ja 2040-luvut?
Raide-Jokeri II	2030- ja 2040-luvut?
Jokeri 0 -ratikka	2030- ja 2040-luvut?
Pisara-rata	2030-luku?
Lisäraiteet Helsingin ja Tampereen välille	Ennen 2040-lukua?
Helsingin ja Tallinnan välinen rautatietunneli	2040-luku?
Töölön metro / maanalainen raideliikenteen runkoyhteys	2040-luku?
Itäväylän pikaraitiotie	2040-luku?
Vuosaaren sataman raideliikenteen runkoyhteys	2040-luku?
Käpylä ja Koskelan raitiotiet Oulunkylään	?
Lauttasaaren raitiotie	?
Saaristoratikka	?
Espoon sisäiset pikaraitiotiet	?
Kehäradan asemavarausten toteuttaminen	?
Keskustatunneli	?

Taulukko 41. Pääkaupunkiseudun lähitulevaisuuden liikennehankkeiden mahdollisia valmistumisajankohtia (ks. esim. Yleiskaavan toteuttamis...2017). Monesta taulukossa olevasta hankkeesta ei vielä ole rakentamispäätöstä.

7.4 Kantakaupungin kasvumahdollisuuksista tulevaisuudessa

Tässä kappaleessa avataan kantakaupungin kasvumahdollisuuksia kantakaupungin laajentamisen ja kantakaupungin tiivistämisen näkökulmasta. Kappale perustuu pääasiassa Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastossa kantakaupungin alueita joko aiemmin tai haastatteluajankohtana suunnitteleiden asemakaavoittajien haastatteluihin. Mukana on myös haastatteluissa rakennussuojelunäkökulmaa edustanut haastateltava Helsingin kaupunginmuseosta sekä yritys­näkökulmaa edustanut haastateltava Helsingin Yrittäjistä.

Se, että Helsingin kantakaupungissa on ollut 1990-lopulla ja 2000-luvun alussa ollut mahdollisuus kaavoittaa laajoja alueita, selittyy kahdella tavalla (Sundman 2011). Ensimmäinen selittävä tekijä oli 1980-luvun lopulla tehty päätös rakentaa keskitetty vedenpuhdistuslaitos. Tätä ennen Helsingissä oli toiminnassa seitsemän pienempää vedenpuhdistuslaitosta: Kyläsaari, Viikki, Vuosaari, Tali, Munkkisaari, Lauttasaari ja Laajasalo. Viikkiin sijoittunut, uusi, modernimpi ja erittäin kallis keskuspuhdistamo valmistui vuonna 1994. Samalla vanhat vedenpuhdistuslaitokset voitiin lakkauttaa. Tämä vapautti paljon pieniä ranta-alueita rakentamiselle, kantakaupungin osalta Munkkisaarella ja Kyläsaarella. Keskuspuhdistamon rakentaminen mahdollistui taloudellisesti osin puhdistamoilta vapautuvien alueiden uuden rakennusoikeuden arvon kautta. Kaikki edellä mainitut entiset puhdistamoalueet on otettu asuntorakentamiseen.

Toinen kaavoitusmahdollisuuksia avannut seikka on ollut 1980-luvulla tehty, aiemmin mainittu RAMA-selvitys (Sundman 2011). Siinä kysymyksenasetteluna oli, että jos Vuosaaren rakennetaan suursatama, niin mitä vanhoille satama-alueille voidaan tehdä. Tehtiin laskelmia, kannattaako sataman siirtäminen vai ei. Lopulta päätettiin, että siirrytään kahdesta konttisatamasta yhteen. Siirtymä toteutettiin siten, että satamatoiminnot siirtyivät kahdelta suurelta satama-alueelta yhdellä kertaa Vuosaaren. Lisäksi Vuosaaren siirrettiin Kruunuvuorenrannan Öljysatama. Vuosaaren sataman rakentaminen avasi rakentamismahdollisuuksia myös satama-alueita palvelleelta Keski-Pasilan järjestelyratapihalta. Ratapiha-alue vapautui palvelemaan Pasilan alkuperäistä perustehtävää, joka on olla apuna silloin kun rakentamispaineet Helsingin ydinkeskustassa ovat liian suuria. Pasilassa uudisrakentamista on voitu tehdä joustavasti sen sijaan, että keskustassa rakennettaisiin uutta.

Laajojen alueiden vapautuminen Helsingin kantakaupungista kaavoittamiselle ja rakentamiselle on siis Sundmanin (2011) mukaan mahdollistunut kauaskatseisen kunnallisen toiminnan ansiosta. Satamatoiminta on Helsingissä kunnallista toimintaa – yleensä kaupunkien satamia hoitaa jokin satamayritys. Helsingissä on Sundmanin (2011) mukaan tämän ansiosta pystytty päättämään, että nyt rakennetaan satama Vuosaaren ja vanhat satamat tyhjennetään ja rakennetaan kaupungin ehdoin.

Kantakaupungin laajentamisella, tiivistämisellä sekä esikaupunkialueen tiivistämisellä pyritään ehkäisemään Helsingin kaupunkiseudun hajaantumista. Tässä olisi Hakalan (2011) mukaan pakko yrittää onnistua, Hakalan arvion mukaan tiivistettyä saadaan, mutta ”ei kuitenkaan tarpeeksi”. Espoo on Hakalan (2011) mukaan mm. Länsimetron rakentamisen myötä ryhtynyt kehittämään kaupunkirakennettaan, mutta esimerkiksi Sipoo on ollut siinä haluton. Joka tapauksessa kantakaupunki tiivistyy ja laajenee jatkossa (Lepistö 2011).

7.4.1 Laajentumismahdollisuudet

7.4.1.1 Yleiskaava 2002: laajentuminen rannoille ja Pasilaan

Yllä esiteltiin kantakaupungin alueelle rakennettavia uusia rantakaupunginosia Kalasatamaa ja Jätkäsaarta. Ne oli asetettu rakentamisalueiksi vuoden 2002 yleiskaavassa. Onkin paljon puhuttu, että kantakaupunki laajenee uusille satama-alueille, mutta Katajanokan kärkeä, Kumpulaa ja Arabianrantaa kaavoittanut Pakkala (2011) ei osaa nähdä aiempia rantarakentamisen hankkeita, kuten Arabianrantaa tai Pikku Huopalahtea kantakaupunkina, vaikka pitää mahdollisena, että ne voivat kehittyä osaksi kantakaupunkia vuosikymmenten kuluessa. Niille, jotka ovat eläneet näiden alueiden rakentamisaikana, alueet ovat Pakkalan mielestä edelleen uusia alueita. Uudet sukupolvet voivat Pakkalan (2011) mukaan kuitenkin nähdä asian eri näkökulmasta. Paljolti kyse on myös siitä, miten kantakaupunki määritellään. On myös mahdollista, että rakentamisen tavalla on merkitystä sille, koetaanko uudet alueet kantakaupunkina vai ei.

Jätkäsaarta kaavoittaneen Kaijansinkon (2011) mielestä kantakaupunki on laajentunut ja laajentumassa. Kaijansinkko (2011) nostaa esimerkiksi suurten toimistorakennusten rakentamisen Mannerheimintien pohjoispäässä ja siitä johtuvan kantakaupunkimaisen kaupunkirakenteen venymisen Meilahdesta ja Ruskeasuolta Hakamäentien risteykseen. ”Se tunne, että nyt tuut kantakaupunkiin, on mennyt kauemmas”. Samanlaisia hankkeita tullaan Kaijansinkon (2011) arvion mukaan näkemään lisää, mikäli Helsingin kasvu jatkuu voimakkaana. Kantakaupunki on laajentumassa myös Pikku Huopalahtea kaavoittaneen Visannin (2011) mukaan – Pikku Huopalahti, Ruoholahti, Arabianranta, Salmisaari ovat kaikki hänen mukaansa tuoneet lisää kantakaupunkimaista ympäristöä.

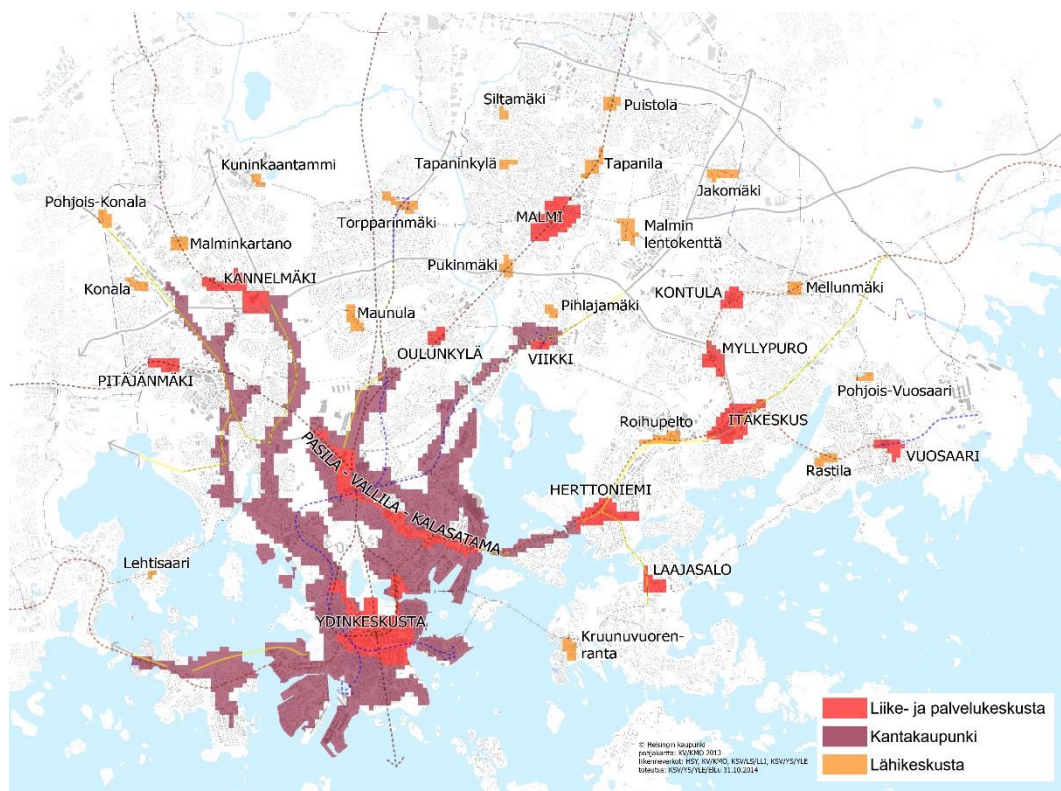
Muun muassa Sinebrychoffin korttelia kaavoittaneen Bundersin (2011) mukaan Helsingin kantakaupunki laajenee nyt Vuosaaren sataman valmistuttua molemmille satamarannoilleen, idässä ja lännessä. Pasilan konepajan kaavoittajana toimineen Tyynilän (2011) mukaan kantakaupunki laajenee Vuosaaren sataman rakentamisen ansiosta ranta-alueille Kalasatamaan ja Länsisatamaan sekä Pasilaan. Toisin kuin kantakaupungin perinteiset alueet, uudet alueet eivät kuitenkaan ole ”valmiita” pitkään aikaan, vaan laajentumisprosessi jatkuu 2040-luvulle. Uudisrakentaminen monipuolistaa kantakaupungin asumismahdollisuuksia ja kantakaupunkiin syntyy uusia keskuksia.

7.4.1.2 Yleiskaava 2016: laajentuminen bulevardeina

Uudessa yleiskaavassa tulee Ruoholahtea kaavoittaneen Lindroosin (2011) arvion mukaan Helsingin esikaupunkialueen osalta painottumaan monikeskuksinen verkostokaupunkityyppinen kaupunkirakenne, jossa korostuvat poikittaisliikenteen solmukohdat. Väylien varsille rakentaminen on Lindroosin (2011) mukaan jatkossa yksi vaihtoehto kantakaupungin laajentumiselle. Joitakin tällaisia hankkeita oli jo haastatteluajankohtana vireillä: Itäkeskuksessa ja Kulosaarella Itäväylän päälle ja Lautasaarella Katajaharjuntien kohdalla. Kyse oli vielä tuolloin kuitenkin väylien kattamis- tai tunnelointihankkeista, ei varsinaisista bulevardihankkeista. Lindroos piti vielä tuolloin näitä mahdollisuuksia aika marginaalisina.

Kaijansinkko (2011) piti suurten, Kehä I:n sisällä sijaitsevien sisäänajoväylien varsien rakentamista (kuva 325.) ”todella fiksunä” ajatuksena. Kaijansinkon (2011) mukaan on järkevämpää tiivistää kaupunkia lähellä keskustaa, kuin ryhtyä rakentamaan Espoon perukoille – suuret asuinalueet kaupunkiseudun reunoilla synnyttävät huomattavasti enemmän henkilöautoliikennettä kuin kaupungin sisäosiin sijoituessaan ja joukkoliikenne on helpompi toteuttaa toimivaksi tiiviissä kaupunkirakenteessa. Pakkala (2011) näki kaupunkibulevardien rakentamisen ajatuksena, joka tulee varmasti kehittymään

jatkossa. Bunders (2011) piti ajatusta sisäänajoväylien varsien rakentamisesta tai kattamisesta mielenkiintoisena. Hän piti etenkin Lahdenväylää tuhlailevan leveänä. Samoin Turunväylän varrella on Bundersin (2011) mukaan runsaasti tilaa rakentamiselle. Hakalan (2011) mielestä väylien varsien rakentaminen olisi ”hirveän hyvä” asia. Väylien kattamista ei Hakalan (2011) mukaan oikein pystytä maksamaan asuntorakentamisella. Hakala (2011) nostaa Kalasataman keskuksen esimerkiksi siitä rakentamisen mittakaavasta, mitä kattamisen aiheuttamien kustannusten täyttäminen tarkoittaa. Tyynilä (2011) piti ulosmenoteiden varsien rakentamista vaikeana, koska ”ELY vahtii niitä kuin verikoira”. ELY-keskus ei hänen mukaansa ole pitänyt autoiteiden varsia hyvänä asuinympäristönä. Tyynilän (2011) mukaan tämä on kuitenkin mennyt ”överiksi”, sillä monet ”hienot alueet, joissa nyt asutaan koko kadun varren pituudelta, niin ne on nyt pannassa, et ei täs voi asua”. Ongelmaa pitäisikin Tyynilän mielestä ratkaista autoistumisen päästä – sen sijaan vuosikymmenten ajan autot ovat saaneet tilaa ja ihmiset väistäneet.



Kuva 325. Vuonna 2014 julkaistussa yleiskaavaluonnoksessa on monikeskuksinen rakenne. Kantakaupungin ajatellaan laajentuvan sisäänajoväylien varsille, liike- ja palvelukeskustoja 13 ja lähikeskustoja on 20. (Helsingin kaupunki).

Haasteena sisäänajoväylien varsien asuntorakentamisessa nähtiin meluisuus ja pienhiukkaset ja näihin liittyvät normit (Hakala 2011) sekä ruuhkien ja päästöjen lisääntyminen (Poutanen 2011). Nyt rakennettavaksi suunniteltavien sisäänajoväylien varsia ei ole aikaisemmin rakennettu, koska ei ole ollut pakko. Ne eivät melun ja liikenteen hiukkaspäästöjen takia ole olleet kaikkein houkuttelevinta asuinympäristöä – niihin täytyisi panostaa paljon, jotta niistä saataisiin miellyttäviä (Hakala 2011).

Kaupunkibulevardien rakentaminen asuinalueiksi edellyttääkin ajonopeuksien alentamista (Kaijansinkko 2011; Hakala 2011; Bunders 2011). Jo tällä saadaan vähennettyä ajoneuvoliikenteen aiheuttamaa melua. Melua voidaan vähentää myös teiden päällysteillä, kitkarenkailla, sähköautoihin ja -buseihin siirtymisellä, uudenaikaisilla melueristeillä rakennuksissa (julkisivut, ikkunat), uusilla raitiovaunuilla ja raitiovaunukiskoilla, panostamalla joukkoliikenteeseen ja rajoittamalla henkilöautoilua. Raskasta liikennettä on poistunut kantakaupungista teollisuus- ja logistiikkatoimintojen poismuuton

myötä – autolautoille liikennettä yhä on. On myös esitetty, että kaupunkibulevardit olisivat mielekkäin tapa torjua liikenteen melua (Päivänen & Virrankoski 2009), sillä muurimainen rakentaminen katujen varsilla estää tehokkaasti voimakkaan liikennemelun kantautumista kauemmas tien välittömästä läheisyydestä.

Pienhiukkasten määrää voidaan vähentää siirtymällä sähköautoihin ja kitkarenkaisiin sekä parantamalla katujen puhtaanapitoa. Myös korttelityypillä ja katukuilun leveydellä on vaikutusta katukuilujen tuulettuvuuteen. Ilmatieteen laitoksen selvityksen (Kurppa et al. 2016) mukaan korttelirakenne, jossa bulevardin varrelle sijoittuu korttelin lyhyt pääty ja jossa korttelit ovat vaihtelevan korkuisia, on katukuilun tuulettuvuuden kannalta paras. Sisäilmanotto voidaan sijoittaa sisäpihan puolelle (Kajansinkko 2011). Keväinen katupöly säilynee edellä mainittujen ratkaisujenkin jälkeen edelleen jonkinasteisena ongelmana – siihen paras ratkaisu on oikein ajoitettu katujen puhdistus.

Sisäänajoväylien bulevardirakentamisen haasteena nähtiin vuonna 2011 myös asukkaiden vastustus. Etenkin Länsiväylän rakentamista Lauttasaaren kohdalla Hakala (2011) pitää asukkaiden vastustuksen takia vaikeana, ja toteaa vitsaillen, että ”Sinne sais ehkä kolme semmosta pientä rakennusta.”

Bulevardit ovat satoja vuosia vanha suunnitteluratkaisu. Väylien muuttaminen bulevardeiksi on sukua etenkin 1800-luvulla eurooppalaisissa kaupungeissa levinneelle ratkaisulle, jossa keskiaikaisia kaupunginmuureja purettiin ja ampumalinjojen takia rakentamattomina säilyttyjä maa-alueita muutettiin bulevardeiksi. Bulevardi-sanan etymologia ranskan kielen boulevard- (1769) ja hollanninkielen bolwerc-sanoissa (1400-luvun alku) viittaa juuri sotilaallisten suojavallien pintaan sekä linnoituksen muureihin. Modernina aikana väyliä on muutettu katumaisiksi useissa kaupungeissa Yhdysvalloissa, mutta myös monissa kaupungeissa Euroopassa – tunneleita ja puistokansia on tehty mm. Münchenissä ja Düsseldorfissa (Mamia et al. 2013:42–43).

Suurten autoväylien varsien rakentamisesta Visannin (2011) mukaan puhuttiin haastatteluajankohtana kaupunkisuunnitteluvirastossa. Mitään fundamentaalisesti uutta ajatuksessa kaupunkibulevardeista ja kantakaupungin laajentumisesta autoväylien varsilla ei myöskään helsinkiläisittäin Visannin (2011) mukaan ole. Helsingin ensimmäinen ”kaupunkibulevardi” esiintyi jo J. A. Ehrenströmin asemakaavassa (1812). Helsingin kantakaupunki myös usein aiemmin laajentui siten, että maantietä muutettiin kaduksi, jonka molemmille puolelle rakennettiin taloja, katu kivettiin ja tielinjausta usein oikaistiin (esim. Turun maantie). Maantie lyheni ja katu piteni. Sekä Töölössä että Kalliossa oli aiemmin pieniä kylämäisiä ympäristöjä, vasta myöhemmin tulivat kerrostalorintamat kadunvarsille. Helsingissä bulevardimaisia katuja ovat Mannerheimintie, Hämeentie, Helsinginkatu, Mäkelänkatu, Huopalahdentie ja Munkkiniemen puistotie. Sotien jälkeen autoiluinnostus kuitenkin toi mukanaan ajatuksen, että kaupunkien sisällä tulee olla moottoriteitä. Katujen piteneminen ja maanteiden lyheneminen päättyi. Autoväyliä pyrittiin 1960-luvulla tuomaan yhä lähemmäs keskustaa. Jopa aivan kaupunkien ytimiin pyrittiin kaavoittamaan moottoriteitä, niin myös Helsingissä. Visannin (2011) mielestä Länsiväylä on ällistyttävän lähellä Rautatientoria. Muista väylistä Visanti mainitsee Tuusulanväylän ja Hämeenlinnanväylän – lähelle keskustaa tulevat myös Itäväylä, Lahdenväylä ja Turunväylä.

Vuonna 1989 ja 1990-luvun alussa oli jälleen esillä ajatus, että Kehä I:n sisällä olevat valtion tiet muutettaisiin kaupunkimaisiksi kaduiksi. Ajatuksen taustalla olivat liikennesuunnittelija, professori Pentti Murole sekä arkkitehti Simo Järvinen (Pääkaupunkiseudun...1989; Järvinen 1991; Päivänen & Virrankoski 2009). Murole oli jo ennen laatimaansa ylipormestari Ilaskiven mietintöäkin ihailut bulevardeja – mm. Koivukylän suunnitelmassaan. Murolen esittämä ajatus bulevardeista oli ehdolla vuoden 1990 yleiskaavaan, mutta hanke ei vielä tuolloin edennyt toteutukseen asti. Ideaa pidettiin tuohon aikaan huonona. Arkkitehti Simo Järvinen nosti bulevardiajatuksen esille Helsinki-visiossa vuonna 1991. Bulevardimaisia ratkaisuja esitettiin 1990-luvulla myös vuonna 1997 järjestetyn avoimessa ideakilpailussa, jossa kartoitettiin asuntorakentamismahdollisuuksia. Yksi tällaisia ratkaisuja

esittänyt henkilö oli kaupunkisuunnitteluviraston arkkitehti Matti Visanti. Vuoden 2002 yleiskaavaa varten laadittiin joitakin selvityksiä moottoritiemäisten ympäristöjen kattamisesta (Mamia et al. 2013), mutta Helsingissä toteutuksia ei nähty. Ajatus bulevardeista kuitenkin jäi elämään. Espoossa väylien kattamishankkeita on toteutettu (Kehä I Vallikallion kohdalla) ja rakenteilla (Kehä I Keilaniemen kohdalla, Länsiväylä Matinkylän kohdalla). Kansainvälisesti bulevardiratkaisut olivat 2000-luvun alussa esillä Allan B. Jacobsin ym. kirjassa 'The boulevard book: history, evolution, design of multiway boulevards' (Jacobs et al. 2002). Aiemmin Jacobs oli tutkinut onnistuneita katuja (ks. Jacobs 1995).

Bulevardien sijaan hämmästyttävän moni muu osa Murolen suunnitelmasta (ks. Pääkaupunkiseudun...1989) toteutui tai on toteutumassa. Uutta rakentamista ehdotettiin itäisellä pääkaupunkiseudulla metron varaan Vuosaaren, Ala-Vuosaaren ja Niinisaaren (mm. nyk. Vuosaari, Meri-Rastila, Aurinkolahti, Porslahti) sekä Itäsalmen alueelle ja Sotunkiin. Helsingin keskiosista suunnitelmassa ovat esillä Keski-Pasila, Pohjois-Pasila ja Metsälä, joihin kaikkiin on tulossa rakentamista. Rantarakentamiskohteista mainitaan Herttoniemen öljysatama-alue (nyk. Herttoniemenranta), Laajasalon satama-alue (tuleva Kruunuvuorenranta), Vanhankaupunginlahden alue (nyk. Arabianranta ja Vanhakaupunki, tuleva Hermanninranta), Jätkäsaari ja Hernesaari sekä Koivusaari ja osia Lauttasaaresta, joista kaikki ovat rakentamiskohteina. Rakentamista ehdotettiin edelleen Pitäjänmäelle ja Viikin alueelle. Ranta-Espoossa kehittämistä oli suunnitelmassa suunnattu Länsimetron radan varrelle, tärkeimpänä Matinkylän aluekeskuksen rakentaminen – kohteita on myös Otaniemessä, Niittykummussa, Suomenojalla, Iivisniemessä, Sammalvuorella sekä Espoonlahdessa molemmin puolin lahtea. Ranta-Espoossa on esitetty kehitettäväksi Kauklahten ja Espoon keskuksen välistä aluetta ja tärkeimpänä Leppävaaran aluekeskuksen rakentamista, ml. Turunväylän varteen sijoittuva alue ja Vermoon radan varrelle sijoittuva alue. Lisäksi Espoon osalta rakentamista ehdotettiin Histaan ja Vantaan osalta Keimolaan, Martinlaakson radan jatkeen varrelle, Helsinki-Vantaan lentoaseman pohjoispuolelle, Tammiston alueelle, Helsinki-Vantaan lentoaseman ympäristöön, Kehä III:n varteen, Koivukylän länsipuolelle, Koivukylän väylän eteläpuolelle, Korson pohjoispuolelle ja Tikkurilaan. Murolen suunnitelmalla oli Helsingin kaupunkiseutua hajauttava vaikutus.

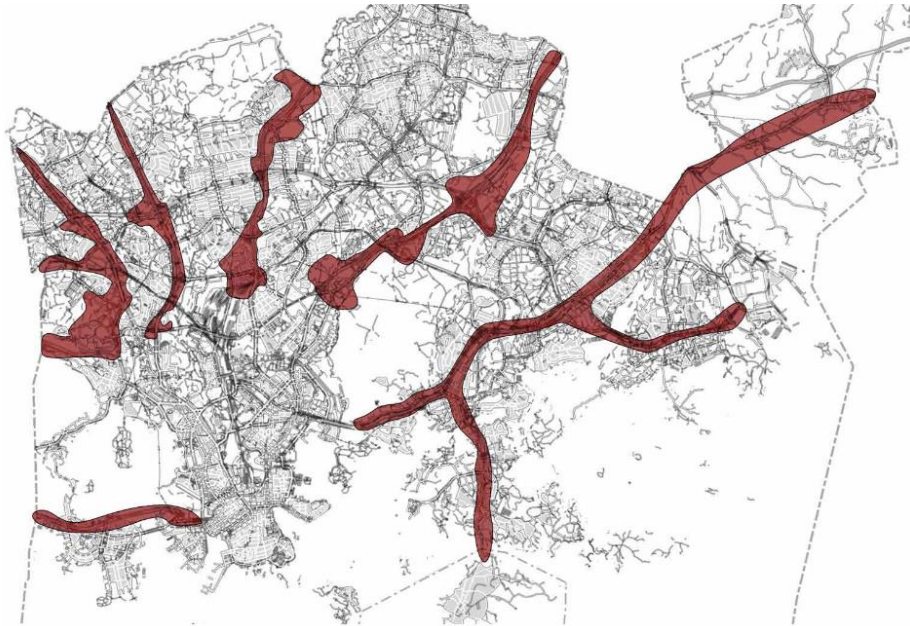
Teknillisessä korkeakoulussa kaupunkibulevardeja esiintyi opiskelijatöissä vuonna 2006 (ks. Mamia et al. 2013:21). Vuonna 2007 valmistui kaupunkisuunnitteluvirastossa julkaisematon selvitys Lahdenväylän muuttamisesta bulevardiksi – tässä hankkeessa Lahdenväylä olisi tunneloitu. Kaupunkibulevardeja ehdotettiin myös Greater Helsinki Vision -kilpailun (2007) töissä, mm. kilpailun voittaneessa 'Emerald'-työssä (WSP Finland). Pääosin 2000-luvulla kuitenkin keskusteltiin siitä, että keskustan halki menisi moottoritiemäinen tie tunnelissa (Keskustatunneli) – autoiluinnostus oli Visannin (2011) mukaan ollut voimakasta viimeiset kaksi vuosikymmentä (ks. myös Lilleberg & Hellman 2015). Kaupunkisuunnitteluvirastossa on Visannin (2011) mukaan ollut henkilöautoilun suhteen mielipide-eroja.

Kaupunkibulevardi-sana esiintyy Helsingin Sanomissa 2000-luvulla ensimmäistä kertaa vuonna 2009. Tuolloin kaksi WSP Finland Oy:llä työskentelevää henkilöä otti kantaa niiden puolesta ehdotetaan kaupunkibulevardien rakentamista keinona vähentää melua kaupunkialueella (Päivänen & Virrankoski 2009). Tätä ennen sana tosin on esiintynyt lehdessä vuonna 1990. Vuonna 2009 Tiehallinto julkaisi selvityksen (Kaupunkien pääväylien...2009), jossa tarkasteltiin kaupunkien pääväylien tulevaisuuden haasteita. Selvityksessä todetaan bulevardien sopivan sisäänojoteille. Vuonna 2010 valmistui espanjalaissyntyisen arkkitehti Carlos Lamuela Ortan diplomityö (Lamuela Orta 2010), jossa tarkasteltiin mahdollisuutta muuttaa Länsiväylä Salmisaaren, Lauttasaaren, Hanasaaren ja Karhusaaren kohdalta sekä Karhusaarentie Länsiväylän ja Kuusisaarentien sillan väliltä kaupunkibulevardiksi. Hän käytti vertailukohtanaan Barcelonan kaupunkisuunnittelua. Visannin (2011) arvion mukaan Länsiväylän muuttaminen kaupunkibulevardiksi ei kuitenkaan toteudu lähitulevaisuudessa, vaan autot

tulevat jatkossakin moottoritie liikennettä muistuttavasti (Länsiväylä Ruoholahdessa 80 km/h ja Porkkalankatu 50 km/h) Mechelininkadulle asti. Länsiväylä ei ollut Yleiskaavan toteuttamisohjelmassa (Yleiskaavan toteuttamis...2017) ensimmäiseksi bulevardisoitavien väylien joukossa. Helsingin nopeusrajoitusjärjestelmän uudistamisen yhteydessä ei ainakaan vuonna 2017 ollut ensi vaiheessa tarkoitus alentaa Länsiväylän nopeusrajoitusta – osassa Porkkalankatua ajonopeus sen sijaan alenisi.

Uutta yleiskaavatyötä edelsi myös vuonna 2011 Helsingin Sanomissa artikkeli (Laita 2011), jossa esiteltiin kaupunkisuunnitteluvirastossa keskusteltua mahdollisuutta sijoittaa suuri määrä asuntoja sisäänajoväylien varrelle. Helsingin Polkupyöräilijät ry järjestivät Länsiväylällä syksyllä vuonna 2011 Kriittisen pyöräretken. Helsingin Vihreiden kaupunginvaltuutettu Ville Ylikahri teki samana syksynä Carlos Lamuela Ortan (2010) diplomityöhön nojaten valtuustoaloitteen Länsiväylän muuttamisesta kaupunkibulevardiksi. Helsingin Vihreät myös toivat kaupunkibulevardit osaksi kuntavaalikampanjaa vuonna 2012 kirjoittamalla aiheesta pamfletin (ks. Holopainen et al. 2012). Kirjassa esimerkiksi havainnollistettiin suurten liittymien viemää tilaa vertaamalla Lahdenväylän ja Kehä I:n liittymän mittakaavaa Helsingin keskustaan. Yleiskaavatyön alkuvaiheessa tutustuttiin useiden eurooppalaisten kaupunkien yleiskaavoihin (ks. Gordon 2012).

Uuden yleiskaavan visiossa (ks. Mamia et al. 2013) kaupunkibulevardien (kuva 326.) rakentamista perusteltiin ennen kaikkea väestönkasvuun liittyvällä kaupungin tiivistämistarpeella, kaupunkitaloudellisilla näkökohdilla, väylien haitallisilla estevaikutuksilla, väylien ruuhkaisuudella (eivät enää palvele kantakaupungin nopeaa saavutettavuutta), autonomistukseen liittyvillä muutoksilla (mm. nuoren ikäpolven aiempaa harvempi ajokortin hankinta), mahdollisilla tulevaisuuden ratkaisulla (mm. ruuhkamaksut), nykyisten väyläympäristöjen kaupunkikuvallisella luonteella, kaupunkisuunnitteluideologian päivittämisellä (väljästä tiiviiseen), väyläympäristöjen korkeilla ylläpitokustannuksilla, teknologisella kehityksellä (ajoneuvoteknologia, rakennusten ilmanvaihto- ja ilmansuodatusteknologia) ja oletettavilla yhteiskunnallisilla muutoksilla (mm. sähköautot, robottiautot, etätyö). Uudenlaisia melua vähentäviä hiljaisia asfaltteja on myös tarkoitus kokeilla Helsingissä. Keskeisin puolustus kaupunkibulevardeille lienee ollut se, että suuret autoväylät vievät paljon tilaa lähellä keskusta-alueita, missä maata on rajallisesti ja maa on kallista. Autoväylät toisin sanoen estävät ihmisiä asumasta lähellä palveluja ja työpaikkoja, pakottavat ihmisiä pitkiin työmatkoihin sekä nostavat keskustan lähellä nykyisin sijaitsevien asuntojen hintoja luonnottoman korkeiksi. Toiseksi kaupunkibulevardien puolesta puhuvaksi seikaksi nousi kaupunkibulevardien viheralueiden rakentamista ehkäisevä vaikutus – sekä kaupungin sisällä että yhdyskuntarakenteen hajautumista ehkäisemällä myös kaupungin ulkopuolella. Luonto- ja viheralueiden puute kaupunkialueella aiheuttaa virkistysmatkojen pidentymistä (Naess 2006) – siksi kaupungin tiivistäminen kaupungin sisällä olevien viheralueiden kustannuksella ei useinkaan ole tarkoituksenmukaista. Tiivis rakentaminen ehkäisee myös kustannuksia, joita hajautuneen yhdyskuntarakenteen rakentaminen ja tämän rakenteen ylläpitäminen tuottaa. Yhdyskuntarakenteen hajautuminen mm. laskee työntekijöiden tuottavuutta (Fallah et al. 2010).



Kuva 326. Kaupunkibulevardiratkaisun tarjoamaa kaavoitus- ja rakentamispotentiaalia Helsingissä. (Mamia et al. 2013 / Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto).

Vuonna 2014 kaupunkisuunnitteluvirasto tilasi konsulttityön kaupunkibulevardeista WSP Finland Oy:ltä. Selvityksessä tutkittiin bulevardeihin perustuvan kaupunkirakennemallin vaikutuksia sekä Helsingin että laajemmin Helsingin seudun kaupunkirakenteeseen ja sen toimivuuteen, liikenteeseen ja talouteen. Vaikutukset nähtiin yleiskaavan tavoitteita tukevinä ja pääasiassa positiivisinä (ks. Kärkinen et al. 2014).

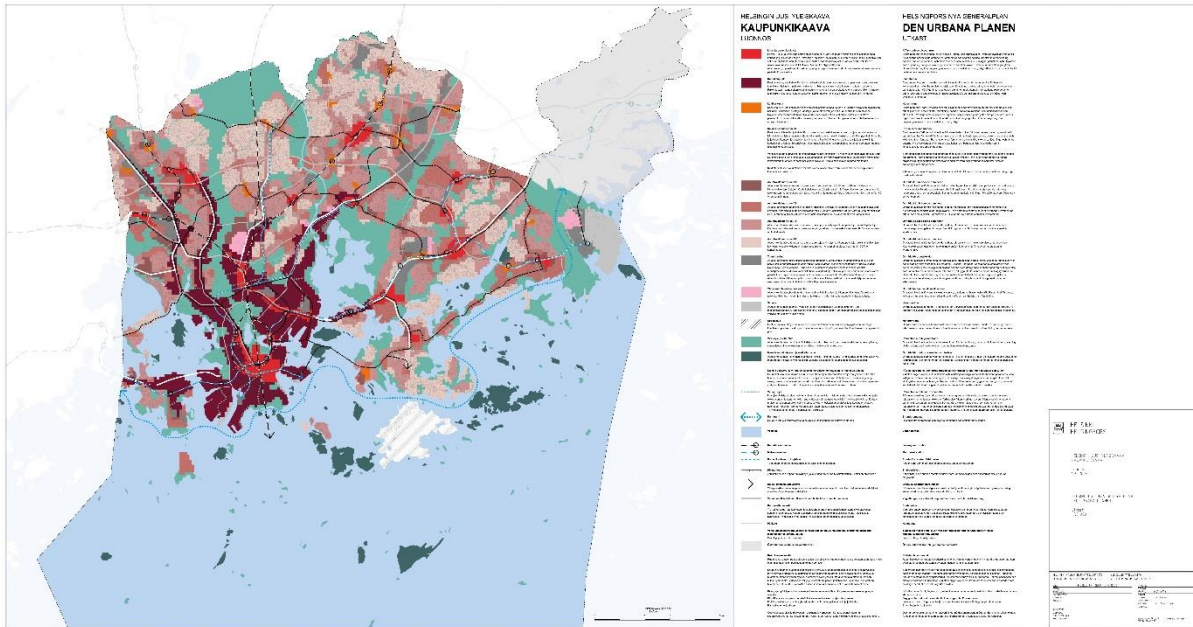
Samana vuonna myös Urban Helsinki -niminen kaupunkisuunnitteluaktiivien kollektiivi toi esille bulevardirakentamista Pro Helsinki 2.0 -nimisessä vaihtoehtoisessa yleiskaavaehdotuksessaan (kuva 327.). Heidän suunnitelmassaan Helsinkiin oli perinteisen kantakaupungin rinnalle hahmoteltu kahdeksan suurempaa kaupunkikeskustaa tai -vyöhykettä: Pasila-Metsälä-Käpylä, Lauttasaari, Munkkiniemi-Pitäjänmäki-Konala, Viikki-Malmi, Kulosaari-Herttoniemi-Roihupelto, Itäkeskus, Laajasalo ja Santahamina. Kyseiset tiiviisti rakennetut ja asutut kaupunkikeskustat olisivat vahvoja, palvelutarjonnaltaan ja työpaikkarakenteeltaan monipuolisia alueita. Uusi rakentaminen sijoittui pääasiassa liikennealueiden, kuten autoväylien reuna-alueiden, ratapihojen, varikkoalueiden, logistiikkakeskusten, pysäköintialueiden sekä toimitila-alueiden päälle. Arvokkaiden viher- ja virkistysalueiden ehdottamista rakentamiselle vältettiin ja suunnitelma ehdotti myös uusia puistoalueita kohteisiin, joissa niitä ei ennestään ollut. Tiiviin rakentamisen esitettiin säästävän vihreää. Keskeinen periaate oli pikaraitioitein kytkeytyneiden kaupunkikeskustojen verkosto – idea oli johdettu Eliel Saarisen Pro Helsingfors (1918) -suunnitelmassa esiintyneestä ajatuksesta pikaraitioitein kytkeytyneiden puutarhakaupunkien verkostosta. Saariseen suunnitelma viittasi myös Pasilan laajalla kaupunkikeskustalla, näyttävillä puistokaduilla, itäisen ja läntisen kantakaupungin kytkeymisellä toisiinsa sekä laajojen viheralueiden verkostolla. (Pro Helsinki...2014). Toisaalta suunnitelma tarkoituksenmukaisesti irrottautui Heikki von Hertzenin 'Koti vaiko kasarmi lapsillemme' -pamfletin propagoimasta lähiöajattelusta.



Kuva 327. Urban Helsinki -kollektiivin vaihtoehtoinen yleiskaavasunnitelma Pro Helsinki 2.0. (Urban Helsinki 2015).

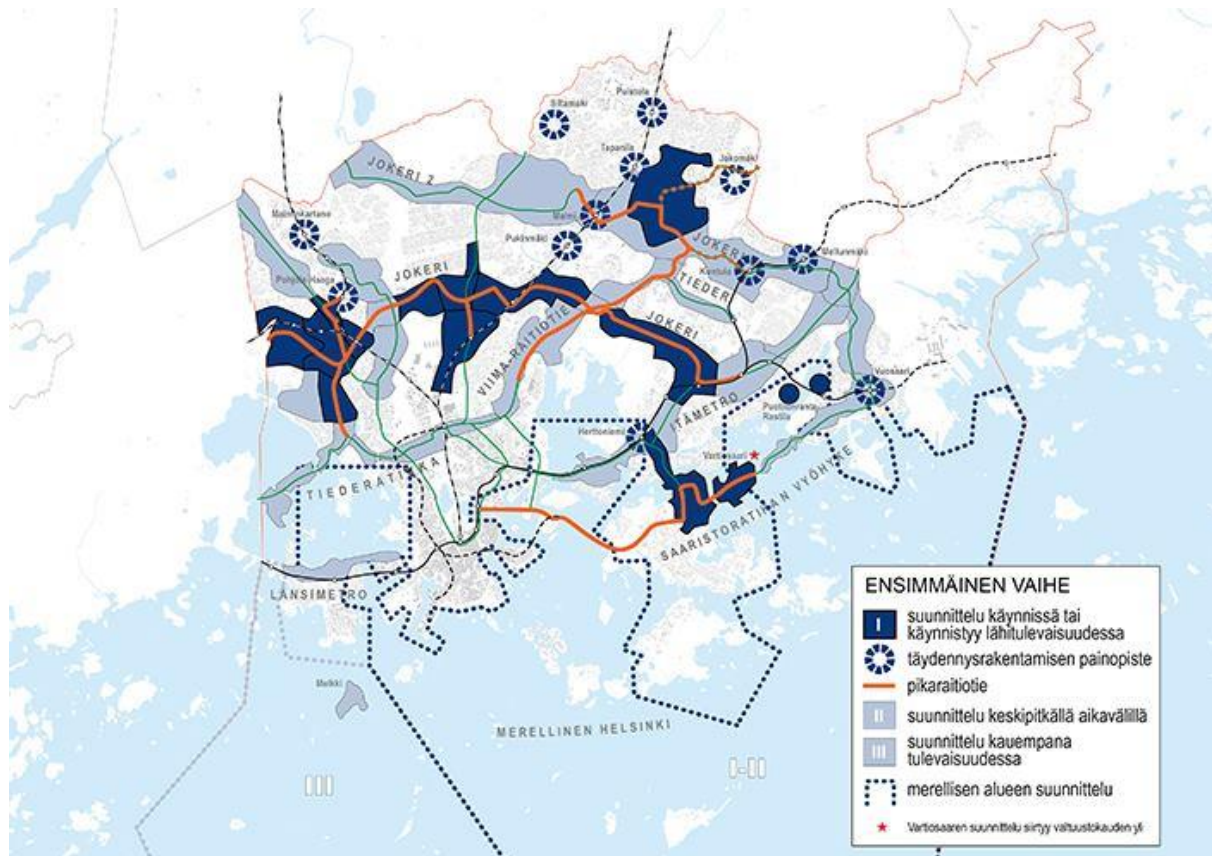
Vuonna 2014 julkaistussa yleiskaavan luonnoksessa (kuva 328.) esitettiin kaupunkibulevardeja Helsingin kaikille sisäänajovyylille. Kaava oli nimetty Kaupunkikaavaksi. Suunnitelmassa kantakaupunki laajeni bulevardien varsilla kuuteen ilmansuuntaan. Yleiskaavaluonnosta seuranneeseen yleiskaavaehdotukseen ei tehty enää suuria muutoksia. Bulevardien osalta luonnos herätti Helsingin ja pääkaupunkiseudun naapurikunnissa huolta liikennejärjestelyistä, ja mm. Uudenmaan ELY-keskus peräänkuulutti lisäselvityksiä bulevardien vaikutuksista seudulliselle liikennejärjestelmälle. Toisaalta Helsingin ympäryskunnat eivät samassa yhteydessä nostaneet esille omaa vastuutaan kaupunkien yhdyskuntarakenteen ja joukko liikennejärjestelmän kehittämisessä Helsinkiin suuntautuvan henkilöautoliikenteen ehkäisemiseksi. Helsingin ympäryskuntien kaupunkisuunnittelu on vuosikymmenien ajan – Helsingin virkamiesten, kaupunginvaltuuston ja helsinkiläisten näkemyksiä tiedustelematta – tuottanut runsaasti asukastiheydeltään alhaisia, autoriippuvaisia asuinalueita. Helsingistä käsin ei myöskään olla pyritty määräämään ympäryskuntien asuinalueiden sijainteja. THL puolestaan oli huolissaan kaupunkibulevardien ilmanlaatukysymyksistä. Yleiskaavasta hallinto-oikeuteen valittivat lopulta mm. Liikennevirasto, ELY-keskus ja Museovirasto. Moni yleiskaavan ratkaisu kaatui hallinto-oikeudessa vuonna 2018: kahdeksasta bulevardista neljä (Lahdenväylä, Hämeenlinnanväylä, Turunväylä ja Länsiväylä), Ilmalan ratapiha-alueelle suunniteltu rakentaminen, Vartiosaaren, Ramsinmenin, Melkin ja Itä-Villingin rakentaminen. Ratkaisujen hylkäämistä oli perusteltu mm. maakunta-kaavan ja yleiskaavan ristiriitaisuuksilla, valtakunnallisilla alueidenkäyttötavoitteilla, selvitysten puutteellisuudella ja voimakkailla oletuksilla sekä Vartiosaaren osalta saaren arvolla kulttuuriympäristönä (ks. Malmberg 2018a). Huolta aiheutti erityisesti ruuhkien lisääntyminen bulevardisoinnin myötä, sillä bulevardisointia ei oltu yleiskaavassa sitovasti ja ajallisesti kytketty bulevardien liikenteelle olennaisten raideyhteyksien rakentamiseen tai ruuhkamaksujen käyttöönottoon (ks. Kuokkanen

2018) – Helsingissä etenkin raideyhteyksien rakentamista bulevardeille oli ilmeisesti pidetty itsensä selvänä osana bulevardisointia. Merkinnän puuttumiseen ovat voineet olla myös poliittiset syyt. Hallinto-oikeuden päätöksen jälkeen asiaa käsiteltiin vuonna 2018 korkeimmassa hallinto-oikeudessa (KHO), jonka päätöksellä hallinto-oikeuden päätökset jäivät voimaan. Uusi maakuntakaava oli vuonna 2018 valmisteilla. On mahdollista, että kumotut bulevardit tulevat uuden maakuntakaavan hyväksymisen jälkeen uudelleen käsittelyyn. Tämä kuitenkin edellyttää muutoksia myös yleiskaavamääräyksiin – Mannisen (2018) mukaan päätös aikaistaa seuraavan yleiskaavatyön aloittamista.



Kuva 328. Helsingin yleiskaavaluonnos vuodelta 2014 esitti sisäänajoväylien muuttamista kaupunkibulevardeiksi. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto).

Yleiskaavan toteuttamisohjelman (Yleiskaavan toteuttamis...2017) mukaan sisäänajoväylille rakennettavien kaupunkibulevardien suunnittelu käynnistetään ensimmäiseksi Vihdintien ja Tuusulanväylän eteläosista (kuva 329.). Näiden katsotaan samalla tukevan Pitäjänmäen ja Käpylän kehittymistä työpaikka- ja toimitilakeskittymänä. Tuusulanväylästä on hahmoteltu ”lentokenttäbulevardia” – muina potentiaalisesti kehittyvinä työpaikka-alueina toteuttamisohjelmassa mainitaan Pasila-Vallila-Kalasadama-akseli, Koivusaari ja Herttoniemi. Keskipitkällä aikavälillä suunniteltaviksi on valittu Länsiväylän ja Mannerheimintien kaupunkibulevardit. Ensimmäisen vaiheen kohdealueina mainitaan myös Laajasalontien bulevardisointi, Raide-Jokerin varren täydennysrakentaminen ja Malmin lentotaseaman alueen rakentaminen. Kauempana tulevaisuudessa hämmöittää Turunväylän, Lahdenväylän ja Itäväylän bulevardisoinnit. Korkeimman hallinto-oikeuden vuonna 2018 antama päätös aiheuttanee muutoksia kaupunkibulevardien suunniteltuun toteutusaikatauluun ja -järjestykseen; Länsiväylän, Mannerheimintien, Turunväylän ja Lahdenväylän kaupunkibulevardien toteutus voi viivästyä ja Itäväylän kaupunkibulevardin toteutus aikaistua. Kaupunkibulevardien varrelle on arvioitu mahtuvan jopa 80 000 asukasta. Bulevardimaista rakentamista oli vuonna 2018 suunnitteilla myös mahdollisen Raide-Jokeri II:n reitille Kallvikintielle, Vuosaaren.



Kuva 329. Yleiskaavan toteuttamishojelman mukaan sisäänajovyölylle rakennettavien kaupunkibulevardien suunnittelu käynnistetään ensimmäiseksi Vihdintiellä ja Tuusulanväylällä. (Yleiskaavan toteuttamis...2017).

Haasteina bulevardirakentamisessa saattaa olla asumismukavuuden takaaminen vilkkaasti liikennöityjen katujen varsilla ja sitä kautta bulevardisointikonseptin houkuttelevuudesta huolehtiminen sekä paikoin varsin kapeat rakentamisvyöhykkeet, jotka mahdollistavat heikoimmassa tapauksessa vain muutaman uuden ”kulissimaisen” korttelirivin rakentamisen, eivät todellisen kantakaupunkimaisen katuverkon leviämistä kantakaupungin ulkopuolelle. Toimitila-alueiden säilyttäminen toimitila-alueina karsii bulevardeilta potentiaalista leveyttä Pitäjänmäellä, Konalassa ja Herttoniemessä. Myös viher- ja virkistysalueet, kuten Riistavuoren alue ja Keskuspuiston länsilaita, tuovat haasteita uuden kaupunkirakentamisen leveydelle.

Perinteiset helsinkiläiset bulevardimaiset kadut Hämeentie ja Helsinginkatu halkovat tiiviitä kaupunginosia, joilla on runsaasti kokonaisleveyttä. Mannerheimintien varrella ovat niin ikään tiiviit Etu- ja Taka-Töölön tiiviit kaupunginosat, joiden muodostamalla kokonaisuudella tosin on leveyttä vähemmän kuin muodoltaan pyöreäköllä Linjat-Torkkelinmäki-Harju-Sörnäinen-Hakaniemi-Siltasaari-kokonaisuudella. Bulevardeja reunustavien, arvostettujen lähiöiden (Munkkivuori, Etelä- ja Pohjois-Haaga, Maunula, Herttoniemi, Pihlajamäki, Kulosaari) ja omakotitaloalueiden (Marttila) täydennysrakentaminen tiiviiksi, kantakaupunkimaisiksi kaupunginosiksi on museoviranomaisten ja asukkaiden vastustuksen takia vaikeaa, vaikka tiivistämistä tehdäänkin. Hieman kavennettu Töölö, Mäkelänkatu ja Munkkiniemen puistotie kenties vastaavat Kalliota paremmin suunniteltujen kaupunkibulevardien leveyttä ja kaupunkimaisuutta: bulevardin ympärillä on pääasiassa puolin ja toisin kortteli tai pari tiivistä kaupunkia, jonka jälkeen alkaa väljempi rakenne. Paikoin bulevardeille saataneen jonkin verran tätä enemmän leveyttä. Toisaalta sijoituessaan keskeisesti, kaupunkibulevardit voivat nykyisten kaupunkibulevardien varrella sijaitsevien asuntojen neliöhintojen perusteella olla varsin suosittuja.

7.4.1.3 Kantakaupungin muita mahdollisia laajentumissuuntia: Laajasalo ja merentäytöt

Kantakaupungin satama-alueiden ja kaupunkibulevardien lisäksi yhtenä kantakaupungin laajentumismahdollisuutena on pidetty myös Laajasaloa (esim. Korpinen 2007). Laajasalo on kantakaupungin kokoinen alue, mutta se on rakennettu huomattavasti kantakaupunkia väljemmin. P. E. Blomstedt kiinnitti jo vuonna 1932 huomiota rakentamattomiin alueisiin Helsingin edustan saarilla, Laajasalossa ja Santahaminassa ja visioi näitä yhdistäviä siltoja (ks. Lindegren 1951:53). Kruunuvuoreen on suunniteltu kerrostalorakentamista 1960-luvun lopulta asti.

Itä- ja Länsi-Pasilaa kaavoittanut Jallinoja (2011) näkee kantakaupungille laajentumismahdollisuuksia Laajasalossa. Vaikka Laajasalo ei kuulu tilastomääritelmän mukaiseen kantakaupunkiin, eikä ole keskusta-alueelle tyypillistä katkeamatonta tiiviin rakenteen jatkumoa, sijoittuu se merellisenä ranta-alueena kantakaupungin kanssa samaan maisematilaan. Samoin Kajjansinkon (2011) mielestä rakentamismahdollisuuksia kantakaupungin lähistöllä tarjoavat Laajasalo ja Santahamina. Kantakaupungin lähellä rakennuskelpoista maata on myös Bundersin (2011) mielestä Santahaminassa ja Laajasalossa. Myös Pakkala (2011) mainitsee Santahaminan.

Santahaminan asuntorakentamista kannatti vuonna 2011 yli puolet Helsingin kaupunginvaltuuston jäsenistä. Puolustusvoimissa Santahaminan varuskunnasta luopumista vastustetaan, eikä alueelle esitetty asuntorakentamista vuonna 2016 hyväksytyssä yleiskaavassa. Santahaminan rakentamista siis tuskin aloitetaan lähivuosikymmeninä. Santahaminan rakentamiselle asettavat ehtoja sen arvokkaat luonto- ja kulttuuriympäristöt. Santahaminassa on monipuolinen luonto, johon kuuluu runsaasti uhanalaisia kasvi- ja eläinlajeja. Myös geologisesti Santahamina on monimuotoinen – alueella on mm. hiidenkirnuja. Alueella on myös suuri määrä vanhoja rakennuksia ja rakennelmia, mm. muinaismuistoja, venäläisiä puukasarmeja ja -huviloita (vanhin vuodelta 1856), punatiilikasarmeja vuosilta 1905–1915, ensimmäisen maailmansodan aikaisia laitosrakennuksia ja asemia, uusklassistisia rakennuksia 1920- ja 30-luvuilta ja vuoden 1940 peruuntuneita olympiakisoja varten rakennettu funkiskasarmialue (Nieminen 2009).

Jos Santahamina joskus päätettäisiin rakentaa, voisi se merkitä uuden metrolinjan rakentamista. Metron myötä Laajasalo ja Santahamina kytkeytyisivät huomattavasti tiiviimmin kantakaupunkiin. Kruunuvuorenrantaan ei rakenneta metroa ilman Santahaminan rakentamista.

Bunders (2011) mainitsee Pekka Korpinen (2007) idean rengasmaisesta merimetrosta välillä Suomenlinna-Vallisaari-Kuninkaansaari-Santahamina-Laajasalo-Herttoniemi-kantakaupunki-Suomenlinna. Korpinen kutsuu Helsinkiä Pohjolan Venetsiaksi. Myös Venetsiassa tiivis kaupunkirakenne jatkuu ”irralisena”, mutta tiiviinä saarilla varsinaisen keskustarakenteen ulkopuolella. Korpinen (2007) on laskenut, että Santahamina vastaa kooltaan Kruununhaan, Töölön ja Ullanlinna yhteenlaskettua pinta-alaa, ja Suomenlinnan ja Santahaminan välissä olevat saaret Vallisaari ja Kuninkaansaari Jätkäsaarta ja Hernesaarta. Vallisaaren ja Kuninkaansaaren osalta Korpinen vision esteenä ovat Santahaminan tavoin kulttuurihistoriallisesti arvokkaat rakennetut miljööt sekä luontoarvot. Saaret ovat nykyisin virkistyskäytössä.

Hakalan (2011) mukaan Laajasalosta ei tule ”meidän elinaikanamme” kantakaupunkia. ”Ehkä joskus, mutta ei pitkään aikaan”. Hakalan (2011) mukaan Kulosaaren sillan kohdalla tapahtuu siirtymä pois kivikaupungista. Näkymien puolesta Kruunuvuorenranta kytkeytyy keskustaan, mutta muutoin ympäristö on viehättävää, hempeää saaristomaisemaa. Jos Santahaminaan joskus rakennettaisiin hirveän paljon ja se yhdistettäisiin metrolla keskustaan, niin silloin Kruunuvuorenselkä muodostuisi sisälahdeksi, jota reunustaa kokonaisuudessaan kaupunkirakenne – olisi ikään kuin kaksi Helsinginniemeä.

Katajanokan kärkeä, Kumpulaa ja Arabianrantaa kaavoittanut Sundman (2011) ei näe, että kantakaupunki voisi laajeta Laajasaloon. ”Kantakaupunki on kivikaupunki”. Kaupunkirakenne tiivistyy esikaupunkialueella, mutta Sundmanin arvion mukaan kantakaupunkia ei tulevaisuudessakaan nähdä nykyistä laajempaan alueena. Nykyinen ero kivikaupungin ja esikaupunkialueen välillä pysyy Sundmanin arvion mukaan ainakin puolen vuosisadan verran eteenpäin.

Kruunuvuorenrannan asuntorakentaminen alkoi vuonna 2014, Laajasalon keskustan uusi asemakaava tuli voimaan vuonna 2015 ja vuonna 2015 Laajasalontien autoväylälle ryhdyttiin suunnittelemaan kaupunkibulevardia ja Koiramäntielle ja Ilomäntielle täydennysrakentamista – Laajasalon muutos kaupunkimaisemmaksi oli siis kuitenkin hitaasti käynnistymässä. Vuonna 2016 Laajasaloon päätettiin rakentaa meren yli raitiotiesilta. Vuonna 2018 käynnistettiin Jollaksen varsin merkittävään täydennysrakentamiseen tähtäävä kaavoitushanke.

Bunders (2011) näkee uutta rakentamispotentiaalia merentäyttöalueilla. Täyttöjä on viime vuosikymmeninä tehty esimerkiksi Arabianrannassa, Ruoholahdessa ja Kalasatamassa sekä suunniteltu Herneasaareen, Koivusaareen ja Hakaniemenrantaan. Vuoden 2002 yleiskaavaan merentäyttöjä pohdittiin aluksi enemmänkin (mm. Rajasaareen sekä Morsiamen ja Sulhasen kohdalla Lapinlahdessa), mutta niistä vain Koivusaari eteni. Koivusaaren suunnittelu lykkääntyi vuonna 2013 Koivusaaren kalliiden eritasoliittymien vastustukseen. Luontevoimppia merentäyttömahdollisuuksia tarjoavat tulevaisuudessa entisten satama-alueiden ympäristöt, joissa rantojen luonto on jo aiemmin jäänyt rakentamisen alle.

7.4.2 Monikeskuksinen Helsinki

7.4.2.1 Tiivistyvät lähiöt sekä paikallis- ja aluekeskustat – uusia keskustoja ja kantakaupungin satelliitteja?

Helsingin suunnitteluhistoriassa on eri aikoina ollut pyrkimyksiä monikeskuksisen rakenteen synnyttämiseen – mm. Eliel Saarisen Pro Helsingfors -suunnitelmassa (1918) sekä vuosien 1960 ja 1970 yleiskaavoissa. Yleiskaava 1992:ssa oli merkittynä 15 ja 2002:ssa 21 keskustatoimintojen aluetta. Verkostokaupunkiajattelu nousi keskeiseen asemaan myös vuoden 2016 yleiskaavassa, liike- ja palvelukeskustamerkintöjä oli 14 kappaletta, jonka lisäksi oli laajoja alueita merkitty kantakaupunkimerkinnällä ja 18 kohdetta lähikeskustamerkinnällä.

Kysyttäessä reurbanisaatiosta Kaijansinkko (2011) vastaa arvelevansa, että myös suburbiat urbanisoituvat seuraavien vuosikymmenten aikana. Kaijansinkko vertaa Helsingin kaupungin asukastiheyttä Tukholmaan. Jos asukastiheys olisi sama, Helsingin kaupungin sisällä asuisi Kaijansinkon (2011) mukaan 920 000 ihmistä 590 000 ihmisen (n. 650 000 v. 2018 lopulla) sijaan. Verrattain tiiviistä rakenteesta huolimatta Tukholma näyttää varsin samanlaiselta kuin Helsinki: siellä on suuria puisto- ja viheralueita ja selkeä viherverkosto. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleiskaavapäällikkö Rikhard Manninen totesi vuonna 2014 haastattelussa, että Tukholma on yleiskaavoituksessa esikuva Helsingille (Numminen 2014b).

Helsingissä 1950- ja 60-lukujen lähiöt ovat erittäin väljästi rakennettuja ja ovat myös osin vaikeita täydennysrakentamiskohteita – mm. rakennussuojelun tai asemakaavallisen suojelun, rakennusten sijoittelun ja asunto-osakeyhtiölain vuoksi. Lähiöissä kuitenkin tarvitaan täydennysrakentamista, mikäli lähiöissä halutaan säilyttää peruspalvelutarjonta (Kaijansinkko 2016).

Tukholmassa on myös useita selkeästi toisistaan erillisiä, mutta silti eläviä, tiiviitä ja laajoja kortteli-kaupunkialueita, kuten Vasastan, Norrmalm, Östermalm, Gamla Stan, Södermalm, Katarina-Sofia ja

Kungsholmen. Tukholma on myös tuottanut (Hammarby Sjöstadt) ja on aikeissa tuottaa lisää tämänkaltaisia alueita (Royal Seaport ja Norra Station). Tukholmassa, Kööpenhaminassa ja myös monessa muussa eurooppalaisessa pääkaupungissa tiiviillä asuinalueilla asuvien osuus kaupungin asukkaista onkin huomattavasti korkeampi kuin Helsingissä (esim. Weckström 2016). Ydinkaupungin kehittäminen onkin esimerkiksi Tukholmassa Helsinkiä edellä ja myös suunnitellut alakeskukset ovat kasvaneet – Helsingissä monikeskuisuuden kasvu puolestaan on painottunut keskusten ulkopuolella sijaitseviin työpaikkatihentymiin ja kehysalueiden kasvu on ollut voimakkaampaa kuin Tukholmassa (Söderström et al. 2014:276–283). Yli kymmenen tuhannen asukkaan neliökilometriruutuja oli vuonna Helsingissä kuusi kappaletta, kun esimerkiksi Kööpenhaminassa niitä oli 21, Tukholmassa 17, Oslolla 10 ja Tallinnassa 10 kappaletta. Pohjoismaiden ja Baltian pääkaupungissa tällaisia ruutuja on kuitenkin varsin vähän EU:n suurkaupunkeihin nähden – esimerkiksi Pariisin kaupunkiseudulta niitä on helposti laskettavissa reilusti yli 200, Lontoon kaupunkiseudulta yli 200, Madridin kaupunkiseudulta noin 200, Ateenan kaupunkiseudulta yli 120, Barcelonan kaupunkiseudulta yli sata ja Berliinin kaupunkiseudultakin yli 90 (ks. Cookson 2018). Pääasiassa tällaiset tiiviin asutuksen ruudut muodostavat eurooppalaisissa kaupungeissa varsin yhtenäisen laajemman kokonaisuuden, mutta myös pääkeskuksesta irrallisia tiheän asutuksen ruutuja esiintyy.

Visanti (2011) näkee terveellisenä suburbanisaatiota seuraavaksi ajatellun reurbanisaatio-kehityksen, jossa esikaupunkialue tiivistyy ja kantakaupunki laajenee, jotta kaupunkiseutu ei laajenisi liikaa. Helsingin kaupunkiseutu on laajentunut pitkään ja nopeasti ja kaupunkiseudun raja kulkee Visannin (2011) mukaan nykyisin jossakin Lohja-Nummela-Mäntsälä-tasolla. Asukasmäärät ovat kasvaneet prosentuaalisesti nopeasti omakotimatolla, missä on heikko palvelutarjonta, eikä välttämättä edes kunnallistekniikkaa – vuosina 2000–10 väestönkasvu oli Helsingin seudulla niin Espoossa, kehyskunnissa (kokonaisuutena) kuin Vantaallakin nopeampaa kuin Helsingissä. Esimerkiksi Mäntsälässä kasvu oli vielä näitäkin nopeampaa.

Helsingin esikaupunkialueella on runsaasti tiivistämismahdollisuuksia. Maa ei ole Pakkalan (2011) mukaan Helsingissä vielä loppumassa, vaan isoja alueitakin alueita, kuten Malmin lentoasema, on vielä rakentamatta. Vuonna 2016 hyväksytyssä uudessa yleiskaavassa noin 33 prosenttia asuntorakentamisesta on tarkoitus toteuttaa täydennysrakentamisena.

Esikaupunkien Renessanssi -projektissa (2006-, ks. Marttila et al. 2006) on etsitty täydennysrakentamismahdollisuuksia harvaan rakennetuilta esikaupunkialueilta (Bunders 2011). Hankkeita on ollut väljästi rakennetuissa lähiöissä (tienvarsien metsiköiden rakentaminen, ostoskeskusalueiden purkaminen ja aiempaa tehokkaampi jälleenrakentaminen, asemanseutujen tiivistäminen, piha- ja pysäköintialueiden täydennysrakentaminen), entisillä toimitila-alueilla (mm. teollisuus- ja logistiikka-alueet) sekä metsä-, pelto- ja niittyalueilla. Yhtenä ajatuksena on ollut muodostaa esikaupunkialueelle tiiviitä ytimiä joukkoliikenneyhteyksien äärelle High Street -tyyppisten (ks. brittiläiset kaupungit) katujen ympärille.

Esikaupunkien Renessanssin tavoitteena on mm. parantaa esikaupunkialueiden asumistasoa ja viihtyisyyttä sekä ehkäistä väestön vähenemisestä ja ikärakenteen yksipuolistumisesta johtuvaa lähialueiden kysynnän ja palvelutason heikkenemistä, parantaa elinkeinojen toimintaedellytyksiä, vahvistaa esikaupunkien houkuttelevuutta ja elinvoimaisuutta, tarjota uusia asumisvaihtoehtoja sekä vahvistaa paikallista alueidentiteettiä ja tulevaisuudenuskkoa (Esikaupunkien Renessanssi 2009; Esikaupunkien kehittäminen 2010). Esikaupunkialueen keskusten tiivistäminen nähtiin kaupunkisuunnitteluvirastossa mahdollistavan paremman palvelu- ja työpaikkatarjonnan, joukkoliikenteen kehittämisen, sekä kohtaamispaikkoihin, kuten puistoihin ja aukioihin panostamisen (Cortés 2013). Lähiöiden vanhan kaupunkirakenteen sisään laadittiin 2010-luvulla laajempia täydennysrakentamiskaavoja mm. Herttoniemessä, Myllypurossa, Meri-Rastilassa, Oulunkylässä ja Malminkartanossa.

Esikaupunkialueella on toteutettu useita käyttötarkoitusten muutoksia entisillä ostoskeskusalueilla. Pukinmäessä, Myllypurossa, Herttoniemessä ja Lauttasaassa muutettiin ostoskeskusalueet kerrostaloalueiksi siten, että liiketilat siirrettiin kerrostalojen ensimmäiseen kerrokseen kivijalkaliiketiloiksi – vastaavia suunnitelmia on ollut myös Kontulassa (puretaan osittain) ja Lehtisaassa. Maunulassa vanha ostoskeskus on purettu, kaupunginosaan on rakennettu uusi ostoskeskus ja vanhan ostoskeskuksen paikalle on rakennettu kerrostaloja. Kannelmäen ja Mellunmäen ostoskeskusten korvaaminen kerrostaloilla ja liiketiloilla oli käynnissä vuonna 2018. Munkkivuoren ostoskeskuksen pohjoisosa, Laajasalon ostoskeskus sekä Konalanvuoren ostoskeskus aiotaan purkaa. Samoin Pitäjänmäen ostoskeskus on tarkoitus purkaa asuinkerrostalojen tieltä. Myös Kulosaaren ostoskeskus puretaan – paikalle tulee asuinkerrostaloja, joiden katutasoon sijoitetaan liiketiloja. Puotilan ostoskeskusta on samoin suunniteltu purettavaksi kerrostalorakentamisen alta. Näiden hankkeiden valmistuttua yli puolet (62,1 prosenttia (18/29)) Helsingin ostoskeskuksista on kokonaan tai osittain purettu, sillä aiemmin Konalan ostoskeskus ja Vuosaaren eteläinen ostoskeskus sekä Vuosaaren Pikkuostari on purettu asuinkerrostalojen alta. Jälkimmäisten paikalle tuli paitsi asuntoja, myös liiketiloja. Vuonna 2018 keskusteltiin Puotinharjun ostoskeskuksen, Puhoksen, osittaisesta purkamisesta. Pihlajamäen ostoskeskus aiotaan samoin purkaa osittain. Roihuvuoren liikerakennus on purettu uuden asemakaavan voimaantulon myötä. Muita mahdollisesti purettavia kohteita ovat Tapulikaupungin ostari, Malmin asemakeskus ja Rastilan liikekeskus.

Helposti kaavoitettavan ”neitseellisen” rakennusmaan käydessä vähiin myös Helsingin raja voidaan Pakkalan (2011) mukaan vetää uudestaan, kuten Östersundomin tapauksessa tehtiin. Vaikka Helsingin ja Vantaan liitto ei toteutunut, se Pakkalan arvion mukaan toteutuu joskus, kenties muutaman kymmenen vuoden kuluttua. Pakkala sanoo, ettei ole varma siitäkään, että Espoo pysyy loputtomasti itsenäisenä. Vuonna 2012 hallitus ehdotti pääkaupunkiseudun kuntien yhdistämistä – tässä yhtenä perusteena on ollut kaupunkien välisen, asukkaita ja yrityksiä koskevan verokilpailun ehkäiseminen sekä näin ollen taloudellisesti ja liikenteellisesti järkevämmän kaavoituksen ja yhdyskuntarakenteen aikaansaaminen. Jos pääkaupunkiseudun kaupunkien yhdistyminen joskus toteutuisi, olisi kyse vuoden 1946 suurta alueliitostakin merkittävämmästä tapahtumasta. Vuonna 2018 pääkaupunkiseudun kuntaliitos näytti epätodennäköiseltä.

Uuden yleiskaavan toteuttamisohjelmassa (Yleiskaavan toteuttamis...2017) määriteltiin esikaupunkialueen täydennysrakentamisen painopisteiksi Pohjois-Haaga, Malminkartano, Pukinmäki, Malmi, Tapanila, Puistola, Siltämäki, Kontula, Mellunmäki, Herttoniemi, Vuosaari, Puotilanranta ja Rastila – näistä kaikki paitsi Siltämäki sijoittuvat raideyhteyden varaan.

Vaikka esikaupunkialue siis tiivistyy ja monikeskuksisuus enemmän tai vähemmän lisääntyy, samalla etenkin Helsingin ympäryskuntiin tulee myös uusia esikaupunkialueita, joista osa on Sundmanin (2011) mukaan ”hallitsemattomia” – tällaisista Sundman (2011) nostaa ”pahimpina esimerkkeinä” esille rakenteilla olevan Suurpellon ja suunnitellun Histan alueen. Sen sijaan Aviapolis on saatettu raideliikenteen varaan ja on Sundmanin arvion mukaan (suhteessa Histaan) ”terve rakenne”. Raide liikenteen asemista huolimatta kuitenkin myös Aviapolis säilyy pitkälle tulevaisuuteen voimakkaasti henkilöautoista riippuvaisena ympäristönä.

Haastatelluista kaavoittajista oikeastaan ainoastaan Jallinoja (2011) karsasti ajatusta tiiviin rakenteen laajentumisesta esikaupunkialueelle. Hän näkee, että alueen tiivistäminen ei lisää alueen arvostusta – tiivis kaupunkirakenne kaukana ei kiinnosta niin paljon kuin väljä. Keskustan lähellä tiivis rakenne hyväksytään ja tällaisella rakenteella on omaa mielenkiintoa, jos alueella on historiaa. Uusista verrattain tiivistä alueista Jallinoja kehuu Matti Visannin kaavoittamaa Pikku Huopalahtea, joka on ”vähän romanttista, värikästä ja monimuotoista”. Jallinoja on suunnitellut Pikku Huopalahteen useita rakennuksia.

7.4.2.2 Östersundom – tiivistämistä kaupunkirakennetta laajentamalla?

Entisen Länsi-Sipoon, nykyisen Itä-Helsingin eli Östersundomin alueen suunnittelussa tavoitteena on ollut ehkäistä suunnittelijoiden ja poliitikkojen piirissä ei-toivottuna pidettyä kaupunkiseudun hallitsematonta laajentumista. Ajatuksena on, että Östersundomista tulisi pientalokaupunki, joka auttaisi sijoittamaan sitä pientalorakentamisesta, joka muuten sijoittuisi hajanaisesti ja vielä kauemmas seudun ydinalueista, tiiviimmin ja lähemmäs seudun työpaikkakeskittymiä. Pientalokaupunki sijoittuisi myös metroradan varten siinä missä monet kaupunkiseudun reuna-alueen omakotitaloalueet ovat saatavissa lähinnä henkilöautolla. Tätä tavoitetta ei kuitenkaan ole Visannin (2011) mukaan laajasti tunnustettu, vaan on toivottu, että Östersundomiin rakennettaisiin suunniteltua vähemmän. Vaikka Östersundom tarjoaisi mahdollisuuksia pientaloasumiselle aivan kaupunkiseudun itäisessä kyljessä ja voisi siten ehkäistä pientalojen hajautumista eri puolille Uuttamaata, on kysymysmerkki, millä tavoin raideliikenneyhteyksien jatkaminen ja Östersundomin Helsingin kaupunkiseutua itään laajentava rakentaminen vaikuttaisivat kaupunkirakenteen laajenemisen etenemiseen kauempana Itä-Uudellamaalla.

Voiko kaupunkia tiivistää kaupunkirakennetta laajentamalla vai johtaako se polkuriippuvuuden kautta kaupunkirakenteen uuteen laajentumiseen laajennuksen ympärillä, kun asumisen mahdollisuudet, kuten yksityinen ja julkinen palvelutarjonta ja joukkoliikenneyhteydet paranevat aiemmin maaseutumaisella alueella? Asiaan ei ole helppoa vastausta, mutta historiallisesti kaupunkirakenne on venyttytynyt raideyhteyksien varsilla ja laajentunut raideliikenteen asemien ympärillä. Paljon on kiinni siitä, millä tavoin uuden alueen laajentumista rajoitetaan kauempana asemanseuduista. Kalliit raska-raideinvestoinnit usein kannustavat varsin voimakkaaseen asuntorakentamiseen. Uuden asuinalueen rakentaminen seudun reunalle voi myös jollain tähtäimellä säteittäisen raideliikenteen lisäksi luoda paineita poikittaisen raideliikenteen kehittämiseksi.

Visanti (2011) pohti, että maaseudullakin voisi elää ekologisesti, jos ei lähtisi päivisin autolla töihin ja eläisi mahdollisimman omavaraisesti, mutta jos autoilee päivittäin maaseudulta kaupunkiin ja tienaa ja kuluttaa kuin kaupunkilainen, niin se on varsin epäekologista. Ja jos yhdyskuntarakenteen ulkopuolisille alueille on järjestettävä kunnallistekniikka, joukkoliikenneyhteydet ja palvelut, se tulee hirvittävän kalliiksi. Uudellamaalla on ollut varsin yleistä, että maanviljelijät myyvät pelloistaan tontteja kaupunkilaisille, eivät siis toisille maanviljelijöille, vaan kaupunkilaisille, jotka asuvat maalla, mutta eivät hanki elantoaan tai vietä päiväänsä maalla.

Kaupunkisuunnitteluvirastossa pyritään Visannin (2011) mukaan kaupunkimaiseen kaupunkiin, joka on luonteeltaan urbaani, palvelut ovat kaikille kävelyetäisyydellä. Östersundom, jonka suunnittelussa hän viimeisinä työvuosinaan oli mukana, on hänen mukaansa oma lukunsa, koska se on niin kaukana Helsingin keskustasta – siellä kaupunkiluonne on mikä on, mutta myös sinne on suunniteltu erikoisia paikalliskeskuksia. Östersundomin toteutumisesta on pitkään ollut epävarmuutta – hanketta ovat jarruttaneet mm. itämetron jatkeen kalleus, Östersundomiin suunniteltu suhteellisen pieni asukasmäärä sekä viime vaiheessa aiempaa urbaanimpaa rakentamista korostavat ihanteet asumisessa ja kaupunkisuunnittelussa. Vuonna 2018 Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi Östersundomin yleiskaavan.

Vuosina 2014–15 Helsingin, Espoon ja Vantaan väestönkasvu oli kääntynyt siten, että se oli pääkaupunkiseudun suurissa kunnissa prosentuaalisesti suurempaa kuin kehyskunnissa – puhuttiin nk. Nurmijärvi-ilmiön kuihtumisesta. Muutoksen pysyvyyttä arvioitaessa katsottiin olevan tarpeen odottaa näyttöjä nousukaudelta. Vuonna 2018 Aro (ks. Lohilahti 2018) puhui Järvenpää-ilmiöstä, jossa omakotitaloalueiden sijaan kaupunkimaiseen asuntorakentamiseen junaradan varrella panostaneet kehyskunnat kasvoivat.

7.4.3 Kantakaupungin tiivistämismahdollisuuksista tulevaisuudessa

Kantakaupungin rakennusmaa alkaa Kalasataman, Jätkäsaaren ja Keski-Pasilan valmistumisen jälkeen käydä suurten uusien kaupunginosien rakentamismahdollisuuksien osalta vähiin. Samoin ydinkeskustan laajentumismahdollisuudet ovat vähentyneet sitä mukaa kun Kampin ja Töölönlahden alueet ovat valmistuneet tai valmistumassa.

Tästä huolimatta kantakaupungin sisällä tapahtuu jatkossakin ”myllerrystä” (Kaijansinkko 2011). Esimerkiksi Italian kaupungeissa on tapahtunut samaa jo pitkään: kaupunki on näyttänyt ulkonaisesti lähes samalta jopa vuosisatoja, mutta korttelien kätköissä on tapahtunut paljonkin muutoksia. Tämä rakentaminen on tietysti kokonaisuuteen nähden pienimuotoista – sitä tapahtuu kaiken aikaa, mutta tontti kerrallaan. Suuret projektialueet ovat Kaijansinkon (2011) mukaan siinä mielessä helppoja, että kaava laaditaan kerralla laajalle alueelle, eikä kaavasta välttämättä edes valiteta. Olemassa olevan kaupunkirakenteen sisään rakentaminen sen sijaan on vaikeampaa ja siten hitaampaa kuin joutomaille rakentaminen.

Vaikka kantakaupungin tontit uuden rakentamisen myötä käyvätkin vähiin, Pakkalan (2011) mukaan keksitään koko ajan myös uusia suunnitteluratkaisuja. Hänen mukaansa kaikenlaisia mahdollisuuksia on – suunnittelijat ja poliitikot ovat aina olleet kekseliäitä ja ovat jatkossakin. Tyynilän (2011) mukaan verrattain suuria täydennysrakentamista mahdollistavia korttelikokonaisuuksia ”putkahtaa vähän väliä” esille. Sen sijaan Lindroosin (2011) mielestä kantakaupunki ei enää paljon pääse tiivistymään.

Osa tiivistämisen mahdollisuuksista kohdistuu suoraan olemassa olevaan rakennuskantaan, kuten vaajakäyttöisten toimistotilojen ja ullakkotilojen muuttaminen asunnoiksi tai hotelleiksi sekä kellarien ja maanalaisten tilojen käyttöönotto.

Mikonkadun Liikepalatsi on esimerkki asunnoiksi muutetusta toimistotalosta – vastaavia hankkeita on ollut myös esimerkiksi Vuorikadulla, Uudenmaankadulla, Kivipalatsi sekä Lönnrotinkatu 30, Neitsytpolku 1 b, Iso Roobertinkatu 28, valtion omistuksessa olleet rakennukset Vuorimiehenkadulla, Unioninkadulla ja Messeniuksenkadulla, Etelä-Suomen sotilasläänin esikunnan rakennukset Ullanlinnassa, WSOY:n entinen pääkonttori Bulevardilla, Kotkankatu 9 Alppilassa, Albertinkatu 27 b ja Toinen Linja 3. Vuonna 2018 asuntoja oli rakenteilla tai suunnitteilla myös esimerkiksi oikeusministeriön rakennukseen Kasarmikadulla, työ- ja elinkeinoministeriön rakennukseen Ratakadulla, Kirkkohallituksen neljään rakennukseen Katajanokalla, Taivallahden kasarmin rakennuksiin ja YLE:n entiseen rakennukseen Töölössä, Ohranan taloon Ullanlinnassa, Tullihallituksen taloon Erottajankadulla ja sen vieressä sijaitsevaan rakennukseen Uudenmaankadulla ja toimistotaloon Iso Roobertinkadulla. Asuntoja on siis tehty ja tulossa myös hyvin lähellä kaupallista ydinkeskustaa sijaitseviin toimistotiloihin. Mahdollisesti myös Sotamuseon rakennuksiin Kruununhaassa tulee asuntoja. Esi-kaupunkialueella asunnoiksi on päätetty muuttaa mm. entinen Koneen pääkonttori Munkkiniemessä (ark. Keijo Petäjä, 1973) ja jo muutettu konstruktivismia edustava Itäkeskuksen maamerkki (ark. Erkki Kairamo, 1987). Munkkivuorella sijaitseva Pohjolan pääkonttori puretaan osittain ja purettavien osien tilalle rakennetaan asuinkerrostaloja. Vuonna 2018 suunniteltiin Eliel Saarisen nk. Munkkiniemen pensionaatin muuttamista asunnoiksi. Osa yllä mainituista rakennuksista on aikanaan toiminut myös asuinkäytössä.

Toimistotaloja on muutettu myös hotelleiksi (ks. 6.9.7 Kauppakeskukset, hotellit, viihde- ja urheilutarjonta -osio), koska matkailu ja siten hotellihuoneiden kysyntä on ollut kasvussa. Osa rakennuksista, esimerkiksi Esplanadin rakennukset, taipuvat rakenteensa puolesta monenlaiseen käyttöön. Nykyaikaista lasipintaista toimistotaloa puolestaan sen sijaan ei muuteta helposti asunnoiksi – eikä Bunderin (2011) mukaan myöskään montaa 1970- ja 80-luvun toimistotaloa.

Kadunvarsiliiketilöjen muuttamista asunnoiksi päätettiin vuonna 2014 ryhtyä Helsingissä rajoittamaan ydinkeskustan osalta – aluksi rajoitusta pohdittiin koko kantakaupungin alueelle. Vaikka kadunvarsiliiketilöille ei jollakin tietyllä alueella ja jollakin tietyllä hetkellä olisikaan suurta kysyntää, liiketilöiksi muutettuja asuntoja on vaikea tarvittaessa muuttaa takaisin liiketilöiksi. Liiketilöjen laajamittainen muuttaminen asunnoiksi voikin tehdä katu ympäristöstä yksitoikkoista ja ehkäistä lähipalvelutarjonnan säilymistä ja kehittymistä.

Toimitilöjen muuttamista asunnoiksi haluttiin vuonna 2016 Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston taholta rajoittaa kantakaupungissa tietyllä alueella (Periaatteet käyttötarkoituksen...2016). Käyttötarkoitusten muutoksille toimitilöistä asumiseen asetettiin osassa kantakaupunkia rajoituksia vuonna 2017, eri vyöhykkeille eri asteisesti (Periaatteet käyttötarkoituksen...2017).

Vanhan kantakaupungin tonttien käyttötarkoitusten muutoksissa ei yleensä tule paljoo lisärakentamista, sillä tilaa ei juurikaan ole. Sen sijaan pihoilta pyritään saneeraamaan autopaikat pois viihtyisyyden ja turvallisuuden parantamiseksi – tämä on yleensä rakennus- ja ullakkorakentamisluvan ehtona. Autot aiheuttavat sisäpihoilla melua, vaaratilanteita lapsille ja vievät usein ainoan vapaan tilan pihalta. Kaupunki puuttuu yksityisen asunto-osaakeyhtiön tonttiin vain, jos yhtiö hakee muutosta rakennuksen käyttötarkoitukseen, hakee purkulupaa tai haluaa rakentaa uutta. Uudistetun asemakaavan määräyksetkään eivät tule voimaan ennen kuin tulee joku toimenpide, jossa ”pitää alkaa lukea sitä asemakavaa.” Muutospakkoa ei ole, vaan rakennus saa olla ennallaan ”maailman tappiin”. (Bunders 2011).

Ullakkorakentaminen alkoi kantakaupungissa jo 1970-luvulla – piilokonttoristuminen haluttiin vuoden 1976 kantakaupungin yleiskaavan hengessä pysäyttää, vanhojen rakennusten säilyminen turvata ja kantakaupunkia kehittää asualueena (Jääskeläinen & Uusitalo 2009). Aluksi ullakkoasuntoja rakennettiin sisäasiainministeriön myöntämällä tonttikohteisilla poikkeusluvilla, mutta vuodesta 1987 ympäristöministeriön ja sittemmin Uudenmaan ympäristökeskuksen myöntämällä määräaikaisella (viisivuotisella) alueellisella poikkeusluvalla. Vuosina 1987–2009 kantakaupunkiin toteutettiin noin 700–800 ullakkoasuntoa (Jääskeläinen & Uusitalo 2009). Vuonna 2014 ullakkoasuntoja oli jo noin 1300 kappaletta – ullakkoasuntojen rakentamisvauhti on selvästi nopeutunut. Uusista ullakkorakentamismahdollisuuksista 1990-luvun lopulla selvityksen tehnyt ja ullakkoasuntoja suunnitellut arkkitehti Juha Ilonen sai Rakentamisen Ruusun kunniamaininnan vuonna 2003 – samana vuonna samalla tunnustuksella palkittiin myös ullakkoasuntoja kantakaupunkiin suunnitellut arkkitehti, Janne Kupiainen. Kaupunkisuunnitteluvirastossa määritettiin vuonna 2003 ullakkorakentamisen kaupunkikuvalliset vyöhykkeet – ja laadittiin uusi raportti aiheesta vuonna 2013. Ullakkorakentamista on Helsingissä rajoitettu kaupunkikuvallisesti arvokkailla alueilla (Helsingin ullakkorakentamisen...2013) – etenkin kadun puolella, missä kattoihin puhkotut ullakkoasuntojen ikkunat näkyvät pitkälle ja vaikuttavat kaupunkikuvaan enemmän kuin sisäpihoille toteutetut ikkunat. Ullakkorakentamisen kontrolloimisessa on kyse Helsingin kattomaiseman ja myös katumaisemien suojelusta. Piha- ja katujulkisivun kattojen lappeiden käsittelyt usein eroavat toisistaan. Pihajulkisivut ovat yleensä katujulkisivuja vaatimattomampia – joskin on myös tapauksia, kuten suurpihakorttelit, joissa pihajulkisivujen yhtenäisyyteen on panostettu (Ullakkotyöryhmä 2013:8,13). Ullakkoasuntojen ikkuna-aukotuksen tulee olla sopusoinnissa muun rakennuksen ominaispiirteiden kanssa (Mäkinen 2011). Rakennusvalvontavirasto on kuitenkin Mäkisen (2011) mukaan yhteisesti sovituista säännöistä poiketen myöntänyt rakennuslupia myös tarkkaan suojelluissa rakennuksissa tehtäville ullakkorakentamishankkeille. Vanhassa kaupunkirakenteessa tapahtuva ullakko- ja täydennysrakentaminen on Lindroosin (2011) mukaan nykyisin määrällisesti varsin marginaalista, mutta laadullisesti se tuo asuntokantaan lisää monimuotoisuutta. Ullakkorakentamiselle on vielä mahdollisuuksia vanhoissa kerrostaloissa eri puolilla kantakaupunkia.

Eri puolilla kantakaupunkia taloyhtiöt ovat kehittäneet piha-alueitaan virkistyskäyttöön ja saneeranneet piharakennuksia asunnoiksi. Suuri osa kantakaupungin korttelisisäpihoista on kuitenkin yhä taloyhtiöiden raja-aitojen halkomia tilkkuja, asfaltoituja asukaspysäköinti- ja jätehuoltoalueita – toisin on esimerkiksi Kööpenhaminassa ja Tukholmassa (ks. Mansikka 2006). Sisäpihoille rakennettiin aikanaan komeita tiilimuureja mm. paloturvallisuussyistä, sillä pihoilla säilytettiin esimerkiksi polttopuita, jotka muodostivat tulipaloriskin. Osa aidoista puolestaan rakennettiin korttelin sisäisten suurten korkeuserojen takia. Aidat kuitenkin myös estävät ihmisiä kulkemasta korttelin muista porttikongeista ja pidentävät näin kävelymatkoja ja vaikeuttavat korttelin toisella puolella olevien palvelujen hyödyntämistä. Aidat estävät myös luontaista sosiaalista kanssakäymistä, jota puistomaisella, vapaa-ajan viettoon suunnatulla pihalla saattaisi syntyä. Töölön korttelipihojen suunnittelua tukemaan valmistui vuonna 2016 rakennusvalvontaviraston korjaustapaohje (Orrenmaa et al. 2016). Kantakaupungin korttelipihojen muuttaminen puistomaisiksi toisi kantakaupungin asukkaille erittäin suuren määrän uutta oleskelualueita.

Asuinkerrostalojen sisäpihojen kehittäminen on kantakaupungissa kytketty taloyhtiön haluaman kaavamuutoksen hyväksymiseen – eli jos taloyhtiö haluaa kaavamuutoksen, eli esimerkiksi muuttaa rakennuksen ullakkotilat asunnoiksi, on sen myös parannettava asumisviihtyisyyttä – käytännössä tämä merkitsee esimerkiksi taloyhtiön yhteisen saunan rakentamista, autopaikkojen poistamista pihoilta, pihojen kunnostamista ja istutuksia. Ullakkorakentaminen ei edellytä uusien autopaikkojen rakentamista (Tyynilä 2011).

Keskustan kerrosneliömäärä on kasvanut vanhan rakenteen sisällä sisäpihojen lisäksi myös muun muassa kellareissa. Pysäköinti- ja huoltotoimintojen siirtyminen pihoilta ja kellareista maan alle ajanmukaisiin tiloihin on ollut tämän laajentumisen mahdollistava tekijä. Esimerkiksi Stockmannin vanhan pysäköintilaitoksen tilat on muutettu myymälätiloiksi. Mittavan maan alla tapahtuvan rakentamisen ja uusien hankkeiden ilmaantumisen, ml. pysäköintilaitokset ja liikenne- ja huoltotunnelit, väestönsuojat (kantakaupungissa 25 yleistä väestönsuojaa – osa samanaikaisesti mm. pysäköintilaitoksia ja metroasemia), liikuntahallit, varastotilat, tekojärvet, lämpö- ja jäähdytyslaitokset, myötä Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto on myös vuonna 2009 laatinut maanalaisen yleiskaavan (ks. Kivilaakso et al. 2009). Etenkin kantakaupungissa maanalaisia tiloja on erittäin paljon. Kokonaisuudessaan Helsingissä on yli 50 kallioon louhittua väestönsuojaa. Kallioon louhittuja, käyttämättömiä metroaseman aihioita Helsingissä on viisi (Munkkivuori, Hakaniemi, Rautatientori, Kamppi, Pasila). Italialaisissa kaupunkikeskustoissa maanalaista rakentamista on ollut antiikin ajoista lähtien esimerkiksi Roomassa, Napolissa ja Orvietossa.

Olemassa olevaa rakennuskantaa voidaan muunnella myös rakennuksia korottamalla. Pakkala (2011) nostaa esille Juha Ilosen ehdotuksen, jossa tasakattoisten uudempien kerrostalojen katoille voitaisiin rakentaa asuntoja – joitakin tällaisia hankkeita on sittemmin toteutettu ja käynnistetty Helsingin esikaupunkialueella. Ilonen löysi ehdotuksessaan vuonna 1997 kattorakentamismahdollisuuksia Kalliosta Linjojen alueelta yli kolmestakymmenestä tasakattoisesta kerrostalosta. Helsingin kantakaupungissa on historiallisesti korotettu hyvin paljon rakennuksia, viime aikoina korotuksia on kantakaupungissa tehty mm. Ruskeasuolla. Jätkäsaaren Bunkkerin korottamishankkeen asemakaava hyväksyttiin vuonna 2016. Eräs korotus oli vuonna 2018 suunnitteilla Hämeentielle.

Olemassa olevia kortteleita voidaan täydentää myös rakentamalla sisäpihasiipiä- ja rakennuksia ja kattamalla sisäpihoja. Tyynilän (2011) mukaan kantakaupunki kehittyy jatkossa ”varmaan aika mielenkiintoisella tavalla.” Sekä Tyynilä että Lepistö (2011) mainitsevat esimerkkinä Punavuoreen Merikorttelin entisen teollisuuskorttelin sisäpihalle suunnitellun, ”yläpäästään turvonneen” Cloud City -tornitalon. Hanke kaatui sitä vastustaneeseen kansanliikkeeseen vuonna 2014. Tyynilä ja Forssén

(2011) arvioivat, että vastaavia suunnitellaan jatkossa lisää, mutta niiden tarjoamat laajentumismahdollisuudet ovat rajalliset. Korttelien sisäosiin laajentuminen on myös Bundersin (2011) mukaan vaikeaa, sillä suurimmalla osassa kantakaupungin sisäpihoista on jo piharakennus tai piharakennuksia, ja piha on kooltaan varsin pieni. Korttelien sisäosissa lisärakentamista ja pihojen kattamista on ollut toimisto- ja liiketaloalueilla ydinkeskustassa (esim. City-Centerin korttelin sisään rakennettu liike- ja toimistotalo) sekä Siltasaarella/Hakaniemessä (Paasitornin hotelli, Ympyrätalon sisäosan kattaminen) ja Vallilassa (OP-Pohjola). Historiallisesti Helsingin kantakaupungin sisäpihoille on rakennettu runsaasti.

Korttelit ja tontit eivät myöskään aina ole umpinaisia, vaan mahdollistavat täydentämisen uusilla rakennuksilla. Väljästi rakennettuja tontteja on mahdollista pilkkoa pienemmiksi ja siten saada lisää tilaa rakentamiselle. Myös Lepistön (2011) mielestä Helsingin kantakaupungin rakenne on vielä aika harvaa, kun vertaa siihen, miten maailmalla on puristettu aivan pienille tiluille ”mitä rajumpia rakennuksia.” Kapeille tonteille rakennettuja taloja on esimerkiksi Amsterdamissa ja uudemman arkkitehtuurin osalta Tokiossa. Helsingistä vajaan rakennettuja kortteleita ja tontteja löytyy eri puolelta kantakaupunkia, osin niiden rakentaminen edellyttää uudenlaisia talotyyppejä. Esimerkkejä korttelien ja tonttien täydennyksistä on eri puolilla kantakaupunkia.

Olemassa olevaa rakennuskantaa voidaan myös purkaa ja korvata aiempaa tehokkaammalla rakentamisella. Historiallisesti purkavaa saneerausta on tapahtunut lähes koko kantakaupungissa. Yksittäisten rakennusten osalta mahdollisuuksia on kantakaupungissa monin paikoin. Joissakin tapauksissa esimerkiksi vanhoja, sodan jälkeen rakennettuja toimistotaloja on purettu ja tilalle on rakennettu uusi asuinkerrostalo. Hakemuksia on Bundersin (2011) mukaan ollut joitakin vuodessa. Asunnot ovat tällä hetkellä kiinteistönomistajille hintatasoltaan toimistotiloja kannattavampia – niistä saa enemmän vuokra- ja myyntituloja. Tähän kuitenkin liittyy dilemma: annetaanko luontaisten talouden trendien mennä suoraviivaisesti vai jarrutetaanko niitä jollakin perusteella. On esimerkiksi mietitty, halutaanko kantakaupungissa säilyttää jonkinlaisia työpaikka-alueita. Esikaupunkialueella Lauttasaaren Vattuniemessä ja kantakaupungissa Mäkelän teollisuusalueella Vallilan kupeessa tähän on pyritty, mutta Vattuniemi on koko ajan muuttunut asuinalueen suuntaan. Vielä määrällinen muutos toimistoista asunnoiksi ei Helsingissä ole kovin merkittävä, ja samaan aikaan kantakaupunkiin on myös rakennettu uusia toimistoja ja kantakaupungin työpaikkamäärä on 1990-luvulta noussut. Helsingissä on myös runsaasti toimistotilaa tyhjillään, mutta tämä tila ei pääasiassa sijaitse keskusta-alueella, missä toimistoja muutetaan asunnoiksi, vaan esikaupunkialueella. Purkava uudisrakentaminen ei nyky muodossaan merkittävästi lisää kerrosneliömäärää kantakaupungissa.

Toimistojen purkamisen ja/tai muuttaminen asunnoiksi on kehityskulkuna päinvastainen kuin 1970-luvulla, jolloin sekoitetussa käytössä (liiketilat, toimistot, asuminen) olleet rakennukset muuttuivat toimistorakennuksiksi. Syynä tuoreeseen muutokseen ovat olleet Forssénin (2011) mukaan vaatimukset ajanmukaisista toimistotiloista. Entiset asuntopohjat ovat nykynäkemyksen mukaan toimistotiloina sokkeloisia, tehottomia, epärationaalisia ja vuorovaikutusta vaikeuttavia. Toimistoista on ollut ylitarjontaa, koska vanhat toimistotilat eivät tunnu kelpaavan kenellekään ja uusia rakennetaan koko ajan. Sellaiset rakennukset, joissa on aiemmin asuttu ja sitten muutettu toimistoiksi, on aika helppo muuttaa uudelleen asunnoiksi, mutta vanhat toimistotalot rakenteista johtuen vaikeampia: käytävätiloista tulee hotellikäytävää muistuttavia ja asunnoista pieniä. Tyynilän (2011) mukaan asuinkerrostaloiksi muutetuista toimistotaloista ei vielä ole koskaan tullut kovin hienoja.

Myös Tyynilä (2011) näkee, että kantakaupungissa on myös jonkin verran purkukelpoista rakennuskantaa, joka voidaan korvata paremmalla. Suuri osa kantakaupungin rakennuskannasta on kuitenkin suojeltu, joten se ei muutu helpolla. Suojelu on kuitenkin Tyynilän arvion mukaan kärsimässä inflaatiota. Ilmapiiri on se, ”et nyt siis pitääks nyt kaikki suojella”, vaikka ”1970-luku osoitti, että purettiin

kyllä aika paljon aarteita.” Purkamista kuitenkin nykyään vaikeuttaa vankka rakennushistorian asiantuntemus, jota on niin kaupunkisuunnitteluvirastossa, kaupunginmuseossa, museovirastossa ja ELY-keskuksessa, jolle suojelukaavojen laatiminen kuuluu. ELY-keskus myös valittaa kaavoista varsin herkästi. Funktionalistinen Volvo-Auton talo Vallilassa on yksi viime vuosien esimerkeistä, jossa purku-uhan alla ollut talo suojeltiin. Mutta toisaalta kun puhutaan oikein suurista rahoista, niin suojelu on Tyynilän (2011) mukaan aika heikoilla – lopulta kyse on poliittisesta tahdosta. Näin kävi äskettäin esikaupunkialueella Lauttasaaren vesitornin tapauksessa.

Uudisrakentamisessa voidaan toteuttaa aiempaa tiiviimpää ja korkeampaa rakentamista. Kalasatamassa ja Keski-Pasilassa toteutettava korkea rakentaminen kytkeytyy Lindroosin (2011) mukaan kantakaupungissa tonttien vähyteen. Esikaupunkialueella kyse voi olla myös yleisestä trendistä. Korkealla rakentamisella tavoitellaan Lindroosin mukaan tuottavuutta, imagoa ja kaupunkikuvallista näkyvyyttä. Alue, jolla korkean rakentamisen hankkeet ovat taloudellisesti kannattavia, on Lindroosin mukaan aika pieni. Myös Pakkala (2011) nostaa korkean rakentamisen esille yhtenä tiivistämismahdollisuutena.

Sundman (2011) näkee tornitorakentamisen ja laajamittaiset harkitsemattomat kaupunki uudistukset uhkana keskustalle: ”Lontoo nyt on tällä hetkellä pahin esimerkki siitä mitä tapahtuu, kun kaikkien pitää tunkeutua keskustaan torneineen ja uudisrakennuksineen, joka on ihan tolkuton ympäristö, aivan tolkuton. Frankfurt on toinen esimerkki. Aikanaan Tukholma oli esimerkki siitä, että koko keskusta myllerrettiin. Yks kokonainen kaupunginosa purettiin, Klara, ja tuli näitä uusia, pankkeja, vakuutusyhtiöitä, pääkonttoreita ja muita. Ja ne edelleen kamppailee Tukholmassa sen ongelmallisen ympäristön kanssa, koska se on helvetin ikävä. Autoja, pysäköintiä ja rikollisuutta ja mitä tohon liittyy sitten.” Sundman (2011) näkee kuitenkin Pasilan rakentamisen pelastaneen Helsingin kantakaupungin monelta katastrofilta, ja Keski-Pasilan tornitorakentamisen jatkavan tätä ajatusta. Jallinoja (2011) ei usko, että tilanpuute johtaisi siihen, että vanhoja rakennuksia ryhdyttäisiin (laajamittaisesti) purkamaan ja rakentamaan korkeampia – elleivät näkemykset sitten muutu. Tiivistä kaupunkiympäristöä on korkean rakentamisen lisäksi mahdollista tehdä myös perinteisellä kantakaupunkimaisella rakentamisella.

Kantakaupungissa on tilaa rakentamiselle myös mm. pysäköintialueilla, katujen varsilla, sairaala-alueilla, ranta-alueilla ja viheralueilla.

Pysäköintialueiden osalta kantakaupunkia tiivistäneitä toteutuksia on nähty viime vuosikymmeninä mm. Leppäsuolla, Simonkentällä ja Ruskeasuon bussivarikon alueen laidalla. Jäähallin pysäköintialueen kaavoitusprosessi oli vuonna 2018 käynnissä. Mahdollisuuksia pysäköintialueiden osalta on edelleen mm. Mäntymäellä, Vauhtitien varrella, Hakaniemenrannassa, Sörnäistenrannassa, Eteläsatamassa, Katajanokanrannassa ja Ruskeasuon bussivarikolla – vuonna 2018 oli käynnissä Hakaniemenrannan ja Sörnäistenrannan kaavoitusprosessi.

Katujen varsille on kantakaupungissa viime vuosikymmeninä toteutettu rakentamista mm. Pikku Huopalahdessa ja Ruskeasuon bussivarikon alueella. Pasilassa on kaavoitettu Veturitien varsi. Mahdollisuuksia kadunvarsirakentamiselle on esimerkiksi Paciuksenkadun, Mäkelänkadun ja Mannerheimintien pohjoisosan varsilla.

Kantakaupungin sairaala-alueilla on runsaasti tilaa täydennysrakentamiselle – esimerkiksi asunnoille, hoivatilaille tai senioriasumiselle. Vanhoja rakennuksia muutetaan uuteen käyttöön ja joitakin rakennuksia myös puretaan. Samalla sairaalatoimintoja keskitetään Meilahteen. Keskittämisen mahdollistaa uudisrakentaminen ja toisaalta se, että sairaalat ovat muuttumassa hot spot -paikoiksi, joissa tehdään leikkauksia – makuupaikat sijoittuvat toisaalle (Tyynilä 2011). Koskelan sairaalan asemakaava

astui voimaan vuonna 2017. Vuonna 2018 käsittelyssä oli Marian ja Töölön sairaalan alueet – molempiin oli tulossa mm. asumista ja liiketiloja. Marian sairaalan alueen startup-keskittymää oltiin laajentamassa. Töölön sairaalan alueelta on tarkoitus purkaa 1960–1980-luvuilla rakennettuja rakennuksia ja rakennetaan tilalle kerrostaloja. Vuonna 2018 oli käynnissä myös Laakson sairaalan alueen kaavoitus – tarkoitus on purkaa osa alueen rakennuskannasta ja kaavoittaa runsaasti uutta tilaa sairaalarakennuksille: psykiatriselle ja somaattiselle sairaalalle. Alueelle ehdotettiin uutta sairaalaa, joka korvaisi Suursuon, Kellokosken ja Auroran sairaalan toimintoja ja myös purkavaa saneerausta (neljän asuinkerrostalon, terveystalokompleksin ja päiväkodin purkamista). Myös Laakson ja Meilahden sairaala-alueiden yhdistäminen tunnelilla oli pohdinnassa. Nordenskiöldinkadun varren sairaala-alueiden kehittämisestä oli aiemmin järjestetty arkkitehtuurikilpailu

Kaartin lasaretin korttelialueella on mm. C. L. Engelin suunnittelemissa rakennuksissa. Engelin rakennukset, sairaalan päärakennus, laboratorio ja leivintupa säilytetään. Yhteen vanhoista rakennuksista suunnitellaan hotellia. Lisäksi alueelle, Hietalahdenkadun varteen, suunnitellaan lisärakentamista – kaksi vanhaa puutaloa joko puretaan tai siirretään Roihuvuoreen, sillä Museovirasto ei arvioinut rakennuksia suojelun arvoisiksi. Kaartin lasaretin rakennukset olivat myynnissä kokonaisuutena vuonna 2017. Aluetta suunnitteli tuolloin Sinikka Lahti. Kivelän ja Auroran sairaala-alueiden täydennysrakentamisen suunnittelu oli vielä vuonna 2017 aloittamatta.

Kantakaupungin ranta-alueita on viime vuosikymmeninä rakennettu mm. Katajanokan kärjen alueella, Pikku Huopalahdessa, Ruoholahdessa, Eiranrannassa, Arabianrannassa. Rantarakentamista on rakenteilla tai kaavoitettu Kalasatamaan, Jätkäsaareen, Telakkarantaan ja Hernesaareen. Sörnäistenrannan ja Hakaniemenrannan kaavoitus oli vuonna 2018 käynnissä. Mahdollisuuksia rantarakentamiselle on mm. Katajanokanrannassa ja Eteläsatamassa.

Viheralueiden rakentaminen ei useinkaan ole kovin suosittua – tai viisasta. Joskus kuitenkin myös viheralueita rakennetaan. Tuoreita, viheralueille kohdistettavaksi aiottuja hankkeita kantakaupungissa ovat Keskuspuiston laidan kaavahankkeet Laaksossa. Mahdollisuuksia vihertiivistämiselle on esimerkiksi Kustaa Vaasan tien varressa. Viheralueille rakentamista kantakaupungissa vältetään (Tyynilä 2011).

Seuraavassa taulukossa (taulukko 42.) on luokiteltu haastateltujen kaavoittajien mainitsemia kantakaupungin tiivistämisen tapoja sekä annettu käytännön esimerkkejä kantakaupungin täydennysrakentamisesta – toteutuksista ja mahdollisuuksista.

Tiivistämisen tapa: olemassaolevien rakennusten kehittäminen	Käytännön esimerkkejä toteutuksista ja mahdollisuuksista
Konttorien muuttaminen asunnoiksi	Tehty eri puolilla keskustaa. Mahdollisuuksia vajaakäyttöisissä ja/tai huonosti tuottavissa konttorikiinteistöissä.
Ullakkorakentaminen	Tehty eri puolilla kantakaupunkia. Mahdollisuuksia vanhoissa kerrostaloissa eri puolilla kantakaupunkia.
Kellarien ja maanalaisten tilojen käyttöönotto	Pysäköintiä siirretty maan päältä maan alle. Stockmannin tavaratalon myymälät. Amos Rex -taidemuseo Lasipalatsin aukion alla. Mahdollisuuksia erityisesti ydinkeskustassa.
Rakennusten korottaminen ja talojen katoille rakentaminen	Historiallisesti korotettu lukuisia kantakaupungin rakennuksia. Jätkäsaaren Bunkkerin korottaminen. Mahdollisuuksia: 1960-luvun suuret kerrostalot.
Tiivistämisen tapa: olemassaolevien korttelien kehittäminen	Käytännön esimerkkejä toteutuksista ja mahdollisuuksista
Sisäpihasiivet- ja rakennukset	Ratkaisuja historiallisesti runsaasti. Tuore esimerkki kaatunut Cloud City -hanke. Mahdollisuuksia väljästi rakennetuilla sisäpihoilla.
Sisäpihojen kattaminen	City-Center. Mahdollisuuksia erityisesti ydinkeskustassa.

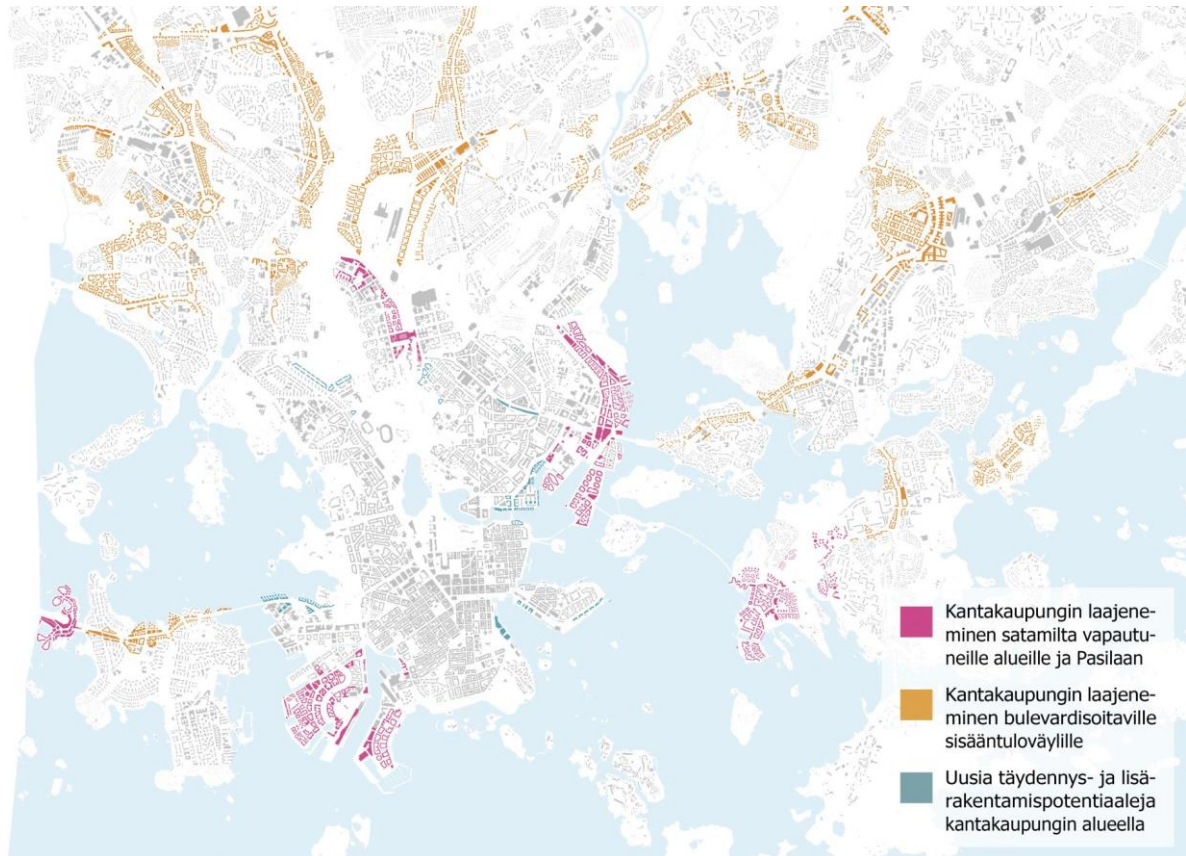
Korttelien rakentaminen aiempaa umpinaisemmiksi ja tonttien täydentäminen	Esimerkkejä ja mahdollisuuksia eri puolilla kantakaupunkia. Mahdollisuuksia esimerkiksi Koskelassa.
Purkava saneeraus ja tehokkaampi uudisrakentaminen	Historiallisesti tapahtunut lähes koko kantakaupungissa. Yksittäisten rakennusten osalta mahdollisuuksia kantakaupungissa monin paikoin.
Tiivistämisen tapa: puhdas uudisrakentaminen	Käytännön esimerkkejä toteutuksista ja mahdollisuuksista
Korkea rakentaminen	Keski-Pasila ja Kalasataman keskus. Mahdollisuuksia läheisissä vain minne korkeaa rakentamista halutaan / minne sen katsotaan sopivan.
Pysäköintialueet	Toteutuksia Leppäsuolla, Simonkentällä ja Ruskeasuon bussivarikon alueen laidalla. Jäähallin pysäköintialueen kaavoitusprosessi. Mahdollisuuksia mm. Mäntymäellä, Vauhtitien ja Tivolitien varrella, Mäkelänkadulla, Hakaniemenrannassa, Sörnäistenrannassa, Eteläsatamassa ja Katajanokanrannassa ja Ruskeasuon bussivarikolla.
Katujen varret	Kantakaupungissa Veturitien varsi kaavoitettu. Mahdollisuuksia esim. Paciuksenkadun, Mäkelänkadun ja Mannerheimintien pohjoisosan varsilla
Sairaala-alueet	Meilahden sairaala-alueella koko ajan rakennettu. Koskelan sairaala-alueelle tehty uusi kaava. Kaavaprosesseja Marian, Töölön, Laakson sairaalan ja Kaartin lasaretin alueilla. Mahdollisuuksia Kivelän ja Auroran sairaaloiden alueella.
Ranta-alueet	Rakennettu Katajanokan kärjen alueelle, Pikku Huopalahteen, Ruoholahteen, Eiranrantaan Arabianrantaan. Rakenteilla tai kaavoitettu Kalasatamaan, Jätkäsaareen ja Telakkarantaan. Kaavoituksessa Hernesaari. Mahdollisuuksia Sörnäistenrannassa, Hakaniemenrannassa, Merihaan rannassa, Katajanokanrannassa ja Eteläsatamassa.
Viheralueet	Kantakaupungissa Keskuspuiston laidan kaavahankkeet Laaksossa. Mahdollisuuksia Kustaa Vaasan tien varressa ja Alppilassa.

Taulukko 42. Haastateltujen kaavoittajien mainitsemia Helsingin kantakaupungin tiivistämismahdollisuuksia sekä esimerkkikohteita.

Vuonna 2014 valmistuneessa yleiskaavaluonnoksessa kantakaupungin osalta hahmoteltiin uutta rakentamista mm. Salmisaareen Länsiväylän varrelle, Meilahteen Paciuksenkadun länsipuolelle, Laaksoon Mannerheimintien tornitalojen itäpuolelle ja Lääkärinkadun varrelle, Nordenskiöldinkadun varrella Laakson sairaala-alueelle, Ruskeasuon varikkoalueelle, Jäähallin pysäköintialueelle ja radan varrelle, Alppilaan, Pasilan aseman eteläpuolelle, Ilmalaan, Käpylään, Olympiastadionin pysäköintialueelle, Teollisuuskadun varrelle Harjussa, Sörnäistenrantaan, Hakaniemenrantaan ja Merihakaan, Pohjoisrannan pohjoisosaan, Katajanokan rannoille ja Eteläsatamaan (ks. Jaskari et al. 2014:31, 33). Kantakaupunkiin luonnostellut rakentamiskohteet eivät juurikaan muuttuneet vuoden 2015 yleiskaavaehdotuksessa. Vuonna 2016 julkaistussa kuvassa on esitetty mm. edellä mainittuja, potentiaalisia täydennysrakentamiskohteita (kuva 330.). Osa näistä kohteista on ollut esillä jo aiemmin. Esimerkiksi Salmisaareen ehdotettiin nykyistä enemmän rakentamista jo vuoden 2002 yleiskaavaa valmisteltaessa, Laakson tornitalojen itäpuolelle rakentamista pohdittiin jo 1930-luvulla. Lääkärinkadun varren lähistöllä sijaitsevalle alueelle suunniteltiin kaupunkivilloja 2000-luvulla, mutta rakentaminen kaatui tuolloin lähialueiden asukkaiden vastustukseen. Laakson sairaala-alueen täydennysrakentaminen alkoi jo 1990-luvulla. Vuonna 2016 selvitettiin myös mahdollisuutta merentäyttöihin Sörnäisten rantatien varrella.

Edellisistä kohteista Paciuksenkadun varren täydennysrakentamismahdollisuudet olivat vuonna 2018 tarkastelussa Meilahden huvila-alueen asemakaavaan uudistamiseen liittyen. Huvila-alueelle oli

suunnitteilla sijoitettavaksi joitakin muualta siirrettäviä huviloita. Kaavoitus oli vuonna 2018 käynnissä Laakson sairaala-alueella, Jäähallin pysäköintialueella, Ilmalassa (Eteläinen ja Pohjoinen Postipuisto), Sörnäistenrannassa ja Hakaniemenrannassa. Eteläsataman itäosan ja Katajanokanrannan kaavoitus oli käynnistymässä vuoden 2019 alussa. Kantakaupungin rakentamattomat palat olivat siis alkamassa rakentua. Länsiväylän varren rakentaminen vuonna 2016 hyväksytyyn yleiskaavan mukaisesti ei ole korkeimman hallinto-oikeuden päätöksen (2018) mukaan mahdollista.



Kuva 330. Vuoden 2016 yleiskaavaehdotus ehdotti täydennysrakentamista eri puolille kantakaupunkia ja kantakaupungin laajentamista. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto).

7.5 Kantakaupungin seudullinen rooli tulevaisuudessa

Teollisuus on jo pitkään muuttanut pois Helsingin kantakaupungista, Helsingistä – ja Suomesta. Raskaan teollisuuden ei enää katsota sopivan yhteen asumisen kanssa (Hakala 2011). Ja kun tehtaiden mahdollista laajentumista varten ei ole annettu tilavarauksia, teollisuuslaitokset ovat muuttaneet sinne mistä ne ovat saaneet tilavaraukset ja siten laajentumismahdollisuudet (Hakala 2011). Teollisuus on historiallisesti tarkasteltuna Helsingissä jatkuvasti väistynyt kaupungin laiduille – aiemmin mm. Töölönlahdelle, Sörnäisiin, Hietalahteen ja Arabiaan, seuraavaksi esikaupunkialueelle ja sittemmin kehyskuntiin. Kantakaupungissa ei enää 2010-luvulla ollut montaa leipomoakaan. Suurteollisuus onkin Hietalahden telakkaa lukuun ottamatta kantakaupungin osalta historiaa (Visanti 2011). Esikaupunkialueella Helsingissä teollisuutta on vielä jonkin verran.

Valikoidulle asiakaskunnalle suuntautuvan pientuotannon (mm. leipomotuotteet, panimotuotteet, viski ja gin, erikoispaahdettu kahvi, makkara, suklaa, design-vaatteet ja -esineet) kehittymistä on tosin

ollut kantakaupungissa havaittavissa. Kantakaupungissa toimi vuonna 2016 jo ainakin kymmenen pienpanimoa. Pienpanimoiden päätettiin vuonna 2016 saavan jatkossa myydä alkoholiprosentiltaan vahvojakin tuotteitaan itse. Pienpanimotuotteita kaupattiin vuonna 2018 myös erikoisliikkeessä Helsingin keskustassa ja Helsinginkadulle avautui vuonna 2018 pienpanimobaari. Ulkomailla on kaupunkien uuteen teollisuustoimintaan liittyen puhuttu urbaanista reindustrialisaatiosta (urban re-industrialization, ks. Nawratek 2017), mutta ilmiön mittakaavasta ja pysyvyydestä ei vuonna 2018 ollut selvyyttä.

Vaikka teollisuus on käytännössä poistunut kantakaupungista, serverikeskuksia sen sijaan on sijoitettu ja pyritään sijoittamaan kantakaupunkiin maan alle, jotta niiden tuottama lämpöenergia pystyttäisiin hyödyntämään. Yksi serverikeskuksista on Uspenskin katedraalin alla.

Samoin satama- ja logistiikkatoiminta, erit. konttilogistiikka, on kantakaupungissa vähentynyt. Teollisuus-, satama- ja logistiikkatoimintojen tilalle on tullut asumista, toimistoja, kulutus- ja viihdemahdollisuuksia, kulttuuria ja virkistysalueita – Hakalan (2011) mukaan ”kalliimpia” ja pysyvämpiä toimintoja.

Kantakaupungin seudullinen rooli on samalla muuttunut ja muuttumassa. Hakalan (2011) mukaan kantakaupunki kehittyy tulevaisuudessa yhä enemmän asuminen-kulutus-kulttuuri-toimistotyöpaikat-tyyppiseksi alueeksi. Matkailun rooli on korostunut. Kun kantakaupungin uudet alueet, Kalasatama, Jätkäsaari ja Keski-Pasila valmistuvat, kantakaupungissa tapahtuva muutos on sen jälkeen Lepistön (2011) mukaan enempi laadullista määrällisen sijaan.

Visannin (2011) mielestä kantakaupunki on tällä hetkellä muuttumassa asuinalueeksi. Kantakaupunki on myös jatkossa koko Helsingin seudun keskus, jossa on kulttuuri- ja ravintolapalvelut ja yöelämä. Toimistotyöpaikkoja on ja niitä rakennetaan lisää eri puolille kantakaupunkia. Mutta hänen mukaansa työsuhteautot ja henkilöautoilu vetävät toimistoja lähemmäs kehäteitä. Keskustassa henkilöautoilu on mm. katuverkon rajallisuuden ja ajonopeuksien takia vaikeampaa kuin esikaupunkialueella.

Bunders (2011) nostaa esille, että toimistojen sijoittumisessa on samankaltaisia trendejä kuin teollisuudessa: haetaan uusia, rakenneratkaisultaan nykyaikaisia toimistotiloja. Vanhoissa toimistorakennuksissa on usein suuri remontoimisen tarve: putket, sähköt, ilmastointi. Tärkeä muutostekijä on myös toimistojen laajentamistarve – kantakaupungissa ei voida varata tontteja mahdollista laajentumista silmällä pitäen. Esikaupunkialueelta on helpompi löytää tontti, joka mahdollistaa tarvittaessa laajentumisen tulevaisuudessa.

Vaikka toimistoja on muutettu asunnoiksi, on kantakaupunki toimistotilojen neliövuokrien perusteella toistaiseksi säilyttänyt suosionsa myös toimistotyöpaikka-alueena. Aiemmin tilanne oli päinvastainen kuin nyt: pelättiin, että keskusta kuolee, kun kaikki asunnot muuttuvat toimistoiksi. Toimistot olivat kalliimpia kuin asunnot, keskusta ei ollut yhtä suosittu asuinpaikka. Ihmiset halusivat muuttaa asumaan väljemmille asuinalueille uusiin, hyväkuntoisiin asuntoihin, joissa on nykyajan mukavuudet (hissit, omat suihkut, saunat, parvekkeet/pihat).

Toimistorakennusten korvautuminen asunnoilla saattaa kuitenkin lisääntyessään heikentää Helsingin kantakaupungin suhteellista asemaa seudullisena työpaikkakeskuksena ja vähentää vuonna 2016 hyväksytyssä yleiskaavassa korostettua eri toimintojen alueellista sekoittamista, yritysten klusteroitumista sekä näihin liittyvää korkeaa tuottavuutta. Toisaalta uuden yleiskaavan myötä rakennettavien kaupunkibulevardien rakentaminen tuo myös toimistoille runsaasti rakennusmaata läheltä kantakaupunkia. Suunniteltujen kaupunkibulevardien varrella on nykyisin työpaikkakeskittymiä mm. Pitäjänmäellä, Konalassa, Herttoniemessä ja kantakaupungin osalta Käpylässä ja Ruskeasuolla. Haagassa

Kehä I:n ja Hämeenlinnanväylän risteys on houkuttellut toimistoja. Toimistotyöpaikoille sijaintimahdollisuuksia Helsingin kantakaupungissa voivat tarjota jatkossa mm. Keski-Pasila-Kalasadama-akseli ja Ruskeasuon varikkoalue.

7.6 Kantakaupungin vetovoimatekijät ja kehittämistarpeet

Kantakaupungin vetovoimaisuutta voidaan tarkastella mm. asukkaiden, kuluttajien, matkailijoiden ja yritysten näkökulmasta. Keskeisiä tekijöitä kantakaupungin vetovoimaisuuden kannalta ovat kantakaupungin saavutettavuus, palvelutarjonnan monipuolisuus, ajanviettomahdollisuudet ja viihtyisyys sekä etenkin yritysten näkökulmasta toimitilojen saatavuus.

Lepistö (2011) pitää tärkeänä, että nykyisen pääkeskustan, erityisesti ydinkeskustan, vetovoimasta huolehditaan, jotta kasvu ei hajautuisi kaupunkiseudun reunoille. Kaupunkirakenteellisesti ei-toivotusta kaupallisesta rakentamisesta esimerkkinä Lepistö mainitsee Vantaalla Kehä III:n varrella sijaitsevan kauppakeskus Jumbon.

7.6.1 Saavutettavuus

Helsingissä liikennesuunnittelun periaatteena on ollut, että kantakaupunki on saavutettavissa kaikilla liikennevälineillä. Ajatus saa tukea haastateltavilta.

Bunders (2011) ja Tynnilä (2011) pitävät tärkeänä, että joukkoliikennettä kehitetään ja että raitiovaunuyhteyksiä on tulossa lisää. Helsingin Yrittäjissä joukkoliikennehankkeista tärkeänä pidetään Helsingin Yrittäjien entisen toimitusjohtajan Pakarisen (2011) mukaan Pissararataa. VR:n ja muun joukkoliikenteen palvelujen luotettavuus on myös työnantajan näkökulmasta oleellista. Poikittaisjoukkoliikenteen kehittäminen (Raide-Jokerit) on myös tärkeä asia. Työmatkaliikenteessä kantakaupunki on varsin korkean joukkoliikenneprosentin aluetta (70 prosenttia matkoista) – esikaupunkialueella on toisin, etenkin poikittaisliikenteessä – Raide-Jokereita suunnitellaan, mutta niiden toteuttaminen vie aikansa. Suora yhteys Helsinki-Vantaan lentoasemalle junalla on tarpeellinen, mutta enemmän suurten yritysten kannalta – samoin kuin helikopteryhteys Tallinnaan. (Pakarinen 2011).

Kaupunkisuunnitteluvirastossa pyritään myös kehittämään pyöräilyä. Malleina ovat mm. Amsterdam ja Kööpenhamina, joissa katujen varsilla on tyypillisesti jo valmiina yhdensuuntaiset pyörätiet molempiin suuntiin. Helsingissä pyörätieverkko on vielä katkonainen. (Bunders 2011).

Polkupyöräilyn kehittäminen ei ollut Pakarisen (2011) mukaan haastatteluajankana vielä ollut Helsingin yrittäjien parissa esillä, mutta kehittämistarpeita on, sillä pyöräily keskustassa ei nykyisellään ole vielä turvallista, vaikka kehitystä onkin tapahtunut. Pyöräilyn kannalta vaarallisesta kadusta Pakarinen (2011) mainitsee esimerkkinä Bulevardin. Haasteena on myös pyöräilyn ja kadunvarsipysäköinnin yhteensovittaminen. Bundersin (2011) mukaan liikennevalvontaa pitäisi vielä kehittää liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Visanti (2011) pitää tärkeänä, että kantakaupungissa voi kävellä joka paikkaan.

Logistisen saavutettavuuden ja ydinkeskustan kaupallisen kehittämisen kannalta tärkeä hanke on Lepistön (2011) mukaan ollut keskustan huoltotunneliverkosto.

Stockmannin investoinnit pysäköintiin ovat Lepistön (2011) mukaan olleet tärkeitä. ”Tietysti siinä on se, että mielellään sitä lisäliikennettä ei keskustan kadulle ottais, mutta se on niinkun tasapainoilua. Mut se on tosi huono tie, jos sit keskustan annetaan näivettyä.”

Bundersin (2011) mukaan kehittämistarvetta kantakaupungin liikennejärjestelmässä on mm. autopai-koituksessa. Autoja tulee kantakaupunkiin niin paljon kuin on autopaiikkoja. Helsingin niemellä on pyritty liikennepoliittisesti säätelemään asiointi- ja työpaikkapysäköinnin määrää. Kun on rakennettu pysäköintilaitoksia, on samalla vähennetty pysäköintiä toreilta, kaduilta ym. Päivittäin Helsingin niem rajan ylittävän henkilöautoliikenteen määrä onkin pysynyt suhteellisen samana.

Helsingin Yrittäjissä Helsingin kantakaupungin saavutettavuus – ja etenkin saavutettavuuden vaikeuttaminen koetaan ongelmallisena. Pienet yritykset ovat Pakarisen (2011) mukaan vaikeuksissa sen vuoksi, että ihmiset asioivat muualla kuin keskustassa. Haastattelujankohtana kantakaupungin saavutettavuus oli Pakarisen (2011) mukaan vielä ok, mutta monet yrittäjät kuitenkin toivoivat tuolloin Keskustatunnelin rakentamista keskustan saavutettavuuden parantamiseksi. Keskustatunneli helpot- taisi tavarataloihin ja pysäköintilaitoksiin pääsemistä ja vahvistaisi kaupallisen keskustan asemaa (Bunders 2011). Keskustaan pitäisi Pakarisen (2011) mukaan päästä nopeasti (myös) autolla, jotta se olisi kilpailukykyinen suhteessa esikaupunkialueen kauppakeskuksiin. Kantakaupunkiin – etenkin alueille, joilla on runsaasti kivijalkaliikkeitä, esimerkkinä Design District Helsinki – kaivataan Paka- risen (2011) lisää lyhytkestoisen, esimerkiksi 15 minuutin, pysäköinnin mahdollistavia asiakaspysä- köintipaikkoja uusien asukaspysäköintipaikkojen sijaan. Asukaspysäköintiä sen sijaan voisi Pakarisen mielestä keskittää maan alle. Pitkäkestoisilla pysäköintipaikoilla on Pakarisen (2011) mukaan nykyisin ns. ”ainaispysäköinti”. Pysäköintipaikan saannin epävarmuus on autolla liikkuvan asiakkaan kannalta ongelma. Lyhytkestoisten pysäköintipaikkojen toteuttaminen on kuitenkin vaikeaa. Paikoin pysäköintipaikkoja on saatu lisää sijoittamalla autoja kadunvarteen viistosti, mutta toisaalta tämä ka- ventaa ajorataa ja onnistuu vain paikoissa, joissa on yksisuuntainen liikenne ja/tai leveät kadut. Pa- karisen (2011) mukaan ihmisten liikkumistottumukset ovat kuitenkin muuttumassa ja tällä voi olla vaikutusta myös asiointiin, mutta vielä haastattelujankohtana autojen pysäköinti huoletti kivijalka- yrittäjiä.

Talvisin pysäköinnin ongelmana ovat olleet lumiröykkiöt. Kantakaupungin katujen lumiaurausta hait- taavaa kesäautojen talvipysäköintiä onkin pyritty siirtämään autohotelleihin, joita oli esimerkiksi vuonna 2013 Kalasatamassa ja Tattarisuolla. Bundersin (2011) mukaan äärevät sääilmiöt synnyttä- vätkin tarvetta kehittää talvikunnossapitoa ja toisaalta tulviin varautumista. Vuonna 2012 Helsingin kaupungilta kävi ryhmä tutustumassa Norjassa käytössä oleviin lumensulatuslauuttoihin, ja myös lu- mensulatusluolista oli puhetta. Suomessa toisaalta on pitkät perinteet ja osaamista lumenluonnissa, mikä on huomioitu myös kansainvälisesti. (Ympäristö)ongelmana kantakaupungissa on ollut lumen – ja samalla erilaisten roskien – kuormaaminen Hernesaaresta suoraan mereen.

Kantakaupungin kilpailukyky suhteessa esikaupunkialueen toimistokeskittyymiin ja kauppakeskuk- siin oli Pakarisen (2011) mielestä haastattelujankohtana heikentymässä: ”kyllä me varmaan ollaan siinä vaiheessa, että kohtaa alkaa mennä alaspäin.” Kriittinen kysymys tässä on Pakarisen (2011) mukaan kantakaupungin heikko saavutettavuus, joka vaikeuttaa rekrytointia. Ruuhkat ovat Pakarisen (2011) mukaan lisääntyneet, joukkoliikenne ei välttämättä toimi luotettavasti. Tilastojen mukaan au- toliikenteen määrät ovat Helsingin niem rajalla ja keskustassa hitaasti vähentyneet, mutta kaupun- gin rajalla autoliikenteen määrät ovat kasvaneet. (Lilleberg & Hellman 2015:5). Pysäköintijärjestelyjä pitäisi Pakarisen (2011) mukaan kehittää paitsi keskustassa myös esikaupunkialueen raideliikenteen asemilla: liityntäliikenteen pysäköintipaikkoja on hänen mukaansa liian vähän. Näin voitaisiin vähen- tää ruuhkia keskustassa. Toisaalta yksi näkökanta on ollut, että liityntäpysäköintialueet vievät liikene- teellisesti hyvillä paikoilla sijaitsevia potentiaalisia asuntotontteja raideliikenteen asemien äärellä (ks.

esim. Turn this parking lot into a village...2012) ja siten johtavat rakentamisen sijoittamiseen tarpeettomasti kauemmas asemista ja lisäävät tarvetta henkilöautoilulle.

Uuden yleiskaavan mukainen kantakaupungin laajentaminen toisi kantakaupungin läheisyyteen suuren määrän potentiaalisia asiakkaita ja ostovoimaa. Näin ollen esimerkiksi sisäänajoväylien bulevardisoinnin myötä tapahtuvan ajonopeuksien alentamisen ja liikennevalojen määrän lisääntymisen aiheuttama lievä heikennys kantakaupungin saavutettavuuden henkilöautolla ei todennäköisesti juuriakaan vaikuttaisi asiakasmääriin Helsingin keskustassa.

Nykyistä alhaisemmilla nopeuksilla ajettaessa lisäksi autojen turvavälit katuverkossa olisivat nykyistä lyhyempiä, jolloin kadun välityskyky ei merkittävästi heikentyisi. Ajonopeuksien alentaminen ei myöskään kohdistuisi kovinkaan pitkille katuosuuksille, jolloin sen vaikutus kokonaismatka-aikoihin ei olisi huomattava.

Samalla tavoin asemanseutujen täydennysrakentamien tuo lisää potentiaalisesti Helsingin keskustassa asioivia asiakkaita, sillä raideliikenteen terminaalien läheltä asioidaan paljon Helsingin keskustassa. Pääkaupunkiseudun kaupallisten keskustien asiakaskunta on muutoin varsin paikallista tai lähiseudulta tulevaa: Iso Omena, Sello, Jumbo, Itäkeskus muodostavat omia vaikutusalueitaan (ks. Moilanen 2016).

Enemmistö Helsingin Yrittäjien jäsenistä Pakarisen (2011) mukaan vastustaa ruuhkamaksuja (v. 2011), mutta myös suuri osa pitää niitä hyvänä asiana. Ruuhkamaksujen vastustajien, usein liikkeenpitäjien, näkökulmasta asiakkaiden on pakko päästä keskustaan autolla. Jos autolla ei pääse keskustaan, niin kertaostos on Pakarisen (2011) mukaan pienempi. Tällöin myös kaikki suurempi tavara ostetaan muualta – tai tilataan kuljetus. Ruuhkamaksuja kannattavien yritysten omistajat puolestaan ovat Pakarisen (2011) mukaan ruuhkamaksuja vastustavia useammin toimistoyrityksiä, joille saavutettavuus autolla ei ole yhtä tärkeää, koska kyse on enemmän työntekijöiden saapumisesta kuin asiakkaiden saapumisesta. Myös työvoiman saannin kannalta on kuitenkin Pakarisen (2011) mukaan merkitystä, onko työpaikka kuinka hyvin saavutettavissa autolla, ja onko pysäköintipaikkoja saatavilla. Toimistoissakin työskentelee ja asioi ihmisiä, jotka käyttävät työmatkoillaan autoa. Toisaalta Helsingin keskustaan pääsee myös erittäin hyvin joukkoliikenteellä. Jos ruuhkamaksut otetaan käyttöön, niiden tulisi Pakarisen (2011) mielestä koskea koko seutua tai olla Kehä III:n rajalla – kantakaupungin raja ei hänen mukaansa ole oikea paikka. Ruuhkamaksuja on puolustettu sillä, että vaikka ne nostavat autoilun kustannuksia, henkilöautoilun määrää rajoittaessaan ne itse asiassa parantavat liikenteen sujuvuutta ja siten myös keskustan ajallista saavutettavuutta. Tukholmassa ruuhkamaksuilla ei ole ollut negatiivisia vaikutuksia keskustan kaupalliseen elinvoimaisuuteen (Söderström et al. 2014).

Pakarinen (2011) pelkäsi, että kantakaupungin sisäänajoväylien varsien rakentaminen kaupunkibulevardeiksi vaikeuttaisi autoilua. Se, että nykyistä kauempaa joutuisi ajamaan hitaammalla nopeudella, vähentäisi hänen mukaansa innokkuutta asioida keskustassa. Pakarisen (2011) katsoi, että asiaa pitäisi miettiä tosi tarkkaan. Hänen mukaansa pitäisi saada panostettua raideliikenteeseen sekä varmistettava, että autolla pystyy liikkumaan sujuvasti. Toisaalta ongelmana hänen mukaansa on se, että mitä helpompaa on autoilu, niin sitä enemmän ihmiset liikkuvat autolla. Vuonna 2016 Pakarinen (kok.) äänesti Helsingin kaupunginvaltuustossa Helsingin uuden yleiskaavan hyväksymisen puolesta – kaupunkibulevardit olivat yksi yleiskaavan keskeisimmistä elementeistä.

7.6.2 Palvelutarjonta

Keskustan kaupallisen vetovoimaisuuden kehittymisen näkökulmasta Lepistö (2011) näki tärkeänä Stockmannin investoinnit liiketiloihinsa. Haastatteluajankohdan jälkeen keskeisiä kaupallisia hankkeita kantakaupungissa ovat olleet kauppakeskukset REDI Kalasatamassa ja Tripla Keski-Pasilassa. Lepistö (2011) näkee näiden tukevan keskustan elinvoimaisuutta.

Pakkala (2011) korostaa, että kaikki merkittävät kulttuuripalvelut sijoittuvat kantakaupunkiin. Myös vuonna 2018 rakenteilla ja suunnitteilla oleva kulttuurirakentaminen oli sijoittumassa kantakaupunkiin.

Kantakaupungin puistoissa voisi Pakarisen (2011) mukaan olla enemmän nykyistä palvelutarjontaa. Puistot tarjoavat mahdollisuuksia pienelle liiketoiminnalle, kuten kahviloille. Yrittäjät voisivat samalla huolehtia puistojen puhtaanapidosta. Pakarinen nostaa esimerkeiksi Vanhan kirkon puiston sekä Sinebryhoffin puiston, jota voisi elävöittää ”biletyspuistosta” toiseen suuntaan.

Myös Helsingin ranta-alueet ja Helsingin edustan saaret ovat yrittäjyyden näkökulmasta Pakarisen (2011) mukaan alihyödynnettyjä. Helsingin Yrittäjät ovat toivoneet kokonaissuunnitelmaa rantojen kehittämiseksi, koska yhdistyksen jäsenenä on yrittäjiä, jotka haluaisivat hyödyntää rantoja esimerkiksi kahvilatoiminnan ja vesiliikenteen osalta. Vesiliikennettä voisi olla myös päivittäisessä liikenteessä, ei vain matkailijoiden kuljetuksessa. Haastatteluajankohdan jälkeen kantakaupungin rannoille on sijoittunut mm. yleisiä saunoja ja uimaloita ja entisiä sotilassaaria on avattu kaupunkilaisille ja niihin oli sijoittumassa enenevästi myös palvelutarjontaa.

Tyynilä (2011) pitää tärkeänä, että kunkin kaupunginosan lähipalvelut säilyvät. Kivijalkayritysten säilymisen osalta ihmisten puolestaan pitäisi muuttaa ostoskäyttäytymistään. ”Sit siinä vaiheessa kun täällä ei enää ole (mitään), kaikki (liiketilat) on muuttunut toimistotilaksi, niin tää on ihan kauheen tylsä kaupunki.” (Pakarinen 2011). Bunders (2011) mukaan pieniä kauppvoja on tullut takaisin. Hän pitää positiivisena myös sitä, että liikkeiden aukioloajat ovat pidentyneet.

7.6.3 Ajanviettomahdollisuudet ja viihtyminen

Pakkalan (2011) mukaan kantakaupunki tulee tulevaisuudessakin säilyttämään nykyisen merkittävän roolinsa, koska se on ”se oikea kaupunki”. Visannin (2011) mukaan monipuolisessa vanhassa keskustassa on suuri vetovoima.

Jallinoja (2011) näkee kantakaupungin vahvuuksina meren ja sataman – ne ovat asioita, joiden kanssa mikään muu Helsingin seudun keskus ei pysty kilpailemaan. Helsingin keskustan kaavoituksen Jallinoja kuitenkin näkee tukeutuneen viime aikoina ”sisämaassa” sijaitsevan Eduskuntatalon edustan kehittämiseen. Jallinoja nostaa esille Eteläsataman arkkitehtikilpailun ja näkee alueen kehittämisen matkailun kannalta tärkeänä, sillä päänähtävyydet, empire-keskusta ja Suomenlinna sijaitsevat lähistöllä. Laivalla Helsinkiin vierailulle tuleva matkailija ei välttämättä lähde Kiasmaan asti, ellei matkailija sitten yövy hotellissa Kiasman lähistöllä. Jallinoja ei myöskään näe Töölönlahden hankkeilla kansainvälistä vetovoimaisuutta, toisin kuin Suomenlinnalla, jota Jallinoja kuvaa ”luonnon, rakentamisen, topografian ja historian tiivistymäksi”. Jopa lauttamatka sinänsä on matkailijalle elämys.

Bunders (2011) näkee puistot kantakaupungin vahvuutena. Puistoissa voisi olla myös enemmän tapahtumia – niihin liittyy myös liiketoimintamahdollisuuksia (Pakarinen 2011).

Pakarinen (2011) peräänkuuluttaa ranta-alueiden ja Helsingin edustan saarien kehittämistä. Ranta-alueet ovat nykyisin ”postimerkkeinä” eri kaavoissa – Helsingillä ei ole ranta-alueista kokonaissuunnitelmaa, jossa idästä länteen katsottaisiin mitä rannoilla voisi tehdä ja miten niitä voitaisiin kehittää ja hyödyntää. Helsingin edustan saaret voisivat Pakarisen mielestä olla kaupunkilaisten ja matkailun kannalta nykyistä kiinnostavampia kohteita. Nyt ”merialue on vaan niille, joilla on oma vene”. Rannat ja saaret kuitenkin voisivat tarjota enemmänkin virkistysmahdollisuuksia – tämä tulisi Pakarisen (2011) mukaan huomioida myös Helsingin uusien rannoille sijoittuvien asuinalueiden osalta. Rantojen kunnostamisesta virkistyskäyttöön laadittiin laajempi raportti vuonna 1983 (Rantojen kunnostaminen...1983). Merellistä Helsinkiä korostettiin myös vuoden 1992 ja 2002 yleiskaavoissa. Vuonna 2016 hyväksytyssä Helsingin yleiskaavassa tarkasteltiin merellisen Helsingin kehittämistä. Vuonna 2017 Helsingin kaupungilla oli valmisteilla merellisen Helsingin strategia. Tavoitteena oli kehittää saaria matkailun näkökulmasta sekä luoda vesiliikenteen verkosto – historiallisesti Helsingin saaristossa on ollut höyrylaivareittejä.

Satelliittikuvaa tarkastelemalla voi havaita, että hyödyntämättömiä mahdollisuuksia ranta-alueiden virkistyskäytölle on kantakaupungissa keskeneräisten satama-alueiden (Kalasatama, Jätkäsaari, Herneasaari) lisäksi esimerkiksi Sörnäistenrannassa, Hakaniemenrannassa, Eteläsatamassa sekä Töölön ranta-alueilla.

Julkisten kaupunkitilojen vuokraaminen ja hinnoittelu – katujen ja torien käyttö myyntitoiminnassa – on myös asia, josta Helsingin Yrittäjät ovat käyneet kaupungin kanssa keskustelua. Pakarinen (2011) nostaa esimerkiksi myös vuonna 2011 ihmisiä puhuttaneen tapauksen, jossa kaupunki kielsi Camionette-kahvila-auton toiminnan. Myöhemmin kahvila-auto sai luvan toimia ja nk. ruokarekkoja on tullut sitemmin lisää. Kaupungin toimintaan tarvittaisiin Pakarisen (2011) mukaan lisää joustavuutta. Pakarisen (2011) mukaan on ymmärrettävää, että julkisen katutilan käytöstä kaupalliseen tarkoitukseen pitää maksaa, mutta maksun tulisi hänen mukaansa olla kohtuullinen suhteessa liiketoiminnan tuottoon. Kaikki kaupunkitilat eivät myöskään ole yhtä tuottavia, joten maksut pitäisi Pakarisen (2011) mukaan hinnoitella sijainnin mukaan. Keskustassakin on alueita, joilla ei liiku juuri kukaan. Liiketoiminta, kuten terassit, kahvilakärryt ja torimyyjät elävöittävät kaupunkitilaa ja sitä pitäisi Pakarisen (2011) mukaan tukea. Vuokria ei hänen mukaansa voi hinnoitella niin, ettei liiketoimintaan ryhtyminen kannata. Jos tori on tyhjä, sen käyttäminen kaupalliseen toimintaan tulisi Pakarisen (2011) mukaan olla melkein ilmaista, jotta siihen saataisiin elämää – ja siltikään siihen ei välttämättä kovin moni yrittäjä tulisi. Nykyisin eri kaupunkitilojen käytöstä perittävät vuokrat vaihtelevat, mutta tilanne on yhä se, että pienyrittäjille maksut ovat liian korkeita. Heille sata euroakin voi jo olla iso raha.

Kaupunkitilojen elävöittämisen osalta Pakarinen (2011) nostaa esiin Töölöntorin, jossa ”ei oo niinkun yhtään mitään”. Tori on täynnä pysäköityjä autoja. Päivisin torilla saattaa olla muutama kauppias, kalakauppias ja vihannesmyyjä, mutta se on juuri se ongelma, että yksi tai kaksi kauppiasta ei vedä ketään. ”Et sinnehän pitää saada niinkun kunnan pöhinät, että ihmiset tulee.” Töölöntori on aikoinaan ollut erittäin elävä torikauppa-alue ja sen laidalla oli jopa elokuvateatteri. Alueella asuu hyvin toimeentulevia ihmisiä sekä yksin tai kahdestaan asuvia vanhuksia, joiden voisi odottaa käyttävän lähipalveluja. Toisaalta Taka-Töölön asumisväljyys on juuri näistä syistä melko korkea ja siten kaupunginosan potentiaalista asukasmäärää ja palvelujen potentiaalista asiakasmäärää alentava. Pakarinen (2011) on miettinyt torin elävöittämistä Kansallisoopperan läheisyyden kautta ”ooppera goes tori” -tyyppisellä brändäyksellä. Töölöntorin elävöityminen piristäisi koko Töölön aluetta. Pakarisen (2011) mukaan Töölön osalta olisi nyt oikea hetki toimia – alueella vielä on kauppoja ja ilmassa on ollut intoa tukea kivijalkakauppojen toimintaa. Vuoden 2014 heinäkuussa viikolla 29 Töölöntorilla oli keskiviikkona viisi ja perjantaina kahdeksan kauppiasta. Töölöntorin ympäristö elävöityisi Pissaradan rakentamisen myötä. Myös Kampin Fredrikintoria olisi Pakarisen (2011) mukaan mahdollista tehdä

houkuttelevammaksi. Fredrikintorilla on ollut kesäisin muutamia myyjiä ja terassi sekä joitakin ta-
pahtumia.

Kävelykeskustaa Helsingin Yrittäjissä ei Pakarisen (2011) mukaan erityisesti vastusteta, kunhan lä-
histöllä on pysäköintipaikkoja pysäköintilaitoksessa. Kävelykeskusta, jossa on putiikkeja vier-
ressä, koetaan hyvänä liiketoimintapaikkana. Kuitenkin myös kävelykeskustan laatuun tulee panos-
taa.

Bundersin (2011) mukaan kävelykeskusta laajenee koko ajan, vaikka Keskustatunnelia ei ole raken-
nettu. Keskustatunneli voisi kuitenkin hänen mukaansa vähentää liikennepaineita Kaisaniemenkadul-
la ja Kaivokadulla ja tuoda näille alueilla mahdollisuuksia laajentaa kävelyalueita.

7.6.4 Asuminen

Kantakaupunki on Tyynilän (2011) mukaan erittäin suosittu asuinalue – paikoin asunnot myydään
saman tien. Bunders (2011) muistutti, että 1940-luvulla kasarmeiksi haukutut kantakaupungin ker-
rostaloalueet ovat nykyisin neliöhinnoiltaan Suomen kalleimpia asuinalueita ja halu asua kantakau-
pungissa on vain vahvistunut. Tyynilän (2011) mukaan asumiskustannukset ovat kuitenkin kantakau-
pungissa jo jonkinlainen ongelma. Kantakaupungissa ei ole asuntoja kaikille halukkaille.

Kantakaupungin säilyminen vetovoimaisena asuinympäristönä edellyttää Tyynilän (2011) mukaan
myös vanhojen kerrostalojen kehittämistä: ”kantakaupungin nää vanhat talot maksaa niin kuin fan
(piru), mutta niissä ei oo niinkun mitään (nykyasumisen) palveluja”, kuten hissejä. Ullakkorakenta-
minen ja siihen kannustaminen on yksi keino, jolla kaupunkisuunnittelijat voivat puuttua kantakau-
pungin kerrostalojen kehittämiseen – jos taloyhtiö haluaa rakentaa ullakkonsa, niin sen pitää kehittää
kerrostaloa, esimerkiksi pihaa, myös muuten. Sisäpihoja voisi kehittää puistomaisemmiksi.

Toisaalta kantakaupungin rakennukset ovat varsin hyvässä kunnossa ja rakennuksia kunnostetaan
kaiken aikaa. Paljolti kantakaupungin kehittämisessä onkin kyse ylläpidosta ja rakennetun ympäris-
tön suojelemisesta. (Bunders 2011).

Kajiansinkko (2011) kertoi uskovansa, että kantakaupungissa asumisen arvostus tulee kasvamaan tu-
levaisuudessa myös lapsiperheiden keskuudessa. Tästä oli hänen mukaansa selviä merkkejä mm.
Lontoosta ja Tukholmasta. Lapsiperheiden määrän lisääntyminen kantakaupungissa on huomioitu
suunnittelussa mm. panostamalla liikenneturvallisuuteen. Kantakaupunkiin on myös avattu uusia päi-
väkoteja. Lisäksi kantakaupungin uusien asuinalueiden piha-alueiden viihtyisyyteen on kiinnitetty
huomiota. Ajonopeuksien alentaminen sekä jalankulkuympäristöjen ja pyöräteiden rakentaminen ke-
hittäminen lisäävät liikenneturvallisuutta kantakaupungissa ja tekee sitä aiempaa houkuttelevamman
lapsiperheille. Lasten määrä on ollut viime vuosina Helsingin kantakaupungissa kasvussa (Aluesarjat
2018).

Helsingin kantakaupungin uusille asuinalueille on toteutettu myös hiljaisemman liikenteen shared
space -ratkaisuja, joissa ei ole tarkasti eroteltu jalkakäytävää, pyörätietä ja ajorataa toisistaan, vaan
ajetaan varovasti. Näillä yhteisalueilla pystytään kokemusten mukaan liikkumaan varsin turvallisesti.
(Bunders 2011). Kantakaupungin asumisroolin voimistuminen vaikuttaa myös liikenteen kehittämi-
seen. Kantakaupungissa on vähemmän autonomistajia kuin esikaupunkialueella ja autoa käytetään
vähemmän ja eri tavalla, esimerkiksi ensisijaisesti mökkimatkoihin. Nopeusrajoituksia on kantakau-
pungissa laskettu viidestäkymmenestä jopa kolmeen kymmeneen.

Myös Pakarinen (2011) nostaa asumisen kalleuden esiin – ja laajemmin koko Helsingin ongelmana – ongelma ei koske vain kantakaupunkia, vaan myös Helsingin esikaupunkialuetta. ”Helsingissä ei oo oikein varaa asua.” Tämä on ongelma myös työnantajanäkökulmasta, etenkin matalapalkka-aloilla, kun työntekijöillä ei ole varaa asua Helsingissä. ”Se tulee jossain vaiheessa niinkun muodostamaan ongelman kyllä.” Hänen mukaansa pitäisi olla enemmän tarjolla kohtuuhintaisia vuokra-asuntoja tavallisille ihmisille. Muutoin tulevaisuudessa voi tietyillä aloilla uhkana olla jopa työvoimapula. Jos työllisyys lisääntyy muissa kasvukeskuksissa ja töitä on siten saatavilla lähempänä kotia, niin into pendelöidä Helsinkiin töihin voi vähetä. Nuoret ikäluokat ovat liian pieniä antamaan väestön vanhenemisen edellyttämää työpanosta. Maahanmuutto saattaa osalta ratkaista tätä ongelmaa, mutta silti ollaan vaikeuksissa. Tässä vaiheessa ydinkysymys on se, kuinka paljon maksaa asuminen Helsingissä. Kansainvälisesti tarkasteltuna esimerkiksi Yhdysvalloissa monissa kaupungeissa, mm. New Yorkissa, Los Angelesissa, San Franciscossa ja Washington D. C.:ssä on tilanne, jossa nuoria muuttaa runsain määrin muualle asumaan liian korkeiden asumiskustannusten takia. Esimerkiksi San Franciscossa asuntoja on tuotettu aivan liian vähän ja asuntojen keskihinnat ovat nousseet käsittämättömän korkeiksi lyhyessä ajassa. Asuntojen puute onkin heikentänyt talouskasvua Yhdysvaltojen suurissa kaupungeissa (Hsieh & Moretti 2017). Helsingissä oli 2010-luvun lopulla edelleen hyvinkin eri hintaisia asuinalueita, mutta toisaalta hinta ei ole ainoa asunnon valintakriteeri.

Asuntorakentamisessa Espoo on pitkään houkutellut runsaasti hyvätuloisia. Helsingissä on esikaupunkialueella hyvätuloisten asuinalueita, kuten Kuusisaari, Lehtisaari ja Kaskisaari ja Munkkiniemi, Lauttasaari, Kulosaari, Itä-Helsingin ranta-alueet (Jollas, Tammisalo, Marjaniemi) sekä pientaloalueet, kuten Länsi- ja Itä-Pakila ja Paloheinä, Metsälä, Pirkkola, Maununneva ja Marttila. Kantakaupungissa Etelä-Helsingin asuinalueilla ja Töölössä keskimääräiset valtionveronalaiset tulot ovat korkeat (Aluesarjat 2018). Myös Sipoosta siirtyi Helsingille hyvätuloisten asuttamia alueita. Näitä tulisi myös jatkossa Pakarisen (2011) mukaan rakentaa Helsinkiin, mutta eniten Pakarinen on huolissaan matalapalkka-alojen työntekijöiden mahdollisuuksista asua Helsingissä. Tilanne näyttää ”todella huonolta”. Jos ihmiset joutuvat asumaan kaukana työpaikoistaan, se lisää liikennettä.

Bundersin (2011) mukaan kantakaupungin kehittämistarpeet liittyvät paljolti uusien alueiden rakentamiseen. Ne tarvitsevat julkisia ja yksityisiä palveluita, virkistysalueita, liikenneyhteyksiä ja infrastruktuuria.

7.6.5 Toimitilat

Helsingin kantakaupungissa on Pakarisen (2011) mukaan ollut Innopoli-tyyppistä, pienille yrityksille suunnattua toimistohotellitarjontaa liian vähän. Toimistohotellissa pienellä yrityksellä on suuren talon edut ilman, että niistä tarvitsee maksaa koko ajan, vaan ainoastaan käytön mukaan: käytössä on henkilökuntaruokala, neuvotteluhuone, sali, suuri kopiokone jne. Tällöin jokaisen pienen yrityksen ei tarvitse maksaa itseään kipeäksi tiloista, joita käytetään vain harvoin. Tällaisten tilojen tarjonnan puuttuessa tiloja on Pakarisen (2011) mukaan haettu Espoosta. Pienet ja keskisuuret yritykset ovat myös niitä kasvuyrityksiä, joissa työpaikkamäärät kasvavat eniten (Kokko 2012). Pakarinen kertoo itse uskovansa ”hub-ajatteluun”, jota edustaa esimerkiksi Hub Helsinki, osuuskuntamuotoinen yritys Annankadulla. Näitä tarvittaisiin Pakarisen (2011) mukaan lisää. Haastatteluajankohdan jälkeen tilanne on alkanut muuttua. Historiallisesti Helsingissä on toiminut pienille teollisuusyrityksille suunnattuja teollisuustaloja. Spondan toteuttama, vuonna 2015 avautunut MOW, Mothership of Work edustaa myös toimistohotelliajattelua. Vuonna 2016 avautui entiseen Marian sairaalan rakennukseen voittoa tavoittelemattoman Start Up Maria Oy -yhtiön toimesta suuri startup-yritysten keskus Maria 0–1. Vuonna 2018 Marian startup-alueita oli tarkoitus laajentaa merkittävästi ja tavoitteena oli jopa yksi

Euroopan suurimmista startup-yritysten keskittymistä, startup-kampus. Helsingissä toimistohotellialla toimivat myös mm. Regus ja Business Center Papula Oy.

Pasila on Helsingin eräänlainen kakkoskeskus ja kehittynyt siinä mielessä suunnitelmien mukaan. Keski-Pasilan rakentaminen parantaa Pasilan asemaa palvelu- ja työpaikkakeskuksena, mutta Pasila on Pakkalan (2011) mukaan kuitenkin vähän kaukana, yhteydet eivät ole luontevat, vaan Pasilaan ”täytyy aina jotenkin lähteä”. Pasila on suuryritysten toimistotyöpaikkojen sijoittumiskohde, mutta se tulee myös jatkossa olemaan Helsingin kakkoskeskus, pieni kantakaupungin laajentuma, vähän kuten esikuvansa La Défense Pariisissa.

Toimitilarajonnan osalta tilanne kantakaupungissa oli vuoden 2011 lopulla Pakarisen (2011) arvion mukaan varsin hyvä, mutta hinnat ovat ”huikeita”. Esimerkiksi kivijalkayrittäjiä joutuu koko ajan lopettamaan toimintansa sen takia, että yrittäjillä ei ole varaa maksaa vuokria. Tämä on ongelma myös liikkeiden perustamisen osalta. Toisaalta tämä on tavallaan myös luontaista vaihtuvuutta – pitkään tyhjillään olevia liiketiloja ei kantakaupungissa ole kovinkaan paljon. Tilojen saatavuusvaikeuksia on ennemminkin teollisuustilojen osalta. Tilarpeiden spesifisyys on myös jonkinlainen haaste – aina juuri sopivaa tilaa ei ole saatavissa. Kantakaupungin perinteisiin osiin on myös vaikea rakentaa uusia toimitiloja, mutta kantakaupungin uusille alueille näitä toivotaan.

Kaupunginosista, niin kantakaupungissa kuin esikaupunkialueella, pitäisi Pakarisen (2011) mukaan toteuttaa paikkoja, joissa ihmiset haluavat oleskella, ei nukkumalähiöitä. Paikkoja, joihin voi mennä sunnuntaina päiväkävelylle ja joissa voi käydä kahvilla ja syömässä. Toimi- ja liiketilojen suunnittelua pitäisi miettiä tästä näkökulmasta.

Helsingin Yrittäjät toivovat kantakaupungin uusille asuinalueille myymälätiloja liikenteellisesti järkeville paikoille, jotta kaupunginosista muodostuisi eläviä. (Pakarinen 2011). Kivijalkayrittämisen osalta yhtenä ongelmana on, että rakennuttajat eivät halua rakentaa taloja, joihin tulee kivijalkaliiketilat pohjakerrokseen. Tämä on ongelma sekä yrittäjien että asukkaiden kannalta. Väestön vanhetessa ihmisillä pitäisi Pakarisen (2011) mielestä olla niin kantakaupungissa kuin esikaupunkialueellakin lähipalveluita kävelyetäisyydellä saatavilla – vanhusten ei voida olettaa lähtevän ”90-vuotiaana ajelamaan autolla tonne kehälle hakemaan ostoksia”. Liiketiloja on rakennettu kantakaupungin uusille alueille poikkeuksetta joko liian vähän tai sitten niiden sijainti on sellainen, että ne eivät houkuttele yrittäjiä – tai liikkeiden sijaan vain toimistoja. Liiketiloja pitäisi olla monta vierekkäin – yksittäinen kauppa ei vedä ihmisiä puoleensa. Liiketilojen pitäisi sijoittua liikenteen kannalta järkevästi – lähelle joukkoliikenteen pysäkkejä ja alueille, joilla ihmiset muutenkin päivittäin liikkuvat. ”Pitäis oikeestaan ihan miettiä mikä se on niinkun se ihmisten arki, kuinka ne liikkuu ja mun mielestä se ratkaisee sen, missä se kauppa pitäis olla, mihin se pitäis se kivijalka niinkun laittaa.” ”Se on ihan sama kun on puisto, sit siinä on suunniteltu miten siinä kävellään, mut sit siihen tuleekin se polku. Et ei oo niinkun tavallaan tajuttu, että ihmiset käveleekin tosta. Niin tää on vähän niinkun sama asia, että ei oo tajuttu, että ihmiset liikkuu noin ja se kauppa onkin sivussa. Et tää pitäis osata ennakoida. Niin ilmeisesti se on vaikeeta, koska se ei oo onnistunut.” Liikkeiden eteen tulisi Pakarisen (2011) mukaan sijoittaa asiakaspysäköintipaikkoja. Näin liiketiloihin saattaa sijoittua myös yrityksiä, joissa voi pistäytyä – kauppoja, ravintoloita ym. Nämä parantavat ihmisten viihtyvyyttä ja houkuttelevat kaupunginosaa elävöittäviä ihmisiä myös kaupunginosan ulkopuolelta. ”Eihän se että siinä on tilitoimisto siinä kivijalassa, niin ei se nyt niinkun ketään kiinnosta että.” Lisäksi kunkin alueen väestömäärän pitäisi olla sellainen, että se pystyy ylläpitämään liiketoimintaa.

Toimistoyritysten houkuttelemisen osalta kantakaupungin ongelmana suhteessa Espooseen ja Vantaaseen on kaavoituksen hitaus ja kantakaupungin hidas saavutettavuus henkilöautolla. Pakarisen (2011) mukaan monet vielä ajattelevat ”autolähtöisesti”. Espooseen (Keilaniemi, Länsiväylän varsi) yrityksiä houkuttelevat Aalto-yliopisto sekä yrityskeskittymät. Helsinki on Pakarisen (2011) mukaan ollut

kriittisillä hetkillä hidas – sillä ei ollut tarjota esimerkiksi Nokian pääkonttorille sopivaa tonttia. ”Siinä on tehty kyllä niinkun oikeesti virheitä”. Erittäin suurten toimitilojen osalta kantakaupungin ongelma on se, että alue ei pysty tarjoamaan mahdollisuuksia viereisten tonttien varaamiseen ja siten tulevaisuuden laajentumismahdollisuuksiin.

Asuintaloina aiemmin toimineiden toimistojen muuttaminen takaisin asunnoiksi ei ole Pakarisen (2011) mielestä uhkaava kehitys. Tarpeet ovat hänen mukaansa muuttuneet. Pakarisen mielestä on hyvä, että kantakaupungissa on asukkaita – tämä on hyvä myös liikkeiden kannalta. Toimistotaloja pitäisi kuitenkin muuttaa myös em. yritysytteisö- ja toimistohotelli-käyttöön. Tämä auttaisi siihen, että vajaakäyttöiset toimitilat tulisivat paremmin täytettyä. Toimitilat ovat usein väärän kokoisia ja tyyppisiä: pienyritysten käyttöön ne ovat usein liian suuria ja siten liian kalliita, ja tilaratkaisut ovat usein sokkeloisia. Tilojen suhteen joutuu usein kantakaupungissa tekemään kompromisseja. ”Tääkin just on äärimmäisen epämukava meidän käyttöön. Et jos me ei oltais Helsingin yrittäjät, niin mekin oltais jossakin niinkun Espoossa. Ihan oikeesti että.”

Toimistohotelli-tyyppisten palvelujen puute sekä korkea hintataso yhdessä heikentävät Helsingin kantakaupungin kilpailukykyä toimistojen sijaintikohteena pienten yritysten osalta (Pakarinen 2011). Tilojen uudistaminen on vaikeaa, mutta ei mahdotonta. Tilojen muunneltavuutta pitäisi lisätä. Tämän tyyppisiä tiloja on suunniteltu Helsingin esikaupunkialueelle Pitäjänmäkeen. Pitäjänmäelle pyritään saamaan myös sellaista pienteollisuutta, jolle ei viime aikoina ole löytynyt tiloja. Suurten teollisuusyritysten paikka ei Pakarisen (2001) mukaan oikeastaan enää olekaan Helsingissä – kaupunkirakenne tiivistyy, eivätkä ihmiset halua asua melun keskellä. Muutamia kaupungissa vielä olevia teollisuuslaitoksia kuitenkin pitäisi Pakarisen (2011) mukaan vaalia. Toimitilaratvetta pohtimaan olisi hänen mielestään hyvä saada aikaan pysyvä kaupungin ja elinkeinoelämän yhteinen työryhmä, sillä yritys-kenttä on muuttunut ja muuttuu jatkuvasti.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 43.) on eritelty haastateltavien mainitsemia kantakaupungin veto-voimatekijöitä sekä mahdollisia kehittämistarpeita.

Vetovoimatekijä: saavutettavuus	Kehittämistarve
Keskustan huoltotunneliverkosto ja logistinen saavutettavuus	Lisää yrityksiä huoltotunnelin piiriin.
Kantakaupungin saavutettavuus joukkoliikenteellä	Raideliikennetarkaisujen toteuttaminen nopeutetussa aikataulussa.
Kantakaupungin saavutettavuus pyörällä ja pyöräilyn turvallisuus	Baanaverkoston ja kantakaupungin pyöräliikenteen pääverkon tavoitetilä 2025:n toteuttaminen. Yksisuuntaisten pyöräteiden rakentaminen.
Voi kävellä joka paikkaan	Jalankulkijan kantakaupunki -raportin tarkaisujen edistäminen.
Kantakaupungin saavutettavuus henkilöautolla, pysäköintimahdollisuudet	Ruuhkien vähentäminen joko ruuhkamaksujen tai Keskustatunnelin avulla. Asukaspysäköinnin siirtäminen maan alle. Lisää lyhytkestoiselle pysäköinnille varattuja paikkoja, talviset lumiröykkiöt pois.
Palvelutarjonta	Kehittämistarve
Stockmannin investoinnit liiketiloihin ja pysäköintiin	–
Kulttuuripalvelut	Suunniteltujen, toteuttamattomien kulttuurihankkeiden toteuttaminen.
Puistokahvilat	Lisää puistokahviloita.
Helsingin ranta-alueiden ja edustan saarten palvelutarjonta	Kahviloita, ravintoloita, saunoja, majoitusmahdollisuuksia, vesiliikennettä, kulttuuritarjontaa ym.
Kivijalkaliikkeet	Kivijalkaliikkeiden asunnoiksi muuttamisen rajoittaminen. Uusien kivijalkaliiketilöiden toteuttaminen uutta rakennettaessa.

Pasila palvelukeskuksena	Keski-Pasilan rakentaminen.
Ajanviettomahdollisuudet ja viihtyminen	Kehittämistarve
Meri ja satama	Eteläsataman kehittäminen.
Helsingin edustan saarten hyödyntäminen	Ajanviettomahdollisuuksien kehittäminen.
Empire-keskusta ja Suomenlinna	Ylläpito ja elävöittäminen (mm. palvelutarjonnan kehittämisen) jatkaminen.
”Se oikea kaupunki”, monipuolinen vanha keskusta	Vanhan rakennuskannan suojeleminen ja ylläpito.
Puistot ja puistotapahtumat	Lisää puistotapahtumia.
Kaupunkitilojen elävyys	Kaupunkitilojen, erityisesti torien ja aukoiden, kuten Töölöntorin ja Fredrikintorin, elävöittäminen. Julkisten kaupunkitilojen vuokraus ja hinnoittelu kuntoon: lisää toritoimintaa.
Kävelykeskustan laajentaminen ja laatu	Jalankulkijan kantakaupunki -raportin ratkaisujen edistäminen.
Asuminen	Kehittämistarve
Suosittu asuinalue	Asuntoja ei kaikille halukkaille – lisärakentaminen.
Asunnoissa ja taloissa ei mukavuuksia	Osin asukkaiden ja taloyhtiöiden oma asia. Erilaisten kehittämistarkeiden, kuten parvekkeiden rakentamisen salliminen. Mukavuuksien toteuttaminen uudistushankkeiden yhteydessä.
Sisäpihoissa kehittämisen varaa	Pihojen kehittäminen puistomaisiksi.
Lapsiperheiden määrä kasvanut ja houkuttelevuuteen lapsiperheille ryhdytty panostamaan: esim. sisäpihat uusilla alueilla, liikenneturvallisuuden panostaminen mm. silloin, pyörätein ja kävelyaluein, uudet päiväkodit	Ajonopeuksien alentaminen.
Asumisen kalleus vaikuttaa vetovoimaan, ei varaa asua: asettuvat muualle, uhkana työvoimapula / liikenteen lisääntyminen	Kohtuuhintaisia vuokra-asuntoja lisää. Hidas-asuntojen suunnittaminen keskituloisille.
Kivijalkaliikkeitä on, vuokrat kalliita, uusiin kaupunginisiin myös tiloja, lisää kiinnostavia yrityksiä	Kivijalkaliikkeiden rakentaminen.
Uusien alueiden rakentaminen	Tarvitsevat julkisia ja yksityisiä palveluita, virkistysalueita, liikenneyhteyksiä ja infrastruktuuria.
Toimitilat	Kehittämistarve
Toimistohotellien puute ja korkea hintataso	Lisää toimistohotelleja.
Pasila työpaikkakeskuksena	Keski-Pasilan kehittäminen myös bisneskeskustana.
Teollisuustilojen puute	Teollisuustiloja etenkin esikaupunkialueelle.
Kaupunginosissa paikkoja, joissa voi oleskella	Liiketiltojen kaavoittaminen ja rakentaminen, riittävä asukastiheys.
Rannat asuin- ja ajanviettoalueina	Lisärakentaminen, palvelut.
Ei tilaa suuryrityksille, hidas kaavoitus	Tontteja myös suurille yrityksille, kaavoituksen nopeuttaminen.

Taulukko 43. Yhteenveto haastateltavien mainitsemista kantakaupungin vetovoimatekijöistä ja mahdollisia kehittämistarpeita.

7.7 Kantakaupungin ongelmat ja uhat

Kantakaupungin ongelmat liittyvät Sundmanin (2011) arvion mukaan liikenteeseen. Näiden ongelmien laajuus riippuu hänen mukaansa siitä, kuinka paljon henkilöautoliikenteen sallitaan lisääntyä kantakaupungissa. Henkilöautoilun mahdollisuuksien ja kaupallisen liike-elämän perusedellytysten turvaaminen ja toisaalta kantakaupungin ruuhkautumisen ehkäiseminen on Sundmanin (2011) mukaan ”hirveen vaikea yhtälö”. ”Jos autot tukkii kaupungin, niin kukaan ei halua siellä enää elää. Ja sillä tavalla se menettää attraktiivisuutensa ja näin ollen myös liiketaloudellisen (elinvoimaisuutensa)”. Sundmanin (2011) mukaan näköpiirissä on jatkuvasti ollut paineita henkilöautoliikenteen joustavuuden lisäämiselle ja henkilöautoille varatun tilan laajentamiselle, mikä ”on kyllä vastoin lähes

kaikkia muita tavoitteita.” Keskustatunneli on tästä Sundmanin (2011) mukaan kaikkein räikein esimerkki. ”Niin kauan kuin sitä ei rakenneta, se (liikenne) vielä jotenkin toimii, mutta jos se rakennetaan, niin päästään joustavasti Helsingin läpi ja ulos katurakenteeseen ja kaupunkirakenteeseen monesta paikasta, niin ihan yksiselitteisesti se on uhkana kaupungille”. Haastatteluajankohdan jälkeen suhtautuminen henkilöautoiluun on Helsingissä muuttunut jokseenkin rajoittavammaksi – mm. joidenkin sisäänajoväylien muuttamisen moottoriväylistä kaduiksi mahdollistavan uuden yleiskaavan myötä. Silti Keskustatunnelin toteuttamiseen oli edelleen etenkin Helsingin Kokoomuksessa haluja. Kaupungin yksin rahoitettavaksi Keskustatunneli on kuitenkin kallis – mahdollisuuksia tai haluja sen toteuttamiseksi julkisin varoin ei tuntunut olevan. Keskustatunnelin kaavavaraus on kuitenkin säilytetty vuoden 2016 yleiskaavassa.

Bunders (2011) pitää niin ikään lisääntyvää autoliikennettä uhkana. Los Angelesissa on 5+5-kaistaisia moottoriteitä ja silti kaupungissa on kapasiteettiongelmia ja keskusteltu väylien leventämisestä. Houstonissa on jopa 26-kaistainen moottoritie (Katy Freeway). Liikennesuunnittelun ihanteet ovat Helsingissäkin vaihdelleet. 1960-luvulla haluttiin leventää katuja ja kaataa autokaistoilta tilaa vieviä puita kantakaupungin katujen varsilta. Esimerkiksi Bulevardin lehmukset haluttiin Bundersin (2011) mukaan poistaa, koska niistä tippui mahlaa autojen päälle. Nykyisin on hänen mukaansa huomattu, että jos rakentaa lisää väyläkapasiteettia, se täyttyy. Pysäköintipaikkojen määrä keskustassa määrittelee Bundersin mukaan henkilöautoliikenteen määrän keskusta-alueella.

Tyynilä (2011) näkee tärkeänä kantakaupungin nykyisin tyydyttävän ilmanlaadun parantamisen. Etenkään liikenteellisesti vilkkaat katukuilut eivät tuuletu kunnolla. Tästä kärsivät astmaatit ja allergikot. Mahdollisuutena Tyynilä (2011) näkee autojen uusiutumisen, joka on kuitenkin ollut odotettua hitaampaa. Historiallisesti tarkasteltuna kantakaupungin ilmanlaatu on kuitenkin kokonaisuutena huomattavasti parantanut teollisten toimintojen poistumisen, savukaasupuhdistimien käyttöön-oton, talokohtaisen koksipolton päättymisen, puulämmityksen harvinaistumisen ja autokannan uusiutumisen myötä.

Bundersin (2011) mukaan Helsingissä ollaan kansainvälisesti vertailtuna jonkin verran jäljessä metro- ja raideverkon rakentamisessa. Bussiliikenne on Helsingissä aika voimakasta. Bunders näkee parannettavaa myös liikennevalvonnassa ja -turvallisuudessa.

Myös kantakaupungin palvelutarjonnassa ja asumistasossa on parannettavaa. Tyynilä (2011) tunnistaa, että kivijalkojen kadonneet ruokakaupat olisivat palaamassa, mutta hitaasti. Punavuoren designliikkeistä ei voi ostaa ruokaa. Tässä suhteessa ”pelastuksena” toimivat hänen mukaansa Stockmannin tavaratalo, kauppahallit ja Kauppatori, mutta vanhusten voi olla vaikeaa lähteä niinkin kauas ostoksille. Kantakaupungin uudisrakentaminen voi piristää kivijalkakauppaa, etenkin jos perheet palaavat kantakaupunkiin – tämä kuitenkin edellyttää suuria asuntoja, jotka puolestaan maksavat asukkaille ”kamalasti”. Esikaupunkiasuminen ei kuitenkaan ole enää kyseenalaistamaton hyvän elämän mittari lapsiperheille (Tyynilä 2011). Kantakaupungin asuntoja ei enää pidetä kasarmeina, mutta hintataso on tarjonnan vähäisyydestä johtuen monille lapsiperheille liian korkea. Kantakaupungin kerrostaloissa ei myöskään usein ole hissejä, parvekkeita tai saunoja – tai vihreitä pihvoja.

Tyynilä (2011) näkee ongelmana sen, että Helsingissä rakennetaan ihmisille ”kanakoppeja”, koska ihmisillä ei ole varaa ostaa suuria ja kalliita asuntoja. Hänen mukaansa 75 neliömetrin keskipinta-alan säännöstä livettiin jatkuvasti kaupunginhallituksen poikkeusluvilla. Sittemmin tästä säännöstä luovuttiin ja nykyisin on voimassa kevennetty sääntö, jonka mukaan Hitas-kerrostalokohteissa 60–70 prosenttia ja sääntelemättömissä kerrostalokohteissa 40–50 prosenttia tonttien asuinrakennusoi-keudesta on toteutettava perheasuntoina. Asuntojen pinta-ala- ja tyyppisääntelyn tavoitteena on ollut saada Helsinkiin ja erityisesti kantakaupunkiin lapsiperheitä. Lapsiperheiden osuus perheistä oli

vuonna 2016 Helsingissä 49,1 prosenttia. Se ei ole pieni osuus vertailtaessa keskenään Helsingin seudun kuntien osuuksia, mutta luku ei huomioi yksinasuvia, joita Helsingissä on runsaasti. Helsingin kantakaupungissa lapsiperheiden osuus perheistä oli 39,4 prosenttia vuonna 2016. Yksinasuvien osuus on pitkällä aikavälillä kasvanut Helsingissä huomattavasti: yksinasuvien osuus asuntokunnista oli 28,6 prosenttia vuonna 1972 ja 48,6 prosenttia vuonna 2018 (Aluesarjat 2018), 2000-luvulla kasvua ei kuitenkaan enää ole juurikaan tapahtunut. Keskipinta-alan säännössä haasteena olivat asuntojen korkeat hinnat ja niistä johtuvat pitkät myyntiajat, millä on vaikutusta asuntorakentamisen määrään ja siten edelleen asuntojen hintoihin. Toisaalta pienten asuntojen rakentaminen ei tuo helpotusta suurten asuntojen kysyntään, vaan ”pakottaa” perheet asumaan ahtaasti ja nostaa suurten asuntojen hinnat yhä useamman tavoittamattomiin. Toisaalta vaatimus suurten asuntojen osuuden merkittävästä nostamisesta saattaisi hidastaa kantakaupungin rakentamista, koska suurten asuntojen hankkimiseen kantakaupungista on varaa vain pienellä osalla väestöstä. Pinta-alasäännöt eivät ole Helsingin erikokoisuus, vaan vastaavia sääntöjä on muissakin kaupungeissa, esimerkiksi Kööpenhaminassa vaaditaan rakentamaan keskimääräiseltä pinta-alaltaan huomattavasti suurempia asuntoja kuin Helsingissä. Vaattovaara (ks. Kortelainen 2017) on korostanut, että Helsingin vetovoimatekijä eivät voi olla pienet asunnot – toisaalta Helsingissä on neliöhintojen perusteella myös voimakas pula yksiöistä. Yksipuolisesti pienasuntoihin painottuva uudisasuntotarjonta voi kuitenkin vähentää lapsiperheiden mahdollisuuksia ja haluja asettua Helsinkiin. Monissa länsieurooppalaisissa kaupungeissa asumisväljyys on suurempi kuin Helsingissä, mikä voi olla negatiivinen tekijä, jos Helsinki pyrkii olemaan ulkomailaisille osaajille houkutteleva asuinkaupunki. Rakennusyhtiöille kooltaan pienten asuntojen rakentaminen lienee mieluisaa, sillä pienemmistä asunnoista saa korkeamman neliöhinnan kuin suuremmista asunnoista.

Omistusasuntojen hintatasoon pyritään kantakaupungin uusilla asuinalueilla vaikuttamaan Hitas-asuntojen rakentamisella. Hitas-asuntoja on rakennettu jopa meren rannalle mm. Katajanokan kärjen alueella, Ruoholahdessa, Kalasatamassa ja Jätkäsaarella. Tyynilä (2011) pitää Hitas-järjestelmää loistavana ja kertoo, että ulkomailla järjestelmää ei uskota todeksi. Julkisuudessa Hitas-järjestelmässä on nähty ongelmana Hitas-asuntojen vuokraaminen eteenpäin sijoitusmielessä, Hitas-asuntojen päätyminen verrattain hyvätuloisille sekä Hitas-asuntoja rakentaneiden rakennusyhtiöiden suuret voitot, jotka ovat menneet asuntojen hintoihin ja vieneet Hitas-asunnoilta hintaetua ja markkinoita kirittävää vaikutusta.

”Poliitikkojen mantra”, että ”kun tulee paljon uusia asuntoja, niin sit hinnat laskee”, on kuitenkin Tyynilän (2011) mukaan turha toivo, koska rakennuttajat eivät aloita mitään uutta ennen kuin ne ovat saaneet varmuuden, että on ostajia (riittävä osuus myytyjä asuntoja). Kaupungin maaltakin saa Tyynilän (2011) mukaan varata tontin ja odottaa että rakentaminen on kannattavaa. Tyynilä (2011) pitää tätä isona ongelmana – jos rakennusyhtiö varaa tontin kaupungin maalta, sen tulisi hänen mielestään se myös viivyttämättä rakentaa. Rakennusyhtiö voi tällaisessa tilanteessa – etenkin useita tontteja varattuaan – asettaa rakennuttamiensa asuntojen hintatavoitteen mahdollisimman korkealle ja rakentaa asunnot vasta sitten kun asuntojen niukkuus kyseisellä alueella on aiheuttanut hintojen nousua kohti toivottua tasoa. Rakennuslupa kuitenkin raukeaa, jos rakentamista ei ole aloitettu kolmen vuoden päästä rakennusluvan myöntämisestä (Luvan hakeminen...2018). Rakennusalalla ei Tyynilän (2011) mukaan ole riittävästi kilpailua, rakennusyhtiöksi jäi 1990-luvun laman jäljiltä vähän, ja hänen mukaansa tilanteessa on jopa kartellin piirteitä. Kaavoituksen hitaus ei Tyynilän (2011) mukaan ole ongelma, sillä tontteja on paljon rakentamatta. Suomessa toimi vuonna 2017 viisi suurta rakennusyhtiötä: Skanska, NCC-yhtiöt, YIT Oyj, Lemminkäinen Oyj ja SRV Yhtiöt. Pienempiä toimijoita olivat Hartela ja Peab. Vuonna 2018 kaksi suurta rakennusyhtiötä, YIT Oyj ja Lemminkäinen Oyj yhdistyivät, joten suurta rakennusyhtiötä oli enää neljä. 1990-luvun lamassa kaatuivat Rakennusliike Puolimatka (1992), Haka (1994) ja Polar-Yhtymä (1998). Kilpailun puute ja siitä seuraavat korkeat

hinnat (sekä suuremmat voittomarginaalit), näistä edelleen seuraava asunnonostajien alentunut ostokyvykyys ja sitä kautta rakennustuotanto vaikuttavat Helsingin kantakaupungin asuntojen korkeisiin hintoihin. Sen sijaan omakotitalopakettien markkinoilla toimijoita ja kilpailua oli – vuonna 2014 toimijoita oli jo nopeasti laskien yli kolmekymmentä. Rakennusyhtiöiden näkökulmasta alikaavoitus on Helsingissä näyttäytynyt ongelmana: tontteja pitäisi olla samanaikaisesti tarjolla paljon ja useilta eri alueilta. Tämä edesauttaisi rakentamista ja lisäisi kilpailua. Kostiaisen (2014) mukaan yksi alue ei houkuttele vuodessa kuin rajallisen määrän asukkaita, minkä takia alueen rakentaminen valmiiksi vie pitkään. Osin tässä lienee kyse asumispreferensseistä, osin rahasta. Yhden alueen rakentaminen nopeasti yhdellä kertaa on myös logistisesti ja työvoiman saannin kannalta vaikeaa. Kaavavarannon kasvattamisella eri alueilla voisi myös tutkimusten mukaan hillitä asuntojen hintojen kasvua (ks. Laakso et al. 2011:5). Toimistotonttien osalta kaavavarantoa on Kostiaisen (2014) mukaan ollut riittävästi. Asuntotonttien kaavoitus on 2010-luvun jälkipuoliskolla selvästi nopeutunut, eikä muodosta enää samanlaista pullonkaulaa. Monen kantakaupungin alueen kaavoitus on kuitenkin 2000-luvulla kestänyt erittäin pitkään – esimerkiksi Hernesaaren osayleiskaavan laatiminen aloitettiin vuonna 2006, mutta ensimmäisten asuntojen arveltiin vuonna 2018 valmistuvan vuonna 2024, eli 18 vuotta kaavoitusprosessin alkamisen jälkeen.

Asuntojen hintoja nostaa mm. pysäköintipaikkanormi. Pysäköintipaikkanormia kuitenkin on myös uudistettu ja uudistetaan myös jatkossa, minkä seurauksena pysäköintipaikkoja ei enää tarvitse rakentaa yhtä paljon. Pysäköintipaikkoja on silti Tyynilän (2011) mukaan yhä uudisrakentamisen yhteydessä jonkin verran rakennettava, koska ihmisillä on vielä autoja ja kesämökkejä, joille he menevät autoilla. Tyynilän (2011) mukaan ei voida lähteä siitä, että kantakaupungissa ei olisi autonomistajia. Kantakaupungissa, erityisesti joissakin kaupunginosissa, autonomistusaste on kuitenkin muuta Helsingin alhaisempi. Helsingissä autottomien kotitalouksien osuus kaikista kotitalouksista on 54 prosenttia, kun se on kantakaupungissa paikoin jopa yli 75 prosenttia (v. 2010 tilasto). Vaihtelu on sekä esikaupunkialueella että kantakaupungissa suurta. Harvinaisinta autottomuus on Helsingin seudulla reuna-alueilla, kuten Pornaisissa (vain 12 %), Sipoossa, Nurmijärvellä ja Vihdissä. Pornaisissa myös kahden auton omistus on Helsingin seudun kunnista yleisintä (Helminen-Halkola et al. 2009:15; Autonomistus asuntokunnittain...2012; Autottomat taloudet 2013). Joukkoliikenteen kehittyminen selittää sitä, että autoliikenteen määrät vähenivät kantakaupungissa 2000-luvulla (Lilleberg & Hellman 2015). Pääkaupunkiseudun nuoret myös hankkivat ajokortin aiempaa myöhemmin ja harvemmin (Vehkasalo 2013). Tällä voi tulevaisuudessa olla merkittävä vaikutus viikonloppumökkeilyn suosioon. Autojen asukaspysäköintimaksujen kolminkertaistaminen kantakaupungissa vuosina 2015–2021 voi edelleen laskea autonomistusastetta kantakaupungissa. Autonomistusastetta voi laskea tulevaisuudessa myös pääkaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmän jatkuva kehittäminen sekä autonvuokrauspalvelujen kehittyminen ja muuttuminen auton omistamista halvemmiksi (ks. Arola 2017).

Yksi kantakaupungin kehittymiseen liittyvä uhka Sundmanin (2011) mukaan on myös kantakaupungin muuttuminen elitistiseksi – tilanne, jossa ”eliitti” asuu kantakaupungissa ja sosioekonomisesti heikommassa asemassa olevat asuvat esikaupunkialueella. ”Se on vaara, joka on tietysti koko ajan olemassa.” Tämä johtaa Sundmanin (2011) mukaan kantakaupungin urbaanisuusasteen heikkenemiseen. Kysymys kytkeytyy mm. kantakaupungin uudisasuntotuotannon hallintamuotoihin, vanhojen alueiden gentrifikaatioon sekä asuntojen vuokrien ja myyntihintojen kehitykseen. Aiemmin työväenluokkaisessa Kallion kaupunginosassa asuntojen neliöhinnat olivat vuonna 2016 jo 5350 euroa/neliö, 15. kalleimmat koko maan postinumeroalueista – mutta alueen muuttumista yläluokkaiseksi asuinalueeksi ehkäisee asuntojen pieni koko. Suomen kalleimmista postinumeroalueista peräti viisitoista kalleinta sijaitsi vuonna 2015 Helsingin kantakaupungissa, Suomen kolmenkymmenen kalleimman joukossa kantakaupungin asuinalueita oli 22 kappaletta (Asuntojen hinnat 2016).

Helsinki on Sundmanin (2011) mukaan toistaiseksi myös ”moitteettomasti rakentanut”, Eiranrantaa lukuun ottamatta, hallintamuotojen osalta monipuolisia asuinalueita, ”kaikille helsinkiläisille”: ”opiskelijoille, vanhuksille, vuokra-asukkaille, työntekijöille, koroillaan eläville.” ”Siis kaikille. Jolloin ollaan välttytty sosiaaliselta yksipuolistumiselta.” Nyt kantakaupunkiin rakennettavat alueet ovat Sundmanin ”hyvin terveellä pohjalla.” Eiranranta on puolestaan ”puhdas eliittialue, yhdelle ainoalle yhteiskuntaryhmälle.” Alue on kuitenkin varsin pieni, joten ”Helsinki ehkä kestää sen”, mutta Eiranranta on Sundmanin (2011) mukaan varoittava esimerkki. Alueen rakentamisella on haluttu houkuttaa hyviä veronmaksajia, mutta Sundmanin arvion mukaan alueelta saatavat verotulot ovat vähäiset, koska pääomatuloverot menevät kokonaisuudessaan valtiolle. ”Varakas henkilö tietysti välttää maksamatta veroja. Kuka nyt ottais palkkatulona, kun voi ottaa osinkona yrityksistään niinkun tulot.” Sundmanin (2011) mukaan esimerkiksi Hitas-tuotanto on hyvä toteutusmalli verotuloja ajatellen – se tuo nuoria palkansaajia, jotka maksavat varsin hyvin veroja. Vuonna 2013 kantakaupungin Hitas-rakentamista kritisoitiin korkeista hinnoista, jotka ovat johtaneet asuntojen myymiseen verrattain suurituloisille. Hitas-asunnon ostajille ei oltu asetettu tulo rajoja. Kantakaupungin Hitas-asunnot olivat kuitenkin yhä selvästi vapaarahoitteisia omistusasuntoja halvempi markkinahintaa alemmasta tontinvuokrasta johtuen.

Myös Tyynilä (2011) näkee tärkeänä sen, että kantakaupunki pidetään monipuolisena. Kantakaupungissa tai Helsingissä ei Tyynilän (2011) mukaan ole kansainvälisesti tarkasteltuna yhtään asuinalueita, joka olisi niin segregoitunut, että kukaan ei haluaisi sinne asumaan.

Seuraavassa taulukossa (taulukko 44.) on lueteltu haastateltavien mainitsemia kantakaupungin ongelmia tai uhkia sekä niiden mahdollisia vaikutuksia.

Ongelma tai uhka	Mahdolliset vaikutukset
Henkilöautoliikenteen kasvu ja ruuhkautuminen	Viihtyvyyden, vetovoimaisuuden ja liiketaloudellisen elinvoimaisuuden menettäminen.
Välttävä tai huono ilmanlaatu heikosti tuulettuvissa katukuiluissa	Astmaatikot ja allergikot kärsivät, hengityselinsairaudet.
Liikennevalvonnan riittämättömyys	Liikenneturvallisuus kärsii.
Metro- ja raideverkon rakentaminen kansainvälisesti jäljessä	Bussiliikenne ja henkilöautoilu on vilkasta ja häiritsevää (melu, päästöt, katupöly ja liikenneturvallisuusriskit).
Palvelutarjonnassa parannettavaa: kivijalkaliikkeet	Asumisviihtyisyys ei ole optimaalinen.
Asumistaso: ei usein hissejä, parvekkeita, saunoja tai vihreitä pihvoja	Asumisviihtyisyys ei ole optimaalinen.
Asuntojen kalleus ja/tai pieni koko	Ihmiset eivät saa toivomaansa tai tarvitsemaansa asuntoa.
Kantakaupungin muuttuminen ”elitistiseksi”	Segregaation eteneminen.

Taulukko 44. Haastateltavien mainitsemia kantakaupungin ongelmia ja uhkia sekä niiden mahdollisia vaikutuksia.

7.8 Ekokaupunki – nouseva kaupunkirooli?

7.8.1 Ympäristönsuojelun historiasta

Ympäristönsuojelulla on muutamaa vuosikymmentä pidempi historia. Suomessa on perinteisesti käytetty kierrätettyjä materiaaleja ja korjattu tavaroita, kun niiden tuotteiden on ollut heikkoa ja rahaa ollut vähän käytettävissä. Teollistumisen tuoman edullisen tavarapaljouden myötä nämä perinteet kuitenkin osin unohtuivat. Henkilöautojen tulon myötä unholaan jäi myös perinteinen, viheralueita säästänyt tiiviin kaupunkirakentamisen malli.

Jäteveden puhdistus alkoi Helsingissä Alppilassa vuonna 1910 – Skotlannissa jätevedenpuhdistus oli alkanut jo yli sata vuotta aikaisemmin. Viemäri-vesien käsittelyyn liittyen käytiin Suomesta 1940-luvulla opintomatkoiilla Tanskassa ja Yhdysvalloissa (Turpeinen 1995:256). Jäteveden biologinen puhdistus alkoi Suomessa yleistyä 1950-luvulla. Viikinväelle vuonna 1994 valmistuneelle keskusjätevedenpuhdistamolle haettiin mallia Tukholman Henriksdalista (Matkakertomus virkamatkas-ta...1987). Paperinkeräyksen historia ulottuu Suomessa 1920-luvulle, mutta Paperinkeräys Oy perustettiin vuonna 1943 (tuolloin Jätekeskus Oy). Pantillisia lasipulloja kerättiin Helsingissä jo olympia-laisten aikaan.

Kansainvälisen ympäristöliikkeen synty tapahtui 1960-luvulla. Yksi keskeisistä vaikuttimista oli tor-junta-aineiden ympäristövaikutuksia käsitelleen Rachel Carsonin kirjan 'Silent Spring' (1962) julkai-seminen. DDT:n käyttö maa- ja metsätaloudessa kiellettiin Suomessa vuosina 1972 ja 1975. MIT:n tutkijoiden julkaisema The 'Limits to the Growth' (1972) oli toinen ympäristöliikkeen kehittymisen kannalta merkittävä teos. Samalla vuosikymmenellä energiakriisi lisäsi kiinnostusta energian säästä-miseen ja kierrätykseen. Pantittoman lasin keräystä alkoi Suomessa olla 1970-luvulla. Uudelleen täy-tettävien muovipullojen pantillinen keräys alkoi 1980-luvulla ja metallitölkkien keräys 1990-luvulla. Ongelmajätteen käsittely alkoi pääkaupunkiseudulla 1970-luvulla, mutta kapasiteetti oli vielä riittä-mätön, jätehuoltolaki uudistettiin vuonna 1981 ja Riihimäen ongelmajätelaitos valmistui vuonna 1984 (Turpeinen 1995:273). Tehtaiden, voimalaitosten ja liikenteen tuottamien, metsiä happosateiden kautta happamoittavien rikkipäästöjen rajoittaminen alkoi 1980-luvulla. Jätteenpolttu päättyi Helsin-gissä vuonna 1983. Jäteveden lietteen hyötykäyttö käynnistyi Suomessa samoin 1980-luvulla (Tur-peinen 1995:257,259). Biojätteen keräys kompostointia varten ja pahvin keräys alkoi Suomessa 1980- ja 1990-lukujen vaihteessa. Helsingin Kierrätyskeskus Oy perustettiin vuonna 1989 ja Kylä-saaren kierrätyskeskus aloitti vuonna 1990. Otsonikerrosta heikentävien CFC-yhdisteiden käytön lo-pettamisen taustalla oli vuonna 1987 solmittu Montrealin pöytäkirja. Keskustelu kestävän kehityk-sestä vahvistui edelleen 1990-luvulla YK:n Rion ympäristökokouksen seurauksena. Sen seurauksena mm. katalysaattoreiden muuttuivat EU-maissa bensiiniautoissa pakollisiksi vuonna 1992, CFC-yh-disteiden käytöstä luovuttiin vaiheittain ja siirryttiin rikittömään bensiiniin. Kioton ilmastopimus (1997) viitoitti tietä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiselle. Kansainvälisiä ilmastokokouksia on sen jälkeen järjestetty useita.

Helsingin esikaupunkialueelle Viikin Latokartanoon rakennettiin 1990- ja 2000-luvulla ekologista kaupunginosaa aurinkopaneeliseen ja kasvimaaiseen. Lähipalveluihin, joukkoliikenteeseen sekä ra-kennusten lämmön ja sähkön käyttöön pyrittiin kiinnittämään huomiota. Alueelle rakennettiin puu-kerrostaloja sekä kaupunkiviljelyn mahdollistavia kasvihuoneita ja -palstoja. Ilmanvaihto on paino-voimaista ja materiaalit vähäpäästöisiä (Viikki. Tiedepuiston ja Latokartanon opas 2010). Alue tuottaa vähemmän päästöjä ja jätettä sekä kuluttaa vähemmän lämmitysenergiaa ja vettä kuin keskimääräinen helsinkiläisasuinalue, mutta esimerkiksi joukkoliikenneyhteydet ovat keskinkertaiset (Mustonen 2011:467). Viikissä säästettiin peltoja ja laajoja luontoalueita. Hyvistä tavoitteista huolimatta Viikistä ei tullut todellista ekokaupunginosaa, mutta se toimi ekologisen rakentamisen koerakentamisalueena. Viikin ekorakentamiskokeilun taustalla vaikutti 1990-luvun alun voimakas ympäristökeskustelu, kan-sainväliset mallit sekä toisaalta alueen historia Helsingin yliopiston maatalous- ja ympäristötieteen kampusalueena. Ekokyläajattelu oli 1990-luvulla Euroopassa suosittua.

7.8.2 Tiivis kaupunki ekokaupunkina

Ilmastonmuutoksen uhkakuvat, kuten ilmaston muuttuminen aiempaa äärevämmäksi ja arvaamatto-mammaksi sekä maapallon keskilämpötilan kohoamisesta johtuva mannerjäätiköiden sulaminen ja

merenpinnan nousu lisäsivät 2000-luvulla länsimaisen elämäntavan ympäristövaikutuksiin kohdistuvaa huomiota. Paineet kohdistuivat mm. kaupunkien alueelliseen rakenteeseen, energiantuotantotapaan, kiinteistöjen energiankulutukseen, ihmisten ruoka- ja kulutustottumuksiin, kierrätys- sekä liikennejärjestelmiin.

Helsingin kaupunkiseutu on 1950-luvun jälkeen laajentunut merkittävästi. Samalla myös pääkaupunkiseudun työssäkäyntialue (kuva 331.) on laajentunut ja lisännyt autoriippuvuutta ja henkilöautoliikennettä.

Autoriippuvaisen kaupunkirakenteen syntyminen ja siten hiilidioksidipäästöjen määrän kasvun ehkäisemiseksi sekä viheralueiden kustannuksella tapahtuvan kaupunkialueen laajentumisen rajoittamiseksi Helsingissäkin ryhdyttiin tavoittelemaan yhdyskuntarakenteen hajautumisen hallitsemista kaupunkirakennetta tiivistämällä. Helsinki on kansainvälisesti vertailtuna hyvinkin hajautunut kaupunkiseutu – joskin osin esimerkiksi OECD:n vertailussa tulokseen vaikuttaa myös Helsingin kaupunkiseudun laaja aluerajaus (Lampinen 2015:99). Kantakaupungissa otettiin käyttöön entisiä satama- ja teollisuusalueita. Tiivis kaupunki nousi uudeksi ekologisen kaupungin malliksi.

Kantakaupungin laajentamista esitettiin vuonna 1998 kantakaupungin kehittämissuunnitelmassa (Kare 1998:13) ja vuonna 2008 Helsingin maankäytön kehityskuvassa vuonna (Manninen & Vuolanto 2008). Vuoden 2002 yleiskaava käynnisti kantakaupungin satamien siirtämisen ja rakentamisen.

Helsingissä rakennettiin uusia, verrattain tiiviitä kerrostaloalueita myös kantakaupungin ulkopuolelle, mm. Herttoniemen entiselle öljysatama-alueelle ja Aurinkolahteen sekä suunniteltiin mm. Helsingin niemen naapuriniemelle Kruunuvuorenrannan entiselle öljysatama-alueelle ja Lauttasaaren naapurisaarelle Koivusaaren. Kehittämismahdollisuuksia tarjosi Itäkeskus. Espoossa tiiviisti on rakennettu Leppävaaran keskusta, Matinkylän keskusta täydennysrakennettiin ja Tapiolan keskusta saneerattiin vuonna 2018. Vantaalla keskustojen kehittämishankkeita oli käynnissä Tikkurilassa ja Myyrmäessä.

Esikaupunkien Renessanssi -hankkeessa (2006-) esikaupunkialueilta etsittiin täydennysrakentamiskohteita: mm. väljästi rakennetuilta kerrostalo- ja pientaloalueilta, liikenneväylien varsilta, liike- ja toimitilatonteilta ja asemanseuduilta. Lähiöiden vanhan kaupunkirakenteen sisään laadittiin 2010-luvulla myös laajempia täydennysrakentamiskaavoja, Meri-Rastilaan ja Vuosaaren keskustaan.

Kaavoitusprosessi Malmin lentoaseman muuttamiseksi asuinalueeksi käynnistyi vuonna 2015. Raide-Jokerien (I & II) rakentaminen tekee joistakin pääkaupunkiseudun asemanseuduista (Huopalahti, Oulunkylä, Malmi, Pitäjänmäki) vilkkaita vaihtoterminaaleja ja Raide-Jokerien reittien varsista aiempaa tiiviimpää kaupunkia.

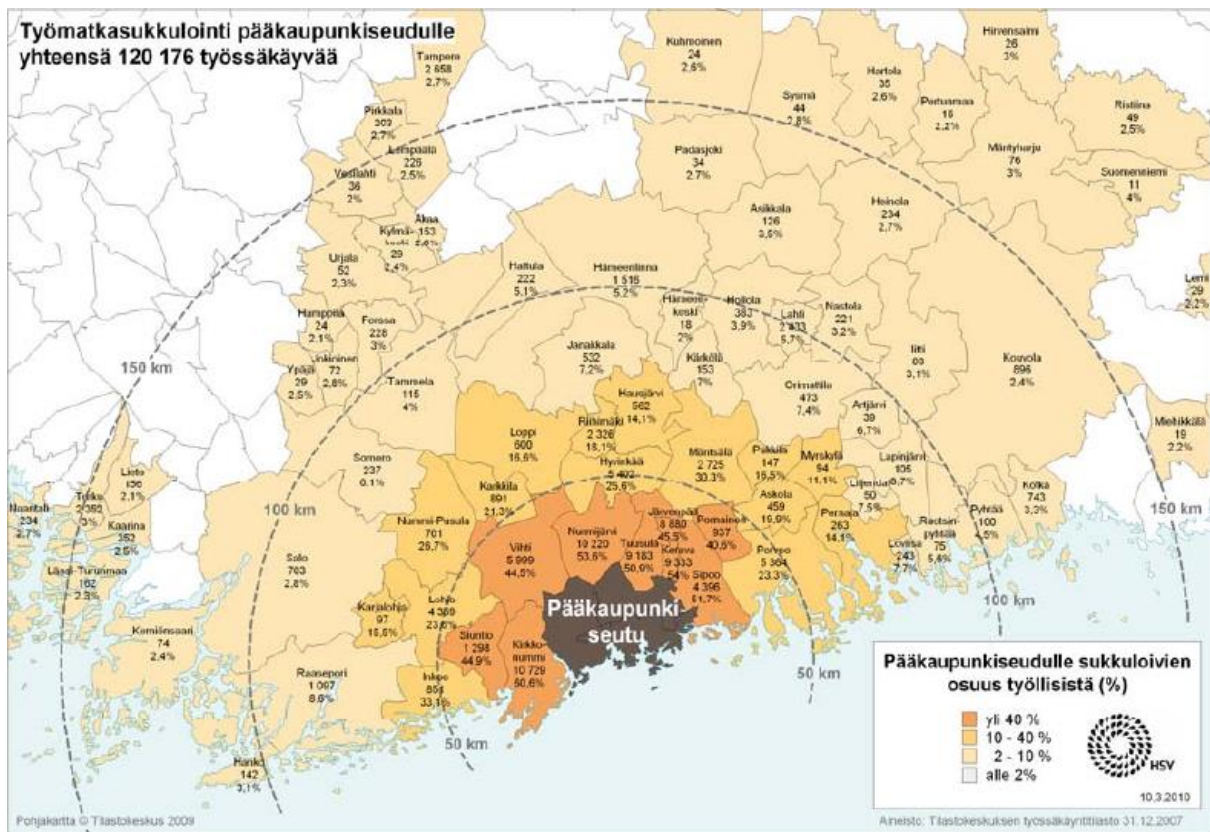
Vuonna 2016 hyväksytty yleiskaavapäällikkö Rikhard Mannisen johdolla laadittu Kaupunkikaavaksi kutsuttu, uusi yleiskaava painotti kantakaupungin laajentamista ja ylipäänsä kaupunkimaista rakentamista. Yleiskaavan keskiössä olivat mm. kaupunkibulevardit, täydennysrakentaminen niin esikaupunkialueella kuin kantakaupungissa sekä mm. uusista alueista Malmin lentoaseman alueen rakentaminen. Erityisesti laajamittainen sisäänajoväylien bulevardisointi olisi kansainvälisestikin ratkaisuna radikaali ja innovatiivinen. On arvioitu, että väylien varsille rakennettaville kaupunkibulevardien varsille saattaisi mahtua asuntoja jopa sadoille tuhansille asukkaille (Laita 2011). Toisaalta bulevardiratkaisu on – väljästi rakennettujen kerrostaloalueiden voimakasta täydennysrakentamista ja purkavaa saneerausta bulevardiratkaisujen kautta välttävänä – myös kaavoituskonflikteja karttava, mutta kuitenkin tällaisetkin ratkaisut mahdollistava. Yleiskaavan myötä myös lähiöiden täydennysrakentamista on luvassa runsaasti.

Kaupunkibulevardien rakentamisen sisäänajoväylien henkilöautoliikenteen välityskyvylle aiheuttama pienentymistä kompensoisivat bulevardeille rakennettavat pikaraitiotiet – henkilöautojen viemä tila ja kuljettava ihmismäärä ovat kaksi eri asiaa. On myös mahdollista, että halu saapua henkilöautolla Helsingin keskustaan vähenisi bulevardien myötä. Mahdollista autoilevan asiakaskunnan kuluksiiirtymää korvaisi bulevardien varrella asuvan väestön keskusta-asiointi. Lisäksi bulevardikatuihin liittyy ajatus pääkatuun liittyvistä sivukaduista, jotka todennäköisesti vetäisivät osan pääkatujen liikenteestä. Toisaalta kaupunkibulevardien rakentamisajatukseen on kytketty paitsi joukkoliikenteen ja pyörä- ja kävelyliikenteen yhteyksien kehittäminen myös ruuhkamaksujen kerääminen (ks. Mamia 2013). Bulevardit laskisivat Helsingin seudun uusien asukkaiden autonomistustarvetta, kun suuri osuus ihmisistä sijoittuisi lähelle keskustaa. Joukkoliikenteen kehittämiseen jää bulevardisoinnin kautta ainakin periaatteessa potentiaalisia varoja suunniteltujen väylä- ja autotunnelihankkeiden peruuttamisesta, vähentyvistä väylien ylläpitokustannuksista, uuden kaupunkirakentamisen sekä sitä kautta uusien asukkaiden ja yritysten tuomista lisääntyvistä verotuloista sekä mahdollisista ruuhkamaksuisista. Kaupunkibulevardit toisivat myös lisää toimistoja (työpaikkoja) ja liiketiloja keskeisille paikoille, vähentäen yritysten tarvetta sijoittua autoriippuvaisiin sijainteihin. Kaupunkirakenteen tiivistyminen tekee uusista raideliikennehankkeista kustannus-hyötysuhteeltaan tehokkaampia. Toisaalta bulevardien rinnalle saatetaan tarvita varsin suuria ja raskaita seudullisia joukkoliikennehankkeita – Helsingin sisällä bulevardeja pitkin liikennöivät pikaraitiovaunut eivät yksin riitä. Helsingin työssäkäyntialueella raideliikenteeseen kytkemättä ovat mm. seuraavat keskuksat: Porvoo, Sipoo, Tuusula, Klaukka, Nurmijärvi, Lohja ja Nummela.

Sipoolta Helsingille vuonna 2009 siirtyneen Östersundomin alueen kaavoittamisen taustalla on – kuten jo aiemmin todettiin – ajatus kaupunkirakenteen hajautumisen ja henkilöautoliikenteen kasvun hillitsemisestä keskittämällä monen suomalaisen asumispreferenssejä vastaavaa pientaloasumista siedettävän etäisyyden päähän pääkaupunkiseudun työpaikka-alueista – ja metroradan varrelle (Visanti 2011). Kun Helsingin seutua tarkastellaan satelliittikuvasta, Östersundomin suunnalla on havaittaessa selvä ”kuoppa” makrorakenteeltaan muutoin puoliympyrän muotoisella kaupunkiseudulla. Östersundomin voi nähdä perustuvan puutarhakaupunkiajatukseseen, mutta se on seuturakenteeseen kytkeytyväksi suunniteltu puutarhakaupunki, ei erillinen yksikkö. Toisaalta Östersundom laajentaa kaupunkirakennetta aiemmin rakentamattomille metsä- ja peltoalueille ja sen sijainti kaukana seudun ydinalueista merkitsee monelle asukkaalle tarvetta omistaa auto.

Kehä I:n sisäpuolisen maa-alueen (osin Espoossa) pinta-ala on hieman yli 100 neliökilometriä. Suurin piirtein samankokoisella (105 neliökilometriä) alueella asuu Pariisissa noin 2,22 miljoonaa ihmistä. Helsingin kantakaupungin pinta-ala on yli 30 neliökilometriä ja alueella asuu noin 198 833 asukasta (v. 2017). Asukastiheys on siis Pariisissa Helsingin kantakaupunkiin nähden noin 3,2-kertainen. Helsingin kantakaupungin pinta-ala on noin 14 prosenttia ja Kehä I:n sisäpuolella olevan alueen pinta-ala noin 47 prosenttia Helsingin pinta-alasta. Pariisin asukastiheys on noin 21 000 asukasta/ km² (2015) ja Helsingin noin 2900 asukasta/km² (v. 2016). Helsingissä on siis ainakin periaatteessa hyvin tilaa tiivistämiselle ja kantakaupunkimaisesti rakennetun alueen laajentamiselle.

Kaupunkirakenteen tiivistämisessä kiistellyimpiä hankkeita ovat perinteisesti olleet viheralueiden – etenkin luontoarvoiltaan arvokkaiden – rakentaminen. Kaupungin tiivistäminen viheralueiden kustannuksella ei myöskään kovinkaan hyvin toteuta ajatusta tiiviistä kaupungista ekokaupunkina. Sen sijaan kaupunkiseudun tiivistäminen brownfield-alueilla ja yhä käytössä olevan infrastruktuurin alueilla, kuten ratapihoilla, autoväylillä, toimitila-alueilla ja tehottomasti rakennetuilla asuinalueilla voi ehkäistä ennestään rakentamattomien viheralueiden rakentamista ja kaupunkiseudun alueellista hajautumista. Osa joutomaistakin tosin voi olla lajistoltaan rikkaita.



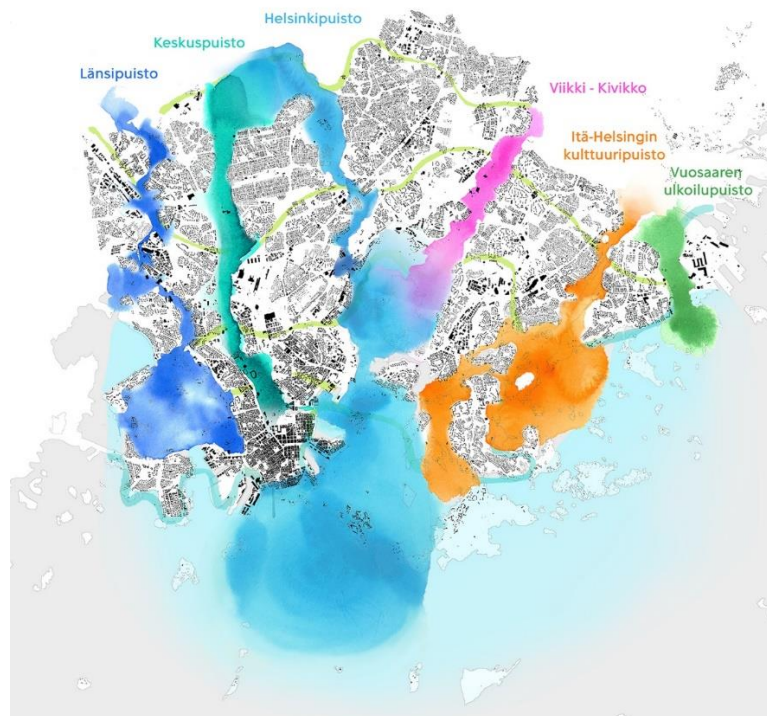
Kuva 331. Helsingin laajaa työssäkäyntialuetta vuonna 2007. Sisäänajoväylien bulevardisoinnit mahdollistaisivat suuren väestömäärän sijoittumisen kaupunkiseudun ydinalueille ja siten ehkäisisivät yhdyskuntarakenteen hajautumista ja henkilöautoliikenteen lisääntymistä. (HSY).

Viheralueiden osalta vuonna 2013 käytiin debattia vuoden 2002 yleiskaavan viimeisistä kaavoituskohteista, luontoarvoja sisältävistä, esikaupunkialueella sijaitsevista Meri-Rastilan rantametsästä, Vartiosaaresta ja Kivinokasta. Meri-Rastilaan laadittiin asukkaiden, tutkijoiden ja yliopisto-opiskelijoiden toimesta vaihtoehtoinen asemakaava, joka korosti alueella jo olemassa olevan kaupunkirakenteen tiivistämistä viheralueen hakkuiden sijaan, mutta kaava ei tuolloin edennyt, vaan Meri-Rastilan rantametsään päätettiin suunnitella 2000:n asukkaan asuinalue. Myöhemmin kaupunki kuitenkin laati myös olemassa olevaa kaupunkirakennetta täydentävän asemakaavan. Vartiosaaren suunnittelua puolestaan päätettiin jatkaa 7000:n asukkaan vaihtoehdon pohjalta. Tämän jälkeen Museovirasto esitti aluetta suojeltavaksi rakennusperintölailalla. Vuonna 2017 Vartiosaaren rakentamissuunnitelmat päätettiin ainakin väliaikaisesti keskeyttää – tavoitteena oli toteuttaa Vartiosaaren suunniteltu asuntorakentaminen täydennysrakentamisena muualla Helsingissä. Kivinokkalaiset laativat Kivinokan alueelle vaihtoehtoisen, virkistyskäytön kehittämiseen perustuvan Kivinokka kaikille -suunnitelman. Kivinokkaan ehdotettiin 6000:n asukkaan asuinalueita vuonna 2014, mutta hanke ei edennyt valtuustossa ja Kivinokkaa kehitetään jatkossa virkistysalueena. Yhdeksi kaupunkimetsien rakentamisen vaihtoehdoksi nostetun Talin golfkentän rakentamista kannatti valtuustoaloitteessa puolet kaupunginvaltuutetuista – Helsingissä on golfkenttiä myös Paloheinässä ja Vuosaaressa. Vuoden 2016 yleiskaavassa Talin golfkenttä päätettiin kuitenkin säilyttää. Myös rakennustehokkuuden nostaminen uudessa kaavoituksessa nousi, esimerkiksi Lisää kaupunkia Helsinkiin -ryhmän keskusteluissa, esille – näin saadaan asutettua enemmän ihmisiä pienemmille maa-alueille ja siten säästettyä arvokkaita viheralueita rakentamiselta.

Vuonna 2016 hyväksytyssä yleiskaavassa kiistoja aiheutti kantakaupungin laajentamisen osalta mm. rakentamisen sijoittaminen Keskuspuiston länsilaitaan. Osin kiista johtui Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleiskaavakartassa käyttämästä, Östersundomin neitseellistä rakennusmaata varten kehitetystä, harhaanjohtavasta pikseliratkaisusta, jonka perusteella moni tulkitsi tulevan rakentamisen ulottuvan huomattavasti pidemmälle Keskuspuistoon kuin se todellisuudessa tultaisiin ulottamaan. Suuri osa Hämeenlinnanväylän itävarresta Pirkkolantien ja Metsäläntien välillä oli pitkään viljeltyä peltomaata ja edelleen 2010-luvulla joko metsittyä tai vastikään metsitettyä peltoa. Yhtenä ajatuksena Keskuspuiston länsilaidan kaavoittamisessa rakentamiselle oli Keskuspuistoon kantautuvan liikennemelun vaimentaminen. Helsingin hallinto-oikeus kumosi vuonna 2018 Keskuspuiston laidan sekä Ramsinniemen, Melkin, Vartiosaaren ja Itä-Villingin viheralueiden rakentamisen. Museovirasto oli pitänyt Vartiosaarta valtakunnallisesti merkittävänä kulttuuriympäristönä osana Helsingin höyrylaivareittien kesähuvila-asutusta. Melkki ja Itä-Villinki ovat osa pääkaupunkiseudun I maailmansodan linnoitteiden ketjua, jonka Museovirasto on niin ikään luokitellut merkittäväksi rakennetuksi kulttuuriympäristöksi ja niiden – kuten myös Ramsinniemen – rakentaminen oli hallinto-oikeuden mukaan maakuntakaavan vastaista. Sen sijaan Vihdintien kaupunkibulevardin varrella sijaitsevalle Riistavuoren metsäalueelle oli vuonna 2018 suunnitteilla rakentamista.

Helsingin edustan saaret näyttävät pääosin säästyvän voimakkaalta kaupunkirakentamiselta. Edellä mainittujen Melkin, Vartiosaaren ja Itä-Villingin lisäksi luonnoltaan arvokkaat, puolustusvoimien hallussa pitkään olleet Vallisaari ja Kuninkaansaari avattiin yleisölle virkistysaareiksi. Santahaminaa ei uuden yleiskaavan myötä tulla rakentamaan. Isosaaren rakentamista on mahdollisesti tulossa.

Helsingin viher- ja virkistysverkoston kehittämiseen tähtäsivät 2010-luvulla VISTRA ja VISTRA II -kehittämissuunnitelmat (kuva 332.), joissa vihersormiksi on lueteltu Länsipuisto, Keskuspuisto, Helsingipuisto, Viikki-Kivikko, Itä-Helsingin kulttuuripuisto ja Vuosaaren ulkoilupuisto. Ajattelussa pyrittiin aiemman vihersormiajattelun sijaan korostamaan viherverkostoja.



Kuva 332. Helsingin viher- ja virkistysverkostoa hahmoteltuna VISTRA- ja VISTRA II -kehittämissuunnitelmissa. (Helsingin kaupunki).

7.8.3 Muita merkkejä ekokaupungin tavoittelusta

Helsingin ja muun pääkaupunkiseudun lukuisten joukkoliikennehankkeiden (käsitelty aiemmin) osatavoitteena on rajoittaa liikenteen päästöjä suuntaamalla kulkutapajakauman painopistettä henkilöautoliikenteestä kohti joukkoliikennettä.

Kuten jo aiemmin todettiin, Helsingin kantakaupungin pyöräilymahdollisuuksia pyritään jatkossa määrätietoisesti kehittämään. Verkolle on vuonna 2012 laadittu varsin kunnianhimoinen tavoitetilavuodelle 2025. Helsingin pyöräilyn edistämishjelma valmistui vuonna 2013. Siihen sisältyi pyöräilyn infrastruktuuriin, palveluihin ja viestintään liittyviä toimenpiteitä. Keskeisin ajatus oli yhtenäisen, ennen kaikkea työmatkaliikennettä palvelevan, pyöräilyn laatukäytävien verkoston, nk. baanaverkoston rakentaminen. Ajatus on poimittu ilmeisesti Kööpenhaminasta, jonne on suunniteltu rakennettavaksi toistakymmentä pitkää pyörätietä esikaupunkialueen ja keskusta-alueen välille. Uusi kaupunki-pyöräjärjestelmä otettiin käyttöön vuonna 2016. Baanaverkoston valmistui vuonna 2017 Pohjoisbaana Käpylän ja Pasilan välille. Suunnitteilla oli baanayhteys meren ylle Meilahden rantaan, jonne rakennettaisiin pyörätien lisäksi terasseja ja uimalaitureita Humallahden entisen uimalaitoksen paikalle. Pohjoisbaanan rakentaminen kohtasi rakentamisvaiheessa kritiikkiä kallioiden räjäyttämistä ja puuston hakkuista ja Meilahden baana suunnittelun alkuvaiheessa mm. linjauksen sijoittamisesta luonto- ja ranta-alueille. Pyöräiliikenteen lisäksi myös kävelyliikenteen edellytyksiä on tarkoitus kehittää.

Rakentamisen pysäköintipaikkannormia on Helsingin valtuustossa ehdotettu muutettavaksi väljemmäksi – autottomien kotitalouksien suuren määrän ja autopaikkojen uusien asuntojen hintoja huomattavasti nostavan vaikutuksen vuoksi. Pysäköintipaikat myös vievät runsaasti rakennusmaata alueilla, joilla pysäköintipaikkojen sijoittaminen maan alle on kallista tai mahdotonta (usein esim. ranta-alueet). Sompasaaren osalta päätettiin, että alueelle rakennetaan aluksi vain 65 prosenttia pysäköintipaikkannormin mukaisista pysäköintipaikoista – loput 35 prosenttia voidaan rakentaa myöhemmin tarpeen vaatiessa. Tämän mallin soveltaminen mahdollistettiin vuonna 2016 myös muiden uusien asuinalueiden osalta. Lisäksi täydennysrakentamisessa sekä muutettaessa toimistoja ja teollisuusrakennuksia asunnoiksi, voidaan rakentaminen jatkossa vapauttaa pysäköintipaikkavelvoitteista jopa kokonaan. Asuntojen hintoja nostaa kantakaupungissa erityisesti pysäköinnin sijoittaminen maanalaisiin luoliin, joiden louhiminen on kallista.

Sekä Kalasatamaan ja Jätkäsaaren kaavoitettiin kokeiluluontoisesti autottomat korttelit. Jätkäsaaren on myös toteutettu energiatehokas energiapihi ja hiiliniukka Airut-kortteli (Sitran, SRV:n ja VVO:n ent. Low2No-hanke), joka tarkoitus on ollut toimia ”laboratoriona” kaupunginosan jatkosuunnittelussa. Kaupunkisuunnitteluvirasto teki myös City Car Clubin kanssa Jätkäsaaren osalta sopimuksen korttelikohtaisista yhteiskäyttöautoista. Auton omistustarpeen vähentämiseen tähdätään Jätkäsaareissa myös mm. ostosten kotiinkuljetuspalvelulla ja taksipalveluilla (Sjöroos & Pikkarainen 2009:37). Vuonna 2014 päätettiin myös kokeilla asuntojen hintojen ja pysäköintipaikkojen rakentamiskustannusten erottamista toisistaan – tällöin autonomistajat maksaisivat pysäköintipaikkojen rakentamisen (Silfverberg 2014). Vuonna 2017 Helsingin kärkipoliitikkojen parissa oli kiinnostusta muuttaa pysäköintipaikkannormijärjestelmää nykyistä markkinaehtoisemmaksi. Yksi mahdollisuus onkin rakentaa alueellisia pysäköintilaitoksia, joiden rakentamisen maksavat käyttäjät. Jotta asuntorakentamisen kustannusten halpenemisesta syntyvät säästöt näkyisivät uudisasuntojen hintojen alenemisena, voi samalla olla tarpeen luoda malli, jolla estetään asuntorakentamisen säästöjen valuminen suoraan rakennuttajien voittoihin.

Koko valtakunnan tasolla henkilöautoilua on pyritty ehkäisemään ohjaamalla kaupan suuryksiköiden sijoittumista olemassa olevan yhdyskuntarakenteen sisälle. Samaten yhdyskuntarakenteen ulkopuolelle sijoittuvien uusien asuinalueiden kaavoitusta – esimerkiksi Histan alue Espoossa – on ryhdytty sääntelemään vaatimuksilla rakentaa raideyhteys ennen alueen rakentamisen aloittamista. Vuonna 2011 valmistui liikenne- ja viestintäministeriön laatima ruuhkamaksuselvitys, joka puolsi maksujen käyttöönottoa. Vuonna 2013 HSL-alueella ruuhkamaksuilla oli yhtä paljon kannatusta kuin vastustusta. Ruuhkamaksujärjestelmästä ilmestyi vuonna 2016 HSL:n laatima selvitys, jossa oli vertailtu viittä eri vaihtoehtoa ruuhkamaksujen perimiseksi (Ajoneuvoliikenteen...2016). Samana vuonna ruuhkamaksut olivat osa Helsingin ympäristölautakunnan hyväksymää ilmansuojelusuunnitelmaa. Vuonna 2018 liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi toimenpideohjelmaehdotuksen (Särkijärvi et al. 2018), jossa ehdotettiin mm. ruuhkamaksuja Suomen suuriin kaupunkeihin sekä kestäviä liikenneinfrainvestointeja. Kansainvälisesti vertailtuna Helsinki ei ole erityisen ruuhkainen – vuonna 2018 julkaistun liikennetutkimuksen mukaan Helsinki oli maailman 327. ruuhkaisin kaupunki (Kuisma 2018). Helsingissä ei ole vielä vuonna 2018 oltu otettu käyttöön useissa eurooppalaisissa kaupungeissa yleistynyttä ympäristövyöhykettä, jolla rajoitetaan saastuttavien ajoneuvojen pääsyä keskusta-alueelle. Historiallisesti tarkasteltuna tietullit eivät ole Helsingille uusi asia: tulleja perittiin kaupunkiin saapuvilta jo 1600-luvulla.

Joukkoliikenne kasvoi Helsingin seudulla vuonna 2013 ensimmäistä kertaa viiteenkymmeneen vuoteen nopeammin kuin henkilöautoliikenne (Ahonen 2013). Helsingiläisten matkoista henkilöautolla kuljettujen matkojen osuus vuonna 2014 oli 22 prosenttia, kun kävellen taitettujen matkojen osuus oli 34 prosenttia, joukkoliikenteellä kuljettujen matkojen osuus 32 prosenttia ja pyörällä kuljettujen matkojen osuus 11 prosenttia. Vuodesta 2010 henkilöautolla kuljettujen matkojen osuus oli selvästi laskenut ja kävellen ja pyörällä kuljettujen matkojen osuus noussut (Turja & Mervola 2014). Autojen määrän kasvu oli Helsingissä myös vuosina 2011–2014 pysähtynyt ja autojen määrä jopa hieman laskenut väestömäärän samalla jatkaessa kasvuaan (Malmberg 2016b).

Erilaiset autonvuokraus- ja yhteisomistuspalvelut, kuten Op DriveNow, Shareit Blox Car, Ekorent ja MaaS Global olivat vuonna 2017 kasvattamassa suosiotaan teknologisten edistysaskelien mahdollistaessa autojen helpon paikannuksen.

Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston (entinen) liikennesuunnittelupäällikkö Poutanen (2011) uskoo, että joukkoliikennettä pystytään pääkaupunkiseudulla kehittämään, mutta ilman investointeja tässä ei onnistuta, vaan tarvitaan myös valtion tukea, jota on kuitenkin ollut vaikea saada, koska valtion taloudellinen tilanne on talouskriisin ollut vuoksi heikko. Liikenteen kehittäminen ei hänen mukaansa saisi jäädä mahdollisen valtion rahoituksen varaan. Vuonna 2018 suurista, pääkaupunkiseudun kannalta merkittävistä joukkoliikennehankkeista Länsimetron jatke oli rakenteilla ja Raide-Jokerin suunnittelu käynnissä, mutta Pissararata oli jumissa. Raide-Jokeri II:n suunnittelua ei oltu vielä aloitettu, Lentoradasta keskusteltiin.

Ruuhkamaksut Poutanen (2011) näki ennen kaikkea taloudellisena asiana. Hänen mukaansa vuoden 2011 keväällä hyväksytyä, seudun kaikki tulevat liikenneinvestoinnit sisältävää HLJ-suunnitelmaa ei ole mitään mahdollisuuksia rahoittaa ilman jonkinlaista lisärahoitusta. Sama koskee vuoden 2015 HLJ-suunnitelmaa (kuva 321.). Tässä kaupunkien pitäisi Poutasen mukaan miettiä mitä ne haluavat – haluavatko ne toimivan liikennejärjestelmän vai ruuhkautuvan liikennejärjestelmän. Poutasen (2011) mukaan ruuhkamaksu on väline, jolla liikennejärjestelmää saadaan kehitettyä. Investointirahaa tulee tällöin myös kulkumuotosiirtymän johdosta. Göteborgissa otettiin ruuhkamaksujärjestelmä käyttöön vuonna 2013. Siellä on Poutasen (2011) mukaan tehty selkeä liikenteen kehittämisohjelma, johon valtio tulee puolella mukaan ja sitten puolet tulee ruuhkamaksuista ja kuntien pienestä lisära-

hoituksesta. On katsottu, että seudun kilpailukyky edellyttää tällaista. Kaikki puolueet ja elinkeinoelämä ovat olleet pitkälti samaa mieltä, että näin kannattaa tehdä. Suomessa tässä ajattelutavassa ei Poutasen (2011) mukaan vielä olla yhtä pitkällä. Ruuhkamaksuilla on ulkomailla havaittu autoilua vähentäviä vaikutuksia (Eliasson S.a.).

Poutasen (2011) mukaan kantakaupungin liikenteessä tulevaisuudessa uhkana on liikenteen puurottuminen alueen väestömäärän kasvaessa Jätkäsaaren ja Kalasataman rakentamisen myötä. Tätä kautta uhkana on myös liikenneonnettomuuksien määrän kasvu ydinkeskustassa sekä kaupunkiasumisen viihtyisyyden alentuminen ilmansaasteiden ja melun takia.

Kantakaupungin katuverkon liikenteellistä kapasiteettia ei ole voitu eikä tulevaisuudessakaan voida juuri lisätä, koska Helsinginniemi ja sen katukuilut ovat niin kapeita. Keskustan alittava Keskustatunneli voisi Poutasen (2011) parantaa autoliikenteen sujuvuutta, mutta sekään ei lisäisi kapasiteettia, koska liikenne vain siirrettäisiin maan pinnalta maan alle. Keskustatunneli ei myöskään ole ollut laajassa poliittisessa suosiossa – hankkeessa painavat kustannukselliset ja poliittiset syyt.

Hiilidioksidipäästöjen näkökulmasta – ainakin periaatteessa – verrattain ympäristöystävälliset sähköautot eivät vielä 2012 olleet Helsingissä yleistyneet, mutta kantakaupunkiin oli perustettu joitakin sähköautojen latauspisteitä, ja suunnitelmia latauspisteiden määrän kasvattamiseksi Helsingissä yli sataan oli olemassa. Pääkaupunkiseudulle oli vuonna 2012 tarkoitus saada yli 700 julkista latauspistettä vuoteen 2015 mennessä (Lempinen 2012b), tähän ei kuitenkaan ylletty. Ensimmäinen aurinkovoimalla toimiva sähköautojen latauspiste valmistui pääkaupunkiseudulla Espoon Mankkaalle vuonna 2010. Sähköautojen hintatason ennakoitiin eri arvioissa 2010-luvun lopulla kohtaavan polttomootoriautojen hintatason 2020-luvun puolivälin tienoilla. Helsingin seudun liikenteen tavoitteena oli vuonna 2012 hankkia pääkaupunkiseudulle vuoteen 2018 mennessä sata sähköbussia (Ahonen 2012b). Kaikkien HSL:n bussien on tarkoitus luopua fossiilisista polttoaineista vuoteen 2020 mennessä – biopolttoaineiden käyttöä lisätään. Sähköbussija tuli pysyvästi Espoon liikenteeseen vuonna 2015. Pyöräilyyn kannustavien sähköavusteisten pyörien yleistymisen oli 2010-luvun puolivälissä hintatason pudotessa alkanut. Automaattiautojen esiinmarssi oli vuonna 2016 käynnistynyt automaattibussikokeiluilla Hernesaarella ja Otaniemessä. Robottiautojen ennustettiin tuolloin vähentävän merkittävästi autonomistusta tulevaisuudessa tekemällä auton seisottamisesta aiempaakin huomattavan investoinnin – tilalle arveltiin tulevan autokyytejä tarjoavia robottiautoyrityksiä. Rekisteröityjen henkilöautojen määrä oli vuonna 2017 Helsingissä edelleen kasvussa, mutta liikennekäytössä olevien henkilöautojen määrässä trendi oli laskeva (Mootoriajoneuvoliikenteen...2018; Lindeqvist 2018).

Lentoliikenteen osalta lippujen hinnat olivat 2010-luvulla hyvin edullisia ja helsinkiläiset matkailivat runsaasti, mikä heikensi muutoin monin tavoin kestävä kaupunkiasumisen ekologisuutta. Ulkomaanmatkailu ja lentäminen oli Helsingissä erityisen yleistä kantakaupungissa asuvien keskuudessa (Czepkiewicz & Kyttä 2018). Tiivis kaupunkirakenne ei itsessään riitä hiilidioksidipäästöjen rajoittamisessa, vaikka mahdollistaakin mm. tehokkaan raideliikennejärjestelmän rakentamisen ja joukkoliikenteen laajamittaisen hyödyntämisen (Heinonen & Junnila 2011), vaan keskeistä on se, miten tiivis kaupunki ja sen ylläpito on toteutettu sekä se, millaisia ovat tiiviin kaupungin asukkaiden elämäntavat ja kulutustottumukset. Toisaalta tiiviillä kaupunkirakentamisella on ympäristön kannalta muita hyötyjä, kuten luontoalueiden säästyminen kaupungin sisällä ja reunoilla. Junnilan & Ala-Mantilan mukaan Helsingistä ei tule hiilineutraalia kaupungin laatimalla päästövähennyksiin tähtäävällä Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmalla (Hiilineutraali...2018) vuoteen 2035 mennessä, sillä ohjelma ei sisällä epäsuoria päästöjä, joita on pääkaupunkiseudun asukkaiden päästöistä jopa kaksi kolmasosaa (ks. Malmberg 2018b). Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelma (ks. Hiilineutraali...2018:8) sisältää kaikkiaan 143 toimenpidettä, jotka kohdistuvat liikenteeseen, rakentamiseen, kulutukseen, hankintoihin, jakamis- ja kiertotalouteen, kaupunkilaisten hiilijalanjälkeen ja cleantech-

yrittötoiminnan edistämiseen. Ruotsissa otettiin vuonna 2018 väliaikaisesti käyttöön lentovero – myös Suomessa ollaan valmiita maksamaan lentämisestä haittaveroa, mutta ei vähentämään lentämistä (Mikkonen 2018a). IPCC:n vuonna 2018 julkaistu raportti herätti runsaasti keskustelua etenkin lentämisen ilmastovaikutuksista.

Tuulivoiman sijoittamisesta Helsingin edustalle laadittiin 2000-luvulla selvityksiä ja vuonna 2013 tuulivoimayhtiö Lumituuli Oy osoitti kiinnostuksensa tuulivoimaloiden rakentamisesta. Helsingin Energia asetti vuonna 2010 tavoitteeksi energiantuotannon hiilidioksidipäästöjen pudottamisen nolnaan vuoteen 2050 mennessä. Sama tavoite oli Helsingillä kaupunkina vuonna 2015 julkaistussa Helsingin ilmastotiekartassa (Viinanen & Ignatius 2015). Vuonna 2017 Helsinki linjasi valtuustostrategiassaan, että Helsinki tavoittelisi hiilineutraaliutta jo vuoteen 2035 mennessä. Vuonna 2014 Salmisaaren ja Hanasaaren voimalaitoksissa ryhdyttiin pysyvästi polttamaan kivihiilen seassa pellettejä. Vuonna 2015 päätettiin, että Hanasaaren hiilivoimalaitos ajetaan alas vuonna 2024 ja että voimalaitos korvataan hajautetulla energiaratkaisulla. Vuonna 2018 eduskuntaan vietiin laki, jonka myötä kivihiilen käyttö energiantuotannossa kiellettäisiin Suomessa vuoden 2029 jälkeen. Näin hiilen käyttö myös Salmisaaren voimalaitoksessa päättyisi. Pienet biolämpölaitokset nähtiin yhtenä kivihiiltä kaukolämmön tuotannossa korvaavana vaihtoehtona. Kuitenkin myös metsähakkeen käyttö synnyttää varsin runsaasti hiilidioksidipäästöjä, vaikkakaan ei yhtä paljon kuin kivihiili. Hajautetussa energiantuotannossa vaihtoehtoja ovat myös mm. energiankäytön tehostaminen, tuuli- ja aurinkovoima sekä maalämpö, joka soveltuu myös kerrostalojen lämmittämisiin (Vesalainen 2018). Espoon Otaniemessä oli vuonna 2018 käynnissä St1:n rahoittama geotermisen lämmön hyödyntämiseen liittyvä kokeilu, jossa kallioon porattiin 6,4 kilometriä syvä reikä – tarkoituksena on valjastaa geotermisen lämpö kaukolämmön tuotantoon. Suomessa hiilidioksidipäästöjen vähentämistä tavoitellaan energiantuotannon osalta merkittävässä määrin ydinvoimalla. Ydinvoiman lisärakentaminen on saanut Suomessa ristiriitaisen vastaanoton.

Suvilahteen valmistui vuonna 2015 aurinkovoimala ja toisen voimalan suunnittelu alkoi heti ensimmäisen valmistuttua. Myös kotitalouksien yksityiset aurinkovoimalat alkoivat 2010-luvulla nopeasti yleistyä – vuonna 2015 verkkoon kytkettyjä aurinkosähköjärjestelmiä oli Uudellamaalla 263 kappaletta (Kotien aurinkosähkö nyt...2015). Vuonna 2016 markkinoille tulivat Suomessa kehitetyt aurinkosähköä tuottavat katot. Aurinkopaneeleita sijoitettiin kantakaupungissa vuonna 2016 yksittäisille taloyhtiöiden katoille mm. Ruoholahdessa, Jätkäsaarella ja Kalasatamassa. Vuonna 2018 aurinkovoimala oli tulossa Teurastamon katolle. Espoossa sijaitsevan kauppakeskus Ison Omenan katolle sijoitettiin lähes 2000 aurinkopaneelia vuonna 2017. Vuonna 2017 Suomen 50 suurimmasta aurinkovoimalasta oli Helsingissä 9: Kivikossa (2016), em. Suvilahdessa, HSY:llä Viikinmäessä (2016), Ilmarisen pääkonttorissa Ruoholahdessa (2016), Arcadan kampuksella Arabianrannassa (2017), ABB Oy:llä Pitäjänmäellä (2010), Viikin kampuksella (2015) Helsingin kaupungin ympäristökeskuksella ja Helsingin Satamalla (2017). Lisäksi tällä listalla oli 10 voimalaa muualta pääkaupunkiseudulta ja Helsingin seudulta.

Esikaupunkialueella Östersundomin kaavoituksessa ympäristöaspekti nousi voimakkaasti esiin muun muassa energiantuotannon osalta – Östersundomissa tavoitteena on hyödyntää energiaratkaisuissa aurinkovoimaa, maalämpöä sekä biopoltoaineita, kuten pellettejä, haketta ja hevosenlantaa.

Rakentamisen energiatehokkuusmääräykset kiristyivät vuonna 2010. Energiaverotusta uudistettiin nk. Vihreässä verouudistuksessa uusiutuvia energianlähteitä suosivampaan suuntaan vuoden 2011 alusta. Vuonna 2015 uusiutuvien energialähteiden osuus oli Suomessa kuitenkin vasta noin 35 prosenttia.

Esimerkkiä rakennusten energiankulutuksen vähentämisessä antoi esimerkiksi Finlandia-talon valaistuksen ja ilmastoinnin uusiminen 2011. Talon lamput vaihdettiin LED-valoihin ja sähköinen jäähdytys kaukojäähdytykseen. Vuonna 2011 Aleksanterinkadun jouluvalot vaihdettiin LED-lamppuihin. Siilitien metroasemalla osa sähköstä on tuotettu vuoden 2013 uudistuksen jälkeen aurinkopaneeleilla ja valaistuksessa käytetään LED-valoja. Aseman suunnittelussa tähdättiin ekologisuuteen myös luonnonvalon hyödyntämisellä, energiapiheillä laitteistoilla ja kierrätysmateriaaleilla. Helsingin katulamppuja vaihdetaan vähemmän energiaa kuluttaviin lamppuihin vanhojen lamppujen hajotessa. LED-lamppuja otettiin käyttöön katuväläistuksessa testialueella Herttoniemessä tammikuussa vuonna 2013. LED-lamppujen käyttöönotossa on ollut kaupunkikuvallisia, valaistuksen väriin ja luomaan tunnelmaan liittyviä ristiriitoja mm. Roomassa. Helsingin kaupungin virastot on tarkoitus valaista LED-valoilla vuoteen 2016 mennessä.

Energiatehokkuuteen panostaminen näkyi 2010-luvulla kantakaupungin katukuvassa taloyhtiöiden ikkunaremontteina. Toisaalta uusien ikkunoiden laatua kritisoi: niiden korjaaminen on vaikeaa, mikä edellyttää ikkunoiden aiempaa tiheämpää uusimista – ja ikkunoiden valmistamiseen kuluu runsaasti energiaa. Uudisrakentamisessa ryhdyttiin suosimaan mm. lämpimän ilman ja käyttöveden talteenottoa.

Luonteeltaan umpinaisten kortteleiden rakentamisen yleistymisen on sekin ymmärrettävissä muiden syiden ohessa myös ympäristönäkökulmasta – umpikorttelit säästävät lämpöenergiaa, sillä rakennuksista johtuva lämpö saadaan näin paremmin talteen kuin avoimessa korttelirakenteessa.

Jotkut Helsingin kantakaupunkiin 2000-luvulla rakennetuista toimistotaloista on toteutettu LEED-järjestelmän (Leadership in Energy and Environmental Design) vaatimuksia noudattaen energiatehokkaiksi ja ekologiselta jalanjäljeltään pieniksi. Ensimmäinen tällainen rakennus Suomessa oli Sörnäisiin Lintulahden alueelle rakennettu Gullichsen-Vormala Arkkitehdit Ky:n suunnittelema toimistorakennus (2009). LEED-sertifikaatti on kantakaupungin toimistorakennuksista myös mm. Sörnäisissä sijaitsevalla Suomen Lähikaupan pääkonttorilla, Nordean ja OP:n Vallilan toimistorakennuksilla, City-Centerin sisäpihalle rakennetulle toimistotalolle, Ruoholahden Technopoliksella ja Kaisa-talolla. Vuonna 2013 Aitio Business Park Vivaldille tavoiteltiin BREEAM Excellent -sertifikaattia. Vuonna 2017 The Green Building Information Gateway listasi 78 LEED-taloa Helsingistä.

Uusien rakennusten lisäksi varsin energiatehokkaita ovat myös 1900-luvun alkupuolen kerrostalot, joissa julkisivurakenteena oli kahden tiiliskiven umpimuuuri (Tilastot kertovat...2010). Vanhat yksiaineiset kivitalot ovat myös ajallisesti pitkäkestoisia ja rakennusten pitkä elinkaari kompensoi vajoavuuksia energiatehokkuudessa. Tuohon aikaan kerrostalot usein myös rakennettiin umpinaisiksi kortteleiksi, minkä ansiosta lämmön siirtymää tapahtuu rakennuksesta toiseen. Perinteisen mallin mukaan rakennettujen yksiaineisten rakennusten etuna on myös yksinkertaisten materiaalien helppo kierrätettävyys.

Ekokaupungin rakentumiseen viittaavat muutokset Helsingin kunnallispolitiikan voimasuhteissa. Ympäristöpuolue Vihreät saivat ensimmäisen edustajan Helsingin kaupunginvaltuustoon vuonna 1980. Vuosien 1984 ja 1988 kuntavaaleissa Vihreät saivat seitsemän edustajaa, mutta vuonna 1992 jo peräti viisitoista, nousten samalla kooltaan Helsingin kaupunginvaltuuston kolmanneksi suurimmaksi ryhmäksi. Vuonna 1996 Vihreät saivat kuusitoista paikkaa ja vuonna 2000 peräti 21 paikkaa. Vuoden 2000 kuntavaaleissa Vihreät nousivat kannatukseltaan Helsingin toiseksi suurimmaksi puolueeksi Kokoomuksen jälkeen. Vuoden 2004 kuntavaaleissa paikkamäärä väheni neljällä ja Sosiaalidemokraatit palasivat toiseksi suurimmaksi puolueeksi, mutta vuoden 2008 kuntavaaleissa Vihreät nousivat jälleen SDP:n ohitse saavuttaen 21 valtuustopaikkaa ja säilyttivät toiseksi suurimman puolueen aseman myös vuoden 2012 kuntavaaleissa (19 valtuustopaikkaa) ja vuoden 2017 kuntavaaleissa (21 val-

tuustopaikkaa). Muissa puolueissa on 2010-luvulla ollut havaittavissa asettumista useissa kysymyksissä Vihreiden kanssa samoille linjoille.

Kierrätysjärjestelmää on edelleen pyritty kehittämään. Lainsäädännölliset muutokset, laajentuneet panttijärjestelmät (pullot) ja tuottajavastuu (paristot, elektroniikka) ovat olleet tärkeitä tekijöitä tässä kehityksessä – asiakas on voinut palauttaa jätteitä ilmaiseksi. Kierrätettävien, pantittomien muovipullojen keräys alkoi vuonna 2008. Vuonna 2016 pääkaupunkiseudulla otettiin käyttöön kotitalouksille tarkoitettut muovinkeräyspisteet – aiemmin on jo kierrätetty teollisuuden, maatalouden ja kaupan jätemuovia. Samalla aloitettiin kokeilu muovinkeräyksestä kiinteistöiltä, joilla oli käytössään energia-jaeastiat. Muovinkeräysastiat olivat vuonna 2018 tulossa pääkaupunkiseudun taloyhtiöissä pakollisiksi. Samalla määräksi muiden jätteiden (metalli, lasi, kartonki, biojäte) keräyksestä oli tarkoitus kiristää siten, että keräyksen järjestäminen tulee pakolliseksi aiempaa pienemmissä taloyhtiöissä. Suurissa taloyhtiöissä on jo pidemmän aikaan ollut omat paperi-, kartonki- ja biojäteastiat. Vuonna 2013 Helsingin seudulla alkoi suurissa kerros- ja rivitaloyhtiöissä (yli 20 asuntoa) lasin- ja metallinkeräys. Muovin korvautuminen pakkausmateriaalina oli vuonna 2017 alkanut, mutta kieltoja muovin käytölle ei oltu Suomessa (vrt. Italia ja muovipussien kielto) asetettu. Huolta herätti eri lähteistä meriin päätyvä mikromuovi ja Suomessa keskusteltiin muoviveron asettamisesta. Aiemmin ilmaisten muovipussien muuttuminen maksullisiksi yleistyi kaupoissa vuonna 2018. Euroopan parlamentti päätti vuonna 2018 kieltää useat muoviset kertakäyttötuotteet.

Kierrätys on synnyttänyt omia kysymyksiään kaupunkitilojen kehittämisessä (Uusitalo 2008), sillä suuret jätteiden keräyspisteet ovat täyttäneet aukioita ja tuoneet kaupunkikuvaan epäsiistiä ilmettä. Tähän on pyritty vastaamaan juuri tuomalla kierrätys aiempaa lähemmäs kotitalouksia taloyhtiöiden roskakatoksiin sekä sijoittamalla kierrätyspisteiden säiliöitä maan alle. Vuonna 2013 Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla oli 127 yleistä kierrätyspistettä. Rakennusmateriaaleista betonin kierrätys ei vielä 2010-luvun puolivälissä ollut huipussaan – asfalttia jo kierrätettiin varsin runsaasti.

Espoon Ämmässuon kaatopaikalle (avattu 1987) valmistui vuonna 2014 uusi biokaasulaitos, jonka ansiosta eloperäisen aineksen mädätyksestä syntyvän biokaasun talteenotto on lisääntynyt. Kaatopaikkojen kasvua pyritään vähentämään myös uudenaikaisella jätteenpolttolaitoksella, joka valmistui Vantaalle vuonna 2014 – laitos tuottaa sekä sähköä että kaukolämpöä.

Nykyisin Suomessa lähes kaikki jätteet ovat tavalla tai toisella kierrätettävissä: paperi, kartonki, pahi, lasi, juomapullot ja -tölkit, metalli, puu, tekstiilit, bio- ja puutarhajäte, muovi, paristot ja akut, sähkö- ja elektroniikkaromu, rakennusjäte jne.

Käyttökelpoisen tavaran kierrättämistä ovat huomattavalla tavalla helpottaneet internetin myynti- ja kierrätyspalvelut sekä -ryhmät. Esimerkiksi Facebookissa on lukemattomia, ympäri vuorokauden toimivia, aktiivisia kaupunginosapohjaisia kirpputoriryhmiä. Helsingin osalta suurin tällainen ryhmä oli Kallio kierrättää -ryhmä, jolla oli vuoden 2018 marraskuussa jo melkein 46 000 seuraajaa.

Yrityksistä esimerkiksi Primula Oy, Itella Oyj ja Nordea ovat ilmoittaneet olevansa hiilineutraaleja yrityksiä – päästöjä on pyritty vähentämään kiinnittämällä huomiota mm. toimitilojen ja jakelun energiankäyttöön ja kierrätykseen. Jäljelle jääneiden päästöjen kompensoimiseksi yritykset osallistuvat uusiutuvan energian kehittämiseen liittyviin projekteihin. Technopolis ilmoitti lokakuussa 2011 siirtävänsä toimitiloissaan vihreään sähkөөn ja Finavia on ilmoittanut Helsinki-Vantaan lentoaseman olevan hiilineutraali. Suomen evankelis-luterilainen kirkko on ilmoittanut pyrkivänsä hiilineutraaliksi vuoteen 2030 mennessä.

Cleantech-alan yritystoiminta on ollut Suomessa 2010-luvulla kasvua – vuonna 2014 alan liikevaihto oli noin 26 miljardia euroa (Länkinen 2016). Suomi on WWF:n ja Cleantech Groupin mukaan maailman toiseksi paras maa cleantechissa (v. 2017) ja Suomen kestävä kilpailukyky on SolAbilityn mukaan maailman neljänneksi parasta (2017) (Finland among the best...2018). Ympäristöhaasteisiin vastaaminen voikin olla kaupungeille paitsi taloudellinen rasitus, myös huomattava taloudellinen mahdollisuus, sillä cleantech-klusterin kehittyminen synnyttää uusia työpaikkoja ja tulonlähteitä. Ekologisesti kestävä kaupunkiin maine voi puolestaan olla vahva valttikortti tulevaisuudessa. Tavaratuotannon ja -kuluttaminen voi osin korvautua palvelutuotannolla ja -kuluttamisella. Digitalisaatio on vähentänyt ja vähentämässä fyysisen tavaran omistamisen tarvetta. Kaikkien tavaroiden omistamisen sijaan osa tavaroista voidaan yhä useammin myös vuokrata tai lainata. Myös tämä nk. jakamistalous on jo luonut monenlaista liiketoimintaa. Kuluttamatta jättäminen voi sekin kuitenkin olla ympäristölle haitallista, sillä pankkitileillä olevia rahoja lainataan eteenpäin monenlaiseen toimintaan – yksi mahdollisuus onkin investoida ylimääräistä rahaa cleantech-alalle tai rahoittaa luonnonsuojelua. Viher- ja virkistysalueiden säästyminen voi luoda pohjaa ekomatkaileville sekä tarjota paikkoja hengittämiseksi. Innovaatioille tärkeän luovuuden ylläpitäminen edellyttää kohtaamisten lisäksi myös joutilaisuutta ja liikuntaa, jolle luonnonrauha tarjoaa mahdollisuuksia. Viheralueilla on todettu olevan useita terveyshyötyjä (Tyrväinen 2018).

Kestävän kehitykseen liittyvistä kaupunkivertailuista Siemens/EIU:n European Green City Index -vertailu (2009) sijoitti Helsingin sijalle 7., Bund eV/European Environmental Bureau Soot Free Cities: European City Ranking (2015) sijalle 6., Telosin Sustainable EU Cities Benchmark-vertailu (2016) sijalle 5., Ericsson Networked Society City Index (2016) sijalle 6. ja Dual Citizen LLC:n Global Green Economy Index (2016) sijalle 8. (ks. Idström 2016:52–57).

Suomi on pärjännyt muutenkin ympäristöasioissa hyvin eri mittareilla mitattuna. Ilma on Suomessa WHO:n mukaan maailman kolmanneksi puhtainta (2016), vettä on maailman eniten ja veden kulutus suhteessa uusiutuviin resursseihin maailman viidenneksi alhaisinta (v. 2015), suomalainen ruoka on EFSA:n mukaan Euroopan puhtain ja Suomessa on FAO:n mukaan eniten metsää Euroopassa (v. 2015). (Finland among the best...2018).

Toisaalta esimerkiksi vanhojen metsien määrä on Suomessa, etenkin Etelä-Suomessa, vähäinen ja Itämeren tila varsin huono. Helsingissä oli vuonna 2013 jo 50 luonnonsuojelualuetta. Niistä yksikään ei sijainnut kantakaupungissa – kantakaupungin edustan saarilla kylläkin.

Luomuruoan tarjonta on lisääntynyt kaupoissa ja ravintoloissa, kaupunkiin on avattu lähi- ja luomuruokaa myyviä myymälöitä (mm. Ruohonjuuri Kampissa, keskustassa, Hakaniemessä ja Kauppakeskus REDI:ssä, Ekolo Aikatalossa ja Hakaniemessä ja Osuuskauppa Oma Maa Kalliossa, Vegekauppa Kalliossa, Anton & Anton -myymälät Kruununhaassa, Töölössä, Ullanlinnassa ja Kalliossa). Vastavia liikkeitä on avattu myös esikaupunkialueella. Erilaiset lähi- luomuruokaa toimittavat ruokapiirit kasvattivat myös 2010-luvulla suosiotaan. Kauppaketjujen välisessä kilpailussa ekologisuus ei kuitenkaan ainakaan vuonna 2017 ollut noussut kovinkaan merkittäväksi kilpailutekijäksi, vaan kilpailua käytiin ensisijaisesti ruokakorin hinnalla. Vegaanisten ja lihattomien valmisruokien määrä kuitenkin alkoi selvästi monipuolistua Helsingin kaupoissa vuosina 2015–2018 tuottajien tarjoaman tuotevalikoiman samalla laajentuessa.

Helsingin kouluihin tuli vuonna 2011 viikoittainen kasvisruokapäivä ja päiväkotiruoossa luomuruoan osuutta päätettiin nostaa puoleen vuoteen 2015 mennessä. Vegaaniruokavaliota noudattaville lapsille ryhdyttiin tarjoamaan vegaanista vaihtoehtoa Helsingin päiväkodeissa vuonna 2017. Vuonna 2019 jo 60 prosenttia Helsingin koululounaista oli kasvisruokaa. Vuonna 2019 Helsingin kaupunginvaltuusto

päätti tavoitella lihan ja maidon kulutuksen puolittamista kaupungin toimijoiden ruokahuollossa vuoteen 2025 mennessä. Helsingin ensimmäinen kasvisruokaravintola perustettiin jo vuonna 1894 (lakautettu) ja 1900-luvun alussa kaupungissa toimi useita kasvisruokaa tarjoavia ravintoloita (Sarhima 2016). Historiallisesti kasvisruoan syöminen oli muutenkin yleistä, koska ihmisillä ei ollut varaa tai muuten mahdollisuuksia syödä lihaa joka päivä. Helsingin moderneista kasvisravintoloista ensimmäinen perustettiin vuonna 1974. Vuonna 2018 Helsingissä oli noin kaksikymmentä kasvisravintolaa. Niistä kaikki paitsi kaksi sijaitsi kantakaupungissa. Kasvisvaihtoehdot ja vegaaniset vaihtoehdot lisääntyivät ravintoloissa 2010-luvulla. Helsingin ensimmäinen vegaaninen hampurilaisravintola avautui vuonna 2018. Vegaanisen ruokavalion on tutkimuksissa todettu olevan merkittävin yksittäinen ilmastoteko (ks. Mikkonen 2018b).

Kaupunkiaktiivien vuonna 2014 luoma väliaikaisravintolakonsepti Hukatila tarjosi ravintolaruokaa, joka oli tehty parasta ennen -päivämääränsä ylittäneistä tuotteista – tuoden samalla huomiota käyttökelpoisen ruoan suurelle hävikille. Vuonna 2017 käytiin eduskunnassa keskustelua hävikkiruoan määrän vähentämisestä. Suomen ensimmäinen hävikkiruokakauppa WeFood avautui vuonna 2018 kauppakeskus REDI:in.

Kansalaisjärjestöistä ympäristöjärjestö Dodo ry (per. 1995) on järjestänyt Pasilaan ja Kalasatamaan mahdollisuuksia kaupunkiviljelylle (kuva 333.). Vuonna 2012 Pasilaan toteutettiin Dodo ry:n Helsingin kaupungin ja yksityisten sponsoriensa yhteistyönä Kääntöpöytä-niminen kasvihuone. Vuonna 2012 Dodolle myönnettiin lupa viljelyyn myös Tukutorin alueella. Ravintola Savoy ryhtyi vuonna 2010 tuottamaan osan annostensa ainesosistaan ravintolan katolla. Slow Food Helsingin aktiivit puolestaan perustivat viljelmän Kaapelitehtaan katolle. Lontoon fruitcity.co.uk-sivustoa mukaileva satokartta.net on kartoittanut julkisia ruokapuita ja -pensaita Helsingissä. Kaupunkiviljelyn yleistymisen palauttaisi kaupungeille niiltä – viljelypalstoja lukuun ottamatta lähes kadonnutta ruoan tuotannon roolia – vaikkakin harrastuspohjaisena. Helsingissä kaupunkiviljely oli pitkään yleistä pihamailla sekä viljelypalstoilla – ja sota-aikana jopa kaupungin puistoissa. Nykyajan kaupunkiviljelijät ovat saaneet toimintaansa mallia mm. New Yorkista, Lontoosta, Amsterdamista ja Berliinistä. Vaihtoehdoisen kaupunkikulttuurin kehittämisellä Dodo on ilmeisesti tavoitellut mm. ajanvieton painopisteen siirtämistä pois tavarakuluttamisesta sekä pyrkinyt tarjoamaan mahdollisuuksia viikonlopon viettoon mökkeilyn sijaan kaupungissa, ja täten ehkäisemään mökkimatkoihin liittyvää henkilöautoliikennettä. Kaupunkiviljelyn edistämiseksi Helsingissä aktiivinen taho oli myös Hyötykasviyhdistys. Vuonna 2015 Helsingin kaupunki osoitti Helsingistä kymmeniä potentiaalisia paikkoja kaupunkiviljelylle ja useita otettiin käyttöön. Kaupunkiviljelyn lisäksi kaupunkimökkeily on kasvattanut suosiotaan – siirtolapuutarhamökkien hinnat ovat korkealla ja uusia siirtolapuutarha-alueita rakennetaan. Kesää vietetään myös Helsingin rannoilla, puistoissa ja kaupunkitapahtumissa. Pitkät mökkimatkat viikonloppuisin eivät enää nuoremmassa polvessa houkuta yhtä useaa – etenkin kun ajokortteja ja henkilöautoja on Helsingissä yhä harvemmalla nuorella.

Vuodesta 2013 lähtien Dodo ry on järjestänyt Urbaaneja asumismessuja, joissa halukkaat pääsevät tutustumaan keskimääräistä ahtaammin asuvien kantakaupunkilaisten koteihin. Messut olivat vastine perinteisille asunomessuille, joissa pääosassa on ollut väljä omakotitaloasuminen – usein kaupunkialueiden reunoilla. Ilmeisesti Dodo ry:n ideaa lainaten, vuonna 2018 Suomen Asunomessut ja Helsingin kaupunki järjestivät yhdessä Jätkäsaarella asunomessutapahtuman Kaupunkielämää Jätkäsaarella.

Dodo ry:n järjestämien Urbaanien asumismessujen keskeinen ajatus oli, että kantakaupungissa ahtaasti asuvilla olohuoneet ovat kodin ulkopuolella (Urbaanit asumismessut 2014). Näin Helsingin kantakaupungissa on ollut myös aiemmin, jolloin perheet olivat suuria ja asunnot pieniä. Helsingin kantakaupungissa asumisväljyys onkin jo lähtenyt laskuun. On nähtävissä, että kantakaupunkimaisen

asumismuodon preferointi on Helsingin kantakaupungissa mm. perheillä johtanut potentiaalisista asuinneliöistä karsimiseen. Tällöin asunnon pienempää kokoa voivat kompensoida esimerkiksi julki- set kaupunkitilat, kahvilat, baarit ja ravintolat, kulttuuritilat, tiiviit sosiaaliset suhteet ja ystävien kodit, toimiva joukkoliikenne, käveltävyys, palvelujen ja työpaikkojen läheisyys sekä kaupunkitapahtumat. Tähän ilmiöön näyttäisi liittyvän myös tavaroiden lainaamisen ja kierrättämisen helpottuminen sosi- aalisen median myötä – kaikkea tavaraa ei ole enää pakko omistaa ja säilyttää kotona – sekä ylipäänsä tavar- an omistustarpeen vähentyminen digitalisaation myötä. Asumisen laatu tai asumisviihtyisyys ei siis tässä ajattelussa palaudu ainoastaan yhteen tilastolliseen tunnuslukuun (neliömetriä/asukas), vaan on monen tekijän summa. Aiemmin yhteiskunnallisena ideaalina ollut asumisväljyyden jatkuva kas- vattaminen ei myöskään ole luonnonvarojen käytön tai ilmastonmuutoksen voimistumisen ehkäise- misen kannalta tavoiteltavaa, sillä se lisää mm. rakennusmateriaalien, lämmön ja sähkön kulutusta asukasta kohden. Suureen asuntoon on myös mahdollista hankkia enemmän tavaraa kuin pieneen asuntoon. Koko Helsingissä asumisväljyys kuitenkin pitkällä aikavälillä (v. 1989–2013) kasvoi noin 3,6:lla neliömetrillä, ollen vuonna 2013 keskimäärin 34,2 neliömetriä, mikä on kuitenkin alempi kuin koko maassa (39,8 neliömetriä) (Helsinki-iläiskotien ahtaus...2013). Asumisväljyyden kasvun on en- nustettu hidastuvan (Lauronen 2012). Vuonna 2017 asumisväljyys oli Helsingissä 0,3 neliömetriä alhaisempi kuin vuonna 2007 (Asumisen ja rakentamisen...2018). Monilla suomalaisilla kesämökit edelleen tuovat oman lisänsä asumisväljyyteen – tosin sijainnillisesti toisaalla.



Kuva 333. Ekokaupunkitrendi näyttäytyy esimerkiksi kaupunkiviljelyinnostuksessa. (Miika Norppa).

Paitsi kaupunkiviljelyssä, vihreys alkoi 2010-luvulla näkyä myös arkkitehtuurissa. Jätkäsaaren en- simmäiset viherkattoiset ja -seinäiset rakennukset (nk. Vihreistä vihrein -kortteli, Arkkitehtuuri- ja

muotoilutoimisto Talli) valmistuivat vuonna 2018. Myös Arabianrantaan ja Kalasatamaan on toteutettu viherkattoja. Samoin Keski-Pasilaan oli vuonna 2016 suunnitteilla viherkattoja. Helsingissä hyväksyttiin vuonna 2016 myös viherkattoja koskeva linjaus, jonka myötä Helsinki rakentaa viherkattoja uusiin kouluihin, päiväkodeihin ja tuottamiinsa asuntoihin silloin kun viherkatto nähdään kokonaisarvion perusteella hyvänä ratkaisuna. Helsingissä ei aiemmin ole juurikaan ollut viherkattoja – harvoja esimerkkejä on Linnanmäen pyöreän vesitornin katto, joka ilmeisesti naamioitiin kasvillisuudella ilmahyökkäyksen varalta. Linnanmäen vesitornin kattopuutarhan suunnitteli Paul Olssonin toimisto (Mäkinen 2016:79). Olsson suunnitteli myös ravintola Savoy'n kattopuutarhan 1930-luvulla. Viherkatto oli myös funktionalismiin liittyvä tyyllinen ratkaisu, sillä aikakauden rakennuksista myös Postitalon ja SYK:n talon (Nervanderinkatu 13) katoilla oli aikoinaan kattopuutarhat (Liski et al. 2013:35). Metsätalon katolla oli kasvihuoneita (Makkonen, L. 2012:28). Vesitornin pyöreä muoto ja viherkatto voivat olla ideatasolla peräisin J. E. Forsbergin puutarhasuunnitelmaluonnoksesta Talvipuutarhan ympäristöön vuodelta 1888 – suunnitelmassa on suuri pyöreä istutusalue (ks. kuva Liski et al. 2013:34). Suomenlinnassa valleja on päällystetty heinämatolla. Helsingin Katajanokalla oli myös vielä 1800-luvulla turvekattoisia puutaloja. Nykyisin viherkatot ovat yleisiä esimerkiksi Linzissä, Saksassa. Viherkatot tarjoavat elinmahdollisuuksia eläimille ja kasveille, mahdollisuuksia kaupunkiviljelylle sekä muulle ajanvietolle, viilentävät kaupunkia, vähentävät melua, puhdistavat ilmaa, pidättävät sadevesiä ja pidentävät kattojen elinikää (ks. Miikkulainen 2017). Viherkattojen ja -seinien historia ulottuu tuhansien vuosien päähän. Tunnettu viherkattoinen rakennus 1990-luvulta on arkkitehti Friedensreich Hundertwasserin suunnittelema Waldspirale (2000) Saksan Darmstadtissa. Viherseiniä 2000-luvulla tunnetuksi tehneitä rakennuksia ovat olleet Pariisin Musée du quai Branly (2006) ja viereiseen kasvitieteelliseen puutarhaan seinällään viittaava CaixaForum Madrid (2007). Ensimmäisiä moderneja viherseiniä suunnitteli Patrick Blanc Pariisiin vuonna 1988. Helsinkiin toteutettiin 2010-luvulla joitakin viherseiniä sisätiloihin. Ulkotiloissa Helsingissä on pitkään ollut villiviinien muodostamia viherseiniä, esimerkiksi Kivelänkadulla Töölössä. Porta Nuovan alueelle Milanoon vuonna 2014 valmistuneet Bosco Verticalen kaksoistornit ovat satojen, parvekkeilla kasvavien puiden peittämiä.

8 JOHTOPÄÄTÖKSET JA KESKUSTELUA

Tässä luvussa teen tutkimusta koskevat johtopäätökset. Ensimmäiseksi kuvaan Helsingin kaupunkiroolien kehittymistä vuosina 1550–2018. Toiseksi tarkastelen Helsingin eurooppalaisuutta Helsingin kaupunkisuunnitteluun ja arkkitehtuuriin eri aikoina tulleiden vaikutteiden kautta. Kolmanneksi kuvaan Helsingin paikallisen historian, polkuriippuvuuden, vaikutusta Helsingin kaupunkisuunnittelussa. Neljänneksi tarkastelen Helsingin kantakaupungin suunnittelussa 1970-luvulla käynnistynyttä kehitystä, jossa on tehty paluuta kohti perinteistä urbaania kaupunkirakentamista. Viidenneksi tarkastelen lyhyesti Helsingin esikaupunkialueen suunnittelun historiatietoisuutta. Lopuksi pohdin, onko Helsingillä ollut 2000-luvulla kultainen kausi.

8.1 Helsingin kaupunkiroolit 1550–2018

Helsinki perustettiin kuninkaan määräyksestä *kauppakaupungiksi* vuonna 1550 (taulukko 45. ja taulukko 46.), mutta kaupungin kehitys oli monista syistä vaatimatonta kahdensadan vuoden ajan. Sijainti meren rannalla oli keskeinen: Helsingistä haluttiin *satamakaupunki*. Helsinki säilyi pienenä ag-

raarikaupunkina, jonka asukkaat olivat henkilökohtaisesti kytköksissä maa- ja kalatalouteen. Helsingillä oli kuitenkin myös sotilaallinen funktio, on puhuttu jopa *sotakaupungista* (ks. Aalto 2012). Helsingistä rakennettiin 1700-luvun puolivälissä Viaporin linnoituksen kautta *linnoituskaupunkia*. Ruotsi menetti Helsingin vuonna 1808 Venäjälle, joka teki Helsingistä Suomen *autonomisen suuriruhtinaskunnan pääkaupungin* vuonna 1812. Pääkaupunkiaseman jälkeen Helsingistä tehtiin *hallintokaupunki ja pankkikaupunki* vuonna 1819 ja pian sen jälkeen *yliopistokaupunki* vuonna 1828. Helsinki alkoi 1820-luvulla kehittyä myös *kulttuuri- ja sivistyskaupunkina*: ensimmäinen teatteri perustettiin ja sanomalehtien julkaiseminen alkoi. Helsingin historia *matkailukaupunkina* ulottuu Kaivopuiston kylpylätoimintaan 1830-luvulle, mutta voimistuu vasta 1800-luvun lopulla. Helsingin ja Hämeenlinnan välisen raideyhteyden avaaminen vuonna 1862 vahvisti Helsingin asemaa *logistiikkakaupunkina*. Säännöllinen höyrylaivaliikenne oli alkanut jo vuonna 1837. Helsinki profiloitui näin myös Suomen meriliikenteen ja raideliikenteen kansallisena keskipisteenä. Helsingin ensimmäiset tehtaat oli perustettu Viaporin rakentamisen myötä, mutta *teollisuuskaupunki* Helsingistä tuli oikeastaan vasta 1860–70-luvuilla. Logistiikka- ja teollisuusroolit vahvistivat viennin ja tuonnin kautta Helsingin asemaa *kauppakaupunkina*. Suomen itsenäistyminen vuonna 1917 vahvisti Helsingin asemaa *Suomen pääkaupunkina*. Vuonna 1952 Helsingissä järjestettiin olympialaiset ja Helsinki profiloitui *urheilu- ja olympiakaupunkina*. Urheilurakentaminen oli alkanut jo 1930-luvulla vuoden 1940 olympialaisia varten. Helsingissä järjestettiin 1970-luvulla Euroopan turvallisuus- ja yhteistyökonferenssi eli Etyk, ja Helsinki sai mainetta konferenssijärjestäjänä, ja myöhemmin jopa *konferenssikaupunkina*. Sama vuosikymmen oli hyvinvointivaltion kehittymisen aikaa: julkiset palvelut monipuolistuivat. Samanaikaisesti oltiin rakennemuutoksen kourissa, mikä vei elinkeinorakennetta teollisuusvaltaisuudesta kohti palveluvaltaisuuutta. Helsinki alkoi kehittyä *palvelukaupungiksi*. Helsinki nousi 1990-luvulla jälkipuoliskolla esille suomalaisen tietoyhteiskunnan *pääkaupunkina* ja *ICT-kaupunkina*. Lamaa seurannut nousukausi teki Helsingistä *kulutuskäytön kaupungin*. Kulttuuri korostui kaupunkipolitiikassa 1990-luvulla, ja vuonna 2000 Helsinki vietti *Euroopan kulttuuripääkaupunkivuotta*. Vuodelle 2012 Helsinki valittiin *Maailman Design -pääkaupungiksi*. Tämä antoi osviittaa Helsingin kaupunkiroolien tulevas- ta kehityksestä. *Ekokaupunkiroolin* vahvistumisesta oli merkkejä 2010-luvulla.

Kaupunkirooleilla on aina ollut erilaisia tilallis-fyysisiä ilmentymiä. Arkkitehtuuri on myös ollut osa kaupunkiroolien kulloinkin saneleman rakentamisen tilallis-fyysistä ja visuaalista ilmentymää ja kaupunkiroolin kukoistuksen kuvastaja.

Vuodesta	Kaupunkirooli	Kaupunkiroolin tilallis-fyysisiä ilmentymiä
1550	Agraarinen kauppa- ja satamakaupunki, myös sotilaallinen funktio	Peltomaisemat, rakennusten pieni mittakaava, pienet kauppa-alukset, sotajoukot.
1748	Linnoituskaupunki	Suomenlinna, jonka rakentamiseen liittyi tehtaiden perustamista, kaupan lisääntymistä ja porvariston vaurastumista seurannutta asuntorakentamista.
1812	Suomen autonomisen suuriruhtinaskunnan pääkaupunki	Monumentaalikeskustan kaavoitus ja rakentamisen aloittaminen.
1819	Hallintokaupunki	Senaatintalo, keisarillinen palatsi, myöhemmin mm. ritarihuone ja Säätytalo.
1819	Pankkikaupunki	Pankkirakentaminen (myöhemmin).
1827/1829	Kulttuuri-, sivistys- ja mediakaupunki	Ensimmäiset teatterit, lehti- ja painotalot.
1828	Yliopistokaupunki	Yliopiston päärakennus, yliopiston kirjasto, kasvitieteellinen puutarha.
1833/38	Kylpyläkaupunki/matkailukaupunki	Kaivohuone, hotellit, huvilat.
1862	Logistiikkakaupunki	Rautatiet, satamat, parempi tiestö.
1860–70-luku	Teollisuuskaupunki	Tuotantorakennukset piippuineen, työväestön asuinalueet.
1887–1930-luku	Kauppakaupunki	Hotellit, kahvilat, ravintolat, kauppahallit, tavaratalot.

1917	Itsenäisen Suomen pääkaupunki	Kansallisteatteri (1902), Kansallismuseo (1910), Eduskuntatalo (1931).
1930-luvulta/ 1952	Olympia- ja urheilukaupunki	Urheilurakennukset, Olympia- ja Kisakylä, lentoasema, Olympiaterminaali, hotellit, Sokoksen tavaratalo, ravintolat.
1970-luku	Konferenssikaupunki	Finlandia-talo, Messukeskus, hotellit.
1970-luku	Palvelukaupunki	Julkiset palvelut, kuten terveysasemat, neuvolat ja päiväkodit, kaupalliset palvelut.
1990-luku	ICT-kaupunki, yrityshallintokaupunki, tietoyhteiskunnan keskus, kulutuskaupunki, matkailukaupunki.	Pääkonttorit, kampukset, kauppakeskukset, hotellit.
2000	Euroopan kulttuuripääkaupunki	Kulttuurirakennukset.
2012	World Design Capital	Designin korostuminen kaupungin suunnittelussa.
2020-luku	Ekokaupunki?	Uudenlaiset energiantuotantomuodot, samanaikainen kaupunkirakenteen tiivistäminen ja viheralueiden säilyttäminen, joukkoliikenne- ja pyöräilyinfrastruktuuri, viherkatot.

Taulukko 45. Helsingin historiallisten kaupunkiroolien syntyminen ja kaupunkiroolien tilallis-fyysisiä ilmentymiä. Ks. myös Kolbe (2002: 13–15). Huom! Taulukon vuosiluvut viittaavat roolien syntymisajankohtiin. Rooleilla on ollut jatkuvuutta ja rooleja on ollut samanaikaisesti useita.

Vuosi	Kaupunkirooli	Syitä roolin kehittymiseen	Kaupunkiroolin vaikutuksia
1550	Agraarinen satama- ja kauppakaupunki, myös sotilaallinen funktio	Kauppakaupunki perustettiin kuninkaan määräyksestä. Kaupungin sijaintipäätökseen vaikutti asema Tallinnaa vastapäätä. Myös Helsingin sotilaallinen rooli määräytyi hallinnon toimesta.	Helsinkiin porvaristoa. Kaupankäynnin kehittyminen.
1748	Linnoituskaupunki	Linnoituskaupungiksi linnoituskomission ehdotuksesta, syynä Ruotsin valtakunnan puolustustarve. Helsingin sijainnin vaikutus valinnassa.	Toi julkisia investointeja, sivistyneistöä ja sivistyneistön tapoja, synnytti varhaista teollisuutta ja piristi kauppaa.
1812	Suomen autonomisen suuriruhtinaskunnan pääkaupunki	Pääkaupunkiasema kuninkaan päätöksellä. Helsinki sijaitsi Turkua lähempänä Pietaria.	Auttoi Helsinkiä saamaan muita kaupunkirooleja.
1819	Hallintokaupunki	Pääkaupunkiaseman vaikutus.	Toi Helsinkiin koulutettua väestöä.
1819	Pankkikaupunki	Pääkaupunkiaseman vaikutus.	Toi Helsinkiin koulutettua väestöä ja teki Helsingistä finanssitoiminnan keskuksen Suomessa.
1827/1829	Kulttuuri-, sivistys- ja mediakaupunki	Pääkaupunkiaseman vaikutus. Kaupungin uuden yläluokan tarpeet.	Paransi kulttuuritarjontaa ja loi pohjan Helsingin kulttuurilliselle kehitykselle.
1828	Yliopistokaupunki	Pääkaupunkiaseman ja Turun palon vaikutus yliopisto siirtämiseen Helsinkiin.	Toi Helsinkiin koulutettua väestöä. Yliopistosta tuli Helsingille vetovoimakeijä ja sivistystä generoiva laitos.
1833/38	Kylpyläkaupunki/ matkailukaupunki	Keisarin ja virkamiesten matkailurajoitusten vaikutus kylpylä- ja matkailukaupungin perustamiseen ja kehittymiseen.	Paransi kaupungin palvelutarjontaa ja loi pohjan Helsingin matkailuperinteille.
1862	Logistiikkakaupunki	Rautatien rakentaminen keisarin määräyksestä.	Paransi Helsingin saavutettavuutta ja elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksia viennin ja tuonnin näkökulmasta.
1860–70-luku	Teollisuuskaupunki	Kansainvälinen teollistumiskehitys. Elinkeinovapaus. Logistiset mahdollisuudet. Ulkomaalaistaustaisten yrittäjien korostunut merkitys.	Teollistuminen synnytti työpaikkoja ja tarvetta työvoimalle. Teollistuminen ja väestönkasvu piristivät kauppaa ja palvelutarjontaa.

			Kulutus lisäsi kysyntää teollisuustuotteille.
1887–1930-luku	Kauppakaupunki	Logistiikan ja teollisuuden kehittyminen, työpaikka- ja väestömäärän kasvu.	Ostos-, palvelu- ja matkailutarjonnan parantuminen.
1917	Itsenäisen Suomen pääkaupunki	Pitkä asema Suomen autonomisen suuriruhtinaskunnan pääkaupunkina. Maan suurin kaupunki.	Keskitti Helsinkiin valtionhallinnon toimintoja.
1930-luvulta/ 1952	Olympia- ja urheilukaupunki	Suomen menestys olympialaisissa synnytti haluja hakea olympialaisia. Pääkaupunkiaseman merkitys.	Helsinki profiloitui urheilukaupunkina ja meritoitui tapahtumanjärjestäjänä, joka tuli myöhemmin vuosina isännöimään lukuisia urheilukilpailuja.
1970-luku	Konferenssikaupunki	Poliittis-maantieteellinen asema idän ja lännen välissä ja merkittävien konferenssien järjestäminen Helsingissä. Pääkaupunkiaseman merkitys.	Helsinki profiloitui konferenssikaupunkina ja meritoitui konferenssien järjestäjänä, joka tuli myöhemmin vuosina isännöimään lukuisia erilaisia konferensseja.
1970-luku	Palvelukaupunki	Hyvinvointivaltion rakentamisen merkitys.	Julkisten palvelujen saatavuuden parantuminen. Yksityisen palvelutarjonnan kehittyminen
1990-luku	ICT-kaupunki, tietoyhteiskunnan keskus, kulutuskaupunki	Julkiset ja yksityiset panostukset koulutukseen sekä tutkimus- ja kehittämistoimintaan. Nokian menestyksen ja siitä hyötyneiden yritysten menestyksen vaikutus.	Taloudellinen menestys ja mahdollisuudet kuluttaa. Matkailu ja kulutus.
2000	Euroopan kulttuuripääkaupunki	Kuuluminen Euroopan Unioniin, kulttuuripääkaupunki-tittelin hakeneminen. Myöntämiseen vaikutti todennäköisesti Helsingin panostaminen kulttuurirakentamiseen.	Kulttuuripääkaupunkivuoteen liittyi tapahtumajärjestämistä ja sen myötä vahvistui ymmärrys kulttuuriin panostamisen merkityksestä Helsingin vetovoimalle.
2012	World Design Capital	Suomalaisen designin pitkät perinteet ja menestys: design arkipäiväistä.	Huomion kiinnittyminen designin merkitykseen ja designin aseman uusi korostuminen.
2020-luku	Ekokaupunki?	Globaali huoli luonnon tilasta ja ilmastomuutoksesta ja tämän näkyminen poliittisissa painosuhteissa. Kansainvälisten sopimusten vaikutukset.	Kaupunkiroolin vaikutuksia ei vielä tarkkaan tiedetä.

Taulukko 46. Syitä Helsingin kaupunkiroolien kehittymiseen ja kaupunkiroolien vaikutuksia. Hallinnolla on useasti ollut liikkeellepaneva rooli Helsingin kaupunkiroolien synnyssä. Huom! Taulukon vuosiluvut viittaavat kaupunkiroolien syntymisajankohtiin. Rooleilla on ollut jatkuvuutta ja rooleja on ollut samanaikaisesti useita.

Entä mitkä ovat 2010-luvun Helsingin kaupunkiroolit, jos niitä verrataan Helsingin historiallisiin kaupunkirooleihin? Miten eri roolit ovat historian saatossa säilyttäneet merkityksensä? Helsingin suurkaupungistuminen ja pääkaupunkiasema ovat keskittäneet Helsinkiin ja pääkaupunkiseudulle suuren määrän erilaisia kaupunkirooleja:

- Helsinki on **kauppakaupunki**: Helsinki ja laajemmin tarkasteltuna pääkaupunkiseutu on etenkin kansallisesti huomattava vähittäis- ja tukkukaupan keskittymä. Syyt keskittymän kehittymiseen ovat mm. logistiset ja väestölliset.
- Helsinki on **hallintokaupunki**: Helsingissä sijaitsee paikallishallinnon (kaupunginvaltuusto, kaupungin virastot) ohella Uudenmaan maakuntahallinto (Uudenmaan liitto) ja Suomen kansallinen hallinto: Suomen Eduskunta, kaikki ministeriöt, suuri osa keskusvirastoista, tasavallan presidentin ja pääministerin virka-asunnot. Hallintotoiminnat tuovat mukanaan järjestö-

toiminnan (työntekijöiden ja työnantajien etujärjestöt, poliittiset puolueet, yhdistykset, säätiöt). Helsinki on myös elinkeinoelämän hallintokaupunki, sillä Suomen suurimpien yritysten pääkonttoreista valtaosa sijaitsee pääkaupunkiseudulla (sadasta suurimmasta 84 vuonna 2007). Kansainvälisten toimielinten ja ulkomaalaisten yritysten pääkonttoreille Helsinki ei kuitenkaan perinteisesti ole ollut tärkeä sijoittumiskaupunki.

- Helsinki on **yliopisto- ja koulutuskaupunki**, koulutuksen ja tieteen kaupunki: Helsingissä sijaitsee Suomen suurin yliopisto Helsingin yliopisto, Taideyliopisto, Svenska Handelshögskolan, sekä Aalto-yliopistosta joitakin kauppakorkeakoulun toimintoja. Vuodesta 2011 yliopistotasoista opetusta Helsingissä ovat tarjonneet myös yksityiset korkeakoulut (3 kpl). Helsingin ja pääkaupunkiseudun roolia korkeakoulutuksen tarjoajana vahvistavat ammattikorkeakoulut Arcada, Haaga-Helia, Humak, Laurea ja Metropolia. Suuri ammattikoulutusta tarjoava yksikkö on Stadin ammattiopisto. Koulutuskeskittymää vahvistavat myös peruskoulut ja lukiot. Tutkimustoiminnan osalta Helsingissä sijaitsee suurin osa Suomen valtiollisista tutkimuslaitoksista sekä suuri määrä eri alojen yritysten T&K-yksiköitä. Julkis-yksityinen tutkimusyhteistyö ja kansainvälinen opiskeluun ja tutkimukseen liittyvä vuorovaikutus on vilkasta. Pääkaupunkiseudun yliopistot eivät kansainvälisissä vertailuissa ole olleet aivan kärkikas-tissa.
- Helsinki on **logistiikkakaupunki**: Helsingissä sijaitsee Suomen toiseksi suurin tavaraliikenteen satama ja suurimmat matkustajaliikenteen satamat (Eteläsatama, Länsisatama, Vuosaaren satama). Helsingin Sataman matkustajamäärät ovat maailman satamista suurimmat. Helsingin tavarasatama ei ole eurooppalaisessa tai globaalissa mittakaavassa suursatama. Helsingin paikallisliikenteen järjestelmä (lähijunat, bussit, raitiovaunut, metrot) on Suomen laajin. Helsinki on Suomen kaukoliikenteen keskus niin linja-auto- kuin junaliikenteessä. Ilmalassa sijaitseva Suomen suurin postinlajittelukeskus on siirtymässä pois Helsingistä. Espoon ja erityisesti Vantaan, pääasiassa Kehä III:n varren lukuisat logistiikkakeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoasema ovat osa pääkaupunkiseudun logistiikkaklusteria.
- Helsinki on **kulttuurikaupunki**. Helsingin kaupunki tarjoaa suuren määrän kulttuuripalveluja, joihin lukeutuu mm. kirjasto-, museo-, kulttuurikeskus-, teatteri- ja tanssitoimintaa. Helsingissä toimii lukuisia valtion kulttuurilaitoksia (mm. taidemuseot, historialliset museot, teatterit, Kansallisooppera, arkistot, yliopiston kirjastot). Osa museoista, teattereista ja arkistoista ym. on myös yksityishenkilöiden, yhdistysten, säätiöiden tai yritysten ylläpitämiä. Lisäksi pääkaupunkiseudulla on huomattava määrä kulttuurialan yritystoimintaa: mm. kustantamoita, radio- ja televisiotoimintaa ja uutistoimistoja. Design-alat ovat olleet nosteessa, mutta monen design-alan yritysten liikevaihto oli ainakin vielä vuonna 2012 verrattain vaatimatonta. Toisaalta korkealaatuisen designin lähes mille tahansa tuotteelle ja yritykselle tuoma lisäarvo on usein tilastoissa näkymätöntä, vaikka sen merkitys yritykselle olisikin taloudellisesti suuri. Helsingissä toimii runsaasti eri alojen taiteilijoita. Helsingissä vierailee runsaasti ulkomaalaisia taiteilijoita esimerkiksi musiikin saralla. Helsinkiläisten kulttuurialan toimijoiden toiminta on kansainvälistä ja Helsingin kulttuuri-instituutiot ovat viime vuosina saaneet kasvavaa kansainvälistä huomiota. Kulttuurin harrastaminen muodostaa oman laajan kenttensä.
- Helsinki on **palvelukaupunki**. Julkisista palveluista voidaan mainita peruspalvelut (mm. päiväkodit, koulut, terveysasemat, neuvolat ja sairaalat). Näitä palveluja tarjoavat Helsinki, HUS ja valtio. Kulttuuripalveluja käsiteltiin jo edellisessä kohdassa. Yksityinen, henkilöasiakkaille suunnattu palvelutarjonta on erittäin laajaa ja monipuolista. Siihen lukeutuu mm. majoitus- ja ravitsemustoiminta, kaupat, viihdepalvelut sekä hyvinvointi- ja terveystyöpalvelut. Oman, kool-

taan erittäin merkittävän, palvelutarjonnan ryhmänsä muodostavat KIBS-alat (Knowledge intensive business services), joilta yritykset ja julkishallinto ostavat ydintoimintaansa kuuluvia palveluita. Helsinki on siten myös merkittävä **pankkikaupunki**. Suomen KIBS-alojen työpaikoista peräti 48 prosenttia sijaitsee Helsingin seudulla (Norppa & Schulman 2011).

- Helsinki on **matkailu- ja konferenssikaupunki**: Helsinki on merkittävä rakennetun ympäristön, kulttuurin, ostospaikkojen, tapahtumien, majoitus- ja ravitsemustoiminnan ja liikenteen keskus – eli monin tavoin kiinnostava ja houkutteleva matkailukohde. Helsingissä järjestetään vuosittain suuret määrät erilaisia messuja, kongresseja, kokouksia ja konferensseja. Helsingin hotelleissa yöpyi vuonna 2016 enemmän ihmisiä kuin koskaan aikaisemmin: yli 3,5 miljoonaa.
- Helsinki on **urheilukaupunki**. Helsingin urheilurakennusinfrastruktuuri on Suomen suurin. Helsingissä on myös järjestetty useita kansainvälisiä urheilukilpailuja viime vuosikymmeninä: mm. olympialaiset (1952), yleisurheilun EM-kilpailut (1971, 1994, 2012), yleisurheilun MM-kilpailut (1983, 2005) ja jääkiekon MM-kilpailut (1974, 1982, 1991, 1997, 2003, 2012 ja 2013). Lisäksi Helsingissä järjestetään runsaasti kansallisia ja paikallisia urheilutapahtumia ja urheilu harrastustoimintana muodostaa oman kokonaisuutensa.

Osa Helsingin kaupunkirooleista on heikentynyt:

- Helsinki on yhä huomattava **ICT-kaupunki**, mutta pääkaupunkiseudun IT-klusteri on 2000-luvulla heikentynyt: hardwaren tuotannon poismuuton, IT-kuplan puhkeamisen (2000-l. alku) ja viimeisimmässä vaiheessa jopa T&K-toiminnan vähentämisen (2012) myötä. Viimeinen Suomessa tuotettu Nokian kännykkä valmistettiin Salon tehtaalla heinäkuussa 2012. Vuonna 2013 Nokian matkapuhelintoiminnot myytiin Microsoftille. Samana vuonna Nokian brändin arvo romahti. Nokia muutti Keilaniemen pääkonttoristaan Karaporttiin Microsoftin konttorin alta. Toisaalta peliala on ollut pääkaupunkiseudulla 2010-luvulla voimakkaassa nousussa, mutta sen työllistävyysvaikutukset eivät ainakaan aluksi näyttäneet kovin suurilta. Sen sijaan peliala tuotti runsaasti yhteisöverotuloja – esimerkiksi peliyritys Supercell tuotti Helsingille vuonna 2015 yhteisöverotuloja noin 65 miljoonaa euroa, joka oli peräti 17,6 prosenttia Helsingin tuon vuoden yhteisöverotuloista. Vuonna 2016 Supercell tuotti Helsingille yhteisöveroja vielä reilusti tätäkin enemmän. ICT-alalta Nokian romahduksen myötä työttömiksi jääneistä osa perusti uusia yrityksiä ja osa työllistyi muihin yrityksiin, mutta osajia valui myös Suomen naapurimaihin, joissa osajista oli puutetta. Digitalisaation eteneminen piti yllä ICT-osajien tarvetta.
- Helsinki on yhä **teollisuuskaupunki** siinä mielessä, että Helsingissä on tuhansia teollisuustyöpaikkoja (16 357 työpaikkaa vuonna 2015), mutta tämä rooli on vuosikymmenten varrella merkittävästi heikentynyt. Teollisuustoimintaa on lopetettu ja toimintaa on muuttanut Helsingin ulkopuolelle sekä ulkomaille. Aiemmin Helsingissä oli merkittävä määrä mm. elintarvike-, konepaja-, tekstiili- ja varustamoteollisuutta. Rakennusala sekä yhdyskuntahuolto (sähkö-, kaasu-, lämpö-, vesi- ja jätehuolto) sen sijaan on pääkaupunkiseudulla merkittävä työllistäjä, sillä kasvava kaupunki edellyttää jatkuvasti uutta rakentamista sekä kaupungin suuri koko olemassa olevan rakennetun ympäristön ylläpitoa ja huoltoa. Raskasta teollisuutta Helsingissä ei kuitenkaan oikeastaan enää ole – ja osaa muualla Suomessa esiintyvistä toimialoista ei ole oikeastaan ole ollutkaan. Esimerkiksi metsäteollisuuden osalta pääkaupunkiseudulla ovat sijainneet vain pääkonttorit.

- Helsinki ei ole enää varsinainen **sotilaskaupunki**, mutta kylläkin varuskuntakaupunki (Santahaminan varuskunta ja Suomenlinnan Merisotakoulu). Helsingissä toimii myös maanpuolustuskorkeakoulu.

Alkutuotanto, mm. kaivostoiminta, maa-, riista- ja metsätalous sekä kalatalous, ovat jo pitkään loistaneet Helsingissä poissaolollaan.

Helsingin teollisen roolin heikentyminen 1970-luvulta lähtien on merkinnyt sitä, että Helsingin riippuvuus muista suomalaisista kaupungeista on fyysisen tuotantoprosessin osalta teollisen kaupunkiroolin kotimaisessa hierarkiassa lisääntynyt. Toisaalta muun Suomen taloudellinen riippuvuus moniroolisesta Helsingistä on jatkuvasti voimistunut Helsingin kehitettyä paitsi kansallisesti, Itämeren alueella ja osin jopa globaalisti merkittäväksi taloudelliseksi keskuksiksi, joka on kyennyt tuottamaan hyvinvointia koko maahan.

8.2 Helsinki, eurooppalainen kaupunki

Eurooppalaisen kaupunkisuunnittelun historiasta on erotettavissa pitkä linja, jonka vaikutukset ovat monelta osin kantautuneet Helsinkiin yhdessä tai toisessa muodossa. Eurooppalaisen kaupunkisuunnittelun historiaan kuuluvat mm. Hippodamoksen kreikkalainen ruutukaava, roomalainen cardo- ja decumanus -kaupunki, keskiajan pääasiassa, joskaan ei kokonaan, epäsäännöllinen kaupunki, renessanssiajan säännönmukainen – ideaalitalanteessa tähdenmuotoinen sekä bastionein ja vesiestein ympäröity – kaupunki, barokkiajan pitkien akseleiden kaupunki, ruutukaavaan perustuva empirekaupunki, barokkivaikutteinen haussmannilainen bulevardikaupunki, liikenneväylien varsilla venyttäytyvä lineaarinen rautatiekaupunki, keskiaikaisvaikutteinen sitteläinen kaupunki, kaupungin ja maaseudun ominaisuuksia yhdistelevä puutarhakaupunki, wagnerilainen eurooppalainen suurkaupunki, garnierilainen teollisuuskaupunki, 1920-lukulainen suurpihakortteleihin perustuva kaupunki, corbusieriläinen ja amerikkalaisvaikutteinen pilvenpiirtäjäkaupunki, CIAM:in toimintoiltaan alueellisesti eriytetty funktionalistinen kaupunki, kämmenen muotoon perustuva kaupunki (finger plan), hajakeskitetty kaupunki (metsälähiöt, new towns), tiiviyttä korostava kompaktikaupunki, monipuolisuutta ihannoiva pluralistinen kaupunki sekä tehokkaita julkisia liikenneyhteyksiä ja liikenneasemien varaan rakentuvia noodeja painottava verkostokaupunki.

Olen edellä kuvannut tätä pitkää linjaa Helsingin, erityisesti Helsingin kantakaupungin osalta. Olen kiinnittänyt huomioni erityisesti Helsingin tilallis-fyysisen rakenteen, ilmeen, infrastruktuurin ja toimintojen kehitykseen sekä tarkastellut tätä kehitystä suhteessa Helsingin elinkeinojen muutokseen.

Helsinkiä on rakennettu 1800-luvun alusta asti ensin pääasiassa eurooppalaisena kaupunkina. Tämä on ollut nähtävissä asemakaavallisina ja arkkitehtonisina vaikutteina sekä kaupungin yleiseurooppalaisella tavalla muuttuneina toiminnallisina piirteinä. Eurooppalainen perinne on Helsingissä monin tavoin fyysisesti läsnä. Eurooppalaisuus on Helsingissä voimakkaammin tuontitavaraa kuin Manner-Euroopassa, mutta toisaalta suunnitteluinnovaatioiden diffuusio on erottamaton osa eurooppalaisen kaupunkisuunnittelun perintöä myös muualla Euroopassa. Helsingin suunnitteluun tulleiden kansainvälisten vaikutteiden lähtöalueet tai -kaupungit ovat historiallisesti vaihdelleet. Amerikkalaiset vaikutteet lisääntyivät etenkin 1900-luvun jälkipuoliskolla.

Kaupungit, jotka kulloinkin ovat pystyneet tuottamaan tai markkinoimaan uudenlaisia teknologisia ja/tai tyylillisiä suunnitteluratkaisuja, ovat nousseet ajassaan muodikkaiksi ja esikuvallisiksi. Vuosisatojen aikana kaupungeista on muodostunut eri aikakausien arkkitehtuurimuotien kerrostuneita ko-

koelmia. Pariisin 1800-luvun innovaatio oli bulevardirakentaminen siihen liittyvine mittavine infrastruktuuriratkaisuineen. Englannin 1800- ja 1900-lukujen innovaatioita olivat puutarhakaupungit. Lähiörakentamisen mallikaupunginosat (Siedlungit) löytyvät 1920-luvun Saksan kaupungeista ja toisen maailmansodan jälkeisestä Englannista (New Townit, vihervyöt). Finger plan -ajattelu kehitettiin Kööpenhaminassa vuonna 1947. Yhdysvalloista vaikutteita tuli etenkin 1960-luvulla – tuolloin muodissa oli autokaupunki. 1970-luvun automarketit ja 1980-luvulla yleistyneet kauppakeskukset olivat myös amerikkalaista tuotekehittelyä. Lontoo, Barcelona ja Amsterdam olivat pioneereja entisten satama-alueiden kehittämisessä asuin- ja virkistyskäyttöön. Pyöräilyjärjestelmiä ryhdyttiin kehittämään varhain Hollannin ja Tanskan kaupungeissa. Kööpenhaminassa korostui aikaisessa vaiheessa myös kaupunkitilan laadullinen kehittäminen henkilöautojen hallitsemasta ympäristöstä kohti jalankulkua ja oleskelua suosivaa miljööä.

Helsinki kuului Viaporin rakentamisen aikaan 1700-luvulla Ruotsille ja Ruotsin kautta linnoitusrakentamiseen tuli mm. ruotsalaisia, ranskalaisia, hollantilaisia ja italialaisia vaikutteita. Suomen naapurimaiden suurkaupungit ovat niiden helpon saavutettavuuden vuoksi olleet vertailukohtia Helsingille. Erityinen merkitys 1800-luvulla oli Suomen entisen isäntämaan Venäjän tuolloisella pääkaupungilla, keisarinajan Pietarilla. Helsingissä toimi myös venäläisiä arkkitehteja. Pietarin suunnittelussa sovellettujen ihanteiden kautta Helsinkiin välittyi myös mm. antiikin Ateenan ja Rooman sekä Venetsian piirteitä. Saksan kaupunkiin on Helsingistä ollut pitkään tiiviitä yhteyksiä mm. arkkitehtien ulkomaanopintojen ja opintomatkojen kautta. Saksalaiset vaikutteet näkyivät Helsingin kaupunkisuunnittelussa ja arkkitehtuurissa 1800-luvun ensimmäisellä puoliskolla mm. saksalaissyntyisen C. L. Engelin ja Saksaan opintomatoja tehneen J. A. Ehrenströmin välityksellä. 1800-luvun jälkipuolella vaikutteita saatiin paitsi Saksasta, myös Ruotsista. Helsingiläisissä arkkitehtitoimistoissa toimi useita ruotsalaisia arkkitehteja. Huvila-arkkitehtuurissa esiintyi mm. sveitsiläisiä ja norjalaisia vaikutteita. Helsingin 1800-luvun kaupunkirakentamisessa eurooppalainen suunnitteluperinne näkyy ruutukaavana, puistoina ja puistokatuina eli bulevardeina sekä kansainvälisinä arkkitehtuurityyleinä: empire (alun perin ranskalainen), uusgotiikka (alun perin ranskalainen) ja uusrenessanssi (alkujaan italialainen).

1900-luvulla vaikutusvaltainen asema Helsingin näkökulmasta oli ennen kaikkea Tukholmalla, mistä on löydettävissä tyyllinen vastine oikeastaan lähes kaikille Helsinkiin 1900-luvulla rakennetuille asuinalueille.

Helsingin 1900-luvun alun kaavoituksessa on ainakin jossakin määrin vaikutteita kaikista merkittävistä 1800-luvun jälkipuoliskon ja 1900-luvun alun kansainvälisistä suunnitteluvirtauksista: haussmannilaisista bulevardeista, keskiaikaisia kaupunkeja ihannoivasta sitteläisyydestä, liikenneväylien varsilla venyttäytyvästä lineaarikaupungista, howardilaisista puutarhakaupungeista, Otto Wagnerin ja Joseph Stübberin suurkaupunkivisioista sekä Patrick Geddesin kaupunkikirurgiasta.

1900-luvun alun kansallisromanttisessa arkkitehtuurissa vaikutteet olivat kansainvälisempiä kuin koskaan aikaisemmin suomalaisessa arkkitehtuurissa. Rationalismissa korostuivat 1910-luvulla saksalaiset vaikutteet. Barokin ja rokokoon vaikutteet tulivat suosioon Ruotsin kautta. 1920-luvulla arkkitehtoniset ja korttelirakenteeseen liittyvät vaikutteet tulivat Pohjoismaista, mutta tyylin osalta myös Italiasta ja pilvenpiirtäjähankkeiden osalta Yhdysvalloista. Funktionalismi oli 1920-luvun lopulta voimakasta Saksassa ja vaikutteet tulivat sieltä myös Helsinkiin, osin Ruotsin kautta. Lähiörakentamisessa saatiin 1950–1970-luvuilla vaikutteita niin ikään mm. Ruotsista, mutta myös Tanskasta ja Yhdysvalloista. Keskustojen kehittämisen ihanteet, mm. autoilun suosiminen ja aiempaa tehokkaampi / korkeampi rakentaminen, olivat amerikkalaisperäisiä. Paljasta betonirakentamista ihannoitiin 1970-luvulla – vierailukohteita oli Ruotsin lisäksi mm. Englannissa, Skotlannissa ja Saksassa, ja myös Itä-Euroopan maiden kaupungeissa. Idän ja lännen välissä sijaitsevassa Suomessa katsottiin

niin itään kuin länteen. New Townien osalta tehtiin vierailuja Englantiin. Betonirakentamisesta irtautettiin 1980-luvun lopulla – kiinnostuksen kohteena oli mm. Tanskan kaupunkisuunnittelu. Innoittajana 1980-luvulla oli myös postmodernistinen arkkitehtuuri, jota rakennettiin Pariisiin esikaupunkialueilla. Saksan, Hollannin ja Norjan kaupungit kuuluivat myös 1980-luvun vierailukohteisiin. 2000-luvulla suunnittelussa vierailukohteita olivat perinteisten kiinnostusten kohteiden lisäksi mm. Amsterdam ja Kööpenhamina. Myös espanjalaiset kaupungit kiinnostivat. Globalisaation ansiosta erilaiset suunnitteluratkaisut olivat yhä helpommin vertailtavissa. Vuoden 2016 hyväksytyn Helsingin yleiskaavan bulevardiratkaisut viittasivat entistä voimakkaammin eurooppalaisen kaupunkisuunnittelun (tiivis korttelikaupunki) paluuseen pitkän amerikkalaistaustaisen (autoväylät, laajat esikaupungit) suunnitteluvaiheen jälkeen.

Euroopan ulkopuolelta Helsinkiin on historiallisesti saatu vaikutteita etupäässä Yhdysvalloista, mutta joissakin tapauksissa myös Lähi- ja Kaukoidästä – mm. Japanista, Turkista ja Egyptistä. Matkustaminen Suomesta Euroopan ulkopuolelle oli kuitenkin oikeastaan koko 1900-luvun ensimmäisen puoliskon ajan melko harvinaista.

Opintomatkojen ohella merkitystä vaikutteiden välittymisessä oli aikakautensa ilmapiirin tekstiksi kiteyttäneillä ja murtumia suunnitteluihanteisiin takoneilla pamfleteilla sekä kaavoittajien ratkaisuilta. Kansainvälisesti merkittäviä pamfletteja ja uudenlaista ajattelua edustaneita kirjoja ja kirjoituksia olivat Camillo Sitten 'Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen' (1889), Ebenezer Howardin 'Garden Cities of To-morrow' (1898), Le Corbusier'n kirjoitukset 1920- ja 30-luvuilla, Eliel Saarisen 'The city – its growth, its decay, its future' (1943), Kevin Lynchin 'The image of the city' (1960), Jane Jacobsin 'The death and life of great American cities' (1961), Colin Buchananin 'Traffic in Towns' (1963) ja Christopher Alexanderin 'A city is not a tree' (1966). 1970-luvulla kaupunkiteoreetikoista pinnalla olivat Peter Harvey (mm. 'Social justice and the city', 1973) ja Manuel Castells ('The urban question', 1977). Vuonna 1987 julkaistiin englanniksi Jan Gehlin kirja 'Life between buildings'. 1990-luvulla yleistyi amerikkalaisen kauppakeskuskaupungin kritiikki (esim. Sorkin 1992) sekä keskustelu globaali-kaupungeista (mm. Sassen 1991). 1990-luvun keskeisiin teoreetikoihin kuului myös tieto- ja verkostoyhteiskunnista kirjoittanut Manuel Castells. Richard Floridan kirjat synnyttivät 2000-luvulla keskustelun luovasta luokasta ja luovista kaupungeista. Verkostokaupunkiajattelu nousi esiin mm. Dupuyn verkstourbanismin (Dupuy 1991) ja Oswald Franzin ja Peter Baccinin kirjan 'Netzstadt – designing the urban' (2003) myötä. Eräänlaisina uuden ajan manifesteina voidaan nähdä myös ulkomaalaisten ja kotimaisten arkkitehtien ja kaavoittajien omille aikakausilleen radikaalit – toteutuneet tai toteuttamattomat – ehdotukset arkkitehtuuri- ja kaavoituskilpailuissa.

Kotimaisista pamfleteista, kirjoituksista ja kirjoista käänteentekeviä tai ainakin ilmestyessään ajan-kohtaisia ovat olleet mm. 'Modern vandalism: Helsingfors Stadsplan' (Lars Sonck, 1898), 'Kaupunki taideluomana' (Gustaf Strengell, 1923) ja 'Italia la bella' (Hilding Ekelund, 1923), P. E. Blomstedtin kirjoitukset 1930-luvulla, 'Koti vai kasarmi lapsillemme?' (Heikki von Hertzen, 1946), 'Asemakaavaoppi' (Otto-Iivari Meurman 1947), 'Kompaktikaupunki on kontaktikaupunki' (Pentti Murole, 1967), 'Alas auton pakkovalta' (Enemmistö ry, 1969), 'Kenen Helsinki – raportti kantakaupungista 1970' (Mikael Sundman ja Vilhelm Helander, 1970). 2000-luvun pamflettien merkitystä on vielä liian varhaista arvioida, mutta niihin kuuluivat mm. 'Ei-kenenkään Helsinki – raportti esikaupungista 2005' (Anssi Joutsiniemi, 2006), 'Helsinki takaisin jaloilleen' (Pasi Mäenpää, 2011), 'Seuraavat 400 000 helsinkiläistä' (Mari Holopainen, Otso Kivekäs, Osmo Soininvaara, Mikko Särelä, 2012), 'Pro Helsinki 2.0' (Urban Helsinki, 2014), 'Kaupunkien voitto – kuusi keinoa vapauttaa kaupunkien kasvu' (Osmo Soininvaara ja Mikko Särelä, 2015), 'Tiivistävä kaupunkikehitys – Tuottavuuden ja hyvinvoinnin kasvun perusta' (Heikki A. Loikkanen & Seppo Laakso, 2016) ja 'Kaupunkirakentamisen aika' (Osmo Soininvaara ja Mikko Särelä, 2017).

8.3 Historiallinen polkuriippuvuus Helsingin kaupunkisuunnittelussa

Vaikka Helsingissä onkin runsaasti tyyllisiä ja kaavoituksellisia vaikutteita eri puolelta Eurooppaa, on Helsingin kantakaupunki myös monella tavoin omaleimainen paikka. Paikallisen ilmeen syntymistä on edistänyt Helsingin perifeerinen sijainti suhteessa Euroopan ydinalueisiin sekä kaupungin sijainti ”idän ja lännen välissä”, eli kahden kulttuuripiirin – venäläisen ja eurooppalaisen – välimaastossa.

Helsingissä on pyritty rakentamaan monumentaalista suurkaupunkikeskustaa, mutta sitä on toteutettu usein miniatyyrimittakaavassa. Tämän taustalla on ollut yhtäältä kaupungin keskustan sijainti kapealla niemellä, mutta toisaalta kaupungin pitkään matala asukasluku. Helsinkiä on myös usein rakennettu tyyllisesti vaatimattomammin kuin eurooppalaisia metropoleja – usein taloudellisista, mutta mahdollisesti myös kansanluonteeseen liittyvistä syistä.

Oma merkityksensä Helsingin kehityksessä on ollut kansainvälisesti myöhään, voimakkaasti esikaupunkirakentamisen aikaan, tapahtuneella kaupungistumisella ja suomalaisten vahvalla luontosuhteella. Luontosuhde on näkynyt paitsi lähiöitä, osin myös kantakaupunkia rakennettaessa väljänä aluetehokkuutena ja viheralueiden säästämisenä. Suomalaiset sukupolvet ovat kasvaneet ensin maaseudulla harvaan asutussa maassa, sitten pienissä tiiviissä kaupungeissa, joissa maaseutu ja luonto alkoivat heti kaupungin laidalta ja sen jälkeen harvaan asutuissa kaupungeissa, joissa luontoa on joka puolella. Yksi syy suomalaisten syvän luontosuhteen sekä hiljaisen ja mielellään omiin oloihinsa vetäytyvän kansanluonteen taustalla on 1700-luvun jälkipuoliskolla alkanut pelto-, metsä ja laidunmaiden isojako, joka hajautti suomalaiset sarkajaolle tyypilliset, sosiaaliset ryhmäkylät – ihmiset sijoittuivat asumaan oman peltonsa äärelle, kauas muista taloista ja ihmisistä. Luonto näkyy Suomessa, kuten myös muissa Pohjoismaissa, myös mm. metsäisillä hautausmailla – Etelä-Euroopassa ”kuolleiden kaupungit” ovat usein kivikaupunkeja. Monet Helsingin aukiot puolestaan ovat laajuudeltaan peltomaisia, verrattain tyhjiä ja usein varsin vähällä käytöllä olevia tiloja, eivät elämää pursuvia, pieniä piazzoja.

Suomessa myös modernismin perintö on pitänyt varsin tiukasti pintansa, niin kaavoituksessa kuin arkkitehtuurissa – sitä eivät kyenneet murtamaan edes 1980-luvun postmodernistiset ihanteet. Uutuden tärkeyttä arkkitehtuurisuunnittelussa korostaneessa modernismissa on ollut havaittavissa vahvaa polkuriippuvuutta. Irtautuminen modernismista on ainakin aluksi huomioinut myös modernismin perinnön.

Suomen talvisaikaan kylmä ilmasto on tuonut oman vivahteensa mm. Helsingin viheralueiden lajistoon ja vaikuttanut kaupunkien kääntymiseen sisäänpäin: sisätiloihin ja korttelien katetuille läpikuluille ja toreille. Helsingin keskustaan on rakennettu jalankulkutunneleita, ja jalkakäytäviä on lämmitetty, Kampin bussiterminaali on sijoitettu sisätiloihin.

Viime vuosikymmeninä (1970-luvulta 2010-luvulle) tapahtuneen Helsingin kantakaupungin kehittämisen osalta keskeisimpiä historiallisia polkuja ovat olleet: 1. teollistuminen ja teollisuusalueiden rakentaminen 1800-luvulta 1950-luvulle ja lopulta teollisuuden poismuutto 1970–1990-luvuilla, 2. kansainvälisen kaupan lisääntyminen, laajojen satama-alueiden rakentaminen merentäytöin 1800- ja 1900-luvuilla ja 2000-luvulla satamatoimintojen siirtäminen Vuosaareen, 3. esikaupungistuminen ja autoistuminen metsälähiöineen etupäässä 1950-luvulta eteenpäin ja sitä seurannut suunnitteluihanteiden muuttuminen, joka tapahtui jo 1970-luvulla kompaktikaupunki-ajattelun muodossa sekä 2010-luvulla esille nousseina kantakaupungin sisäänajoväylien bulevardisointihankkeina.

Teollisuus- ja satamakäyttöön varatut laajat maa-alueet kantakaupungissa ja kaupunkirakentamisen painottuminen sotien jälkeen esikaupunkialueelle aiheuttivat sen, että kantakaupungissa säilyi maareservit, joita ryhdyttiin ottamaan käyttöön 1970-luvulta alkaen. Taloudellinen rakennemuutos –

teollisuuden merkityksen vähentyminen ja palvelualojen nousu – puolestaan synnytti uudenlaista toimitilarakentamisen tarvetta ja asumisväljyyden kasvu sekä rakennemuutoksen generoima kaupungin väestönkasvu asuntorakentamisen tarvetta.

Vaikka 1960-lukua on kaupunkisuunnittelun osalta usein pidetty historiasta täysin piittaamattomana ajanjaksona, on tuonkin ajan suunnittelusta löydettävissä jonkin verran esimerkkejä, joissa on huomioitu vanhaa rakennetta tavalla tai toisella. Kaupungin historia myös merkitsi tuolloinkin helsinkiläisille sen verran paljon, että modernin ajan utopiakaupungin rakentaminen ei onnistunut, vaan kaupungin historian hävittäminen synnytti vastareaktion. Itse asiassa pastisirakennusten toteuttaminen ja paljon arvostelua osakseen saanut fasadismi ovat nekin seurausta uudisrakentamisen vaikeudesta vanhassa miljöössä sekä kaupungin historiallisen ilmeen säilyttämiseen liittyneestä julkisesta painostuksesta. Historiatietoisuus on Helsingin kaupunkisuunnittelussa 1960-luvun jälkeen lähes jatkuvasti lisääntynyt.

Kulttuurihistoriallisesti tai arkkitehtonisesti arvokkaiden rakennusten ja rakenteiden purkamista on vähentänyt erityisesti rakennussuojelulainsäädännön kehittyminen. Ajan myötä suojelu on myös levinnyt koskemaan yhä erilaisempia rakennuksia. Vähemmänkin arvokkaita rakennuksia on suojeltu tai säilytetty ”historiallisen todistusvoiman” takia. Rakennukset myös usein viittaavat tavalla tai toisella toisiinsa ja ympäristöönsä, joten rakennusten purkaminen aiheuttaa näiden keskinäisten viittausten häviämistä ja kaupungin merkityssisällön köyhtymistä – tai vähintäänkin muuttumista, sillä uusi rakentaminenkin luo merkityssisältöä.

Suojeltujen rakennusten osalta myös rakennusten alkuperäisäsuun tehtyjä muutoksia on joissain yhteyksissä korjausrakentamisen yhteydessä palautettu. Joillakin uusilla alueilla on myös säilynyt osa kaupunginosan vanhoista toiminnoista, jolloin historia elää osana uutta kaupunginosaa.

Kaupungin fyysisen polkuriippuvuuden mekanismit liittyvät rakennussuojelun osalta kaupunginmuuseon, museoviraston, kaupunkisuunnitteluviraston, kaupunkikuvaneuvottelukunnan, ELY-keskuksen, yritysten, kansalaisyhteiskunnan (esim. Rakennustaiteen seura, Oranssi ry, kaupunginosayhdistykset, kiinteistönomistajat) sekä poliitikkojen toimintaan. Rakennussuojelu on myös kansainvälistä toimintaa: siinä ovat mukana useat asiantuntijajärjestöt, kuten UNESCO, Docomomo ja ICOMOS.

Kaupunginosilla on yleensä ”useita historioita” ja vanhan säilyttäminen on aina jollain tavalla valikoivaa. Toisille alueille on myös kasautunut enemmän historiallisia merkityksiä kuin toisille. Vanhan säilyttäminen liittyy myös vallitseviin ihanteisiin sekä taloudelliseen tilanteeseen. Huono taloudellinen tilanne voi yhtäältä estää purkamasta vanhaa ja rakentamasta uutta tilalle, mutta toisaalta se voi myös estää kunnostamasta ja suojelemasta vanhaa (vrt. Viipuri).

Uudessa rakentamisessa on myös entistä useammin viittauksia ympäröivään rakennettuun miljööseen tai alueen historiaan. Kuten rakennussuojelussakin, myös rakentamisessa tehdään valintoja sen suhteen, viitataan perinteisiin, mihin perinteisiin viitataan ja missä määrin perinteisiin viitataan. Tässä valtaa on mm. kaavoittajilla, arkkitehdeillä, poliitikoilla, rakennuttajalla sekä tilaajalla. Kaavoituksessa viitataan usein alueen aiempiin toteutumattomiin suunnitelmiin tai suunnittelukohteen lähiympäristön asemakaavallisiin ratkaisuihin. Asemakaavallisesti viittauksissa voi olla kyse korttelien koosta ja muodosta sekä rakennusten sijoittelusta tontilla. Kaavalla voidaan esimerkiksi heijastaa ympäristön korttelirakennetta tai jatkaa näkymälinjoja. Osin ”viittaukset” vanhoihin suunnitelmiin pohjautuvat puhtaasti yhteneviin kehittämistarpeisiin tyyliseikkojen sijaan.

Suunnitelmien jääminen toteuttamatta liittyy usein suunnitelmien laatuun tai mittakaavaan – poliittisiin ja taloudellisiin syihin. Suurisuuntaiset suunnitelmat vain harvoin toteutuvat sellaisenaan, vaan

yleensä fragmentteina, jotka kutoutuvat osaksi kaupunkirakennetta. Suurten suunnitelmien suunnittelussa ja toteuttamisessa aikajänne on yleensä liian pitkä – suunnitelmat saattavat vaikuttaa utopistisilta ja suunnitteluihanteet, taloudelliset suhdanteet ja suunnittelutarpeet muuttuvat matkan varrella. Suuret suunnitelmat jäävät kuitenkin usein elämään. Helsingin alueilla, joille oli laadittu historian saatossa useita suunnitelmia, oli myös usein viittauksia aiempiin suunnitelmiin.

Kollaasimaisesti rakentunut kaupunki on historiallisempi kuin kerralla suunniteltu tai uudistusprosessissa vanhan rakenteen allensa jyrännyt kaupunki. Kantakaupungin uusia alueita (esim. Kalasatama) on kaavoitettu osissa edes jonkinlaisen ajallisen ja tyylillisen kerroksellisuuden aikaansaamiseksi.

Arkkitehtuurissa on usein viittauksia alueen historiallisiin ja säilyneisiin ominaispiirteisiin. Viittaukset voivat liittyä rakennusten väriin, materiaaleihin, mittasuhteisiin, massoiteluun, muotokieleen, ornamentikkaan tai rakennusten taustalla oleviin ideoihin ja ihanteisiin.

Helsinkiläinen rakennettu ympäristö ei ole merkitysköyhää, mutta se ei myöskään ole ylen määrin merkityksillä kuorrutettua. Rakennusten arkkitehtoniset esikuvat ja rakennuksiin ladatut merkitykset eivät myöskään välttämättä välittömästi avaudu kadunkulkijalle, vaan vaativat perehtymistä. Välillä julkilausuttujen ihanteiden ja referenssien abstraktiotaso on sitä luokkaa, että yhteneväisyyksiä on lähes mahdoton hahmottaa, vaikka kuinka hyväntahtoisesti yrittäisi katsoa ja ymmärtää. Tunnettu esikuva ei myöskään automaattisesti tee kohteesta esikuvansa veroista. Hankkeet kohtaavatkin paljon kritiikkiä – suunnitteluvaiheessa, rakentamisen ollessa yhä kesken, valmistuttua sekä suunnitteluideoiden unohduttua.

Siihen, missä määrin uusi kaavoitus ja arkkitehtuuri viittaavat vanhaan, vaikuttavat etenkin museoviranomaisten, kaavoittajien, arkkitehtien sekä arkkitehtuurikilpailujen tuomariston näkemykset ja pyrkimykset. Suuri merkitys on myös arkkitehtikoulutuksen painotuksilla. Asemakaavamääräyksillä ja niiden noudattamisen valvonnalla on suuri vaikutus fyysisen ympäristön toteutuksessa.

Brittiläinen arkkitehtuurikriitikko Jonathan Glancey kaipasi vuonna 2011 Helsingin Sanomien haastattelussa Helsinkiin arkkitehtuuria, joka sanoo hänelle Helsinki – tällaisista kohteista hän mainitsi esimerkkinä Kauppatorin, Tuomiokirkon, Palacen talon ja Eiran sairaalan (Kallionpää 2011).

Kaupunginosan historian lisäksi kaavoituksessa ja arkkitehtuurissa voidaan viitata laajemmin koko kaupungin historiaan tai suunnitteluperinteisiin sekä kansainvälisiin perinteisiin ja trendeihin.

Kaavoituksen ja arkkitehtuurin lisäksi kaupungin historia näkyy Helsingissä vahvasti myös julkisessa taiteessa ja muistomerkeissä. Julkisen taiteen ja muistomerkkien tilaajia ovat hyvin erilaiset toimijat.

Historia jatkaa olemassaoloaan myös paikannimistössä. Välillä paikannimistöä kuitenkin on muutettu erinäisistä syistä johtuen. Esimerkiksi itsenäistymisen myötä poistuivat useat entiseen isäntämaahan, Venäjään, viittaavat kadunnimet. Nk. ryhmänimet saattavat olla jokseenkin paikan historiaan liittyttämiä. Helsingin paikannimistöä suunnittelee nimistötoimikunta.

Toimijoiden sijoittumiseen liittyvästä polkuriippuvuudesta voi mainita Teknillisen korkeakoulun muuton Helsingin Hietalahdesta Espoon Otaniemeen 1940-luvun lopulla. Tähän ratkaisuun on pitkälti perustunut Espoon kyky houkuttaa ja ankkuroida teknologiayrityksiä sekä korkeasti koulutettuja ja hyvätulaisia asukkaita – ja viimeisimmässä vaiheessa myös muita yliopistoja.

Nyt valittavilla poluilla on myös oma vaikutuksensa kaupungin kehittämismahdollisuuksiin ja -tarpeisiin tulevaisuudessa. Selvää on, että Helsingistä on rakentamisen painopisteistä johtuen tulossa entistä merellisempi ja tiiviimpi kaupunki.

Entisten satama- ja teollisuusalueiden rakentamisen keskeisimpänä seurauksena on se, että kantakaupungista käyvät tontit vähiin nyt rakenteilla ja suunnitteilla olevien alueiden valmistuessa 2030- ja 2040-luvuilla. Jonkin verran täydennysrakentamismahdollisuuksia on vielä tämänkin jälkeen, mutta jossakin vaiheessa kantakaupungin rajat tulevat auttamatta vastaan. Osin tämä ongelma on seurausta jo 1640-luvulta, jolloin Helsinki siirrettiin Vanhankaupunginkoskelta Vironniemelle. Helsingin keskustaa ei myöskään useista suunnitelmista huolimatta koskaan siirretty sisämaahan päin Pasilaan.

Nyt valitun linjan seurauksena on myös se, että kantakaupunki on muuttunut ja on muuttumassa entistä selvemmin asunto- ja toimistoalueeksi. Lisäksi kantakaupunkiin keskittyvät jatkossakin kulttuuri, kuluttaminen, viihde ja matkailu. Teollisuus ja logistiikka ovat poistuneet, ja myös energiantuotannon tulevaisuus näyttää kantakaupungissa epävarmalta.

Kantakaupunki on Helsingin seudun pääkeskus ja se tarvitsee myös jatkossa tontteja asunnoille ja työpaikoille. Kantakaupungissa on vielä tiivistämismahdollisuuksia mm. katujen varsilla, vajaasti rakennetuilla tonteilla, pysäköintialueilla, korttelien sisäosissa ja tornitorakentaminen tarjoaa vertikaalisia laajentumismahdollisuuksia, mutta selvää on, että kantakaupunkimaisen rakenteen on tulevaisuudessa laajennuttava myös ulospäin.

Asuntorakentamiselle on pieniä mahdollisuuksia mm. Helsingin edustan saarilla, mutta tuoreet kaavahankkeet ovat kaatuneet. Historiallisesti on myös toteutettu laajoja merentäyttöjä nyt asuinalueiksi muutettavia satama-alueita rakennettaessa, mutta on näillä näkymin epätodennäköistä, että Helsingin edustalla ryhdyttäisiin tulevaisuudessa laajamittaisiin merentäyttöihin – pieniä täyttöjä on lähivuosina toteutettu ja tultaneen toteuttamaan myös jatkossa.

Kantakaupungin lähelle sijoittuvien esikaupunkialueiden teollisuuskäytössä olevia maa-alueita voidaan muuttaa asunto- ja työpaikka-alueiksi. Kaupunkisuunnitteluvirastossa näiden työpaikka-alueiden muuttamista toiminnoiltaan sekoittuneiksi alueiksi on kuitenkin vastustettu. Lähellä kantakaupunkia sijaitsevien 1950-luvun lähiöiden laajamittainen täydennysrakentaminen on puolestaan vaikeaa näiden alueiden kulttuurihistoriallisten arvojen takia. Viheralueille rakentaminen on mahdollista sekä kantakaupungissa että sen laidoilla, mutta se ei ole ollut kovinkaan suosittu toimintatapa. Näin ollen Helsingin kantakaupungin merkittävin laajentumispotentiali onkin tulevaisuudessa suurten, maata haaskailevasti käyttäen rakennettujen sisäänajovyölyien varsilla. Tämä havainto nousi 2010-luvulla keskeiseksi osaksi uutta yleiskaavaa. Kantakaupunkia on siis tarkoitus laajentaa 1800-luvun ja 1900-luvun ensimmäisen puoliskon malleja soveltaen, mutta samanaikaisesti osin pitäydytään modernismissa asuinalueista erotettujen työpaikka-alueiden ja viheralueiden säilyttämisessä. Bulevardirakentaminen on osin myös modernismin liikennetkaisuuden sanelemaa. Tällä on omat kaupunkirakenteelliset vaikutuksensa, joihin syvennyn seuraavan kappaleen lopussa.

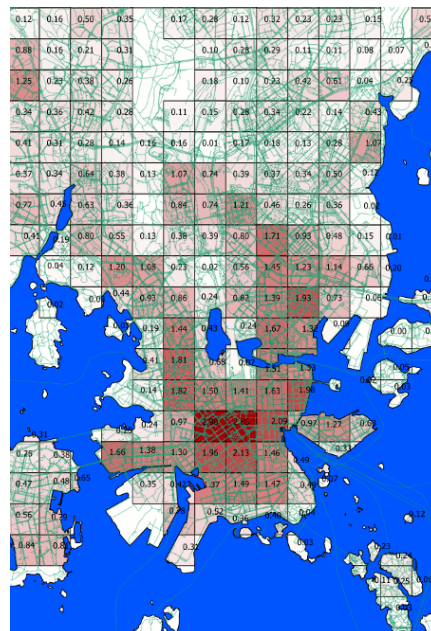
8.4 Kehitys kohti ”täysurbaania” kantakaupunkirakentamista

Helsingin kantakaupungin kehittämisessä voidaan 1970-luvulta 2010-luvulle tunnistaa muutosprosessi, jossa on erilaisten kokeilujen jälkeen monessa mielessä palattu kohti perinteistä urbaania kaupunkirakentamista. Perinteisellä urbaanilla kaupungilla tarkoitetaan tässä sitä tiivistä, keskikorkeaa korttelikaupunkia, jota rakennettiin Helsingin kantakaupunkiin 1800-luvun jälkipuoliskolla ja 1900-luvun ensimmäisellä puoliskolla, ennen laajamittaista esikaupungistumista. Kaupunkirakentamisella tarkoitetaan tässä niin asemakaavaa, korttelirakennetta, rakennuskorkeuksia, arkkitehtonisia elementtejä kuin sitä millaisia toimintoja kaupunkiin sijoitetaan ja millä tavoin.

Helsingin kantakaupunkiin ei 1960-luvulla rakennettu uusia asuinalueita. Vahvasti autoiluun ja lähiö-rakentamiseen perustuvan suunnitteluideologian vallitessa rakennettiin esikaupunkialueita, ei tiivistä kantakaupunkia. Vanhan rakennuskannan saneerausta, eli purkamista sekä täydennysrakentamista kantakaupungissa sen sijaan tapahtui varsin laajastikin. Aiemmin kaupungin laajentamisen toissijainen tapa, välttä esikaupunkirakentaminen, muuttui ensisijaiseksi. Muutosprosessin siemenet kylvettiin kuitenkin jo 1960-luvun lopulla, jolloin vastineena metsälähiöille kehittyi 'kompaktikaupunki on kontaktikaupunki' -ajattelu. 1970-luvulla alkoi laaja kantakaupungin alueiden kaavoitushankkeiden sarja. Ensimmäisiä alueita olivat Merihaka ja Itä-Pasila. Myös Koskelaa kaavoitettiin heti 1970-luvun alussa. Merihaka oli ensimmäinen ranta-alueelle rakennettu uusi kantakaupungin asuinalue pitkään aikaan. Uusi yleiskaava valmistui vuonna 1970. Samana vuonna viimeisteltiin myös Pasilan yleiskaava.

Vuonna 1976 valmistui kantakaupungin osayleiskaava. Kantakaupungin asuntokannan saneerausprojekti KASA kohdisti vuodesta 1981 huomiota kantakaupungin kehittämiseen. Kantakaupungin yleiskaavan lisäksi merkittävä kantakaupungin suunnitteluun liittyvä dokumentti oli RAMA-selvitys (1984), joka käynnisti kantakaupungin satama-alueiden kehittämisen. Ydinkeskustan kehittämistä aktivoivat Kamppi-Töölönlahti-alueen aatekilpailu (1986), liikekeskustan kaavoitus- ja kehittämisperiaatteiden laatiminen (1987) ja kävelykeskustan periaatesuunnitelma (1989). Yleiskaavojen 1992 ja 2002 myötä kantakaupunkiin rakennettiin uusia kaupunginosia. Vuoden 1992 yleiskaavaa tuki Ilaskiven työryhmän laatima selvitys pääkaupunkiseudun rakentamisedellytyksistä (Ilaskivi 1989). Vuonna 1998 laadittiin kantakaupungin kehittämissuunnitelma (Kare 1998).

Betoniset kansirakenne-toteutukset 1970-luvulta, Merihaka ja Itä-Pasila, eivät vielä onnistuneet tuottamaan suuren yleisön kaipaamaa kaupunkimiljöötä. Rakennustehokkuus oli kuitenkin jo verrattain kantakaupunkimainen (kuva 334.). Merihaassa on pistetaloja ja I:n muotoisia lamellitaloja – umpikortteleita ei ole. Itä-Pasilassa kaavaratkaisu perustui kantakaupungille tyypilliseen ruutukaavaan, mutta ei kuitenkaan umpikortteliin, vaan alueella on pistetaloja, lamellitaloja ja suojaisia L:n ja U:n muotoisia korttelipihoja – eli jo jonkinlaista korttelinmuodostusta.



Kuva 334. Itä-Pasila tuli alueelliselta rakennustehokkuudeltaan lähelle kantakaupunkimaista rakentamista, mutta korttelit eivät olleet umpinaisia eikä ympäristö vastannut fyysisesti, visuaalisesti tai toiminnallisesti perinteistä kantakaupunkia. Kuvan tiedot ovat vuodelta 2012, joten Kalasataman ja Jätkäsaaren rakentaminen on vasta alkamassa. (Christoffer Weckström, karttadata HSY:n rakennustietoruudukko).

Vastineena betoniarkkitehtuurille palattiin ensin punatiilen käyttöön julkisivumateriaalina (Katajanokan kärki ja Länsi-Pasila). Paikalla muuratut tiilivuoraukset ja rapatut julkisivut tekivät laajamittaisen paluun kuitenkin vasta myöhemmin ja maalatut betonielementit olivat käytössä vielä 1990-luvulla, esimerkiksi Pikku Huopalahdessa ja Ruoholahdessa. Lisäksi keraamista laattaa käytettiin mm. Länsi-Pasilassa, Pikku Huopalahdessa, Koskelassa ja Kumpulan kampusalueella. Paikalla muurattujen tiilijulkisivujen ja rapattujen julkisivujen yleistyminen kytkeytyi asemakaavamääräysten tiukentumiseen.

Funktionalismiin tyyllisesti liittyvistä tasakatoista irtautuminen tapahtui Pikku Huopalahdessa, mutta vielä sen jälkeenkin rakennettiin runsaasti tasakattoja. Arabianrantaan Kaanaankadulle valmistui vuonna 2012 kattosuunnittelussaan selvästi 1920-luvulta vaikutteita saanut asuinkerrostalo, mutta pääasiassa kantakaupungin uusien alueiden kattomaailma säilyi 2010-luvulle varsin tasaisena. Tässä suhteessa perinteiseen kaupunkitalon harja-, mansardi- tai aumakattoon ei vielä tehty selvää paluuta. Erkkereitä esiintyi Katajanokan kärjen alueella ja sen jälkeen useassakin kohteessa, mutta ne eivät tulleet erityisen yleisiksi. Myöskään torniaiheet eivät yleistyneet, vaikka niistäkin nähtiin esimerkkejä.

Kaupunkirakennustaiteen perinteisiin liittyvien päätyaiheiden käyttö nousi jälleen esiin 1970- ja 1980-luvuilla etenkin Katajanokan kärjen suunnittelussa, mutta myös Pikku Huopalahdessa. Arabianrannassa näkymät suunnattiin ensisijaisesti, tosin ei kokonaan, luontoon.

Katajanokan kärjen alueella ja Länsi-Pasilassa luovuttiin myös Merihaassa ja Itä-Pasilassa käytetystä kansirakenteesta. Länsi-Pasilassa oli myös pyrkimystä sijoittaa palvelutarjontaa hajautetummin kadunvarsille liiketiloihin, kun Merihaassa palvelut keskitettiin palveluakselille ja Itä-Pasilassa etupäässä Ratapihantien varteen. Katajanokan kärjen alueella palvelutarjontaa oli keskitetty pääasiassa Merisotilaantorin laidalle.

Katajanokan kärjen alueella toteutettiin ruutukaavaa ja aukotettua umpikorttelia: kortteleiden kulmat olivat suljettuja, mutta keskeltä niiden läpi pääsi kulkemaan. Länsi-Pasilassa kaava oli Katajanokan kärjen aluetta orgaanisempi ja korttelirakenne puolisoljettu. Pikku Huopalahdessa oli piirteitä Länsi-Pasilan orgaanisuudesta. Pikku Huopalahdessa toteutettiin monenlaisia kortteleita, myös luonteeltaan suljettuja kortteleita, mutta ei umpikortteleita. Ruoholahdessa jatkettiin kantakaupunkimaista ruutukaavaa, mutta sielläkään korttelit eivät olleet täysin umpinaisia – kortteleiden luonne oli suljettu, mutta sisäpihoille kulun mahdollistivat kerrostaloja paikoin erottavat kuilut, eivät porttikongit.

Koskelassa, Eiranrannassa, Hermannissa ja osin myös vielä myös Pasilan konepajan alueella korttelirakenne peilasi ympäristöjensä avointa korttelirakennetta – vaikka viime vaiheessa korttelirakenteen muutos kohti umpikorttelia olikin muualla kantakaupungissa jo pitkällä. Arabianrannassa korttelirakenne oli yhdistelmä umpikorttelia ja avointa korttelia: korttelit ovat U:n muotoisia. Arabianrannan U-korttelit ovat toiselta puolelta suljettuja ja usein toiselta puolelta pistetalojen rajaamia. Korttelit luovat vaikutelman siitä, että ne olisivat ”kasvamassa umpeen”. Näidenkin alueiden rakentaminen kuitenkin merkitsi kantakaupungin tiivistymistä – joskaan ei täydellä potentiaalilla.

Sitten 1930-luvun täysin umpinaisia kortteleita ei kantakaupunkiin vuoteen 2017 mennessä oltu montaa rakennettu, mutta kehitys oli kulkenut vapaana seisovasta piste- tai lamellikerrostalosta (esim. Merihaka ja 1970-luvun Koskela) kohti entistä umpinaisempaa korttelirakennetta. Kampin kolmion kortteli kaavoitettiin vuonna 1986 umpinaiseksi. Jätkäsaaren ja Sompasaaren kaavoitettiin 2010-luvulla uusia umpikortteleita – Jätkäsaaren suunnittelussa projektipäällikkönä toiminut Kajjansinkko (2011) puhui alueesta ”täysurbaanina”. Modernismin ajan pysäköintipaikkainormien täyttämiseksi ja samalla tiiviin rakentamisen mahdollistamiseksi pysäköintiä vietin korkein kustannuksin maan ja

kansien alle. Autonomistuksesta erottamattomat pysäköintipaikkojen rakentamiskustannukset heijastuivat asuntojen hintoihin sekä rakennustehokkuuteen.

Urbaanin kaupunkirakentamisen helpottamiseksi pysäköintipaikkainormia muutettiin Sompasaassa vuonna 2014 siten, että 65 prosenttia pysäköintipaikoista rakennetaan heti, loput 35 prosenttia tarvittaessa myöhemmin. Samoin hiukkasnormeja kevennettiin. Muita tuolloin muutettaviksi nostettuja asuntorakentamisen normeja olivat valaistusnormit ja pyöräpaikkainormit. Viranomaisyhteistyötä tai poliittisia aloitteita näiden ja muiden normien vaikutusten purkamiseksi oli pitkään ollut vähän. Myös esikaupunkimaisen rakentamisen pitkät perinteet ja urbaanin rakentamisen perinteiden katkeaminen vaikuttivat lähiömäisten ja puoliurbaanien ympäristöjen rakentamisen jatkumisen taustalla. Täydennysrakentamista vaikeuttavia esteitä käytiin samana vuonna läpi myös eri alojen asiantuntijoille osoitettuun kyselyyn perustuneessa Uudenmaan liiton selvityksessä (Rinkinen 2014). Vuoden 2015 hallitusohjelmassa oli joitakin kirjauksia rakentamiseen liittyvien normien purkamiseksi.

Helsingin kaupunkisuunnittelussa oltiin 2010-luvun alussa palaamassa kaupunkimaisuuteen: kantakaupunkimainen rakenne oli laajentumassa ja esikaupunkialueet tiivistymässä uusien kaupunginosien rakentamisen ja täydennysrakentamisen myötä. Kantakaupunkiin ja esikaupunkialueelle oli syntynyt ja syntymässä uusia toiminnallisia ytimiä. Tämä liittyi kaupunkiseudun väestönkasvuun – monikeskuisuuden on havaittu yleistyvän, kun kaupunkiseudun väestömäärä lähestyy 1,5 miljoonaa asukasta (Vaattovaara 2012). Jopa Helsingin kaupunkiseudun alueellisten laajennusten (Östersundom) tavoitteisiin kuului kaupunkirakenteen hajautumisen ehkäiseminen.

Helsingin kaupunkisuunnittelussa oli tapahtumassa pitkään itänyt urbaani käänne, kaupunkisuunnittelun paradigman muutos, jossa Helsinkiä suunniteltiin tiiviiden ytimien tai kaupunkikeskustojen verkostomaiseksi kaupungiksi, ei enää toisistaan irrallisten lähiöiden kokoelmaksi. Puhuttiin raide- tai joukkoliikenteen verkostokaupungista, kantakaupungin laajentumisesta ja kaupunkibulevardeista. Nämä nousivat myös uuden yleiskaavan tavoitteiksi (Helsinki aloittaa...2012; Helsingin yleiskaavan lähtökohdat...2012; Mamia et al. 2013; Salmikivi 2014). ”Lamasukupolven” tavoitteeksi näytti noussevan kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen autoväylien rakentamisen sijaan, kaupungin tiivistäminen sen alueellisen laajentamisen sijaan, reurbanisaatio suburbanisaation sijaan.

Rakennustehokkuus on Kalasataman ja Jätkäsaaren aloitusalueilla perinteisen kantakaupunkimainen. Rakentaminen on maanvaraista, julkisivumateriaaleina on paikalla muurattua tiiltä ja rappaista. Kalasatamassa katot ovat kuitenkin asemakaavamääräysten mukaisesti tasakattoja tai loivasti laskevia, Jätkäsaassa loivia. Kadunvarsiliiketilöiden rakentamisesta määrättiin erikseen asemakaavassa ja niistä syntyi jo rakentamisen alkuvaiheessa jonkin verran, Jätkäsaassa erityisesti pääkatujen varsille. Samanaikaisesti kuitenkin sekä Kalasatamaan että Keski-Pasilaan kaavoitettiin suuret kauppakeskukset. Kaupunkirakennustaiteen vuosisataisten perinteiden mukaisesti Kalasatamassa keskeisiä ovat pitkät akselit näkyminen ja päätyaiheinen.

Vaikka julkisivumateriaaleissa palattiin 2010-luvulla paikalla muurattuun tiileen ja rappaukseen, niin perinteinen, Helsingissäkin aina 1950-luvun lopulle asti tyypillinen yksiaineinen kerrostalorakentaminen (umpitiilimuurit, nk. massiivirakenne) ei ollut vielä tehnyt paluuta, mutta vallitseva rakentamistapa kohtasi voimistuvaa kritiikkiä (esim. Mattila 2014; Mikkola 2015; Mölsä 2016; Aronpää 2016; Holmila 2019). Suomen Arkkitehtiliitto SAFA vaati siirtymistä energiatehokkuudesta rakennuksen koko elinkaaren tarkasteluun (SAFA vaatii...2016). Umpikorttelissa sijaitsevaa – kaksi lämmintä seinää, toisin kuin pistetalossa – töölöläistä 1930-luvun kerrostaloa, jossa on massiiviset tiilestä ja betonista tehdyt seinät, verrattiin matalaenergiataloon (Seuri 2009). Mikäli Helsingin kantakaupunkia olisi 1800-luvulla ja 1900-luvun alussa rakennettu samalla periaatteella kuin nyt – ainoastaan 50 vuoden elinkaarta tavoitellen – monet Helsingin kantakaupungin kaupunginosat olisivat todennä-

köisesti lähes tunnistamattomia. Nykyrakentamisessa käytetyn rakentamistavan ja rakennusmateriaalien takia uutta rakennusperintöä ei Suoja ry:n mukaan oikeastaan edes juuri synny (ks. Bäckgren 2018b). Rakentuuko Helsingistä kertakäyttökaupunki?

Rakennusmateriaalit ja rakentamisen tapa vaikuttavat varmasti myös siihen, millaisena ympäristö koetaan: mahdollisesti halpana tai arvokkaana, heikkolaatuisena tai kestäväenä, rumana tai kauniina, rustiikkisena tai klinisenä, pysyvänä tai väliaikaisena, panostettuna tai hutiloituna. Nämä vaikuttavat ihmisten kiintymykseen ja arvostukseen ympäristöä kohtaan ja sitä kautta rakennetun ympäristön arvoon. Esimerkiksi vanhan kerrostalon käsityönä muotoiltu luonnonkiviperusta voi viestiä pysyvyydestä, kestävyyydestä ja huolellisesti tehdystä työstä. Esille jätetyt betonielementtien saumat voivat puolestaan viestiä halvasta, heikkolaatuisesta, väliaikaisesta ja hutiloidusta rakentamisesta. Asiasta on valitettavan vähän tutkimusta.

Perinteiseen kantakaupunkimaiseen kerrostalorakentamiseen liittyneet näyttävät porraskäytävät ja korkeat huoneet eivät myöskään vielä 2010-luvulla tehneet selvää paluuta. Korkeita huoneita nähtiin lähinnä joissakin erikoiskohteissa, kuten loft-asunnoissa. Betonielementtirakentaminen on näkynyt asunnoissa mm. ohuina ulkoseininä, leveiden ikkunautojen puuttumisena ja kattojen elementtisäilymoinä.

Helsingin kantakaupungin rakentamisessa yhtenä suurimpana laadullisena ongelmana oli 1970-luvulta 2000-luvulle ollut, että kantakaupunkiin ei oltu juuri lainkaan onnistuttu tuottamaan uusia eläviä kaupunkimaisia katuja vireine kivijalkaliiketiloihin. Perinteisen kantakaupunkimaisen rakentamisen menetelmät olivat unohtuneet ja ihmisten asiointikäyttäytyminen muuttunut.

Liiketilojen osalta ongelmien syyt ovat vaihdelleet: välillä liiketiloja ei ole rakennettu tai niitä on rakennettu liian vähän (Itä-Pasilan katuverkko, Kumpulan kampus, Koskelan täydennysrakentamisalueet, Hermanni, Pasilan konepaja) tai niitä on rakennettu liian vaikeasti ”löydettävään” paikkaan (Länsi-Pasila). Liiketiloiksi tarkoitettuja tiloja on myös otettu tai muutettu muuhun käyttöön (Ruoholahti). Osassa tapauksista alueiden palvelutarjonta on varsin voimakkaasti keskitetty kauppakeskuksiin (Ruoholahti, Arabianranta, Kalasataman ensimmäinen alue) tai suunnittelussa luotettu pääasiassa olemassa olevien keskusten (Merihaka) tai tulevien keskusten tarjontaan (Eiranranta, Hermanni). Lähes kaikilla Helsingin kantakaupunkiin 1970–2000-luvulla rakennetuilla alueilla myös rakentamistehokkuus on ollut liian alhainen monipuolisen palvelurakenteen ylläpitämiseksi. Myös ulkopuolisia asiakkaita tuovan läpikulkuliikenteen puuttuminen on ehkäissyt palvelutarjonnan muodostumista usealla alueella (mm. Merihaka, Katajanokan kärki). Eri toimintoja ei funktionalististen oppien sekä ympäristönormien noudattamisen takia ole riittävästi sekoitettu keskenään: asuminen ja toimitot ym. on rakennettu toisistaan erilleen. Lisäksi kyse on ollut ihmisten asiointitottumuksista, jotka kytkeytyvät mm. arjen aikatauluihin ja liikkeiden aukioloaikoihin. Perinteiseen kaupunkirakentamiseen liittyviä toreja ja aukioita on rakennettu, mutta torikaupalla ei uusilla asuinalueilla ole merkitystä. Kauppahalleja uusiin kaupunginosiin ei ole rakennettu.

Lähes kaikilla kantakaupungin uusilla asuinalueilla on kuitenkin jonkin verran elävyyttä ja kohtaamismahdollisuuksia tuovia elementtejä (taulukko 47.). Niitä oli myös suunnitteilla lisää.

Kantakaupungin asuinalue	Elävyyttä ja kohtaamismahdollisuuksia tuovat elementit	Elävyyden ja kohtaamismahdollisuuksien kehittämispotentiaali
Koskelan täydennysrakentamisalueet	Ei juuri em. elementtejä.	Koskelan sairaala-alueen ja mahdollisesti rakennettavan Koskelan varikkoalueen myötä kivijalkaliiketiloja ja asumisen lisäksi muita toimintoja.

Merihaka	Palloiluhalli, lähipalveluja, rannan kävelyreitti, Kulttuurisauna.	Sörnäisten rantatien ja Hakaniemenrannan täydennysrakentamisen myötä kivijalkaliiketilaja ja uusia toimintoja.
Itä-Pasila	Messukeskus, kirjasto, toimistot, lähipalvelut, puistoja.	Keski-Pasilan rakentaminen ja Itä-Pasilan täydennysrakentaminen tuo elävyyttä. Katutason pysäköintilaitosten ym. kehittäminen reunoiltaan liiketiloiksi.
Katajanokan kärki	Lähipalvelut Merisotilaantorilla, rantapuistot. Lähistöllä Wanha Satama.	Ranta-alueen täydennysrakentamisen myötä alueelle lisää asukkaita, ostovoimaa ja liiketiloja.
Länsi-Pasila	Toimistot, lähipalvelut, puistoja ja aukioita.	Keski-Pasilan rakentamisen ja Länsi-Pasilan täydennysrakentamisen myötä elävyyttä ja kysyntää kivijalkaliiketilaille. Ylisuurten ja autoiden torien kehittäminen.
Sörnäisten rantatien korttelit	Teatterikorkeakoulu, Kuva- taideakatemia, lähipalvelut, Elannon korttelin baarit ja ravintolat, toimistot, ranta-alueella Leblon. Lähellä Suvilahdi.	Sörnäisten rantatien alueen täydennysrakentamisen myötä kivijalkaliiketilaja ja uusia toimintoja.
Kumpula-projekti	Kumpulan kampus, lähipalvelut Intiankadulla.	Kampusalueen laajentamisella liiketiloja ja elävyyttä.
Pikku Huopalahti	Rantapuisto, leikkipuisto, Pikku Huopalahden puisto, Tilkantori, lähipalvelut, toimistot.	Mannerheimintien varren täydennysrakentamisen myötä ostovoimaa ja uusia kivijalkaliiketilaja. Torien elävöittäminen.
Ruoholahti	Kaapelitehdas, Helsingin Konservatorio, Kauppakeskus Ruoholahti, lähipalvelut paikoin, toimistot.	Täydennysrakentamista, mm. Tanssin talo, toimistoja ja asuntoja suunnitteilla. Jätkäsaaren rakentaminen tuo viereen suuren määrän ihmisiä. Liiketilat käyttöön.
Hermannin	Leikkipuisto, vieressä Teurastamon alue.	Vankilan siirtäminen muualle toisi mahdollisuuksia tilojen uusiokäyttöille ja täydennysrakentamiselle. Hämeentien varressa mahdollisuuksia luoda kivijalkaliikkein varustettua katutilaa.
Sinebrychoffin kortteli	Lähipalvelut, vieressä Sinebrychoffin puisto.	Sinebrychoffin puiston palvelutarjonnan kehittäminen. Viereiseen Telakkarantaan suunniteltu sijoittuvan toimistoja, liiketiloja, museolaivoja ja rantareitti.
Arabianranta	Kauppakeskus Arabia, Pop & Jazz Konservatorio, Arcada, Arabiakeskus, rantapuisto, lähipalvelut Arabiankadun ja Hämeentien varrella.	Arabian korttelin täydennysrakentaminen ja kehittäminen alueen keskustaksi. Läheisen Hermanninrannan rakentaminen tuo ostovoimaa ja elävyyttä.
Kampin keskus	Kampin keskuksen palvelut sekä joukkoliikenteen terminaalit, ympäristön toimistot ja palvelut. Amos Andersonin taidemuseo.	Toritoimintoja Narinkkatorille. Kampin metroaseman tontin tuleva rakentaminen.
Vanhakaupunki	Ravintola Koskenranta.	Viikinrannan kehittäminen toimintoiltaan sekoittuneeksi alueeksi.
Töölönlahti	Kulttuurirakennukset, Töölönlahden puisto, toimistot, lähipalvelut, viereinen rautatieasema ja bussiterminaali, läpikulku keskustaan ja Baanalle.	Keskustakirjasto tuo elävyyttä ja mahdollinen ratapihan alittava pyörätunneli läpikulua. Suunnitellun puistokahvilan toteuttaminen.
Eiranranta	Uimaranta ja rannan kävelyalue, ravintola Birgitta.	Hernesaaren rakentaminen tuo elävyyttä ja kohtaamispaikkoja.

Pasilan konepaja	Konepajan Bruno, toimistot, tulossa Konepajanpuisto, kivijalkaliiketilaja rakennettu paikoin.	Alueen valmistuminen ja lähialueen täydennysrakentaminen voi tuoda kysyntää kivijalkaliiketilaille. Konepajan rakennuksiin mahdollista saada monipuolista toimintaa.
Salmisaari	Päivisin toimistot, Salmisaaren liikuntakeskus, rantareitti.	Rannalle ravintola- ja/tai kahvilapalveluja.
Jätkäsaari	Länsiterminaali, makasiinien toiminta, Hotelli Clarion ja konferenssikeskus, Verkko kauppa.com, lähipalvelut, kirjasto. Tulossa lisää hotelleja, julkinen sauna, Hyväntoivonpuisto, liikuntakeskus, keskuskortteli, rantareittejä.	Alueen eteneminen tuo lisää kivijalkaliiketilaja ostovoimaa. Suunniteltu kelluvaa uimalaa, sisäsuuffikeskusta, kylpylähotellia ja urheiluareenaa.
Kalasadama	Kauppakeskus REDI, terveys- ja hyvinvointikeskus, lähipalvelut, yhteys Mustikkamaalle, Kalasatamanpuisto, rantareitit. Lähialueella Suvilahden ja Teurastamon alueet.	Alueen eteneminen tuo lisää kivijalkaliiketilaja, ostovoimaa, puistoja. Nihtiin suunniteltu uimalaa ja hotelleja. Tuleva yhteys Kruunuvuorenrantaan tuo läpikulkua.
Keski-Pasila	Kauppakeskus Tripla. Toimistot, tulevat kivijalkaliiketilat	Alueen rakentamisen eteneminen tuo lisää kivijalkaliiketilaja ja ostovoimaa.
Hernesaari	Birgitta Hernesaari, Löyly, Hernesaaren Ranta.	Hernesaaren rakentaminen tuo asukkaita, ostovoimaa ja elävyyttä. Suunniteltu vesiurheilukeskusta ja lähipalveluja, rantareittiä.

Taulukko 47. Elävyyttä ja kohtaamismahdollisuuksia tuovia elementtejä Helsingin kantakaupungin uusilla asuinalueilla sekä elävyyden ja kohtaamismahdollisuuksien kehittämispotentiaali.

Kaupunkimaisuuteen liittyen kiinnostus kantakaupungin kivijalkakauppojen elvyttämiseen ja uusien kivijalkaliiketilojen rakentamiseen oli suunnittelijoiden, ja kiinnostus kivijalkaliikkeissä asioimiseen oli kaupunkilaisten parissa 2010-luvulle tultaessa tekemässä paluuta. Vuonna 2016 hyväksytyssä Helsingin uudessa yleiskaavassa oli liike- ja palvelukeskustojen, kantakaupungin, lähikeskustojen sekä asuntovaltainen alue A1:n osalta eriasteisia kaavamääräyksiä kivijalkaliiketilojen rakentamisesta.

Ennen laajamittaista autoistumista keskeiset liikkumismuodot Helsingissä olivat joukkoliikenne, pyöräily ja kävely. Helsingissä ryhdyttiin 2010-luvulla jälleen priorisoimaan edellisiä henkilöautoilun edelle. Huomio kantakaupungin pyöräilymahdollisuuksien kehittämiseen lisääntyi 2010-luvun alussa. Yhtenäisten pyöräkaistojen verkoston ja baanaverkoston rakentaminen alkoi. Jalankulku ydinkeskustassa oli helpottunut, mutta yhtenäistä kävelykeskustaa ei oltu rakennettu. Kunnianhimoisia tavoitteita kantakaupungin kävely-ympäristöjen kehittämiseksi kuitenkin oli. Tärkeimpänä autoilun rajoittamiseen tähtäävänä keinona oli ollut joukkoliikenteen kehittäminen. Useita suuria seudullisesti tärkeitä joukkoliikennehankkeita oli rakenteilla ja/tai suunnitteilla. Ajonopeuksia alennettiin tiiviiseen kantakaupunkimaiseen ympäristöön paremmin soveltuviksi. Huolto- ja jakeluliikennettä sekä pysäköintiä oli siirretty kaduilta ja toreilta maan alle tunneleihin ja pysäköintilaitoksiin.

Kaupunkirakenteen hajautumisen hallitsemisessa ongelman kuitenkin muodosti Helsingin seudun kuntien puutteellinen yhteistyö kaupunkisuunnittelussa sekä kuntien välinen kilpailu yrityksistä ja hyvistä veronmaksajista. On jopa kyseenalaista, voidaanko Helsingin seudun tiivistymisen kohdalla puhua reurbanisaatiosta. 2010-luvulla pitkä taloudellinen taantuma oli merkittävästi vähentänyt muuttoliikettä kehyskuntiin, mutta vielä ei ollut tiedossa johtuiko muutos asumispreferenssien muuttamisesta vai taantumasta. Kehyskuntien väestönkasvu ei kuitenkaan vuonna 2015 ollut pysähtynyt,

vaan hidastunut, ja koostui esimerkiksi Nurmijärvellä selvemmin syntyvyydestä muuttovoiton sijaan. Taantumilla on aiemminkin ollut suora vähentävä vaikutus omakotitalorakentamiseen, joka on muodostanut suuren osan kehyskuntien asuntorakentamisesta. Syynä tähän ovat ilmeisesti ainakin kotitalouksien lainansaantivaikeudet pankkien kiristyneiden lainaehtojen vuoksi ja kuluttajien riskinoton vähentyminen taantumassa. Pankeilla on siten merkittävästi vaikutusvaltaa ihmisten asumisvalinnoissa. Kehyskunnissa, kuten Tuusulassa ja Sipoossa, on varsin suuria kasvutavoitteita. Kehyskuntien osuus Helsingin seudun väestönkasvusta oli kuitenkin 2010-luvun puoliväliin mennessä pienentynyt huomattavasti siitä mitä se oli ollut vuonna 2005. Liikenteen ruuhkautuminen ja tulevaisuudessa mahdollinen ruuhkamaksujen käyttöönotto sekä uusien pientaloalueiden sijoittuminen entistä kauemmas voivat tehdä kaupunkiseudun reuna-alueista vähemmän houkuttelevia. Asumispreferensseissä oli vuonna 2017 havaittavissa muutosta kaupunkimaisempaan suuntaan – ja vain omakotitaloihin keskittyvän kaavoituksen nähtiin Kuuma-seudun kaavoitusjaostossa olevan riittämätöntä kehyskuntien muuttovoiton jatkumiselle (Koivuranta 2017). Toisaalta esikaupunkialueen ”vanhasta kaupunkirakenteesta” vapautuu pientalokantaa, kun ikääntyneitä muuttaa esikaupunkialueelta lähialueiden ääreen kantakaupunkiin tai sen tuntumaan. Myös syntyvyys on alentunut ja perhekoot pienentyneet, mikä on vähentänyt perheiden asuinneliöiden tarvetta. Kantakaupungin asuntojen jo ongelmallisen korkeat ja nopeasti kohonneet neliöhinnat puolestaan puhuvat omaa kieltään lähellä keskustaa sijaitsevien asuntojen määrän riittävydestä ja niihin kohdistuvan kysynnän kasvusta. Tiiviitä alueita pidetään usein laadukkaina (Laita 2010; Kytä 2011). Vuonna 2017 helsinkiläisistä noin kolmannes kannatti asuinympäristönsä tiivistämistä, kolmannes suhtautui siihen neutraalisti ja kolmannes kielteisesti (Paastela 2018). Vuosina 1993–2017 kantakaupungin väliluku nousi 47 304:llä asukkaalla.

Helsingin osuus Helsingin seudun väestöstä on pienentynyt vuodesta 1950 huomattavasti, 73 prosentista 43,7 prosenttiin, eikä tilanteessa ollut tapahtunut käännettä vuoteen 2015 mennessä. Helsinki kyyntee myös jatkossa vastaamaan tulevaan väestönkasvupaineeseen vain osin (Vaattovaara 2012). Espoo ja Vantaa kasvavat ennusteiden mukaan jatkossakin varsin nopeasti. Näyttää siis siltä, että tiivistämistavoitteista huolimatta Helsingin seutua ei saada tiivistettyä ”riittävästi”. Tähän liittyy usein haitallisina pidettyjä ilmiöitä, kuten yhdyskuntarakenteen hajautumista ja siihen kytkeytyviä kustannuksia, luonto- ja virkistysalueiden häviämistä, henkilöautoliikenteen ja liikenteen päästöjen lisääntymistä, työpaikkojen hajaantumisen seuraavien julkisen ja yksityisen sektorin taloudellisten agglomeraatioetujen menettämistä, pitkistä ajomatkoista ja ruuhkista ihmisille koituvaa ajanhukkaa ja kustannuksia sekä autoriippuvaisuuden aiheuttaman arkielämän vähäisyydestä aiheutuvia terveyshaittoja (ks. esim. Badger 2013; Bliss 2016). Sen sijaan merkittäviä kasautumishaittoja ei Helsingissä toistaiseksi ole näköpiirissä – päinvastoin, tuottamalla asuntoja seudun sisäosiin voidaan ehkäistä asuntojen hintojen nousua ja hajautumisesta johtuvaa autoliikenteen määrän kasvua.

Asumispreferenssien muuttuminen kaupunkimaisemmiksi sukupolvien vaihtuessa ja siirtymä alikaavoittamisesta ylikaavoittamiseen toki voivat merkittävästikin nostaa Helsingin asukasmäärää ja osuutta seudun väestöstä. Tämän saavuttamiseksi Helsingin kuitenkin tulisi saada yli 50 prosenttia seudun vuotuisesta väestönkasvusta – vuosina 2014–2015 Helsingin osuus Helsingin seudun väestönkasvusta oli noin 45 prosenttia (Aluesarjat 2018). Tampereen, Turun, Oulun ja Jyväskylän seuduilla keskuskaupungit olivat onnistuneet vuosina 2005–2015 haalimaan väestönkasvusta itselleen 65,5–99,8 prosenttia – Helsingissä osuus oli 47,4 prosenttia (Aro 2016). Vuonna 2015 Helsingissä aloitettiin 5867:n asunnon rakentamisen, mikä oli 2470 asuntoa enemmän kuin vuonna 2014. Rakennuslupia myönnettiin vuonna 2015 yli 5700:lle asunnolle, missä oli siinäkin kasvua edellisestä vuodesta. Vuonna 2017 rakennuslupa myönnettiin ennätysmääräisesti 8232:lle asunnolle, seuraavana vuonna 7100:lle asunnolle. Helsingin asuntotuotantotavoitetta on nostettu – vuonna 2012 se oli 5000 asuntoa/vuosi ja vuodesta 2013 lähtien 5500 asuntoa/vuosi. Vuonna 2017 Helsingin asuntotuotantotavoite nostettiin 6000:een asuntoon/vuosi. Asuntotuotantoa tullaan mahdollisesti nostamaan jopa tätäkin korkeammalle (Laitinen 2016b). Helsingissä on linjattu tavoite, että vuonna 2019 kaupungissa

tuotettaisiin jo 7000 asuntoa vuodessa. Ehdotuksia jopa 10 000:n asunnon vuositavoitteesta on kuultu joiltakin poliitikoilta (Osmo Soininvaara (vihr.), Juhana Vartiainen (kok.)). Näin ollen Helsingissä näyttäisi olevan pyrkimyksiä kasvattaa Helsingin osuutta seudullisesta asuntotuotantomäärästä. Raideliikenteen investoinnit Kehärata ja Länsimetro ovat kuitenkin samanaikaisesti merkittävästi lisänneet asuntorakentamista Vantaalla ja Espoossa, minkä myötä vuonna 2018 näytti siltä, että Helsingin on entistä vaikeampi saavuttaa 50 prosentin osuus seudullisessa asuntotuotannossa. Helsingin suhteellinen väestönkasvunopeus on eurooppalaisten kaupunkien joukossa melkein kärkikastia: nopeammin kasvavat vain Tukholma, Kööpenhamina, Oslo ja Lontoo (DN.sthlm 2015) – Pohjoismaiden kaupunkiseutujen välisen kilpailun osalta tilanne on Helsingin kannalta jokseenkin huolestuttava.

Yhtenä keskeisenä esteenä Helsingin vaikeuksille toteuttaa tavoiteltua perinteistä kantakaupunkimaista rakentamista oli vielä vuonna 2014 suuri joukko esikaupunkimaisen rakentamisen kultakaudella laadittuja kaavoitusta ja rakentamista ohjaavia, osin tavoitteiltaan ja/tai sisällöltään vanhentuneita ja tarpeettomiksi käyneitä normeja (ks. Pro Helsinki...2014; Rinkinen 2014). Normeilla ja kaavamääräyksillä on myös merkittäviä kustannusvaikutuksia, joiden kokonaisvaikutusta ja tarpeellisuutta ei juurikaan ole tarkasteltu kriittisesti. Sainion (2015) mukaan kaavamääräykset voivat nostaa rakennushankkeen kokonaiskustannuksia jopa viidenneksellä edullisimpaan ratkaisuun verrattuna. Kaavamääräyksistä eniten kustannusvaikutuksia on pysäköinnillä.

Urban Helsinki -kollektiivin Pro Helsinki 2.0 -nimisessä vaihtoehtoisessa yleiskaavaehdotuksessa nostettiin esille 17-kohtainen lista normeja, joiden uudistamista voi tiiviin kaupunkirakentamisen mahdollistamiseksi olla tarpeen harkita. Normit mm. vaikeuttavat toiminnoiltaan sekoittuneiden kaupunginosien rakentamista (maa-alueiden käytön ohjaus), kallistavat asuntorakentamista ja asuntojen hintoja (pysäköintinormi, väestönsuojanormi, asuntojen keskikokonormi), vaikeuttavat rakentamista sisäänajoväylien varrella (melu- ja pienhiukkaskorkeusnormit), vaikeuttavat kivijalkaliiketilöiden toteuttamista (asuinkerros- ja rivitalojen yhteistilojen mitoitus, vähittäiskaupan mitoitusnormit), estävät tiiviiden kaupunkimaisten korttelien toteuttamista (valokulmanormi ja ikkunoiden suuntausohje, pelastustien mitoitusnormi), hankaloittavat perinteisten kaupunkimaisten rakennusmateriaalien ja -tapojen hyödyntämistä (ilmanvaihto- ja energiatehokkuusnormit), vaikeuttavat täydennysrakentamista (asunto-osakeyhtiölaki, rakennussuojelunormit), estävät päiväkotien ja koulujen rakentamista kantakaupunkimaisesti osaksi korttelia tai rakennusta (koulujen ja päiväkotien tonttien ja ulkoalueiden mitoitusohjeet), synnyttävät väljiä autokatuja (katurakentamisen ja liikennemitoituksen normit) ja hidastavat asuntorakentamista (rakennuslupanormi). Asumisen tukinormin osalta tulisi ryhmän mukaan laatia selvitys mm. erilaisten yleishyödyllisten toimijoiden todellisista vaikutuksista asuntojen hintoihin. Väestönsuojanormin osalta ryhmä ehdotti alueellisten väestönsuojien toteuttamista ja pelastustien mitoitusnormin osalta pienemmän, ahtaisiin tiloihin soveltuvan pelastuskalustovalikoiman (jo nykyisin käytössä kantakaupungissa) kasvattamista.

Väestönsuojanormin ja esteettömyysnormin tarkistaminen oli ympäristöministeriössä työn alla vuonna 2016 – väestönsuojanormin uudistaminen ei tuolloin edennyt. Esteettömyysnormia kevennettiin selvästi opiskelija-asuntojen osalta. Samoin oikeus valittaa kaavoista korkeimpaan hallinto-oikeuteen harkittiin vuonna 2016 muutettavan luvanvaraiseksi kaavoituksen nopeuttamiseksi, mutta päätöstä asiasta ei vielä vuonna 2018 ollut. Helsingin kaupunkisuunnittelulautakunta esitti samana vuonna, että selvitetään, voitaisiinko pysäköintinormista luopua niillä alueilla, joilla on hyvät joukkoliikenneyhteydet. Asunto-osakeyhtiölain uudistaminen siten, että esimerkiksi rakennuksen purkamiseen riittäisi jatkossa osakkaiden määränemmistö nykyisin vaaditun yksimielisyyden sijaan, oli myös vuonna 2018 tarkastelussa – tämä nopeuttaisi ja helpottaisi erityisesti lähiöiden täydennysrakentamista.

Nykyisiä rakentamismääräyksiä on tarkasteltu New Yorkissa, missä kävi ilmi, että peräti 40:ntä prosenttia Manhattanin rakennuksista ei voitaisi tiukkojen rakentamismääräysten takia nykyisin rakentaa

(Bui et al. 2016). Samoin monet Helsingin kantakaupungin kaupunginosista eivät monellakaan tavalla vastaa niiden rakentamisen jälkeen käyttöön otettuja rakentamisen normeja. Tästä huolimatta asuntojen neliöhinnat ovat näissä kaupunginosissa koko maan kalleimpia; toisin sanoen hyvää tarkoittavat nykynormit eivät selvästikään ole olleet välttämätön edellytys laadukkaiden ja arvostettujen asuin- ympäristöjen toteuttamiselle. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston tavoittelemia urbaaneja kaupunginosia ei kyetä rakentamaan ilman uudistuksia rakentamisen normeissa.

Kantakaupungin laajentamisen osalta kaupunkibulevardeihin luottavassa uudessa yleiskaavassa haasteena vaikuttivat olevan vaikeudet synnyttää uusia kaupunkikeskustoja. Kapeissa ja pitkänomaisissa, muutaman korttelin levyisissä kaupunkibulevardeissa riskinä on se, että ne jäävät helposti jonkinlaisiksi urbaanin kaupungin kulsseiksi. Vaikka ne jossain määrin kytkisivätkin nykyisin erillään olevia kaupunginosia yhteen ja synnyttäisivät niille paikalliskeskustoja, ne eivät vuonna 2016 hyväksytyyn yleiskaavan mukaan näytä muodostavan syvyydeltään Helsinginniemen kaupunginosia vastaavia kaupunkivyöhykkeitä. Yleiskaavassa kaupunginosien syvyyteen liittyvään haasteeseen ei oltu kyetty vastamaan muun muassa koska Pohjois-Pasilan ratapiha-alueen sekä Herttoniemen, Roihupellon ja Konalan toimitila-alueiden kaltaisten suurten ja väljästi rakennettujen alueiden kehittämistä laajoiksi, kantakaupunkimaisiksi, tiiviiksi ja toiminnoiltaan sekoittuneiksi alueiksi ei oltu uskallettu tai haluttu ehdottaa. Yleiskaavassa toimitila-alueita kehitetään ”ensisijaisesti” toimitilojen, tuotannon, varastoinnin, satamatoimintojen, julkisten palvelujen ja opetustoiminnan sekä virkistyskäyttöön – toisaalta tämä linjaus ei täysin poissulje asuntorakentamista, jos se on toissijaista.

Kaupungeista kirjoittaneen journalistin, kirjailijan ja aktivistin Jane Jacobsin esittämiä ajatuksia kaupunginosien elävyyteen vaikuttavista tekijöistä (1. toiminnoiltaan monipuoliset kaupunginosat, 2. pienet korttelit, joissa runsaasti risteysia, 3. iältään ja muodoltaan monipuoliset rakennukset, jotka mahdollistavat eri hintatason vuokralaiset, 4. kaupunginosan riittävä rakennustehokkuus ja asukastiheys) tutkittiin Italiassa kuudessa kaupungissa ja ne näyttivät pitävän paikkansa. Tutkijat nostivat elävyyden syntymisessä keskiöön lisäksi kodin ulkopuolella sijaitsevat nk. kolmannet paikat, kuten ravintolat, baarit, puistot ja kirkot. (Kinney 2016).

Laaja, eri suuntaan risteävien katujen on perinteisten eurooppalaisten tiiviiden kaupunkien ja kaupunginosien elementeistä kaikkein tärkein. Laajan katuverkoston rakentamisesta tehokkaasti umpikorttelirakentamisella ja korttelien sisäpihojen tiivistämisestä pihakortteleilla, -siivillä ja -rakennuksilla on seurannut keskittynyt ja korkea asukastiheys, lyhyet kävelyetäisyydet paikasta toiseen ja naapurustot omine, helposti hyödynnettävine lähipalveluineen ja kohtaamismahdollisuuksineen.

Pitkää ja kapeaa kaupunkibulevardin vartta voi mahdollisesti olla vaikea mieltää kaupunginosaksi ja bulevardien varsilla palvelut levittäytyvät luontevammin pitkiksi jonoiksi, eivät niinkään tiiviiksi ryhmiksi. Noromaisesti kiemurtelevien bulevardien varsille mahtuu leveyssuunnassa keskimäärin muutama kortteli kadunpuolta kohden. Tällaiseen ympäristöön voi olla vaikea toteuttaa kantakaupunki- ympäristölle tyypillisiä keskusaukioita, joilla useat pääkadut ja ihmiset kohtaavat ja joille keskittyvät monipuoliset palvelut. Samoin esimerkiksi ravintoloille soveltuvat pienemmät idylliset piazzat ja rauhalliset sivukadut voivat jäädä suunnitellun kaltaisesta bulevardirakentamisesta pois. Torien, aukoiden ja elävien pääkatujen toiminnalle olennaisen urbaanin rakenteen syvyyden puute voi karsia kaupunginosista muita kaupunkikokemukselle olennaisia elementtejä, kuten elävyyttä tuovia, katujen varsille levittyviä kivijalkaliikkeitä ja palvelutarjonnasta elävyytensä saavia jalankulkuympäristöjä, toreille tyypillisiä, kohtaamisia ja viipyilevää oleskelua edistävät fyysisiä rakenteita, kuten istuskeluportaita ja suihkulähteitä. Torit ovat perinteisesti olleet tyypillisiä sijainteja myös julkisille ja yksityisille merkkirakennuksille ja niiden tuomalle elävyydelle.

Jotta suunnitelluista bulevardikaupunginosista muodostuisi kiinnostavia ulkopuolisille kävijöille, tulisi niissä olla houkuttelevia elementtejä, kuten hyvin suunniteltuja ja viimeisteltyjä avoimia kaupunkitiloja monipuolisine käyttö- ja ajanviettomahdollisuuksineen (penkit, leikkipaikat, ravintolaterassit, näköalapaikat jne.), kiertelemään ja katselemaan houkuttelevia, arkkitehtonisesti laadukkaita rakennuksia ja rakennuskokonaisuuksia ja sisätiloja, joissa voi oleskella: esimerkiksi ravintoloita, kahviloita, baareja, kauppoja, kauppahalleja, yleisiä saunoja, kirjastoja, kulttuurikeskuksia, nuorisotiloja, teattereita, elokuvateattereita, konserttisali jne. Monipuolinen palvelutarjonta edellyttää sekä paikallista että ylipaikallista kysyntää. Molempien saavuttaminen on hankalaa, mikäli kaupunginosat eivät ole kooltaan ja muodoltaan sopivia sekä toiminnalliselta rakenteeltaan houkuttelevia. Huoli on, että kaupunkibulevardeista muodostuu ruuhkaisia ajoneuvoliikenteen läpikulun paikkoja.

Toisaalta ei ole poissuljettua, että kantakaupunkimaisen rakenteen laajentamista jatkettaisiin bulevardien varsien rakentamisen jälkeen ratapiha- ja toimitila-alueilla sekä mahdollisesti joillakin saneerattavilla asuinalueilla kaupunkibulevardien varsilla. Näin voitaisiin pitkällä aikavälillä saavuttaa aidosti kantakaupunkimaisia ympäristöjä. Monen suunnitellun bulevardin varrella kuitenkin on 1950-luvun kaupunginosia (Lauttasaari, Munkkivuori, Etelä-Haaga, Pohjois-Haaga, Herttoniemi), joiden voimakas täydennysrakentaminen on kulttuurihistoriallisista ja kaupunkirakenteellisista syistä (rakennusten sijainti tontilla, ikkunoiden sijoittuminen) vaikeaa. Osa tulevia kaupunkibulevardeja reunustavista alueista on myös asemakaavalla suojeltu (Käpylät, Pihlajamäki, Marttila). Rajoituksia asettavat myös bulevardien varrella sijaitsevat viheralueet (erit. Keskuspuisto ja Riistavuoren alue). Kaupunkibulevardit ilman leveitä kaupunkivyöhykkeitä eivät ehkä ole optimaalisin tapa laajentaa kantakaupunkia, mutta Helsingin kaavoituksellisesti haastavat olosuhteet huomioon ottaen ratkaisuna tyydyttävä.

Kaupunkibulevardit tuovat lisää asiakkaita ja työntekijöitä kantakaupunkiin sijoittuneille ja sijoitettaville yrityksille ja parantavat niiden toimintaedellytyksiä. Bulevardit mahdollistavat myös suuren määrän työpaikkarakentamista – ja näin tekevät mahdolliseksi esimerkiksi toimistojen sijoittumisen lähelle Helsingin keskustaa Espoon ja Vantaan keskittymien sijaan. Seudullisesti tarkasteltuna bulevardit tiivistävät Helsingin seudun ydinaluetta ja ehkäisevät asuntorakentamisen sijoittumista joukkoliikennevyöhykkeen sijaan henkilöautovyöhykkeelle ja siten henkilöautoliikenteen kasvua. Työpaikka- ja asuntorakentaminen parantavat bulevardien varsille sijoittuvien nykyisten asuinalueiden palvelutarjontaa ja bulevardeille voi syntyä uusia paikalliskeskuksia, erityisesti suuriin risteyskohtiin. Nykyisin autoväylien jakamat ja toisistaan irrallaan olevat alueet yhdistyvät bulevardien myötä aiempaa tiiviimmin toisiinsa ja kustannustehokkaan joukkoliikenteen järjestäminen helpottuu. Vahvemmiksi kaupunginosiksi bulevardit voivat kehittyä niitä ympäröivien kaupunginosien täydennysrakentamisella.

Jatkossa Helsingissä onkin tarpeen välttää tuottamasta lisää asuinalueita, joiden täydennysrakentaminen on vaikeaa. Tässä huomio kiinnittyy mm. rakennusten mittakaavaan, korttelimalleihin sekä rakennusten ja ikkunoiden sijoitteluun. Bulevardien tiivis, katkeamaton rakenne – vaikkakin kapea – myös kytkee uusia alueita fyysisesti vanhan kantakaupungin osaksi – nukkumalähiöiden syntymisen riski on siten pienempi kuin vaikkapa 1960-luvun lähiöissä, jotka rakennettiin irralleen muusta kaupunkirakenteesta ja kauas keskustasta. Bulevardirakentamista on tarkoitus kokeilla ensimmäisenä Laajasalontielle, Vihdintielle ja Tuusulanväylällä, jotka eivät ole liikenteellisesti kovinkaan haastavia – rakentamisen on arvioitu alkavan noin 2025. Vihdintien suunnitelmien varhaisvaiheessa bulevardin varrelle korostettiin tulevan pikaraitiotie, pyöräkaistoja, puurivejä, kadunvarsiliiketiloihin, aukioita, lähipuistoja, korttelipihoja ja että kaupunginosasta ei tehdä nauhamaista (Vihdintien ja Huopalahdentien varsille...2018).

Perinteisen eurooppalaisen, urbaanin kaupungin elementtejä voidaan tyypitellä esimerkiksi seuraavalla tavalla (taulukko 48.). Helsingissä on palattu eurooppalaiseen urbaanisuuteen monessa suhteessa. Keskeisiä eroja perinteiseen rakentamiseen on mm. arkkitehtuurissa, rakentamisen tavassa ja lähipalvelutarjonnan järjestämisessä.

Elementti	Elementin tyyppi perinteisessä eurooppalaisessa, urbaanissa kaupungissa
Asemakaava	Ruutukaava akseleinen ja pääteaiheinen tai yllätyksellinen epäsäännöllinen kaava. Verkkoomainen rakenne. Eri toimintojen sekoittuminen.
Kadut	Bulevardit, esplanadit, pienemmät kadut, kujat, rantakadut. Rakennukset reunustavat jalkakäytäviä ja muodostavat kaupunkimaista katutilaa ja luovat sosiaalisen kontrollin mahdollisuuksia.
Torit ja aukiot	Pienet aukiot, kaupunginosassa suurempi tori. Toreilla puita, istumismahdollisuuksia, suihku-kaivoja, julkisia taideteoksia, kahviloita, kioskeja. Torien ja aukoiden laidalla julkisia rakennuksia.
Puistot ja puusto	Pienet, helposti saavutettavat korttelipuistot, kadunvarsien katupuut, puukujanteet, suurempi kaupunginosapuisto. Puistoissa penkkejä, istutuksia, vesiaiheita, julkisia taideteoksia, kahviloita ja kioskeja.
Korttelityyppi	Suuret ja pienet umpikorttelit, jotka jaettu tontteihin, joilla usein vaihtelevan näköisiä ja ko-koisia ja/tai vaihtelevan värisiä taloja. Sisäpihoille kulku porttikongin kautta. Toimintojen sekoittuminen korttelitasolla.
Korttelipihat	Sokkeloiset sisäpihat siipi- ja piharakennuksineen tai sisäpiha yhtenäisenä tilana, joskus puistomaisena.
Lähipalvelut	Kivijalkaliikkeet, kauppahalli, tori. Keskustassa tavarataloja ja pasaaseja.
Julkisivun elementit	Erkkerit, torniaiheet, rautaportit, ristikkoikkunat, symmetria, ornamentit. Parvekkeet ensisijaisesti sisäpihalle. Rakennusten vaihteleva ulkonäkö ja ikä.
Kattotyyppi	Harjakatto, aumakatto, mansardikatto. Katoilla piippuja ja ullakkoikkunoita.
Rakennusmateriaalit	Kivi, tiili, betoni, rappaus, puu.
Rakentamisen tapa	Paksu, yksiaineinen, paikalla muurattu tiilimuuri tai paikalla valettu betonimuuri. Painovoimainen ilmanvaihto.
Tilallisia ratkaisuja	Eri kokoiset asunnot samassa talossa, kellarit ja ullakot, näyttävät, yksilölliset porraskäytävät.
Asuntojen piirteitä	Korkeat huoneet, leveät ikkunalaudat, parkettilattiat.
Liikenne	Jalankulku keskeisessä asemassa. Julkisen liikenteen osalta erityisesti raitiotiet ja metroverkko. Autoilun määrä mm. katuverkon, nopeusrajoitusten, pysäköintipaikkojen määrän ja pysäköinnin hinnan sääntelemää.

Taulukko 48. Perinteisen eurooppalaisen urbaanin kaupungin elementtejä.

Nykyinen kaupunkirakentamisen malli kuitenkin tarjosi kuitenkin myös uusia elementtejä. Ranta-alueet olivat tulleet ja tulossa ihmisten käyttöön ja ranta-alueille oli myös alkanut tulla erilaista toimintaa. Asumisen vaihtoehdot olivat monipuolistuneet ullakko- ja loft-asuntojen sekä townhousejen ja tornitalojen myötä. Verrattain uutta ovat myös taloyhtiöiden asukkaiden yhteiset kattoterassit, viherkatot ja laadukkaat saunatilat, korttelipihojen suunnittelu kokonaisuutena, jätehuollon sijoittaminen maan tai kansirakenteen alle sekä tilavat lasitetut parvekkeet ja hissit sekä pienet yksityispihat kerrostaloissa.

8.5 Helsingin esikaupunkialueen suunnittelu ja historiatietoisuus: jatkotutkimuksen aihe

Tämä tutkimus ei juurikaan tarkastele Helsingin esikaupunkialueiden kaupunkisuunnittelun ja arkkitehtuurin ihanteita. Kyseessä on aihe, joka on sivuutettu varsin vähäisellä huomiolla myös 'Helsingin kaupungin historia vuodesta 1945' -kirjasarjan neljännessä, kaupunkisuunnittelua ja arkkitehtuuria

taidehistoriallisesta perspektiivistä käsittelevässä osassa (Kervanto Nevanlinna 2012). Aihe kuitenkin vaatisi tarkempaa perehtymistä. Nostan seuraavassa esille muutamia esimerkkejä Helsingin esikaupunkialueen uusien asuinalueiden suunnittelussa esiintyvistä historiallisista ja kansainvälisistä viitteistä.

Puu-Myllypurossa vaikutteita on haettu Loviisasta, Porvoosta (uusi ja vanha osa), Vanhasta Raumasta sekä Puu-Käpylästä. Puun käyttö rakennusmateriaalina, värimaailma, kapeat kadut, pienet aukiot viittaavat kaikki vanhoihin suomalaisiin puukaupunkeihin. Esimerkkinä on käytetty myös Amsterdamin Sporenburgia, missä uudessa rakentamisessa on otettu vaikutteita Amsterdamin vanhoista kanaalinvarsitaloista (Arkkitehtityöhuone Arto Palo Rossi Tikka Oy 2004). Helsingissä on pitkä puurakentamisen perinne ydinkeskustan (jo puretuista) empire-taloista 1800-luvun jälkimmäisen puoliskon uuserenessanssivilla-alueisiin, 1900-luvun vaihteen ja alun työläisalueisiin (Ruskeasuon Ajurikylä, Puu-Hermanni, Puu-Pasila, Ruoholahden villat) sekä esikaupunkialueen puutarhakaupunkeihin, työväestölle ja keskiluokalle suunnattuihin Puu-Vallilaan, -Käpylään, -Kumpulaan ja -Toukolaan, 1940- ja 50-lukujen ruotsalaistalo- (Pirkkola) ja rintamamiestaloalueisiin (useita), 1970-luvun Kannelkylään, 1980-luvun Torpparinmäkeen, 1990- ja 2000-luvun alueisiin (mm. Hakuninmaa, Viikinmansio, Konalan Lehtovuori, Vuosaaren Omenämäki, Kannelmäen Kannelniitty, Myllypuron Hallainvuori). Puu-Myllypuroa seuraavat mm. Honkasuo ja Kuninkaantammi.

Viikinmäessä esikuvana ovat olleet eteläeurooppalaiset kukkulakaupungit (ks. Tyynilä 2008), vaikka samanlaista tiivyyttä ja siitä seuraavaa maisemallista luonnetta on vaikea havaita. Välimeren maiden kaupunkeihin viittaavia piirteitä suunnitelmissa ovat porrastuvat katot ja sokkelit, vertikaalinen ote, muurit, portaikot, pintamateriaalit, pienet aukiot sekä kirkontorneja ja tower houseja muistuttavat torniaiheet. Yhden korttelin soikea muoto viitanee Luccan Piazza dell'Anfiteatroon. Alueen rakennusten värimaailma liittyy alueen Viikinmäen kallioperässä esiintyvien kivilajien väreihin. Eteläeurooppalaisiin kukkulakaupunkeihin viitatessaan Viikinmäki kytkeytyy myös Pihlajamäen esikuviin (ks. Sundman 2011a). Viikinmäen terassitalon arkkitehtuurissa on vaikutteita Alvar Aallon Kauttuan Terrassitalosta (1939). Viikin Pasteurinkadulle (Playa Arkkitehdit, 2010) on rakennettu Cino Zucchin Venetsian La Giudeccaan suunnittelema talosta (2002) vaikutteita saaneita pienkerrostaloja. Viikin kirkko (JKMM Arkkitehdit, 2005) on saanut vaikutteensa perinteisestä suomalaisesta kirkosta: kirkko päällystetty tervatuilla paanuilla, sitä ympäröi kivimuuri ja kirkkomaalla seisoo kellotapuli.

Alppikylässä on pyritty tuomaan Suomeen kytkettyjen kaupunkipiientalojen eurooppalaista traditiota (ks. Alppikylä, rakentamistapaohje 2007). Rakentamistapaohjeessa on kuvia mm. niin ikään värikästä Venetsian Buranosta, Münchenistä, Tanskasta, useista tarkemmin määrittelemättömistä eurooppalaisista esimerkeistä sekä Helsingistä Paciuksenkujan alueelta Pikku Huopalahdesta, Hollantilaisentieltä Munkkiniemestä ja Puu-Vallilasta. Atrium-talojen historia liittyy paitsi antiikin aikaan, myös Oiva Kallion suunnittelemaan Villa Oivalaan Helsingin Villingissä ja Pentti Aholan atriumtayloriymään Tapiolassa (valm. 1964) (Alppikylä, rakentamistapaohje 2007:57).

Konalan Wallinmaan asuinalueen rakennukset viittaavat alueella vuosina 1962–2004 sijainneen, sittemmin Lahteen muuttaneen Hartwallin virvoitusjuomatehtaan historiaan värikkyydellään ja nimistöllä (esim. Limonadikuja). Arkkitehtuurissa on vaikutteita arkkitehti Cino Zucchin Venetsiaan suunnittelemissa asuinrakennuksista.

Ormuspellon alueella (ks. Ormuspelto, rakentamistapaohje 2007) on niin ikään yhtenä esikuvana ollut Hollantilaisentie Munkkiniemessä. Rakentamistapaohjeessa on Alppikylän tavoin kuvia myös Münchenistä sekä Suomesta Pikku Huopalahdesta ja Oulusta. Alppikylän ja Ormuspellon lisäksi kaupunkipiientalojen rakennettiin 2010-luvulla myös Suutarilaan.

Honkasuon ja Kuninkaantammen esikuvat ovat ennen kaikkea puutarhakaupunkiaatteessa. Kuninkaantammen osayleiskaavan selostuksessa (Siivola et al. 2009:19) todetaan, että ”suunnitelmaan on otettu vaikutteita kukkulakaupungeista, huvila- ja puutarhakaupungeista sekä moderneista kävelykaupungeista.” Honkasuolla verrattain tiivis rakentaminen, puun käyttö rakennusmateriaalina, matalaenergiatalot, aurinkopaneelit, hulevesien hallinta ja kaupunkiviljely viittaavat myös ekokaupunkiajatteluun (Tyynilä 2012). Molemmilla alueilla on jopa kaavassa viittauksia puutarhakaupunkiajattelun isän Ebenezer Howardin ajatuksiin. Kuninkaantammen asemakaava on spiraalin (kotilon tai simpukan) muotoinen. Kaavassa voi nähdä viittauksia myös kaupunkien keskiaikaisiin ytimiin, virkamiesmatkoja tehtiin Italiaan. Kuninkaantammessa tavoitteena on myös rakentaa alueelle työpaikkoja ja palveluja. Pientalovaltaisesta Honkasuosta on suunniteltu etupäässä asuinalueita, jonka palvelutarjonta tulee – päiväkotia ja koulu sekä lähikauppaa lukuun ottamatta – pääasiassa sijoittumaan Myyrmäkeen ja Malminkartanoon.

Östersundomista on suunniteltu tiivistä pientalokaupunkia. Senkin juuret ovat englantilaisessa howardilaisessa puutarhakaupunkitraditiossa. Sipoolta Helsingille siirretyn Karhusaaren täydennyskaavoituksessa 2010-luvulla saatiin vaikutteita 1900-luvun alun Kulosaaresta.

Kruunuvuorenrannan kaavassa voi nähdä meren rannalle sijoittuvan eteläeurooppalaisen pikkukaupungin piirteitä: rantatori, -promenadit ja -portaikot ja pienvenesatama. Jalkasen (2012) mukaan Haakoninlahden aukion mitoituksessa on ”muisteltu” Portofinon ranta-aukion mittoja. Rakentamisen mittakaavan on tarkoitus kohota rannan 2–3-kerroksisista rakennuksista, 5–6 kerroksisiin ja 7–8-kerroksisiin torniosiin, Jalkanen (2012) puhuu kerroksellisesta rantafrentista, jollaista ei ole muualla Helsingissä. Väritys on rannan jalustarakennuksissa tummaa, niiden takana keskivaaleaa ja torneissa vaaleaa. Havainnekuvissa tornit muistuttavat valtamerilaivojen piippuja. Jos niihin etsii Etelä-Euroopasta kytköstä, ne voisivat olla kirkkojen ja kaupungintalojen torneja tai tower houseja. Osayleiskaavassa (Jalkanen et al. 2008) puhutaan merellisestä ja luonnonläheisestä saaristokaupunginosasta. Virkamiesmatkoja tehtiin kuitenkin mm. Sveitsin Zürichiin ja Berniin, Hampurin HafenCityyn, Madridiin, Barcelonaan, Kööpenhaminaan sekä Amsterdamin East Harbouriin, Ijburgiin, joista tärkeimpinä Jalkanen (2012) pitää kahta jälkimmäistä vastaavien rantarakentamiskohteiden takia. Sveitsissä tutustuttiin mm. rinnerakentamiseen. Saaristokylä ei tehty virkamiesmatkoja, sillä rakentamisen mittakaava on Kruunuvuorenrannassa saaristokylää suurempi. Alueella kuitenkin säilytetään kallioalueita. Perinteiseen helsinkiläiseen kantakaupunkirakentamiseen Kruunuvuorenrannassa viittaa Jalkasen (2012) mukaan umpikorttelirakenne ja rajatut katutilat. Öljysäiliöiden perustukset olivat Koirasaarilla suunnittelun lähtökohtana (Jalkanen 2012). Tuomiokirkko asettuu kaavassa Koirasaarentien päätteeksi, Suomenlinna näkyy Haakoninlahden aukiolta ja avomeri Saaristolaiivastonkadun päästä. Koirasaaren reunan pitkä maastoon sovitettu rakennusmassa on Jalkasen (2012) mukaan ”muistuma Suomenlinnan rakentamistavasta”, bastioneista. Vastaavanlaisia rakennusmassoja on myös Haakoninlahdenkadun varrella.

8.6 Helsingin kultainen kausi?

Helsingin kaupunkiseudun voimakas kasvu 2000-luvulla on liittynyt mm. Suomen elinkeinorakenteen murrokseen teollisuusvaltaisesta maasta kohti palveluvaltaista maata. Tämä kehitys on suosinut Helsinkiä. Kasvu on kytkeytynyt myös Helsingin ja Helsingin seudun nk. kultaiseen kauteen, joka perustui 1990-luvun jälkipuoliskolla ja 2000-luvulla kansainväliseen edelläkävijäasemaan informaatio- ja kommunikaatioteknologiassa. Puhuttiin suomalaisesta tietoyhteiskuntamallista (Castells & Himanen 2001). Kasvu synnytti seudulle suuren määrän työpaikkoja, vaurautta ja houkutteli uusia asukkaita. Tämän edelläkävijäaseman heikentymisestä oli 2010-luvulla merkkejä, mutta käynnissä oli ak-

tiivinen uusien kasvu- ja menestysalojen etsintä sekä uudistumisprosesseja aiemmillä menestysaloilla. Helsinki ja Helsingin seutu menestyivät yhä kansainvälisesti tarkasteltuna hyvin tai erinomaisesti lähes kaikilla mittareilla. Historiallisesti tarkasteltuna Helsingin ja Helsingin seudun menestys on 1990-luvun jälkipuoliskon jälkeen ollut ennennäkemätöntä Helsingin ja Helsingin seudun historiassa.

Helsingin yleiset menestystekijät (taulukko 49.) olivat 2010-luvun jälkipuoliskolla pääasiassa varsin hyvällä mallilla, mutta myös heikkouksia oli.

Kaupungin yleinen menestystekijä	Menestystekijän vahvuuksia Helsingissä	Menestystekijän heikkouksia Helsingissä
Sijainti ja yhteydet	Sijainti lähellä edistyksellisiä pohjoismaisia kaupunkeja Tukholmaa, Kööpenhaminaa ja Osloa, sijainti lähellä Pietarin suurkaupunkia, sijainti vastapäätä Tallinnaa. Lentoliikenteen kannalta verrattain hyvä sijainti suhteessa Aasiaan. Seudun sisäistä raideliikennettä kehitetään. Sijainti merenrannalla ja merilogistiikka.	Sijainti kaukana Euroopan ydinalueista ja suurimmasta osasta merkittävistä suurkaupungeista. Ei suoraa junayhteyttä Keski-Eurooppaan.
Otolliset luonnonmaantieteelliset olosuhteet	Suomi luonnonmaantieteellisesti turvallinen: ei maanjäristyksiä, tsunameja tai voimakkaita myrskyjä. Kuumuus ei haittaa työntekoa. Kylmä ilmasto voi olla matkailijoille eksoottinen.	Kylmä ilmasto ja talven pimeys eivät välttämättä ole houkuttelevia ulkomaalaisille osajille.
Vetovoimatekijät: hyvä maine, oppilaitokset, työpaiikat, viihtyminen	Helsingin ja Suomen menestys kansainvälisissä vertailuissa on huomattu, maine on pääasiassa hyvä. Suomen parhaat yliopistot houkuttelevat opiskelijoita ja osajia. Koulutuksen laatu Helsingissä hyvä. Kansallisesti ja Itämeren alueella merkittävä työpaikkakeskittymä. Elämäntapamahdollisuudet monipuolistuvat kaiken aikaa.	Ei varsinaisia huippuyliopistoja. Helsinki ei kansainvälisesti erityisen huomattava työpaikkakeskittymä, Itämeren alueellakin Tukholma ja Kööpenhamina kovia kilpailijoita. Työpaikoista kova kilpailu. Asuminen kallista. Aivovuotoa esiintynyt. Helsingissä ei kansainvälisesti vertailtuna useita erityisen vetovoimaisia matkailunähtävyyksiä.
Hyvät taloudelliset resurssit sekä informaation ja osaavan työvoiman saatavuus	Helsingillä mennyt varsin hyvin taloudellisesti. Koulutukseen ja tutkimukseen aiemmin panostettu runsaasti. Yliopistot ja tutkimuslaitokset tuottavat tietoa ja osajia: väestö koulutettua, väestömäärään nähden suuri osaajapohja.	Valtio leikannut koulutuksesta ja tutkimuksesta viime vuosina. Valtio vie Helsingiltä runsaasti rahaa maakuntiin. Espoo houkutelut osajia, veronmaksajia, yrityksiä ja saanut alueelleen Aalto-yliopiston.
Onnekkaat sattumat	?	-
Mahdollistava arvoperusta	Demokratia, ihmisoikeudet, sanan- ja lehdistönvapaus, uskonvapaus, elinkeinovapaus, omistusoikeus, oikeusvaltio ja tasa-arvo hyvällä tasolla.	Tasa-arvossa aina parannettavaa.
Osaava, kaupungin kehittämiseen sitoutunut hallinto	Koulutettu hallinto. Hallintoon luotetaan.	Byrokraattisuutta ja normeja runsaasti. Osallistamisessa yhä opeteltavaa.
Menestyvä ja monipuolinen elinkeinoelämä	Pääkaupunkina ja Suomen suurimpana kaupunkina Helsingissä varsin monipuolinen elinkeinoelämä, paljon toimijoita ja toimialoja. Helsinki hyvä paikka yrittäjyydelle.	Teollisuus heikentynyt. Espoo ja Vantaa houkutelleet yrityksiä. Markkinoiden kansainvälisesti vertailtuna pieni koko. Keksintöjen kaupallistaminen ollut pitkään haaste.
Anteliaat filantroopit ja mesenaatit	Tutkimusta ja taidetta rahoittavat säätiöt. Joitakin yksityisesti rahoitettuja kulttuurihankkeita, kuten Amos Rex.	Aktiivisuus ei parhaalla mahdollisella tasolla.
Ahkerat ja luovat ihmisverkostot	Ahkerat ja tunnollinen väestö. Verkostoituminen on helppoa pienessä maassa.	Verkostojen tiiviudessa ja muilta oppimisesta yhä parannettavaa.

Kohtaamismahdollisuuksia tarjoavat kaupunkiympäristöt	Kaupunkitiloja kehitetty. Tapahtumatarjonta lisääntynyt voimakkaasti.	Kantakaupungin ranta-alueilla, toreilla, aukioilla ja kaduilla monin paikoin kehittämisen varaa.
---	---	--

Taulukko 49. Helsingin yleiset menestystekijät 2010-luvulla – vahvuuksia ja heikkouksia.

Helsingin kantakaupungissa tarjoamia elämäntapamahdollisuuksia on onnistettu monipuolistamaan ja kantakaupungin houkuttelevuus on parantunut. Helsingin keskustan kaupallinen ja kulttuurinen palvelutarjonta on viime vuosikymmeninä selvästi kehittynyt. Hotellitarjonta ja matkailu ovat kasvaneet voimakkaasti. Torikorttelien kehittämisellä on luotu Helsingiltä puuttuvan vanhan kaupunginosan tunnelmaa. Keskustakirjasto Oodi on tuonut keskustaan kaivattua ei-kaupallista, ilmaista oleskelutilaa. Omaleimainen elävöittäminen, kuten uimalat Allas ja Löyly, on tuonut Helsinkiin uudenlaisia ajanviettopaikkoja. Helsingin tapahtumatarjonta on monipuolistunut jatkuvasti.

Innovaatiopolitiikassa ovat yleistyneet Triple Helix- ja Quadruple Helix -ajattelutavat, joissa julkishallinnon, elinkeinoelämän ja yliopiston sekä jälkimmäisessä myös kansalaisyhteiskunnan välisen aktiivisen, verkostomaisen vuorovaikutuksen katsotaan edistävän uusien ideoiden leviämistä ja syntymistä. Joukkoälyn hyödyntäminen oli 2010-luvulla alkamassa.

Helsinkiäiset alkoivat osoittaa entistä voimakkaampaa innostusta kansalaisaktiivisuuteen (Norppa 2012). Helsinkiin rantautumassa ollut kokeilukulttuuri tarjosi mahdollisuusikkunoita, joiden kautta voitiin vertailla potentiaalisia, vaihtoehtoisia tulevaisuudennäkymiä. Kaupunki joutui opettelemaan suhtautumista uudelleenlaiseen tilanteeseen, mutta omaksui asioita myös varsin nopeasti, esimerkkinä Kalasatama Temporary -toiminta.

Eri toimijoiden välinen vuorovaikutus edellyttää erilaisia fyysisiä ja sosiaalisia areenoita. Fyysisiä vuorovaikutusareenoita ovat julkisten ja yksityisten toimijoiden ylläpitämät ajanviettomiljööt sekä julkiset kaupunkitilat (Norppa 2011; Mäenpää 2011). Siinä missä kampus- ja yrityspuistoajattelussa yliopistot ja yritykset ”eristäytyvät” konttoreihin kaupunkikeskustojen ulkopuolelle, uudempi ajattelu korostaa tiiviin kaupunkirakenteen ja toimintojen sekoittuneisuuden vuorovaikutukselle ja luovalle ajattelulle tarjoamia mahdollisuuksia: palveleva joukkoliikenne, monipuoliset lähipalvelut, elävät julkiset kaupunkitilat (ks. Norppa 2011).

Sosiaalisia vuorovaikutusareenoita ovat erilaiset epäviralliset ja viralliset tilaisuudet ja tapahtumat, joissa ihmiset kohtaavat. Tiedonvälityksessä erilaisilla ammatillisilla ja yleistajuisilla julkaisuilla on suuri merkitys. Sosiaalinen media, mm. Facebook, Twitter, blogit ja verkkolehdet toivat mukanaan merkittävän uuden vuorovaikutusareenaan. Vuorovaikutuksen ja verkostojen tiivistyminen sekä sosiaalisen pääoman lisääntyminen tuovat virtaa Helsingin innovaatioympäristöihin.

Kohtaamiset tarvitsevat fyysisiä tiloja, mutta kohtaamisten infrastruktuuri ja kohtaamisia tukevan kaupungin tuottaminen eivät kuitenkaan ole olleet Helsingissä yksityiskohtaisen tarkastelun kohteena. Eri kaupunkien ja kaupunginosien tarjoamat kohtaamismahdollisuudet ovat keskenään varsin erilaisia ja vaikuttavat niiden houkuttelevuuteen. Uudenlainen tapa tarkastella kaupunkia ja kaupunginosia voisikin olla kehittää kriteeristö kohtaamispotentialille. Yleisesti tiedossa on, että elävyyden ja palvelutarjonnan, kuten kahviloiden, ravintoloiden ja baarien, kehittymiseen vaikuttavat mm. kaupunginosan koko ja tiiveys, väestö- ja työpaikkatiheys ja eri toimintojen sekoittuneisuus. Liiketilat ovat välttämätön edellytys palvelutarjonnan kehittymiselle. Kohtaamisia tukevat myös viihtyisät puistot, ranta-alueet ja aukiot. Kohtaamisten edistämiseksi ja nukkumalähiökehityksen välttämiseksi kaupunginosia tulisi suunnitella niin, että niissä olisi toimintoja, jotka houkuttelevat muitakin kuin vain kaupunginosassa asuvia. Useat Helsingin kantakaupungin kaupunginosat ovat varsin asumispainotteisia. Monilla ranta-alueilla ei ole palvelutarjontaa.

Hyvä kansainvälinen, seudullinen ja paikallinen saavutettavuus on edellytys vuorovaikutukselle. Keskusta-alueet ovat yleensä seudulliselta saavutettavuudeltaan parhaimpia. Sen sijaan vilkkaasti liikennöidyt autokadut eivät välttämättä ole kävelyn, viipyilevän oleskelun ja kohtaamisten paikkoja. Esimerkiksi useilla Helsingin keskustan kaduilla autoliikenne on yhä runsasta ja keskustan keskeisimmät aukiot, Rautatientori ja Elielinaukio ovat voimakkaan bussiliikenteen vaivaamia. Samoin Asema-aukio on liikenneaukiona ja koko kaupungin paraatipaikka Eteläsatama pysäköintialueena. Helsingin kävelykadut ovat leveitä ja torit suuria – toimintaa on vähän, kolkkoutta paljon. Helsinkiläiselle vesialueelle, puistolle, aukiolle tai torille tyypillinen suihkulähde on käytöstä poistettu suihkulähde. Kävelykatujen ja torien tapahtumilla ja toritoiminnalla saadaan pienipiirteisyyttä, jota eurooppalaisissa keskustoissa on ja jota Helsingin keskustasta puuttuu. Pienet kaupunkitilat ovat kotoisia ja houkuttelevat ihmisiä viettämään aikaa. Kohtaamisia olisi mahdollista edistää myös kehittämällä raja-aitojen halkomista ja pysäköintiin varatuista kantakaupungin korttelisisäpihoista puistomaisia oleskelualueita.

Helsingin seudun hyvinvointi edellyttää seudun myös kuntien välistä, tiivistyvää yhteistyötä sekä seudun kuntien ja valtion toimivia yhteistyösuhteita (Norppa 2011). Yhteistyötä on tehty Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunnan (YTV) sekä Helsingin seudun ympäristöpalvelujen (HSY) ja Helsingin seudun liikenteen (HSL) taholla. Myös niin yritysten kuin asukkaidenkin toiveita on kuunneltava.

Helsingin vahvuutena on mm. koulutettu väestö, seudun monipuolinen koulutus-, tutkimus-, tuotekehitys- ja yrityskeskittymä sekä kaupungin viihtyisyys (ks. Norppa 2011). Helsingillä on pääkaupungille tyypillisesti useita vahvoja toimialoja, mikä luo kaupungin taloudelliseen asemaan pitkän aikavälin vakautta. Pääkaupunkiseudun väestömäärä on kasvussa, mikä samalla kasvattaa työmarkkinoiden osaajavarantoa.

Suomessa arvopohja on mahdollistava. Länsimaiset arvot, kuten demokratia, ihmisoikeudet, sanan ja lehdistönvapaus, uskonvapaus, elinkeinovapaus, omistusoikeus, oikeusvaltio ja tasa-arvo ovat hyvällä tasolla. Sukupuoli tai varallisuus eivät sanele ihmisten kouluttautumismahdollisuuksia. Hyvinvointivaltiossa ihmisiä ei myöskään ole jätetty heitteille – siitä ovat pitäneet eri elämänvaiheissa huolen mm. lapsilisät, ilmainen koulunkäynti, opintotuet, työttömyyskorvaukset, pienituloisten toimeentulo- ja asumistuet, sairaanhoidon, lääkkeiden ja sairausajan Kela-korvaukset, vammaistuet, kuntoutuspalvelut ja eläkkeet. Terveyskeskusmaksut poistettiin Helsingissä vuonna 2013. Ihmisten ja ihmisryhmien syrjäytymisen ehkäiseminen ja saaminen mukaan yhteiskunnan ja kaupungin kehittämiseen tuo lisäarvoa, jonka merkitystä ei kuitenkaan välttämättä vielä tunnisteta. Esimerkiksi työttömyyttä ei ole onnistuttu nousukausienkaan aikana enää painamaan edes lähelle sitä tasoa, jolla se oli ennen 1990-luvun lamaa.

Tavara- ja palveluviennin osuus Suomen bruttokansantuotteesta on 2000- ja 2010-luvuilla vuodesta riippuen ollut noin 38–45 prosenttia (Ulkomaankauppa...2015). Yritysten kansainvälistymisen edistäminen onkin Helsingin seudun tulevaisuuden menestyksen kannalta erittäin tärkeää. Suomen kotimarkkinat ovat pienet, joskin viennin hiipuessakin merkitykseltään korostuvat. Jälkitekollisen ajan uhkana on kotimaisen tavaratuotannon merkittävä väheneminen tai sen painottuminen raaka-aineperusteiseen teollisuuteen. Sveitsi on hyvä esimerkki maasta, joka vie kotimaassa valmistettuja ylellisyystuotteita. Niihin on suunnittelu-, tuotanto- tai markkinointiprosessissa ladattu työtä ja arvoa enemmän kuin matalan jalostusasteen tuotteeseen tai brändäämättömään tuotteeseen.

Helsingillä on käsissään tulevaisuuden menestyksen avaimet ja samalla suuri vastuu. Kaupungin elinkeinoelämän taantuminen veisi elinvoiman kaupungilta ja pääkaupungin taantuminen johdattaa koko

maan heikkenevän talouden kierteeseen. Helsingin kultaisen kauden uhkana on romahtaminen itse-tyytyväisyyteen ja pysähtyneisyyteen. Tällaisesta kehityksestä antoi kenties tervehdyttävän varoituk- sen Nokian kohtalo. Laajemmin, menneen haikailun ja kansainvälistymistä ja uudistumista vastusta- van impivaaralaisen asenteen yleistyminen voivat johtaa kehittämis-, uudistumis- ja kasvukyvyyttö- myyteen, joka vaikeuttaa Helsingin ja koko Suomen taloudellista asemaa.

Helsingin kaupungin osalta kultaista kautta on taloudellisesti heikentänyt kilpailu yrityksistä sekä hyvistä veromaksajista. Tässä kilpailussa Helsingin naapurikaupunki Espoo osoittautui 2000-luvulla erittäin kilpailukykyiseksi ja vetovoimaiseksi. Helsingin hallintokoneisto ei ollut riittävän ketterä toi- mitilatonttien kaavoittamisessa – moni yritys asettui Espoon ja Vantaan toimistokeskittymiin, kuten Keilaniemeen, Leppävaaraan ja Aviapolikseen. Etenkin Espoo onnistui yliopistonsa ja yritystensä an- siosta tekemään itsestään houkuttelevan asuin ympäristön koulutetuille osaajille ja siten edelleen kor- keakoulutettuja työllistävälle yrityksille. Kantakaupungin olisi kuitenkin pystyttävä kilpailemaan jat- kossakin työpaikkakeskuksena pääkaupunkiseudun muiden keskusten kanssa. Pasilan ja Ilmalan po- tentiaalia yrityskeskustan laajentumisalueena ja innovaatiokeskittymänä alettiin uudelleen ymmärtää vasta 2010-luvulla. Vuonna 2015 Helsingin kantakaupungissa oli kuitenkin yhä enemmän työpaik- koja kuin Espoossa ja Vantaalla yhteensä. Otaniemen tilastoalueeseen (ml. Keilaniemi) nähden kan- takaupungissa oli työpaikkoja 14-kertaisesti, Kanta-Leppävaaran tilastoalueeseen nähden 13,5-ker- taisesti ja Aviapoliksen suuralueeseen nähden 6,2-kertaisesti (Aluesarjat 2018).

Helsingissä ei myöskään oltu ymmärretty panostaa riittävästi kaupungin suurimpaan vahvuuteen, tii- viisiin, mutta vehreisiin, merellisiin ja keskeisesti sijaitseviin, toiminnoiltaan sekoittuneisiin kerrosta- loalueisiin, mutta sittemmin kelkan suunta on ollut vaihtumassa. Helsingin seudun kultaisen kauden kannalta olisi hyödyllistä, että köyhyys ei keskittyisi alueellisella tai etenkään kunnallisella tasolla. Samalla olisi kuitenkin välttämätöntä kyetä tarjoamaan edullisia asuntoja myös Helsingissä, missä asumisen kalleus on muodostumassa ongelmaksi jo helsinkiläisten yritysten rekrytoinnissakin. Hel- sinki ei kuitenkaan voi yksin vastata koko kaupunkiseudun pienituloisten asuttamisesta, vaan kaikki- en Helsingin seudun kuntien kaavoituksessa tulisi tavoitella väestörakenteen tasapainoisuutta. Helsingin seudulla oli 2000-luvulla nähtävissä nk. ”kermankuorintaa”, jossa osa seudun kunnista pyr- ki eri keinoin valikoimaan veronmaksajista parhaat päältä. Vuonna 2015 peräti 88 prosenttia helsin- kiläisistä oli eri mieltä väitteen kanssa ”kaupungista on helppo löytää hyvä asunto järkevään hintaan”, mikä voi kertoa sekä asuntojen hintatasosta että ihmisten tulotasosta. Kokemukset olivat varsin sa- mankaltaisia useissa varakkaissa eurooppalaisissa suurkaupungeissa (O’Sullivan 2016), mutta kanta- kaupunkimainen asuminen on Helsingissä myös kansainvälisesti vertailtuna kallista.

Saman kaupunkiseudun kaupunkien välinen kilpailu voi myös ”pakottaa” hätiköityihin ratkaisuihin kaavoituksessa. Laajat yksipuoliset toimistoalueet, suuret kauppakeskukset, vain varakkaalle väes- tönosalle kaavoitetut asuinalueet ovat olleet vastauksia tähän kilpailuun. Aika voi näyttää näiden rat- kaisujen kestävyuden, mutta aika ei näytä mitä vaihtoehtoisten mallien, kuten eri toimintojen ja väes- tönosien sekoittamiseen perustuvan mallin, toteuttamisesta olisi seurannut.

Kaupunkirakenteen hajautumisen voidaan todeta paitsi maksavan kaupungille ja veronmaksajille enemmän kuin tiiviin kaupunkirakenteen, myös itsessään aiheuttavan potentiaalisten agglomeraatio- etujen (ks. Lauronen 2013) menetyksiä.

Espoon lisäksi Helsingin potentiaalista vaurautta on verottanut valtio, joka on valtionosuusjärjestel- män kautta siirtänyt Helsingissä toimivien yritysten maksamia yhteisöveroja merkittäviä määriä maa- kuntiin. Valtio ottaa suoraan enemmistön yritysten maksamista yhteisöveroista ja vielä erikseen leik- kaa Helsingille tuloutettavaa yhteisövero-osuutta (Savolainen 2017). Helsingissä ei siten ole voitu toimia kaupunkivaltion tavoin ja investoida yhteisöverotuottoja edes likimain täysimääräisesti kau- pungin kehittämiseen. Helsinki on ollut alistettu maksumieheksi taantuvien kuntien ja toimialojen

tekohengittämisessä ja kerjäämään valtiolta tukiaisia muun muassa liikennehankkeisiinsa. Valtion ja suurten kaupunkiseutujen väliset Maankäytön, liikenteen ja asumisen MAL-sopimukset ovat vuodesta 2012 tuoneet kasvavien suurten kaupunkiseutujen tilanteeseen pientä helpotusta. Samanaikaisesti valtiosuusjärjestelmän nettomaksajakuntien määrä on voimakkaasti supistunut. Nettomaksajamaakuntia oli vuonna 2016 vain yksi, Uusimaa. Nettomaksajakuntiakin vuonna 2016 oli vain 32 kappaletta, joista neljä oli pääkaupunkiseudulta, kahdeksan pääkaupunkiseudun kehyskunnista ja seitsemän muualta Uudeltamaalta. Eli nettomaksajakunnista kaikkiaan 19 (tai 59,4 prosenttia) oli Uudeltamaalta. Vielä vuonna 2005 nettomaksajakuntia oli 88 kappaletta (Kiesiläinen 2016). Vuonna 2016 pelkästään pääkaupunkiseudun suuret kaupungit maksoivat maakuntiin peräti 475 miljoonaa euroa – summa oli suurempi kuin edellisvuonna (Salmela 2017). Uudenaan kuntien maksamien valtiosuuksien tasausmaksujen kokonaissumma vuonna 2016 oli 521 miljoonaa euroa. Todellinen verotulojen menetys on Helsingissä tätäkin suurempi. Hakolan (2018) mukaan pelkästään Helsingissä toimivien yritysten maksamat yhteisöverot saattoivat vuonna 2016 olla miltei 1,5 miljardia euroa.

Kaikkiin valtion toimenpiteisiin Helsingin kaupunginvaltuusto ei kuitenkaan ole suostunut, vaan on osoittanut, että Helsingillä on pyrkimyksiä ja halua päättää itse omista asioistaan. Esimerkkinä tästä on Suomen hallituksen vuonna 2015 tekemä päätös subjektiivisen päivähoito-oikeuden rajaamisesta – Helsinki ei toiminut valtion päätöksen mukaisesti. Vuoden 2018 keväällä Suomen hallitus kuitenkin valmisteli mittavaa sote- ja maakuntauudistusta, joka suunnitellusti toteutuessaan veisi Helsingiltä merkittävässä määrin päätäntävaltaa omista asioista ja rahoista. Hyvinvointivaltioajattelussa asioita on perinteisesti nimensä mukaisesti tarkasteltu ensisijaisesti valtion, ei kaupunkien näkökulmasta – tarkastelunäkökulma ei sote- ja maakuntauudistuksen myötä ollut muuttumassa.

Valtiosuusjärjestelmän lisäksi helsinkiläiset maksavat suuren osan kerätyistä valtion ansiotuloveroista, vuonna 2016 noin 20,7 prosenttia, keskimäärin 2311,6 euroa/asukas. Helsingin, Espoon ja Vantaan osuus kerätyistä valtion ansiotuloveroista oli 37,8 prosenttia (Valtion ansiotuloveron...2018). Helsinki ja Helsingin seutu on myös merkittävä kulutuskeskittymä, mikä merkitsee, että valtio saa alueelta suuret arvonlisäverotulot. Vuonna 2006 valtio keräsi pääkaupunkiseudulta veroja pari miljardia enemmän kuin käytti rahaa pääkaupunkiseudulla (Soininvaara 2018).

Kansainvälisesti tarkasteltuna kaupunkien ja kaupunkiseutujen väestö, taloudellinen merkitys ja valta ovat kasvaneet merkittävästi ja juuri väestömääränsä ja taloudellisen merkityksensä takia kaupungit ohittavatkin usein valtiotason toiminnassaan. Kaupungit ovat valtioiden välisen taloudellisen kilpailun keskeisiä näyttämöitä. Kaupungeissa myös asuu vaikutusvaltaisia henkilöitä, jotka voivat tietyissä rajoissa muokata vallitsevaa rakennetta kaupungeille suotuisammaksi. Kaupungit kytkeytyvät toisiinsa yhä tehokkaammin liikenne- ja tietoliikenneinfrastruktuurein ja siten entistä tiiviimmin taloudellisiin, sosiaalisiin ja kulttuurisiin kontaktein. Kaupungit ovat alkaneet osoittaa kaupunkivaltioiden piirteitä – kansallisvaltiot ovatkin varsin uusi ilmiö, kaupunkivaltioiden historia on paljon pidempi. Kaupungit, joiden kykyä itsenäiseen toimintaan talouspoliittisin päätöksin vaikeutetaan, voivat kuitenkin pärjätä muita heikommin kansainvälisessä kilpailussa, sillä monissa maissa valtio ei puutu voimakkaasti kaupunkien kehitykseen. Vuonna 2017 Helsingin pormestari Jan Vapaavuori perusti Suomen kahdenkymmenen suurimman kaupungin yhteisen, C21-nimen saaneen keskustelukerhon kaupunkien asioiden edistämiseksi. Ajatuksessa voi nähdä muistumia Italian Lombard Leaguesta tai Hansaliitosta – tai kotimaisesta Suomen Kaupunkiliitosta (1912–1993). C21-kaupunkiseuduilla oli vuonna 2016 noin 74,9 prosenttia Suomen väestöstä ja 77,9 prosenttia työpaikoista (Aro 2018).

Kaupunkien rakentuminen ei ole loppuun asti suunniteltu rationaalisesti etenevä prosessi, vaan monien toimijoiden osin ristiriitaisten tavoitteiden muodostama kokonaisuus. Kaupungit eivät toteudu niin kuin suunnittelija ne piirtää. Helsingin kantakaupunginkaan suunnitelmat eivät olleet toteutuneet

täysin kaavoittajien tavoitteiden mukaisesti, mutta haastatellut kaavoittajat olivat silti pääosin tyytyväisiä alueiden toteutuneeseen muotoon. Suunnittelutavoitteet olivat toteutuneet aikakautensa tavoitteiden mukaisesti. Toisaalta kantakaupungissa nähtiin myös olevan monia kehittämistarpeita ja -mahdollisuuksia. Kansainvälistä vertailua tehneen tutkijan näkökulmasta rakentamisen laadussa on kantakaupungissa usein jääty esikuvia vaatimattomammalle tasolle. Suunnittelun tavoitteiden toteutumisesta oli tutkimusajanjakson loppuvaiheessa ryhdytty varsin määrätietoisesti edistämään entistä monipuolisimmilla ja tarkemmilla asemakaavamääräyksillä. Ne eivät kuitenkaan velvoittaneet näyttävään kaupunkirakentamiseen. Rakentamisen laadun parantamiseen pakottavaa kilpailua rakennusallalla oli edelleen varsin vähän.

Kaupungin rakentamisessa pitkäjänteisesti paras apu on usein vakaa taloudellinen tilanne. Taloudelliset taantumukset usein hidastavat ja viivästyttävät etenkin yksityisesti rahoitettua kaupunkirakentamista. Usein on myös säästettävä materiaaleista ja kalliista suunnitteluratkaisuista.

Monilla 1990-luvun laman aikaan rakennetuilla uusilla asuinalueilla esiintyi ongelmia rakentamisen laadussa – niin rakenteellisesti kuin visuaalisesti. Tässä vaikutti pitkään jatkunut elementtirakentamisen perinne, tiukat kustannusnyörit julkisvetoisessa asuntorakentamisessa sekä rakennusyhtiöiden konservatiivinen rakennusarkkitehtuurisuunnittelu.

Kaupunkirakentaminen myös yleensä muuttaa muotoaan heikon taloustilanteen aikana. Usein sovelletaan erilaisia elvyttämisstrategioita, joissa julkinen sektori kunnostaa tai rakennuttaa lainarahalla esimerkiksi liikenneinfrastruktuuria, julkisia rakennuksia tai julkisomisteisia asuntoja. Kyse on yleensä hankkeista, jotka tulisi joka tapauksessa toteuttaa taantumasta päätyttyä ja joiden viivyttäminen ei ole tarkoituksenmukaista.

Elvyttämishankkeiden tavoitteena voi myös olla tehdä investointeja, jotka edesauttavat taantumasta nousua tai talouskasvua taantumasta jälkeen. Elvyttämistoimet voivat rajata potentiaalisten irtisanomisten määrää rakennusteollisuudessa. Liiallinen julkinen lainanotto voi kuitenkin olla riskialtista, mikäli kasvu ei syystä tai toisesta käynnisty odotetusti, tai jos lainansaanti vaikeutuu velkaantumisen seurauksena, tai jos nousukauden tuottoon ja kestoan kohdistuu ylisuuria odotuksia suhteessa lainan ja lainan korkojen hoitokuluihin. Merkitystä on kuitenkin myös velan ja saatavien keskinäisellä suhteella, joka esimerkiksi Suomessa on 2010-luvulla ollut merkittävästi saatavien osalta suurempi. Vuonna 2014 julkisyhteisöjen yhteenlasketut nettorahoitusvarat, eli rahoitusvarojen ja velkojen erotus oli 115,3 miljardia euroa (Julkisyhteisöjen..2014). Keskeistä olisikin arvioida tarkasti julkisten investointien potentiaalinen tuotto.

Agglomeraatioetujen ja innovaatiotoiminnan näkökulmasta olisi perusteltua investoida mm. tiiviiseen kaupunkirakentamiseen, raideliikenteeseen suurten kaupunkien sisällä ja suurten kaupunkien välillä, koulutusjärjestelmään sekä tutkimus- ja kehittämistoimintaan. Sopeuttavien talouspoliittisten mallien käyttöä elvyttävien talouspoliittisten mallien sijaan perusteltiin 2010-luvun Suomessa nopeasti muuttuvan huoltosuhteen aiheuttamilla tulevaisuuden säästötarpeilla. Samalla tehtiin mittavia leikkauksia esimerkiksi koulutuksen ja tutkimuksen rahoitukseen, nykyajan taloudellisen menestyksen peruspilareihin. Juha Sipilän (kesk.) johtama hallitus kohdisti leikkaukset voimakkaimmin Suomen parhaimpaan yliopistoon, Helsingin yliopistoon. Esimerkiksi Ruotsissa ja Tanskassa tutkimusrahoitusta lisättiin vuonna 2008 alkaneen finanssikriisin jälkeen (Karismo 2017). Professoriliiton ja Tieteentekijöiden liiton mukaan yliopistoilta ja tutkimukselta on Kiviniemen, Kataisen ja Sipilän hallitusten aikana leikattu yhteensä 600 miljoonaa euroa ja vuonna 2017 tutkimus- ja kehittämismenojen osuus bruttokansantuotteesta oli 2,7 prosenttia, kun tavoitteena on ollut neljän prosentin bkt-osuus (Kankare 2018). Tutkimukseen kohdistettujen leikkausten seurauksena Suomesta muutti tutkijoita ja kokonaisia tutkimusryhmiä ulkomaille. Aivovuoto on jatkunut jo pidempään, leikkausten myötä voi-

mistunut ja siitä hyötyvät Professoriliiton ja Tieteentekijöiden liiton mukaan mm. Yhdysvallat, Britannia, Ruotsi, Saksa ja Norja (ks. Liiten 2017a). Yliopistoihin panostaminen kannattaisi, sillä yksi yliopistoihin sijoitettu euro tuottaa Biggar Economicsin tekemän selvityksen mukaan 5,26 euroa Suomen talouteen – koulutukseen ja tutkimukseen tehdyt leikkaukset heijastuvat näihin talousvaikutuksiin (ks. Liiten 2017b). Valtion tutkimus- ja innovaatorahoituksen riittävyyttä arvioineen Ormalan (ks. Liiten 2019) mukaan Suomessa on aivovuodon lisäksi esiintynyt yritysten tutkimus- ja kehittämistoiminnan karkaamista ulkomaille. Helsingin omista päätöksistä raidehankkeilla sekä yleiskaavan hyväksymisellä ja sitä seuraavalla rakentamisen lisääntymisellä saattaa olla kaupunkitaloudellisesti elvyttäviä vaikutusta.

Samanaikaisesti kun Suomessa säästettiin yliopistoista ja hallitus vetäytyi raidehankkeiden rahoituksesta, satsattiin yhä enemmän rahaa maaseudun kehittämiseen – tilanteessa, jossa kaupunkien kasvu on globaali megatrendi, jota ei ole käännettävissä tilisiirroilla maakuntiin. Helsingin seudun olisi kiinnostava vauhtiaan pärjätäkseen alati kovenevassa, kaupunkien ja kaupunkiseutujen kansainvälisessä kilpailussa sekä kaikin keinoin vältettävä päätyvästä kaupunkien globaalissa verkostossa periferiaksi. Esimerkiksi Ruotsissa aluepolitiikan suunta on muuttunut – panoksia laitetaan kaupunkien kehittämiseen. Suomessa esim. Loikkanen & Laakso (2016:86) ovat korostaneet samaa: julkista rahoitusta tulisi kohdistaa eniten sinne missä on parhaat kasvun edellytykset. Helsingin seudun raidejärjestelmä on jäljessä eurooppalaisia suurkaupunkeja ja saavutettavuutta parantavia raidehankkeita pitkä jono toteuttamatta. Perusteellista selvitystä siitä, miten erilaiset alue-, yritys- ja maataloustuet tulisi parhaimman tuottavuuden näkökulmasta niin maantieteellisesti kuin toimialojen osalta suunnata, ei ole tehty.

Kultaisiin kausiin on historiallisesti liittynyt näyttävä arkkitehtuuri, josta kaupungit ovat hyötäneet myös jälkikäteen kulttuurihistoriallisiin ympäristöihin kohdistuneen matkailun takia (ks. Norppa 2017). Näyttävä rakentaminen on voinut liittyä myös jonkin tietyn kaupunkiroolin kukoistukseen. Esimerkiksi Helsingissä toteutettiin näyttävää linnoitusrakentamista linnoituskaupunkiroolin myötä sekä näyttävää empire-rakentamista Suomen suuriruhtinaskunnan pääkaupunkiaseman ja sen ansiosta saatujen ja omaksuttujen muiden kaupunkiroolien myötä. Teollistumisen aikaan kytkeytyi katedraalimainen asemarakentaminen (päärautatieasema). Teollinen aika toi mukanaan kuluttamisen katedraalit (Helsingissä Stockmann) ja näyttävät tehdaslaitokset (esim. Elanto Hämeentiellä). Kantakaupunkimaisen kerrostalorakentamisen kultakausi Helsingissä oli 1880-luvulta 1930-luvulle, ajanjakso kytkeytyi mm. kaupunkiammattien määrän kasvuun ja kaupungin väestönkasvuun.

Näyttävyydellä viitataan tässä erityisesti huomiota herättävään arkkitehtuuriin, sillä myös vaatimaton arkkitehtuuri voi olla laadukasta ja arvostettua. Esimerkiksi monet arvostetut 1950-luvun ympäristöt tuotettiin varsin vähäisin resurssein. Kontekstin huomioiva, laadukas suunnittelu ei siis välttämättä ole kallista. Rakentamisen näyttävyyttä voi yksittäisten rakennusten tai kaupunginosien arkkitehtuurin lisäksi liittyä korttelirakenteeseen ja katuverkkoon sekä aukio- ja puistorakentamiseen. Vihanninjoki (2018) on korostanut arkiympäristöjen estetiikan tärkeyttä spekaakkeliin rinnalla.

Helsingissä toteutettiin 1990-luvun jälkipuoliskolla ja 2000-luvulla ajassaan näyttävää rakentamista, kuten lasisia pääkonttoreita ja luksusasuntoja. Nousukauden suunnitteluun ja rakentamiseen voidaan katsoa liittyvän taloudellisten resurssien haaskaamista, kun kasvu tuntuu olevan rajatonta. Toisaalta juuri tämä kulutus osaltaan myös ylläpitää taloudellista kasvua.

Eurooppalaisissa kaupunkikeskustoissa suosiossa 1990-luvulta asti ollut wau-arkkitehtuuria ei Helsingissä ole viime vuosikymmeninä juuri nähty – kenties lähimmäs tätä tulevat Kiasma (1997) ja Keskustakirjasto Oodi (2018). Wau-rakennukset ja tornitalot kuitenkin kiistatta houkuttelevat mat-

kailijoita, kuten viihtyisät kaupunginosatkin. Näyttävät rakennukset tuovat parhaimmillaan merkittävää lisäarvoa myös paikallisille asukkaille ja ovat niin matkailijoille kuin paikallisille kiinnostavia vierailukohteita. Arkkitehtonisesti näyttävät ja laadukkaat rakennushankkeet tuovat kaupungeille medianäkyvyyttä ja muokkaavat kaupunkien imagoa. Paitsi että Helsingissä on varottu rakentamista näyttäviä rakennuksia, rakentamisen ja arkkitehtuurin laatu ei kansainvälisesti vertailtuna muutenkaan ole Helsingissä aina ollut priimaa. Usein hankkeet ovat Helsingissä myös jääneet vaillinaisiksi – tästä esimerkkinä vaikkapa toteuttamatta jäänyt Töölönlahdelle suunniteltu kanava. Suomessa usein vierastettu wau-rakentaminen voi kuitenkin pohjautua myös paikalliseen perinteeseen, kuten useassa ulkomaisessa esimerkissä on nähty (Norppa 2017).

Rakentamisen visuaalisen laadun merkityksestä ihmisille kertoo myös se, että esimerkiksi jugend-arkkitehtuuri, 1800-luvun kertaustyyli ja 1920-luvun klassismi sekä asunnosta laadukkaisiin arkkitehtoniin kohteisiin avautuvat näkyvät nostavat asuntojen neliöhintoja (Pihlajaniemi 2014; Lönnqvist 2015:156). Vaikka laadukkaaksi koetusta arkkitehtuurista maksetaan enemmän kuin huonoksi koetusta arkkitehtuurista, rakennuttajat ja arkkitehdit eivät kuitenkaan juuri ole laskeutuneet jalustaltaan kysyäkseen kaupunkilaisilta, rakennusten maksajilta ja käyttäjiltä, heidän arkkitehtonisista preferenseistään. Asukkailla tai asukkaiden edustajilla ei juurikaan ole sananvaltaa arkkitehtuurikilpailujen tuomaristossa. Tilanne on sekä demokratian että markkinatalouden kannalta vähintäänkin eriskummallinen. Kenties voimakas ja vaihtoehtoon modernismin perinne suomalaisessa arkkitehtuurikoulutuksessa tuottaa arkkitehtikuntaan jonkinlaista arkkitehtonista yhtenäiskulttuuria, jota ylläpidetään mm. SAFA:n ja Arkkitehti-lehden harjoittamalla oikeaoppisuuden ”valvonnalla”. Helsingin kaupungin taholta asukkaiden osallistaminen kaavoitusprosesseissa on usein ollut jokseenkin näennäistä, sillä vain harvoin asukkaille on tarjottu useita erilaisia kaavavaihtoehtoja, joista asukkaat ovat saaneet ehdottaa suosikkiaan. Tyypillisempää on ollut, että asukkaille on tuotu yksi, varsin pitkälle valmisteltu kaavamalli eteen ja asukkaiden vaikutusmahdollisuudet ovat jääneet vähäisiksi.

Paikan hengen, *genius locin*, tunnistamista on usein pidetty edellytyksenä tilan onnistuneelle suunnittelulle. Vaikeasti määriteltävä käsite on roomalaista perua, mutta käsitettä on joskus pyritty soveltamaan kaupunkisuunnittelussa myös modernina aikana: paikan tilallis-fyysisestä rakenteesta ja ilmeestä, sosiaalisista toiminnoista ja historiallis-symbolisista merkityksistä rakentuvan paikan ilmaisiin tunnistamisen kautta. Tällaisella näkökulmalla saattaisi olla sijaa myös tämän päivän kaupunkisuunnittelussa. Ympäristön kauneus on maankäytön suunnittelun professori Marketta Kytän mukaan pääkaupunkiseudun asukkaille nykyisin jopa tärkein asumisen laatutekijä (ks. Silo 2018). de Botton on korostanut, että kaupungin kauneus ei ole katsojan silmässä, vaan osaa kaupungeista pidetään yleisesti kauniimpina kuin toisia – usein tällaiset kaupungit ovat vanhoja (ks. Bliss 2015). de Botton pitää rakentamisessa tärkeänä samanaikaista vaihteluvuutta ja järjestystä vaihtelua (*variety and order*), elävyyttä (*visible life*), tiiviyyttä (*compactness*), samanaikaista suunnistettavuutta ja salaperäisyyttä (*orientation and mystery*), sopivaa mittakaavaa (*scale*) ja paikallisuutta (*a sense of the local*). Kauneus ei nykyisin ole keskeinen osa kaupunkisuunnittelua, vaikka rakennuslaki kauneuden merkitystä korostaakin, vaan suunnittelun muille osa-alueille selvästi alisteinen. Harvinaistuneen käsin piirtämisen taidon varjelemista on korostettu arkkitehdin työhön herkkyyttä tuovana elementtinä (ks. Graves 2012). Herkkyyttä rakennettuun ympäristöön tuovat myös käsityönä tehdyt yksityiskohdat – käsityöläisperinteiden katkeamisen myötä tämäkin taito on kuitenkin teollisen rakentamisen aikakautena rapautunut.

Helsingissä on uudisrakentamisen myötä yhä enemmän erilaisia kaupunkiympäristöjä. Mutta voisivatko nämä ympäristöt olla nykyistä ja paremmin historiansa ja kontekstinsa tuntevia, enemmän ajatuksia herättäviä, palvelutarjonnaltaan ja ajanviettomahdollisuuksiltaan monipuolisempia, ympäristöystävällisempiä, yritystoiminnan edellytyksiä paremmin tukevia, infrastruktuuriltaan toimivampia

ja tehokkaammin toisiinsa kytkeytyviä? Voisiko pohjalla oleva suomalaisen tietoyhteiskuntamallin menestys johdattaa meidät sivistyksen, kaupunkisuunnittelun, arkkitehtuurin ja kaupunkikulttuurin kultaiseen kauteen?

9 LÄHDEAINEISTOT

9.1 Tutkimuskirjallisuus

Aalto, A. (1964). *Helsingin keskustasuunnitelma*. 55 s.

Aalto, S. (2012). Vanha Helsinki, kansainvälinen sotakaupunki? *Kvartti* 3/2012:52–63.

Aalto, S. (2012). *Sotakaupunki – Helsingin Vanhankaupungin historia 1550–1639*. 424 s. Otava. Otavan Kirjapaino, Keuruu.

Aalto, T. (1981). Tähän ei tultu eli miten hanke syntyy ja häviää. *Teoksessa* Lampinen, M-L. (1981;toim.) *Helsinki jota ei rakennettu. Toteutumattomia suunnitelmia neljältä vuosisadalta*, 48–56. Näyttely kaupunginmuseon kalliosuojassa 27.2–31.5.1981. Helsingin kaupunginarkisto. Helsingin kaupunginmuseo.

Aaltonen, I. (2016). ”En för bägge och bägge för en”. *Helsingin venäläinen kauppiasyhteisö*. 100 s. Pro gradu -tutkielma. Filosofian, kulttuurin, historian ja taiteiden tutkimuksen laitos, Helsingin yliopisto.

Aaltonen, R. (1948). Tutkielma Suomenlinnan linnoitusjärjestelmästä. *Teoksessa* Sario, N. & A. Valpasvuo (1948;toim.). *Suomenlinna 1748–1948*, 63–105. Rannikkotyökistön upseeriyhdistys, Helsinki. Sanoma Oy.

Aaltonen, O., J. Nenonen & J. Styrman (2015). *Elokuvateatterit – korttelikinojen aikaan*. 168 s. Kustantaja Laaksonen. Otavan Kirjapaino Oy, Keuruu.

Abel, J. R., I. Dey & T. M. Gabe (2012). Productivity and the density of human capital. *Regional Science* Volume 52, Issue 4, October 2012, 562–586.

Ahokas, H, A. Alanen, M. Kajantie, I. Krohn, P. Lanerva, S. Laurikainen, H. Liekso & J. Matala (2008). *Elokuva Helsingissä. Työryhmän esitys elokuvakulttuurin monimuotoisuuden takaamiseksi osana kaupungin kulttuuritarjontaa helsinkiläisille*. *Helsingin kaupungin kulttuurikeskus*. 55 s. Lasi-palatsi.

Airas, T. (1977). *Meilahden huvila-alue*. 82 s. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto, yleiskaavaosasto, Julkaisu YB:20/76.

Alaja, E. (2012). *Helsingin Jäähalli*. 143 s. Teos, Helsinki. Bookwell, Porvoo.

Alestalo, M. (2007). Rakennemuutokset ja sukupolvet. *Yhteiskuntapolitiikka* 72 (2007):2:146–157.

Alexander, C. (1966). A city is not a tree. *Design* 206:1966.

Alho, A. & U. Rauanheimo (1947). *Helsinki ennen meitä*. 283 s. Kustannusosakeyhtiö Otava.

Alpola-Narinen, M. (2006). *Uusmaalaisen aluesuunnittelun vuodet 1946–2006*. 151 s. Uudenmaan liitto. Reusner, Tallinna.

- Amin, A. & N. Thrift (1995). Globalisation, institutional thickness, and the local economy. *Teoksessa* Healey, P., Cameron, S., Davoudi, S., Graham, S., Madani-Pour, A. (1995;toim). *Managing Cities: The New Urban Context*. 92–108. Wiley, Chichester.
- Aminoff, B. & L. A. Pesonen (1970). Helsingin kadunnimistön synty ja kehitys vuoteen 1946 mennessä, 31–64. Teoksessa Pesonen, L. A. (1970;toim.). Helsingin kadunnimet. *Helsingin kaupungin julkaisuja* N:o 24. Paasipaino, Helsinki.
- Antikainen, J., T. Aro, E. Holstila, T. Hämäläinen, I. Soininvaara (2018). *Selvitys Helsingin seudun kansainvälisen kilpailukykyyn vahvistamisesta. Kaupunkien mestarien liigaan. Kaupunkipolitiikan tiekartta IV*. 54 s. MDI Public Oy.
- Anttiroiko, A-V. & M. Laine (2011). Kasvukoneesta innovaatioympäristöksi. Näkökulmia Helsingin strategiaan kasvu- ja kehityshaasteisiin. *Teoksessa* Schulman, H. & P. Mäenpää (2011;toim.). *Kaupungin kuumat lähteet – Helsingin metropolialueen innovaatioympäristöt*, 24–41. Helsingin kaupungin tietokeskus. Tammerprint Oy.
- Asola, I. (2003). *Vesitorni – yhdyskunnan maamerkki*. 174 s. Suomen Rakennusinsinöörien Liitto RIL. Otavan Kirjapaino Oy, Keuruu.
- Auroran sairaala. Puistoalueen historiallinen selvitys* (2009). Tilakeskus. Julkaisematon.
- Bairoch, P. (1988). *Cities and economic development: from the dawn of history to the present*. 596 s. University of Chicago Press, Chicago.
- Banham, R. (1976). *Megastructure. Urban futures of the recent past*. 224 s. Thames and Hudson, London. Printed in Great Britain at the Alden Press, Oxford.
- Barker, E. (1952;toim.). *Golden ages of the great cities*. 340 s. Thames and Hudson, London.
- Bell, M. & M. Hietala (2002). *Helsinki – the innovative city. Historical perspectives*. 447 s. Finnish Literature Society & City of Helsinki Urban Facts. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.
- Berg, L. van den, R. Drewett, L. H. Klaasen, A. Rossi & C. H. T. Vijverberg (1982). *Urban Europe: a study of growth and decline*. 162 s. Pergamon Press, Oxford.
- Berry, B.J. (1972). Hierarchical diffusion: the basis of developmental filtering and spread in a system of growth centres. *Teoksessa* Hansen, N. M. (1972;toim.). *Growth Centres in Regional Economic Development*. The Free Press, New York.
- Björkman, J. (2012). Suojeltava sisätila. *Teoksessa* Suvikumpu, L. (2012;toim.). *Porrashuoneet. Helsingiläisten porrashuoneita 1800-luvulta 1940-luvulle*, 152–169. Helsingin kaupunginmuseo. Kariston Kirjapaino Oy, Hämeenlinna.
- Björkqvist, H. (1967). Teollisuuden kehitys. *Teoksessa* Jutikkala, E., E. Hornborg, H. Waris & M. J. Castrén (1967). *Helsingin kaupungin historia V:3*, 283–380. Suomalaisen Kirjallisuuden Kirjapaino Oy, Helsinki.
- Boddy M. (2007). Designer neighbourhoods: new-build residential development in nonmetropolitan UK cities – the case of Bristol. *Environment and Planning A* 39, 86–105.
- Blomstedt, Y. (1963). Johan Albrecht Ehrenström: kustavilainen ja kaupunginrakentaja. 352 s. *Helsingin kaupungin julkaisuja* 14. Suomalaisen Kirjallisuuden Kirjapaino, Helsinki.
- Bonsdorff, M. & K. Winterhalter (2013). *Kaartin maneesi. Kasarmikatu 15, entinen Kaartin maneesi. Rakennushistoriaselvitys*. 140 s.

- Bonsdorff, M. & K. Winterhalter (2016). *Kauppatori. Kaupunkirakennehistorian selvitys*. 201 s. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto.
- Braunfels, W. (1988). *Urban design in Western Europe*. 407 s. The University of Chicago Press, Chicago and London.
- Bromley, R., D. F. Tallon, R. Andrew & A. J. Roberts (2007). New populations in the British city centre: evidence of social change from the census and household surveys. *Geoforum* 38: 1, 138–154.
- Brown, L.A., E.J. Malecki, S.R. Gross, M.N. Shrestha & R. K. Semple (1974). The diffusion of cable television in Ohio: a case study of diffusion agency location patterns and processes of the polynuclear type. *Economic Geography* 1974: 50, 285–99.
- Brunila, B. (1945). Suur-Helsingin asemakaavakysymyksiä. 54 s. *Helsingin kaupungin kiinteistölautakunnan julkaisuja* 2. Tilgmannin kirjapaino, Helsinki.
- Brunila, B. (1962). Asemakaavoitus 1918–1945. *Teoksessa* Rosén, R., E. Hornborg, E. Jutikkala, H. Waris & M. J. Castrén (1962;toim.). *Helsingin kaupungin historia, V osa, ensimmäinen nide*, 9–98. Suomalaisen Kirjallisuuden Kirjapaino Oy, Helsinki.
- Brunila, B. & M. af Schultén (1955). Asemakaava ja rakennustaide. *Teoksessa* Rosén, R., E. Hornborg, H. Waris & E. Jutikkala (1955;toim.). *Helsingin kaupungin historia, IV osa, ensimmäinen nide*, 9–104. Suomalaisen Kirjallisuuden Kirjapaino Oy, Helsinki.
- Buchanan, C. (1963). *Traffic in towns. A study of the long term problems of traffic in urban areas. Reports of the steering group and working group appointed by the Minister of Transport*. 244 s. Her Majesty's Stationery Office, London.
- Burgess, E. W. (1924). The growth of the city: an introduction to a research project. *Publications of the American Sociological Society* 18, 85–97.
- Buzar S., R. Hall & PE Ogden. (2007a). Beyond gentrification: the demographic reurbanisation of Bologna. *Environment and Planning A* 39: 64–85.
- Buzar, S., P. Ogden, R. Hall, A. Haase, S. Kabisch, A. Steinführer (2007b). Splintering urban populations: emergent landscapes of reurbanisation in four European cities. *Urban Studies*, 44: 4, 651–677.
- Böckerman, P. & J. Kiander (2006). Talouden pitkät syklit ja politiikka. *Teoksessa* Saari, J. (2006;toim.). *Historiallinen käänne. Johdatus pitkän aikavälin historian tutkimukseen*, 125–148. Gaudeamus, Helsinki.
- Cairns, S., S. Atkins & P. Goodwin (2002). Disappearing traffic. The story so far. *Municipal Engineer* 151, issue 1, 13–22.
- Cameron, K. & L. Neal (2003). *A concise economic history of the world. From paleolithic times to the present*. Fourth Edition. 463 s. Oxford University Press.
- Carlino, G. A., S. Chatterjee & R. M. Hunt (2007). Urban density and the rate of invention. *Journal of Urban Economics* Vol 61, Issue 3, May 2007, 389–419.
- Carpelan, A. & H. Schulman (1996). Helsinki kadunnimissä. 85 s. *Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia* 1996:13.
- Carpelan, A. (1998). Yleiset kaivot Helsingissä 1800-luvulla. 123 s. *Helsingin kaupungin museon tutkimuksia ja raportteja* 1/1998.

- Carter, H. (1983). *An introduction to urban historical geography*. 222 s. Edward Arnold. Printed and bound in Great Britain by Butler & Tanner Ltd, Frome, Somerset.
- Castells, M. & P. Himanen (2001). *Suomen tietoyhteiskuntamalli*. 209 s. WSOY.
- Chesbrough, H. (2006). *Open innovation: the new imperative for creating and profiting from technology*. 272 s. Harvard Business School Press.
- Christaller, W. (1933). *Die zentralen orte in Süddeutschland*. Gustav Fischer, Jena.
- Clark, P. (2009). *European cities and towns 400–2000*. 412 s. Oxford University Press. Printed in Great Britain by CPI Antony Rowe.
- Cleve, N. (1950). Helsingin seutu esihistoriallisena aikana. *Teoksessa* Hornborg, E., R. Rosén, E. Jutikkala & H. Waris (1950;toim.) *Helsingin kaupungin historia, I osa*, 57–78. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Kirjapainon Oy.
- Cochrane, A. (2007). *Understanding urban policy. A critical approach*. 178 s. Blackwell Publishing Ltd, Singapore.
- Connah, R. (1999). *Armo ja arkkitehtuuri*. 95 s. Rakennustieto Oy, Helsinki. Tammer-Paino Oy, Tampere.
- Crain, R. L. (1966). Fluoridation: diffusion of an innovation among cities. *Social Forces* 44:4:467–476.
- Cullen, G. (1961). *Townscape*. 315 s. The Architectural Press, London.
- Curtis, W. J. R. (1991). Autenttisuus, abstraktio ja muinaisuuden henki. *Teoksessa* Nikula, R. (1991;toim.) *Arkkitehtuuri on totta. Abacus ajankohta 2*. Suomen rakennustaiteen museo. Fagepaino Oy, Helsinki.
- Czepkiewicz, M. & M. Kyttä (2018). Urban structural and socioeconomic effects on local, national and international travel patterns and greenhouse gas emissions of young adults. *Journal of Transport Geography* Volume 68, April 2018, s. 130–141.
- Davidson, M & L. Lees (2005). New-build ‘gentrification’ and London’s riverside renaissance. *Environment and Planning A* 37: 1165–1190.
- Dupuy, G. (1991). *L'urbanisme des réseaux, théories et méthodes*. 198 s. Armand Collin.
- Eckert, D., A. Murie, S. Musterd (2010). Pathways in Europe. *Teoksessa* Musterd, S. & A. Murie (2010;toim.) *Making competitive cities*, 35–42. Wiley-Blackwell. Printed and bound in Malaysia by Vivar Printing Sdn Bhd.
- Ehrenhalt, A. (2013). *The great inversion and the future of the American city*. 276 s. Vintage Books, A division of Random House, Inc., New York. Printed in the United States of America.
- Ekelund, H. (1962). Rakennustaide ja rakennustoiminta 1918 – 1947. *Teoksessa* Rosén, R., E. Hornborg, E. Jutikkala, H. Waris & M. J. Castrén (1962;toim.) *Helsingin kaupungin historia V osa, ensimmäinen nide*, 99–136. Suomen Kirjallisuuden Seuran Kirjapaino Oy, Helsinki.
- Erra, J. (2004). Ruskeasuo. Rakennetun ympäristön arvot ja ominaispiirteet, korjausrakentamisohjeet. 120 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisu* 2004:6. Painopörssi Oy.
- Erra, J. & P. Pekkinen (2001). *Ruskeasuo Ajurikylästä kaupunginosaksi*. 319 s. Ruskeasuo-seura ry. Tummavuoren Kirjapaino Oy, Vantaa.

- Eskola, J. & J. Suoranta (2003). *Johdatus laadulliseen tutkimukseen*. 266 s. Osuuskunta Vastapaino, Tampere. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.
- Everett, R. M. (1962). *Diffusion of innovations*. 367 s. The Free Press, New York.
- Fallah, B. N., M. D. Partridge & M. Rose Olfert (2010). Urban sprawl and productivity: evidence from US metropolitan areas. *Papers in Regional Science* Volume 90, Issue 3, August 2011.
- Florida, R. (2002). *The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. 434 s. Basic Books, New York.
- Franz, O. & P. Baccini (2003). *Netzstadt – designing the urban*. 272 s. Birkhäuser Architecture.
- Friman, H. & G. Söderström (2012). *Stockholm. En historia i kartor och bilder*. 222 s. Bonnier Fakta. Printer Trento, Italien.
- Gehl, J. (1971/1987). *Life Between Buildings*. 202 s. Van Nostrand Reinhold Company.
- Glaeser, E. L. (2005). Reinventing Boston: 1630–2003. *Journal of Economic Geography* 5: 119–153.
- Glass, R. (1964). *Introduction to London: aspects of change*. Centre for Urban Studies, London (re-printed in Glass, R. (1989) Cliche's of Urban Doom, 132–158. Blackwell, Oxford.
- Gold, J. R. & M. M. Gold (2005). *Cities of culture – staging international festivals and the urban agenda, 1851–2000*. 311 s. Ashgate. Printed and bound by A Rowe Ltd, Chippenham.
- Gold, J. R. & M. M. Gold (2008). *Olympic cities. City agendas, planning, and the World's Games, 1896–2016*. Routledge.
- Gold J. R. & S. V. Ward (1994). *Place promotion – the use of publicity and marketing to sell towns and regions*. 278 s. John Wiley & Sons, Chichester, West Sussex, England. Bookcraft (Bath) Ltd, Great Britain.
- Gorbatow, M. (2007). Uiminen Helsingissä. 31 s. *Helsingin kaupungin ympäristökeskuksen julkaisu*. 3/2007.
- Gordon, D. (2012). Kansainvälinen yleiskaavavertailu. Eurooppalaiset yleiskaavat. 109 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä* 2012:7.
- Gutkind, E. A. (1964–1972). *International history of city development*. Kahdeksanosainen kirjasarja. Free Press, Lontoo.
- Haase, A. (2013). *European cities between shrinkage and reurbanization. Impacts of urban trajectories on sustainability and livability*. Seminar in Tartu, Estonia 14–15 March 2013.
- Hackzell, K. & K. Toppari (1997). *Töölöntullin molemmin puolin*. 351 s. Sanoma Osakeyhtiö/ Helsingin Sanomat. Finnreklama, Sulkava.
- Haila, S. (2001). *Paasitornin tarina*. 207 s. Helsingin työväenyhdistys.
- Hakala, M. (2002). Helsingin venäläiset kauppiat ja muut elinkeinonharjoittajat vuosina 1809–1840. *Teoksessa* Kuhlberg, S. K. (2002;toim.). *Venäläiset kauppiat Helsingin historiassa*, 22–66. Helsingin venäläinen kauppiasyhdistys ry. Otavan Kirjapaino Oy, Keuruu.
- Hakala-Zilliacus, L-M. (2002). Suomen Eduskuntatalo. Kokonaistaideteos, itsenäisyysmonumentti ja kansallisen sovinnon representaatio. 496 s. *Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia* 875. Tammerpaino Oy, Tampere.

- Hakkarainen, H. (1981). Eliel Saarisen Munkkiniemi-Haagan asemakaavasuunnitelma. *Teoksessa* Lampinen, M-L. (1981;toim.) *Helsinki jota ei rakennettu. Toteutumattomia suunnitelmia neljältä vuosisadalta*, 38–47. Näyttely kaupunginmuseon kalliosuojassa 27.2–31.5.1981. Helsingin kaupunginarkisto. Helsingin kaupunginmuseo.
- Hakkarainen, H. & L. Putkonen (1985). *Sörnäisten eteläosan teollisuuskorttelit: rakennushistoriallinen selvitys*. 73 s. Helsingin kaupunginmuseo.
- Hakkarainen, H. & L. Putkonen (1995). Helsingin kantakaupungin teollisuusympäristöt. Teollisuusrakennusten inventointiraportti. 244 s *Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja* 1/95.
- Hall, P. (1975). *Urban and regional planning*. 336 s. Penguin Books Ltd.
- Hall, P. (1998). *Cities in civilization. Culture, innovation, and urban order*. 1169 s. Phoenix Giant. Printed and bound in Great Britain by Clays Ltd, St Ives plc.
- Hall, P. (2002). *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*. 553 s. Third Edition. Blackwell Publishing. Printed and bound in the United Kingdom by TJ International, Padstow, Cornwall.
- Hall, T. (1991; toim.) *Planning and urban growth in the Nordic countries*. 271 s. E & FN SPON. An imprint of Chapman & Hall.
- Hall, T. (2010;toim.). *Planning Europe's capital cities. Aspects of nineteenth-century urban development*. 398 s. E & FN SPON, an imprint of Chapman & Hall.
- Hankonen, J. (1994). *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. Suunnittelujärjestelmän läpimurto suomalaisten asuintoimialueiden rakentumisessa 1960-luvulla*. 539 s. Otatieto Oy, Gaudeamus. Tammer-Paino Oy, Tampere.
- Hannula, P. & M. Salonen (2007). *Helsinki. Rakennukset kertovat – perustietoa asukkaille*. 52 s. Helsingin kaupunginosayhdistysten liitto ry. Yliopistopaino, Helsinki.
- Hansson, J. (1998). Svenska arkitekters verksamhet i Finland 1870–1920. En del av utbildningsutbytet inom det tekniska området mellan Sverige och Finland. 363 s. Finska Vetenskaps-Societeten. *Bidrag till kännedom av Finlands natur och folk* 152. Ekenäs Tryckeri Ab, Ekenäs.
- Harris, C. D. & E. L. Ullman (1945). The nature of cities. *Annals of the American Academy of Political and Social Science* 242, 7–17.
- Hausen, M. (1990). Saarinen Suomessa. *Teoksessa* Hausen, M. K. Mikkola, A-L. Amberg, T. Valto (1990;toim.) *Eliel Saarinen – Suomen aika, 187–220*. Kustannusosakeyhtiö Otava. Otavan Kirjapaino Oy, Keuruu.
- Havu, I. (1965). Sivistyselämä. *Teoksessa* Rosén, R., E. Hornborg, E. Jutikkala, H. Waris & M. J. Castrén (1965;toim.) *Helsingin kaupungin historia, V osa, toinen nide*, 139–304. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Kirjapaino Oy, Helsinki.
- Heikkilä-Kauppinen, M. (2012). *Saanko luvan? 200 vuotta pääkaupungin rakennusvalvontaa – satavuotias rakennusvalvontavirasto*. 397 s. Helsingin rakennusvalvontavirasto. Bookwell Oy, Porvoo.
- Heikkinen, M. (1989). *Vaasa-ajan kaupungit. 1, Helsinki*. 245 s. Helsingin kaupunginmuseo, Helsinki.
- Hein, C. (2004). *The capital of Europe. Architecture and urban planning for the European Union*. 328 s. Praeger, Westport, CT. Printed in the USA.

- Heinonen, J. & S. Junnila (2011). Implications of urban structure on carbon construction in metropolitan areas. *Environmental Research Letters*, Volume 6, Number 1.
- Heinänen, J. (2009). Kantakaupungin nivelet – kolmiopuistot ja jäännösaukiot Helsingin ruutukaava-verkkojen saumakohdissa. 128 s. *Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut* 2009:12.
- Helander, V. & M. Sundman (1970). *Kenen Helsinki – raportti kantakaupungista 1970*. 122 s. Werner Söderström Osakeyhtiö, Helsinki-Porvoo.
- Helander, V. (1997). Hilding Ekelund Suomen arkkitehtuurin eturintamassa. *Teoksessa* Tuomi, T. (2007;toim.). *Hilding Ekelund (1893 – 1984) arkkitehti*, 8–33. Suomen rakennustaiteen museon monografiasarja. Suomen rakennustaiteen museo, Helsinki.
- Helander, V. (2010). Suomenlinna. Piperin puisto – hoito- ja kehittämissuunnitelma. 60 s. *Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut* 2010:14.
- Helin, P. (1997). Asumisen arkkitehti. *Teoksessa* Tuomi, T. (2007;toim.). *Hilding Ekelund (1893 – 1984) arkkitehti*, 177–189. Suomen rakennustaiteen museon monografiasarja. Suomen rakennustaiteen museo, Helsinki.
- Helminen, M. (2006). Töölön kaava 100 vuotta. *Kvartti* 1/2006:80–86.
- Helminen, M. (2011). Helsingin rakennussuunnitelmia 1910-luvulta, 124–135. *Teoksessa* Cantell, T. & T. Lahti (2011;toim.). *Helsinki tiedon kohteena. Helsingin kaupungin tietokeskus 100 vuotta*. Helsingin kaupungin tietokeskus. Bookwell Oy, Porvoo.
- Helminen, V., M. Ristimäki & K. Oinonen (2005). Työpaikat kaupunkiseutujen yhdyskuntarakenteessa 1985–2000. 100 s. *Suomen ympäristö 747*. Ympäristöministeriö, Helsinki.
- Helminen, M. & J. Tukkimäki (2009). Helsingin kouluolojen kehitys. *Teoksessa* Hietala, M., M. Helminen & M. Lahtinen (2009;toim.) *Helsinki – historiallinen kaupunkikartasto*, 129–155. Helsingin kaupungin tietokeskus. Kariston Kirjapaino Oy.
- Helminen-Halkola, R., S. Lonka, L. Malm-Grönroos (2009). *Ruutu ja rakenne – Espoon ja Helsingin seudun kuvaus (1985, 1995, 2005) yhdyskuntarakenteen seurantajärjestelmän (YKR) tietojen avulla*. 44 s. Espoon kaupunki. Espoon Kaupungin Painatuskeskus.
- Helsingin elinkeinostrategia (2007). Yritysm yönteiseksi kumppaniksi. 39 s. *Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskuksen julkaisuja* 2/2007.
- Helsingin seudun rakennuskulttuuri ja kulttuurimaisema (1986). 229 s. *Helsingin seutukaavaliiton julkaisuja* B;22.
- Helsinki Clubbing – 30 vuotta stroboa ja savua (2018). *Näyttely Helsingin kaupunginmuseossa* 9.3.–23.9.2018.
- Hemgård, G., M. Schalin, E. Weckman (2002). Lapinlahden sairaalan puistoalueen historiallinen selvitys. 75 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston selvityksiä* 2002:7.
- Henttonen, M. (1995). Elsi Borg 1893–1958. *Arkkitehti*. 167 s. Suomen Rakennustaiteen Museo. Kyriiri Oy. *Abacus* 5.
- Henttonen, M. (2006). *Kansakunnan parhaaksi. Suomalaiset naisten- ja lastensairaalat 1920–1940-luvulla*. 394 s. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. WS Bookwell Oy, Porvoo.

- Hernberg, H. (2014). *Tyhjät tilat – näkökulmia ja keinoja olemassaolevan rakennuskannan uusio- käyttöön*. 83 s. Ympäristöministeriö.
- Herranen, T. (1988). Hevosomnibusseista metroom. Vuosisata Helsingin joukkoliikennettä. 357 s. *Helsingin kaupungin julkaisuja* n:o 39. Helsingin kaupungin liikennelaitos. Painokaari Oy.
- Herranen, T. (1997). Kaupunkisuunnittelu ja asuminen. *Teoksessa* Turpeinen, O, T. Herranen & K. Hoffman (1997;toim.). *Helsingin historia vuodesta 1945:1*. Helsingin kaupunki, Helsinki. Oy Edita Ab, Helsinki.
- Hietala, M. (1987). Services and urbanization at the turn of the century. The diffusion of innovations. 481 s. *Studia Historica* 23. Suomen Historiallinen Seura, Helsinki. Gummerus Oy:n kirjapaino, Jyväskylä.
- Hietala, M. (2009a). Elintarvikekauppa Helsingissä. *Teoksessa* Hietala, M., M. Helminen & M. Lahtinen (2009;toim.) *Helsinki – historiallinen kaupunkikartasto*, 100–107. Helsingin kaupungin tietokeskus. Kariston Kirjapaino Oy.
- Hietala, M. (2009b). Lastentarhat ja päiväkodit. *Teoksessa* Hietala, M., M. Helminen & M. Lahtinen (2009;toim.) *Helsinki – historiallinen kaupunkikartasto*, 196–205. Helsingin kaupungin tietokeskus. Kariston Kirjapaino Oy.
- Hietala, M. & P. Clark (2013). Creative cities. *Teoksessa* Clark, P. (2013;toim.) *The Oxford handbook of cities in world history*, 720–736. Oxford University Press. Printed in Great Britain by CPI Group (UK) Ltd, Croydon, CR0 4YY.
- Hietala, M. & M. Helminen (2009). Helsingin kehitys vuodesta 1550/ Aleksanterinkadun historiaa/ Elintarvikekauppa Helsingissä. *Teoksessa* Hietala, M., M. Helminen & M. Lahtinen (2009;toim.) *Helsinki – historiallinen kaupunkikartasto*, 8–47, 75–93, 100–107. Helsingin kaupungin tietokeskus. Kariston Kirjapaino Oy.
- Hietala, M. & J. Tukkimäki (2009). Terveysten- ja sairaanhoito Helsingissä. *Teoksessa* Hietala, M., M. Helminen & M. Lahtinen (2009;toim.) *Helsinki – historiallinen kaupunkikartasto*, 180–195. Helsingin kaupungin tietokeskus. Kariston Kirjapaino Oy.
- Himanen, P. (2001). *Hakkerietiikka ja informaatioajan henki*. 205 s. WSOY, Helsinki.
- Himanen, P. (2010). *Kukoistuksen käsikirjoitus*. 253 s. WSOY. WS Bookwell Oy, Juva.
- Hirn, J. (2015). *Taloukasvun pioneerit? Ulkomaalaiset teollisuusyrittäjät Suomessa 1809–1855*. 89 s. Pro gradu -tutkielma, Valtiotieteellinen tiedekunta, Helsingin yliopisto
- Hirn, S. (1982). *Sirkus kiertää Suomea 1800–1914*. 231 s. SKS. Tampereen Kirjapaino Oy, Tampere.
- Hirn, S. (1990). Huvipuistoista. *Teoksessa* Holopainen, E-K. (1990;toim.). *Saisko lipun karuselliin: Linnanmäki 1950 – 1990*, 272–283. Lasten Päivän Säätiö, Helsinki. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.
- Hirn, S. (2007). Huvia ja herkkuja. Helsinkiläistä hotelli- ja ravintolaelämää ennen itsenäisyyden aikaa. 188 s. *Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia* 1120. Karisto Oy:n Kirjapaino, Hämeenlinna.
- von Herten, H. (1946). Koti vaiko kasarmi lapsillemme. Asunnontarvitsijoiden näkökohtia asunto- ja asemakaavakysymyksissä. 80 s. *Väestöliiton julkaisuja* n:o 15. WSOY, Porvoo.
- von Hippel, E. (2005). *Democratizing innovation*. 204 s. MIT Press.

- Hjerppe, R. (1979). *Suurimmat yritykset Suomen teollisuudessa 1844–1975*. 188 s. Helsinki 1979.
- Hoffman, K. (1997). Helsinki teollisuuskaupunkina. *Teoksessa* Turpeinen O., T. Herranen & K. Hoffman (1997; toim.). *Helsingin historia vuodesta 1945:1: Väestö, kaupunkisuunnittelu ja asuminen*, 273–335. Oy Edita Ab, Helsinki.
- Holcomb, B. (1999). Marketing cities for tourism. *Teoksessa* Judd, D. R. & S. S. Fainstein (1999; ed.). *The tourist city*, 54–70. Yale University Press, New Haven and London.
- Holmila, P. (2011). *Musiikkitalo*. 127 s. Kustannusosakeyhtiö Kotimaa/ Kirjapaja, Helsinki. Kariston Kirjapaino Oy, Hämeenlinna.
- Honkala, T. (2018). *100 v Stadin jortsuja ja tanssimestoja. Historian kertomaa ja tanssimuistoja vv. 1950–70*. 316 s. BoD – Books on Demand, Helsinki.
- Hoppu, S., M. Karisto & M. Salastie (2011). Klassismin hengessä – Elisabeth Kochin siirtolapuutarha Vallilassa. 52 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2011:3.
- Hornborg, E. (1950). *Helsingin kaupungin historia, II osa, ajanjakso 1721–1809*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Kirjapainon Oy.
- Howard, E. (1902). *Garden cities of to-morrow*. 159 s. S. Sonnenschein & Co., Ltd, London.
- Hoyt, H. (1939). *The structure and growth of residential neighborhoods in American cities*. 178 s. Federal Housing Administration, Washington DC.
- Hsieh, C.-T. & E. Moretti (2017). Housing Constraints and Spatial Misallocation. NBER Working Paper No. 21154. <<http://www.nber.org/papers/w21154>>.
- Häikiö, M. (2012). Tiedon rajat Helsingin historiassa. *Kvartti* 3/2012:12–24.
- Häkkinen, K. (2013). *Nykysuomen etymologinen sanakirja*. 1633 s. Sanoma Pro Oy, Helsinki.
- Häyrynen, M. (1994). *Maisemapuistosta reformipuistoon – Helsingin kaupunkipuistot ja puistopoliittikka 1880-luvulta 1930-luvulle*. 239 s. Helsinki-Seura. Serioffset, Turku.
- Häyrynen, M. (2001). Vihreät vuosirenkkaat – Helsingin kaupunkipuistojen kehitys. *Teoksessa* Laakkonen, S., S. Laurila, P. Kansanen & H. Schulman (2001;toim.). *Näkökulmia Helsingin ympäristöhistoriaan. Kaupungin ja ympäristön muutos 1800- ja 1900-luvuilla*, 32–51. Helsingin kaupungin tietokeskus. Edita Oyj, Helsinki.
- Häyrynen, M. (2012). Tähtitorninvuoren maisema. *Teoksessa* Mattsson, A. (2012;toim.). *Tähtitorninmäki. Unioninakseli-teemasarja*, 14–21. Helsingin kulttuurikeskus. Oy Litoset Ab, Vaasa.
- Högström, H. (2005). Olympiastadionin torni – ylevien ihanteiden ikoni. *Teoksessa* Ikkala, M-L. & M. T. Knapas (2005;toim.). *Museoviraston rakennustaiteen osaston Aikakauskirja 1*, 59–67. Art-Print Oy, Helsinki.
- Idström, A. (2016). Helsingin menestyminen kansainvälisissä vertailuissa. Mitä näistä vertailuista olisi hyvä tietää? 59 s. *Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuskatsauksia* 11/2016.
- Ihatsu, S. (2012). *Meilahden sairaala-alue. Rakennushistoriaselvitys*. 52 s. Virta-Palaste-Leinonen Arkkitehdit Oy.
- Ihatsu, S. (2017). *Töölön sairaalan rakennushistoriaselvitys*. 137 s. CasaCo Studio Oy.
- Ilonen, A. (1990;toim.). *Helsinki, Espoo, Kauniainen, Vantaa arkkitehtuuriopas*. 195 s. Otava.

- Ilonen, J. (1996). *Toinen Helsinki – kortteleiden kääntöpuolen arkkitehtuuri*. 200 s. Rakennustieto Oy, Helsinki. Tammer-Paino Oy, Tampere.
- Ilonen, J. (2001). Slummeja vai keitaita – umpikortteleiden takapihat Helsingin keskustan perinnetähtäimä. *Teoksessa* Laakkonen, S., S. Laurila, P. Kansanen & H. Schulman (2001;toim.). *Näkökulmia Helsingin ympäristöhistoriaan. Kaupungin ja ympäristön muutos 1800- ja 1900-luvuilla*, 52–63. Helsingin kaupungin tietokeskus. Edita, Helsinki.
- Ilonen, J. (2013). *Kolmas Helsinki. Kerroksia arjen arkkitehtuurissa*. 303 s. AtlasArt, Helsinki.
- Ilonen, P., M. Lukander, A. Niska (2006). Helsingiläinen kerrostaloatlas 2006. 96 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston selvityksiä* 2006:6. Helsingin kaupungin hankintakeskus, digipaino.
- Impola, S. (1981). Toteutumattomia suunnitelmia neljältä vuosisadalta. *Teoksessa* Lampinen, M-L. (1981;toim.). *Helsinki jota ei rakennettu. Toteutumattomia suunnitelmia neljältä vuosisadalta*, 4–37. Näyttely kaupunginmuseon kalliosuojassa 27.2–31.5.1981. Helsingin kaupunginarkisto. Helsingin kaupunginmuseo.
- Isohanni, T. (2011). Art in Arabianranta. 98 s. *Helsingin kaupungin talous- ja suunnittelukeskuksen julkaisuja* 4/2011. Kirjapaino Uusimaa.
- Jaatinen, C., T. Lindh & H. Lunkka (1998). Helsingin kantakaupungin rakennuskulttuuri: Katajanokan kaupunginosan inventointi. 52 s. *Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja* 2/1998. Pekan Pikapaino Oy, Espoo.
- Jacobs, A. B. (1995). *Great Streets*. 344 s. The MIT Press.
- Jacobs, A. B., E. Macdonald & Yodan Rofe (2002). *The boulevard book: history, evolution, design of multiway boulevards*. 268 s. The MIT Press, Cambridge, Mass.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. 458 s. Vintage Books. A Division of Random House, Inc., New York, 1992.
- Jacobs, J. (1969). *The economy of cities*. 288 s. Random House Inc, New York.
- Jacobs, J. (1984). *Cities and the wealth of nations. Principles of economic life*. 257 s. Vintage Books A Division of Random House, New York.
- Jacobs, M. & M. Mazzucato (2016). *Rethinking capitalism: economics and policy for sustainable and inclusive growth*. 224 s. Wiley-Blackwell.
- Jalkanen, R., S. Haapanen, H. Helander, P. Hellman, R. Koponen, R. Levanto, R. Manninen, S. Pulkkinen, M. Siivola & T. Saarikko (2012). Townhouse-rakentaminen Helsingissä. 67 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2012.
- Jallinoja, R. (1998). Pasilan kaupunkiarkkitehtuurin taustoja. *Teoksessa* Schulman, H. & M. Sundman (1998; toim.). *Pasila – Helsingin uusi keskus*, 47–56. Helsingin kaupungin tietokeskus. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.
- Jeskanen, T. & P. Leskelä (2000). *Oiva Kallio*. 119 s. Suomen rakennustaiteen museo. Vammalan Kirjapaino Oy.
- Jetsonen, S. (2005). Looking out from Finland in the 1940s and 1950s. *Teoksessa* Simons, T. (2005;toim.). *Quo vadis architectura? Architectural tendencies in the late 1930s, 1940s and the early 1950s*, 184–195. The Nils Erik Wickberg lectures 2005. Helsinki University of Technology. Department of architecture.

- Johnson, B. (2008). Cities, systems of innovation and economic development. *Innovation: management, policy & practice* 10: 146–155.
- Jokinen, O. (2009b). Selvitys kadunvarsiliiketoista Helsingin uusissa kaupunginosissa. 30 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä* 2009:3.
- Jokinen, T. (1992). Erkki Huttunen liikelaitosten ja yhteisöjen arkkitehtina 1928–1939. 299 s. *Jyväskylän studies in the arts* 41. Jyväskylän yliopiston monistuskeskus ja Sisäsuomi Oy, Jyväskylä.
- Jokinen, P. (2015). *Muistolaattabongarin opas. Kävelyretkiä Helsingin historiaan*. 164 s. Minerva Kustannus Oy.
- Jokinen, T. (1993). Erkki Huttunen: 1901–1956 arkkitehti. 151 s. *Suomen rakennustaiteen museon monografiasarja*. Suomen rakennustaiteen museo, Helsinki.
- Joutsiniemi, A. (2006). *Ei-kenenkään Helsinki: raportti esikaupungista 2005*. 246 s. Tampereen teknillinen yliopisto, Yhdyskuntasuunnittelun laitos. Vammalan kirjapaino Oy.
- Junttila, U-K. (1985). *Muuttuvat kadunkalusteet*. 260 s. Rakennuskirja Oy.
- Junttila, U-K. (2011;toim.). *Kaupunkimuotoilu 30. Kaupunkiympäristön suunnittelun kolme vuosikymmentä*. 51 s. Public Design Oy. J-Paino Oy.
- Juntto, A. (1990). *Asuntokysymys Suomessa: Topeliuksesta tulopolitiikkaan*. 402 s. Asuntohallitus. Valtion painatuskeskus, Helsinki.
- Juuti, P., R. Rajala & T. Katko (2010). Metropoli ja meri. 100 vuotta jätevedenpuhdistusta Helsingissä. 158 s. *HSY:n julkaisuja 6/2010*. Saarijärven Offset Oy.
- Järvinen, S. (1991). *HELVIS, Helsingin visio*. LT-Konsultit Oy.
- Jääskeläinen, P., A. Külm & M. Schalin (2003). *Keskuskadun katu ympäristön historian selvitys*. 47 s. Arkkitehtiryhmä Forma Urbis. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.
- Jääskeläinen, L., L. Jaskanen, M. Saarholma & S. Viertiö (2010). *APOLI – Helsingin arkkitehtuuripoliittinen ohjelma 2010*. 144 s. Helsingin kaupungin rakennusvalvontavirasto. Art-Print Oy.
- Jääskeläinen, L. & M. Uusitalo (2009). Kuinka innovatiivista ullakkorakentaminen voi olla? *Rakennettu Ympäristö* 2/2009:28.
- Kaasinen, T. (2008). Mahdollisuuksien piha! – kerrostalopihojen suunnittelukilpailu. 24 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 8:2008. Edita Prima Oy.
- Kahri, E., E. Enkovaara, S. Anttonen, P. Viita, P. Ilonen & J. Kämäräinen (2011). *Asukasnäkökulma kaupunkiasumiseen*. 159 s. Rakennustieto.
- Kairamo, M. (1999). Funktionalismin aate, Suomi ja Lasipalatsi. *Teoksessa* Högström, H. (1999;toim.). *Lasipalatsi*, 41–45. Lasipalatsin mediakeskus Oy. Libris Oy, Helsinki.
- Kairamo, M. (2006). Restauraointitappeja aikaraitteella. Puoli vuosisataa rakennussuojelua ja restaurointia Suomessa. *Teknillisen korkeakoulun arkkitehtiosaston tutkimuksia* 2006/25. 142 s. Cityoffset Oy, Tampere.
- Kallio, P., I. Savolainen & S. Vainio (1994;toim.). *Narinkka 1994. Helsinki 1550 – 1640*. 390 s. Helsingin kaupunginmuseo. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.

- Kangasoja, J. & H. Schulman (2007). *Arabianrantaan! Uuden kaupunginosan mairinnousu*. 288 s. Helsingin kaupungin tietokeskus. WS Bookwell Oy, Porvoo.
- Karjanoja, M. (1983). *Rinnastuksia Signe Branderin kuviin Helsingistä*. 144 s. Kustannusosakeyhtiö Tammi, Helsinki. KK Laakapaino, Helsinki.
- Karikoski, V. A. M., T. K. Kannel, K. A. Lavonius (1951). *Suomen teollisuus*. 911 s. Kustannusosakeyhtiö Kivi. Suomen Kirjallisuuden Seuran Kirjapainon Oy.
- Karivalo, L. (1976). Helsingin rantaviivan muuttuminen. *Terra* 1976:88:3:126–137.
- Karlsson, F. (2017). *Suomen kielet 1917–2017*. 85 s. Lingsoft Oy, Turku. Eura Print Oy, Eura.
- Katz, B. & J. Wagner (2014). *The rise of innovation districts: a new geography of innovation in America*. 33 s. Brookings Institution.
- Kaupungintalokorttelit: konsepti ja ideasuunnitelma (2006). 76 s. Arkkitehtitoimisto K2S + työryhmä. Kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsinki.
- Kaupunkien pääväylien tulevaisuuden haasteita (2009). 112 s. *Tiehallinnon selvityksiä* 41/2009.
- Keinänen, T. (1993). Martti Välikankaan vuosikymmenet Käpylästä Paasitaloon. Teoksessa Keinänen, T. & K. Paatero (1993;toim.). *Martti Välikangas 1893 – 1973 Arkkitehti*, 6-101. *Abacus Ajankohta* 4. Suomen rakennustaiteen museon monografiasarja.
- Keinänen, T. (1997). Töölön kirkko. Teoksessa Tuomi, T. (2007;toim.). *Hilding Ekelund (1893 – 1984) arkkitehti*, 144–154. Suomen rakennustaiteen museon monografiasarja. Suomen rakennustaiteen museo, Helsinki.
- Kervanto Nevanlinna, A. (2002). Kadonneen kaupungin jäljillä. Teollisuusyhteiskunnan muutoksia Helsingin historiallisessa ytimessä. 356 s. *Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran toimituksia* 836.
- Kervanto Nevanlinna, A. (2012). *Voimat jotka rakensivat Helsinkiä. Helsingin historia vuodesta 1945:4*. 495 s. Kustannusosakeyhtiö Otava. Otavan Kirjapaino Oy, Keuruu.
- Kiljunen-Siirola, R., M. Manninen & R. Salastie (2000). Seurasaari: puistohistoriallinen selvitys ja yleissuunnitelma. 95 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 1999:11. Helsingin kaupunki.
- Kilpeläinen, P., S. Laakso & V. Tähtinen (2013). Helsingin seudun yritysraportti. *HSY:n julkaisuja* 11/2013. 109 s. Edita Prima Oy, Helsinki.
- Kivelän sairaalan ympäristöhistoriallinen selvitys* (2011). Tilakeskus. Julkaisematon.
- Kivilaakso, A. (2015). *Kun Helsinkiin rakennettiin city. Keskustan vuosina 1945–1990 valmistuneet liikerakennukset*. 346 s. Helsingin kaupunginmuseo. Balto Print.
- Kivilaakso, E., S. Narvi, M. Neuvonen, M. Siivola & S. Kolu (2009). *Helsingin maanalainen yleiskaava. Maanalaisen yleiskaavan selostus*. 48 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, yleissuunnitteluosasto, 2/2009.
- Kivinen, O. (1960). *Kaupunkiemme keskusalueiden rakennusoikeudesta, sen kehityksestä ja mitoituksesta*. 56 s. Kiloma Oy/Rotapaino Oy, Helsinki.
- Kivinen, P. (1981). Varhaiskausi – kansallinen romantiikka 1894–1907. Teoksessa Kivinen, P., P. Korvenmaa & E. Piironen (1981;toim.). *Lars Sonck 1870–1965: arkkitehti*, 13-61. Suomen rakennustaiteen museon monografiasarja.

- Klinge, M. (1990). *Ylioppilastalo. Helsingin yliopiston ylioppilaskunnan kiinteistön vaiheita*. 285 s. Helsingin yliopiston ylioppilaskunta. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.
- Klinge, M. (2012a). *Pääkaupunki. Helsinki ja Suomen valtio 1808–1863*. 509 s. Kustannusosakeyhtiö Otava. Otavan Kirjapaino Oy, Keuruu.
- Klinge, M. (2012b). Engelin Helsinki. *Teoksessa* (2012;toim.). C. L. Engel: *Koti Helsingissä, sydän Berliinissä*, 13–35. Schildts, Helsinki. InPrint, Latvia.
- Klinge, M. & L. Kolbe (1999). *Helsinki – Daughter of the Baltic*. 156 s. Otava Publishing Company Ltd., Helsinki.
- Knapas, M. T. (1980). Korkeasaari ja Seurasaari. Helsingiläisten ensimmäiset kansanpuistot. 102 s. *Entisaikain Helsinki X*. Helsinki-Seura. Karprint, Karkkila.
- Knapas, R. (2012a). Tiedon valtakunnassa. Helsingin yliopiston kirjasto – Kansalliskirjasto 1640–2010. 461 s. SKS, Helsinki. Kariston Kirjapaino Oy, Hämeenlinna. *Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1347, Tiede. Kansalliskirjaston julkaisuja 78*.
- Knapas, R. (2012b). Rakennettu ja rakentamaton Kansalliskirjasto. *Teoksessa* Mattsson, A. (2012;toim.). *Kansalliskirjasto. Unioninakseli-teemasarja*, 12–19. Helsingin kulttuurikeskus. Oy Li-toset Ab, Vaasa.
- Knudsen, B., R. Florida, G. Gates & K. Stolarick (2007). Urban density, creativity, and innovation. 39 s. Working Paper, The Martin Prosperity Institute, University of Toronto. <<https://pdfs.semanticscholar.org/5364/2884d9973f122a69d2416c29a29be9604de9.pdf>>.
- Koho, T. (2003). Suomalaisesta teatterista Suomen Kansallisteatteriksi. *Teoksessa* Nevala, M-L. (2003;toim.). *Suomen Kansallisteatteri: teatteritalo ennen ja nyt, 14–119*. Otava, Helsinki.
- Kolbe, L. (2002). Helsinki kasvaa suurkaupungiksi. *Teoksessa* Kolbe, L. & H. Helin (2002;toim.). *Helsingin historia vuodesta 1945:3*, 12–511. Helsingin kaupunki. Edita Prima Oy, Helsinki.
- Kolbe, L. & S. Nyström (2008). *Helsinki 1918. Pääkaupunki ja sota*. 177 s. Minerva Kustannus Oy. Karisto Oy, Hämeenlinna.
- Kolbe, L. (2018). Väitöskirjan esitarkastus, lausunto FM Miika Norpan Matemaattis-luonnontieteelliselle tiedekunnalla jättämästä käsikirjoituksesta Helsingin kantakaupungin historiallinen kehittyminen – kaupunkiroolit, kaupunkisuunnittelu ja arkkitehtuuri. 7 s. Väittelijän hallussa.
- Kondratiev, N. (1925). *The major economic cycles*. (otsikko käännös venäjältä). Moscow. Englanninkielinen versio: *The Long Wave Cycle*, v. 1984. 138 s. Richardson & Snyder, New York.
- Kopisto, S. (1981). *Kansallismuseo – kansallisromanttisen kauden rakennusmonumentti*. 123 s. Museovirasto. Valtion painatuskeskus, Helsinki.
- Kopomaa, T. (1997). *Tori-marginaali-haastava kaupunki. Tilatapauksia julkisten ulkotilojen käytöstä ja reunimmaisista käytännöistä*. 247 s. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Vaasa.
- Koponen, O-P. (2006). *Täydennysrakentaminen – arkkitehtuuri, historia ja paikan erityisyys*. 305 s. Tampereen teknillinen yliopisto. Vammalan Kirjapaino Oy.
- Korhonen, E., M. Lindblom, A. Lindroos, J. Maury, P. Mäenpää., M. Sundman & T. Vuolanto (2000). Kantakaupungin uudet ranta-alueet, rakentamisen sosiaalisia ulottuvuuksia. 78 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2000:1*.

- Korpela, H. (1986). Näkymiä, puistoja ja pihoja. *Teoksessa* Rönkkö, M-L. (1986;toim.). *Rakas Helsinki. Kuvia kaupunginmuseon kokoelmista 1700-luvun lopulta 1900-luvun alkuun*, 84–124. Helsingin kaupunginmuseo. Vientipaino Oy, Helsinki.
- Korpinen, P. (2007). *Helsinki – tulevaisuuden kaupunki*. 66 s. Eva. Taloustieto Oy.
- Korpinen, P. (2010). Taiteesta ja taloudesta. Kohti kauneuden taloustiedettä. 100 s. *Palkansaaajien tutkimuslaitoksen raportteja* 17.
- Korpinen, P. (2012). *Mein Kamppi*. 168 s. Työväen Sivistysliitto TSL ry. Painotalo Kyriiri.
- Kortteinen, M. (1982). *Lähiö – tutkimus elämäntapojen muutoksesta*. 324 s. Otava, Keuruu.
- Kortteinen, M., M. Vaattovaara & P. Alasuutari (2005). Eliitin eriytymisestä pääkaupunkiseudulla. *Yhdyskuntapolitiikka* 70:5, 475–487.
- Korvenmaa, P. (2009). Taide ja teollisuus: johdatus suomalaisen muotoilun historiaan. 336 s. *Taiteellisen korkeakoulun julkaisu B* 88. Aldus, Lahti.
- Koskela, H. (2000). Turva-kamera-kontrolli: kadun näkymättömät katseet. *Teoksessa* Stadipiiri (2000; ed.). *URBS. Kirja Helsingin kaupunkikulttuurista*, 167–181. Oy Edita Ab, Helsinki.
- Koskenniemi-Mäkinen, T. & H. Seppälä (1997). Annalan huvila. Rakennusten käyttösuunnitelma. 31 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä* 1997:5.
- Kosonen, R., M. Mattila & P. Heliste (2011). Helsinki ja Tallinna: kohti yhtenäistä talous- ja innovaatioaluetta. *Teoksessa* Schulman, H. & P. Mäenpää (2011;toim.). *Kaupungin kuumat lähteet – Helsingin metropolialueen innovaatioympäristöt*, 136–155. Helsingin kaupungin tietokeskus. Tammerprint Oy.
- Kostof, S. (1995). *A history of architecture – settings and rituals*. 2 p. 792 s. Oxford University Press. Printed in the United States of America.
- Kostof, S. (1999a). *The city shaped. Urban patterns and meanings through history*. 352 s. Thames & Hudson. C&C Offset Printing Co., Ltd., Hong Kong.
- Kostof, S. (1999b). *The city assembled. The elements of urban form through history*. 320 s. Thames & Hudson. C&C Offset Printing Co., Ltd., Hong Kong.
- Kovero, M. (1955a). Helsinki kauppakaupunkina. *Teoksessa* Rosen, R., E. Hornborg, H. Waris & E. Jutikkala (1955;toim.). *Helsingin kaupungin historia IV:I*, 275–347. Suomalaisen Kirjallisuuden Kirjapaino Oy.
- Kovero, M. (1955b). Helsinki liikennekeskuksena. *Teoksessa* Rosen, R., E. Hornborg, H. Waris & E. Jutikkala (1955;toim.). *Helsingin kaupungin historia IV:I*, 213–271. Suomalaisen Kirjallisuuden Kirjapaino Oy.
- Krokkfors, K. (2011). Kestäväksi rakentamista – vanhankaupungin Kellokas. *Rakennettu Ympäristö* 2/2009:24.
- Krier, R. (1979). *Urban space (Stadtraum)*. 174 s. Academy Editions, London. William Clowes & Sons, Beccles, Great Britain.
- Krinsky, C. H. (2011). How Manhattan’s port shaped its streets and building locations. *Teoksessa* Hein, C. (2011;toim.). *Port cities – dynamic landscapes and global networks*, 198–213. Routledge,

London and New York. Printed and bound in Great Britain by TJ International Ltd, Padstow, Cornwall.

Kurppa, M., A. Hellsten, M. Auvinen, A. Kousa, M. Kauhaniemi & N. Kaski (2016). *LES-virtausmallitarkastelu kaupunkibulevardilla*. 88 s. Helsingin yliopisto, Ilmatieteen laitos, HSY, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsingin ympäristökeskus.

Kuusanmäki, J. (1992). Sosiaalipolitiikkaa ja kaupunkisuunnittelua. Tietoa, taitoa, asiantuntemusta. Helsinki eurooppalaisessa kehityksessä 1875–1917, 2. 214 s. Suomen Historiallinen Seura. Helsingin kaupungin tietokeskus. *Tutkimuksia* 1992:5:2.

Kuusanmäki, J. & J. Piironen (1989). Helsingin kaupunginvaltuuston historia 1875–1918. Ensimmäinen osa. 388 s. *Helsingin kaupungin julkaisuja no 37*.

Kärkkäinen, V.-P., T. Lepistö, M. Reinikainen & J. Suomisto (2002). Keski-Pasilan kaupunkirakennemallit 2002. 74 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2002:1.

Laakso, S. (2012). Helsingin seudun ja Helsingin väestönkehitys. Toteutunut väestönkasvu ja projektiot vuoteen 2050. 21 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä*. 2012:3.

Laakso, S. & P. Kilpeläinen (2009). *Pääkaupunkiseudun yritysraportti. Yritysten ja niiden toimipaikkojen rakenne, sijoittuminen ja muutostrendit 2000-luvulla*. 150 s. YTV. Edita Prima Oy, Helsinki.

Laakso, S. & E. Kostianen (2011). Itämeren alueen suurkaupungit eurooppalaisessa kaupunkiverkostossa. *Teoksessa* Schulman, H. & P. Mäenpää (2011;toim.). *Kaupungin kuumat lähteet – Helsingin metropolialueen innovaatioympäristöt*, 92–103. Helsingin kaupungin tietokeskus. Tammerprint Oy.

Laakso, S., E. Kostianen & H. Lönnqvist (2011). Kaavavarannon yhteys asuntotuotantoon Helsingissä ja Helsingin seudulla. 42 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä* 2011:20.

Laakson sairaala. Piha-alueen ympäristöhistoriallinen selvitys, Lääkärintähti 8 (2009). Tilakeskus. Julkaisematon.

Lahdelma, T. & S. Laakso (2016). Toimipaikkojen läheisyys ja työvoimavirtojen verkostot pääkaupunkiseudulla. 53 s. *Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia* 6/2016.

Lahti, J. & A. Aaltonen (2012). Toteutumattomista ja toteutetuista Unioninkaduista. *Teoksessa* Meinander, H. (2012;toim.). *Unioninkatu – pääkaupungin läpileikkaus*, 28–37. Kustannusosakeyhtiö Teos, Helsinki. Paino Ednasprint, Slovenia.

Lahti, P. (2002). *Matala ja tiivis kaupunki*. 128 s. Rakennustieto.

Laine, K. (2013). *Sibeliuksen ja Topeliuksen puistojen historiaselvitys ja yleissuunnitelma*. 121 s. Diplomityö, Aalto-yliopisto.

Laine, S. (2011). *”Pilvenpiirtäjäkysymys”*. *Urbaani mielikuviutus ja 1920-luvun Helsingin ääriiviivat*. 334 s. Turun yliopisto, 2011.

Laitinen, K. (2012). Helsingin ostoskeskukset. Uutta, modernia ja kadonnutta. 91 s. *Aalto-yliopiston julkaisusarja TIEDE + TEKNOLOGIA* 12/2012.

- Laitinen, S., P. Salmi, WSP LT-Konsultit Oy & Jussi Murole, arkkitehtuuritoimisto B & M (2006). Jätkäsaaren ja Saukonpaaden kaupunkivalaistuksen periaatteet. 48 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2006:5. Helsingin kaupungin hankintakeskus, digipaino.
- Lammi, J., T. Lindh & L. Tuominen (1993). *Helsingin kantakaupungin rakennuskulttuuri, Taka-Töölön, Laakson ja Ruskeasuon kaupunginosien inventointi*. Helsingin kaupunginmuseo.
- Lampinen, M-L. (1981). Kaupunkisuunnittelu näkyinä ja mahdollisuuksina. *Teoksessa* Lampinen, M-L. (1981;toim.). *Helsinki jota ei rakennettu. Toteutumattomia suunnitelmia neljältä vuosisadalta*, 1–3. Näyttely kaupunginmuseon kalliosuojassa 27.2–31.5.1981. Helsingin kaupunginarkisto. Helsingin kaupunginmuseo.
- Lampinen, M-L. (1985). *Venäläisyys Helsingissä 1809–1917*. 109 s. Helsingin kaupunginmuseo. Helsingin Paino Oy.
- Lampinen, S. (2015). Tässä tie, missä kaupunki? Liikennesuunnittelu ja yhdyskuntarakenteen hajautuminen. 396 s. *Acta Universitatis Tamperensis 2090*. Suomen yliopistopaino Oy – Juvenes Print, Tampere.
- Lamuela Orta, C. (2010). *From Länsiväylä to Länsibulevardi. Transformation of a highway into an urban boulevard in Helsinki*. 103 s. Master's thesis, Aalto University Department of Architecture.
- Larsson, B. & O. Thomassen (1991). Urban planning in Denmark. *Teoksessa* Hall, T. (1991; toim.) *Planning and urban growth in the Nordic countries*, 6–59. E & FN SPON. An imprint of Chapman & Hall.
- Launis, I. (1945). Uudistuva pääkaupunkimme: asemakaava- ja rakennustehtäviä vanhassa ja uudessa keskuksessa. Lisäys I. 23 s. Savon Sanomain Kirjapaino Oy, Kuopio.
- Laurila, U. (2008). Vapaahetkien kuluksi. Siirtolapuutarhat maailmansotien välisen ajan Helsingissä. 119 s. *Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja* 1/2008.
- Launonen, E. (2005). Helsingin kaupunkituottavuus. Miksi Helsinkiä ja seutua kannattaa kehittää. 34 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä* 2005:8.
- Lees, L. (2003). Super-gentrification: the case of Brooklyn Heights, New York City. *Urban Studies*, 40:12, 2487–2509.
- Lees, A. & L. Hollen Lees (2013). Europe 1800–2000. *Teoksessa* Clark, P. (2013;toim.) *The Oxford handbook of cities in world history*, 464–482. Oxford University Press. Printed in Great Britain by CPI Group (UK) Ltd, Croydon, CR0 4YY.
- Lehikoinen, J. (1999). Toiskantiestä Aake Pesosen puistoon. *Teoksessa* Lehikoinen, J. (1999;toim.) *Helsingin kadunnimet* 3, 62–82. Helsingin kaupungin nimistötoimikunta. Gummerus Kirjapaino Oy.
- Lehtinen, M. & J. I. Lehtinen (2008). Helsingin kaupunkikiviopas. 112 s. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.
- Lehtovuori, P, H-L. Hentilä, C. Bengs (2003). Tilapäiset käytöt. Kaupunkisuunnittelun unohdettu voimavara. 96 s. *Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskuksen julkaisuja* C 58: 2003.
- Lehtovuori, P. & S. Ruoppila (2011). *Kaupunkikiihdytin. Tilapäiset käytöt kehittämisen voimavarana*. 27 s. Ympäristöministeriö.
- Lemström, J. (1998). Puutarhan historiaa ja rakennuksia. *Teoksessa* (1998;toim.). *Kaisaniemi. Helsingin yliopiston kasvitieteellinen puutarha*, 16–45. Helsingin yliopisto. Oy Edita Ab, Helsinki.

- Lento, R. (1955). Elinkeinoelämä maailmansodan aikana. *Teoksessa* Rosen, R., E. Hornborg, H. Waris & E. Jutikkala (1955;toim.). *Helsingin kaupungin historia IV:I*, 465–485. Suomalaisen Kirjallisuuden Kirjapaino Oy.
- Lepistö, T., E. Järvinen & L. Heino (2003). *Keski-Pasila, osayleiskaava – historia ja nykyaika*. 80 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 2003:9.
- Leyden, K. M. (2003). Social capital and the built environment: the importance of walkable neighbourhoods. *American Journal of Public Health September 2003*, Vol 93, No. 9: 1546–1551.
- Leydesdorf, L. & H. Etkowitz (1996). Emergence of a Triple Helix of university-industry-government relations. *Science and Public Policy* 23, 279–286.
- Lilius, H. (1981). Suurvalta-ajan kaupunkirakentaminen (1617–1721). *Teoksessa* Tommila, P. (1981;toim.). *Suomen kaupunkilaitoksen historia I. Keskiajalta 1870-luvulle*, 303–356. Suomen Kaupunkiliitto. Kunnallispaino, Vantaa.
- Lilius, H. (1984). *Esplanadi 1800-luvulla*. 180 s. Anders Nyborg A/S.
- Lilius, H. (1985). *Suomalainen puukaupunki*. 219 s. Anders Nyborg A/S.
- Lilius, H. (1990). Päävartiosuunnitelmat. *Teoksessa* Lilius, H. (1990;toim.). *Carl Ludvig Engel 1778–1840. Näyttely Helsingin Tuomiokirkon kryptassa 7.8.–14.9.1990*, 76–81. Helsingin juhlaviikot, Helsingin kaupunki, Opetusministeriö, Suomen rakennustaiteen museo. Martinpaino Oy.
- Lilius, H. (2014a). Pohjoinen renessanssi ja vanhemman Vaasa-ajan (1523–1617) kaupunki Suomessa. *Suomen kaupunkirakentamisen historia I*, 98–134. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki. Kirjapaino Livonia Print.
- Lilius, H. (2014b). Suomi kaupungistuu suurvalta-ajalla (1617–1721). *Suomen kaupunkirakentamisen historia I*, 147–234. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki. Kirjapaino Livonia Print.
- Lilius, H. (2014c). Rokokooklassismin ja hyödyn ajan (1743–1772) kaupunki. *Suomen kaupunkirakentamisen historia I*, 309–371. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki. Kirjapaino Livonia Print.
- Lilius, H. (2014d). Kustavilaisen ajan kaupunki (1772–1809). *Teoksessa* Lilius, H. & P. Kärki (2014;toim.). *Suomen kaupunkirakentamisen historia II*, 9–95. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki. Kirjapaino Livonia Print.
- Lilius, H. (2014e). Suomalainen kaupunki autonomian ajan alussa (1809–1856). *Teoksessa* Lilius, H. & P. Kärki (2014;toim.). *Suomen kaupunkirakentamisen historia II*, 106–267. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura, Helsinki. Kirjapaino Livonia Print.
- Lilius, J. (2014). Is there room for families in the inner city? Life-stage blenders challenging planning. *Housing Studies* Volume 29, 2014 - Issue 6, s. 843–861.
- Lilius, J. (2016). Domestication of urban space? Mothering and fathering while on family leave in the inner city of Helsinki. *Gender, Place and Culture. Journal of Feminist Geography* Volume 23, 2016 - Issue 12, s. 1763–1773.
- Lindberg, C. & G. Rein (1950). Asemakaavoittelu ja rakennustoiminta. *Teoksessa* (1950.). *Helsingin kaupungin historia III, ajanjakso 1809–1875, ensimmäinen nide*. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Kirjapainon Oy.

- Lindblom, M. (1995). Mannermainen Mikonkatu. 15 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 1995:11.
- Lindgren, Y. (1951;toim.). *P. E. Blomstedt arkkitehti*. 222 s. Suomen arkkitehtiiliitto. Frenckellin kirjapaino Oy, Helsinki.
- Lindgren, Y. & E. Kråkström (1954). Helsingin keskus. Keskusalueen asemakaavaehdotus 1954. 87 s. *Helsingin kaupungin julkaisuja* No 3. Oy Tilgman Ab, Helsingfors.
- Lindh, T. (1996). *Auroran sairaalan rakennushistoriallinen inventointi*. Julkaisematon.
- Lindh, T. (1997). Helsingin kantakaupungin rakennuskulttuuri, Vallilan ja Hermannin kaupunginosien inventointi. 56 s. *Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja* 1/1997.
- Lindh, T. (2002). Töölöläisfunktionalismin 4 vaihetta. 169 s. *Teknillisen korkeakoulun arkkitehtuuriosaston tutkimuksia* 2002.
- Lindh, T. & H. Nevanlinna (2002). Kaivopuiston kaupunginosan inventointi. *Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja* 1/2002.
- Lindroos, A., M. Mannisto, T. Kivelä, R. Karjalainen, R. Jalkanen, S. Anttinen & A-M. Sohn (2008). Kerrostalojen kehittäminen Helsingissä. 48 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2008:6. Edita Prima Oy.
- Linn, B. (1974). Storgårdskvarteret. Ett bebyggelsemönsters bakgrund och karaktär. 320 s. Chalmers tekniska högskola. *Arkitekturens teori och historia* 1989:1. A-husets reprocentral.
- Linnilä, K. (1970). *Helsingin seudun historiallisesti ja rakennustaiteellisesti arvokkaat rakennukset ja alueet*. 30 s. Helsingin seutukaavaliitto.
- Linnilä, K. (1973). *Helsingin seudun kulttuurihistorialliset kohteet ja tiet sekä kulttuurimaisemavaro*. 56 s. Helsingin seutukaavaliitto.
- Liski, M., N. Alapeteri & E. Ruoff (2006;toim.). Hesperian Esplanadi – puistohistoriallinen selvitys. 39 s. *Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisuja* 2006:10.
- Liski, M., N. Alapeteri & E. Ruoff (2011). Johanneksenpuisto – puistohistoriallinen selvitys. 105 s. *Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisuja* 2011:8.
- Liski, M., E. Ruoff, J. Heinänen (2007). Kapteeninpuistikko – puistohistoriallinen selvitys. 68 s. *Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisuja* 2007:11.
- Liski, M., E. Ruoff & J. Saarikko (2010). Hakasalmen ja Hesperian puistot – puistohistoriallinen selvitys. 109 s. *Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut* 2010:10.
- Liski, M., E. Ruoff, N. Alapeteri & P. Korhonen (2013). Eläintarhan alueen ympäristöhistoriallinen selvitys. 139 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston selvityksiä* 2013:2.
- Liski, M. & P. Korhonen (2014). Tehtaanpuisto – puistohistoriallinen selvitys. 63 s. *Helsingin kaupungin liikuntaviraston julkaisuja* B/49.
- Liukkonen, J. (2002;toim.). *Naapurina Ruoholahti 1992 – 2002. Aukkaat – toimitilat – kanava*. 208 s. Tietoluotsi Oy. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.
- LOCI Maisema-arkkitehdit (2012). *Marian sairaalan ympäristöhistoriallinen selvitys*. 87 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

- Loikkanen, H. A. & S. Laakso (2016). Tiivistyvä kaupunkikehitys – tuottavuuden ja hyvinvoinnin kasvun perusta. Keskustelualoite. 91 s. *Tehokkaan Tuotannon Tutkimussäätiö. Julkaisusarja 5.*
- Loikkanen, H. A. & I. Susiluoto (2011). Kasautuminen, tiheys ja tuottavuus kaupunkialueilla. *Teoksessa Schulman, H. & P. Mäenpää (2011;toim.). Kaupungin kuumat lähteet – Helsingin metropolialueen innovaatioympäristöt*, 42–59. Helsingin kaupungin tietokeskus. Tammerprint Oy.
- Loikkanen, H. A. & I. Susiluoto (2012). Suurimpien seutukuntien kokonaistaloudellinen kehitys 1975–2008. 55 s. *Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia 1/2012.*
- Lopez-Gay, A. (2015). *Population growth and re-urbanization in Spanish inner cities: the role of internal migration and residential mobility*. Paper presented at the Population Association of America 2015 annual meeting.
- Lounasmaa, M. (2014). Helsingin kaupunginteatteri. Ympäristöhistoriallinen selvitys ja suojeluperiaatteet. 28 s. *Helsingin asemakaavaosaston selvityksiä.*
- Lounatvuori, I. (1990). Kirkkosuunnitelma Moskovaan. *Teoksessa Lilius, H. (1990;toim.). Carl Ludvig Engel 1778–1840. Näyttely Helsingin Tuomiokirkon kryptassa 7.8.–14.9.1990*, 48–49. Helsingin juhlatuotantoyhtiöt, Helsingin kaupunki, Opetusministeriö, Suomen rakennustaiteen museo. Martinpaino Oy.
- Luhtala, J., M. Manninen, S. Schulman & A. Vainio (2010). *Helsingin mylly. Rakennushistoriaselvitys*. 97 s. Arkkitehtitoimisto Schulman Oy.
- Lukkarinen, V. (1989). Classicism and history. Anachronistic architectural thinking in Finland at the turn of the century. Jac. Ahrenberg and Gustaf Nyström. 196 s. *Suomen Muinaismuistoyhdistyksen aikakauskirja 93*. Vammalan Kirjapaino Oy, Vammala.
- Lukkarinen, V. (1990). Carl Ludvig Engelin jälkivaikutus. *Teoksessa Lilius, H. (1990;toim.). Carl Ludvig Engel 1778–1840. Näyttely Helsingin Tuomiokirkon kryptassa 7.8.–14.9.1990*, 482–487. Helsingin juhlatuotantoyhtiöt, Helsingin kaupunki, Opetusministeriö, Suomen rakennustaiteen museo. Martinpaino Oy.
- Lukkarinen, V. (1990). Yliopiston kirjaston kirjavarasto. *Teoksessa Lilius, H. (1990;toim.). Carl Ludvig Engel 1778–1840. Näyttely Helsingin Tuomiokirkon kryptassa 7.8.–14.9.1990*, 492–493. Helsingin juhlatuotantoyhtiöt, Helsingin kaupunki, Opetusministeriö, Suomen rakennustaiteen museo. Martinpaino Oy.
- Lukkarinen, V. (1990). Valtionarkiston satavuotias rakennus. 95 s. VAPK-kustannus, Helsinki. Valtionarkisto. Valtion painatuskeskus, Helsinki.
- Lybeck, K. (2006). *”Merenlahti keskustan sydämessä”*. *Eläintarhanlahti ja Kaisaniemenlahti kulttuurihistoriallinen selvitys rantojen rakentumisesta ja kehityksestä*. 18 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. 194 s. MIT Press, Cambridge.
- Lönnqvist, H. (2011). Ne hyvät veronmaksajat. *Kvartti 4/2011*, 16–24. Helsingin kaupungin tietokeskus.
- Lönnqvist, H. (2015). On the effects of urban natural amenities, architectural quality and accessibility to workplaces on housing prices. 237 s. *City of Helsinki Urban Facts Research Series 5/2015.*

- Makkonen, L. (2004). Opintielä: helsinkiläisiä koulurakennuksia 1880–1980. 104 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2004:12.
- Makkonen, L. (2009). *Alvar Aallon kädenjälki Helsingissä*. 120 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.
- Makkonen, L. (2012). *Modernismia Helsingissä*. 124 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Kirjapaino Uusimaa.
- Makkonen, T. (2012). Geography of innovation in Europe and Finland: Empirical studies on innovation indicators and regional development. 233 s. *Department of Geosciences and Geography A20/Helsinki* 2012.
- Malk, M., S. Seppälä, S. Viik, M. Siikonen, P. Salmi, J. Andersin & J. Jansson (2012). *Kampin pyöräkeskus 1.0. Käyttäjätutkimus*. 75 s. Helsingin kaupungin liikennelaitos, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Metropolia AMK, WSP Design Studio.
- Malmberg, A. (2008). *Kulttuuritalo – puoli vuosisataa tarinoita ja tapahtumia*. 120 s. Koy Helsingin kulttuuritalo. Art-Print Oy, Helsinki.
- Mamia, V., M. Piimies, R. Manninen, T. Rauramo & J. Kaarala (2013). Helsingin kantakaupungin laajentaminen. Moottoritienmäisten ympäristöjen maankäytön tehostaminen ja muuttaminen urbaaniksi kaupunkitilaksi. 44 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä* 2013:4.
- Mannevaara, M., M. Neuvo & P. Ilonen (2011). *Fordin talo. Rakennushistoriaselvitys*. 108 s. Arkkitehtuuri- ja muotoilutoimisto Talli.
- Mannevaara, M., M. Neuvo & P. Ilonen (2011). *Valtion viljavarasto. Rakennushistoriaselvitys*. 116 s. Arkkitehtuuri- ja muotoilutoimisto Talli.
- Manninen, A. (2004). *Puretut talot – 100 tarinaa Helsingistä*. 182 s. Karisto, Hämeenlinna.
- Manninen, R. (2008a). Loft-asumisen edellytykset Helsingissä. 29 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä* 2008:1. Edita Prima Oy, Helsinki.
- Manninen, R. (2008b). Huippukampuksen edellytykset Helsingissä. 23 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2008:9. Edita Prima Oy, Helsinki.
- Mansikka, A. (2005). Asuntolaiva-asuminen Helsingissä. 33 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston selvityksiä* 2005:2.
- Mansikka, M. (2006). *Pihoja ihmisille – kivikorttelien vihreät keitaat*. 172 s. Multikustannus Oy. Karisto Oy, Hämeenlinna.
- Markkanen, T. (1990). Helsingin observatorio. *Teoksessa* Lilius, H. (1990;toim.). *Carl Ludvig Engel 1778–1840. Näyttely Helsingin Tuomiokirkon kryptassa 7.8.–14.9.1990*, 157–159. Helsingin juhla- viikot, Helsingin kaupunki, Opetusministeriö, Suomen rakennustaiteen museo. Martinpaino Oy.
- Markkanen, T. (2012). Helsingin observatorio. 90 s. *Ursan julkaisuja* 130. Tähtitieteellinen yhdistys Ursa, Helsingin yliopistomuseo.
- Martin, R. & J. Simmie (2008). Path dependence and local innovation systems in city-regions. *Innovation: management, policy & practice*, 10:183–196.

- Martin-Brelot, H. & K. Kepsu (2010). Changing specialisations and single sector dominance: Helsinki and Toulouse. *Teoksessa* Musterd, S. & A. Murie (2010;toim). *Making competitive cities*, 113–134. Wiley-Blackwell. Printed and bound in Malaysia by Vivar Printing Sdn Bhd.
- Martinsen, R. (1997;toim.). *Brev = Kirjeitä. J. A. Ehrenström*. 220 s. Helsinki-Seura ry. Tummavuoren kirjapaino Oy, Vantaa.
- Martinsen, R. (2003). *Sydän on hyvä – Zachris Topeliuksen kirjoituksia Helsingistä*. 191 s. Helsinki-seura. Frenckellin Kirjapaino Oy, Espoo.
- Martinsen, R. (2006). *Helsinki Zachris Topeliuksen silmin. Kertomuksia 1830- ja 1840-lukujen Helsingin elämästä*. 295 s. Helsinki-seura. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.
- Maskell, P., H. Bathelt & A. Malmberg (2004). *Temporary clusters and knowledge creation: the effects of international trade fairs, conventions and other professional gatherings*. 38 s.
- Mattila, L.-E. (2014). *Tulevaisuuden kerrostalo*. 76 s. Diplomityö, Aalto-yliopisto, taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu, arkkitehtuurin laitos.
- Mattsson, R. (2001). Nokea ja pienhiukkasia – ilman fysikaalis-kemiallisen tutkimuksen kehitys. *Teoksessa* Laakkonen, S., S. Laurila, P. Kansanen & H. Schulman (2001;toim.). *Näkökulmia Helsingin ympäristöhistoriaan. Kaupungin ja ympäristön muutos 1800- ja 1900-luvuilla, 182–195*. Helsingin kaupungin tietokeskus. Edita, Helsinki.
- Mazzucato, M. (2013). *The entrepreneurial state: debunking public vs. private sector myths*. 266 s. Anthem Press.
- Mehtälä, M. (2003). *Temppeliaukion kirkko – kirkko Suursaaresta länteen*. 299 s. Werner Söderström Osakeyhtiö, Helsinki. Ws Bookwell Oy, Porvoo.
- Meilahden huvila-alueen ympäristöhistoriallinen selvitys* (2013). 32 s. Maisemasuunnittelu Hemgård yhteistyössä Kati Salosen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy:n kanssa.
- Merenmies, E. (1989). J. S. Sirénin arkkitehtuurista. *Teoksessa* Blomstedt, S. (1989;toim). *J. S. Sirén: Arkkitehti 1889–1961*, 46–69. Suomen rakennustaiteen museo.
- Meurman, O-I. (1947/1982). *Asemakaavaoppi*. 461 s. Rakennuskirja Oy. K. J. Gummerus Osakeyhtiö, Jyväskylä.
- Meurman, O-I. (1969). Piirteitä Helsingin asemakaavan historiasta. *Teoksessa* Stenius, O. (1969;toim.). *Helsingin asemakaavahistoriallinen kartasto*. Frenckellin Kirjapaino Oy.
- Meurman, O-I. & M. Huovinen (1989). *99 vuotta Mörrin muistelmia*. 237 s. WSOY, Porvoo, Helsinki, Juva. WSOY:n graafiset laitokset, Juva.
- Miettinen, A. (2018). *Aluekehittämistoimenpiteiden vaikutukset Myllypuron asuntojen hintakehitykseen 2000- ja 2010-luvuilla*. 108 s. Pro gradu -tutkielma, Geotieteiden ja maantieteen laitos, Helsingin yliopisto.
- Mikkola, K. (1985). *Aalto*. 107 s. Gummerus Oy, Jyväskylä.
- Mikkola, K. (1990). Eliel Saarinen ja kaupunkisuunnittelu. *Teoksessa* Hausen, M. K. Mikkola, A-L. Amberg, T. Valto (1990;toim). *Eliel Saarinen – Suomen aika, 187–220*. Kustannusosakeyhtiö Otava. Otavan Kirjapaino Oy, Keuruu.

- Mikkola, K. (2009). *Arkkitehtuurilinjoja. Kirmo Mikkolan kirjoituksia*. 344 s. Rakennustieto. Kolorifon Baltic OÜ, Viro.
- Mononen, T. & K. Nenonen (2008;toim.). *Havis Amanda – Mon Amour 100 vuotta*. 126 s. *Helsingin kaupungin taidemuseon julkaisuja nro.* 101. Karisto Oy.
- Moorhouse, J., M. Carapetian, L. Ahtola-Moorhouse (2002). *Helsingin jugend-arkkitehtuuri 1985–1915*. 350 s. Kustannusosakeyhtiö Otava, Helsinki.
- Morris, A. E. J. (1979/1996). *History of urban form: before industrial revolution*. 456 s. Prentice Hall.
- Mumford, L. (1961). *The city in history*. 657 s. A Harvest Book, Harcourt Inc., San Diego.
- Murole, P. (2012a). *Suomalaisen ja kansainvälisen liikenne- ja väyläsuunnittelun käännekohtia*. Väylät ja liikenne, seminaariesitelmät, 2–9.
- Murole, P. (2012b). *Ihmistä ei voi suunnitella – kiveä voi!* 478 s. Arkkitehtuuritoimisto B & M Oy. Itä-Helsingin Monistus Oy, Unigrafia Oy.
- Musterd, S. & A. Murie (2010). *Synthesis: re-making the competitive city*. *Teoksessa* Musterd, S. & A. Murie (2010;toim.). *Making competitive cities*, 329–350. Wiley-Blackwell. Printed and bound in Malaysia by Vivar Printing Sdn Bhd.
- Mustonen, P. (2011). *Kaupungin sielua etsimässä – kertomus Helsingin kaupunkisuunnittelusta Bertel Jungista nykyaikaan*. 527 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsinki.
- Mäenpää, P. (2005). *Narkissos kaupungissa – Tutkimus kuluttaja-kaupunkilaisesta ja julkisesta tilasta*. 432 s. Kustannusosakeyhtiö Tammi, Helsinki. Dark Oy, Vantaa.
- Mäenpää, P. (2011). *Helsinki takaisin jaloilleen. Askelia toimivampaan kaupunkiin*. 187 s. Gaudeamus.
- Mäkelä, J. & T. Rajanti (2000). *Teoksessa* Mäenpää, P. (2000;toim.). *URBS. Kirja Helsingin kaupunkikulttuurista*, 55–71. Helsingin kaupungin tietokeskus. Edita, Helsinki.
- Mäkelä, M. (2013). *Kallion saneeraus modernistisen kaupunkisuunnittelun esimerkkinä*. 127 s. Pro gradu -tutkielma, geotieteiden ja maantieteen laitos, Helsingin yliopisto.
- Mäkinen, A. (2000). *Suomen valkoinen sotilasarkkitehtuuri 1926–1939*. 257 s. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura.
- Mäkinen, A. (2003). *Kioski, kipari, kiska, snagari: Helsingin kioskeja 1800- ja 1900-luvulla*. 99 s. *Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja* 1/2003. Gummerus, Jyväskylä.
- Mäkinen, A. (2016a). *Rakennuksia helsinkiläisille. Gunnar Taucher kaupunginarkkitehtina 1924–1941*. 128 s. Helsingin kaupunginmuseo. Otavan kirjapaino, Keuruu.
- Mälkki, M., R. Mäntysalo & K. Schmidt-Thomé (2008;toim.). *Economics and built heritage – towards new European initiatives*. 158 s. *Centre for Urban and Regional Studies Publications B* 92. Multiprint Oy, Espoo.
- Mäntylä, I. (1998). *Viinissä totuus. Viinin historia Suomessa*. 188 s. Kustannusosakeyhtiö Otava. Otavan Kirjapaino, Keuruu.

- Mäntysalo, R., L. Peltonen, V. Kanninen, P. Niemi & M. Simanainen (2010). Keskuskaupungin ja kehyskaupungin jännitteiset kytkennät. Viiden kaupunkiseudun yhdyskuntarakenne ja suunnitteluyhteistyö Paras-hankkeen käynnistysvaiheessa. *Paras-ARTTU-ohjelman tutkimuksia nro 2*. 243 s. Suomen Kuntaliitto. Kuntatalon paino, Helsinki.
- Määttänen-Valkama, R. (2012). Porrashuone menneisyyden peilinä. *Teoksessa* Suvikumpu, L. (2012;toim.). *Porrashuoneet. Helsinkiläisten porrashuoneita 1800-luvulta 1940-luvulle*, 130–149. Helsingin kaupunginmuseo. Kariston Kirjapaino Oy, Hämeenlinna.
- Naess, P. (2006). Are short daily trips compensated by higher leisure mobility? *Environment and Planning B: Planning and Design* 2006:33, 197–220.
- Nawratek, K. (2017). *Urban re-industrialization*. 186 s. Punctum Books.
- Nenonen, K. (1983). Herrasväen ja työläisten kaupunki. 287 s. *Helsingin vanhoja kortteleita 2*. Helsingin Sanomat.
- Nevalainen, L. (2013). Helsinkiläiset ja turkulaiset keskuskeittiötalot 1910- ja 1920-luvuilla. *Kvartti* 1/2013:37–48.
- Niemenmaa, V. (2002). Berliini – metropolin monet kasvot. *Teoksessa* Keskinen, V., M. Tuominen & M. Vaattovaara (2002; toim.). *Helsinki – pohjoinen metropoli. 16 ajankohtaisnäkökulmaa Helsingistä suurkaupunkina*, 294–312. Helsingin kaupungin tietokeskus, Helsinki 2002. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.
- Nieminen, J. (2011;toim.). *Santahamina – sotilassaaren luontoaarteet*. 288 s. Maanpuolustuskorkeakoulu. Edita Prima Oy, Helsinki.
- Nikula, R. (1981). *Yhtenäinen kaupunkikuva – suomalaisen kaupunkirakentamisen ihanteista ja päämääristä 1900–1930, esimerkkeinä Helsingin Etu-Töölö ja Uusi-Vallila*. 318 s. Societas Scientiarum Fennica.
- Nikula, R. (1983). Asemakaavoitus n. 1900–1920. *Teoksessa* Tommila, P. (1983; toim.). *Suomen kaupunkilaitoksen historia 2. 1870-luvulta autonomian ajan loppuun*, 221–237. Suomen kaupunki-liitto. Kunnallispaino Oy, Vantaa.
- Nikula, R. (1988a). *Armas Lindgren 1974–1929*. 199 s. Suomen rakennustaiteen museo. Uudenmaan Kirjapaino Oy.
- Nikula, R. (1988b). Bertel Jung modernin kaupunkisuunnittelun käynnistäjänä Helsingissä. *Teoksessa* Sundman, M. & M. Schalin (1988;toim.). *Bertel Jung – suurkaupungin hahmottaja*, 9–41. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Painotalo Miktor.
- Nikula, R. (1992). Linnan arkkitehtuuri. *Teoksessa* Koivisto, T., Y. Blomqvist, R. Nikula & S. Peisa (1992;toim.). *Linna. The Presidential Palace*, 120–157. Kustannusosakeyhtiö Otava. Otava Printing Works.
- Nikula, R. (1998). The 20th century center of Helsinki: a graveyard of heroic town plans. *Teoksessa* Haapala, A. (1998;toim.). *The city as a cultural metaphor. Studies in Urban Aesthetics*, 172–189. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.
- Nikula, R. (2005). *Suomen arkkitehtuurin ääriviivat*. 208 s. Otava, Helsinki.
- Niskanen, A. (1987). *Osuusliike rakentaa. Ajankuvia arkkitehtuurista*. 206 s. Kustannusosakeyhtiö Tammi, Helsinki. Painokaari Oy, Helsinki.

- Niskanen, A. (2005). Väinö Vähäkallio ja hänen toimistonsa. Arkkitehdin elämäntyö ja verkostot. 430 s. *Teknillisen korkeakoulun tutkimuksia* 2005/22. Libris Oy.
- Nordberg, L. J. (1968). Aleksanterinkatu jalankulkualueena. *Teoksessa* Borgström, H., M. Klinge, M. Muthreich, L. J. Nordberg (1968;toim.). *Helsinki-Seura. Vuosikirja 1968*, 66–78. Sanomapaino, Helsinki.
- Norppa, M. (2007). *Tutkimus Helsingin ydinkeskustan vetovoiman kehittämisestä – sovelletuista strategioista ja keskustan käyttäjien kokemuksista*. 175 s. Pro gradu -tutkielma, Helsingin yliopisto.
- Norppa, M. (2011). Helsingin metropolialueen innovaatioympäristöt asiantuntijahaastattelujen valossa. *Teoksessa* Schulman, H. & P. Mäenpää (2011;toim.). *Kaupungin kuumat lähteet – Helsingin metropolialueen innovaatioympäristöt*, 60–89. Helsingin kaupungin tietokeskus.
- Norppa, M. (2012). Kohti kaikkien kaupunkia. *Terra* 124:2:127–128.
- Norppa, M. (2017). Eurooppalaisen kaupunkikeskustan historiallinen kehittyminen. 338 s. *Geotieteiden ja maantieteen laitoksen julkaisuja* C12.
- Norppa, M. & H. Schulman (2011). Helsingin seudun yritysklusterit. *Teoksessa* Schulman, H. & P. Mäenpää (2011;toim.). *Kaupungin kuumat lähteet – Helsingin metropolialueen innovaatioympäristöt*, 182–209. Helsingin kaupungin tietokeskus. Helsingin kaupungin tietokeskus.
- Norwich, J. J. (2009;toim.). *The great cities in history*. 304 s. Thames & Hudson. Printed and bound in China by Toppan Brinting.
- Nummi, E. (2010). *Vihreät sylit – kävelyretkiä Helsingin puistoihin*. 279 s. Edita Publishing Oy. Edita Prima Oy, Helsinki.
- Nykänen, V., P. Lahti, A. Knuuti, E. Hasu, A. Staffans, A. Kurvinen, O. Niemi & J. Virta (2013). Asuntoyhtiöiden uudistava korjaustoiminta ja lisärakentaminen. 162 s. *VTT Technology* 97.
- Näveri, M. (2012). Kukulalta kalliolle – asemakaavoituksen vaiheita. *Teoksessa* Meinander, H. (2012;toim.). *Unioninkatu – pääkaupungin läpileikkaus*, 10–27. Kustannusosakeyhtiö Teos, Helsinki. Paino Ednasprint, Slovenia.
- Oikarinen, I. (2008). *Helsingin kävelykeskustan suunnittelu ydinkeskustan kadunvarsiliikeryittäjien näkökulmasta*. 86 s. Pro gradu -tutkielma, Helsingin yliopisto.
- Oja, M. (1999). Antiikin kadunnimistä. Antiikinaiheiset Helsingin kadunnimet. *Teoksessa* Lehikoinen, J. (1999;toim.) *Helsingin kadunnimet* 3, 13–21. Helsingin kaupungin nimistötoimikunta. Gummerus Kirjapaino Oy.
- Orrenmaa, P., H. Piipponen & V. Yli-Jama (2016). *Töölön korttelipihojen korjaustapaohjeet*. 22 s. Helsingin kaupungin rakennusvalvontavirasto.
- Pajarinen, M., P. Rouvinen, P. Ylä-Anttila (2010). *Missä arvo syntyy? Suomi globaalissa kilpailussa*. 165 s. Taloustieto Oy (ETLA B 247). Yliopistopaino, Helsinki.
- Pakarinen, R. (1985). Helsingin venäläiset rakentajat ja rakennuttajat. Pienois-Pietari. *Teoksessa* Lampinen, M-L. (1985;toim.). *Venäläisyys Helsingissä 1809–1917*, 31–50. Helsingin kaupungin museo. Helsingin Paino Oy.
- Pakkala, P. (2001). Katajanokan kärki – innoitteita ja vaikutteita. *Teoksessa* Niskanen, A., P. Pakkala & M. Sundman (2001;toim.). *Antipasto Misto. Vilhelm Helander* 60, 155–165. Yliopistopaino, Helsinki.

- Pakkala, P. & M. Sundman (1997). Architectural and urban planning competitions. Teoksessa Helsinki/ City in the forest. Finland – Japan seminar on environmental planning and quality of life 1997: vision for the next generation, 234–243.
- Pakkala, P., R. Jalkanen, A. Lindroos, Arkkitehdit NRT Oy, J. Tasa, S. Anttinen/ Anttinen Oiva Arkkitehdit & A. Lehto/Arkkitehtuuritoimisto Antti Lehto (2007). Kerrostalojen kehittäminen – talotyypiselvitys. 88 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 10:2007. Edita Prima Oy.
- Pallasmaa, J. (2002). Veden peili. Teoksessa Liukkonen, J. (2002;toim.). *Naapurina Ruoholahti 1992 – 2002. Asukkaat – toimitilat – kanava*, 18–23. Tietoluotsi Oy. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.
- Pasanen, E. (2005). Nopeusrajoitukset Helsingissä. 8 s. *Helsinki suunnittelee* 2005:7.
- Paunonen, H. (2010). *Stadin mestat. Ikkunoita Helsingin ja sen asukkaiden historiaan ja nykyisyyteen. osa 1*. 575 s. Edico Oy, Helsinki. Kirjapaino Jaarli Oy, Turenki.
- Paunonen, H. (2010). *Stadin mestat. Ikkunoita Helsingin ja sen asukkaiden historiaan ja nykyisyyteen. osa 2*. 555 s. Edico Oy, Helsinki. Kirjapaino Jaarli Oy, Turenki.
- Pedersen, P. O. (1970). Innovation diffusion within and between national urban systems. *Geographical Analysis*, 203–54.
- Pehkonen, M., M-L. Tuomi & R. Pakarinen (1986). Kluuvi – sadan vuoden työmaa. Teoksessa Rönkkö, M-L. & K. Tikkala (1986;toim.). *Narinkka 1986–1987*, 8–36. Helsingin kaupunginmuseo.
- Pehkonen, M. (2008). *Hauraita muistoja Helsingin hautausmailta*. 157 s. Helsingin kaupunginmuseo.
- Peipinen, V. (2012). *Oikeus kaupunkiin! – Oranssi kaupunkiliikkeenä*. 92 s. Opinnäytetyö. Humanistinen ammattikorkeakoulu.
- Pellinen, R. & T. Perälä (2013). Väinämöisenkenttä. Historiaselvitys ja kehittämissuosituksset. 37 s. Maisema-arkkitehtitoimisto Näkymä Oy. *Liikuntaviraston julkaisusarja B/47*.
- Peltola, S. (1988). Arkkitehti K. A. Wreden (1859–1943) elämä ja tuotanto. Teoksessa Peltola, S. & S. Vainio (1988;toim.). *K. A. Wrede ja 100-vuotias pasaasi*, 34–81. *Memoria* 1. Helsingin kaupunginmuseo. Kaupunkikirjapaino Oy, Helsinki.
- Peltonen, A. (1982). *Suomen kaupunkijärjestelmän kasvu 1815–1970. Teollistumisen leviämisen vaikutuksista perifeerisen maan kaupungistumiseen*. 219 s. Suomen Tiedeseura, Helsinki.
- Perkkiö, P. & H. Pyykkö (1966). *Rautatie Helsingin asemakaavassa*. Yhdyskuntasuunnittelun laitos, teknillinen korkeakoulu, arkkitehtiosasto, julkaisusarja C2.
- Perälä, T., E. Ruoff & L. Palmgren (2016). Erottaja – ympäristöhistoriallinen selvitys ja johtopäätökset jatko toimia varten. 41 s. *Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut* 2016:12.
- Pesonen, L. A. (1970). Kaupunginosien sekä katujen, puistojen, torien ja muiden yleisten paikkojen ja luonnonpaikkojen nimet selityksineen, 86–241. Teoksessa Pesonen, L. A. (1970;toim.). Helsingin kadunnimet. *Helsingin kaupungin julkaisuja* N:o 24. Paasipaino, Helsinki.
- Pesonen, L. A. (1979). Katujen, torien ja puistojen ja muiden yleisten paikkojen nimet selityksineen, 33–73. Teoksessa Pesonen, L. A. (1979;toim.). Helsingin kadunnimet 2. *Helsingin kaupungin julkaisuja* 32. Kaupunkikirjapaino Oy, Helsinki.

- Pettersson, L. (1948). Suomenlinna arkkitehtuurin muistomerkkinä. *Teoksessa* Sario, N. & A. Valpasvuo (1948;toim.). *Suomenlinna 1748–1948*, 17–62. Rannikkotyökistön upseeriyhdistys, Helsinki. Sanoma Oy.
- Peuranen, E-K. (2011). Helsingin väestö vuodenvaihteessa 2010/2011 ja väestömuutokset vuonna 2010. 37 s. Helsingin kaupungin tietokeskus. *Tilastoja* 17/2001.
- Piekkola, H., O. Suojanen & A. Vainio (2013). *Museoiden taloudellinen vaikuttavuus*. 61 s. Vaasan yliopisto, Levón-instituutti.
- Pihkala, E. (2001). *Suomalaiset maailmantaloudessa keskiajalta EU-Suomeen*. 380 s. Suomalaisen kirjallisuuden seura. Karisto Oy, Hämeenlinna.
- Pihlajaniemi, J. (2014). *Arkkitehtoninen laatu ja asuntojen hinnat. Empiirinen tutkimus Helsingin kantakaupungin alueelta*. 164 s. Acta Univ. Oul. H 1, 2014. Juvenes Print, Tampere.
- Pikkarainen, H., K. Rantama, J. Heinänen, P. Kuusiniemi & K. Muurinen (2010). Hietasaaren rakentamistapaohje. 78 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2010:7.
- Plaza, B. (2007). The Bilbao effect (Guggenheim Museum Bilbao). 7 s. *Munich Personal RePEc Archive*.
- Polanyi, M. (1966). *The tacit dimension*. 199 s. New York: Doubleday.
- Porter, M. E. (1998). *The competitive advantage of nations*. 855 s. Macmillan, London.
- Prokkola, J. (2008). Pasilan konepaja osa-alue 2. Rakennustapaohje ja valaistussuunnitelma. 24 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2008:14.
- Putkonen, L. (1989). Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat teollisuusympäristöt. 118 s. *Ympäristöministeriö, kaavoitus- ja rakennusosasto* 4:1988.
- Putkonen, L. (1993). Rakennettu kulttuuriympäristö: valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt. 278 s. *Museoviraston rakennushistorian osaston julkaisuja*. 16. Ympäristöministeriö.
- Putkonen, L. (2010). *Katajanokan Kanavaterminaalialue. Asemakaavahistoria, rakennushistoria ja kaupunkikuvan kehitys*. 55 s.
- Putnam, R. D. (2000). *Bowling alone: the collapse and revival of American community*. 541 s. New York: Simon & Schuster.
- Puustinen, K. (2006). Suomen vuoritoimi 1700-luvulla. *Geologi* 58/3/2006:103–108.
- Ranki, K. (2007). *Isänmaa ja Ranska. Suomalainen frankofilia 1880–1914*. 333 s. Suomen Tiedeseura.
- Ranto, S. (2011). Helsingin seutu innovaatiotoimintaa mittaavissa tilastoissa. 54 s. Helsingin kaupungin tietokeskus, *Tilastoja* 9:2011.
- Ratvio, R. (2005). *Elämää metropolin reunoilla – Sundsberg ja Landbo hajautuvassa kaupunkirakenteessa*. 57 s. Pro gradu -tutkielma, Helsingin yliopisto. 11.9.2012.
- Ratvio, R. (2012). Elämää keskustassa ja kaupunkiseudun reunoilla. Urbaani ja jälkiesikaupungillinen elämäntyylit asumisen valinnoissa ja arkiliikkumisessa Helsingin seudulla. 222 s + liites. *Department of Geosciences and Geography* A15. Unigrafia Oy, Helsinki.

- Rauske, E. (2004). Kivet puhuvat. Arkkitehtuuritoimiston Usko Nyström–Petrelius–Penttilä asuin-kerrostalot Helsingissä 1895–1908. 256 s. *Suomen muinaismuistoyhdistyksen aikakauskirja* 112. Vammalan Kirjapaino Oy, Vammala.
- Rauske, E. (2012). *Rantaviivoja. Asuinalueita veden äärellä*. 175 s. Arkkitehtuurimuseo.
- Ray, G. F. (1988). The Finnish economy in the long cycles. 104 s. *Keskusteluaiheita* No. 278, Elinkeinoelämän tutkimuslaitos.
- Relas, J. (2013). Valta, tyyli ja tila – Keisarien ja presidenttien residenssi Helsingissä 1837–1940. 283 s. *Suomen Muinaismuistoyhdistyksen Aikakauskirja* 121.
- Rérat, P. (2011). The new demographic growth of cities: the case of reurbanisation in Switzerland. 17 s. *Urban Studies*, Published online before print June 24, 2011.
- Rinkinen, K. (2014). *Täydennysrakentamisen esteet ja kannusteet. Kuntakentän keskustelunavaus*. 26 s. Uudenmaan liitto.
- Ripatti, A. (2013). Suvun, säädyn ja isänmaan palatsi. *Teoksessa* Aminoff-Winberg, J. (2013;toim.). *Ritarihuone ja Suomen aatelissuvut*, 128–147. Minerva Kustannus Oy, Helsinki. Bookwell, Porvoo.
- Robertson, R. & K. E. White (2007). What is globalization? *Teoksessa* Ritzer, G. (2007;toim.). *The Blackwell companion to globalization*, 54–66. Blackwell Publishing. Printed and bound in Singapore by COS Printers Ltd.
- Rogers, S. H., J. M. Halstead, K. H. Gardner & C. H. Carlson (2011). Examining walkability and social capital as indicators of quality of life at the municipal and neighbourhood scales. *Applied Research in Quality of Life* June 2011, Volume 6, Issue 2; s. 201–213.
- Rosenthal, S. & W. C. Strange (2004). Evidence on the nature and sources of agglomeration economies. *Teoksessa* Henderson, J. V. & J. F. Thiesse (toim.). *Handbook of regional and urban economics*, volume 4, cities & geography, s. 2119–2171. Elsevier, North-Holland.
- Rowe, C. & F. Koetter (1983). *Collage city*. 192 s. 4 p. MIT, Cambridge, MA.
- Ruoppila, S. & T. Cantell (2000). Helsingin ravintolat ja kaupunkikulttuurin elävöityminen. *Teoksessa* Stadipiiri (2000;toim.). *Urbs. Kirja Helsingin kaupunkikulttuurista*, 35–53. Edita, Helsinki.
- Räisänen, P. (2013). *Taide keskittyy keskustaan. Helsingin kulttuuri- ja kirjastolautakunnan avustusten alueellinen jakautuminen vuonna 2013*. 30 s. Helsingin kulttuurikeskus. Kopio Niini Oy, Helsinki.
- Rönkä, K., J. Orava, V-P. Niitamo & K. Mikkela (2007). *Kehitysalustoilla neloskierteeseen. Käytäjälähtöiset living lab- ja testbedinnovaatioympäristöt*. 60 s. Culminatum Oy ja TEKES.
- Saarikangas, K. (1997). ”Järkiperäinen ja tarkoituksenmukainen pohjaratkaisu”. *Teoksessa* Tuomi, T. (2007;toim.). *Hilding Ekelund (1893 – 1984) arkkitehti*, 198–213. Suomen rakennustaiteen museon monografiasarja. Suomen rakennustaiteen museo, Helsinki.
- Saarinen, E. (1915). *Munkkiniemi-Haaga ja Suur-Helsinki. Tutkimuksia ja ehdotuksia kaupunkijärjestelyn alalta*. 165 s. Lilius-Hertzberg Osakeyhtiö.
- Saarinen, E. (1943). *The city. Its growth, its decay, its future*. 380 s. Reinhold Publishing Corporation, New York. Printed and bound in the U.S.A. by Kingsport Press, Inc., Kingsport, Tenn.
- Saarinen, E. & B. Jung (1918). ”Suur-Helsingin” asemakaavan ehdotus. 18 s. Osakeyhtiö Lilius & Hertzberg, Helsinki.

- Sabel, C. & AL. Saxenian (2008). A fugitive success. Finland's economic future. 126 s. *Sitra Reports 80*. Edita Prima Ltd., Helsinki.
- Sadik-Khan, J. & S. Solomonow (2016). *Streetfight. Handbook for an urban revolution*. 350 s. VIKING, New York. Printed in the United States of America.
- Salastie, R. (1995). Pasilan veturitallit: rakennushistoriallinen selvitys. 33 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 1995:10.
- Salastie, R. (1996). Olympiarakennusten korjausperiaatteet: työryhmän raportti. 40 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 1996:8.
- Salastie, R. & M. Tainio (2007). Pihlajamäen korjaustapaohjeet. 30 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2007:11. Edita Oy, Helsinki.
- Salastie, R. M. Karisto, H. Ahvenainen & N. Lähteenmäki (2014a). Olympiakylän korjaustapaohje. 67 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2014.
- Salastie, R., M. Karisto, H. Ahvenainen & N. Lähteenmäki (2014b). Kisakylän korjaustapaohje. 75 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2014.
- Salokorpi, A. (1983). Kaupunkirakentaminen 1920–1930/ Funktionalismin kaupunki 1930–1940/ Sodanjälkeinen kaupunki 1940–1976. *Teoksessa* Tommila, P. (1983;toim.). *Suomen kaupunkilaitoksen historia 3. Itsenäisyyden aika*, 270–329. Suomen kaupunkiliitto. Kunnallispaino Oy, Vantaa.
- Salokorpi, A. (2001). *Selim A. Lindqvist Arkkitehti*. 128 s. Kustantajat Sarmala Oy/ Rakennusalan kustantajat RAK. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.
- Salonen, K. & M. Schalin Arkkitehdit Oy (2011). Torikorttelit: katu- ja torialueiden päällysteet, rakennushistorian selvitys. 107 s. *Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut* 2011:2/Katu- ja puisto-osasto.
- Salonen, K. & M. Schalin Arkkitehdit Oy (2014). Länsi-Käpylä. Ympäristöhistoriaselvitys. 80 s.
- Salonen, M. (2000). *VR:n Pasilan konepaja-alue*. 40 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.
- Salonen, M. (2001). Koskelan sairaala-alue: rakennusvaiheet ja rakennukset. 47 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston selvityksiä* 2001:3.
- Sara, U., T. Mikkola-Tikkanen & J. Sinisalo (1990). Vantaansuu: historiallinen selvitys ja suojeleohjelma. 8 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston selvityksiä A*, 1990:13.
- Saresto, S., A. Salminen & M. Vierto (2004). Ostari – lähiön sydän. Rakennushistoriallinen selvitys. 87 s. *Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja* 2/2004. Suomen Printman Oy.
- Sarje, K. (2000). Sigurd Frosteruksen modernin käsite. Maailmankatsomus ja arkkitehtuuri. 335 s. *Dimensio 3, Valtion taidemuseon tieteellinen sarja*. Valtion Taidemuseo, Helsinki.
- Sarje, K. (2010;toim.). *Sigurd Frosterus. Arkkitehtuuri. Kirjoituksia 1901–1953*. 340 s. Kustannusosakeyhtiö Taide. Printon Trükikoda, Tallinna.
- Sassen, S. (2001). *The global city: New York, London, Tokyo*. 2. p. 447 s. Princetown University Press, Princetown, New Jersey.
- Schalin, M., K. Karlsson, M. Schalin & V. Protassova (2011). *Etu-Töölön korjaustapaohjeet*. 19 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto/rakennusvalvontavirasto.

- Schulman, H. (1990). *Alueelliset todellisuudet ja visiot: Helsingin kehitys ja kehittäminen 1900-luvulla*. 222 s. Teknillinen korkeakoulu, Espoo. TKK offset, Espoo.
- Schulman, H. (2000). Helsingin suunnittelu ja rakentuminen. *Teoksessa* Schulman, H., P. Pulma & S. Aalto (2000;toim.). *Helsingin historia vuodesta 1945:2*, 11–108. Oy Edita Ab, Helsinki.
- Schulman, H. (2001). Helsingin kasvu suurkaupungiksi. *Teoksessa* Laakkonen, S., S. Laurila, P. Kansanen & H. Schulman (2001;toim.). *Näkökulmia Helsingin ympäristöhistoriaan. Kaupungin ja ympäristön muutos 1800- ja 1900-luvuilla*, 14–31. Helsingin kaupungin tietokeskus. Edita, Helsinki.
- Schulman, H. (2009). Maankäyttö ja rakentuminen. *Teoksessa* Hietala, M., M. Helminen, M. Lahtinen (2009;toim.) *Helsinki – historiallinen kaupunkikartasto*, 48–73. Helsingin kaupungin tietokeskus. Kariston Kirjapaino Oy.
- Schulman, S. (2004). Arkkitehtina ajassa. *Teoksessa* Nevala, M-L. (2003;toim.). *Suomen Kansallisteatteri: teatteritalo ennen ja nyt*, 125–167. Otava, Helsinki.
- Schulman, S., J. Luhtala, M. Manninen & J. Tiikkaja (2009). *Suvilahti. Rakennushistoriaselvitys*. 204 s. Arkkitehtitoimisto Schulman Oy.
- Schumpeter, J. (1942). *Capitalism, socialism and democracy*. 448 s. New York: Harper & Row.
- Selvitys taiteilijatyötiloista Helsingissä 2007. 83 s. Kulttuuriasiainkeskus. Lasipalatsi, Helsinki.
- Seppovaara, J. (2002). *Elävä hiljaisuus Hietaniemen hautausmailla*. 159 s. Kustannusosakeyhtiö Otava, Helsinki. Otavan Kirjapaino Oy, Keuruu.
- Seppälä, M-O. (2008a). Tivoliteatteri – Puistoteatteri. *Teoksessa* Seppälä, M-O, S. Seppälä, T. Eskola, M. Helminen & M. Häyrynen (2008;toim.). *Kaivopuisto*, 49–55. Helsinki-Seura. Saarijärven Offset Oy.
- Seppälä, S. (2008b). Kaivopuisto: Le maison des Corps Diplomatiques. *Teoksessa* Seppälä, M-O, S. Seppälä, T. Eskola, M. Helminen & M. Häyrynen (2008;toim.). *Kaivopuisto*, 119–127. Helsinki-Seura. Saarijärven Offset Oy.
- Silvo, V. (1969). Torkkelinmäki – Kallion unohdettu huvilakaupunki. *Teoksessa* Klinge, M., G. Luther, L. J. Nordberg & M. Muthreich (1969;toim.). *Helsinki-Seura vuosikirja 1969*, 58–64. Sanomapaino, Helsinki.
- Sinisalo, J. (1999). Arkkitehdin opintietä ulkomaille 1852–1865. *Teoksessa* Tuomi, T. (1999;toim.). *Matkalla! Suomalaiset arkkitehdit opintiellä*, 50–59. Suomen rakennustaiteen museo.
- Smith, N. (1996). *The new urban frontier*. 262 s. Routledge, New York.
- Sitte, C. (2001). *Kaupunkirakentamisen taide*. 176 s. Kustantajat Sarmala Oy/ Rakennusalan Kustantajat RAK. Karisto Kirjapaino Oy, Hämeenlinna.
- Sjöroos, P. & R. Jalkanen (2010). Helsinki Townhouse -kilpailu. Jätkäsaaren ja Kruunuvuorenrannan kaupunkipientalotyypit 1.2.–30.4.2010. 38 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2010:1. Edita Prima Oy, Helsinki.
- Sjöroos, P & H. Pikkarainen (2009). Jätkäsaarenkallio ja Hietasaari – asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus. 120 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2009:4. Edita Prima Oy.
- Šmihula, D. (2010): Waves of technological innovations and the end of the information revolution, *Journal of Economics and International Finance*, Vol. 2(4): 58–67.

- Smith, W. & P. Polvinen (1968). *Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus. Yhteenvedo.* 32 s. Wilbur Smith & Associates ja Insinööritoimisto Pentti Polvinen.
- Soini, Y. (1950). *Helsingin poika: todellisen valtioneuvoksen Joh. Alb. Ehrenströmin elämänvaiheet.* 403 s. Otava. Kustannusyhtiö Otavan kirjapaino.
- Soininvaara, O. & M. Särelä (2015). Kaupunkien voitto – kuusi keinoa vapauttaa kaupunkien kasvu. 119 s. *EVA Pamfletti* 1/2015.
- Somerkivi, V. (1977). Helsingin kansakoulun historia. 485 s. *Helsingin kaupungin julkaisuja N:O 29.* Suomen Kirjallisuuden Kirjapaino.
- Sopanen, M., P. Kuusiniemi & O. Sarlin (2007). Helsinkiläinen kerrostalopiha. 78 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2007:5. Edita Prima Oy, Helsinki.
- Sotarauta, M. & R. Lester (2006). Yliopistot sattuman lähteinä ja tarttumapintoina. *Kvartti* 2/06.
- Standertskjöld, E. (1988). Arkkitehtuuritoimisto Jung & Jungin liikerakennukset osana suurkaupungin keskustaa. *Teoksessa* Sundman, M. & M. Schalin (1988;toim.). *Bertel Jung – suurkaupungin hahmottaja*, 75–101. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Painotalo Miktor.
- Standertskjöld, E. (2004). *Arkkitehtuurimme vuosikymmenet 1900–20.* 135 s. Rakennustieto Oy. Karisto Oy, Hämeenlinna.
- Standertskjöld, E. (2008). *Arkkitehtuurimme vuosikymmenet 1930–50.* 176 s. Rakennustieto Oy. Karisto Oy, Hämeenlinna.
- Standertskjöld, E. (2011). *Arkkitehtuurimme vuosikymmenet 1960–80.* 158 s. Rakennustieto Oy. Karisto Oy, Hämeenlinna.
- Stenius, O. (1969;toim.). *Helsingin asemakaavahistoriallinen kartasto.* 138 s. Frenckellin Kirjapaino Oy.
- Strengell, G. (1923). *Kaupunki taideluomana. Silmäys historialliseen kaupunkirakennustaiteeseen.* 164 s. Kustannusosakeyhtiö Otava. Holger Schildtin Kirjapaino.
- Stübgen, J. (1890). *Der städtebau.* 561 s. Verlag von Arnold Bergsträsser, Darmstadt.
- Suhonen, P. (1997). Helsingin taidehalli. *Teoksessa* Tuomi, T. (2007;toim.). *Hilding Ekelund (1893 – 1984) arkkitehti*, 126–137. Suomen rakennustaiteen museon monografiasarja. Suomen rakennustaiteen museo, Helsinki.
- Suhonen, V.-P. & J. Heinonen (2011). *Helsingin keskiaikaiset ja uuden ajan alun kyläpaikat. Inventointiraportti.* 323 s. Museovirasto.
- Sumerson, J. (1966). *The classical language of architecture.* 80 s. The MIT Press; 1 edition.
- Sundman, M. & M. Schalin (1988;toim.). *Bertel Jung – suurkaupungin hahmottaja.* 120 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Painotalo Miktor.
- Sundman, M. (1983). *Kaupungin rakentumisen vaiheet. Tutkielma Helsingin kaupunkirakenteen muodostumisesta ja väestörakenteen vaiheista.* 41 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 1 B 1/83. Kyriiri Oy, Helsinki.
- Sundman, M. (1989;toim.). C. L. Engel: Kirjeet - Brev - Briefe 1813–1840. *Entisaikain Helsinki* 12. Helsinki-seura.

- Sundman, M. (1991). Urban planning in Finland after 1850. *Teoksessa* Hall, T. (1991;toim). *Planning and urban growth in Nordic countries*, 60–115. E & FN SPON. An imprint of Chapman & Hall.
- Sundman, M. (1998). Pasila – Helsingin Janus -kasvot. *Teoksessa* Schulman, H. & Sundman, M. (1998). *Pasila – Helsingin uusi keskus*, 13–24. Helsingin kaupungin tietokeskus. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.
- Sundman, M. (2011a). *Urban perspectives on growth in the Helsinki Region*. Toistaiseksi julkaistun artikkelin teksti. Tekijän hallussa.
- Suolahti, E. E. (1949). *Helsingin neljä vuosisataa*. 341 s. Helsinki-seuran julkaisuja. Kustannusosakeyhtiö Otava, Helsinki.
- Suolahti, E. E. (1950). Vantaan Helsinki/ Ensimmäinen Vironniemen Helsinki. *Teoksessa* Hornberg, E., R. Rosén, E. Jutikkala, H. Waris (1950;toim). *Helsingin kaupungin historia I osa, vuoteen 1721*, 109–429. Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Kirjapainon Oy.
- Susiluoto, I. (2015). Toimialojen kasautumistekijöistä kaupunkiseuduilla. 66 s. *Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia* 2/2015. <https://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisut/pdf/15_05_28_Tutkimuksia_2_Susiluoto.pdf>.
- Susiluoto, I. (2016). Suurien seutukuntien talouskehitys 2000–2013. 44 s. *Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia* 1/2016.
- Sutcliffe, A. (1984). *Metropolis 1890–1940*. 484 s. University of Chicago Press. Printed and bound in Great Britain at the University Press, Cambridge.
- Sutcliffe, A. (1993). *Paris – an architectural history*. 221 s. Yale University Press, New Haven and London.
- Sutcliffe, A. (2006). *London – an architectural history*. 264 s. Yale University Press, New Haven and London.
- Suvilahden mahdollisuus (1999). Arkkitehtitoimisto Schulman Oy. Kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsinki.
- Szulanski, G. (2003). Sticky knowledge: barriers to knowing in the firm. 154 s. *SAGE Strategy Series*.
- Söderström, P., H. Schulman & M. Ristimäki (2014). Pohjoiset suurkaupungit: yhdyskuntarakenteen kehitys Helsingin ja Tukholman metropolialueilla. 316 s. *SYKEN julkaisuja* 2.
- Tallon, A. R. & R. D. F. Bromley (2004). Exploring the attractions of city centre living: evidence and policy implications in British cities. *Geoforum* 35, 771–787.
- Talvio, T. (2007). Viikinkiaika. *Teoksessa* Haapala, P. & R. M. Toivo (2007;toim). *Suomen historian kartasto*, 26–27. Karttakeskus. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.
- Tarjanne, H. (2012). Katto auki taivaaseen. Illusioita porrashuoneissa. *Teoksessa* Suvikumpu, L. (2012;toim.). *Porrashuoneet. Helsingiläisten porrashuoneita 1800-luvulta 1940-luvulle*, 52–71. Helsingin kaupungin museo. Kariston Kirjapaino Oy, Hämeenlinna.
- Taut, B. (1919). *Die stadtkrone*. 142 s. Verlegt bei Eugen Diedrichs Jena.
- Tegel, S. (2006). Pihasyreenilajikkeita Helsingin kaupungin viheralueilla - raportti pihasyreenitutkimuksesta. 36 s. *Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisuja* 2006:1.

- Tegel, S. (2009). Vaahteran varjossa, syreenin tuoksussa – Helsingin rakennettujen viheralueiden kasvien käytön taustaselvitys. 60 s. *Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut*, 2009:10.
- Telakkarannan inventointi* (1998). Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Julkaisematon.
- Telakkarannan rakennushistoriaselvitys* (2011). Tilakeskus. Julkaisematon.
- Terho, M. (2012). Helsingin katupuurivit vuosina 2010–2011 – puurivien ja kujanteiden uudistaminen ja täydennysistuttaminen. 90 s. *Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisut* 2013:2.
- Tervo, H. (2012). Alue- ja metropolipolitiikka. *Teoksessa* Loikkanen, Heikki. A., S. Laakso & I. Susiluoto (2012;toim.). *Metropolialueen talous. Näkökulmia kaupunkitalouden ajankohtaisiin aiheisiin*, 243–256. Helsingin kaupunki. Tietokeskus.
- Tiitola, S. (2000). Rakentamattomat alueet Helsingin kaupunkirakenteessa ja maankäytön suunnittelussa. 102 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä* 4/2000.
- Tikkanen, M., A. Korhola, H. Seppä & J. Virkanen (1996). Töölönlahden ympäristöhistoria ja veden laadun muutokset pohjasedimenttien kuvastamana. 96 s. *Helsingin kaupungin tietokeskuksen tutkimuksia* 1996:4.
- Tikkanen, S. (1999). Paratiisit ja niiden varjot. *Teoksessa* Laakkonen, S., S. Laurila, M. Rahikainen (1999;toim.). *Nokea ja pilvenhattaroita - Helsingin ympäristö 1900-luvun vaihteessa. Narinkka* 1999: 30–59.
- Tolmunen, T. (2016). *Viisi minuuttia seuraavaan lähtöön. HSL-alueen joukkoliikenteen historia*. 637 s. HSL.
- Torikorttelit: rakentamistapaohje ja julkisten ulkotilojen, valaistuksen ja opastuksen yleissuunnitelma (2009). 76 s. Arkkitehtitoimisto K2S + työryhmä. Kaupunkisuunnitteluvirasto, Rakennusvirasto. Talous- ja suunnittelukeskus, Helsinki.
- Tukkimäki, J. (2009). Helsingin liikenne. *Teoksessa* Hietala, M., M. Helminen & M. Lahtinen (2009;toim.) *Helsinki – historiallinen kaupunkikartasto*, 108–127. Helsingin kaupungin tietokeskus. Kariston Kirjapaino Oy.
- Tuomi, T. (1992). *Tapiola. Puutarhakaupungin vaiheita. Arkkitehtuuriopas*. Espoon kaupunginosa. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.
- Tuomi, T. (1997a). Välimeren maiden kutsu. Hilding Ekelundin suuret matkat 1920-luvulla. *Teoksessa* Tuomi, T. (2007;toim.). *Hilding Ekelund (1893 – 1984) arkkitehti*, 64–73. Suomen rakennustaiteen museon monografiasarja. Suomen rakennustaiteen museo, Helsinki.
- Tuomi, T. (1997b). Hilding Ekelund asemakaavoittajana. *Teoksessa* Tuomi, T. (2007;toim.). *Hilding Ekelund (1893 – 1984) arkkitehti*, 160–169. Suomen rakennustaiteen museon monografiasarja. Suomen rakennustaiteen museo, Helsinki.
- Tuomi, T. (1999). Kuvauksellinen vai toimiva? Matkat ja 1800-luvun jälkipuoliskon kaupunkisuunnittelu. *Teoksessa* Tuomi, T. (1999;toim.). *Matkalla! Suomalaiset arkkitehdit opintieillä*, 68–75. Suomen rakennustaiteen museo.
- Tuomi, T. (2005a). Kaupunkikuvan muutokset. Suomalaisen kaupunkikeskustojen suunnittelun tavoitteiden ja todellisuuden kohtaamisesta toisen maailmansodan lopusta 1960-luvun puoliväliin. 224 s. *Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia* 1046. Vammalan Kirjapaino Oy, Vammala.

- Tuominen, J. (2014). *Asumistyytyväisyys Helsingin seudulla*. 112 s. Pro gradu -tutkielma, valtiotieteellinen tiedekunta, Helsingin yliopisto.
- Tuovinen, P. (1978). Kaupunkirakentamisen symbolisesta ulottuvuudesta. 97 s. *Yhdyskuntasuunnittelun jatkokoulutuskeskus B19*.
- Turja, T. & M. Mervola (2014). *Helsingiläisten liikkumistottumukset 2014*. 52 s. Liikennesuunnitteluosasto, kaupunkisuunnitteluvirasto, Helsingin kaupunki. Taloustutkimus Oy.
- Turpeinen, O. (1981). *Helsingin seudun puhelinlaitos 1882–1982*. 588 s. Helsingin puhelinyhdistys, Helsinki. Turun Sanomat, Turku.
- Turpeinen, O. (1984). *Energiaa pääkaupungille: sähkölaitostoimintaa Helsingissä 1884-1984*. 398 s. Helsingin kaupungin energialaitos, Helsinki.
- Turpeinen, O. (1995). *Kunnallistekniikkaa Suomessa keskiajalta 1990-luvulle*. 360 s. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä.
- Turpeinen, O. (2004). *Pietarin rata rajamaasta maailmalle*. 208 s. Kustannusosakeyhtiö Tammi. Karisto Oy, Hämeenlinna.
- Turunen, A. (2015). *Maailmanhistorian kukoistavimmat kaupungit. Eli miten erilaisuuden sietäminen synnyttää vaurautta ja sivistystä*. 316 s. Into Kustannus. InPrint, Latvia.
- Uimastadionin maisemahistoriallinen selvitys (2010). 40 s. Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy. *Helsingin kaupungin liikuntaviraston julkaisuja B39*.
- Ullakkotyöryhmä (2013). *Täydennysrakentaminen olemassa olevissa rakennuksissa. Ullakkorakentaminen – raportti 22.10.2013*. 58 s. Kaupunkisuunnitteluvirasto. Rakennusvalvontavirasto. Kaupunginmuseo.
- Urban sprawl in Europe (2006). 56 s. *EEA report 10/2006*.
- Uusitalo, K. (2007). Liisanpuistikko: historiaa ja nykypäivää. 57 s. *Helsingin kaupungin rakennusviraston julkaisuja 2007:4*.
- Uusitalo, M. (2008). Kierrätys osana kaupunkikuvaa. *Rakennettu Ympäristö 1/2008:60*.
- Vainio, A. (2011). *Koskelan sairaala-alue ympäristöineen. Selvitys kaavoitettavasta alueesta*. 101 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.
- Valanto, S. (1982). *Suomen rautatieasemat vuosina 1857–1920*. 118 s. Museovirasto, Helsinki.
- Vallilan teollisuusalueen suojelutasoselvitys* (1999). Helsingin kaupunginmuseo. Julkaisematon.
- Valovirta, V., P. Pesonen, M. Halonen, R. van der Have & T. Ahlqvist (2009). Suomalaisten innovaatioiden maantiede. 94 s. *Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 26/2009*.
- Vance, J. E. (1990). *The continuing city. Urban morphology in western civilization*. 534 s. The John Hopkins University Press, Baltimore and London.
- VATT-työryhmä (2015). Hyvän valtionosuusjärjestelmän periaatteet. 27 s. *VATT Analyysi 70*.
- Veltheim, A. & U. Korhonen-Wälkä (1986). *Saarten rakennusinventointi*. 26 s. Kaupunkisuunnitteluvirasto. Yleiskaavaosasto. Julkaisu YB; 1986:15.

- Veltheim, A. (1989). *Helsingin saariston rakennetun ympäristön suojelu: Helsingin saariston ja merialueen osayleiskaava: 2.* 13 s. Kaupunkisuunnitteluvirasto. Yleiskaavaosasto. Julkaisu YB; 1989:10.
- Venturi, R. (2006). *Moninaisuus ja ristiriitaisuus arkkitehtuurissa.* 347 s. Kustannusosakeyhtiö Avain. Dark Oy.
- Vesikansa, M. & S. Vesikansa (1978). *Kantakaupunkimme – ajatuksia Helsingin keskusta-alueen kehittämisestä.* 210 s. Helsinki-Seura. Karprint Ky, Karkkila.
- Vihinen, P. (2005). *Kaupunkiunelmia.* 96 s. Rakennustieto Oy, Helsinki.
- Viinanen, J. & S. Ignatius (2015). Helsingin ilmastotiekartta. Kohti hiilineutraalia ja ilmastoon sopeutunutta kaupunkiamme. 23 s.
- Vilja, J. (2002). Kallion kirjasto ja kaupunginarkkitehti Karl Hård af Segerstadt. 85 s. *Helsingin kaupunginmuseon tutkimuksia ja raportteja 2/2002.*
- Viljo, E. M. (1985). Theodor Höijer. En arkitekt under den moderna storstadsarkitekturens genombrottstid i Finland från 1870 till sekelskiftet. 229 s. *Suomen muinaismuistoyhdistyksen aikakauskirja 88.* Vammalan Kirjapaino Oy, Vammala.
- Vilkama, K. (2011). Yhteinen kaupunki, eriytyvät kaupunginosat? Kantaväestön ja maahanmuuttajataustaisten asukkaiden alueellinen eriytyminen ja muuttoliike pääkaupunkiseudulla. Helsingin kaupungin tietokeskus. *Tutkimuksia 2/2011.*
- Virkkala (1982;toim.). *Rakennustaiteen seuran haastatteluja.* 230 s. Suomen rakennustaiteen museon kirjasto.
- Visanti, M. (1999). Pikku Huopalahden suunnittelusta ja suunnitteluperiaatteista. *Teoksessa* Kivistö, J. & J. Laitalainen (1999;toim.). *Pikku Huopalahti. Elämää muotojen ja värien vuorovaikutuksessa,* 38–51. Helsingin kaupungin tietokeskus. Karisto Oy, Hämeenlinna.
- Vuolanto, T. (1997). Mahdollisuuksien aukioita. Aukioita, toreja, puistoja Helsingin keskustassa. 42 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja 1997:12.*
- Vuolanto, T. (2005). Sisäkaupungin kehitysnäkymät. 18 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnittelujaoston selvityksiä 2005: 1.* Hankintakeskus.
- Vuolanto, T. & R. Manninen (2006). Kaupunkiasumisen kehittämisen lähtökohtia ja tavoitteita: kerrostaloasunto. 15 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä 2006:7.*
- Vuori, E. & J. Tiainen (1999;toim.). *Helsingin yliopisto. Kampusten yliopisto.* 159 s. Oy Edita Ab, Helsinki.
- Wager, H. (2009). *Teollisuuden ja yhteiskunnan palveluksessa – Arkkitehti Bertel Liljequist (1885 – 1954) tuotantolaitosten suunnittelijana maailmansotien välisenä aikana.* 220 s. Helsingin yliopisto.
- Ward, S. (1992). *The garden city: past, present and future.* 240 s. E & FN Spon, London.
- Ward, S. V. (1998). *Selling places: the marketing and promotion of towns and cities 1850–2000.* 288 s. E & FN Spon, London.
- Ward, S. V. (2002). *Planning the twentieth-century city – the advanced capitalist world.* 470 s. John Wiley & Sons, Ltd. Printed and bound in Great Britain by TJ International Ltd, Padstow, Cornwall.

- Waris, H. (1950). Helsingin kaupungin historia III:2, 9–211. Suomen Kirjallisuuden Seuran Kirjapaino Oy.
- Witting, K. (2001). *COR-TEN-julkisivut*. 80 s. Rakennustieto Oy. Karisto Oy, Hämeenlinna.
- Wäre, R. (1983). Rakennustoiminta 1900–1917. *Teoksessa* Tommila, P. (1983; toim.). *Suomen kaupunkilaitoksen historia 2. 1870-luvulta autonomian ajan loppuun*, 238–261. Suomen kaupunkiliitto. Kunnallispaino Oy, Vantaa.
- Wäre, R. (1991). Rakennettu suomalaisuus. Nationalismi viime vuosisadan vaihteen arkkitehtuurissa ja sitä koskevissa kirjoituksissa. 230 s. *Suomen muinaismuistoyhdistyksen aikakauskirja* 95. Vammalan Kirjapaino Oy, Vammala.
- Wäre, R. (2012). Kalliolle rakennettu. *Teoksessa* Korpela, S. (2012;toim.). *Tälle kalliolle. Kallion kirkon 100 vuotta*, 19–71. Kallion seurakunta. Kirjapaino Jaarli Oy, Turenki.
- Yousfi, S., A. Salmi, J. Saikkonen, S. Mikkola, A-M. Kotala & V. Tähtinen (2012). SeutuRAMAVA 2011 - Laskenta ja tulokset. 76 s. *HSY:n julkaisuja* 2/2012. Edita Prima Oy, Helsinki
- Yrjänä, J. (2013). *Maata näkyvässä. Helsingin maanhankinnan viisi vuosisataa*. 255 s. Helsingin kaupungin kiinteistövirasto. Edita Publishing Oy. Bookwell Oy, Porvoo.
- Zukin, S. (1989). *Loft living: culture and capital in urban change*. 2. p. 232 s. Rutgers University Press.
- Zukin, S. (2009). *Naked city – the dead and life of authentic urban places*. 294 s. Oxford University Press. Printed in the United States of America.
- Åström, S. E. (1956). Kaupunkiyhteiskunta murrosvaiheessa. *Teoksessa* Rosen, R., E. Hornborg, H. Waris, E. Jutikkala (1956;toim.). *Helsingin kaupungin historia IV:II*, 9–333. Suomalaisen Kirjallisuuden Kirjapaino Oy, Helsinki.
- Åström, S. E. (1957). Samhällsplanering och regionsbildning i kejsartidens Helsingfors: studier i stadens inre differentiering 1810–1910. 375 s. *Helsingfors stads publikationer* N:o 6.
- Åström, A-M. (2012). Varuhus och gallerivaruhus i Helsingfors 1945–2006. *Teoksessa* Åström, A-M. & J. Lillqvist (2012;toim.). *Stadens hjärta. Tätä ytor och symboliska element i nutida nordiska städer*, 116–159. Skrifter utgivna av Svenska litteratursällskapet i Finland nr. 761. Oy Nord Print Ab, Helsingfors.

9.2 Arkistoaineistot

- Annalan huvila uuteen käyttöön: puutarhakulttuurin keskuksen perustaminen Annalaan* (1996). 22 s. Kaupunkisuunnitteluvirasto.
- Asemakaavan selostus Länsi-Pasila (1978). Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto. Kaavoitusosasto. *Julkaisuja* AB:78.
- Asuntojen saneerauksen suunnittelu ja ohjelmointi Ruotsissa, matkaraportti 24.6.1976. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto, yleiskaavaosasto, *julkaisuja* 4A:2/1976.
- Björkman, S. (1986). *Kauppatorin alue: rakennushistoriallinen selvitys*. 106 s. Kaupunkisuunnitteluvirasto. Asemakaavaosasto. Julkaisu AB; 1986:3.

Byggnads-Industrin 14B/1965 (1965).

CBD. Helsingin liikekeskus. Liikekeskustan kaavoitus- ja kehittämisperiaatteet (1987). Kaupunkisuunnitteluvirasto asemakaavaosasto. 33 s. + liitteet 5 kpl. Julkaisu AB 4/86.

Helsingin Katajanokan Kanavakadun makasiinit (1979). Käyttö- ja suojelusuunnitelma. rakennus-suojelun harjoitustyökurssi 1977–1978. 49 s. Kaupunkisuunnitteluvirasto. Asemakaavaosasto. Julkaisu AB; 1979:1.

Helsingin kaupungin matkaselostus 18.5.–26.5.1970 (1970). Hampuri, Pariisi, Lontoo, Glasgow, Cumbernauld. Kaupunkisuunnitteluvirasto.

Helsingin kaupungin metrotoimisto 1974. *Näin mennään metrolla*.

Helsingin kaupungin saneeraussuunnitelma (1973). *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleiskaavaosaston julkaisuja* B20/1973.

Helsingin kaupungin tilastolliset vuosikirjat. Helsingin kaupunginarkisto.

Helsingin kaupunginvaltuuston asiakirjat II Kvston päätökset 10–19 (1992). 1458 s.

Helsingin vanhan kaupunginosan rakennusten suojelutavoitteet: tarkistettu ohjelmatilanne 28.11.1979 (1979). 48 s. Kaupunkisuunnitteluvirasto, asemakaavaosasto, Helsinki.

Helsingin vanhan kaupunginosan asemakaavan muutos: rakennushistoria ja suojelutavoitteet (1977). Kaupunkisuunnitteluvirasto. Asemakaavaosasto. *Julkaisu* AB; 1977:3.

Helsingin Yleiskaava 2002 Maankäytön kehityskuva 14.6.2001. (2001). Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto yleissuunnitteluyksikkö, yleiskaavatoimisto, 14.6.2001. Liite virastopäällikön asiaan 4/Kslk 14.6.2001.

Helsingin yleiskaavaehdotus (1960). 96 s. *Helsingin kaupungin julkaisuja* n:o 9. Tilgmannin Kirjapaino, Helsinki.

Helsinki suunnittelee. Pikku Huopalahti osayleiskaava (1987). Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Ilaskivi, R. (1989). *Rakentamisedellytysten turvaaminen pääkaupunkiseudulla: valtioneuvoston kanslian 13.3.1989 kutsuman selvitysmiehen ylipormestari Raimo Ilaskiven ehdotus pääkaupunkiseudun rakentamisedellytysten ja erityisesti asuntotuotannon turvaamiseksi*. Valtion painatuskeskus, Helsinki.

Jallinoja, R. (1979). *Matkahavaintoja kaupunkitilojen yksityiskohdista*. Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto, asemakaavaosasto.

Jallinoja, R., V. Kaustia, M. Visanti & M. Sundman (1983). Länsi-Pasila. Kantakaupunkimainen asuinalue Keskuspuiston reunassa. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. *Helsinki suunnittelee*.

Kaitera, H., S. Mäki & P. Pietarila (1976). Soft-planning Hollannissa: matkaraportti. 12 s. *Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston julkaisuja* KA 9/76.

Kanavakadun makasiinit: keskustan elävöittämisselvitysohjelman selvitys (1981). 61 s. Keskustan elävöittämisselvitysohmä. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Kantakaupungin asuntokannan saneerausprojekti KASA (1982). Toimenpideohjelma 1982. Helsingin kaupunginkanslia, talous- ja suunnitteluosasto. No 2/1982.

Kantakaupungin osayleiskaavaehdotus (1974). 202 s. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto 20.6.1974.

Kantakaupungin osayleiskaavaehdotus. Liite 5. Erityisperustelut: Rakennussuojelu (1976). 29 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Kantakaupungin yleiskaavallinen selvitys 2. Pasilan keskus. (1969). Yleiskaavaosasto, kaupunkisuunnitteluvirasto. 27 s.

Kauppiaskortteleiden elävöittäminen: keskustan elävöittämisselvityksen selvitys (1979). 79 s. Keskustan elävöittämisselvitysryhmä. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Kare, P. (1995). *Helsingin suurhalli sijoittamisselvitys*. 95 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä* 1995:4.

Kare, P. (1998). *Kantakaupungin kehittämissuunnitelma*. 98 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kaavoitusosaston selvityksiä 1998:4.

Kellomäen yleissuunnitelman tarkistus (2007). 57 s. Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy, Arkkitehtitoimisto Karin Krokfors Oy. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Kumpula: selvitysalueen maankäyttömahdollisuudet 1974. *Kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* B9/1974 asemakaavaosasto.

Kumpulán selvitysalue. Alustava kaavarunkoluonnos, selostus (1978). Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Kumpula-projekti. 6.4.1978. 43 s. + 7 liites.

Kävelykeskusta: periaatesuunnitelma: Mikonkatu Aleksilta Espalle. (1989). 17 s. Kaupunkisuunnitteluvirasto.

Kävelykeskustan periaatesuunnitelma (1990). 4 s. Kaupunkisuunnitteluvirasto. *Helsinki suunnittelee*.

Linja-autoliikenteen terminaaliselvitys (1977). 39 s. + liitteet. Kaupunkisuunnitteluvirasto/Keskustaprojekti julkaisu KA 7/77.

Linnunlaulun maisemaselvitys (1992). *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston selvityksiä* 1992:21.

Länsi-Pasilan saneeraustutkimus (1973). Kaupunkisuunnitteluvirasto.

Matkakertomus 4.11–7.12.1969 (1969). Tukholma., Oslo, Rotterdam, Lontoo. Kaupunkisuunnitteluvirasto. Metrotoimisto.

Matkakertomus virkamatkasta Iso-Britanniaan 30.3.–6.4.1982 (1982) Kaupunkisuunnitteluvirasto.

Matkakertomus virkamatkasta Osloon ja Tukholmaan 1.–3.6.1987. (1987). Kaupunkisuunnitteluvirasto.

Naskila, A. (1985). *Pohjoismainen pyöräilytutkimusseminaari: Kööpenhamina 13.–19.6.1983: matkakertomus*. 29 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Naskila, A. (1989). *Pyörillä Hollannissa 14.–21.6.1989. "Velo city 89" - pyöräilykonferenssi: Kööpenhamina 21.–24.8.1989 : matkakertomus*. 32 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Liikennesuunnitteluosasto.

New Yorkin, Jersey Cityn ja Bostonin waterfront-projekteja (1989). *Matkakertomus opintomatkasta 28.9–8.10.1988. Kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* AB2/89.

- Nordisk planmöte Göteborg 2–4 juni 1987. Matkakertomus.* (1987). Kaupunkisuunnitteluvirasto.
- Pasila kaavarunkovaihtoehdot* (1970). Kaupunkisuunnitteluvirasto. Asemakaavaosasto.
- Pihoista puutarhoja. Kantakaupungin asuinkerrostalopihojen seurantaraportti 1979–1984. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto. Asemakaavaosasto. *Julkaisu* AB:3/85.
- Rakennusjärjestys (1904). *Rakennusjärjestys Helsingin kaupungille, annettu toukokuun 3 päivänä 1895 sekä Kaivopuiston itäiselle huvialueelle, annettu tammikuun 19 päivänä 1886: ynnä liitteenä asetukset marraskuun 18 p. 1901 ja heinäkuun 24 p. 1902: sisällysluetteloineen.* 39 s. G. W. Edlundin kustannusosakeyhtiö, Helsinki.
- Rakennussuojelua kantakaupungissa* (1993). Julkaisematon. Aineisto on kaupunkisuunnitteluvirastossa tallennettuna kansioihin kaupunginosittain.
- RAMA-selvitys (1984). *Helsingin valinnaisia käyttömahdollisuuksia omaavia ranta-alueita koskeva selvitys. Loppuraportti.* Helsingin kaupunginkanslia. Talous- ja suunnitteluosasto. No 2/1984.
- Rantojen kunnostaminen virkistyskäyttöön. Kokonaissuunnitelma toimenpideohjelmineen Helsingin rantojen käytöstä erityisesti virkistyskäyttöä ajatellen.* Työryhmän raportti 1983. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto.
- Ruoholahden sadan markan villat* (1976). 31 s. + liitteet. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto. Yleiskaavaosasto 4B:4/76.
- Sundman, M. (1994). Toukolanranta. Rakentamisen ympäristövaikutukset. Kulttuurin näkökulma. 30 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 1994:19.
- Sundman, M., P. Pakkala & H. Seppälä (1995). 10240 Arabianranta. Asemakaavan selostus. 69 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 1995:20.
- Terho, O. (1970). *Asemakaava ja asemakaavan muutos. Selostus. Helsinki 10. kaupunginosa, Sörnäinen TK 292.*
- Tutustumismatka vanhojen teollisuusalueiden suunnitteluun Göteborgissa, Hampurissa ja Hannoverissa 16.–21.9.1985.* Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.
- Vantaansuu: selvitys alueen miljööstä ja kevyen liikenteen järjestelymahdollisuuksista. 48 s. Kaupunkisuunnitteluvirasto. Asemakaavaosasto. *Julkaisu* AB; 1980:4.
- Viikki. Tiedepuiston ja Latokartanon opas (2010). 31 s. *Helsinki suunnittelee* 2010:8. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto
- Virkamatka Saksan liittotasavaltaan ja Sveitsiin 17.–23.5.1987* (1987). Kaupunkisuunnitteluvirasto.
- Yleiskaavaehdotus 1970.* Osa 1.: perusselvitys. Osa 2.: maankäyttösuunnitelma. 89 s. ja 78 s. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto.

9.3 Uudemmat suunnitteludokumentit

- Arvostelupöytäkirja. Arkkitehtuurikilpailu 23.6.2005 – 19.8.2005. Eiranranta* (2005).
- Asemakaavan muutoksen selostus (2012). <http://www.hel.fi/hel2/ksv/liitteet/2012_kaavakuvat/0821_1_selostusluonnos.pdf>.

Granhholm, M., A. Silvo & T. Nissinen (2017). Kantakaupungin joukkoliikennejärjestelmän kehittämismisselvitys. 32 s. *Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön julkaisuja* 2017:15. <<https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-14-17.pdf>>.

Hakala, T. (2004). Etelä-Hermanni. Asuinkortteleiden ja julkisten alueiden lähiympäristön suunnitteluohje. 30 s. + 6 liites. *Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, asemakaavaosaston selvityksiä* 2004:5. <https://www.hel.fi/hel2/ksv/Rakentamistapaohjeet/pdf/Etela_Hermanni_2004.pdf>.

Hanasaaren yleisten alueiden yleissuunnitelma (2010). 44 s. MASU Planning.

Helsingin pyöräilyn kaksinkertaistamisohjelma – Ohjelman tarkistus 2003 (2004). 34 s. *Helsingin kaupungin suunnittelu- ja talouskeskuksen julkaisuja* 1/2004. Helsingin kaupungin hankintakeskus, Helsinki.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2011. <http://www.hsl.fi/FI/HLJ2011/Documents/11_04_15_HLJ%202011_paatos_liitteineen.pdf>. 171 s. HSL Helsingin seudun liikenne.

Helsingin ullakkorakentamisen kaupunkikuvalliset vyöhykkeet (2013). 1 s. <http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2013/Ksv_2013-10-22_Kslk_28_El/C3AA086C-B182-4BAE-ABB8-870AB6A2DA17/Liite.pdf>.

Helsingin yleiskaavan lähtökohdat ja työohjelma (2012). 26 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä* 2012:2. <http://www.hel2.fi/ksv/julkaisut/yos_2012-2.pdf>.

Helsinki Eastern Harbour. Sörnäistenranta ja Hermanninranta. Invited Architectural Ideas Competition 22.10.2004 – 24.4.2005. Evaluation report. The City of Helsinki. City Planning Department 2005.

Helsinki Townhouse-kilpailu. Arvostelupöytäkirja (2010). 48 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2010:6. <https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/julk_2010-6.pdf>.

Hernesaaren osayleiskaava – selostus (2009). 39 s. <http://www.hel2.fi/ksv/liitteet/2009_kaavakuvat/hernesaari_osayleiskaava_selostus.pdf>.

Hernesaaren osayleiskaavan kaupallisten mitoitus ja sijoittelu kaupunkirakenteeseen (2012). 8 s. Helsingin kaupunki. Länsisatama-projekti. Santasalo.

HLJ (2015). Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 -luonnos. 92 s. *HSL:n julkaisuja* 16/2014.

Jalankulkijan kantakaupunki (2016). 55 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. <<https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/16/16b0f6b275313c6761ba4027434086f081cf2871.pdf>>.

Jalkanen, R., S. Kallio (Taske), J. Kilpinen, K. Laakso, M. Laine, M. Nicklén, L. Saransaari, T. Saarikko & E. Ahdenoja (2012). Kruunuvuorenranta. Osayleiskaava. Osayleiskaavan selostus. 56 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2008:15.

Jaskari, T., U. Tapaninen, H. Pikkarainen, P. Melander, R. Kiljunen-Siirola, R. Salastie & A. Karlsson (2014). Helsingin Yleiskaava. Kantakaupungin ja ydinkeskustan kehittäminen. 57 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä* 2014:18. <https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2014-18.pdf>.

Kajjansinkko, M., M. Kivelä, K. Rantama, P. Mäkelä, M. Jaakkola-Kivinen, K. Lahti, J. Tarkkala, K. Laakso, T. Mikkola-Tikkanen & T. Laitinen (2008). Jätkäsaari osayleiskaava selostus. 66 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2008:3. Edita Prima Oy.

Kaijansinkko, M., J. Huhtaniemi, A. Nervola, K. Immonen, M. Neuvonen, M. Stenius, L. Makkonen, A. Karlsson, J. Heinänen, T. Tikkanen & A. Vartiainen (2011). Hernesaaren osayleiskaava. 71 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston selvityksiä* 2011:8.

Kauppakartanonkatu 16 asemakaavan muutos. Havainnemateriaalia. Luonnosvaihe. 1.6.2016. 13 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Kaupungin valot – Helsingin valaistuksen kaupunkikuvalliset periaatteet (2003). 41 s. Helsingin kaupunki, kaupunkivalaistustyöryhmä.

Keskustakirjasto. Hankesuunnitelma 29.4.2010. 54 s. Helsingin kaupunginkirjasto, HKR-rakennuttaja. 1.11.2011. <<http://keskustakirjasto.fi/wp-content/uploads/2010/08/hankesuunnitelma.pdf>>.

Kuokkanen, P. & A. Silvo (2017). Yleiskaavan raitioteiden toteutettavuusselvitys. 47 s. *Kaupunkiympäristön julkaisuja* 2017:11. <<https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-11-17.pdf>>.

Kärkinen, T., T. Holopainen, V. Pastinen, T. Santasalo, I. Oikarinen, A. Rantala & J. Viinikka (2014). Kaupunkibulevardien tavoitelähtöinen vaikutusten arviointi. WSP Finland Oy. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä* 2014:25. <https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2014-25.pdf>.

Kävelykeskustan periaatesuunnitelma (2017). 56 s. Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto, Keskustaprojekti 25.4.2017.

Laatuluokan eurooppalainen ruokakaupunki: Helsingin kaupungin ruokakulttuurin kehittämisvalinnat (2009). 10 s. <http://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkisuunnittelulautakunta/Suomi/Esitys/2010/Ksv_2010-08-26_Kslk_23_EI/001FC591-9DEE-4283-85BD-1FDBDABDD01C/Liite_1_Ruokakulttuurin_kehittamisvalinnat_FINAL_3.pdf>. 23.5.2012.

Lehmuskoski, V. (2013). Helsingin pysäköintipolitiikka. Luonnos. 77 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston selvityksiä* 2013:1.

Lilleberg, I. & T. Hellman (2015). Liikenteen kehitys Helsingissä vuonna 2014. *Helsinki suunnittelee* 2015:3. <https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/los_2015-3.pdf>.

Lindroos, A., R. Jalkanen, K. Kurki-Issakainen, R. Manninen, P. Saarinen, L. Silfverberg, J. Tuuttila, S. Haapanen, I. Kytösaho, J. Veijalainen, R. Levanto, H. Pyykkönen, P. Pakkala (2011). Korkea rakentaminen Helsingissä (2011). 67 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2011:4. <https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/aos_2011-4.pdf>.

LOCI maisema-arkkitehdit Oy, Arkkitehtitoimisto JKMM Oy & Lighting Design Collective Oy (2014). Pasilan konepaja, osa-alueet 5. ja 6. Rakennustapaohje sekä julkisten ulkotilojen ja valaistuksen yleissuunnitelma. 103 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston asemakaavaosaston selvityksiä* 2014:2. <https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/aos_2014-2.pdf>.

Manninen, R. et al. (2013). Helsingin yleiskaava. Visio 2050. Kaupunkikaava – Helsingin uusi yleiskaava. 83 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä* 2013:23. <https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2013-23.pdf>.

Manninen, R. & T. Vuolanto (2008). *Kaupungista seutu ja seudusta kaupunki. Helsingin maankäytön kehityskuva.* 44 s. Edita Prima Oy.

Marttila, M., T. Santaoja, M. Siivola, S. Piela, S. Sädevirta & A. Huhdanmäki (2006). Esikaupunkien renessanssi – täydennysrakentamisen yleissuunnitelman lähtökohta. 33 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä* 2006:5.

Periaatteet käyttötarkoituksen muutoksille toimitiloista asumiseen kantakaupungin rajatulla alueella. SELOSTUS 29.11.2016. Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto. 29 s. <<https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/9f/9f8209d1f06e6f5093a99081dc8a577823739c47.pdf>>.

Periaatteet käyttötarkoituksen muutoksille toimitiloista asumiseen kantakaupungin rajatulla alueella (2017), <<https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/14/140ef2f0201fad2518e1b39c91321f515a177240.pdf>>

Pisara-rata. Yleissuunnitelman tiivistelmä. Yleissuunnittelu ja ympäristövaikutusten arviointi (2011). 86 s. Liikennevirasto, Helsingin kaupunki. Kopio Niini Oy, Helsinki.

Pääkaupunkiseudun sairaala-aluevisio 2030. Sairaala-alueiden kehittämistyöryhmän raportti 30.9.2009. 65 s.

Raide-Jokeri Alustava yleissuunnitelma (2009). 43 s. <http://raidejokeri.info/Raportti/Raide-Jokeri_raportti.pdf>.

Salmikivi, H. (2014). Helsingin keskeisimmät maankäytön muutosalueet. 61 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä* 2014:43. <https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2014-43.pdf>.

Serum arkkitehdit Oy. Helsingin yleiskaava. Asuinkorttelit kaupunkibulevardien varrella. Rakentamisen konsepteja. 77 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston yleissuunnitteluosaston selvityksiä. 2014: 28. <https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/yos_2014-28.pdf>.

Silvo, A., N. Setälä & L. Rätty (2017). Raitioliikenteen kehittämisohjelma. 60 s. *Kaupunkiympäristön julkaisuja* 2017:9. <<https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-09-17.pdf>>.

Sompasaari 10. kaupunginosa Sörnäinen satama-, vesi- ja katualueet asemakaavan muutoksen nro 12200 selostus (2013). 58 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, asemakaavaosasto.

Tapaninen, U. (2014). Citylogistiikka. Toimenpideohjelma. 34 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston liikennesuunnitteluosaston selvityksiä* 2014:2. <https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/los_2014-2.pdf>.

Telakkaranta asemakaavan ja asemakaavan muutoksen selostus (2012). Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Asemakaavaosasto. 27 s. + liitteet.

Teollisuuskadun akselin kaavarungon periaatteet (2018). 14 s. <https://www.hel.fi/static/public/hela/Kaupunkiymparistolautakunta/Suomi/Esitys/2018/Kymp_2018-11-27_Kylk_33_El/9FD05FC7-7D2A-C7C2-8F8B-671161500000/Liite.pdf>.

Tuomi, T. (2005b). Pasilan konepaja osa-alue 1. Lähiympäristön ja valaistuksen suunnitteluohje. 28 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2005:15. <https://www.hel.fi/hel2/ksv/Rakentamistapaohjeet/pdf/Pasilan_konepaja_osa_alue_1_2005.pdf>.

Yleiskaavan toteuttamisohjelma (2017). 32 s. *Kaupunkiympäristön julkaisuja* 2017:12. <<https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/50/50608108a48e12a233e0735e4d650f3048e17896.pdf>>.

Vallila Kortteli 534, tontit 11, 12 ja 13. Rakentamistapaohje ja valaistusperiaatteet (2010). 25 s. Arkkitehtiryhmä A6 Oy. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. <https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/aos_2011-5.pdf>.

Vanhanen, K. (2011). *Köysirata Kruunuvuorenranta – Helsingin kantakaupunki*. Esiselvitys. 64 s. HSL. Edita Prima Oy, Helsinki.

9.4 Ammattilehtiaineistot: Arkkitehtiutiset

Arkkitehtiutiset 15/1982:7.

Arkkitehtiutiset 8–9/1994:19–21

Ettala, T. (2012). Muuttuva kaupunki kuuntelee asukkaitaan. *Arkkitehtiutiset* 5/2012:14–15.

Mäntymäki, H. & H. Rudanko (2012). Helsingin ja Berliinin yhteinen kaupunkisuunnitteluakatemia. *Arkkitehtiutiset* 3/2012:18–19.

Pallasmaa, J. (1967). Suunnitteluperiaatteiden aaltoliike. *Arkkitehtiutiset* 18/1967:14–17.

Pietilä, R. (1986). ”Postmodernisuus” – luovuutta vaiko rappiota? *Arkkitehtiutiset* 6/1986:25–26.

9.5 Ammattilehtiaineistot: Projektiiutiset

Hakola, M. (2011). Kluuvin toinen tuleminen. *Projektiiutiset* 6/2011:40–47.

Hakola, M. (2012). Tästä alkaa Helsinki. *Projektiiutiset* 2/2012:56–73.

Hämäläinen, A. (1993a). Kiillemoreenista tuli Mäntyniemi. *Projektiiutiset* 5/1993:8–47.

Hämäläinen, A. (1993b). Ylen Iso Paja. *Projektiiutiset* 2/1993:27–39.

Hämäläinen, A. (1993c). Ruoholahden metroasema. Ranskalaista eleganssia. *Projektiiutiset* 3/1993:61–65.

Hämäläinen, A. (1997). Pikku Huopalahden moni-ilmeinen korttelitalo. *Projektiiutiset* 4/1997:16–24.

Kallio, M. A. (2002). Arabiakeskus. *Projektiiutiset* 3/2002:21–27.

Kallio, M. A. (2003a). Fennia-kortteli. *Projektiiutiset* 3/2003:12–23.

Kallio, M. A. (2003b). Oppimiskeskus Alexandria. *Projektiiutiset* 4/2003:50–58.

Kallio, M. A. (2004). Aralis-kirjastokeskus. *Projektiiutiset* 1/2004:24–29.

Kallio, M. A. (2008). Haastateltavana professori Tuomo Siitonen. Julkisivu, rakennuksen kasvot. *Projektiiutiset* 5/2008:10–12.

Kallio, M. A. (2011). Crusellin silta. *Projektiiutiset* 1/2011:22–28.

Kunnas, J. (2005a). Kuntien Eläkevakuutuksen talo täydensi Unioninkadun julkisivun. *Projektiiutiset* 2/2005:18–28.

- Kunnas, J. (2005b). Helsingin Akropolis. *Projekti uutiset* 2/2005:32–39.
- Kunnas, J. (2006). Liiketalouden punatiilikampus Pasilan sydämessä. *Projekti uutiset* 2/2006:38–43.
- Kunnas, J. (2008). Pääkonttorin päivitys. *Projekti uutiset* 5/2008:16–25.
- Kunnas, J. (2009a). Helsingin rumin talo kuoriutuu betonivaipastaan. *Projekti uutiset* 2/2009:18–31.
- Kunnas, J. (2009b). Tahtimarssia Tilkanmäellä. *Projekti uutiset* 6/2009:14–21.
- Kunnas, J. (2010). Ostospalatsi ja tuotantolaitos. *Projekti uutiset* 6/2010:16–39.
- Lagus, A. J. (2014). Kotikortteli, Helsinki. Monimuotoinen asuntokokonaisuus. *Projekti uutiset* 1/2014:60–66.
- Lagus, A. J. (2017). Länsisataman uusi terminaali on merellinen maamerkki. *Projekti uutiset* 2/2017:50–57.
- Luoto, S. (2011). Neljän vuodenajan terassi. *Projekti uutiset* 6/2011:138–141.
- Luoto, S. (2012). Maltti on valttia – graafinen betoni 15 vuotta. *Projekti uutiset* 1/2012:182–184.
- Niiniluoto, M. (2003). Nordea-korttelin päärakennus Vallilassa yhdistää uutta ja vanhaa. *Projekti uutiset* 4/2003:28–36.
- Peltoranta, J. (2002). AV-oppilaitos Arabianrantaan. *Projekti uutiset* 3/2002:56–62.
- Peltoranta, J. (2009). Haartmanin sairaala. Läpinäkyvyyttä ja turvallisuutta päivitys- ja hoitoon. *Projekti uutiset* 5/2009:18–25.
- Ravantti, K. (2008). Keskinäinen Työeläkevakuutusyhtiö Varma uudessa merellisessä pääkonttorissa. *Projekti uutiset* 4/2008:22–34.
- Ravantti, K. (2010). Svenska social- och kommunalhögskolan. Keskustakampus täydentyi. *Projekti uutiset* 1/2010:20–25.
- Simola, A.-K. (2005). Kaksi kohdetta, kaksi julkisivua. Tiiltä ja rappausta – molemmille on paikkansa. *Projekti uutiset* 2/2005:65–67.
- Tompuri, V. (2012). Verkkokauppa.com valmistui mahdottomassa aikataulussa. *Projekti uutiset* 3/2012:62–70.
- Vesterinen, M. (2005). Työterveyslaitoksen laajennus Meilahteen. *Projekti uutiset* 6/2003:4044.
- Mäkinen, K. (2016b). Ilmalanrinne 1. *Projekti uutiset* 1/2016.

9.6 Ammattilehtiaineistot: Arkkitehti-lehti

Arkitekten IV/1910.

Arkitekten III/1911.

Arkitekten III/1912.

Arkitekten 5/1913:67–86.

Arkitekten 7/1914:95–104.

Arkitekten 5/1916:55–64.
Arkitekten 9/1916:103–104.
Arkitekten 1/1918:45–48.
Arkitekten 1/1919:3–4.
Arkkitehti 3/1921:7–12.
Arkkitehti 3/1921:13–15.
Arkkitehti 6/1922:86–92.
Arkkitehti 2/1923:17–28.
Arkkitehti 11/1927:141–48.
Arkkitehti 1/1928:2–4.
Arkkitehti 3/1928:29–31.
Arkkitehti 3/1928:32–35.
Arkkitehti 6/1928:76–79.
Arkkitehti 12/1928:191–92.
Arkkitehti 2/1929:20–25.
Arkkitehti 4/1929:52–57.
Arkkitehti 8/1929:119–120.
Arkkitehti 2/1930:19–27.
Arkkitehti 5/1930:66–68.
Arkkitehti 1/1931:10–12.
Arkkitehti 2/1931:18–22.
Arkkitehti 5/1931:55–83.
Arkkitehti 10/1931:150–153.
Arkkitehti 12/1931:62.
Arkkitehti 11/1932:165.
Arkkitehti 11/1932:175.
Arkkitehti 2/1933:20–21.
Arkkitehti 3/1934:33–34.
Arkkitehti 4/1934:61.
Arkkitehti 5/1934:65.
Arkkitehti 7/1934:101–102.

Arkkitehti 11/1934:162–167.
Arkitekten 1935:49–50.
Arkitekten 1939:10/153–160.
Arkitekten 1941:5–16.
Arkitekten 11–12/1943:147–149.
Arkitekten 6–7/1949:106–109.
Arkkitehti 11/1953:173–193.
Arkkitehti 7–8/1955:108–115.
Arkkitehti 3/1963:13–18.
Arkkitehti 1/1964:1.
Arkkitehti 10-11/1965.
Arkkitehti 1–2/1967:9–32.
Arkkitehti 3–4/1967.
Arkkitehti 3/1968.
Arkkitehti 5/1969:38–43.
Arkkitehti 3/1970:47.
Arkkitehti 4/1970:28.
Arkkitehti 2/1979:42–46.
Arkkitehti 4/1986:26–33.
Arkkitehti 7/1986, liite.
Arkkitehti 8/1986:22, 52–53, 56–61, 62–63, 66.
Arkkitehti 3/1987:20–23.
Arkkitehti 6/1987:35–40.
Arkkitehti 3/1988:46–47.
Arkkitehti 4/1988:50–57.
Arkkitehti 1/1989:74–79.
Arkkitehti 3/1989:56–57.
Arkkitehti 1/1991:36–39.
Arkkitehti 3/1991:32–34.
Arkkitehti 3/1991:42–47.
Arkkitehti 7-8/1991:1–9.

Arkkitehti 4–5:1993:54–61.
Arkkitehti 6/1993:70–71.
Arkkitehti 6/1993:48.
Arkkitehti 3/1994: 60–65.
Arkkitehti 4/1995:32–39, 40–45.
Arkkitehti 2/3/1996:50–51.
Arkkitehti 1/1998:34–41.
Arkkitehti 2/1998:32–35.
Arkkitehti 3/1998:46–51.
Arkkitehti 4/1998:52–53.
Arkkitehti 2/1999:32–39.
Arkkitehti 4/1999:24–29.
Arkkitehti 3/1999:42–47.
Arkkitehti 3/2000:40–48.
Arkkitehti 5/2000:22–25.
Arkkitehti 6/2000:54–55.
Arkkitehti 2/2001:58–61, 72–75, 76.
Arkkitehti 5/2001:44–49.
Arkkitehti 2/2002:54–63.
Arkkitehti 6/2003.
Arkkitehti 2/2004:48–51.
Arkkitehti 1/2006:42–47, 52–57
Arkkitehti 2/2006:17–18, 20–28.
Arkkitehti 3/2007:94–97.
Arkkitehti 5/2007:58–65.
Arkkitehti 2/2009:77.
Arkkitehti 3/2009.
Arkkitehti 4/2009:56–67.
Arkkitehti 2/2009:48–51.
Arkkitehti 4/2009:40–47.
Arkkitehti 3/2010:44–52.

Arkkitehti 4/2012:32, 52–59, 66–72.

Arkkitehti 5/2012:54–64.

Arkkitehti 1/2013:62.

Arkkitehti 3/2016:48.

Arkkitehti 4/2016:30–35.

Arkkitehti 5/2016.

Arkkitehti 4/2017:32–39.

Helander, V. (2012). *Arkkitehti* 6/2012:17.

Ilonen, J. (2008). To have and have not. Helsingin keskeisen rantamaiseman uudet tuulet. *Arkkitehti* 2/2008.

Juutilainen, E. (2008). Merihaka ennen ja tänään. *Arkkitehti* 1/2008.

Lilius, H. (1986). Hierarkia kaupunkitaiteessa. *Arkkitehti* 2/86.

Meurman, O-I. (1981). Taiteellisesti ja sosiaalisesti ensiluokkaisia pienasuntoja. Käpylän puutarha-esikaupungin alkuvaiheista. *Arkkitehti* 1/1981:24–26.

Pakkala, P. & M. Sundman (1986). Suomalais-ruotsalainen dialogi. *Arkkitehti* 6/1986:40–51.

9.7 Haastattelut ja suulliset tiedonannot

Jallinoja, Reijo. Arkkitehti. Haastattelu Helsingissä 6.10.2011.

Kaijansinkko, Matti. Arkkitehti. Länsisatama-projektin projektipäällikkö, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Haastattelu Helsingissä 10.10.2011.

Visanti, Matti. Arkkitehti. Östersundom-projektin projektipäällikkö, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Haastattelu Helsingissä 11.10.2011.

Lepistö, Timo. Arkkitehti. Pasila-projektin projektipäällikkö, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Haastattelu Helsingissä 13.10.2011.

Pakkala, Pekka. Arkkitehti. Haastattelu Helsingissä 13.10.2011.

Poutanen, Olli-Pekka. Liikennesuunnittelupäällikkö, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Haastattelu Helsingissä 14.10.2011.

Hakala, Tuomas. Itäranta-projektin projektipäällikkö, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Haastattelu Helsingissä 17.10.2011.

Sundman, Mikael. Arkkitehti. Haastattelu Helsingissä 18.10.2011.

Forssén, Ilpo. Arkkitehti. Keskusta-projektin projektipäällikkö, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Haastattelu Helsingissä 20.10.2011.

Gehl, Jan. Arkkitehti. Esitys Aalto-yliopistolla, Espoossa 22.2.2017.

Tyynilä, Satu. Kantakaupunkitoimiston päällikkö, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Haastattelu Helsingissä 30.10.2011.

Lindroos, Annukka. Arkkitehti. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Haastattelu Helsingissä 7.11.2011.

Bunders, Martin. Arkkitehti. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Haastattelu Helsingissä 8.11.2011.

Vainio, Heli. Kauppakeskuspäällikkö. Kampin keskus. Haastattelu Helsingissä 22.11.2011.

Mäkinen, Anne. Kulttuuriympäristöyksikön päällikkö. Helsingin kaupunginmuseo. Haastattelu Helsingissä. 24.11.2011.

Maartola, Minna Kehityspäällikkö, talous- ja suunnittelukeskus. Haastattelu Helsingissä 30.11.2011.

Heinonen, Kimmo. Elinkeinoasiamies, talous- ja suunnittelukeskus. Haastattelu Helsingissä 30.11.2011.

Penttilä, Hannu. Stockmann Oyj:n toimitusjohtaja. Haastattelu Helsingissä 1.12.2011.

Alanen, Leila. Projektipäällikkö, Design District Helsinki. Haastattelu Helsingissä 08.12.2011.

Pakarinen, Pia. Toimitusjohtaja, Helsingin yrittäjät. Haastattelu Helsingissä 20.1.2012.

Lauronen, Esko. (2012). *Helsingin kasvun vaikutukset*. Esitys Yleiskaavan aloituspamaus-tilaisuudessa 26.11.2012.

Tasa, Jyrki. Arkkitehti. Arkkitehdit NRT Oy. Puhelinhaastattelu 12.12.2012.

Kostiainen, Juha. YIT Oyj:n kaupunkikehityksestä vastaava johtaja. Suullinen tiedonanto 2014.

Manninen, Rikhard. Yleiskaavapäällikkö, Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto. Suullinen tiedonanto 30.4.2018.

9.8 Sanomalehtiartikkelit

Boxberg, K. (2013). Myymälät kuihtuvat kun verkkokauppa kasvaa. *Helsingin Sanomat* 19.7.2013.

Ervamaa, T. (2004). Kallio pitää pintansa. *Helsingin Sanomat*, 26.9.2004.

Hautajärvi, H. (2011). Pilvenpiirtäjähullutus tuli Helsinkiin. *Helsingin Sanomat* 7.12.2011.

Helsingissä ennätysmäärä kongressivieraita viime vuonna (2013). *Metro* 15.3.2013.

Helsingistä on tullut velkainen kaupunki (2011). Pääkirjoitus, *Helsingin Sanomat*, 8.10.2011.

Huhtamies, M. (2010). Keksintöjen linnoitus. *Helsingin Sanomat* 2.11.2010.

Ilmonen, M. (2015). Wall Street hiljentää Vallilan. *Helsingin Sanomat* 10.6.2015.

Ilonen, J. (2010). Ratakuilussa ovat modernin puiston mahdollisuudet. *Helsingin Sanomat* 25.11.2010.

Jakonen, J. (2015). Näin 30-luvun taloihin remontoidaan Helsingin halutuimmat loft-asunnot. *Helsingin Uutiset* 6.10.2015.

- Jokelainen, J. (2012). Tuplasti enemmän rockia. *Helsingin Sanomat* 17.3.2012.
- Juntunen, E. (2012). Länsimetro voisi venyä Kirkkonummelle asti. *Helsingin Sanomat* 6.6.2012.
- Juurus, K. (1990). Helsinkiin ui ennätysmäärä loistoristeilijöitä. *Helsingin Sanomat* 30.6.1990.
- Järvenpää, E. (2007). Kauppatori ja kauppahalli rakennettiin täyttömaalle mutaisen Kaupunginlahden päälle. *Helsingin Sanomat* 20.1.2007.
- Kaivopuistossa 27 prosenttia asunnoista tyhjillään (2013). *Vartti* 17.2.2013.
- Kallionpää, K. (2011). ”Älkää pilatko HELSINKIÄ”. *Helsingin Sanomat* 12.6.2011.
- Kangasniemi, E. (2012). Viisi pyörätelinettä maksoi kymmeniätuhansia euroja. *Vartti* 11.9.2012.
- Kastari, A. (2012). Konttitorin alku kangertelee. *Helsingin Sanomat* 23.5.2012.
- Kokko, O. (2012). Miksi vaietaan? Suomi lepää näiden firmojen varassa. *Taloussanomat* 23.5.2012.
- Kolbe, L. (2013). Helsingin klassisen musiikin puistotapahtuma. *Helsingin Sanomat* 3.7.2013.
- Komeaa arkkitehtuuria, liikaa korkeutta (2000). *Helsingin Sanomat* 16.3.2000.
- Kotka, T. (2012). Liikenteen linjaaja. *Helsinki-info* 3/2012.
- Kortteinen, M. & M. Vaattovaara (2011). Asuntopolitiikka ei estä alueiden eriytymistä. Pääkirjoitus, *Helsingin Sanomat* 7.9.2011.
- Kurki, A. (2011). Ulkomaalaisia kiinteistösijoittajia kiinnostavat yhä vain prime-kohteet. *Rakennuslehti* 23.9.2011.
- Laita, S. (2010). Onni löytyy myös kaupungista. *Helsingin Sanomat*, 6.10.2010.
- Laita, S. (2011). Jos moottoritiet olisivat katuja. *Helsingin Sanomat*, 16.1.2011.
- Lempinen, T. (2012a). Telakkakadulle tulee väliaikainen baana. *Helsingin Sanomat* 2.8.2012.
- Lempinen, T. (2012b). Lisää virtaa sähköautoille. *Helsingin Sanomat* 15.8.2012.
- Mainio, T. (2013). Maahanmuuttajat työllistyvät yrittäjinä. *Helsingin Sanomat* 18.6.2013.
- Malmberg, I. (2012). Töölön kylä. Syrjäisen Helsinginniemen ensimmäiset asukkaat olivat töölöläisiä. *Helsingin Sanomien kuukausiliite*, huhtikuu 2012.
- Mannila, J. (2012). Risteilijät tuovat tuhansia. *Helsingin Sanomat* 27.7.2012.
- Manninen, A. (2012). Parlamentti olisi ollut kaupungin kruunu. *Helsingin Sanomat* 19.2.2012.
- Mattila, M. (2011). Keskitulot eivät riitä keskustaan. *Helsingin Sanomat*, 23.10.2011.
- Marttila, H. (1989). Mitä Lenin näki. *Helsingin Sanomat* 12.10.1989.
- Moisio, T. (2013). Pikaratikat suhaavat lähiöihin vuonna 2050. *Helsingin Sanomat* 7.10.2013.
- Moisio, T. (2013). Helsinki ottaa pyöräilyyn nyt mallia 1930-luvulta. *Helsingin Sanomat* 27.5.2013.
- Oja, V. (1995). Asukkaat vaativat väljempää Toukolanrantaa. *Helsingin Sanomat* 31.1.1995.
- Ojanne, J. (2008). Muutosvastarinta kostahtuu töölöläisille. *Helsingin Sanomat* 17.6.2008.
- Oksanen, A. (2006). Kööpenhaminan luistinrata on supersuosittu. *Helsingin Sanomat* 11.1.2006.

- Palttala, P. & J. Sippola (2011). Östersundomin alueliitos notkahdutti Sipoon verotulot. *Helsingin Sanomat* 3.11.2011.
- Paukku, T. (2009). Kaunista matematiikkaa Keskuskadulla. *Helsingin Sanomat* 11.9.2009.
- Penttinen, N. (2012). Baana vie keskustan läpi hetkessä. *Helsingin Sanomat* 10.6.2012.
- Pohjanpalo, O. (2006a). Arkkitehtuurin keskus ehkä Kasarmikadulle. *Helsingin Sanomat* 11.4.2006.
- Pohjanpalo, O. (2006b). Jätkäsaaren keskuspuiston voittaja sai inspiraation suomalaisesta luonnosta. *Helsingin Sanomat* 31.1.2006.
- Päivänen, J. & L. Wirrankoski (2009). Kaupunkibulevardit mielekkäin tapa torjua liikenteen melua. *Helsingin Sanomat* 8.6.2009.
- Räty, R. (2010). Onko Kallio pilalla? *Helsingin Sanomat*, 28.3.2010.
- Salmela, M. (2008). Opetushallitus muutti ”pitsilinnaan”. *Helsingin Sanomat* 23.12.2008.
- Salmela, M. (2010). Alvar Aallon perinnön vaalijat haluavat avata Rautatalon kahvilan. *Helsingin Sanomat* 4.7.2010.
- Salmela, M. (2012). Valo tulvii Kaisa-kirjastoon. *Helsingin Sanomat* 16.8.2012.
- Salmela, M. (2013a). Helsinki laajentaa Länsisatamaa. *Helsingin Sanomat* 22.1.2013.
- Salmela, M. (2013b). Baana voisi kuhista elämää. *Helsingin Sanomat* 19.4.2013.
- Salomaa, M. (2013). Helsinkiin tulossa 500 mainosrahoitteista kaupunkipyörää. *Helsingin Sanomat* 4.3.2013.
- Sarje, K. (2009). Kuin kaistale Hudson-joen rantapenkkaa. *Helsingin Sanomat* 22.11.2009.
- Seuri, V. (2009). Keksintö 1930-luvulta: Töölöläinen matalaenergiatalo. *Helsingin Sanomat* 23.11.2009.
- Sippola, A-R. (2011). Rionkadulta Hyväntoivonpuistoon. *Helsingin Sanomat* 23.1.2012.
- Skeittari teki ympäristötaidetta (2006). *Helsingin Sanomat* 25.8.2006.
- Sompero, J. (2013). Hernesaaresta suunnitellaan Helsingin Monacoa. *Helsingin Sanomat* 18.6.2013.
- Sundman, M. (2003). Tuhotaanko Kotka-apteekki. *Helsingin Sanomat*, 14.3.2003.
- Tarvas, T. (2007). Kalliit elokuva liput karkottavat katsojia. *Helsingin Sanomat*, 11.3.2007.
- Tieaho, M. (2012). Ravintolat paisuvat Helsingissä. *Helsingin Sanomat* 31.3.2012.
- Tikkanen, J. (2012). Puutalojen siirrossa kytee kina. *Helsingin Sanomat*, 16.1.2012.
- Tompuri, V. (2008). Arkkitehti Jaakob Solla rakennutti talonsa suojelualueelle. *Rakennuslehti* 10.7.2008.
- Tulonen, H. (2012). Erottajanaukio kaipaa elvytystä. *Helsingin Sanomat* 24.2.2012.
- Tuohimaa, P. (2004). Rautatientorille halutaan tekojää elävöittämään Helsingin keskustaa. *Helsingin Sanomat* 15.11.2004.
- Vaarne, V. & T. Mainio (2013). Maahanmuutto hyödyttää julkista taloutta. *Helsingin Sanomat* 18.6.2013.

Vaattovaara, M. (2012). Helsingin seutu uhkaa revetä liitoksistaan. *Helsingin Sanomat* 19.7.2012.

Vehkasalo, J. (2013). Ajokortin status murenee Stadissa. *Helsingin Uutiset* 9.3.2013.

Vekkeli, P. (2012). 150 vuotta nuori. Stockmannin kanta-asiakaslehti *Exclusive* 1/2012.

9.9 Internet-lähteet

Aalto, M. (2016). Helsingin pyöriteillä rikotaan ennätyksiä – “kansainvälisestikin vertaillen aivan huippuluku”. *Helsingin Sanomat* 4.6.2016. <<http://www.hs.fi/kaupunki/a1464931215963>>

Academic Ranking of World Universities. <<http://www.arwu.org/ARWU2010.jsp>>.

Ahonen, M. (2012a). Helsinki tähtää Kööpenhaminan ja Amsterdamin rinnalle pyöräilykaupunkina. YLE *Uutiset* 21.11.2012. <http://yle.fi/uutiset/helsinki_tahtaa_koopenhaminan_ja_amsterdamin_rinnalle_pyorakaupunkina/6384793>.

Ahonen, M. (2012b). Pääkaupunkiseudulla huristellaan tulevaisuudessa sähköllä. YLE *Uutiset* 5.9.2012. <http://yle.fi/uutiset/paakaupunkiseudulla_huristellaan_tulevaisuudessa_sahkolla/6282283>.

Ahonen, M. (2013). Historiallinen käänne: joukkoliikenne vetää enemmän kuin oma auto. YLE *Uutiset* 27.8.2013. <http://yle.fi/uutiset/historiallinen_kaanne_joukkoliikenne_vetaa_enemman_kuin_oma_auto/6795784>.

Aiha, M. (2013). urBaana. 60 s. <http://www.urbaana.fi/files/urBaana_fi.pdf>.

Ajoneuvoliikenteen hinnoitteluselvitys. Tiivistelmäraportti. Luonnos. (2016). 16 s. <https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/ajoneuvoliikenteen_hinnoitteluselvitys_tiivistelmaraportti_luonnos.pdf>. HSL.

Alppikylä, rakentamistapaohje (2007). 59 s. Kaupunkisuunnitteluvirasto, asemakaavaosasto. <<http://www.hel2.fi/kv/tontti/Alppikylaraketapaohje.pdf>>.

Arkkitehtityöhuone Artto Palo Rossi Tikka Oy (2004). 16 s. <http://customers.evianet.fi/woodfocus/data.php/200411/088355200411031122_11_Arto_Aaro.pdf>.

Aro, T. (2016). *Suurten kaupunkiseutujen väestönkasvu (%) keskuksen ja kehyskuntien välillä 2005–2015*. Timo Aron laatima ja Twitterissä 19.1.2016 jakama taulukko.

Aro, T. (2018). Kaupunkiseutujen tunnuslukuja, s. 21. Teoksessa Nyholm, I. (2018;toim). Kaupunkien aikakausi. Kaupunkitutkijoiden puheenvuoroja 2020-luvun kaupunkipolitiikasta. 115 s. *Helsingin kaupungin keskushallinnon julkaisuja* 2018:11.

Arola, H. (2017). Liikkuminen muuttuu, kannattaako autoa enää omistaa? HS selvitti uudenlaisten autoilupalvelujen tarjontaa ja hintoja. *Helsingin Sanomat* 27.2.2017. <<http://www.hs.fi/talous/art-2000005104571.html>>.

Aromaa, J. (2016). Helsinkiin nousi valtava ”rausku” – siitä lähdetään pian Tallinnaan. YLE *Uutiset* 24.10.2016. <<http://yle.fi/uutiset/3-9248813>>.

- Aromaa, J. (2017). Tanssin talon ilme ratkesi ilman kilpailua – Helsinki saa ”leijuvaan laatikon”. *YLE Uutiset* 17.8.2017. <<https://yle.fi/uutiset/3-9780943>>.
- Aronpää, H. (2016). Energiasäädösten kiristyminen haittaa tervettä ja kestäväää rakentamista. *Helsingin Sanomat* 5.7.2016. <<http://www.hs.fi/mielipide/a1467602440842>>.
- Asumisen ja rakentamisen tilastotietoa Helsingistä (2018). Helsingin kaupunki. 20.11.2018. <<https://asuminenhelsingissa.fi/fi/content/asumisv%C3%A4ljyys>>.
- Asuntojen hinnat (2016). Sata kalleinta asuinaluetta juuri nyt. 15.6.2016. <<http://www.asuntojenhinnat.fi/blogi/sata-kalleinta-asuinaluetta-juuri-nyt/>>.
- Autonomistus asuntokunnittain (2012). Uudenmaan liiton tiepalvelu. <<http://tietopalvelu.uudenmaanliitto.fi/liikenne/autonomistus/?textsize=4>>.
- Autottomat taloudet (2013). Uudenmaan liiton tiepalvelu <http://tietopalvelu.uudenmaanliitto.fi/ajankohtaista/tiedotarkisto/2013/fi_FI/Autottomat_asuntokunnat/>.
- Auvinen, T., M. Kullberg & U. Teräs (2018). Kansainvälistä huipputasoa edustava Arkkitehtuuri- ja designmuseo Helsinkiin; Selvitys toteuttamisen edellytyksistä ja tarvittavista toimenpiteistä. 109 s. *Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisuja* 29/2018.
- Badger, E. (2013). Quantifying the cost of sprawl. *Citylab* 21.5.2013. <<https://www.citylab.com/equity/2013/05/quantifying-cost-sprawl/5664/>>.
- Batty, M., E. Besussi & N. Chin (2003). Traffic, urban growth and suburban sprawl. 12 s. Center for advanced spatial analysis. *Working paper series* 70. <<http://discovery.ucl.ac.uk/216/1/paper70.pdf>>.
- BeerFinland.com (2018). <http://www.beerfinland.com/suomen_panimot/helsinki.htm>. 14.11.2018.
- Bliss, L. (2015). What makes a city beautiful? *Citylab* 27.2.2015. <<https://www.citylab.com/solutions/2015/02/what-makes-a-city-beautiful/386291/>>.
- Bliss, L. (2016). How much does sprawl cost American commuters? *Citylab* 8.6.2016. <<https://www.citylab.com/design/2016/06/cost-of-sprawl-us-commuters/486170/>>.
- von Bonsdorff, B. (2010). Kleinh, Louis (1808–1874). Kansallisbibliografia. Biografiakeskus. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. <<http://www.kansallisbiografia.fi/kb/artikkeli/8917/>>.
- Brinded, L. (2017). Finland is the best country in the world for raising a family, according to expats. *Business Insider Nordic* 8.2.2017. <<http://nordic.businessinsider.com/internations-expat-survey-best-countries-in-the-world-to-raise-a-family-2017-2>>.
- Bui, Q., M. A. V. Chaban & J. White (2016). 40 percent of the buildings in Manhattan could not be built today. *The New York Times* 20.5.2016. http://www.nytimes.com/interactive/2016/05/19/upshot/forty-percent-of-manhattans-buildings-could-not-be-built-today.html?_r=0
- Bäckgren, N. (2018a). Katajanokalle nousseen uudistalon taustalta paljastuu rakennustarina, jossa lähes kaikki meni pieleen. *Helsingin Sanomat* 17.1.2018. <<https://www.hs.fi/koti/art-2000005527302.html>>.
- Bäckgren, N. (2018b). 1900-luvun talot ovat energiatehokkaampia, kestävämpiä ja terveellisempiä kuin uusilla menetelmillä rakennetut, väittää radikaali arkkitehtiviisikko. *Helsingin Sanomat* 20.4.2018. <<https://www.hs.fi/koti/art-2000005648695.html>>.

- Bäckgren, N. & J. Laitinen (2019). Täällä korkeasti koulutettu luova luokka asuu – HS:n hakukone laittaa pääkaupunkiseudun alueet järjestykseen niiden talouskasvua ruokkivien tekijöiden mukaan. *Helsingin Sanomat* 6.1.2019. <<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000005956403.html>>.
- Catella Markkinakatsaus Suomi syksy (2011). 29 s. <<http://www.catella.fi/fi/download.ashx?guid=06334ce3-c462-482e-870b-0ec249fe9f57>>.
- Catella Markkinakatsaus Suomi syksy (2015). 14 s. <<http://www.catella.com/PageFiles/35134/Markkinakatsaus%202015%20syksy.pdf>>.
- Catella Markkinakatsaus Suomi kevät (2016). 30 s. <http://www.kiinteistokaari.fi/sites/default/files/css/catella_markkinakatsaus_2016_kevat.pdf>.
- Christmas Markets in Munich (2011). <http://www.muenchen.de/int/en/Rathaus/tourist_office/veranst/christkind/Christmas_Markets.html>.
- Cookson, D. (2018). Hyper density in EU (grid squares with population over 10k per sgkm). <https://dancooksonresearch.carto.com/u/dancookson/viz/e3c3c361-c77e-40da-aafe-09a88a508e28/embed_map>.
- Corruption perceptions index (2014). Transparency International. <<https://www.transparency.org/cpi2014/results>>.
- Cortés, S. (2013). Kaupunkisuunnittelupäällikkö: tiivis kaupunki on hyvä kaupunki. *YLE Uutiset* 20.9.2013. <http://yle.fi/uutiset/helsingin_kaupunkisuunnittelupaallikko_tiivis_kaupunki_on_hyva_kaupunki/6839627?origin=rss>.
- Country Brand Index 2012–2013 (2013). <http://www.futurebrand.com/images/uploads/studies/cbi/CBI_2012-Final.pdf>.
- de Haan (2010). Is it a street or is it a road? Shared space. <http://www.universaldesign.ie/sites/default/files/PIETER_DE_HAAN_Dublin_6092010_0.pdf>.
- DN.sthlm (2015). Stockholm växer snabbast i Europa. 16.10.2015. <<http://www.dn.se/sthlm/stockholm-vaxer-snabbast-i-europa/>>.
- Eliasson, J. (S.a.). Stockholms trängselavgifter. 47 s. <http://www.regjeringen.no/upload/SD/Vedlegg/Veg%20og%20vegtrafikk/070522_foredra_g_eliasson.pdf>.
- Ennätyksellisen risteilykauden vieraat toivat Helsinkiin 32 miljoonaa euroa (2017). Helsingin kaupunki 13.11.2017. <<https://www.hel.fi/uutiset/fi/kaupunginkanslia/helsinki-ennatyksellinen-risteilykausi>>.
- Esikaupunkien kehittäminen (2010). Helsingin kaupunki. <http://esikaupunki.hel.fi/renessanssi/esikaupunkien_kehittaminen>.
- Esikaupunkien Renessanssi (2009). Helsingin kaupunki. <<http://esikaupunki.hel.fi/>>.
- Espoon raideliikennevisio (2011). 35 s. <<http://www.espo.fi/binary.asp?path=136858&field=FileAttachment>>.
- Financial Times: Helsinki hyvä sijoituskohde (2014). *Helsingin Uutiset* 24.2.2014. <<http://www.helsinginuutiset.fi/artikkeli/281686-financial-times-helsinki-hyva-sijoituskohde>>.
- Finland among the best in the world (2018). Statistics Finland. <https://www.stat.fi/ajk/satavuotias-suomi/suomimaaailmankarjessa_en.html>.

Finland ranked 5th most innovative country in the world by Bloomberg (2017). *Cleantech Finland* 30.1.2017. <<http://www.cleantechfinland.com/-/finland-ranked-5th-most-innovative-country-in-the-world-by-bloomberg>>.

Florida, R. (2012). Why denser cities are smarter and more productive? *Citylab* 10.12.2012. <<https://www.citylab.com/life/2012/12/why-denser-cities-are-smarter-and-more-productive/4049/>>.

Florida, R. (2017). The geography of innovation. *Citylab* 3.8.2017. <<https://www.citylab.com/life/2017/08/the-geography-of-innovation/530349/>>.

Forés, J. J. F. (S.a.). *Mat urbanism: growth and change*. 11 s. <http://cityform.mit.edu/files/Projections10_ferrer-fores.pdf>.

Fragile States Index (2017). <<http://fundforpeace.org/fsi/2017/05/14/fragile-states-index-2017-annual-report/>>.

Glancey, J. (2017). The exciting and innovative buildings opening in 2018. *BBC Culture* 29.12.2017. <<http://www.bbc.com/culture/gallery/20171229-the-exciting-and-innovative-buildings-opening-in-2018>>.

Global Talent Competitiveness Index (2018). <<https://www.mynewsdesk.com/fi/adecco-finland/documents/global-talent-competitiveness-index-2018-tutkimus-74623>>.

Graves, M. (2012). Architecture and the lost art of drawing. *New York Times* 1.9.2012. <<https://www.nytimes.com/2012/09/02/opinion/sunday/architecture-and-the-lost-art-of-drawing.html>>.

Gray, A. (2018). Here's how Finland solved its homelessness problem. *World Economic Forum* 13.2.2018. <<https://www.weforum.org/agenda/2018/02/how-finland-solved-homelessness/>>.

Guggenheim Helsinki -museo. (2016). <<http://www.taloustutkimus.fi/ajankoh-taista/?x1541726=4092914>>.

Hakkarainen, K. (2015). Punavuori matalaksi – Helsingin luvattomat pihaparkkipaikat täyttäisivät kokonaisen kaupunginosan. *Helsingin Sanomat* 4.2.2015. <<http://www.hs.fi/kaupunki/a1305924529190>>.

Hannula, T. (2013a). Asukkaat eivät voi estää ostaribaarin perustamista naapuriin. *Helsingin Sanomat* 21.11.2013. <<http://www.hs.fi/kaupunki/a1384934668729>>.

Hannula, T. (2013b). Helsingin keskustaan tuli vuodessa jopa 20 prosenttia lisää pyöräilijöitä. *Helsingin Sanomat* 30.10.2013. <<http://www.hs.fi/kaupunki/a1383102553004>>.

Hartikainen, J. (2016). Selvitys: Helsinki-Vantaa on noussut Euroopan tärkeimpien lentoliikenteen solmukohtien joukkoon. *Helsingin Sanomat* 6.9.2016. <<http://www.hs.fi/talous/a1473125245088>>.

Helander, V. (2007). Suomen pankin arkkitehti Ludwig Bohnstedt. 32 s. <http://www.suomenpankki.fi/fi/julkaisut/muut_julkaisut/Documents/eDocke2/Paarakennus_A5L.pdf>.

Helliwell, J., R. Layard & J. Sachs (2015). *World Happiness Report 2015*. 167 s. United Nations. <http://unsdsn.org/files/2013/09/WorldHappinessReport2013_online.pdf>.

Helpinen, V. (2016). Suur-Kööpenhamina ja Tukholma kiinnostavat globaaleja jättejä – Auttaisiko Helsinki-Tallinna kaksoiskaupunki meitä? *YLE Uutiset* 30.3.2016. <http://yle.fi/uutiset/suur-koopendamina_ja_tukholma_kiinnostavat_globaaleja_jatteja__auttaisiko_helsinki-tallinna-kaksoiskaupunki_meita/8774753>.

Helsinki aloittaa uuden yleiskaavan valmistelun (2012). Helsingin kaupunki. <http://www.hel.fi/hki/Ksv/fi/Uutiset/uusi_yleiskaava>.

Helsingin hyytävimmät paikat ja tarinat (2018).

<<https://www.myhelsinki.fi/fi/n%C3%A4e-ja-koe/n%C3%A4ht%C3%A4vyydet/helsingin-hyyt%C3%A4vimm%C3%A4t-paikat-ja-tarinat>>.

Helsingin kaupungin pormestarit v. 1875 kunnallisasetukseen asti. Suomen Sukututkimusseura. <<https://www.genealogia.fi/hakem/luettelo058s.htm>>.

Helsingin matkailussa kaikkien aikojen ennätys (2012). <http://www.uudenmaanliitto.fi/?4904_m=8488&s=38>.

Helsingin niemen puutalot (2012). <<http://www.hel2.fi/kaumuseo/kavely/puutalot/puukohde.html#1>>.

Helsingin seudun elokuvateatterit kautta aikojen (2011). <<http://www.kava.fi/museo/arkiston-aarteet/helsingin-seudun-elokuvateatterit>>.

Helsingin seutu tiivistetysti (2017). <<https://www.helsinginseutu.fi/hs/fi/kaupunkitieto>>.

Helsingin seutu tilastoina (2012). <<http://www.helsinginseutu.fi/hki/hs/Helsingin+Seutu/Kaupunkitieto+ja+tilastot/Helsingin+seutu+tilastoina/>>.

Helsingin yliopiston fysiikan laitos; Siltavuorenpenger 20; Helsinki (2018). Helsingin kaupunginmuseo/ Finna. <<https://hkm.finna.fi/Record/hkm.HKMS000005:00000sud>>.

Helsinki kohentaa pyörätieverkostonsa (2012). *YLE Uutiset* 22.5.2012. <http://yle.fi/uutiset/helsinki_kohentaa_pyoratieverkostonsa/6104175>.

Helsinkiläiset vahvasti pyöräliikenteen edistämisen kannalla (2018). Helsingin kaupunki 23.11.2018. <<https://www.hel.fi/uutiset/fi/kaupunkiymparisto/helsinkilaiset-vahvasti-pyoralikenteen-edistamisen-kannalla>>.

Helsinkiläiskotien ahtaus ei juuri helpota – Enonkoskelaisille rutkasti lisäneliöitä parissa vuosikymmenessä. *YLE Uutiset* 19.2.2015. <http://yle.fi/uutiset/helsinkilaiskotien_ahtaus_ei_juuri_helpota__enonkoskelaisille_rutkasti_lisanelioita_parissa_vuosikymmenessa/7802619>.

Helsinki suosittu kongressikaupunki (2013). *YLE Uutiset* 7.6.2013. <http://yle.fi/uutiset/helsinki_suosittu_kongressikaupunki/6677564>.

Helsinki-Tallinna tunneliyhteyden esiselvitys puoltaa merenalaisen rautatietunnelin suunnittelun jatkamista (2015). Sweco. <<http://www.sweco.fi/fi/Finland/Uutisia/2015/Helsinki-Tallinna-tunneliyhteyden-esiselvitys-puoltaa-merenalaisten-rautatietunnelien-suunnittelun-jatkamista/>>.

Hietala, H. (2009). Jätkäsaarikysely. Kysely jäsenyrittäjille Jätkäsaaren kehittämisestä. 12 s. Helsingin Yrittäjät. <<http://www.yrittajat.fi/File/de24bc9b-9e46-4741-820c-0e6b38725ba7/Jatkasaari.pdf>>.

Hietanen, J. (S.a.). Mestaritalon historia. <<http://www.mestaritalo.com/historia.asp>>.

- Hiilineutraali Helsinki 2035 – toimenpideohjelma. Päästövähennystyöryhmän esitys 28.2.2018. 101 s. <<https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/HNH-2035-toimenpideohjelma.pdf>>.
- Holmila, P. (2017). Arkkitehdin visio: Helsingin Kaartinkaupungista muotoilun ja arkkitehtuurin kortteli ja tyhjillään oleva Kaartin maneesi museoiden näyttelytilaksi. *Helsingin Sanomat* 22.2.2017. <<http://www.hs.fi/kulttuuri/art-2000005098765.html>>.
- Holmila, P. (2018). Opetetaanko arkkitehdeille lainkaan värien käyttöä? Uusista kaupunginosista tuli värien ilotulitusta, mutta Helsinkiä elävöittänyt ilmiö voi jäädä lyhytaikaiseksi. *Helsingin Sanomat* 15.12.2018. <<https://www.hs.fi/kulttuuri/art-2000005932572.html>>.
- Holmila, P. (2019). Taiteilijaprofessori Juha Ilonen, 60, haluaa Helsinkiin lisää Helsinkiä – Pilvenpiirtäjät eivät siihen kuulu. *Helsingin Sanomat* 10.1.2019. <<https://www.hs.fi/kulttuuri/art-2000005960186.html>>.
- Holopainen, R. (2017). Kuntähdenkenttä. Puistohistoriallinen selvitys. 67 s. Kaupunkiympäristön julkaisuja 2017:5. <<https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/julkaisut/julkaisu-15-17.pdf>>.
- Holopainen, M., O. Kivekäs, O. Soininvaara & M. Särelä (2012). Seuraavat 400 000 helsinkiläistä. 99 s. <<http://www.soininvaara.fi/wordpress/wp-content/uploads/2012/10/Seuraavat-400k-helsinkil%C3%A4ist%C3%A4.pdf>>.
- HSL-alueen joukkoliikenne jälleen kansainvälisen joukkoliikennetutkimuksen paras (2015). <<https://www.hsl.fi/uutiset/2015/hsln-joukkoliikenne-jalleen-kansainvalisen-joukkoliikennetutkimuksen-paras-6438>>.
- Hurley, A. K. (2015). Shopping malls aren't actually dying. Citylab 25.3.2015. <<http://www.citylab.com/design/2015/03/shopping-malls-arent-actually-dying/387925/>>.
- Härkönen, J. (2011). Logistiikkakeskukset Suomessa nyt ja tulevaisuudessa – Kaupunkien ja kuntien rooli kehityksessä. 16 s. <<http://www.valonia.fi/Public/download.aspx?ID=125223&GUID=%7B2EDEF6E6-69EC-499A-9242-6093C5BEA50F%7D>>.
- Härme, M. (2018). Pyöräliikenneonnettomuudet Helsingissä 2007–2016. 65 s. Ammattikorkeakoulututkimnon opinnäytetyö. Hämeen ammattikorkeakoulu.
- Ilonen, J. (2007). Olohuone Helsinki: 31 uutta kaupunkitilaa ydinkeskustaan. 32 s. <www.kolumbus.fi/juha.ilonen>.
- In praise of gentrification. *The Economist* 21.6.2018. <<https://www.economist.com/united-states/2018/06/21/in-praise-of-gentrification>>.
- Jakonen, J. (2013). Merenranta-alueet eivät houkuttele hyvätulaisia. *Helsingin Uutiset* 23.10.2013. <<http://www.helsingin uutiset.fi/artikkeli/261399-merenranta-alueet-eivat-veda-hyvätulaisia>>.
- Jauhiainen, I. (2018). Redi on sokkelo – Kauppakeskuksen johtaja: ”Jokainen voi tehdä käynnistään omanlaisensa seikkailun. *Talouselämä* 24.9.2018. <<https://www.talouselama.fi/uutiset/redi-on-sokkelo-kauppakeskuksen-johtaja-jokainen-voi-tehda-kaynnistaan-omanlaisensa-seikkailun/00f931c1-06a1-3ce1-976e-832fa0e495a3>>.
- Jokinen, P. (2016). Miten Rodin näkyy Helsingin katukuvassa? 24.2.2016. <<http://paulijokinen.fi/miten-rodin-nakyy-helsingin-katukuvassa/>>.

- Jokinen, R. (2009a). Helsingin kantakaupungin sisäpihoilla on tuhansia laittomia autopaikkoja. <http://omakaupunki.hs.fi/paakaupunkiseutu/uutiset/helsingin_kantakaupungin_sisapihoilla_on_tuhansia_laittomia/>. 24.5.2012.
- Julkisyhteisöjen rahoitustilinpito (2014). Tilastokeskus 16.12.2014. <<http://www.stat.fi/til/jyrt/>>.
- Juuti, P. (2012). Energiatehokkuus voi vapauttaa metropolin kivihiilestä. *YLE Uutiset* 12.11.2012. <http://yle.fi/uutiset/energiatehokkuus_voi_vapauttaa_metropolin_kivihilesta/6373515>.
- Jätehuolto pääkaupunkiseudulla kautta aikojen (2017). <<http://www.kotikone.fi/~d628809/pkskps/>>.
- Kaivopuiston keilarata (2011). <<http://www.porssitieto.fi/kirjoitus/keilarata.html>>.
- Kallion Basaari (2011). <<http://www.lintulaakso.net/kallionbasaari/index.php>>.
- Kallis Hakamaentien remontti oli pettymys autoilijoille. *YLE Uutiset* 17.9.2012. <http://yle.fi/uutiset/kallis_hakamaentien_remontti_oli_autoilijoille_pettymys/5891227>.
- Kankare, M. (2018). 600 miljoonaa hävinnyt Kiviniemen, Kataisen ja Sipilän hallitusten aikana – maassa joka sanoo panostavansa tutkimukseen. *Talouselämä* 3.4.2018. <<https://www.talouselama.fi/uutiset/600-miljoonaa-havinnyt-kiviniemen-kataisen-ja-sipilan-hallitusten-aikana-maassa-joka-sanoo-panostavansa-tutkimukseen/8a9a9542-daba-3e17-a268-8cad55d456ab>>.
- Karismo, A. (2017). Suomi putoaa innovaatiotilastoissa, muut Pohjoismaat panostavat tutkimukseen ja kehitykseen. *YLE Uutiset* 18.1.2017. <<https://yle.fi/uutiset/3-9408723>>.
- Kasvisravintoloita (2012). Vegaaniliitto ry. <<http://www.vegaaniliitto.fi/ravintolat.html#helsinki>>.
- Kiesiläinen, M. (2016). Valtionosuuksien tasausjärjestelmä kaipaa uudistusta. Uusi Suomi Puheenvuoro Vapaavuoro 20.10.2016. <<http://mikkokiesilainen.puheenvuoro.uusisuomi.fi/224746-valtionosuuksien-tasausjarjestelma-kaipaa-uudistusta?ref=poiminnat>>.
- Kinney, J. (2016). Jane Jacobs was put to the test in 6 Italian cities. *Next City* 8.4.2016. <<https://nextcity.org/daily/entry/jane-jacobs-city-ideas-tested-italy>>.
- Klinge, M. (1997). Topelius, Zachris (1818–1898). Kansallisbibliografia. Biografiakeskus. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. <<https://kansallisbiografia.fi/kansallisbiografia/henkilo/2854>>.
- Koivuranta, E. (2017). Selvitys: Oma koti jättitontilla ei yksin riitä – kaavoittajat patistetaan nyt piirtämään pienempiä taloja. *YLE Uutiset* 31.8.2017. <<https://yle.fi/uutiset/3-9803215>>.
- Kortelainen, M. (2017). Uudet asunnot ovat pienentyneet rajusti, professori huolestui kehityksestä. *Rakennuslehti* 13.6.2017. <<https://www.rakennuslehti.fi/2017/06/uudet-asunnot-ovat-pienentyneet-rajusti-professori-huolestui-kehityksesta/>>.
- Kortteli- tai kortteliryhmäkohtainen jätehuolto (s. a.). <http://www.hsy.fi/jatehuolto/Documents/Seminaarit/jatehuolto_umpikorttelit_joensuu.pdf>.
- Kostiainen, J. (2015). Insinööri ei enää viihdy teknologiereservaatissa. <<http://nokkelakaupunki.fi/2015/02/17/insinööri-ei-ena-viihdy-teknologiereservaatissa/>>.
- Kotien aurinkosähkö nyt kovassa kasvussa – Uudellamaalla jo yli 260 voimalaa (2015). *YLE Kuningaskuluttaja* 3.11.2015. <<http://yle.fi/aihe/artikkeli/2015/11/03/kotien-aurinkosahko-nyt-kovassa-kavussa-uudellamaalla-jo-yli-260-voimalaa>>.

- Kuisma, K. (2018). Tutkimus: Helsingin ruuhkat ovat hellittäneet miltei tunnilla vuodessa – Los Angeles piti asemansa maailman ruuhkaisimpana kaupunkina. *Tekniikan Maailma* 7.2.2018. <<https://tekniikanmaailma.fi/tutkimus-helsingin-ruuhkat-ovat-hellittaneet-miltei-tunnilla-vuodessa-los-angeles-piti-aseansa-maailman-ruuhkaisimpana-kaupunkina/>>.
- Kumpulankartan laakso (s. a.). <http://www.miro.fi/Kumpulankartan_laakso.pdf>.
- Kuokkanen, K. (2018). Mönkikö Helsinki kaupunkibulevardit nurin? Valtio ei olisi vienyt asiaa oikeuteen, jos Helsinki olisi kuunnellut toistuvia varoituksia. *Helsingin Sanomat* 28.2.2018. <<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000005584905.html>>.
- Kuper, S. (2013). International cities are turning into 'elite citadels'. *Business Insider* 17.6.2013. <<http://www.businessinsider.com/global-cities-too-expensive-paris-2013-6>>.
- Kyttä, M. (2011). Urbaani onni – sosiaalisesti ja rakenteellisesti kestävä yhdykskunnan kartoittaminen. 20 s. <http://ytk.tkk.fi/fi/tutkimus/hankkeet/Tiiviys_kytta_uusi.pdf>. 09.6.2011.
- Lagerstedt, & Saari (2000). Krepost Sveaborg. Helsingin maa- ja merilinnoitus ensimmäisen maailmansodan aikana. <<http://www.novision.fi/viaporivaus.htm>>.
- Laitinen, J. (2013). Helsinki haaveilee miljardeja maksavista autotunneleista. *Helsingin Sanomat* 25.6.2013. <<http://www.hs.fi/kaupunki/Helsinki+haaveilee+miljardeja+maksavista+autotunneleista/a1372051673942>>.
- Laitinen, J. (2014). Turistit karkaavat Helsingistä muiden pohjoismaiden pääkaupunkeihin. *Helsingin Sanomat* 12.3.2014. <<http://www.hs.fi/kaupunki/Turistit+karkaavat+Helsingista+muiden+pohjoismaiden+paa-kaupunkeihin/a1394528474909>>.
- Laitinen, J. (2016a). U2 tarjosi ravintolaillan Helsingissä – nyt 90-luvun trendipaikka katoaa Eerikinkadulta. *Helsingin Sanomat* 18.2.2016. <<http://www.hs.fi/kaupunki/a1455691039448>>.
- Laitinen, J. (2016b). Helsinki rakentaa asuntoja ennätystahtia – ”asumisen hinta ei laske ennen kuin tehdään järkevämpiä asuntoja”. *Helsingin Sanomat* 27.4.2016. <<http://www.hs.fi/kaupunki/a1461645610058>>.
- Laitinen, J. (2017a). ”Karnevaalikatku on kuollut” – Bailupaikat jättivät Ison Roban ja Punavuoren. *Helsingin Sanomat* 28.1.2017. <<http://www.hs.fi/kaupunki/art-2000005064256.html>>.
- Laitinen, J. (2017b). Tukholma kahmii startup-yritykset, Oslo työpaikat – Helsingin seudun talouskasvu jäänyt kilpailevista Itämeren kaupungeista pahasti jälkeen. *Helsingin Sanomat* 7.4.2017. <<http://www.hs.fi/kaupunki/art-2000005159721.html>>.
- Laki vähittäiskaupan liikeajasta (1969). Finlex. <<http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1969/19690435>>.
- Lassila, A. (2012). Turisti jättää Ruotsiin enemmän rahaa kuin Suomeen. *Helsingin Sanomat* 5.11.2012. <<http://www.hs.fi/talous/a1305612644335>>.
- Lassila, A. (2017). Stockmann joutuu myymään omaisuuttaan hinnalla millä hyvänsä selvittääkseen veloistaan – HS selvitti, miten tavaratalojätti romahti. *Helsingin Sanomat* 23.9.2017. <<https://www.hs.fi/talous/art-2000005379717.html>>.
- Lauronen, E. (2013). Suurkaupungistuminen, kaupunkitalous ja kasvu. Helsingin yleiskaavan kasvuseminaari 14.1.2013. <http://www.yleiskaava.fi/wp-content/uploads/2013/01/teemaseminaari_kasvu_EskoLauronen_140113.pdf>.

- Lehtinen, T. (2014). Tutkimus: Helsinki on muuttoliikkeen suurin häviöjä. *Helsingin Sanomat* 21.1.2014. <<http://www.hs.fi/kotimaa/Tutkimus+Helsinki+on+muuttoliikkeen+suurin+h%C3%A4vi%C3%A4j%C3%A4/a1390272228256>>.
- Lehtonen, M. (2016). Rakennusteollisuus asuntopulasta: ”Miljoona asuntoa väärässä paikassa”. *Kauppalehti* 5.9.2016. <<https://www.kauppalehti.fi/uutiset/rakennusteollisuus-asuntopulasta-miljoona-asuntoa-vaarassa-paikassa/18309216-c514-3287-a2c7-8253af6f7540>>.
- Lepistö, J. (2013). VATT: Valtion töiden siirrosta ei mitään hyötyä maakunnille. *MTV UUTISET* 27.10.2013. <<http://www.mtv3.fi/uutiset/kotimaa.shtml/2013/10/1824554/vatt-valtion-toiden-siirrosta-ei-mitaan-hyotya-maakunnille>>.
- Liikenneonnettomuudet (2018). Helsingin kaupunki 6.11.2018. <<https://www.hel.fi/helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/kadut-ja-liikennesuunnittelu/tutkimus-ja-tilastot/liikenneonnettomuudet/>>.
- Liiten, M. (2016). Uusi vertailu: Suomalaisyliopistot ovat maailman toiseksi parhaat. *Helsingin Sanomat* 25.4.2016. <<http://www.hs.fi/kotimaa/a1461552884683>>.
- Liiten, M. (2017a). Aivovuoto Suomesta pahenee, tieteentekijät vaativat hallitusta patoamaan pätevien tutkijoiden maastamuuttoa. *Helsingin Sanomat* 21.4.2017. <<http://www.hs.fi/politiikka/art-2000005179070.html>>.
- Liiten, M. (2017b). Selvitys: Yliopistot tuovat 14,2 miljardia euroa Suomen talouteen – yksi yliopistoihin sijoitettu euro tuottaa vähintään viisi euroa. *Helsingin Sanomat* 13.6.2017. <<http://www.hs.fi/talous/art-2000005252117.html>>.
- Liiten, M. (2019). Yritykset siirtävät tutkimustoimintaa pois Suomesta – Selvitys vaatii perusteellista remonttia tutkimusrahoitukseen: ”Suomi oli aikoinaan edelläkävijä, nyt takaistuimella”. *Helsingin Sanomat* 9.1.2019. <<https://www.hs.fi/talous/art-2000005959770.html?ref=rss>>.”
- Lilius, H. (2000). Engel, Carl Ludvig (1778-1840). Kansallisbibliografia. Biografiakeskus. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. <<http://www.kansallisbiografia.fi/kb/artikkeli/3213/>>.
- Lindeqvist, M. (2018). Liikenne ja autonomistus. <https://www.hel.fi/hel2/Helsinginseutu/HS_tunnusluvut/liikennemaara_ja_autonomistus.pdf>. 30.1.2018.
- Litman, T. (2012). Generated traffic and induced travel. 37 s. <<http://www.vtpi.org/gentraf.pdf>>.
- Livady Oy (2013). Pasilan konepajan rakennushistorian selvitys ja inventointi. <<http://www.livady.fi/livady.php?val=316&cat=9>>.
- Lohilahti, O. (2018). Nurmijärvi-ilmio on nyt Järvenpää-ilmio – Helsingin kehyskuntiin virtaa perheellisiä, korkeakoulutettuja ja työssäkäyviä uusia asukkaita. *Helsingin Sanomat* 12.4.2018. <<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000005638284.html>>.
- Lohman, E. (2015). Helsingin seudun viherkehä – Mahdollisuuksien toimintaympäristö. 120 s. *Uudenmaan liiton julkaisuja* E151. Luvan hakeminen (2018). Helsingin kaupunki 30.8.2018. <<https://www.hel.fi/helsinki/fi/asuminen-ja-ymparisto/rakentaminen/ennakkotietoa-rakentamiseen/lupa-hakeminen/#11>>.
- Lyytinen, J. (2018). Oodin idea. *Helsingin Sanomat* 14.10.2018. <<https://www.hs.fi/sunnuntai/art-2000005862194.html>>.
- Länkinen, T. (2014). Ei kituvuotta cleantech-firmissä – palkkaavat väkeä. *YLE Uutiset* 7.5.2014. <<https://yle.fi/uutiset/3-7226168>>.

- Länsimetro näyttäisi kasvattaneen joukkoliikenteen käyttöä (2018). Helsingin kaupunki 5.10.2018. <<https://www.hel.fi/uutiset/fi/helsinki/lansimetro-nayttaisi-kasvattaneen-joukkoliikenteen-kayttoa>>.
- Löytö kokoelmista – amerikkalainen itsepalvelumyymälä rantautuu Suomeen (2013). Arkkitehtuurimuseo. <<http://www.mfa.fi/amerikkalainen-itsepalvelumyymala-rantau>>.
- Maailman toimivin kaupunki – Helsingin kaupunkistrategia 2017–2021 (2017). <<https://www.hel.fi/helsinki/fi/kaupunki-ja-hallinto/strategia-ja-talous/kaupunkistrategia/strategia-ehdotus/>>.
- Malmberg, L. (2015a). Arabianrannan viimeinenkin talo valmistuu – alueen isä arvioi HS:lle kätensä työn. *Helsingin Sanomat* 25.8.2015. <<http://www.hs.fi/kaupunki/a1440389480977>>.
- Malmberg, L. (2015b). Helsingin Hernesaareen tulee hulpea venesatama ja 6 000 asukasta. *Helsingin Sanomat* 5.9.2015. <<http://www.hs.fi/kaupunki/a1441344421009>>.
- Malmberg, L. (2016a). Asuntojen hinnat nousivat pilviin Helsingin seudulla – HS:n kartta näyttää hinnanmuutoksen eri alueilla. *Helsingin Sanomat* 4.2.2016. <<http://www.hs.fi/kaupunki/a1454127033359>>.
- Malmberg, L. (2016b). Historiallinen käänne Helsingissä: Autojen määrän kasvu pysähtyi. *Helsingin Sanomat* 25.2.2016. <<http://www.hs.fi/kaupunki/a1456373181623>>.
- Malmberg, L. (2016 c). Heitteille jätettyä Merihakaa odottaa kasvojenkohotus – ”Tämä on Helsingin helmiä. *Helsingin Sanomat* 18.3.2016. <<http://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002891825.html>>.
- Malmberg, L. (2018). Helsingin suunnitelmat kaupunkibulevardeista jyrättiin oikeudessa – mitä tapahtui ja miksi? HS selittää yllätysratkaisun viiden kysymyksen avulla. *Helsingin Sanomat* 6.2.2018. <<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000005555006.html>>.
- Malmberg, L. (2018b). Tutkijat: hiilineutraaliutta lupaileva Helsinki sivuuttaa yli puolet helsinkiläisten päästöistä. *Helsingin Sanomat* 25.4.2018. <<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000005655022.html>>.
- Malmilta maailmalle. Alvar Aallon ulkomaanmatkat 1923–1976 (2006). <http://www.alvaraalto.fi/net/malmilta_maailmalle/alvarin_matkat_vuodet.htm>.
- Mankkinen, J. (2018). Bruce Oreck haluaa Vallilan konepaja-alueesta Helsingin Camdenin: ”Täällä ei ole tilaa Starbucksille”. *YLE Uutiset* 23.5.2018. <<https://yle.fi/uutiset/3-10220644>>.
- Marttinen, V. (2018). Maan alta paljastui yllätys – Presidentinlinnan naapurista löytyi puuparru, joka saattaa olla pala venäläisten rakentamaa 300 vuotta vanhaa linnoitusta. *YLE Uutiset* 26.9.2018. <<https://yle.fi/uutiset/3-10419477>>.
- Mehtälä, M. (2007). Tempeliahaukio – oikaisu kirkon suunnitteluhistoriaan. <<http://www.tempehaukio.fi/artikkeli1.htm>>.
- Mercer (2010b). Quality of Living worldwide city rankings 2010 – Mercer survey. <<http://www.mercer.com/referencecontent.htm?idContent=1173105>>.
- Miikkulainen, L. (2017). Näyttävyyttä, viihtyisyyttä, parempaa ilmaa – Viherkatoista pidetään, mutta hinta ja ennakkoluulot jarruttavat rakentamista. *YLE Uutiset* 6.8.2018. <<https://yle.fi/uutiset/3-9753706>>.
- Mikkola, J. (2015). Rakennusmääräykset tuottavat sairaita taloja. *Helsingin Sanomat* 14.11.2015. <<http://www.hs.fi/paakirjoitukset/a1447406275087>>.

- Mikkonen, M. (2018a). HS-gallup: Enemmistö suomalaisista valmiita maksamaan haittaveroa lentomatkustamisesta. *Helsingin Sanomat* 4.5.2018. <<https://www.hs.fi/ulkomaat/art-2000005666515.html>>.
- Mikkonen, M. (2018b). Länsimaalaisten pitäisi vähentää lihansyöntiä 90 prosenttia, muuten ilmastomuutoksen hillintä ei onnistu, varoittavat tutkijat. *Helsingin Sanomat* 13.10.2018. <<https://www.hs.fi/ulkomaat/art-2000005863309.html>>.
- Moilanen, K. (2016). Oletko jumbolainen vai itisläinen? Tai ehkä Sellon tai Ison Omenan ihmisiä? HS:n kartat näyttävät, miten Helsingin seutu jakautuu. *Helsingin Sanomat* 8.10.2016. <<http://www.hs.fi/kaupunki/a1475821096534>>.
- Monocle (2011). <<http://www.monocle.com/sections/affairs/Web-Articles/Most-liveable-city-Helsinki/>>.
- Moore, R. (2013). The death of the American mall and the rebirth of public space. *The International* 10.10.2013. <<http://www.theinternational.org/articles/354-the-death-of-the-american-mall-and-the-re>>.
- Moottoriajoneuvoliikenteen määrät (2018). Helsingin kaupunki 25.10.2018. <<https://www.hel.fi/helsinki/fi/kartat-ja-liikenne/kadut-ja-liikennesuunnittelu/tutkimus-ja-tilastot/moottoriajoneuvoliikenteen-maarat/>>.
- Mustonen, P. (2018). Airbnb:n tarjonta kattaa jo viidenneksen Helsingin majoituspaikoista. *Kvartti* 8.3.2018. <<http://www.kvartti.fi/fi/blogit/airbnbn-tarjonta-kattaa-jo-viidenneksen-helsingin-majoituspaikoista>>.
- Mustonen, P. & T. Lindblom (2016). Kantakaupungissa asuu tyytyväisiä lapsiperheitä. *Kvartti* 1/2016. <<http://www.kvartti.fi/fi/artikkelit/kantakaupungissa-asuu-tyytyvaisia-lapsiperheitä>>.
- Mäki, N. (2016). Osakeasuntojen hinnat Helsingissä tammi-maaliskuussa 2016. 11 s. *Helsingin kaupungin tietokeskuksen tilastoja* 2016:16. <http://www.hel.fi/hel2/tietokeskus/julkaisu/pdf/16_04_29_Tilastoja_16_Maki.pdf>.
- Mättö, V. (2012). Sirkus toimi Paasitornin uuden hotellin innoittajana. *YLE Uutiset* 14.8.2012. <http://yle.fi/uutiset/sirkus_toimi_paasitornin_uuden_hotellin_innoittajana/6255974>.
- Mölsä, S. (2016). Miksi sata vuotta sitten osattiin rakentaa parempia taloja kuin nyt? *Rakennuslehti* 14.10.2016. <<https://www.rakennuslehti.fi/2015/11/miksi-sata-vuotta-sitten-osattiin-rakentaa-parempia-taloja-kuin-nyt/>>.
- New regional competitiveness index highlights strong regional dimension (2010). <http://ec.europa.eu/dgs/jrc/index.cfm?id=1410&obj_id=11500&dt_code=NWS&lang=en>.
- Nieminen, A. (2015). Helsingissä järjestettiin viime vuonna ennätysmäärä kongresseja. *Helsingin Sanomat* 25.3.2015. <<http://www.hs.fi/kaupunki/a1427256010076>>.
- Niska, A. (2017). Lasten määrän kasvu keskittyy nyt kantakaupunkiin. *Kvartti* 3/2017. <<http://www.kvartti.fi/fi/artikkelit/lasten-maaran-kasvu-keskittyy-nyt-kantakaupunkiin>>.
- Numminen, M. (2014a). Helsinki haluaa häättää henkilöautot. *Suomen Kuvalehti* 10.2.2014. <<http://suomenkuvalehti.fi/jutut/kotimaa/helsinki-haluaa-haataa-henkiloautot/>>.

- Numminen, M. (2014b). Nyt Helsinkiä uudistavat nelikymppiset: vähemmän tilaa autoille, lisää ihmisiä. *Suomen Kuvalehti* 21.2.2014. <<http://suomenkuvalehti.fi/jutut/kotimaa/uusi-sukupolvi-suunnittele-nyt-helsinkiä-vahemman-tilaa-autoille-enemman-ihmisiä/>>.
- Näyttely etnisistä ravintoloista 23.4.2008–19.12.2008 (2008). <<http://www.hotelliaravintolamuseo.fi/38>>.
- Ojala, J. (2009). Kauppaneuvos Henrik Borgström (1799–1883). Kansallisbibliografia. Biografiakeskus. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. <<http://www.kansallisbiografia.fi/talousvaikuttajat/?iid=79>>.
- Ormuspelto, rakentamistapaohje (2007). 45 s. Helsingin kaupunki, kaupunkisuunnitteluvirasto, asemakaavaosasto. <http://www.uuttahelsinki.fi/sites/default/files/Ormuspelto+raktapa+070531_net.pdf>.
- O’Sullivan, F. (2016). Rating Europe’s most and least happy cities. *Citylab* 9.2.2016. <<https://www.citylab.com/equity/2016/02/europe-happy-cities-eurobarometer-athens/461958/>>.
- Paastela, K. (2018). Tutkimus selvitti: Näin moni asukas kannattaa ”lisää kaupunkia Helsinkiin”. *Helsingin Uutiset* 7.2.2018. <<https://www.helsinginuutiset.fi/artikkeli/606460-tutkimus-selvitti-nain-moni-asukas-kannattaa-lisaa-kaupunkia-helsinkiin>>.
- Pajuriutta, S. (2018). Oodi ja Amos Rex nousivat maailman merkittävimpien lehtien uutisaiheiksi, eikä se ollut sattumaa – Näin menestys rakennettiin. *Helsingin Sanomat* 27.12.2018. <<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000005947213.html>>.
- Palkinnot ja tunnustukset (2015). Finavia. <<http://www.finavia.fi/fi/helsinkivantaa/lyhyesti/palkinnot/>>.
- Palttala, P. (2013a). Helsinki varautuu hurjaan väestönkasvuun. *Helsingin Sanomat* 28.11.2013. <<https://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002692227.html>>.
- Palttala, P. (2013b). Suuri muuttoaalto ravistaa Suomea. *Helsingin Sanomat* 17.12.2013. <<http://www.hs.fi/kotimaa/a1387177644293>>.
- Parviala, A. & T. Tebest (2015). Kymmenissä kunnissa enemmistö työpaikoista rahoitetaan veroilla – katso kotikuntasi tilanne. *YLE Uutiset* 23.11.2015. <<https://yle.fi/uutiset/3-8459573>>.
- Picker, L. (2016). How the demographics of the city centre are changing. *World Economic Forum* 7.1.2016. <<https://www.weforum.org/agenda/2016/01/how-the-demographics-of-city-centres-are-changing/>>.
- Piispanen, P. (2014). Tiesitkö tämän: lotatkin valmistautuivat aseelliseen taisteluun Helsingissä. *Verkkouutiset* 1.3.2014. <<http://www.verkkouutiset.fi/kotimaa/lotat-16662>>.
- Pro Helsinki 2.0 (2014). Urban Helsinki -kollektiivi. <<http://www.urbanhelsinki.fi/>>.
- Raeste, J-P. (2016). Pääkaupunkiseudulla tyhjää toimistotilaa 30 Postitalon verran – Helsingin keskuksen valtaavat pienet konsulttiyhtiöt. *Helsingin Sanomat* 14.4.2016. <<http://www.hs.fi/paivanlehti/14042016/a1460520577902>>.
- Reith-Banks, T. (2018). The borrowers: why Finland’s cities are havens for library lovers. *The Guardian* 15.5.2018. <<https://www.theguardian.com/cities/2018/may/15/why-finlands-cities-are-havens-for-library-lovers-oodi-helsinki>>.

Repo, P. (2017), Suomi on Euroopan syrtivimpiä maita, osoittaa tuore EU-raportti – ”Tulos on selvä vahvistus siitä, että Suomessa on paljon rasismia”, sanoo yhdenvertaisuusvaltuutettu. *Helsingin Sanomat* 10.12.2017. <<https://www.hs.fi/kotimaa/art-2000005485251.html>>.

Robotit voivat korvata jopa puolet Yhdysvaltain työntekijöistä (2013). *Iltasanomat* 29.9.2013. <<http://www.iltasanomat.fi/ulkomaat/art-1288604025625.html>>.

Räisänen, P. (2016). Kulttuuritilaisuuksissa käymisessä suuria eroja asuinalueiden välillä. *Kvartti verkkolehti* 24.3.2016. <<http://www.kvartti.fi/fi/artikkelit/kulttuuritilaisuuksissa-kaymisessa-suuria-eroja-asuinalueiden-valilla>>.

Saarinen, J. (2013). Maahanmuuttajat perustavat yrityksiä muita hanakammin. *Helsingin Sanomat* 25.2.2013. <<http://www.hs.fi/talous/a1361680396275>>.

SAFA vaatii siirtymistä energiatehokkuudesta rakennuksen koko elinkaaren tarkasteluun. Suomen Arkkitehtiliitto 13.5.2016. <<https://www.safa.fi/fin/ajankohtaista/uutiset/?nid=620>>.

Sainio, K. (2015). Selvitys kaavamääräysten kustannusvaikutuksista. RAKLI. <http://www.rakli.fi/media/yhdyskunta/2015_kaavamaaraysten_kustannusvaikutukset_raportti_net-tires.pdf>.

Salmela, M. (2017). Jo 500 miljoonaa euroa: Verorahoja virtaa yhä enemmän pääkaupunkiseudulta köyhille kunnille. *Helsingin Sanomat* 25.1.2016. <<http://www.hs.fi/kaupunki/art-2000002881940.html>>.

Salomaa, M (2013). Tall Ships’ Races tuotti kymmenkertaisesti kulunsa takaisin. *Helsingin Sanomat* 27.12.2013. <<http://www.hs.fi/kaupunki/a1388115488353>>.

Santaoja, T. (2011). Verkostokaupunki ja esikaupunkien renessanssi. Esitys Maunulan kesäseminaarissa 10.6.2011. <http://www.maunula.net/images/stories/Kesaseminaarit/Kesasesem_11/5_tero%20santaoja_esikaupunkien%20renessanssi.pdf>.

Sarhimaa, J. (2016). Vegetus, Neiti Forssin ruokala ja muut: Helsingissä oli kasvisravintoloita jo 120 vuotta sitten – näin niissä syötiin. *Nyt* 21.1.2016. <<http://nyt.fi/a1453343227563>>.

Savolainen, A. (2017). Yhteisöverojen jakaminen kunnille: kuka saa ja kenelle annetaan? *Veroblogi* 15.11.2017. <<https://veroblogit.com/2017/11/15/yhteisoverojen-jakaminen-kunnille-kuka-saa-ja-kenelle-annetaan/>>.

Schulman, S., J. Luhtala, M. Manninen & A. Vainio (2010). *Helsinkiläisiä porrashuoneita 1800-luvulta ja 1900-luvun alkuvuosikymmeniltä*. Helsingin kaupunginmuseo. <<http://www.hel.fi/hel2/kaumuseo/rakennusinventoinnit/porrashuoneita/>>.

Schulman, S. & A. Vainio (2011). *Töölöläisiä porrashuoneita 1920–30-luvulta*. Helsingin kaupunginmuseo. <<http://www.hel.fi/hel2/kaumuseo/rakennusinventoinnit/tooloporras/>>.

Siivola, M., T. Santaoja, E. Tuominen, S. Tyynilä, K. Immonen & J. Laaksonen (2009). Kuninkaan-tammi. Osayleiskaavan selostus. 64 s. *Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston julkaisuja* 2009:6. <http://www.hel2.fi/ksv/julkaisut/julk_2009-6.pdf>.

Sillantaus, T. (2018). Globaali megatrendi näkyy Helsingissä – viisi grafiikkaa kertoo, mistä kaupungin väestönkasvussa on kyse. *Helsingin Sanomat* 8.12.2018. <<https://www.hs.fi/kuukausiliite/art-2000005915731.html>>.

- Silfverberg, K. (2014). Autoilijasta on tulossa hallipaikan maksumies. *Helsingin Sanomat* 18.2.2014. <<http://www.hs.fi/kaupunki/Autoilijasta+on+tulossa+hallipaikan+maksumies/a1392697957821>>.
- Silo, J. (2018). Erilaiset asukasryhmät tunnistaen kohti kestävästä kaupunkia. *Asuntomarkkinat* 2.2.2018. <<https://asuntomarkkinat.fi/erilaiset-asukasryhmat-tunnistaen-kohti-ihmiset-kestavaa-kaupunkia/>>.
- Soininvaara, O. (2018). Valtion tulot ja menot alueittain vuonna 2006. <<http://www.soininvaara.fi/2018/02/24/valtion-tulot-ja-menot-alueittain-vuonna-2006/>>.
- Stadin hyddat (2014). <<http://www.kotikaupunkipolut.fi/hyddat/kartta/>>.
- Sukupolvienkortteli (2017). <<http://sukupolvienkortteli.fi/kortteli/>>.
- Suomen kalleimmat asuinalueet 2017. *Asuntojen hinnat* 21.3.2017. <<http://www.asuntojenhinnat.fi/blogi/suomen-kalleimmat-asuinalueet-2017/>>.
- Suomen metsäteollisuuden historia tiivistetysti (2011). <<http://www.metsateollisuus.fi/Infokortit/historialyhyesti/Sivut/default.aspx>>.
- Suomi maailman kärjessä (2016). Tilastokeskus. <<http://www.tilastokeskus.fi/ajk/satavuotias-suomi/suomimaailmankarjessa.html>>.
- Suomi oli 1917 lukutaitoisten luterilaisten vaurastuva maatalousmaa, jonka väestöstä puolet oli alle 25-vuotiaita (2018). <<http://itsenaisyys100.fi/suomi-oli-1917-lukutaitoisten-luterilaisten-asuttamavahitellen-vaurastuva-maatalousmaa-jonka-vaestosta-puolet-oli-alle-25-vuotiaita/>>.
- Särelä, M. (2012). Autoilun noidankehä. 5.9.2012. <<http://www.sarela.fi/autoilun-noidankeha/>>.
- Särkijärvi, J., S. Jääskeläinen & K. Lohko-Soner (2018). Toimenpideohjelma hiilettömään liikenteeseen 2045. Liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän loppuraportti. 133 s. *Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja* 13/2018.
- The Economist (2011). Liveability ranking: Where livin' is easiest. <http://www.economist.com/blogs/gulliver/2011/02/liveability_ranking>.
- The Legatum Prosperity Index (2017). <<http://www.prosperity.com/globe#FIN>>.
- The travel and tourism competitiveness report 2017. World Economic Forum. <http://www3.weforum.org/docs/WEF_TTCR_2017_web_0401.pdf>.
- The World According to GaWC (2011). <<http://www.lboro.ac.uk/gawc/gawcworlds.html>>.
- Kansantalous (2018). *Tilastokeskus* 26.3.2018. <http://www.stat.fi/tup/suoluk/suoluk_kansantalous.html>.
- Tilastot kertovat – Tiilirakenne on energiateknisesti erinomainen (2010). <http://www.omataloyhtio.fi/artikkelit/7091/tiilirakenne_on_energiateknisesti.htm#.VM_oiC7z__t>.
- Torikorttelit (2015). <<http://www.torikorttelit.fi/vierailijan-opas/cat/ruoka-ja-juoma/>>.
- Tuominen, L. (1993). Asunto-osakeyhtiö Sture. Teoksessa Keinänen, T. & K. Paatero (1993;toim.). Martti Välikangas 1893 – 1973 Arkkitehti, 102-137. *Abacus Ajankohta* 4. Suomen rakennustaiteen museon monografiasarja.
- Turn this parking lot into a village (2012). 29.2.2012. <<http://blog.smallstreets.org/post/18496915718/turn-this-parking-lot-into-a-village>>.

Tyrväinen, L. (2018). Viheralueet hyvinvoinnin edistäjinä. 31 s. <https://www.kuntaliitto.fi/sites/default/files/media/file/TYrv%C3%A4inenKuntaHyv22052018verkkoon_1.pdf>.

Tyynilä, M. (2001). Ehrenström, Johan Albrecht (1762–1847). Kansallisbiografia. Biografiakeskus. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. <<http://www.kansallisbiografia.fi/kb/artikkeli/4497/>>.

Tyynilä, S. (2012). Honkasuon ekotehokas kaupunkikylä. <http://www.puuinfo.fi/sites/default/files/content/info/puurakentamisen-roadshow-2012/17_Tyynil%C3%A4_Honkasuo_Puurakentamisen%20roadshow.pdf>.

Tyynilä, T. (2008). *Viikinmäen kukkulakaupunki. Viikinmäen rakentamistapaohje – Image Book*. 64 s. Helsingin kaupunki. Kaupunkisuunnitteluvirasto, asemakaavaosasto. Arkkitehtitoiminta Harris-Kjisik Oy. Julle Oksanen Lighting Design Ltd. Arkkitehtitoiminta Huttunen-Lipasti-Pakkanen Oy.

Työssäkäynti 2011. Tilastokeskus. 15 s. <https://www.tilastokeskus.fi/til/tyokay/2011/03/tyokay_2011_03_2013-10-09_fi.pdf>.

Ulkomaalaiset investoinnit Helsingin seudulle kasvoivat merkittävästi vuonna 2011 (2012). Helsinki Business Hub. <<http://www.helsinkibusinesshub.fi/ghp/article/ulkomaiset-investoinnit-helsingin-seudulle-kasvoivat-merkittavasti-vuonna-2011/>>.

Ulkomaankauppa kansantaloudessa (2015). <<http://www.findikaattori.fi/fi/33>>.

Urbaanit asumismessut (2014). <<http://urbaanitasumismessut.fi/info/>>.

Urban population (% of total) (2018). The World Bank. United Nations Population Division. <https://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS?year_high_desc=true>.

Uudenmaan liitto (2012). Asemakaava-alueiden ulkopuolinen rakentaminen Uudellamaalla. 46 s. *Uudenmaan liiton julkaisuja* E 118. <https://www.uudenmaanliitto.fi/files/6296/Asemakaava-alueiden_ulkopuolinen_rakentaminen_Uudellamaalla_E118-2012.pdf>.

Valtion ansiotuloveron maksajista (2018). <<http://naytadata.com/2018/02/19/valtion-ansiotuloveron-maksajista/>>.

Vesalainen, S. (2018). Hallitus hoputtaa luopumaan hiilestä – mistä Helsinki saa energiansa vuoden 2029 jälkeen? *YLE Uutiset* 23.4.2018. <<https://yle.fi/uutiset/3-10160707>>.

Vihanninjoki, V. (2018). Arkiympäristöjen estetiikka: haaste osallistavalle kaupunkisuunnittelulle. *Yhdyskuntasuunnittelu* 2018:1 vol 56. <<http://www.yss.fi/journal/arkiymparistojen-estetiikka-haaste-osallistavalle-kaupunkisuunnittelulle/>>.

Vihditiin ja Huopalahden tien varsille suunnitellaan bulevardikaupunginosaa (2018). Helsingin kaupunki 11.4.2018. <<https://www.hel.fi/uutiset/fi/kaupunkiymparisto/vihdintien-ja-huopalahdentien-varsille-suunnitellaan-bulevardikaupunkia>>.

Viime vuosi kaikkien aikojen paras matkailuvuosi Helsingin matkailussa (2016). Visit Helsinki 23.2.2016. <<http://www.visithelsinki.fi/fi/ammattilainen/media/uutishuone/viime-vuosi-kaikkien-aikojen-paras-matkailuvuosi-helsingissa>>.

Vähäkäkelä, M., S. Virmalainen, M. Stening & E. Jalkanen (2016). Veneiden talvisäilytys Helsingissä. 111 s. FCG Finnish Consulting Group. *Liikuntaviraston julkaisusarja* Sarja B/53. <https://www.hel.fi/static/public/hela/Liikuntalautakunta/Suomi/Paatostiedote/2016/LIV_2016-11-17_LILK_11_Pt/23A54E4B-D483-C074-95DB-5861B9300000/Liite.pdf>.

Välimaa, M. (2013). Helsinki vie varakkaat viisikymppiset – Espoolle satojen miljoonien tappio. *Helsingin Uutiset* 16.11.2013. <<http://www.lansivayla.fi/artikkeli/265752-helsinki-vie-varakkaat-viisikymppiset-%E2%80%93-espoolle-satojen-miljoonien-tappio>>.

Weckström, C. (2016). Kaupunkien tiheyksistä: Osa 2. 9.3.2016. <<http://neljasataatuhatta.blogspot.fi/2016/03/kaupunkien-tiheyksista-osa-2.html>>.

Vuori, P. (2018). Helsingin väkiluku ylittää 700 000 asukasta vuonna 2025. Helsingin kaupunki 30.10.2018. <<https://www.hel.fi/uutiset/fi/kaupunginkanslia/helsingin-vakiluku-ylittaa-700-000-asukasta-vuonna-2025>>.

World Economic Forum (2014). <<http://reports.weforum.org/global-gender-gap-report-2014/rankings/>>.

World Economic Forum (2015). <<http://reports.weforum.org/human-capital-report-2015/rankings/>>.

World Economic Forum (2016). Only one European country would be better off without its capital city. 23.8.2016. <<https://www.weforum.org/agenda/2016/08/only-one-european-country-would-be-better-off-without-its-capital-city>>.

Xie, J. (2015). How to design a beautiful city, according to Swiss philosopher Alain de Botton. *Curbed* 4.3.2015. <<https://www.curbed.com/2015/3/4/9984556/beautiful-city-design-alain-de-botton>>.

Örmä, S. (2002). Bassi, Charles (1772–1840). Arkkitehti, intendentti. Kansallisbibliografia. Biografiakeskus. Suomalaisen Kirjallisuuden Seura. <<http://www.kansallisbiografia.fi/kb/artikkeli/3126/>>.

9.10 Internet-tietokannat

Aluesarjat (2018). <<http://www.aluesarjat.fi/>>.

Kansalliskirjaston digitaalinen sanomalehtiarkisto. <<https://digi.kansalliskirjasto.fi/sanomalehti/search>>.

Finna.fi <<https://www.finna.fi/>>.

Helsingin kaupungin karttapalvelu. <<https://kartta.hel.fi/>>.

Helsingin paikkatietopalvelu. <<http://ptp.hel.fi/>>.

Helsinki Region Infoshare. <<http://www.hri.fi/>>.

Julkiset veistokset (2012). <<http://www.taidemuseo.fi/suomi/veisto/index.html>>..

Maanmittauslaitoksen Maastotietokannan rakennukset 09/2014. Maanmittauslaitoksen avoimen tietoineiston CC 4.0 -lisenssi. <<http://www.maanmittauslaitos.fi/avoimen-tietoaineiston-cc-40-lisenssi>>.

Postinumeroittainen toimipaikkalaskuri (2017). <http://pxweb2.stat.fi/Database/Toimipaikkalaskuri/Toimipaikkalaskuri/Toimipaikkalaskuri_fi.asp>.

Pääkaupunkiseudun palvelukartta. <<http://www.hel.fi/palvelukartta/>>.

SINETTI-arkistotietojärjestelmä. <<https://yksa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.

9.11 Video- ja äänileikkeet

Alvar Aallon keskustasuunnitelma (2011). Videoleike.

<http://www.yle.fi/elavaarkisto/?s=s&g=4&ag=24&t=182&a=2084>. 1.2.2011.

Malkamäki, A. (2012). *Arkkitehtiveljekset Suursaaresta*. Dokumenttielokuva. Yle Teema 21.8.2012.

On-site dialogue (2011). <http://kulttuurisauna.posterous.com/>.

Pakkala, P. (1998). Juutilainen Erkki. *Rakennustaiteen seuran arkkitehtihaastattelut*.

Puu-Pasila (1960). http://yle.fi/elavaarkisto/artikkelit/puu-pasila_17717.html#media=17727.

Pääkaupunkiseudun rakentamisen mahdollisuudet (1989). <http://vimeo.com/3380088>.

Sundman, M. (2012). *Vaikuttaja. Jakso 2/6. Minä, Mikael Sundman*. Tuotanto Fri Film, 2012. Esitetty: YLE Fem, 16.11.2012.

9.12 Sähköpostiviestit

Huhtaniemi, Jari. (2012). *Salmisaari*. Yksityinen sähköpostiviesti. 9.5.2012.

Davidsson, Aki. (2012). *Kysymys*. Yksityinen sähköpostiviesti. 7.11.2012 ja 11.11.2012.

Oiva, Vesa. (2012). *Kaisa-talo*. Yksityinen sähköpostiviesti. 19.11.2012 ja 27.11.2012.

Helin, Pekka. (2012). *Muutama kysymys*. Yksityinen sähköpostiviesti. 27.11.2012.

Ahlman, Stefan. (2012). *Muutama kysymys*. Yksityinen sähköpostiviesti. 28.11.2012.

Heikkinen, Mikko (2012). *Kysymys*. Yksityinen sähköpostiviesti. 3.12.2012.

Siikala, Antti-Matti (2012). *Muutama kysymys*. Yksityinen sähköpostiviesti. 13.12.2012.

Jalkanen, Riitta (2012). *Kruunuvuorenranta*. Yksityinen sähköpostiviesti. 17.12.2012, 3.1.2013.

Hakola, Jukka (2018). *Muutama kysymys*. Yksityinen sähköpostiviesti. 26.4.2018.

9.13 Kuvalähteitä

Luettelossa kaikki kuvat, jotka eivät ole tekijän.

Kuva 4. Rursus (CC BY-SA 3.0). Kuva muutettu mustavalkoiseksi.

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kondratieff_Wave.svg.

Kuva 7. Kaupunkimittausosasto, Helsingin kaupunki.

Kuva 8. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.

<https://yksa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>.

Kuva 9. Stenius, O. (1969;toim.). *Helsingin asemakaavahistoriallinen kartasto*. 138 s. Frenckellin Kirjapaino Oy.

Kuva 10. Stenius, O. (1969;toim.). *Helsingin asemakaavahistoriallinen kartasto*. 138 s. Frenckellin Kirjapaino Oy.

Kuva 11. Stenius, O. (1969;toim.). *Helsingin asemakaavahistoriallinen kartasto*. 138 s. Frenckellin Kirjapaino Oy.

Kuva 14. Stenius, O. (1969;toim.). *Helsingin asemakaavahistoriallinen kartasto*. 138 s. Frenckellin Kirjapaino Oy.

Kuva 15. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.

<<https://ykسا3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.
 Kuva 16. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.
 <<https://ykسا3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.
 Kuva 17. Ateneum.
 <http://www.ateneum.fi/sites/ateneum.fi/files/images/page/wright_von_m_annankatu.jpg>.
 Kuva 22. Thomas Huntke (CC BY-SA 4.0).
 <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gendarmenmarkt_Berlin_Mitte.jpg>.
 Kuva 23. Lilius, H. (1990). Päävartiosuunnitelmat. *Teoksessa* Lilius, H. (1990;toim.). *Carl Ludvig Engel 1778–1840. Näyttely Helsingin Tuomiokirkon kryptassa 7.8.–14.9.1990*, 76–81. Helsingin juh-laviikot, Helsingin kaupunki, Opetusministeriö, Suomen rakennustaiteen museo. Martinpaino Oy.
 Kuva 25. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.
 <<https://ykسا3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.
 Kuva 21. Wellcome Images (CC BY 4.0).
 <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bath_of_Diocletian._A_plan._Wellcome_M0007344.jpg>.
 Kuva 27. Eugen Hoffers / Helsingin kaupunginmuseo.
 Kuva 28. I. K. Inha.
 Kuva 32. HKR.
 Kuva 33. Museovirasto / Finna.fi.
 Kuva 34. E. Granlund / Finna.fi.
 Kuva 37. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.
 <<https://ykسا3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.
 Kuvat 38. ja 39. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.
 <<https://ykسا3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.
 Kuva 40. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.
 <<https://ykسا3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.
 Kuva 41. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.
 <<https://ykسا3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.
 Kuva 44. Vanha maalaus, tekijä tuntematon.
 <http://www.kasvitkaupunginvaatteet.fi/uploads/images/puistot/Esplanadi_1.jpg>.
 Kuva 51. Tuntematon.
 <https://frantic.s3.amazonaws.com/suomenlinna/2014/06/kuvitus_kirkkohistoriallinen-354x472.jpg>.
 Kuva 57. Google Earth (2014).
 Kuva 58. Verlag Dr. Hans Epstein / Wien & Leipzig, 1929.
 <<https://aaroncrippsblog.files.wordpress.com/2014/03/mietkasernes.jpg>>.
 Kuva 59. Stockholms stadsplanekontor. (Public domain).
 <https://sv.wikipedia.org/wiki/Hyreskasern#/media/File:Vasastan,_kvarteret_Eldaren.tiff>.
 Kuva 66. Tijuana (Public domain).
 <https://en.wikipedia.org/wiki/File:Trinity_Church_-_Postcard.png>.
 Kuva 70. Wikimedia Commons (Public domain). Tuntematon kuvaaja, vanha postikortti.
 <https://en.wikipedia.org/wiki/Cabaret_de_L%27Enfer#/media/File:Cabaret_de_l%27Enfer_and_cabaret_le_Ciel.jpg>.
 Kuva 71. Michael Reeve (CC BY-SA 3.0).
 <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Notre_dame-paris-view.jpg>.
 Kuva 73. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.
 <<https://ykسا3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.
 Kuva 75. Jean-Pol GRANDMONT (CC BY 2.5).

<https://en.wikipedia.org/wiki/Stoclet_Palace#/media/File:Stoclet_Palace_Hoffmann_Brussels_1911.jpg>.

Kuva 79. Gustaf Sandberg/ Svenska litteratursällskapet i Finland.

Kuva 80. AlfvánBeem (CC0 1.0).

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Fountain_at_Place_de_la_Concorde_pic1.jpg>.

Kuva 81. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.

<<https://ykasa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.

Kuva 82. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.

<<https://ykasa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.

Kuva 83. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.

<<https://ykasa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.

Kuva 84. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.

<<https://ykasa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.

Kuva 86. Google Earth (2014).

Kuva 87. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.

<<https://ykasa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.

Kuva 88. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.

<<https://ykasa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.

Kuva 90. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.

<<https://ykasa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.

Kuvat 92.-94. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.

<<https://ykasa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.

Kuva 95. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.

<<https://ykasa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.

Kuva 97. Heims (Public domain).

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gustave_Caillebotte_-_Jour_de_pluie_%C3%A0_Paris.jpg>.

Kuva 100. Google Earth (2015).

Kuva 102. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.

<<https://ykasa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.

Kuva 104. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.

<<https://ykasa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.

Kuva 105. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.

<<https://ykasa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.

Kuvat 106. ja 107. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.

<<https://ykasa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.

Kuva 108. Saarinen, E. (1915). *Munkkiniemi-Haaga ja Suur-Helsinki. Tutkimuksia ja ehdotuksia kaupunkijärjestelyn alalta*. 165 s. Lilius-Hertzberg Osakeyhtiö.

Kuva 109. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.

<<https://ykasa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.

Kuva 110. Saarinen, E. & B. Jung (1918). ”*Suur-Helsingin*” asemakaavan ehdotus. 18 s. Osakeyhtiö Lilius & Hertzberg, Helsinki.

Kuva 111. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.

<<https://ykasa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.

Kuva 112. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.

<<https://ykasa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.

Kuva 113. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.

<<https://ykasa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.

- Kuva 114. Tuomi, T. (2005a). Kaupunkikuvan muutokset. Suomalaisten kaupunkikeskustojen suunnittelun tavoitteiden ja todellisuuden kohtaamisesta toisen maailmansodan lopusta 1960-luvun puoliväliin. 224 s. *Suomalaisen Kirjallisuuden Seuran Toimituksia 1046*. Vammalan Kirjapaino Oy, Vammala.
- Kuva 115. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.
<<https://yksa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.
- Kuva 116. Stenius, O. (1969; toim.). *Helsingin asemakaavahistoriallinen kartasto*. 138 s. Frenckellin Kirjapaino Oy.
- Kuva 119. Historic American Building Survey (Public domain).
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wainwright_building_st_louis_USA.jpg>.
- Kuva 120. Jack E. Boucher (Public domain).
<https://en.wikipedia.org/wiki/Louis_Sullivan#/media/File:Prudential_buffalo_louis_sullivan.jpg>.
- Kuva 122. Arkkitehti 6/1922:86–92.
- Kuva 123. Arkkitehtuurimuseo.
- Kuva 124. Arkkitehtuurimuseo.
- Kuva 127. <<http://www.olympiakyla.fi/assets/pages/kartta.jpg>>.
- Kuva 128. Berthold Werner (Public domain).
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Trier_Porta_Nigra_BW_1.JPG>.
- Kuva 130. Arkkitehti 2/1933:20–21.
- Kuva 135. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.
<<https://yksa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.
- Kuva 136. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.
<<https://yksa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.
- Kuva 137. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.
<<https://yksa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.
- Kuva 138. Brunila, B. (1962). Asemakaavoitus 1918–1945. *Teoksessa* Rosén, R., E. Hornborg, E. Jutikkala, H. Waris & M. J. Castrén (1962; toim.). *Helsingin kaupungin historia, V osa, ensimmäinen nide*, 9–98. Suomalaisen Kirjallisuuden Kirjapaino Oy, Helsinki.
- Kuva 139. Brunila, B. (1945). Suur-Helsingin asemakaavakysymyksiä. 54 s. *Helsingin kaupungin kiinteistölautakunnan julkaisuja 2*. Tilgmannin kirjapaino, Helsinki.
- Kuva 141. Wessman, K. (2005). *Helsinki kehyksissä. Helsingfors i ramar*. 232 s. Helsingin kaupunginmuseo. Karisto Oy, Hämeenlinna.
- Kuva 143. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.
<<https://yksa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.
- Kuva 144. Helsinki Region Infoshare.
- Kuva 145. Brunila, B. (1962). Asemakaavoitus 1918–1945. *Teoksessa* Rosén, R., E. Hornborg, E. Jutikkala, H. Waris & M. J. Castrén (1962; toim.). *Helsingin kaupungin historia, V osa, ensimmäinen nide*, 9–98. Suomalaisen Kirjallisuuden Kirjapaino Oy, Helsinki.
- Kuva 146. I. K. Inha.
- Kuva 147. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.
<<https://yksa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.
- Kuva 148. Lindegren, Y. (1951; toim.). *P. E. Blomstedt arkkitehti*. 222 s. Suomen arkkitehtiliitto. Frenckellin kirjapaino Oy, Helsinki.
- Kuva 150. Niskanen, A. (1987). *Osuusliike rakentaa. Ajankuvia arkkitehtuurista*. 206 s. Kustannusosakeyhtiö Tammi, Helsinki. Painokaari Oy, Helsinki. / Kuvalähde: Pääesikunnan kuvakeskus.
- Kuva 152. Merenmies, E. (1989). J. S. Sirénin arkkitehtuurista. *Teoksessa* Blomstedt, S. (1989;toim.). *J. S. Sirén: Arkkitehti 1889–1961*, 46–69. Suomen rakennustaiteen museo.
- Kuva 154. Arkitekten 6–7/1949:106–109.
- Kuva 156. Pekka Myllyniemi. (Public domain).

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Helsingin_laajenemiskehitys.png.

Lindegren, Y. & E. Kråkström (1954). Helsingin keskus. Keskusalueen asemakaavaehdotus 1954. 87 s. *Helsingin kaupungin julkaisuja* No 3. Oy Tilgman Ab, Helsingfors.

Kuva 158. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.

<https://ykسا3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>.

Kuva 159. Brunila, B. (1945). Suur-Helsingin asemakaavakysymyksiä. 54 s. *Helsingin kaupungin kiinteistölautakunnan julkaisuja* 2. Tilgmannin kirjapaino, Helsinki.

Kuva 160. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.

<https://ykسا3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>.

Kuva 161. Docomomo.

<http://www.docomomo-fi.com/uploadkuvat/lindegren-kaarmetallo-helsinki.gif>.

Kuva 163. Lindegren, Y. (1951;toim.). *P. E. Blomstedt arkkitehti*. 222 s. Suomen arkkitehtiitto. Frenckellin kirjapaino Oy, Helsinki.

Kuva 164. von Hertzen, H. (1946). Koti vaiko kasarmi lapsillemme. Asunnontarvitsijoiden näkökoh-tia asunto- ja asemakaavakysymyksissä. 80 s. *Väestöliiton julkaisuja* n:o 15. WSOY, Porvoo.

Kuva 165. Meurman, O-I. (1947/1982). *Asemakaavaoppi*. 461 s. Rakennuskirja Oy. K. J. Gummerus Osakeyhtiö, Jyväskylä.

Kuva 166. Hankonen, J. (1994). *Lähiöt ja tehokkuuden yhteiskunta. Suunnittelujärjestelmän läpimur-to suomalaisten asuintoaluiden rakentumisessa 1960-luvulla*. 539 s. Otatieto Oy, Gaudeamus. Tam-mer-Paino Oy, Tampere.

Kuva 167. Helsingin yleiskaavaehdotus (1960). 96 s. *Helsingin kaupungin julkaisuja* n:o 9. Tilgman-nin Kirjapaino, Helsinki.

Kuva 171. Ellgaard (CC BY-SA 3.0).

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Stockholms_slott_sydfasad_2011.jpg.

Kuva 172. Christoffer Weckström, karttadata Helsingin kaupungin rakennusrekisterin ote 6/2012.

Kuva 173. Signe Brander/ Finna.fi.

Kuva 177. Byggnads-Industrin 14B/1965.

Kuva 178. I. K. Inha.

Kuva 181. Aalto, A. (1964). *Helsingin keskustasuunnitelma*. 55 s.

Kuva 182. *Yleiskaavaehdotus 1970*. Osa 1.: perusselvitys. Osa 2.: maankäyttösuunnitelma. 89 s. ja 78 s. Helsingin kaupungin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Kuva 183. Helsingin kaupunki.

Kuva 184. Kari Hakli/ Finna.fi.

Kuva 185. Lindegren, Y. (1951;toim.). *P. E. Blomstedt arkkitehti*. 222 s. Suomen arkkitehtiitto. Frenckellin kirjapaino Oy, Helsinki.

Kuva 186. Pietinen/ Arkkitehti 1965:10-11.

Kuva 188. Sky-foto Möller/ Finna.fi.

Kuva 189. Maanmittauslaitoksen Maastotietokannan rakennukset 09/2014.

Kuva 193. Smith, W. & P. Polvinen (1968). *Helsingin kaupunkiseudun liikennetutkimus. Yhteen veto*. 32 s. Wilbur Smith & Associates ja Insinööri-toimisto Pentti Polvinen.

Kuva 195. Helander, V. & M. Sundman (1970). *Kenen Helsinki – raportti kantakaupungista 1970*. 122 s. Werner Söderström Osakeyhtiö, Helsinki-Porvoo.

Kuva 199. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Kuva 200. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Kuva 201. Kari Hakli/ Finna.fi.

Kuva 202. Maanmittauslaitoksen Maastotietokannan rakennukset 09/2014.

Kuva 204. Signe Brander.

Kuva 210. Maanmittauslaitoksen Maastotietokannan rakennukset 09/2014.

Kuva 215. Helsingin kaupungin museo/ Finna.fi.

Kuva 216. Maanmittauslaitoksen Maastotietokannan rakennukset 09/2014.
Kuva 218. Pekka Punkari/ Finna.fi.
Kuva 221. Maanmittauslaitoksen Maastotietokannan rakennukset 09/2014.
Kuva 223. Sky-Foto/ Finna.fi
Kuva 224. Maanmittauslaitoksen Maastotietokannan rakennukset 09/2014.
Kuva 231. Sky-foto Möller/ Finna.fi
Kuva 232. Hakala, T. (2004). Etelä-Hermanni. Asuinkortteleiden ja julkisten alueiden lähiympäristön suunnitteluohje. 30 s. + 6 liites. *Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto, asemakaavaosaston selvityksiä* 2004:5.
Kuva 235. Lundgaard & Tranberg Arkitekter A/S.
Kuva 237. ALA Arkkitehdit.
Kuva 240. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.
Kuva 241. Sky-foto Möller/ Finna.fi.
Kuva 244. Sky-foto Möller/ Finna.fi.
Kuva 245. Arkkitehti 7/1986, liite.
Kuva 246. ALA Arkkitehdit.
Kuva 248. SINETTI-arkistotietojärjestelmä.
<<https://yksa3.darchive.fi/YKSA3/public/archive/HELKA/>>.
Kuva 249. Maanmittauslaitoksen Maastotietokannan rakennukset 09/2014.
Kuva 251. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.
Kuva 262. Steven Holl Architects.
Kuva 253. Sky-foto Möller/ Finna.fi.
Kuva 264. Sky-foto Möller/ Finna.fi.
Kuva 273. ALA Arkkitehdit.
Kuva 274. JKMM.
Kuva 279. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.
Kuva 280. Christoffer Weckström, karttadata HSY:n rakennustietoruudukko.
Kuva 284. joneikifi (CC BY-SA 3.0).
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kauppakeskus_Jumbo_wide.jpg>.
Kuva 286. Lindegren, Y. (1951;toim.). *P. E. Blomstedt arkkitehti*. 222 s. Suomen arkkitehtiliitto. Frenckellin kirjapaino Oy, Helsinki.
Kuva 289. Paasikivi (CC BY-SA 4.0).
<[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Allas_Sea_Pool_Helsinki_Finland_\(3\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Allas_Sea_Pool_Helsinki_Finland_(3).jpg)>.
Kuva 291. Vänskap.
Kuva 292. Helsinki Greater Vision.
Kuva 293. Manninen & Vuolanto 2008.
Kuva 295. Helsingin kaupungin aineistopankki.
Kuva 296. YIT & Arkkitehtitoimisto Lahdelma ja Mahlamäki Oy.
Kuva 297. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.
Kuva 298. Helsingin kaupungin aineistopankki.
Kuva 299. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.
Kuva 300. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.
Kuva 301. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.
Kuva 302. Helin & Co Arkkitehdit.
Kuva 303. Zairon (CC BY-SA 4.0).
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Rotterdam_De_Rotterdam_Tower_1.jpg>.
Kuvat 304. ja 305. ALA Arkkitehdit.
Kuva 307. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.
Kuva 308. Arkkitehdit Davidsson Tarkela Oy.

Kuva 309. Brorsson (CC BY-SA 3.0).
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Kistavictoriahotelnr1_Publish.jpg>.

Kuva 310. Falconaumann (CC BY 3.0).
<https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Jard%C3%ADn_del_Turia.png>.

Kuva 314. Meurman 1947/1982:285

Kuva 315. *Kauppakartanonkatu 16 asemakaavan muutos. Havainnemateriaalia. Luonnosvaihe. 1.6.2016.* 13 s. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Kuva 316. Pertti Nisonen / Helsingin kaupungin aineistopankki.

Kuva 317. Sauerbruch-Hutton.

Kuva 318. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Kuva 319. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Kuva 320. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Kuva 321. HLJ 2015.

Kuva 322. Helsingin kaupunki.

Kuva 323. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2012.

Kuva 324. Jalankulkijan...2016.

Kuva 325. Helsingin kaupunki.

Kuva 326. Mamia et al. 2013/Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Kuva 327. Urban Helsinki 2015.

Kuva 328. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Kuva 329. Yleiskaavan toteuttamis...2017.

Kuva 330. Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Kuva 331. HSY.

Kuva 332. Helsingin kaupunki.

Kuva 334. Christoffer Weckström, karttadata HSY:n rakennustietoruudukko.

9.14 Arkistot

Arkkitehtuurimuseon arkisto.
Helsingin kaupunginarkisto.
Helsingin kaupungin kuva-arkisto.
Helsingin kaupunkisuunnitteluviraston kirjasto ja arkisto.

9.15 Vierailukohteita Euroopassa

Alankomaat: Amsterdam, Den Haag, Rotterdam

Belgia: Antwerpen, Brygge, Brysseli, Ghent

Espanja: Alaior, Alicante, Barcelona, Bilbao, Cadiz, Ciutadella de Menorca, Cordoba, Elche, Granada, La Laguna, La Orotava, Madrid, Malaga, Maó-Mahón, Palma, Puerto de la Cruz, San Sebastian, Santa Cruz de Tenerife, Segovia, Sevilla, Toledo, Valencia

Irlanti: Dublin, Kilkenny, Glendalough, Newgrange

Iso-Britannia: Bath, Cambridge, Glasgow, Edinburgh, Liverpool, Lontoo, Manchester, Newcastle, Stonehenge, York

Italia: Alghero, Assisi, Bologna, Bosa, Camogli, Capri, Cinque Terren kylät, Gubbio, Fiesole, Firenze, Genova, Herculaneum, Levanto, Lucca, Milano, Napoli, Orvieto, Padova, Perugia, Pisa, Pompeji, Portofino, Rooma, San Gimignano, Santa Margherita Ligure, Sassari, Siena, Sorrento, Spoleto, Tivoli, Torino, Trieste, Vicenza, Venetsia, Verona

Itävalta: Graz, Wien
Kreikka: Ateena, Hania, Herakleon, Kamiros, Knossos, Korfu, Lindos, Pireus, Rethymnon, Rodos
Kroatia: Cavtat, Dubrovnik, Hvar, Jelsa, Korcula, Mali Ston, Poreč, Pula, Rovinj, Split, Ston
Latvia: Riika
Liettua: Vilna, Kaunas, Trakai
Malta: Marsaxlokk, Mdina/Rabat, Valletta, Victoria/Rabat
Monaco: Monaco
Montenegro: Budva, Kotor, Sveti Stefan
Norja: Bergen, Oslo
Portugali: Cascais, Estoril, Funchal, Lissabon, Porto, Sintra
Puola: Krakova, Varsova
Ranska: Aix-en-Provence, Anglet, Arles, Avignon, Bayonne, Biarritz, Colmar, Marseille, Nîmes, Nizza, Pariisi, Pont-du-Gard, St.-Jean-de-Luz, Strasbourg, Versailles
Ruotsi: Tukholma
Saksa: Berliini, Frankfurt, Hampuri, Lyypekki
Slovenia: Ljubljana, Postojna, Piran
Slovakia: Bratislava
Tanska: Kööpenhamina
Tseki: Praha
Turkki: Istanbul
Unkari: Budapest
Vatikaani: Vatikaani
Venäjä: Pietari, Viipuri
Viro: Pärnu, Tallinna, Tartto, Viljandi



Miten Helsingin kantakaupunki on rakentunut nykyisenlaiseksi? Tässä väitöstutkimuksessa on tarkasteltu Helsingin kantakaupungin kehittymistä pitkällä aikavälillä, vuosina 1550-2018. Päähuomio tutkimuksessa on Helsingin historiallisissa kaupunkirooleissa, kaupunkisuunnittelussa ja arkkitehtuurissa.

Helsinki näyttäytyy tutkimuksessa monipuolisesti eurooppalaisena ja omaperäisenä kaupunkina, jonka tilallisyysistä rakennetta ja toimintoja erilaiset kaupunkiroolit – niiden vaihtuvuus ja jatkuvuus – ovat kaupunkisuunnittelun avulla muovanneet.

Department of Geosciences and Geography A72

ISSN-L 1798-7911

ISSN 1798-7911 (print)

ISBN 978-951-51-3997-9 (paperback)

ISBN 978-951-51-3998-6 (PDF)

<http://ethesis.helsinki.fi/>

Unigrafia

Helsinki 2019



UNIVERSITY OF HELSINKI

FACULTY OF SCIENCE